Rok wydania VII. Zeszyt Nr. 75

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Kierownictwo Marynarki Wojennej

Warszawa Czerwiec 1935

TREŚĆ:

		Str.
1.	* * *	—
2.	Od Redakcji	—
3.	Kmdr. por. dypl. Eugenjusz Solski — Zagadnienie cieśnin i baz morskich (dokończenie)	417
4.	Por. mar. Poważe: Rosyjski wywiad sygnałowy na Bałtyku.	428
5.	Avanti: Terminologja a propaganda	446
6.	Young: Kto winien?	454
7.	Inż. Hubert: Przyłączenie Pomorza przez Bolesława Krzywoustego	462
8.	Z morskiej prasy zagranicznej:	469
9.	Wiadomości Techniczne:	477
10.	Różne: Dwa sposoby myślenia	480
11.	Kronika zagraniczna	485
12.	Bibljografja	489
13.	Komunikat Instytutu Bałtyckiego	491

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

Komitet Redakcyjny: Kmdr. por. Sokołowski (przewodniczący), kmdr. por. inż. Czesnowicki, kmdr ppor. Kodrębski, kpt. mar. Francki, kpt. mar. Konarski, kpt. mar. Salamon.

Redaktor: por. mar. Żukowski Olgierd. **Sekretarz Redakcji:** inż. Ginsbert Juljan. **Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Chałubińskiego 3, tel. 8.21.96, Kier. Mar. Woj.**

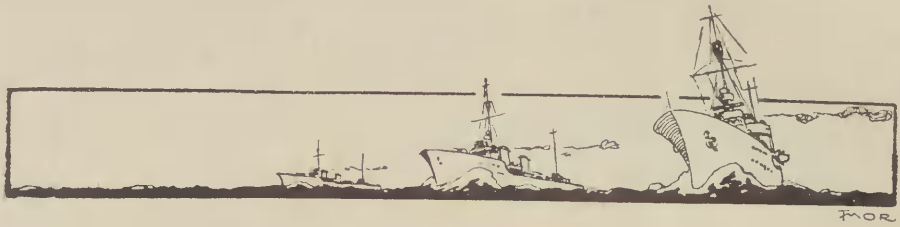
Warunki prenumeraty: w kraju z przesyłką pocztową — kwartalnie 6.00 zł, półrocznie 12.00 zł, rocznie 24.00 zł; zagranicą z przesyłką pocztową — kwartalnie 12.00 zł, półrocznie 23.00 zł. rocznie 46.00 zł. **Nr. konta P. K. O. 160.290.**

5360 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Wspólna 54. Tel. 8.84.12, 8.28.02.

Od Redakcji.

Obejmując z 75-ym numerem kierownictwo „Przeglądu Morskiego", Redakcja w nowym składzie uważa w pierwszym rzędzie za obowiązek podziękować Redakcji i Administracji ustępującej, za ułatwienie zadania, w związku z wzorowem przekazaniem wszystkich agend i materjałów. Ze swej strony Redakcja obejmująca oświadcza, że starać się będzie wszelkiemi sposobami o utrzymanie „Przeglądu Morskiego" na poziomie zgodnym z siedmioletnią tradycją i powagą reprezentowanej sprawy.

Do P. T. Autorów Redakcja zwraca się z prośbą o dalszą cenną współpracę, zaznaczając, że w układzie i kierunku pisma żadne zmiany nie zajdą.



KOMANDOR POR. DYPL. EUGENJUSZ SOLSKI.

Zagadnienie cieśnin i baz morskich.

(dokończenie).

Następnym i jednym z najważniejszych obszarów, zawierającym skrzyżowania morskich dróg komunikacyjnych jest Morze Śródziemne. Przez Morze Śródziemne biegnie droga z północnej i południowej Europy do Indyj. Przez to morze biegną w świat drogi komunikacyjne większości państw śródziemno-morskich. Morze Śródziemne łączy Francję i Włochy z ich posiadłościami w Afryce Północnej i wreszcie do Morza Śródziemnego prowadzą drogi morskie z Morza Czarnego. Stan prawny cieśnin i baz morskich na tem morzu jest uregulowany szeregiem aktów prawnych o charakterze międzynarodowym i różnem znaczeniu. Niektóre z uregulowanych w ten sposób zagadnień mają statuty mniej lub więcej definitywne, inne zaś kryją w sobie możliwości przyszłych zatargów i zmagań.

Morze Śródziemne jest połączone z Atlantykiem cieśniną Gibraltarską, północne brzegi której należą do Hiszpanji i Wielkiej Brytanji (Gibraltar od roku 1704), południowe do terytorjum międzynarodowego Tangeru i do hiszpańskiego Marokko.

Cieśnina Gibraltarska [6]) jest wolna dla żeglugi wszystkich krajów bez żadnych ograniczeń. W sprawie cieśnin zostało zawartych kilka układów o charakterze międzynarodowym. A więc: deklaracją 8-go kwietnia 1904 r. Wielka Brytanja i Francja, w celu utrzymania wolności żeglugi przez Cieśninę Gibraltarską, zobowią-

[5]) Paul Fauchille „Traité de droit international public" tome I, Paris 1935.

zały się niedopuszczać do budowy fortyfikacji na wybrzeżu marokańskiem w obszarze, przylegającym do cieśniny, Hiszpanja przyłączyła się do tego porozumienia. Porozumieniem z 16 maja 1907 r. Hiszpanja, Francja i Wielka Brytanja, zobowiązały się wzajemnie do utrzymania ustalonego stanu rzeczy na brzegach cieśniny i do podtrzymania neutralizacji ustalonej porozumieniem z roku 1904. Twierdza gibraltarska stoi więc na straży wolności żeglugi.

W zachodniej części Morza Śródziemnego krzyżują się drogi komunikacyjne trzech pierwszorzędnych potęg morskich: Anglji, Francji i Włoch. Z zachodu na wschód od Gibraltaru przez Maltę do Aleksandrji i Port-Saidu, biegnie szlak morski z Wielkiej Brytanji do Indyj. Drogowskazem tego szlaku są bazy i twierdze morskie Gibraltar i Malta, obroną — flota brytyjska — specjalnie eskadra Morza Śródziemnego, z miejscem postoju w porcie La Valetta na Malcie. Szlak ten przecina z północy na południe droga z Francji do Afryki Północnej, z Marsylji i Tulonu do Algeru, względnie do innych licznych portów afrykańskich. Początek i koniec tej drogi znaczą dwie twierdze: Tulon i Bizerta. Na straży jej stoi najsilniejsze ugrupowanie sił morskich francuskich — eskadra Morza Śródziemnego — oraz morskie siły lokalne obrony Bizerty. W okolicach Bizerty droga ta przecina linje komunikacyjne Italji, biegnące na Atlantyk. Bizerta zajmuje uprzywilejowaną pozycję na skrzydle tych ostatnich.

Skrzyżowanie tych trzech dróg stanowi polityczny problemat Morza Śródziemnego i źródło szeregu porozumień i nieporozumień międzynarodowych. Dla Francji zagadnienie śródziemnomorskie sprowadza się właściwie do problematu utrzymania łączności z posiadłościami afrykańskiemi. Stosunki anglo-francuskie na tem morzu zostały uregulowane układem z roku 1904, w którym Francja i Anglja wzajemnie uznały specjalne interesy Wielkiej Brytanji we wschodniej części Morza Śródziemnego i w Egipcie, a interesy Francji — w zachodnim basenie tego morza i w Marokko. Utrzymanie łączności z Syrją jest w istocie rzeczy dla Francji sprawą drugorzędną.

Układem z roku 1904 zostało zakończone 50-cio letnie współzawodnictwo Anglji i Francji o wpływy na rząd egipski, a głównie kanał Suezki. Wybudowany w roku 1869 przez Ferdynanda de Lesseps. Kanał Suezki należał pierwotnie do kompanji francuskiej i wice-króla Egiptu, który posiadał 177.000 akcyj na 400.000 posiadanych przez kompanję francuską.

50 lat współzawodnictwa francusko-angielskiego przeszło przez kilka faz [6]), z których pierwsza przed wybudowaniem kanału wyrażała się w akcji angielskiej przeciw budowie wogóle, następnie po wybudowaniu kanału — w wysiłkach ku jego opanowaniu, i ostatnia — polegająca na akcji objęcia władzy nietylko nad kanałem ale i nad całym Egiptem. Od roku 1854 do 1869 Anglja walczyła przeciwko budowie kanału. W roku 1875 wicekról Egiptu Izmaił, sprzedał Anglji udział w zarządzie towarzystwa kanału, co wprowa-

[6]) P. Fauchille „Traité de Droit International Public, tome III.

dziło Anglików do zarządu kanału. W roku 1904, Francja definitywnie wycofała się ze współzawodnictwa o kanał i wreszcie w roku 1914 — Anglja proklamowała swój protektorat nad Egiptem, co zostało potwierdzone w traktacie Sewrskim w roku 1920. Po klęsce greckiej i obaleniu traktatu w Sevrês, traktat Lozański postanowił proklamowanie przez Anglję niezależności Egiptu, jednak de facto Egipt do chwili obecnej pozostał w sferze zwierzchnictwa i wpływów Wielkiej Brytanji.

Żegluga przez Kanał Suezki była proklamowana jako wolna dla wszystkich narodów, jeszcze przed rozpoczęciem budowy. Pierwszy akt prawny charakteru międzynarodowego, ustalający statut kanału, został podpisany przez większość państw zainteresowanych w roku 1888. Powyższy traktat potwierdził wolność żeglugi przez Kanał Suezki w czasie pokoju i wojny. Wielka Brytanja niejednokrotnie zaznaczała swą niezłomną wolę utrzymania wolności żeglugi w kanale, którą zresztą sama ograniczyła w czasie Wojny Światowej, wskutek akcji wojennej turecko-niemieckiej. W roku 1877, podczas wojny rosyjsko-tureckiej, Anglja oświadczyła, że każdą próbę blokady kanału będzie uważała za zagrożenie drogi do Indyj, niedające się pogodzić z neutralnością Wielkiej Brytanji.

Obecnie Wielka Brytanja uważa utrzymanie kontroli nad Egiptem za kwestję egzystencji imperjum, co zostało podane w bardzo stanowczej formie do wiadomości świata w roku 1922. Premier brytyjski, w mowie swojej w parlamencie angielskim, dnia 28 lutego 1922 r. oświadczył, że rząd Jego Królewskiej Mości będzie uważał każdą próbę mięszania się obcego państwa do wewnętrznych spraw Egiptu za akt wrogi względem imperjum, a każdą agresję na terytorjum egipskiem za akcję, która będzie zwalczana wszelkiemi środkami posiadanemi przez rząd angielski [7]).

Stan posiadania Włoch po Wojnie Światowej częściowo wzmocnił bezpieczeństwo dróg komunikacyjnych tego kraju. Z całości importu Włoch, 4/5 przepływa drogą morską. Szlakiem Gibraltar — zachodnie porty włoskie przepływa 12 miljonów towarów z Wielkiej Brytanji, przeważnie węgiel i żelazo dla ciężkiego przemysłu Włoch. Następnie z Ameryki — zboże, skóry, cukier, wełna i mięsa, razem około 3 miljony ton rocznie, z tego 2 miljony ton z Ameryki Południowej. Reszta importu przepływa z portów Morza Czarnego — zboże i nafta, razem 1,4 miljona ton, oraz ze wschodu przez Kanał Suezki — 1,2 miljona ton — zboże, bawełna, ołów i t. d. A więc z Cieśniny Gibraltarskiej razem 17 miljonów ton rocznie, z Morza Czarnego — 1,4 miljona ton, z Kanału Suezkiego — 1,2 miljona ton. Stan bezpieczeństwa dróg morskich Włoch w kierunku zachodnim pozostał po wojnie światowej pod względem prawnym bez zmian, ale tu należy się liczyć z poważną rozbudową marynarki wojennej Włoch. Natomiast stopień bezpieczeństwa włoskich dróg morskich na Adrjatyku i we wschodniej części Morza Śródziemnego uległ znacznej poprawie wskutek zniknięcia z wybrzeży tego morza

[7]) A. Demangeon „L'Empire Britannique".

floty Austro-Węgier, oraz dzięki nowym zdobyczom terytorjalnym Włoch.

Przyłączenie do Włoch Istrji aż do Fiume i szeregu wysp u wybrzeży dalmatyńskich, połączone z wpływem włoskim w Albanji, stworzyło nowe warunki bezpieczeństwa handlu morskiego Włoch na Adrjatyku. Zaś uzyskanie grupy wysp Dodekanesu z Rodosem na czele, wysunęło posiadłości Włoch na drogę z Morza Czarnego na Śródziemne. Droga ta prowadzi przez cieśniny Bosforu i Darnanelów, znadujące się w posiadaniu Turcji i mające specjalny statut prawny.

Przez cieśniny Bosfor i Dardanele biegną drogi morskie z czarnomorskich portów południowych Rosji na Morze Śródziemne i dalej w świat.

Przed Wojną Światową [8]) około 80% eksportu rosyjskiego płynęło drogą morską, z tego 60% przez Morze Czarne, 35% — przez Bałtyk i 5% — przez inne morza. Eksport rosyjski przez porty Czarnego Morza zwiększał się ciągle kosztem Morza Bałtyckiego. W XVIII wieku, kiedy Noworosja i Kaukaz jeszcze nie były całkowicie podbite przez Rosję, życie ekonomiczne tej ostatniej ciążyło ku Bałtykowi. W wieku XIX Morze Czarne stopniowo wysunęło się na czołowe miejsce systemu ekonomicznego Rosji. W związku z rozwojem eksploatacji nafty kaukazkiej, już przed wojną światową handel morski zbożem i naftą z portów czarnomorskich zajął główne miejsce w tranzakcjach handlowo-morskich Imperjum. Zagadnienie wolnego dostępu do Morza Śródziemnego, kolebki cywilizacji i dobrobytu Europy, zaistniało dla Rosji z chwilą rzucenia tego kraju na drogę cywilizacji europejskiej, mocną ręką cara Piotra Wielkiego [9]). Car ten, jedyny z władców Rosji doskonale rozumiał znaczenie handlu morskiego dla potęgi ekonomicznej i politycznej swego kraju. W konsekwencji tego Piotr zdobył podstawy dla rozwoju handlu morskiego Rosji na Bałtyku. A jednocześnie popchnął swój kraj w kierunku ekspanzji na południe, na drogę Morza Śródziemnego, powołując do życia flotę rosyjską na Morzu Azowskiem. W ciągu następnych 100 lat — Rosja uporczywie posuwała się w kierunku nadanym jej przez Piotra Wielkiego. Z końcem XVIII wieku, Katarzyna II definitywnie utrwaliła podstawy panowania Rosji na Bałtyku i położyła podwaliny swego panowania na Morzu Czarnem.

W wieku XIX kierownicy polityki rosyjskiej otrzymali w spadku po swoich poprzednikach utrwalony stan posiadania na Bałtyku i dobrze zapoczątkowaną sprawę wyjścia na Morze Śródziemne. Zawierucha rewolucyjna i wojenna w Europie pochłonęła w tym czasie uwagę ówczesnych władców Rosji, co zahamowało wysiłki w kierunku zdobycia wolnej drogi na Morze Śródziemne i spowodowało upadek stanu floty wojennej. Dopiero za panowania Mikołaja I rozpoczęła się odbudowa floty rosyjskiej, lecz proces poli-

[8]) B. Żerwe „Znaczenie morskoj siły dla gosudarstwa", Leningrad 1925.

[9]) A. Bubnow „Ruskaja Morskaja Problema", Zarubielny „Morski Zbornik" 1929.

tyczny w kierunku opanowania cieśnin został zahamowany zbiorowym wysiłkiem wielkich mocarstw podczas wojny krymskiej, w roku 1854—1855. Na drodze Rosji do cieśnin stanęła Anglja. Ponowne wzmocnienie wpływów Rosji na Morzu Czarnem nastąpiło dopiero po obaleniu ograniczeń narzuconych jej po wojnie krymskiej, mianowicie w roku 1871, lecz w drugiej połowie XIX wieku zdecydowany kierunek polityki morskiej imperjum moskiewskiego ulega zagmatwaniu. Pod wpływem trudności natury międzynarodowej, rząd petersburski rzuca się kolejno w różnych kierunkach, ażeby wyprowadzić swój kraj na wolną przestrzeń oceanów. Więc z początku uwagę zwrócono na Bałtyk, następnie na Daleki Wschód. Po klęsce 1904 r. znów na Bałtyk, kiedy wynaleziono nową formułkę polityczną, że klucze od Bosforu leżą w Berlinie. W rezultacie Wojna Światowa zastaje Rosję kompletnie nieprzygotowaną do walki w basenie Czarnego Morza, chociaż za jeden z głównych celów wojny stawia sobie rząd petersburski zdobycie cieśnin, na co w roku 1915 zgadzają się państwa sprzymierzone. Rosja zostaje podczas wojny odcięta od Europy, co według zdania wielu mężów stanu, staje się główną przyczyną załamania się imperjum i wybuchu rewolucji bolszewickiej. Odcięte od wolnego dostępu do oceanów, udusiło się imperjum i upadło panowanie carów.

Od czasu panowania Piotra Wielkiego do upadku imperjum, zmiany ogólnej sytuacji w Europie i stanowisko kolejno zajmowane przez państwo carów na szachownicy międzynarodowej, znajdowały z biegiem czasu swoje odbicie i na sprawie cieśnin, stan prawny których, ulegał kolejno szeregowi przeobrażeń, poczynając od bezwarunkowego panowania sułtanów tureckich nad cieśninami i kończąc na stanie prawnym, ustalonym traktatem Lozańskim.

Przed rokiem 1774[10]), cieśniny znajdowały się w niezaprzeczalnem posiadaniu Turcji, która według własnej woli mogła regulować żeglugę przez nie dla okrętów wojennych i statków handlowych, należących do obcych krajów. Od chwili zawarcia traktatu w Kuczuk—Kajnardżi — rok 1774 — kiedy pierwszy raz imię Rosji zostaje włączone do sprawy cieśnin, do chwili zawarcia traktatu adrjanopolskiego w roku 1829, Turcja była zmuszoną całą serją traktatów z Rosją, Austrją, Wielką Brytanją, Prusami i Francją, do otwarcia cieśnin dla żeglugi statków handlowych, utrzymując jednakże zasadę zamknięcia żeglugi dla okrętów wojennych.

Traktat Adrjanopolski w roku 1829 potwierdził i proklamował jako zasadę ogólną — wolną żeglugę statków handlowych w cieśninach. Ale dla okrętów wojennych cieśniny pozostały zamknięte. Wyjątek uzyskała Rosja traktatem w Unkiar Skelessi w 1833 roku, ale ten przywilej znikł pod naciskiem wielkich mocarstw z tekstu konwencji Londyńskiej, zawartej w 1840 roku. Zamknięcie cieśnin dla okrętów wojennych zostało uroczyście proklamowane przez Francję, Wielką Brytanję, Prusy i Rosję w konwencji o cieśninach z roku 1841. Sułtan miał prawo jedynie do wydawania zezwoleń na postój w cieśninach dla małych okrętów wojennych, przydzielo-

[10]) P. Fauchille „Traité de Droit International" tome I.

nych do użytku ambasadorów. Wojna Krymska nie poczyniła zasadniczych zmian w statucie cieśnin.

Dopiero traktat Londyński z roku 1871 wprowadza nową klauzulę do statutu cieśnin, mianowicie prawo Turcji do otwarcia cieśnin w czasie pokoju dla okrętów wojennych zaprzyjaźnionego państwa, w razie gdyby Turcja uznała to za stosowne dla utrzymania w sile postanowień traktatu Paryskiego z roku 1856. Zmiana ta została spowodowaną wyłamaniem się Rosji z pod ograniczeń budowy floty wojennej na Morzu Czarnem.

Traktat w San Stefano z 3 marca 1878 roku i traktat Berliński z 13 lipca tegoż roku, potwierdziły wszystkie postanowienia traktatu Londyńskiego, za wyjątkiem de facto prawa Turcji do otwarcia cieśnin dla okrętów wojennych zaprzyjaźnionego państwa. Powyższa kwestja poróżniła Anglję i Rosję, które złożyły w tej sprawie wręcz odwrotne deklaracje.

Wreszcie traktatem Lozańskim z 13 lipca 1923 roku, została postanowiona wolność żeglugi (w czasie pokoju i wojny) przez cieśniny dla statków handlowych i okrętów wojennych wszystkich narodów, pod warunkiem, że liczba okrętów wojennych jednego państwa, wprowadzona na Morze Czarne, nie będzie większą od liczby okrętów floty, posiadanej przez najsilniejsze państwo czarnomorskie. Brzegi cieśnin zostały zdemilitaryzowane, fortyfikacje zniesione, a statut prawny przewiduje międzynarodową kontrolę wykonania konwencji przez specjalną komisję cieśnin, podlegającą Lidze Narodów.

W roku 1915 [11]) Rosja uzyskała od państw Ententy przyrzeczenie oddania w jej posiadanie Konstantynopola i cieśnin. Przygotowując się do odnośnych pertraktacyj w tej sprawie, rząd rosyjski rozpatrzył i ułożył według kolejności interesów swego kraju, możliwe kombinacje zmian statutu cieśnin.

Za pierwszą i najwięcej dogodną dla Rosji, gabinet petersburski uważał całkowite panowanie Rosji nad Konstantynopolem i cieśninami, wraz z mniej lub więcej obszernem terytorjum po obu brzegach cieśnin oraz wyspami: Lemnos, Samotraki, Imbros i Tenedos, położonemi w rejonie podejścia do cieśnin od strony Morza Śródziemnego.

Drugie rozwiązanie rząd rosyjski widział w ustaleniu efektywnej kontroli rosyjskiej nad cieśninami, koniecznym warunkiem czego byłoby odstąpienie Rosji baz morskich w strefie cieśnin lub w pobliżu cieśnin, na Morzu Czarnem oraz na Morzu Egejskiem. Powyższe rozwiązanie miało mieć miejsce w razie niezdecydowanego wyniku wojny światowej.

Do ostatniej grupy, jako grupy nie do przyjęcia, zaliczono wszelkie kombinacje neutralizacji i internacjonalizacji cieśnin. Wielkie mocarstwa, pod naciskiem ówczesnej chwili, zgodziły się na pierwsze i najwięcej pożądane przez Rosję rozwiązanie. Załamanie się Rosji doprowadziło do ostatniej i najmniej dla Rosji pożądanej kombinacji.

---

[11]) A. Bubnow „Ruskaja Morskaja Problema".

Zgodnie z konwencją o cieśninach, stanowiącą część traktatu Lozańskiego z 1923 r. nastąpiła demilitaryzacja i neutralizacja cieśnin. Żegluga, tak statków handlowych, jak i okrętów wojennych, jest przez cieśniny wolna dla wszystkich. Cieśniny pozostały pod panowaniem Turcji, ich statut otrzymał gwarancję międzynarodową, a więc ma charakter umowy kolektywnej. Różnica pomiędzy statutem cieśnin przed wojną, a obecnie, polega na tem, że poprzednio cieśniny pod względem wojskowym były zamknięte dla wszystkich, zaś klucze od cieśnin posiadała Turcja; obecnie cieśniny są otwarte dla wszystkich i Turcja praktycznie może je użyć tylko chyba przeciwko Rosji. Neutralizacja cieśnin pozwala na zjawienie się na Morzu Czarnem każdej floty wojennej, co zmusza Z. S. S. R. do obrony swych portów na tem morzu, odgrywającem główną rolę w handlu morskim Związku Sowieckiego. Drogi komunikacyjne Związku nie są tu zabezpieczone. Demilitaryzacja cieśnin w odniesieniu do Z. S. S. R. ma korzyści minimalne, gdyż konfiguracja polityczna tych ostatnich pozwala na ich zamknięcie w ciągu 48 godzin, bez posiadania uprzedniego specjalnych fortyfikacyj i tylko za pomocą ustawienia pól minowych oraz artylerji ruchomej na brzegach. W wyniku konferencji Lozańskiej, bezpieczeństwo wybrzeży czarnomorskich Z. S. S. R. stanęło pod znakiem zapytania, morskie drogi komunikacyjne Związku biegną przez cieśniny kontrolowane przez Turcję, a de facto przez państwo posiadające najsilniejszą marynarkę w tym rejonie. Określenie nowej sytuacji znalazło swój wyraz w oświadczeniu ówczesnego ministra spraw zagranicznych Związku Sowieckiego p. Cziczerina, który mówił, że „prawo dla rosyjskich okrętów wojennych wyjścia z Morza Czarnego na Morze Śródziemne jest niczem innem, jak prawem wyjścia z własnego domu w świat, natomiast prawo wolnego wstępu okrętów wojennych innych państw na Morze Czarne jest prawem wtargnięcia w nasz sowiecki dom. W związku z powyższem my, bolszewicy, uważamy za pewne, że umiędzynarodowienie cieśnin jest niczem innem, jak ustaleniem panowania silnej potęgi morskiej nad cieśninami i Morzem Czarnem". (Revue de Deux Mondes, 15. 12. 1921).

Ocena poglądów i stanowiska sowieckiego naturalnie może być subjektywną. Ogólnie rzecz biorąc można jednak stwierdzić, że ustalony stan rzeczy, przynajmniej w momencie jego uchwalenia, nie zadowolił przedstawicieli rządu sowieckiego. A więc bilans dla Z. S. S. R. na morzach Czarnem i Śródziemnem wypada całkowicie ujemnie, gdyż bezpieczeństwo dróg komunikacyjnych Związku, nie jest powiązane z bezpieczeństwem innych dróg, należących do państw, posiadających poważne interesa na Morzu Śródziemnem. W dodatku w razie zawikłań w cieśninach Bosforu i Dardanelów, jedyna droga okrężna z obszarów Związku, ciążących ku portom Czarnego Morza, na Morze Śródziemne — przez Dunaj do Belgradu i dalej kolejami Jugosłowiańskiemi do zatoki Kotarskiej, też wyślizgnęłaby się z pod kontroli Z.S.S.R. Przed Wojną Światową posiadanie Besarabji z portem rzecznym Reni na Dunaju, dawało Rosji możność obrony ujścia Dunaju i zorganizowania transportów mięszanych lądowo-rzecznych z Rosji do Belgradu i dalej do Morza

Adrjatyckiego z pominięciem cieśnin. Po wojnie światowej Z. S. S. R. stracił Besarabję i stanął przed faktem umiędzynarowienia Dunaju, na którym zdumieni Serbowie obecnie mogą oglądać angielską banderę wojenną pod murami Belgradu. Umowa włosko-rumuńska z roku 1927 sankcjonowała ze strony włoskiej przyłączenie Besarabji do Rumunji, co Związek Sowiecki może sobie tłomaczyć słusznie czy niesłusznie polityką bałkańską Włoch, w związku z którą posiadanie przez Włochy Dodekanesu nabiera specjalnego znaczenia dla Z. S. S. R.

Reasumując stan faktyczny na Morzu Śródziemnem, można stwierdzić, że z trzech wyjść na to morze — dwa — Cieśnina Gibraltarska i Kanał Suezki są pod bezpośrednią kontrolą Wielkiej Brytanji; zaś trzecie — na Morze Czarne, może się znaleźć pod kontrolą brytyjską w każdej chwili. Położenie baz morskich Wielkiej Brytanji — Gibraltaru, Malty, Port-Saidu i Cypru, oraz centralna pozycja jej silnej floty śródziemnomorskiej, pozwalają na skuteczną interwencję.

Bezpieczeństwo linij komunikacyjnych Francji i Włoch jest powiązane między sobą niemi współzależności, gdyż bazy na zachodniem wybrzeżu Włoch, leżą na skrzydle linij komunikacyjnych Francji, i odwrotnie, bazy afrykańskie Francji leżą na skrzydle głównej morskiej arterji komunikacyjnej Włoch. Przez zachodni basen Morza Śródziemnego przebiega główna arterja komunikacyjna Wielkiej Brytanji na linji Gibraltar — Port Said, co razem wzięte, wiąże stan bezpieczeństwa trzech wielkich mocarstw na tem morzu w jedną współzależną całość.

Czwarte państwo, którego morskie linje komunikacyjne są wysunięte na Morze Śródziemne — Z. S. S. R. — nie jest połączone z wielkiemi mocarstwami stosunkiem współzależności bezpieczeństwa tych linij komunikacyjnych.

