„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 № 57. Rok wydania VI.

Przegląd Morski

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej.

TREŚĆ:

		Strony
1.	Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy — Polityczny problem morza Bałtyckiego	3763 — 3776
2.	W. F. — Kilka uwag artylerzysty o artykule „Kryzys tonażu“	3777 — 3781
3.	Avanti — Wszystko to już było... . . .	3782 — 3787
4.	Leitgeber Bolesław — Zagadnienie cieśnin bałtyckich	3788 — 3796
5.	Por. mar. Żebrowski Michał — Obliczenie mocy potrzebnej do holowania trału . . .	3797 — 3805
6.	Kdr. ppór. Kosianowski Władysław — Admirał von Tirpitz (III).	3806 — 3815
7.	Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold — Działalność Tourville'a w czasie wojny Orleańskiej 1688—97 r.	3816 — 3826
8.	Brunon Dzimicz — „Samotny krążownik“ (XI). .	3827 — 3837
9.	Kdr. ppor. dypl. Stankiewicz Roman — Kronika zagraniczna	3838 — 3845
10.	Różne	3646 — 3848
11.	Bibljografja	3848 — 3848

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

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

Warunki prenumeraty: w kraju z przesyłką pocztową — kwartalnie 7.50 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 corv. Kłossowski Jerzy — Problème politique de la Baltique	3763 — 3776
2.	W. F. — Plusieurs remarques d'un canonnier sur l'article „Crise du tonnage" . . .	3777 — 3781
3.	Avanti — Tout ça a eu lieu déjà.... . .	3782 — 3787
4.	Leitgeber Bolesław — Problème de detroits de la Baltique	3788 — 3796
5.	Ens. de vaisseau de la I-re classe Żebrowski Michał — Calcul de la puissance nécessaire pour remorquer une drague	3797 — 3805
6.	Cpt. de corv. Kosianowski Władysław — L'amiral von Tirpitz (III).	3806 — 3815
7.	Ltn. de vaisseau en retraite ingénieur Hubert Witold — L'activité du Tourville pendant la guerre 1688—1697	3816 — 3826
8.	Brunon Dzimicz — „Le croiseur solitaire" (XI) .	3827 — 3837
9.	Cpt. de corvette Stankiewicz Roman — Chronique étrangère	3838 — 3845
10.	Divers	3846 — 3848
11.	Bibliographie	3848 — 3848

Administracja „Przeglądu Morskiego"
prosi o zgłaszanie zmiany adresów.

Czcionkami Drukarni Spółdzielczej w Toruniu.

Od Redakcji.

Zgodnie ze słowem wstępnem p. kontr-admirała Świrskiego w pierwszym numerze „Przeglądu Morskiego", czasopismo to powinno „służyć do podniesienia wiedzy fachowej i to jest jego normalne zadanie, takie same, jakie ma szereg cudzoziemskich wydawnictw wojenno-morskich, dążących do wpłynięcia na udoskonalenie personelu i materjału".

Skromny narazie stan materjalny naszej floty i co zatem idzie szczupłość posiadanych przez nas środków nie pozwalają nam w pracy nad podniesieniem wiedzy fachowej opierać się wyłącznie na doświadczeniach i konkluzjach własnych, o ile chcemy pod względem intelektualnym dotrzymać kroku personelowi marynarek innych, znajdujących się w położeniu korzystniejszem niż nasza.

Musimy więc jednem słowem w dużej mierze czerpać potrzebne nam uzupełnienie wiedzy z doświadczeń i publikacyj zagranicy, których udostępnienie szerszemu ogółowi naszego korpusu oficerskiego, jest zdaniem Redakcji jednem z głównych zadań Przeglądu Morskiego.

Nie wszyscy są w stanie studjować tą literaturę zagraniczną bezpośrednio, ponieważ z jednej strony nie wszystkim pozwalają na to posiadane wiadomości językowe, a z drugiej strony trudno oczekiwać, by każdy oficer służby czynnej miał stale czas i możność przewertowania licznych fachowych wydawnictw zagranicy.

W związku z powyższem pozwala sobie Redakcja zwrócić uwagę P. P. Autorów na punkt 13 programu Przeglądu Morskiego ogłoszonego w numerze 52 pod tyt. „Streszczenia ważniejszych fachowych artykułów obcych", który to rodzaj prac dotychczas mało był reprezentowany na łamach naszego pisma.

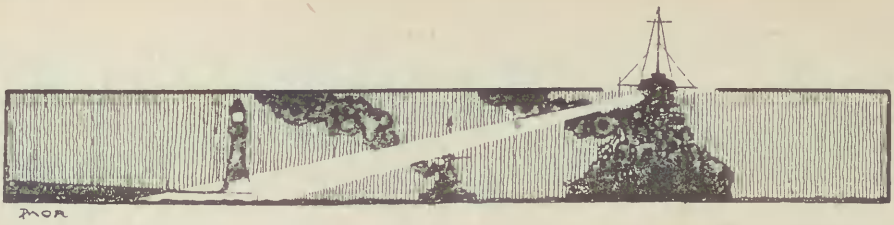
Redakcja zwraca się z prośbą do Kolegów władających obcemi językami o współpracę w tym względzie, zaznaczając, że chodziłoby tutaj w pierwszym rzędzie o artykuły z morskiej literatury perjodycznej i inne publikacje z zagranicy, traktujące aktualne zagadnienia organizacyjne, taktyczne i techniczne nowoczesnej marynarki, a w drugim rzędzie o studja historyczne, o ile przedstawiają one dla oficera marynarki w dobie obecnej wartość ściśle fachową.

Wyrażając powyższą prośbę Redakcja pozostawia wybór tematów uznaniu piszących Kolegów, uważając, że każdy powinien pracować w kierunku swych zamiłowań względnie specjalnego fachowego przygotowania, prosi jednak o powiadamianie zawczasu o rozpoczęciu pracy, a to celem ewentualnego uzgodnienia tematów.

Kolegom, którym wybór tematu stawiałby pewne trudności, a którzy zgłosiliby chęć współpracy, Redakcja chętnie służy pomocą przez wskazanie wydawnictw i tematów.

Spodziewając się, że apel powyższy nie pozostanie bez echa, Redakcja równocześnie załącza do niniejszego numeru „Warunki ogłaszania prac w Przeglądzie Morskim".

W grudniu 1933. REDAKCJA.



KDR.-PPOR. DYPL. KŁOSSOWSKI JERZY.

Polityczny problem morza Bałtyckiego.

Odrodzona Polska uzyskała dostęp do morza w postaci małego skrawka wybrzeża. W ten sposób potoczyła się dalej od prawie 3-ch stuleci przerwana historja morska. Odżyły dawne wspomnienia i na ich podłożu zaczęły stopniowo rósć nadzieje powetowania błędów popełnionych w przeszłości, ujrzenia potęgi polskiej na morzu w przyszłości. Stosunek do Bałtyku początkowo sentymentalny i bierny zaczął powoli przekształcać się w rzeczowy i czynny. Zagadnienie Bałtyku nabierało dla państwa coraz większego znaczenia pod wpływem rozwoju ekonomicznego, aż stało się naszą współczesną i najgłębszą racją stanu. Obecnie od wyników naszej polityki morskiej zależy nietylko pomyślny rozwój ekonomiczny, lecz również nasz przyszły byt niepodległy. Współczesne stosunki międzynarodowe są tego rodzaju, że gdybyśmy wstrzymali rozwój pracy na odcinku morza to w konsekwencji nie uniknęlibyśmy dostania się pod wpływy i opiekę jednego z silniejszych państw bałtyckich ze wszystkiemi politycznemi następstwami tego nowego stanu rzeczy. Naturalne ciążenie ku Bałtykowi od najdawniejszych czasów znajduje swoje dziejowe uzasadnienie w naszem położeniu geograficznem. Nasza ekspansja ekonomiczna nie mogła i nie może iść w innym kierunku, jak na północ. W odrodzonej Polsce granice lądowe odżyły z temi samemi cechami politycznemi, choć uległy zmianom czysto fizycznym. Początkowo lekceważyliśmy uzyskany dostęp do morza z powodu jego skromnej szaty i całą nadzieję pokładaliśmy w port gdański. Łudziliśmy się, że dawne stosunki polsko-gdańskie więcej się nie powtórzą. Gdy w tej dziedzinie doznaliśmy wielokrotnych zawodów, wówczas zwróciliśmy uwagę na własne pasemko wybrzeża. Musieliśmy myśleć o rozwiązaniu zagadnienia handlu morskiego w sposób gwarantujący rozwój i trwałość tego rodzaju gospodarki narodowej, ponieważ nabierająca coraz większej tężyzny

ekonomicznej odrodzona Polska musiała znaleźć jakieś nowe koryto ujścia nadmiaru swej energji gospodarczej. W przeciwnym bowiem razie Polsce groziło uduszenie się w swoich granicach. Powstał więc nasz własny port Gdynia, już obecnie osiągający największą cyfrę obrotu towarowego na Bałtyku. System naszych granic lądowych i szereg wypadków politycznych za ostatnie kilka lat pociągnął za sobą ogromne trudności w posługiwaniu się komunikacją lądową dla celów handlowych. Parcie naszego handlu zagranicznego na granicę morską szybko wzrastało i gdy w r. 1924 tylko 11% naszego obrotu towarowego szło drogą morską, to obecnie cyfra ta wzrosła do 70%. Kilkadziesiąt kilometrów granicy morskiej spełnia w życiu ekonomicznem Polski ważniejszą rolę, niż przeszło 5000 km granicy lądowej. Ponadto struktura życia gospodarczego Polski w wielu wypadkach specjalnie wymagała komunikacji morskiej dla handlu zagranicznego, czy to ze względu na konieczność tańszego przewozu w związku z walką konkurencyjną, czy też z powodu lepszej konserwacji ładunków w podróży (szereg artykułów żywnościowych zajmujących pokaźne miejsce na liście naszego wywozu). Jednem słowem doszliśmy do takiego momentu naszego rozwoju państwowego, że Bałtyk stał się nieodzownym terenem naszej ekspansji gospodarczej. Gdynia i Gdańsk spełniają przy tem rolę dwóch oczu żywego ciała Polski, które możnaby zamknąć tylko równocześnie ze śmiercią państwa. Już Fryderyk II wskazywał na ścisły związek istniejący między dostępem Polski do morza a możliwością utrzymania przez nią niepodległego bytu. Bałtyk stał się więc dla nas terenem naszej żywej pracy, naszej polityki morskiej.

Ubiegłe dzieje dają nam doświadczenie historyczne, przyszłość musimy budować sami kierując się znajomością stosunków bałtyckich i trafnem wyciąganiem konsekwencyj z odpowiednich kombinacyj politycznych w odpowiednich momentach. Historja Bałtyku jest podstawowym materjałem orjentacyjnym dla naszej polityki morskiej, obecne zaś konjunktury polityczne i ekonomiczne są szachownicą, na której mamy rozegrać swoją partję w imię naszej mocarstwowej przyszłości.

W przeszłości nasze poczynania na morzu spotkało całkowite niepowodzenie. Wiek XVI i połowa XVII były okresem naszych czynnych kroków na Bałtyku i niepowodzenie tych wysiłków przypisujemy przeważnie albo złym warunkom ustrojowym dawnego państwa polskiego, albo też wyczerpującej ekspansji militarnej na wschód pozbawiającej możliwości jednoczesnego stosowania właściwych posunięć na zachodzie. Niewątpliwie jest to prawda, ale o znaczeniu bezpośrednich faktów powstałych na głębszem podłożu. Natomiast dziejowa przyczyna naszej klęski na morzu tkwi poprostu w tem, żeśmy się spóźnili z naszą ekspansją morską o całe trzy stulecia. Za długo biernie przyglądaliśmy się morzu, za długo zwlekaliśmy z rozpoczęciem własnych wysiłków na odcinku morza, za bardzo ufaliśmy w dobrą wolę sąsiadów. Jest to więc dla nas memento tem groźniejsze, że we współczesnej polityce międzynarodowej szybko powstają i działają siły dynamiczne, którym przeciwstawić się może tylko twórcza energja i zdecydowana wola.

Przypomnijmy sobie chronologję wydarzeń naszych dawnych dziejów, a wówczas z łatwością zorjentujemy się w ogólnem położeniu. W XIII stuleciu utraciliśmy Pomorze Szczecińskie, natomiast nietylko dopuściliśmy ale nawet pomagaliśmy do powstania i rozwoju elektoratu brandenburskiego. Wpuściliśmy do siebie krzyżaków i daliśmy im możność odcięcia nas od morza, natomiast zwycięstwa pod Grunwaldem nie wyzyskaliśmy ani bezpośrednio ani potem w ramach pokoju toruńskiego, a nawet przygotowaliśmy grunt pod powstanie Prus Książęcych. Dopuściliśmy sekularyzacji resztek zakonu i przekształcenie go w dziedziczne księstwo pruskie, a nadto sami przyczyniliśmy się do powstania obecnych Prus przez złączenie elektoratu i Prus Książęcych w ręku Hohenzollernów. Gdańsk mieliśmy takim, jakim go sami zrobiliśmy przez ustawiczne ustępstwa od przywileju wielkiego począwszy. Wszystkie te błędy popełnialiśmy stopniowo od XIII wieku począwszy właśnie w takich okresach, w których najłatwiej było sięgać po właściwe dla Polski stanowisko na Bałtyku. Nie orjentowaliśmy się ani w całokształcie międzynarodowych stosunków w Europie, ani też w związku jaki istniał między zagadnieniem Bałtyku a polityką w Europie. Ustawicznie wikłaliśmy się w sieciach machinacyj politycznych Habsburgów i narażaliśmy sobie takie narody, z któremi specjalnie powinniśmy byli żyć w zgodzie i wspólnocie politycznej czy gospodarczej. Wkroczyliśmy na tory polityki morskiej dopiero w XVI stuleciu, kiedy Bałtyk był już terenem międzynarodowych powikłań. Bałtyk nas wchłonął, bowiem nie byliśmy przygotowani do wielkich czynów nie mając za sobą ani zrozumienia spraw morskich, ani tradycji czynów na morzu. Gdyśmy zostali zmuszeni przez Duńczyków, Szwedów i Rosjan do wzięcia udziału w tym dziejowym wyścigu o władanie Bałtykiem, to czołowi partnerzy już dochodzili do mety. W tym właśnie okresie Bałtyk był głównym terenem handlu morskiego w Europie zastępując pod względem znaczenia morze Śródziemne, które po zdobyciu Konstantynopola przez Turków i po odkryciu Ameryki zaczęło stopniowo zatracać swe dominujące znaczenie na korzyść Bałtyku. Niebezpieczeństwo żeglugi na morzu Śródziemnem z powodu piratów z jednej strony, a wzmożone tempo budowy okrętów i stale wzrastająca potrzeba budulca okrętowego z drugiej strony były tego faktu przyczyną. Polska ówczesna znajdowała się w tak korzystnych warunkach dla rozwoju własnej żeglugi, że pochodzące z tych czasów zagraniczne kroniki wielokrotnie wyrażały zdumienie z powodu bierności polskiej na polu morskiem.

Odrodzona Polska znalazła się w warunkach bardzo podobnych do dawnych odnośnie swego położenia nadmorskiego, ale w stokroć gorszych pod względem komplikacyj politycznych i trudności gospodarczych. Gdańsk zachował swój dawny charakter polskiego portu, ale uzyskał samodzielność pod opieką Ligi Narodów, czyli że do spraw polsko-gdańskich mają możność wtrącać się wszyscy, a w pierwszym rzędzie wielkie mocarstwa. Własne wybrzeże zostało nam wytyczone w taki sposób, że trudno byłoby szukać mniej korzystnego rozwiązania. Ogólne położenie geograficzne kraju w związku

z położeniem naszego wybrzeża stwarza dla państwa specjalne trudności w zakresie komunikacji i bezpieczeństwa na wypadek zbrojnego konfliktu. Zamiast Prus Książęcych mamy całkowicie prawie zniemczone Prusy Wschodnie, siedlisko skrajnego hakatyzmu, oddziałującego nota bene na sąsiadujący Gdańsk. Zamiast elektoratu brandenburskiego mamy za sąsiada obecne hitlerowskie Niemcy, dla których ekspansja na wschód i związane z tem zupełnie otwarte głoszenie hasła rewizji naszej zachodniej granicy jest otwartym celem i przedmiotem propagandy międzynarodowej. W dodatku Litwa uważa się za znajdującą się w stanie stałej cichej wojny z nami. Trudności ekonomiczne, jakie przeżywa cały świat, działają niekorzystnie na strukturę naszego życia gospodarczego i utrudniają nam podniesienie się z nędzy i zniszczenia do poziomu zamożnego państwa. Nietylko musimy odbudowywać się ale jednocześnie musimy walczyć z przesileniem gospodarczem, z nadmiernym przyrostem ludności powiększającym kadry bezrobotnych, z trudnościami stawianemi nam na każdym kroku przez naszego zachodniego sąsiada. Wszystko to razem stwarza obraz gigantycznych wysiłków, stojących przed państwem na najbliższą przyszłość. Na tle tych cieni wyrosła jasna smuga naszego dostępu do morza, otworzyła się perspektywa ożywienia naszego handlu drogą wymiany międzynarodowej, nadarzyła się okazja nawiązania żywej nici współpracy i bezpośredniego kontaktu z szeregiem państw zamorskich. Poszliśmy za tą jasną smugą i faktycznie staliśmy się narodem morskim. Zdołaliśmy zainteresować swemi możliwościami ekonomicznemi szereg krajów zagranicznych na zasadzie wzajemności. Podnieśliśmy przez to swoje znaczenie międzynarodowe do tego stopnia, że staliśmy się wielkiem państwem w Europie, z którem muszą się liczyć nawet ci, którzy nas jeszcze kilka lat temu lekceważyli i przepowiadali nam tylko sezonowy okres istnienia. To ożywienie naszego życia ekonomicznego i politycznego zawdzięczamy małemu skrawkowi własnego wybrzeża, temu jedynemu naszemu, ale prawdziwie wielkiemu portowi — Gdyni. Nic też dziwnego jeżeli przyjmiemy za nieomylną prawdę słowa inż. Kwiatkowskiego, wypowiedziane na stronie 237 jego dzieła „Dysproporcje", że „ktokolwiek wystawia hasło rewizji tej granicy Polski w sensie oddzielenia od nas wbrew woli 90% ludności i wbrew wielowiekowej historji, polskiego Pomorza, winien jasno i bez obłudy mówić: domagam się ponownego podziału Polski i wpędzenia jej za pośrednictwem niewoli gospodarczej w niewolę polityczną!".

Obecne nasze bytowanie państwowe nie jest oderwanym okresem naszej historji lecz dalszym jej ciągiem, ciągnącym się, jak nitka od kłębka, od czasów Mieszka I. Wielokrotnie nadrywana i łatana, wdeptana na długi okres butem najeźdzcy w naszą rodzimą ziemię, nitka ta przetrwała wszystko aby dalej snuć się w odrodzonej Polsce, jak przewodnik na wyżyny mocarstwa wiodący. Musimy dostosować się do nowych warunków, ale nadewszystko musimy wystrzegać się poprzednio popełnionych błędów. W pierwszym rzędzie zaś musimy dbać o to, aby właściwe kroki stawiać w odpowiednich momentach. Spóźnianie się lub indolencja mogą równać się klęsce.

Od kilku lat zaczęliśmy uprawiać czynną politykę morską. Naturalnym i jedynym naszym terenem pod tym względem jest Bałtyk. Nastawiając możliwości naszego życia państwowego coraz bardziej na orjentację bałtycką, musimy dokładnie zdawać sobie sprawę, jakie czynniki wchodzą w rachubę, w jaki sposób stan swego posiadania i dalszy rozwój możemy najskuteczniej zabezpieczyć, jakie przeszkody musimy zwalczać, na kogo możemy liczyć i w jakim zupełnie realnym stopniu. Jedynie w ten sposób możemy stworzyć przewodnią myśl naszej polityki morskiej bałtyckiej, samodzielną myśl państwową, a nie suchą emanację polityki kontynentu. Właśnie z tej ostatniej strony grozi nam największe niebezpieczeństwo, bowiem podświadomie nosimy w sobie kontynentalny światopogląd na całość naszego życia państwowego. Jesteśmy wychowani w tradycjach polityki kontynentalnej i siłą atawizmu nosimy w sobie skłonność do sądzenia o sprawach morskich miarką możliwości kontynentalnych. Te dwie polityki, morska i kontynentalna mogą mieć w jednem i tem samem państwie różne drogi realizacji, nie mówiąc już o środkach, które z reguły są różne. Łączą się one tylko na najwyższych szczytach państwowych, gdzie w ostatniej instancji rozstrzyga się w krytycznych momentach dziejowe pytanie — być albo nie być. Zastanówmy się więc nad ogólnym politycznym charakterem Bałtyku i nad naszą rolą na nim. Stwórzmy stopniowo tradycję Bałtyku, własną nić polityki morskiej samodzielnej, twórczej i na wyżyny mocarstwowe prowadzącej. Nie wystarczy w tym wypadku brać pod uwagę wyłącznie bezpośrednie czynniki bałtyckie, lecz należy rozszerzyć ramy rozumowania do terenu wszechświatowego, bowiem polityka morska tem się różni od kontynentalnej, że nie potrzeba mieć bezpośredniego sąsiedztwa i wspólnej granicy, aby mieć mocno zazębioną wspólnotę interesów politycznych i ekonomicznych. Zagadnienie Bałtyku, jako temat polityki morskiej, nie może być rozważane oderwanie, lecz na tle światowej polityki morskiej i w łączności z najważniejszemi jej aktualnemi zagadnieniami na terenach nawet pozaeuropejskich. Handel morski stworzył tradycje polityki morskiej, której główną treścią jest ekspansja morska czyli umiejętne i najbardziej procentujące wykorzystanie siły, tak ekonomicznej jak militarnej, w miejscach i momentach najbardziej dogodnych. To dominujące znaczenie pierwiastka ekonomicznego w całokształcie polityki morskiej nadaje jej charakter wielce ruchliwej siły dynamicznej mogącej szybko niszczyć, lecz wymagającej wiekowych wysiłków na odbudowę strat. W polityce morskiej, tak jak w zwykłym codziennym handlu, konjunktura i moment są hasłami dnia. Źródła surowców, rynki zbytu produkcji, kolonje, emigracja — wszystko to stanowi całość celów polityki morskiej, rozsianych po całym świecie i absorbujących uwagę najdalej od nich położonych państw. Stan handlu morskiego jest barometrem ogólnego stanu ekonomicznego świata. Czem ten ostatni jest gorszy, tem bardziej zacięta i bezwzględna walka toczy się między morskiemi krajami.

Mówiąc o całokształcie polityki morskiej w przyczynowym związku z zagadnieniem politycznem Bałtyku, trzeba przedewszystkiem postawić dwie płaszczyzny aktualnego rozumowania, a miano-

wicie, że wszystkie państwa morskie stosownie do swego zasięgu i siły dzielą się na 2 grupy — mocarstwa i wszelkie inne mniejsze, że w obecnej chwili polityka morska ma 3 osie: zagadnienia oceanu Spokojnego, morza Śródziemnego i morza Bałtyckiego. Nadto każde państwo ma pewne ściśle określone i nienaruszalne dążenia polityczne, traktując inne możliwości zmiennie, zależnie od każdorazowego układu stosunków. W ramach tych ogólnych założeń przejdźmy do omówienia szczegółów.

Obecne mocarstwa morskie można rozbić na 2 grupy. Do pierwszej należą: Francja, Italja i Wielka Brytanja, jako bezpośrednio związane ze sprawami europejskiemi, a do drugiej — Stany Zjednoczone A. P. i Japonja, jako pośrednio zainteresowane w nich, głównie z punktu widzenia możliwości pierwszych trzech do wystąpień poza Europą. Ponadto istnieją w Europie dwa wielkie państwa: Niemcy i Rosja, które choć nie są równorzędnemi mocarstwami morskiemi, jak wyżej wymienione, to jednakże szybko się na tem polu odradzają, zwłaszcza Niemcy.

Prawdziwie światowy zasięg polityki morskiej posiadają właściwie mówiąc tylko Francja i Wielka Brytanja, jako dwa jedyne w świecie mocarstwa kolonjalne.

Z państw pozabałtyckich największe zainteresowanie zagadnieniem Bałtyku przejawiają Francja i Wielka Brytanja, tak z pobudek politycznych jak ekonomicznych. Na stopień i możliwości ich zainteresowania w tej dziedzinie wpływa jednakże w znacznym stopniu ich udział w pozostałych dwóch zagadnieniach — oceanu Spokojnego i morza Śródziemnego.

Na oceanie Spokojnym oprócz bezpośrednich partnerów, t. zn. Stanów Zjednoczonych A. P., Japonji, Rosji i Chin, zainteresowani tak politycznie jak ekonomicznie są: Francja i Wielka Brytanja. Stany Zjednoczone oddawna kierowały swą ekspansję ekonomiczną do północnych i środkowych Chin, podczas gdy Wielka Brytanja i Francja przenikały do południowych. Nadto te dwa ostatnie mocarstwa zainteresowane są w sprawach dalekiego wschodu również z powodu sąsiedztwa swych wielkich posiadłości — Indji i Indochin. Poza tem Wielka Brytanja posiada ważne interesy komunikacyjne na oceanie Spokojnym ze względu na Kanadę, Australję i szereg mniejszych kolonij. Pod tym ostatnim względem Francja posiada bez porównania mniejsze zainteresowanie ne oceanie Spokojnym. Dla ochrony swych interesów komunikacyjnych Wielka Brytanja stworzyła nawet w Singapurze pierwszorzędną bazę wojenną. W razie zbrojnego konfliktu na oceanie Spokojnym, ani Francja ani Wielka Brytanja bezpośredniego udziału najprawdopodobniej nie wezmą, zachowując jednakże swe sympatje dla Stanów Zjednoczonych. Tem bardziej taka supozycja stanie się pewnikiem, o ile Niemcy przejawią jakąkolwiek aktywność polityczną po stronie Japonji i tem więcej im skuteczniej zdołają one do tego czasu rozbudować swą marynarkę wojenną. Co do Rosji to jest jasnem, że ona zawsze znajdzie się w obozie przeciwnym Japonji.

Z powyższego szkicu stosunków na oceanie Spokojnym jasno wynika, że o ile Niemcy będą związane na Bałtyku to nie będą

w stanie przejawić jakąkolwiek aktywność na tym odległym terenie. Przewidując z większem lub mniejszem prawdopodobieństwem dalszy rozwój wypadków, możemy z powyższego szkicu wyciągnąć właściwe wnioski komu może być na rękę rozwój naszej siły morskiej na Bałtyku w związku z zagadnieniem polityki morskiej na oceanie Spokojnym. Przedstawmy sobie, że Niemcy zdołały odbudować swą flotę do pewnej zupełnie realnej siły i nadto odzyskały część swych kolonij na Pacyfiku. Zkolei posuńmy rozumowanie dalej i wyobraźmy sobie dewizję niemieckich „Deutschlandów" stacjonowanych gdzieś pośrodku tego oceanu. Gdyby w tym stanie rzeczy Niemcy współpracowały nadto politycznie z Japonją, to w konsekwencji wytworzyłby się stan znacznie bardziej skomplikowany niż obecnie, któryby zmusił Stany Zjednoczone do specjalnej akcji operacyjnej, a Wielka Brytanja zostałaby niezawodnie wciągnięta w wir wojenny, o ileby niemieckie pancerne krążowniki zagroziły bezpieczeństwu wielkobrytyjskich linij komunikacyjnych. Gdyby taki stan rzeczy powstał na oceanie Spokojnym, to odbiłoby się to bezpośrednio i na Bałtyku, który dla Anglji stałby się terenem drugorzędnym, a przez to rozwiązałby przynajmniej chwilowo ręce Niemcom. Gdyby do opisanych możliwości wpleść jeszcze węzełek śródziemno-morski zawiązany przez Italję na swobodzie działania Francji, to w ostatecznym wyniku okazalibyśmy się na Bałtyku oko w oko tylko z Niemcami.

Powyższy przykład bez pretensji o jego dokładność, przytoczyłem i rozwinąłem tylko dla udowodnienia, jak pod względem polityki morskiej najdalej położone od siebie zakątki świata są powiązane w ukryty sposób między sobą.

Przechodząc do zagadnienia morza Śródziemnego trzeba stwierdzić, że bezpośrednie interesy na niem posiadają tak Francja i Włochy, oficjalni antagoniści, jak Wielka Brytanja ze względu na interesy komunikacyjne i Hiszpanja ze względu na swe położenie geograficzne. Dla Francji kapitalne znaczenie posiada bezpieczeństwo komunikacji metropolji z Afryką Północną, które w czasie wojny decyduje o możności utrzymania frontu lądowego ze względu na rezerwy. Natomiast w mniejszym stopniu występuje znaczenie komunikacji z Atlantykiem dzięki temu, że Francja posiada dostateczną ilość portów nad tym ostatnim, które wystarczą nawet w czasie wojny dla obsłużenia francuskiego handlu zagranicznego. Natomiast dla Italji posiada znaczenie nietylko bezpieczeństwo komunikacji metropolji z Trypolisem i Cyrenaiką, lecz również i głównie przez cieśninę Gibraltarską z zachodnią Europą zwłaszcza z Anglją. Z powyższych względów położenie Italji jest naogół gorsze. Zatarg między temi dwiema potęgami śródziemnomorskiemi istnieje na tle pretensyj terytorjalnych ze strony Włoch do Tunisu i francuskiej Riwjery oraz na tle zazdrości kolonjalnych. Włochy domagają się jednakowej skali zbrojeń z Francją, na co ta ostatnia nie chce się zgodzić, uzasadniając swoje stanowisko względami komunikacyjnemi na tle licznych posiadłości kolonjalnych we wszystkich częściach świata. W tym ustawicznym konflikcie francusko-italkim Wielka Brytanja odgrywa tem skuteczniejszą rolę języczka u wagi, że sama

jest bezpośrednio zainteresowana na morzu Śródziemnem z powodu drogi komunikacyjnej prowadzącej przez Gibraltar, Maltę i kanał Sueski do Indyj. Hiszpanja też odgrywa doniosłą rolę na tle stosunków francusko-italskich dzięki swemu położeniu geograficznemu. Naogół polityka hiszpańska była doniedawna urabiana przez Italję lecz po dokonanym przewrocie politycznym stała się ona znacznie bardziej ostrożną, pokojową i w stosunku do Francji ugodową. Italja dążyła do oskrzydlenia Francji przez Hiszpanję, obecnie zaś dzięki zmianom zaszłym w Hiszpanji stanowisko Francji zostało na morzu Śródziemnem bardzo wzmocnione.

Szukając istotnego związku między zagadnieniami mórz Śródziemnego i Bałtyckiego trzeba na wstępie zauważyć, że kluczem do tego jest stopień związania Francji przez Italję z jednej strony, a każdorazowy stan stosunków francusko-angielskich z drugiej. Każdorazowe zaostrzenie się stosunków francusko-italskich jest wodą na młyn niemiecki. Czem bardziej Francja będzie związana na morzu Śródziemnem, tem większą swobodę działania na Bałtyku będą posiadać Niemcy i tem większą wagę tradycyjnego arbitra będzie zyskiwać w sprawach bałtyckich Anglja. Już obecnie współpraca polityczna niemiecko-italska ma doniosły wpływ na rozwój międzynarodowych stosunków nie mówiąc o tem, że taka współpraca w momentach krytycznych musiałaby odbić się na możliwościach politycznych na Bałtyku.

Przechodząc do bezpośredniego rozważenia położenia politycznego na Bałtyku trzeba na wstępie zauważyć, że zgodnie z poprzedniemi rozumowaniami na tym odcinku polityki morskiej zainteresowane są oprócz państw nadbałtyckich również Wielka Brytanja i Francja.

Tradycją polityki Wielkiej Brytanji jest szukanie dobrych interesów wszędzie, gdzie się da. Z tego też punktu widzenia patrzy ona na Bałtyk, t. zn. pod kątem widzenia uzyskania dogodnych rynków handlowych. Zwłaszcza południowe wybrzeża Bałtyku, od Polski począwszy na wschód, były zaraz po zawarciu traktatu wersalskiego kierunkiem ekspansji angielskiej. Czerpanie żywności i surowców, zwłaszcza drzewa, oraz lokowanie swego węgla, wyrobów metalurgicznych i manufakturowych były treścią ekonomicznych zabiegów Wielkiej Brytanji na Bałtyku. Ekonomiczne opanowanie tego obszaru jednakże nie powiodło się. W grę weszły tak Niemcy i Francja, jak odporność wszystkich nowopowstałych państw, broniących się od zarzucanej im na szyję pętli ekonomicznej. Naogół morze Bałtyckie stało się stopniowo drugorzędnym terenem ekonomicznym Wielkiej Brytanji, a polityczne zainteresowanie idzie w kierunku obserwacji głównie Niemiec i Rosji.

Francja posiada bezpośrednie interesy polityczne na Bałtyku ze względu na stosunki polsko-niemieckie i polsko-rosyjskie, oraz niemiecko-rosyjskie. Celem Francji jest niedopuszczenie Niemiec do zdobycia hegemonji na Bałtyku. Ekonomicznie zaś Francja jest zainteresowana na tym terenie mniej więcej w tym samym stopniu, co Wielka Brytanja.

Celem niemieckiej polityki na Bałtyku jest stopniowe opa-

nowanie całego południowego i południowo-wschodniego wybrzeża oraz zdobycie zdecydowanej hegemonji. Jest to więc ten sam „Drang nach Osten", który od wielu stuleci cechuje niemiecką politykę kontynentalną. Jest to więc rzadko spotykany zbieg kierunków polityki morskiej i kontynentalnej. Po opanowaniu wybrzeża południowego i południowo-wschodniego Niemcy opanowałyby faktycznie od północy całą słowiańszczyznę i wykorzystałyby tereny położone na południe od Bałtyku do ekspansji politycznej, ekonomicznej i kolonizacyjnej. Dążenia „anschlussowe" z Austrją są dalszem rozwinięciem tej polityki, wyprowadzającem Niemcy na tradycyjną linję Berlin—Konstantynopol i mającem stworzyć to drugie południowe ramię, które do reszty zgniotłoby wszystkie narody słowiańskie. Te dążenia polityczne w razie ich urzeczywistnienia, zastąpiłyby narazie ekspansję kolonjalną, wymagającą w obecnych warunkach długich przygotowań i znacznych sił. Rozbudowa niemieckiej floty wskazuje na to, że światowy zasięg niemieckiej polityki morskiej jest przez czynniki rządzące przewidywany. Dowodem tego jest chociażby budowa „Deutschlandów", które są doskonałym typem pancernika na Bałtyku a jeszcze lepszym typem krążownika na oceanach. Uzasadnianie budowy tego rodzaju jednostek względami na konieczność zabezpieczenia komunikacji między Rzeszą a Prusami Wschodniemi jest tylko maskowaniem istotnych zamiarów. Niemcy myślą o wznowieniu wojny krążowniczej w odpowiedniej chwili, aby następnie w razie powodzenia w wojnie odzyskać utracone imperjum kolonjalne. Niemcy powoli wysuwają już wstępne żądania zwrotu kolonij, obserwując jakie to zrobi wrażenie na zainteresowanych. Żądania te w miarę przyrostu sił niemieckich będą powtarzane coraz bardziej stanowczo i głośno. Niemcy wiedzą doskonale, że w obecnej chwili nie może być mowy o tem aby zostały im zwrócone ich najcenniejsze kolonje afrykańskie, bowiem interesy Francji imperatywnie temu się sprzeciwiają. Francja po otrzymaniu mandatu nad Kamerunem i Togo oraz Afryką podzwrotnikową przystąpiła do zjednoczenia tych nowych zdobyczy w jedno imperjum kolonjalne z Marokiem, Senegalem, Algierem i Tunisem. Sąsiedztwo kolonjalne Niemiec w tych warunkach byłoby dynamitem pod mocarstwowość kolonjalną Francji. Mniej więcej takie same stanowisko w tej materji zajmuje Wielka Brytanja może z mniejszą stanowczością, ale z tym samym sensem politycznym. Wielka Brytanja i Francja są to dwa współpracujące mocarstwa kolonjalne, które w tym zakresie muszą działać zgodnie aby wzajemnie się nie osłabić i nie ulec naporowi apetytów kolonjalnych mniej obdzielonych, jak Włochy, lub czujących się pokrzywdzonymi, jak Niemcy. Trudności w odzyskaniu kolonij przez Niemcy wzmagają ich nacisk na naszą granicę zachodnią i zgęszczają atmosferę na Bałtyku.

