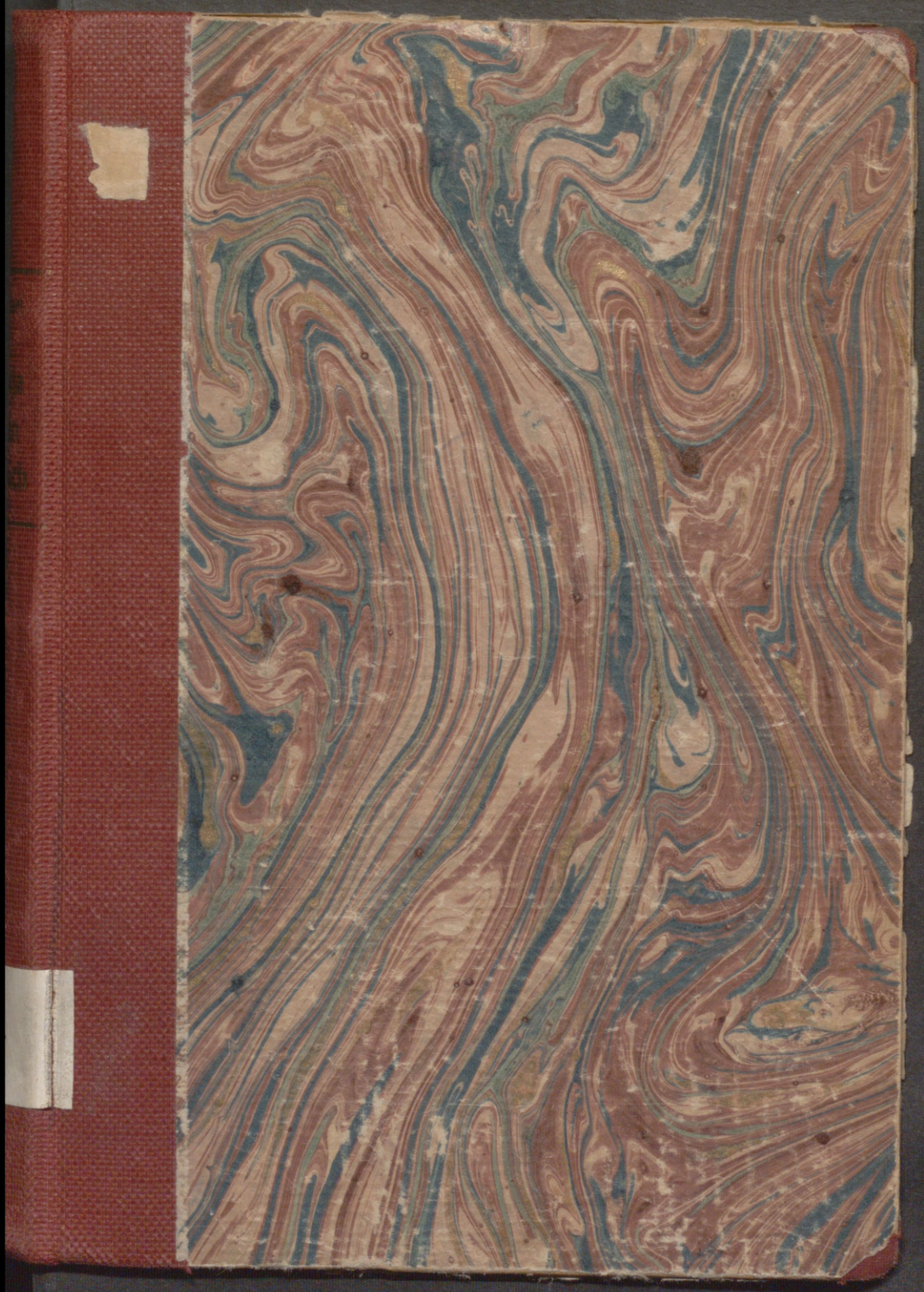


R G B WH GR BL

Grey Scale #13

C M Y K

DANES-PICTA.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

Colour Chart #13

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black

Inches Centimetres

DANES-PICTA.COM



HISTORJA WOJEN MORSKICH

BIBLIOTEKA
Wyższej Szkoły Polit.-Wych.

BIBLIOTEKA
Wyższej Szkoły Polit.-Wych.
l. inw. 2627

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

HISTORJA WOJEN MORSKICH

BIBLIOTEKA
Wyższej Szkoły Polit.-Wych.

WARSZAWA 1935
WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

355.48; 359

24433/2



Drukiem Zakładów Graficznych „Bibljoteka Polska“ w Bydgoszczy

Na książkę niniejszą składają się zasadniczo wykłady o wojnach morskich, które miałem w 1934/5 r. na Kursie Specjalizującym dla wykładowców historji wojskowej w szkołach wojskowych, zorganizowanym przez Wojskowe Biuro Historyczne Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych. Wykłady te składają się na treść książki, przeznaczonej przedewszystkiem, jako podręcznik dla czytelnika, który chce i ma się zapoznać z zagadnieniem morskiem pod względem wojskowym. W wykładach moich szło mi o podkreślenie trzech rzeczy: po pierwsze, znaczenia morza, jako arterji komunikacyjnej, po drugie, wyzyskania tego morza pod osłoną marynarki wojennej i, po trzecie, zilustrowania szeregiem systematycznych przykładów, w jaki sposób odbywało się stosowanie marynarki wojennej, aby wykorzystać morze w dziedzinie komunikacyjnej podczas wojny. Przykłady stosowania marynarki wojennej ułożyłem w porządku chronologicznym, idąc przytem drogą następującą: zacząłem od czasów starożytnych (marynarka wiosłowa), przeszedłem przez średniowiecze (marynarka wiosłowa i żaglowa), następnie naszkicowałem czasy nowożytne (marynarka żaglowa) i zakończyłem na czasach najnowszych, do doby obecnej włącznie (marynarka parowa). Po daniu w ten sposób obrazu wojen morskich, zacząwszy od głębokiej starożytności (wojny grecko-perskie) i skończywszy na bieżącem stuleciu (Wielka Wojna Światowa), przeszedłem do opisu zmagań się na Bałtyku, które posłużyły za punkt wyjściowy do naszych zapasów morskich w XVI—XVII w. Mając czas bardzo ograniczony, musiałem rzecz całą traktować, o ile możności, najzwięźlej. Dlatego też nie mogłem poruszyć w dziejach starożytnych wojny Peloponeskiej, w średniowieczu wspomniałem

jedynie o kampanjach wenecko-tureckich, a w czasach nowożytnych streściłem przebieg pierwszej wojny anglo-holenderskiej, pozostawiłem na uboczu wojny anglo-francuskie za Ludwika XV i musiałem pominąć, ograniczając się jedynie do wzmianki, kampanję angielską na Małych Antyllach w czasie wojny o niepodległość Stanów Zjedn. Te same względy braku miejsca i czasu zmusiły mnie do pominięcia w wieku XIX kampanji Krymskiej, wyprawy chińskiej adm. Courbet'a i wojny hiszpańsko-amerykańskiej. Uważałem jednak i uważam, że nawet tak schematyczny, a skrócony kurs da niezbędne wiadomości o wojnach morskich nietylko oficerowi wojsk lądowych, lecz przeciętnemu czytelnikowi, który interesuje się zagadnieniem morskiem w całej jego pełni. Dodać przytem muszę, że nasza, tak świetnie rozwijająca się fachowa i popularyzatorska literatura wojskowa w zakresie wojen morskich ma dotychczas zupełną lukę, którą stara się w drobnej mierze zapełnić praca niniejsza.

Poczytuję wreszcie za miły obowiązek złożenia mojego serdecznego podziękowania pp. mjr. Ottonowi Laskowskiemu i dr. Stanisławowi Płoskiemu z Wojskowego Biura Historycznego, którzy zachęcili mnie do ogłoszenia tej książki drukiem, oraz Lidze Morskiej i Kolonjalnej, która umożliwiła mi wydanie tej pracy.

Czytelnika, któryby się zainteresował studjowaniem wojen morskich w sposób bardziej szczegółowy, odsyłam do dzieł następujących:

1. Stanisław Bodniak — Komisja Morska Zygmunta Augusta. Gdańsk, 1931.
2. Raul Castex — Théories stratégiques. Paris, 1928/33.
3. Mikołaj Cladeau — Wwiedienje w kurs istorji wojenno-morskowo iskusstwa. Petersburg, 1910.
4. Aleksander Czołowski — Marynarka w Polsce. Lwów, 1922.
5. Jutłandskij boj (otczot Wielikobritanskawo Admirałtiejstwa): Leningrad, 1926.
6. Von Gadow — Die Geschichte der deutschen Marine. Berlin, 1933.

7. Mahan — The influence of sea-power upon history. Boston, 1928.
8. Mahan — The influence of sea-power upon the French Revolution and Empire. Boston, 1919.
9. Wacław Sobieski — Walka o Pomorze. Warszawa, 1928.
10. Alfred Stenzel — Die Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten. Stuttgardt-Berlin, 1908—1932.
11. Adam Szelągowski — Walka o Bałtyk. Lwów, 1904.
12. „ „ Wielka wojna pruska. Warszawa, 1905.

Warszawa, 28. IV. 1935.

Witold Hubert

Znaczenie morza. — Zadanie marynarki wojennej. — Okręt wojenny. — Podział historji wojen morskich na okresy: wiosłowy, żaglowy i parowy.

Morze zajmuje, jak wiadomo, 75% powierzchni kuli ziemskiej i tworzy obszar nieprzerwany, czego nie da się powiedzieć o lądzie. Z tego wynika, że całą kulę ziemską można opłynąć, lecz nie sposób ją obejść. Morze stanowi zatem gościniec, łączący sobą wszystkie lądy ziemskie, co znalazło swój wyraz w twierdzeniu, iż „morze łączy te kraje, które są niem rozdzielone". Gościniec ów ma trzy cechy zasadnicze: po pierwsze, jest wielki, wszak z Gdyni odchodzą statki na Daleki Wschód, do Ameryki i Australji, po drugie, jest tani, bo nie wymaga prawie żadnych wkładów na jego utrzymanie, co występuje jaskrawo na takim przykładzie, jak przewóz węgla polskiego z naszego Zagłębia Śląskiego do portów węgierskich nad środkowym Dunajem, który taniej kosztuje drogą morską z Gdyni przez morza Śródziemne i Czarne oraz w górę Dunajem, aniżeli koleją z Katowic przez Czechosłowację na Budapeszt, i, po trzecie, gościniec ten jest dostępny dla każdego, ponieważ morze, dzięki swym obszarom, nie stanowi niczyjej wyłącznej własności, a służy do ogólnego użytku, co było podniesione jeszcze przez prawników starożytnych („mare liberum") i uzyskało ostateczną przewagę, zaczynając od XVII-go stulecia, dzięki pracom prawnika holenderskiego, Hugona Grotiusa (traktat „De mari libero").

Te trzy cechy, jakie posiada morze w dziedzinie komunikacyjnej: wielkość, taniość i dostępność, zwróciły uwagę ludzkości od samego niemal zarania jej dziejów. Osiedlanie się nad wodą, mające na celu wykorzystanie tej wody, jako arterji komunikacyjnej oraz terenu użytkownictwa w postaci

rybołówstwa, datuje się od czasów przedhistorycznych, czego dowodem są t. zw. osady palowe na jeziorach i rzekach, znajdywane w całej Europie i spotykane do dnia dzisiejszego wśród dzikich tubylców Afryki Środkowej i Ameryki Południowej. Nad wodami powstały wszystkie ośrodki cywilizacyjne: Assyro-Babilonja nad Eufratem i Tygrysem, Chiny nad Jang-tse-kjangiem, Egipt nad Nilem, wreszcie Grecja i Rzym na brzegach morza Śródziemnego. Każde z tych państw posuwało się z biegiem rzeki, dochodziło do jej ujścia morskiego i rozpoczynało odkrywanie oraz zajmowanie dalekich ziem, ku którym wiodły szlaki morskie. W średniowieczu widzimy podobne zjawisko z Arabami na morzu Śródziemnem (wieki VII-IX), Normandami na morzach Bałtyckiem, Czarnem i Śródziemnem oraz na Antlantyku (wieki IX-XI), niemieckim związkiem Hanzeatyckim na Bałtyku (wieki XIII-XIV). Wreszcie dzieje nowożytne dają przykłady wypraw zamorskich Hiszpanów, Holendrów i Portugalczyków (wieki XV-XVI), dążenia morskie Francji i Anglji, datujące się od XVII stulecia, i hasło „Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser" na schyłku ubiegłego wieku.

Nasze dzieje wskazują również ciągły pęd do Bałtyku, rozpoczynający się w czasach pierwszych Piastów i idący nieprzerwanie do pierwszej połowy XVII stulecia, a rozwijający się z całą siłą z chwilą wskrzeszenia Rzeczypospolitej.

Morze posiada zatem pierwszorzędne zalety komunikacyjne i było używane zawsze, jako arterja komunikacyjna. Wykorzystanie morza w zakresie przewozowym wymaga trzech rzeczy: po pierwsze, mieć co wozić, po drugie, mieć na czem wozić, i, po trzecie, mieć dokąd wozić. Wchodzą więc w grę trzy czynniki: wytwórczość, żegluga i rynek zbytu. Wytwórczość może być w postaci bądź surowca, jak nasze drzewo i węgiel, bądź fabrykatu, jak nasze przetwory żywnościowe — cukier i wędliny, meble i ubrania. Żegluga może być uprawiana pod własną banderą, t. j. na własnych statkach, jak tabor „Polsko-Brytyjskiego" lub „Polskiego Transatlantyckiego" towarzystw żeglugowych, albo pod obcą, np. na statkach tych trzydziestu cudzoziemskich kompanij morskich, które utrzymują komunikację między naszem wybrze-

żem, a portami całego świata. Wreszcie rynek zbytu może być od kraju wywożącego zależny politycznie i ekonomicznie, co ma miejsce z kolonjami zamorskiemi państw europejskich, np. Alger francuski, Indje angielskie i holenderskie i t. d., lub zależny tylko ekonomicznie, co było zjawiskiem powszechnem w dobie przed Wielką Wojną Światową ze wszystkiemi niemal państwami pozaeuropejskiemi w stosunku do wielkich mocarstw europejskich o charakterze przemysłowym, jak Anglja lub Niemcy, a dziś się spotyka wśród niewielkich państewek Ameryki Południowej i Środkowej w stosunku do Stanów Zjednoczonych, Sjamu — do Anglji i Francji, Egiptu — do Anglji etc., albo, niezależny, ani politycznie, ani ekonomicznie: tu może służyć przykładem Anglja, jako rynek zbytu dla naszych wędlin, lub kraje Skandynawskie, jako odbiorcy naszego węgla, a wreszcie Polska, jako rynek zbytu dla wyrobów fabrycznych amerykańskich, angielskich, czy niemieckich.

Ożywione obroty handlowe między państwami wzmagają, oczywiście, wytwórczość tych państw. Mamy tutaj zjawisko, przypominające indukcję w elektryczności. Wzmożenie zaś wytwórczości wymaga powiększenia zużycia tych wszystkich środków, które do tej wytwórczości są potrzebne, np. nawozy sztuczne w rolnictwie, węgiel i żelazo w przemyśle. Spotęgowane zużywanie tych środków przekracza, z reguły, ilość posiadanych zapasów w danym kraju. Stąd wynika konieczność dla każdego państwa wywożącego, czyli, jak mówią, eksportującego, wyszukiwania sobie odpowiednich źródeł dostawy tych materjałów, które dla wzmożenia jego wytwórczości są niezbędne. Innemi słowy, każdy kraj wywożący staje się jednocześnie krajem sprowadzającym, czyli importującym. Oczywiście, największe obroty powstają między temi krajami, które sobie nawzajem dostarczają niezbędnych artykułów. Obroty tego rodzaju osiągają maximum przy dostawach głównych artykułów wywozowych danych krajów.

Wytwórczość bywa dwóch rodzajów: rolnicza, oparta na uprawie roli, i przemysłowa, oparta na wyrabianiu przed-

miotów codziennej potrzeby. Głównym artykułem wytwórczości rolniczej jest żywność w postaci bądź surowca, jak zboża lub bydło, bądź przetworu, jak cukier czy wędliny. Dzięki żywności, kraj o wytwórczości rolniczej zawsze góruje nad krajem o wytwórczości przemysłowej, albowiem może mu zaofiarować to, bez czego wszelka praca jest niemożliwa, mianowicie artykuły żywnościowe. Z natury rzeczy, uprawa roli i hodowla bydła są związane z eksploatacją bogactw naturalnych, jakich ziemia dostarcza, a zatem z dobywaniem soli, węgla i kruszców, ropy oraz użytkownictwem lasów, jak wyrąb drzewa, pędzenie smoły, łowiectwo, pszczelnictwo i t. p.

Naród, podobnie, jak człowiek, nie może iść w dwóch kierunkach. Ma to najściślejsze zastosowanie do pracy: albo się pracuje w dziedzinie rolnej, albo przemysłowej. Rodzaj tej wytwórczości jest uwarunkowany rodzajem gleby: ziemia żyzna skłania do rolnictwa, a ziemia nieurodzajna — do przemysłu. Przykładem może tu służyć nieurodzajna, a zatem przemysłowa, Anglja i żyzna, a zatem rolnicza, Polska. Samo przez się rozumieć należy, iż wytwórczość danego kraju nie ma charakteru bezwzględnego rolniczego lub przemysłowego, a jest zawsze o charakterze względnym, z przewagą bądź rolniczą, bądź przemysłową. W rezultacie, kraj rolniczy, wzmagając swą wytwórczość, poszukuje zawsze kraju przemysłowego, który mu dostarcza wszelkiego rodzaju fabrykatów, a kraj przemysłowy o zwiększającej się stale wytwórczości ciąży zawsze ku krajowi rolniczemu, z którego czerpie żywność i surowce. Oczywiście, w interesie obu krajów leży, aby wartość wywozu nie była mniejsza od wartości przywozu, co, w konsekwencji, doprowadza do zależności ekonomicznej, za którą zawsze idzie zależność polityczna. Świetny pod tym względem przykład dają przed Wielką Wojną Światową Chiny i Japonja. Pierwsze, przepłacając za wyroby europejskie, stały się w ciągu 30—40 lat zależnemi całkowicie od mocarstw europejskich, a druga, dając właściwą cenę za te wyroby, nie zachwiała się ani razu ekonomicznie, a eo ipso zachowała w całej pełni niezależność polityczną.

Streszczając, można powiedzieć, że wytwórczość poszukuje zawsze dla swych wyrobów takich rynków zbytu, które są jednocześnie rynkami podaży surowców, niezbędnych dla wzmożenia tej wytwórczości, i że niema krajów samowystarczalnych dla swej wytwórczości.