Następnym obszarem geograficznym jest z kolei Ocean Indyjski, przez który z Zachodu na Wschód biegnie główny szlak komunikacyjny z Europy do Chin, Japonji i Australji. Szlak ten biegnie od Adenu w pobliżu wyspy brytyjskiej Sokora, dalej pomiędzy wyspami brytyjskiemi u wybrzeży Indyj, poprzez wyspy brytyjskie Nikobary i przez cieśninę Malakka z Singapoore na morza południowo-chińskie, a więc bezpieczeństwo dróg komunikacyjnych spoczywa tu całkowicie w rękach Wielkiej Brytanji. Przez Ocean Indyjski biegną szlaki morskie, łączące Francję z Indo-Chinami, Holandję z jej posiadłościami na Archipelagu Malajskim, oraz Japonję, w jej ekspansji ekonomicznej z Indjami i dalej na Zachód z Europą.

Na wodach Dalekiego Wschodu Japonja panuje nad swemi drogami komunikacyjnemi z Mandżurją i Chinami, a zależy od Wielkiej Brytanji co do handlu morskiego z Zachodem. Stan posiadania Z. S. S. R. w tej części świata nie jest korzystny dla Związku, z punktu widzenia cieśnin i baz morskich. Wszystkie wyjścia z jedynej bazy Z. S. S. R. — Władywostoku — na ocean, są w rękach Japonji, mianowicie cieśniny Koreańska, Tsugaru, La Perouse'a. Droga przez morze Ochockie jest zamkniętą przez łańcuch wysp Kurylskich, należących do Japonji. Przyjmując pod uwagę przyłą-

czającą przewagę sił morskich Japonji, bezpieczeństwo morskich linij komunikacyjnych Z. S. S. R. na tym obszarze jest zależne od woli marynarki japońskiej.

Rozpatrując stan prawny i faktyczny na morzach Europy i Azji, można powiedzieć, że do wspólnych cech na poszczególnych morzach należy zaliczyć istnienie prawie wszędzie współzależności bezpieczeństwa linij komunikacyjnych. Współzależność ta jest mniejszą lub większą w zależności od sił morskich partnerów i sytuacji geograficznej ich baz, oraz statutu prawnego odnośnych cieśnin i kanałów morskich. Wyjątek pod tym względem stanowią Wielka Brytanja i Z. S. S. R.

Sytuacja Wielkiej Brytanji na poszczególnych morzach, nie patrząc na współzależność ich linij komunikacyjnych, jest dobra, dzięki korzystnemu położeniu baz brytyjskich i przewadze marynarki angielskiej. Odwrotnie, sytuacja Z. S. S. R. jest wszędzie negatywna, tak pod względem geograficznym, to jest położenia baz morskich i kierunku linij komunikacyjnych, jak i pod względem układów politycznych na poszczególnych morzach oraz stosunku sił morskich Z. S. S. R. do sił morskich innych państw na tych morzach. We wszystkich częściach świata Z. S. S. R. nie ma obecnie bezpośredniego wolnego dostępu do oceanu, a więc i do handlu morskiego w skali światowej, co prawdopodobnie ciąży na polityce zagranicznej tego kraju. Jeżeli rozpatrywać tę sytuację Z. S. S. R., to można zauważyć, że naturalny kierunek dążeń Związku do wyjścia na szeroki świat, leży na linji: porty południowej Rosji i Kaukazu — Konstantynopol — Morze Śródziemne. Stan ten niewątpliwie powiększa znaczenie umowy Lozańskiej i statutu cieśnin, utrzymanie którego w obecnej postaci wymagać będzie w przyszłości nowych wysiłków zainteresowanych mocarstw. Pod tym względem sytuacja na Morzu Śródziemnem zawiera w sobie możliwość konfliktu, co zresztą byłoby dalszym ciągiem burzliwej historji tego morza, a w szczególności zmiennych losów cieśnin Bosforu i Dardanelów.

Przechodząc do oceanów mamy przed sobą dwie zasadnicze drogi morskie z Oceanu Atlantyckiego do Oceanu Indyjskiego. Główna współczesna droga biegnie przez Morze Śródziemne, sytuacja na którem już została omówiona, okrężna droga biegnie od Gibraltaru przez szereg posiadłości angielskich naokoło Przylądka Dobrej Nadziei i dalej poprzez posiadłości brytyjskie. Droga ta jest wolna, bazy na tej drodze, zresztą mało uczęszczanej, są w ręku brytyjskiem. Na drodze z Europy do Ameryki leżą przeważnie posiadłości angielskie, a więc albo na północy Anglji Orkady i dalej w Ameryce Nowa Fundlandja z Kanadą, albo na południe Bermudy, na drodze do Ameryki Południowej i Panamy — Antylle Brytyjskie. Na drogach tych bezpieczeństwo spoczywa w rękach marynarek brytyjskiej i amerykańskiej.

Drogi z Oceanu Atlantyckiego na Ocean Spokojny prowadzą przez Kanał Panamski, przez cieśninę Magellana i naokoło Przylądka Horn. Główna, najkrótsza i najtańsza droga biegnie naturalnie przez Kanał Panamski. Kanał Panamski przecina terytorjum republiki Panama, byłej prowincji republiki Kolumbji, od której Panama

odłączyła się po zerwaniu rokowań pomiędzy Stanami Zjednoczonemi a Kolumbją w roku 1903. Rokowania dotyczyły budowy kanału. Kanał Panamski otwarty jest dla żeglugi statków handlowych i okrętów wojennych wszystkich krajów, za wyjątkiem kraju, będącego w stanie wojny ze Stanami Zjednoczonemi. Różnica zdań i długie negocjacje pomiędzy Ameryką a Anglją w sprawie przyszłego stanu prawnego, nieistniejącego jeszcze w tym czasie kanału, trwały 50 zgórą lat [12]). Pierwszy traktat anglo-amerykański Clayton-Bulver został podpisany w Waszyngtonie w 1850 roku. Traktat ten ustalił „poglądy i intencje układających się stron w sprawie kanału, który może być zbudowany dla połączenia dwóch oceanów". Traktat w § 1 postanawiał, że ani jedna, ani druga strona nie będą dążyć do fortyfikacji kanału, ani do zagarnięcia odnośnego terytorjum. Po długich pertraktacjach dyplomatycznych, ostatnio porozumienie anglo-amerykańskie z roku 1901 anulowało traktat z roku 1850 i Ameryka otrzymała prawo obrony kanału.

W ciągu 50 lat walki o kanał Anglja dwukrotnie nie zgadzała się na zniesienie zastrzeżeń co do fortyfikacji kanału, lecz ograniczenie to upadło w roku 1901. W chwili obecnej Stany Zjednoczone są wyłącznym posiadaczem kanału, który został ufortyfikowany przez rząd amerykański. Lecz na drodze do kanału leżą: brytyjska Jamaica, wyspy Bahama i posiadłości brytyjskie na Małych Antyllach; a na drodze z Europy do kanału — angielska stacja morska na Bermudach z eskadrą brytyjską, pilnującą tej części oceanu. Biorąc pod uwagę obecne stosunki polityczne anglo-amerykańskie, i wzajemny stosunek ich sił morskich, można stwierdzić, że kanał znajduje się w bezspornem posiadaniu Stanów Zjednoczonych.

Droga przez cieśninę Magellana jest wolną dla żeglugi wszystkich narodów, brzegi cieśniny należące do Argentyny i Chili, — nie są ufortyfikowane. Na drodze do cieśniny Magellana leżą wyspy Falklandzkie — stacja morska marynarki brytyjskiej.

Ogromna przestrzeń wodna Oceanu Spokojnego nadaje specjalne znaczenie bazom morskim na tym oceanie.

Wielka Brytanja, której drogi komunikacyjne biegną z Australji do Kanady, posiada na tych drogach całe pasmo wysp, zaczynając od Fidżi, poprzez Samoa, wyspy Coocka, Manahiki, i kończąc na wyspach centralnych — Bożego Narodzenia. Na wodach chińskich Anglja posiada Hong-Kong i Singapore, a więc sieć baz angielskich daje należyte oparcie marynarce handlowej i wojennej Wielkiej Brytanji w tej części świata.

Natomiast przestrzeń wodna Oceanu Spokojnego jest przeciwko Stanom Zjednoczonym [13]). Na drodze do teatru chińskiego Stany Zjednoczone posiadają tylko wyspy Hawajskie i Guam. Wyspy Hawajskie są bardzo daleko od Panamy, na środku oceanu. Od wysp Hawajskich do Guam odległość wynosi 3.300 mil — wyspa ta nie posiada urządzonej bazy. Na Filipinach egzystuje tylko stary port wojenny, wybudowany przez Hiszpanów w Cavite. Jedyne

[12]) P. Fauchille „Traité de Droit International" tome I.
[13]) Amiral Castex „Théories Stratégiques" tome III.

miejsce gdzie są doki, leży o 40 mil na północ od Manili w Olongapo — miejscowość ta nie jest ufortyfikowaną. Traktatem Waszyngtońskim Ameryka zobowiązała się nie fortyfikować ani Filipin ani Guamu. Sytuacja Stanów Zjednoczonych na wodach chińskich jest więc bardzo ciężka. W razie wojny między Ameryką a Japonją, rząd amerykański musi liczyć się z utratą Filipin, a więc poważniejsze operacje floty Stanów Zjednoczonych na wodach Dalekiego Wschodu mogą mieć miejsce tylko w razie uzyskania na wybrzeżu chińskiem odpowiedniej bazy operacyjnej dla okrętów amerykańskich.

Sytuacja Japonji jest inna. Od Japonji do Manilli jest tylko 1500 mil. W odległości 600 mil posiada Japonja na Pescadorach bazę morską, urządzoną jeszcze przed podpisaniem traktatu Waszyngtońskiego, z zapasami aprowizacji, paliwa i z warsztatami dla naprawy okrętów. Baza ta jest ufortyfikowana. Japończycy posiadają nadto pozycje wysunięte na wyspach Liu-Kiu i Bonin, a także Yap i wyspy Peler pomiędzy Guamem a Filipinami.

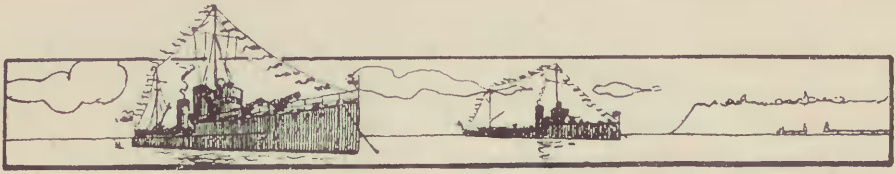
A więc w razie konfliktu na Pacyfiku, operacje Japonji na wodach chińskich będą ułatwione przez posiadanie odpowiednich baz morskich, co podnosi wartość jej sił na tym teatrze operacyjnym. Proporcja 5 : 5 : 3 ustalona traktatem Waszyngtońskim nie oznacza na wschodnim Pacyfiku nic innego, jak równość sił japońskich i amerykańskich.

Artykuł XI traktatu Waszyngtońskiego z roku 1922 ustala statut prawny baz morskich trzech zainteresowanych państw: Anglji, Japonji i Stanów Zjednoczonych na Pacyfiku, postanawiając nie wzmacniać fortyfikacyj istniejących i nie budować nowych w rejonach, które w odniesieniu do Stanów Zjednoczonych dotyczą całego Pacyfiku (za wyjątkiem wysp Hawajskich), terytorjum właściwej Ameryki i Alaski. W odniesieniu do Anglji — Hong-Kongu, zaś Japonji — wysp Kurylskich, Bonin i t. d. W ten sposób Japonja otrzymała wolną rękę do fortyfikowania wysp właściwego Archipelagu Japońskiego, Korei i brzegów azjatyckich. Traktat Waszyngtoński, podpisany w czasie pokoju w przewidywaniu możliwości konfliktów na Dalekim Wschodzie, podkreślił ważność baz morskich przy obronie linij komunikacyjnych żeglugi światowej.

Rzut okiem na sytuację panującą na wodach Dalekiego Wschodu zamyka koło przeglądu stanu faktycznego, panującego na poszczególnych basenach wodnych świata. Obecnie z nakreślonego naprędce szkicu, wyłaniają się miejsca i źródła ewentualnych przyszłych konfliktów o posiadanie baz morskich i kontrolę morskich dróg komunikacyjnych.

Jedno z tych miejsc leży w zachodnim basenie Morza Śródziemnego i ma swe źródło niewątpliwie w braku dostępu Z. S. S. R. do dróg morskich na wolną przestrzeń oceanu. Drugie na wodach Dalekiego Wschodu, powiązane z ekspansją polityczną i ekonomiczną Japonji.

Obydwa ośrodki konfliktów powiązane są między sobą z jednej strony wspólną dla nich reakcją zainteresowanej w obydwu wypadkach Wielkiej Brytanji, z drugiej zaś stojącym na progu obydwu zagadnień Z. S. S. R.



PORUCZNIK MARYNARKI WACŁAW POWAŻE.

Rosyjski wywiad sygnałowy na Bałtyku.

(Okres 1914—1916).

1. **Stan służb poszukiwania wiadomości przed wojną.** „Plan operacyj Morskich Sił Morza Bałtyckiego na wypadek wojny europejskiej na rok 1914" — stawiał flocie rosyjskiej bardzo skromne zadanie: „Przeszkodzić nieprzyjacielowi w przeniknięciu do wschodniej części Zatoki Fińskiej (za południk wyspy Nargön). Ubezpieczyć przez to chociażby czasowo — mobilizację wojsk lądowych Okręgu Petersburskiego, których najbliższem zadaniem będzie bronić stolicy".

Takie zgóry ograniczone zadanie floty, mówi o całkowitem wyrzeczeniu się zamiaru walki w zachodnim odcinku Zatoki Fińskiej, nie mówiąc już o innych częściach Bałtyku.

Plan wyjaśnia, że ograniczenie to — zostało spowodowane „zupełną niemożliwością określenia sił, które może wydzielić flota niemiecka do operacyj na terenie bałtyckim". Plan przewidywał, że „liczyć należy na siły przygniatające w stosunku do naszej floty bałtyckiej, skutkiem czego jakiekolwiek operacje na pełnem morzu w roku bieżącym są niepodobieństwem".

Z przytoczonych tekstów widać, że twórcy planu zrzekli się:

1. określenia sił, które mogli wydzielić Niemcy dla walki z flotą rosyjską,
2. ściślejszej oceny przedwojennej sytuacji politycznej. Jasnem bowiem było wówczas, że flota rosyjska nie będzie zmuszona walczyć sam na sam z flotą niemiecką.

Plan układano bez jakichkolwiek wiadomości o przeciwniku i nawet bez specjalnych w tym kierunku dążeń. A nie było to wcale takie trudne: wystarczało w czasie pokoju zorganizować obserwację działań floty niemieckiej. Dałoby to cenne i dostatecznie dokładne materjały.

Mapka orjentacyjna.
Wyborg
Kronstat
Petersburg
Hochland
Porkalandd
Rönskär
Nargön
Rewel
Hangö
Jungfrusund
Prösto
Asgö
Lypertö
Åland
Marienhamn
Degerö
Utö
Jurmö
Bogskärr
Stokholm
Tachkona
Dagerort
Hapsal
Spithamn
Werder
Pernawa
Taggelachta
Papensholm
Arensburg
Cerel
Irben
Runö
Windawa
Ryga
Lipawa

Dalszy bieg wypadków wykazał, że zachowanie się przeciwnika jest zupełnie inne niż oczekiwano. Założenia twórców planu co do aktywnych działań floty niemieckiej od pierwszych dni wojny — nie okazały się słuszne. Nieprzyjaciel w ciągu dwuch pierwszych tygodni wojny — wogóle nie pokazał się na Bałtyku.

W tymże „planie operacyj", w pierwszych dniach wojny przewidziano zorganizowanie dozoru na linji Dagerort — Utö (około 100 Mm od centralnej pozycji minowej Nargön — Porkalaudd) — z zadaniem: „ujawnić okręty nieprzyjaciela, zbliżające się do wejścia Zatoki Fińskiej, oraz określić główne siły przeciwnika i ich zamiary, jak tylko ten skieruje się w stronę Zatoki".

Taki nadzwyczaj ważny a całkiem skromny środek zapobiegawczy — wywołał następujący wniosek ze strony dowódcy floty bałtyckiej (adm. Essen): „Skutkiem małej liczebności i słabości naszych sił, które mogą być wykorzystane do służby rozpoznania, a także znacznej długości linji dozoru i niemożliwości cofnięcia jej ku Wschodowi — mam obawy co do możliwości spostrzeżenia przez dozór głównych sił przeciwnika. Szczególnie jeśli ten przedsięweźmie ruch do zatoki po zapadnięciu ciemności. Zresztą — spostrzeżenie w dzień — jest również mało prawdopodobne. W następstwie cała nadzieja na ujawnienie przeciwnika opiera się na służbie obserwacyjno-meldunkowo-łącznościowej. Dzięki sprzyjającym warunkom geograficznym, przy normalnym stanie widoczności — post. obs. mają możność zaobserwować jednostki nieprzyjaciela już w ujściu Zatoki".

Jest to wszystko co odnośnie do rozpoznania i wywiadu przedsięwzięto w okresie przygotowywania się do wojny.

Tłomaczy się to głównie niedocenianiem tego działu służby, kiepską jej organizacją i płynącym stąd brakiem zaufania do jej usług i możliwości.

Szczególnie szkodliwem było podówczas panujące zapatrywanie: „Tylko to dowództwo ceni wywiad, które ma nastawienie aktywne, które szuka momentu kiedy można przeciwnikowi zadać cios". I że: „Nie tyle ważnem jest wyjaśnienie położenia — ile jego ocena. Utalentowany, energiczny dowódca potrzebuje niewielu wiadomości, które zawsze jednak oceni należycie".

Na kilka dni przed wybuchem wojny, w chwili największego napięcia, dowództwo rosyjskie zrozumiało, że wiadomości o przeciwniku są niezbędne, lecz nie posiadało zorganizowanej służby, która mogłaby je dostarczyć. Powstają wówczas najrozmaitsze projekty. Między innemi adm. Essen przedstawił do Sztabu Głównego Marynarki wniosek, żeby na statkach handlowych, wykonywujących rejsy do Niemiec — wysyłać oficerów marynarki. Sztab odrzucił ten wniosek ze względu na mało wszechstronne i niedość poważne przygotowanie takiej akcji. Równocześnie adm. Essen prosił Sztab Główny o zorganizowanie wywiadu na terenie nieprzyjacielskim, ażeby pozyskać jakiekolwiek wiadomości o flocie niemieckiej. Wskazuje to na zupełny brak służby informacyjnej w Sztabie Marynarki.

Ani dowództwo floty, ani Sztab Główny Marynarki nie przewidziały konieczności zasilenia środków rozpoznania floty przez rek-

wizycję przydatnych do tego celu statków handlowych. Dopiero 13—14 lipca 1914 roku[1]) rozpoczęto jakie takie zabiegi co do odszukania (lub ustalenia przydatności typów) statków, które odpowiadałyby wymogom tej służby. Oczywistem jest, że te środki zaradcze były już spóźnione.

W dalszym ciągu wyłoniło się zagadnienie mobilizacji stateczków prywatnych dla pełnienia służby dozoru i kontroli na wodach własnych, głównie w szcherach. Było to bardzo aktualne — ponieważ w składzie floty zupełnie brakowało jednostek pływających, które mogłyby spełniać to zadanie. Możliwości wojny w rejonie szcher przedtem wogóle nie przewidywano.

Niemniej charakterystyczną była praca Sztabu Głównego Marynarki w informowaniu Dowództwa Floty i w wyposażaniu go w środki wywiadowcze. Np. Sztab posiadał niemiecki kod sygnałowy. Wysłano go na flotę dopiero 13 lipca i to z poleceniem: „Powielić w potrzebnej ilości egzemplarzy, poczem zwrócić oryginał do sztabu, ponieważ jest on niezbędny dla dalszych prac".

Jeszcze drażliwszem stało się zagadnienie rozpoznania w dni bezpośrednio przed i po wypowiedzeniu wojny. 15 lipca wyłoniła się kwestja przydziału na forty Ino, Krasnaja Gorka i Kronsztat oficerów, którzy potrafią odróżnić okręty własne od nieprzyjacielskich — ponieważ w tej dziedzinie nie było tam dotychczas nikogo kompetentnego. Jednocześnie stała się aktualną sprawa przydzielenia do dyspozycji komendanta twierdzy Wyborg dwóch okrętów, dla zorganizowania służby dozoru i obserwacji oraz oficera z sygnałami rozpoznawczemi dla łączności z flotą.

Z korespondencji dowódcy floty ze Sztabem Głównym Marynarki i sztabem VI Armji wynika, że nie tylko wzajemne informowanie o przeciwniku, lecz i łączność z państwami koalicji wogóle nie istniała. Np. w pierwszych dniach wojny dowódca floty nie wiedział, czy Anglja wypowiedziała wojnę Niemcom i jeśli tak, to na ile działania floty niemieckiej są związane flotą angielską. Krańcowym przykładem stanu wywiadu i rozpoznania we flocie jest telegram dowódcy floty do Sztabu Głównego Marynarki z dnia 23. VII.: „Cierpimy na zupełny brak wiadomości gdzie są i co robią flota niemiecka i szwedzka (również prawdopodobnie przeciwnik)? Nie mamy szybkobieżnych okrętów dla rozpoznania. Jest jeden: „Nowik" — lecz i ten bez ropy. Wszystko — jedna bieda".

2. **Środki poszukiwania wiadomości i metody ich wykorzystania na początku wojny.** W pierwszym roku wojny zapatrywanie, że „rozpoznanie jest potrzebne wyłącznie stronie aktywnej" — widocznie było nadal silne. Ponieważ flota rosyjska w pierwszym roku wojny nie zamierzała walczyć czynnie, więc na rozpoznanie nie zwracano należytej uwagi, nic nie czyniąc dla celowej organizacji i postawienia go na należytą wysokość.

Ogólnie biorąc, środki poszukiwania wiadomości i ich wykorzystanie streszczały się do następujących działów:

[1]) Wszystkie daty w niniejszym artykule są podane według kalendarza Juljańskiego.

Środki okrętowe. Można uważać, że rozpoznanie okrętowe nie istniało zupełnie. Dowództwo tłomaczyło ten fakt brakiem szybkobieżnych lekkich jednostek. W rzeczywistości nic nie uczyniono żeby przystosować do służby rozpoznania jednostki znajdujące się w dyspozycji. Poza budową kontrtorpedowców typu „Nowik" (wejścia do linji których nie należało oczekiwać rychło) — na okres bieżący nie zrobiono faktycznie nic.

Całe rozpoznanie streszczało się w zorganizowaniu dozoru na 100 Mm przed centralną pozycją minową. Wykorzystano tu krążowniki, torpedowce i jeden posiadany „Nowik". Krążowniki stały w dozorze dziennym, łańcuchem, w odległości 5 Mm jeden od drugiego. Na noc krążowniki były luzowane przez torpedowce.

Skutkiem częstego zjawiania się nieprzyjacielskich okrętów na wodach rosyjskich — podejmowano czasem czynne operacje rozpoznawcze dla wyjaśnienia położenia i dla przeciwdziałania rozpoznaniu przeciwnika. Dowództwo musiało je organizować dla podniesienia „morale" załóg, znacznie osłabionego skutkiem bierności floty rosyjskiej.

Do takich operacyj należy zaliczyć zagony torpedowców do Zatoki Ryskiej i krążowników do południowego cypla Gotlandu. Na śledzenie za przeciwnikiem zauważonym przez rosyjskie post. ob.s — wysyłano pozatem zrzadka „Nowik". Łodzi podwodnych dla rozpoznania wogóle nie wykorzystywano.

Możliwe, że operacje rozpoznania czynnego byłyby praktykowane częściej, do czego w następstwie dążyło dowództwo floty bałtyckiej, lecz telegramy ze Stawki (naczelne dowództwo) wzbraniające kategorycznie flocie wszelkich działań aktywnych, przeszkadzały rozwojowi tych początkowych, nieśmiałych poczynań.

Radjowywiad. Przed wojną Rosjanie nic nie wiedzieli o radjowywiadzie. Samo życie zmusiło ich uciec się do tego potężnego środka. Jednostki niemieckie bardzo często zbliżały się do brzegów rosyjskich. Istniejące na wybrzeżu radjostacje, których zadaniem było obsługiwać flotę, słysząc w pobliżu prace nieznanych, przeszkadzających im obcych radjostacyj — meldowały o tem dowództwu, wyrażając przypuszczenie, że są to niemieckie stacje okrętowe. Doświadczeni radjotelegrafiści określali nawet przybliżoną odległość do nich. Meldunki radjostacyj częściowo potwierdzały obserwacje dozoru lub post. obserwacyjnych.

Takie oto przypadkowe (potwierdzone potem) dane o przeciwniku, pobudziły dowództwo do zwrócenia uwagi na nowy środek zdobywania wiadomości. Meldunki te pozatem przekonały dowództwo o konieczności wydzielenia specjalistów i sprzętu w oddzielne stacje radjopodsłuchowe.

Już w pierwszych dniach wojny wydzielono na wybrzeżu południowem Zatoki Fińskiej trzy radjostacje podsłuchowe: w Hapsal, Kielkond i w Dagerort. Na północnem zaś dwie w Helsingforsie i po jednej w Hangö, Abo, Pröstö i Utö. Razem — 9 radjostacyj.

Prócz tego, wszystkie inne stacje otrzymały nakaz prowadzenia radjopodsłuchu przez cały czas wolny od obsługi floty. Surowy materjał, odebrany na stacjach, przekazywano do Kierowni-

przed tak ryzykownym środkiem, jak zainstalowanie post. obs. na samotnej, wysuniętej na morze latarni Bogskär. Chodziło tu o wyjaśnienie sytuacji na terenie, z którym rozpoznanie zwykłe nie mogło sobie poradzić. Meldunki z tego punktu były maskowane nic nieznaczącemi napozór zdaniami w języku szwedzkim, które adresowano do Marienhamn, a odbierano i deszyfrowano w Pröstö. Np. zdanie: „proszę przysłać 5 kg. chleba" — oznaczało: „widzę 5 krążowników". Punkt ten niejednokrotnie był ostrzeliwany przez okręty nieprzyjacielskie, załogę brano często do niewoli — lecz zawsze obsadzano go „na ochotnika" na nowo.

Wogóle należy zaznaczyć, że pomimo niedoskonałych środków — punkty obserwacyjne pracowały nader sumiennie, przynosząc dużą korzyść. Na początku wojny były one podstawowym środkiem rozpoznania.

Zrozumiałem jest, że wszystkie wyliczone środki poszukiwania wiadomości nie mogły wyjaśnić dowództwu położenia w sposób dostateczny, a tembardziej nie mogły wykryć ewentualnych zamiarów przeciwnika.

W tym czasie kiedy dowództwo rosyjskie oczekiwało czynnych wystąpień floty niemieckiej i szykowało swoją flotę do walki na centralnej pozycji minowej, przeciwnik wcale nie myślał o żadnych operacjach aktywnych. Codzienne masowe meldunki post. obs. i radjostacyj podsłuchowych, oraz wiadomości otrzymywane od agentów zagranicznych, wytworzyły fałszywe wrażenie o stałej obecności dużych sił przeciwnika na Bałtyku. W rzeczywistości (jak okazało się z dokumentów znalezionych na „Magdeburgu"), Niemcy wystawili przeciw flocie rosyjskiej kilka lekkich jednostek i woleli w początkach zadowolnić się rozpoznaniem, zabiegając jedynie o stworzenie sztucznego wrażenia, że cały Bałtyk jest pod ich absolutnem panowaniem. Unieszkodliwiono w ten sposób flotę rosyjską, nie odciągając swych okrętów od znacznie ważniejszego terenu działań wojennych — Morza Północnego.