Rosja wciśnięta w sam róg zatoki Fińskiej i posiadająca w obecnej chwili dostęp do Bałtyku niewiększy od naszego, oraz jeden port, nie odgrywa tej poważnej roli co przed wojną. Przebudowa i odbudowa jej życia gospodarczego po rewolucji wysunęła na pierwsze miejsce co do ważności ekonomicznej morze Czarne, które przytyka z jednej strony do najbardziej urodzajnych i uprze-

mysłowionych połaci Rosji, a z drugiej strony ma wyjście na morze Śródziemne, to prawdziwe serce Europy. Wywóz zboża, węgla i nafty, oraz wwóz produktów przemysłowych odbywa się obecnie przeważnie przez morze Czarne. Natomiast Bałtyk odgrywa rolę zapasowego szlaku żeglugowego, po którym idzie wywóz drzewa i skór oraz częściowo wwóz do północno-zachodnich połaci Rosji, oddalonych od morza Czarnego. Przesunięcie środka ciężkości rosyjskiego handlu zagranicznego z morza Bałtyckiego na morze Czarne podyktowane zostało nietylko względami geograficznemi, lecz również większemi możliwościami bezpieczeństwa. Przyjazne stosunki z Turcją otwierają Rosji cieśniny i pozwalają bardzo szybko przedostawać się do basenu śródziemnomorskiego, podczas gdy długa droga przez cały Bałtyk mogłaby być skutecznie zagrożoną tak przez Szwecję, Finlandję, czy Niemcy, jak przez Estonję, Łotwę czy Polskę, a nawet po przebyciu Sundu — przez Anglję. Można więc przewidywać, że w wypadku jakichkolwiek konfliktów na Bałtyku, Rosja może pozostać zupełnie neutralną bez poważnego narażenia swych interesów politycznych czy ekonomicznych. Istniejący od niedawna antagonizm polityczny rosyjsko-niemiecki jest bardzo skutecznym hamulcem na zapędy niemieckie i oddala Niemcy od wymarzonych zdobyczy bałtyckich.

Następnem zkolei państwem nadbałtyckiem jest Szwecja, naogół filoniemiecka i zdecydowanie wroga Rosji. Jest to kraj nawskroś pokojowy, który dla nikogo walczyć nie będzie. Właściwym sposobem do uzyskania sympatji w Szwecji jest handel. W tej płaszczyźnie Szwecja przedstawia duże możliwości, tak w czasie pokoju jak wojny. Największe wysiłki powinne iść z naszej strony w celu wciągania Szwecji w wspólną orbitę zainteresowań ekonomicznych, bowiem czem silniej się wzajemnie zbliżymy na tem polu tem bardziej będziemy przeciwdziałać wpływom innych niekorzystnych dla nas czynników na szwedzkich rynkach. Naogół nastroje tak filoniemieckie, jak antirosyjskie są w Szwecji czysto pokojowe i z tej strony wykluczoną jest jakakolwiek czynna inicjatywa szwedzka. Pod jej wpływami pozostaje tak Finlandja jak Estonja, ten dawny teren ekspansji szwedzkiej z okresu walk o dominium maris Baltici.

Danja stoi na straży wejść do Bałtyku ale tylko nominalnie, bowiem nie rozporządza żadną efektywną siłą, którąby zdolną była do przeciwstawienia się obcej przemocy. Ten faktyczny stan rzeczy pociąga za sobą rozciągnięcie nad Danją opiekuńczych skrzydeł Wielkiej Brytanji, jako najbliżej położonej. Wpływy angielskie w Danji są istotnie bardzo duże i w znacznym stopniu wynikają z intensywnej wymiany handlowej. Danja jest jedną z żywicielek Wysp Angielskich i w niedalekiej przeszłości spełniała pod tym względem rolę pośrednika między nami a Anglją. Obecnie dzięki rozwojowi własnej żeglugi uwolniliśmy się od tego niekorzystnego dla nas pośrednictwa. Naogół Danja nie posiada dla nas ani większego znaczenia politycznego czy militarnego z wyżej wyłuszczonych powodów, ani też ekonomicznego z powodu opanowania rynków duńskich przez Anglję w pierwszym rzędzie, oraz przez szereg bliżej położonych krajów zachodnio-europejskich.

Litwa choć mała odgrywa w stosunku do nas rolę ważnego czynnika politycznego, tak z powodu sąsiedztwa z nami, jak z Prusami Wschodniemi. Gdyby Litwa poddała się pod całkowite wpływy niemieckie, wówczas musielibyśmy uważać ją za istotne przedłużenie Prus Wschodnich. Zasadniczo Litwa wahała się w swych kombinacjach ekonomicznych między Anglją, głównym odbiorcą jej wywozu, i Niemcami, jako głównym dostawcą wwozu. Obecnie, dzięki ostatnim poczynaniom niemieckim Litwa mocno otrzeźwiała i już w danej chwili Anglja zajmuje pierwsze miejsce na rynkach litewskich na niekorzyść Niemiec. Nie bez wpływu na pewne choć bardzo jeszcze daleko leżące od sąsiedzkich stosunków odprężenie w stosunkach polsko-litewskich pozostały ostatnie wypadki w rozwoju wzajemnych stosunków między Polską a Rosją. Litwa jest wyjątkowem państwem o dotychczas bezdeficytowej gospodarce państwowej, co daje jej pewność działania i utrudnia wzajemne porozumienie z nami. Wzrost wpływów angielskich na Litwie może doprowadzić do tego, że stanie się ona tem czem jest w polityce wielkobrytyjskiej na Bałtyku Danja. Byłoby to dla nas z jednej strony krępującem, bowiem Anglja nie popiera rozwoju małych państw morskich, zwłaszcza w sensie militarnym, a z drugiej strony korzystnem, jako naturalna przeszkoda w ekspansji Niemiec na wschód.

Łotwa i Estonja prowadzą ostrożną politykę lawirowania między większemi i silniejszemi państwami na Bałtyku, oraz szukania poparcia wielkich mocarstw w gwarantowaniu niepodległości, zasadniczo zależnej od dobrej woli Rosji. Te małe kraje nie odgrywają dla nas znaczenia ekonomicznego, natomiast są warunkiem równowagi stosunków na Bałtyku.

Finlandja uprawia na Bałtyku samodzielną politykę izolowania się od wszelkich niegroźnych dla niej konfliktów i ma ze Szwecją jedynie wspólne interesy polityczne w płaszczyźnie bezpieczeństwa od strony Rosji. Takiemu stanowisku poniekąd sprzyja położenie geograficzne Finlandji.

Polska na swoim odcinku wybrzeża znajduje się w bardzo trudnem położeniu nad Bałtykiem. W obecnych stosunkach nie może być mowy, aby poza Rosją znalazło się choć jedno państwo bałtyckie, które byłoby skłonne do otwartego związania się z Polską traktatem politycznym w celu wzajemnej pomocy militarnej na wypadek wojny. Jeżeli mamy w niektórych krajach sympatje, to tylko platoniczne. Z państw pozabałtyckich wchodzących w rachubę w zagadnieniu morza Bałtyckiego, jedynie tylko Francja stoi wyraźnie po naszej stronie. Efektywna pomoc Francji w wypadku konieczności jest bardzo problematyczna tak ze względu na odległość, jak również ze względu na splot własnych interesów francuskich, wymagających od Francji stałego napięcia wysiłków, przedewszystkiem na morzu Śródziemnem. Realną konsekwencją takiego stanu rzeczy jest niezbity fakt, że w wypadku krytycznym, gdy będzie chodzić czy to o zachowanie naszego dostępu do morza, czy też o utrzymanie komunikacji morskiej z zachodem, będziemy mogli liczyć wyłącznie tylko na własne siły. Polska jest największą przeszkodą w realizacji niemieckich wschodnich zamierzeń. Każda tona polskich okrętów

oddala Niemcy od upragnionego celu. Zegluga handlowa sprzyja rozwojowi dobrobytu i tężyzny ekonomicznej Polski a flota wojenna jest tem jedynem skutecznem narzędziem, zmuszającem państwa o złej woli do poszanowania prawa i sprawiedliwości międzynarodowej. Niemcy już obecnie są potęgą na Bałtyku, a po wykończeniu 4-ch pancerników typu „Deutschland" będą niezawodnie pierwszą siłą na tem morzu. Polska zaś posiada dotychczas tylko skromne zaczątki swej bojowej floty. Wynika z tego, że z jednej strony powinniśmy dążyć do planowego powiększania swej obrony morskiej, a z drugiej zaś wciągać w swe interesy polityczne i ekonomiczne takie państwa, które mogą nam być pożyteczne w przyszłości.

Anglja uważnie śledzi poczynania tak polskie jak niemieckie na Bałtyku i będzie znosić prawdopodobnie zbrojenia niemieckie aż do chwili, w której poczuje zagrożenie własnych interesów. Taka chwila może nastąpić wówczas, gdy siła niemiecka dojrzeje do wystąpienia poza Bałtykiem. Innemi słowy Wielka Brytanja nie będzie skłonną do czynnej interwencji na Bałtyku w imię przeszkodzenia Niemcom w osiągnięciu hegemonji na tem morzu, o ile interesy tego mocarstwa nie zostaną poważnie zagrożone. Oznacza to, że zagrożenie Polsce odcięciem od morza nigdy nie będzie powodem do czynnej interwencji wielkobrytyjskiej floty. Trzeba nie zapominać, że od chwili zawarcia traktatu wersalskiego Wielka Brytanja jest najbardziej podatnym terenem do rewizjonistycznej propagandy niemieckiej, która choć nie pociąga za sobą oficjalnych następstw, tem niemniej urabia w wielu środowiskach angielskich odpowiednie nastroje, naogół dla nas niekorzystne. Przypomnijmy sobie książkę angielskiego publicysty Donald'a wydaną w roku 1929 p. t. „The Polish Corridor and the Consequences", w której autor posuwa się nawet do twierdzenia, że wogóle niepodległość Polski jest grubym błędem politycznym. Inny znów działacz polityczny, Lienfeld, występując w roli „przyjaciela" Polski, domaga się inicjatywy Ligi Narodów lub wielkich mocarstw w celu odebrania Polsce Pomorza, aby w ten sposób skutecznie usunąć rzekome zarzewie przyszłej wojny. Wymieńmy dalej takie powagi polityczne jak Lloyd George, lord Rothermere, którzy jednogłośnie widzą w pozbawieniu nas dostępu do morza skuteczne zabezpieczenie Europy od wojny. Natomiast nigdy nie udało się usłyszeć w Wielkiej Brytanji głosu, propagującego przyłączenie do Polski Prus Wschodnich w celu usunięcia ze słownictwa politycznego dzikiego określenia „korytarza". Przecież ta ostatnia ewentualność byłaby bardziej uzasadniona względami historycznemi, etnograficznemi i ekonomicznemi niż krzywdzące nas koncepcje odebrania nam maleńkiego skrawka wybrzeża. Na szczęście są to tylko nieoficjalne opinje. Wyniki naszej mozolnej pracy na odcinku morza są najlepszem świadectwem słuszności naszych praw do Bałtyku.

Francja popiera nasze poczynania w polityce morskiej na Bałtyku, ale czy byłaby w stanie skutecznie nam pomóc w chwili krytycznej — jest to wielkim znakiem zapytania. We Francji opinja publiczna nie jest jednomyślną w sprawie Pomorza, czego dowodzą wielokrotne enuncjacje wybitnych publicystów od czasu do czasu

zjawiające się na łamach poważnej francuskiej prasy. W tej niejednomyślności opinji francuskiej w najbardziej życiowej dla nas sprawie należy dopatrywać się przyczyny, która mogłaby uniemożliwić zbrojną pomoc francuską w chwili potrzebnej. Przecież w Polsce nikt i nigdy nie usłyszałby opinji, że Alzacja i Lotaryngja niesłusznie zostały zwrócone Francji, natomiast niezłomne prawa Polski do Pomorza były we Francji niejeden raz kwestjonowane. Przecież nie tak dawno p. Daladier w charakterze przywódcy radykalnej partji socjalistycznej podnosił w jednem z przemówień, że „nieszczęściem Niemiec jest korytarz polski, który je brutalnie oddziela od wschodu". Są to też prywatne zdania, bowiem oficjalna opinja Francji jest inną, ale kto wie czy ... nie z konieczności.

Ostatnie wydarzenia w wewnętrznej polityce niemieckiej coprawda przyczyniły się do politycznej izolacji Rzeszy, ale czy to długo potrwa i czy znowu nie znajdą się znawcy stosunków środkowo-europejskich, którzy nie zaproponują znowu dać na pożarcie zgłodniałemu wilkowi niemieckiemu kawałek żywego ciała Polski, aby choć chwilowo zagłuszyć jego przeraźliwe wycie. Generał Hammerstein, biorący udział w pertraktacjach o zawieszenie broni w końcu wojny światowej wypowiedział o Polsce opinję, w której tkwi wielka prawda, w słowach, że „jeśli historycy polscy składają winę upadku Polski w XVIII wieku na nieszczęśliwe położenie geograficzne, to powinna dzisiejsza Polska wyciągnąć z tego naukę. Pomimo wojny światowej i położenie i sąsiedzi pozostali ci sami".

Musimy więc zupełnie otwarcie postawić sobie przed oczami nagą rzeczywistość, gdy mówimy o naszych sprawach bałtyckich. Inż. Kwiatkowski, z którego wyżej wzmiankowanego dzieła „Dysproporcje" zaczerpnąłem fragmenty o antipolskiej propagandzie niemieckiej, na stronicy 152 mówi, że „należy sobie wyraźnie i jasno zdać sprawę w Polsce z tego, że gdyby nawet późniejsze pokolenia niemieckie pogodziły się kiedyś z utratą Poznańskiego, to żadne z nich nie pogodzi się z przynależnością do Polski Pomorza i Górnego Śląska. Dla narodu niemieckiego program ten pozostanie zawsze kwestją ambicji; dla polityków niemieckich wypływa on ze świadomości, że Pomorze i Śląsk są podstawą niezależności gospodarczej i politycznej Polski, a jako takie stwarzają mocną zaporę dla germańskiej tendencji parcia na wschód, a jednocześnie paraliżują swobodę niemieckich ruchów na zachodzie".

Musimy więc włożyć w treść naszej polityki morskiej nie moc słownych argumentów, gdy chodzi o obronę naszych praw do Bałtyku, lecz żelazną potęgę konsekwentnych czynów, wynikających z niezłomnej i jednomyślnej woli narodu. Rozwijając naszą żeglugę handlową, rozwijając nasz port gdyński, zdobywając dla naszej produkcji zagraniczne rynki, musimy zawsze mieć przed oczyma wizję przyszłości. Musimy liczyć w krytycznej chwili tylko na własne siły, bowiem tylko one nas nie zawiodą o ile celowo je zorganizujemy. Rozwijając stosunki ekonomiczne nie powinniśmy dać się uśpić chwilowym sukcesom materjalnym, które w wyżej przedstawionem położeniu politycznem są podobne do domku z kart. Powinniśmy rozwinąć jak najżywszą sieć stosunków politycznych i ekonomicznych przedewszystkiem na Bałtyku, aby stać się dla wszystkich państw

nadbałtyckich niezbędnym czynnikiem ładu i równowagi z jednej strony, a pożytecznym sąsiadem morskim z drugiej.

Mówiąc o sile musimy mówić o sile militarnej t. zn. o flocie wojennej. Nie wchodząc na tem miejscu w szczegóły, jaką ona powinna być, przyjmijmy ogólnie za niezbity pewnik, że ona musi być. Do posiadania floty wojennej zmusza nas nie kaprys, lecz głęboka rzeczywistość, wynikająca z ogólnego położenia politycznego i mająca za podłoże czynnik ekonomiczny. Wiemy już dokładnie, że dostęp do morza jest koniecznością państwową, wynikającą ze struktury życia ekonomicznego państwa. Na tem tle flota wojenna pomimo swej zewnętrznej militarnej formy staje się strażnikiem naszego dobrobytu i samodzielności, podobnie jak straż celna lub inne organizmy uzbrojone, bez których nie do pomyślenia byłoby normalne funkcjonowanie państwa. To też należy uważać zagadnienie rozbudowy floty wojennej nie jako nieproduktywny wydatek, lecz jako niezbędne zabezpieczenie wielkiego kapitału narodowego, który tem lepiej będzie procentować im pewniejszą będzie jego lokata.

Nastawienie naszych wysiłków państwowych i społecznych w kierunku stuprocentowego wykorzystania dostępu do morza, powinno iść w parze z tworzeniem proporcjonalnego zabezpieczenia tego bezcennego skarbu narodowego. Rozwijając port gdyński i własną żeglugę handlową w zamiarze czerpania zysków z własnej pracy do własnej kieszeni, rozważając konieczność stworzenia militarnego zabezpieczenia naszych interesów na Bałtyku, dotychczas zostawiliśmy jeden odcinek pracy pustym, mianowicie kwestję własnego przemysłu okrętowego. Jeżeli chcemy zdobyć sobie trwałe prawo obywatelstwa na Bałtyku, jeżeli chcemy mieć pewność w realizowaniu własnych postulatów morskich, jeżeli pragniemy uniknąć obcego wyzysku, to nie możemy do tych celów dojść inną drogą, jak tylko przez stworzenie własnej stoczni okrętowej. Specjalnie w dziedzinie budowy jednostek wojennych w warunkach politycznych panujących na Bałtyku nie dojdziemy nigdy do pożądanych wyników, o ile nie zaczniemy budować okrętów z własnych surowców, pracą rąk własnego robotnika i na własnej ziemi. Jest to w zagadnieniu politycznem Bałtyku w odniesieniu do nas ta kolejna konieczność państwowa, bez której dalsza nić czynnej polityki morskiej nie da się skutecznie realizować. Jeżeli już musimy częściowo czy czasowo budować okręty wojenne czy handlowe zagranicą, to rozważmy gdzie wykonanie takiej budowy daje największe korzyści polityczne, angażując po naszej stronie interesy i sympatje odnośnych krajów. Wydaje się, że omijanie stoczni krajów bałtyckich ciążących ku nam politycznie czy ekonomicznie nie jest celowem.

Polityka jest martwym i bezwzględnym wyrazem, za którym poza dyplomatyczną formą kryje się brutalna siła. Poszanowanie prawa osiąga się zapomocą siły, chociażby ona nie występowała czynnie wystarczy gdy jest gotową do czynu. Z drugiej zaś strony zbyt często w stosunkach międzynarodowych siła dyktowała prawa. Musimy więc zdobyć się na taką siłę, jaka jest niezbędna w naszych warunkach politycznych na Bałtyku.

W. F.

Kilka uwag artylerzysty o artykule „Kryzys tonażu".

Przeczytanie artykułu p. Sawiczewskiego dało mi dużo zadowolenia, gdyż, o ile się nie mylę, pierwszy raz ukazał się na łamach naszego czasopisma ściśle fachowy artykuł napisany przez kogoś, kto nie jest bezpośrednio związany z marynarką. Dowodzi to, że społeczeństwo zaczyna się interesować siłą zbrojną na morzu i to nie powierzchownie, ale rzeczowo, wykazując dużą znajomość sprawy, co bezsprzecznie widać z artykułu. Jednakowoż autor wprowadził do swych wywodów język może nieco za bardzo stanowczy, używając wyrażeń bardzo silnych, tak że chwilami mogłoby się zdawać czytelnikowi, że cały świat morski został rzeczywiście opanowany „klinicznym symptomem aberacji myśli konstrukcyjnej" i z „dziecinną chęcią" dąży do wydawania pieniędzy na „doskonale bezsensowne" rzeczy. Mam wrażenie, że p. Sawiczewski zczasem sam dojdzie do przekonania, że w istocie tak nie jest.

Szanowny Autor bardzo silnie zaatakował artylerję morską, zarzucając jej, że rozbudowuje się nadmiernie, a niepotrzebnie w dwóch kierunkach — w donośności i kalibrze. Otóż „kukułcze jajo" naddonośności nie jest niczem innem jak tylko wynikiem zastosowania ulepszeń, które przyczyniają się do tego, że pocisk ma na odległości bojowej bardzo dużą szybkość lotu — co z jednej strony pozwala na większą siłę uderzenia, a z drugiej strony na większą płaskość toru, co znów zkolei powiększa wielkość pola rażenia. Jeśli oficer marynarki przeczyta, że zbudowano działo 16 calowe, strzelające przy kącie podniesienia 30° na odległość 40 000 metrów, nigdy nie powie on, że jest to nieużyteczne, ponieważ będzie wiedział, że pocisk tego działa na odległości bojowej przypuśćmy 20 000 metrów będzie miał większą szybkość lotu, a więc większą siłę uderzenia i że upadnie pod mniejszym kątem, a więc będzie miał większą możliwość trafienia niż pocisk n. p. działa 16 calowego z pancernika „Maryland", który wyrzucony pod tym samym kątem ma donośność tylko 30 000 metrów. Widzimy więc, że ta naddonośność pozornie nieużyteczna jest bardzo pożądana w normalnej

walce na odległościach bojowych, to znaczy, na odległościach ograniczonych widocznością celu. W tych wypadkach, gdy można zastosować strzelanie do celów niewidocznych z obserwacją lotniczą, jest naddonośność „rzeczywiście" potrzebną. Wywody powyższe można ująć w ten sposób, że „naddonośność" jest kwestją płaskości toru, a ta podstawowym problemem artylerji morskiej.

Teraz sprawa rzekomo wygórowanych kalibrów. Istnieje twierdzenie nie ulegające dyskusji, że grubość pancerza przebitego jest wprost proporcjonalna do kalibru, przy jednakowych szybkościach lotu w momencie uderzenia. Ponieważ dzisiejszy stan metalurgji we wszystkich mniejwięcej krajach pozwala na zastosowanie szybkości początkowej w granicach najwyżej około 900 m/sek., to chcąc mieć silniejsze działo, zdolne przebić obecnie używane pancerze, można jedynie zwiększyć kaliber. Nic się na to nie poradzi — chcąc mieć przewagę trzeba używać większych kalibrów, a działa takie muszą być ustawione na okręcie o odpowiednim tonażu. Przykład autora o wyższości dwunasto i jedenasto calówek niemieckich nad angielskiemi piętnastocalówkami nie jest szczęśliwy, gdyż bitwa jutlandzka wykazała jedynie wyższość pocisków jedenastocalówek nad pociskami angielskiemi. Anglicy posiadali działa dobre, tylko jakieś dziwne ich niedopatrzenie i nieinteresowanie się budową pocisków spowodowało to, że aż do czasu bitwy jutlandzkiej włącznie na wielu swoich okrętach używali pocisków ładowanych czarnym prochem. Pozatem zemściło się na Anglji dziwne ignorowanie pancerza, co znowuż dało piękne pole do popisu niemieckim pociskom. Doskonałe pociski niemieckie, miotane przez bardzo dobre działa, nie mogły uszkodzić okrętów klasy „Queen-Elizabeth", mimo że na „Malaya" zdarzył się wypadek, że dwa pociski dwunastocalowe padły kolejno w jedno i to samo miejsce. Mamy więc przykład, że brakowało im większego kalibru, to też Niemcy bardzo duże nadzieje pokładali w swych nowobudujących się okrętach typu „Baden" (działa 380 mm), a przecież nawet sam autor twierdzi, że nie mieli „rozgorączkowanej wyobraźni". Doświadczenia bitwy jutlandzkiej wysunęły na pierwszy plan wymagania dużego kalibru i odpowiedniego pancerza, a rozwój wojenny lotnictwa dodał do tego żądanie kilku solidnych pancernych pokładów oraz opancerzenia małych dział, karabinów maszynowych i mostków przeciwko działaniu lotnictwa szturmowego. Te wszystkie postulaty nie dadzą się zrealizować na okręcie 10—15 000 ton, jak to projektuje autor. Eskadra „Deutschland'ów" nie będzie nigdy stanowiła jądra floty, która zechce walczyć o panowanie na morzu. Pomijając ogromne przeładowanie artylerją, pancerz ich (127 mm) nie pozwoli całej nowobudującej się serji tych okrętów walczyć z jednym „Warspite". Nawet z bolszewickim „Maratem" pojedynek niemieckiego pseudopancernika wydaje mi się problematyczny. Podczas gdy salwa jednej burty pierwszego waży 4 000 kg, to salwa „Deutschlandu" tylko 1 830 kg. przyczem pancerz na Maracie posiada grubość 228 i 300 mm, a na niemieckim krążowniku 127 mm. Biorąc zaś pod uwagę doświadczenie bitwy jutlandzkiej, w czasie której duża ilość pocisków „w celu" trafiała w wieże głównej artylerji, to jeden celny pocisk bolszewicki unieru-

chamia połowę artylerji przeciwnika, a jeden pocisk niemiecki, o ile przebije pancerz, tylko czwartą część artylerji „Marata". Niemcy strzelali dobrze w wielkiej wojnie, ale nie dlatego, że stosowali małe kalibry i unikali naddonośności, ale dlatego, że umieszczali na okrętach o tonażu prawie równym angielskiemu artylerję nieco lżejszą, a więc, innemi słowy, dawali swej artylerji dobrą platformę. Dzisiaj jest nie do pomyślenia zejść poniżej kalibru 12 cali, a udoskonalenia techniczne, które ewentualnie mogłyby zmniejszyć tonaż, muszą skompensować większe wymogi co do pokładów pancernych, ochrony przeciwtorpedowej i przeciwlotniczej. Tonaż okrętu bojowego nie da się zmniejszyć, będzie się on wahał około cyfry 30 000 ton.

Szan. Autor poruszył jeszcze kwestję ceny. Otóż tona „Deutschland'u" jest bardzo droga. „Hood" kosztował około 7 miljonów funtów, „Deutschland" zaś około 4 miljonów. Na pierwszym uzyskano VIII dział 15 calowych i XII dział 5,5 cala, pancerz 12 calowy i szybkość 31 węzłów, na drugim zaś VI dział 11 calowych, VIII dział 6 calowych, pancerz 5 calowy, szybkość 26 węzłów i zdaje się, dużą wibrację kadłuba od tak zachwalanych motorów. Porównując dane tych dwóch jednostek widzimy, że „Hood" jest okrętem bojowym, a niemiecki powolnym krążownikiem kosztującym tak drogo, że za cenę jednego Hood'a nie można nawet wybudować dwóch „Deutschland'ów", więc przykład p. Sawiczewskiego o walce pancernika 60 000 ton contra 4 jednostkom po 15 000 ton jest bardzo nie przekonywający. Za cenę 4 „Deutschland'ów" można mieć 2 „Hood'y" i półtora miljona funtów, a o wynik bitwy między temi dwoma zespołami można być zupełnie spokojnym. Dla uzupełnienia obrazu trzeba byłoby się jeszcze spytać oficerów artylerji przeciwlotniczej tych okrętów, który z nich skuteczniej strzela. Myślę, że Niemcy woleliby do tych 4 000 000 funtów dodać jeszcze trochę i zbudować okręt powyżej 20 000 ton i uważaliby napewno, że zbudowali rozsądnie pomyślaną jednostkę, a pieniądze dobrze użyli.

Krążowniki waszyngtońskie zostały podobnie skrytykowane przez Autora jak i duże okręty. Zarzuca im się naddonośność niepotrzebną i że nie mają żadnej ochrony. Naddonośność i kaliber są bardzo ważne, jak to już wyjaśniłem, a co do ochrony, to początkowo konstruowane jednostki rzeczywiście są bez pancerza i to było błędne, ale obecnie budowane nie są już temi „blaszankami". „Algerie" dostaje pancerz 110 mm, a japoński „Nachi" 100 mm, przyczem budowa czyni je w wysokim stopniu niewrażliwymi na bomby i torpedy. Pojedynek naprzykład między „Nachi" i „Leipzig'iem" nie skończyłby się dobrze dla tego ostatniego, mimo że jest okrętem naprawdę dobrze pomyślanym. Twierdzenie autora, że ciężar salwy dział 6 calowych jest równy „niemal" salwie dział 8 calowych w jednostce czasu, jest zupełnie mylne. Waga pocisków wyrzuconych przez „Nachi" w 1 minucie równa się 5 000 kg., przyjmując 4 salwy na minutę, waga salwy „Leipzig'a" w tym samym czasie waży 2 700 kg. przyjmując 6 salw na minutę. Odpowiednie cyfry dla „Algerie" będą wynosiły 4 000 kg. Jak widzimy, znak równania trudno postawić między temi cyframi, nawet wyrażenie „równe około" trudno zastosować. Trzeba też zaznaczyć, że wszyst-

kie krążowniki 10 000 ton górują ogromnie swemi walorami morskiemi nad krążownikami 6—7 000 ton.

P. Sawiczewski nie szczędzi również praktycznych uwag dzisiejszym torpedowcom. Trzeba w pierwszym rzędzie stwierdzić, że nazwa torpedowiec dla dzisiejszych lekkich jednostek od 1 000 do 2 500 ton jest trochę anachronizmem. Budowane obecnie torpedowce odziedziczyły tę nazwę od dawnych małych jednostek, których głównem zadaniem był atak torpedowy. Wielka wojna przerzuciła to zadanie z jednej strony na łodzie podwodne, a z drugiej strony w wodach ograniczonych — na małe szybkie motorówki, rozwój zaś powojenny lotnictwa — na płatowce. Dzisiejszy torpedowiec ma dużo funkcyj bardzo różnorodnych, które przedewszystkiem wymagają, by posiadał silną artylerję i duże zalety morskie pozwalające na przebywanie w morzu bez względu na warunki atmosferyczne. Atak torpedowy jest dzisiaj poniekąd drugorzędnem zadaniem torpedowca. Dlatego jednostki te tak wzrosły swym tonażem, że dosięgły aż 2 500 ton. Błąd p. Sawiczewskiego polega na tem, że uważa torpedowiec za narzędzie masowego ataku dziennego. Dziś okręt noszący nazwę torpedowca narzędziem tem jest w bardzo małym stopniu, a w przyszłości prawdopodobnie wcale niem nie będzie, nawet gdyby mu dano tonaż mniejszy niż to projektuje autor. Lotnictwo jest lepsze i skuteczniejsze przez swą szybkość, zwrotność, ilość i taniość. Za kilka lat, gdy szereg ulepszeń rozszerzy możliwość użycia lotnictwa, aparaty torpedowe będą potrzebne na torpedowcu jedynie w nocy i to w wyjątkowych okolicznościach. Dla walki dziennej zostanie się artylerja, środki walki przeciw łodziom podwodnym oraz dużo broni szybkostrzelnej dla zwalczania celów powietrznych.

Dzisiejszy torpedowiec musi mieć artylerję o kalibrze około 120 mm., gdyż tylko takie działa mogą skutecznie strzelać na odległość 9 — 12 000 metrów, przyczem liczba ich wynosić winna minimum 4. Doświadczenia poszczególnych marynarek stale nawet podnoszą tę liczbę, tak że nawet chwaleni za umiar Włosi doszli do VI — 120 mm. w klasie „Navigatori" (typ „Vivaldi"), a Japończycy w typie „Fubuki" do VI — 127 mm. w wieżach. Pozatem trzeba umieścić obronę przeciwlotniczą, która przeważnie składa się z 2 dział o kalibrze około 40 mm. i kilku ciężkich karabinów maszynowych, wreszcie stale wzrastająca liczba lotnictwa szturmowego powoduje tendencję do opancerzania mostków i dział przeciw pociskom z karabinów maszynowych. 6 torped o kalibrze około 500 mm, kilkanaście bomb hydrostatycznych o wadze około 150 kg. każda, oraz możność zabrania około 50 min dopełnia uzbrojenia okrętu, który nazywamy torpedowcem lub kontrtorpedowcem. Uzbrojenia powyższego nie można zmieścić w okręcie mniejszym niż 1 000 ton. Tylko w dzisiejszym tonażu można powyższe środki zmontować, spełniając jednocześnie postulat dużego rejonu pływania przy wszelkich warunkach atmosferycznych. Gdyby któraś z flot zastosowała się do postulatów autora, to musiałaby chyba trzykrotnie powiększyć liczebność lekkich jednostek, gdyż na 600-tonowy okręt możnaby włożyć zaledwie część wyżej wymienionego uzbrojenia. Trzebaby w takim wypadku mieć flotyllę konwojerów tak dla eskadr jak i dla

transportów handlowych, flotyllę okrętów torpedowych i wreszcie flotyllę okrętów, które byłyby uzbrojone w środki obrony przeciwlotniczej i do walki przeciwko łodziom podwodnym. Kwestja szybkości nie jest też błaha. Przecież 600 tonowa jednostka mogłaby dać 40 węzłów tylko przy stanie morza 1 lub najwyżej 2. O obsłudze działa na dziobie przy szybkości 30 węzłów na jednostce 600 tonowej przy stanie morza 3—4 niema mowy. Bardzo ciężkie warunki stwarza swym kanonierom z obsługi dziobowego działa niemiecki „Greif" idący swoją maksymalną szybkością przy stanie morza 4, podczas gdy artylerzyści z japońskiego „Fubuki" pracują w tych samych warunkach zupełnie normalnie.

Odnośnie krytycznych uwag o łodziach podwodnych, to sądzę, że specjaliści tej broni przeanalizują je i na nie odpowiedzą, ja osobiście chciałbym tylko zwrócić uwagę na bardzo ostrą krytykę autora łodzi podwodnej „Surcouf" i „X", według mego zdania niesłuszną. Nie są to przecież łodzie przeznaczone do działań przeciwko flocie. Uzbrojenie ich w artylerję wskazuje, że są to okręty dla działań krążowniczych, które miały tak duże znaczenie w początkach wielkiej wojny. Gdy wyobrazimy sobie, że "Emden" byłby łodzią podwodną, uzbrojoną w artylerję „Surcouf'a" albo „X", to dojdziemy do wniosku, że działalność tej łodzi byłaby conajmniej równa albo bardziej skuteczna niż „Emdena", a epizod wysp Kokosowych nie byłby końcem działalności krążowniczej tej łodzi. Łódź podwodna ma tak dużą zdolność uniknięcia walki z przeciwnikiem, który jest dla niej groźny, że doskonale nadaje się, po uzupełnieniu uzbrojenia przez artylerję, do działań krążowniczych. Działa tych łodzi potrzebne są do wykonywania dywersyj przeciwko niebronionym punktom wybrzeża nieprzyjacielskiego. Duży tonaż tych łodzi jest więc umotywowany z jednej strony artylerją, a z drugiej dużym rejonem pływania, gdyż bezsprzecznie wymiary łodzi podwodnych są funkcją ich autonomji. Łodzie podwodne zaopatrzone w silną artylerję nie są więc wynikiem „zapatrzenia się na rozwój", ale są narzędziem wojny zupełnie specjalnem znajdującem się dzisiaj w stadjum doświadczeń i studjów, a będącem w przyszłej wojnie może bardzo ważkim czynnikiem osiągnięcia przewagi nad nieprzyjacielem.

Przyznaję, że Szan. Autor ma dużo racji krytykując „amerykańską" dążność do posiadania wszystkiego co najcięższe, największe, najgrubsze, najdalsze i często najdroższe, ale zdaje mi się, że autor popadł jednak w krańcowość przeciwną.

AVANTI.

Wszystko to już było...

Wszystko to już było — jak powiedział stary Ben-Akiba. I choć panowie Prendergast, Bywater, albo sam, niezbyt do Polski przychylnie usposobiony, sir Herbert Russel, pospołu z różnymi admirałami, mniej lub więcej w stanie spoczynku, wyleją mnóstwo atramentu i zużyją masę taśmy pisarskiej — wiele się w tej dziedzinie nie zmieni. Okręt linjowy jak był — tak pozostanie podstawą panowania na morzu.

Conajwyżej kwestja ekonomji i idące wślad za tem różne konferencje rozbrojeniowe (nie tyle miłość pokoju, ile brak pieniędzy) ograniczą nieco tonaż i kaliber dział, względnie przedłużą granicę wieku jednostek linjowych. Oczywiście: w przeróbki i modernizacje słynnej V eskadry pancernej (okręty typu „Warspite") wpakowano ostatnio ćwierć miljarda złotych. Trzeba wszak te pieniądze ratować.

Są jednak ludzie, którzy nie wierzą w przyszłość linjowców — dziś w dobie samolotów i łodzi podwodnych. Wskazują na „Deutschland" jako na ideał typu nowoczesnego okrętu — 10 000 ton, sześć dział 280 mm, 26 węzłów, oraz rozbudowana ochrona przeciwlotnicza i przeciwtorpedowa. Biorąc pod uwagę silniki spalinowe — istna rewolucja w budownictwie okrętowem i początek końca „capital-ship'ów".

A tymczasem wszystko to już było — powtórzyć można za starym filozofem. Pomijając kwestję silników spalinowych, użytych pierwszy raz na tej wielkości okręcie wojennym. Ale siła pędna to jeszcze nie wszystko. Lokomotywa też pozostała lokomotywą bez względu czy ma napęd parowy, elektryczny czy ropowy. I służy dalej do trakcji kolejowej, a nie na pagórkach „Luna Parku" czy do lotów w stratosferę.

Czemże właściwie jest „Deutschland" — jednostka pełnowartościowa? Niczem innem jak nawrotem w stronę krążownika

pancernego — opuszczonego haniebnie przez konstruktorów morskich i admiralicję w latach 1907—8, to jest w dobie pojawienia się pierwszych dreadnoughtów.

Ówczesna technika nie pozwoliła konstruktorom tym rozwiązać pewnych zagadnień natury taktycznej i dlatego krążownik pancerny znikł z powierzchni mórz. Rozpatrując jednak dokładnie plany jego typów z pierwszych lat bieżącego stulecia, dojdziemy do ciekawych wniosków: „Deutschland" to typowy krążownik pancerny, oczywiście przy zastosowaniu zdobyczy techniki z ostatnich lat dwudziestu pięciu.