Obroty handlowe, oparte na wymianie artykułów wytwórczości między dwoma zainteresowanemi krajami, odbywają się zawsze w sposób najłatwiejszy. Zagadnienie dotarcia wszędzie, taniego przewozu i dostępnej drogi grają główną rolę. Morze rozwiązuje te trzy podstawowe zagadnienia w zupełności i stąd powstaje konieczność żeglugi morskiej przy rozwijaniu się obrotów handlowych. Żegluga ta, aby sprostać zadaniu, powinna odpowiadać dwóm wymaganiom: lądowemu i morskiemu. Pierwsze dotyczy dostawy wywożonych towarów na własne wybrzeże morskie, a drugie odnosi się do dostawy tych towarów na obce wybrzeże. Aby towary swoje można było przewozić drogą morską, potrzeba: po pierwsze, mieć dostęp do morza, po drugie, posiadać wybrzeże, dostępne z jednej strony od strony morza, a z drugiej związane najściślej z resztą kraju, tworzącego t. zw. zaplecze, dobremi drogami naturalnemi, a, w braku ich, sztucznemi, po trzecie, chcieć wykorzystać drogę morską, po czwarte, być dostatecznie liczebnym na wybrzeżu, i, po piąte, odznaczać się odpowiedniemi zdolnościami do prowadzenia żeglugi. Przechodząc do każdego z tych punktów, należy stwierdzić przedewszystkiem, że, praktycznie biorąc, bez posiadania własnego dostępu do morza żegluga morska jest nierealną. Zrozumiały to wszystkie narody, dążąc uparcie do zajęcia, a nie do dzierżawienia, brzegów morskich. Traktat Wiedeński z 1815 r., uznający żeglugę morską pod banderą szwajcarską, i traktat Wersalski 1919 r., dający możność wykorzystania morza przez Czechosłowację, okazały się pod tym względem zupełnie bezprzedmiotowemi, bo, żeby z czegoś korzystać, to należy tem władać. Drugi punkt mówi o charakterze wybrzeża. Rzecz jasna, że wybrzeże zamarzające, jak nad zatoką Hudsońską lub w Syberji nad oceanem Lodowatym, lub mające wielką ilość raf i mielizn, jak północno-zachodnia Norwegja, czy północna Szkocja, nie ułatwią roz-

woju żeglugi. Łatwy dostęp od strony morza, pozbawionego skał i ławic piaszczystych, oraz przystanie naturalne w postaci zatok i ujść rzecznych dopomagają znakomicie powstaniu żeglarstwa. Co się tyczy dobrego połączenia wybrzeża z zapleczem, to główną rolę odgrywają tutaj drogi naturalne, mianowicie spławne rzeki, oraz sztuczne kanały i linje kolejowe. Mamy pod tym względem dobry przykład na naszem wybrzeżu, które, mając doskonałą wodną arterję komunikacyjną, w postaci Wisły, łączącej je z całą Polską, otrzymało obecnie, poza istniejącą linją kolejową Warszawa-Gdańsk, jeszcze linję Górny Śląsk-Gdynia, a jest jeszcze w projekcie kanał, ciągnący się ze Śląska przez Gopło do Wisły. Trzeci, czwarty i piąty punkty stosują się do zagadnień demograficznych, mianowicie charakteru narodu i jego liczebności na wybrzeżu. Oczywiście, naród o charakterze twardym, upartym, a będący jednocześnie odważnym i przedsiębiorczym, więcej zdziała na polu żeglugi, aniżeli naród miękki, zrażający się łatwo przeciwnościami, a przytem tchórzliwy i apatyczny. Przykład dają pod tym względem z jednej strony Rzymianie w starożytności, a potem Anglicy i Niemcy w czasach nowożytnych, jako wzór dodatni, a Syryjczycy i Gallowie w czasach odległych i Kreole w Ameryce w dobie obecnej, jako wzór ujemny. Co się tyczy liczebności danego narodu na jego wybrzeżu morskiem, to jest rzeczą pierwszorzędnej wagi, aby ten brzeg morski był najgęściej zaludniony i pod względem swego składu plemiennego nie różnił się od reszty narodu, tworzącego dane państwo. Postulat ten wypływa ze znaczenia morza dla państwa, mianowicie, oparcie się o morze daje państwu możność rozwoju, a zatem oparcie to musi być pewne i dlatego polegać można jedynie i wyłącznie na swojej ludności. Stąd też każdy naród, obejmujący wybrzeże morskie bądź tępił doszczętnie, bądź asymilował najdokładniej ludność miejscową. Robili to Rzymianie w Afryce i na półwyspie Pirenejskim, Niemcy nad Bałtykiem, Hiszpanie w Ameryce.

Jednem słowem, mocne oparcie się o własne wybrzeże morskie, związane najściślej z resztą kraju geograficznie i demograficznie, wraz z chęcią, zdolnością i możnością do

pracy na morzu, stanowi pierwszą podstawę w tworzeniu żeglugi. Ta pierwsza podstawa dotyczy zarówno charakteru wybrzeża, jak usposobienia zamieszkującego to wybrzeże narodu. Jest ona zatem wymaganiem lądowem i przedstawia energję potencjonalną w tworzeniu żeglugi. Zkolei rzeczy wypada zająć się drugiem wymaganiem, stawianem żegludze, jakiem jest wymaganie morskie, polegające na dostarczaniu towarów na obce wybrzeża, czyli na uskutecznianiu przewozu drogą morską. Idzie tutaj o wykorzystanie morza, jako arterji komunikacyjnej, w ścisłem tego słowa znaczeniu. Przechodzimy zatem do energji kinetycznej w tworzeniu żeglugi. Rzeczą niezbędną przy uprawianiu żeglugi jest środek przewozowy, t. j. statek. Bez posiadania statków żegluga, oczywiście, istnieć nie może.

Uskutecznianie przewozu z wybrzeża do krajów zamorskich może się odbywać, jak było o tem wspomniane powyżej, bądź na statkach własnych, bądź na obcych. W pierwszym wypadku kraj wywożący odnosi korzyść pieniężną za przewóz od miejsca załadowania, leżącego gdzieś wgłębi zaplecza, aż do miejsca wyładowania w obcem państwie, np. wędlina polska, naładowana w Warszawie, a wyładowana w Londynie. Następnie, własna linja żeglugowa przy rozwijających się wciąż obrotach rozgałęzia się automatycznie, otrzymując coraz większy zasięg i zachodząc do coraz większej ilości portów, a tem samem przysparzając coraz więcej zysków krajowi wysyłającemu. Jako przykład, można podać rozwój naszego przedsiębiorstwa żeglugowego „Żegluga Polska", które zaczęło od zawiązania komunikacji między Gdynią a portami bałtyckiemi, a obecnie rozwinęło swą sieć komunikacyjną na porty atlantyckie i śródziemnomorskie. Wreszcie, co najważniejsze, statek pod własną banderą ułatwia, dzięki komunikacyjnym walorom morza, zdobywanie coraz nowych rynków zbytu dla wyrobów kraju rodzinnego. Ta trzecia cecha własnego statku jest znana w powiedzeniu angielskiem „The trade follows the flag" („handel idzie za banderą"). Dlatego też każdy naród, pragnący wykorzystać drogę morską, dąży do stworzenia własnej floty i uprawiania t. zw. żeglugi „cif" (do portu wyładowczego), a nie żeglugi

„fob“ (do portu załadowczego). Jeżeli żegluga odbywa się na statkach obcych, to, rzecz jasna, zarówno zyski pieniężne z przewozu, jak zdobywanie nowych rynków zbytu, sprowadzają się niemal do zera. Jedyną korzyść, jaką dają obce linje żeglugowe, jest zachęta do tworzenia własnych linij żeglugowych, które mogłyby skutecznie współzawodniczyć z obcemi, dzięki poparciu czynników rządowych (premje morskie) i zainteresowanych kół społeczeństwa (kupcy, rolnicy i przemysłowcy).

A zatem, posiadanie własnej, licznej i sprawnej floty handlowej, uprawiającej zarówno komunikację regularną, która pogłębia stosunki istniejące, jak nieregularną, która nawiązuje nowe stosunki, jest drugą podstawą w tworzeniu żeglugi.

Pozostaje jeszcze powiedzieć słów parę o trzecim czynniku, jaki po wytwórczości i żegludze wchodzi w grę przy wykorzystaniu morza. Czynnikiem tym są rynki zbytu oraz podaży. O podziale tych rynków pod względem zależności politycznej i ekonomicznej oraz o dążeniu, aby rynek zbytu był jednocześnie rynkiem podaży, była już mowa poprzednio. Tu dodać tylko należy, że obroty handlowe wzmagają zainteresowanie się wzajemne między krajami i doprowadzają do ścisłej współpracy kulturalnej i politycznej. Innemi słowy, wynajdywanie odpowiednich rynków jest rzeczą pierwszorzędnej wagi dla państwa. Mamy pod tym względem charakterystyczny przykład w postaci Japonji i Anglji, które, po zawiązaniu ścisłych stosunków ekonomicznych w końcu XIX stulecia przeszły na przymierze polityczne.

Celem, do którego dąży każdy naród świadomie, czy nieświadomie, jest doskonalenie się, a doskonalenie to odbywa się zawsze zapomocą wymiany produktów swej pracy umysłowej i fizycznej. Przy wymianie zaś pierwszorzędną rolę odgrywają względy ogólnej, taniej i dostępnej komunikacji, którym całkowicie odpowiada morze. Te trzy zalety komunikacyjne morza wzmagają wytwórczość, ułatwiają stosunki i doprowadzają narody, umiejące wykorzystać szlaki morskie, do rozkwitu. Bez zawładnięcia morzem Śródziem-

nem Rzym nie stałby się państwem wszechświatowem, bez opanowania Atlantyku nie powstałaby monarchja Karola V-go, w której słońce nie zachodziło, wreszcie pełna władza na wszystkich oceanach, jaką miała Anglja od czasów Rewolucji francuskiej, złamała genjusz Napoleona I-go. Jako arterja komunikacyjna, jest morze nie do zastąpienia, albowiem nawet powstała w naszych oczach żegluga powietrzna prawdopodobnie jeszcze przez długie lata nie będzie mogła skutecznie rywalizować z morską pod względem taniości przewozu i ilości zabieranych ładunków.

Po wyjaśnieniu sobie dokładnem znaczenia morza, jako arterji komunikacyjnej, pod względem ekonomicznym i politycznym, należy przejść do rozważań, jakie ma morze zalety pod względem wojskowym i w jaki sposób te zalety można wyzyskać.

Komunikacja morska stanowi nerw życia narodu. Najwięcej to się rzuca w oczy w stosunkach handlowych. Wszak Rzeczpospolita, mając 5 394 km granicy lądowej i 55 połączeń kolejowych, a tylko 140 km granicy morskiej z 2 portami, ma przez tę granicę morską 70% obrotu zagranicznego. Przez nasze porty, Gdynię i Gdańsk, idzie w pierwszym rzędzie rzecz, niezastąpiona w przemyśle wojennym, żelazo, a za niem miedź i nikiel. Tą samą drogą przybywa amerykańska i egipska bawełna, mająca tak wielkie zastosowanie w materjałach wybuchowych. Analogiczne zjawisko mamy z kauczukiem. A zatem gros surowca, potrzebnego do celów wojskowych, przychodzi z zagranicy i zjawia się drogą morską. Krajów samowystarczalnych w dziedzinie swej wytwórczości wogóle, a przemysłu wojennego w szczególności, wobec dzisiejszego rozwoju techniki bojowej, niema dziś na świecie. Ma to jednakowe zastosowanie do Polski, jak do Niemiec, Francji, Anglji lub Rosji. Każde państwo najściślej zależy pod względem wojskowym od dowozu surowca czy wyrobu wojennego z zagranicy. Dowóz ten odbywać się może bądź drogą lądową, bądź morską. Jeżeli chodzi o lądowe arterje komunikacyjne, to, biorąc pod uwagę, że przy dzisiejszym stanie politycznym, który zapewne długo jeszcze potrwa, żadnego zatargu zbrojnego, przynajmniej europejskiego, nie

da się umiejscowić, przypuszczać należy, że wszelki dowóz kolejowy okaże się pod grubym znakiem zapytania. Wystarczy przypomnieć sobie wojnę polsko-rosyjską 1918/21 r., kiedy nie zostały przepuszczone pociągi amunicyjne dla Polski, idące z Francji (sprzymierzonej) przez Czechosłowację (zachowującą neutralność). Poza tem wojna obecna ogarnia sobą życie całego narodu i pod nazwę artykułu wojennego podchodzi każdy niemal przedmiot codziennego użytku, zacząwszy od narzędzia rzemieślniczego, a skończywszy na puszce kakao czy herbaty. Wreszcie, o czem nie należy zapominać, stosunki handlowe są bardzo zachowawcze i lubiące szablony. Zmiana sposobu wysyłania, a nawet zmiana szlaku wysyłania, nastręcza duże trudności. Zważywszy to wszystko, każde państwo, prowadzące wojnę, musi się starać o nieprzerwanie dawnego, regularnego, szybkiego, taniego i stałego dowozu z zagranicy, a ponieważ tego rodzaju dowóz we wszystkich niemal państwach odbywa się drogą morską, przeto musi się starać o utrzymanie swej komunikacji morskiej.

Morze, jako teren wogóle, a teren walki w szczególności, różni się całkowicie od terenu lądowego. Po pierwsze, teren działań lądowych jest zasadniczo ograniczony, dotyczy przeważnie jednej z granic, a teren działań morskich rozciągnąć się daje na wszystkie niemal morza. Podczas wojny rosyjsko-japońskiej 1904/5 r. akcja lądowa toczyła się w Mandżurji, a morska w postaci wyprawy eskadry rosyjskiej Rożestwienskiego rozciągała się jako teren walki od Libawy do Cuszimy. Wielka Wojna Światowa 1914/18 r. dała lądowe tereny walki na granicach austro-niemiecko-rosyjskich, franko-niemieckich i austro-włoskich, a bitwy morskie rozgrywały się na oceanie Spokojnym (Coronel) i Atlantyckim (wyspy Falklandzkie) i morzu Północnem (Doggerbank i bitwa Jutlandzka). Po drugie, teren działań morskich, dzięki swej rozległości, która wyklucza ustawiczne przebywanie siły zbrojnej na nim, powoduje ciągłe przerwy w bezpośredniej walce, czego niema na terenie lądowym. Na morzu utarczki i bitwy są rzadkie, a na lądzie odbywają się ustawicznie. W okresie kampanji pozycyjnej na lądzie w Wielkiej Wojnie Światowej przeciw-

nicy widzieli się dzień i noc, a na morzu — tracili się z oczu, nawet z wszelkiej łączności, w kilka godzin po bitwie. Po trzecie, siła zbrojna na lądzie może zająć cały teren bezpośrednio, każdy żołnierz zajmuje pewną ilość przestrzeni i może się na niej poruszać, a na morzu zajęcie terenu odbywa się w sposób pośredni i ograniczony, marynarz nie może opuścić swego okrętu, bez którego traci prawie całą wartość bojową, a okręt, znajdujący się w ciągłym ruchu na pełnem morzu, nie jest wcale związany z przebywanym terenem wodnym, jak pułk z zajmowanem terytorjum.

Ta rozciągłość terenu i jego cechy fizyczne, z których najsilniej występują płynność i ścisła zależność od warunków atmosferycznych (wiatr i burza), wymagają dla pełnienia służby na owym terenie specjalnej siły zbrojnej. Siła ta powinna umieć działać na owym terenie i być do niego całkowicie przystosowana. Siłą tą jest marynarka wojenna. Wychodząc z zasadniczych cech terenu morskiego, o jakich mówiliśmy wyżej, musi marynarka wojenna mierzyć się skutecznie z rozciągłością terenu i jego płynnością oraz dawać sobie radę z warunkami atmosferycznemi. Ponieważ człowiek jest przeznaczony do życia na stałym lądzie, a nie na płynnej masie, przeto niezbędną częścią składową marynarki wojennej jest środek przewozowy o znaczeniu bojowem, jakim jest okręt wojenny. Przy pomocy okrętów wojennych wykonywa marynarka wojenna wszystkie swe zadania na morzu.

Głównem zadaniem marynarki wojennej jest zapewnić swemu państwu całkowite wykorzystanie morza pod względem komunikacyjnym. Cel ten może być osiągnięty jedynie przez zniszczenie morskiej siły zbrojnej przeciwnika. Zniszczenie zaś nieprzyjacielskiej marynarki wojennej rozwiązuje automatycznie drugie, niemniej ważne, zadanie, stawiane swojej morskiej sile zbrojnej. Zadaniem tem jest pozbawienie przeciwnika możności wykorzystywania morza dla celów komunikacyjnych.

Zachować morze dla siebie i nie pozwolić korzystać z niego wrogowi stanowi alfę i omegę strategji morskiej.

Jak z powyższego wynika, działania wojenne na morzu są zasadniczo krokami przygotowawczemi do rozstrzygających posunięć na lądzie. Opanowanie morza, czyli zapewnienie sobie swobody komunikacji na niem, będące jednocześnie pozbawieniem przeciwnika możności korzystania z tej swobody, doprowadza przedewszystkiem do wycieńczenia nieprzyjaciela i osłabia jego siły, zarówno walczące na teatrze działań wojennych przez wyczerpywanie się zaopatrzenia wojennego, jak i cały naród, pracujący intensywnie w głębi kraju na rzecz zmagających się zbrojnych szeregów, co się staje wskutek braku dowozu drogą morską wszelkiego rodzaju materjałów, przedewszystkiem żywnościowych. Opanowanie morza, owo słynne „dominium maris", osiągnięte po zniszczeniu lub unieruchomieniu floty nieprzyjacielskiej, daje możność: po pierwsze, zastosowania blokady wybrzeży, a głównie portów, przeciwnika i, po drugie, przerzucenia swoich sił lądowych na te wybrzeża, co się uskutecznia przewiezieniem oddziałów wojska bezpieczną już zupełnie drogą morską. Rozbicie lub unieruchomienie floty nieprzyjacielskiej, blokada wybrzeża i wysadzenie na tem wybrzeżu swoich sił zbrojnych stanowią trzy kolejne ogniwa w prowadzeniu wojny morskiej. Potem następuje rozstrzygające posunięcie na lądzie, o ile przeciwnik nie złoży broni przed grożącym mu zgubą finałem. Klasyczne przykłady pod tym względem daje nam w starożytności 1-sza wojna Punicka, a w czasach nowożytnych kampanje napoleońskie, amerykańska wojna Secesyjna i, wreszcie, Wielka Wojna Światowa.

Panować w zupełności nad morzem można tylko wtedy, kiedy przeciwnik zostanie całkowicie pozbawiony swej floty wojennej. Osiągnąć to się daje jedynie i wyłącznie przez odniesienie rozstrzygającego zwycięstwa na morzu i doszczętne zniszczenie floty nieprzyjacielskiej. Bitwa morska powinna być zatem celem wszelkich działań morskich. Ku stoczeniu decydującej walki na morzu należy dążyć i w drodze działań zaczepnych, i stosując system obronny, będący jednakże tylko przygotowywaniem się do uderzenia w bitwie decydującej. Innemi słowy, działania morskie powinny z reguły mieć zawsze i wszędzie charakter ofensywny. Ograniczanie

się wyłącznie do działań o charakterze ściśle defensywnym, a w szczególności trzymanie swej floty w stanie ciągłego pogotowia, lecz bez szukania walki decydującej, t. zw. „fleet in being", jest zgadzaniem się zgóry na przegraną. Przykład mamy tutaj w zachowaniu się floty niemieckiej podczas Wielkiej Wojny Światowej. Do tej samej kategorji pojęć defensywnych należą mniemania, że obronić wybrzeże zdoła wojsko lądowe, a nie marynarka wojenna. Oczywiście, założenie pól minowych, ustawienie dalekonośnych bateryj nadmorskich i liczne garnizony w portach wojennych będą mogły do czasu wstrzymywać zarówno blokadę ścisłą, t. j. bezpośrednią i widzialną, jak paraliżować wszelkie próby wysadzenia wojsk nieprzyjacielskich, lecz nigdy i nigdzie nie zdołają zapewnić dowozu zagranicznego dla siebie, a uniemożliwić go dla przeciwnika. W rezultacie, przyjdzie zawsze wyczerpanie, a wówczas nie pomogą ani pozbawione amunicji baterje, ani wycieńczone głodem i źle zaopatrzone garnizony. Dalszą ewolucję tych błędnych pojęć stanowi stosowanie jedynie t. zw. wojny kaperskiej względem nieprzyjacielskich statków handlowych, połączonej z niespodziewanemi napadami na poszczególne okręty wojenne przeciwnika. Wojnę taką prowadzą zasadniczo bądź szybkobieżne lub dające się łatwo ukryć okręty wojenne, bądź przerabiane ad hoc do celów wojennych statki handlowe. Tego rodzaju działania wojenne zastosowali Francuzi podczas wojny Orleańskiej w XVII stuleciu, Konfederaci w czasie Amerykańskiej wojny Secesyjnej w XIX wieku, a ostatnio Niemcy w Wielkiej Wojnie Światowej. Działania tego rodzaju przypominają mocno partyzantkę w wojnach lądowych, niepopartą przez wojska regularne, i kończą się prędzej czy później niepowodzeniem, analogicznie do akcji partyzanckiej na lądzie. Natomiast akcja kaperska, będąca przygrywką do decydujących działań na morzu i popierana przez zespoły floty, może dać wyniki bardzo dodatnie. Świadczą o tem działania rzymskie podczas 1-ej wojny Punickiej, duńskie w Wielkiej wojnie Północnej i angielskie w czasie wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych. Osią takich działań muszą być zawsze operacje floty wojennej. Jeszcze dalsze

rozwinięcie pojęć defensywnych stanowi mniemanie, że nie należy dążyć do zniszczenia floty nieprzyjacielskiej, a wystarczy zablokować ją w portach. Jest to krok bardzo niebezpieczny, bo blokady utrzymywać stale nie sposób, gdyż wyczerpuje ona bardzo załogi, a niszczy w wysokim stopniu okręty, a zatem stawia własne komunikacje morskie pod grozą niespodziewanego napadu. Miało to miejsce podczas wojen Napoleońskich, kiedy marynarze francuscy z Tulonu i Brestu urządzali ustawiczne wypady na angielskie statki handlowe, przemykając się przez kordony blokujących te porty brytyjskich okrętów wojennych. Poza tem zablokowany przeciwnik może wykorzystać blokadę do lepszego przygotowania się i uderzyć niespodziewanie na blokującą dany port eskadrę nieprzyjacielską.

