inż. Juljan Ginsbert

PRAWDA MORSKA

NAKŁADEM LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

PRAWDA MORSKA

Druk. Zakłady Graficzne „Prasa Polska“ S. A. Warszawa.

M. A. 1 3
I. 80 f

Inż. JULJAN GINSBERT

PRAWDA MORSKA

WYDANIE DRUGIE

WARSZAWA 1934

NAKŁADEM LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Muzeum Miasta Gdyni
Biblioteka
w Gdyni
7879/M2

Morze

„Prawda Morska", dobry to tytuł dla tej książki. Niech pomnoży ona w naszym narodzie zrozumienie istoty znaczenia morza dla bytu dużego państwa, niech przyczyni się do tego, żebyśmy uniknęli błędów przeszłości, kiedy to nasze niedocenianie i lekceważenie „Prawdy morskiej" tak drogo musieliśmy okupić.

Józef Unrug
kontr-admirał.

Liga Morska i Kolonjalna podjęła nowe zadanie, przyjęła na siebie wielki obowiązek — zbiórkę na Marynarkę Wojenną. Wszyscy członkowie Ligi opodatkowali się na rzecz wyodrębnionego od majątku Ligi Funduszu Obrony Morskiej, który powstaje drogą dobrowolnych świadczeń społecznych na cele rozbudowy Marynarki Wojennej.

Liga Morska i Kolonjalna oddaje na ten cel cały swój aparat organizacyjny, pracę członków, oraz pokrywać będzie wszystkie koszty administracyjno - propagandowe zbiórki. „Mierzymy siły na zamiary" — wierząc w zrozumienie i umiłowanie spraw morza przez najszersze warstwy społeczeństwa polskiego. Do nich teraz zwracają się członkowie Ligi z wezwaniem o powszechne, dobrowolne świadczenia na Fundusz Obrony Morskiej, na budowę Marynarki Wojennej.

Z tem wezwaniem, głoszonem oddawna, idzie do Czytelników Autor niniejszej książeczki, członek - założyciel Oddziału Propagandy Marynarki Wojennej przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej. Rozbudzone przez niego umiłowanie i znajomość polskiej pracy na wybrzeżu i na morzu niechaj uzupełni „Prawda Morska" przekonaniem, że najwyższy już czas, czas ostatni, by wysiłkiem całego Narodu stanęła nad Bałtykiem — Polska straż!

Jan Dębski.

Armata wodna jakby
potrzebną nam była,
jeno szalony nie widzi . . .

Sejm Roku 1600.

NIEMCY.

Nie istnienie fortyfikacyj, ale tylko obecność floty może być hamulcem wrogich zakusów na wybrzeże.

Helmuth von Moltke.

Uczmy się od naszych wrogów, bo przyjaciele i tak nie opuszczą nas w potrzebie — brzmi japońskie przysłowie. Jest w niem dużo prawdy. Francuzi nauczyli się wielu rzeczy od Anglików i Niemców, a Hiszpanie — od Amerykanów. Niekiedy lekcje były bolesne.

Pora już, abyśmy się też czegoś nauczyli, i to w dziedzinie ,do której jak dotąd społeczeństwo nasze odnosiło się obojętnie — w dziedzinie morza i marynarki wojennej.

Wbrew temu co sądzić można, historja morska Niemiec posiada niektóre cechy wspólne z naszą, poniekąd wspólny teren, a co się tyczy poczynań nad stworzeniem floty (r. 1848) — wiele analogji, choć i wiele rozbieżności z naszemi obecnemi poczynaniami.

W roku 1848 floty niemieckiej, czy nawet pruskiej wogóle nie było. Natomiast jednocześnie z nastrojami porewolucyjnemi idea posiadania własnej marynarki wojennej i własnych kolonij poczęła kiełkować wśród niemieckiego społeczeństwa. Utworzyły się ligi i stowarzyszenia, dążące w tym kierunku. Poczęła obradować komisja mor-

ska pod przewodnictwem generała von Radowitz. I powoli zaczęto wpajać w naród przekonanie, że *kwestja marynarki wojennej nie jest bynajmniej kwestją militarną, ale wyłącznie kwestją narodową, dotyczącą całych Niemiec.*

Tymczasem położenie ówczesnych Prus było znacznie gorsze od powojennego położenia Polski. Przeciętny Niemiec równie mało wiedział o morzu i flocie, co dziś przeciętny Polak. Było wiele zapału na wiecach i konferencjach, *ale floty nie można stworzyć pięknemi słówkami.* Na to trzeba dużo pracy, czasu i pieniędzy.

Uwikłane w konflikt zbrojny z Danją, zmęczone rewolucją, osłabione finansowo, a nadto nie posiadające nawet zaczątków personelu morskiego — Prusy stały przed dylematem nielada. Wielu Bürgerów uważało stworzenie floty za całkowitą utopję. Minister handlu Duckwitz, wielki entuzjasta morza, (coś jak nasz minister Kwiatkowski) przeznaczył wprawdzie 6 miljonów talarów na cele floty wojennej, ale wpływy z podatków były tak skąpe, że o natychmiastowem zebraniu tej sumy nie było mowy.

7 listopada 1848 zostaje jednak stworzona techniczna komisja morska, na czele której zasiada ks. Adalbert Pruski. Składa się ona z oficerów armji lądowej i aż dwu marynarzy: porucznika Schrödera, który służył w marynarce holenderskiej i kapitana Donnera w służbie Szlezwigu. W Zgromadzeniu Narodowem pracuje niezmordowanie minister Duckwitz.

Inwentarz floty w roku 1849 przedstawia się — jak następuje:

1 fregata parowa,
3 korwety parowe,
2 fregaty żaglowe,
kilkanaście małych żaglowców i szalup,
personel — 1750 ludzi.

Jednocześnie trudności polityczne zdawały się nie do

przezwyciężenia. Wielka Brytanja wręcz oświadczyła, że nie uznaje bandery niemieckiej i że okręty pod flagą czarno - czerwono - złotą będą uważane za pirackie. Należy uprzytomnić sobie, że ówczesna konfederacja północnych Niemiec miała przeciwko sobie nietylko władczynię mórz — Anglję, nietylko Francję i Rosję, źle do nich usposobione, ale także Danję, będącą w otwartej wojnie.

I wówczas — rezygnując z utworzenia marynarki ogólno-niemieckiej, rezygnując ze współudziału Saksonji i Bawarji, które wręcz oświadczyły, że grosza na flotę nie dadzą, Prusy same biorą się do dzieła.

Już w roku 1850 zostaje stworzona szkoła wojenno-morska, a flocie przybywa szereg jednostek. Z początku trzeba uciekać się do oficerów cudzoziemców — Szwedów, Anglików, nawet Greków. A jednak praca idzie naprzód, bo pracuje gorliwie garstka entuzjastów, umiejących patrzeć w przyszłość i rozumiejących, czem jest dla państwa morze.

14 listopada 1853 roku powstaje dekretem królewskim admiralicja, z ks. Adalbertem na czele. Okręty, dotychczas przywiązane do brzegów Bałtyku, poczynają żeglować. Bandera pruska ukazuje się nietylko na Morzu Śródziemnem, ale nawet za Oceanem. Młodsi oficerowie wysyłani są na studja do Anglji. A naród patrzy na to — jak na kosztowną zabawkę.

Zorganizowana 1855 roku szkoła wojenno-morska ma około stu uczni. Jej komendantem jest major Haller von Hallerstein. W rok później władze morskie zostają podzielone na administracyjne — ministerstwo marynarki i taktyczne — dowództwo marynarki. A w r. 1861 generał von Roon zostaje pierwszym wspólnym ministrem wojny i marynarki.

Zdawało się, że Prusy, kraj par excellence lądowo-militarny, lekceważyć będą sprawy wojenno-morskie, poświęcając swą flotę dla armji, a conajmniej odnosić się będą wrogo i zazdrośnie do nowej dziedziny. Jednak ofi-

cerowie lądowi, zatrudnieni w podwójnem ministerstwie, bynajmniej nie patrzą krzywem okiem na swych morskich kolegów. Przeciwnie — postawieni na czele marynarki generałowie oddają się sprawie z zapałem i jakkolwiek brak im fachowej wiedzy, to jednakże marynarka niemiecka zawdzięcza im wiele.

Ponieważ prowadzenie polityki bez środków militarnych jest tem samem, co gaszenie pożaru bez wody — tym tylko swoim poczynaniom morskim zawdzięczają Prusy pierwsze sukcesy w dziedzinie polityki zagranicznej. W roku 1863 opracowany zostaje na zasadzie memorjału admiralicji stały program morski, przewidujący budowę okrętów pancernych. To też świat poczyna się powoli liczyć z dotychczas kontynentalnem, pozbawionem międzynarodowego znaczenia państewkiem.

„Prusy muszą zbudować i utrzymać flotę, wystarczającą do ochrony handlu zamorskiego, obrony wybrzeży i ataku wybrzeży nieprzyjacielskich.".. brzmiało jedno ze zdań memorjału. A szef sztabu armji pruskiej, von Moltke dodał doń: „Rozbudowa marynarki wymaga wielkich ofiar, choćby kosztem wojska lądowego.

*

W chwili wybuchu wojny prusko - duńskiej (1864) flota pruska liczy:

4 korwety śrubowe,
1 korwetę kołową,
3 małe kołowce,
2 ubrojone holowniki,
21 kanonierek,
8 okrętów żaglowych,
40 szalup-kanonierek wiosłowych (galer).

Razem 31 parowców ze 145 działami, 8 żaglowców ze 144 działami i 40 łodzi z 76 działami. Personel liczy 100 oficerów i 1400 marynarzy. Dochodzi do tego 700 ludzi bataljonu morskiego.

Budżet wynosi 2.300.000 talarów przy budżecie armji

38.500.000 talarów i budżecie państwa 140 miljonów talarów. (sic!).

Duńczycy są na morzu trzy razy silniejsi, jednakże zwycięstwo przypada w udziale Prusakom. Bardzo sprężyście przeprowadzone operacje lądowo - morskie czynią honor dowództwu króla Wilhelma.

Zaś rok po wojnie — generał wojsk lądowych Roon twierdzi: „Marynarka pruska musi zająć stanowisko, zwracające uwagę wśród marynarek drugiego rzędu".

Parlament tym razem oponuje, co odtąd trafia się dość często. Od chwili utworzenia cesarstwa niemieckiego aż do wojny europejskiej *sześć razy Reichstag został rozwiązany, z czego pięć dla opozycyjnego stanowiska w sprawach floty. Nie wmawiajmy więc w siebie, że każdy Niemiec rozumiał odrazu potrzebę floty, podczas gdy Polakowi trzeba zrozumienie dla spraw morskich wkładać łopatą do głowy. I tam także przedstawiciele narodu nie zdawali sobie sprawy, ża kraj, posiadający dostęp do morza i chcący zachować możność egzystencji tak w czasie wojny, jak i w czasie pokoju — obejść się bez floty nie może.*

Z owych to czasów pochodzi *słynna mowa Bismarka, w której późniejszy kanclerz cesarstwa dowodzi, że liczyć na sprzymierzeńców — to to samo, co zrezygnować z handlu morskiego i wydać wybrzeże na łup wroga.*

30 października 1865 dekret królewski reguluje wzajemny stosunek armji i floty: „Armja i marynarka tworzą siłę zbrojną państwa. Obie organizacje są od siebie niezależne i ich administracja stoi na jednakowym poziomie hierarchicznym".