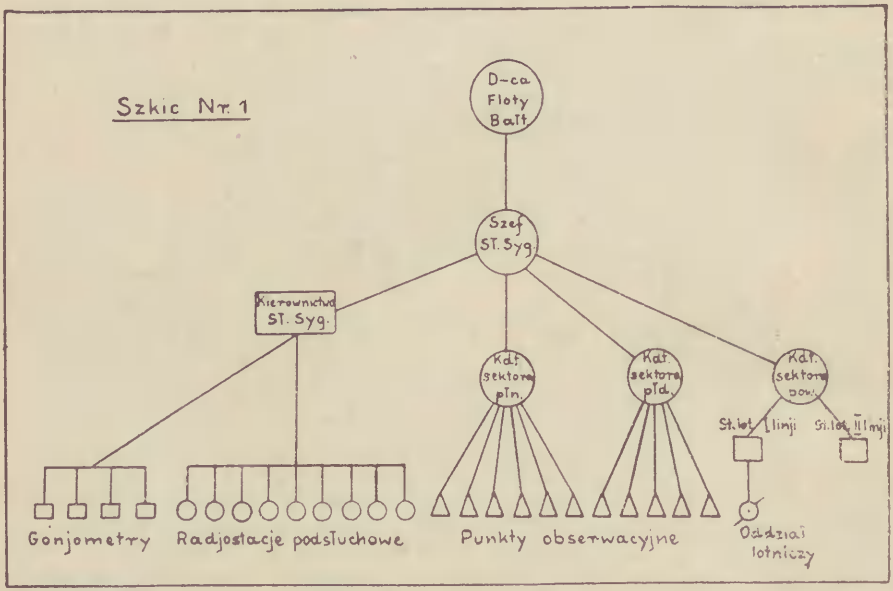
A tego właśnie nie wykryło w odpowiednim czasie rozpoznanie rosyjskie. Przy poważniejszem ustosunkowaniu się do służby poszukiwania wiadomości i przy bardziej prawidłowej organizacji — byłoby to zupełnie możliwe.

3. **Organizacja służby poszukiwania wiadomości na początku wojny.** Prócz okrętowego rozpoznania, które było bezpośrednio w rozporządzeniu dowódcy floty, względnie dowódców wykonywujących operacje, wszystkie inne środki podporządkowane były Szefowi Służby Sygnałowej („Służba Nabliudienja i Swiazi").

Nominalnym kierownikiem poszukiwania wiadomości był jeden z pomocników szefa sztabu floty (z oddziału operacyjnego) — faktycznie rola jego była zredukowana do opracowywania prasy i referowania wiadomości otrzymywanych z Kierownictwa Służby Sygnałowej. Zasadniczy schemat organizacji Służby Sygnałowej na początku roku 1915 miał wygląd jak na szkicu 1.

Z schematu tego widać, że Szefowi Służby Sygnałowej podlegały bezpośrednio:

— lotnictwo (podówczas tylko jedna eskadra w Kielkond),
— komendanci sektorów obs. meld. łącz. (południowego z centralą w Rewlu i północnego — w Helsingforsie), podlegały im post. obs. położone na obszarach sektorów.
— 9 radjostacyj podsłuchowych i 4 gonjometryczne (przez Kier. Sł. Sygnałowej).



Cały materjał zdobywany wymienionemi środkami, centralizował się w ręku Szefa Służby Sygnałowej.

Sektory północny i południowy, zorganizowano w środku 1914 roku dla zapobiegnięcia przeładowania Kier. Sł. Syg. przez masowe, dublowane meldunki, oraz dla oddzielenia meldunków niepotrzebnych. Chociaż radjostacje podsłuchowe i gonjometryczne znajdowały się na terenie sektorów obs. meld. łącz. — mimo to były podporządkowane bezpośrednio Kierownictwu Służby Sygnałowej.

Cały surowy materjał zdobywany przez te stacje, przesyłano do Kierownictwa (przez Centralę sektorów), ponieważ początkowe próby opracowania go na miejscu nie doprowadziły do dodatnich wyników. Stacje te otrzymywały zadania również bezpośrednio z Kier. Sł. Sygnałowej.

Kwestja braku specjalistów, którzy potrafiliby opracowywać materjał dostarczany przez radjostacje, była szczególnie dotkliwa. Skutkiem tego więcej niż połowa materjału pozostała niewykorzystana. Praca była nowa, specjalnych szkół nie było, co zmuszało do nauki wyłącznie sposobem miejscowej praktyki.

Do dodatnich stron organizacji służby sygnałowej trzeba zaliczyć:

1. ześrodkowanie w jednem ręku wszystkich środków poszukiwania wiadomości.

2. Zorganizowanie sektorów, co pozwoliło kierować centralnie pracą post. obs. na obydwu brzegach Zatoki.

Do ujemnych:

1. Ześrodkowanie poszukiwania wiadomości w ręku szefa S ł u ż b y Sygnałowej, a nie dowódcy floty, czy też jego sztabu. Był to najważniejszy brak organizacyjny.

2. Brak zapasu personelu dla placówek sygnałowych.

3. Niedostatecznie przemyślane rozmieszczenie stacyj gonjometrycznych, co nie dawało całkowitej gwarancji odnośnie dokładności określenia miejsca nieprzyjaciela. Pozatem, wskutek tego część Morza Bałtyckiego pozostawała bez obserwacji.

4. Brak centralizacji stacyj podsłuchowych i gonjometrycznych w sektorach. Brak organów opracowania materjałów w sektorach i na stacjach.

4. **Ewolucja organizacji i wykorzystania środków wywiadu sygnałowego.** Poczynając od lata 1915 można zaobserwować pewien przełom w poglądach na wywiad sygnałowy i wogóle na służbę poszukiwania wiadomości. Od tego czasu ożywia się działalność wszystkich środków, nie wyłączając okrętowych.

Okręty (przeważnie kontrtorpedowce) wychodzą na rozpoznanie częściej. Korzysta się z trawlerów dla rozpoznawania pól minowych i wysyła się łodzie podwodne — początkowo na dozór, a potem i na rozpoznanie (łodzie angielskie). Rozpoznanie — obowiązkowo i zawsze — poprzedzało i towarzyszyło marszom floty. Od czasu wejścia do linji kontrtorpedowców typu „Nowik", rozpoznanie okrętowe stało się niemniej od innych znaczącym czynnikiem systemu poszukiwania wiadomości.

Dla uzupełnienia służby obs. meld. łącz. oddano do dyspozycji komendantom sektorów morskie kutry motorowe.

R a d j o - w y w i a d. W organizacji tego nowego środka wywiadu można zauważyć przedewszystkiem dążenie do rozszerzenia pola działania i do ześrodkowania go w jednem ręku, celem lepszego wykorzystania.

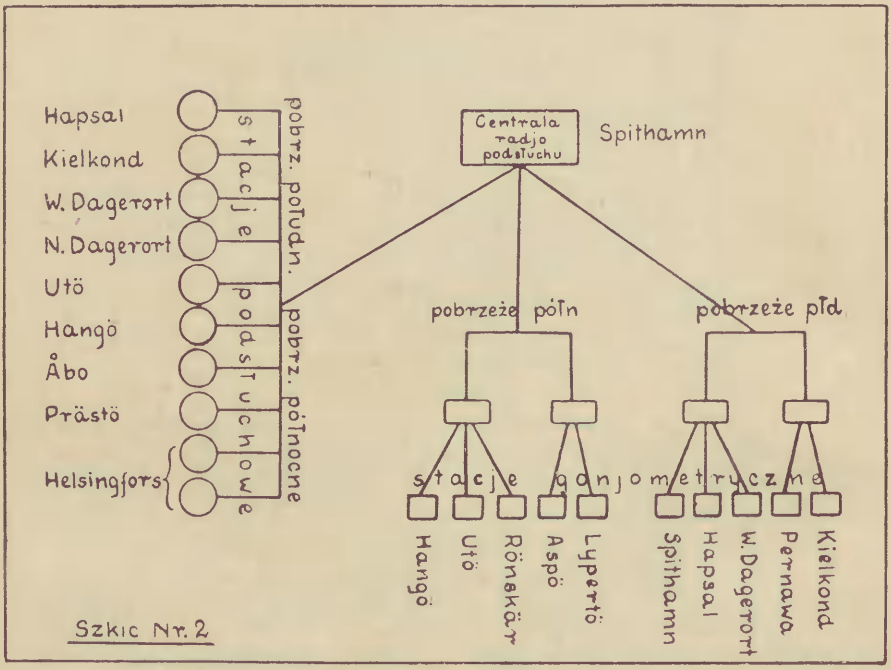
Odrazu też wyłoniła się kwestja stworzenia centrali, zbierającej i opracowującej meldunki.

W styczniu 1915 roku rozpoczęto budowę Centralnej Radjostacji Podsłuchowej w Spithamn oraz budowę linij telefonicznych i telegraficznych dla połączenia jej z Kierownictwem Służby Sygnałowej. W sierpniu centrala już funkcjonowała. Do jej obowiązków, prócz prowadzenia podsłuchu, należało:

— zbieranie materjałów z innych stacyj podsłuchowych i gonjometrycznych,
— opracowywanie i dekryptowanie,
— dostarczanie dowództwu już gotowych i sprawdzonych wiadomości o nieprzyjacielu.

Radjostacja centralna Spithamn miała dla floty rosyjskiej

takie same znaczenie, jak dla Anglików „pokój Admiralicji Nr. 40" (O. B. 40).



Sieć gonjometrów rozbudowano, powiększając ją o stacje: na wyspie Utö i koło latarni W. Dagerort. W lipcu zainstalowano doskonalsze gonjometry systemu „Bellini Tosci": na wyspie Aspö, w Lypertö, Pernawie i Kielkond. W związku z instalacją tych stacyj zwiększyła się znacznie dokładność pelengowania. Można było określić nietylko miejsce ale i kurs pracujących okrętowych radjostacyj nieprzyjaciela. W ten sposób Rosjanie wykryli stawianie min na torze wodnym do wyspy Lohm. Wszystkie gonjostacje rozbito na grupy. Dla równoczesnego pelengowania związano je ze sobą pewną drutową łącznością. Meldunki przesyłano do centrali radjopodsłuchu na przewodach własnych, względnie na linjach sieci punktów obserwacyjnych. Zatrzymań w przekazywaniu nie było i cały materjał dostarczano na czas do opracowania.

Dziwić się należy, że te same meldunki szły równocześnie do Kierownictwa Służby Sygnałowej. Obciążało to znacznie, a bez żadnej korzyści, przewody i Kierownictwo. Przecież po krótkim czasie dostarczano tam, zarówno jak do Sztabu Głównego Marynarki — wiadomości w formie opracowanej.

Celem bezzwłocznego powiadamiania jednostek pływających o ważnych zdarzeniach, np. o zaobserwowaniu nieprzyjacielskiej łodzi podwodnej, lub o wyjaśnieniu jakiejś ważnej okoliczności

Służba sygnałowa. Prócz powiększenia sieci post. obs. i wyposażenia ich w lepszy sprzęt—Służba Sygnałowa została zreorganizowana. Utworzono trzeci sektor (zachodni) i dwa odcinki samodzielne, jednoczące punkty obserwacyjne na wyspach Alandzkich i Ösel. Poszczególne sektory rozbito na odcinki — po kilka punktów obserwacyjnych. W Kierownictwie Służby Sygnałowej utworzono oddziały: dekryptowania, informacyjny i oddział szyfrów.

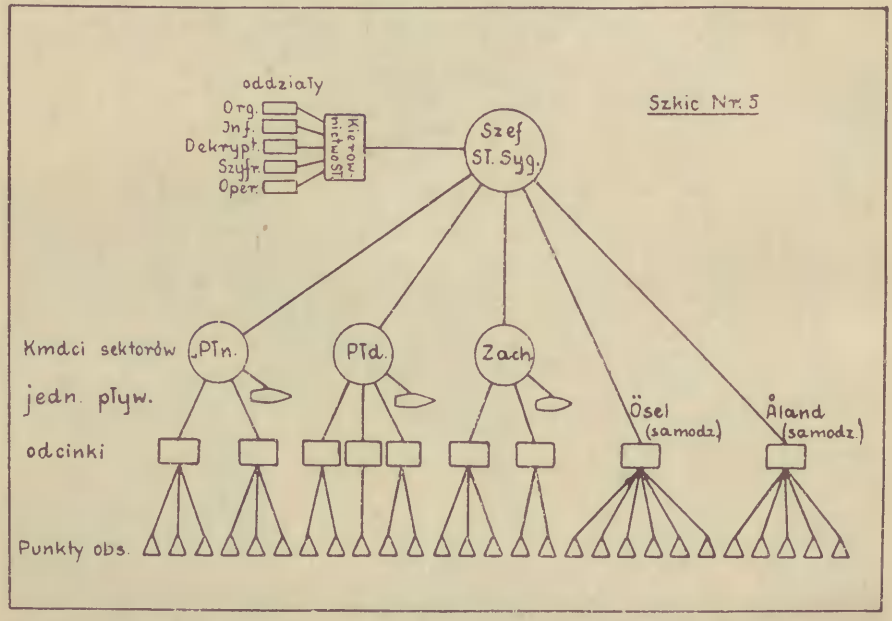
Służba sygnałowa jednoczyła u siebie stopniowo wszystkie środki poszuwiwania wiadomości, przejmując nawet funkcje oddz. informacyjnego sztabu floty.

W połowie roku 1916 właściwa służba sygnałowa (pomijając radjowywiad) — przybrała schemat jak na szkicu 5.

Jeśli dodać, że podległość była ściśle scentralizowana i żaden z komendantów punktów, odcinków czy sektorów nie podlegał absolutnie nikomu, poza wyżej od niego stojącym przełożonym (według przytoczonego schematu), chociaż znajdował się na terytorjum tego czy innego garnizonu, portu lub odcinka obrony wybrzeża — organizację tę należy uznać za zupełnie dobrą i doskonale przemyślaną. Wykazały to szczególnie dobitnie szybkość i dokładność meldunków, oraz precyzja odsiewania wiadomości zbytecznych.

Procedura była następująca: z chwilą ukazania się nieprzyjaciela w zasięgu widoczności jednego z punktów obserwacyjnych,

alarmowano cały odcinek. Personel centrali odcinka zajmował wyznaczone miejsca; komendant stawał przy centralce łączącej go ze wszystkiemi podległemi mu punktami, jeden z telefonistów przy zwykłej szkolnej tablicy; pozostali — obsadzali bezpośrednie połączenia z komendą sektoru, centralą służby sygnałowej oraz sąsiedniemi sektorami czy oddziałami (dowództwami). Przekazywano tylko to, co pisało się na tablicy. Tekst wiadomości dyktował na tablicę komendant odcinka, po wysłuchaniu meldunków ze wszystkich swoich punktów obserwacyjnych.



W ten sposób osiągano nadzwyczajną szybkość przekazywania i uwalniano Kierownictwo Służby Sygnałowej i Sztab Floty od zbytecznego i dublowanego materjału.

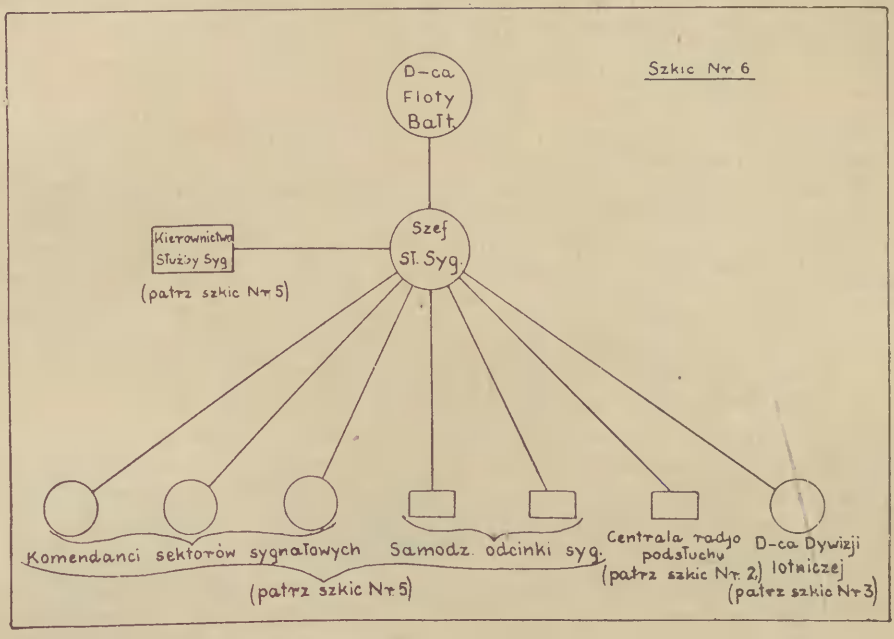
Personelu dla sieci post .obs. dostarczały już w tym czasie szkoły łączności w Rewlu i Helsingforsie. Należy zauważyć, że dzięki odpowiedniemu wychowaniu, dokładnie wpajano specjalistom najważniejsze ich zadanie: „obsłużyć flotę; spostrzeżenia meldować za każdą cenę natychmiast".

Wnioski.

Najbardziej znamienne wnioski są stąd następujące:

1. Skutkiem lekkomyślnych poglądów i niepoważnego stosunku dowództwa rosyjskiego (w czasie pokojowym) do służby poszukiwania wiadomości, nie zrobiono nic by ją zorganizować i wyszkolić.

Doprowadziło to do tego, że rozpoznanie i wywiad ze strony rosyjskiej w pierwszych latach wojny de facto nie egzystował. Dowództwo pozostawało bez wiadomości, ułatwiając w ten sposób działania przeciwnikowi.



Dopiero pod koniec roku 1915 uświadomiono sobie całkowicie, że rozpoznanie i wywiad są naprawdę niezbędne. Wpłynęło to dodatnio na rozwój i szersze ich wykorzystanie.

2. Bardzo dodatnim momentem jest ześrodkowanie wszystkich źródeł wiadomości w jednej osobie, lecz od samego początku przyjęto błędny kierunek. Mianowicie podporządkowano je Szefowi S ł u ż b y Sygnałowej, t. j. jednej ze służb floty, a nie Szefowi Sygnałowemu Floty (w sztabie).

Centralna komórka rozpoznania powinna obowiązkowo wchodzić w skład sztabu floty i pracować według jego dyrektyw. Było odwrotnie — Służba Sygnałowa usuwała cały Sztab w cień. Dowodzący zamiast do sztabu zwracał się do szefa służby i z nim opracowywał plany operacyj.

Możnaby zapytać, czy właściwy dział sygnałowy nie cierpiał na tem, że jego szefowi podlegały jeszcze inne, nie sygnałowe środki rozpoznania i wywiadu, nie wyłączając agentur na terenie nieprzyjaciela? I czy wszystkie te środki były całkowicie wykorzystane? Tyczy się to szczególnie lotnictwa, które gdyby podlegało dowództwu taktycznemu, mogłoby przecież zostać wykorzystane nietylko dla rozpoznania.

Wszystkie środki poszukiwania wiadomości, jak sieć obs. meld. łączn., radjo i środki akustyczne, lotnictwo rozpoznania, oraz agentury, powinny jednoczyć się w sztabie floty — tak pod względem kierowania, jak i wykorzystania. Nieźle byłoby, zdaniem E. Pietrowa (Morsk. Sbornik Nr. 6/31), podporządkować bezpośrednio sztabowi środki rozpoznania okrętowego, jednocząc je w zespół specjalnego przeznaczenia.

3. Odnośne wykorzystania środków:

Ś r o d k i o k r ę t o w e. Ostrożne próby wyzyskania środków okrętowych i niewiara w skuteczność ich działania na początku wojny, pod jej koniec znikają. Jednostki pływające otrzymują zadania bardziej odpowiedzialne niż pełnienie służby dozoru. Przez całą bojową działalność floty bałtyckiej, przewija się czerwoną nicią brak jakiejkolwiek próby utworzenia stałego zespołu okrętów dla rozpoznania.

Ś r o d k i r a d j o w e. To nowe źródło wiadomości o przeciwniku, stworzone przez okoliczności na początku wojny, w ciągu jej trwania wywalczyło sobie należne miejsce.

Nadzwyczaj logicznem było ześrodkowanie komórek radjowywiadu przez utworzenie Głównej Radjostacji Podsłuchowej, będącej równocześnie Centralą Radjopodsłuchu. Byłoby jeszcze lepiej gdyby ten jednoczący organ podlegał nie Służbie Sygnałowej, a bezpośrednio sztabowi floty i żeby był kierowany przez sztab.

Dekryptowanie i opracowywanie materjału radjowego zostało również ześrodkowane w tem centrum, co było zupełnie prawidłowe. Nie zrobiono jednakowóż tego odrazu, a dopiero pod koniec 1915 roku. Opracowanie materjałów dostarczonych przez stacje gonjometryczne i śledzenie według nich za ruchami nieprzyjaciela, było przeprowadzone równolegle przez sztab floty. Od roku 1917 dziedzina ta należała wyłącznie do sztabu.

Dla szybszego otrzymywania gotowych wyników, niezbędnem byłoby rozbić sieć podsłuchową na drobniejsze grupy. Pozwoliłoby to opracowywać materjał na miejscu, odciążając przytem instytucje centralne w razie ich przeładowania. Do tego jednak nie dochodziło. Pozatem zdecentralizowanie opracowywania danych, dostarczonych przez radjowywiad, nie pozwoliłoby zachować koniecznego elementu tajemnicy.

Rozmieszczenie stacyj gonjometrycznych nie było właściwe. Otrzymywano za ostre kąty, a wejście na środkową część Bałtyku, było poza obrębem radjodozoru. Należało rozsunąć stacje wzdłuż brzegu, bardziej na północ i na południe.

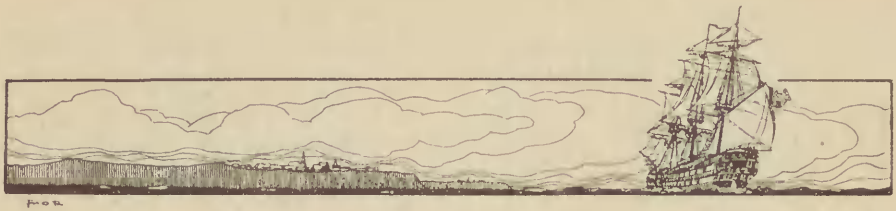
L o t n i c t w o. Rozdział sektorów rozpoznania na brygady, celem stałego dozorowania określonej przestrzeni morza, był wywołany małą szybkością i niewielkim zasięgiem samolotów. Czy odpowiedzialne zadania dalekiego rozpoznania lotniczego byłyby wykonalne w tych warunkach — nie wiadomo.

O b s e r w a c j a i ł ą c z n o ś ć. Służba obs. meld.

łącz. swoją pracą i organizacją słusznie wywalczyła sobie pierwsze miejsce w dziedzinie poszukiwania wiadomości.

Szczególnie celową była jej organizacja w środkowym okresie wojny: w sektorach oraz samodzielne odcinki na wyspach. Metody przekazywania meldunków przez odcinki nie należałoby się wyrzekać i teraz.

(Według Morsk. Sbornik 6/31 — E. Pietrow „Organizacija Wojskowoj Razwiedki na Morskich Siłach Bałtmoria...).



AVANTI.

Terminologja a propaganda.

To co się obecnie wśród najszerszych sfer społeczeństwa polskiego w dziedzinie uświadomienia morskiego czyni, nie można właściwie nazywać propagandą. Jest to bowiem wielka akcja w której ramię przy ramieniu idą minister i nauczyciel, oficer i robotnik, urzędnik i harcerz, w której niepośledni udział także biorą kobiety. Akcja zmierzająca do obrócenia narodu polskiego frontem do morza i uchronienia go od dawnych, zgubnych nałogów lądowej gnuśności.

Począwszy od sfer kierowniczych, których polityka gospodarczo-morska idzie po wytkniętej linji pojednania narodu polskiego z tem dawniej znienawidzonem morzem, a dalej po korzyści z posiadania dostępu na morze sięga, — aż do jakiegoś „nieznanego żołnierza sprawy morskiej" — skromnego propagatora, działającego w zapadłej mieścinie kresowej, — v i r i b u s u n i t i s wszystko co w narodzie polskim lepsze, mądrzejsze, szlachetniejsze i energiczniejsze, do morza i spraw z niem związanych się garnie. Na polu gospodarczem mamy już akcji tej widome a ważkie korzyści i postęp tak olbrzymi, że naprawdę możemy być dumni.

Na polu obrony morskiej jesteśmy pod względem uświadomienia społeczeństwa jeszcze nieco w tyle. Wpływają na to różne okoliczności i przeszkody: atawizm, nieświadomość zbytnio już zakorzeniona, historyczne obciążenie... Jeśli łatwiej było Anglika czy Francuza przekonać o konieczności wojny korsarskiej, (która wszak nigdy zwycięztwa wywalczyć nie jest w stanie), niż o palącej potrzebie zbudowania floty linjowej, — to chyba tem trudniej jest przekonać Polaka. Argumenty natury ekonomicznej trafiają nietylko do serc i umysłów, ale, jeśli tak rzec można, przedewszystkiem do... kieszeni. Natomiast budowa regularnej siły zbrojnej na morzu jest dla nas czemś zupełnie nowem, obcem, odrębnem i, przyznajmy się, niepopularnem. Marynarka wojenna kosztuje bardzo drogo, buduje się dziesiątkami lat, jest z głębi kraju daleka i niewidoczna; — stwarza

wrażenie bezużyteczności, w przeciwieństwie do wojska, które wszak w każdem mieście oglądać można. O tego rodzaju „niepopularność" rozbijały się, także i w innych krajach, wysiłki najwybitniejszych mężów stanu, którym przedstawiciele narodu odmawiali kredytów na flotę. Co zawsze — reguła nie zna wyjątków — kończyło się mniej lub więcej tragicznie dla kraju, który morza swego poniechał.

Wstydzić się jednak nie mamy żadnego powodu. Znany historyk niemiecki admirał von Mantey pisze, że „cel i środki prowadzące do należytego wykorzystania i obronienia bogactw z morza płynących, oraz do panowania na morzu, są do dziś dnia jeszcze obce większości narodu niemieckiego". A znany pisarz francuski Claude Farrere w swej „Histoire de la Marine Française" woła otwarcie: „Przez całą długość niniejszej pracy stwierdzamy, że Francuzi rozumieją źle i zawsze źle rozumieli sprawy z morzem związane. Stąd niejedno wielkie nieszczęście spadło na Francję... Gdyby nie ta ignorancja, nie spalonoby Joanny d'Arc na stosie, bo nie byłoby wojny stuletniej. Nie byłoby całego szeregu innych wojen. Rzadko który z panujących czy mężów stanu Francji, zdawał sobie rzetelnie sprawę z wartości morza i konieczności posiadania floty...".

Jeśli tak jest w istocie, to nietylko nie mamy czego się wstydzić, ale winniśmy tylko usilnie pracować nad uświadamianiem całego społeczeństwa. Trudno wymagać aby w kilkanaście lat po odzyskaniu niepodległości i dostępu do morza, naród polski znał już prawdę morską równie dobrze jak naród angielski czy japoński. Natomiast nie powinniśmy ustawać w pracy, aby zrozumienie tej prawdy nie słabło, a wzrastało z każdą chwilą, abyśmy w wyścigu uświadamiającym zdobyli rekord szybkości, tak jak zdobyliśmy go w niektórych innych dziedzinach.

Mamy bowiem do odrobienia dużo. Najpierw kilka wieków marazmu, niechęci i ignorancji w Polsce przedrozbiorowej, potem półtora wieku niewoli, w czasie której wszak nic stworzyć nie mogliśmy. I wreszcie pierwszych kilka lat, kiedy młoda Polska jeszcze niedokładnie zdawała sobie sprawę jakim skarbem jest morze i jak potężną być winna straż na morzu tem czuwająca.

Pozostaje nam tedy pracować w zdwojonem tempie — nam, to znaczy tym wszystkim, **którzy wiedzą i rozumieją.** Istnieją w tej chwili tylko dwa obozy — ci, którzy sprawę obrony morskiej pojęli należycie i ci, których jeszcze uświadomić należy. Im więcej będzie pierwszych, im mniej drugich, tem bliżsi będziemy celu, tem prędzej staniemy się naprawdę wielkim narodem, z którym każdy szukać będzie przyjaźni, a którego nikt nie odważy się zaczepić.

*

Aby jednak móc racjonalnie uświadamiać — trzeba się na czemś oprzeć. I to nietylko na podręcznikach czy materjałach propagandowych, ale przedewszystkiem na właściwej terminologji. Inaczej niepotrafimy poprostu stworzyć nawet poważniejszego praktycznego podręcznika...

Rzecz wydaje się pozornie błaha, boć czy nie wszystko jedno

powiedzieć „mostek" czy „pomost", „stawiacz min" czy „minostawiacz", „szalupa" czy „łódź"? Otóż nie! To wcale nie wszystko jedno. Dla narodów, gdzie sprawa siły zbrojnej na morzu posunięta jest naprzód dostatecznie, rzeczy te mają czasem drugorzędne znaczenie. Ale dla społeczeństwa polskiego, gdzie świadomość ta dopiero kiełkować poczyna, — ustalona, ścisła i rzeczowa terminologja posiada znaczenie wprost olbrzymie. Bez niej nietylko — że trudno prowadzić wszelką propagandę, ale trafić można i na trudności natury organizacyjnej, a nawet taktycznej.