Być przygotowanym do walki i wydać przeciwnikowi rozstrzygającą bitwę, która zniszczy flotę nieprzyjacielską i da panowanie na morzu, jest to cel, do którego powinna dążyć marynarka wojenna w każdej wojnie.

Wojna morska odbywa się na morzu, a zatem na terenie zupełnie innym od normalnego terenu bojowego, jakim jest ląd. Przypomina ona pod tym względem wojnę powietrzną. I na wodzie, i w powietrzu walczący potrzebuje bezwzględnie środka technicznego, któryby go podtrzymywał. Takim środkiem na morzu jest okręt wojenny, a w powietrzu samolot. Okręt wojenny powinien odpowiadać dwóm wymaganiom: po pierwsze, mieć zdolność poruszania się na wodzie, i, po drugie, posiadać możność walki mechanicznej. Ma więc okręt wojenny dwie cechy: techniczną i taktyczną. Zastanowimy się nad każdą z nich.

Pod względem technicznym okręt wojenny, tak samo, jak statek handlowy, przedstawia szkielet, mocno przypominający kościec ludzki bez głowy i kończyn, lecz obciągnięty skórą. Podstawę jego, odpowiadającą krzyżowi pacierzowemu, stanowi belka, zwana kilem lub stępką i mająca położenie poziome. Kil podnosi się na przodzie i na tyle, przechodząc w pionowe: dzióbnicę i tylnicę. Do kilu, w niewielkich odstępach, jest przytwierdzony szereg żeber, nazywanych wręgami. Wręgi, podobnie, jak dzióbnica i tylnica,

są ustawione pionowo, a płaszczyzna każdej wręgi jest prostopadła do kilu. Oba końce wręgi są połączone zapomocą belki, nazywanej pokładnikiem. Do kilu i wręg zostaje przymocowane poszycie, składające się z cienkich arkuszy stalowych (lub desek drewnianych), a na pokładnikach zostaje umocowany pokład, składający się również z arkuszy (lub desek). Pionowa część poszycia nosi nazwę burty, a pozioma, przy kilu, — dna. Do kilu są przytwierdzone również maszty, przechodzące przez pokład lub pokłady (o ile jest ich kilka). Z tyłu, na tylnicy znajduje się ster, nadający kierunek ruchowi danego okrętu. Okręt może się poruszać bądź siłą mięśni ludzkich, bądź wiatru, bądź pary. W pierwszym wypadku służą wiosła, w drugim — żagle, a w trzecim — para. Utrzymywanie się okrętu na wodzie wynika z prawa Archimedesa, które mówi, że każde ciało pływa w tym wypadku, jeżeli jego ciężar równa się ciężarowi wypartej przez to ciało wody. Okręt zatem waży tyle, ile waży wyparta przezeń woda. Waga okrętu zowie się jego wyporność ią i mierzy w tonach.

Pod względem taktycznym okręt przedstawia narzędzie walki, zarówno zaczepnej, jak obronnej. Jako środki zaczepne, okręt posiada: taran na dziobie, używany w starożytności i w drugiej połowie XIX stulecia, artylerję (balisty za czasów rzymskich, a działa, zaczynając od XV wieku), aparaty torpedowe, które weszły w użycie w drugiej połowie ubiegłego wieku, i, wreszcie, załogę, obsługującą artylerję, aparaty torpedowe, ster i maszyny (a dawniej wiosła lub żagle). Do środków obronnych należy opancerzenie (drewniane u Rzymian, a z grubych płyt stalowych w drugiej połowie XIX wieku). Zdolności taktyczne okrętu dają się określić z podstawowego wzoru na określenie pracy, jaką jest walka. Jeżeli oznaczymy przez P pracę, przez M masę, tj. tę ilość materji, o której sądzimy według wagi danego ciała (w danym wypadku okrętu), i przez V szybkość tego ciała (okrętu), to otrzymujemy $P = {}^1/_2 M \times V^2$. Okręt może zatem pracować, czyli walczyć, tem skuteczniej, im jest on większy i szybszy. Rzecz oczywista, że powiększenie masy, innemi słowy wyporności okrętowej, daje możność

ustawienia większych dział (dawniej balist), dania grubszego opancerzenia i osadzenia większej ilości załogi. Poza tem większy okręt miał możność dania większej ilości ludzi do wioseł, lub umieszczenia więcej masztów do żagli, a teraz pozwala na wykorzystanie z silniejszych maszyn, czy turbin parowych, albo silników spalinowych.

Okręt wojenny jest zatem i pod względem technicznym, i pod względem taktycznym rzeczą nader złożoną, bo przeplatają się w nim ciągle zagadnienia techniczne z taktycznemi, jak wielkość broni i wyporność, szybkość i rodzaj napędu (wiosła, żagle i para). Jednocześnie cechy taktyczne mają częstokroć charakter ściśle techniczny (artylerja i opancerzenie). Z tego też powodu przy studjowaniu wojen morskich należy bacznie zwracać uwagę na rozwój techniki okrętowej, a w szczególności na rodzaj napędu, który dawał szybkość, będącą jednym z głównych czynników do owocnej walki na morzu. Napęd ten zmieniał się w miarę rozwoju cywilizacji, przechodząc stopniowo od siły mięśni ludzkich na wykorzystanie wiatru i posługiwanie się parą. W związku z powyższem zmieniała się taktyka morska: inna przy napędzie, znajdującym się wewnątrz okrętu (wiosła i para), inna przy napędzie, idącym z zewnątrz (wiatr, dmący na żagle). Oczywiście, taktyka, oparta na sile mięśni ludzkich, tj. na wioślarstwie, różniła się bardzo od taktyki, posługującej się pracą mechaniczną, tj. maszyną czy turbiną parową lub silnikami spalinowemi. Do tego dodać należy materjał, używany przy budowie okrętów, zaopatrzonych w maszyny, oraz budulec, stosowany przy okrętach wiosłowych. W pierwszym wypadku mamy do czynienia ze stalą, a w drugim — z drzewem. W rezultacie, historja wojen morskich dzieli się na trzy okresy: pierwszy — wiosłowy, drugi — żaglowy i trzeci — parowy. Okres wiosłowy zaczyna się w głębokiej starożytności, mniej więcej w V wieku przed Nar. Chr., tj. od czasu, kiedy dochowały się wiarogodne wiadomości o pierwszej bitwie morskiej, stoczonej koło wybrzeży Azji Mniejszej, pod Lade, między powstańcami greckimi a flotą perską i trwa nieprzerwanie do drugiej połowy XVI stulecia. Zamyka się ten okres bitwą pod Lepanto, w której

flota Ligi Chrześcijańskiej pobiła flotę turecką, i wyprawą eskadr hiszpańskich, znanych pod nazwą Niezwyciężonej Armady, przeciwko Anglji. Okres żaglowy ciągnie się od drugiej połowy XVI wieku do pierwszej ubiegłego stulecia. Zaczyna się on wojnami anglo-holenderskiemi na morzu Północnem i duńsko-szwedzkiemi na Bałtyku, a kończy się właściwie bitwą pod Trafalgarem, w której Anglicy zwyciężają Francuzów. Okres parowy rozpoczyna się w drugiej połowie XIX wieku i trwa do chwili obecnej. Inaugurację tego okresu stanowi wojna Krymska w Europie i Secesyjna w Ameryce Północnej. W okresie tym na specjalne wyróżnienie zasługują bitwy pod Lissą (zwycięstwo austrjackie nad Włochami) i Cuszimą (klęska Rosjan w wojnie rosyjsko-japońskiej).

Okres wiosłowy. — Trzecia wojna grecko-perska (481—480 r. przed Nar. Chr.) — bitwa pod Salaminą. — Pierwsza wojna Punicka (264—241 r. przed Nar. Chr.) — bitwy pod Mile, Eknomos i wyspami Egadzkiemi. — Rzymska wojna domowa 31 r. przed Nar. Chr. — bitwa pod Akcjum.

Wojny morskie okresu wiosłowego dają się podzielić na wojny następujących podokresów: greckiego, rzymskiego, średniowiecznego i nowożytnego. Pierwsze dwa podokresy dotyczą starożytności. Podokres grecki ciągnie się od V wieku przed Nar. Chr. do III wieku przed Nar. Chr., a rzymski — od III stulecia przed Nar. Chr. do VI stulecia po Nar. Chr. Podokres średniowieczny, jak nazwa wskazuje, pokrywa się ze średniowieczem, tj. trwa od upadku rzymskiego cesarstwa zachodniego (476 r.) do odkrycia Ameryki (1492 r.). Podokres nowożytny obejmuje prawie cały wiek XVI.

Okres wiosłowy wojen morskich zaczyna się naciskiem Wschodu na Zachód, w postaci najazdu perskiego na Grecję, podaje przejście Zachodu do ofensywy podczas wojen rzymsko-kartagińskich, zwanych Punickiemi, znamionuje upadek wojskowy Zachodu na terenie morskim w średniowieczu i odrodzenie zachodniej potęgi morskiej w XVI stuleciu. Polem do działania w tym okresie służy prawie wyłącznie morze Śródziemne, przyczem w starożytności (czasy greckie i rzymskie) akcja odbywa się przeważnie we wschodniej połaci tego morza, mniej więcej do linji półwysep Apeniński-Tunis. W średniowieczu rozpoczyna się nacisk Arabów od ujścia Nilu na wschodzie aż do śródziemnomorskich portów hiszpańskich na zachodzie oraz wyprawy Normandów, którzy wtargają ze Skandynawji przez cieśninę Gibraltarską. Wiek XVI obejmuje ofensywę hiszpańską na całem morzu Śródziemnem i działania na Atlantyku (zatoka Biskajska i kanał

La Manche). Typem okrętu wojennego tego okresu jest galera, długa, wąska i mająca niewielkie zanurzenie oraz dno płaskie. Wyporność galery dochodziła do 600 ton, a szybkość wynosiła 5—6 węzłów, tj. 5—6 mil morskich na godzinę[1]). Galera poruszała się, dzięki wiosłowaniu wioślarzy, którzy stanowili przeciętnie 75% załogi, składającej się z 200—400 ludzi. Dziobnica galery była zaopatrzona taranem. Budowano je z drzewa dębowego. Na galerach starożytnych wioślarze siedzieli lub stali w paru rzędach z każdej burty, nazywano też galery w zależności od ilości rzędów wioślarzy jedno-, dwu-, trzy-, pięcio-, a nawet dziesięciorzędnemi. Galery średniowieczne i nowożytne miały tylko po jednym rzędzie wioślarzy z każdej burty, natomiast wiosła były dłuższe i cięższe oraz wymagały pracy do pięciu ludzi na jednem wiośle.

A. Trzecia wojna grecko-perska (481-480 r. przed Nar. Chr.)

Potężne państwo perskie, dążąc do utworzenia imperjum światowego, zaczęło w V wieku zwolna zbliżać się ku Europie. Azja Mniejsza, na której wybrzeżach znajdowały się liczne miasta greckie, została opanowana łatwo i szybko. Wkrótce atoli mieszkańcy tych miast powstali przeciwko panowaniu perskiemu, przyczem otrzymali pomoc z metropolji, przeważnie z Aten. Powstanie zostało stłumione, lecz pomoc ateńska, udzielona insurgentom, dotknęła rząd perski i skierowała zbrojną ekspansję króla Darjusza I-go w stronę Europy. Dwie pierwsze wyprawy perskie, znane pod nazwą 1-ej i 2-ej wojny grecko-perskiej, nie dały spodziewanych wyników, co przypisać należało częściowo nieumiejętnemu dowództwu perskiemu, które lekceważyło słabego przeciwnika, częściowo zaś wielkim odległościom, jakie dzieliły półwysep Bałkański od perskich podstaw strategicznych, znajdujących się w środku Azji Mniejszej. Syn i następca Darjusza, Kserkses I-szy (486—465 r.) rozpoczął znowu nową wyprawę, t. zw. 3-cią wojnę grecko-perską, która ciągnęła się właściwie przez pięć lat.

---

[1]) 1 mila morska ma 1852 m.

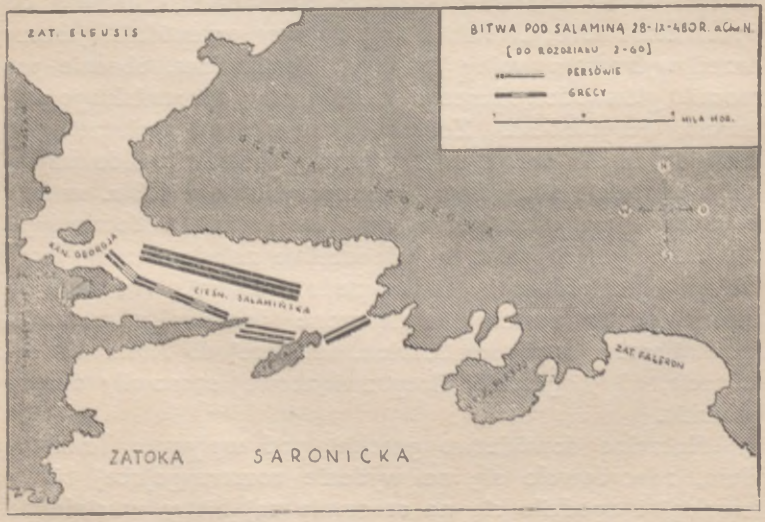
Wojska perskie skoncentrowały się w Azji Mniejszej pod miastem Sardes i ruszyły ku cieśninie Dardanelskiej. Flota, złożona z 1 207 galer trzyrzędnych, zakotwiczyła w cieśninie przed nadejściem wojsk lądowych, które liczyły przeszło miljon żołnierza. Przeprawa odbyła się szybko i sprawnie na 2 mostach pontonowych, na które zużyto 674 okręty, poczem armja ruszyła wybrzeżem trackiem i macedońskiem ku Grecji. Na linji marszu znajdowały się magazyny żywnościowe, strzeżone przez liczne garnizony, jakie zostawili Persowie jeszcze za czasów Darjusza podczas dwóch pierwszych wypraw. Flota wojenna posuwała się wolno wzdłuż brzegów, nie tracąc łączności z wojskiem. Do floty bojowej zostało przyłączonych 3 000 transportowców, mających na pokładach dodatkowe zapasy żywnościowe i zaopatrzenie wojenne. Pochód odbywał się wolno, bo droga była uciążliwa i zaczęło brakować żywności, natomiast ani ludność miejscowa nie czyniła przeszkód, ani wojska greckiego nie spotykano nigdzie. W ten sposób Kserkses doszedł do Salonik (ówczesne Terme) i tam dowiedział się, że oddziały greckie pod królem spartańskim Leonidasem obsadziły przełęcz Termopile, wiodącą z zajętej już przez Persów Tesalji do właściwej Grecji, i że flota nieprzyjacielska w składzie 280 galer (w tem 271 trzyrzędnych) zakotwiczyła pod przylądkiem Artemizion na Eubei, zagradzając w ten sposób dostęp do Termopilów od strony morza. Flotą grecką dowodził admirał spartański Eurybiades, a pomocnikiem jego był Ateńczyk Temistokles. Rozpoczęły się więc właściwe działania wojenne po paroletnich marszach i przygotowaniach. Było to już lato 480 r.

Oddziały Leonidasa, zajmujące przełęcz Termopilską, liczyły około 6 000 ludzi, na które ciągnął miljon Kserksesa. W marynarce wojennej panował stosunek lepszy, 280 przeciwko 1 207, czyli 1:4. Termopile zostały też wzięte szturmem, choć z olbrzymiemi stratami, wynoszącemi 20 000 ludzi, lecz pod Artemizjon galery greckie dały Persom wstręt należyty i cofnęły się na południe dopiero po otrzymaniu meldunku, że pozycja termopilska już została zajęta.

Zdobycie Termopilów oddało w ręce Kserksesa całą Grecję Środkową i doszedł on szybko do brzegów zatoki Salonickiej, nad którą leżały Ateny. Miasto to zostało zajęte prawie bez oporu, poczem król perski zaczął się szykować do ostatecznej rozprawy z jedyną pozostałą grecką siłą zbrojną, jaką stanowiła zwycięska pod Artemizjon flota. Położenie Greków było ciężkie: teren lądowy usuwał im się z pod nóg i o odparciu olbrzymiej armji perskiej, zalewającej kraj nie było mowy. Oswobodzenie Grecji leżało w zmuszeniu wojsk Kserksesa do odwrotu bez wydania im bitwy. Odwrót zaś mogł być tylko wywołany przez uniemożliwienie Persom pobytu na zajętem terytorjum. Tu Grekom pomogły warunki gleboznawcze ich ojczyzny i olbrzymia masa wojsk perskich. Grecja była naogół krajem dość nieurodzajnym, bo pokrytym górami, i z wielką biedą mogła wyżywić swych własnych mieszkańców. Masy wojsk perskich, pustoszących w dodatku całą krainę, opierały się jedynie na dostarczanych im z metropolji zapasach. Zapasy te prawie wyłącznie przychodziły drogą morską, bo droga lądowa była bardzo daleka i niewygodna. Opanowanie zatem morza rokowało Grekom zmuszenie Kserksesa do opuszczenia Grecji. Taki obrót sprawy przewidział jeszcze przed wybuchem wojny Ateńczyk Temistokles, obecnie pomocnik głównodowodzącego flotą grecką spartańskiego admirała, Eurybiadesa. Zdołał on przekonać społeczeństwo ateńskie, że dla obrony przed Persami należy przedewszystkiem wystawić silną flotę, i przeprowadził w 483 r. ustawę o budowie marynarki wojennej. Rok rocznie budowano po 100 trzyrzędnych galer, a jednocześnie założono nowy port wojenny na półwyspie Pireus ze stoczniami. Na budowę galer i portu zostały przeznaczone dochody z rządowej kopalni srebra w górach Laurion, należącej do Aten. W rezultacie, 60 % greckiej floty związkowej stanowiły okręty ateńskie.

Naczelne dowództwo greckie, pod wpływem Temistoklesa, zdecydowało się na wydanie rozstrzygającej bitwy morskiej i zgodziło się na stoczenie tej bitwy w cieśninie pod Salaminą, niewielką wyspą odległą o 4 mile morskie

na zachód od ateńskiego portu wojennego w Pireusie. Cieśnina owa ma kierunek z południowego wschodu na północ i ciągnie się między Salaminą a wybrzeżem Grecji Środkowej, należącem w tem miejscu do Aten. Wejście do cieśniny zamyka wyspa Psytalja. Przejście między wybrzeżem greckiem a Psytalją jest dogodne, lecz szerokość jego wynosi 0,6 mili morskiej, a przejście między Psytalją a Salaminą obfituje w rafy i jest znacznie węższe. Od wejścia psytalijskiego cieśnina ciągnie się na długości 3 mil morskich, ma szerokość 0,8 mili i jest przydatna dla żeglugi. Następnie cieśnina przechodzi w wąski kanał Georgja, usiany rafami i mieliznami, poczem znów się rozszerza i łączy z zatoką Eleuzis. Cieśnina salamińska posiadała zatem wąskie wejście, niezbyt szeroki, lecz dogodny do manewrowania teren i zamknięte na północy wyjście w postaci kanału Georgja. Stanowiła ona zatem dobrą pozycję dla słabszej liczebnie, lecz dobrze wyćwiczonej i znającej doskonale swe wody floty greckiej, która znajdując się w cieśninie, obserwowała flotę perską, zakotwiczoną w zatoce Faleron, na wschód od Pireusu.



Rys. 1.

Flota Kserksesa w składzie 1 207 trzyrzędnych galer była podzielona na 4 eskadry. 300 okrętów dostarczyła Fenicja, 200 Egipt, 180 Cylicja, a pozostałe Grecy z Azji Mniejszej i Cypru. Element perski stanowiło jedynie 4 admirałów, dowodzących eskadrami. Załogi liczyły około 300 000 ludzi, były dobrze wyćwiczone, lecz, będąc złożonemi z podbitych przez Persję narodów, walczyły pod przymusem i bez najmniejszego zapału.

Flota grecka składała się z 347 trzyrzędnych i 7 jednorzędnych galer, w tem 200 ateńskich. Stan załóg dochodził do 90 000 ludzi. Zaopatrzenie i wyćwiczenie było doskonałe, a zapał do walki z najeźdźcami był wielki.