Przykładów nie potrzebujemy szukać daleko. Weźmy grecki okręt „Gieorgios Averoff" o zbliżonym do niemieckiego „pancernika" tonażu: 10 500 ton, 24 węzły, cztery działa 234 mm, osiem 190 mm, szesnaście 76 mm i osiem 47 mm. Maksymalna grubość pancerza 203 mm. Biorę oczywiście dane z czasokresu przed modernizacją, dla bardziej istotnego porównania.

Czyż więc wyjąwszy z kadłuba „Averoffa" maszyny tłokowe i wstawiwszy mu spalinowe silniki nie zdołalibyśmy zamienić jego bardzo różnorakiej artylerji na artylerję „Deutschlandu": VI — 280 mm, VIII — 150 mm i IV — 88 mm? Czy nie zostałaby się jeszcze pewna rezerwa (spawanie elektryczne, ropa zamiast węgla) na drugi pancerny pokład przeciw samolotom, i na owe brakujące dwa węzły szybkości?

Z całą pewnością.

Ale nie szukajmy „obcych bogów". Poszperajmy raczej w samej flocie niemieckiej. Może znajdzie się tam coś, co inżynierów niemieckich inspirować mogło.

Rzeczywiście. Bo oto w r. 1906 znajdujemy słynne, a tragicznie zczezłe „Scharnhorst" i „Gneisenau": 11 600 ton, 23,5 węzła, artylerja złożona z ośmiu dział 210 mm, sześciu 150 mm i osiemnastu 88 mm. Zasięg oficjalny wcale pokaźny, bo przy dziesięciu węzłach około 9 000 mil. Pancerz do 200 mm.

Cała ta artylerja ważyła w sumie (licząc tylko wagę dział) około 200 ton. Artylerja „Deutschlandu", oczywiście jeśli ze skąpych danych sądzić można, waży conajmniej 25% więcej. Ale zyskać tu możemy już nietylko na wadze maszyn, lecz także na rozmieszczeniu artylerji. Sześć dział w dwóch wieżach, a osiem pojedyńczych czy podwójnych nawet, to orzech dość łatwy do rozgryzienia.

Przykłady takie znajdziemy jeszcze we włoskich „San Marco" z r. 1908 lub w znanej w Gdyni „Pisa": 10 500 ton, 23,5 węzła, cztery działa 254 mm, osiem 190 mm, dwadzieścia 76 mm, cztery 47 mm, pancerz do 250 mm. Znaleźlibyśmy też wśród okrętów angielskich, amerykańskich, japońskich, rosyjskich. Zawsze wśród krążowników pancernych.

Nie należy więc stawać przed „Deutschlandem" w przesadnym zachwycie i prekonizować z tego powodu zmierzchu „niekieszonkowych" okrętów linjowych. Poprostu należy stwierdzić, że z jednej strony technika posunęła się naprzód, z drugiej strony traktat wersalski zmusił inżynierów niemieckich, no i sztab morski oczywiście — do myślenia. Natomiast niewzruszoną pozostała

zasada: Buduje się okręty takie, aby taktycznie i strategicznie odpowiadały wymogom sytuacji. Biada krajowi, który czynnik finansowy wysuwa na pierwsze miejsce.

Tu tkwi sedno rzeczy, a nie w kwestji samego tonażu. Przypuszczalnie Wielka Brytanja nie bardzo wiedziałaby co robić, gdyby np. Finlandja oddała jej swoje okręty obrony wybrzeży. Natomiast — Polska byłaby zapewne w rzetelnym kłopocie, gdyby jej jakiś wspaniałomyślny patrjota podarował zespół „Hood'ów".

Wielkim mocarstwom potrzebne są potężne eskadry linjowe, bo tylko w oparciu o nie działać będą mogły siły lekkie. Tylko w ten sposób osiągnąć się da panowanie na morzu. Flota Jellicoe'go już przez samą swą obecność, przez samo istnienie, osiągnęła panowanie na morzu i daleką blokadą przyczyniła się do wygłodzenia Niemiec, mimo rozpaczliwych wysiłków ich łodzi podwodnych. Ładnieby wyglądała ludzkość, gdyby tym łodziom podwodnym można było przeciwstawić tylko inne łodzie podwodne...

Mniejszym państwom okręty linjowe (mniejszych także rozmiarów) potrzebne są w miarę własnych interesów i wymogów taktyczno-strategicznych. Jeśli Niemcy budują serję „Deutschlandów", to w logicznem zrozumieniu tych wymogów. O rywalizacji z Wielką Brytanją nie mogą narazie marzyć, więc szukają drogi tam, gdzie stać się mogą niebezpieczni. Do głowy im nie przyjdzie budować same „okręty-muchy" — torpedowce czy kutry. Więc budują krążowniki pancerne, mogące nietylko osiągnąć panowanie na Bałtyku, ale też stać się groźnymi dla handlu morskiego niejednego wielkiego mocarstwa.

Wróćmy teraz do spraw lotnictwa i łodzi podwodnych. Znaczenie pierwszego stanowczo niektórzy „awangardziści morscy" przeceniają. Jest to zresztą cechą ogólną każdej „młodej szkoły", że przywiązuje zbyt wielkie znaczenie do nowych wynalazków. Z czasem taka „młoda szkoła" się starzeje i nabiera kunktatorskiej rozwagi. A jej miejsce zajmuje inna — jeszcze młodsza, jeszcze bardziej „postępowa" w znaczeniu technicznem i taktycznem...

W r. 1887 „Année Maritime" — (poprzedniczka dzisiejszej „Revue Maritime") pisała: „Rok 1886 zdaje się być przełomowym dla konstrukcyj morskich. Możliwości techniczne z jednej strony, pojawienie się torpedowców z drugiej, zadały śmiertelny cios wielkiemu tonażowi. Odtąd nastąpi era okrętów małych, szybkich, zwrotnich i niedostrzegalnych..."

Ładny prognostyk!? Od ówczesnych 10 000 ton do 42 000 ton „Hood'a" coś nie coś jednak się zwiększyło. A strach przed torpedowcami okazał się równie bezpodstawny jak w kilkanaście lat później obawa przed łodziami podwodnemi. Albowiem niema dotychczas pocisku, przeciw któremu nie wynalezionoby tarczy.

To samo tyczy dziś lotnictwa. Dalecy jesteśmy od negowania jego znaczenia — tak ofensywnego jak defensywnego. Flota bez lotnictwa jest dziś ślepa i słaba. Ale twierdzić, że samolot wyprze okręt linjowy z powierzchni wód, to twierdzić, że wyprze on z powierzchni lądu pociągi towarowe. Mamy czas — narazie bowiem nie wyparł jeszcze osobowych.

I tu jest contradictio in adjecto: Jeśli samolot wyprze rzeczywiście jakiś okręt, to przedewszystkiem okręt lekki — torpedowiec lub mały krążownik. Ich zadania — zwiady, raidy, a nawet poczęści konwojowanie, samolot potrafi w dużej mierze wykonać. Natomiast osiągnąć panowania na morzu i walczyć o nie tak, jak pancernik — nie potrafi, ośmielam się twierdzić — nigdy.

Rezultaty manewrów niczego tu nie dowodzą. Tak długo jak na manewrach strzelać się będzie ślepemi nabojami, przewaga będzie zawsze po stronie samolotów. Dowieść lotnikowi, że go artylerja przeciwlotnicza zestrzeliła, jest również trudno, jak dowieść dziarskiemu porucznikowi ułanów, szarżującemu ukryte na skraju lasu karabiny maszynowe, że z jego plutonu nie pozostałaby żywa dusza. Z tego powodu na zeszło i tegorocznych manewrach brytyjskich wynikły nawet poważne scysje między arbitrami a przedstawicielami lotnictwa.

Fenomenalne zaś rezultaty, osiągnięte w stosunku do starych pancerników — celów, zniszczonych bombami lotniczemi w Stanach Zjednoczonych, okazały się iście amerykańskim bluffem. Nietylko admirał dowodzący lotnictwem przyjmował wszystkie meldunki zbyt optymistycznie, ale gorzej... Za plecami wyższych władz lotniczych wykryto obecność kilku wielkich zakładów przemysłowych, chcących ubić dobry interes. Wynikł z tego skandal, który skończył się dymisją admirała i kilku wyższych funkcjonarjuszy „air-force".

Natomiast eskadra pancerników czy krążowników linjowych, o silnem opancerzeniu, dużej szybkości (Włosi przerabiają swoje „Doria" na 26 węzłów), odpowiedniej artylerji przeciwlotniczej i zaopatrzona sama w samoloty — nie będzie sobie przypuszczalnie robiła więcej z nieprzyjacielskiego lotnictwa, jak okręty Sampsona z hiszpańskich torpedowców. A zresztą niema wojny bez ryzyka i jeśli któremuś z samolotów uda się zatopić nieprzyjacielski pancernik, nie będzie to jeszcze regułą. Powodzenie „M. A. S." Rizzia nie dowodzi, że każdy pancernik może być zatopiony przez kuter torpedowy. Potrzeba na to jeszcze wielu sprzyjających warunków...

Obawa przed torpedami jest tem samem nieugruntowana. Poprostu trudno wyobrazić sobie dziś dzienny atak torpedowców na eskadrę pancerników. I to torpedowców po 1000 do 3000 ton. Nocny atak — Jutland to wykazał — ma nikłe szanse powodzenia. Torpeda staje się coraz więcej bronią łodzi podwodnych, a także w sprzyjających warunkach, kutrów i samolotów. Że zaś żaden z tych środków walki nie podoła sam przez się okrętom linjowym, wiemy dobrze.

Oczywiście można tu wytoczyć argument, że za cenę jednego Goliata zbudować można tysiąc Dawidów. Że wystawianie na cios torpedy okrętu, będącego szóstą czy dziesiątą częścią wartości siły zbrojnej na morzu, okrętu, którego cena sięgać może setek miljonów, jest zbyt wielkiem ryzykiem. Ale powtarzamy: niema wojny bez ryzyka, gdzie drwa rąbią, tam wióry lecą. Gorzej będzie, jeśli brak jednolitego pancernego zespołu floty pozwoli nieprzyjacielowi zdobyć panowanie na morzu i wygrać wojnę. Niedarmo sir Percy Scott mówił: „Aby zwyciężyć — trzeba uderzyć pierwszemu, ude-

rzyć mocno i bić bez przestanku. Strategja i taktyka pozostaną bez znaczenia, jeśli ta zasada nie będzie uwzględniona". Bankructwo wszystkich „korsarskich" i „podjazdowych" poczynań Francji XVIII i XIX wieku, niepowodzenie „wojny podmorskiej" — potwierdzają to zdanie. A jak tu bić ciągle i mocno, mając do rozporządzenia okręty o ograniczonym zasięgu, lękające się fali i słabo uzbrojone?

Z tem ryzykiem nie jest też tak strasznie: Okręty linjowe nowoczesne, zatopione torpedami, należą do rzadkości. Prawda — był ten nieszczęśliwy „Szent Istvan", ale jak zaznaczyliśmy, wszystkie okoliczności były tu po stronie Włochów. Teren, warunki atmosferyczne, brak czujności konwojujących torpedowców, wreszcie pomyślne wyniki wywiadu. W równie specyficznych warunkach dokonany był napad angielskich „C. M. B." na Kronsztadt, tu jednak wynik lepszy ilościowo, jakościowo był małoznaczny.

Storpedowany pod Jutlandem „Malborough" ocalał. Ocalał też trafiony na Adrjatyku „Jean Bart". Ocalał „Seydlitz", który powrócił ze Skagerraku mimo, że na skutek zalania przednich przedziałów zanurzenie wynosiło siedem metrów ponad normę. Zatonął wprawdzie „Danton", ale był to okręt typu „predreadnought", a przytem wydaje się, że zaniedbano tam koniecznych środków ostrożności.

Wszystkie inne okręty linjowe storpedowane i zatopione w czasie wojny były jednostkami starszego typu, których budowa nie mogła się oprzeć nowoczesnym torpedom. Przeciwnie — w miarę wzrostu siły torpedy, rosła ochrona przeciwtorpedowa nowych jednostek — większa ilość przegród, sieci, „bulge" i t. d.

Objektywnie rzecz biorąc, nie strach przed torpedą czy bombą lotniczą, a także nie miłość pokoju wywołuje tendencję do zmniejszenia tonażu. Gra tu rolę zwykła handlowa kalkulacja. To też wszelkie proroctwa w rodzaju pancerników po 7 000 ton i 17 węzłów, czy 10 000 ton i 18 węzłów, należy uważać bądź za marzenia w rodzaju „Popowki" czy dynamitowego „Vesuviusa", bądź za projekty inspirowane w celu wywarcia pewnej, dogodnej dla inspiratora presji lub wprowadzenia w błąd naiwnego sąsiada. Wiadomo przecież, że plany okrętów wojennych opracowywane są na lata zgóry.

Jakiż będzie tedy typ okrętu linjowego przyszłości? Odpowiedź na to nie wydaje się zbyt trudna. Wskazuje na nią budowa „Dunkerke" (26 500 ton, 30 węzłów, VIII —333 m/m.) i wieść o planach okrętów podobnych w Anglji. Przyjąć można przeciętny tonaż na dwadzieścia do trzydzieści tysięcy ton, szybkość w granicach 30 węzłów, uzbrojenia 6—9 dział ciężkiego kalibru (305—381 m/m.). Wątpliwe tylko czy typ francuskich baszt poczwórnych znajdzie naśladowców (koncepcja wydaje się nadto śmiała i... krucha), no i wyrzutnie torpedowe będą musiały ustąpić miejsca dalszym samolotom. Ot i możemy być spokojni znów na pół wieku...

„Niebezpieczeństwo" grozi jednak tam, gdzie go niejeden z „genjalnych teoretyków", a może zbyt w rutynie zasklepionych fachowców — nie spostrzega. Zagłada czyha wyraźnie na kontrtorpedowce i torpedowce. Większe z nich przerodzą się w to czem są w istocie — w krążowniki lekkie (ex-austrjacki „Thionville" został do marynarki francuskiej wcielony jako kontrtorpedowiec —

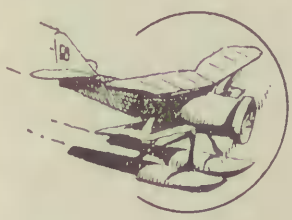
podobna degradacja nigdyby się jego konstruktorom nie przyśniła), mniejsze zaś znikną, by ustąpić miejsca ofensywnie — kutrom torpedowym, defensywnie — patrolowcom, w obydwóch wypadkach — samolotom. Takiego wyjścia „szkoła" z r. 1887 nie spodziewała się bynajmniej. Boć, pomijając samolot, mamy tu raczej powrót właśnie do jej okresu.

Z drugiej strony nawrót do krążownika pancernego, w rozmiarach około 10 000 ton, nietylko spowodowany będzie budową tego typu okrętów w Niemczech, ale też koniecznością opancerzenia istniejącego „waszyngtońskiego" typu — dziś zwanego popularnie „blaszanemi cackami". Inna „młoda szkoła", która zbudowała te małowartościowe okręty, zapominając, że własny celny ogień jest jeszcze niedostateczną tarczą dla delikatnych mechanizmów i przyrządów, bije się już w piersi. Między np. „Tourville" i „Algerie" różnice są olbrzymie. Gdy się jeszcze zwiększą, otrzymamy znów typ krążownika pancernego, przypominającego wielce wspomnianego „Scharnhorsta" z 1906 roku....

Natomiast zatrze się napewno różnica między pancernikiem i krążownikiem linjowym, stapiając te dwa typy w jedną dawną, pełnowartościową całość. Zlikwidowane też zostaną lotniskowce — owe „kobiałki z jajkami" — a wzamian samoloty rozmieszczone będą bardziej równomiernie i obficie na okrętach bojowych, względnie na okrętach typu mieszanego (krążownik-lotniskowiec). Państwa mniejsze zadowolnią się krążownikami pancernemi, które w pewnych wypadkach (już było to pod Yalu i Sant-Jago, a nawet pod Cuszymą) grać mogą pierwsze skrzypce. Te zaś kraje, które flotę wojenną będą chciały zastąpić.... paktami o rozbrojeniu, przekonają się na własnej skórze czem grozi taka polityka.

Albowiem, jak to bardzo trafnie powiedział któryś z francuskich mężów stanu: „Une nation desarmée — ce n'est pas un exemple: c'est une tentation... pour le voisin".

Ale to także już było.... przekonaliśmy się na własnej skórze. Czas więc, aby lekcja wydała owoce.



LEITGEBER BOLESŁAW.

Zagadnienie cieśnin bałtyckich.

Do najaktualniejszych problemów militarnych Europy powowojennej należą dwa problemy koncentrujące się w ramach terytorjum dzisiejszej Danji, a mianowicie: kwestja rozbrojenia Danji i zagadnienie cieśnin duńskich.

Sprawa cieśnin nie jest nowa. Zajmowało się nią już dawniej prawo międzynarodowe, jak również i praktyka stosunków międzypaństwowych wysuwała nieraz sprawę tę na forum polityczne. To, że sprawa cieśnin bałtyckich nabrała po wojnie nowego znaczenia wynika z okoliczności, że Wojna Światowa stworzyła zupełnie nowy stan faktyczny w tychże cieśninach, dawniej niespotykany, a mianowicie zamknięcie cieśnin przez Danję i zablokowanie przez to morza Bałtyckiego przez państwo neutralne. Wynikają stąd nauki, które na wypadek przyszłości należy zapamiętać.

Drugi problem duński, rozbrojenia Danji, jest sprawą zupełnie nową, powstałą dopiero po Wojnie Światowej zarówno z rozważań polityczno-geograficznych położenia Danji, jak i z przesłanek idealistycznych społeczeństwa duńskiego. Problem ten niezałatwiony jeszcze całkowicie, jest od paru lat osią polityki zagranicznej królestwa Danji i jako taki stanowi w kształtowaniu się w przyszłości stosunków międzynarodowych na Północy pierwszorzędne znaczenie.

Choć każdy z wymienionych problemów, cieśniny i rozbrojenie, ma dla Danji swe specjalne znaczenie i traktowany jest w polityce duńskiej odrębnie, to dla nas, Polski, zasługuje w równym stopniu na pilną uwagę. Z chwilą gdy rozbrojenie Danji stanie się faktem dokonanym, spodziewać się można definitywnego przesunięcia się sił militarno-politycznych na północy Europy, co w wypadku powikłań zbrojnych w przyszłości niezawodnie będzie musiało się uwydatnić w ustosunkowaniu się państw skandynawskich wobec reszty Europy. Dla Polski, dotykającej do Bałtyku i przez to zainteresowanej w układzie sił w basenie skandynawsko-bałtyckim, ma to żywotne znaczenie. Nie można też pominąć okoliczności, że rozbrojenie Danji może mieć pewne reperkusje na sytuację na granicy szlezwickiej, a zatem łączy się z tem interesujący zawsze Polskę problem polityki niemieckiej wobec sąsiadów Rzeszy.

Jeszcze bliższe i wprost bezpośrednie znaczenie dla Polski ma sprawa wolności cieśnin bałtyckich. Zważywszy, że prócz kanału Kilońskiego oczywiście nieużywalnego w razie wojny, istnieją jedynie trzy duńskie wyloty z Bałtyku na Ocean, od sposobu usłosunkowania się Danji do wolnego tranzytu w cieśninach zależy poprostu kwestja kontaktu bezpośredniego Polski ze światem. Dlatego to z największą uwagą należy Polsce śledzić sprawę cieśnin, rozwój kwestji swobodnego tranzytu w dawniejszych czasach i współczesne tendencje. Sprawę posiada w swem ręku Kopenhaga, dlatego w tym kierunku powinien zwracać się nasz wzrok, notując wszelkie odchylenia opinji duńskiej w tym zakresie. Aby zaś zbliżyć się do zrozumienia obecnych tendencyj, jakie panują w Danji w tym zakresie, wypadnie poznać przebieg sprawy w dawniejszych czasach, skąd płynie nauka i doświadczenie.

I. Cieśniny w przeszłości.

Należy przedewszystkiem stwierdzić, że w sprawie cieśnin bałtyckich ani prawo narodów, ani praktyka życia nie znały dotąd stałych norm. Sama Danja wykazywała rozmaitość poglądów, gdy chodziło o kwestję swobodnego tranzytu przez cieśniny w różnych epokach.

Pierwsze w duchu nowoczesnym związanie się międzynarodowe Danji w sprawie cieśnin datuje się od 1857. Tegoż roku, w układach w Kopenhadze i Waszyngtonie, zrzekł się rząd duński prawa pobierania od okrętów cudzoziemskich tradycyjnej opłaty tranzytowej przy przejeździe Sundu w pobliżu Elsinore (Helsingör). Danja, otrzymując wzamian za to ryczałtowe odszkodowanie od głównych państw żeglarskich Europy i Ameryki, ogłosiła wolność żeglugi przez Sund i oba Bełty. Akt ten ograniczał się wprawdzie tylko do żeglugi handlowej, tem niemniej jednak stanowi on dokument prawa międzynarodowego w duchu nowożytnych wymogów komunikacyjnych.

Odtąd, trzeba przyznać, Danja liczyła się coraz bardziej z temi wymogami. Już podczas wojny krymskiej nie czyniła trudności, gdy floty Francji i Anglji zmierzały przez cieśniny duńskie na teren wojny na Bałtyku. W pół wieku później, w wojnie rosyjsko-japońskiej 1904—1905, zajęła Danja podobne stanowisko liberalne, gdy Rosja wysyłała swoje statki z portów bałtyckich na Daleki Wschód. Okręty rosyjskie przebyły wówczas Duży Bełt, nie natrafiając na żadne przeszkody, natomiast korzystając z pomocy pilotów duńskich. Nawiasem mówiąc, stanowisko Danji spowodowało wówczas protest Japonji.

XIII. Konferencja Haska z 18 października 1907, „dotycząca praw i obowiązków państw neutralnych w razie wojny morskiej", odnosi się m. in. również do cieśnin bałtyckich. Artykuł 10-tej konwencji powiada: „Neutralność danego mocarstwa nie jest jeszcze naruszona przez fakt pobytu na jego wodach terytorjalnych okrętów wojennych". Jest to bezpośrednio przyznanie swobody tranzytu przez cieśniny dla statków wojennych, fakt, który Danja uznała przez podpis swój na konwencji.

Uznanie to zostało następnie potwierdzone przez osobny dekret króla duńskiego z 20 grudnia 1912, który powiada w art. 1: „Statki wojenne stron walczących mają wolny tranzyt przez naturalne drogi wodne między Morzem Północnem i Bałtykiem". Artykuł uzupełniony jest postanowieniem, że „statkom wojennym stron walczących nie wolno korzystać z usług duńskich pilotów państwowych". Dekret ten, będący niejako dopełnieniem XIII. Konwencji Haskiej, określa więc zupełnie jasno stanowisko Danji w razie wojny: statki wojenne mają swobodny przejazd przez Sund i Bełty, muszą jednak nawigować o własnych siłach, zatem z całem związanem z tem ryzykiem. Tak oto na krótko przed wojną światową „wolność" cieśnin duńskich usankcjonowana była szeregiem aktów prawnych.

Tymczasem życie miało wykazać niebawem nicość tych postanowień. Wybuch wojny w sierpniu 1914 spowodował w Kopenhadze najwyższą troskę, aby wojujące mocarstwa uszanowały neutralność Danji. Mobilizacja marynarki wojennej trzech głównych mocarstw północnych: Rosji, Niemiec i Anglji stanowiła w oczach duńskich zapowiedź akcji zbrojnej na Bałtyku. Z łatwością mogłaby akcja taka przenieść się na wody terytorjalne w cieśninach duńskich, komplikując jeszcze bardziej i tak już delikatną rolę państwa neutralnego. W dodatku, w pierwszych dniach sierpnia znalazła się Danja w obliczu wyraźnej presji dyplomatycznej ze strony Niemiec, domagających się od rządu duńskiego zamknięcia cieśnin bałtyckich, aby rzekomo nie dopuścić floty angielskiej do ataku na niemieckie porty na Bałtyku. Sytuacja wymagała jasnej decyzji: czy zastosować dekret królewski z 1912, mówiący o wolności dróg wodnych w czasie wojny, czy też cieśniny zamknąć. Konwencja Haska uznawała wprawdzie neutralność, nawet gdyby w cieśninach znajdowały się statki cudzoziemskie, nie wyrażała się jednak definitywnie w kwestji ewentualnego zamknięcia cieśniny przez państwo nadbrzeżne. Co się tyczy dekretu z 1912, był on zarządzeniem wewnętrznem, nie obowiązującem Danji wobec zagranicy. Wreszcie wśród deliberacyj nad zajęciem stanowiska wyłoniła się obawa, że Niemcy samodzielnie mogłyby założyć miny w cieśninach duńskich, co stanowiłoby naruszenie neutralności o nieprzewidzianych dla Danji skutkach. Po źródłowej analizie pro i contra zdecydował się gabinet na zamknięcie cieśnin duńskich na czas wojny i rozesłał do wiadomości wszystkich państw notyfikację tej treści: „W celu zachowania neutralności Danji, oddalenia akcji wojennej od brzegów duńskich i wód terytorjalnych, tudzież utrzymania komunikacji między poszczególnemi częściami Królestwa, ułożona została zapora z min na wodach Bełtu Małego i Dużego oraz Sundu". Równocześnie zabroniła ustawa z 2 sierpnia 1914 pilotom duńskim służby na obcych statkach wojennych.

Fakt tej doniosłości, co zamknięcie dostępu do Morza Bałtyckiego w latach 1914 — 1918 wykracza znacznie poza ramy lokalnego zarządzenia wojskowego. Stanowi to w historji prawa międzynarodowego, pouczający przykład ingerencji państwa neutralnego w rozwój wypadków wojennych. Jest to bezpośrednie zaważenie polityki Danji na grę sił na Bałtyku.

Siły państw wojujących, zainteresowanych w sierpniu 1914 na Bałtyku, przedstawiały się oczom duńskim w ten mniej więcej sposób:

Działania wojenne Rosji przeciwko Niemcom stanowiły przedewszystkiem pracę armji lądowej. Flota rosyjska, stacjonowana w sierpniu 1914 w portach bałtyckich, aczkolwiek liczebnie silniejsza wonczas od okrętów wojennych niemieckich na Bałtyku, nie była jednakowoż całkowicie jeszcze zreorganizowana pod względem planu taktycznego na wypadek wojny. Tudzież w zakresie wykształcenia fachowego oficerów i załogi wykazywała marynarka rosyjska niejedne jeszcze braki, nad któremi pracował sztab od czasów wojny japońskiej 1905. Najsprawniej stosunkowo przedstawiała się obsługa min, forsowana widocznie w celach obrony państw w zatoce fińskiej, a może też w przewidywaniu ewentualnej blokady rosyjskiej przed niektóremi portami niemieckiemi, np. przed Gdańskiem i Królewcem. Z blokadą taką liczył się w każdym razie sztab admiralicji niemieckiej z początkiem wojny. Zato zaczepność floty rosyjskiej w odleglejszych częściach Bałtyku, zwłaszcza w jego części zachodniej, wydawała się wykluczona. Sir Esme W. Howard, poseł angielski w Sztokholmie oraz znawca kwestyj bałtyckich, w ten oto sposób określił rolę militarną Rosji na Bałtyku: „Flota rosyjska na morzu Bałtyckiem odgrywa w tej wojnie podobną rolę, jak flota austrjacka na Adrjatyku. Jest ona zamknięta przez flotę potężnego nieprzyjaciela i zmuszona nie oddalać się zbytnio od swoich portów wojennych". Pogląd ten, wypowiedziany we wrześniu 1914, sprawdził się też w ciągu następnych lat wojny.

Sojuszniczka Rosji, Anglja, interesowała się militarnie Bałtykiem niewiele. Prócz dążenia do utrzymania w miarę możności handlu ze Szwecją i Rosją przez swobodny tranzyt okrętów handlowych poprzez cieśniny duńskie, mogła Anglja mieć conajwyżej interes tylko w tem, aby jej statki handlowe transportujące materjał wojenny dla Rosji, nie napotkały po drodze przeszkód. W wydanych przed kilkoma laty materjałach niemieckiego sztabu marynarki p. t. *„Der Krieg zur See 1914—1918"*, określone zostały poglądy niemieckie na rolę militarną floty angielskiej na Bałtyku w ten sposób: „Prace przygotowawcze sztabu admiralicji w czasie pokoju mało zajmowały się kwestją możliwości inwazji angielskich jednostek bojowych na wody Bałtyku, ponieważ rozważania doprowadziły do wniosku, że przedsięwzięcie takie byłoby dla Anglików mało celowe i dlatego też nieprawdopodobne. Na Bałtyku nie istniał dla floty angielskiej cel militarnie dość doniosły". Powyższe zapatrywanie admiralicji niemieckiej zgodne było z tem, co powiedział w innem miejscu wymieniony wyżej dyplomata angielski w Sztokholmie, twierdząc, że wysłanie floty brytyjskiej na Bałtyk, gdzie Niemcy militarnie górują i „gdzie możliwości dla floty niemieckiej są jeszcze większe aniżeli w zatoce helgolandzkiej, byłoby niemądre".

W porównaniu z tak skromnie zakreśloną rolą aljantów na Bałtyku, wysuwa się na pierwszy plan rola Niemiec. Wprawdzie, według stanu liczebnego jednostek bojowych niemieckich na wodach bałtyckich w dniach rozpoczęcia się wojny światowej,

możnaby słuszny wyciągnąć wniosek, że Bałtyk traktowany był jako drugorzędny teren operacyjny floty niemieckiej, że wielki port wojenny w Kilonji, wobec istnienia kanału Kilońskiego, bynajmniej nie był tylko portem bałtyckim, lecz miał równocześnie duży promień działania na morzu Północnem. Nie zmienia to jednak faktu, iż na Bałtyku miały siły niemieckie w porównaniu z nieprzyjacielem najszerszą możność akcji militarnej, przez posiadanie długiego wybrzeża z licznemi portami oraz możność stałego dopływu sił drogą niezależną od kanału Kilońskiego. Sztab niemiecki, na długo przed wojną, liczył się z panowaniem swem na Bałtyku w razie wojny. Opanowaniem cieśnin duńskich w razie wojny europejskiej groził już w 1903 cesarz Wilhelm królowi duńskiemu Christianowi IX, chcąc dowieść, że nie dopuści ukazania się Anglji na wodach bałtyckich. Widać, jak Niemcy oddawna przygotywały tło militarno-strategiczne dla akcji dyplomatycznej, która nastąpić miała w sierpniu 1914, aby skłonić Danję do zablokowania wylotów Morza Bałtyckiego.

W rezultacie decyzji gabinetu duńskiego o blokadzie cieśnin odkomenderowana została 5 sierpnia jedna eskadra na wody Dużego Bełtu z rozkazem założenia min u północnego i południowego jego wylotu. Także mały Bełt został w północnej swej części zablokowany minami duńskiemi. Wreszcie w pobliżu Kopenhagi rozłożyli Duńczycy kilkaset min, zamykając m. in. najważniejszy przesmyk nawigacyjny na Bałtyk, który prowadzi przez Sund między wyspami Amagier i Saltholm w korycie t. zw. cieśniny Drogden, owej części Sundu, będącej pod wyłącznem zwierzchnictwem Danji. (Jak wiadomo, reszta Sundu jest drogą międzynarodową, gdyż leży między Danją a Szwecją).

Dla niejednego obserwatora wypadków z początku Wojny Światowej musiało być zastanawiające, że zarządzenia Danji wywołały tak słaby oddźwięk zagranicą. Czyżby w tem przebijała obojętność mocarstw dla rzekomo mało znaczącego w ogromie wojny terenu wypadków na Bałtyku?

Anglja, przeciwko której w pierwszej linji zwracały się plany niemieckie zamknięcia cieśnin bałtyckich, nie podjęła żadnej akcji oficjalnej, choć powiadomiona była zawczasu o żądaniu Niemiec i odpowiedzi Danji. Krótko po zablokowaniu cieśnin pojawiła się wprawdzie wiadomość, jakoby ze strony kilku parlamentarzystów angielskich wszczęte zostały kroki o skłonienie sir Edwarda Greya do aktywnego wystąpienia w Kopenhadze. Protestu takiego jednak nie było. Przeciwnie, niektóre koła londyńskie zdawały się odradzać Danji zbytnią opozycję przeciw żądaniom niemieckim. Przebijała w tem niewątpliwie obawa, aby niezastosowanie się Anglji do wymagań Niemiec nie wywołało zawikłań na północy, w rodzaju tych, które skłoniły Anglję do obrony neutralności Belgji — Anglja tymczasem nie byłaby na tym odcinku zdolną do obrony Danji przed inwazją Niemiec.

Co się tyczy polityki niemieckiej, to świadoma ona była całego swojego sukcesu tak materjalnego, jak prestiżowego. Zamknęła przy pomocy Danji cieśniny i miała swobodną rękę na Bałtyku. Stopniowo jednak wyłaniać się zaczęły wśród Sztabu niemieckiego

różnice poglądów w kwestji roli cieśnin w czasie wojny. Zarządzenia militarne Danji wydały się niemieckim specjalistom wojskowym niedostateczne, rzekomo nie chroniące efektywnie przed atakiem Anglji z północy. Zaczęto wskutek tego ze strony niemieckiej samodzielnie stwarzać zapory minowe u południowych wylotów cieśnin w najbliższym sąsiedztwie duńskich wód terytorjalnych. W powojennej literaturze wojskowej Niemiec, wśród autorytetu tej miary co Tirpitz, nie brak słów krytyki ówczesnego wystąpienia Niemiec wobec Danji, z perspektywy doświadczeń późniejszej strategji. — Nie tutaj miejsce, by rację tych poglądów badać.

Tak oto rządziła Danja samodzielnie na swoich drogach wodnych w czasie ostatniej wojny. Decydowała z własnej woli o tranzycie w cieśninach i rozciągłości swych praw i obowiązków mocarstwa neutralnego. Wymogi sytuacji wojennej dyktowały postępowanie, nawet gdy było ono w niezgodzie z praktyką dawniejszych lat i interpretacją przedwojennych aktów prawnych. Właśnie dlatego mają doświadczenia z lat wojny światowej tak dużą wartość, że wykazują rolę czynnika siły w życiu politycznem państw neutralnych.

II. Cieśniny w przyszłej polityce bałtyckiej.

Jaką będzie rola Danji w jej cieśninach w razie konfliktu europejskiego w przyszłości? Czy ogłosi ona „wolność cieśnin" i zachowa neutralność, czy też warunki wytworzą dla Danji rolę czynnika aktywnego?

Nakreślając obraz przyszłych możliwości, trzeba wpierw zdać sobie sprawę z tego, że przewidywania mogą mieć tylko wówczas wartość, jeśli wybiegają niezbyt daleko w przyszłość, pozatem jeśli opierają się na realnych faktach możliwie świeżej daty. Takiemi faktami, na których wypadnie oprzeć przewidywania co do przyszłej roli Danji w zespole bałtyckim, są: Traktat Wersalski oraz skutki przewrotów w łonie Imperjum Rosyjskiego.

Wkrótce po wojnie zaszedł fakt, który charakterystyczny jest dla ilustracji nowych sił w ewentualnej przyszłej grze o cieśniny duńskie. W 1923 uchwalił parlament duński kredyty na rozpoczęcie robót regulacyjnych w cieśninie Sundu w pobliżu Kopenhagi. Chodziło o pogłębienie koryta nawigacyjnego Drogdenu, leżącego w obrębie wód terytorjalnych duńskich, a wskutek swej płytkości nie odpowiadającego już wymogom nowoczesnej żeglugi. Skoro tylko roboty te zostały rozpoczęte, wszczęły Sowiety alarm, posądzając rząd duński o to, że za projektem pogłębienia Drogdenu kryje się ręka Anglji. Pogłębienie tej części Sundu miało rzekomo służyć przyszłym celom wojennym, a mianowicie umożliwić wielkim jednostkom bojowym angielskim przedostanie się tą drogą na Bałtyk.

Podobnych wystąpień antyangielskich, jeśli chodzi o teren bałtycki, było ze strony Sowietów więcej. Na konferencji morskiej w Rzymie, w lutym 1924, taktyka delegacji sowieckiej polegała na tem, że Rosja gotowa byłaby ograniczyć swój tonaż wojenny, pod warunkiem wszakże, że Bałtyk uznany byłby za *mare clausum*. Tę samą tendencję wykazały już poprzednio rokowania pokojowe fiń-

sko-rosyjskie. Sowiety wprowadziły do traktatu z Finlandją formułę, zobowiązującą sygnatarjuszy do dążenia, aby cały Bałtyk został zneutralizowany. Nie określono jednak bliżej sposobu realizacji tego dezyderatu.

Powojenna polityka bałtycka Rosji, polityka zmierzająca za wszelką cenę do uczynienia z morza Bałtyckiego *mare clausum*, jest naturalnem następstwem utraty wybrzeża morskiego i dawnych portów bałtyckich. Wiekowe dzieło ekspansji ku zachodowi, doznało z końcem wojny światowej ciężkiej klęski. Polityka morska carów zakończyła się wyzwoleniem przybrzeżnych narodów bałtyckich. Jak trudno było Rosji, pod nowym rządem sowieckim, pogodzić się z tą klęską, tego mieliśmy po wojnie dość przykładów, by wymienić może najjaskrawszy: pucz grudniowy w Tallinie w 1924. Rozmiary sił sowieckich, napierających na nowe organizmy państwowe wzdłuż Bałtyku, powodowały najżywsze obawy tychże państw. Troska ta jest jakgdyby czerwoną nicią, która wiedzie od 1919 do dziś dnia poprzez całą politykę bałtycką.