Wojna prusko - austrjacka (1866) widzi znów szereg sukcesów młodej marynarki, której stan posiadania stale wzrasta. Powstaje akademja w Kielu, dwa arsenały, szereg fortyfikacyj. Służba w marynarce uregulowana jest odpowiednią pragmatyką i trwa 12 lat dla szeregowych. Naród dotychczas obojętny — zdaje się co-

raz więcej interesować sprawami floty. Nic dziwnego — bowiem *od kilku lat rozwija się z imponującą szybkością morski handel Niemiec, a wślad za nim idzie dobrobyt mieszkańców.*

11 października 1867 nowy dekret królewski zmienia banderę Prus na banderę Konfederacji Północnych Niemiec — czarno - biało - czerwoną. Zadanie floty zostaje określone wyraźnie, nietylko jako ochrona handlu i wybrzeży, ale także jako „działanie ofensywne w celu atakowania flot i portów nieprzyjacielskich". Coraz więcej okrętów wojennych ukazuje się na zagranicznych wodach, torując drogę banderze handlowej, zdobywając nowe rynki zbytu, głosząc chwałę zwycięskich Prus. Niektóre z nich do pięciu lat pływają po Oceanach, dokonywują podróży naokoło świata, zwiedzają egzotyczne kraje ,wspierają pionierów i kupców niemieckich.

Kwestja kolonij, dotąd uważana za utopję, zaczyna stawać się aktualną. Niemcy ze swą króliczą ludnością, ze swą masową produkcją tandety, potrzebują nagwałt miejsca na ekspansję. Do tego Bismark nie chce rezygnować z emigrantów i pozwolić, aby się wynaradawiali. To też okręty pruskie zawijają wszędzie tam, gdzie tylko słychać mowę niemiecką i *stwarzają stały kontakt między emigracją a macierzą.* Jak kolosalną wagę miał ten kontakt z punktu widzenia militarnego, politycznego i ekonomicznego — nie trzeba chyba tłumaczyć. A u nas dopiero w dwunastym roku niepodległości malutka żaglowa „Iskra" poniosła banderę Rzeczypospolitej na wody amerykańskie.

Wszystkiego tego dokonywuje w Niemczech nie wola narodu, bo choć uświadomionych jest coraz więcej, to jednak ogół pozostaje bierny — ale żelazna wola żelaznego kanclerza, twórcze idee kilku wybitnych pionierów morskich i mądrość przewidujących mężów stanu. Nie ulega wątpliwości, że bez floty wojennej Niem-

cy nigdy nie staliby się mocarstwem światowem, a przedewszystkiem nigdy nie posiedliby kolonii.

Wojna franko - pruska roku 1870-71 zastaje flotę niemiecką kilkakrotnie słabszą od francuskiej (wówczas drugiej na świecie). Tem niemniej skład jej przedstawia się — jak następuje:

3 pancerne fregaty,
1 pancerna korweta,
2 pancerne monitory,
10 korwet śrubowych,
5 parowców specjalnych,
7 żaglowców.
22 kanonierki,

Razem 43 parowce i 7 żaglowców z 450 działami. Personel liczy 162 oficerów i 3655 marynarzy, plus piechotę i artylerję morską w sile 1200 ludzi. Budżet wynosi 7.300.000 talarów.

I w tej wojnie, dzięki umiejętnej polityce, flota niemiecka nie ponosi ani większych strat, ani poważniejszej porażki.

Charakterystycznem jest, że w zaraniu marynarki niemieckiej potrafiono ustrzec ją od klęski, czy zbyt ryzykownych przedsięwzięć. Z drugiej strony planowano i usilnie *prowadzono, mimo stokroć cięższych niż u nas warunków, jej rozbudowę.*

Uprzytomnijmy sobie, że w owym okresie 1848 — 1870 nie było jeszcze w Niemczech ani większych stoczni, ani specjalistów morskich. Kadeci ze szkoły morskiej wyszli dopiero podporucznikami na rok przed wojną francusko-pruską. Niedawno założony arsenał pracował z trudnością. Okręty budowano w Anglji, we Francji, w Ameryce. Niektóre — zamówione i częściowo zapłacone — nigdy nie przybyły. Inne, uszkodzone na skutek nieumiejętnej obsługi, kosztowały wiele pieniędzy. Personel dzielny, jak u nas, ale mało obeznany z morzem, wymagał jeszcze długiej i mozolnej pracy nad wychowaniem

oficerów i szkoleniem załóg. Mimo to okręty odważnie wypływały w dalekie podróże, a bandera ich raz po raz opasywała świat, głosząc chwałę Niemiec i wymuszając poszanowanie dla mocarstwowych poczynań nowego państwa.

„Marynarka, która znajduje się dopiero w stanie embrjonalnym, której nie rozbudowano ze względu na fałszywe pojęcie oszczędności, która została odrazu zakrojona na zbyt małą skalę, ma tak samo małą wartość, jak armja o zbyt słabym składzie, uzbrojeniu i zaopatrzeniu".

„Kraj ,posiadający dostęp do morza, a chcący mieć jakie - takie znaczenie na rynku politycznym i ekonomicznym świata — musi mieć marynarkę wojenną — pisze admirał von Mantey. — *Bez niej nie odegra żadnej roli i nie potrafi nawet rozwinąć swego handlu zamorskiego".*

„Marynarka ta w czasie pokoju reprezentuje kraj na zewnątrz i zmusza do liczenia się z suwerennością państwa. W czasie wojny musi nietylko bronić wybrzeża i wolności dróg morskich, ale owładnąć niemi, zaatakować przeciwnika i zniszczyć go, aby posiąść możność swobodnego handlu morskiego i zaopatrywania kraju we wszystkie potrzebne produkty.

Jest więc obowiązkiem każdego obywatela uznać konieczność marynarki wojennej dla swego kraju, rozważyć przypadające stąd korzyści i przyczynić się do stworzenia odpowiedniej siły zbrojnej na morzu".

Mniej więcej to samo co von Mantey, mówi w swoich memorjałach słynny admirał angielski, Lord Fisher of Kilvestone. Mamy tu więc jednogłośne opinje dwóch, do przeciwnych obozów należących marynarzy.

Komentarze są chyba zbyteczne.

1 marca 1872 ministerstwo marynarki otrzymało nazwę cesarskiej admiralicji. Bandera pruska zostaje zamieniona starem godłem krzyżaków — czarnym krzyżem na

białem polu. Specjalny dekret jednoczy w osobie szefa admiralicji — dowództwo i administrację floty. Szefem tym zostaje generał piechoty von Stosch, w roku 1875 mianowany admirałem. Jak widać — dla dobra sprawy poświęcono nawet przepisy i tradycje.

Osobistość Stoscha nasuwa szereg ciekawych objekcyj. Był to człowiek twardy i gwałtowny. Oficerowie marynarki śmieli się czasem z jego ekscentrycznych wystąpień i gwałtownych wybuchów. Ale w potoku wymyślań i inwektyw znajdowano zwykle sedno prawdy. Generał-admirał sprawy morskie ujmował po lądowemu i poddawał się wpływom oficerów sztabu armji, ale wyprzedzał w każdym razie swemi poglądami całe pokolenie i w doniosłość idei morskiej wierzył niezłomnie. Wszędzie, gdzie chodziło o potęgę morską Niemiec, Stosch wykazywał wiele energji, interesował się przemysłem i handlem morskim, nawiązywał do tradycji dawnej Hanzy, rozpoczął budowę większych jednostek w kraju, udoskonalił szkolnictwo, stworzył sztab morski...

Dzięki rozbudowie floty i wzrostowi potęgi morskiej Niemiec, ludność zwiększyła się nagle o kilka miljonów. Albowiem poczuli się Niemcami wszycy ci, których dotąd tylko luźne nici łączyły z macierzą. W przemyśle okrętowym około miljona ludzi znalazło stopniowo pracę.

Ale właściwe wykorzystanie bogactw morskich i owładnięcie morzem nie przyświecało jeszcze Stoschowi — jako cel ostateczny. *Dawny generał operował wciąż jeszcze kategorjami lądowemi, uważając flotę za organ pomocniczy armji. — „Ten cel i środki, do niego prowadzące* — pisze von Mantey — *są do dziś dnia obce większości narodu niemieckiego".*

Nie wstydźmy się więc zabardzo naszej ignorancji morskiej, a raczej pracujmy, aby uświadomić społeczeństwo polskie w tym kierunku. Nie jesteśmy znów tak bardzo w tyle, skoro sam niemiecki admirał przy-

Muzeum Miasta Gdyni - Biblioteka - w Gdyni

znaje, iż jego ziomkowie dalecy są dziś jeszcze od zrozumienia doniosłości władania morzem. A że ten czy ów rosyjski pułkownik liczył siłę łodzi podwodnych... w bagnetach, to oczywisty powód do śmiechu, ale także do... uświadamiania. W Rosji nikt o uświadamianie nie dbał, oficerowie marynarki stanowili zbyt odrębną kastę, oczywiście znacznie przewyższającą poziomem inteligencji kolegów z armji lądowej — i stąd wynikła pewnego rodzaju animozja, bardzo niepożądana, pomiędzy obydwoma organami siły zbrojnej. Animozja taka, związana z fałszywem pojęciem o „esprit de corps", w dzisiejszych czasach może być tylko zgubną dla całokształtu spraw, z obroną państwa związanych.

W r. 1876 w służbie jest 25 okrętów większych z 6859 ludźmi załogi. Nadto kilkanaście jednostek jest w rezerwie lub w podróżach naukowych (czy tylko?). — Niemcy doskonale umieli łączyć naukę z... wojskową wiedzą i wywiadem wojskowym. W r. 1877 książę Henryk Pruski zostaje zaokrętowany w charakterze aspiranta na żaglowiec „Niobe". Pojawiają się pierwsze torpedowce. Okręty, stacjonowane zagranicą, mają kilkakrotnie okazję interwenjowania w obronie poddanych, czy interesów niemieckich. Gdyby nie one, o żadnem zakładaniu kolonij czy faktoryj nie byłoby mowy. Albowiem, pomijając wrodzoną niechęć tubylców, inne państwa, a między niemi głównie Wielka Brytanja, czyniły — co mogły, aby nie dopuścić Niemców do stworzenia dominium kolonjalnego. Gdyby nie działa różnych „Gazel", „Hert", „Ariadn", „Greifów", „Mew", „Panter" i „Hyjen" — żadne z zapoczątkowanych zamorskich osiedli nie ostałoby się w ręku poddanych cesarza.

W roku 1883 szefem admiralicji zostaje inny generał — von Caprivi. Doskonały sztabowiec, zdolny oficer bo-

jowy, a przedewszystkiem wytrawny polityk. W jego ręku marynarka staje się narzędziem polityczno-militarnem. Przewidując niechybnie wojnę na dwa fronty: z Rosją i Francją — światły ten człowiek pracuje w kierunku zabezpieczenia Niemiec od smutnych ewentualności zaskoczenia. On to — generał lądowy — dowodzi, że eskadry krążowników, przebywające zagranicą, i flotylle torpedowców, broniące wybrzeży, będą bezsilne, o ile za niemi nie staną potężne okręty pancerne. Oto co w memorjale swoim, złożonym cesarzowi w r. 1883, pisze von Caprivi:

„Marynarka, która swój punkt ciężkości umieszcza na lądzie lub w bliskości lądu, nie zasługuje na miano marynarki. Morze przestało dzielić narody — i kraj, który chce utrzymać swe światowe znaczenie, musi interesować się morzem. Jeżeli bandera niemiecka nie potrafi sama utrzymać się na Oceanach i wzbudzić szacunek świata, to nie potrafi ona także posiąść pewnych i gotowych na wszystko sojuszników. Obrona wybrzeży nie może mieć miejsca bez okrętów linjowych. Torpedowce i jednostki lekkie nie podołają jej. A oprócz tego jedynym i najlepszym sposobem obrony wybrzeży jest zawsze bitwa na pełnem morzu i unicestwienie przeciwnika...“.

Któryż zawodowy admirał mógłby się wyrazić inaczej?...

To też w roku 1888 — w chwili ustąpienia Capriviego, którego zastąpił admirał von Monts, stan floty niemieckiej przedstawiał się jak następuje:

pancerników 13
fregat pancernych 8
monitorów i kanonierek 27
korwet 10
krążowników 5
okrętów lekkich 11
okrętów szkolnych 19
torpedowców 17

okrętów pomocniczych 19. — Personel: 534 oficerów i 15.480 szeregowych.