Kserkses, siedząc w Atenach, zebrał radę wojenną i zadecydował marsz wojsk lądowych ku przesmykowi Korynckiemu, łączącemu Grecję Środkową z Grecją Południową (Peloponezem), oraz jednoczesne z marszem wojska uderzenie swej floty na eskadry przeciwnika, stojące w cieśninie Salamińskiej. 27 września 480 r. wieczorem flota perska odkotwiczyła w zatoce Falerońskiej. O północy eskadry podeszły do Psytalji, wysadziły tam desant i zaczęły wchodzić do cieśniny przejściem między Psytalją a wybrzeżem. Przeprawa odbywała się w wielkiej ciszy z wiosłami, obwiniętemi płótnem. W przedniej straży szły galery fenickie, na których byli najlepsi marynarze. Okręty ciągnęły trzema kolumnami i o świcie dotarły do kanału Georgja, trzymając się wciąż wybrzeża. Po dotarciu do tego kanału galery zmieniły front, stając równolegle do wybrzeża w trzech linjach i mając dzioby, zwrócone ku Salaminie. Oba wejścia do cieśniny na północ i południe od Psytalji zostały zamknięte podwójnym kordonem galer, obsadzonych przez załogi Greków z Azji Mniejszej. W każdej linji stanęło po 266 galer, a odstęp między linjami wyniósł 20 metrów. Persowie zajęli w ten sposób całą cieśninę od Psytalji do kanału Georgja. Przeprawa i ustawianie się w szyku bojowym odbywała się w nocy z zachowaniem ciszy i zmęczyła mocno załogi, które przez dłuższy czas były w oczekiwaniu niespodziewanego napadu.

Flota grecka, stojąca przy salamińskiem wybrzeżu, niedaleko od wejścia do cieśniny, została zaalarmowana przed

świtem, że przeciwnik wszedł na plac boju. O wschodzie słońca galery greckie ustawiły się w dwie linje, równolegle do wybrzeża, zajmując 1,5 mili morskiej i mając oba skrzydła oparte o wybrzeże w obawie przed oskrzydleniem ich przez wroga. Szyk grecki był płytszy i rzadszy od perskiego, co pozwalało mu wykorzystać zdolność manewrowania.

Prawe skrzydło greckie zajmowali Spartanie i inne narodowości greckie, a lewe Ateńczycy pod Temistoklesem. U Persów na prawem skrzydle stały okręty fenickie, któremi dowodził admirał Arjabignes, brat króla Kserksesa. Dalej szli Egipcjanie, a za nimi na lewem skrzydle Grecy cypryjscy i małoazjatyccy.

O wschodzie słońca, kiedy prawe skrzydło greckie jeszcze nie stanęło w bojowym ordynku, na okrętach perskich rozległa się pieśń wojenna i cały front nieprzyjacielski ruszył zwolna ku Grekom. W odpowiedzi lewe skrzydło greckie, złożone z Ateńczyków Temistoklesa, będąc już gotowem do boju, poszło całą siłą wioseł na idących naprzeciwko Fenicjan, chcąc ściągnąć na siebie gros sił nieprzyjacielskich i dać możność Spartanom do sformowania szyku. Uderzenie ateńskie było tak gwałtowne, że ława fenicka drgnęła odrazu, tembardziej, że w pierwszem spotkaniu została zatopiona galera admiralska Arjabignesa, który padł śmiercią walecznych. Ateńczycy nacierali bezustanku, działając taranem i łamiąc wiosła przeciwnikowi, który zaczął zawracać ku swemu środkowi i lewemu skrzydłu.

Środek floty perskiej i lewe skrzydło walczyły uporczywie z okrętami spartańskiemi, które, dzięki natarciu Temistoklesa, zdążyły stanąć w linjach bojowych, lecz zamieszanie wśród eskadry fenickiej odbiło się zgubnie na Persach, tembardziej, że Ateńczycy po złamaniu Fenicjan uderzyli na środek sił perskich zboku. Zbita masa okrętów króla Kserksesa, nie znająca w dodatku dokładnie terenu cieśniny, utrudniała mocno manewrowanie, a popłoch Fenicjan wzrastał ciągle.

W czasie najzacieklejszej walki zerwał się silny wiatr zachodni, który dał znaczny przechył okrętom perskim o wysokich burtach i wzmógł jeszcze bardziej zamieszanie. Dla

Greków, mających galery o burtach niskich, mało sterczących nad wodą, wiatr ten był obojętnym. Galery greckie nacierały coraz silniej, wykorzystując całą swą zwrotność i szybkość oraz świetną znajomość miejsca, wreszcie w południe okręty perskie zaczęły szybko i bezładnie cofać się ku Psytalji, którą zajął tymczasem desant z okrętów egińskich, a potem w nieładzie iść ku zatoce Faleron, pociągając za sobą kordony okrętowe, znajdujące się w obu wejściach do cieśniny Salamińskiej. Bitwa była wygrana przez Greków.

Straty floty Kserksesa wynosiły 200 galer i około 40 000 ludzi, podczas, kiedy Grecy stracili tylko 40 okrętów, z których załogi zdołały się ocalić wpław, o liczbie zabitych i rannych nie dochowały się żadne wiadomości.

Bitwa salamińska miała decydujące znaczenie strategiczne: flota perska, choć straciła tylko 20% swego składu bojowego, stała się odrazu niezdolna do wszelkiej akcji zaczepnej i Kserkses odesłał ją niezwłocznie do cieśniny Dardanelskiej, aby tam pilnowała mostów pontonowych. Tem samem panowanie na morzu przeszło w ręce greckie i dowóz do olbrzymich wojsk perskich, stojących pod Atenami, znalazł się w poważnem niebezpieczeństwie. Niebawem, jak słusznie przewidywał poprzednio Temistokles, został nakazany ogólny odwrót całej armji nieprzyjacielskiej. W 45 dni po bitwie pod Salaminą wojska Kserksesa stanęły nad Dardanelami, gdzie, nadobitek, znalazły zerwane mosty pontonowe i musiały się przeprawiać przy pomocy swojej rozbitej i, co najważniejsze, zdemoralizowanej floty. Zwycięstwo pod Salaminą przechyliło szalę zwycięstwa w 3-ej wojnie grecko-perskiej na rzecz Grecji.

B. Pierwsza wojna Punicka (264—241 r. przed Nar. Chr.).

Upadek monarchji perskiej, która dążyła do osiągnięcia stanowiska imperjum światowego, został spowodowany przez Greków, którzy pod wodzą króla macedońskiego Aleksandra Wielkiego założyli na zwaliskach państwa Darjuszów mocarstwo, obejmujące cały Wschód ówczesny i Grecję europejską. Mocarstwo to atoli okazało się bardzo nietrwałe i po śmierci swego twórcy, Aleksandra Wielkiego, rozsypało się na kilka

BIBLIOTEKA
Wyższej Szkoły Polit.-Wych.

państw składowych, jak Macedonja właściwa wraz z Grecją, Egipt, Syrja i t. d. Działo to się w IV wieku po Nar. Chr. Hegemonji właściwej na świecie wówczas nie było, ale środek ciężkości zaczął się przesuwać ku Azji. Przewaga Wschodu stawała się coraz większą, choć nie była oparta na jednem państwie, a działała zwolna przez cały szereg państw pomniejszych. Wśrod takich państw wysunęła się niebawem na pierwsze miejsce Kartagina, założona jeszcze w XIII wieku przed Nar. Chr. przez wychodźców fenickich w dzisiejszym Tunisie. W IX wieku przybyła tam nowa fala wychodźców fenickich, złożona przeważnie z bogatych i przedsiębiorczych kupców, którzy rozpoczęli ożywiony handel z barbarzyńskiemi podówczas narodami, mieszkającemi na wybrzeżach Afryki Północnej, półwyspu Pirenejskiego i wielkich wysp śródziemnomorskich: Korsyki, Sardynji i Sycylji. Kartagina założyła szereg faktoryj handlowych na tych wybrzeżach i opanowała ekonomicznie i politycznie całą zachodnią połać morza Śródziemnego. W VII wieku zjawili się na tej połaci kupcy i żeglarze greccy, lecz zostali niebawem usunięci przez Kartagińczyków, którzy w V stuleciu opanowali całkowicie całe wybrzeże afrykańskie od Cyrenaiki do Zielonego przylądka oraz brzegi półwyspu Pirenejskiego, aż do Marsylji, i rozciągnęli swą władzę nad Korsyką, Sardynją i zachodnią częścią Sycylji. Potęga finansowa i polityczna tego państwa wzrastała coraz szybciej, przyczem zaczęło ono zwracać coraz więcej uwagi na półwysep Apeniński, stanowiący groblę pośrodku morza Śródziemnego i będący przedłużeniem najurodzajniejszej i największej wyspy na tem morzu, Sycylji. Sycylja słynęła wówczas, jako śpichlerz morza Śródziemnego, i była nad wyraz łakomym kąskiem dla państwa handlarzy i kupców, jakimi byli Kartagińczycy. Długotrwałe wojny, które prowadziła Kartagina z przybyłymi na Sycylję wychodźcami greckimi, mieszkającymi na wschodniem wybrzeżu Sycylji, doprowadziły w III wieku przed Nar. Chr. do ustalenia pewnego status quo, na którego zasadzie Kartagina stała się panią prawie całej Sycylji, oprócz obwodu miasta Syrakuz nad morzem Jońskiem. Jednocześnie wpływy kartagińskie zaczęły bardzo rosnąć na południowem wy-

brzeżu półwyspu Apenińskiego, noszącem wówczas nazwę Wielkiej Grecji i zaludnionem również przez kolonistów z Hellady. Tu atoli wystąpił na scenę dziejową Rzym, który po podboju środkowej Italji zwolna i systematycznie rozciągał swoje panowanie zarówno ku północy półwyspu, ku Alpom, jak ku południowi, w stronę Sycylji. W szczególności Sycylja, jako kraj żyzny i nadający się do celów rolniczych, nęciła Rzymian oddawna, stanowiąc przytem dalszy ciąg zawojowywanej systematycznie Italji. Jako powód, posłużył Rzymianom zatarg zbrojny między Messyną a Syrakuzami. Ponieważ Kartagińczycy wzięli stronę Syrakuz, przeto Rzymianie automatycznie pośpieszyli na pomoc Messynie i w 264 r. wybuchnęła wojna.

Kartagina posiadała liczną i doskonale wyćwiczoną flotę oraz dość duże wojsko lądowe, również dobrze wyćwiczone i zaopatrzone. Załogi okrętowe i oddziały wojsk lądowych składały się wyłącznie z najemników, zwerbowanych z całego świata, a trzymanych w karbach zapomocą wysokiego żołdu i surowych kar. Główne stanowiska oficerskie zajmowali jednakże Kartagińczycy. Rzym miał świetne wojsko lądowe, słynne legjony, złożone z rodowitych obywateli rzymskich i, częściowo, ze zromanizowanych zupełnie Italczyków, natomiast prawie nie posiadał floty. Prowadzenie wojny z przeciwnikiem, mającym swą stolicę po drugiej stronie morza Śródziemnego, i walka na Sycylji, będącej wyspą, wysunęły odrazu konieczność sformowania takiej floty.

Senat rzymski, pomimo pierwszych powodzeń wojennych, jakie odniosły legjony na polach sycylijskich, nie tracił z oczu zagadnienia morskiego, tembardziej, że Kartagińczycy, bici na lądzie, rozpoczęli blokadę wybrzeża Italji i urządzali ciągłe napady na ujście Tybru, gdzie znajdował się główny port rzymski, Ostium (dziś Ostia). Budowa floty szła intensywnie przez lat cztery i wreszcie na początku 260 r. Rzymianie ujrzeli się w posiadaniu 123 galer (w tem 100 pięcio-, a 23 trzyrzędnych). Jako model, została użyta pięciorzędna galera kartagińska, którą burza wyrzuciła na brzegi rzymskie. Okręty były ciężkie, załogi wyćwiczone dobrze w rzemiośle wojennem, gorzej w żeglarskiem. Flota rzymska technicznie

i ilościowo ustępowała kartagińskiej, o tem dowództwo rzymskie wiedziało doskonale. Chcąc te braki usunąć, a na wyćwiczenie żeglarskie nie było czasu, postanowili Rzymianie wprowadzić na plac boju morskiego swe świetnie wyćwiczone i górujące zapałem patrjotycznym wojsko lądowe. W tym celu w skład załogi każdej galery weszło 120 legjonistów przy 300 wioślarzach i marynarzach i każda galera otrzymała na dziobie most podnoszony, t. zw. „manus ferrata", nazywany w gwarze marynarskiej „krukiem" (corvus). Most ten był zarzucany na pokład okrętu nieprzyjacielskiego i zczepiał go z galerą rzymską. Wywiązywała się wówczas walka ręczna na białą broń, w której legjoniści nie mieli sobie równych przeciwników.

Pierwszy chrzest bojowy otrzymała młoda flota rzymska w bitwie pod Mile (obecnie Milazzo) w 260 r. przed Nar. Chr. Wojna lądowa na Sycylji ciągnęła się bez przerwy, przyczem flota kartagińska, opierająca się o port Panormus (dzisiaj Palermo), dostarczała wciąż rezerw i zaopatrzenia wojennego z afrykańskiego wybrzeża, a jednocześnie blokowała italskie brzegi. Admirał rzymski Kajus Duiljusz, będący wówczas konsulem, wyszedł z Ostium na czele 130 galer i, idąc wzdłuż brzegu, dotarł do Messyny. Tam dowiedział się, że eskadra kartagińska pod Hannibalem w składzie 120 jednostek odkotwiczyła z Panormusu i szła ku Messynie, a po drodze zadała porażkę niewielkiemu oddziałowi rzymskiemu, złożonemu z 17 lekkich okrętów. Duiljusz, po otrzymaniu tych meldunków, wyszedł niezwłocznie z Messyny, pragnąc pomścić porażkę i rozbić wroga. Rzymianie szli w zwartym szyku i na wysokości przylądka Mile dojrzeli przeciwnika. Było to 30 galer kartagińskich, idących w przedniej straży pod osobistem dowództwem Hannibala, znajdującego się na pokładzie siedmiorzędnej galery. Kartagińczycy, lekceważąc wroga, którego rozbili przed paroma dniami, ciągnęli nieporządnie, lecz, zoczywszy Rzymian, przeszli natychmiast do natarcia, nie zwracając uwagi na przeważającą siłę przeciwnika. Okręty Hannibala uderzyły z czoła, lecz, kiedy podeszły bliżej, chcąc taranować, Duiljusz dał rozkaz zarzucenia mostów i przerzucenia legjonistów na pokłady galer nieprzy-

jacielskich. Wyćwiczenie rzymskie w związku z przewagą liczebną wzięły odrazu górę i 30 galer kartagińskich zostały zdobyte szybko i łatwo. Hannibal zdołał na łodzi dostać się do swoich sił głównych, które szły wślad za przednią strażą, i, niezrażony niepowodzeniem, uderzył ze swemi 90 galerami na Duiljusza. Kartagińczycy otoczyli eskadrę rzymską i rozpoczęli natarcie koncentryczne, lecz znów spotkali mosty podnoszone i ujrzeli legjonistów na swoich pokładach. Poszło do niewoli jeszcze 20 galer Hannibala, a reszta z niefortunnym wodzem cofnęła się do Panormusu. Kartagińczycy stracili łącznie 50 galer, 3 000 zabitych i 7 000 jeńców, Rzymianie ponieśli straty znikome.

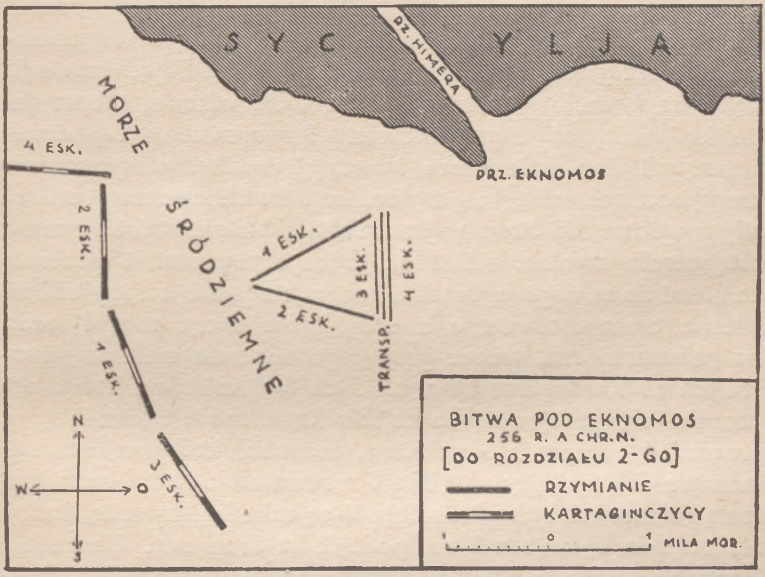
Bitwa pod Mile pokazała Rzymowi, że zastosowanie jego taktyki było dobre, i napełniła otuchą serca marynarzy młodej floty. Jako skutek strategiczny, miała ta bitwa usunięcie blokady wybrzeży italskich i opanowanie przez Rzymian morza Tyrreńskiego. Wkrótce nastąpiły wyprawy na kolonje śródziemnomorskie Kartagińczyków: Korsykę i Sardynję, a następnie przerzucenie legjonów na ląd afrykański celem zdobycia samej Kartaginy. Do wyprawy tej Rzymianie szykowali się wolno i metodycznie. Wreszcie na wiosnę 256 r. przygotowania były zakończone. Armja afrykańska w sile 40 000 ludzi skoncentrowała się pod Eknomos (dzisiaj Licata) na południowem wybrzeżu Sycylji, a flota, składająca się z 330 galer (w tem 2 sześciorzędne, a reszta pięciorzędne) i wiodącą oprócz tego liczny oddział transportowców, wyszła z Ostium, zawinęła po drodze do Messyny i skierowała się przez cieśninę Messyńską ku Eknomosowi. Zaokrętowanie wojsk lądowych odbyło się szybko, przyczem większa część legjonów została umieszczona na pokładzie galer bojowych, poczem flota ruszyła ku afrykańskim brzegom. Naczelne dowództwo sprawowali konsulowie Lucjusz Manljusz Wulzon i Attyljusz Regulus. Załogi okrętowe i wojsko lądowe liczyły ogółem 140 000 ludzi.

Eskadra kartagińska stała dotychczas w Panormusie na północnem wybrzeżu Sycylji, lecz na pierwszą wiadomość o wyjściu Rzymian z Ostium odkotwiczyła i udała się do Lilibeum (dzisiaj Marsala) na zachodnim brzegu, będącem por-

tem końcowym na linji, łączącej Kartaginę z Sycylją. Flota kartagińska składała się z 350 galer i miała na pokładach 150 000 ludzi. Naczelne dowództwo sprawował admirał Hamilkar, a pomocnikiem jego był admirał Hannon. Wodzowie kartagińscy postanowili uderzyć na Rzymian wówczas, kiedy eskadra rzymska wyjdzie z Eknomosu i będzie eskortowała swą flotę transportową, naładowaną legjonami. Pomysł był dobry, bo rzymska eskadra bojowa miała wtedy dwa zadania: bić się z przeciwnikiem i osłaniać bezbronne galery transportowe, które były w dodatku daleko mniej szybkie od okrętów bojowych. Z drugiej strony Rzymianie, przeprawiając wojsko do Afryki bez osiągnięcia uprzednio panowania na morzu, postępowali nieprawidłowo, wystawiając się na przyjęcie bitwy w niekorzystnych warunkach i narażając na możliwość zguby nietylko swą flotę, ale i przewożone wojsko.

Konsulowie rzymscy brali pod uwagę stoczenie walki w tego rodzaju warunkach i, opuszczając Eknomos, sformowali swą flotę w sposób następujący: podzielili ją na 4 eskadry, z których 1-sza, 2-ga i 3-cia miały po 80 galer, a 4-ta — 90; pierwsze trzy eskadry utworzyły równoboczny trójkąt, przyczem 1-sza i 2-ga, tworząc obydwa boki trójkąta, szły w szyku skośnym (w marynarce szyk pelengu), a trzecia, stanowiąc podstawę trójkąta, ciągnęła rozwiniętym frontem (w marynarce szyk czołowy); transportowce były holowane przez 3-cią eskadrę; 4-ta eskadra szła w tylnej straży, posuwając się również rozwiniętym frontem i, dzięki swemu liczniejszemu składowi, tworząc linję, dłuższą od linji 3-ej eskadry, holującej transportowce. Szyk rzymski był bardzo sztuczny, bo wymagał dobrego wyćwiczenia żeglarskiego przy posuwaniu się w linjach skośnych, złożonych z 80 jednostek każda, oraz zmniejszał szybkość do biegu holowanych transportowców, które, w dodatku, absorbowały połowę floty, t. j. 3-cią i 4-tą eskadrę. Okręty flagowe konsulów szły na czele 1-ej i 2-ej eskadry u wierzchołka trójkąta, galera Regulusa posuwała się przed 1-szą, idącą bliżej do brzegu, a galera Manljusza — przed 2-gą, będącą bardziej ku morzu. Wkrótce po odkotwiczeniu z Eknomosu spostrzegli Rzymianie flotę nieprzyjacielską, idącą również 4 eskadrami na spotkanie

przeciwnika. Wzdłuż brzegu ciągnęła 4-ta eskadra kartagińska, idąc gęsiego (w marynarce szyk torowy), a przed nią w szyku czołowym, tworząc jedną linję, rozdzieloną jedynie dwoma odstępami eskadrowemi, szły 1-sza, 2-ga i 3-cia, przyczem 3-cia eskadra, złożona z najszybszych jednostek, była wysunięta daleko na pełne morze i z łatwością mogła zajść flocie rzymskiej z flanki. Linja okrętów kartagińskich, idących w szyku czołowym, nie tworzyła linji prostej, lecz krzywą, przypominającą półksiężyc z rogami, wysuniętemi ku przeciwnikowi.