Człowiek ze sprawami floty obznajmiony, puścić może mimo uszu błędne określenie. Ale dla neofity każdy wyraz ma swoje odrębne i nowe znaczenie, dlatego też jest rozważany z zastanowieniem. Im gorliwszy neofita, tem nieścisłości owe większe robić będą na nim wrażenie. Im inteligentniejszy — tem prędzej powziąć może błędne mniemanie, że wszystkie nasze posunięcia morskie są chaotyczne i nieprzemyślane. Prostak zaś wogóle nic nie zrozumie, bo pojęcia splączą mu się w głowie. W jednym i w drugim wypadku praca pionierska utrudnioną będzie poważnie.

Bardzo bacznym obserwatorem i najwdzięczniejszym słuchaczem jest młodzież szkolna. Ale młodzież ta w wysokim stopniu ma zmysł spostrzegawczy i krytyczny. Jeśli wykładowca dla określenia wielkości okrętu wojennego użyje raz wyrazu w y p o r n o ś ć, drugi raz zaś błędnego określenia p o j e m n o ś ć, to po pierwsze wiara w jego autorytet zostanie podkopana, po drugie sama sprawa tylko na tem straci. A tego rodzaju lapsusy spotykają się dziś na każdym kroku.

Na pierwszy rzut oka zdawałoby się, że wystarczy jednem pociągnięciem pióra nieścisłości te usunąć. Rzecz nie jest jednak tak łatwa. Język polski jest pod względem materjału morskiego nader ubogi. Mści się tu dawne odwrócenie się narodu polskiego od morza, powodując brak określeń i słów. Niektóre trzeba zapożyczać z języków obcych, inne znów stwarzać od podstaw. Neologizmy takie niezawsze się przyjmują i dopiero życie i czas wykazać mogą, które z nich są dobre, a które należy odrzucić. Odpowiedni autorytet naukowy stać pozatem winien na straży poprawności języka morskiego, tak jak na lądzie czynią to profesorowie uniwersytetu czy wybitni językoznawcy.

Odróżniamy cały szereg błędów. Jedne powstałe z nieświadomości, inne z niedbalstwa, inne z braku odpowiednika w języku polskim, inne z błędnego stosowania określeń. Te rażące nieraz błędy nie dadzą się usunąć prostą drogą. Na to trzeba pomocy naukowej i autorytetu właściwych władz wojenno-morskich. Pierwszy z brzegu przykład, to dawne terminy — k r ą ż o w n i k p a n c e r n y i k r ą ż o w n i k o p a n c e r z o n y — zupełnie nie oddające właściwej różnicy między P a n z e r k r e u z e r i G e s c h ü t z e r - K r e u z e r, względnie c r o i s e u r c u i r a s s é i c r o i s e u r p r o t e g é.

Droga jest tedy mozolna i niełatwa do przebycia. Ale w piętnastym roku odzyskania dostępu do morza, wejść na nią musimy koniecznie. Jesteśmy bogatsi w doświadczenie, mamy za sobą pierw-

sze w tej dziedzinie studja i kilka prac terminologicznych. Ale olbrzymie pole słownictwa morskiego leży przed nami zarośnięte chwastami, które wyplenić należy. Praca olbrzymia, tylko wspólnym wysiłkiem ludzi dobrej woli i właściwej kompetencji uskutecznić się mogąca.

Jak zawikłane są te sprawy postaramy się pokazać na przykładzie:

Najpoważniejsze z dotychczasowych wydawnictw w zakresie słownictwa morskiego — „Słownik Morski" — polsko-angielsko-niemiecko-francuski — opracowane przez komisję terminologiczną przy Lidze Morskiej i Rzecznej w Warszawie, przy udziale przedstawicieli wszystkich niemal dziedzin życia kulturalnego i gospodarczego Polski, a także oczywiście przy udziale przedstawiciela marynarki wojennej — wydane przez Wojskowy Instytut Naukowo Wydawniczy — zawiera następujące typy okrętów wojennych:

Pancernik — battleship — cuirassé — Linienschiff,

Krążownik linjowy — battle - cruiser — croiseur de bataille — Schlachtkreuzer.

Krążownik — cruiser — croiseur — Kreuzer.

Kanonierka — gunboat — canonniére — Kanonenboot.

Monitor — monitor — moniteur — Monitorschiff.

Przewodnik Flotylli — flotilla - leader — conducteur des flotilles — Flotillenführer.

Kontrtorpedowiec — destroyer — contre - torpilleur — Zerstörer.

Torpedowiec — torpedoboat — torpilleur — Torpedoboot.

Poczem następują już nazwy podwójne, będące z pewnością wyrazem wątpliwości, jakie redakcja słownika miała:

Okręt patrolowy — patrolowiec (patrol - boat), łódź podwodna — nurkowiec, okręt macierzysty dla samolotów — lotniskowiec (aircraft tender, aircraft carrier), okręt macierzysty dla łodzi podwodnych — podwodnikowiec, stawiacz min — minostawiacz (minelayer), wyławiacz min — minołowiec (minesweeper).

Trudności językowe i terminologiczne ukazują się na pierwszy rzut oka. Dwie z brzegu nazwy — p a n c e r n i k i k r ą ż o w n i k l i n j o w y — podlegają już dyskusji.

Nazwa p a n c e r n i k jest w języku polskim utarta. Ale są zwolennicy nazywania tych okrętów tylko — l i n j o w y m i. Byłby więc o k r ę t l i n j o w y i k r ą ż o w n i k l i n j o w y, jako odpowiednik do angielskiego b a t t l e - s h i p i b a t t l e - c r u i s e r. Wszystko wydaje się w porządku.

Ale z jednej strony czy słowo l i n j o w y jest właściwym odpowiednikiem angielskiego słowa b a t t l e. Z drugiej strony, skoro mamy o k r ę t y i k r ą ż o w n i k i l i n j o w e, to czy krążownik linjowy nie jest o k r ę t e m?? Więc może należałoby słowo b a t t l e przetłomaczyć na b i t e w n y, ale to brzmi nieładnie. Więc na b o j o w y. Tak, ale każdy okręt wojenny od pancernika do kutra torpedowego jest okrętem bojowym! Istny węzeł gordyjski, który tylko głębsze zastanowienie i praca wybitniejszych sił fachowych rozplątać potrafi.

Idźmy dalej: Mamy k a n o n i e r k ę — g u n b o a t. A jak przetłomaczyć na polski określenia — s l o o p czy a v i s o? Tego już słownik nie podaje. Co wybrać — o k r ę t p a t r o l o w y czy p a t r o l o w i e c? Zdawałoby się, że raczej to ostatnie.

Im dalej, tem trudniej wybrnąć: N u r k o w i e c jest terminem chyba skazanym na zagładę, boć łódź podwodna nie nurkuje, ale zanurza się. Trzebaby więc powiedzieć z a n u r z e n i o w i e c (s u b m e r s i b l e), a termin nurkowiec pozostawić dla okrętu nurków. Ale taki neologizm nie przyjąłby się nigdy. Więc niechże chyba zostanie Ł ó d ź p o d w o d n a, czego znów nie należy rusyfikować — k a n o n i e r s k a j a Ł o d k a, p o d w o d n a j a Ł o d k a — bowiem łódka i łódź to po polsku bynajmniej nie to samo.

O k r ę t m a c i e r z y s t y d l a s a m o l o t ó w, to termin jeszcze bardziej skomplikowany od niemieckiego M i n e n s u c h f l o t i l l e n f ü h r e r s c h i f f — spotkany w któremś z dzieł niemieckich i chyba nieoficjalny. Tu należałoby okręt z pokładem lotniczym nazwać l o t n i s k o w c e m, a typ a i r c r a f t - t e n d e r może t r a n s p o r t o w c e m l o t n i c t w a. Nie jest to określenie zręczne, to też i tu należałoby pomyśleć nad wynalezieniem czegoś lepszego.

Takie same trudności mamy z o k r ę t e m m a c i e r z y s t y m d l a Ł o d z i p o d w o d n y c h, gdzie na razie nic lepszego od b a z y Ł o d z i p o d w o d n y c h wymyśleć nie zdołano. Że jednak wyraz b a z a nie jest polskim, a na polski tłomaczy się w znaczeniu wojskowem — p o d s t a w a — mamy więc i tu niebezpieczny lapsus.

S t a w i a c z m i n brzmi fonetycznie ładniej niż m i n o s t a w i a c z, choć istnieją zwolennicy tego drugiego terminu. Natomiast zupełnie źle jest z w y ł a w i a c z e m m i n czyli m i n o ł o w c e m. Rzecz ciekawa jak mocne prawa zdobył u nas pod tym względem obcy wyraz t r a w l e r. A jeszcze ciekawsze, że wyraz ten, zapożyczony z angielskiego, nie jest bynajmniej „macierzystą" nazwą tego typu okrętów. T r a w l e r po angielsku używane jest w znaczeniu okrętu rybackiego, natomiast to, co nazywamy t r a w l e r e m, lub gorzej jeszcze — t r a u l e r e m (fonetyczny rusycyzm), zwie się tam m i n e s w e e p e r. W innych językach też t r a w l e r a nie spotykamy, bo po francusku mamy d r a g u e u r d e m i n e s, a po niemiecku M i n e n s u c h e r. Wyraz t r a w l e r przedostał się do nas z terminologji rosyjskiej (t r a l s z c z i k)[1]).

Powracając do naczelnego zagadnienia okrętów linjowych, z którego bodajże najtrudniej będzie wybrnąć, musimy raz jeszcze stwierdzić ubóstwo polskiego języka pod względem oddawania terminów morskich, co nastręcza wielkie trudności w operowaniu tymi terminami. W języku francuskim mamy naprzykład wyrazy — v a i s s e a u i n a v i r e. Stąd możność nazwania w dawnej flo-

[1]) Patrz artykuł kdra-ppor. Kodrębskiego w Nr. 70 „Przeglądu Morskiego".

cie żaglowej terminem v a i s s e a u jednostek linjowych. Siła zbrojna na morzu (a r m é e n a v a l e czy a r m é e d e m e r) składała się z różnych n a v i r e s, których typy określano jako v a i s s e a u, f r e g a t e, c o r v e t t e i t. d. Mniej więcej to samo mamy w języku angielskim, gdzie wielki okręt wojenny nazywają także m a n - o f - w a r, a nietylko b a t t l e - s h i p czy w a r - s h i p.

Wreszcie samo używanie w społeczeństwie naszem określenia f l o t a, jest błędne w założeniu. F l o t a jest pojęciem taktycznem, w rodzaju armji na lądzie (armja generała X, grupa armij generała Z.). U nas wykorzeniono fałszywe stosowanie wyrazu a r m j a, istniał bowiem termin drugi — w o j s k o. Na morzu, prócz dość niewygodnego wyrażenia m o r s k a s i ł a z b r o j n a, niema nic odpowiedniego. Stąd znów trudności.

*

A teraz proszę sobie wyobrazić, jak propagator, choćby najbardziej doświadczony, ma spełnić swoje zadanie, skoro zaraz na wstępie napotyka tak poważne przeszkody. Przecież już na pierwszym odczycie czy wykładzie terminy te poplączą się w głowach ludzi nieuświadomionych, albo słuchacze, uczepiwszy się jednej terminologji, pozostaną głusi i ślepi na wszystko inne. Stąd możliwość, że człowiek, któremu wytłomaczono, iż są o k r ę t y l i n j o w e i k r ą ż o w n i k i l i n j o w e, nie zrozumie terminu \p a n c e r n i k, albo nie potrafi odróżnić l o t n i s k o w c a od t r a n s p o r t o w c a l o t n i c t w a. I tu autor artykułu sam jest w kłopocie, jak bowiem należy mówić — t r a n s p o r t o w i e c s a m o l o t ó w, czy też t r a n s p o r t o w i e c l o t n i c t w a?

To jednak nie wszystko. Postęp w dziedzinie budownictwa i taktycznego zastosowania okrętów wojennych jest bardzo szybki. Mnożą się nowe typy, zmieniają nazwy. Niemcy obok terminu L i n i e n s c h i f f wprowadzili nowy — P a n z e r s c h i f f. Powstały różne okręty zwane e s c o r t e u r s, v e d e t t e n b a a t, U - b o o t s j ä g e r (zdaje się, że szczęśliwym terminem byłyby tu k u t r y p o ś c i g o w e, w przeciwieństwie do ś c i g a c z y ł o d z i p o d w o d n y c h), m o u i l l e u r s d e f i l e t, (s t a w i a c z e s i e c i), m o t o r - l a u n c h e s i t. d. Na to i na cały szereg innych określeń wojenno-morskich trzeba znaleźć odpowiednie, jasne i łatwo mogące się przyjąć terminy. I to nietylko w celach ułatwienia propagandy, ale przedewszystkiem ze względów zasadniczych, dotyczących spraw obrony państwa.

*

Jeden z wyższych oficerów marynarki francuskiej opowiadał, że oczekując latem na pociąg kolei orleańskiej w Paryżu, był dwukrotnie nagabywany o informacje z dziedziny ruchu kolejowego. (We Francji zawiadowca stacji ma granatowy mundur i białą czapkę). Kiedy jednak za trzecim razem zwróciła się doń jakaś inteligentnie wyglądająca i elegancko ubrana pani z zapytaniem o pociąg

do którejś stacji, rozgniewany marynarz wskazał jej pierwszy z brzegu skład wagonów i rzekł: To ten, niech się pani spieszy, bo zaraz odchodzi. I rzeczywiście niefortunna ignorantka stroju marynarskiego, pojechała w zupełnie innym kierunku, przeklinając zapewne zawiadowcę stacji, który udzielił jej tak fałszywych informacji.

W Polsce tego rodzaju procedura minęłaby się z celem. Aby dojść do jakichś dodatnich rezultatów musimy okazać wiele, bardzo wiele cierpliwości. Musimy umieć odróżnić niewiedzę, która nie jest wszak winą, od upartej ignorancji czy zakorzenionego niedbalstwa. Jeśli z całą energją występować należy w wypadkach, gdzie nietylko terminologja, ale wogóle cała idea obrony morskiej państwa jest nieoględnie wypaczana i profanowana, o tyle brak wiadomości należy uzupełniać rzeczowemi pouczeniami. Tu jednak znów natrafiamy na błędne koło trudności w postaci nieustalonych i mętnych nazw.

Przegląd prasy polskiej z ostatniego okresu przyniósł znów cały szereg przykrych nieścisłości. Morze Bałtyckie nazwano Wschodniem (O s t - s e e), jedno z pism ilustrowanych po raz wtóry s p u ś c i ł o n a w o d ę H. M. S. „Rodney" (w rzeczywistości wyjście z doku), przeczytaliśmy wiadomość o nowym typie okrętowych dział ciężkich typu „F l a k" (autor wiadomości nie znał zapewne znaczenia niemieckiego skrótu — F l u g a b w e h r k a n o n e), „Marat" nazwano k r ą ż o w n i k i e m i t. d., i t. d. Są to rzeczy przykre, które tylko czas, energiczna interwencja czynników fachowych i odpowiednio poważne ustosunkowanie się sfer dziennikarskich, usunąć zdołają. Ale bez ustalonej terminologji walka i na tym odcinku będzie trudna. Bo kto zabroni redakcji danego pisma bronić się w ten sposób:

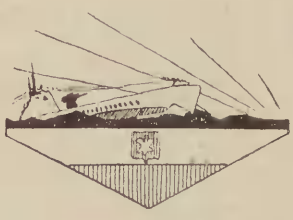
Powiadacie, że k r ą ż o w n i k może być także o k r ę t e m l i n j o w y m. Więc dlaczegóż o k r ę t u l i n j o w e g o nie można nazwać k r ą ż o w n i k i e m?

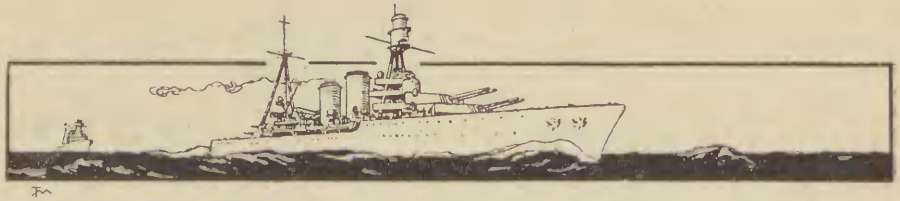
Reasumując dochodzimy do wniosku, że potrzebny jest koniecznie organ, któryby wszystkie te kwestje uzgodnił, tak z punktu widzenia wojenno-morskiego jak i językowego. Autorzy „Słownika Morskiego" sami zastrzegli się na wstępie, że wskazane przez nich terminy nie są alfą i omegą i że życie pokaże, które z nich się przyjmą, a które trzeba będzie zastąpić innemi. Od tej chwili upłynęło lat pięć i niewątpliwie czas selekcję tą przeprowadzić.

Ponieważ wielkie ciała zbiorowe, pracujące dorywczo, a do tego często i bezinteresownie, mają tę złą stronę, że nie są zdolne do stałego, systematycznego i szybkiego wysiłku — należałoby chyba odpowiednią komisję terminologiczną stworzyć specjalnie dla spraw Marynarki Wojennej. Nie powinna być ona zbyt liczna, gdyż wielka ilość ludzi, choćby natchnionych najlepszymi chęciami, będzie raczej zawadą niż pomocą. Komisja taka składać się winna najwyżej z siedmiu osób, w tem pięciu przedstawicieli marynarki wojennej, reprezentujących ważniejsze jej bronie i służby, oraz jednego wybitnego polonisty i jednego poważnego publicysty, obznajmionego z zagadnieniem. W razie konieczności zasięgnięcia dalszej opinji, można to zawsze uczynić drogą zaproszenia potrzebnego autorytetu na posie-

dzenie, względnie przez zwrócenie się doń drogą listowną. Czynnik historyczny winien być przytem jaknajszerszej uwzględniony, jak również utrzymany kontakt z marynarką handlową, która zdaje się operować własnymi terminami.

Tak stworzona komisja mogłaby, sądzę, w ciągu roku dokonać owocnej i pożytecznej pracy, która przejrzana i zatwierdzona przez władze Marynarki Wojennej, stałaby się podstawą wszelkich dalszych poczynań, tak w zakresie regulaminów, opisów, rozkazodawstwa, budownictwa okrętowego i t. p., jak również na całym terenie pracy państwowej, społecznej i publicystycznej.





YOUNG.

Kto winien?

(Echa zderzenia „Hooda" z „Renownem").

Nie była to „taka sobie" awarja.

Nie była nią choćby dlatego, że poszkodowanym w niej był największy okręt świata, 45.000-tonowy „Hood", który się zderzył z nie wiele ustępującym mu pod względem ogromu „Renownem". Nie była nią choćby i z tego względu, że przyniosła w spadku trzy rozprawy sądowe, podczas których stawiano ciężkie zarzuty trzem poważnym oficerom marynarki Jego Królewskiej Mości: dwóm komandorom i jednemu admirałowi; rozprawy będące sensacją dnia kół fachowych angielskich i zagranicznych.

Czyżby zderzenie nastąpiło podczas mgły? Może w nocy? — zapytamy, wiedząc z doświadczenia, kiedy podobne wypadki zdarzają się. — Nie, bynajmniej. Normalny dzionek koło hiszpańskich wybrzeży, godz. 12,21¼ — zatem samo południe.

Wogóle — dziwna historja.

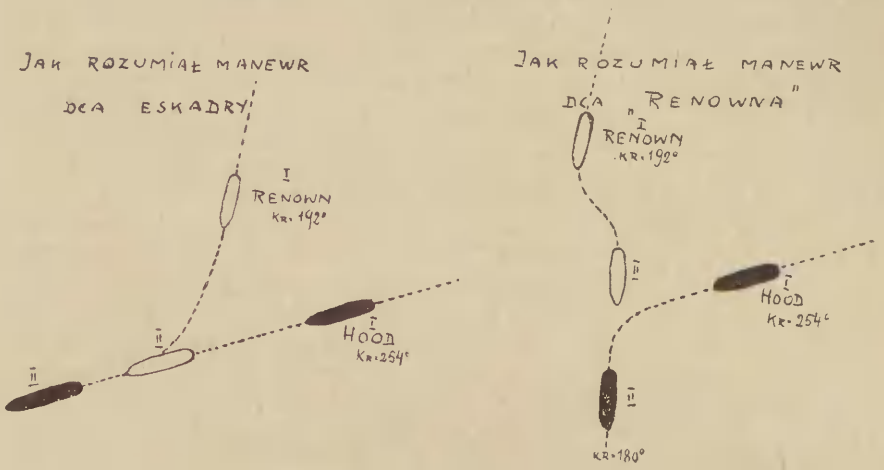
— W momencie, gdy dowódca „Hooda" wydał rozkaz „ster lewo 25"! — zeznawał później świadek z „Hooda" — to osobiście sądziłem, że działa on przedwcześnie, bo byłem pewien, iż „Renown" to uczyni...

— ...Wcale nie oczekiwałem od niego (dowódcy „Hooda") żadnej akcji — zeznaje drugi świadek z „Hooda", admirał, dowódca eskadry — ponieważ obowiązek przedsięwzięcia środków zaradczych należał do „Renowna", nie do „Hooda".

A świadkowie z „Renowna" mówią zgodnie... naodwrót.

— ...Nawet tak późno, jak o godz. 12.20 „Hood" mógł zapobiec zderzeniu, przekładając ster nazewnątrz.

— ...Nawet wtedy jeszcze byłem przekonany, że „Hood" przełoży ster i zmieni kurs...



Szkic Nr. 1.

Właśnie ze względu na owe osobliwe zgoła okoliczności towarzyszące wypadkowi, warto zapoznać się ze szczegółami tej kolizji olbrzymów; kolizji, której powodem było tragiczne nieporozumienie. Może nasunie to nam kilka refleksyj i wyłowimy z tego dla siebie jakąś praktyczną wskazówkę na użytek domowy. Bądź co bądź pamiętajmy, że nie zdarzyło się to w jakiejś egzotycznej marynarce, której dowódcy nie panują nad sprzętem, lecz w marynarce tych dowódców, co to pod Jutlandem, na „Windy Corner", wykazali się wspaniałem manewrowaniem kolosami.

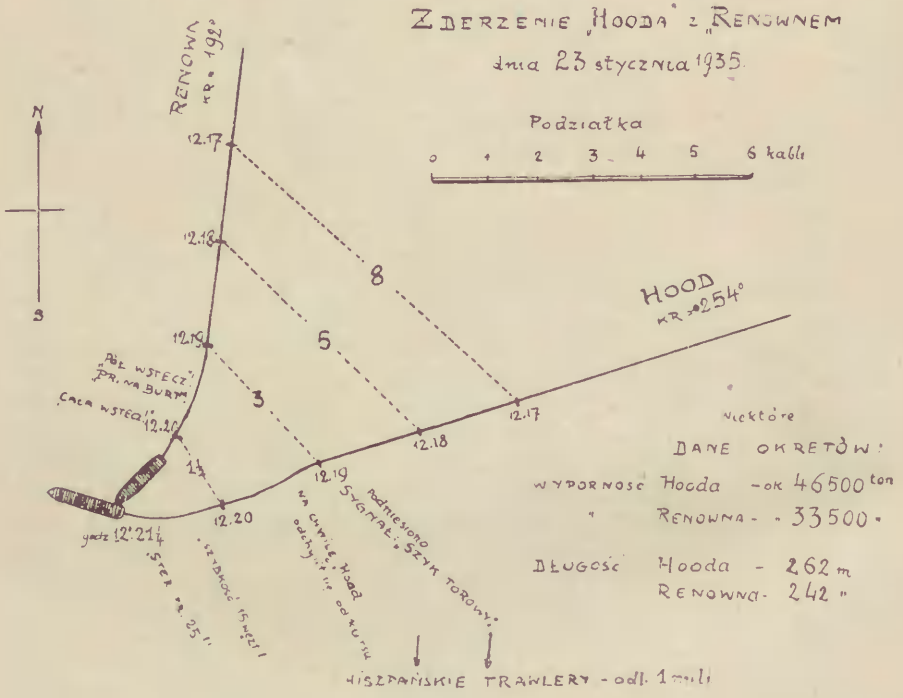
Przebieg wypadku. Eskadra krążowników bojowych znajdowała się w dniu 23. stycznia 1935 r. w drodze z zatoki Arosa (Hiszpanja) do Gibraltaru. W wykonaniu ogólnego planu ćwiczeń, przewidzianego na ten dzień, a podanego zrana do wiadomości (sygnałem)[1]), krążowniki bojowe miały ćwiczyć niezależnie od towarzyszącej eskadrze flotylli kontrtorpedowców. Właśnie koło południa krążowniki wykonywały ćwiczenia w określaniu kąta biegu (zatem zmiany kursów) — poczem miało nastąpić połączenie się krążowników w szyku torowym z flotyllą kontrtorpedowców, mającą ochraniać eskadrę przed łodziami podwodnemi.

Po zakończeniu „ćwiczeń kąta biegu", „Renown" — któ-

[1]) Ów sygnał, ta bezpośrednia przyczyna katastrofy, brzmiał: „W środę 23 stycznia krążowniki bojowe przejdą punkt położony o 2 mile w pelengu od lat. Salvora w pelengu 148°. Od tego punktu „Hood" będzie sterował kursem 192° a zaś „Renown" 254°; szybkość 12 węzłów. O godz. 10.50 krążowniki wykonają „ćwiczenia kąta biegu". **Po zakończeniu ćwiczenia „Hood" pójdzie kursem 245° a „Renown" 192°, aż do połączenia się. Kurs po połączeniu się będzie 180°, szybkość 12 węzłów".**

remu nakazano, by połączył się z admirałem idąc kursem 192° — wykonywa dokładnie ten rozkaz; „Hood" zaś ma nakazany kurs 254°.

Gdy już „Renown" zbliżył się na odległość 1 mili, zachowując ciągle kurs 254°, admirałowi sytuacja zaczyna się nie podobać, ponieważ peleng „Renowna" względem „Hooda" się nie zmienia. Nakazuje zatem podnieść sygnał wyraźniejszy, niż poprzedni — „wejść w zwarty s z y k t o r o w y za mną!" Zanim sygnał (flagami) podniesiono i odebrano, krążowniki znalazły się w odległości paru kabli. A każdy z nich ma długość niemal półtora kabla i szybkość 12 węzłów... Z jednej strony przeszło 46.000 ton — z drugiej 33.000 ton... Obie strony czynią rozpaczliwe wysiłki w celu uniknięcia kolizji. W odległości dwóch kabli, dowódca „Renowna" wydaje rozkaz: „cała wstecz". Za późno. Dziób „Renowna" uderzył w rufę okrętu admiralskiego [2]).



Szkic Nr. 2.

Trzy rozprawy. Właściwie miały miejsce trzy osobne rozprawy [3]), przeciwko każdemu z zamieszanych w sprawie dowódców: adm. Bailey — dowódcy eskadry, komandorowi Sawbridge — dowódcy „Renowna" oraz komandorowi Tower — dowódcy „Hooda".

---

[2]) Okręty zostały poważnie uszkodzone, nie tracąc wszakże zdolności manewrowych. Jedna śruba „Hooda" została poważnie obłamana.

[3]) W myśl starej tradycji brytyjskiej marynarki po każdej awarji okrętu odpowiedzialni dowódcy są oddani pod sąd (poza normalnem śledztwem). Rozprawy mają charakter publiczny.

Trzy dni zrzędu sędziwi admirałowie i komandorowie w galowych mundurach, schodzili się na rozprawy w charakterze sędziów. Przez trzy dni zkolei przesłuchiwali oni korowody świadków. Trzy dni zrzędu zeznawali w krzyżowym ogniu pytań trzej główni bohaterowie wypadku. Tylko każdego dnia inny z nich zajmował najmniej wygodne miejsce — fotel oskarżonego...

Sąd przesłuchuje szczegółowo. Wszystkich świadków, od midshipmana do komandora, wypytuje o odległości w różnych momentach, o dane czasowe, o wrażenia...

Co mówią świadkowie z „Renowna": W raporcie pisanym w dwa dni po wypadku (odczytanym na rozprawie), komandor Sawbridge, oskarżony o bezpośrednie spowodowanie katastrofy, pisał:

— Byłem najzupełniej przekonany, **że zamiarem admirała był zwrot na kurs 180° we właściwym momencie,** aby oba okręty znalazły się w ten sposób w szyku torowym na tymże kursie (180°); a że tak było — potwierdził fakt, iż w dniu 19-go stycznia oficer nawigacyjny eskadry tłumaczył mojemu nawigacyjnemu (który opowiedział mi to), — że w celu zaoszczędzenia czasu oba okręty miały mieć nakazane kursy zbliżone, a w odpowiednim momencie — szyk torowy na kursie 180°" [4]).