Oto bilans pierwszych lat czterdziestu.

W latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia, pływające po egzotycznych wodach okręty wojenne kaisera miały wielokrotnie okazję do zawierania umów z różnymi królikami czy kacykami, do zajmowania terytorjów, czy deklarowania protektoratów. Ale naród niemiecki daleki był od zrozumienia doniosłości kwestyj kolonjalnych, albowiem jeszcze w roku 1880 Reichstag odrzuca projekt gwarancji dla faktoryj niemieckich na Samoa. *Wówczas koloniści poczynają działać na własną rękę, mając po cichu zapewnione poparcie floty. W ten sposób powstaje powoli niemieckie państwo kolonjalne.*

I tak kapitan Deinhard na „Bismarku" zdobywa Samoa, kapitan Hoffman na „Möwe" zajmuje Togo, a potem Kamerun, przyczem kanonierka angielska „Flirt" spóźnia się o trzy dni. W ten sposób zmarnowane zostaje częściowo dzieło Rogozińskiego, którego traktat z królową Wiktorją tem samem upada. „Elisabeth" i „Leipzig" ogłaszają posiadłości kolonisty Lüderitza w południowo-zachodniej Afryce za własność państwa. Następują nowe zdobycze i „protektoraty" w Australji, Afryce, Azji. W roku 1885 terytorja kolonjalne Niemiec przewyższają kilkakrotnie powierzchnię metropolji.

W roku 1889 umiera admirał von Monts i admiralicja znów zostaje podzielona na dwa organy: dowództwo — pod kierownictwem admirała i ministerstwo — pod kierownictwem sekretarza stanu. Podział ten trwa do r. 1918 i jest, zdaniem von Manteya, jedną z przyczyn niepowodzenia w wojnie światowej. Albowiem dla stworzenia potęgi morskiej potrzeba było przedewszystkiem jednolitej władzy.

Ale hasło nadane jest jedno: przyszłość Niemiec leży na wodzie. Mimo protestów i zbrojeń angielskich, rosyjskich, francuskich, *mimo całego szeregu trudności politycznych i finansowych — budowa floty trwa programowo i niezmordowanie.*

W styczniu 1892 roku szef sztabu floty bałtyckiej, kapitan von Tirpitz, przedkłada cesarzowi memorjał o „Nowej organizacji floty pancernej Niemiec". Memorjał ten stał się podstawą dalszej taktyki, stworzył doktrynę morską i był przyczyną planowej i usilnej rozbudowy floty.

Idąc w ślad za jej rozwojem, można dostrzec, jak *marynarka niemiecka oderwała się od pojęcia „obrony wybrzeży", jak wytępiła w sobie „defenzywne", a zatem i „defetystyczne tendencje", jak zamiast tworzyć męczenników, tworzyła zwycięzców,* jak jedynem jej zadaniem stawała się bitwa morska i unicestwienie przeciwnika.

A przecież *szanse pobicia, choćby samej tylko floty angielskiej, były wówczas dla Niemiec tak samo znikome, jak dla nas dzisiaj szanse pobicia którejś z flot ościennych.*

W r. 1897 powstaje „Flottenverein", potężna organizacja patrjotyczna, następuje okupacja Kiao—Czao, a jednocześnie Tirpitz zostaje mianowany ministrem marynarki. Godność tę piastuje przez lat 19, co jest swego rodzaju rekordem. Ale tylko w ten sposób można zapewnić ciągłość pracy, ciągłość idei i owocny rezultat.

Pierwszym czynem Tirpitza było zażądanie zwiększenia budżetu morskiego, obracającego się dotychczas w ramach 90 miljonów. *Trzeba było wyrwać naród niemiecki z „sentymentalizmu morskiego" i postawić w obliczu „prawdy morskiej".*

6 października kanclerz Hohenlohe i rada ministrów akceptują projekt prawa o „utworzeniu floty". Projekt ten zyskuje aprobatę w Reichstagu. Nic dziwnego — przemawiają bowiem za nim wszyscy mężowie stanu, ministrowie i większość deputowanych. Tak umiejętnie Tirpitz przygotował grunt.

— *„Czasy się skończyły* — mówi minister spraw zagranicznych Bülow — *kiedy Niemiec oddawał ziemię jednemu sąsiadowi, wodę drugiemu, a sobie zostawiał tylko niebo"*. A Tirpitz dodaje: *„Jeżeli zdecydujemy się na ten projekt, najsilniejsze państwo morskie namyśli się trzykrotnie zanim ośmieli się nas zaczepić"*.

Uchwała przewiduje następujący skład floty:

19 pancerników linjowych
8 pancerników brzegowych
18 wielkich krążowników
30 małych krążowników.

Plus odpowiednia ilość torpedowców i okrętów pomocniczych. Budżet miał wynosić 409 miljonów marek i zwiększać się o 5 miljonów rocznie.

„Kwestją żywotną dla cesarstwa jest *bezpieczeństwo rozwoju ekonomicznego, w szczególności zaś — światowego handlu. Aby to osiągnąć — musimy być dość silni nietylko na lądzie, ale i na morzu"* — brzmi motyw projektu prawa z roku 1900, żądającego już 38 pancerników i 14 wielkich krążowników. I ten projekt przechodzi przez Reichstag przeciwko głosom socjal - demokratów, hanowerczyków i Polaków. *W latach 1897 — 98 posłowie Polacy z Józefem Kościelskim na czele — głosowali jednak za programem.* Dopiero gwałty pruskie skłoniły ich do zajęcia odmiennego stanowiska.

Reszta jest wiadoma: Szalony rozwój floty, budowa i rozszerzenie Kanału Kilońskiego, własne wspaniałe stocznie, szybki rozkwit kolonij i handlu zamorskiego, wzrost dobrobytu, rozwój przemysłu, mocarstwowe znaczenie Niemiec. Sytuacja ta poprawia się jeszcze po przegranej wojnie rosyjsko-japońskiej ,kiedy to Rosja, tracąc flotę, traci wiele ze swego znaczenia mocarstwowego. Niemcy stają się wówczas trzeciem mocarstwem świata. Personel floty liczy w roku 1906 prawie 40.000 ludzi, w roku 1908 zgórą 50.000, w roku 1912 — 73.000. „Flottenverein" prawie dwa miljony członków.

W chwili wybuchu wojny — Niemcy są na drugiem miejscu wśród potęg świata.

Flota ich, prócz jednostek znajdujących się w budowie, liczy:

47 pancerników
13 wielkich krążowników
28 małych krążowników
8 krążowników minowych
88 wielkich torpedowców
40 małych torpedowców
4 okręty szkolne
30 łodzi podwodnych
45 trawlerów
oraz kilkadziesiąt okrętów pomocniczych, kanonierek, awizo i t. p.

Oto co potrafiła stworzyć silna wola kilku świadomych celu jednostek, za któremi poszedł dopiero cały, stosunkowo dla sprawy obojętny naród niemiecki.

A teraz — powie czytelnik — na co to wszystko się zdało? Przecież Niemcy i tak zostali pobici, a ich zbrojenia morskie stały się tylko zarzewiem wojny.

Przepraszam — odpowie na to każdy przeciętny znawca spraw morskich. — Tu tkwi głębokie nieporozumienie.

Niemcy wywołały wojnę nie flotą — a polityką agresywną, prowadzoną przez genjalnego megalomana, któremu się przyśniło, że będzie imperatorem świata. Zgubiła ich ta agresywna polityka, a nie chęć zabezpieczenia wolności morskiej.

Gdyby nie katastrofalne rozdwojenie władzy i chęć Wilhelma II dowodzenia całością sił zbrojnych, gdyby nie stałe krępowanie dowodzących marynarzy przez kanclerza i innych polityków, historja wojny mogłaby zresztą pójść zupełnie innemi drogami.

Na jesieni 1914 roku flota niemiecka mogła była z pewnemi szansami spróbować zmierzyć się z angielską,

Druga okazja pomyślna trafiła się w roku następnym. Jednakże dowództwu nie pozwolono flotą ryzykować. Zastosowano fałszywie zasadę „fleet in being". Zasada ta — doskonała dla floty silniejszej, okazuje się zwykle zgubna dla słabszej, albowiem, kto, będąc słabszym, chce zwyciężyć, ten musi ryzykować. Kto zaś nie ryzykuje, ten nie może marzyć o zwycięstwie — tem bardziej, że bezczynność jest najlepszym sprzymierzeńcem wroga.

Niezdecydowana polityka, wstrzymanie wojny podmorskiej w chwili, gdy aljanci byli u kresu wytrzymałości, sprzeczne rozkazy, demoralizująca bezczynność wielkich jednostek — wszystko to odbiło się niekorzystnie na przebiegu wojny. Ale — studjując dokładnie jej historję, dochodzimy do wniosku, że niewiele brakowało, aby sama flota niemiecka wywalczyła owe zwycięstwo, które od bitwy pod Marną zaczęło wymykać się z rąk armji.

Straty angielskie w bitwie pod Jutlandem były dwa razy większe od niemieckich. Jeszcze dwie takie bitwy — i przewaga nietylko taktyczna, ale i strategiczna przechodziła na stronę Niemiec. Łodzie podwodne dokonałyby reszty. I „dominium maris" przeszłoby wraz ze zwycięstwem ostatecznem w ręce Niemców. Ani jeden żołnierz amerykański, australijski czy afrykański nie stanąłby w Europie.

Szczęście — że się tak nie stało. Ale nauka pozostaje nauką. Szczególnie dla nas, którzy tak mało dotąd w sprawach morskich umiemy.

Nie wmawiajmy więc w siebie, że Niemcy w warunkach lepszych od nas tworzyli swą flotę. Nie bierzmy za przyczynę tego, co było skutkiem. Naród w Niemczech był równie obojętny jak u nas i *dopiero z rozbudową floty wzmagało się zainteresowanie i rósł zapał. Dzięki flocie zdobyto kolonje, rozszerzono granice, wzmożono przemysł i handel, a co zatem — dobrobyt.* Jeśli przed wojną każdy Niemiec miał swą „kurę w rosole" — zasługa to czyja,

jak nie tych kilku pionierów floty, którzy niezmordowanie przez dziesiątki lat „Niemcy na Morzu“ budowali?

W zaraniu rozbudowy floty Niemcy były uwikłane w rewolucję i trzy wojny — prawda że zwycięskie. Ale czy nasze dwie ostatnie wojny nie były zwycięskiemi? Czy zamiast cudzoziemskich najmitów nie posiadaliśmy odrazu wspaniałej wprost kadry morskiej? Szkoda, że ludziom tym nie dano odpowiedniego materjału bojowego, rewindykowanego na zaborcach, że nie umieszczono ich odrazu we właściwym elemencie, zamiast kazać im krwawić bezskutecznie na froncie lądowym. Inaczej wyglądałyby wówczas granice Polski, a wojna 1919 — 1920 roku miałaby zupełnie inny przebieg.

Dziś, zniszczona w Scapa Flow flota niemiecka, odradza się jak feniks z popiołów. Podczas gdy u nas dyskutuje się wciąż nad potrzebą i celowością marynarki wojennej. Zaiste, wiele analogij do naszych dziejów znaleźć można w historji morskiej Niemiec, ale w konkluzji więcej jeszcze przeciwieństw i rozbieżności.

„Posiedzenie komisji budżetowej parlamentu zostało przyśpieszone o dni 16 i na pierwszy plan wysunięto sprawę kredytów na rozbudowę floty wojennej. Uczestniczący w obradach posłowie zgodzili się nietylko na wyasygnowanie żądanych sum, ale również na przyśpieszenie dalszych kredytów“.

To jedynie urywek sprawozdania z posiedzenia Reichstagu w maju 1890 roku. *Dzień, w którym podobna rezolucja powzięta będzie przez Sejm Polski, stanie się datą równoznaczną do 3 maja 1791 roku.*

ROSJA.

Wszystko co zbudowaliśmy — runie, jeśli flota nie będzie istnieć.