Rys. 2.

Rzymianie szli wolno, kierując swój trójkąt na 1-szą i 2-gą eskadry kartagińskie. Admirał Hamilkar dopuścił galery obu konsulów, idące na czele, do swego szyku i dał sygnał 1-ej i 2-ej eskadrze do zawrócenia i pójścia całą siłą wioseł wtył. Obaj konsulowie rzymscy ruszyli niezwłocznie w pogoń i oderwali odrazu swe eskadry od 3-ej i 4-ej, strze-

gących transportowców. Kartagińczycy z 1-ej i 2-ej eskadry odeszli na 1 milę morską i zawrócili spowrotem, zachodząc ścigających ich Rzymian z flanki. Okręty rzymskie z obu eskadr konsulów złamały podczas pościgu szyk pelengu i znalazły się bezładnie przed nacierającym na nie nieprzyjacielem. Hamilkar liczył na pewne zwycięstwo i rozpoczął taranowanie, lecz Rzymianie, wzorem bitwy pod Mile, spuścili odrazu mosty podnoszone i zczepili się z wrogiem. Tymczasem 4-ta eskadra kartagińska, idąca w szyku torowym wzdłuż brzegu, znalazła się między eskadrami konsulów, które właśnie rozpoczynały walkę z zawróconemi okrętami Hamilkara, a 3-cią i 4-tą eskadrami rzymskiemi, które osłaniały transportowce. Ta eskadra kartagińska, zamiast uderzyć ztyłu na atakowane przez galery Hamilkara eskadry 1-szą i 2-gą, rozwinęła się w szyk czołowy i uderzyła na 3-cią eskadrę nieprzyjacielską, holującą transportowce. Rzymianie w tej chwili przerąbali liny holownicze i przyjęli walkę, a tymczasem transportowce cofnęły się z placu boju ku Eknomosowi i schroniły w ujściu rzeki Himery (dzis. Salso). 3-cia eskadra rzymska ustępowała zwolna, wślad za transportowcami, i podeszła za niemi do samego wybrzeża, pragnąc z jednej strony osłonić własne transportowce, a z drugiej nie chcąc toczyć walki na pełnem morzu, wobec grożącego natarcia z flanki pozostałych sił Kartagińczyków, t. j. ich 3-ej eskadry, która zataczała łuk, gotując się do zajścia Rzymianom tyłów. Siły te prowadził pomocnik Hamilkara, Hannon, który uskutecznił manewr oskrzydlający szybko i sprawnie i uderzył na pozostałą jeszcze na tym placu boju 4-tą eskadrę rzymską, która nie zdążyła, łącznie z 3-cią, podejść ku brzegowi. Uderzenie Hannona trafiło ją z flanki i wtył i zmusiło wkrótce do cofnięcia się w nieładzie ku Eknomosowi. Kartagińczycy działali tu głównie niespodziewanem taranowaniem i łamaniem wioseł przeciwnikowi, unikając wszelkiemi siłami zczepienia.

Jednocześnie zawrzały zatem trzy walki: z eskadrami konsulów, z któremi zczepiły się 1-sza i 2-ga eskadry Hamilkara, z 3-cią eskadrą rzymską, cofającą się zwolna i w porządku ku brzegowi i walczącą z 4-tą eskadrą kartagińską, oraz z 4-tą eskadrą rzymską, którą atakował Hannon. Kon-

sulowie, działając mostami, puścili odrazu na pokłady nieprzyjacielskie legjonistów i tego nie mogli wytrzymać Kartagińczycy. Po krótkim, lecz zaciętym oporze Hamilkar, widząc coraz większe straty, dał sygnał do odwrotu na zachód i wkrótce znikł z oczu ciężkim okrętom rzymskim. Natomiast u brzegu szala zwycięstwa przechyliła się zrazu na stronę Kartagińczyków, którzy rozbili prawie zupełnie 4-tą eskadrę rzymską i nasiedli mocno na 3-cią. W wielkiem niebezpieczeństwie znalazły się transportowce. Rzymianie, będąc przyciśnięci do brzegu, wykorzystali swą sytuację, nie pozwalającą Kartagińczykom na rozwinięcie oskrzydlających manewrów i zastosowali z energją rozpaczy swe mosty podnoszone. Walka u brzegu wrzała z całą zaciętością, kiedy ukazały się wracające z pełnego morza eskadry konsulów, które zaprzestały bezowocnego pościgu za Hamilkarem, 1-sza i 2-ga eskadry rzymskie uderzyły na 3-cią i 4-tą eskadry nieprzyjacielskie ztyłu. Okręty Hannona, bardziej szybkobieżne i znajdujące się dalej od zbliżających się eskadr konsulów, zawróciły z miejsca na pełne morze, wobec oczywistej przewagi przeciwnika, i udały się na zachód, wślad za Hamilkarem. Atoli 3-cia eskadra kartagińska nie zdążyła zawrócić i została wzięta we dwa ognie. Została ona prawie doszczętnie zniesiona. Bitwa pod Eknomosem zakończyła się zupełnem zwycięstwem Rzymian. Konsulowie stracili 24 galery, z których nie poddała się ani jedna, i mieli około 10 000 zabitych i rannych; Hamilkar stracił 100 okrętów, w tem 64 wzięte do niewoli, i miał 40 000 zabitych, rannych i jeńców.

Zwycięstwo rzymskie pod Eknomos wykazało raz jeszcze znakomitą przewagę mostów podnoszonych, które dały zwycięstwo, pomimo elementarnych błędów rzymskiego dowództwa w dziedzinie morskiej, jak przewożenie wojsk lądowych przez eskadrę, narażoną na stoczenie walki z przeciwnikiem. Zwycięstwo to pozwoliło na przeniesienie działań wojennych na rdzenne terytorjum kartagińskie, Afrykę.

Jednakże kampanja afrykańska zakończyła się nie zdobyciem Kartaginy, a dotkliwą porażką Rzymian, których rozbili greccy najemnicy w 255 r. Resztki armji zostały przewiezione przez triumfującą od czasów Eknomosu flotę rzym-

ską i znów zaczęły się walki w Sycylji, gdzie został zdobyty główny kartagiński port wojenny, Panormus, natomiast ciężko szło Rzymianom pod drugim portem wojennym, Lilibeum, szczególniej, kiedy komendę nad armją i flotą kartagińską w Sycylji objął energiczny i zdolny wódz, Hamilkar Barka. Trwało to przez lat parę. Generalissimus kartagiński zwrócił uwagę nietylko na wojnę lądową, toczącą się w Sycylji, lecz i na działania morskie. Wykorzystał on umiejętnie zniszczenie rzymskiej floty, która prawie doszczętnie poszła na dno w 249 r. podczas silnej burzy u sycylijskich wybrzeży, i rozpoczął wojnę kaperską, blokując znów ujście Tybru. Głód w Rzymie i ogólne niezadowolenie z przeciągającej się do nieskończoności wojny, zmusiły senat rzymski do akcji zaczepnej na szeroką skalę. Postanowiono w 243 r. wystawić silną flotę, odzyskać panowanie na morzu i odciąć w ten sposób armję Hamilkara Barki od metropolji, a eo ipso zmusić Kartaginę do wszczęcia rokowań pokojowych.

Środków na budowę floty dostarczyli armatorzy i bankierzy rzymscy, których najwięcej dotknęło przerwanie handlu morskiego, i w ciągu roku stanęło 200 pięciorzędnych galer, zbudowanych na wzór najszybszego okrętu kartagińskiego, jaki zdobyli Rzymianie podczas oblężenia Lilibeum. Naczelne dowództwo nad tą flotą objął w 241 r. konsul Kajus Lutacjusz Katullus, który odkotwiczył z Ostium, udając się tradycyjnie wzdłuż brzegów italskich ku Lilibeum, gdzie wciąż się trzymali żołnierze Hamilkara Barki.

Wiadomości o zjawieniu się na morzu Śródziemnem nowej eskadry rzymskiej szybko dotarły do Kartaginy, gdzie zrozumiano powagę sytuacji i postanowiono wysłać niezwłocznie silną flotę, która miała zniszczyć świeżo odrodzoną marynarkę przeciwnika. Admirał Hannon wyszedł w marcu 241 r. z 250 okrętami, wioząc na pokładzie zapasy żywności i zaopatrzenia wojennego dla armji Hamilkara i mając sobie polecone stoczyć rozstrzygającą bitwę z Katullusem, blokującym Lilibeum i Drepanum (dzis. Trapani).

Naogół flota kartagińska, górując liczebnie nad flotą rzymską, ustępowała jej nietylko pod względem wojskowym, lecz nawet żeglarskim. Okręty Hannona były w połowie

przerobione ze statków handlowych, a załogi, niedawno zwerbowane, nie odznaczały się ani wyćwiczeniem, ani dyscypliną. Wręcz przeciwnie działo się u Rzymian, gdzie flota była tylko co spuszczona ze stoczni specjalnie do celów wojskowych i miała świetnie wyszkolone i wydyscyplinowane załogi.

Wódz kartagiński po wyjściu z portu ojczystego zawinął na wyspy Egadzkie i zakotwiczył na Hierze (dzis. Marettimo) w oczekiwaniu na przyjazny dla niego wiatr zachodni. Katullus, dowiedziawszy się o tem, zdjął blokadę z Lilibeum i Drepanum i poszedł na spotkanie również na wyspy Egadzkie, stając pod Eguzą (dzis. Favignana), przyczem zaokrętował uprzednio wyborowe oddziały legjonistów. W ten sposób obaj przeciwnicy znaleźli się od siebie w odległości 12 mil morskich i musiało nastąpić decydujące spotkanie. Odbyło się ono 10 marca 241 r. i nosi nazwę bitwy pod wyspami Egadzkiemi.

Konsul rzymski wyciągnął swą flotę w długi szyk czołowy między wyspami Eguzą i Forbancją (dzis. Brando) i czekał na zbliżenie się wroga, który odkotwiczył z Hiery i szedł, mając pomyślny wiatr zachodni. Kartagińczycy rozwinęli żagle i zbliżali się szybko. Eskadra Hannona konwojowała transportowce, przeznaczone dla armji Hamilkara w Lilibeum, i admirał kartagiński musiał uważać zarówno na swój oddział transportowy, jak na ruchy przeciwnika, co stanowiło analogję do sytuacji Rzymian pod Eknomosem. W interesie wodza kartagińskiego leżało uniknąć spotkania, mając z sobą transportowce, i winien on był wyzyskać w całej pełni przyjazny dla niego wiatr zachodni, aby bądź okrążyć flotę nieprzyjacielską, bądź przeciąć szyk rzymski. Tymczasem Hannon rozwinął swą flotę w tradycyjny półksiężyc, kazał spuścić żagle i natarł na Katullusa taranowaniem. Rzymianie w tej chwili spuścili mosty podnoszone i nastąpiło zczepienie, które kosztowało Hannona 120 galer, mianowicie 50 jednostek poszło na dno, a 70 dostało się do niewoli, reszta zdążyła spowrotem rozwinąć żagle i, unikając walki z Katullusem, skierowała się wtył ku Hierze.

Klęska Kartagińczyków pod wyspami Egadzkiemi rozstrzygnęła ostatecznie o wyniku 1-ej wojny Punickiej. Nastąpiło wznowienie blokady Lilibeum i Drepanum oraz ogłodzenie armji sycylijskiej Hamilkara Barki, a brak floty nie pozwolił Kartaginie na czynienie żadnych dywersyj. Niebawem został zawarty pokój, który oddawał Rzymowi wszystkie wielkie wyspy śródziemnomorskie (Korsykę, Sardynję i Sycylję) i nakładał na Kartaginę obowiązek wypłacenia kontrybucji w wysokości 3 200 talentów (około 50 miljonów zł).

Rzymianie, osiągnąwszy w tej wojnie panowanie nad morzem, utrzymywali je systematycznie w dalszym ciągu. Dało ono im możność walczyć zwycięsko z Hannibalem w czasie 2-ej wojny Punickiej, kiedy wszelki sukurs z Kartaginy i Hiszpanji dla armij Hannibalowych na półwyspie Apenińskim musiał iść długą i niedogodną drogą lądową, bo na morzu panowała flota rzymska. To samo miało miejsce w 3-ej wojnie Punickiej, kiedy, dzięki swej flocie, Rzymianie mogli odrazu przeprawić legjony do Afryki i tam stoczyć ostatnią, decydującą walkę z Kartaginą o panowanie nad światem.

C. Rzymska wojna domowa w 31 r. przed Nar. Chr.

Po zdobyciu Kartaginy rzymskie panowanie nad światem zaczęło się posuwać bardzo szybko. Nastąpiło niebawem podbicie Macedonji i przyłączenie Grecji, a wślad zatem zajęcie Azji Mniejszej, Syrji i wreszcie Egiptu. Jednocześnie szło podbijanie Galji (dzis. Francja) na północnym zachodzie i Germanji (dzis. Niemcy) — na północy. Rząd rzymski z republikańskiego przechodził w drodze przez dyktatury w monarchiczny, przyczem od czasów Juljusza Cezara dała się widzieć wyraźnie przyszła dynastja z jego rodziny. Po władzę taką zaczął sięgać wnuk zamordowanego dyktatora, Oktawjusz. Początkowo sprawował on władzę we trójkę (triumwirat) z przyjaciółmi swego dziadka: Markiem Antonjuszem i Lepidusem, lecz wkrótce władza ta stała się duumwiratem, t. j. rządami Antonjusza i Oktawjana, którzy podzielili między sobą olbrzymie państwo. Antonjusz objął rządy nad wschodnią połacią, a Oktawjan nad zachodnią. Obaj duumwirowie dążyli do objęcia władzy jednoosobowej i stosunki

między nimi stawały się coraz bardziej naprężone, aż wreszcie w 33 r. przed Nar. Chr. nastąpił rozłam ostateczny. Obaj przeciwnicy zaczęli szykować się do rozprawy orężnej, obu podlegały legjony i flota. Automatycznie wojska rzymskie, konsystujące na zachodzie państwa, przeszły pod komendę Oktawjana, a stojące na wschodnich rubieżach dostały się pod dowództwo Antonjusza.

Strona wschodnia szybciej przygotowała się do walki: w 33 r. w Efezie na wybrzeżach morza Egejskiego w Azji Mniejszej skoncentrowało się 120 000 piechoty i 12 000 kawalerji oraz zawinęła flota, składająca się z 170 okrętów. Antonjusz zdawał sobie sprawę, że rozstrzygające działania będą w Italji i że przerzucenie armji ze Wschodu na półwysep Apeniński będzie wymagało przeprawy morskiej. Na zagadnienie eskadr została też przezeń zwrócona baczna uwaga i, nie kontentując się własnemi siłami morskiemi, zawezwał jeszcze podległy mu faktycznie Egipt, którym rządziła z ramienia Rzymu królowa Kleopatra, do nadesłania eskadry pomocniczej. Do Efezu zawinęło wkrótce 200 okrętów egipskich, a poza tem nadeszły oddziały transportowców, złożone z 300 jednostek. Siły te przeszły drogą morską do Grecji i stanęły w Atenach, poczem późną jesienią 32 r. rozpoczął się marsz ku Adrjatykowi. Antonjusz zajął przedewszystkiem wyspę Korcyrę (dzis. Korfu) przy wejściu do morza Adrjatyckiego, chcąc mieć podstawę operacyjną podczas przeprawy, lecz opuścił ją niebawem, kiedy na widnokręgu ukazała się eskadra Oktawjana. Wojska lądowe Antonjusza rozkwaterowały się na wybrzeżu morza Jońskiego, przyczem główne siły stanęły w mieście Akcjum (dzis. Aktion) przy wejściu do zatoki Ambrakos (dzis. zatoka Arta). W zatoce tej zakotwiczyła również flota. Późna jesień i związana z nią niepogoda wstrzymały dalszy bieg wypadków wojennych i Antonjusz odłożył akcję do wiosny roku następnego. Olbrzymia masa wojsk, stłoczona na niewielkiej przestrzeni i znajdująca się w dodatku w nieurodzajnej i ubogiej okolicy, zaczęła niebawem odczuwać brak żywności, bo dowóz z głębi kraju był skąpy i utrudniony, a dowóz morzem z Syrji i Egiptu został wkrótce przecięty przez flotę Oktawjana. Powstały

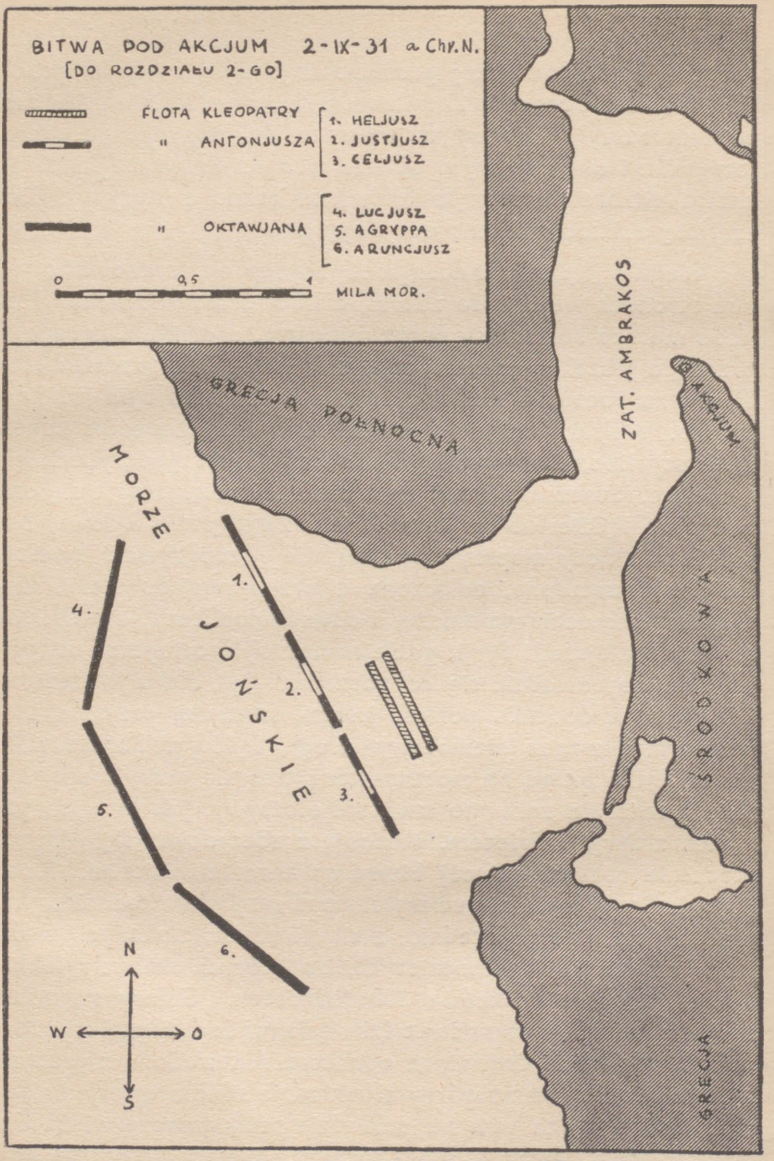
też głód i choroby, które spowodowały silną dezercję, i siły Antonjuszowe na wiosnę 31 r. straciły dużo na bojowej wartości. Wtedy Oktawjan rozpoczął działania zaczepne.