Na szczęście znalazły państwa bałtyckie od samego zarania swej niepodległości potężnego sprzymierzeńca, który doceniając wagę nowego tego frontu w całokształcie swej polityki antyrosyjskiej, wystąpił odrazu czynnie w obronie młodej niepodległości. Anglja była tym sprzymierzeńcem, który działał w zatoce fińskiej na rzecz wolnej Estonji, a zimą 1919 wysłał swoją flotę na pomoc Łotyszom, gdy młodemu temu narodowi groziła klęska. Odtąd opieka Anglji nad wschodnią częścią Bałtyku nie daje spokoju polityce Sowietów. Raz po raz dopatruje się opinja bolszewicka pociągnięć angielskich w pobliżu wysp, śledzi manewry floty brytyjskiej oraz rzekome powstawanie baz morskich u wybrzeży bałtyckich. Wśród domysłów i pogłosek, mniej lub więcej prawdopodobnych, pozostaje faktem, że Anglja stała się po wojnie czynnikiem zainteresowanym w basenie bałtyckim w rozmiarach, jakich nietylko nie znały czasy przedwojenne, lecz wogóle historja polityki brytyjskiej.

Zaangażowanie się Anglji u wschodnich rubieży Bałtyku, potrzeba bezpośredniego kontaktu z terenem akcji, musiały zkolei spowodować cały szereg pociągnięć w owym ważnym punkcie strategicznym, gdzie znajduje się wyjście z Bałtyku na świat. Zapewnienie sobie najdalszej swobody w cieśninach duńskich, możność łatwego dostępu i odwrotu w razie potrzeby — oto drugi walny punkt powojennej polityki bałtyckiej Anglji. Opiera się on o Kopenhagę.

Anglicy, w swej powojennej polityce przyjaźni wobec Danji, mieli po swej stronie — trzeba to przyznać — cały szereg pomyślnych momentów. Sympatje anglo-skandynawskie należą do tradycji. Bliskość rasy i języka, pokrewna mentalność wytworzona wspólnością cech socjalnych i życiem żeglarskiem, liczne związki historyczne oraz *last not least*, powinowactwa dynastyczne — wszystkie te momenty wystąpiły z podwójną siłą po wojnie, kiedy zwycięstwo koalicji franko-anglosaskiej, ugruntowało moralny prymat Anglji na północy. Ze szczególną uwagą śledzono odtąd nad Sundem fakty bezpośredniej ingerencji angielskiej na północy; nie mogły też ujść uwadze powtarzające się manewry floty angielskiej na Bałtyku. Z faktem

corocznych wizyt marynarki angielskiej w Kopenhadze, które stały się obecnie tradycją, pogodzono się jako z symbolem obecności W. Brytanji na Bałtyku.

Równolegle dokonywa się po wojnie opanowanie Danji przez wpływy angielskie na polu gospodarczem. Wystarczy wspomnieć, że rynek angielski staje się dla Danji głównem źródłem egzystencji, że Anglji spożywa 60% całego duńskiego wywozu zagranicę, że konsument angielski dostarcza rocznie około 2 miljardów złotych Danji. W najświeższej dobie zanotować należy tendencję wciągnięcia Danji, wraz z resztą Skandynawji, do wielkiego bloku preferencyjnego ogólno-brytyjskiego, jak to wykazała m. in. ostatnia konferencja skandynawskich ministrów spraw zagranicznych w Kopenhadze, w styczniu 1932.

Nawskroś nowoczesne to skojarzenie interesów gospodarczych z politycznemi jest niezwykle symptomatyczne w stosunkach angielsko duńskich, gdy szukamy przyczyn owego przyjaznego współżycia Anglji z Danją po wojnie. Spoglądając na powojenną politykę bałtycką W. Brytanji, nietrudno spostrzec, że stanowisko Anglji podyktowane jest względami na cieśniny. Anglja, świadoma, że nowe interesy wiążą ją z Bałtykiem, chciałaby niewątpliwie uniknąć powtórzenia się sytuacji z sierpnia 1914, kiedy cieśniny zamknięte zostały minami duńskiemi, aby w basenie bałtyckim rozwijali swobodną grę Niemcy.

Powojenne interesy Niemiec w cieśninach bałtyckich nie mogą mieć na widoku celu pozytywnego. Pomijając już fakt restrykcyj militarnych, jak ograniczenie przez Traktat Wersalski ilości tonażu niemieckiego oraz likwidacji umocnień morskich, posiadają Niemcy dla swojej floty wojennej własne dogodne połączenie morskie z morza Północnego na Bałtyk w postaci kanału Kilońskiego. Kanał ten, według postanowień traktatu pokojowego, w zasadzie umiędzynarodowiony, pozostaje jednakże w faktycznej mocy Niemiec, gdyż Francja, wobec opozycji Ameryki, nie zdołała przeprowadzić w traktacie kontroli międzynarodowej nad kanałem Kilońskim, podobnej do tej, jaka istnieje w kanale Sueskim. W razie wojny mają więc Niemcy do dyspozycji swój kanał, stąd brak im tytułu do pozytywnego zainteresowania w cieśninach duńskich. To samo odnosiłoby się do ewentualnego sprzymierzeńca Niemiec wśród mocarstw bałtyckich, np. Sowietów, gdyż i one mogłyby korzystać z kanału Kilońskiego.

Natomiast szeroki może być zakres negatywnych celów Niemiec i ich przyjaciół w razie zawikłań europejskich. Przykładem: zamknięcie Bałtyku w latach 1914—1918, skierowane przeciwko Anglji. Może w przyszłości nastąpić tego rodzaju konfiguracja sił, że w interesie Niemiec leżeć będzie utrudnić dostęp na plac boju na Bałtyku, czy to W. Brytanji do portów bałtyckich, czy też floty francuskiej na wybrzeże polskie. Podobne cele może też mieć i polityka sowiecka. Sądząc z ponawianych stale prób o uznanie Bałtyku za *mare clausum*, widocznie Sowiety przewidują taką możliwość.

Obie tendencje powojennego układu sił: pozytywna, zainteresowana aktywnie w polityce bałtyckiej i druga, negatywna, dążąca

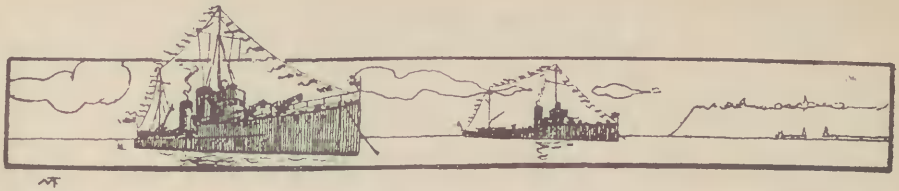
do usunięcia czynnika zewnętrznego z roli na Bałtyku, ogniskują się w jednym punkcie — w cieśninach duńskich.

Polityka Danji musiała od chwili zakończenia wojny światowej liczyć się z nowym układem politycznym wokoło Bałtyku. Musiała spostrzec, że minęły czasy względnej równowagi i spokoju u cieśnin bałtyckich, kiedy żadne z zewnętrznych mocarstw nie ubiegało się wyraźnie o ingerowanie w kwestjach bałtyckich, a dwa mocarstwa przybrzeżne: Niemcy i Rosja — dzieliły panowanie na całym Bałtyku. Jeszcze w roku 1914 mogło się obejść bez znaczniejszych skutków na arenie międzynarodowej, gdy Danja zamknęła cieśniny.

Obecnie z pośród dziewięciu państw przybrzeżnych Bałtyku tylko dwa: Niemcy i Rosja mogą mieć wyraźny interes w tem, aby Bałtyk uległ zamknięciu przed wpływami państw zewnętrznych. Dla krajów skandynawskich: Szwecji i Danji istnieje raczej powód do przyjaznego ustosunkowania się wobec interesów Anglji i Francji na Bałtyku, conajmniej z uwagi na postulaty handlu zamorskiego, a także (przynajmniej dla Szwecji) z powodu obaw przed Rosją. Co się zaś tyczy reszty państw przybrzeżnych, a zatem państw bałtyckich i Polski, to tutaj nie może ulegać wątpliwości, że w najżywotniejszym ich interesie leży ingerencja mocarstw zachodnich na Morzu Bałtyckiem, a więc również wolność dróg wodnych w pobliżu wysp duńskich.

Polityka Danji nie może być obojętna wobec istnienia tych dwóch grup interesów, które krzyżują się w cieśninach. Ponieważ skłonna jest z natury swego rozwoju polityczno-społecznego ku neutralności i pragnie za wszelką cenę uniknąć zawikłań politycznych w grze interesów europejskich, układa swoją przyszłą rolę na tym odcinku w duchu jaknajbardziej pasywnym. Dąży więc otwarcie do zredukowania swej roli politycznej w zespole skandynawskim, głosi brak zainteresowania w kwestjach ekspansji drugich i z naciskiem powołuje się na swoją niemoc. Jednym z czynników tej niemocy jest słabość pod względem militarnym — i to ma być punktem wyjścia dla dalszych redukcyj w stanie armji i marynarki. Stwierdził to m. in. premjer Danji Stauning, przemawiając na X. Zgromadzeniu Ligi Narodów w Genewie w te słowa: „Jedyne niebezpieczeństwo, jakie grozić może Danji, to wojna powszechna, w którą wmieszane byłyby mocarstwa. Z uwagi na nasze szczególne położenie geograficzne, jesteśmy przekonani, że siły nasze, w porównaniu z siłami, jakie w takim razie stanęłyby do boju, nie byłyby wystarczające".

Na podłożu własnej niemocy i ogromu problemów politycznych wokoło Bałtyku opiera się dążenie Danji do rozbrojenia.



POR. MAR. ŻEBROWSKI MICHAŁ.

Obliczenie mocy potrzebnej do holowania trału.

(Według źródeł zagranicznych).

Przy rozwiązywaniu zadań operacyjnych i taktycznych, koniecznem jest często wiedzieć, jaka jest strata mocy maszyn powstała wskutek holowania trału, (parawanu) ochraniającego okręt a zatem jaka jest strata szybkości okrętu.

Niniejszy artykuł ma za zadanie wyprowadzenie teoretycznych wzorów i podanie do wiadomości praktycznych danych oraz metod rozwiązywania tego zagadnienia przy różnych sposobach wykorzystania trału. Zaczniemy od parawanu.

Rys. I. podaje nam szemat (widok od przodu i z góry) okrętu z jedną parą parawanu. Pływaki parawanu z odchylonemi sterami powodują odciąganie liny trałowej od burty okrętu i przyjęcie przez nią kształtu ściśle określonej krzywej. Krzywa ta charakteryzuje się tem, że w każdym jej punkcie kąt α, utworzony przez styczną do krzywej i przez kurs okrętu, jest inny. Pierwszy element liny trałowej tworzy z kursem okrętu kąt α_0; kąt ten nazwiewy kątem holu; ostatni element trału (najbliżej do burty) tworzy kąt α_K, który nazwiemy kątem ochronnym.

Jeżeli znamy konstrukcję i wymiary trału, to przy danej szybkości okrętu $V^m/_{sek}$ łatwo znajdziemy naprężenie T_0 i kąt α_0 pierwszego elementu łuku liny trałowej. Te dwie wielkości dają możność obliczenia całej krzywej, jaką tworzy lina trałowa przy danej szybkości.

Obliczenie przeprowadza się z równań tej krzywej, które mają postać:

$$L = \frac{T_0}{r} (\operatorname{ctg} \alpha_K - \operatorname{ctg} \alpha_0) \quad \ldots\ldots\ldots\ldots (1)$$

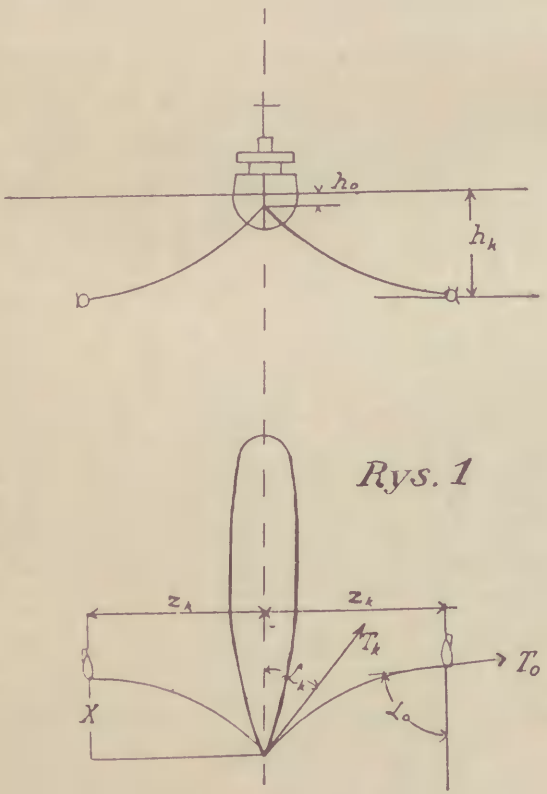
$$Z = \frac{T_0}{r}\, 2{,}3 \log \frac{\operatorname{ctg}\frac{\alpha_K}{r}}{\operatorname{ctg}\frac{\alpha_0}{r}} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots (2)$$

$$X = \frac{T_0}{r} (\operatorname{cosec} \alpha_K - \operatorname{cosec} \alpha_0) \ldots\ldots\ldots\ldots (3)$$

$$T_K = T_0 + \gamma (h_0 - h_K) \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots (4)$$

W powyższych równaniach:

r — oznacza opór hydrodynamiczny 1 metra liny trałowej przy danej szybkości
L — długość liny trałowej
X, Z — współrzędne
$T_K - T_0$ — natężenia liny trałowej
α_K, α_0 — kąty: ochronny i holu
h_K, h_0 — zanurzenie końców liny trałowej
γ — waga 1 metra liny trałowej w wodzie.



Rys. 1

Rozwiązania powyższych równań dadzą nam możność obliczenia naprężenia liny trałowej w punkcie jej zaczepienia(T_K) na okręcie, oraz wielkość kąta ochronnego α_K.

Dwie te wielkości będą jako podstawowe przy określaniu mocy maszyn, zużytej na holowanie parawanów.

Wykonawszy rzut natężenia T_K na kurs okrętu, czyli na płaszczyznę symetrji okrętu, otrzymamy siłę ciągnącą jednej gałęzi trału:

$$T_K \cdot \cos \alpha_K .$$

Moc, wyrażoną w kilogramach na sekundę, otrzymamy przez pomnożenie siły ciągnącej przez szybkość, t. j.:

$$N = V \cdot T_K \cdot \cos \alpha_K \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots 5)$$

Podzieliwszy to równanie przez 75 i pomnożywszy przez 2 i, znajdziemy moc wyrażoną w koniach parowych dla wszystkich parawanów (i — ilość parawanów):

$$HP = 2i \frac{T_K \cdot \cos \alpha_K \cdot V}{75} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots (6).$$

Ponieważ natężenie T_K zależy od kwadratu szybkości, możemy przyjąć, że *moc zużyta na holowanie parawanów, jest wprost proporcjonalna do sześcianu szybkości, ilości parawanów i do cosinus'a kąta ochronnego.*

Powyższe zatem zagadnienie możemy rozpatrywać pod postacią dwóch zadań:

1. Okręt posiada dostateczną moc, aby nie stracić szybkości przy holowaniu trałów. Obliczyć zużytą moc, przy różnych szybkościach trałowania?

2. Okręt pracując z jednakową mocą, zużywa część tej mocy na pokonanie oporu trałów, a zatem traci szybkość. Obliczyć straconą szybkość?

Pierwsze zadanie rozwiązuje się przy pomocy równania (6); należy przytem zaznaczyć, że wobec proporcjonalności mocy i sześcianów szybkości Vx, różnych od V, moc zużyta na holowanie parawanu będzie się równała:

$$HPx = HP \frac{V^3}{Vx^3} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots (7).$$

Równanie (7) i równanie (10) podane poniżej, służą do obliczenia zużycia materjału pędnego i zmniejszenia rejonu pływania.

Zmniejszenie rejonu pływania, według danych opartych na doświadczeniu, odczuwane jest najbardziej przez torpedowce i dochodzi u tych jednostek do 14%.

Drugie zadanie polega na określeniu pewnego współczynnika, nazwiemy go współczynnikiem ciągnienia, który jest proporcjonalny do kwadratu szybkości:

$$q_K = \frac{HP\,max.}{V^3\,max.} = \frac{T}{V^2\,max.} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots (8)$$

Analogiczny współczynnik ciągnienia parawanu:

$$q_P = \frac{HP}{V^3} = \frac{T_K \cos \alpha_K}{V^2} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots (9)$$

W czasie holowania parawanów szybkość okrętu powinna się zmniejszyć od wartości początkowej Vmax. do jakiejś V'max., ponieważ według założenia moc okrętu HPmax. pozostała bez zmiany (bez trału i po założeniu trału).

Ten warunek jednakowej mocy maszyn okrętowych pozwala odnaleźć nową maksymalną szybkość:

$$V'max. = \sqrt[3]{\frac{HPmax.}{q_K + 2i\,q_P}} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots (10).$$

Cała trudność określenia mocy będzie polegała właściwie na odnalezieniu wartości T_K i α_K, które wchodzą do równań (6) i (9).

Zadanie będzie ułatwione przez znajomość danych praktycznych i przyrównanie T_0 do T_K (czyli $T_0 = T_K$).

Wartość T_K jest proporcjonalna do kwadratu maksymalnej szybkości dla danego typu i można przyjąć, że jest wartością stałą dla różnych typów parawanów.

Wartość T_K wynosi:

dla okrętów linjowych o szybkości maksymalnej 22 węzłów 5 000 kg.
dla krążowników „ „ 28 „ 5 750 kg.
dla kontrtorpedowców „ „ 32 „ 6 000 kg.
dla okrętów handlowych „ „ 16 „ 3 000 kg.

Kąty ochronne zmieniają się przytem od $\alpha_K = 24^0$ do $\alpha'_K = 32^0$, przy obliczeniach można przyjąć wartość średnią $\alpha_K = 28^0$.

Dla przykładu obliczymy moc, jaką zużywa okręt linjowy, posiadający 2 pary trałów, przy szybkości 20 węzłów:

$$\text{mamy: } T_K = T_K \text{ max.} \frac{V^2}{V^2 \text{max.}} = 5000 \frac{20^2}{22^2} = 4140 \text{ kg.}$$

przyjmujemy: $\alpha_K = 28^0$; $(\cos \alpha_K = 0{,}88)$ i określimy moc:

$$HP = 2i \frac{T_K \cdot V \cdot \cos \alpha_K}{75} = 2 \cdot 2 \cdot \frac{4140 \cdot 10 \cdot 0{,}88}{75} = 1940 \text{ kg.}$$

Niżej podana tablica daje przybliżone wartości mocy zużytej na holowanie jednej pary trałów parawanowych przy różnych szybkościach:

Tabela.

Szybkość okrętu	Typ okrętu			Uwagi
	linjowy	krążownik	kontrtorpedowiec	
16 w.	970 HP	—	—	Są to dane sprawdzone praktycznie przy zastosowaniu starego typu parawanów angielskich
18 w.	1240 HP	1000 HP	500 HP	
20 w.	1800 HP	1500 HP	880 HP	
22 w.	2400 HP	—	—	
25 w.	—	2800 HP	1400 HP	
28 w.	—	3800 HP	—	
30 w.	—	—	2400 HP	

Strata mocy, jak widzimy z tablicy, jest stosunkowo bardzo znaczna musi być zatem brana pod uwagę.

Przy rzutowaniu natężenia T_K na kierunek prostopadły do symetralnej okrętu otrzymamy składową natężenia:

$$T_K \cdot \sin \alpha_K$$

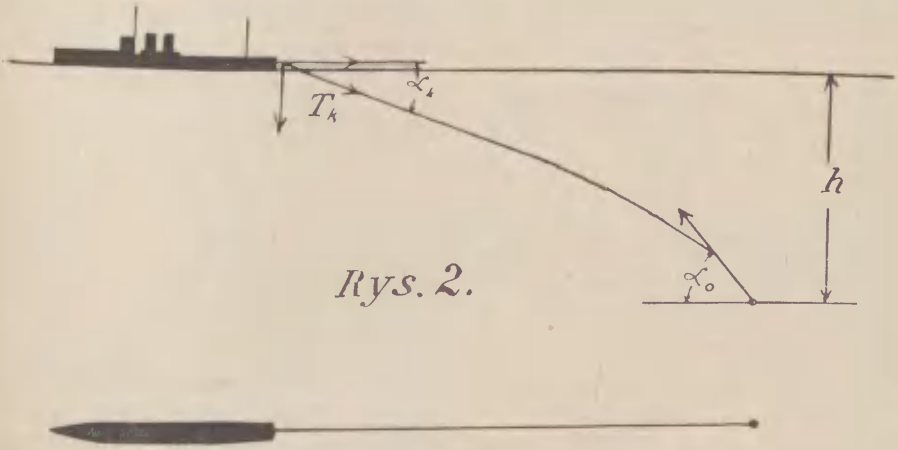
która będzie się starała odchylić dziób okrętu wbok. Wartość tej składowej jest dość znaczna, lecz biorąc pod uwagę, że okręt posiada dwie gałęzie parawanów przymocowanych w jednym punkcie, a stąd i dwie składowe siły działające równo lecz w przeciwnych

kierunkach, będą się więc one znosiły i nie wywrą wpływu na stratę mocy okrętu.

Jeżeli okręt ma nieparzystą ilość gałęzi parawanu, to powstaje dodatkowa strata mocy na pokonanie oporu steru, który stale musi być odchylony, celem zachowania kursu prostolinijnego.

Należy zauważyć, że wpływ trału parawanu na stery jest znacznie mniejszy od wpływu trału rufowego lub holowanej miny.

Rys. 2 daje nam szemat okrętu holującego minę przeciwko łodziom podwodnym.



Rys. 2.

Moc potrzebna na holowanie torpedy przeciwko łodziom podwodnym może być obliczona według tych samych wzorów co dla parawanów, gdyż pod względem hydrodynamicznym, jest ona podobna do parawanu.

Różnica będzie polegała jedynie na konieczności obliczenia nowego T_0 i α_0 jak również na obliczeniu krzywej holu, która będzie przybierała coraz inny kształt w zależności od różnych systemów holowanych torped.

Nie możemy również w wypadku holowanej torpedy przyjąć, że $T_K = T_0$ gdyż przy dużym zagłębieniu torpedy holowanej, czyli przy dużym h, wprowadzimy do obliczeń zbyt duże nieścisłości.

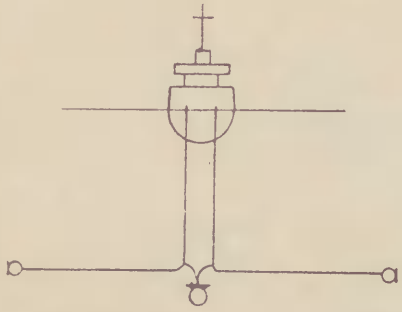
Poza wyżej wymienionemi różnicami, popełnimy jeszcze jeden błąd, a mianowicie: naprężenie liny holowniczej T_K jest siłą wypadkową dwóch sił składowych: poziomej $T_K \cdot \cos \alpha_K$ i pionowej $T_K \cdot \sin \alpha_K$ (Rys. 2). Wypadkowa pionowa dąży do zanużenia rufy okrętu, wskutek czego zwiększa ona opór okrętu i temsamem moc zużytą na jego ruch.

Zjawisko to odgrywa oczywiście praktyczną rolę tylko na małych jednostkach n. p. na kutrach, tembardziej, że składowa $T_K \cdot \sin \alpha_K$ jest naogół nieznaczna.

Zjawisko zagłębienia rufy okrętu, wskutek składowej pionowej naprężenia liny holowniczej, ma również miejsce przy trałach-parawanach, choć będzie to odgrywało minimalną rolę, ponieważ nie są one ustawiane na małych jednostkach.

W wypadku trału-parawanu na rufie okrętu mamy umocowane trzy liny, dwie trałowe i jedna holownicza. Na końcu liny holowniczej jest umocowany depresor (przyrząd dający pewne zanurzenie). Strata mocy na trał-parawan wyraża się równaniem:

$$HP = 2T'_K V \frac{\cos \alpha'_K}{75} + T'_\delta \frac{\cos \alpha'_\delta}{75} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots (11)$$

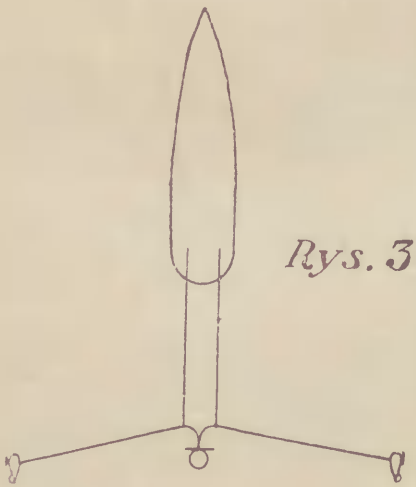


W równaniu tym:

T'_K i α'_K oznacza natężenie i kąt lin trałowych na rufie okrętu.

T'_δ i α'_δ oznacza natężenie i kąt liny holowniczej na rufie okrętu.

Tutaj tak samo jak i przy holowaniu torpedy przeciwko łodziom podwodnym siła T_K różni się znacznie od T_0, ponieważ zagłębienia depresora (h) i parawanów są różne.



Rys. 3.

Równanie (4) zastosowane do torpedy holowanej lub do trału-parawanu będzie się wyrażało:

$$T_K = T_0 + \gamma \cdot h \quad \ldots\ldots\ldots (12).$$

Równania (1), (2), (3) nie zmieniają swej wartości, jeżeli przyjmiemy oś Z za pionową. Samo obliczenie należy wykonać drogą dwóch przybliżeń, najpierw według równań (1) i (2) mając dane X obliczyć Z, a następnie po podstawieniu do równań (1), (2) i (3) zamiast wartości średniego natężenia:

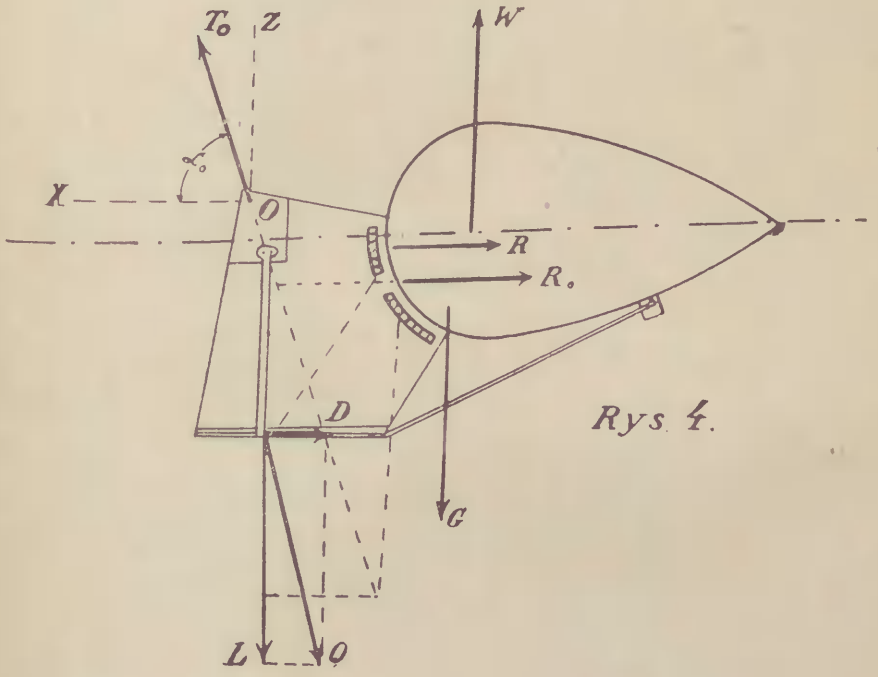
$$Tm = \frac{T_0 + T_K}{2} = T_0 + \frac{1}{2} \gamma_w Z \quad \ldots\ldots\ldots\ldots (13)$$

ponieważ w danym wypadku Z = h.

Drugie przybliżenie daje dostatecznie ścisłe wartości kąta α_K i naprężenia T_K. Aby dać możność obliczenia naprężenia T_δ liny holowniczej depresora i jej kątów, rozpatrzymy warunki równowagi depresora podczas holowania.

Rys. 4 przedstawia szemat depresora z rozplanowaniem sił działających na niego:

L — siła zanurzająca pływak
D — czołowy opór pływaka
Q — ogólny opór pływaka
R_1 — czołowy opór kadłuba depresora
R_2 — opór różnych innych części
R — opór szkodliwy depresora; $R = R_1 + R_2$
R_0 — opór czołowy depresora; $R_0 = R + D$
G — waga depresora, zaczepiona w środku ciężkości
W — pojemność depresora, zaczepiona w środku wielości
P_0 — pływalność depresora; $P_0 = W - G$.



Rys. 4.

Do tego mamy siłę T_0, która równoważy wszystkie siły działające na depresor. Siła T_0, zaczepiona w punkcie 0 i skierowana pod kątem α_0 (kąt holu) do kierunku ruchu okrętu.

Przy umieszczeniu osi współrzędnych w sposób podany na rysunku 4, suma rzutów wszystkich sił na te osie wyrazi się:

$$\Sigma x = T_0 \cos \alpha_0 - D - R_1 - R_2 = 0$$
$$\text{czyli } T_0 \cos \alpha_0 - R_0 = 0 \quad . \quad . \quad . \quad (14).$$

$$\Sigma z = T_0 \sin \alpha_0 - L - G + W = 0$$
$$\text{czyli } T_0 \sin \alpha_0 - L + P_0 = 0 \quad . \quad . \quad . \quad (15).$$

Są to warunki równowagi depresora, z których możemy łatwo obliczyć naprężenie T_0 i kąt holu α_0. Jeżeli równania (14)

i (15) podniesiemy do kwadratu, to po przeniesieniu wszystkich czynników zawierających T_0 na jedną stronę i dodaniu do siebie, otrzymamy:

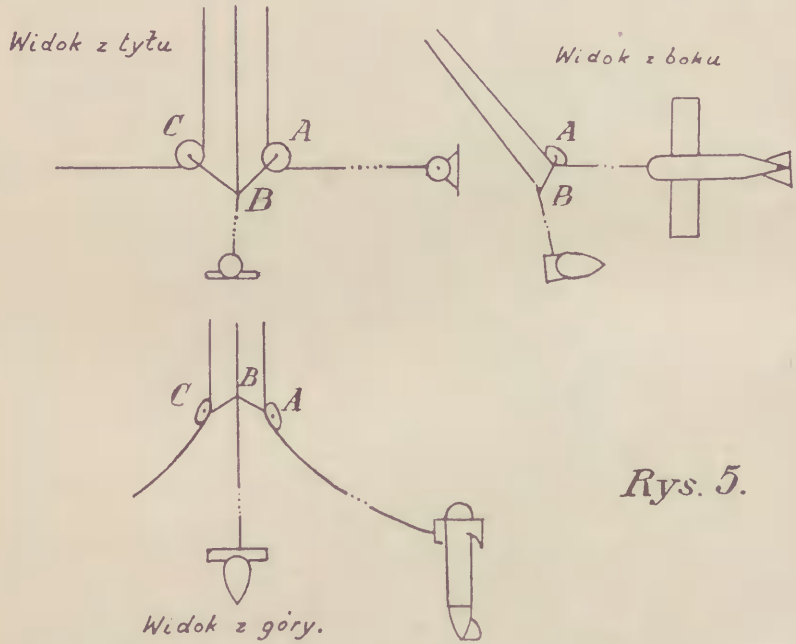
$$T_0^2(\cos^2\alpha_0 + \sin^2\alpha_0) = R_0^2 + (L-P)^2; \text{ czyli } T_0 = \sqrt{R_0^2 + (L-P)^2} \quad (16).$$

Kąt holu znajdziemy z równania (15) przekształcając go na:

$$\operatorname{tg}\alpha_0 = \frac{L-P_0}{R_0} = \frac{L-P_0}{R+D}.$$

Z otrzymanych wartości T_0 i α_0 można obliczyć wartości T_K i α_K, jednak nie będziemy mogli posługiwać się równaniami (1), (2) i (3) odrazu dla całej długości liny, ponieważ liny (holownicza i trałowa) posiadają punkty, w których zaczepionych jest kilka sił.

Przykład takiego punktu, powiedzmy „węzła", jest na rys. 5 (połączenie holu z dwiema linkami AB i CB). Mamy tu cztery siły, które schodzą się w jednym punkcie.



Rys. 5.

Warunki równowagi tych węzłów o kilku siłach należy rozwiązywać każdy zosobna, a obliczenie całej krzywej rozbić na dwie części: część krzywej przed węzłem, drugą — za węzłem. Faktycznie, w wypadku spotkania się na linie kilku sił w jednym punkcie, będziemy mieli do czynienia z dwiema krzywemi: jedną przed węzłem, drugą — za nim. Rozwiązanie takiego węzła przestrzennego jest naogół łatwe, o ile się ma dostateczną ilość danych. Jeżeli natomiast w równaniach mamy za mało wiadomych, to zadanie staje się niewykonalne. Jeżeli chodzi o węzeł B (Rys. 5) to może on być rozwiązany pod warunkiem, że z czterech działających na niego sił, trzy mamy dane tak co do kierunku jak i co do wartości.

Rozwiązanie zadania wykonuje się przez porównanie do zera rzutów wszystkich sił na trzy osie współrzędnych, w których środku mieści się punkt B.

Przy takim układzie momenty wszystkich sił względem współrzędnych będą zerami, pozostaną więc tylko trzy warunki równowagi. Te warunki będą miały ogólną postać:

$$\Sigma x = T_K \cos\alpha_K - T_0 \cos\alpha_0 - T_n \cos\alpha_n - T_m \cos\alpha_m = 0 \quad (18)$$

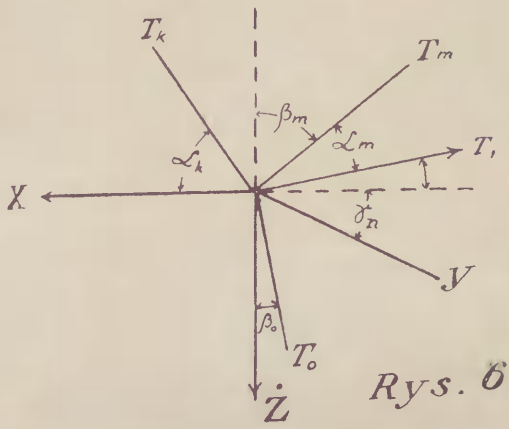
$$\Sigma y = T_0 \cos\beta_0 - T_K \cos\beta_K - T_n \cos\beta_n - T_m \cos\beta_m = 0 \quad (19)$$

$$\Sigma z = T_m \cos\gamma_m - T_n \cos\gamma_n - T_0 \cos\gamma_0 - T_K \cos\gamma_K = 0 \quad (20)$$

Oprócz wyżej podanych warunków mamy jeszcze dodatkowe:

$$\left.\begin{aligned} \cos^2\alpha_K + \cos^2\beta_K + \cos^2\gamma_K &= 1 \\ \cos^2\alpha_0 + \cos^2\beta_0 + \cos^2\gamma_0 &= 1 \\ \cos^2\alpha_n + \cos^2\beta_n + \cos^2\gamma_n &= 1 \\ \cos^2\alpha_m + \cos^2\beta_m + \cos^2\gamma_m &= 1 \end{aligned}\right| \quad \ldots\ldots \quad (21).$$

Powyższa ilość równań jest zupełnie wystarczająca do obliczenia siedmiu niewiadomych, a ponieważ każda siła jest określona sześcioma wielkościami, jest więc rzeczą możliwą określić tylko jedną z czterech działających sił.



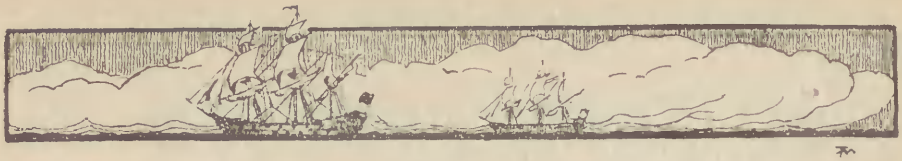
Rys. 6.

Ponieważ lina nie może otrzymać podłużnego ściskającego obciążenia, to przy liczbie lin mniejszej niż cztery, schodzących się w jednym punkcie, zagadnienie przedstawia się w postaci zadania geometrycznego na płaszczyźnie. Jako przykład można przytoczyć punkt A na rys. 5 — połączenie liny trałowej z linką AB.

W ten sposób po rozwiązaniu węzła sił, możemy z tych obliczeń wybrać naprężenie i kąt holu w miejscu przymocowania liny do okrętu, a przy pomocy równań krzywej, której kształt przybiera lina, możemy obliczyć T_K i α_K, które są konieczne dla obliczenia mocy według równania (11).

Na zakończenie należy zaznaczyć, że wyżej przytoczona metoda i wzory, mogą służyć dla obliczeń mocy potrzebnej na holowanie trałów wszystkich systemów.