Powyższe oświadczenie uzupełnia wymowne zeznanie kmdr. ppor. Stitt, oficera nawigacyjnego z „Renown":

— Byłem wtedy przekonany — i jeszcze nim jestem, że „Renown" miał nakazany ten kurs [5]) w tym celu jedynie, aby — gdy okręty zbliżą się do siebie na 1 milę — „Hood" mógł zawrócić na kurs 180°, a „Renown" był w stanie wejść w jego kilwater... Nigdy przedtem nie dawano „Renownowi" sygnałami jakichś określonych kursów...

Świadek bynajmniej nie dopuszczał możliwości zderzenia, aż do sygnału „Hooda" nakazującego „Renownowi" szyk torowy.

Rozmowa z oficerem nawigacyjnym eskadry — podczas której tenże demonstrował dłońmi dwa razy co miało nastąpić — miała miejsce w przedsionku mesy „Hooda".

Admirał Troup (oskarżyciel): — To w takiem miejscu podobne sprawy były omawiane?

Świadek: — Tak.

Komandor Sawbridge (dowódca „Renowna") oświadczył:

— Sygnał o szyku torowym otrzymałem o jakiejś godzinie 12.20. Dałem najpierw rozkaz „pół wstecz", a natychmiast potem „cała wstecz".

Zapytany przez jednego z sędziów, czy nie dopuszczał możliwości, że „Hood" mógł nie być w stanie zrobić zwrot na 180° [6])

---

[4]) Jak widzimy ze szkicu to przypuszczenie jest bardzo prawdopodobne: gdyby np. o godz. 17.17 admirał zrobił zwrot na kurs 180°, nakazując jednocześnie szyk torowy, „Renown" miałby duże ułatwienie w wykonaniu szyku torowego.

[5]) 192°.

[6]) Należy rozumieć: „zrobić zwrot dość wcześnie".

— dowódca „Renowna" odrzekł, iż w tym wypadku okręt admiralski miał dostateczną ilość czasu, aby dać o tem znać sygnałem, gdyż „Renown" niósł flagę szybkości [7]) przez cały czas. To właśnie umocniło p. Sawbridge w przekonaniu, że „Hood" m i a ł j e d n a k z a m i a r robić manewr.

Komandor ppor. Hodgkinson, naczelnik wachty z „Renowna" opowiada, że gdy okręty zbliżyły się na odległość 6 kabli — dowódca zauważył: „To mi się nie podoba" — i kazał skręcić w prawo, a maszyny wstrzymać. Później świadek rzekł: — **Dlaczego „Hood" nie przestrzega przepisów o wymijaniu?** W tej chwili dowódca rozkazał: „Cała wstecz".

Zapytany, dlaczego nie dał wcześniej rozkazu „wstecz" komandor Sawbridge oświadczył: — Wcale nie sądziłem, bym potrzebował dawać maszynami wstecz. Byłem absolutnie pewien, że „Hood" robił zwrot na 180° i, że gdy ja przełożę ster, to i on uczyni to samo, jakby nakazywało morskie obycie (!)

Przy innej okazji, dowódca „Renowna" zeznawał, że dał trzy sygnały syreną w momencie, gdy okręty dzieliła przestrzeń $1^1/_2$ kabla. Oczekiwał, że „Hood" zmieni kurs; ten jednak uczynił to dopiero w chwili gdy odległość wynosiła 3/4 kabla.

Przewodniczący: — Pan użył wyrażenia „oczekiwałem, że on skręci". Dlaczego?

Komandor Sawbridge: — Ja dążyłem do uniknięcia kolizji, skręcając w prawo w odległości 6 kabli. Jasne, że powodem mojego postępowania było uniknięcie k o l i z j i. Przepisy wymijania się nakazywały „Hoodowi" skręcenie na lewą burtę i to, podług mnie, usunęłoby groźbę zderzenia. **Gdyby on („Hood") był skręcił w chwili, gdy to ja uczyniłem — mielibyśmy po wszystkiem jeszcze 100 yardów przestrzeni.**

Co mówią świadkowie z „Hooda": Najważniejsze dla świadków tej grupy są zeznania admirała Bailey, oskarżonego o to, że nakazawszy „Renownowi" zbliżyć się do „Hooda" kursem 192° a „Hoodowi" sterować kursem 254 — nie przedsięwziął środków zaradczych w celu uniknięcia sytuacji, której wynikiem było zderzenie.

Na samym początku dowódca eskadry tłumaczy okoliczności sygnału porannego [8]), o kursie 180° (kurs po połączeniu się) — sygnału, który zahypnotyzował dowódcę „Renowna" tak, że tenże łączył fakt podanego sobie kursu 192° z zamiarem admirała zwrotu eskadrą na kurs 180°. Ten sygnał był ułożony ostrożnie i był całkowicie przedyskutowany zanim go nadano (!). Był prosty i ułożony z potocznych zwrotów (!). Nie było tam dwuznaczności. Kurs całej eskadry po połączeniu się — mianowicie 180°, był podany w tym sygnale początkowo dla informacji dowódcy drugiej flotylli kontrtorpedowców. ...Program ćwiczeń, które miały być wykonane podczas przejścia z zatoki Arosa do Gibraltaru, był przedyskutowany podczas odprawy na „Hoodzie" przed odkotwiczeniem. „Renown" miał nakazane p o ł ą c z e n i e s i ę z „Hoodem" w go-

[7]) Wskazującą matelotom szybkość okrętu.
[8]) Sygnału, podającego program ćwiczeń w ciągu dnia.

towości do ćwiczeń z lodziami podwodnemi, a według mnie żadna jednostka nie połączyła się (rejoin), dopóki nie znajduje się na swem miejscu w szyku, za przewodnikiem. ...Po ćwiczeniach w określaniu kąta biegu, gdy „Renown" zbliżał się do „Hooda" moje czynności były kierowane przeświadczeniem, że dowódca „Hooda" wie, iż normalnym szykiem marszowym eskadry krążowników bojowych jest szyk torowy zwykły. ...Nie dałem f o r m a l n e g o (pełnego?) sygnału o połączeniu się w chwili zbliżania się okrętów, bo uważałem taki sygnał za przewlekły, w danych okolicznościach. ...Nie było powodu przypuszczać, że „Renown" ma zamiar postąpić inaczej, niż zwykle. W chwili zbliżania się okrętów, **miałem wrażenie, że on („Renown") wykonywa manewr źle,** że mu się nie udaje... Żaden okręt na miejscu „Renowna" nie trzymałby się ciągle kursu nakazanego, oczekując że okręt flagowy — który prowadził eskadrę — ustąpi mu z drogi. Gdy okręty były w odległości 1 mili od siebie, oczekiwałem, że lada chwila „Renown" będzie tracił peleng. To się jednak nie stało... Dałem rozkaz do flag, by zmuszono „Renown" do poprawienia sytuacji. Sygnał był dobrze widoczny natychmiast po podniesieniu. Wtedy byłem już spokojny w przekonaniu, że jeżeli sygnał znajdzie echo w szybkiej akcji — żadnej kolizji nie będzie. Ja b y ł e m s a m j e g o d o w ó d c ą, wiem iż jest on zwrotnym okrętem.

Komandor por. Lees, oficer nawigacyjny eskadry, a zarazem „Hooda" — zeznający na okoliczność rozmowy z kmdr. ppor. Stitt — oświadczył, że powiedział był wtedy swemu rozmówcy, iż z a p r o p o n u j e zwrot na kurs 180°, by „Renown" mógł wejść w kilwater. Świadek jednak nie upoważniał kmdr. ppor. Stitt do informowania dowódcy „Renowna" o swoich propozycjach.

Komandor Miles (jeden z sędziów): — Czy już kilka dni przedtem, w jednym lub dwu wypadkach, „Renown" nie połączył się był z „Hoodem" na sam sygnał: „połączyć się ze mną" — bez podanego kursu.

Świadek: — Tak.

Kmdr. Miles: — Czy manewr był wykonany poprawnie?

Świadek: — Tak.

Kmdr. por. Lees ciągnąc dalej, oświadcza, że „Hood" nie był w stanie skręcić w lewo gdy okręty były oddalone od siebie o 7 kabli — ponieważ parę hiszpańskich trawlerów znajdowało się po lewej burcie.

Vice-admirał James: — W jakiej odległości były okręty od siebie, gdy poraz pierwszy przyszło panu na myśl, że stwarza się sytuacja niebezpieczna?

— Trzy lub cztery kable.

Obrońca admirała Bailey, nawiązując w swojej mowie obrończej do krótkiego sygnału admirała „połączyć się ze mną idąc kursem 192°" — podniósł:

— Nie było żadnej racji potemu, by dawać jakieś uzupełniające sygnały. Ten moment jest niezmiernej wagi dla służby: **nasze szkolenie było zawsze nastawione na wzbudzanie inicjatywy oraz na pokładanie zaufania na zdrowym sądzie dowódców.**

Komandor ppor. Quintin, oficer sygnałowy z „Hooda", zeznaje dalej, że gdy ostatni sygnał (o szyku torowym) był wysłany, „Renown" był w odległości zgórą 4 kabli. Żadnego nienormalnego opóźnienia w repetowaniu sygnału nie było.

— Jakie rozkazy były wydane przez admirała Bailey flagowemu dowódcy („Hooda") w ciągu pięciu minut przed kolizją?

— O ile ja wiem, żadne.

Komandor Tower, dowódca „Hooda", również oskarżony o niezapobiegnięcie zderzeniu: — Natychmiast, gdy stało się jasnem, że „Renown" nie przeciwdziała zderzeniu przez zmianę kursu i szybkości — dałem rozkaz powiększenia szybkości do 15 węzłów...

W chwilę potem dał rozkaz przełożenia steru w prawo, oraz c a ł e j szybkości naprzód.

Komandor por. Lees — świadek:

W chwili rozkazu dowódcy „Hooda" — „lewo 25" (pierwszy odruch?) uważałem to za akcję przedwczesną...

Inny jeszcze świadek z „Hooda" zeznał w dalszym ciągu, iż w chwili zderzenia obie maszyny „Hooda" były zatrzymane.

Admirał Bailey, zeznając już w charakterze świadka podczas sprawy komandora Tower — mówił, że pierwsze usiłowanie kmdra Towera skręcenia w lewo było słuszne, jak słuszną była jego późniejsza próba, gdy się spostrzegł o niewykonalności pierwszego manewru — przemknięcia przed dziobem „Renowna". W każdym wypadku, to poważnie zmniejszyło szkody wynikłe z kolizji. Dowódca „Hooda" — jego zdaniem — rozpoczął kontrakcję w czasie właściwym.

— Czy był pan do tej pory zadowolony z komandora Tower?

— Tak, zupełnie zadowolony.

W chwili zderzenia rufa „Hooda" szybko przemykała się przed dziobem „Renown". Na dowód tego, admirał Bailey przedstawił zdjęcia ze zderzenia, porobione przez jakiegoś midshipmana.

Tyle zeznania.

Czytając szczegółowo sprawozdania z tych przewodów sądowych niesposób nie dostrzec wielkiej rozbieżności w poszczególnych zeznaniach. Najwięcej ich jest jeśli idzie o moment nadania ostatniego s y g n a ł u, (na parę minut przed zderzeniem) wyjaśniającego sytuację i mającego temsamem pierwszorzędne znaczenie dla śledztwa.

Znów jeden dowód niezmiernej wagi dobrej i sprawnej łączności...

Kto winien ostatecznie? Publiczność opuszcza salę. Wysoki Sąd wyda orzeczenie w sprawie pierwszego oskarżonego — adm. Bailey, dowódcy eskadry. Po półtoragodzinnem oczekiwaniu, nareszcie sąd powziął decyzję; sala wprędce się wypełniła.

— W imieniu Jego Królewskiej Mości... — poważny głos rozpoczyna długo-okresowe tradycyjne zdania...

Publiczność zna już wcześniej orzeczenie sądu; natychmiast po wejściu na salę wszystkie spojrzenia strzelają w kierunku sędziowskiego stołu, na którym leży szpada oskarżonego admirała,

rękojeścią ku jego miejscu. Tradycja objaśnia wszystkim, że jej właściciela uznano niewinnym katastrofy...

Później uwolniono również dowódcę „Hooda".

Inaczej było z trzeciem oskarżonym: dowódcą „Renowna". Sąd uznał go winnym zderzenia, odbierając mu zarazem dowództwo. Gdy wśród śmiertelnej ciszy odczytywano wyrok, komandor Sawbridge nie patrzał na szpadę leżącą przed nim na stole. Wprędce jednak dowiedział się, że jej ostrze skierowane było... ku niemu.

*

Jak ostatnio doniosła prasa, admiralicja uchyliła wyrok sadu, uznając, że wszyscy trzej dowódcy byli w jednakowym stopniu winni.

Było to powodem interpelacji w Izbie Gmin. W odpowiedzi na tę interpelację, Pierwszy Lord Admiralicji oświadczył, że podobne uchylenie wyroku już dawniej miało precedensy, cytując jeden z 1862 i drugi z 1893 r.

W rezultacie komandor Sawbridge pozostał na dowództwie „Renowna".

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

Przyłączenie Pomorza przez Bolesława III Krzywoustego.

Ostateczne przyłączenie Pomorza do Polski, którego dokonał Bolesław Krzywousty, stanowiło pod względem polityczno-geograficznym osiągnięcie przez Polskę naturalnej granicy morskiej na północy, a pod względem polityczno-ekonomicznym uzyskanie dostępu do jednego z najważniejszych szlaków handlowych, jakim była południowa część Bałtyku.

Ku brzegom pomorskim posuwali się Piastowie od chwili powstania pierwszych zaczątków państwa polskiego nad Gopłem, t. j. od IX-go wieku po Nar. Chr. Posuwali się oni dwoma szlakami wodnemi: dolna Odra na zachodzie i dolna Wisła na wschodzie. Wybór tych dwóch szlaków, wiodących do Bałtyku, znajduje swoje wyjaśnienie w tem, że zarówno bieg dolnej Odry jak i dolnej Wisły, był jeszcze od czasów rzymskich odcinkiem wielkiego gościńca, jaki łączył ośrodki handlowe, Rzym i Bizancjum, z wybrzeżami Bałtyku. Jezioro Gopło było rozwidleniem się gościńca, prowadzącego ku Bałtykowi. Poziom jego wód był wyższy od dzisiejszego o 3,5 m., a znajdująca się w północnej części obszarów goplańskich Kruszwica, ze słynną już we wczesnem średniowieczu Mysią Wieżą, była miejscem postoju karawan handlowych i przenoszenia towarów na statki, idące na Bałtyk i zpowrotem. Statki te udawały się bądź zachodniem, odrzańskiem ramieniem, bądź wschodniem, wiślanem. U wylotów, przy ujściach obu rzek znajdowały się najważniejsze porty południowego Bałtyku: na Odrze Szczecin, a dalej wdół Wolin, na wyspie tej samej nazwy nad cieśniną Dziwna (niem. Divenow), Druzno czyli Truso (dzis. Elbląg) nad Nogatem, oraz Gdańsk. Z tych portów wychodziły statki, udając się żeglugą przybrzeżną na północ, ku zatoce Fińskiej, by rzeką Narową dostać się na jezioro Pejpus, a potem włokiem na Ilmen do Nowogrodu; po-

czem znów włokiem na Wołgę i morze Kaspijskie, wiodące w głąb cywilizowanej i przemysłowej Azji.

Pędził te liczne karawany, złożone początkowo z przekupniów greckich, a potem arabskich i żydowskich, głód dwóch rzeczy, w starożytności i wczesnem średniowieczu najcenniejszych, a znajdujących się w nieprzebranej ilości nad brzegami Bałtyku oraz w puszczach nadodrzańskich i nadwiślańskich. Był to bursztyn, ceniony nad złoto, oraz zdrowi, silni niewolnicy, płaceni na wagę złota. Nic dziwota zatem, że porty bałtyckie, w których ześrodkowywał się handel bursztynem i niewolnikami, stały się jednemi z najbogatszych miast we wczesnem średniowieczu i że bogatą stała się cała ziemia między ujściami obu rzek: Odry i Wisły. Ta właśnie ziemia nosiła nazwę Pomorza.

Ziemia pomorska stanowiła dość regularny prostokąt. Wymiary tego prostokąta wynosiły: dłuższy bok — 400 klm., a krótszy — 150 klm. Dłuższemi bokami były: na północy linja brzegowa Bałtyku od ujścia Odry do ujścia Wisły i na południu bieg Noteci mniej więcej od dzisiejszego Rynarzewa, aż do ujścia do Warty pod Santokiem (niem. Zantoch), a potem bieg Warty do Santoku, aż do ujścia do Odry pod Kistrzyniem. Krótsze boki stanowiły: na Zachodzie — dolny bieg Odry od Kistrzynia aż do jej ujścia do Bałtyku za Szczecinem, przyczem należały do Pomorza wyspy delty Odrzańskiej, na wschodzie zaś — dolny bieg Wisły od dzisiejszego Torunia, aż do ujścia Nogatu do zalewu Wiślanego (niem. Frisches Haff) i właściwej Wisły pod Gdańskiem. Prócz tego ściśle była zespolona z Pomorzem wyspa Rugja.

Cała kraina pomorska miała charakter równiny, nachylonej ku Bałtykowi, z niewielkiemi wzgórzami, dochodzącemi do 250 m. wysokości i ciągnącemi się pośrodku prawej, wschodniej połowy prostokąta, równolegle do obu dłuższych boków, t. j. linji Bałtyku i biegu Noteci. Na Północy nad morzem, grunt był naogół suchy i piaszczysty, a na Południu, nad Notecią i Wartą, grząski i błotnisty. Cały kraj we wczesnem średniowieczu był pokryty gęstą i nieprzebytą puszczą, ciągnącą się nieprzerwanie od brzegów Bałtyku, aż do Noteci i Warty.

Błotnista Noteć, idące równolegle do niej moczary nadnoteckie i gęste lasy, rosnące na moczarach i za moczarami, czyniły dostęp na Pomorze bardzo trudnym. Jedynemi drogami służyły tu Odra i Wisła, lecz te ciągnęły się z obu krawędzi kraju. Przedostać się w głąb krainy można było, albo wychodząc na pełne morze ze Szczecina czy Gdańska i posuwając się następnie wzdłuż brzegów, naogół dostępnych, bez mielizn i raf, albo idąc suchą ziemią między biegiem dolnej Wisły a Notecią, w okolicach między dzisiejszym Fordonem i Rynarzewem, i skierowując się następnie na NW ku Bałtykowi. Ta druga droga prowadziła przez puszczę, która w tym kierunku była choć bardzo gęsta, lecz mniej błotnista. Poza tem na Noteci były trzy brody: pod Santokiem, między Czarnkowem i Ujściem oraz pod Nakłem, lecz droga przez te brody prowadziła w same moczary. Stąd też ludność miejscowa, Pomorzanie, czuła się na swojej ziemi zupełnie bezpieczna, a spotykała obcych tylko

albo przy ujściach rzek, w swych portach, albo na wybrzeżu morskiem. Od strony lądu spotykała ona kupców, a od strony morza korsarzy. Jedni i drudzy wyrobili w Pomorzanach zamiłowanie do handlu i do życia awanturniczego. Ponieważ zaś ziemia pomorska była naogół dość nieurodzajna, przeto i rolnictwo i hodowla bydła nie mogły się rozwinąć należycie i, z natury rzeczy, ustępowały sprawom handlowym.

Dlatego też na Pomorzu od samego zarania dziejowego spotykało się miasta w daleko większej liczbie, aniżeli na innych ziemiach słowiańskich. Miasta te były położone bądź na wybrzeżu Bałtyku, bądź nad brzegami rzek. Do celniejszych grodów należały: nad morzem — na Rugji Arkona, na Wolinie wspomniany powyżej Wolin, przy ujściu Odry wymieniony również powyżej Szczecin, przy ujściu Prośnicy Kołobrzeg (niem. Kolberg), Dzierzłów (niem. Rügenwalde) przy ujściu Wieprza, oraz przy ujściu Wisły Gdańsk i Druzno, o których również mowa była poprzednio. Nad rzekami — Sławno (niem. Schlawe) nad Wieprzem, Słupsk (niem. Stolp) nad Słupią, Świecie i Wyszogród (dziś. Fordon) nad Wisłą, Bytów (niem. Bütow) nad Bytową, Starogród (niem. Stargard a d. Ihne) nad Iną. Białogród (niem. Belgard) nad górną Prośnicą, wreszcie nadnoteckie: Santok, Czarnków, Ujście i Nakło. Taka ilość miast, bogaty stan kupiecki i wielkie wpływy bardzo zamożnego stanu kapłańskiego, który tutaj się utrzymał znacznie dłużej z powodu niedotarcia jeszcze nad Bałtyk chrześcijańskich Niemców, a natomiast ciągłych stosunków z pogańskimi lub nawpół pogańskimi Normandami, sprawiły, że Pomorzanie bardzo niechętnie ulegali władzy jednoosobowej, t. j. monarchicznej, a dążyli do utworzenia pewnego rodzaju patrycjatu miejskiego, złożonego z bogatych kupców i przedniejszych kapłanów.

Ku temu Pomorzu dążyli konsekwentnie i systematycznie Piastowie, organizując Polskę od IX-go stulecia w silne państwo monarchiczne i posuwając się zwolna z biegiem rzek, jedynych wówczas arteryj komunikacyjnych ku naturalnym granicom. Ujścia Odry i Wisły zostały opanowane przez nich jeszcze w czasach przedhistorycznych, prawdopodobnie za ojca Mieszka I-go, Ziemomysła. Pomorzanie stawili im zacięty opór, nie chcąc wyrzec się swojej swobody miejskiej na rzecz kruszwickich książąt „pól". Zaogniły sprawę: przyjęcie chrześcijaństwa przez Mieszka I-go w 966 r. oraz jego walki z Duńczykami, którzy, zakładali osady wojskowe na wybrzeżu pomorskiem, mianowicie Jomsborg czyli Winetę na Wolinie i inne pomniejsze.

Za Bolesława I Chrobrego (992—1025) Pomorze weszło już w skład państwa polskiego. Zostało nawet założone biskupstwo w Kołobrzegu. Krajem zarządzali w charakterze namiestników królewskich książęta miejscowi. Zamieszki, jakie powstały po śmierci Chrobrego, odbiły się dość silnie na Pomorzu, które przeszło chwilowo pod panowanie króla duńskiego, Knuta Wielkiego, lecz już za Kazimierza I Odnowiciela (1038—58) wróciło do macierzy, choć odpadło znów do pogaństwa i zachowywało luźny związek z metropolją. Starał się zmusić je do posłuszeństwa Bolesław II Śmiały

(1058—80), lecz przeszkodził wykonaniu jego planów rokosz możnowładców. Plany te zaczął znów realizować Władysław I Herman (1080—1102), urządzając sporadyczne wyprawy karne ze swego Płocka, lecz poniósł klęskę od Pomorzan koło Santoka. Za jego czasów Pomorze zaczęło się kształtować na zachodnie, czyli nadodrzańskie ze Szczecinem, oraz wschodnie lub nadwiślańskie z Gdańskiem.

Pomorze wschodnie, na które dostać się było łatwiej, bo wiodła na nie bezpośrednio i brama lądowa między Notecią a Wisłą, i arterja wiślana, ciągnąca się wzdłuż krawędzi kraju, było dość ściśle zespolone z resztą państwa w czasach Władysława Hermana. Przedewszystkiem, dzięki łatwiejszemu dostępowi, krzewiło się tam i przyjęło chrześcijaństwo, co bardzo ułatwiało pokojowe zespolenie między tą krainą a pozostałą monarchją piastową. Następnie rzadko bywali tam Duńczycy, których więcej nęcił bogaty Wolin, aniżeli oddalony Gdańsk czy Druzno. A zatem ludność miejscowa nie znajdywała zewnętrznych sprzymierzeńców do walki z monarchją piastowską. Wreszcie, co najważniejsze, miejscowi książęta, siedzący na niewielkich dzielnicach, jak pan na Świeciu lub Gdańsku, przyciągani przez bezpośrednie stosunki do wojewodów i kasztelanów polskich, schodzili coraz więcej do stopnia namiestników królewskich. Spokrewniali się oni zresztą z możnowładztwem polskiem i w ostatnich latach Władysława Hermana byli właściwie tylko urzędnikami polskimi.

Gorzej przedstawiała się rzecz z Pomorzem zachodniem. Oddzielone bagnistą Notecią i rosnącemi nad nią błotnistemi, nieprzebytemi puszczami, zatracało ono jakikolwiekbądź związek z resztą Polski. Panowało na niem bezapelacyjnie pogaństwo, które podsycali zaodrzańscy Obotryci i Lutycy w dzisiejszej Meklemburgji, oraz Ranowie na Rugji. Zaodrzańskie szczepy Słowian nienawidziły Piastów za wyrzeczenie się przez nich starej wiary i tę nienawiść przelewały w Pomorzan. Kapłani z obotryckiej Retry nad jeziorem Doleńskiem (niem. Neu Brandeburg am Tollen - See) i rugijskiej Arkony, cieszyli się największym wpływem w Wolinie i Szczecinie. Z drugiej strony ustawiczne najazdy duńskie, które doprowadziły nawet do chwilowego podboju Pomorza nadodrzańskiego za Mieszka II-go, odbijały się również ujemnie na łączności tego kraju z macierzą. Doszło do tego, że książęta nadodrzańscy nietylko nie uważali się za namiestników króla polskiego, lecz nawet przestali za czasów Władysława Hermana płacić daninę. Jednem słowem, o ile Pomorze wschodnie na początku XII-go wieku było składową częścią państwa polskiego, o tyle Pomorze zachodnie wyłamało się zupełnie.

W pierwszych latach XII-go stulecia objął rządy w Polsce Bolesław III Krzywousty (1102—1138). Śmiały, rzutki i energiczny dążył on do przywrócenia państwu potęgi i stanowiska, jakie miało ono za Chrobrego i Śmiałego. O to stanowisko musiał walczyć Krzywousty z wrogami zewnętrznymi, przedewszystkiem Niemcami, oraz z wewnętrznymi, do których należał jego brat przyrodni, książę Zbigniew. Brat otrzymał jako dzielnicę swoją Wielkopolskę, Ma-

zowsze i Pomorze, ustawicznie knuł jednak spiski przeciwko Krzywoustemu, to sprowadzając nań najazd czesko-niemiecki, to podburzając Pomorzan nadodrzańskich do wypraw łupieskich w głąb Polski. Bolesław Krzywousty odparł przedewszystkiem Niemców i Czechów, poczem ustalił pokój od strony węgierskiej i ruskiej, wreszcie uwięził i oślepił Zbigniewa. Po uregulowaniu tych spraw zabrał się Krzywousty do zagadnienia pomorskiego. Zagadnieniu temu poświęcił on zasadniczo całe swe panowanie. Wiedział dowodnie, że Pomorze stanowi naturalne zakończenie granic Polski i że ostateczne przyłączenie tego kraju oddaje w ręce polskie bezmiar bogactw, gromadzących się dla handlu bałtyckiego w Szczecinie i Wolinie. Jednocześnie wiedział Krzywousty rzecz inną, mianowicie, że dla Polski bije ostatnia godzina do opanowania nadbałtyckich obszarów. Albowiem Niemcy, ciągnąc z południowego zachodu, z nad Łaby ku morzu, zwarli się już do walki z obotryckiem państwem Wendów, siedzących nad Bałtykiem, i lada rok mogą stanąć nad morzem. Z chwilą dojścia Niemców do Bałtyku, Polska miałaby do czynienia nietylko z nowym współzawodnikiem, lecz i odwiecznym wrogiem, który parłby wzdłuż całej granicy zachodniej, od Śląska do morza. Dotychczasowy rywal Polski na bałtyckiem wybrzeżu, Duńczycy, przechodził w owym czasie silny ferment wewnętrzny, mając na dobitkę ciągle zatargi z sąsiadami ze Skandynawskiego półwyspu, Szwedami i Norwegami. Nie był przez to groźny. Krzywousty miał zatem ręce rozwiązane, lecz musiał się śpieszyć. Nie zwlekając, rozpoczął też pomorskie kampanje.