Piotr Wielki.

Jak historja morska Niemiec, a właściwie historja tworzenia marynarki niemieckiej, posiada pewne analogje (i dużo przeciwieństw) z okresem obecnych poczynań Polski na morzu, tak samo i historja morska Rosji zawiera cechy wspólne z naszą. Z analogij „rosyjskich" nie a mamy się jednak co cieszyć. Z pierwszych bowiem możemy wyciągnąć odpowiednią naukę — ostatnie zaś mogą być dla nas tylko groźnem memento — przestrogą, której lekceważyć nie należy.

W roku 1881 drzemiące w szufladach sprawy floty rosyjskiej zostały nagle wyciągnięte na światło dzienne. Pod przewodnictwem W. Ks. Aleksieja Aleksiejewicza odbył się w ministerstwie marynarki szereg posiedzeń, na których postanowiono zasadę budowy okrętów w kraju i opracowanie poważnego programu morskiego. Program ten obejmował dla samego morza Bałtyckiego: 18 pancerników, 9 krążowników pancernych, 21 krążowników opancerzonych, 10 kanonierek, 100 torpedowców i 3 transportowce.

Już w cztery lata później program ten — pod wpływem różnych niekompetentnych czynników, zostaje

zmieniony na „obronny“ i skrócony o połowę. Ale i ten „skrócony“ program podlega dalszym redukcjom tak, że do roku 1895 zostaje wykonanych tylko 8 pancerników, 3 krążowniki pancerne, 5 krążowników lekkich i 51 torpedowców.

Zasiadający w radzie obrony państwa wielcy książęta i generałowie uważają, że zadanie floty jest czysto obronne i dowodzą konieczności budowy samych torpedowców i minowców. Flota uważana jest za oddział pomocniczy armji, a łożone na nią pieniądze — za stracone. Zafascynowani klęskami w czasie wojny Krymskiej generałowie, nie chcą słyszeć o wydatkach na flotę. A tymczasem tuż pod bokiem Rosji rośnie nowa potęga morska — Niemcy, potęga, która w ciągu lat dwudziestu potrafi wydrzeć bezdusznemu moskiewskiemu kolosowi hegemonję na Bałtyku, a dalej uwikła go bardzo dowcipnie w krwawą japońską awanturę.

Dzięki ciemnym machinacjom i nieuczciwym posunięciom całego szeregu rosyjskich potentatów wojskowych, wybrano za wysuniętą bazę floty rosyjskiej, zamiast dogodnego Moon-Sundu — leżącą tuż nad samą granicą Libawę. Ta „ofensywna“ nawskroś baza nie przeszkadzała w opracowaniu „defensywnych“ zadań floty, które to zadania sprowadzały się do „współdziałania z armją i przeszkadzania desantom“. Libawę zresztą trzeba było opuścić w pierwszych dniach wojny, wysadziwszy w powietrze szereg kosztownych nowych objektów.

W roku 1895 opracowany jest nowy program, domagający się 5 pancerników, 7 krążowników, 54 torpedowce i około 20 okrętów przybrzeżnych lub pomocniczych. Ale i ten program zostaje tylko „nadgryziony“.

Tymczasem kurs polityki zagranicznej zmienia się i naraz w łonie rady obrony państwa poczynają się ścierać zdania: Bałtyk, Czarne Morze, czy Daleki Wschód? Oczywiście — najlepiej byłoby wszędzie naraz posiadać

odpowiednio silną flotę. Ale, że na to brak środków, więc... „konsulowie“ się kłócą. Każdy obstaje za swojem morzem. Tymczasem — w myśl rosyjskiej bajki: „Wańka słuszajet — da jest“ — Niemcy i Japonja budują —i to intensywnie .

Program r. 1898 obejmuje budowę eskadry Dalekiego Wschodu, której koszt wyniósłby 200 miljonów rubli. Minister finansów Witte krzyczy gwałtu, dowodząc, że Japonja wcale nie jest niebezpieczna, a przynajmniej nie będzie nią tak prędko. Co do Niemiec, to ówczesna orjentacja wyższych sfer Rosji jest wyraźnie anglofobska, a zatem germanofilska. Z tej więc strony pozornie nic nie grozi.

Oczywiście i program 1898 r. jest częściowo obcięty. Ale słowa jednego z admirałów, że silna flota na Spokojnym Oceanie będzie najlepszą gwarancją pokoju, wywołują osobistą interwencję Mikołaja II i doprowadzają w 1903 roku do opracowania (ciągle opracowania!) olbrzymiego programu rozbudowy floty. Rozbudowa ta, rozłożona na lat 20, miała kosztować (prócz morza Czarnego) półtora miljarda rubli. Przewidywano 35 pancerników, 18 pancernych krążowników, 36 lekkich, 500 torpedowców, 100 łodzi podwodnych i t. d. Nie trzeba dodawać, że i dziesiąta część tego programu nie była wykonana w chwili wybuchu wojny światowej.

A tymczasem „konsulowie“ kłócili się dalej. I to nietylko lądowi, ale i morscy: Makarow, Birilew Czuchczin, Rożdżestwienskij i inni wybitniejsi admirałowie różnili się zasadniczo w zdaniach co do typu i zastosowania floty. Jedni pragnęli okrętów linjowych, inni torpedowców i pancerników obrony wybrzeży, inni krążowników korsarskich. Wszystkich godził „ląd“, który — wciąż zafascynowany desantem w zatoce Fińskiej, widział we flocie przedłużenie prawego skrzydła armji. *A czas leciał...*

W roku 1904 jest znów mowa o „skróconym“ pro-

gramie ,który zresztą na skutek wojny rosyjsko - japońskiej umiera przy samym porodzie. *Wojna zastaje Rosję nieprzygotowaną tak na lądzie, jak i na morzu.* Tragedja obu eskadr „Spokojnego Oceanu“ jest nadto dobrze znana, abyśmy ją mieli tu przytaczać. *Rząd rosyjski sam wykopał mogiłę dla kilku tysięcy niezaradnych, choć dzielnych marynarzy. Klęska zaś armji lądowej była bezpośrednim skutkiem zniszczenia floty.*

Pozostawiając na boku sprawy Czarnego Morza, gdzie raz chciano przeprowadzić politykę defenzywną, drugi raz znów owładnąć Bosforem, Konstantynopolem, a nawet Dardanelami — przechodzimy teraz do okresu po wojnie japońskiej.

Zdawałoby się, że nauka tej wojny nie powinna była pójść w las. Niestety, sfery lądowe wciąż pozostawały głuche na sprawy floty. Jedynie cesarz, do którego marynarze mieli dostęp, skłaniał się do ich projektów. Ale jak wiadomo, „samodzierżec wsiechrasiejskij“ miał niewiele do powiedzenia. *A czas leciał...*

Korzystając z wrażenia klęsk pod Portem Artura, udało się jednak ministerstwu marynarki otrzymać kredyty na budowę trzech krążowników „dodatkowych“. Dla „pośpiechu“ zbudowano okręty te według starych planów tak, że kiedy w latach 1907 — 1908 weszły one na służbę — typ ich był już przestarzały o lat 10. Trudno o lepszy sposób marnotrawienia pieniędzy...

A potem znów zaczęły się posiedzenia, rady, uzgadniania poglądów, projektów i zdań. Daremnie admirał Birilew dowodził, że *„siły morskie państwa winny rozbudowywać się według programu ściśle opracowanego i uzgodnionego z ministerstwami finansów i spraw zagranicznych — że obrona wybrzeży bez silnej floty bojowej jest utopją* — że wobec ewolucji w budownictwie morskiem (Dreadnought) moment obecny jest najlepszy

dla stworzenia floty i wyrównania opóźnienia, bo wszystkie państwa muszą zaczynać od nowa".

Ale nawet groźba zamknięcia stoczni nie jest w stanie wzruszyć martwej maszyny biurokratycznej. Jedyną reformą jest stworzenie obok morskiego sztabu głównego, jeszcze jednej instytucji — morskiego sztabu generalnego, którego zadaniem miało być odciążenie sztabu głównego od „uderzenia w próżnię" i prac w rodzaju „fotografowania dla najjaśniejszej osoby dziur w pancerzu „Nowika", albo wysyłania ekstra-pociągu po znajdującego się na polowaniu generał-admirała".

Trzeba przyznać, że sztab generalny wziął się do dzieła dość energicznie. Jego naczelnik, kapitan I stopnia Brusiłow, był człowiekiem czynu i wiedzy. Ale okazało się wnet, że ministerstwo spraw zagranicznych nie ma żadnej określonej polityki, mogącej dać wytyczne dla planów rozbudowy floty. Sama flota, po klęsce, składała się z 2 pancerników i kilku krążowników, pozbawionych wartości bojowej. Zapomniano o niej zupełnie w naczelnych sferach wojskowych. O ile nie było wypadków, aby zapominano o armji, o tyle zapominanie o flocie przeszło tam zresztą w stan chroniczny.

A czas leciał..

Raport sztabu generalnego żądał natychmiastowej rozbudowy floty i to nie pojedyńczemi okrętami (co było jedną z przyczyn klęski) — ale, dla zachowania jednolitości, całemi eskadrami. W rezultacie jednak góra urodziła mysz i skończyło się znów na t. zw. „małym programie". Wiadomo zaś, *że wszystkie „małe programy morskie" są zwykle grobami floty, a co zatem często i państwa.*

Tu zaszedł wypadek wysoce komiczny. Morski sztab główny pokłócił się z morskim sztabem generalnym o... program. Pierwszy projektował budowę w ciągu lat czterech: 4 pancerników, 8 krążowników, 12 torpedowców i 4 łodzi podwodnych — drugi 4 pancerni-

ków, 4 krążowników i 10 torpedowców. W rezultacie zamówiono... tylko 2 pancerniki i kilka małych jednostek.

Później zaś sztab generalny przedłożył jeszcze cztery warjanty „wielkich programów“, z których pierwszy przewidywał cztery pełnowartościowe eskadry (32 pancerniki), po jednej dla Bałtyku i morza Czarnego i dwie dla Dalekiego Wschodu — drugi trzy eskadry (2 Bałtyk i 1 Czarne Morze), trzeci — po jednej eskadrze dla tych obu mórz — i czwarty — jedną eskadrę pełnowartościową tylko dla Bałtyku. Jak widzimy „embarras de richesse“ — nieco oryginalny.

Pogodził wszystkich cesarz, który nakazał rozpatrzenie tylko ostatniego, najmniejszego warjantu. Ale rada obrony państwa poprzestała znów na „radzeniu“. Lata 1906/1907 zostały zmarnowane, mimo, że ministerstwo marynarki podało znów kilka warjantów i „małych programów“. W końcu w programach tych — gdzie ścierały się zdania i wpływy różnych osobistości z rodziny cesarskiej, wojskowych, admirałów, ministrów itd. — zapanował zupełny chaos. W jednym i tym samym roku 1907 opracowane dwa programy — przedstawiały się jak następuje:

Projekt A. (dla Bałtyku tylko)

2	pancerniki . .	po 21.000	tonn
2	lekkie krążowniki	„ 4.000	„
18	torpedowców .	„ 700	„
72	„ .	„ 100	„
6	łodzi podwodnych	„ 400	„
30	„ „	„ 80	„
3	transportowce .	„ 2.500	„

Projekt B. (dla Bałtyku)

4	pancerniki . .	„ 21.000	„
3	łodzie podwodne	„ 80	„
1	pływająca baza	„ 6.000	„

Nadto dla Czarnego Morza

14 torpedowców . „ 700 „
3 łodzie podwodne „ 450 „

Tym razem pogodziła wszystkich Duma państwowa... odrzuciwszy kredyty tak na jeden, jak i na drugi program. Duma zażądała reorganizacji władz technicznych i administracyjnych marynarki wojennej. Twierdziła ona, że flota jest Rosji potrzebna, ale *zbudować ją będzie można dopiero po gruntownej reformie ministerstwa marynarki i po uchwaleniu odpowiedniej ustawy co do finansowego planu rozbudowy floty.* Tymczasowo Duma uchwaliła kredyty na dokończenie budujących się już jednostek oraz kilku torpedowców i łodzi podwodnych. *A czas leciał...*

Rząd nie zgodził się z Dumą i wniósł do Rady Państwa projekt o budowie czterech pancerników. Po dłuższych debatach projekt ten przyjęto. Wreszcie po czterech latach, bezpowrotnie zmarnowanych na jałowe dyskusje, założono w roku 1909 pierwsze rosyjskie drednoughty typu „Petropawłowsk". *Niestety było już zapóźno.*

Albowiem przerwa w rozbudowie, w chwili niebywałego osłabienia floty po przegranej wojnie, zwiększyła w zastraszający sposób różnice między siłami morskiemi Rosji i państw ościennych. A przecież w tym właśnie momencie Niemcy kończyli swój słynny program „dziewięćdziesiątego roku".