Z powodu zbyt różnorodnej konstrukcji trałów, nie można podać zupełnie konkretnego sposobu rozwiązania zagadnienia straty mocy na holowanie trału, jednakże obliczenia będą dążyły do określenia naprężenia T_K i kąta α_K dla wszystkich końców lin, które są na okręcie, zapomocą rzutowania tego naprężenia na kierunek i przez pomnożenie rzutu przez szybkość.



KOMANDOR PPOR. KOSIANOWSKI WŁADYSŁAW.

ADMIRAŁ von TIRPITZ

jego myśli i czyny związane ze sprawami morskiej siły zbrojnej.

(Na podstawie dzieł Admirała Tirpitza).

(Dokończenie).

Przy okazji krytykowania i ostrego napadania na Bethmana, zdradza się Tirpitz jako wróg Polski.

Trzeba powiedzieć przy tej sposobności, że w wielu miejscach dzieł Tirpitza znajdujemy stałe ubolewanie nad tem, że Niemcy zostały wciągnięte do wojny z Rosją, z którą właśnie należało, zdaniem autora, być w jak najściślejszym sojuszu.

Skoro zaś popełniono ten błąd, to należało go jak najprędzej poprawić. To też stale marzy Tirpitz o jak najrychlejszem zawarciu odrębnego pokoju z Rosją.

Na tem tle ma też okazję do ostrego ganienia różnych polityków i różnych posunięć rządzących sfer w Niemczech. Otóż twierdzi, że już raz zerwana została nić nadziei na zawarcie z Rosją pokoju, po niepotrzebnem przyłączeniu się do państw centralnych Turcji. Potem w roku 1916-ym zaczęły się znów układać konjunktury pomyślne, wróżące ewentualność dojścia do porozumienia z Rosją. Car rosyjski gotów był pojednać się z Niemcami i zawrzeć z nimi pokój. Dlatego też rzekomo wysunął na czoło rządu Stürmera, jako człowieka, który miałby zrobić tę robotę.

I oto Bethman wszystko zniweczył swoją „Polską proklamacją". Inna rzecz, pisze Tirpitz, że Bethman po przekonaniu się, iż jest źle — zwalił całą tę sprawę na Ludendorfa. Ale to tylko próby wykręcania się — o proklamowaniu Polski twierdzi Tirpitz, mówił Bethman już w zimie 1915-ego roku.

Owe wskrzeszanie Polski, zdaniem Tirpitza, „zabiło pokój", gdyż car rosyjski poczynania te uważał za osobistą zniewagę i za policzek wymierzony jemu i całej Rosji.

Te same biadania na temat proklamowania Polski, powtarza znów Tirpitz w końcowej części swych pamiętników. W części piątej rozdziału 19-go, gdzie pisze o swojej dymisji (która nareszcie została przyjęta przez Wilhelma), mówi on: „Gdybym mógł przewidzieć, że będzie bitwa pod Skagerrakiem*), która polepszy moją sytuację, gdybym wiedział, że na czele armji staną wreszcie tacy ludzie jak Hindenburg i Ludendorf — to może połykając wszelkie zniewagi i nieprzyjemności, pozostałbym na stanowisku. A wówczas w jesieni 1916-go roku, przy zachwianej pozycji kanclerza Bethmana ułożyłoby się wszystko inaczej. Nie byłoby naszej polskiej proklamacji. Poszukiwania możliwości zawarcia pokoju z carem mogłyby być prowadzone energicznie i ze skutkiem. Ale któż może przewidywać i przepowiadać przyszłość".

Zresztą nieżyczliwe i jakby nadąsane ustosunkowanie się Tirpitza do Polski może być podyktowane nie czemś innem jak tylko krytycznem zapatrywaniem się na całość polityki Niemiec, prowadzonej nie po jego myśli. Przez cały przecież przeciąg pamiętników jego przeziera pogląd przekonywujący czytelnika o tem, że bardzo wiele zasadniczych posunięć było zrobione takich, jakie uważa on za bezsensowne, głupie lub wręcz karygodne. Nawet rozpoczęcie wojny wogóle uważa Tirpitz za przedwczesne twierdząc, że odwlekanie momentu wybuchu jej byłoby korzystnem dla Niemiec, których gotowość zbrojną określa na rok 1920-ty.

Zarzucając własnym rodzimym sferom rządzącym wszelkie błędy godzi się Tirpitz z tem, że Niemcy zostały „wciągnięte do wojny". Uważa on, że wojna światowa była może „ostatnią próbą Europy wybawienia się od tyranji anglo-saskiego światowego kapitalizmu". Pisze dalej, że krajowi socjaliści niemieccy zniszczyli kapitał niemiecki, lecz oddali niemieckich ludzi pracy w ręce i w niewolę kapitalizmu angielskiego. „The world is rapidly becomming english", miało być rzekomo ówczesnym straszakiem Europy.

Tirpitz uważa za ogromny błąd lub nieszczęście to, że Niemcy nie zdążyły się tak uzbroić, aby stworzyć dla Anglji warunki zbyt wielkiego ryzyka współzawodniczenia na morzu. (Mniej więcej w ten sam sposób mówił w 1929 roku, będący w tym czasie ministrem wojny, generał Groener. Odnosiło się już to do Polski, o morskie zbrojenie się przeciw której wołał Groener swoim słynnym memorjałem).

Przy okazji omawiania stosunku do Anglji, wspomina Tirpitz jak w latach 1905—1906 przejawiała się rywalizacja w budownictwie flot angielskiej i niemieckiej. Właściwie o rywalizacji nie mogło być mowy. Anglja poprostu widząc zbrojenie się Niemiec, postanowiła je zastraszyć. Podjęto budowę dreadnoughtów w mniemaniu, że Niemcy będą miały trudności z budową tego typu okrętów w związku z ich terenowemi warunkami. Nie przypuszczano, że

*) Bitwa pod Skagerrakiem wykazała wielkie zalety budowy niemieckich wojennych okrętów, posiadających znacznie większą niezatapialność od okrętów angielskich.

Bitwę tą Tirpitz uważa za rehabilitację dla siebie i za czynnik odpierający stawiane mu zarzuty, twierdzące o niskiej wartości części materjałowej floty niemieckiej, którą on stworzył.

Niemcy dadzą sobie radę z rozwiązaniem sprawy Kilońskiego kanału. W Niemczech natychmiast wydano nowelę do ustawy morskiej. Nowela ta przewidywała budowę krążowników, które w programie z 1900-go roku zostały skreślone. No i dodano dreadnoughty, a w związku z zamiarem budowy tak wielkich okrętów, postanowiono niezwłocznie przystąpić do poszerzania Kilońskiego kanału.

W tych też latach zaczęły się przetargi z Anglją. Zaczęto ustalać parytety określające stosunek ilościowy flot — niemieckiej i angielskiej. Było z tem wiele kłopotu, trudności i targowania się. A więc godzono się na początku na stosunek 3 do 4-ch, potem 2 do 3-ch. Lecz potem Niemcy coraz bardziej nabierając przekonania o konieczności dalszego zbrojenia się, zaczęły określać konieczność wzajemnego stosunku cyframi, coraz bardziej zbliżającemi się do równości.

Te przetargi same przez się stanowiły już podłoże do stwarzania warunków wzajemnego boczenia się i wytwarzania atmosfery nieufności.

Z wyrazem wielkiego niezadowolenia i żalu nadmienia Tirpitz, że było wielu polityków przypuszczających, że gdyby Niemcy całkiem nie miały wojennej floty, to Anglja byłaby z niemi połączona wiecznemi więzami przyjaźni.

W kilku miejscach „Wspomnień" wystawia Tirpitz swemu cesarzowi świadectwo niedołęstwa w dziedzinie przewidywań politycznych. Niektóre momenty poprostu jakby miały wykazać dziecinną słabowitość rozumowania Wilhelma. Zastanawiając się w rozdziale 16-ym nad wypadkami, które zapaliły iskrę pożaru wojennego, wyjawia Tirpitz, że to co się stało w Serajewie (zabójstwo austrjackiego następcy tronu), było przewidywane przez polityków Austrji poinformowanych o wrzeniach politycznych przez wywiad. Na rządowych platformach niemieckiego imperjum też dużo mówiono o możliwościach zamachu. Wyrażano przy tem mniemanie, że mogą nastąpić powikłania wojenne, które ewentualnie wciągną do wojny Rosję jako protektorkę i obrończynię Serbji. Gdy na ten temat rozmawiano z Wilhelmem, ten ostatni, opierając swoje wywody na wyłącznie sentymentalno-prestige'owych motywach, twierdził z dziecinną naiwnością, że Rosja nigdy nie ruszy się w celu brania w obronę... królobójców!

Tak samo przewidującym był Wilhelm w odniesieniu do ostatecznego ułożenia się stosunków z Anglją. Do ostatniej chwili — bo jeszcze niemal w przeddzień wybuchu wojny pomiędzy Anglją i Niemcami, nie wierzył Wilhelm w jej możliwość.

Gdy Tirpitz pozwolił sobie na wyrażenie powątpiewania w ewentualną neutralność Anglji, cesarz Wilhelm wykrzyknął: — „Ja mam słowo króla — to mi wystarcza".

A więc do ostatniego momentu Wilhelm tak kształtował swój wpływ na politykę jakby wojna z Anglją nie wchodziła wcale w rachubę. Gdy jednak po kilku już dniach zagrzmiały grzmoty wojny pomiędzy Niemcami i Anglją — Niemcy wprowadzili do codziennego użytku wyraz streszczający się w trzech słowach, lecz nie zapobiegający już złemu. Było to hasło: „Gott straffe England!".

Wilhelm był bardzo rozgoryczony. Gdy Tirpitz opowiada w swoich pamiętnikach o wszystkiem co się odnosi do pierwszych dni wojny światowej, porusza też kwestję gwałtu i bezprawia jakiem był przemarsz wojsk niemieckich przez neutralną i nieprzygotowaną do wojny Belgję. Ciekawem jest, że znajdujemy przytem pewne sprzeczności w twierdzeniach autora „Wspomnień". Tak naprzykład w 4-ej części rozdziału 16-go, w której narzeka znów na zbytnią samodzielność kanclerza nie zasięgającego ani rad ani opinji ministrów, pisze, że nawet o ofenzywie, która łączyła się z tym bezprawnym przemarszem przez Belgję, nic nie wiedział. A przecież ta akcja tak bardzo się łączyła, tak się wiązała z zagadnieniami wojenno-morskiemi.

I oto w części 6-ej tegoż rozdziału, ten sam Tirpitz pisze w sprawie tego samego przemarszu przez Belgję wręcz coś przeciwnego. Opisuje on przebieg ostatnich dni przed wybuchem wielkiej, niemal że powszechnej wojny. Opowiada o różnych dysputach, debatach i sporach jakie się toczyły w sprawie sposobu rozpoczęcia pierwszych wojennych kroków. I wreszcie mówi. „Powołując się (wskazując) na meldunki i opinje naszego ambasadora w Londynie, twierdziłem, że nasz ewentualny przemarsz przez Belgję sprowokuje natychmiastowe wystąpienie Anglji".

(A więc na stronie 228 oryginalne słowa Tirpitza brzmią: „Auch über den Einmarsch in Belgien, der, wenn er geschah, sofort maritime Fragen aufwarf, bin ich niemals unterrichtet worden". Na stronie zaś 242, „Ich verwies auf Berichte des Botschafters in London, nach denen der Durchmarsch durch Belgien den Krieg mit England unmittelbar zur Folge haben müsste, i t. d." ...).

Na to miał odpowiedzieć Moltke (szef sztabu generalnego), że innego wyjścia (innej drogi) niema. Wówczas Tirpitz oświadczył, że należy w takim razie natychmiast przygotowywać flotę do boju z Anglją.

A więc, czy Tirpitz wiedział o planie pogwałcenia neutralności Belgji czy nie? Niech zresztą to pozostanie tajemnicą nieżyjącego już dzisiaj admirała. Szczegół ten nic nam już dzisiaj nie wyjaśni. Ciekawem tylko jest to wszystko ze względu na rzeczywiście bardzo doniosłe i ważne momenty, jakiemi były niemieckie dążenia do opanowania obcych brzegów nadmorskich, (poza, ma się rozumieć, skróceniem sobie drogi w marszu na Francję).

Jakkolwiek zdawałoby się dużo było zrobione w tym kierunku — bo przecież Flandrja została opanowana, uzyskano pewne ważne punkty nad morzem Północnem, stworzono tam wypadową bazę dla łodzi podwodnych (Zeebrugge) i t. p. a jednak Tirpitz był niezadowolony i stale narzeka na to, że najwyższe rządowe sfery Niemiec nie mogą się nauczyć myśleć kategorjami morskiemi.

W rozdziale 17-ym opowiada o tem jak przewidując wystąpienie Anglji, przestrzegał wszystkich przed groźnemi konsekwencjami nie liczenia się z tą możliwością. Gdy podobno miał wypowiedzieć Szefowi Sztabu Generalnego swoje zdanie o armji angielskiej, którą uważał za bardzo dobrą, gdyż złożoną prawie wyłącznie

z sierżantów (kadrowość i zawodowość armji). Moltke miał mu odpowiedzieć: „A więc my ich zaaresztujemy".

Mocno ubolewa Tirpitz nad takiem lekceważeniem przeciwnika, dla ewentualnego późniejszego zmagania się z którym należało bardziej wgłębiać się w zagadnienia morskie.

Wspomina Tirpitz swoje przestrogi, których nikt nie chciał słuchać, nadmienia o swoich radach natychmiastowego uderzenia w kierunku Calais, którego opanowanie uważał za składową część ogólnego planu wojny przeciw Anglji.

Powołuje się wreszcie na powojenne już rozważania angielskiego męża stanu i znakomitego polityka Haldena, który uważał za ogromny błąd Niemców, że już w dniu 3 sierpnia 1914 nie zaatakowali łodziami podwodnemi angielskich wojskowych transportów przeprawiających się morzem na kontynent.

Wreszcie, skoro przegląd dzieł admirała Tirpitza czynimy ze specjalnem nastawieniem się na badanie ich i studjowanie pod kątem widzenia spraw morskich, mających dziś i dla Polski pierwszorzędne znaczenie, — musimy ze szczególną powagą odnieść się do następującej uwagi sędziwego i tak doświadczonego człowieka jakim był ten niemiecki admirał.

Otóż pisze on: *„Z chwilą ustalenia się warunków trwałej, a przeciągającej się wojny okopowej, sytuacja naszych przeciwników z każdym dniem się polepszała, a to ze względu na ich morską potęgę. Wszystkie nasze zwycięstwa na lądzie zatracały się dzięki naszej ogólnej niekorzystnej sytuacji. Nie mogliśmy się uratować, pomimo żeśmy się najeżyli i nasrożyli na wszystkich lądowych frontach. Wszystkie bowiem żywotne nerwy nasze przeciągały się przez morza".*

Powyżej podane słowa Tirpitza, jak i nadzwyczaj trafne jego powiedzenie: *„Entente'a zwyciężyła nas zapomocą angielskich linjowych okrętów"*, — są prawdami, winnemi być wyrytemi w pamięci ludzi biorących na siebie odpowiedzialność za prowadzenia polityki jakiegoś kraju, mającego dostęp do morza i posiadającego jakieś mocarstwowe ambicje lub nawet pragnącego tylko być spokojnym o swoją wolność i niepodległość. Zresztą dziś już tylko zacofani ludzie mogą przypuszczać, że wojna światowa została zakończoną zwycięstwem sojuszników, przez pomyślne wyniki bojów lądowych. Tak nie jest. Niemcy rzeczywiście, jak mówi Tirpitz, „najeżyli się" na lądzie. Byli przecież tak mocni, mieli tak dobrze zorganizowaną, wyszkoloną i uzbrojoną armję. Bili wszystkich na wszystkich frontach. Na wschodzie przecież przeszli niemal przez cały europejski kontynent pochłaniając ogromny szmat ziemi polskiej, będącej wówczas „Priwiślańskim Krajem" dla Rosji.

Zgnębieni zostali przez nieprzyjacielskie floty... Morskie trudności, poszarpane „morskie nerwy", jak mówi Tirpitz, poderwały siły walczących przeciw całemu niemal światu „Państw centralnych" z niemieckiem imperjum na czele.

Ogromnie ubolewa Tirpitz nad niewiarą Niemców we własne siły, we własne zdolności morskie i w wartość własnej floty bojowej.

Stale wytyka swoim przeciwnikom politycznym (z Wilhelmem na czele) ich bierność, ich ślamazarność i hipnotyczny stan zalęknienia gdy chodzi o ustosunkowanie się do floty brytyjskiej, której, jak pisze „nieuzasadniony prestige zmuszał ich do przechowywania w wacie własnej silnej floty, zamiast ją wykorzystać i rozwiać legendę o niezwyciężalności floty angielskiej.

Piszę naprzykład, że kanclerz uważał, iż ze względów politycznych (!) „nie należy zbytnio naciskać (dusić) na Anglję". Pozatem stale niewiadomo dlaczego twierdził, że flotę należy zachować możliwie w jak najkompletniejszym stanie do czasu zawierania pokoju! Tirpitz nie mógł ani jednej, ani drugiej z obu tych Bethmanowskich racyj zrozumieć. Miotał się i szarpał się jak lew w klatce, lecz był bezsilnym wobec zaślepienia i bezmyślnego lub raczej ciężkiego rozumowania innych, wpływowych lub zagarniających w swe ręce wpływy — członków rządu i sfer rządzących.

Tak naprzykład niejaki Albert Ballin*) wpływowy działacz niemiecki, pisał do Tirpitza i do Szefa Gabinetu Morskiego listy z ostrzeżeniami przed niewłaściwością używania w chwili obecnej bojowej floty niemieckiej. Zdaniem jego flota ta musiałaby być tak jak flota angielska „in beeing" (Fleet in beeing).

Pod wpływami Ballina i szczególnie kanclerza znajdował się też admirał Pohl, który w rozmowie z Tirpitzem przejawiał swoją zgodność ze zdaniem kanclerza, że flota musi być zachowana *nienaruszona* (!) do czasu zawierania pokoju.

Ten admirał Pohl, który zajmował w czasie wojny wysokie stanowisko Szefa Generalnego Sztabu sił morskich, nie był zbytnio lubiany przez Tirpitza. Zresztą wielu ludzi z wojenno-morskiego środowiska oceniał Tirpitz bardzo krytycznie. Byli to ma się rozumieć „ideowi" przeciwnicy, którzy nie godzili się z jego poglądami i planami.

Trzeba wziąć pod uwagę, że dla ludzi stojących na tak wysokim szczeblu, różne spory i nieuzgodnienia jakichś poglądów decydujących czasem o sprawach doniosłej wagi dla państwa, bywają też decydującemi o ich stanowiskach lub o całej karjerze życiowej. Zrozumiałem więc jest, że niezgoda pomiędzy takimi ludźmi przybiera czasem cechy wzajemnej ostrej nienawiści. Jeśli jednak o admirale Pohl mówi Tirpitz tylko jako o człowieku, któremu żadną miarą nie można byłoby powierzyć stanowiska koncentrującego w jego ręku całą władzę i kompetencje w sprawach morskich, (wymieniając zresztą jego zalety jako linjowego morskiego dowódcy), — to o innych swoich przeciwnikach wyraża się z taką goryczą, że graniczy ona poprostu z pogardą.

W części 5-ej rozdziału 18-go pisze on, że już w jesieni 1914 roku wytworzyli niektórzy ludzie naokoło niego taką atmosferę, że nawet ludzie dobrze do niego usposobieni, (ale należący do bliskiego otoczenia Wilhelma), — chcąc pogawędzić z nim, przychodzili do niego

*) A. Ballin był generalnym dyrektorem Hambursko-Amerykańskiej linji okrętowej.

dopiero o zmroku, kryjąc się w ciemności nocnej, aby nie być przez kogoś rozpoznanymi.

Rozdział ten (18-ty) rozpoczyna Tirpitz bardzo ciekawemi rozważaniami nad smutnym i haniebnym końcem istnienia niemieckiej floty. Pisze on dosłownie: „Stoję obecnie przed najtrudniejszem (najboleśniejszem) zadaniem rozważania nad kwestją: dlaczego flota nasza, potem jak polityka nie zdołała zapobiec wybuchowi wojny,— nie potrafiła zapewnić nam sprawiedliwego możliwego pokoju (zawarcia pokoju) lecz odwrotnie sama flota znalazła haniebny koniec."

I dalej rozważa. Pomimo to, że przeciw nam wystąpiło 5 najsilniejszych państw, do których w roku 1917 przyłączyła się jeszcze i Ameryka, napewno moglibyśmy pomyślnie zakończyć wojnę, gdyby flota nasza była w swoim czasie i właściwie wykorzystana. Na innem miejscu mówi Tirpitz, że dwa najkardynalniejsze błędy są: niewykorzystanie całości bojowej floty w roku 1914-ym, kiedy trzeba było rzucić ją na Anglików oraz niedołężne i chwiejne postępowanie na przestrzeni czasu od roku 1916 do 1918, kiedy rozpoczętą z dobremi wynikami wojnę podwodną kilkakrotnie tchórzliwie przerywano, niwecząc osiągnięte sukcesy i dając poznać swoją moralną słabość przeciwnikowi

Pomimo wszystko nawet przy tak niedołężnem wykorzystaniu takiego potężnego oręża jakim była flota, zrobiła ona bardzo dużo. Flota bowiem, jak mówi Tirpitz, i tylko wyłącznie flota ochraniała całe niemieckie pobrzeże od Kłajpedy aż do Emsu. Na całej przestrzeni tego wybrzeża nie upadł podczas całej wojny ani jeden nieprzyjacielski pocisk. Flota niemiecka, jak twierdzi on, faktycznie władała Bałtykiem. Flota przecież umożliwiała otrzymywanie z krajów neutralnych (przyjaznej neutralności) potrzebnych dla wojennego przemysłu surowców. Flota ochraniała całe lewe skrzydło niemieckiej armji operującej na rosyjskim froncie. Wreszcie flota przez swoje współdziałanie umożliwiła przeprowadzenie operacji na wyspie Ösel. Operacja na Ösel i w Monsundzie była właściwie tem, co ostatecznie złamało rosyjski opór.

Flota niemiecka uniemożliwiła jednak Anglikom przeprowadzenie ścisłej, głodowej blokady. A to w konsekwencji zdecydowało o tem, że sąsiedzi Niemiec od strony północnej zostali neutralnymi. Ani Holandja, ani Danja nie były przez niemieckich przeciwników wykorzystane tak, jak było z Grecją.

Wreszcie mówi Tirpitz, istnienie naszej floty zmusiło Anglików powiększyć składy osobowe swojej floty o jakieś blisko 2 miljony ludzi. Gdyby nie to ludzie ci byliby żołnierzami na froncie lądowym i walczyliby na kontynencie przeciw państwom centralnym.

I znów biada Tirpitz nad tem, że nie usłuchano go i nie dołożono sił do posunięcia się na lądzie aż do samego La Manche (Calais). Gdyby tak było, znaczenie floty byłoby znacznie większe i dla przeciwników groźniejsze; ale nawet i to że siedzieliśmy we Flandrji, było nadzwyczajnie korzystne. Przecież okoliczność ta skracała drogę do Anglji czterokrotnie. Przez to mieliśmy możność operowania małemi łodziami podwodnemi, których budowa uskuteczniana

była w czasie znacznie krótszym niż budowa łodzi dużych, potrzebnych dla dalszych rejsów.

Dalej omawia Tirpitz różne bitwy morskie i drobniejsze operacje niemieckich okrętów. Parę słów poświęca też krążownikom pomocniczym. Jeśli o nich wspomina, mówiąc o tych okrętach jako o zgóry skazanych na zagładę, to poto, aby zaznaczyć, że wszystkie okręty ginęły dopiero przy zetknięciu się z brzegami — nigdy zaś w otwartem morzu.

Z dumą zresztą zrozumiałą i chwalebną mówi wreszcie: „Nie znany mi jest żaden wypadek, aby kiedyś i gdzieś personel naszej floty nie byłby na wysokości zadania i aby nie przejawił w dostatecznej mierze swej odwagi lub oddania. Jeśli jednak jako całość w ogólności była flota niewykorzystaną i bezczynną oraz w końcu skazaną została przez to właśnie na bezsławną zagładę — tłumaczy się tylko temi przeszkodami jakie stawiane były na jej drodze przez niewłaściwe politykowanie i przez brak właściwego skoncentrowanego w jednym ręku kierownictwa.

Gdy Tirpitz powraca do kwestji niewykorzystywania floty i jak się to on wyraził — „opatulania floty w wacie" — przytacza argumenty tak słuszne, iż trudno nie zgodzić się z tem, że jednak widocznie stary admirał więcej miał racji niż jego rodzimi przeciwnicy. Mówi on. „Bój był jedynym naszym widokiem na sukces ogólny (szanse). Anglicy i bez boju osiągali swój cel, (straszenie swoją flotą i szachowanie tym postrachem przeciwników). Dlatego musieliśmy Anglików zmusić do boju.

Byłoby postępowanie prawidłowem, gdybyśmy działali w dziedzinie polityki i strategji ofenzywnie".

Dalej wyraża zdanie, na którem opierają się (gdyż inaczej poprostu nie mogłoby być) nadzieje państw słabszych na morzu. Mianowicie mówi: „Przy rozpatrywaniu możliwości morskiej bitwy, często rozumują ludzie zbyt schematycznie. Często porównywują siły dwóch przeciwników, patrząc tylko na wykazy posiadanych przez nich jednostek. Kładą przytem jednakowe liczby na przewidywane straty. Zapominają absolutnie, że w czyim ręku będzie inicjatywa, ten będzie mógł wykorzystać wygodne dla siebie i niewygodne dla przeciwnika momenty. Ma się rozumieć — mówi dalej — liczbowa przewaga ma swoją wartość, lecz gdy ona nie jest przytłaczająca, to w rachubę wchodzi jeszcze wartość i wysoki stopień wyszkolenia. Wreszcie wartość wodza".

Któż nie przyzna racji takiemu rozważaniu. I czyż nie jest to budzącą zdrowy optymizm i wiarę w swoje siły nauką dla każdej jednostki ludzkiej, mającej zaszczyt zaliczać się do składu osobowego jakiej siły zbrojnej. Zresztą dalej zwraca Tirpitz uwagę na fakt, że większość zwycięstw morskich odniesiono przez floty mniejsze nad większemi i że w morskiej bitwie znacznie większą rolę odgrywa bój pojedyńczego okrętu z innym okrętem, przyczem liczba ich odgrywa mniejszą rolę niż rola większej lub mniejszej ilości „największych bataljonów" na lądzie (grössten bataillone). Jednoczesne bowiem strzelanie z kilku okrętów do jednego celu, przy dzisiejszych odległościach, na jakich toczy się bój — daje wątpliwe rezultaty.

Utrudnione bowiem jest korygowanie ognia i pociąga zbyt wielki rozchód pocisków, których w morzu uzupełnić okręt przecież nie może.

I wreszcie znów bardzo a bardzo pouczająca uwaga Tirpitza przytaczającego prawdę obserwowaną jeszcze od czasów Nelsonowskich. Otóż w każdej morskiej bitwie przychodzi moment kryzysu, który charakteryzuje się tem, że jak tylko jedna strona osiągnęła przewagę w skuteczności ognia — to można z matematyczną ścisłością powiedzieć, że druga strona zaczyna niechybnie i ze wzrastającą szybkością tracić wszelkie szanse, które wreszcie spadają do wartości zera.

Morskie bitwy ostatnich czasów wykazały tę prawdę, że zwyciężony traci wszystko — zwycięzca zaś ma zadziwiająco mało strat i uszkodzeń.

I oto otrzymujemy poprostu bezcennej wartości uwagę starego, doświadczonego admirała. Uwaga ta będąca jakby aksjomatem, może być podstawą dla tworzenia każdej powstającej floty, mającej w przyszłości szczytne i święte cele bronienia bezpieczeństwa swego kraju. Zdanie wypowiedziane przez Tirpitza, abstrahując od kwestji jego narodowości — mogłoby być wzięte jako dewiza i honorowe hasło dla każdego okrętu, każdej szanującej się, ambitnej i dążącej do doskonałości floty. *„Duch przewagi każdego poszczególnego okrętu jest podstawą ducha całej floty"*. (Das Bewusstsein der Ueberlegenheit im einzelnen Schiff ist deshalb die Grundlage für den Geist der ganzen Flotte — strona 322).

Czyż nie jest to tem, co dzisiaj staje się niezaprzeczoną prawdą — prawdą o *morale* żołnierza-bojownika. Czyż świadomość załogi jakiegoś okrętu będącego rzeczywiście wyrazem skończonej doskonałości, nie będzie czynnikiem potrajającym wartość bojową tego okrętu? Stanowczo tak.

A więc jasnem jest, że flota składająca się z takich pewnych swej siły i przewagi okrętów, będzie bardzo wartościową i *silną* flotą. W takich więc warunkach, pisze Tirpitz — flota mniej silna liczbowo, lecz posiadająca poszczególne okręty lepiej przystosowane do boju, nie powinna i nie może nie mieć nadziei na sukces i zwycięstwo.

W dalszych dwóch rozdziałach pracy Tirpitza znajdujemy opisy wszelkich trudności jakie stały mu na drodze do tego, aby spełnić swój obowiązek względem niemieckiej ojczyzny tak, jak on uważał za jedynie możliwe uczciwe i poprostu konieczne.

Wielki ból i rozgoryczenie miotało sędziwym starcem i zasłużonym dla Niemiec admirałem. Widząc jak często bezskutecznemi są jego prośby skierowywane do cesarza i jak zaniedbywane bywają jego rady, coraz częściej myślał o dymisji.

Kilkakrotnie też formalnie o dymisję prosił. Zawsze jednak Wilhelm rozkazywał mu pozostać w służbie. Obiecywał zazwyczaj, że będzie się z nim naradzał wydając jakieś decydujące zarządzenia.

Ostatnie utarczki Tirpitza z Wilhelmem i z kanclerzem opierały się na sprawie rozbieżności w poglądach na sposób prowadzenia wojny podwodnej. Tirpitz nie chciał już więcej słyszeć o polityce, o kombinacjach ugodowych i jak je nazywa „tchórzowskich" wobec państw, przeciw którym przecież się prowadzi *wojnę*.

Polityka chwiejności jego przeciwników jednak zwyciężała. Niemcy czasem butni ponad miarę, miękli w pewnych momentach. Zbyt zastraszała ich opinja całego świata. Łodzie podwodne otrzymywały coraz to inne rozkazy. Po zarządzeniu prowadzenia bezwzględnej niszczycielskiej akcji, przychodziły rozkazy ograniczające działania tych podwodnych drapieżców. Po pewnym czasie następowały dalsze zmiany rozkazów i zarządzeń. Tirpitz, widzący jedyny ratunek dla chwiejącej się już nieco potęgi Niemiec w bezwzględności graniczącej z zastraszającem okrucieństwem akcji podwodnych łodzi, miał już tego wszystkiego dość.

Jego silne stalowe dotąd nerwy nie wytrzymały. Krytycznym dla pozycji Tirpitza dniem był dzień 6 marca 1916 roku, kiedy u cesarza Wilhelma odbyła się narada w sprawach wojny morskiej. Wbrew obietnicom cesarza, który zapewniał Tirpitza, że będzie się z nim naradzał, referat i rozmowy w sprawach nadzwyczajnej wagi odbyły się bez zaproszenia jego do cesarskiej kwatery.

W dniu 8 marca Tirpitz składa cesarzowi meldunek o chorobie i prosi o zwolnienie od obowiązku pełnienia służby.

W książce „Niemiecka polityka niemocy", znajdujemy całą korespondencję związaną z ostatniemi dniami służby Tirpitza. Ciekawemi są nadzwyczaj ostre marginesowe uwagi Wilhelma Na podaniu Tirpitza napisał on takie słowa: „Das dritte Abschidsgesuch vorm Feinde!!! Am Todestage meines Grossvaters, Sehr taktvoll!!!" (Trzecie podanie o zwolnienie w obliczu wroga! W rocznicę śmierci mego dziadka! Bardzo taktownie!!).

Jednak na ten raz udzielił cesarz Tirpitzowi zwolnienia. Ten jednak w międzyczasie napisał list datowany 12. III., w którym prosi ostatecznie o dymisję wyjawiając cesarzowi niektóre rzeczy od serca. Na tym piśmie Wilhelm oburzony tonem Tirpitza, uznając widocznie go za zbyt mało uniżony, napisał: „Nicht gerade sehr ehrerbietig!" A w odniesieniu do miejsca w którem Tirpitz prosi o dymisję, ze złością i okrucieństwem nakreślił: „Er verläst das sinkende Schiff!!" (on opuszcza tonący okręt). Te słowa Wilhelma były proroczemi dla niemieckiego imperjum. Rzeczywiście Germanja była już tonącym zwolna okrętem.

I nawet, jak pisze jeszcze Tirpitz, wszystko to co było zrobione dla polepszenia sytuacji, a więc oddanie dzieła prowadzenia wojny w ręce tak wybitnych mężów, jakimi byli Hindenburg i Ludendorf, ani też przekonanie się wreszcie o konieczności prowadzenia bezwzględnej i nieograniczonej wojny podwodnej — nic już nie pomogło. Niemieckie imperjum było w gruzach, a wewnątrz kraju rozgorzała rewolucja wypędzająca niemieckiego cesarza i zmieniająca państwowy ustrój.

Kończąc swoje wspomnienia wyraża Tirpitz gorące życzenie, aby ta jego praca posłużyła ożywieniu się wiary Niemiec w siebie same. Byłoby to jego ostatnią usługą oddaną ojczyźnie.

Trzeba powiedzieć, że wyznawcy ideologji Tirpitzowskiej, jego dzisiejsi następcy pracują. Widzimy na własne oczy, że Niemcy znów budują flotę, znów marzą o potędze morskiej, o kolonjach i o przodującem stanowisku na morzach. A przez morza w całym świecie.

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

Działalność Tourville'a w czasie wojny Orleańskiej, 1688—97 r.

Wiek XVII zaznaczył się wydatnie w dziejach marynarki wojennej. Początek jego był echem Niezwyciężonej Armady, tego ostatniego błysku hiszpańskiej potęgi na morzu i wspomnieniem 7-letniej wojny Północnej, w której kolejno panowały na Bałtyku: Danja, Polska i Szwecja. Przez środek stulecia ciągnęły się zacięte wojny anglo-holenderskie o monopol handlu morskiego i niemniej zacięte wojny duńsko-szwedzkie o Bałtyk. Wreszcie koniec wieku dał obraz krwawych zmagań trzech największych potęg morskich, jakiemi były wówczas Anglja, Francja i Holandja, o hegemonję na morzu. Widownią tej ostatniej walki była t. zw. wojna Orleańska 1688—97 r. Wspomniana wojna nasuwa dużo porównań z Wielką Wojną Światową, której byliśmy świadkami. I tu i tam mamy sojusz całej Europy przeciwko jednemu państwu: wówczas przeciwko Francji, niedawno przeciwko Niemcom. Inne były tylko wyniki — Ludwik XIV wyszedł zwycięsko a Wilhelm II został zwyciężony. I w jednym i w drugim wypadku główną rolę odegrała marynarka wojenna. Marynarze francuscy zdołali wówczas zapewnić swej ojczyźnie oparcie się o ocean, a niemieccy nie mogli otworzyć swemu monarsze dostępu na szerokie przestworza morskie. A jednak flota francuska „króla Słońca" pod względem ilościowym i jakościowym tak samo nie ustępowała prawie flocie swych przeciwników, jak flota cesarza niemieckiego flocie koalicji. Lecz zniszczenie okrętów francuskich pod la Hougue nie złamało marynarzy francuskich, a zwycięstwo Jutlandzkie nie natchnęło otuchą niemieckich. W całej pełni wystąpiła zasada: zwycięża duch, a nie materja. Duchem takim była, jest i zostanie zawsze osoba dowódcy. Takim niezłomnym wodzem był wówczas we Francji Tourville.