Dotychczas siły Oktawjana, które w 31 r. doszły do liczby 80 000 piechoty i 12 000 kawalerji, stały w portach nad cieśniną Otranto, głównie w Brundisium (dziś Brindisi). Flota, świeżo wybudowana pod kierunkiem admirała Marka Agryppy, składała się 260 jednostek. Przed rozpoczęciem decydującej akcji zaczepnej, którą Oktawjan postanowił prowadzić na półwyspie Bałkańskim, chcąc oszczędzić podległy mu półwysep Apeniński, pierwsze działania zaczepne wszczęła flota Agryppy. Składała się ona z niewielkich, bo posiadających wyporność zaledwie 80 ton, galer, znanych pod nazwą „liburna", odnaczających się wielką szybkością i zwrotnością. Miały one po części po jednym rzędzie wioseł z każdej burty, rzadko dwa lub trzy, a załoga ich składała się z 120 ludzi, w tem 84 wioślarzy, a 36 marynarzy i legjonistów. Dowódcą tej floty był, jak o tem wspomniano, admirał Marek Agryppa, który miał chlubną przeszłość bojową na morzu Śródziemnem w czasie poprzednich wojen domowych, znał się dobrze na sztuce żeglarskiej oraz taktyce morskiej i był wybitnym inżynierem okrętowym. Liburny Agryppy na początku 31 r. rozpoczęły wojnę kaperską we wschodniej połaci morza Śródziemnego i przecięły w ten sposób dowóz żywności i zapasów do armji Antonjusza, stojącej w Akcjum. Następnie wczesną wiosną zajął Agryppa port Metonę (dziś Modhoni) na południowym brzegu Peloponezu i urządził tam punkt obserwacyjny na szlaki żeglowne, wiodące z Egiptu i Syrji ku Adrjatykowi, poczem zkolei opanował opuszczoną niebacznie przez Antonjusza Korcyrę, dając przez to punkt oparcia dla armji Oktawjana podczas przeprawy przez cieśninę Otranto. Panowanie na morzu, jakie osiągnął Agryppa, ogładzając z jednej strony przeciwnika, osłaniało z drugiej wybrzeża italskie i ułatwiało dowóz uzupełnień i zapasów do wojsk Oktawjana, które ustawicznie się powiększały.

Bezczynność Antonjusza i wiadomości, jakie doszły o powolnem niszczeniu jego wojsk i floty, skłoniły Oktawjana do

rozpoczęcia ofensywy. Pod osłoną floty Agryppy odbyło się latem przeprawienie 90 000 wojska z Brundisium i Tarentu (dzis. Taranto) na brzeg grecki. Armja wylądowała w porcie Glykos (dzis. Joannes) o 22 mile morskie na południe od Akcjum, poczem ruszyła forsownym marszem ku pozycjom nieprzyjacielskim i okopała się w obliczu wroga. Przed wejściem do zatoki Ambrakos stanęła blokująca eskadra Agryppy. Zaczął się zbliżać moment decydujący.

Wojsko lądowe Antonjusza zajmowało stanowiska po obu stronach wejścia do zatoki, a flota stała w zatoce. Blokada morska stawała się coraz ściślejszą, a armja Oktawjana przecięła wszelką komunikację z lądem. Tak przeszło lato 31 r. i na początku jesieni sytuacja Antonjusza była już krytyczna. Wojsku brakowało oddawna żywności, upadła zupełnie dyscyplina, wzmagała się ustawicznie dezercja i wybuchnęły epidemje. Stoczenie bitwy było koniecznością. Mogła się ona odbyć na lądzie lub na morzu, lecz zwycięstwo lądowe, bez zgniecenia floty nieprzyjacielskiej, nie rozwiązywało kwestji. Działania zaczepne, połączone z przeprawą do Italji, wymagały panowania na morzu, a odwrót do Grecji, a właściwie do Azji Mniejszej i Syrji, gdzie można było otrzymać uzupełnienia i doprowadzić się do porządku, był, dla wyniszczonej i mającej w dodatku ponieść jeszcze straty w przyszłej bitwie armji, wręcz niemożliwy drogą lądową. Pozostawała zatem tylko bitwa na morzu, która w razie pomyślnego wyniku, otwierała zarówno możność ofensywy, jak łatwych połączeń z Syrją i Egiptem. Antonjusz zdecydował się więc na stoczenie rozstrzygającej bitwy na terenie morskim. Flota jego, która prawie nie ucierpiała pod względem technicznym, składała się, jak poprzednio, z sił głównych, złożonych z 170 galer rzymskich i pomocniczych, do których należały lekkie okręty egipskie w liczbie 200 jednostek. Galery rzymskie były wielkie o ośmiu, a nawet dziesięciu rzędach wioseł z każdej burty. Miały one drewniane opancerzenie, złożone z grubych bali na burtach, a na górnym pokładzie silną artylerję w postaci balist. Poza tem na pokładzie stały jeszcze wieże dla lekkich balist, łuczników i procarzy. Galery sterczały nad wodą o 3 metry, co bardzo utrudniało nieprzyjacielowi do-


BITWA POD AKCJUM 2-IX-31 a Chr.N.
[DO ROZDZIAŁU 2-GO]
FLOTA KLEOPATRY
" ANTONJUSZA
1. HELJUSZ
2. JUSTJUSZ
3. CELJUSZ
" OKTAWJANA
4. LUCJUSZ
5. AGRYPPA
6. ARUNCJUSZ
0 0,5 1
MILA MOR.
GRECJA POŁNOCNA
ZAT. AMBRAKOS
AKCJUM
MORZE
JOŃSKIE
ŚRODKOWA
GRECJA
1.
2.
3.
4.
5.
6.
N
W
O
S

Rys. 3

stawanie się na ich pokład przy t. zw. „abordażowaniu“ t. j. zdobywaniu okrętu w walce ręcznej. Galery Antonjusza, stanowiąc wielką siłę odporną i będąc, dzięki swej wielkiej wyporności, strasznemi przy taranowaniu, były natomiast dość powolne i mało zwrotne. O egipskich okrętach królowej Kleopatry nie zachowały się żadne szczegóły, prócz tego, że używały one zarówno wioseł, jak żagli.

Antonjusz, postanowiwszy spróbować szczęścia na morzu, zajął się gorączkowo doprowadzeniem swej floty do gotowości bojowej. Przedewszystkiem zostały uzupełnione załogi przez zaokrętowanie 22 000 piechoty i marynarzy z 140 okrętów egipskich, które, jako niepotrzebne, uległy spaleniu. Wskutek tego ogólna liczba załóg wyniosła 100 000 ludzi (w tem 25 000 żołnierzy lądowych). Następnie zostało doprowadzone do porządku całe zaopatrzenie okrętowe. Flota miała odkotwiczyć, wyjść z zatoki na pełne morze i tam uderzyć na blokującą stale Akcjum eskadrę Agryppy.

Zatoka Ambrakos jest 18,5 mili morskiej długa i 10 mil morskich szeroka, głębokość jest wszędzie dostateczna. Wejście do zatoki tworzy wąska, kręta i płytka cieśnina; szerokość jej wynosi 0,3 mili morskiej. W cieśninie tej panuje stale w jesieni i na wiosnę silny prąd, idący z zatoki na morze i powstający z nadmiaru wód w zatoce wskutek tajania śniegów (na wiosnę) lub silnych deszczów (w jesieni). Szybkość tego prądu dochodzi do 2,75 węzła. Prąd pomaga do wyjścia i utrudnia wejście.

2 września 31 r. flota Antonjusza opuściła zatokę i stanęła u wylotu cieśniny. Stanęła ona w dwóch linjach: pierwszą stanowiły okręty rzymskie, a drugą egipskie. Obie linje były w szyku czołowym. Linja pierwsza składała się z trzech eskadr prawoskrzydłowej Heljusza, środkowej Justjusza i lewoskrzydłowej Celjusza. Krańcowe jednostki lewego i prawego skrzydła opierały się o brzegi. Galery rzymskie stały ciasno. Okręty egipskie, tworzące drugą linję, znajdowały się również w szyku czołowym i zajęły stanowisko za środkową eskadrą rzymską Justjusza. Antonjusz zajął miejsce na prawem skrzydle, a królowa Kleopatra na jednym z okrętów swojej eskadry.

Blokująca zatokę flota Agryppy, wzmocniona przez zaokrętowanie 34 000 wyborowych legjonistów i mająca obecnie do 80 000 ludzi na pokładzie, stała w szyku półksiężyca, złożonego z trzech eskadr. Prawoskrzydłową dowodził Lucjusz, środkową osobiście Agryppa, a lewoskrzydłową — Aruncjusz. Dął dość silny wiatr od strony lądu, pomyślny dla Antonjusza, wychodzącego z zatoki, a niepomyślny dla Agryppy, któremu wiał w twarz i znosił galery wtył.

Szyk Antonjusza stanowił wysoką i niedostępną dla niskich liburn ścianę, opierającą się w dodatku o obydwa brzegi cieśniny. O otoczeniu lub przecięciu tej ściany nie było mowy. Należało ją zatem rozerwać w inny sposób. W tym celu cały szyk Agryppy poszedł pod wiatr ku przeciwnikowi i zatrzymał się przed jego linją, starając wywabić bądź całe eskadry, bądź poszczególne jednostki nieprzyjacielskie do wyjścia z szeregu. Sprzyjający eskadrom Antonjusza wiatr i słabe na oko liburny sprowokowały admirałów wschodnich. Pierwszy oderwał się od swej linji Celjusz i poprowadził swą eskadrę na prawoskrzydłowe galery Lucjusza, które atoli nie przyjęły bitwy, a zaczęły ustępować wtył na pełne morze, rozciągając się przytem coraz bardziej na prawo w ten sposób, że ich linja stała się dłuższą od linji przeciwnika. Celjusz, idąc za cofającym się nieprzyjacielem, zauważył ten manewr, i obawiając się oskrzydlenia, skierował całą swą eskadrę jeszcze bardziej na lewo, a przez to oderwał się zupełnie od swoich sił głównych, które nie ruszały się z miejsca. Identycznie to samo odbyło się na prawem skrzydle Antonjusza, gdzie Heljusz posunął się w stronę Aruncjusza i zerwał analogicznie łączność z środkową eskadrą Justjusza. Kiedy obie skrzydłowe eskadry Antonjusza oderwały się zupełnie od swojego środka i znalazły się na pełnem morzu, to obaj admirałowie Agryppy przeszli do natarcia, oskrzydlając, a następnie otaczając przeciwnika. Zawiązała się w południe mordercza walka, w której zwrotność i szybkość liburn doprowadziły do zabójczego łamania wioseł i taranowania okrętów nieprzyjacielskich. Podczas, kiedy na pełnem morzu toczyły się dwie bitwy, środkowa eskadra Agryppy ruszyła całą siłą wioseł na nieruchomą eskadrę Justjusza i uderzyła na nią z obu flank.

Rozpoczęła się trzecia bitwa, w której szybkość i zwrotność liburny zaczęła świecić swój triumf. Załogi Antonjusza walczyły mężnie, choć musiały przejść do obrony, lecz spodziewały się, że zaraz na nacierające eskadry Agryppy uderzą egipskie okręty Kleopatry, które pod względem szybkości i zwrotności mogły śmiało rywalizować z liburnami. Atoli królowa Egiptu dała sygnał do rozwinięcia wszystkich żagli, minęła walczących i szybko opuściła plac boju. Wślad za nią rzuciła się galera Antonjusza, lecz monarchini nie chciała nawet słyszeć o daniu pomocy swym sprzymierzeńcom i zniknęła na widnokręgu wraz z Antonjuszem.

Działo się to o 13-ej. Obskoczone eskadry antonjuszowych admirałów walczyły po bohatersku, lecz, działając tylko obronnie, nie mogły dosięgnąć, a tembardziej złamać przeciwnika. Swoją drogą abordażowanie Agryppy szło bardzo ciężko, dopiero rzucanie płonących materjałów z liburn wznieciło pożary na galerach Antonjusza, i przechyliło ostatecznie zwycięstwo na stronę Oktawjana. Większość jednostek Antonjusza spłonęła, a tylko pare dostało się do niewoli. O stratach ludzkich z obu stron nic nie wiadomo pewnego. Wnioskować należy, że łącznie z płonącemi galerami zginęły ich załogi i że liburny, jako zwrotniejsze i szybsze, lepiej wyszły z walki.

Bitwa pod Akcjum zakończyła właściwie wojnę domową 31 r. Wyczerpane wojsko lądowe Antonjusza złożyło broń w tydzień po bitwie morskiej. Oktawjan udał się z armją i flotą do Egiptu, gdzie Antonjusz i Kleopatra zginęli śmiercią samobójczą. Nastąpiło ostateczne scementowanie rzymskiego cesarstwa. Na tem polega strategiczne i polityczne znaczenie bitwy pod Akcjum. Przechodząc do zagadnień taktycznych, należy podkreślić świetny manewr Agryppy, doprowadzający do rozerwania się frontu nieprzyjacielskiego, wykonany po mistrzowsku przez jego admirałów, i wyzyskanie w całej pełni cech żeglarsko-taktycznych okrętu: szybkości i zwrotności. Główną winę przegranej ze strony Antonjusza ponosi admirał Justjusz, który nie ruszył jednocześnie ze skrzydłowemi eskadrami, a tem samem pozwolił do zerwania łączności. Następną winę zkolei ponosi eskadra Kleopatry.

Okres wiosłowy. — Wojna Ligi Chrześcijańskiej z Turcją (1571—1573 r.) — bitwa pod Lepanto. Wojna angielsko-hiszpańska (1585—1623 r.) — wyprawa Armady.

Złączone ostatecznie, dzięki bitwie pod Akcjum, państwo rzymskie przetrwało na Zachodzie do końca V wieku, a na Wschodzie do połowy XV stulecia. Powtórny rozłam na cesarstwa: rzymskie (zachodnie) i bizantyjskie (wschodnie) nastąpił w końcu IV wieku. Aż do tego rozłamu wojsko lądowe i flota podlegały jednemu naczelnemu wodzowi, jakim był imperator, rezydujący początkowo w Rzymie, a następnie w Konstantynopolu. Flota cesarska, złożona z dwóch eskadr, po 250 galer każda, strzegła morza Śródziemnego, zapuszczając się od czasu do czasu na oceany Atlantycki i Indyjski. Portem wojennym dla eskadry zachodniej była Julja pod Neapolem, a wschodniej — Rawenna na Adrjatyku. Poza tem na Dunaju, Eufracie, Renie i Rodanie krążyły flotylle rzeczne. Dowództwo floty w postaci admirałów, zwanych duumwirami, po jednym na każdą eskadrę, było niezależne od komendy wojsk lądowych, a dowództwo flotyll rzecznych podlegało dowództwu miejscowych legjonów. Po rozłamie cesarstwa w końcu IV wieku eskadra julijska i część raweńskiej dostało się cesarstwu zachodniemu, a reszta sił raweńskich — wschodniemu. Flota zachodnia została wydana Wandalom na kilkanaście lat przed upadkiem cesarstwa zachodniego, a flota wschodnia wchodziła w skład sił zbrojnych cesarstwa wschodniego, aż do upadku Konstantynopola, lecz kurczyła się i malała wraz z nieustannem zmniejszaniem się potęgi Bizancjum. Ten zanik floty wojennej na morzu Śródziemnem pozwolił na bezkarne grasowanie po niem najpierw Arabów, potem Normandów, a wreszcie Turków, którzy zaczynali od napadów korsarskich, a kończyli na

zawojowywaniu krajów nadmorskich (arabskie wybrzeża Hiszpanji, normandzka Sycylja i turecki Archipelag). Pierwsza połowa średniowiecza, t. j. mniej więcej do 1000 r., znamionuje zupełny prawie zanik regularnych flot i regularnych wojen na morzu Śródziemnem, a daje wyłącznie niemal napady korsarzy. Natomiast w drugiej połowie średniowiecza następuje zmiana, mianowicie na arenę dziejową występują włoskie miasta nadmorskie: Genua, Piza i Wenecja. Z pośród nich wysuwa się niebawem na pierwsze miejsce Wenecja.

Została ona założona na drobnych wysepkach, ciągnących się nieprzerwanym łańcuchem wzdłuż północno-zachodniego brzegu Adrjatyku, podczas najazdu germańskich Gotów na Rzym na początku V stulecia. Schronili się na te wysepki mieszkańcy okoliczni z prowincji weneckiej (Venetia), uciekając przed barbarzyńcami. Pobyt na wysepkach, bardzo w dodatku nieurodzajnych, zmusił ich do zajmowania się rybołówstwem i pociągnął do żeglugi po Adrjatyku przy uprawianiu drobnego handlu. Rozwój miasta, nie niepokojonego od strony lądu, dzięki trzęsawiskom nadbrzeżnym, posuwał się dość szybko. Handel na Adrjatyku stał się monopolem nowego miasta, które przybrało nazwę Wenecji na pamiątkę prowincji, z której musieli się wynieść ich przodkowie. Wenecjanie, uprawiając żeglugę na morzach Adrjatyckiem i Jońskiem, zdołali nawet odeprzeć napady korsarzy arabskich i w przeddzień wojen Krzyżowych, prowadząc ożywiony handel morski z wybrzeżem półwyspu Bałkańskiego i Grecją południową, posiadali już liczną i sprawną flotę. Flota ta składała się w przeważnej części ze statków handlowych, lecz miała również i okręty wojenne. Przywódcy Krzyżowców zaczęli się zwracać do Wenecji z propozycjami przewozowemi, które Wenecjanie chętnie przyjęli. Nastąpił wówczas złoty okres Wenecji. Przewóz wojsk krzyżowych opłacał się sowicie, a statki weneckie, zawijając do portów bizantyjskich i lewantyńskich, zawiązywały nowe stosunki handlowe, zyskując nowe rynki zbytu i znajdując nowe rynki podaży. Tu w całej pełni sprawdziło się powiedzenie, iż „handel idzie za banderą". Poza tem Wenecjanie, zawiązując

stosunki handlowe, zakładali swe faktorje na całym Bliskim Wschodzie, które nieznacznie opanowały terytorja przylegające. Zabór odbywał się tem łatwiej, że cesarstwo wschodnie było zbyt słabe, aby tym pokojowym podbojom przeszkodzić, a Krzyżowcy, zajęci walką z Arabami, znanemi pod nazwą Saracenów, nie zwracali uwagi na kroki Wenecjan. Okres wojen Krzyżowych, t. j. stulecia XI—XIII, dał Wenecji olbrzymie nabytki terytorjalne na Bliskim Wschodzie, mianowicie przeszły w ich ręce: obwody miast Ptolemaidy (dzis. Akka) i Jaffy na wybrzeżu palestyńskiem, wielkie wyspy na morzu Egejskiem-Eubea (dzis. Negropont), Cypr i Kreta, a na półwyspie Bałkańskim Peloponez (dzis. Morea) i Albanja. Rywalizujące z Wenecją, Genua i Piza musiały po zaciekłych wojnach uznać przewagę rywalki, która zajęła na morzu Śródziemnem stanowisko, przypominające pozycję Kartaginy przed wojnami Punickiemi. Dodać należy, że Wenecja w dziedzinie zarządu wewnętrznego, a w szczególności organizacji swej siły zbrojnej, mocno przypominała Kartaginę. Flota wenecka była liczna, składała się prawie wyłącznie z jednorzędnych galer, mających na pokładzie 200 ludzi załogi (w tem 150 wioślarzy, po trzech na jedno wiosło), dobrze wyćwiczona w sztuce żeglarskiej, a gorzej w wojennej. Wojsko lądowe składało się wyłącznie z najemników, przeważnie Słowian dalmatyńskich, trzymanych żelazną dyscypliną i wysokim żołdem. Stanowiska oficerskie, w szczególności wyższe, zajmowali wyłącznie Wenecjanie. W całej sile zbrojnej panował system donosicielstwa i służalczości, a w rządzie interesy materjalne górowały nad wszystkiem.

Przeciwko hegemonji weneckiej na morzu Śródziemnem wystąpili w XIV stuleciu Turcy, którzy przeprawili się z Azji Mniejszej na brzeg europejski i rozpoczęli na lądzie uporczywą walkę z cesarstwem wschodniem, a na morzu zaczęli działać razem z Arabami, siedzącymi na zdobytym w pierwszym okresie średniowiecza przez nich półwyspie Pirenejskim oraz rozsianymi na całem północnem wybrzeżu afrykańskiem. Pod ciosami wyznawców Islamu szybko kruszało cesarstwo wschodnie, a pod naciskiem korsarzy afrykańskich, opartych o regularną flotę turecką, jaka powstała po zdobyciu Kon-

stantynopola w 1453 r., jęli ustępować Wenecjanie. Turcy, zachęceni powodzeniem, rozprzestrzeniali się na morzu i na lądzie, a wiek XVI zastał ich gotujących się do zadania ostatecznych ciosów Europie Zachodniej. Tu w szranki bojowe wystąpiła Hiszpanja, która w końcu XV stulecia zdołała zrzucić jarzmo arabskie i wypędzić muzułmanów spowrotem do Afryki, a dzięki odkryciu Ameryki i uzyskaniu niezmierzonych obszarów w Nowym Świecie stała się najpotężniejszem mocarstwem na lądzie europejskim. Połączenie personalne z cesarstwem niemieckiem, dokonane przez dynastję habsburską, wzmogło jeszcze więcej siły młodego państwa, mającego, oprócz olbrzymich bogactw amerykańskich, jeszcze najbitniejsze, bo zahartowane w wiekowych bojach z Arabami, wojsko lądowe i zaprawioną do dalekich podróży oceanowych, a obsadzoną przez bitne załogi marynarkę wojenną. Walka z Arabami, urządzającymi nieustanne napady korsarskie na hiszpańskie wybrzeża, doprowadziła do zatargu między Hiszpanją a Turcją. W tym samym kierunku działała wspólność dynastji, siedzącej w Madrycie i narażonym coraz bardziej na lądową ekspansję turecką Wiedniu. Kiedy więc papież Św. Pius V zwrócił się z wezwaniem do świata chrześcijańskiego, aby stawić czoło nacierającemu coraz silniej Islamowi, to pierwszą odezwała się Hiszpanja, a wślad za nią poszła zagrożona Wenecja. W 1571 r. stanęła Liga Chrześcijańska, złożona ze Stolicy Apostolskiej, Hiszpanji i Wenecji i mająca walczyć z Turcją.