Przewrót w budownictwie okrętowem, unifikacja kalibrów i wprowadzenie „drednotów", — były wspaniałym atutem dla rosyjskich władz morskich i ułatwiały znacznie budowę floty. Bowiem, jak to zaznaczyliśmy, wszystkie państwa musiały zaczynać niemal „od nowa". Ale i ten pomyślny moment i możność dorównania, a nawet zdystansowania floty niemieckiej, został zmarnowany.

Antagonizm między władzami morskiemi a lądowemi doprowadzał też do częstych nieporozumień. W. ks. Mi-

kołaj Mikołajewicz należał do wybitnych przeciwników floty wojennej. Nie było dyrektyw w sprawach polityki zagranicznej i morskiej wogóle, wobec czego ministerstwo spraw zagranicznych uważało za wroga Rosji państwo niemieckie ,podczas gdy sztab morski opracowywał swe plany w przewidywaniu wojny z Anglją, mając Niemcy jako sojuszników. Nic dziwnego, że potem wszystkie plany strategiczne były diabła warte.

Jednem słowem, epokę tę charakteryzuje głębokie niezrozumienie zadań floty wśród naczelnych władz wojskowych oraz chaos i bezplanowość wśród kompetentnych władz morskich.

Rok 1909 przynosi pewien zwrot na lepsze. Przedewszystkiem agitacja w społeczeństwie daje dobre rezultaty. „Liga odnowienia floty“ poczyna pracować. Sekunduje jej „Związek morski“ i szereg mniejszych organizacyj. Powstają nawet z dobrowolnych składek okręty. Powstaje „dziesięcioletni“ nowy program, którego całość miała kosztować 1125,4 miljonów rubli.

Przeciwko temu programowi wystąpił minister wojny Suchomlinow, powołując się na brak podstaw operacyjnych dla floty i trudności w ich tworzeniu. Protestowali szef lądowego sztabu generalnego, minister finansów, generałowie, rada obrony państwa i t. d. Obawiano się, że taki program zrujnuje państwo (w rzeczywistości ocaliłby je od zagłady), pokpiwano z ministerstwa marynarki, że wokoło widzi samych tylko wrogów, wobec czego najlepiej odrazu pójść na „cmentarz“, powracano do starych bredni „floty obronnej“, złożonej z torpedowców i łodzi podwodnych.

W rezultacie program zaczęto „skracać“ i opracowywać historyczne już „warjanty“. Kredyty zmniejszono do 776 miljonów, potem raz jeszcze do 731 miljonów, a więc przeszło o jedną trzecią. Duma, „zajęta innemi, ważniejszemi sprawami“, nie znalazła czasu na

rozpatrzenie spraw floty. *Czas leciał, a zadanie odkładano na „właściwy moment“.*

Wreszcie w roku 1910 zapada zdawna oczekiwana uchwała Dumy. Brzmi ona hiobowo: nie damy na budowę floty ani grosza. Po trzechmiesięcznych pertraktacjach udało się jednak ministrowi wojny wytargować od Dumy kredyty na wykończenie budowy jednostek, ale jednocześnie zapadła uchwała o senatorskiej rewizji w ministerstwie. O nowym programie wogóle nie było mowy.

Tymczasem okręty „starzeją się“. Wobec trudności kredytowych, budowa nowych jednostek idzie naprzód bardzo powoli i, jak mówił minister marynarki, niekiedy *okręty stają się „niemodne“ jeszcze w czasie pobytu na stoczni. Szczególnie torpedowce i łodzie podwodne, których żywotność jest znacznie krótsza od jednostek linjowych.* Minister nawołuje więc do natychmiastowego rozpoczęcia budowy 4 krążowników pancernych, 4 lekkich, 36 torpedowców i 12 łodzi podwodnych, gdyż uchwalenie całego programu zdawało się w stadjum beznadziejnem. *A czas leciał.*

12 marca 1911 roku minister marynarki podał cesarzowi alarmujący raport, w którym było wykazane, że w r. 1915 flota rosyjska właściwie przestanie egzystować, zredukowana do 4 pancerników i jednego krążownika ,a pozbawiona zupełnie okrętów lekkich i podwodnych. Do raportu dodany był szkic „alarmowego“ programu rozbudowy.

Mikołaj II przetrzymał raport u siebie półtora miesiąca, poczem oddał go z adnotacją: „zgadzam się“. Stawało się bowiem oczywistem, że Rosja, ustępując dobrowolnie ze swoich mórz, traciła znaczenie międzynarodowe, polityka jej natrafiała na coraz większe trudności, a pomoc Francji czy Anglji była raczej problematyczna. Po pierwsze Niemcy — wówczas już domniemany wróg — mocno trzymały w swem ręku do-

stęp do Bałtyku, po drugie stan rosyjskiej floty był taki, że — skoncentrowawszy wszytkie swoje siły na morzu Północnem, mogli Niemcy blokować Rosję swemi najstarszemi, muzealnemi niemal jednostkami. Praktyka wykazała, że było jeszcze gorzej, niż to rosyjski sztab morski przewidywał.

Wyjście było tylko jedno: wzmóc natychmiast do możliwych granic rozbudowę floty, nie cofając się przed żadnemi poświęceniami, stworzyć ufortyfikowane bazy w Moon-Sundzie i zabezpieczyć jej dalszy planowy rozwój. Czterolecie 1911 — 1915 miało być w tym względzie decydującem, a myśl odebrania Niemcom hegemonji na Bałtyku — myślą przewodnią.

Rosyjski sztab morski okazał się też bardzo przewidujący w sytuacji politycznej. W raporcie powiedziane było jasno, że w roku 1915 gotów jest wybuchnąć poważny konflikt międzynarodowy. A więc tylko o rok omylono się co do wybuchu wojny światowej.

Projekt „wzmożonej rozbudowy" przewidywał budowę 16 pancerników, 8 krążowników pancernych, 16 lekkich, 72 torpedowców, 24 łodzi podwodnych oraz sformowanie pełnej eskadry rezerwowej ze starszych okrętów. Oczywiście, że stocznie rosyjskie, słabo wyposażone w środki techniczne, nie były w stanie podołać temu zadaniu. Należało więc część zamówień oddać stoczniom zagranicznym.

Projekt ten dostał się na posiedzenie Dumy dopiero 5 marca 1912 roku i wreszcie 9 czerwca, po dłuższej debacie, parlament większością 197 głosów przeciwko 89 zatwierdził „wzmożony program rozbudowy floty". *Niestety — znów wszystko zapóźno.*

Reasumując — widzimy więc, że zmarnowano dwa razy po trzy lata na jałowe dyskusje, kontrowersje, „uzgadnianie" projektów i ich zatwierdzanie. I to — mimo coraz groźniejszej sytuacji politycznej. Na uwagę zasługuje tu pełna energji i poświęcenia praca orga-

nów morskich ,które — nie zrażając się wrogim do nich stosunkiem władz lądowych, świadomie dążyły do celu: stworzenia takiej siły zbrojnej na morzu, jaka była potrzebna polityce i bezpieczeństwu państwa.

Gdy wybuchła wojna światowa, nowe jednostki rosyjskie były dopiero w budowie, a stan floty pod względem okrętów bojowych przedstawiał się opłakanie. Pancerników było cztery — należących aż do trzech różnych typów. Z tego dwa — przestarzałe, a dwa — nieudane jako typ. Z krążowników jeden „Rurik" posiadał wartość bojową. Pozostałe osiem (aż czterech typów) było bez znaczenia. Torpedowiec nowoczesny istniał tylko jeden — „Nowik". Inne torpedowce i łodzie podwodne mogły służyć co najwyżej jako jednostki szkolne lub patrolowe wzdłuż wybrzeża. Personel pozostawiał też dużo do życzenia. Podstawy ufortyfikowane dla floty na t. zw. centralnej pozycji w zatoce Fińskiej były dopiero w stadjum przedwstępnych prac. To też przewidywania marynarzy rosyjskich sprawdziły się w zupełności. Do trzymania w szachu floty cara wystarczyło kilku starych okrętów niemieckich — niekiedy tekstualnie dwuch krążowników i trzech torpedowców.

Słynny raport rosyjskiego admirała Essena z r. 1912, który omawiał jasno trudności i szykany ze strony władz lądowych, stał się w początkach wojny znów aktualnym. Essen — człowiek dzielny i energiczny, mogący tchnąć ducha w podwładnych i, kto wie, może i dokonać czegoś swemi staremi okrętami (jak Tegetthoff pod Lissą), został odrazu w początkach wojny zupełnie skrępowany. Poprostu admirała wraz z flotą oddano pod rozkazy dowódcy szóstej armji. Ten zaś użycie floty rozumiał jako przedłużenie w formie „okopów wodnych" swego prawego skrzydła i tyłów.

Kiedy w r. 1916 błąd ten częściowo naprawiono, podporządkowując flotę naczelnemu dowództwu, a jednocześnie nowe jednostki poczęły wchodzić w skład

sił bojowych — Rosja chyliła się już ku upadkowi. W rok później bandera św. Andrzeja przestała powiewać na Bałtyku, zastąpiona czerwoną banderą Sierpu i Młota.

A teraz — coby było, gdyby pracując wytrwale i logicznie nad odbudową floty po wojnie japońskiej, Rosja w sierpniu 1914 roku stałaby w posiadaniu silnej floty wojennej, złożonej co najmniej z czterech drednotów typu „Petropawłowsk", tyluż krążowników linjowych typu „Borodino", wraz z sześcioma krążownikami lekkimi typu „Swietłana" i „Newelski" (dwa z nich — budowane w Niemczech, a niegotowe, zasiliły w porę flotę niemiecką) oraz odpowiednią ilością torpedowców i łodzi podwodnych. Taka siła w rękach energicznego Essena, wspomaganego przez ludzi tej miary, co Kołczak, Niepenin, Birilew i inni — w myśl historyka niemieckiego, „nietylko dałaby w ręce Rosji panowanie nad wschodnim Bałtykiem, ale mogłaby się przyczynić do utraty Piławy i Gdańska, a w każdym razie zaważyłaby poważnie na losach wojny". Może wówczas — proponowane przez lorda Fischera przedarcie się na Bałtyk floty angielskiej, (której z drugiej strony podaliby rękę Rosjanie) — stałoby się możliwem i Rosja z zablokowanej stałaby się blokującą. Niemcy — odcięte od Szwecji (ruda żelazna i t. d.) — zmuszone byłyby znacznie wcześniej skapitulować i wogóle wypadki wojenne potoczyłyby się zupełnie innym trybem.

Tymczasem w ciągu lat trzydziestu przed wojną światową, widzimy w Rosji tylko chaos, paradoksy, brodzenie poomacku, miotanie się władz morskich wewnątrz stawianych przez biurokrację wojskową przeszkód, brak jakichkolwiek wytycznych w polityce morskiej, co chwila zachodzące zmiany w „kardynalnych punktach widzenia" i sposobach zużytkowania floty, protekcjonizm, bezhołowie, absolutny brak zrozumienia spraw morskich przez czynniki lądowe (z członkami rodziny cesarskiej na czele), marnowanie pieniędzy na budowę flot, w któ-

rych każdy okręt należał bodajże do innego programu i innego typu, albo — rozpoczęty na stoczni — był już zgóry przestarzały.