Anne Hilarion de Contentin hrabia de Tourville, potomek starego rycerskiego rodu, ujrzał światło dzienne w 1637 r. na zamku Tourville pod Coutances niedaleko od wybrzeży kanału La Manche. Będąc 19-letnim chłopcem, wstąpił do kawalerów maltańskich i tam otrzymał pierwszy chrzest bojowy na morzu w walkach z korsarzami algierskimi. W roku 1660 zaciąga się do marynarki ojczystej i za-

czyna służbę pod słynnym już wówczas admirałem Duquesne'em. We flocie francuskiej założonej przez Richelieu'go, a zaniedbanej przez Mazariniego zaczynają powiewać nowe prądy, wzmagające się coraz silniej z chwilą objęcia rządów przez młodocianego Ludwika XIV i objęcia stanowiska ministra marynarki przez genjalnego Colbert'a. Wielki król i wielki minister dopełniają się nawzajem. Zostaje ułożony program morski, skarb asygnuje pieniądze i flota francuska zaczyna iść olbrzymiemi krokami naprzód. Tourville widzi, jak jego marynarka ojczysta z 30 lichych okrętów poprzerabianych, wzorem holenderskim, ze statków handlowych, w ciągu pierwszych 5 lat dochodzi do 70 w tem już 50 linjowych, a w ciągu następnych 5 lat ma 196 z tego 107 linjowych. W oczach rosną porty wojenne Brest i Tulon, zakłada się Dunkierkę, Havre i La Rochelle. Załóg dostarcza „inscription maritime", do której wciągają wszystkich mieszkańców wybrzeży morskich. Oficerowie zaczynają rekrutować się z pierwszych rodów szlacheckich, dostarcza ich korpus „gardes marines". Colbert mając przed oczyma świetne wyniki, jakie dał po drugiej stronie kanału La Manche system przenoszenia do marynarki wojennej oficerów wojsk lądowych, zastosowany przez Cromwell'a, zaczyna go wprowadzać we Francji. Flota francuska staje się karną, ożywioną duchem militarnym i świetnie wyćwiczoną pod względem wojskowym. Okręty są budowane wyłącznie do celów wojskowych, budowa zaczyna się opierać na zasadach matematycznych i wymaganiach taktyki. Podstawową jednostką jest okręt linjowy osiągający poziom swego zenitu w typie „Soleil Royal" o 110 działach, 3 pokładach i 1200 ludziach załogi. Do służby wywiadowczej wprowadzają Francuzi fregatę o długich i wąskich obwodach, uzbrojoną 20—30 działami. Pozatem od Anglików i Holendrów wzięto nowy rodzaj okrętów wojennych, były niemi t. zw. brandery używane do wzniecania pożaru we flocie nieprzyjacielskiej podczas bitwy. Ciągłe dalekie podróże doskonale ćwiczyły załogi. Uzupełnienie wiedzy fachowej dawały oficerom kursy artylerji, nawigacji i budowy okrętów, urządzane bądź w portach wojennych bądź na pokładach okrętów. W krótkim czasie, dzięki energji i talentom Colbert'a, flota francuska zajęła pierwsze miejsce w Europie. Wyższość jej uznawali nietylko Holendrzy lecz i Anglicy. Zdała ona chlubnie egzamin w czasie 3-ej wojny anglo-holenderskiej, a następnie w walce z Holendrami i Hiszpanami na morzu Śródziemnem. Jedyny zarzut jaki jej stawiano, były pewne niedociągnięcia w dziedzinie ściśle żeglarskiej, lecz i one zostały naprawione z chwilą zawarcia pokoju z Holandją w Nymwegen w 1679 r.

Tourville brał czynny udział w organizowaniu i pierwszych walkach młodej floty. Wysoka inteligencja, świetna znajomość sztuki żeglarskiej, nieustraszone męstwo i wielkie zdolności taktyczne szybko wysunęły go na czoło korpusu oficerskiego. W roku 1666 był mianowany dowódcą okrętu w stopniu komandora. W czasie wojny z Holendrami 1672—9 r., otrzymał stopień admiralski. Wybuch wojny Orleańskiej zastał go na stanowisku dowódcy eskadry.

W wojnie tej przeciwko Francji wystąpiły: cesarstwo niemieckie i Hiszpanja, będąca pod berłem Habsburgów oraz Holandja

i Wielka Brytanja, połączone unją personalną w osobie księcia Wilhelma Orańskiego, który będąc dożywotnim namiestnikiem generalnym w Holandji, został królem Wielkiej Brytanji, jako mąż powołanej na tron angielski córki wypędzonego Jakóba II. Duszą całej koalicji był Wilhelm Orański. Jego też uważała Francja za głównego wroga. Stąd wypłynęło znaczenie angielsko-francuskiego teatru wojny. Strategicznem zadaniem Francuzów stało się: opanować kanał La Manche, przerzucić desant do Anglji lub Irlandji, tam pomóc powstaniu zwolenników wygnanego króla Jakóba i wyprzeć Wilhelma Orańskiego. Oczywiście w rozwiązaniu tego zadania najwięcej miała do powiedzenia marynarka wojenna. Rozumiały to dobrze obie strony i starannie przygotowywały swe siły morskie. Flota francuska w chwili wybuchu wojny stała w dwóch swoich tradycyjnych portach: Breście na Atlantyku u wejścia do kanału La Manche i Tulonie na morzu Śródziemnem. Francuzi mieli 120 okrętów linjowych oraz kilkadziesiąt fregat, branderów i galer.

Większa część floty była w Breście. Anglicy i Holendrzy wystawili 80 okrętów linjowych, 24 fregaty i 12 branderów. Naczelne dowództwo sprawować miał zawsze angielski admirał. Okręty holenderskie stały w swych portach na południu Holandji, a angielskie początkowo w Dover a następnie w ujściu Tamizy. We flocie angielskiej było sporo zwolenników wygnanego króla, w szczególności między oficerami wyższych stopni. Jak widać z powyższego krótkiego zestawienia, Francuzi mieli ilościową i jakościową przewagę na morzu. Z chwilą rozpoczęcia działań wojennych dowództwo francuskie popełniło błąd zasadniczy, pozwalając na przeprawienie się z holenderskiego portu Helevoetsluis na wybrzeże angielskie koło Torby wojskom holenderskim, które w sile około 11 000 ludzi z Wilhelmem Orańskim na czele wylądowały 15 listopada 1688 r. i zajęły Londyn. Jednocześnie prawie flota angielska zbuntowała się przeciwko Jakóbowi II i przeszła na stronę Wilhelma. Swoją drogą Anglicy i Holendrzy czuli się słabymi do tego stopnia, że pozwolili zkolei wylądować w marcu roku następnego wygnanemu Jakóbowi w Irlandji, który udał się tam z 8 000 żołnierza na niewielkiej eskadrze francuskiej z Brestu. Wkrótce cała prawie Irlandja została zajęta przez wojska Jakóba. Wojska te otrzymywały ciągłą pomoc z Francji, a pierwsza próba floty anglo-holenderskiej, aby temu dowozowi przeszkodzić, skończyła się porażką sprzymierzeńców w zatoce Buntry (11 maja 1689 r.). Zwycięstwo odniósł francuski admirał Chateau-Renault, przeniesiony stosunkowo niedawno z wojska lądowego, nad mianowanym przez Wilhelma Orańskiego naczelnym wodzem floty angielskiej i holenderskiej admirałem Herbertem. Jednakże pomimo tej porażki, wódz sprzymierzonych postanowił rozpocząć działania zaczepne, skoncentrował na wyspie Wight 60 okrętów linjowych i 20 branderów i ruszył w połowie lata tego roku pod Brest. Atoli okręty angielskie były tak słabo zaopatrzone, że sprzymierzeńcy nie spotkawszy się nawet z flotą francuską, zawrócili do Anglji. Tymczasem na Atlantyku zjawił się Tourville. Król Ludwik XIV polecił mu zlikwidować działania wojenne Anglo-Holendrów w kanale La Manche. Od tej chwili operacje wojskowe Francuzów weszły w nową fazę.

Tourville dotychczas stał w Tulonie, obserwując ruchy floty hiszpańskiej i przybyłej na morze Śródziemne eskadry angielsko-holenderskiej. Rozkaz królewski polecał mu przeprowadzić 20 okrętów linjowych z Tulonu do Brestu, objąć w tym porcie naczelne dowództwo nad flotą francuską i z nią uderzyć na wroga. 9 czerwca Tourville wyszedł z Tulonu, przemknął się przez cieśninę Gibraltarską, następnie zmylił patrolujące okręty angielskie koło wyspy Quessant pod Brestem i dopiero wówczas dał się zauważyć nieprzyjacielowi, kiedy 31 lipca zawinął bez najmniejszej straty w okrętach i ludziach na zewnętrzną redę Brestu. Tam czekało na niego 50 okrętów linjowych. W sierpniu eskadra Tourville'a stanęła już na wysokości archipelagu Scilly u wejścia do La Manche. Herbert cofnął swe siły w głąb kanału i zatrzymał się na wyspie Wight. Francuzi zaczęli krążyć po Atlantyku przecinając ruch statków nieprzyjacielskich przeważnie holenderskich, które śpieszyły do swych portów ojczystych. Do głównych operacyj przeciwko flocie anglo holenderskiej w tym roku nie doszło wobec zaangażowania się sił francuskich na teatrze lądowym, a temsamem zarzucenia myśli o wysłaniu silnego desantu. Natomiast w roku następnym 1690 zaczęły się działania morskie na wielką skalę. Zatwierdzony przez Ludwika XIV plan operacyjny przewidywał najpierw uderzenie na flotę angielską, potem na holenderską a następnie przerzucenie do Anglji korpusu desantowego. Tourville, który miał przeprowadzić cały plan, zaczął gorączkowo przygotowywać się w Brescie. Miał on pod komendą 70 okrętów linjowych o 50—110 działach, 8 fregat i 18 branderów. Załogi wynosiły 28 000 ludzi a artylerja liczyła 4 600 dział. Korpus desantowy zaczął ściągać do Rochefort'u, gdzie rozpoczęto również budowę 15 galer. Jednak pomimo energji Tourville'a i wytężenia wszystkich sił na stoczniach i w arsenałach, ani flota ani desant nie zdążyły się przygotować do czerwca. Tymczasem Wilhelm Orański, już jako król angielski Wilhelm III, przeprawił się w połowie czerwca do Irlandji i rozpoczął kroki zaczepne przeciwko Jakóbowi, a na parę dni przedtem flota angielska połączyła się z holenderską koło wyspy Wight. Jednocześnie podeszło do kanału La Manche 15 okrętów linjowych pod dowództwem angielskiego admirała Killigrew i holenderskiego — Almonda. Wówczas siły sprzymierzeńców doszły do 57 okrętów linjowych i 11 brander z 3850 działami i 23 000 załogi i naczelny wódz admirał Herbert, otrzymał z Londynu kategoryczny rozkaz stoczenia walnej bitwy z eskadrą francuską. Sprzymierzeńcy i ilościowo i jakościowo ustępowali Francuzom, lecz rozkaz był wyraźny.

Tourville również chciał się zmierzyć z przeciwnikiem i 23-go czerwca odkotwiczył z Brestu. Francuzi weszli wprost do kanału La Manche i skierowali się ku wyspie Wight, gdzie stała eskadra Herberta. Dął bardzo silny Ost, co utrudniało posuwanie się eskadry francuskiej. Sprzymierzeńcy odkotwiczyli z Wight 5 lipca, początkowo wzięli kurs na SW, a następnie zaczęli się cofać, pragnąc stoczyć walkę bliżej do swej głównej podstawy operacyjnej jaką było ujście Tamizy. Tourville szedł w trop i dopędził Herberta 10 lipca na wysokości zatoki Beachy Head.

Rankiem dął NO. Admirał angielski sformował szyk bojowy biorąc kurs na NNW. Przednią straż prowadził holenderski admirał Evertsen, mając w charakterze pomocnika admirała van Gallenburgh'a. Środkiem komenderował osobiście Herbert, byli przy nim admirałowie Ashby i Rooke. Tylną strażą dowodził admirał Delaval. Straż przednią składali Holendrzy a środek i straż tylną — Anglicy. Francuzi będąc na zawietrzu, lawirowali 3 kolumnami. Przednią straż miał admirał Chateau-Renault, środek — sam Tourville, mając do pomocy admirała d'Amfreville'a, a straż tylną — admirał d'Estrée z admirałem de Gabaret'em. Francuski szyk bojowy był na NNW. Okręty po obu stronach szły w szyku torowym Francuzi zmniejszyli żagle i przez trzy godziny oczekiwali natarcia nieprzyjacielskiego. Wreszcie przednia straż sprzymierzonych w składzie 22 okrętów podeszła pod Evertsenem i otworzyła silny ogień artyleryjski. Natomiast środek i tylna straż stały na miejscu i wskutek tego okręty holenderskie oddzieliły się od sił głównych. Wówczas Tourville dał rozkaz admirałowi Chateau-Renault podejść jeszcze bliżej do linji nieprzyjacielskiej a następnie korzystając z większej długości swego szyku, ruszyć czołowemi okrętami na NO, zatoczyć łuk i zająć tyły Holendrom. Chateau-Renault rozkaz wykonał szybko i dokładnie, jednocześnie środek a za nim i tylna straż francuska zaczęły posuwać się za idącą eskadrą Chateau-Renault tak, że szyk Francuzów nigdzie nie został przerwany. W krótkim czasie przednia straż stanęła z tyłu eskadry Evertsena a środek pod osobistem dowództwem Tourville'a natarł na nią z przodu. Evertsen bronił się rozpaczliwie, lecz musiał ulec przewadze. Od zupełnej zagłady ocaliła holenderskiego admirała jedynie przytomność umysłu i znajomość oceanografji La Manche. Mianowicie nadszedł czas odpływu, na który Francuzi, pochłonięci walką, nie zwrócili uwagi. Evertsen dał rozkaz natychmiastowego zarzucenia kotwic i w ten sposób został na miejscu, a flota francuska porwana prądem odpływowym, została uniesiona na S, tracąc łączność bojową z przeciwnikiem. Przez ten cały czas środek i tylna straż sprzymierzonych pod Herbertem stała na miejscu i prawie nie brała udziału w walce, patrząc się z zimną krwią na zagładę swej przedniej straży. Herbert naśladował jedynie Evertsena w zarzuceniu kotwic w chwili odpływu lękając się, że prąd porwie jego okręty i zmusi prawdopodobnie do walki z całą eskadrą Tourville'a. O 19-ej Evertsen podniósł znowu kotwice i przy pełnej ciszy morskiej zaczął holować łodziami niedobitki swej eskadry na O. Herbert odmówił mu nawet swych łodzi do pomocy w holowaniu, a przysłał jedynie parę fregat do osłony, lecz i te cofnęły się przed Francuzami. Okręty angielskie podniosły również kotwice i cała pobita flota, straciwszy 12 okrętów linjowych, zaczęła się cofać na Ost, pragnąc czemprędzej zawinąć do swej bazy operacyjnej u ujścia Tamizy. Tourville szedł w ślad nakazując pościg fregatom, a trzymając okręty linjowe w zespołach. Po drodze sprzymierzeńcy stracili jeszcze 5 okrętów linjowych i 1 brander, które musieli częściowo zatopić a częściowo spalić, gdyż jako silnie uszkodzone pod Beachy Head, przeszkadzały w odwrocie. Po zawinięciu na Tamizę admirał Herbert został odwołany z dowództwa i oddany pod sąd wojenny.

Wyrok zapadł coprawda uniewinniający, lecz niefortunny dowódca nie otrzymał potem nigdy ani jednej eskadry. Tourville nie stracił żadnego okrętu i posuwał się za pobitym przeciwnikiem przez 5 dni, poczem zawrócił na W i zawinął do Torbay dokąd przyszły jednocześnie galery z Rochefort'u, wioząc niewielki desant. Kanał La Manche został w całości opanowany przez Francuzów, lecz niestety ich dowództwo lądowe nie przygotowało wielkiego korpusu desantowego, który miał zająć Londyn. Wobec czego Tourville wylądował parokrotnie na angielskich brzegach robiąc demonstracje desantowe, poczem 20 lipca zawinął do Havre'u. Po przeprowadzeniu tam naprawy swoich okrętów, które ucierpiały pod Beachy Head, eskadra francuska w końcu sierpnia zaczęła znów krążyć po La Manche, a zwyciężona flota anglo-holenderska pomimo przybycia posiłków z morza Śródziemnego, z którego sprzymierzeńcy się wycofali, obawiała się wyjść na pełne morze i stała zakotwiczona w Sheerness, w ujściu Tamizy. Tymczasem Wilhelm III pobił na głowę stronników króla Jakóba pod Dublinem a temsamem zniknęła możność dla Francuzów robienia dywersji w Irlandji. Naczelne dowództwo w Paryżu postanowiło wobec tego rozpocząć wielkie działania wojenne na wiosnę roku 1691. Tourville zgromadził w Breście eskadrę ze 120 okrętów, w tem 70 linjowych. Na morzu Śródziemnem została flotylla złożona z 12 jednostek. Sprzymierzeńcy będąc w defensywie, strzegli tylko wybrzeży angielskich i irlandzkich. Obrona morska została powierzona po usunięciu Herberta, angielskiemu admirałowi Russelowi, któremu podlegał holenderski admirał Almond. Anglo-Holendrzy zdołali skoncentrować 100 okrętów w Downs, a ponadto 36 okrętów linjowych ze znaczną ilością fregat pilnowało gniazda francuskich kaprów w Dunkierce i służyło do konwojowania licznych karawan statków handlowych. Francuzi mieli rozpocząć działania zaczepne. Sprzymierzeńcy przeczuwając to, weszli do La Manche i 9 lipca 1691 r. zakotwiczyli w Torbay. Nagle umarł francuski minister marynarki margrabia Segnelay, godny następca swego ojca wielkiego Colbert'a i teka została powierzona Pontchartrin'owi, który nie miał zaufania do śmiałych kroków wojennych na morzu i potrafił przekonać króla Ludwika, że daleko większą korzyść przyniesie flota francuska, jeżeli nie narażając się na walkę, zdoła zniszczyć nieprzyjacielski handel morski, łowiąc liczne karawany statków handlowych angielskich i holenderskich. W związku z powyższem Tourville otrzymał polecenie wyjścia na pełne morze i zagarnięcia przedewszystkiem wielkiej karawany płynącej ze Smyrny i wiozącej towary do Anglji i Holandji o wartości 30 miljonów luidorów w złocie. Łowienie tej karawany zwane „compagne de large", jest do dnia dzisiejszego uważane za istne cudo taktyki morskiej.

Tourville wyszedł z Brestu 25 czerwca. Początkowo eskadra francuska krążyła na W od linji wyspy Scilly-Ouessant, mniej więcej w odległości 20—40 mil morskich. Tymczasem Russel, który otrzymał polecenie osłonięcia wspomnianej karawany, opuścił Torbay i udał się na W w kierunku Ouessant, pragnąc w razie potrzeby zmierzyć się z Francuzami. Instrukcje dane Tourville'owi przez ministra Pontchartrin'a, nakazywały mu unikać walki z przeciwnikiem. Tourville

mógł stoczyć bitwę tylko w dwóch wypadkach: albo jeżeli nieprzyjaciel był znacznie słabszy, lub też jeżeli eskadra zagrażała bezpośrednio wybrzeżu francuskiemu, przyczem o ile zachodziła możliwość stoczenia bitwy na Ost od miasta La Hougue na półwyspie Contentin, to należało prosić o dodatkowe zezwolenie. Ponieważ flota anglo-holenderska nie była wcale słabą i nie zbliżała się do francuskich wybrzeży, przeto Tourville znany z pedantycznej ścisłości w wykonywaniu rozkazów, nie mógł stoczyć walki. Francuzi mieli świetnie zorganizowaną służbę łączności i doskonały wywiad, co stanowiło słabą stronę u ich przeciwników. Russel nie był więc w stanie odszukać Tourville'a, który naodwrót zawsze wiedział, gdzie znajdują się wrogowie. W połowie lipca wywiadowcy francuscy donieśli, że karawana smyrneńska doszła do Irlandji. Russel niezwłocznie zawrócił na N i odeskortował ją do portów angielskich. Tourville dał za wygraną w łowieniu karawany, postanowił natomiast odciągnąć przeciwnika na ocean i zabezpieczyć w ten sposób brzegi ojczyste. Russel odprowadziwszy karawanę, zaczął pościg za Tourville'em, który wciąż krążył w odległości 15—30 mil morskich na nawietrzu od sił nieprzyjacielskich. Przestrzeń, na której odbywała się ta gra w chowanego na pełnem morzu, wynosiła 9000 mil morskich kwadratowych i znajdowała się na W od wyspy Ouessant. Gra ta trwała cztery tygodnie i Anglo-Holendrzy nie zdołali ani razu dopędzić przeciwnika Wreszcie 14 sierpnia Tourville zawrócił do Brestu, a śmiertelnie znużeni sprzymierzeńcy zawinęli niezwłocznie do Torbay. Przez cały czas krążenia Tourville'a kaprowie francuscy z Dunkierki, korzystając z nieobecności głównych sił anglo-holenderskich, niszczyli doszczętnie cały ruch handlowy w kanale La Manche. W ten sposób wódz francuski, choć nie zagarnął słynnej karawany smyrneńskiej, jednakże przyczynił się walnie do niszczenia handlu zamorskiego nieprzyjaciół, o co tak chodziło jego ministrowi.

Król Ludwik XIV. był wysoce niezadowolony z pomysłów Pontchartrin'a i nakazał osobiście zacząć działania zaczepne na morzu z chwilą rozpoczęcia kampanji wiosennej 1692 r. Należy zauważyć, że i Wilhelm III. pragnął również stoczyć walkę decydującą. Francuzi postanowili najpierw przygotować korpus desantowy, potem rozbić flotę anglo-holenderską a wreszcie przerzucić desant do Irlandji i stamtąd wypędzić Anglików. Marszałek Belfort szybko skoncentrował 30000 desantu w La Hougue na półwyspie Contentin w kanale La Manche. Jednocześnie ściągnięto tam 500 transportowców. Tourville miał w Breście 45 okrętów linjowych, w tem największy okręt świata „Soleil Royal" o 110 działach oraz 15 trójpokładowców, kilka fregat i 13 branderów. Na eskadrze znajdowało się 3200 dział i 21500 załogi Na pomoc miała mu nadejść eskadra admirała hrabiego d'Estrée z Tulonu, mająca 35 okrętów linjowych, nie licząc fregat i branderów. Ludwik XIV napisał własnoręcznie do Tourville'a, aby wyszedł z Brestu, połączył się z eskadrą d'Estrée, uderzył na przeciwnika nie zwracając uwagi na wielkość sił nieprzyjacielskich i zapędził go do portów angielskich. Rozkaz królewski podkreślał, że Tourville miał natrzeć na nieprzyjaciela skoro go tylko napotka.

Eskadra francuska w Breście zakończyła swe wszystkie przy-

gotowania w kwietniu. Silny wiatr zachodni przeszkodził zarówno wyjściu Tourville'a z Brestu, jak i dojściu d'Estrée, który przeszedł już przez cieśninę Gibraltarską i został odrzucony przez burzę do Ceuty (w rezultacie eskadra śródziemnomorska zawinęła do Brestu dopiero w końcu lipca, zamiast stanąć tam w kwietniu). Kiedy ucichł wiatr zachodni, Tourville odkotwiczył w Breście, lecz z powodu znów silnego ONO nie mógł wejść do La Manche i zatrzymał się do końca maja. Wreszcie 29 maja eskadra weszła do kanału i skierowała się do La Hougue. Straż przednią prowadził admirał d'Amfreville, środek — Tourville, a straż tylną — admirał de Gabaret. Na wysokości przylądka Barfleur, znajdującego się zarówno jak port La Hougue na półwyspie Contentin, ujrzała flota francuska idąca na spotkanie eskadrę anglo-holenderską.

Admirał angielski Russel pracował energicznie przez całą zimę nad doprowadzeniem powierzonej sobie floty do stanu bojowego. To samo robił jego holenderski kolega, admirał Evertsen. O planie operacyjnym Ludwika XIV dowiedziano się w Londynie bardzo szybko i naczelne dowództwo sprzymierzonych postanowiło uprzedzić Francuzów w rozpoczęciu działań wojennych. Eskadra holenderska połączyła się z angielską w końcu maja w zatoce Rye, poczem połączone floty korzystając z pomyślnego dla nich a tak niepomyślnego dla Francuzów wiatru ONO, doszły do wyspy Wight i tam zastały oddział wywiadowczy admirała Delavala. Siły floty anglo-holenderskiej wynosiły: 88 okrętów linjowych, w tem 27 trójpokładowców o 80—100 działach, 7 fregat, 30 branderów i 23 awizo. Artylerja okrętowa składała się z 6750 dział, a załogi z 38 500 ludzi. Straż przednią prowadził holenderski admirał Almond, mając jako pomocnika holenderskiego admirała van Gallenburgh'a, środek — osobiście Russel, mając do pomocy angielskich admirałów Delaval'a i Shovel'a a straż tylną — angielski admirał Ashby z pomocnikiem admirałem Rooke'em. 27 maja Russel podniósł kotwicę na redzie Św. Heleny na wyspie Wight i skierował się dalej ku wyjściu z La Manche. Dął słaby SW i było dość mglisto, kiedy wczesnym rankiem 29 maja przednia straż sprzymierzonych ujrzała eskadrę Tourville'a. Francuzi byli na nawietrzu, sprzymierzeńcy na zawietrzu. Przewaga Anglo-Holendrów było oczywista, jednakże Tourville ujrzawszy nieprzyjaciela, postanowił wykonać natychmiast rozkaz swego monarchy i uderzyć na Russela. Admirałowie francuscy byli temu przeciwni, lecz umilkli na widok własnoręcznego podpisu Ludwika XIV. Rozpoczęła się słynna bitwa pod przylądkiem Barfleur.

O 10-ej Francuzi mając pomyślny SW ruszyli na wroga, który legł w znos i czekał na przybliżenie się Tourville'a. Okręty francuskie szły w największym porządku, jak podczas przeglądu. Wiatr osłabł i pierwsze salwy rozległy się o 11.30. Straż przednia i środek francuski rozpoczęły walkę prawie jednocześnie, a straż tylna, wskutek słabnącego wiatru, nieco później. Bitwy ówczesne polegały właściwie na walce pojedyńczych okrętów między sobą, więc w danym wypadku sprzymierzeńcy mieliby oczywistą przewagę (88 okrętów linjowych przeciwko 45). Tourville chcąc tego uniknąć, dał rozkaz toczenia walki oddziałami, a nie pojedyńczemi jednostkami.

Rozkaz ten był precyzyjnie wykonany przez dowódcę przedniej straży admirała d'Amfreville, który ześrodkował ogień ze swego okrętu wyłącznie na czołowym okręcie holenderskim z przedniej straży nieprzyjacielskiej i na okręcie idącym w ślad za czołowym. Reszta okrętów d'Amfreville'a stanęła w szyku pelengu względem pozostałych okrętów przeciwnika i nie pozwoliła im w ten sposób wysunąć się przed linję francuską a potem zatoczyć łuk i zajść z tyłu. Ten właśnie plan miał Russel, chąc zastosować analogiczny manewr Chateau—Renault pod Beachy Head.

Przez ten czas Tourville podszedł do burty okrętu flagowego, na którym był Russel, i dał salwę z 55 dział jednocześnie. Ogień ten był energicznie podtrzymywany przez poprzedzający i następujący okręty za „Soleil Royal". Walka obu środków była niemniej zacięta jak przednich straży. Tymczasem około 14-ej wiatr przeszedł na NW a między eskadrami Tourville'a i de Gabaret'a powstała przerwa, w którą w tej chwili wdarł się oddział okrętów admirała Shovel'a, pragnąc zająć tyły Francuzom. Próba ta została sparaliżowana przez 5 francuskich okrętów linjowych ze środka. Tymczasem wiatr ustał zupełnie. Francuzi i sprzymierzeńcy spuścili łodzie, chcąc zastosować holowanie. Tymczasem podniosła się gęsta mgła, co przerwało chwilowo walkę. Została ona wznowiona zaraz po opadnięcu mgły, co miało miejsce podczas popołudniowego przypływu. Eskadra francuska zarzuciła kotwicę na głębokości 60 sążni i odpierała nieustanne natarcia branderów nieprzyjacielskich. Główne natarcie sprzymierzeńcy prowadzili na środek francuski w szczególności na „Soleil Royal", na którym powiewała flaga Tourville'a. Wszystkie atoli natarcia zostały przez Francuzów odparte. O 20.30 podczas mglistej pogody i ustania wiatru, ogień działowy umilkł. Obie strony zostały na placu boju i pomimo zaciętej walki, Francuzi nie stracili ani jednego okrętu. Sprzymierzeńcy stracili dwa. Był to wielki sukces taktyczny i moralny Tourville'a, który miał przeciwko sobie dwa razy silniejszego przeciwnika.

W nocy zerwał się ONO i Tourville dał sygnał podniesienia kotwicy. Sygnał ten wskutek warunków atmosferycznych, został zrozumiany tylko przez najbliższe 8 okrętów. Działo się to o 1-ej. Inne okręty francuskie, widząc ruch koło Tourville'a zaczęły również podnosić kotwice. O 7-ej 35 okrętów szło w kierunku W, a pozostałe szczególniej z przedniej i tylnej straży, zawróciły na NW, udając się wprost do Brestu. O 6 mil morskich za Tourville'em podążała eskadra sprzymierzonych. Rano o 8-ej Russel dał sygnał ogólnego pościgu i sprzymierzeńcy poszli siłą wszystkich żagli. Eskadra holenderska prowadziła pościg. Russel zwolna dopędzał Francuzów, którym bardzo przeszkadzał silnie uszkodzony „Soleil Royal". W południe 30-maja nastała martwa cisza i Tourville był zmuszony zakotwiczyć na zachód od przylądka la Hougue. Czołowy okręt holenderski z pościgu był już odległy o 15 kabli. Sprzymierzeńcy zakotwiczyli również. Obie floty ruszyły w dalszą drogę dopiero o 23-ej, kiedy zerwał się wiatr SO. Tourville szedł na St. Malo, lecz szlak żeglowny był z obu stron najeżony rafami, a prąd na szlaku miał

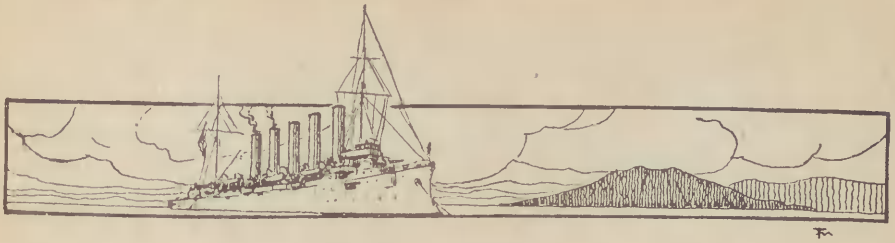
szybkość 5 węzłów. Iść tym szlakiem było bardzo ryzykownie i wódz francuski zdecydował zatrzymać się do rana. Jednakże 20 okrętów spróbowało dostać się na ów szlak między przylądkiem la Hague i wyspą Alderney i próba została uwieńczona pomyślnym skutkiem. Reszta eskadry w ilości 15 okrętów z Tourville'em na czele zakotwiczyła na wysokości przylądka la Hague, zabezpieczając owe 20 okrętów, które sforsowały przejście. Jednakże silna fala zniosła Tourville'a na N i znalazł się on na zawietrzu Nazajutrz, t. j. 31-go maja, wódz francuski odesłał postrzelony „Soleil Royal" z 2 drugiemi okrętami do Cherbourg'a, a sam z pozostałemi 12 ruszył pod la Hougue, gdzie stał korpus desantowy marszałka Belfort'a. Eskadra holenderska pod Almondem, idąca wciąż w przedniej straży i eskadra angielska Ashby próbowały z początku wejść na szlak koło wyspy Alderney, lecz bojąc się niepewnego przejścia, zawróciły na O do sił głównych, idących z Russelem. Wódz sprzymierzonych dowiedziawszy się o podziale eskadry nieprzyjacielskiej, polecił admirałowi Delaval'owi z 17 okrętami linjowemi i 8 branderami uderzyć na te siły francuskie, które udały się do Cherbourg'a, a sam z resztą eskadry udał się za Tourville'em do la Hougue. Delaval zaatakował w Cherbourg'u 3 okręty francuskie, które tam się schroniły i spalił je podczas bitwy, a Russel rankiem 2 czerwca wysławszy eskadrę Rooke'a, uderzył na 6 okrętów Tourville'a, stojących przy samym brzegu i tworzących jeden front z lądowemi baterjami, ustawionemi przez Belfort'a na forcie St. Ilet. Anglicy natarli na okręty francuskie na łodziach, poprzednio otworzono silny ogień działowy. Okręty francuskie, po rozpaczliwej obronie, zostały wzięte na abordaż i spalone. Nazajutrz ten sam los spotkał pozostałe 6 okrętów Tourville'a, opartych o baterje na brzegu redy la Hougue. W ten sposób flota króla Ludwika XIV wyszła zwycięsko z bitwy z przeważającym ją dwukrotnie przeciwnikiem pod Barfleur, a doznała porażki w drodze powrotnej pod la Hougue. Przewaga na morzu przeszła na stronę sprzymierzeńców.

Tourville, stojąc na brzegu na forcie St. Ilet, widział zgubę swoich okrętów i poniewierkę bandery burbońskiej, nie upadł jednakże na duchu a z całym zapałem zabrał się do nowego przygotowywania floty francuskiej. Jądro tej floty, owe 20 okrętów z pod Barfleur stały w Breście. Naczelne dowództwo francuskie a w szczególności monarcha, nie miało już zaufania do swej marynarki. Tourville to zaufanie przywrócił. Doprowadził on do porządku eskadrę w Breście i w rok po porażce pod la Hougue wyszedł z 74 okrętami linjowemi na Atlantyk. 26 czerwca 1693 roku okrążył on koło hiszpańskich wybrzeży pod Lagos eskadrę angielską admirała Rooke'a, który konwojował karawanę złożoną z 140 statków handlowych. Siły angielskie wynosiły 15 okrętów linjowych, 12 fregat i 4 brandery. Anglicy będąc okrążeni ze wszystkich stron, zaledwie zdołali ujść zupełnej zagłady, oddając na pastwę Francuzom dwie trzecie karawany. Po tej bitwie poszedł Tourville do Tulonu i przyprowadził stamtąd do Brestu nowe siły francuskie. Sprzymierzeńcy działali nieśmiało i apatycznie. Cały wywiad anglo-holenderski pracował w jednym kierunku: gdzie przebywa Tourville? Tymczasem wielki

wódz francuski, zaszczycony buławą marszałkowską krążył niezmordowanie po morzach, szachując siły nieprzyjacielskie, niszcząc handel morski przeciwnika i zagrażając desantowi Anglji. Trwało to przez 3 lata. Wojska lądowe Ludwika XIV walczyły dalej zwycięsko, a siły Anglji i Holandji podrywane na morzach, niszczały coraz bardziej. Nadszedł wreszcie 20 września 1697 roku pokój w Ryswijku i Ludwik XIV utrzymał zatwierdzenie wszystkich dotychczasowych zdobyczy. Wojna jaką Francja toczyła z całą Europą, skończyła się zwycięstwem Paryża a w zwycięstwie tem była duża zasługa tego, o kim powiedział Ludwik XIV po porażce w la Hougue: „Co za szczęście, że ocalał Tourville a nie okręty".

Wschód słońca.

Fot. S. N. — kpt. mar.



BRUNON DZIMICZ.

Samotny krążownik.

(FRAGMENTY Z WIELKIEJ WOJNY).

XI. Pobudka Dardanelska.

Wybujałe kształty „Queen Elisabeth", nie nęcą blaskodajnym mosiądzem... są w jednobarwnej szacie bojowej.

W spisie okrętów nad biurkiem szefa sztabu Sir'a Roger'a Keyes'a, podlegających woli zwierzchniej admirała De Robeck'a (Sir'a John'a Michael'a), głównego „fatyganta" Dardanel, istniał w rubryce krążowników lekkich: „Askold" (1905). Wyporność 6 000 ton. Stan etatowy 615. Rozmiary 135 × 15 × 6¼ m. Uzbrojenie XII — 152 mm — 45 klb. XII — 75 mm 50 klb. VIII — 47 mm. Wyrzutnie torpedowe (550): 2 podwodne, 2 nadwodne. Pancerz: pokład — 3", podstawy kominów — 4", CT — 6". Mechanizmy napędowe: trzy trójstopniowe, trzy śruby. Kotły: 18 Shultz-Thornycroft. HP-19500 — 24,5 węzłów. Paliwo: 1080 ton węgla.

Jakim sposobem dowiedzieliśmy się o treści dopisku na marginesie tego spisu, trudno powiedzieć: prawdopodobnie przez Dżoka. A sztabowy dopisek ten brzmiał całkiem przyzwoicie. Nieznany nam bliżej informator stwierdzał że: „Sea keaping endurance-very good. Fine runner and searcher. Dowódca-morowiec. Wielu oficerów włada angielskim, francuskim natomiast, można rozmówić się z każdym. Our I. O. lieut. R. N. V. R. John M. B. de P.". (To była mowa o Dżoku).

Karta kwalifikacyjna była więc, jak się patrzy. Pochodzenie od skjold'ów normańskich wymagało oswojenia z wybrykami morza. Noblesse oblige! Nawet załoga, gwarząc na dziobie wokoło „wiecznego dymku" czyli knota do zapalania lejkowatych zwijek z sieczką

korzonków tytoniu, mawiała: „Askold na morzu nie osesek, to też nie Iwanem go ochrzczono"...

Pop szalenie martwił się, że nie może znaleźć w swym kalendarzu Św. Askolda, aczkolwiek razem z Maszką przewertował go wielokrotnie. — Ot, okręt to niby należy do cara prawosławnego, a nazwa pogańska... Bez wódki nie „rozbierzesz"!... Byłaby nazwa przyzwoita, mógłby wtedy człowiek raz do roku wypić ku chwale świętego i sednie i bez grzechu! Wszystko to — wymysły niemieckie.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Dziś na północno-wschodnim wybrzeżu naszej wyspy — bazy, od strony Tenedosu, siedmiu Greków w przyspieszonem tempie poszło do nieba, ale spadli zpowrotem. Paczka miejscowych rybaków użyła jako kowadła wystrandowanej miny, luzem puszczonej z Dardanel. Tak przynajmniej twierdziła Intelligence, bo przecież Anglicy nie przyszli tu poto aby tępić kochanych Greków.