A. Wojna Ligi Chrześcijańskiej z Turcją (1571-1573 r.).

Sprzymierzeńcy, zgodnie z zawartym układem o tworzeniu Ligi, zobowiązali się do wystawienia łącznemi siłami: po pierwsze, floty, złożonej z 200 okrętów bojowych i 100 pomocniczych, t. j. transportowców, oraz, po drugie, wojska lądowego, składającego się z 50 000 piechoty i 4 500 kawalerji. Działania wojenne miały być prowadzone zarówno przeciwko Turcji, jak przeciwko arabskim państwom w Maroko, Algerze i Tunisie, które hołdowały sułtanowi tureckiemu. Akcja powinna się była zacząć od dania odsieczy zaatakowanemu jeszcze w zeszłym roku przez Turków Cyprowi, który stano-

wił kolonję Wenecjan. Punkt zborny dla sprzymierzeńców był w Messynie na Sycylji. Naczelne dowództwo objął don Juan Austrjacki, brat przyrodni króla hiszpańskiego, Filipa II-go, najsilniejszego ze sprzymierzeńców.

24 sierpnia 1571 r. na redzie portu messyńskiego stanęło na kotwicy 77 galer hiszpańskich, 6 maltańskich, należących do zakonu rycerskiego Św. Jana Jerozolimskiego, 12 papieskich, 3 sabaudzkie i 112 weneckich. Okręty sabaudzkie i maltańskie podlegały łącznie z hiszpańskiemi bezpośrednio don Juanowi, eskadrą papieską dowodził admirał Marek Antonjusz Colonna, a wenecką admirał Sebastjan Veniero. Ogółem flota bojowa liczyła 210 jednostek. Do tego dochodziły transportowce w ilości 94 okrętów. Załogi i wojsko lądowe dawały łącznie 80 000 ludzi. Wszystkie jednostki były typu galery o jednym rzędzie wioseł z każdej burty, niskiej, szybkiej i zwrotnej, mającej wyporność 220 ton i uzbrojonej 5 działami na dziobie (1 działo 36-funt., 2 — 8-funt. i 2 — 4-funt.). Załoga takiej galery składała się z 250 wioślarzy, 120 żołnierzy i 30 marynarzy. W eskadrze weneckiej było jeszcze 6 t. zw. galeasów, czyli okrętów, posługujących się podczas przeprawy wyłącznie żaglami, a używających wioseł jedynie podczas bitwy. Okręty te miały wyporność 800—1 000 ton, posiadały one wysokie burty, a uzbrojenie składało się z 72 dział, ustawionych na dziobie (przodzie), pośrodku wzdłuż burt i na rufie (tyle) okrętu. Załoga galeasu dochodziła do 700 ludzi (w tem 400 wioślarzy, a 300 marynarzy i żołnierzy). Galeasy były naogół daleko mniej szybkie i zwrotne od galer. Taranów na galerach i galeasach już nie było, a walka odbywała się zapomocą zczepienia, do czego służył specjalny występ na dziobie, powyżej linji wodnej, poczem następowało abordażowanie.

Sprzymierzeńcy stali w Messynie przeszło trzy tygodnie z powodu sporów, jakie wywiązały się między don Juanem a Colonną i Veniero co do atrybucji każdego z nich. Wódz hiszpański działał energicznie i zmusił obu admirałów do zupełnego posłuszeństwa, zaokrętowując 4 000 hiszpańskiej piechoty na pokładach okrętów weneckich. Wreszcie 16 września odkotwiczono, udając się na wschód. Flota została

podzielona na 4 eskadry i niebawem zawinęła na Korfu w grupie wysp Jońskich (star. Korcyra). Część floty zakotwiczyła na Korfu, a część pod osobistem dowództwem don Juana stanęła u albańskich brzegów, w zatoce Homenitsa, po drugiej stronie cieśniny, oddzielającej Korfu od stałego lądu. Tam 30 września otrzymało dowództwo sprzymierzonych wiadomość, że Turcy zajęli cały Cypr i że garnizon wenecki złożył broń. Należało przypuszczać, wobec tego, że flota turecka, o której wiedziano, iż blokowała Cypr, idzie na spotkanie sprzymierzonym i że uderzy na nich koło swoich wybrzeży. Do takich wniosków doszedł don Juan, uważając, że przeciwnik nie będzie chciał atakować floty chrześcijańskiej koło jej baz na półwyspie Apenińskim, aby nie oddalać się samemu od swych portów macierzystych, a nie pragnąc jednocześnie, by chrześcijanie mogli się opierać o swą podstawę operacyjną. Siła floty tureckiej, według otrzymanych doniesień, dochodziła do 230 galer; równała się przeto eskadrom chrześcijańskim. Cofać się przed równym sobie liczebnie przeciwnikiem, biorąc w dodatku pod uwagę utratę Cypru, było przyznawaniem się do niepowodzenia i rokowało przeniesienie wojny do zachodniej połaci morza Śródziemnego, podcinając w ten sposób ożywiony ruch żeglugowy między portami hiszpańskiemi i włoskiemi. Don Juan, zważywszy to wszystko, postanowił iść na spotkanie przeciwnika i uderzyć nań na jego wodach.

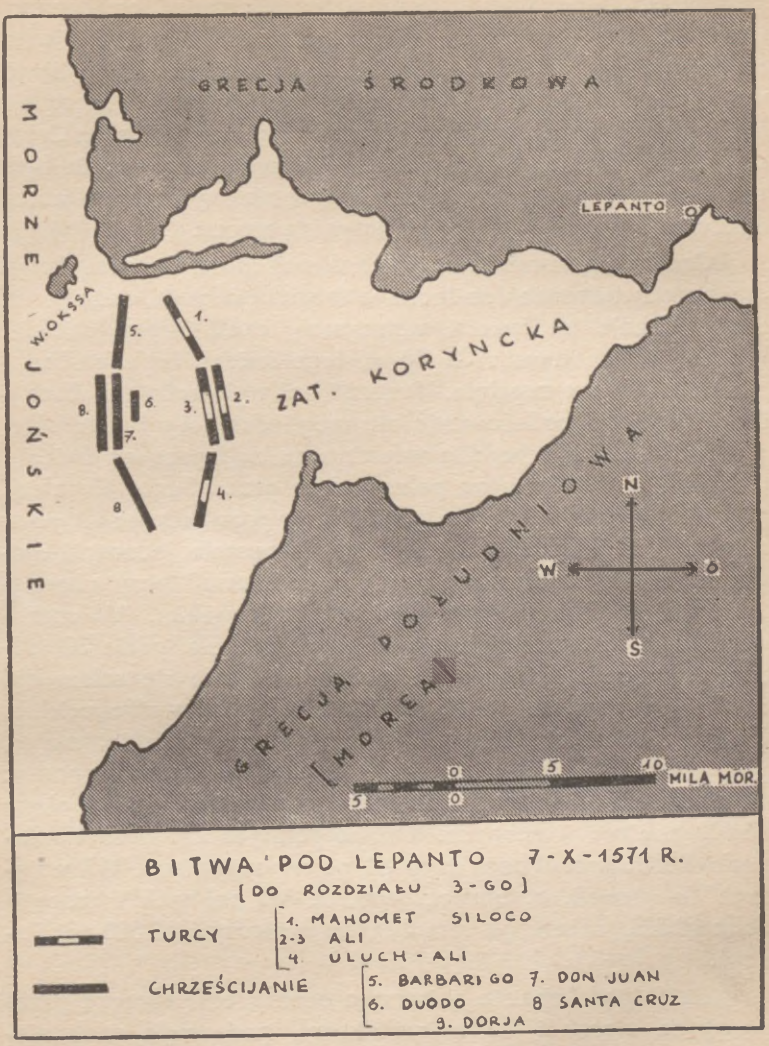
Flota odkotwiczyła niezwłocznie z Korfu i Homenitsy i skierowała się ku zatoce Korynckiej, chcąc u wylotu czatować na Turków. 7 października 1571 r., kiedy okręty don Juana krążyły przy samem wejściu do zatoki ukazała się na wschodzie eskadra turecka, wychodząca z zatoki Korynckiej na morze. Szła ona półksiężycem. W szyku bojowym było 230 galer. Prawem skrzydłem dowodził basza aleksandryjski Mahomet Siloco, środkiem — kapudan-basza (admirał) Ali, a lewem skrzydłem — admirał Uluch-Ali. Załogi okrętowe, dość przerzedzone w walkach pod Cyprem, otrzymały świeżo uzupełnienia z garnizonów fortecznych. Naogół ludzie byli zmęczeni długą przeprawą, a uzupełnienia z garnizonów lądowych były zupełnie nieprzyzwyczajone do służby morskiej.

Artylerji na okrętach tureckich prawie nie było, a załogi miały przeważnie broń białą i łuki. Stan ogólny załóg okrętowych wynosił około 80 000 ludzi.

Flota chrześcijańska, ujrzawszy przeciwnika, ustawiła się w szyku następującym: na prawem skrzydle stanęło 64 galery pod dowództwem admirała genueńskiego w służbie hiszpańskiej Dorji, w środku ustawiły się trzy linje: pierwsza, złożona z 6 galeasów weneckich, któremi komenderował oficer wenecki Duodo, druga, złożona z 37 galer, w tem okręty flagowe admirałów Colonny i Veniero, którą dowodził osobiście don Juan Austrjacki, i trzecia, na którą się składało 35 galer admirała hiszpańskiego, margrabiego de Santa Cruz, na lewem skrzydle, dowodzonem przez weneckiego admirała Barbarigo, znajdowało się 63 galery. Oba skrzydła były lekko wysunięte naprzód. Pogoda była jasna, szła niewielka fala i dął lekki wiatr z zachodu, który około południa zmienił kierunek na wschodni.

O 12-ej linja turecka rozpoczęła natarcie całym frontem i zawiązała się słynna bitwa morska pod Lepanto (port przy wejściu do zatoki Korynckiej, znajdujący się o 30 mil morskich od placu boju).

Na prawem skrzydle galery tureckie Mahometa Siloco podeszły do samego brzegu i oskrzydliły okręty admirała Barbarigo, poczem rozpoczęły abordażowanie z flanki i ztyłu, lecz część jednostek tureckich podeszła za blisko do brzegu i osiadła na mieliznach, przez co siła natarcia została osłabiona, co dało możność Wenecjanom, po uporczywej obronie, przejścia do ataku i odrzucenia przeciwnika. W decydującej chwili zginął dowódca turecki, basza Mahomet Siloco, co wprowadziło zamieszanie do jego szyków. Najzaciętsze uderzenie skierowali Turcy na środek sił chrześcijańskich. Natarcie tureckie napotkało tutaj na samym początku morderczy ogień 6 galeasów Duodo, który zatopił dwie galery nieprzyjacielskie, a parę zmusił do wycofania się z walki. Jednakże reszta galer kapudan-baszy Alego minęła galeasy weneckie i uderzyła na drugą linję chrześcijańską, rozpoczynając abordażowanie. Tu okręt don Juana przeszedł do przeciwnatarcia i zczepił się z galerą kapudan-baszy.



Rys. 4.

Hiszpanie dostali się pierwsi na pokład galery nieprzyjacielskiej i w krwawej bitwie zarąbali wodza tureckiego, co wywarło wstrząsające wrażenie na całym szyku nieprzy-

jacielskim. Tymczasem na lewem skrzydle tureckiem admirał Uluch-Ali przy pierwszem natarciu przerwał szyki Dorji i uderzył na galery maltańskie, częściowo je zatopił, a częściowo wziął do niewoli. Chrześcijanie byli tu już bliscy przegranej, kiedy przyszedł im z pomocą oddział admirała de Santa Cruz, stojący w trzeciej linji środka. Uderzenie hiszpańskie było tak potężne, że okręty Uluch-Alego nie wytrzymały abordażowania i zaczęły się cofać na pełne morze.

Osadzenie na mieliźnie galer tureckich na prawem skrzydle, przeciwnatarcie don Juana w środku i odsiecz, dana przez Santa Cruz'a na lewem, wstrzymały atak nieprzyjacielski. Walka jednak trwała do 16-ej, lecz śmierć kapudan-baszy złamała Turków zupełnie. Przeszli oni wyłącznie do obrony, lecz podczas abordażowania nie mogli dać rady hiszpańskiej piechocie, która uchodziła wówczas za najlepszą na świecie. Uluch-Ali, cofając się na pełne morze przed Santa Cruz'em, poszedł całą siłą wioseł na południe, wyprowadzając 40 galer tureckich z pola walki. Natomiast pozostałe jednostki nieprzyjacielskie zostały bądź wzięte do niewoli przy abordażowaniu, bądź zatopione ogniem artyleryjskim. W szczególności miało to miejsce na prawem skrzydle, gdzie 30 jednostek tureckich osiadło na mieliźnie i stało się celem dla artylerji Wenecjan. O 17-ej działa umilkły i walka ucichła. Na placu boju zostały tylko okręty chrześcijańskie, mając, jako trofea, 117 galer tureckich. Straty don Juana wynosiły: 12 zatopionych galer (przeważnie z eskadry Dorji) i około 10 000 zabitych i rannych. Wśród zabitych był admirał wenecki Barbarigo. Turcy mieli 83 galery zatopione, 117 wziętych do niewoli, a, oprócz tego, 25 000 zabitych i rannych oraz 18 500 jeńców (w tem 3 500 marynarzy i 15 000 wiosłarzy).

Bitwa pod Lepanto zniszczyła odrazu całą turecką przewagę na morzu i, co najważniejsze, poderwała urok niezwyciężoności, jaki opromieniał dotychczas marynarzy sułtańskich. Pod tym względem przypomina ona w zupełności wiktorję wiedeńską Jana III-go. Od czasu zwycięstwa lepanckiego marynarka turecka przestaje być panującą potęgą na morzu Śródziemnem i nie pokazuje się poza obrębem

jego wschodniej połaci, choć odnosi jeszcze zwycięstwa nad wrogiem, przeważnie Wenecjanami, na tej połaci, trzyma się atoli już taktyki obronnej. Pod względem strategicznym wpływ bitwy pod Lepanto był niewielki: sprzymierzeńcy nie wyzyskali jej należycie, a tracili czas na jałowych sporach, co dalej robić należy. Don Juan Austrjacki chciał zablokować Konstantynopol i wziąć go szturmem, a Veniero nalegał na prowadzenie operacyj w Morei. W dodatku król Filip II-gi, nie chcąc się angażować na Bliskim Wschodzie, wobec rozruchów w Niderlandach i naprężonych stosunków z Anglją, polecił don Juanowi kończyć kampanję. Sprzymierzeńcy zawrócili na Korfu, a potem zawinęli do Messyny. W roku następnym Colonna na czele eskadr papieskiej i weneckiej rozpoczął akcję zaczepną, lecz Uluch-Ali, który zdążył doprowadzić do jakiego takiego porządku resztki floty tureckiej, unikał starannie stoczenia walki decydującej na wodach Archipelagu. Wyjście na morze don Juana z całą eskadrą hiszpańską nie doprowadziło również do żadnych wyników, bo admirał turecki zakotwiczył w portach Morei pod osłoną silnych fortyfikacyj i nie dał się wywabić na pełne morze. Wreszcie w 1573 r. Wenecja zawarła oddzielny pokój z Turkami, tracąc ostatecznie Cypr i płacąc olbrzymią kontrybucję 300 000 dukatów. Jednocześnie umarł papież Pius V-ty, który był spiritus movens w działaniach wojennych przeciwko sułtanowi, a następca jego, Grzegorz XIII-ty, nie miał ani tego zapału, ani energji. Hiszpanja, nie widząc żadnych realnych korzyści dla siebie z wojny na wodach Lewantu, ograniczyła się jedynie do ekspedycyj przeciwko państewkom arabskim w Tunisie i Maroko. Liga się rozpadła w 1573 r., a z jej rozpadnięciem zakończyła się wojna. Realne straty terytorjalne poniosła w niej Wenecja na rzecz Turcji, a sukces moralny odniosła Hiszpanja.

B. Wojna angielsko-hiszpańska (1585-1623 r.)

Monarchja hiszpańska Filipa II-go była, jak o tem wspomniano wyżej, jednem z najpotężniejszych mocarstw światowych w drugiej połowie XVI stulecia. Na jej potęgę składały się przedewszystkiem bogate kolonje amerykańskie i ożywiony

handel, jaki uprawiały należące do Hiszpanji Niderlandy (dzis. Belgja i Holandja). Dowóz towarów kolonjalnych z Ameryki (kawy, cukru, korzeni itd.) oraz olbrzymich transportów srebra meksykańskiego i peruwjańskiego stał się monopolem statków, należących do obywateli imperjum hiszpańskiego. Te obroty morskie wzmagały z nieustającą szybkością bogactwo narodowe Hiszpanów. W drugiej połowie XVI wieku cały handel światowy był w rękach rządu madryckiego, a statki handlowe hiszpańskie, holenderskie i portugalskie, stanowiąc własność poddanych króla Filipa II-go, opanowały w 75% ogólny tonaż światowy.

Tymczasem na północ od Hiszpanji zaczęła powstawać nowa potęga morska w Europie. Była nią Anglja. Dynastja Tudorów, jaka objęła tron po krwawej wojnie Stuletniej, toczonej między Anglją i Francją, oraz po wojnie domowej Białej i Czerwonej Róży, zwróciła główną uwagę na podniesienie bogactwa wyniszczonego tyloma latami wojen kraju. Ponieważ gleba angielska nie odznaczała się naogół urodzajnością, przeto musiano się wziąć do popierania handlu i związanej z nim ściśle, jako dla kraju wyspiarskiego, żeglugi. Pierwsi Tudorowie popierali bardzo budownictwo okrętowe i dalekie podróże zamorskie. Jednakże na polu żeglugi natknęła się Anglja odrazu na przygniatającą przewagę hiszpańską i Hiszpanja stała się najgroźniejszym współzawodnikiem Anglji. Tu dodać należy, że Anglja bez dowozu morskiego podczas wojny była oddana odrazu na łaskę i niełaskę przeciwnika, który, przecinając transporty pszenicy i innych zbóż, ogładzał natychmiast całe państwo. W Hiszpanach, Portugalczykach i Holendrach widzieli więc Anglicy swych głównych rywali już podczas względnego pokoju, jaki panował za pierwszych dwóch Tudorów, Henryków VII-go i VIII-go, a okręt, należący do Filipa II-go, stał się najgroźniejszym wrogiem angielskim podczas wojny, jaka wybuchła między Anglją i Hiszpanją za córki Henryka VIII-go, królowej Elżbiety (1558—1600 r.). Powód do tej wojny dały waśnie religijne. Anglja przyjęła zmodyfikowany protestantyzm, a Hiszpanja została wierną córką Kościoła Katolickiego. W związku z tem, kiedy protestanckie Niderlandy północne (dzis. Ho-

landja) powstały przeciwko katolickiemu rządowi madryckiemu (1567 r.), Elżbieta zaczęła pomagać powstańcom pieniędzmi i dozwalaniem na zaciąg ochotników. Oczywiście, rządowi londyńskiemu szło w danym wypadku nietylko o pomoc jednowiercom, lecz głównie o osłabienie hiszpańskiego handlu zamorskiego, odbywającego się przeważnie na holenderskich statkach.