„Ministerstwo wojny" — pisze rosyjski historyk Pietrow — „miało główny wpływ na przebieg prac przygotowawczych w dziedzinie obrony państwa. Niedoceniało ono zawsze znaczenia floty, gardziło nią, mimo to, że plany rozwoju floty dotyczyły szerokich zagadnień państwowych. Nie robiło sobie nic z tego, że w r. 1914 flota nie była gotowa".

Dwa razy wysiłki ministerstwa marynarki zdawały się sięgać celu. I wówczas Rosja stałaby się pierwszorzędną potęgą na świecie. Ale za pierwszym razem niewykończoną flotę wciągnięto w egzotyczną awanturę japońską — za drugim zaś tempo polityki wyprzedziło znacznie przewidywania rosyjskich mężów stanu, dając rację marynarzom. Niestety ta właśnie „racja" oznaczała jednocześnie koniec Rosji carskiej.

Oto w krótkim zarysie bilans tego, do czego może doprowadzić zaniedbanie spraw morskich przez czynniki, nieumiejące ocenić znaczenia dostępu na morze.

Na szczęście wielu analogij między marynarką wojenną rosyjską a polską doszukać się nie możemy. Tem niemniej analogje takie istnieją. Sytuacja polityczna i strategiczna na Bałtyku jest dziś dla nas w pewnej mierze podobna do sytuacji Rosji z okresu przedwojennego. I my posiadamy wspaniały atut, pozwalający nam jeśli nie na zdystansowanie, to przynajmniej na zneutralizowanie konstrukcyj morskich zachodniego sąsiada. Bowiem, jak wiadomo, traktat wersalski ograniczył flotę niemiecką do 6 pancerników, 6 krążowników i 24 torpedowców, zakazując jednocześnie posiadania łodzi podwodnych i lotnictwa morskiego. Niemcy rozbudowują wprawdzie znów swą flotę intensywnie i progra-

mowo (zupełnie jak w latach dziewięćdziesiątych), ale poza tę granicę tak prędko wyjść nie będą mogli, bez wywołania wszechświatowego skandalu. Przewrót w budownictwie okrętowem (pancerniki typu „Deutschland") też otwiera przed nami nowe szanse. A więc hasło brzmi: t e r a z a l b o n i g d y.

POLSKA.

Nie powinien i nie może minąć rok, w którymby Polska nie mogła znaleźć środków na powiększenie swej floty — wojennej i handlowej. Ciągłość zadania decyduje tu o powodzeniu.
Eugenjusz Kwiatkowski.

W zaraniu naszej państwowości zbyt wiele trosk ciążyło na wodzach narodu, by ci myśleć mogli o stworzeniu floty. Zbyt głęboko lądowa mentalność zapuściła korzenie w umysłach obywateli, aby społeczeństwo samo czynu morskiego zapragnęło. Byli nawet tacy, którzy w Polskę na morzu wierzyć nie chcieli. Dopiero budowa i rozwój Gdyni ruszyły z martwego punktu sprawę wskrzeszenia polskiej Armaty Wodnej.

Odrazu jednak zarysowała się ostro kolosalna rozbieżność między poczynaniami natury gospodarczej, a politycznej. Zbudowano wspaniały port, nowoczesne miasto, doki, magazyny, zakłady, flotę handlową. Ale naród, od czasów walk niepodległościowych przywykły widzieć punkt ciężkości wszelkich poczynań na lądzie— nie pomyślał o zabezpieczeniu tych cudów od strony morza. To też dziś dziwnie brzmią wszystkie te gromkie hasła i przysięgi o *obronie dostępu „do morza" do ostatniej kropli krwi* .

Nie o to przecież chodzi! Nie chodzi o wyhodowanie nowego zastępu męczenników narodowych, którzy z szablami i karabinami porwą się na dalekonośne działa okrętowe. *I zginą bez pożytku, bowiem wolności morskiej i dostępu „na morze" bronić z wybrzeża się nieda.* Można conajwyżej odbierać razy bez możności ich oddania.

Męczenników narodowych mamy w historji naszej dość. Czas teraz byśmy wychowali *pokolenie zwycięzców.* Takich, co miast wytoczyć ostatnią kroplę krwi — pójdą i *obronią zwycięzko morskie państwo Rzeczypospolitej.*

Aby zaś tego dokonać zdołali, aby posiedli zgóry zaufanie, że zwyciężyć mogą — trzeba im dać do rąk narzędzia tego zwycięstwa: *okręty, okręty i jeszcze raz okręty!*

Dać im więc te okręty możemy i musimy. Albowiem *nie bogactwo kraju stanowi o sile zbrojnej na morzu, a wręcz przeciwnie — wartość i siła floty wojennej stanowią o dobrobycie i bezpieczeństwie kraju.*

Historja uczy, że narody, które upoiwszy się własną cywilizacją zapragnęły hołdować tylko pokojowi i braterstwu ludów, w zbożnej pracy i kulturze widząc tarczę przeciwko poczynaniom wrogów, — padały zawsze ofiarą zaborczo i agresywnie usposobionych sąsiadów. Napadnięte i pobite traciły wolność, niepodległość, dobrobyt, podczas gdy najezdnik niszczył pomniki kultury, albo też używał ich dla siebie.

Nic narodów takich nie było w stanie ocalić. Ani właśnie owa nadwyżka cywilizacji, ani szczere dążenie do zgody i pokoju. Ich abnegacja, ich szeroko pojęta gościnność, czy tolerancja, ich głęboko odczuwany pacyfizm stawiały je w tem mniej korzystnem położeniu. Im wię-

cej były szczere, im więcej ideowe, — dawały nieprzyjacielowi coraz dalsze atuty do ręki. Jedynie tam, gdzie na straży kultury i cywilizacji stał dobrze wyekwipowany i uzbrojony żołnierz, — jedynie tam udało się kraj i naród ocalić od zagłady. Niedarmo jeden z czołowych polityków francuskich powiedział, że *naród rozbrojony to nie przykład godny naśladowania, ale pokusa dla zaborczo usposobionego sąsiada.*

Oczywiście wojna jest okropnością, jest zbrodnią. Ale dlatego właśnie *trzeba się tak urządzić, aby w razie napaści ją wygrać.* Inaczej — przez nieoględny pacyfizm — szafujemy krwią najlepszych synów narodu, oraz naszym majątkiem moralnym i materjalnym. Nie jest paradoksem twierdzenie, że *pacyfizm niektórych wybitnych mężów stanu kosztował ludzkość więcej krwi, niż zachłanna agresywność wszystkich kondotjerów świata.* Tego rodzaju pacyfizm w naszych warunkach jest poprostu defetyzmem.

Nie dość starej zasady „si vis pacem—para bellum". Ale jeszcze siła zbrojna kraju naprawdę pokojowo usposobionego, ma przed sobą specjalnie trudne zadanie: obronę wolności, prawa, kultury i cywilizacji — *nie znając dokładnie dnia ani godziny niebezpieczeństwa.* Przeciwnik przygotowuje się do napaści oddawna, jako atakujący ma inicjatywę, pragnie narzucić nam swą wolę... My szanując prawo, z bronią u nogi czekać musimy aż uderzy i dopiero potem przejść do kontrataku.. Wiadomo zaś, że policjant pilnujący porządku jest zawsze w niekorzystnem położeniu wobec usiłującego napaść go zbrodniarza.

Tem silniej należy się więc przygotowywać i mieć w pogotowiu. A jeśli w dziedzinie armji lądowej wszelka improwizacja jest już bardzo trudna, to w dziedzinie marynarki wojennej jest ona wręcz niemożliwa. To też dziś z troską spoglądamy ku naszej granicy morskiej. Bo podczas kiedy zaborczo usposobionemu sąsiadowi

naszemu przybyły, w ciągu ostatnich lat dziesięciu, dwa pancerniki (trzeci jest w budowie), pięć krążowników, trzynaście kontrtorpedowców, oraz cały szereg okrętów pomocniczych (nie mówiąc już o modernizacji starszych jednostek), my nie potrafiliśmy się dotąd zdobyć na planowy i twórczy wysiłek wojenno - morski.

Nasza młoda flota, stojąca bardzo wysoko, jeśli chodzi o poczucie obowiązku, o wyszkolenie, o zapał i chęć ofiarnej służby ojczyźnie, nie przedstawia jednak dość poważnej siły, aby przez samą swą obecność mogła odegrać rolę czynnika równowagi politycznej, hamulca wrogich zakusów.

Fakt ten jest smutny nietylko z militarnego i politycznego punktu widzenia, ale także z gospodarczego, albowiem sprzyja wytwarzaniu w Gdyni atmosfery niepewności i nastrojów alarmistycznych, podsycanych skwapliwie przez naszych wrogów, co z kolei hamuje rozmach kupiecki i przemysłowy.

Ten niepożądany stan moralny i ekonomiczny ma za przyczynę nietylko słabość naszej siły zbrojnej na morzu, ale także zupełny zastój w jej budowie. Bo to, co w tym kierunku robimy, nie zasługuje na miano wysiłku 38-o miljonowego narodu. Przyczyn ku temu jest wprawdzie dość, ale właśnie zorganizowane i patrjotyczne społeczeństwo powinno owemu zastojowi zapobiec, *powinno stworzyć polski nad Bałtykiem realny czyn!*

Brak należytego zorjentowania się naszego społeczeństwa w tej arcyważnej dziedzinie sprawia, że niestety kwestja ta z martwego punktu ruszyć nie chce. Choć stosunek Polaków do morza zmienił się ostatniemi czasy bardzo, to jednak jest on wciąż jeszcze nacechowany nierzeczowym sentymentalizmem. Z fazy niezrozumienia przeszliśmy do fazy sentymentów, podczas

gdy *jaknajrychlej powinniśmy poznać Prawdę Morską.* Tę *Prawdę Morską,* która pozwoli nam dopiero położyć trwałe podwaliny polskiego dostępu do morza, otworzyć nam drogę dobrobytu i potęgi. W tym kierunku ma szerokie zadanie propaganda, owa propaganda którą się tak często u nas lekceważy, a która rozumnie i rzeczowo prowadzona, daje wielkie rezultaty. Najlepszy dowód, że ta to propaganda, pozwoliła w Niemczech, w nowym i zupełnie do spraw morskich nieprzygotowanym narodzie, wzbudzić w ciągu lat kilkunastu rzeczowy stosunek do morza i floty, dzięki czemu Niemcy stały się przed wojną drugą potęgą świata. Taż propaganda, acz prowadzona bardzo skromnemi środkami przez Oddział Propagandy Floty Wojennej przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej, pozwoliła w ciągu trzech ostatnich lat zmienić wybitnie lądową mentalność polskiego narodu i jeśli nie stworzyła jeszcze czynu morskiego, to w każdym razie położyła podeń trwały fundament.

Otóż jak tę propagandę prowadzić? Przeciętny polski obywatel nie twierdzi już wprawdzie, że nam morze niepotrzebne, ale z chwilą, gdy zaczyna się mówić o marynarce wojennej, przypomina wielce strusia, chowającego głowę w piasek. Tych strusi są u nas trzy rodzaje:

Struś I: małe wybrzeże — marynarka niepotrzebna. —

Struś II: nie mamy pieniędzy — marynarka bardzo drogo kosztuje —

Struś III: choćbyśmy i zbudowali, to nas pobiją, więc wysiłek będzie stracony.