Skutek pracy kowalskiej nie był natychmiastowy, dopiero w dniu trzecim po zdzieleniu drągiem we właściwy guz... Wtedy wybuch był rzeczywiście wybitnym przykładem zaskoczenia ciemnych umysłów rybackiej wsi współczesnych hellenów. Gdy cała ludność zebrała się wokoło zbyt rozgłośnej kuźni, pozostało już tylko kilka poszczególnych kończyn ludzkich, resztę zmyła i uniosła fala, przy zwykłem porannem sprzątaniu nabrzeża.. Ogromną wyrwę powoli zapełniał, przesypując się z wilgotnym zgrzytem drobny grawij i piasek.

„Sic transit gloria Helladae!", słusznie zawyrokował Erazm.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Na okręcie od wczesnego rana wielkie poruszenie, porządkowanie, sprzątanie, czyszczenie: jest zapowiedziana na dziesiątą inspekcja admirała P. Guépratte'a, bezpośredniego dowódcy, znanego jako „casse-cou dangereux", „fire eater'a", „boite à surprise". Należało się przejąć odwiedzinami Francuza z podobnemi przezwiskami. Nie wiedzieliśmy jeszcze, czy to będzie typ korsarza à la Jean Bart, czy też krzykliwego wesołka w rodzaju Tartarena z Taraskonu... Dżok twierdził: „to nie może być marsylczyk, oni w marynarce, nawet takiej jak francuska, nie hodują się wcale.."

Załogę przebrano na granatowo w „pierwszy gatunek". Wielka zbiórka z trębaczami, wartą, trapowymi. Oficerom kazano przyczepić szable — dla większego splendoru.

Teoduł pilnował, aby ulubienicę załogi, Maszkę, dobrze zamknięto w komorze bez iluminatorów, gdyż miała zły zwyczaj przyjmować czynny udział w przeglądach, a szczególnie głośno zgrzytać i skrzeczeć, gdy tylko ujrzała nadymanie policzków półtuzina dzielnych trębaczy. Prawdopodobnie posiadała subtelnie wyrobiony słuch... Jej orjentacja i szybkość decyzji były wspaniałe: parę tygodni temu uszczypnęła w łydkę młodszego lekarza wtedy, gdy przy zbiórce stał wyprostowany przed łaskawie indagującym go dowódcą. Rzęsisty pot kroplami spływał męczennikowi po nosie, aż jąkał się... Dowódca był wyraźnie zadowolony, przyjął te objawy jako skutek okazywania mu niezmiernego szacunku. Mawiał potem: „Porządny człowiek ten młodszy uzdrowiciel, może trochę nieśmiały, ale leka-

rzowi śmiałość wcale nie jest potrzebna, zwykle degeneruje w bezczelność"...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Szacunek na prawą burtę... „Pierwsza wachta wtył zwrot!" Od „Charlemagne" odbił długi welbot. Admirał jest maritimny, używa łodzi wiosłowej. Za nim, dymiąc, hucząc i stękając, duża „cafetière" inaczej pinasa, wiezie liczny sztab z powodu... pokazania nam twarzy, za któremi gnieżdżą się mózgi kierownicze i aby moskiewski dowódca wiedział na przyszłość, komu jaka wstążka orderowa pasuje...

— „Je vous salue, messieurs! Enchanté!" Bokobrody admirała powiewają zadzierzyście.

Ściskanie rąk . Dwadzieścia dwie przez sześć .. Miłe uśmiechy na twarzy. Sekunda dłużej przy oglądaniu „un pope autentique". Teoduł dla nadania sobie większej powagi, wzdyma naprzód, idąc za dowódcą, „wojenno-morskie piersi" inaczej brzuch.. Naśladuje go dokładnie starszy bosman.

Gdy uprzednio nauczony admirał pozdrowił załogę „Zdarrrowa malatsi!", sybiracy huknęli mu składnie przepisową odpowiedź: „Aa.. ea.. ae . eooieo!!!..." Nowy wódz aż zamachał rękoma: „Mais quels gosiers! Messieurs, en voila des gosiers! C'est épatant!... Salut! Salut!..." powtarzał rozciepierzając swe palce przy olbrzymim daszku, ugalonowanej złotym wawrzynem i dębem czapki.

Truchtem wokoło górnego pokładu, podziwianie „kosego sążnia" ramion palaczy...

Mały ale nieunikniony dysonans: zapomniany Turek, który już zaczyna wyjawiać rasowe upodobania bezsprzecznego mieszańca kundla ze szwabrem pokładowym, wyskakuje z jakiegoś włazu i koniecznie chce się uczepić do fruwających białych spodni admirała lub poły jego surduta. Ten brak wychowania idzie na karb jego tureckiego pochodzenia.

Łańcuszek bosmana... Przeraźliwy skowyt... Zniknięcie mąciciela uroczystego nastroju w następnym włazie.

Wybałuszone oczy Teoduła wracają do normalnego stanu czyli nawpół Bazedowego... „Pomiot suki pogańskiej ze szwabrem!?" klnie zawzięcie. „Spokojniej było wozić „blewantyńców" do Jerozolimy!"

Po inspekcji ktoś oberwie... Polecą skrzydlate słówka z góry do dołu tak, jak wszystko lata na tym świecie.

— — — — — — — — — — — — — — — —

„Champagne d'honneur" w salonie dowódcy. Gromkie: „Vive la France et les Alliés! i t. d.! On les aura!... Moral magnifique!! Na następny wypad zabieram was z sobą!" — „Cały zaszczyt po naszej stronie!"

Odjazd... Pinasa zakopciła nam cały trap, a tak sumiennie był szorowany. Skutki używania parszywego smolistego brykietu...

— „Pierwsza wachta wtył zwrot!" Trąbki, gwizdki... Admirał wstrzymuje bieg welbotu, grzecznie żegnając nas.

— „Rozejść się! Biegiem! Matka wasza kulawa! Jak po czarkę z rumem!"

— „Zdaje się, że francuzik w gorącej wodzie kąpany!" — uśmiecha się pobłażliwie dowódca. Jednak Teoduł wysłuchuje parę uwag za menażerję i „damę dzwonkową", która złośliwie wypadła z kieszeni piekarza, łykającego oczyma „chrańcuzkiego" admirała, podczas wąchania przez tego chleba razowego własnego wypieku. „Très appétissant!" — bez przekonania.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Admirał Guépratte, Comandant l'escadre des echantillons, dotrzymuje słowa: w dniu 26 marca jego okręt flagowy „Charlemagne" władczo prowadząc za sobą „Lord Nelson'a", „Agamemnon'a" i „Askold'a", wyrusza do zatoki Saroskiej, według naszej nomenklatury geograficznej — „Nietoperzowej".

Linja Boulair'u... Kiedyś przez Francuzów i Anglików zbudowane i uzbrojone forty: „Napoleon", „Sułtan", „Wiktorja" lekceważą nasz godzinny obstrzał... Milczą, jak zaklęte.

Zniewaga ta działa na admirała podniecająco... przerzuca ogień co chwila. Ostatecznie po wielu salwach bez oddźwięku, okręt flagowy podnosi sygnał: „Przestać strzelać! Zająć wskazane miejsce w szyku torowym!" Wracamy, jak niepyszni do bazy. Nasz nietoperz był skuteczniejszy, ale niepodobna wyjawić admirałowi obcej krainy tej „tajemnicy morza". Ukrywamy ją zazdrośnie...

— — — — — — — — — — — — — — — —

W mesie „tuloński ihumen", jako korzenny moskal, już o godzinie dziesiątej sipie ze spodeczka parującą herbatę z maczugą (dowolne tłumaczenie nazwiska znanego koniaczarza Martel'a).

Sposób użycia tego spodka był powodem stałej walki reprezentacyjnej mesjaszów z popem. Ale ten ostatni nigdy nie pozwolił się przekonać: „Isz ty, gnoju zachodni, cóż to spodek — popielniczka albo spluwaczka?"... Jeśli podczas tego herbacianego celebrowania, koledzy-Anglicy robili „snap-shot'y", padre wyprężał na bok piąty palec, aby „galantniej" wyglądać na zdjęciu. Obrazek nadawał się do natychmiastowego użycia na ostatniej stronie „Punch'a", co zgodnie twierdzili wszyscy brytyjczycy... pierwszy zaś Dżok.

Niechlujny z zasady Ryj z rozwianemi włosami, z umorusanym i niedopiętym kitlu, zwanym zwykle workiem do brudnej bielizny, zawzięcie tryktrakuje z drugim naczelnikiem wachty, z przezwiska „Negatyw", ponieważ przy ćwiklanej cerze jest prawie albinosem. Przystojnym jest, więc wyłącznie na błonkach fotograficznych, na których łatwo może uchodzić za namiętnego bruneta... Jest naszą „jednostką ponętności"...

W rzeczywistości Ryj jest porządnym chłopcem, często zbawiennym dla tych, na krążowniku dość licznych, którzy nie korzystają z łona cerkwi prawosławnej. Gdy pop przyczepi się do takiego „inowierca", ubezpieczony religijnie Ryj wyprowadza popa z równowagi umysłowej takiemi pytaniami, jak naprzykład: „Jeśli Bóg jest wszechmocny, to czy może stworzyć taki kamień, którego nie mógłby potem rozbić?", albo „Gdzie Kain zdobył sobie żonę, gdy uciekł w pustynię po zabiciu Abla?" Tu nawet świąteczny Bisquit-Dubouché nie pomagał, pop żegnał Ryja, siebie i zapluwał całe morze...

„Inowierec" mógł niewyjaśniać powodów swej nieprzynależności do istotnej wiary... następowała dłuższa przerwa w rozprawie teologicznej.

Ponieważ zbliża się pora obiadowa, Ryj i Negatyw popijają koniaczek z cytrynką i chwalą zagraniczne pływanie i winnice Francji. Ryj lubi dużo i słodko zjeść, więc krzyczy do krzątających się przy zastawie, ordynansów: „A wódka już zamrożona? Jakie mamy dziś menu z powodu Bulaira! Napewno znów kawał kurczaka, za życia rogatego! Mam już po gardło tej habaniny! A co na słodkie?"

— „Ananas w kremie, panie poruczniku!"....

— „Dlaczego ona nas, a nie my ją?" mamrocze Negatyw...

Jest to normalny stan poddowcipowy tej parki... Cera Negatywa nabiera coraz ciemniejszych barw, dalszy ciąg przyciemniania jej nastąpi już po obiedzie. Potem wieczorem, do jednego z oficerów wachtowych zjawi się ordynans Negatywa lub Ryja i zamelduje: „Jego Wysoka Szlachetność prosi zastąpić na wachcie, bo mu dziś bardzo dokuczają stare rany, w porcie odda..." O ranach w okresach trzeźwych wogóle nic nie jest wiadomem.

Negatyw rzeczywiście oddawał długi wachtowe, gdyż na ląd wyruszał rzadko, natomiast z Ryjem młodzi ustalili obrót wekslowy... i musieli nawet czasami grozić, że przedawnione weksle pójdą do protestu Teoduła, czego się Ryj jednak obawiał, jak ognia. Stękał i złorzeczył, ale na wachtę musiał iść w najlepszych portach, gdyż zadłużał się popijając właśnie we wszystkich niemożliwych dziurach morza Egejskiego.

— — — — — — — — — — — — — — —

Mudros... „Niewielka „mudrość" stworzenie podobnie zakazanego kąta", pozwala sobie na ruskie wybryki wolnomyślicielskie człowiek bliżej nieokreślonej religji, Erazm.

Rzeczywiście nudy, nudy oczekiwania: jesteśmy całkiem gotowi do czynu a tu czekaj, kiedy wyjałowiały gwardzista brytyjski Yan Hamilton, niezbyt bystry uczeń transvaalski lorda Kitchenera, zadecyduje coś mądrzejszego od tego beznadziejnego czekania, na zmianę upodobań młodoturków...

Teoduł, który na jakiemś przyjęciu zetknął się z Sir'em Yan'em, tak potem określał w mesie swoje wrażenia: „Nu, durniejszego generała i u nas nie odrazu wynajdziesz. Bezsensowny człowiek! Tak wszystko od środka gada. Ni początku, ni końca... I pije na smutno, jak grabarz!"

Część transportowców odpływa do Aleksandrji, gdyż na Limnosie zaczęły zdychać konie i nawet muły. Na gołych skałach nie wyżywią się, a transporty z paszą nie nadążają. Władza postanowiła zostawić pięć tysięcy piechoty australijskiej, chłopców przyzwyczajonych do kampingu złotodajnych pustyń i braku kobiet.

Hamilton na „Phaeton'ie", szybkobiegaczu brytyjskim, popłynął odwiedzić „sirdara" inaczej angielskiego gubernatora Egiptu, swego przyjaciela, ale człowieka tak ambitnego, że ciągle wsuwa drągi w koło z trudem nakręcanej maszyny Dardanelskiej. Ma zawiele pięciogroszówek do wsadzania...

— — — — — — — — — — — — — — —

Młodsi artylerzyści mieszanego dywizjonu mają rozrywkę. Admirał kazał ich zaokrętować na parę dni na torpedowczyki typu „Poignard". Defilują przed wybrzeżem azjatyckiem, do którego wszyscy Francuzi czują jakąś specjalną predylekcję i robią szkice wybrzeża Orchanjeh, Kum-Kale, Yeni-Szer.

Turcy patrzą się na to albo i nie, w każdym razie milcząc potwierdzają nadal całkowite „désinteressement".

Dumny ze swego wyczynu młodszy artylerzysta przywozi na krążownik pięknie ilustrowany zeszyt. Szturman stara się zbagatelizować te wypociny rysownicze i przekonać go, że wszystko to można znaleźć na mapie, ale dowódca zabiera jednak pracę i zamyka u siebie w biurku. A do biurka dowódcy byle co nie trafia! Cisza i spokój!... Młodszy artylerzysta uzupełnia rzadkie sałatki i sardynki „Poignarda" kawałem baraniny w śmietanie, solidnie nakłutej boczkiem plat du jour mistrza Chyziatullina...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Jest już połowa kwietnia, zbliża się wielkanoc... Selim rozpacza. „Gdzieby tu znaleźć taką drugą księżnę z łabędziami?!"... Lecz całkiem niespodziewanie przenika wiadomość: krążownik ma skoczyć do Aleksandrji, złapać po drodze, jeśli się da, jakiś grasujący torpedowczyk germano-osmalisów i wrócić, jako konwojent transportowców. Stare znajome zajęcie... Dżok czegoś bardzo spieszy i namawia dowódcę, ale ten aczkolwiek pozwolił rozpalić forsownie resztę kotłów, powątpiewająco kręci głową.

Powody decyzji wysłania krążownika nie są wcale budujące: niemiecki dowódca torpedowca „Demir-Hissar", który już raz, w nocy, z 10 na 11 marca, wyskoczył z Dardanel i zatopił pod Ismirem pierwobytny lotniskowiec „Annie Rickmers" (pożal się Boże, co to była za zdobycz), wywinął się teraz znów w nocy przegapiony przez „Minerwę", z Ismiru, w którym już od miesiąca był zablokowany i razem ze słońcem objawił się przed angielskiemi transportowcami, pełznącemi wyniośle z Aleksandrji do Limnosu.

Przewodnik s/s „Manitou", oczywiście przyjmuje go za swego i grzecznie zatrzymuje maszyny: może zmęczonym wojniakom brak „sherry" albo tytoniu — da się odstąpić za dobre funty i szylingi...

Po kilku chwilach — przerażenie obłędne... Reszta statków na szczęście wieje do najbliższych zakamarków wśród archipelagu. „Demir Hissar" wyrzuca do „Manitou" torpedę, pudłuje, leci za innym statkiem, widzi, że go niedopędzi pomiędzy wyspami, wraca do ofiary zaskoczenia, wyrzuca drugą torpedę i znów... pudłuje. (Nasz torpedominer z powodu fachowej i sympatycznej przynależności do tak celnej broni uraczył się absyntem na belę, ale żelazo-betonową).

„Demir" spostrzega pięć dymów na horyzoncie i kończy marnie, strandując na skały Chiosa... Grecy solennie obiecują internować załogę. Najbliższa do miejsca wypadku, bo spiesząca z tegoż samego Ismiru, H. M. S. „Minerwa", ogłasza urbi et orbi, że jest winowajczynią samobójczej decyzji dzielnego „Hissara".

Jednak na „Manitou" z powodu... popłoch i sport pływacki, straty wynoszą — 51. Jak mówią Anglicy, zostają one zaliczone do „casualties" przeddardanelskich. Może jest to zemsta „Manitou", wiel-

kiego Boga Indjan północnej Ameryki, na rudych anglosasach, najwięcej znienawidzonych „bladych twarzach".

Ale zawdzięczając „Manitou" i „Demirowi", mamy dziób nastawiony na południe ku portowi, jeszcze nieznanemu... Korzysta, jak zwykle ten trzeci.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Erazm zadowolony z przewidywanej podróży pod piramidy, nie bierze udziału w absyntowych rozważaniach fachowych o zaletach topienia torped przed użyciem, czy też podczas takowego, lecz opowiada starszemu mechanikowi i szturmanom małe „granum salis maris". Robi to wykwintnie i z wielką znajomością rzeczy. Nie odrazu zwykle rozumieją tę „sól morską", z powodów od doktora niezależnych, gdyż osobiście doskonale włada językiem rosyjskim. Natomiast potem, tem dłużej rechoczą... Teoduł będzie się śmiał dopiero za kwadrans, gdyż narazie podsłuchuje i tu i tam... W mózgu jego klisza jest zrobiona, lecz do wywołania zdjęcia jeszcze daleko...

„Koniec młodych" zapewnia popa, że ma prawdziwe wrodzone zdolności do rysunków; na „ręką duchowną" skreślonym obrazku, wyrzucony na Chios „Demir Hissar", wygląda jak zwalona trzęsieniem ziemi gazownia, a sama wyspa, jak liszka w drgawkach przedśmiertnych... Wszyscy twierdzą, że ten samodział, nadaje mu wszelkie prawa do tytułowania siebie w „towarzystwie" pań aleksandryjskich — artystą-malarzem floty. Zadowolony kapelan nadyma się i poucza: „Ot jeśli anioł zrobi co dobrego to jest żadna zasługa, bo już taki jest jego fach, a jeśli, ot, zwykły sługa Boży — całkiem inna rzecz, że tak powiem. A za grzeczne rozmowy stawiam Martelek z czarną! Ot!

— „I cygara hawańskie, przynajmniej „Henry Clay'?"
— „Niech będą i te śmierdziele..."
— „Niech żyje władca dusz!"

— — — — — — — — — — — — — — — —

Płynęliśmy ku słońcu południa. Zmierzch darzył modrą denegę różowemi smugami. Fale połyskiwały w przelewach, jak szyje rozkosznych gołębic... Lada chwila wypatrywano Rosettę, jedną z latarń delty Nilu. Przy niej zwrot wprawo i obok żuław Abukiru, wejście do nieznanego nam dotychczas portu Aleksandrji.

Dowódca przechadzał się na mostku w doskonałym humorze z powodu, że wyrobił sobie prawo składania wizyt, nie jako przedstawiciel szczuple reprezentowanego dużego mocarstwa, lecz jako zwykły dowódca okrętu aljantów. O ileż miał więcej wolnego czasu i... swobody ruchów. A aleksandryjki mają szczególny wdzięk, który zachowały od czasów Ptolomeuszy.

Szare ruiny fortu Napoleona odcinają się wyraźnie na tle białego zrąbu miasta, jeszcze narożowionego barwikami zachodu.

Wprowadzony przez pilota, któremu nie brakło ani jednej kropli krwi z gatunków nadśródziemnomorskich, krążownik zakotwiczył w pobliżu nadbrzeża. Aleksandrja leżąca przed nim, niby odpoczywająca na plaży kurtyzana, rozsypała kolję różowych pereł, które zaczynały przybierać ciemno-niebieskie odcienie nocy...

Opuszczano żaluzje: sirdar zarządził zaciemnianie miasta na wypadek, jeśli jaki inny „Admirał Spaun" albo zwinniejsza od niego „Saida" zechciałyby go odnaleźć zapomocą swych bateryj. Ale nie szukali. Nadwodne floty państw centralnych nie były ani ruchliwe, ani zachłanne... Powoli, wszystkie srogie zarządzenia ochronne z początku wojny rozluźniały się...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Już ciepła bryza wieczorna rozkręca krążownik na kotwicy.

Prawie razem wkraczają na pokład dwaj panowie: jeden o wyglądzie spitego stangreta na niepewnych nogach w przebraniu bon-viveura, drugi dystyngowany starszy jegomość o pięknym profilu, który z godnością posła Khediva wita okręt wyszukaną francuszczyzną.

Pierwszy jest przedstawicielem dyplomatycznym cara, drugi należy do plejady rodu Roidis'ów lub Brionis'ów, słynnych shipchandlerów eskadr rosyjskich oceanu Cichego. Jakiś krewniak Mustafy z Port-Saidu zapewnia naszego komisarza o niezmiernej wierności i jeszcze większym żalu saidskiego brzuchatego mołojca, że lojalność zawodowa nie pozwala mu kupczyć z krążownikiem na obcym terenie.

— „Brionisowie szybkoby mu tu połamali żebra przez najmitów!", konstatuje Selim.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Kasyno „Isztarot". Tony szmaragdu i martwego złota. Stoły ruletki wzdłuż ścian i pod środkowym żyrandolem. Na wschodzie nie tracą czasu. Kulka z kości słoniowej ożywa. Jest demonem co po ciałach ludzkich drga. Dźwięczy, śpiewa, przyciąga. Brydż tam niema powodzenia. Tłoczno. Szczególnie wokoło stołów. Żywy atlas ludów Ziemi.

Twarze-maski z Chin, gumowe uśmiechy Japonji, nieskazitelne smokingi London W., opalenizna Stanów Afrykańskich, giętkość Australji, zdrowa cera i ramiona Kanady, wytryski humoru Francji, fezy Bliskiego Wschodu, brylanty na sztywnych gorsach, zawoje i kędzierzawe brody Sikhów, prawdopodobnie Risaldar-majorów w naramiennikach z siatki ze stali niklowej na frenczach angielskich... Brytyjska jazda Cesarza Indyj... Dwa palce na sercu i na ustach: Ranjoor Singh wita Lal Singha... Czarne perły, udającego na obleśnej twarzy żałobę Ormianina, przelewającego się przez krawędzie sztywnego kołnierzyka...

Kobiet wiele, bardzo pięknych nawet. Greczynki ze Smyrny, Lewantynki z Beyrutu, prawnuczki kolonistek Rzymianek, pełne wdzięku, o zamglonych oczach, z których wołają tajemne występki stuleci. Podniszczone „poules de Luxe" Paryża i Budapesztu, żydówki z Odessy, jedyne rozumiejące słowiańską mowę...

Dźwięczące zasoby, pokaźne po postojach na Limnosie, stopniały pomiędzy jednym zmrokiem, a świtem...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Samosilnie ładujemy węgiel... dysyć plagi egipskiej, nabytej w Port-Saidzie.

Wieczór odkotwiczenia jest tak upalny, że czujemy wszyscy nadciągającą burzę...

„Turek" mieszkaniec tych krain, węszy powietrze i szuka przytulnego schronu w nadburciach pomiędzy kojami.

Pilot cmoka: „Hamsin od morza Czerwonego... da się wam we znaki..."

Szturman nie przejmuje się: „Pewniakiem w rufę... Jeszcze podpędzi!".

— „Podoficerowie ku włazom!!!"

— „Obie wachty do odkotwiczenia...!"

Pierwszy mocniejszy powiew wichru zmiata kłęby kurzu Aleksandrji do nas na pokład. Znak okrętowy głośno łopocze. Nisko snujące się mewy podnoszą niesamowity jazgot... „Wszystkie trzy maszyny naprzód!" Prężna para rozpoczyna zmagania z nawałnicą...

Oprócz nas są jeszcze: jeden krążownik i trzy torpedowce — mamy teraz ze sobą owczarki, więc muły z „handlowej" są potulne...

Obłudna fala od rufy ledwo nie zrywa pilota z drabinki sztormowej... Spada on do swej motorówki, która go szybko unosi ku lądowi.

Kurs Nord-West...

Nie wiemy, kto zacz na transportowcach... Kiwają nam, wymachując ręcznikami, może starzy znajomi z przeskoku Colombo-Suez ku Ziemi Obiecanej.. Na jednym z nich orkiestra gra skoczną „It's a long way to Tipperary"... Jedyny twór Irlandji, uznany przez Brytanję...

Na drugi dzień ze świtem wicher smaga nadal, nawet przybierając na siłach. Chyli nas potężnie na lewą burtę. Z transportowców już nikt niczem nie wymachuje... Kilka połamanych postaci czołga się na opustoszałych pokładach. Danina władcom morza jest w całej pełni. Takie karmienie ryb nie jest zajęciem przyjemnem... Wojniaki w kolorze ochronnym całkiem tracą rezon. „It's a very hard way to Dardan...!?!" Zakończenie wypada za burtę...

Od kolegi brytyjczyka otrzymujemy sygnałogram: „Dowódca patrolu sektoru Karpathos zawiadamia, że z dwóch handlowców neutralnych zmyło z pokładu ładunek. Napotkanie na kursie możliwe..."

Rzeczywiście, już zaraz po zmianie południowej wachty Anglik Sims zameldował: „Jetsam or jettison, Sir!"... Płynęły jakieś skrzynie, kosze, deski.

Stan morza nie pozwalał jednak na wyławianie tej własności niczyjej. Nie mogliśmy skorzystać z dobrodziejstw prawa morskiego. Torpedowce angielskie z niskiego pokładu rzutkami i bosakami, manewrując przeciwko fali, złowiły parę skrzyń... Sygnałogram brzmiał: „Czekolada", drugi „Daktyle"... Tylko pop zapytał: „A ot, skrzynka z wiską, pływałaby czy nie?...".

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Reda Mudrosu jest nabita, jak kala islandczyka sztokfiszami, po połabsku — trzeską... Ledwo znajdujemy miejsce do rzucenia kotwicy. Kapitanat portu daje sobie jednak radę. Wszystko działa sprawnie. Holowniki z krypami, watertanki, węglarki łażą po redzie, jak opasłe czarne żuki.

Sygnały brytyjskie, sygnały francuskie... Nasza trójnarodowa wachta na mostku lata bez przerwy z sygnałogramami. Dżok całkiem nie ma czasu do bujania o przygodach własnych, o czarach Merlina, ani do brzdąkania na banżo „My Irish jaunting car"... Pogardliwie wzruszał ramionami, gdy go pytano, czy Anglja pochwala pieśniarstwo Erinu.

Admirał Guépratte narzeka: „Ach, jak mi brakuje moich Suffrena, Gaulois, Charlemagne..." Okazuje się, że ten ostatni przećwiczył raz przejście na ster ręczny, ale niestety już nie mógł wrócić na parowy... Cała landara musiała pojechać na naprawę do Tulonu. Admirał podniósł swoją flagę na „Jauréguiberry".

Odprawy dowódców... Flagowy jest znów napastowany przez Teoduła: „No, i niby jak i niby co? Cargrad? Smyrna? Adramyti?"

— „Nie wiem! Skądżeż mogę wiedzieć?!"

— „Pocóż więc pana z sobą wożą?"

— „Poto żebym milczał!"...

— — — — — — — — — — — — — — — — —

24-go kwietnia zatoka powoli wyludnia się... Dywizjony wychodzą kolejno mniejwięcej co dwie godziny i znikają za zakrętem...

O godzinie 22-giej wyrusza w wachcie bojowej dywizjon Guepratte'a, szósty. (Jauréguiberry, Henry IV, Janina Darczanka, Latouche-Tréville, Askold, sześć torpedowców, dwanaście trawlerów). Na „Jauréguiberry" sztab generała d'Amade. Askold wyróżnia się junactwem.

Trochę później wyruszają, pod ochroną pozostawionych czterech torpedowców, transportowce: Savoie I, Carthage, stary Vinh-long (znajomy z Ceylon-Aden), Theodore Mante i Ceylan, które zaokrętowały 6-ty pułk piechoty kolonjalnej (mieszany, biało-czarny), baterję 75-tek, półkompanję saperów, pluton najaśniczy i pluton C. K. M., razem koło 3000 chłopa pod dowództwem pułkownika Rueff.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

25/IV o godzinie 4.15 jesteśmy jeszcze bez transportowców przed Kum Kale, tuż pod wybrzeżem Azjatyckiem. Przecież Dardanele są działem Europy od Azji. Wybieramy się więc walczyć na granicy dwóch części świata.

Zakotwiczamy we wskazanem miejscu. Starszy artylerzysta sprawdza szkice młodarta i rozpoznaje wyznaczone punkty ostrzału: Orhanjeh, Yenisheir. Wszystkie łodzie są spuszczone i idą na postój za rufę.

Godzina 4.30. Pobudka drugiej wachty... Pobudka dardanelska.

Na półwyspie Galipolijskim coś się budzi wielkiego.. Nie mamy wiele wolnego czasu, aby obserwować w lunety: widzimy jednakże, jak „River Clyde" wyrzuca się na piaszczystą łachę zatonu Morto i żołnierze jak mrówki, sypią się do przyholowania kryp, tworzących pomost. Raptem, w oparach pięknego poranka porusza się coś mocnego, pewnego siebie... Ożywają nagle okoliczne krze i zarośla. Ożywają bezliczbą bladych, ledwo widocznych w oparach smug.. Trajkot karabinów maszynowych tężeje nieprzerwanie... Prawie natychmiast łączy się huk działowy: ryk lwa i ujadanie szakali. Na angielskich pancernikach pod półwyspem, płomienie raz

po raz liżą paszcze dział... „Szum większy, gęściej morskie snują się straszydła...", jak w „Żegludze" Adama Mickiewicza.

Godzina 5.30. — „6-ty dywizjon rozpocznie, ogień według posiadanej instrukcji".

Od Suvli, przez Sedul Bahr do Yeni Sheir'u ogień wzmaga się nieustannie... Tężyzna jego jest już niewiarogodna. Dla wszystkich uczestników — pierwszyzną, uczuciem bez precedensów. Wyrzucana stal przecina powietrze... Wszystko jest rozruszane. Wkroczyliśmy w obręb innej, niezwykłej bezwładności... Wszelka cisza jest tylko martwotą.

Alarm bojowy...

Kanonierowie żegnają się i plują w dłonie...

— „Przeświętа Bogarodzico!." wykształusza jakiś wydobyty alarmem z zakamarków kancelaryjnych, bakowy inteligent o białych belkach:*) „Męki twórczości!"...

— „Skocz tam na dziób i przykucnij sobie wygodnie, to nie będziesz miał mąk twórczości!", pędzi go oburzony bosman.

Ryj hałasuje w mesie: „Zostawiłem przed wachtą więcej niż pół butelki Martela, a wy, baćko, zdążyliście już wszystko wychlać! Na posuchę gardła trzeba i wody spróbować! Jeszcze takiego przypadku u was nie zauważyłem"...

— „Ot, widzisz, Noe miał zawsze wodowstręt i Bóg go zato miłował — nie dał mu zginąć w tej marnej wodzie potopu.. A ty mi jedną szklanicę szlachetnego płynu wymawiasz! Dopóki ja czystej wody nie ruszę, nic się nam złego nie stanie!"...

— „Szamanie jakucki! Nie mam czasu na wasze kształcenie"... wyrywa Ryj bez Martela do swojej dolnej baterji. Tam dowiaduje się, że ma natychmiast meldować się u Teoduła...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Krążownik drga potężnie: siedem pocisków z piętnastek podnoszą tumany wapiennego kurzu w forcie Orhaniech, półtuzina 75-tek rwie piachy nabrzeża, niwecząc tureckie rowy strzeleckie.

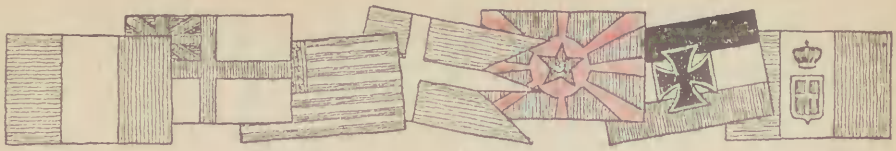
Przygadujemy, ale czy dogadamy się... Wciskamy się przecież w wąską obronną szczelinę w grubym, mocnym murze...

Jakiś pocisk z ukrytej poza falistością terenu baterji, pogwizdując, zmusza nasze kominy do żałosnego rezonansu...

Nieobyci, chylimy głowy...

(Ciąg dalszy nastąpi).

*) W mar. ros. „białe belki" były dla specjalności nielinjowych



KDR.-PPOR. DYPL. STANKIEWICZ ROMAN.

Kronika zagraniczna.

Francja.

Projekt przekopania kanału pomiędzy morzem Śródziemnem a Atlantykiem.

W sferach naukowych Francji rozważany jest projekt przekopania wielkiego kanału, któryby umożliwił dużym okrętom przejście z morza Śródziemnego na Atlantyk, z pominięciem Gibraltaru.

W chwili obecnej istnieje już takie połączenie w postaci południowej magistrali wodnej — Canal du Midi (Bézier—Toulouse—Agen—Bordeaux), jednakże z połączenia tego mogą korzystać tylko bardzo małe okręty, o pojemności do 160 ton.

Projekt nowego połączenia został opracowany przez inżyniera A. Menagé. Początek kanału ustalono w pobliżu miejscowości la Nouvelle na morzu Śródziemnem — koniec w Bordeaux z wyjściem na Atlantyk.

Trasę kanału ustalono w głównych zarysach w sposób następujący: początkowo biegnie on łożyskiem rzek Aude i Hers, przecina koryto rzeki Garonne w pobliżu Toulouse, następnie zlewa się z Garonne by wyjść na Atlantyk w porcie Pauillac (na lewym brzegu Gironde).

Ustalono następujące dane, dotyczące warunków konstrukcyjnych i wykorzystania kanału: długość 400 km, szerokość 100 m, głębokość 13.5 m, ilość szluz — 14; dopuszczalna szybkość dla okrętów przechodzących przez kanał 10 węzłów, czas trwania przejścia — 29 godz. (w tem 4 godz. na przejście przez szluzy).

Ogólne koszta przekopania kanału obliczono na 13,5 miljardów franków, koszta eksploatacji w stosunku rocznym — 200 miljonów franków.

Komentując powyższy projekt, półoficjalny organ marynarki francuskiej „Le Yacht", podnosi, że z punktu widzenia wojennego kanał nie może przedstawiać specjalnego udogodnienia ze względu na duże niebezpieczeństwo, na jakie będą narażone okręty przechodzące, ze strony lotnictwa nieprzyjacielskiego podczas szluzowania oraz ze względu na stratę czasu dla okrętów szybkobieżnych, w porównaniu z drogą przez cieśninę Gibraltarską.

Kutry torpedowe do obrony wybrzeży Francji.

Ostatnio we Francji zaznaczyła się silna tendencja do budowy małych kutrów torpedowych, przeznaczonych do operacyj na pełnem morzu.

Najnowszą serję kutrów tego rodzaju wybudowano na stoczni w Melun sur Seine, w pobliżu Paryża. Mają one następujące dane: pojemność 21 ton, długość 19 m, szerokość 4,2 m; uzbrojenie składa się z dwóch wyrzutni torpedowych, umieszczonych na rufie oraz jednego k. m.; siłę napędową dostarczają dwa motory spalinowe o łącznej mocy 200 HP.; projektowana szybkość 47 węzłów; załoga składa się z 5 ludzi. Projektowana szybkość została nieco przekroczona podczas prób, przyczem osiągnięto szybkość 50 węzłów na spokojnej wodzie. Liczą się z możliwością osiągnięcia w niektórych wypadkach szybkości do 52 węzłów.

Sfery kierownicze marynarki francuskiej, a zwłaszcza przedstawiciele „młodej szkoły", pokładają duże nadzieje na możliwościach operacyjnych, jakie może dać zastosowanie kutrów torpedowych do obrony wybrzeża. Liczą się z tem, że położenie geograficzne Francji niezmiernie sprzyja zastosowaniu tych kutrów do obrony strategicznej wybrzeża. Kilkaset takich kutrów, opierających się o podstawy operacyjne w La Manche, na wybrzeżu Algieru i w Bizercie, może bardzo skutecznie przyczynić się do obrony podejść do portów wojennych i ważnych farwatrów operacyjnych, zwłaszcza jeżeli działanie ich zostanie połączone z łodziami podwodnemi i lotnictwem.

Mało tego, przewidują możliwość zastosowania tych kutrów do działań na oceanie. W tym celu projektuje się wybudowanie specjalnego okrętu-bazy, o pojemności do 6 000 ton i szybkości 30 węzłów. Okręt taki mógłby zabierać ze sobą do 20 kutrów torpedowych, o pojemności od 20 do 30 ton. Koncepcja ta jest wzorowana na dawnym transportowcu „Foudre", wybudowanym w 1896 r., 6 000 ton pojemności, 19 węzłów szybkości, który służył dla transportowania 12 małych kutrów torpedowych, a który następnie projektowano przystosować do transportowania małych łodzi podwodnych, o pojemności po 68 ton.

Anglja.