Na Pomorze, jak wspomniano powyżej, wiodły dwie drogi: wodna na falach Odry i Wisły, oraz lądowa między zawrotem Noteci pod Rynarzewem i dolną Wisłą pod Wyszogrodem. Atoli droga odrzańska wiodła wzdłuż granic niemieckich, a wiślana odchylała się bardzo od zasadniczego objektu, jakim było Pomorze zachodnie. Poza tem obydwie te drogi prowadziły na pełne morze, na którem należałoby działać przeciwko brzegom zapomocą floty, której Krzywousty nie miał. Polegać na ewentualnej pomocy morskiej ze strony Duńczyków czy Szwedów było dość ryzykowne, tembardziej, że wojska polskie byłyby oddalone od swych podstaw operacyjnych, jakiemi były Płock nad Wisłą i Poznań nad Wartą, i znalazłyby się zupełnie na łasce dość problematycznego sojusznika, którym byliby współzawodniczący dotychczas z Polakami Duńczycy czy Szwedzi. Pozostawała więc tylko droga lądowa między Notecią i Wisłą. Tę drogę wybrał Krzywousty. Znał ją zresztą dość dobrze, bo siedząc jeszcze z ojcem w Płocku, zapędzał się ustawicznie na Pomorze nadwiślańskie, które, choć zawisłe od Polski, wciąż tliło iskrami buntu.

Wybrawszy zatem drogę podboju, przystąpił Krzywousty do urzeczywistnienia planu zawojowania Pomorza. Postanowił działać zaczepnie, zmuszając przeciwnika do działań obronnych i wyrzeczenia się wszelkiej ofensywy. Taką ofensywą bywały od czasów Chrobrego wyprawy Pomorzan na Wielkopolskę, przeprawiające się przez brody Noteci. Krzywousty postanowił przedewszystkiem te brody opanować. Było ich niewiele, wszystkiego trzy: Santocki,

między Czarnkowem i Ujściem oraz Nakielski. Równocześnie chciał Bolesław umocnić się na Pomorzu nadwiślańskiem. Przeciwko brodom miał działać Poznań, a przeciwko Pomorzu, najprzód wschodniemu, a potem zachodniemu — Płock. Kampanje zaczęły się zaraz po wstąpieniu Krzywoustego na tron. Interwencje czesko-niemieckie i Zbigniewowe stanowiły w nich, jakby wstręty i antrakty, lecz nie przerywały na jotę akcji głównej, polegającej na zdobywaniu Pomorza.

W czasie walk ze Zbigniewem, jakie trwały lat dziesięć, od 1102 do 1112 r., działał Krzywousty głównie wypadami przez bramę notecko - wiślaną, zdobywając kolejno Bytów, a potem Kołobrzeg w kampanjach 1102—5 r. i udzielając pomocy swemu powinowatemu, księciu Świętoborowi, który pochodził po kądzieli od Chrobrego. W następnej wyprawie 1107 r. Krzywousty zajął Białogród nad Prośnicą i zmusił książąt pomorskich do złożenia mu hołdu pod Kołobrzegiem. Jednocześnie został wzięty przyczółek w Czarnkowie i tamtejszy książę Gniewomir przyjął chrzest, uznając się za lennika Krzywoustego. Poprzednio zostało zdjęte oblężenie Santoka, w którym broniła się załoga polska, pilnująca przepraw przez Noteć. Pomorzanie odpowiedzieli na to dywersją na Mazowsze i zdobyciem Ujścia. Działo się to w 1108 r., lecz już w rok później Bolesław Krzywousty uderzył wprost na najwarowniejszy gród nadnotecki — Nakło i zadał Pomorzanom straszliwą klęskę, kładąc na polu do 40.000 ludzi i zdobywając miasto. Od zdobycia Nakła linja Noteci została opanowana przez Krzywoustego w całości i Pomorzanie zaprzestali wypraw odwetowych. Pomorze nadwiślańskie i wschodnie części nadodrzańskiego były mocno obsadzone.

Teraz przyszła kolej na Szczecin i Wolin. Krzywousty przygotowywał się starannie do tej rozstrzygającej kampanji. Przygotowania trwały parę lat. Był pokój z Niemcami i od czeskiej oraz ruskiej strony. Wreszcie, w 1120 r. Krzywousty rozpoczął swoją decydującą wyprawę, kierując się wprost na Szczecin. Prowadził wojska przez dziewicze lasy, gdzie orjentowano się tylko blaskiem słońca w dzień, a gwiazd w nocy. Książę szczeciński Warcisław stawiał opór przez dwa lata, lecz ukorzył się wreszcie przed Krzywoustym, składając mu hołd, przyjmując chrzest i uznając go za swego pana. Otrzymał on władzę namiestniczą, jak jego pobratymcy na Pomorzu nadwiślańskiem i musiał przysyłać rocznie 300 grzywien srebra oraz dostarczać co dziesiątego rycerza do służby królewskiej. Jednocześnie w Wolinie zostało założone biskupstwo, zależne od metropolji gnieźnieńskiej. Pogaństwo upadło. Było to w 1122 r.

Krzywousty nie zadowolnił się jednak zhołdowaniem całej ziemi pomorskiej. Chciał iść na morze. W parę lat później, kiedy Warcisław zaczął się znów wyłamywać z zależności, stanął Bolesław III-ci na Pomorzu i zmusił go do posłuszeństwa, poczem zawarł układ z królem duńskim Mikołajem (Nielsem), obiecując mu pomoc przeciwko Szwedom i zaręczając swą córkę Ryksę z jego synem Magnusem, pretendentem do tronu szwedzkiego. Mikołaj duński ze swej strony dał Krzywoustemu swą flotę do wyprawy

na Orzną i Rugję. W 1130 r. rozpoczęła się ostatnia pomorska kampanja Bolesława. Została ona uwieńczona pełnem powodzeniem. Pod ciosami polskiego rycerstwa i duńskich marynarzy obie wyspy padły do stóp Krzywoustego. Stał się on panem całego Pomorza, rozszerzając granice Chrobrego. Uznał go za jednego z pierwszych potentatów Europy cesarz niemiecki Lotarjusz, każąc bić we wszystkie dzwony w Merseburgu w 1135 r., kiedy tam zjechał Bolesław celem załatwienia spraw zawojowanej Rugji, do której mieli pretensje cesarze niemieccy.

Odtąd było już cicho i spokojnie na Pomorzu, połączonem z Polską. Krzywousty cementował je systematycznie i gruntownie, krzewiąc przedewszystkiem chrześcijaństwo przez misjonarzy-Polaków, którzy mogli się łatwo porozumiewać z ludnością miejscową. Biskupem nowej diecezji wolińskiej, po krótkich rządach biskupa hiszpańskiego Bernarda i niemieckiego Ottona, został Polak — Wojciech. Następnie przesiedlał Krzywousty na Pomorze całe wsie i grody wielkopolskie i mazowieckie, a Pomorzan wysyłał w głąb kraju. Stąd mamy taką masę wsi o nazwie „Pomorzany" w Wielkopolsce i na Mazowszu. Zrozumiał wielki wojownik na tronie wartość Pomorza dla Polski, wartość, którą tak cenili jego przodkowie. I w testamencie swoim przeznaczył tę ziemię głowie państwa senjorowi krakowskiemu.

Z morskiej prasy zagranicznej.

Łódź wiosłowa czy motorowa?

Temu tematowi kilka szpalt poświęcił „Morskoj Sbornik". Istnieją dwa odmienne zapatrywania na tę kwestję: zwolenników wyposażenia okrętu wyłącznie w łodzie o mechanicznym napędzie; i głoszących tezę przeciwną, t. j. tych, którzy radziby widzieć tylko niezbędne minimum łodzi okrętowych tego rodzaju.

Wprawdzie łódź motorowa lub parowa jest niezastąpiona w szeregu okoliczności, zwłaszcza gdy trzeba pokonywać w najkrótszym czasie stosunkowo duże przestrzenie ,a warunki atmosferyczne nie sprzyjają i fala, przepływy, wiatr utrudniają lub uniemożliwiają nawet użycie łodzi wiosłowej. Natomiast niekiedy tylko, właśnie pod żaglami albo pod wiosłami, uda się wykonać pewne zadania, jak np. wylądowanie na brzegu, gdzie niema przystani lub portu, czy też gdzie jest płytko, a dno pełne wykrotów lub kamieni.

Z artykułu można wywnioskować, że w marynarce rosyjskiej część personelu traktuje łódź wiosłową, a szczególnie żaglową, nieco po macoszemu; umiejętność prowadzenia łodzi pod żaglami często nie stoi na właściwym poziomie. Takie jednostronne ujęcie niewątpliwie wynika z chorobliwego kultu, modnego w dobie dzisiejszej, kultu dla techniki i jej dominującego znaczenia w dziejach cywilizacji, życiu człowieka i... na każdym kroku. Łodzie motorowe lub parowe w wielu wypadkach wykonają zadanie z większą sprawnością, niż wiosłowe, dlatego korzysta się z nich wówczas, gdy chodzi o zyskanie na czasie lub przeprowadzenie pewnych drobnych czynności operacyjnych, jak np. niewielki desant, rewizja na zatrzymanym statku, ratowanie jeńców i t. p. Ale równocześnie nie trzeba zapominać, że najlepszym środkiem dla przeciwdziałania ujemnym wpływom życia okrętowego na zdrowie, jest sport i dlatego wychowanie fizyczne załogi stanowi jedną z najważniejszych gałęzi służby. Zwłaszcza w okresach intensywnego szkolenia, kiedy

niewiele czasu pozostaje do dyspozycji, by go przeznaczyć na wypełnienie programu na boisku sportowem, a niska temperatura wody czyni kąpiel dla całej załogi niebezpieczną, wówczas wiosłowanie i żaglowanie — poza gimnastyką — są nieomal jedynemi środkami do wyrobienia tężyzny fizycznej załogi, a prócz tego do wychowania pełnowartościowego pod każdym względem marynarza. Wreszcie i wiosłowanie i żaglowanie posiadają tę kapitalną zaletę, że organizowanie zawodów nie nastręcza najmniejszych kłopotów i nie pociąga żadnych kosztów, a dzięki temu można z powodzeniem wprowadzić do życia zespołów i okrętów ten niezwykle dodatni czynnik, jakim jest zdrowe współzawodnictwo na polu sportowem. **(M. M.).**

Studjum o mostku.

Komandor por. Croiset w „La Revue Maritime" zajął się rozważaniem zagadnienia mostku. Na wstępie autor zaznacza, że tego rodzaju studjum wydaje się na pierwszy rzut oka bezużyteczne, gdyż ta część okrętu jest chyba najlepiej znana dla olbrzymiej większości oficerów marynarki wojennej, którzy tu właśnie spędzają najwięcej czasu w swej karjerze służbowej, pełniąc obowiązki na różnych szczeblach hierarchji. Jednak „ilu oficerów, tyle zdań": każdy stawia inne wymagania, zabarwiając je raczej subjektywnie, niż przedmiotowo. Trzeba przyznać, że przedewszystkiem gra tu rolę indywidualny smak i przyzwyczajenie, czyli: pewne zamiłowania estetyczne i komfortowe, występujące podobnie, jak przy urządzaniu pracowni lub mieszkania.

Otóż, mostek — bez względu na typ i wielkość okrętu — jest miejscem, skąd dowódca kieruje okrętem na morzu i w walce. Stąd oczywisty wniosek, że budowa mostku nie może być dowolna, ponieważ w każdym wypadku musi zapewniać:

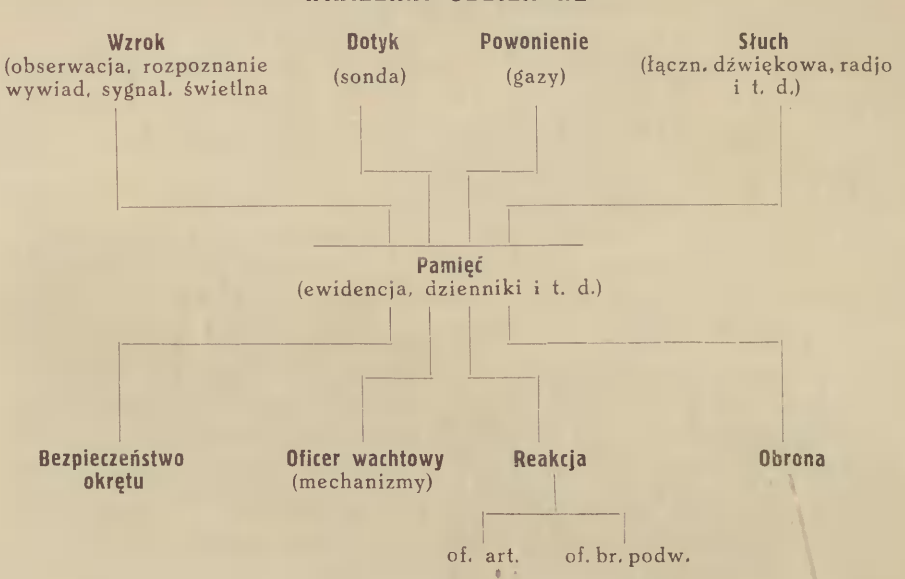
— najsprawniejsze odbieranie wrażeń zzewnątrz,
— najdogodniejsze warunki, aby otrzymany materjał przerobić i zarządzić odpowiednią reakcję;
— możliwość utrwalenia w pamięci wydarzeń,
— bezpieczeństwo zatrudnionej obsługi (ze względu na konieczność zachowania ciągłości pracy).

Szematycznie wygląda to, jak niżej:

Mózgiem, czyli organem, który przyjmuje wrażenia zzewnątrz, przerabia je i reaguje na nie — a mówiąc językiem wojskowym „wydaje decyzję" — jest dowódca. Przeto konstruktor, projektując plan mostku, musi pamiętać o konieczności ułatwienia tej niezmiernie ważnej — można powiedzieć najważniejszej — czynności, przez celową budowę mostka. To znaczy, aby:

a) odbiór wrażeń zzewnątrz i przestudjowanie ich odbywało się szybko, sprawnie i — jeżeli to jest możliwe — w całkowitem bezpieczeństwie (przeszkody zewnętrzne);
b) „mózg okrętu" (dowódca) mógł funkcjonować (dowodzić, kierować) w warunkach najdogodniejszych,

c) istniała łatwość w utrwalaniu pracy na mostku.
d) zapewnić bezpieczeństwo personelu.



Przechodząc do szczegółowego omówienia:

I. Dowódca przedewszystkiem powinien w i d z i e ć, aby prowadzić okręt (jeden lub w zespole), oraz aby walczyć z nieprzyjacielem (przyjąć walkę lub zarządzić odwrót). Z tego powodu budowa mostka powinna ułatwiać obserwację wzrokową w bitwie, nawet w warunkach złej pogody: wiatr, słota, słaba widoczność i t. d.

Oczywiście dowódca nie posiada środków, aby osobiście i wyłącznie wykonywać obowiązki obserwatora; natomiast do tego celu na każdym okręcie istnieje specjalna grupa ludzi, składająca się z obserwatorów, wyposażonych w przyrządy optyczne, oraz ich przełożonych, którzy dysponują przytem siecią łączności.

Zadaniem obserwatora jest nietylko dostrzec, lecz również zidentyfikować to, co zauważył; wyższy w hierarchji służbowej obserwator (w zależności od wielkości okrętu liczba ich może być duża) sprawdza i przesyła wiadomość do odpowiedniej komórki, t. zn. melduje.

Wydajność pracy obserwacyjnej można zwiększyć dwiema drogami:

a) w odniesieniu do personelu:

1. doborem ludzi (wzrok, inteligencja, spostrzegawczość, szybka orjentacja, zdrowy sąd); komandor Croiset zaleca raczej rezygnować z nagromadzenia osobników o niedostatecznych kwalifikacjach, którym stosownie do rozkładu ról okrętowych przypada

stanowisko na mostku, a zadowolić się liczbą mniejszą — o pełnej wartości;

2. szkoleniem w obserwacji i układaniu meldunków jasnych, zwięzłych i ścisłych;
3. ułatwieniem w określaniu kierunku przedmiotu, który dostrzeżono;
4. zabezpieczeniem — jeżeli warunki pozwalają — przed złą pogodą i okolicznościami utrudniającemi obserwację, np. przed blaskiem bliskiego światła;
5. zorganizowaniem służby w sposób sprężysty(m. in. hierarchja nie powinna wpływać na opóźnienie w dotarciu meldunku tam, dokąd należy;

b) przez zredukowanie do niezbędnego minimum czasu, który upływa od chwili zauważenia danego przedmiotu do momentu zameldowania o tem zainteresowanemu organowi.

Reakcja w tym dziale nie może napotykać na żadne trudności. Organy, posiadające prawo decyzji (dowódca, a w sprawach mniejszej wagi — oficer wachtowy) muszą mieć zapewnioną możność korzystania b e z z w ł o k i z szeregu pomocniczych środków, aby sprawdzić meldunek, którego wiarogodność jest wątpliwa. Więc niekiedy trzeba będzie zastosować reflektory albo pociski oświetlające (podczas wojny), w innych wypadkach wystarczą locje, książki z sylwetkami okrętów wojennych lub statków handlowych czy też samolotów i t. d.

II. Wspominam mimochodem o gotowości przyrządów do sondowania i o wzmiance autora, że „od kilku lat dowódca musi również używać powonienie, aby rozpoznać gazy", i przechodzę do grupy wrażeń, odbieranych przez słuch.

Wrażenia słuchowe, odbierane na okręcie bezpośrednio, t. j. uchem nieuzbrojonem w żadne przyrządy, w dobie współczesnej odpadają na drugi plan, ustępując pierwszeństwa jedynemu rodzajowi łączności na odległość: radjotelegrafji. Jeżeli zanalizujemy ten sposób porozumiewania się, przekonamy się, że wymaga on wykonania następujących czynności:

a) przy nadawaniu: powzięcia decyzji — co, kiedy i do kogo wysłać; nadać temu odpowiednią szatę zewnętrzną, czyli formę w zależności od stosowanych kodów, skrótów i t. d.; następnie zaszyfrować i przesłać na stację nadawczą;
b) przy odbiorze: przyjęcie depeszy, odszyfrowanie (znalezienie w kodzie), przedstawienie dowódcy.

Autor świadomie pomija czynności, jakie w związku z tem odbywają się na radjostacji, ponieważ jej miejsce przeważnie znajduje się nie na mostku..

Z powyższego rozważania widać, że jest pożądane, aby:

— okres czasu, zużywany na drogę pomiędzy mostkiem i stacją skrócić do minimum;
— biegłość w obchodzeniu się z szyframi stała na wysokim poziomie,

— system szyfrów i kodów był prosty,
— przedstawianie dowódcy meldunków i otrzymywanie od niego rozkazów, które mają być wysłane nazewnątrz, musi trwać możliwie najkrócej;
— personel powinien być dobrze wyszkolony.

Jako naczelna kierująca zasada: dążyć, do osiągnięcia takiej doskonałości, aby łączność pomiędzy dwoma dowódcami była poprostu rozmową.

III. Naistotniejsze obowiązki dowódcy okrętu wyrażają się:
a) w prowadzeniu okrętu (nawigacja, manewr),
b) w informowaniu przełożonych i sąsiadów (prawie wyłącznie w walce),
c) w kierowaniu walką.

Omówię szerzej tylko tę ostatnią funkcję, jako najbardziej ważną. Autor jest zdania, że walka na morzu, to — nawet dzisiaj — w dużym stopniu pojedynek dowódców, ponieważ olbrzymia większość ich podwładnych nie ma prawa do powzięcia decyzji (w odniesieniu do okrętu, jako całości), zresztą nie posiada również i możności. Z tego powodu dowódca sprawuje — w pewnych wypadkach dosłownie — suwerenną władzę, np. na łodzi podwodnej.

Jeżeli więc każdy ruch okrętu w walce, każda czynność i praca, wykonana na nim, jest produktem pracy mózgu organizmu, t. zn. dowódcy, to trzeba mu zapewnić aby użycie środków walki mogło nastąpić możliwie najrychlej po powzięciu decyzji.

Komandor Croiset przytacza, jako przykład wzorowego rozwiązania tego zagadnienia, bomby głębinowe, które stanowią skuteczną reakcję przeciwko nieprzyjacielowi już po kilku sekundach, potrzebnych do wykonania kilku prostych ruchów na mostku.

Autor poprzestaje na tych ogólnych uwagach, nie wdając się w szczegółowe debaty natury konstrukcyjnej. **(M. M.)**

Walka między łodziami podwodnemi.

Wyniki tych ciekawych zmagań unaocznia poniższa tabelka, którą podaję za p. Pysznowem według „Morskiego Sbornika".

Zatopiły łodzie	niemieckich	angielskich	francuskich	włoskich	austro-węgierskich	Razem
angielskie . . .	17	—	—	1	—	18
niemieckie . . .	2	4	2	—	—	8
francuskie . . .	—	—	—	—	1	1
włoskie	—	—	—	—	—	—
austro-węgierskie	—	—	1	2	—	3
Ogółem	19	4	3	3	1	30

Z tego: — na pełnem morzu 13,
— w sąsiedztwie baz i na drogach wodnych 9,

— około latarni morskich, pław, znaków nawigacyjnych i t. p. 8.

Jak widać, łodzie podwodne największe powodzenie w walce ze swemi „siostrzycami" osiągnęły w pobliżu baz, brzegów i wogóle na ograniczonych przestrzeniach, gdzie było utrudnione manewrowanie dla czatującej na nawodne jednostki łodzi. Przytem łódź korsarska czy też oczekująca na większy okręt wojenny, znajdowała się w bardzo niewygodnem położeniu wobec czyhającej na nią łodzi przeciwnika, mniejwięcej w takiem, jak okręt nawodny o niewielkiej szybkości wobec łodzi podwodnej.

Przeważnie udawały się ataki przeciwko łodziom w stanie nawodnym, ponieważ wówczas łatwiej było określić elementy celu.

Charakterystycznym rysem tych walk jest trudność zidentyfikowania przeciwnika: dwie łodzie niemieckie „U 7" i „U 69" oraz włoska „H 5" zginęły spowodu nierozpoznania ich przez łodzie własne, czy też sprzymierzone.

Doświadczenie wykazało, że łodzi podwodnej przeciwnika nie można szukać i zwalczać wszędzie i naraz: to wymaga użycia olbrzymich środków. Najbardziej nadają się do tego celu rejony, gdzie łódź jest skrępowana w wykonaniu manewru pod wodą, albo gdzie uważa się za całkowicie bezpieczną. Np. dwie niemieckie łodzie („U 81" i „UC 63") Anglicy zatopili podczas gdy te łodzie były zajęte ostrzeliwaniem statków handlowych.

Kombinowana akcja z jednostką nawodną (najczęściej łódź podwodna na holu) dała bardzo dobre wyniki, jednakże Niemcy szybko połapali się i poczęli zachowywać ostrożność, atakując dopiero po dokładnem zbadaniu przeciwnika. (M. M.).

Tajemnica śmierci lorda Kitchenera.

Kwietniowy zeszyt „La Revue Maritime" zamieścił za „Berliner Illustrierte Zeitung" dotychczas niepodane do wiadomości publicznej szczegóły śmierci lorda Kitchenera.

Jak wiadomo, wydarzenie to, prócz olbrzymiego poruszenia w świecie politycznym i wojskowym, wywołało wiele komentarzy, domysłów i podejrzeń. Nic tedy dziwnego, że powstały najrozmaitsze wersje na ten temat, oparte na wybujałej wyobraźni i dlatego bez wartości, choć może o dużych walorach literackich.

W nowem oświetleniu sprawa przedstawia się następująco: autor, żołnierz niemiecki (brak bliższych danych o jego osobie), przydzielony do biura deszyfrowego radjostacji w Neumünster, opowiada, że w końcu maja 1916 r. jego instytucja otrzymała zawiadomienie od władz przełożonych, o zamierzeniu przedsięwzięcia przez Hochseeflotte na Morzu Północnem akcji na wielką skalę w najbliższej przyszłości. Z łatwością zauważono, że w tym czasie i radjo angielskie pracować zaczęło w spotęgowanem tempie. Mimo codziennej zmiany szyfrów po stronie brytyjskiej, Niemcy bez trudu odczytywali właściwą treść depesz. Pewnej nocy udało się deszyfrować meldunek kontrtorpedowca angielskiego o wytrałowaniu kanału na zachód od wysp Orkney, ściślej: że na tym odcinku nie

stwierdzono min. Zwróciło to uwagę admiralicji berlińskiej, że aż tyle uwagi poświęca się przejściu, położonemu daleko na Północy od głównego teatru operacyjnego. Najbardziej prawdopodobne wydawało się przypuszczenie, że chodzi tu o zabezpieczenie jakiegoś cennego transportu, np. amunicji. Z tego powodu rozkazano dowódcy „U 75" zaminować bez zwłoki tę ważną drogę, co wykonano 29. V. 1916 r. o świcie, ustawiając 34 miny. Dnia 2. VI. 1916 r. radjostacja w Neumünster przyłapała depeszę małego krążownika ang. tonącego na tem właśnie polu minowem i wzywającego pomocy. Wydawało się, iż akcja przedsięwzięta przez Niemców spełzła na niczem, gdyż katastrofa małego okrętu musiała bez wątpienia zwrócić uwagę admiralicji angielskiej, która natychmiast wydała polecenie zabezpieczenia od min „tajemniczej armady". Stało się jednak inaczej: „Hampshire" wyruszył 5 czerwca 1916 r. Szalała niezwykle silna burza, towarzyszące kontrtorpedowce trzeba było odesłać do portu. Ponieważ z powodu niepogody nie można było wytrałować drogi na wschód od wysp Orkney, dowódca krążownika wybrał drogę po zachodniej stronie, o której posiadano tylko informację kontrtorpedowca, że „jest wolna od min", gdyż na alarm tonącego okrętu w admiralicji nie zwrócono uwagi, zapewne wskutek podniecenia i rozgardjaszu, jakie panowały po bitwie Jutlandzkiej.

Nie podaję szczegółów, odnoszących się do zatonięcia okrętu, do śmierci lorda Kitchenera, do pracy nurków (głównie w celu wydobycia skarbu w wysokości 10.000.000 Ł. w złocie) i t. d. Chciałbym podkreślić jedno: oto, zakładając, że opowiadanie powyższe jest prawdziwe, należy uważać zatonięcie „Hampshire" za klasyczny przykład, jak niezwykle doniosłą rolę odgrywają w najpoważniejszych zdarzeniach błahostki, jaką katastrofę może wywołać drobna niesprawność w służbie informacyjno-łącznościowej i wreszcie, jak trudno zabezpieczyć przed nieprzyjacielem szyfr, zwłaszcza będący w codziennym użytku. (**M. M.**)

Ewolucja kontrtorpedowca we Francji [1]).

Nawiązując do uroczystości, związanych ze spuszczeniem na wodę kontrtorpedowca „Triomphant", „La Revue Scientifique" przypomina, że ewolucja tego typu okrętu we Francji szła nieco odrębną drogą, niż w innych państwach. Jak wiadomo, pierwsza Hiszpanja w r. 1886 zbudowała „Destructor", przeznaczony wyłącznie i umyślnie do zwalczania torpedowców. Brak mi dokładnych danych, lecz należy przypuszczać, że był to okręt, zapewne niewiele różniący się od angielskiego „Boxer", budowy 1894 r. 280 ton, uzbrojonego w I —76, V — 57 oraz w dwie wyrzutnie torpedowe, i rozwijającego szybkość 27—29 węzłów. Ustąpił on szybko ulepszonym typom, tak, iż „rodzeństwo" jego z roku 1913 — to prawie 1000-tonowe olbrzymy, jeżeli chodzi o tę kategorję okrętów, niewiele szybsze od pierwowzorów (bo np. „Victor" 31 węzłów, a „Lookout" tylko 29), ale za to z 3 działami 102, co na owe czasy przedstawiało wcale przyzwoitą artylerję.

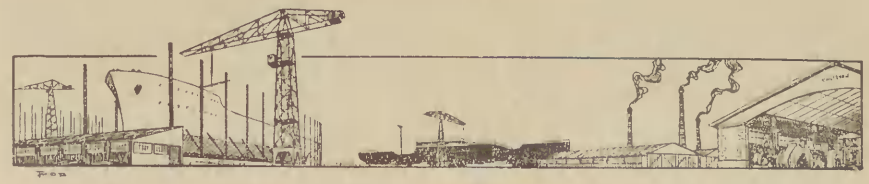
[1]) Porównaj „Przegląd Morski" N. 64, str. 629.