Poczem chór śpiewa znany motyw: „Tyle mamy ważniejszych i pilniejszych spraw: brak nam dróg, szpitali, szkół, fabryk, przytułków, różnych instytucji kulturalnych czy społecznych. I będziemy budować flotę?!... Zbrodnia!!!“

A więc daję Czytelnikom broń do ręki. Takiemu panu co twierdzi, że małe wybrzeże — marynarka niepo-

trzebna, odpowiedzieć należy, że *każdy kraj winien mieć taką marynarkę jakiej wymaga jego polityka.* Długość wybrzeża niema tu nic do rzeczy. Chodzi o bezpieczeństwo tego wybrzeża i swobodę handlu morskiego — czyli o egzystencję samego kraju. Morska racja stanu nie leży wyłącznie na piaskach Gdyni. Jest ona wszędzie tam, gdzie interes kraju tego wymaga. 3/4 polskiego obrotu z zagranicą idzie morzem przez nasz jedyny port, jedyną wolną drogę w świat. Na jeden kilometr wybrzeża napiera 2100 km² zaplecza i 230.000 mieszkańców. Jeden kilometr granicy morskiej przewozi 45 razy więcej od lądowej. *Jeśli nie zabezpieczymy sobie dostępu na morze i swobody komunikacji morskiej, jeśli nie wywalczymy szacunku dla naszej bandery — zginiemy, zdławieni własną produkcją, oddani politycznie i ekonomicznie na pastwę zaborczo usposobionych sąsiadów.*

Nieinaczej jest z kosztami.

Oczywiście marynarka to rzecz bardzo kosztowna. Ale czy nas naprawdę na nią nie stać? Uderzmy się w piersi. *Polska wydaje na marynarkę 1 zł. 20 na głowę mieszkańca.* A wiecie ile wydaje np. Szwecja? *18* złotych. Tyleż Holandja. Hiszpanja — *14.* Niemcy, które mają 70 miljonów mieszkańców — 9. Włochy — 19. Francja 22. Anglja — 37. Nawet Jugosławja — 5, a Turcja — 2,5. Polska zaś — 1.20. Dodajmy, że wszystkie te państwa posiadają też armje lądowe, nieraz znacznie kosztowniejsze od naszej. A więc nie okłamujmy się. *Bo stać nas na te 100 miljonów rocznie, które marynarka potrzebuje. A choć to bardzo dużo, to jednak przegrana wojna, której skutkiem byłoby odcięcie nas od morza, kosztować może stokroć więcej.*

Nierówność sił też nic nie znaczy. Byleby istniał pewien możliwy stosunek. Niektóre bitwy morskie: Salamina, Lepanto, Trafalgar, Lissa, Cuszyma, Jutland, wygrywane były przez siły słabsze. Sytuacja u nas

jest właśnie taka, że *z marynarką wojenną możemy więcej lub mniej wygrać, natomiast bez marynarki wojennej możemy jedynie przegrać i to nietylko wojnę, ale nawet pokój. Czy wogóle ośmielonoby się nam proponować jakiekolwiek rewizje terytorjalne czy ustępstwa na naszem wybrzeżu, gdyby w Gdyni stanęła silna flota, będąca, już przez samą swą obecność, gwarantką nienaruszalności polskiego dostępu na morze.* Tyle płacze się nad kwestją korytarza i ucisku mniejszości polskiej w Niemczech, Gdańsku, czy w Prusach Wschodnich. A przecież gdyby zaistniała flota, nie byłoby tych wichrzeń i intryg. Żaden Niemiec nie ośmieliłby się twierdzić, tak jak dziś, że *„polski dostęp do morza bez panowania na niem jest mrzonką".' Od nas więc tylko zależy czy dostęp ten będzie właśnie taką mrzonką, efemerydą, która pewnego pięknego dnia rozwieje się w dymie wrogich pancerników, bombardujących Gdynię, czy też stanie się żelazną rzeczywistością, opartą o działa, torpedy i miny polskiej floty wojennej.*

Siła zbrojna na morzu ma to do siebie, że jest potężnem narzędziem polityki międzynarodowej, narzędziem działającem na daleką metę. Armja lądowa działać może tylko poprzez granice państwa, tymczasem flota ma zasięg teoretycznie nieograniczony. Można ją wysyłać gdzie się chce. Gotowa jest do akcji w każdej chwili. Wiedzą o tem dobrze politycy zagranicą i zawsze używają jej do podtrzymania prestiżu, do wygrywania swoich posunięć. Dzięki jej istnieniu udaje się niejednokrotnie zapobiec wojnie. Można bowiem łatwo dać do zrozumienia przeciwnikowi, że gra będzie dlań połączona z dużem ryzykiem.

Zresztą fałszywe także jest w naszem społeczeństwie pojęcie *obrony wybrzeży i wolności morskiej.* Wybrzeża nie broni się w pojęciu linearnem, zaminowawszy wody terytorjalne i ustawiwszy za zagrodami minowemi okręty. Pojęta w ten sposób obrona Zatoki

Ryskiej stała się dla Rosjan fatalną. Miny można bowiem wytrałować, a owe pływające i nieruchome baterje zmusić do odwrotu ogniem silniejszej artylerji. Natomiast można doskonale bronić własnych brzegów, operując na wodach przeciwnika. Lord Fisher, najgenjalniejszy marynarz ostatnich czasów, twierdził, że flota zamiast czekać, aż ją w portach zaatakuje i zablokuje silniejszy przeciwnik, powinna znaleźć się u jego brzegów w godzinę po wypowiedzeniu wojny. Z całą pewnością tuzin polskich łodzi podwodnych na linjach komunikacyjnych wroga, więcej by zdziałał dla zwycięstwa, niż wszelkie, najpotężniejsze nawet środki obrony lokalnej, przedsięwzięte w Gdyni.

Teraz wreszcie ów śpiew chóralny o rzeczach ważniejszych. Historja się powtarza.

Kiedy w drugiej połowie ubiegłego stulecia słynny podróżnik Rogoziński, wybierając się do Afryki, apelował do ofiarności publicznej, mówiono tak samo. Znów wyszły na widownię przytułki, drogi, szpitale. Znani faryzeusze z oburzeniem dowodzili, że nie pora na różne szaleńcze zbytki, skoro bieda w narodzie i brak wielu kulturalnych urządzeń. Poczem zadowoleni ze siebie płacili po piętnaście rubli za bilet do teatru (na występy Sary Bernhard), albo zgrywali się do nitki na wyścigach.

Rogoziński pojechał jednak dzięki ofiarnemu wstawiennictwu rozumniejszych, choć niekoniecznie bogatszych przedstawicieli społeczeństwa, wśród których byli tacy szermierze słowa jak Sienkiewicz i Głowacki (Prus). A czy ci, co odmawiając pieniędzy ,tak za owemi drogami czy przytułkami przemawiali — stworzyli je? Nie! Nie, po stokroć! Więc były to tylko wykręty.

Niema dziś ważniejszej dla nas sprawy od zachowania „wolności morskiej" i dostępu na morze, bo od nich zależą dalsze losy Polski. Tak jest i nie inaczej.

Twierdzenie, że armja lądowa, czy lotnictwo nawet, panowanie na morzu, lub choćby nad morzem, nam zapewni, jest paradoksem. Tak samo mówiono w Polsce przedrozbiorowej, że „skoro nieprzyjaciel wyląduje, to go nasza jazda z powrotem kopjami do morza wpędzi". Wiadomo co z tego wyszło: Sto zwycięstw jazda polska odniosła bez żadnej korzyści, a nieprzyjaciel lądował dalej jak chciał, bo... panował na morzu.

Można więc dodać, że jeśli najwaleczniejsza armja nie potrafi nam wolności morskiej zapewnić, to przeciwnie *flota potrafi działanie swoje rozszerzyć na wszystkie granice państwa. Ona to sprawi, że kraj cały, a zatem i armja, nie zostaną odcięte od świata. Jej to działa, już przez samą obecność, obronią nasz Śląsk, nasz Poznań, naszą Warszawę.* Największe zwycięstwo lądowe może się okazać nikłe w skutkach, może nie dać rozstrzygnięcia. Ale kilka celnych salw danych na drogach morskich przeciwnika, kilka na dalekich morzach zatopionych parowców handlowych, zaważyć może potężnie na losach wojny, skłonić nieprzyjaciela do zaprzestania kroków zaczepnych.

Niesłuszne więc jest twierdzenie, że aby zabezpieczyć nasze państwo morskie, musimy liczebnie sprostać flocie zaborczo usposobionego sąsiada. Czy dzisiejszy stosunek sił morskich Japonji i Stanów Zjednoczonych (jak 3 do 5) spędza sen z powiek mieszkańców kraju Wschodzącego Słońca? Przecież *każda siła zbrojna na morzu ma to do siebie, że sama przez się jest źródłem potęgi, dobrobytu, korzystnych przymierzy, jest hamulcem intencyj zaborczych, jest już w czasie pokoju gwarantką bezpieczeństwa.* Nawet przy stosunku 1 do 2 ryzyko dla napastnika może być bardzo poważne.

Ale pewna granica dla siły tej istnieć musi, jak również pewna doktryna. *Pojęcie wojny podjazdowej na morzu jest w dzisiejszych czasach nonsensem.* Radjo, samoloty, hydrofony wykluczają prawie zupełnie moż-

ność zaskoczenia. Pozostaje więc zorganizowana i przygotowana na wszelkie ewentualności siła. *Siła ta musi być na tyle wielką, aby wzbudzała zaufanie tak narodu jak i jego obrońców* — to jest załóg okrętowych. *Wygrać wojnę można wszak tylko ludźmi, którzy wierzą w zwycięstwo, którzy wolę zwycięstwa potrafią narzucić historji.*

Kwestja rozbudowy marynarki wojennej nie jest więc i u nas kwestją wyłącznie militarną, ale właśnie narodową w najszerszem tego słowa znaczeniu. Od niej zależy nietylko nasze znaczenie jako państwa, ale także nasz byt jako wolnych obywateli. Od niej zależy przyszłość Polski!

Rok rocznie na walnych zjazdach Ligi Morskiej i Kolonjalnej uchwalano przez aklamację wnioski o konieczności stworzenia odpowiedniej do naszych potrzeb siły zbrojnej na morzu. Meldowano gotowość społeczeństwa do ofiarnego czynu, byle był to czyn zorganizowany ustawowo, w formę programu ujęty, jednakowo wszystkich obywateli obciążający. W roku 1933 rezolucja ta brzmiała:

„Wobec nieustających morskich zbrojeń Niemiec i stale wzmagających się prądów rewizyjno - odwetowych, godzących w pierwszym rzędzie w wolność Polski na morzu, a zatem w Jej byt i istnienie — V Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zebrany w Gdyni dnia 27 maja 1933, oświadcza, że społeczeństwo polskie jest gotowe do wszelkich ofiar na rzecz rozbudowy naszej marynarki wojennej, będącej najważniejszą rękojmią władania morzem, a zatem też niezależnego bytu Państwa i Narodu.

Walny Zjazd Delegatów domaga się od władz Ligi stałego opodatkowania wszystkich obywateli polskich

na rzecz „FUNDUSZU OBRONY MORSKIEJ". Zarazem zwraca się do czynników rządowych o energiczne popieranie tej akcji, która przy równoczesnym ciągłym i planowym wysiłku budżetowym państwa, umożliwi stworzenie odpowiadającej naszym potrzebom floty wojennej".

Ale nie dość wniosków i zgłaszania ofiarności. *Trzeba czynu. I to czynu rychłego.* Cóż warte są wszystkie manifestacje, jeśli manifestanci nie czują za plecami żelaznych argumentów?

Te żelazne argumenty nie mogą mieć, jak to laicy twierdzą, „defenzywnego charakteru". Dzisiejsza doktryna wojskowa nie zna bowiem terminu pasywnej obrony. Do czego prowadzi taka pasywna obrona świadczy znów historja w przykładach bitew pod Sant-Jago i Port-Arturem. *Obrona, tembardziej jeśli przypada w udziale słabszemu, musi być jak najbardziej aktywną.*

Polski program morski musi tedy obejmować okręty wszelkich kategorji, — nietylko jednostki lekkie. Kontrtorpedowce dziś stały się mało zdolne do samodzielnej akcji (z wyjątkiem przygodnych wypadów, eskorty lub ścigania łodzi podwodnych), zaś same łodzie podwodne panowania na morzu nie osiągną. I wogóle siły lekkie nic nie zwojują, jeśli nie poczują za sobą pancernego zespołu floty.