Wspólne ćwiczenia floty z lotnictwem.

W końcu września w Firth of Forth odbyły się ćwiczenia w obronie bazy morskiej przed atakami nieprzyjacielskiego lotnictwa.

Strona czerwona, składająca się z okrętów linjowych „Renown", „Warspite" i „Malaya", lotniskowców „Courageous" i „Furious", krążowników „Leander", „York" i „Cairo" oraz dwudziestu kontrtorpedowców, otrzymała zadanie zaatakowania i zniszczenia pozorowanej bazy morskiej Elie w Firth of Forth.

Ze strony przeciwnej zostały uruchomione siły lotnicze wszystkich pobliskich ośrodków lotniczych, tak morskich jak i lądowych, które ze swej strony miały za zadanie obronę bazy morskiej przed napastnikami.

Celem ćwiczenia było z jednej strony dostarczenie praktyki lotnictwu, opierającemu się o bazy lądowe w operacjach rozpoznawczych na morzu, specjalnie w kierunku rozpoznawania jednostek pływających, ponadto w wykonaniu przez nie ćwiczeń bombardowania i torpedowania okrętów — z drugiej zaś strony — obrona przeciwlotnicza okrętów i dostarczenie praktyki lotnictwu okrętowemu, w wyszukiwaniu i niszczeniu objektów wojskowych i urządzeń portów lotniczych na lądzie.

Strona czerwona miała do swej dyspozycji siły lotnicze dwóch lotniskowców, składające się z pięciu eskadr, w ogólnej liczbie 51 samolotów, ponadto trzy aparaty lotnicze, należące do okrętu linjowego „Renown" oraz krążowników „Leander" i „York". Po stronie niebieskiej znajdowało się 85 samolotów, zgrupowanych w dziewięciu eskadrach, w tem dwie eskadry posiłkowe (auxiliary) z Glasgow i Edinborgh oraz jedna eskadra torpedowa, zapożyczona ze składu lotniskowca „Furious".

Celem ćwiczeń było sprawdzenie, czy w razie nieobecności floty, same siły lotnicze będą w stanie przeciwstawić się atakom nieprzyjacielskim na wybrzeżu. W szczególności chodziło o uzyskanie wniosków wyszkoleniowych i dotyczących wyposażenia sił Air Force, by jak najlepiej przystosować je do zadań bombardowania okrętów nieprzyjacielskich i obrony wybrzeża.

Pierwsze wiadomości o nieprzyjacielu zostały otrzymane, gdy znajdował się on w odległości 130 mil od wyspy May. Po otrzymaniu tej wiadomości dowódca strony niebieskiej wysłał na morze pięć wodnopłatowców oraz 12

aparatów niszczycielskich lądowych z zadaniem wyszukania eskadry nieprzyjacielskiej i zaatakowania jej przez lotnictwo niszczycielskie.

W niespełna dwie godziny nadszedł pierwszy meldunek radjotelegraficzny od wysłanych samolotów, które w rozwiniętym szyku wykonały poszukiwania za okrętami nieprzyjacielskiemi na przestrzeni zgórą 500 mil kw. Pierwszy meldunek podawał, że dwa nieprzyjacielskie lotniskowce zostały zauważone w odległości około 80 mil na wschód od wyspy May. Wkrótce potem nadeszły meldunki o położeniu okrętów linjowych, tak, że w ciągu niespełna trzech godzin strona niebieska miała już kompletne informacje o wszystkich okrętach nieprzyjacielskich. Należy zaznaczyc, że z chwilą zaobserwowania zbliżających się samolotów okręty linjowe i lotniskowce były maskowane przez zasłony dymowe.

Po dokładnem rozpoznaniu sił nieprzyjacielskich wykonano cały szereg ataków lotniczych bombowych i torpedowych.

Specjalnie silne wrażenie uczyniły ataki torpedowe. Wodnopłatowce torpedowe nadleciały na dużej wysokości, zniżając się szybko nad uszykowanym zespołem okrętów linjowych, prowadzonych przez „Renown". Atak torpedowy został przeprowadzony bardzo sprawnie i dał nadzwyczajne wyniki: „Warspite" został trafiony przez sześć torped, „Malaya" otrzymał jedną, „Renown" uniknął trafienia tylko dzięki nagłemu zwrotowi, który wykonał w ostatniej chwili dezorjentując trzy samoloty torpedowe, skierowane przeciw niemu.

Wysoko ponad samolotami torpedowemi nadleciały szybkie aparaty niszczycielskie, rozwijające szybkość do 118 mil na godz. Aparaty te obniżyły swój lot z chwilą zbliżenia się do zespołu okrętów nieprzyjacielskich, by następnie lecąc wzdłuż okrętów zrzucić swoje bomby z wysokości zaledwie 200 stóp. Zrzucanie bomb było pozorowane przez rakiety Very.

Ataki lotnictwa niszczycielskiego powtarzały się kilkakrotnie i zostały skierowane przeciwko wszystkim okrętom, nie wyłączając kontrtorpedowców.

W pewnych momentach największego napięcia walki w powietrzu wznosiło się jednocześnie do 50 samolotów.

Admirał Boyle, głównodowodzący Home Fleet wzniósł się w powietrze na aparacie wypuszczonym z katapulty „Renown" i obserwował z powietrza przebieg całej akcji.

Jak już zaznaczyliśmy na wstępie, ćwiczenia miały na celu jedynie względy wyszkolenia lotników lądowych w działaniach przeciwko okrętom, nie zajmując się zupełnie szukaniem rozwiązań dla zagadnienia walki lotnictwa z okrętami. Tem niemniej w prasie angielskiej rozwinęła się bardzo ożywiona polemika na temat czem by się skończyło w rzeczywistości podobne spotkanie. Korespondent czasopisma, reprezentującego Royal Air Force poszedł w swoich wywodach tak dalece, że uznał trzy okręty strony czerwonej za zupełnie zniszczone przez lotnictwo niebieskie.

Na to stronnicy marynarki odpowiedzieli argumentami, że obrona przeciwlotnicza okrętów działała nadzwyczaj sprawnie, jednak wobec braku środków markujących trafienia do samolotów nie można było zobrazować strat poniesionych przez lotnictwo niebieskie. W każdym razie w rzeczywistych warunkach obrona ta uniemożliwiłaby tak silne zmasowanie lotnictwa niebieskiego i tak śmiałe wykonanie ataków na okręty.

Należy raczej przyznać rację stronnikom marynarki, gdyż rzeczywiście z jednej strony lotnictwo uczyniło wszystko co było w jego mocy, by wykonać swoje zadanie, lecz z drugiej okręty nie mogły uczynić nic takiego, co mogłoby dać przedstawienie o sile ich obronnych środków przeciwlotniczych.

Szybkość łodzi podwodnych.

Po zakończeniu niezwykle długotrwałych prób, nowa angielska łódź podwodna „Thames" (1 805 ton pojemności w stanie nadwodnym i 2165 w stanie podwodnym; uzbrojenie złożone z 1 działka 37 mm oraz sześciu wyrzutni torpedowych; szybkość 22,5 węzłów) przybyła na morze Śródziemne, gdzie została wcielona w skład pierwszej flotylli łodzi podwodnych.

Wyniki, osiągnięte przez „Thames" podczas prób stawiają ją pod względem szybkości na pierwsze miejsce wśród łodzi podwodnych całego świata.

W ten sposób Anglja po raz drugi zatrzymuje za sobą rekord szybkości łodzi podwodnych — pierwszy rekord został ustalony przez łodzie pod-

wodne typu „K", poruszane przez silniki parowe, które rozwijały do 24 węzłów. Po zlikwidowaniu łodzi podwodnych tego typu, na czoło wysunęły się amerykańskie łodzie „Barracuda", „Bonita" i „Bass" o szybkości 21 węzłów.

Nawiązując do właściwości taktycznych łodzi podwodnych Naval and Military Record podnosi, że żadne względy nie przemawiają za tem, by łodzie podwodne musiały posiadać specjalnie dużą szybkość nadwodną. Jedynie w wypadku wspólnych działań z wielkiemi jednostkami nadwodnemi taka szybkość może okazać się potrzebną, jednakże operacje tego rodzaju są nadzwyczaj rzadkie i nie znajdują specjalnego uznania u dowództwa floty angielskiej.

Działania łodzi podwodnych opierają się na zachowaniu dyskrecji, a zatem wymagają ruchu pod wodą. W walce nadwodnej łódź podwodna nie może odgrywać dużego znaczenia, gdyż jest ona znacznie słabsza w tym wypadku od przeciętnego kontrtorpedowca pomimo tego, że może być uzbrojona w kilka dział średniego kalibru.

Tymczasem pod względem szybkości podwodnej łódź podwodna nie wykazuje znaczniejszego postępu, szybkość ta pozostaje w granicach nieco ponad 9 węzłów. Eksperci niemieccy z okresu wojny światowej wypowiadają się, że przeciętna szybkość manewrowa niemieckich łodzi podwodnych w stanie podwodnym utrzymywała się w granicach do 6 węzłów.

Statystyka ruchu okrętu linjowego w okresie kampanji.

W związku z zakończeniem kampanji czynnej przez okręt linjowy „Resolution" Naval and Military Record podaje zestawienia porównawcze odnośnie ilości mil, przebytych przez ten okręt w okresie kampanji czynnej.

„Resolution" rozpoczął kampanję w dniu 3 lutego 1931 roku, zakończył ją 7 września r. b., t. j. okres kampanji czynnej trwał przez dwa lata, siedem miesięcy i trzy dni. W tym okresie, według dziennika maszynowego, okręt przebył łącznie 24523 mil morskich. Jeżeli przyjąć, że połowę okresu całej kampanji czynnej, okręt przebywał w porcie, względnie na postoju to przeciętna ilość mil przebytych w ciągu jednej doby wyniesie $53^1/_2$ mile, względnie $26^1/_4$ mile, jeżeli liczyć, że okręt przez cały czas był w ruchu.

Dane powyższe nabierają właściwego zabarwienia skoro się je zestawi z odległościami, jakie dzielą poszczególne stacje operacyjne floty angielskiej.

Tak np. okręt, który otrzymał przydział do floty na morzu Śródziemnem, musi przebyć odległość 2000 mil od portu macierzystego do Malty i tyleż w drodze powrotnej. A zatem, gdyby w tym wypadku przyjąć za podstawę dane, osiągnięte za czas kampanji czynnej przez okręt linjowy „Resolution", to należałoby je obniżyć o 4009 mil. W wypadku okrętu, przydzielonego do stacji na Dalekim Wschodzie, poprawka taka wyniosłaby 19000 mil, to jest podwójną odległość pomiędzy portami angielskiemi a Hong-Kongiem.

Oczywiście, że dane osiągnięte przez okręt linjowy „Resolution" nie można przyjmować, jako imperatywne w każdym wypadku, gdyż cały szereg okrętów angielskich ma za sobą bardzo długie podróże, przebyte w stosunkowo krótkim czasie, np. podróż okrętu linjowego „Renown", na którym książę Walji podróżował do Japonji i Indyj. Okręt ten w cztery miesiące przebył takąż odległość co „Resolution" za cały okres dwuletniej kampanji. Biorąc jednakże dane, osiągnięte przez „Resolution", jako średnie dla przeciętnego okrętu linjowego, należy stwierdzić, że są one niższe, w porównaniu do lat poprzednich.

Italja.

Wizyta floty sowieckiej w Italji.

W odpowiedzi na wizytę dwóch łodzi podwodnych, które w maju r. b. zawinęły do Batumu (patrz „Przegląd Morski" str. 3760), na początku listopada przybyła do Neapolu eskadra sowiecka, złożona z krążownika „Krasnyj Kawkaz" oraz kontrtorpedowców „Pietrowskij" i „Chahumian", rewizytując flotę włoską.

Podczas pobytu eskadry sowieckiej, do Neapolu przybył minister marynarki, admirał Siriani, w towarzystwie ambasadora sowieckiego w Rzymie.

Prasa neapolitańska poświęciła długie opisy okrętom sowieckim, podkreślając przyjazne stosunki, jakie nawiązały się pomiędzy obu krajami.

Eskadra sowiecka spotkała się z bardzo przyjaznem przyjęciem ze strony włoskich władz cywilnych i wojskowych. W czasie licznych przyjęć wymieniono szereg toastów, podkreślających niezmienną przyjaźń, charakteryzującą stosunki pomiędzy Włochami a Związkiem Radzieckim.

Eskadra sowiecka zabawiła w Neapolu przez tydzień.

Na marginesie tych wizyt, należy zaznaczyć, że w polityce zagranicznej Związku Radzieckiego zaznaczył się ostatnio wyraźny zwrot w kierunku ekspansji na morze Śródziemne. Dostęp do morza przez porty nad Bałtykiem przedstawia duże niedogodności ze względu na zamarzanie zatoki Fińskiej, zresztą porty te są zbyt oddalone od ośrodków, skąd idzie eksport surowców sowieckich. Ośrodki te znajdują się przeważnie na południu (nafta, zboże).

Skoro się zważy, że począwszy od Katarzyny II stałym dążeniem jej następców było zdobycie wolnego dostępu na morze Śródziemne, to otrzymamy jeszcze jedno potwierdzenie, że w polityce, jak i w strategji są pewne niezmienne prawa, kierujące losem narodów.

Walka o błękitną wstęgę Atlantyku.

Jak wiadomo, błękitna wstęga Atlantyku została zdobyta ostatnio przez włoski parowiec „Rex". Parowiec ten przebył odległość pomiędzy Gibraltarem a latarnią Ambrose w pobliżu New Yorku (3181 mil), w rekordowym czasie 4 dni, 13 godzin i 58 minut. Średnia szybkość, podczas tej podróży, wynosiła 28,94 węzłów.

Rekord ten jest kwestjonowany przez Niemców, którzy utrzymują, że współzawodnictwo o wstęgę Atlantyku musi odbywać się na szlakach, przecinających północny Atlantyk, pomiędzy Anglją, względnie kontynentem a Nowym Yorkiem, ponieważ warunki podróży w południowej części są bardziej sprzyjające dla rozwinięcia większej szybkości. W szczególności w południowej części sprzyja przyspieszeniu podróży Gulf Stream — odwrotnie w północnej niebezpieczeństwo ze strony gór lodowych i zazwyczaj mglista pogoda, ma wręcz odmienny skutek.

Należy zaznaczyć, że „Bremen", który dotychczas miał za sobą rekord szybkości przebycia Atlantyku, osiągnął przeciętną szybkość 28,51 węzłów.

Hiszpanja.

Tunel pod cieśniną Gibraltarską.

Projekt przekopania tunelu pod cieśniną Gibraltarską przyjął ostatnio zupełnie realne formy.

Sprawa tego tunelu była już aktualną w roku 1925, kiedy rząd hiszpański uzyskał zgodę rządu angielskiego na zrealizowanie tego zamierzenia. Jednakże następnie rząd angielski widocznie odwołał swoją zgodę, gdyż rząd Primo de Riwery zaniechał rozpoczętych już prac przygotowawczych.

W czerwcu roku bież. rząd hiszpański wydelegował ministra spraw wewnętrznych do Ceuty w celu zaznajomienia się z temi pracami, które zostały poprzednio wykonane z polecenia rządu Primo de Riwery. Ponadto szkoła nurków marynarki wojennej przeprowadza badania gruntu w cieśninie, wydostając potrzebne próbki z dna, przy pomocy wybuchów.

Projekt tunelu został przepracowany w najdrobniejszych szczegółach. Autorem projektu jest oficer wojsk artyleryjskich Pedro-Evejnos, który zajmuje się tą sprawą bez przerwy od roku 1917.

Ogólna długość tunelu została ustalona na 28 km, wewnątrz ma być przełożona dwutorowa kolej oraz wybudowana droga dla samochodów. Koszta budowy wyniosą 350 miljonów pesetów. Rozpoczęcie budowy przewiduje się na początek 1934 r. Długość tunelu prawie dwukrotnie przewyższa szerokość cieśniny w danem miejscu, a to ze względu na duże nachylenie dna w kierunku morza Śródziemnego oraz znacznych głębin od strony oceanu Atlantyckiego.

Tunel ma być przekopany na głębokości 360 m od poziomu morza (głębokość morza w tem miejscu wynosi 300 m), przyczem przeprowadzone

doświadczenia wykazały, że na takiej głębokości tunel będzie niedosięgalny dla obecnie istniejących środków walki.

Dla Francji tunel ten może mieć ogromne znaczenie, gdyż na wypadek wojny będzie mogła sprowadzać tą drogą swoje wojska z kolonij afrykańskich.

Prasa angielska stara się pomniejszyć znaczenie wojenne przyszłego tunelu, dowodząc, że obydwa jego wyjścia będą się znajdowały pod obstrzałem artylerji Gibraltaru, co da możność Anglji kontrolowania ruchu przez tunel.

Szwecja.

Nowe jednostki.

W dniu 3 maja został spuszczony na wodę drugi zkolei okręt patrolowy — „Kaparen". Dane nowego okrętu są następujące: pojemność 250 ton, długość 51,9 m, szerokość 6 m, największe zanurzenie — 2,45 m; uzbrojenie — dwa działa 75 mm pln. oraz dwa 25 mm pln. k. m.; szybkość 24 węzłów; okręt posiada urządzenia do trałowania oraz do zrzucania bomb przeciw łodziom podwodnym.

Program przewiduje budowę czterech okrętów tego typu, z tej liczby pierwszy „Jägeren" został już wykończony i rozpoczął służbę czynną w składzie floty. Koszta budowy całej serji wyniosą około 5 miljonów koron.

Przeznaczeniem tych okrętów: szybkie oczyszczanie drogi floty od min zagrodowych i zwalczanie łodzi podwodnych.

Podróże okrętów szkolnych.

Żaglowy okręt szkolny „Af-Chapman" wyszedł w dniu 11 maja z Karlskrone według następującej marszruty: Lizbona, Valencia, Oran, wyspy Bolearskie, Gibraltar.

W drodze od Karlskrony do Helsingborgu na okręcie znajdowali się: minister obrony krajowej Szwecji oraz szef morskiego sztabu generalnego. Celem ich podróży na okręcie było zaznajomienie się z warunkami służby okrętowej.

Tegoroczna podróż krążownika szkolnego „Fylgia" została znacznie skrócona w porównaniu z ubiegłemi latami i odbyła się według marszruty: kanał Kiloński—Antwerpja—Bordeau—Dover—Karlskrona.

Estonja.

Sprzedaż dwóch kontrtorpedowców.

Rząd estoński sprzedał republice Peru dwa kontrtorpedowce „Lennuk" i „Wambola". Kontrtorpedowce te należały poprzednio do floty rosyjskiej (b. „Awtroił" i b. „Spartak") i zostały zdobyte przez Anglików w trakcie operacyj wojennych na Bałtyku w okresie wojny domowej w Rosji, następnie odstąpiono je Estonji.

Ze sprzedaży uzyskano kwotę 410 tysięcy dolarów — pieniądze te rząd estoński zamierza zużytkować na budowę łodzi podwodnych i kutrów torpedowych.

Wyzbycie się okrętów nastąpiło przypuszczalnie ze względów oszczędnościowych, gdyż w prasie niejednokrotnie ukazywały się wzmianki, że rząd estoński nie jest w stanie podołać znacznym kosztom, jakie pociąga za sobą zaopatrywanie tych okrętów w ropę naftową, którą Estonja musi sprowadzać z zagranicy.

Dane tych jednostek są następujące:

„Lennuk" — budowa 1915 roku, 1700 ton, 32 węzły, 5 dział 100 mm, 1—76 mm, 9 wyrzutni torpedowych, 80 min.

„Wambola" — budowa 1916 roku, 1560 ton, 32 węzły, 4 działa 100 mm 1—40 mm, 9 wyrzutni torpedowych, 60 min.

Finlandja.

Budowa nowych jednostek.

Ministerstwo obrony krajowej opracowało i wniosło już na zatwierdzenie do parlamentu projekt budowy dwóch kontrtorpedowców. W uzasadnieniu projekt powołuje się na konieczność posiadania jednostek tego rodzaju dla obrony handlu morskiego. Koszta budowy jednego kontrtorpedowca ustalono na 39,5 miljonów marek.

Uzupełnienie uzbrojenia pancerników obrony brzegowej.

Nowe pancerniki obrony brzegowej „Väinämöinen" i „Illmarinen" dłuższy czas nie miały dział średniego kalibru. Widocznie wahano się nad wyborem tego rodzaju uzbrojenia. Obecnie ustawiono na nich po 8 dział 105 mm (zamiast przewidywanych w projekcie dział 100 mm — patrz „Przegląd Morski" str. 3233) — działa te mogą być wykorzystane do obrony przeciwlotniczej okrętu.

Przebieg szkolenia floty.

Tegoroczną kampanję letnią flota finlandzka rozpoczęła w połowie maja. Pierwszy okres kampanji upłynął pod znakiem ćwiczeń w ramach poszczególnych zespołów.

Dopiero co sformowany oddział pancerników obrony brzegowej w składzie „Väinämöinen" i „Illmarinen" rozpoczął normalne szkolenie, przyczem na jesieni przewidywano wykonanie pierwszego strzelania artyleryjskiego z dział głównego kalibru.

Zespoły kanonierek i zagrodowców minowych (kanonierka „Furunmaa", zagrodowiec „Unsimaa", małe zagrodowce oraz trawlery) oddano dla szkolenia rezerwistów specjalności artyleryjskiej i torpedowej, powołanych na ćwiczenia.

Zespół łodzi podwodnych składał się w tym roku z czterech łodzi podwodnych, bazy — zagrodowca minowego „M I", jednego kutra torpedowego oraz kilku kutrów patrolowych. Zespół łodzi podwodnych odbywał ćwiczenia we własnym zakresie.

Szkolenie kadetów odbywało się na kanonierce „Karjala".

Rzesza Niemiecka.

Wyznaczenie Attaché Morskich.

Dodatkowo do wyznaczonych w dn. 1-go kwietnia trzech attaché morskich zostali wyznaczeni jeszcze trzej attaché i jeden w charakterze pomocnika attaché wojskowego.

Obecnie Niemcy posiadają swych morskich attaché w następujących stolicach:

W Londynie — komandor Wassner, w Paryżu — kdr. por. Weyer, w Rzymie — kdr. ppor. Loycke, w Waszyngtonie — komandor Witthoeft, w Sztokholmie i jednocześnie na Kopenhagę, Oslo i Helsinki — kdr. por. Steffan, w Tokio — kdr. por. Wenneker, w Moskwie jako pomocnik attaché wojskowego — kpt. mar. von Baumbach.

Zmiany na kierowniczych stanowiskach w marynarce.

W październiku nastąpiły dość duże zmiany na kierowniczych stanowiskach w marynarce.

Dowódca Floty wice-admirał Gladisch odszedł w stan spoczynku, a jego miejsce objął dotychczasowy Dowódca Bazy morza Północnego wice-admirał Förster.

Kontr-admirał Schultze, dotychczasowy Inspektor Wyszkolenia Marynarki objął Dowództwo Bazy morza Północnego.

Oficer — inżynier Sztabu Szefa Kierownictwa Marynarki i kierownik wydziału w Ministerstwie Reichswehry, kontr-admirał korpusu technicznego

Berndt odszedł w stan spoczynku, a jego miejsce objął nowomianowany kontr-admirał korpusu technicznego Peters.

Inspektorem Wyszkolenia Marynarki został wyznaczony kontr-admirał Saalwächter, dotychczasowy Kierownik biura marynarki w Ministerstwie Reichswehry.

Komandor Lindau, dotychczasowy Komendant Swinemünde, został wyznaczony kierownikiem placówki morskiej w Hamburgu.

Zmiany w organizacji floty.

W końcu września dokonano całego szeregu zmian w organizacji sił rozpoznawczych. Dowództwa pierwszej i drugiej flotylli kontrtorpedowców zostały skasowane, a na ich miejsce zostało utworzone jedno dowództwo pod nazwą „dowództwa torpedowców".

Nowy zespół składa się z 18 kontrtorpedowców, podzielonych na cztery półflotylle: w skład pierwszej wchodzi 6 kontrtorpedowców przedwojennej budowy, w skład trzech pozostałych po 4 kontrtorpedowce typu powojennego.

Cały zespół został przydzielony do portu macierzystego Swinemünde; w ten sposób wszystkie zespoły, wchodzące w skład sił rozpoznawczych, zostały skoncentrowane na morzu Bałtyckiem.

Do zespołu torpedowców został przydzielony awizo „Taku" jako okręt flagowy dla dowódcy zespołu („Taku" — jest to nowa nazwa b. trawlera „M 146", który został przystosowany do nowego przeznaczenia i przemianowany po przeróbce na „awizo").

Jednocześnie został zorganizowany zespół trawlerów w składzie pierwszej i nowo utworzonej drugiej półflotylli trawlerów oraz półflotylli kutrów trałowych. W skład każdej półflotylli trawlerów wchodzi po jednym kontrtorpedowcu przedwojennej budowy oraz po 5 trawlerów. Pierwsza półflotylla kutrów trałowych składa się z awizo „Zieten", sześciu kutrów trałowych typu „R" oraz jednego kutra strażniczego typu „UZ".

Dowódcom tych dwóch nowoutworzonych zespołów przysługuje proporczyk dowódcy flotylli.

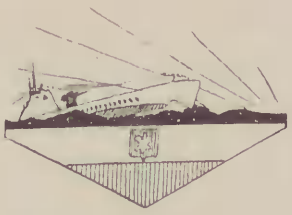
Flaga byłych oficerów niemieckiej marynarki wojennej — kapitanów statków handlowych.

Dekretem Prezydenta Rzeszy Niemieckiej z dnia 16 lipca 1933 roku, została zmieniona dotychczasowa „flaga handlowa z żelaznym krzyżem" na „Flagę byłych oficerów marynarki wojennej — kapitanów statków handlowych".

Prawo noszenia powyższej flagi mają tylko kapitanowie statków handlowych. Wykluczone są statki rybackie, pilotowe, ratunkowe i holowniki.

Prawo noszenia flagi wydaje Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej.

Flaga byłych oficerów składa się z trzech pasów jednakowej szerokości: u góry czarnego, w środku białego, u dołu czerwonego. Przy drzewcu, na czarnym pasie znajduje się podwójnie, biało obramowany żelazny krzyż.



Różne.

Fundusz Obrony Morskiej.

Na mocy uchwały Rady Ministrów z dn. 20. I. 1933 r. Lidze Morskiej i Kolonjalnej został powierzony zaszczytny obowiązek gromadzenia ze składek społeczeństwa środków na rozbudowę marynarki wojennej. W ten sposób Liga Morska przejęła obowiązki zlikwidowanego Komitetu Floty Narodowej.

Zbierane na ten cel pieniądze mają stworzyć specjalny fundusz, niezależny od pozostałych funduszów Ligi i wolny od wszelkich obciążeń administracyjnych, które Liga ma pokrywać ze swego zwykłego budżetu. Uchwała Rady Ministrów precyzuje, że Liga nie ma prawa również i dysponowania Funduszem, ma natomiast obowiązek jego zbierania. Dysponuje Funduszem Prezes Rady Ministrów na wniosek Ministra Spraw Wojskowych, po wysłuchaniu opinji Zarządu Funduszu. W ten sposób określa się wyraźnie charakter Funduszu, jako dobra publicznego.

Na czele zarządu Funduszu już został desygnowany Gen. Kazimierz Sosnkowski, jako przewodniczący oraz marszałek Jan Dębski, jako wiceprzewodniczący. Marynarka wojenna jest reprezentowana przez Komandora Czernickiego i Kdra-por. Korytowskiego.

Zdając sobie całkowicie sprawę z niezwykłej doniosłości powierzonego mu zadania, Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej jest zdecydowany zorganizować zbiórkę na szeroką skalę, tak aby ogarnęła ona całe społeczeństwo polskie w kraju i zagranicą.

Pragnąc zapewnić zapoczątkowanej akcji możliwie większe powodzenie, Zarząd Główny Ligi oparł plan zbiórki na następujących zasadach:

1. Zbiórka ma być w postaci stałych, dobrowolnych świadczeń całej ludności indywidualnych i zbiorowych,
2. Organizacja zbiórki ma objąć wszystkie absolutnie warstwy społeczeństwa polskiego w kraju i zagranicą,
3. Zbiórka powinna być dostępną dla każdego obywatela Polski, a więc świadczenia powinne być w zasadzie minimalne (od grosza miesięcznie),
4. Zbiórka ma być wolną od wydatków administracyjnych,
5. Forma zbiórki powinna być nieskomplikowana, umożliwiająca łatwą kontrolę i wykluczająca możliwość nadużyć,
6. Każdy ofiarodawca powinien być perjodycznie informowany o stanie zbiórki, jak również o użytku, jaki został zrobiony z jego pieniędzy.

Aby ułatwić społeczeństwu składanie ofiar na Fundusz Obrony Morskiej, zbiórka ma być zorganizowana w kilku zasadniczych kierunkach, a mianowicie:

1. Wśród gmin wiejskich i miejskich,
2. Wśród szkolnictwa,
3. Wśród przemysłu i handlu,
4. Wśród wojska i funkcjonarjuszy państwowych i samorządowych,
5. Wśród zawodów wolnych.

Aby umożliwić wykonanie zbiórki, Liga Morska i Kolonjalna była zmuszona do reorganizacji swych placówek, przez stworzenie specjalnych organów, któreby przyjęły na siebie akcję propagandy i technicznego przeprowadzenia akcji zbiórkowej.

Przedewszystkiem został utworzony przy Zarządzie Głównym Wydział Marynarki Wojennej, który jest organem opinjodawczym, wnioskodawczym i wykonawczym Zarządu Głównego w sprawach, dotyczących zbiórki. Wydział ten został podzielony na trzy sekcje — propagandy, zbiórki i spraw ogólnych. W skład wydziału wszedł szereg wybitnych działaczy społecznych.

Przy okręgach i oddziałach Ligi zostały zorganizowane Sekcje Marynarki Wojennej, zadaniem których jest techniczne wykonanie zbiórki na podstawie wytycznych Zarządu Głównego, zatwierdzonych przez Zarząd Funduszu Obrony Morskiej.

Oprócz tego w poszczególnych mniejszych miejscowościach (gminach oraz urzędach i instytucjach) powstaną w razie potrzeby komitety zbiórki. W ten sposób cały kraj zostanie pokryty pajęczyną organizacji Funduszu Obrony Morskiej.

Organizacja będzie wprowadzona stopniowo, kolejnemi etapami. Uruchomienie całej organizacji potrwa prawdopodobnie około dwóch lat. Jednakowoż pierwszych wpłat na Fundusz należy się spodziewać już w najbliższym czasie.

Jakie są możliwości zbiórki? Na to pytanie trudno jest dać ścisłą odpowiedź. Można to jednak uczynić z pewnem przybliżeniem.

Społeczeństwo polskie zubożałe na skutek ostatnich wojen i obciążone najrozmaitszemi świadczeniami, nie może dać dużo. Biorąc jednak pod uwagę, że hasło obrony morskiej jest bardzo popularne, społeczeństwo bezwzględnie chętnie będzie składać ofiary na ten cel, a więc powodzenie zbiórki zależy przedewszystkiem od dobrej organizacji i od energji i sprężystości tych osób, które tą zbiórką pokierują.

Na terytorjum 12500 gmin wiejskich mieszka około 25 000 000 osób. Stanowi to 5 000 000 rodzin. Jeżeli uda się wciągnąć do akcji zbiórkowej połowę tej ilości rodzin, t. j. 2 500 000, to przy standartowej składce miesięcznej 5 gr od rodziny, można uzyskać rocznie 1 500 000 zł.

Szkolnictwo jest obecnie tak obciążone najrozmaitszemi świadczeniami, że zbiórka w tym terenie również nie może liczyć na dziesiątki miljonów. Biorąc jednak pod uwagę, że mamy przeszło 5 000 000 młodzieży szkolnej, wśród której hasło marynarki wojennej jest jednem z najwięcej popularnych, trzeba się spodziewać, że szkoły dadzą conajmniej miljon płatników na rzecz Funduszu. Licząc przeciętnie po 5 gr od osoby miesięcznie, możemy z tego źródła otrzymać 600 000 zł rocznie.

Opodatkowanie samorządów, przy stawce $^1/_4\%$ może dać 1 500 000 zł rocznie.

Wojsko i funkcjonarjusze państwowi, płacąc przeciętnie po 10 gr od osoby, dadzą rocznie 600 000 zł.

Przemysł i Handel może dać rocznie około 3 000 000 zł, jeżeli liczyć, że każde przedsiębiorstwo da przeciętnie po 5 zł daniny miesięcznie.

Nareszcie zawody wolne — 100 000 zł rocznie.

Reasumując, prawdopodobny wpływ wyniesie:

Gminy	1 500 000
Szkoły	600 000
Samorządy . . .	1 500 000
Wojsko i t. d. . .	600 000
Przemysł i handel . .	3 000 000
Zawody wolne . .	100 000
Razem . .	7 300 000

Oczywista rzecz, że powyższe obliczenie nie jest ścisłe i możliwe są znaczne odchylenia, raczej w stronę zmniejszenia tej sumy, niż jej zwiększenia. Jeżeli chcemy pozostać w granicach realności, to można się spodziewać, że przy dobrej organizacji roczny wpływ wynosić będzie około 5 000 000 zł.

Jest to kwota niewielka jak na taki kraj, jak Polska, ale już wystarczająco poważna, aby warto było stwarzać tak potężną organizację zbiórki.

Jeżeli społeczeństwo da rocznie na Fundusz Obrony Morskiej 5 000 000 zł, to opodatkowanie wyniesie po 16 gr na głowę ludności.

Jeżeli nasz obecny budżet morski wynosi około 45 000 000 zł, to każdy obywatel polski płaci 1 zł 50 gr na cele obrony morskiej, a razem z 16 gr ze zbiórki, będzie płacił 1 zł 66 gr.

Gdy porównamy tę kwotę z kwotami, które płacą na obronę morską obywatele innych państw, to okaże się, że jesteśmy dalej niż na szarym końcu.

Anglik płaci	37 zł	
Francuz	22 „	
Japończyk	17 „	
Hiszpan	15 „	
Włoch	15 „	
Grek	14 „	
Szwed	12 „	
Duńczyk	12 „	
Niemiec	10 „	(oficjalnie)
Jugosłowianin	10 „	
Rumun	7 „	

Pozatem „długo, długo nic" i nareszcie Polak ze swojemi 1 zł 50 gr. Nie można się jednak łudzić, abyśmy mogli zbudować flotę ze składek społeczeństwa. W każdym razie kwota 5 000 000 zł będzie bardzo pożądanym dodatkiem do naszego budżetu morskiego, a jednocześnie potężną i rzeczową manifestacją narodu polskiego nazewnątrz, świadczącą o doniosłości naszych interesów morskich i ostrzeżeniem, że dla ich obrony naród jest gotów na wszystkie ofiary.

BIBLJOGRAFJA.

Juljan Rummel. Morskie zagadnienia Polski. Gdynia, 1934, Instytut Wyd. Państw. Szkoły Morskiej.

Jest to zbiór referatów, odczytów i przemówień, pióra wybitnego znawcy spraw morskich i zasłużonego działacza p. Juljana Rummla, b. Dyrektora Zarządzającego P. B. „Żegluga Polska".

W związku z rozwojem naszej Marynarki Handlowej oraz z rozwojem portu w Gdyni powstał w Polsce szereg dotąd jej nieznanych zagadnień. Otóż broszura ta jest „nieomal małą, ale treściwą encyklopedją, odzwierciadlającą przed oczami każdego obywatela całą gamę spraw i problematów związanych z Gdynią, z flotą handlową, z ustrojem nowoczesnego portu, z techniką handlu międzynarodowego i morskiego, z dynamiką polityczną, koncentrującą się na naszem wybrzeżu Bałtyku" (przedmowa inż. E. Kwiatkowskiego).

Książka ta poważnie przyczyni się do rozszerzenia należytego zrozumienia problematów morskich Polski i jest tem bardziej cenną, że autor nietylko związany jest z morzem sentymentem, lecz przedewszystkiem praktycznie przepracował twórczo wiele z powyższych zagadnień.

Kpt. dr. J. Giergielewicz. Zarys historji korpusów inżynierów w epoce Stanisława Augusta. Warszawa 1933. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy.

Ukazująca się omawiana praca wypełnia dotkliwą lukę, istniejącą w naszej historjografji wojskowej, w zakresie dziejów broni głównych. Autor opracował monografję wojsk technicznych, obejmującą dzieje inżynierji wojskowej w epoce stanisławowskiej od początku organizacji korpusów inżynierów aż do upadku powstania kościuszkowskiego i Rzeczypospolitej. Daje nam ona obraz rozwoju organizacji tych korpusów ich wewnętrznego życia, działalności zarówno w czasie pokoju, jak i podczas wojny. Przepracowana gruntownie, oparta na bogatym materjale źródłowym, praca ta pozostanie niewątpliwie jako trwały dorobek w nauce historyczno-wojskowej.

Książka ta, wyróżniająca się ujmującą szatą zewnętrzną i kilkoma ilustracjami i szkicami, stanowić będzie cenną lekturę dla każdego, kto interesuje się przeszłością tej broni.

3848

MINISTERSTWO ... Biblioteka ...

MUZEUM MORSKIE BIBLIOTEKA GDAŃSKU