Marynarka francuska na niebezpieczeństwo, jakie zagrażało dużym okrętom ze strony prawdziwych „drobnoustrojów" flot nieprzyjacielskich (50—80 ton, I lub II — 37, II lub III — wyrzutnie torpedowe ,szybkość około 18—19 węzłów), odpowiedziała przeciwstawieniem w r. 1884 okrętu „Milan" (1700 ton, VIII — 100, szybkość 18 węzłów). Ale wnet stało się oczywiste, że takie jednostki niezupełnie będą się nadawać do zwalczania ruchliwych i szybkich torpedowców, bo już po kilku latach widzimy w tej kategorji „Fleurus" (1.300 ton, V — 100, ta sama szybkość). Oba te okręty w klasyfikacji ogólnej „stoją o krok" od małych nieopancerzonych krążowników, jak np. 2000-tonowy „Forbin" (IV — 138, V — 47, 20 węzłów).

Jesteśmy świadkami niezmiernie ciekawego zjawiska: we wszystkich marynarkach, nie wyłączając francuskiej, torpedowiec staje się coraz większy, natomiast jedynie we Francji okręty, przeznaczone do walki z torpedowcami, ulegają ewolucji w kierunku wręcz przeciwnym, co najlepiej uwidocznią dane, odnoszące się do następców „Milan'a" i „Fleurus'a": więc po „Iberville" (925 t..) zjawia się „Bombe" (400 ton, siedem małych działek, 18 węzłów), „Legèr" (1890 roku budowy, — 500 ton), aż wreszcie w 1899 r. — „Durandal" (308 ton, I — 65 i VI — 47, II wyrzutnie torpedowe, 27 węzłów), czyli podobny do współczesnych kontrtorpedowców, jak np. niemiecki „Taku" lub angielski „Stag".

Dalszy ciąg historji rozwoju francuskiego „contretorpilleur" jest może o tyle tylko znamienny, że bezpośrednio po serjach „Intrepide" (1911 r. — 930 ton) i „Mangini" (1912—15, 800 ton, większa szybkość, lecz słabsze uzbrojenie, niż u poprzednika) przystąpiono do budowy w r. 1923 kontrtorpedowca „Jaguar", o wyporności przeszło 2000 ton i o bardzo silnem uzbrojeniu, który nie bez pewnej słuszności uważają niektórzy teoretycy za mały nieopancerzony krążownik. Zwłaszcza, że jednostki tego typu — z wyjątkiem pierwszych 6, otrzymały działa 138 mm, co im daje wyższość — przynajmniej na papierze — nad wszystkiemi istniejącemi kontrtorpedowcami oraz nad staremi krążownikami w rodzaju angielskich „Centaur".

Nadto jeszcze jeden rys charakterystyczny: słownictwo oficjalne w marynarce francuskiej nazywa okręty typu „Orage", które posiadają wszystkie cechy kontrtorpedowca, z wyjątkiem może niedostatecznie dużej szybkości, — „torpilleurs". Trudno z całą pewnością odpowiedzieć, czemu należy taki pogląd przypisać. Nie jest nieprawdopodobne, że sztab marynarki francuskiej znajduje, iż właśnie te okręty nadają się doskonale do wykonywania masowych ataków torpedowych, gdyż różnicę szybkości 3—6 węzłów zrównoważy pomoc bardzo silnej, bo 13 cm. artylerji podczas zbliżania się do przeciwnika, szczególnie jeśli nim będzie niedostatecznie zabezpieczony pancerzem krążownik. (M. M.)



Wiadomości Techniczne.

POR. MAR. INŻ. K. SAWICKI.

System kotłów parowych „Velox".

Zdawałoby się, że rozwój techniki budowy kotłów parowych osiągnął już swoje granice i że wydajność i sprawność kotłów nie da się przekroczyć poza wartości dziś osiągalne. Tymczasem po wyczerpaniu wszelkich możliwości przy dotychczasowych typach kotłów, technika zaczęła szukać rozwiązań na nowych drogach. Od kilku mianowicie lat firma Szwajcarska Brown - Boveri bada swój nowy typ kotła parowego znany pod nazwą „Velox", a od roku kilka tego rodzaju generatorów pary znalazło zastosowanie w instalacjach lądowych i okrętowych.

Zasada działania tego rodzaju kotła polega na ogrzewaniu wody kotłowej spalinami, powstałemi ze spalania płynnego paliwa, przyczem jak spaliny tak i woda mają bardzo szybki obieg, dzięki czemu, jak wskazuje doświadczenie, powstaje znacznie intensywniejsze oddawanie ciepła niż przy kotłach normalnych. Zasadniczą częścią kotła syst. „Velox" jest walczak pionowy z paleniskiem walcowem wewnątrz, zasilonem od dołu paliwem płynnem przez specjalny palnik. Przy ścianach walczaka od wewnątrz umieszczone są rury dla wody kotłowej, wewnątrz zaś każdej z tych rur przeprowadzone są po trzy rury dla spalin. W górnej części walczaka rury wodne łączą się w kolektorze wodno-parowym, połączonym rurociągiem z oddzielaczem pary, gdzie ta zostaje oddzielona od wody, przy pomocy pompy odśrodkowej. Pozatem kocioł ten zaopatrzony jest w podgrzewacz pary i podgrzewacz wody.

Zasilenie wodą wykonywa pompa odśrodkowa uruchamiana specjalnym silnikiem elektrycznym. Obieg zaś wody uskuteczniony jest drugą pompą, napędzaną wraz z pompą paliwową i wentylatorem do wytwarzania ciągu, innym silnikiem elektrycznym.

Obieg wody jest następujący: ze zbiornika woda jest dostarczona pompą zasilającą do podgrzewacza, skąd spływa do pompy

obiegowej, która wodę podgrzaną oraz wodę nieodparowaną z rozdzielacza pompuje do kotła. Z kotła, a ściśle mówiąc z rur kotłowych, woda zmieszana z parą przechodzi do kolektora, znajdującego się nad kotłem, skąd przedostaje się do rozdzielacza. W rozdzielaczu po oddzieleniu pary opada nadół, skąd zostaje odprowadzona do pompy obiegowej. Pompa zasilająca stale dostarcza tą ilość wody jaka zostaje odparowana.

Obieg spalin jest następujący: paliwo oraz powietrze zostają dostarczone pod ciśnieniem do paleniska od dołu, z paleniska przepływają poprzez rury spalinowe, omywając rury wodne, do podgrzewacza pary, skąd specjalnym wentylatorem zostają przepędzane do podgrzewacza wody i wreszcie ulatniają się do komina.

W porównaniu do zwykłych kotłów parowych, kotły te posiadają bardzo duże zalety, a mianowicie znacznie mniejsze wymiary w stosunku około 1 : 2, waga łącznie z mechanizmami pomocniczemi jest prawie cztery razy mniejsza od normalnych, sprawność jest wysoka, około 93% i stała, niezależna od obciążenia. Pozatem kotły te cechuje nadzwyczaj krótki czas potrzebny do uruchomienia — bo około 7 minut, osiągany dzięki bardzo małej pojemności wodnej i małej masie żelaza. Pozatem doświadczenie wskazuje, że w rurach wodnych kotła „Velox" nie osiada kamień kotłowy, dzięki prawdopodobnie dużej szybkości wody przepływającej, podobnie rury spalinowe są czyste, należy przypuszczać z analogicznego powodu jak i rury wodne.

Powyższe własności generatorów parowych „Velox" skłoniły do zapoczątkowania prób nad zastosowaniem generatorów parowych syst. „Velox" na okrętach.

Obecnie firma Brown-Boveri wykonywuje dwa generatory parowe dla potrzeb okrętowych: jeden na 18 ton/godzinę, drugi 45 ton/godz.

Duże zalety nowego typu generatora pary widać z tabeli porównawczych danych kotłów wodnorurkowych dawnego systemu i „Velox", opracowanej przez firmę Brown - Boveri dla niedawno zbudowanego statku pasażerskiego „Conte di Sovoia", kursującego między Genuą a New—Yorkiem.

Typów kotłów	Wodorurkowy	Velox
Ilość kotłów	10	8
Wydatek pary stały maxim. w ton/godz.	362	450
Temp. pary w stop. C.	385	385
Prężność pary kg/cm^2.	32	32
Powierzchnia ogrzew. m^2.	10×1250	8×110
Powierzchnia przegrzewacza m^2.	10×660	8×132
Współ. odparowania kg/m^2.	29	510
Sprawność przy pr. ciągłej %	85	92
Ciężar z mech. pom. t.	2470	630
Ciężar urządzeń kotł. na 1 kg. pary kg.	6,8	1,4
Objętość pom. kotłów w m^3.	9750	4950

Powyższe cyfry wskazują na duże zalety tych kotłów w szczególności w warunkach okrętowych, gdzie waga i przestrzeń

grają zasadniczą rolę. Małe stosunkowo wymiary tych kotłów pozwalają pozatem na bardziej celowe rozmieszczenie ich wraz z turbinami napędowemi, mianowicie można umieścić turbiny wraz z zasilającymi je kotłami w oddzielnych przedziałach wodoszczelnych, co zwiększyłoby znacznie bezpieczeństwo ruchu, szczególnie na okrętach wojennych. Bez porównania większa szybkość uruchamiana powyższych kotłów mogłaby zwiększyć wartość bojową okrętu.

W naszych warunkach, kiedy nie możemy narazie dorównać sąsiadom ani tonażem ani ilością okrętów, szczególną wartość posiadają dla nas te czynniki, które pozwalają podnieść wartość bojową tych jednostek jakie posiadamy. Kotły „Velox" zasługują więc na specjalną uwagę, jako dające możliwość przy tym samym tonażu, umieszczenia większej artylerji lub osiągnięcia większej szybkości niż kotły systemu obecnego.

Napęd elektryczny okrętów.

W roku ubiegłym został zbudowany pierwszy statek z przekładnią elektryczną w Szwajcarji. Jest to statek pasażerski „Genewa", kursujący na jeziorze Lemańskiem. Zasadniczo jako silnik napędowy służy silnik Diesel'a, wobec tego jednak, że statek ten zaopatrzony jest w koła napędowe, osadzone na osi poprzecznej do osi okrętu, bezpośrednie połączenie wału z silnikiem napędowym było niemożliwe, zastosowano więc przekładnię elektryczną. Silniki napędowe Diesel'a 6-cio cylindrowe — dwa, typu Sulzer, o mocy 530 K. M., 400 obr/min., sprzężone każdy z prądnicą główną o mocy 310 Kw. i 630 V. oraz pomocniczą 35 Kw. i 65 V. — przeznaczoną dla wzbudzania, oświetlenia i zasilania mech. pom. Prądnice główne zasilają dwa silniki 345 Kw. 650 V. i 500 obr./min., które za pośrednictwem przekładni trybowej napędzają koła łopatkowe obracające się z szybkością 50 obr./min. Prądnice i silniki są prądu stałego połączone systemem Leonarda.

Sterowanie silnikami jest scentralizowane na mostku, może pozatem odbywać się z kilku innych miejsc na okręcie. Na sieci oświetleniowej, zasilanej ze wzbudnicy, został zainstalowany regulator automatyczny napięcia, natychmiastowy, dla utrzymywania stałego napięcia w wypadku regulacji obrotów silników przez zmianę prądu wzbudzenia.

Pozatem został zainstalowany regulator automatyczny, chroniący silnik Diesel'a przed przeciążeniem podczas manewru. Regulator ten ogranicza prąd prądnic głównych, przez oddziaływanie na prąd wzbudzenia.

Wypadek ten zasługuje na uwagę ze względu na zastosowanie na okręcie napięcia 650 volt, a więc znacznie wyższego niż normalnie.

Dwa sposoby myślenia.

W Nr. 2711 pisma francuskiego „Le Yacht", poświęconego sprawom marynarki wojennej, yachtingu i żeglugi, znajdujemy artykuł kpt. mar. w rez. i kpt. żegl. wielk. J. R. Arman'a, bardzo śmiały w pomyśle, lecz zasługujący ze wszech miar na uwagę. Redakcja tygodnika opatrzyła artykuł ten następującym komentarzem:

„...Praca ta rozwiązuje zawiłe zagadnienie potęgi morskiej w sposób którego śmiałość budzić może zdziwienie. Tem nie mniej zasługuje na to by ją poważnie wziąść pod rozwagę..."

Autor — jak widać gorący patryjota — zaczyna od kwestji waszyngtońskich, które postawiły Francję w położeniu niekorzystnem. Przechodząc z kolei do zbrojeń niemieckich zaznacza, iż w odpowiedzi na serję „Deutschlandów" buduje się we Francji tylko dwa „Dunkerque", nie stanowiące bynajmniej kryterjum potęgi. Gorzej jeszcze, bo w odpowiedzi na dwa okręty linjowe Włoch, istnieje projekt budowy dwóch okrętów o tymże „waszyngtońskim" tonnażu — 35.000, co znów będzie taktycznie niekorzystnem; albowiem okręty włoskie, mając mniejsze zadania, będą mogły zadowolnić się mniejszym zasięgiem, podczas gdy francuskie stracą na korzyść tego zasięgu część innych zalet taktycznych.

„...Trzeba więc powiedzieć społeczeństwu prawdę — pisze kpt. Arman. Ze względu na klauzule waszyngtońskie marynarka francuska nie posiada już supremacji na żadnem morzu... A budowa nowych okrętów wyżej wskazanych typów jest tylko półśrodkiem, zmarnowanym wysiłkiem, zbytecznym wydatkiem... Jeśli chcemy żeby Francja naprawdę miała z marynarki korzyść materjalną i moralną, musimy nauczyć się myśleć i czynić inaczej...

...Nie dajmy się urzec i nie imitujmy ślepo raz Niemców, drugi raz Włochów, tak jak przed rokiem 1914 imitowaliśmy Angli-

ków z dużem opóźnieniem, co dało nam typ „Danton" w chwili, gdy w Anglji budowano już superdreadnought'y. Mamy przed sobą lepsze możliwości...

Nie wydając bynajmniej sum większych od dotychczasowych, możemy budować okręty naprawdę nowoczesne, tak nowoczesne aby nie były przestarzałe w dniu wejścia w skład floty. Wystarczy chcieć. Nasi inżynierowie nie są gorsi od inżynierów zagranicznych. Dali tego dowód budując „Normandie"... Mogą stworzyć coś jeszcze lepszego w dziedzinie okrętów wojennych, ale wówczas tylko, gdy zerwiemy z utartymi ścieżkami. Trzeba inowacji na całej linji. I dlatego trzeba zbudować jeden lub dwa okręty o wyporności 100 — 120 tysięcy tonn!

Taki okręt, z mechanizmami o sile miljona koni, będzie w stanie dać 50 węzłów, posiadać pancerz i ochronę przeciwtorpedową wystarczające aby granaty przeciwpancerne, bomby lotnicze, torpedy i miny nie były w stanie uczynić mu większej szkody, nadto zaś nieść artylerję z którą żadna inna nie będzie mogła walczyć skutecznie. Taki okręt, o długości przeszło 350 metrów, będzie kpił z fali, będzie płynął szybciej od obecnych torped, będzie miał własne lotnictwo, będące najlepszą eskortą. Jeśli nawet zostanie storpedowany lub natknie się na minę, nie uczyni mu to wielkiej szkody, a zapas zalet taktycznych i ich przewaga, pozwoli i tak walczyć skutecznie z przeciwnikiem. Jednym słowem będzie to okręt zdolny naprawdę panować na morzu...

Oczywiście taki okręt kosztować będzie drogo, dwa razy więcej od okrętu wyporności 35.000 tonn. Ale zastąpi on dziesięć takich okrętów i przywróci nam władztwo morskie... Budowa jego jest z punktu widzenia technicznego zupełnie możliwa i studja inicjalne zostały niewątpliwie już poruszone przez budowniczych „Normandie".

Kadłub ważyłby 30 do 35 tys. tonn, posiadałby odpowiednią ilość grodzi wodoszczelnych, bulge i potrójne burty. Pancerz ważyłby 40 do 45 tys. tonn, przyczem grubość jego dochodziłaby do 500 m/m. Odpowiednia ilość pancernych pokładów gwarantowałaby bezpieczeństwo pionowe... Przy obecnym stanie techniki mechanizmy o sile miljona koni mech. ważyłyby około 8 tys. tonn, przyczem ilość turbin i śrub możnaby powiększyć, co powiększyłoby z kolei wartość taktyczną okrętu (zwrotność i możliwość wyeliminowania uszkodzonych mechanizmów bez większej straty szybkości).

W ten sposób otrzymalibyśmy 75 do 90 tys. tonn, co pozostawiłoby dla uzbrojenia jeszcze 25 do 30 tysięcy. Możnaby więc ustawić 24 do 28 dział 500 m/m, nie licząc mniejszych, zwiększyć zapas amunicji i ulepszyć przyrządy do kierowania ogniem. Okręt sam byłby znacznie lepszą platformą artyleryjską od największych jednostek dotychczasowych i strzelałby z precyzją zbliżoną do ideału...

Zasięg byłby praktycznie nieograniczony. Wystarczyłoby od czasu do czasu wysłać kilka transportowców i okrętów-cystern dla uzupełnienia paliwa... W dzień, kiedy okręt taki wyszedłby z domeny planów (może już zapoczątkowanych) i stałby się rzeczywisto-

ścią, potęga morska Francji przyjęłaby realne kształty. Nasi przyjaciele Anglicy staliby się jeszcze więcej naszymi przyjaciółmi, a nasi nieprzyjaciele zmuszeniby zostali do należytego szacunku...

Nie jest megalomanją projektowanie takiego okrętu. Jest to jedyny typ, który powinniśmy budować aby zabezpieczyć nasze władztwo morskie. Budowa innych, mniejszych okrętów, niekorzystna taktycznie, jest rujnująca finansowo... Okręt wyporności 120.000 tonn nie będzie zdeklasowany tak prędko, a w każdym razie przez dobre lat dwadzieścia potrafi być królem morza. Tymczasem okręty budowane obecnie, stają się małowartościowe nieraz już w chwili opuszczenia stoczni... Posiadając dwa „nadokręty" będziemy mogli ze spokojem i godnością oczekiwać, aż tym, którzy nas do ich budowy zmusili, przyjdzie szczera chęć umiłowania pokoju...

Biada nam jeśli będziemy wciąż wstydliwi, jeśli nasz przyszły program morski opierać się będzie na przestarzałej rutynie i lękliwości politycznej... Albowiem będziemy znów zagrożeni w naszych najżywotniejszych interesach, w naszej ambicji i w naszem bezpieczeństwie. Tymczasem gotowość bojowa takich dwóch okrętów będzie najlepszą gwarancją pokoju światowego..."

Tyle kpt. Arman na łamach „Le Yacht". A teraz sięgnijmy drugiego bieguna i zacytujmy wyjątki z listu do Redakcji „Polski Zbrojnej", — autor prof. J. B. z Tarnowa, którego patryjotyzm i szczere chęci zapewne nie ustępują patrjotyzmowi francuskiego autora, ale którego rozumowanie idzie po wręcz odwrotnej linji.

Prof. J. B. jest, jak sam pisze, współwynalazcą niezatapialnej łodzi podwodno-nawodnej, której konieczność motywuje następującymi wywodami:

„Czytając literaturę, związaną z konferencją waszyngtońską, oraz niedawnemi konferencjami londyńskiemi, myślimy, że cały problem przewija się około budowy najcięższych jednostek linjowych... Widać to też z powiedzenia szefa rządu Japonji, że starać się będzie o rozbudowę wielkich jednostek, choćby cały naród miał żyć rozwodnioną zupą z ryżu... Tymczasem wszystko to nie wchodzi w zakres żywych idei, a jest walką szkieletów albo cieni...

...Pancernik ma za zadanie stoczyć walkę na morzu oraz skruszyć fortyfikacje nadbrzeżne. Jak dotąd zadanie to wypełniał... Czy jednak długo jeszcze pełnić je będzie? Na to pytanie odpowie nam analiza warunków, które go skończyć zdołają. Jak dotąd temi środkami niszczącemi były materjały wybuchowe, niszczące pancernik drogą zwykłą — pocisków, torped, min i t. p....

...Przypatrzmy się torpedzie w jej formie najniebezpieczniejszej... Teoretycznie rzecz biorąc jest to najgroźniejsza dla pancernika broń, albowiem 200 kg. trotylu czy też innego środka wybuchowego, niszczy każdy statek bez względu na jego wielkość. A że każda łódź podwodna ma kilka rur torpedowych, więc też teoretycznie niema sposobu obrony dla ciężkiej jednostki bojowej, albowiem mniejsza łódź podwodna powinna pod każdy okręt podejść i storpedować go...

Rozwiązanie zadania doprowadzenia środka wybuchowego przez obecną łódź podwodną chybia jednak celu, gdyż rozwój łodzi

poszedł w niewłaściwym kierunku. Dlatego tak mały jest skutek działalności dotychczasowych łodzi podwodnych.

...Przypatrując się budowie obecnej łodzi, widzimy zasadniczy założeniowy błąd. Z łodzi podwodnej robi się jakiś skomplikowany twór, mający rozwiązać szereg zagadnień, jak pokonanie wielkich przestrzeni pod wodą i nad wodą, patrolowanie, samoobronę i t. p. poza głównym jej zadaniem, jakiem jest walka z ciężkiemi jednostkami. Łódź podwodna jest wcale wielkim statkiem o silnej załodze — zaopatrzonym w materjały pędne na zasięg już nie tysięcy, ale dziesiątków tysięcy kilometrów — w odpowiednie środki zabezpieczenia i walki pod wodą i na wodzie, oraz w całą falangę środków i przyrządów nawigacyjnych. Oczywiście — że tak uzbrojona łódź przedstawia swym ogromem doskonały cel samolotom, jest małoruchliwą, (o chyżości bardzo małej) niezdolną do pościgu — stąd też nie może rozwiązać nałożonych na siebie zadań... Błędy te stają się coraz widoczniejsze, co zaczyna się objawiać w tendencji zmniejszania rozmiarów łodzi.

W ślad za błędami łodzi, poszły błędy budowy torpedy. Tutaj z uwagi na bezpieczeństwo atakujących, zaprowadzono środki ostrożności aż do absurdu. Za absurd bowiem musi się uznać daleką, bo do 15 klm. sięgającą doniosłość torpedy. (!) Już w założeniu wiadomo, że trafić jej będzie trudno, dlatego postarano się o przyrząd samozatapiający, gdyż przedstawiając wysoką wartość, mogłaby być cenną zdobyczą atakowanego... Obecna walka torpedowa na odległość, przypomina dzielnego wojaka, który, gdy mu dano rozkaz walki na bagnety — rzucił karabinem, niczem włócznią, w stronę nieprzyjaciela, a sam obrał przeciwny kierunek i uszedł... Trudno — chcąc zniszczyć kolosa z tysięczną załogą, trzeba swe życie również na kartę postawić. Tak rozumuje Japonja, która do torpedy daje bohatera ochotnika, biegiem jej kierującego aż do celu...

...Właściwem rozwiązaniem walki środka wybuchowego z ciężką jednostką bojową, to taka łódź podwodna, która najłatwiej, najprędzej, najpewniej środek ten pod kolosa morskiego dostarczy i spowoduje wybuch.

Warunkom tym odpowie łódź możliwie najmniejsza, która jak dawny rzymski żołnierz, zostawi w bazie operacyjnej wszystko zbyteczne. Łódź taka zabiera tylko torpedy i materjał pędny najwyżej na 200—300 klm, gdyż manewrować będzie w promieniu stosunkowo niewielkiej odległości od swych baz, któremi może być tak dobrze port, jak wielki transportowiec, dopiero w obliczu wroga spuszczający łodzie na wodę.

Tak pomyślana łódź może nieprzekraczać 8 — 10 m. długości, 2 m. szerokości, zato kosztować będzie setną część dzisiejszej łodzi podwodnej. Małą swoją powierzchnią zmniejszy własne niebezpieczeństwo, zaś nie zmniejszając ani o kilogram środka wybuchowego — przedstawia tę samą skuteczność przy daleko większej chyżości, łatwości kierownictwa i odpowiednio zmniejszonych kosztach utrzymania.

Tak pomyślany sposób musi wygrać walkę z kolosem morskim. Niedosięgnie go artylerja, gdyż do ataku pod wodą pójdą setki

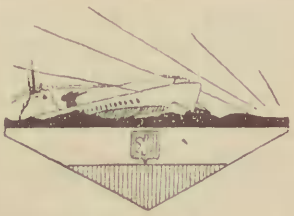
małych łodzi, z których gdy jedna dojdzie do głosu — zgubi okręt. Nie pomogą samoloty z powodu małej powierzchni łodzi, i sieci, gdyż mała łódź, niczem krab, przyczepi się do siatki, którą przetnie lub zniszczy. To też widzi się, że epoka kolosów żelaznych przemija bezpowrotnie...

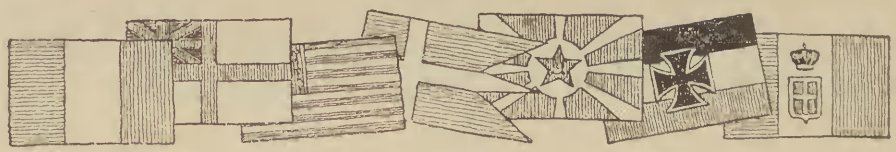
Jaka stąd nauka dla nas? Uwzględniając strategiczny punkt widzenia, Polska ma jeden problem do rozwiązania, a jest nim na razie obrona naszych wybrzeży. Chyba, że dostalibyśmy kolonję, wtedy zadania strategiczne zwiększyłyby się, ale o tem potem. Przy obronie naszych brzegów spotkać się możemy z potęgami o ogromnej przewadze, którym nie potrafimy przeciwstawić równej floty, mogącej stoczyć zwycięzką walkę — o tem marzyć szkoda. Rozważanie inne, jak zakup paru łodzi podwodnych, czy większej jednostki bojowej, choćby o typie krążownika, strategicznie nie jest do przyjęcia, jako środek niepewny. Natomiast sprawa zmieni się, jeśli przyjmiemy pod uwagę tanią łódź podwodną, gdyż tych możemy mieć tyle, że z powodzeniem będziemy mogli mierzyć się z największą flotą nieprzyjacielską.

Faktycznie nic nie stoi na przeszkodzie przeprowadzeniu tej myśli. Bazy flot podwodnych oparte o polskie brzegi, działając nawet w zasięgu ostrzału armatniego nieprzyjacielskiej floty, w każdej chwili wypuszczą do boju setki tych zjadliwych jednostek bojowych, które przejdą nawet huraganowy ogień zaporowy nieprzyjaciela i rzucą torpedy z odległości, jeśli nie dziesiątków, to najwyżej setek metrów... Stąd polska strategja morska tę drogę winna wybrać — gdyż ona tylko może być skuteczna, a zarazem możliwa w naszych finansowych warunkach".

*

Wstrzymujemy się od wszelkich komentarzy natury strategicznej czy taktycznej. Niepodobna jednak nie zaznaczyć, że w przeciwieństwie do pierwszego przykładu, tego rodzaju rozumowanie jest charakterystyczne dla narodu, który od wieków swojej potęgi morskiej zaniedbał i który idąc dalej po linji najmniejszego oporu, usiłuje wmówić w świat i w siebie, że słabszy ma większe szanse zwycięztwa od silniejszego, oraz że o obronie państwa stanowi nie strategja ale ekonomja... Chcielibyśmy bardzo przekonać się jaki będzie wynik boju „drobnoustrojów" prof. J. B. z okrętem linjowym pomysłu kpt. Arman. (p.).





Kronika zagraniczna.

Wielka Brytanja.

Okręty linjowe. Aby zachować jednolitość eskadr admiralicja zdecydowała, że wszystkie okręty linjowe klasy „Queen Elisabeth" będą skoncentrowane na morzu Śródziemnem, a klasy „Royal Sovereign" wejdą w skład floty macierzystej. Powrócą więc stopniowo do Anglji „Royal Sovereign" i „Resolution", podczas gdy „Barham" i „Valiant" udadzą się na morze Śródziemne. Tamże uda się krążownik linjowy „Hood".

Naprawa tego ostatniego okrętu, uszkodzonego w zderzeniu z „Renown", zakończona została już 5 marca. Zmieniono dwie śruby i kilka płyt pancerza. Naprawa „Renown" jest jeszcze w toku.