Potrzeba na to nam aż *trzy złote rocznie na głowę obywatela,* czyli trzy razy mniej niż w Niemczech. Licząc zaś, że tylko część ludności posiada samodzielną zdolność płatniczą, — po *50 groszy miesięcznie przeciętnie na podatnika. Nie wmawiajmy w siebie, że nas na podobny wysiłek nie stać.* A raczej pamiętajmy o tragicznym losie państw, które swej obrony morskiej poniechały.

Rozbudowa polskiej marynarki wojennej do granic niezbędnej konieczności jest nakazem chwili. I to tem-

bardziej, *że czasu straconego w tej dziedzinie nie da się nigdy odzyskać.* Przeszkody, jeśli są, — muszą runąć pod zgodnym naporem społeczeństwa, parlamentu i rządu. Boć przecież parlament jest emanacją społeczeństwa, a rząd emanacją parlamentu.

W tak ważnej sprawie nie może być jakichś zablokowań, długotrwałych debat, przeszkód natury formalnej, czy biurokratycznej. Poszczególne resorty organizmu państwowego i narodowego muszą tu zgodnie współpracować, a nie odgradzać się szczelnym murem lokalnych poczynań i celów. Społeczeństwo musi dać impuls, musi dopomóc. Dopiero wówczas „viribus unitis" stworzymy wspólnym wysiłkiem polską siłę zbrojną na morzu.

Jak zdobyć pieniądze? W tem leży trudność. Skarb państwa ma przed sobą w tej chwili różnorakie zagadnienia, kredyty na rozbudowę marynarki rozbijają się o cały szereg przeszkód. A obywatel dręczony kryzysem, ociąga się z podatkami. Błędne koło!

Tak! Ale dlatego, że nie widzi bezpośredniego skutku łożonych na rzecz państwa świadczeń. Więc wydaje mu się, że wszystkie te podatki skarbowe, samorządowe, gminne, czy jak się tam nazywają, — to grosz zmarnowany bezpowrotnie. Słusznie władze skarbowe twierdzą, że zwiększać podatków tych nie można, bo osłabiłoby to zdolność płatniczą obywateli. Dlatego też dzięki inicjatywie kilku pionierów idei, powstaje „FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ". *Obywatel, uświadomiony odpowiednio, przymuszony moralnie, zrozumie chyba własny interes i chętnie da swój grosz bezpośrednio na flotę wojenną.*

Fundusz Obrony Morskiej nie może jednak zastąpić całkowicie ustawowych kredytów. *Boć marynarka wojenna to przedewszystkiem kwestja programowości*

i ciągłości. Tylko przeprowadzona przez Sejm ustawa o rozbudowie floty, z programowo i stale (jak u naszych sąsiadów) *asygnowanymi kredytami, będzie w stanie dać nam odpowiednią do naszych potrzeb siłę zbrojną na morzu.*

Niekompetentni a niechętni — jest ich u nas legjon, powiedzą oczywiście, że jeśli marynarka wojenna nam potrzebna, to niech ją rząd buduje, — nie pytając skąd rząd ma wziąść na to środki — boć oni ich nie dadzą. Już to od wieków w Polsce taki zwyczaj. Dawniej zwalało się na króla — dziś zwala się na rząd. Stracił ktoś przez lekkomyślność majątek — rząd winien — bo go nie powstrzymał. Napadli obywatela — rząd winien — bo dlaczego policja nie wytępi złodziei? Zachoruje dziecko — rząd winien — bo nie dba o hygjenę szkół. I tak dalej. Jegomość pomykający luksusowym samochodem po szosie narzeka na rząd — bo drogi są kiepskie, — choć tenże jegomość, gdy przyjdzie łożyć na podatek drogowy, kipi szlachetnem oburzeniem i... dać nie chce, uważając, że dzieje mu się krzywda. Każdy żąda cudu, a płacić chce... z kieszeni sąsiada.

Obywatel taki bardzo często myśli, że dobrobyt i bezpieczeństwo przyjdą doń same, bez jakiegokolwiek wysiłku z jego strony. Kiedy tak się nie dzieje, narzeka na nieudolność rządów, na brak woli czy lenistwo sterników nawy państwowej. Zapomina, że sam jest tylko „zjadaczem chleba", pasożytem, chcącym aby Ojczyzna dawała mu wszystko, nic biorąc nic wzamian.

Jeśli zaś, broń Boże, nastąpi wojna i to wojna niepomyślna, wówczas taki „zjadacz chleba" wielkim głosem woła ratunku — zarzucając własnej armji tchórzostwo czy bezwartościowość. Tej samej armji, która zgóry osądzał jako zbiór darmozjadów, niebezpiecznych dla sprawy pokoju, dowodząc, że każdy grosz dany na wojsko czy flotę jest groszem rzuconym w błoto, a drażniącym tylko sąsiadów.

Z czego więc mają powstać dobre drogi, z czego ma powstać flota?! Z tych narzekań, z nierzeczowej a złośliwej krytyki, z głupawego rezonowania, z krańcowego sobkostwa i domorosłych „wynalazków"? Czy też z ofiarnego poświęcenia tych jednostek, które rozumne a patrjotyzmu pełne, gotowe są zawsze zdrowie i grosz swój na ołtarzu Ojczyzny położyć?

Zanosi się znów na ostatnie, choć właśnie pozwolić na to nie można. Nie mogą dawać wciąż jedni i ci sami dobrzy obywatele, ci sami którzy zawsze stają do apelu. *Tym razem muszą stanąć wszyscy, bez różnicy stanu, przekonań, czy wyznania. Wszyscy — murem. Bo sprawa jest święta. A kto dobrowolnie nie da, — tego trzeba będzie przymusić.*

Nie kompromitujmy się. Nie działajmy chaotycznie i naiwnie. Trzeba nie dobrych chęci, ale żelaznego, planowego i powszechnego wysiłku. *Płacić muszą wszyscy, boć o interes wszystkich tu chodzi. Zresztą to nie żadne filantropja, ale obowiązek patrjotyczny.*

Tutaj wdzięczne zadanie przypada właśnie *Lidze Morskiej i Kolonjalnej, skoro uchwała Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 1933 przekazuje jej całkowitą zbiórkę na flotę wojenną. Zbiórka ta, zrywając zupełnie z dotychczasowemi kulawemi zasadami zbiórek społecznych, opartych na publicznej żebraninie, zbiórek pasożytniczych, bo zjadających odrazu na administrację i źle pojętą propagandę część kosztów, — oparta będzie na zasadzie zupełnej bezinteresowności i ideowości ze strony Ligi i jej członków. Nie wolno żerować na tak szczytnych ideałach, jak obrona państwa i narodu. Zebrane w ten sposób kwoty przekazywane będą wprost na konto „Funduszu Obrony Morskiej" P. K. O. 30680. Konto ten powinien znać każdy obywatelsko myślący Polak.*

Jeśli tedy każdy obywatel da kilkadziesiąt groszy miesięcznie na marynarkę wojenną, moglibyśmy łącznie z kredytami państwowemi, stworzyć w ciągu kilku lat

flotę, gwarantującą najzupełniej nietykalność wybrzeży i swobodę komunikacji morskich. *Stalibyśmy się potęgą światową. Odrazu ruszyłby się przemysł i handel,* bo z jednej strony nabralibyśmy znaczenia, a z drugiej pierzchłaby atmosfera niepewności. *Skończylibyśmy z bezrobociem, boć flota wojenna pośrednio i bezpośrednio daje pracę licznym rzeszom ludności.* Ijak mówił właśnie Franciszek I, każdy wieśniak miałby swą kurę w rosole.

Można oczywiście wytoczyć tu poważny argument, że już jest późno, bardzo późno. Że daliśmy się ubiec, zdystansować. Słusznie! W ciągu czternastu lat dostępu Polski do morza dorobek nasz w tej dziedzinie jest nikły. Aleć to przecież nie dowód, aby dalej nic nie robić, aby prowadzić strusią politykę ,kryjąc głowę w piasek. Jeśli będziemy tak rozumowali, to dowiedziemy, że jesteśmy państwowo i obywatelsko niedojrzałym narodem. Damy złe świadectwo naszej wytrwałości, naszej żywotności, naszej odwadze cywilnej. Wspomnijmy lepiej na przysłowie, które powiada: *lepiej późno niż nigdy.*

Musimy, wbrew kpinkom naszych sąsiadów z polskiej *kawalerji-morskiej,* z fiaska „łodzi Treviranusa", dowieść, że jesteśmy jednak narodem zdolnym do czynu. Dowiedliśmy tego dawniej niejednokrotnie, dowiedziemy i teraz. *Tak nam Panie Boże dopomóż, boć chyba to sprawa czysta, uczciwa i dobra.* Czyż mają nas zawstydzić Szwedzi, którzy w ciągu roku zebrali 8 milj. dolarów na pancernik „Sverige", choć jest ich tylko sześć miljonów? Po 11 złotych na głowę, prócz normalnych kredytów na flotę. Czyli, że w owym roku Szwecja złożyła swej flocie w darze 29 złotych na obywatela. A nam tylko trzech złotych potrzeba.

Bez frazesów, bez przesady powiedzieć można, że od tej sprawy zależą dziś losy kraju. Trzeba więc tchnąć w masy społeczeństwa święty zapał, entuzjazm, wiarę w możliwość stworzenia tej „armaty wodnej", o którą w Polsce już przed czterystu laty bezskutecznie wołano.

Należy uwierzyć, że to nie mrzonki ,nie utopje, nie senne jakieś marzenia, ale najzupełniej realna możliwość. Czy przed dwudziestu laty, z wyjątkiem garstki patryjotów-zapaleńców, wierzył kto w możliwość powstania armji polskiej? Czy ludzi, którzy wówczas o odrodzeniu Ojczyzny, o uwolnieniu Jej z kajdan drogą orężnego czynu myśleli, nie poczytywano za politowania godnych warjatów? A przecież stworzyć flotę jest dziś stokroć łatwiej, niż byłoby wówczas stworzyć armję.

Pionierów tej świętej sprawy jest narazie garstka. Trudno więc, ażeby słyszała ich cała Polska. Natomiast dzielna i patrjotyczna młodzież nasza, ta młodzież, co prędzej od starszych, kategorjami lądowemi przywykłych myśleć obywateli, do morza się garnie, ma przed sobą możność tchnąć właśnie w szerokie masy narodu zrozumienie i chęć morskiego czynu. *Musi ona stać się rzeszą apostołów, którzy Prawdę Morską tak długo głosić będą, aż wzejdzie z niej ów żelazny czyn, — i na straży polskiego Bałtyku pojawi się godna wielkiego i suwerennego narodu flota wojenna.*

Z morzem wiąże się życie Polski — a bez niego śmierć Polski! — powiedział twórca Gdyni, inż. Eugenjusz Kwiatkowski. Dodać zaś do tego należy, że *jeśli niema Polski bez morza, to niema także morza bez floty wojennej!*

Obowiązkiem każdego Polaka jest

ł o ż y ć n a

FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

P. K. O. 30680!

Muzeum Miasta Gdyni w Gdyni Biblioteka

Ginsbert J.
Prawda morska
MORZE
7879/Mz

LIGA MORSKA I KOLONJALNA

spółdziała czynnie:

w utrwalaniu panowania Rzeczypospolitej Polskiej nad Bałtykiem;

w rozbudowie żeglugi morskiej, portów oraz handlu i rybactwa morskiego;

w utrzymywaniu ścisłej łączności z wychodźtwem polskiem i w pozyskiwaniu terenów dla zamorskiej ekspansji ludzkiej i gospodarczej;

w rozbudowie i eksploatacji dróg wodnych śródlądowych i wychowaniu wodnem społeczeństwa, a w szczególności młodzieży.

Zostań członkiem

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ!

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej
Warszawa, ul. Widok 10