Koszt całkowity modernizacji okrętów linjowych wynosić będzie w bieżącym roku budżetowym przeszło trzy i pół miljona funtów, czyli zgórą miljon i sto tysięcy funtów więcej, niż w roku ubiegłym. Z tego „Warspite", który już w roku ubiegłym kosztował 320.000, pochłonie jeszcze 900.000, „Repulse" 586.000, „Royal-Oak" 473.000 i „Malaya" 423.000. Ponieważ Anglja zobowiązała się nie budować nowych jednostek przed rokiem 1937, co równa się wprowadzeniu do linji dopiero w r. 1930, — stąd więc konieczność utrzymania starszych jednostek w stanie sprawności bojowej i konieczność łożenia wielkich sum na modernizację.

Wycofanie czterech krążowników. Krążownik „Hawkins" został postawiony do rezerwy w Portsmouth. Jest rzeczą charakterystyczną, że w myśl traktatu londyńskiego, Anglja zobowiązała się wycofać i zniszczyć cztery okręty tej klasy (9.800 tonn, 30 w, VII — 190) do 1 stycznia 1937, jakkolwiek są one młodsze i silniejsze od kilku krążowników klasy „C", które pozostają jeszcze w linji.

Lotniskowce. Lotniskowiec „Eagle" powrócił do Devonport po dwuletniej nieobecności, związanej ze służbą na wodach zagranicznych (przeważnie w Chinach). „Glorious" przejdzie na Maltę, „Courageous" i „Furious" pozostaną we flocie macierzystej, „Hermes" w Chinach. Nowy lotniskowiec „Ark-Royal" budowany jest na stoczni „Cammell Laird" w Birkenhead. Wyporność jego wynosić ma 15.000 tonn, szybkość 27 węzłów.

Wypadki. Kontrtorpedowce „Witch" i „Whitshed" z pierwszej flotylli śródziemnomorskiej zderzyły się w czasie ćwiczeń, nie poniosły jednak poważniejszych uszkodzeń. Na łodzi podwodnej „Oxley" wybuchł pożar, wskutek którego łódź musiała być zaholowana do naprawy na Maltę.

Przyczyną pożaru było krótkie spięcie, wywołane wtargnięciem wody morskiej do centrali.

Stany Zjednoczone.

Nowe okręty. Lotniskowce „Yorktown" i „Enterprise" budowane w Newport News zostaną spuszczone na wodę we wrześniu roku bieżącego i w styczniu r. 1936, t. j. z opóźnieniem około trzech miesięcy. Okręty te wypierać będą po 20.000 tonn.

38 miljonów dolarów przyznano marynarce wojennej na modernizację baz w kanale Panamskim, Pearl Harbour i na Hawajach. Dziesięć łodzi podwodnych budowanych z tytułu „National Industrial Recovery Act" (Fundusz odrodzenia przemysłu) znajduje się na wykończeniu.

Wypadki. Krążownik „Northampton" został uszkodzony torpedą ćwiczebną, wystrzeloną z łodzi podwodnej, wskutek czego musiał być wprowadzony do doku. Okręt-baza łodzi podwodnych „Cormoran", który osiadł na mieliźnie w pobliżu Newport News, został szczęśliwie ściągnięty i sprowadzony do portu.

Włochy.

Program 1934/35. Transza programu 1934/35 przedstawia się jak następuje: 2 okręty linjowe po 35.000 tonn, 2 kontrtorpedowce po 1.600 tonn, awizo kolonjalne 2000 tonn, 4 kanonierki szybkobieżne (escorteurs) po 908 tonn, 2 podwodne stawiacze min po 935 tonn nadw., oraz torpedowiec motorowy 46 tonn.

Próby nowych krążowników typu „Condotieri" — „Duca d'Aosta" i „Montecucoli" wykazały w ciągu ośmiu godzin dla pierwszego szybkość średnią 37,4 węzła, dla drugiego 38,8.

Wypadek. Holownik morski „Curzola", który wyruszył w marcu z Tarentu do Augusta, zaginął bez wieści wraz z 18 ludźmi załogi.

Chili.

Los „Almirante Latorre". Wiadomości o sprzedaży pancernika „Almirante Latorre" (ex „Canada") jednemu z państw europejskich, nie potwierdzają się. Okręt ten, jak wiadomo, został w roku 1930 gruntownie zmodernizowany w arsenale Devonport, otrzymał nowe turbiny Vickers-Amstrong, ochronę przeciwtorpedową i t. d. — podobno jednak odniósł w czasie rewolucji poważniejsze uszkodzenia, które zmniejszyły jego wartość bojową.

Wypadek. Holownik morski „Galvarino" (760 tonn), zbudowany w r. 1930, osiadł na skałach kanału Moraloda i został zniszczony przez fale. Załogę udało się uratować.

Hiszpanja.

Rozbudowa floty. Specjalne kredyty w wysokości 447 miljonów pesetów przyznane zostały na modernizację floty i obronę wysp Balearskich. Z tego modernizacja dwóch istniejących pancerników pochłonie 32 miljony. Budowane będzie 10 łodzi podwodnych po 400 tonn, 12 torpedowców po 800 tonn, 8 stawiaczy min, 12 kanonierek i 12 kryp minowych.

W roku bieżącym znajdują się na wykończeniu następujące okręty: Krążownik „Baleares", kontrtorpedowce „Gravina", „Jorge-Juan", „Elcano", „Ulloa", „Ciscar", łódź podwodna „D1", 6 holowników i 2 okręty-cysterny (ro-

powce). Nadto znajdują się w budowie: 2 stawiacze min po 2000 tonn, dwie łodzie podwodne typu „D" (1050 tonn, 20 węzłów, I — 120, 6 wyrz.) oraz okręt hydrograficzny. Personel marynarki liczy 18.000 ludzi.

Z. S. R. R.

Nowa promocja wojenno-morskiej akademji R. W. C. A. W maju b .r. miała miejsce nowe promocja specjalnego kursu wojenno-morskiej akademji R. W. C. A., składającego się z wyższych oficerów Floty Sowieckiej, z których większość nie dowodziła dotąd żadną jednostką pływającą. Według doniesień „Morskowo Sbornika" poziom kursu jest bardzo wysoki. Średni stopień postępów w nauce wynosi 4,2 (na 5).

Do liczby najlepszych absolwentów należy zaliczyć następujących dowódców: Izaczyka, Susłowa, Moskalenkę, Kołpakowa, Dolinina, Niepiedowa, Groznego, Zarina, Bojcowa i Woronowa .

Kolejna promocja w Wojenno-Morskiej Inżynieryjnej Szkole im. Dzierżyńskiego. W M. J. Szkoła im. Dzierżyńskiego obchodziła uroczystość promowania kolejnego kursu dowódców-inżynierów.

Wśród promowanych inżynierów jest 97% komunistów i komsomolców, a zaledwie 3% innych partyj.

Szkołę ukończyło dobrze i bardzo dobrze 80% absolwentów, dostatecznie — 20%. Obrona prac dyplomowych dała jeszcze lepsze wyniki, a mianowicie: 90% — bardzo dobrych i 10% dostatecznych.

„Morskoj Sbornik" stwierdza, że kurs ten był prowadzony przez Dowództwo Szkoły wyjątkowo uważnie i z dużym nakładem pracy ze strony wychowawców i wychowanków, co dało tak świetne rezultaty.

Jubileusz okrętu linjowego „Pariżskaja Kommuna". W marcu b. r. okręt linjowy „Pariżskaja Kommuna (dawniej „Sewastopol" bud. 1911 r.) uroczyście obchodził jedenastolecie swego wstąpienia do ponownej służby i wcielenia w skład bojowych jednostek Czerwonej Floty.

Z tej okazji „Morskoj Sbornik" umieścił na swych łamach krótką wzmiankę o przejściu okrętu z Bałtyku na morze Czarne, w końcu której zaznacza, że w czasie jedenastu lat służby w składzie Czerwonej Bałtyckiej i Czarnomorskiej floty, okręt wybitnie odnowił swoje wyposażenie techniczne i obecnie jest jednym z najlepszych bojowych okrętów oraz pierwszorzędną szkołą wychowania i przygotowania kadr morskich sił R. W. C. A.

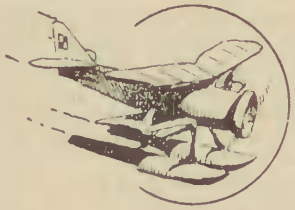
Niemcy.

Nowe łodzie podwodne. Wiadomości o budowie łodzi podwodnych przez Niemcy są żywo komentowane w prasie. Nie ulega wątpliwości, że łodzie podwodne nie tylko znajdują się w budowie, ale że w krótkim czasie już zostaną wykończone. Pierwszy lord admiralicji, sir Bolton Eyres Monsell zakomunikował w Izbie gmin, że jeszcze w dn. 26-go kwietnia r. b. został poinformowany przez angielskiego attaché morskiego w Berlinie o budowie przez Niemcy 12 łodzi podwodnych, wyporności po 250 ton każda. Plany tych łodzi zostały zatwierdzone jeszcze w końcu r. 1934, zamówienia zaś na budowę poszczególnych mechanizmów zrobione były w okresie nowego roku; budowa kadłubów została podjęta w połowie kwietnia r. b. Prace są prowadzone w przyspieszonem tempie, tak że gotowości pierwszych łodzi podwodnych należy się spodziewać już na jesieni r. b. Nic nie można jeszcze powiedzieć o szczegółach technicznych tych łodzi, można jednak być pewnym, że zawierać one będą szereg udoskonaleń i nowości, jak to już miało miejsce przy budowie pancernika „Deutschland". Fachowa prasa angielska twierdzi, że nowe łodzie podwodne niemieckie posiadać będą bardzo udoskonalone przyrządy podsłuchu podwodnego, które w znacznym stopniu powiększą ich wartość taktyczną. Prasa niemiecka podnosi, że mały tonaż łodzi podwodnych powinien przekonać Anglję, że Niemcy pragną po-

siadać marynarkę o charakterze wybitnie obronnym i z powodu zamierzonej budowy floty niemieckiej Anglja nie powinna mieć podstaw do niepokoju.

Program morski. Program rozbudowy floty niemieckiej narazie nie jest znany, jednakowoż prasa angielska podaje, że Niemcy zamierzają zbudować 5 pancerników o wyporności 20—25 tysięcy ton, 16 krążowników o wyporności 6—10 tysięcy ton, 50 kontrtorpedowców i 50 łodzi podwodnych. Program ten mieści się w ramach floty, tonaż której czynniki miarodajne niemieckie określają na 35—40% tonażu floty angielskiej, t. j. około 450.000 ton. Należy jednak przypuszczać że rzeczywisty program rozbudowy floty niemieckiej będzie wiadomy dokładnie dopiero po konferencji morskiej angielsko-niemieckiej w Londynie.

W związku z zamierzoną budową floty w marynarce niemieckiej są już w toku prace organizacyjne. Został ostatnio rozszerzony aparat poborowy i wyszkoleniowy przez stworzenie stanowisk 2-go admirała w bazach morza Bałtyckiego i Północnego, oraz 2-giej szkoły dla podoficerów w Wilhelmshaven (dotychczas była tylko jedna taka szkoła w Friedrichsort). Wzmożono również i wysiłek propagandowy. W pierwszych dniach czerwca r. b. niezwykle uroczyście odbędzie się obchód rocznicy bitwy pod Skagerrakiem, a tegoroczny „Narodowy tydzień marynarki" w dn. 11—16-go czerwca r. b. obchodzony będzie przez całe Niemcy, jako święto narodowe. W ciągu lata jednostki marynarki niemieckiej odwiedzą w celach propagandowych wszystkie niemal porty ojczyste.



Bibljografja.

Janusz Stępowski. LEGENDA O MASZTOWEJ SOŚNIE. Gł. Księgarnia Wojskowa, Warszawa 1935.

Życie jest piękne dla człowieka służącego wzniosłej idei.

Te słowa niedawno zgasłej poetki i pionierki morza Wirginji Heriot, są jakby odpowiedzią na pytanie: Dlaczego „Legenda o masztowej sośnie" Janusza Stępowskiego jest rzeczą piękną? Dlaczego stała się pierwszym naprawdę morskim poematem, gdzie epickie zacięcie i dźwięczny, plastyczny wiersz zlały się w jedną harmonijną całość? Całość może w pojęciu tego czy innego poetyckiego autorytetu niedoskonałą, ale w pojęciu ludzi zwykłych, a do tego kochających morze, pracujących na niem i szczerze mu oddanych — bardzo piękną.

Entuzjazm jest tak potrzebny do powodzenia sprawy, jak powietrze do oddychania. Bez entuzjazmu nie uwolnilibyśmy Polski z kajdan, nie zbudowalibyśmy Gdyni, nie stworzylibyśmy marynarki wojennej czy floty handlowej. Stępowski wie o tem dobrze. Kocha morze naprawdę, zna je, służy idei. To też swoją „Sosnę masztową" pisał z entuzjazmem prawdziwym. I dlatego udała mu się tak pięknie. I dlatego też nagroda marynistyczna im. ś. p. Szareckiego została mu przez Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich słusznie przyznana.

„Sosna" Stępowskiego, to nie żadna suchotnicza „Sosenka z wydm", co jak dawniej Polak, na morze z brzega przestraszonym wzrokiem spogląda. To „dobra lanca", która się do morza rwała, która „...przeszła kawał świata, zwiedziła wiele brzegów, wsie gburskie i pańskie, aż ją wreszcie z Frycami u źródeł Nogatu ostatni chrzest połączył z kurantowym Gdańskiem" ...Która, — symboliczny admirał — okręty zygmuntowskie pod Oliwą w bój wiodła, „w dymie bitewnym nieugięta, dumna"... „Ani winna tej ofiary kołysała sosnowa modła krzyże w rejach i na żaglach rozpiętych wgłos wiodła sztandary husarskich kopijników w masztowych tulejach"... Potem zaś dziękuje: „Żeś mi pozwolił w hetmańskim pancerzu kierować bojem z masztowej buławy, na banderoli ci niosę dzień sławy, Ojcze siewierzów..."

Taką to sosnę wymyślił poeta morza Janusz Stępowski. I cały jego poemat tętni szlachetnym eposem, budzi echa dawnej chwały, krzepi, wznieca wiarę w jutro — jeszcze bardziej chwałą i owocną pracą syte. W dobie kiedy większość młodych poetów hołduje negacji wszelakiej, wiersze Stępowskiego są ożywczem tchnieniem morskiego wiatru, tego co smutki i zwątpienia duszy ludzkiej w kozi róg zapędza. Gdyby tak wszyscy nasi młodzi poeci tworzyli, nie w dusznej, zgniliźną moralną nabrzmiałej atmosferze wielkich miast, ale na morzu, lub choćby nad morzem — twórczość ich miałaby bezwątpienia ten sam mocny akcent wiary i tężyzny duchowej.

Wkraczając w szczegóły, rzec można, że Stępowski jest mistrzem onomapotei. Posłuchajmy rozmowy z mewami:

„Przysiadły na klamburcie i zakrzykły: Chleba.
Kęs im rzucił niezgorszy, każdej szczerze: Naści.
Dziękujemy. Bóg z wami, odrzekł tak, jak trzeba.
westchnął jeno, więc zaraz spytały: Cóż waści?

Albo epizody bitewne:

„Świsnęły drwa po twarzach, wkrąg prysły granaty,
mgła od dymu napuchła, wrzask zawrzał skowytem,
zaczem lunął słup ognia na przednie karnaty,
w żmijowisko błyskawic... Dziób zwarł się z bugszprytem..."

A oto sternik, który...

„Nic nie słyszał, nie widział, tylko drżenie rozety.
Zazuliły z wód boje. Ani się ich nie lękał,
w kompasowej iglicy życie wrzało mu w rękach —
wpół przegięta ramieniem,
drżąca w tańcu, spojrzeniem
całowała go w oczy magnetyczna panienka..."

To już poezja naprawdę morska. Nie przybrzeżna, letniskowo-sezonowa, gdzieś na dancingu nadbrzeżnym czy na pokładzie parowca wycieczkowego poczęta. Żeby tak tworzyć, trzeba kochać morze i rozumieć je. Rozumieć, że jest ono szkołą honoru, karności, prawości, poświęcenia, szkołą tężyzny i pepinierą z której wyrastają zdrowe rasy i silne narody.

Krytyka zarzuca między innemi, że Stępowski nie wykorzystał należycie obrazu dzisiejszej Gdyni i nie zakończył poematu swego bohaterskim rapsodem. Ale czy nie lepiej, żeby legenda rozwiewała się w sinej mgle Bałtyku, poprzez którą prześwieca Matka Boska Węgorzowa, niż aby miał ją zakończyć fałszywy, nadęty dźwięk samochwalstwa? Zresztą Gdynia w „Legendzie" jest... i żywa. A nadewszystko jest tam żywy kult „Armaty Wodnej" i troska o jej byt dzisiejszy.

Główna Księgarnia Wojskowa wydała „Legendę" pięknie. Opracowanie graficzne Girs-Barcz dobre, ale mięszanina modernistyki z archaizmem nieżawsze się udaje. Tu mielibyśmy małe zastrzeżenie.

„Legenda o masztowej sośnie" winna się więc znaleźć w każdej polskiej bibliotece, w każdym polskim, prawdziwie kulturalnym domu. Jej wartość artystyczna pokrywa się zupełnie z wartością dydaktyczną, choć ta ostatnia bynajmniej nie razi. To też śmiało rzec można za autorem:

„...Niech na sterburcie z prawa wszyscy siędą
i płyną z tobą,
świetlana legendo". (J. G.)

Joseph Conrad. ZWIERCIADŁO MORZA. Przekład Anieli Zagórskiej. Dom Książki Polskiej. Warszawa 1935.

Omawianie twórczości Conrada jest tu zbyteczne. Natomiast należy wyrazić uznanie wydawcy za spopularyzowanie jednego z najpiękniejszych dzieł wielkiego marynisty, które jak dotąd nie mogło się doczekać polskiego przekładu. Dzięki temu najszersze sfery społeczeństwa zaznajomić się będą mogły ze „Zwierciadłem morza", przyczem dla jednych będzie to pełna wspomnień i wrażeń lektura, dla drugich szkoła myślenia morskiego i miłości morza.

Pani Aniela Zagórska nietylko uporała się dobrze z zawiłym stylem wielkiego pisarza, oddając wiernie wartość artystyczną i dydaktyczną dzieła, ale też poniekąd wbrew oczekiwaniom, wybrnęła jako tako z trudności terminologicznych. Szereg drobniejszych błędów i usterek położyć należy raczej na nieustaloną terminologję żeglarską i ubóstwo morskie naszego języka, powstałe z wiekowego zaniedbania morza i jego dziedzin. Całość stanowi przepiękną prozę morską, jakiej dotychczas w języku polskim nie posiadaliśmy. (J. G.)

Polska ordynacja kaperska z r. 1571.

UWAGI OGÓLNE.

W jednym z rękopisów Archiwum Królestwa w Brukseli dochował się interesujący dokument z dziejów marynarki dawnej Polski. Zawiera on przepisy dla kaperskiej floty Zygmunta Augusta, która prowadziła blokadę Moskwy do Bałtyku. Ułożyła je Komisja Morska w Warszawie pod datą 16 lipca 1571 roku, ujmując w 28 artykułach obowiązki i uprawnienia kapitanów okrętowych i załóg oraz normy służby. Artykuły te tworzą jakby odpowiednik t. zw. „artykułów hetmańskich", ogłaszanych przez hetmanów polskich w XVI w. dla wojska, ruszającego przeciw nieprzyjacielowi. Miejsce hetmana zajęła w tym wypadku władza zwierzchnia floty kaperskiej z ustanowienia króla — Komisja Morska.

Art. 2—4. Zachowanie się na lądzie i morzu wobec swoich i nieprzyjaciela.

TREŚĆ ORDYNACJI.

Na początku aktu zaznaczono, że jego moc rozciąga się na czynnych już dowódców statków i na przyszłych, jakichby król polski wyprawił na morze przeciw swym wrogom.

Art. 1. Rota przysięgi i życie religijne.

W artykule 1. ustalono rotę przysięgi kapitanów i starszyzny okrętowej. Każdy z nich po uzyskaniu listu przypowiedniego królewskiego na służbę winien się stawić przed Komisją Morską i według roty ślubować wierność i posłuszeństwo panu swemu królowi Polski, komisarzom, innym urzędnikom i niniejszym artykułom. Podobną przysięgę przepisano dla załóg. Zarówno kapitanowie, jak i ich podwładni mieli się podporządkować pod przysięgą admirałowi, którego zamierzała Komisja mianować dla floty kaperskiej.

W tymże artykule poruszono religijną stronę życia na statku, wzywając, by wszyscy mieli Boga przed oczyma, bez którego pomocy nie udają się ludzkie zamierzenia. Należy się wystrzegać obrazy bożej, przekleństw, przysiąg i wogóle nadużywania bożego imienia pod karami na niepoprawnych aż do uwięzienia, usunięcia z okrętu lub przekazania komisarzom winowajcy.

W artykułach od 2 — 4 omówiono zachowanie się w portach, na morzu i lądzie wobec ludności i spotykanych statków. Zabroniono w szczególności napadać na okręty, które nie wspomagają Moskwy dowozem. Za żywność polecono płacić w krajach zaprzyjaźnionych. Gdy już przyjdzie uderzyć na wroga, wszyscy na okręcie winni odważnie i karnie się zachować, jak przystało na wiernych i prawych wojowników. Ktoby się okazał opornym i nieposłusznym, według okoliczności poniesie karę śmierci (art. 2). Za wszczynanie hałasu i budzenie popłochu wśród załogi czeka kara jak za niewierność (art. 3). Gdyby ktoś z załogi przeszedł do nieprzyjaciela w czasie starcia, będzie wyrzucony za pokład albo wysadzony na rafy na ukaranie przez żywioł, jeżeli tylko dostanie się w ręce kapitana lub załogi (art. 4).

Art. 5—18. Dyscyplina wśród załogi okrętowej.

W artykule 5 nakazano pewne poszanowanie dla pożywienia i piwa, wystąpiono przeciw przekleństwom i przysięgom przy stole. W artykułach od 6—13 uregulowano dyscyplinę i stosunek członka załogi do przełożonych i współtowarzyszy. Bez zezwolenia kapitana nie wolno udawać się z okrętu na ląd (art. 6). Nikt nie śmie wiązać się z innymi przeciw kapitanowi lub

przełożonym ani urządzać bójek. Za przestępstwa tego rodzaju, przewiduje się na morzu wyrzucenie za pokład bez litości, na lądzie — stracenie (art. 7).

Dla załatwiania sporów przewidziano drogę prawa: według starego zwyczaju ma się odbywać co poniedziałku sąd na okręcie w czasie postoju na kotwicy. Tam zwróci się każdy w celu rozsądzenia nieporozumienia (art. 8). Za lżenie towarzysza, za uderzenie na pokładzie, dobycie broni lub noża przeciw drugiemu, naznaczono kary (art. 9—11). Zranienie pociąga za sobą utratę ręki. Za zabójstwo sprawca, związany razem z ofiarą będzie wrzucony w fale (art. 12). Kto okradnie towarzysza na okręcie, zawiśnie na powrozie u bugszprytu, kto zaś przemocą odbierze własność cudzą, po trzykroć doświadczy przeciągania pod kilem (art. 13).

Artykuły od 14—16 dotyczą straży okrętowej[1]). Nikt się nie może przed nią uchylać (art. 14) ani przybywać na nią w stanie pijanym (art. 15). Nie pełniący straży mają się udać do swych pomieszczeń. Pod karą cielesną nie wolno wołać i krzyczeć, gdy już straże obsadzono albo gdy statek jest po żaglami, bo to już nieraz stało się przyczyną zguby (art. 16).

W artykule 17. zawarowano, że dla zachowania należytego porządku na okręcie nikt nie ma wkraczać w cudze kompetencje. Artykułem 18. nakazano załodze ciszę w obliczu nieprzyjaciela aż do znaku kapitana.

Art. 19—22. Przepisy w odniesieniu do jeńców i podziału łupów.

W artykułach 19—24 unormowano postępowanie z jeńcami i zdobyczą. Jeńców należy dobrze pilnować, nie dopuszczać ich do rozmów z obcymi i nie zostawiać im broni. Jeżeliby wskutek zaniedbania jeden lub więcej brańców uszło z więzienia, winny zapłaci życiem (art. 19). Na zagarniętych okrętach nie wolno rozbijać skrzyń i beczek ani zabierać cokolwiek z dóbr i pieniędzy. Wszystko winno pozostać w nienaruszonym stanie aż do prawnego orzeczenia komisarzy.

Po uznaniu przez nich legalności łupu odliczy się najpierw z każdego tysiąca 10 złotych polskich na wsparcie biednych. Król otrzyma oprócz dziesiątej części okrętu i dóbr największe i najprzedniejsze działo, najlepszą kotwicę i linę. Kapitanowi przypadnie połowica okrętu, armat i wszelkiej przynależności, reszta zaś pójdzie do podziału między niego i armatorów, bez uszczerbku atoli dla części królewskiej. Za przywłaszczanie zdobyczy w ilości ponad te przepisy bez woli Komisji lub urzędników fiskusa królewskiego, zagrożono śmiercią (art. 20). Gdyby na skutek burzy, wiatru lub z innych przyczyn nie mógł kapitan stawić się ze zdobyczą przed komisarzami, zgłosi się w urzędzie miejsca przybycia, przeprowadzi inwentaryzację zabranych dóbr i zawiadomi niezwłocznie Komisję, jak i gdzie owładnął łupem, by uzyskać orzeczenie co do dopuszczalności podziału. Jeżeliby dzielił na obcem miejscu nie oglądając się na Komisję i urzędników skarbu królewskiego, utraci zdobycz, list przypowiedni i poniesie karę jako łamiący przysięgę (art. 21). Każdy kapitan wraz z załogą musi pod karą śmierci przekazać komisarzom lub urzędnikom skarbu wszystkie pisma, znalezione na zdobycznym okręcie, niczego nie zatrzymując ani nie otwierając zapieczętowanych listów poza określonemi przypadkami (art. 22).

Art. 23—28. Posłuszeństwo wobec przełożonych.

W artykułach 23—25 wrócono do spraw karności. Nikt z załogi nie może stawiać oporu, gdy kapitan (lub mistrz) zamierza karać. Kapitan ma moc wydalania nieposłusznych z załogi i przyjmowania na okręt innych (art. 23). Ktoby po ukaraniu wymyślał sprawcom, będzie napiętnowany jako bezecny i niewierny łotr i hultaj (art. 24). Zakazuje się zdrady tajemnic (art. 25).

Artykułem 26 ustanawia Komisja Morska swego zastępcę, który w jej i królewskiem imieniu ma odebrać przysięgę od żołnierzy oraz marynarzy i wespół z kapitanem sprawować sądownictwo na okrętach, wymie-

[1]) Wachty (przyp. red.).

rzając kary przekraczającym niniejsze artykuły (art. 26). W artykule 27 określono bliżej kompetencje zastępcy, czyli „profosa".

W ostatnim artykule wyznaczono dla niego wynagrodzenie (100 złotych z każdego łupu) i ustalono formułę przysięgi dla żołnierzy i marynarzy. Każdy z nich miał ślubować wierność i posłuszeństwo królowi polskiemu jako swemu panu najłaskawszemu, komisarzom, urzędnikom królewskim i zwierzchności okrętowej. Przysięga wiązała i w stosunku do tych artykułów. Na końcu zastrzegła sobie Komisja swobodę zmiany tej ordynacji według swego uznania. W ten sposób pragnęła ona zapewnić sobie wpływ na kaprów, ująć ich działania w pewne ramy organizacyjne, ich samych w karby dyscypliny i zapobiec nadużyciom.

OCENA ZNACZENIA ORDYNACJI.

Odkładając na inne miejsce analizę aktu tutaj streszczonego, podkreślić już teraz musimy, że zredagował go na zlecenie króla Zygmunta Augusta pierwszy urząd morski dawnej Polski — Komisja Morska, przy wyraźnie czynnym współudziale swego prezesa Polaka Jana Kostki.

Jest to zarazem najwcześniejsza, o ile wiemy, ze strony polskiej próba regulowania obcej ówczesnemu ogółowi Rzeczypospolitej dziedziny życia — na okrętach o wojennem przeznaczeniu. Nie znamy nawet w dziejach bandery polskiej aktu podobnej treści i tak szczegółowo wnikającego w sprawy służby morskiej. Zyskujemy w nim nowe świadectwo pozytywnego stosunku państwa polskiego do morza w pewnych okresach dziejów.

Stanisław Bodniak.