Filip II-gi parokrotnie zwracał uwagę Londynowi na niedopuszczalność tego rodzaju akcji, która wspomagała jego zbuntowanych poddanych, lecz, mając podówczas ręce związane wojną na Bliskim Wschodzie, nie przechodził do kroków stanowczych. Atoli po zwycięstwie pod Lepanto i zabezpieczeniu sobie względnego spokoju na zachodniej połaci morza Śródziemnego, kiedy pomoc angielska, dawana powstańcom, nie ustawała, a zaczęły się w dodatku nieustające napady korsarzy angielskich to na idące z Ameryki statki hiszpańskie, to nawet na porty handlowe na półwyspie Pirenejskim, monarcha hiszpański przybrał ton ostrzejszy i nałożył w 1585 r. wysokie opłaty celne na wszystkie statki angielskie, jakie znajdowały się w jego portach. Królowa Elżbieta, jako odpowiedź, wyekwipowała eskadrę, składającą się z 21 okrętów, która spustoszyła Vigo w Hiszpanji, wyspy Kanaryjskie oraz Zielonego Przylądka i szereg kolonij w Ameryce Środkowej. Wówczas wybuch wojny stał się nieunikniony. Hiszpanja postanowiła poprostu zająć całą Anglję i przyłączyć ją do swego imperjum.

Aby taki plan wykonać, należało zebrać przedewszystkiem odpowiednio silną armję, skoncentrować ją we właściwych portach, przygotować odpowiednią flotę bojową i transportową, opanować za jej pomocą morze i przewieźć oczekujące w portach wojska lądowe na terytorjum angielskie, gdzie miały one dokonać podboju. Opracowanie szczegółowego planu operacyj i przygotowanie wojsk lądowych oraz floty zostało powierzone admirałowi margrabiemu de Santa Cruz, który chlubnie się odznaczył w bitwie pod Lepanto. Plan został opracowany dokładnie, a przygotowania odbywały się wolno i metodycznie. Miejscem zbiórki dla floty została obrana Lizbona, a wojska lądowe, przeznaczone do

zajęcia Anglji, miały się zebrać na wybrzeżu belgijskiem w Dunkierce i Nieuport, należących podówczas do Hiszpanów. Anglicy urządzili w 1587 r. niespodziewany napad na zbierające się w Kadyksie i Lizbonie okręty hiszpańskie i przyczynili im poważne szkody, swoją drogą jednak przygotowania posuwały się dalej i w rok później stanęło na redzie w Lizbonie 130 okrętów z artylerją, składającą się z 2 430 dział, i załogami, wynoszącemi 30 500 ludzi (w tem 65% żołnierzy, 25% marynarzy i 10% wioślarzy). Jednocześnie w Dunkierce i Nieuport zgromadziło się 30 000 wojsk lądowych, złożonych z najlepszych oddziałów, walczących w Niderlandach przeciwko powstańcom, pod naczelnem dowództwem generała Aleksandra Farnese, księcia Parmy.

Flota hiszpańska była podzielona na 6 eskadr, które obejmowały łącznie 75 jednostek żaglowych, t. zw. galeonów i karrak, poza tem szedł jeszcze dywizjon galeasów neapolitańskich, złożony z 4 okrętów, i dywizjon galer portugalskich, który się składał z 4 jednostek, oraz 27 lekkich okrętów do służby wywiadowczej i liczna flota transportowa w ogólnej ilości 20 statków. Jednostki żaglowe miały wyporność od 300 do 1 250 ton, a wiosłowe odpowiadały typowi z pod Lepanto (1 000 ton dla galeasu i 220 ton dla galery). Artylerja znajdowała się na wszystkich bez wyjątku okrętach, nie wyłączając lekkich i transportowych. Załogi były świetnie wyćwiczone w sztuce wojennej, gorzej w żeglarskiej. Szwankowało zaopatrzenie żywnościowe i uzbrojeniowe. Całą flotą dowodził generał-kapitan książę Medina Sidonia, który objął to stanowisko po śmierci admirała margrabiego de Santa Cruz'a. Był to człowiek chwiejny i nieznający się ani na morzu, ani na wojnie. Hiszpanie odkotwiczyli z Lizbony 6 maja 1588 r., czekali przez dwa tygodnie na pomyślne wiatry przy ujściu Tagu i wreszcie wyszli na Atlantyk, kierując się ku kanałowi La Manche. Medina Sidonja powinien był wejść do kanału, posuwać się wgórę, idąc wzdłuż angielskich wybrzeży, i dojść w ten sposób do przylądka North Foreland w cieśninie Pas de Calais. Po osiągnięciu tego punktu powinien był admirał hiszpański nawiązać łączność z Farnese'm, który stał w Dunkierce z armją lądową i miał zgro-

madzić niezbędne do przeprawy statki transportowe. Odległość North Foreland—Dunkierka wynosiła 40 mil morskich. O ileby Anglicy stawiali silny opór w kanale La Manche, to eskadra hiszpańska winna była, nie dochodząc do North Foreland, wysadzić desant na wyspie Wight lub zająć cieśniny, oddzielające tę wyspę od lądu, a dopiero potem nawiązać łączność z armją Farnese'go.

Przeprawa odbywała się marudnie, ponieważ silne wiatry północne odrzucały całą flotę na południe, i dopiero 9 czerwca Sidonja znalazł się na wysokości Coruna przy wejściu do zatoki Biskajskiej. Załogi były wyczerpane do tego stopnia, że admirał hiszpański zadecydował zawinąć raz jeszcze do portu ojczystego przed dalszą kampanją. Postój w Coruna trwał do 12 lipca. Zostały naprawione uszkodzenia, uzupełnione załogi i powiększone zapasy. Jednocześnie admirał Sidonja rozpoczął korespondencję z Farnese'm co do przewozu jego armji i złożył meldunek do Madrytu, że nie czuje się na siłach prowadzić dalej flotę królewską, która nosiła nazwę „Niezwyciężonej Armady" (l'invincible Armada). Odpowiedź Farnese'go dowodziła, że generał ten nie wiedział jeszcze, czy ma wyjść na spotkanie i do jakiego miejsca, czy też ma czekać na przybycie Sidonji. Co się tyczy prośby admirała o dymisję, to nie została ona uwzględniona. Hiszpanie wyszli z Coruna w składzie 131 okrętów z 28000 załogą. W trzy dni później okręty hiszpańskie weszły do kanału La Manche i minęły przylądek Lizard na południowo-zachodnim cyplu angielskiej Kornwalji. Zerwała się silna burza, która rozpędziła Armadę i częściowo zatopiła, częściowo zapędziła do portów francuskich (5 jednostek) wobec czego skład floty hiszpańskiej zmniejszył się do 126 okrętów. Sidonja, zgodnie z instrukcją, szedł wgórę kanału, trzymając się nieprzyjacielskich wybrzeży. 21 lipca Hiszpanie znaleźli się na wysokości Plymouth'u i tam dostrzegli po raz pierwszy przeciwnika.

Flota angielska szykowała się do odparcia przeciwnika od paru lat. Na czele jej stał lord Karol Howard of Effingham, dzielny żołnierz i doświadczony marynarz. Pomocnikiem jego był najsłynniejszy z kaprów angielskich, Franciszek Drake,

znany ze swoich nieustraszonych wypraw na porty i kolonje hiszpańskie. Eskadry królowej Elżbiety liczyły łącznie 197 jednostek z 15 000 załogi. Okręty były właściwie wojenne (34 jednostki), bądź przerobione ad hoc ze statków handlowych, a nawet i zupełnie nieprzerabiane. Pod względem wyporności jednostki angielskie ustępowały hiszpańskim, mianowicie największe okręty wojenne królowej Elżbiety miały zaledwie 500 ton. Natomiast były one bardzo zwrotne i szybkie oraz przystosowane do żeglugi po oceanie i jego silnej fali. Napędu udzielały wyłącznie żagle. Wśród załóg okrętowych marynarze stanowili 67%, a żołnierze — 33%. Wyćwiczenie żeglarskie i artyleryjskie było bardzo wysokie. Zaopatrzenie stało nieźle. Jednem słowem, flota angielska, ustępując liczebnie flocie hiszpańskiej, górowała nad nią zaletami żeglarskiemi i lepszą artylerją.

Admirał Howard postanowił nie dopuścić w żadnym wypadku do zaokrętowania armji Farnese'go na okręty Sidonji i uczynić Armadę niezdolną do akcji zaczepnej. Osiągnąć te cele można było tylko przez nieustanne napady na posuwającą się wgórę kanału flotę hiszpańską i zadawanie jej jak największych strat. Howard i Drake chcieli tutaj zużytkować przewagę okrętów angielskich nad hiszpańskiemi w dziedzinie szybkości i zwrotności oraz wyćwiczenia artyleryjskiego, nie dopuszczając do abordażowania, w którem przeciwnik byłby niewątpliwie górą, dzięki swemu doskonałemu wyszkoleniu wojskowemu i przewadze liczebnej.

Jeszcze przed wejściem Hiszpanów do La Manche Howard wraz z Drake'iem stanęli na redzie Plymouth'u. Mieli oni pod komendą 51 okrętów, przyczem Howard dowodził osobiście 11 największemi z eskadry królewskiej, a Drake miał pod sobą resztę. Pozostałe jednostki angielskie bądź krążyły po La Manche, ściągając zwolna ku Plymouth'owi, bądź stały koło przylądka North Foreland, obserwując armję desantową Farnese'go i jej przygotowania.

Howard, otrzymawszy meldunek, że Armada jest na wysokości Plymouth'u, odkotwiczył niezwłocznie 21 lipca i wyszedł na pełne morze. Siły angielskie były rozdzielone na dwie części: mniejszą eskadrą, złożoną z 11 okrętów

marynarki królewskiej, dowodził Howard, a 40 jednostkami, stanowiącemi poprzerabiane statki handlowe, — Drake. Obie eskadry, mając wiatr od lądu, który je popychał na pełne morze (czyli będąc na nawietrzu), podeszły do szyku hiszpańskiego na odległość wystrzału działowego i otworzyły ogień na tylną straż przeciwnika. Medina Sidonja ciągnął trzema oddziałami, które zajmowały w pochodzie 6 mil morskich. Pierwszym oddziałem, stanowiącym straż przednią, dowodził admirał Leyva, drugim, będącym głównemi siłami, — osobiście Sidonja, a trzecim, idącym w tylnej straży, — zastępca Sidonji, admirał de Ricaldo. Anglicy zaszli Hiszpanów z obu burt, następnie Howard złączył się z Drake'iem i nastąpiło dalsze ostrzeliwanie przeciwnika. Główny ogień został ześrodkowany na okręcie flagowym adm. de Ricaldo, który zamykał straż tylną. Hiszpanie odpowiadali słabo, a usiłowali natomiast podejść do nieprzyjaciela i zastosować walkę abordażową, jak pod Lepanto. Atoli Anglicy, szybko manewrując, unikali zczepienia, a cały czas działali ogniem artyleryjskim, wyrządzając silne straty przeciwnikowi. Trwało to przez parę godzin, przyczem Armada krążyła na miejscu. Wreszcie Sidonja, widząc, że nie dosięgnie przeciwnika, dał sygnał do posuwania się dalej wgórę La Manche. Okręty hiszpańskie wzięły kurs poprzedni, a Anglicy poszli za nimi w trop. Pierwsza bitwa, zwaną później bitwą pod Plymouth'em zakończyła się zmordowaniem załóg hiszpańskich i poniesieniem dość znacznych strat w ludziach i w urządzeniach okrętowych Armady.

Armada, idąc wolno wskutek silnej fali w La Manche, która dawała się bardzo we znaki okrętom hiszpańskim, mającym wysokie burty i płaskie dno, przeszła jednak w 3 dni połowę kanału i 24 lipca znalazła się na wysokości wyspy Wight. Straciła ona po drodze dwa wielkie galeony, zatopione ogniem artyleryjskim idących wciąż ztyłu Anglików, lecz uparcie posuwała się dalej. Medina Sidonja, trzymając się ściśle posiadanej instrukcji, postanowił zastosować ten punkt, który mówił, że, w razie uporczywego oporu przeciwnika, ma Armada urządzić desant na wyspie Wight, nie dochodząc do przylądka North Foreland.

Hiszpanie, mając na czele okręt flagowy Sidonji, podeszli do wybrzeży wyspy i zaczęli się przygotowywać do spuszczenia łodzi i przewiezienia oddziałów na ląd. Tymczasem Howard dopędził Armadę i stanął między wyspą a szykiem nieprzyjacielskim. Wiatr ucichł zupełnie, więc Anglicy stracili swą główną przewagę, jaką była szybkość manewrowania pod żaglami, lecz została im artylerja, która wyrządziła tyle strat Hiszpanom, a w szczególności okrętowi flagowemu Sidonji, że admirał króla Filipa po parogodzinnej kanonadzie nakazał cofnąć się od wyspy i rozpocząć znów pochód wgórę La Manche, ku Dunkierce. Utarczka pod Wight stanowiła nowe niepowodzenie Armady.

Na trzeci dzień po bitwie pod Wight znalazł się Sidonja w cieśninie Pas de Calais, przebywając w ten sposób cały kanał La Manche. Instrukcja królewska kazała admirałowi po wyjściu z kanału iść ku przylądkowi North Foreland i tam nawiązać łączność z Farnese'm, lecz w okolicach North Forelandu krążyła angielska eskadra obserwacyjna, wystawiona przeciwko armji desantowej Farnese'go. O tej eskadrze nie było mowy w instrukcji i, wobec tego, Sidonja postanowił nie iść na Foreland, a zawinąć natomiast do neutralnego portu francuskiego Calais i tam czekać na wiadomości od Farnese'go. Był to krok z gruntu fałszywy, bo albo należało, zgodnie z instrukcją, podejść ku North Foreland, gdzie eskadra angielska była zbyt słaba, aby dać opór licznej Armadzie, albo — skoro Sidonja nie chciał słuchać instrukcji, obawiając się, w razie utarczki z angielską eskadrą obserwacyjną, nadejścia ztyłu Howarda z Drake'iem, — zawinąć do odległej o 20 mil morskich od Calais Dunkierki, gdzie stał Farnese i gdzie można było i odpocząć po przeprawie, i naradzić się nad przerzuceniem desantu.

28 lipca po południu nastąpiło zakotwiczenie Armady na redzie Calais. W parę godzin później okręty Howarda zarzuciły kotwicę przed wejściem do portu o 1,5 mili morskiej. Armada znalazła się w potrzasku. Coprawda rząd francuski, sprzyjający podówczas katolickiej Hiszpanji w jej wojnie z tradycyjnym wrogiem Francuzów, jakim była protestancka

Anglja, patrzył przez palce na pobyt Armady w Calais, lecz postój ten w każdym razie nie mógł trwać długo.

Obaj przeciwnicy stali naprzeciwko siebie przez cały dzień. Tymczasem do floty Howarda przyłączyła się krążąca pod North Forelandem eskadra obserwacyjna i, w ten sposób, siły angielskie wzrosły do 140 jednostek. W tym samym czasie otrzymał Sidonja zawiadomienie od Farnese'go, że jego flotylla transportowa jeszcze nie jest w porządku i że wojska desantowe będą w gotowości dopiero za dwa tygodnie. Ponieważ Sidonja spodziewał się, że Farnese, wykorzystując przychylną neutralność Francji, podejdzie w najgorszym wypadku tylko z korpusem desantowym do Calais, przeto, po odebraniu tej negatywnej wiadomości, nie pozostawało nic innego, jak opuścić port francuski i skierować się bądź ku North Foreland, jak nakazywała instrukcja, bądź ku Dunkierce, jak podpowiadały zmienione okoliczności. Odkotwiczenie Armady zostało naznaczone na 29 lipca rano, przyczem Sidonja brał pod uwagę, że okręty jego będą musiały wychodzić pod ogniem przeciwnika.

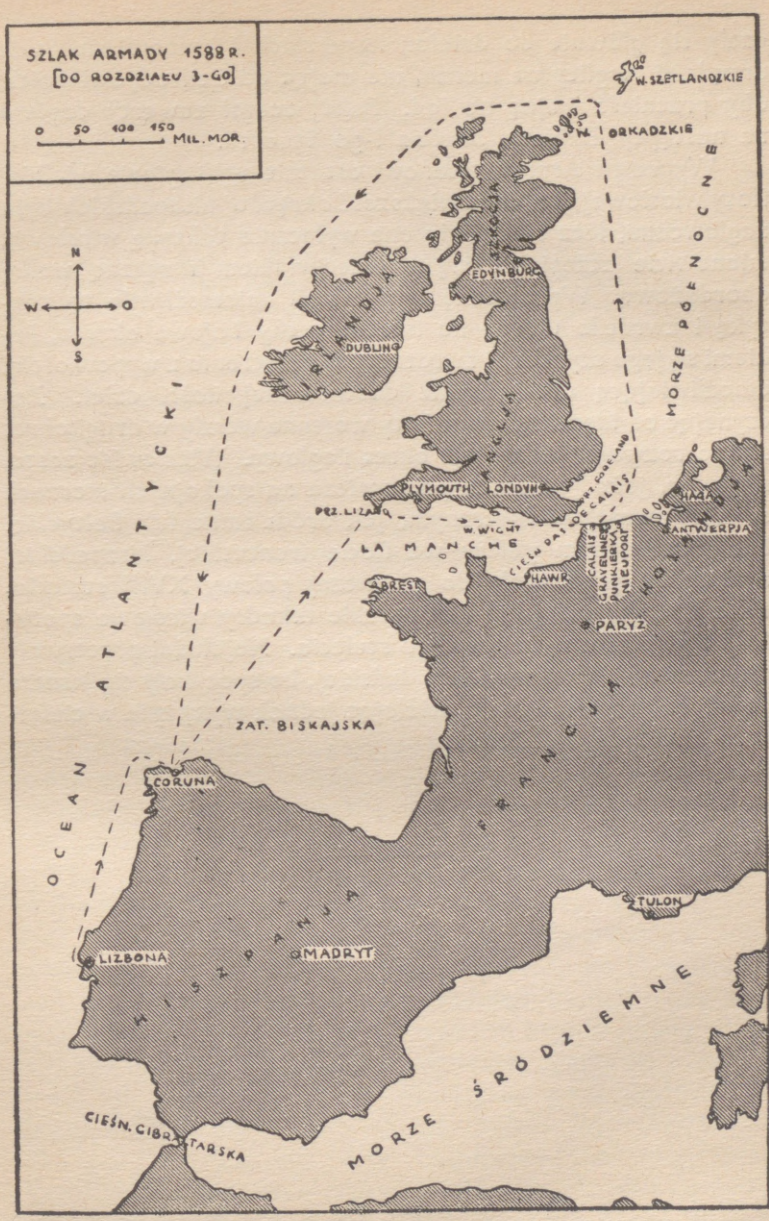
Atoli Howard, wiedząc prawdopodobnie o zamiarach admirała hiszpańskiego, chciał mu zadać jeszcze niespodziewaną porażkę na redzie Calais. Po naradzie z Drake'iem i innymi dowódcami zadecydował wódz angielski natrzeć na stłoczoną w Calais Armadę zapomocą t. zw. branderów, t. j. statków, naładowanych materjałami łatwopalnemi, jak smoła, olej i t. p., oraz wybuchowemi, jak proch. Natarcie to było uskutecznione o północy, kiedy załogi hiszpańskie były pogrążone we śnie, i udało się w zupełności. Uderzenie branderów, które, płonąc same, wybuchały i zapalały okręty sąsiednie, było tak gwałtowne, tembardziej, że je pędził wiatr z morza, iż na okrętach Armady powstała po raz pierwszy panika. Z największym wysiłkiem i z dużemi uszkodzeniami udało się okrętom hiszpańskim wyjść w nocy przed port i tam doczekać do świtu. Anglicy nie otwierali ognia, obawiając się powikłań dyplomatycznych z Francją.

O świcie zdemoralizowana Armada odkotwiczyła i poszła wzdłuż brzegu francuskiego, na morze Północne. Hiszpanie ciągnęli dwoma oddziałami. Pierwszym, składającym

się z 40 jednostek, dowodził Sidonja, a drugi, mający 70 jednostek, szedł o 6 mil morskich za pierwszym. Flota angielska ruszyła za niemi wślad i na wysokości Gravelines, na połowie drogi między Calais a Dunkierką, uderzyła na oddział Sidonji. Hiszpanie odrazu stanęli w szyku bojowym, stosując turecki półksiężyc, i przyjęli bitwę na miejscu. Trwała ona od rana do wieczora, przyczem drugi oddział Sidonji był uniesiony na pełne morze i nie brał udziału w spotkaniu. Anglicy przez cały czas walczyli ogniem artyleryjskim i, umiejętnie manewrując, nie dopuszczali do abordażowania. Hiszpanie, nie mogąc abordażować, przeszli również na artylerję, lecz brak amunicji, źle wyćwiczone w strzelaniu załogi i niemożność manewrowania przechyliły odrazu szalę zwycięstwa na stronę Howarda. Jedynie wyczerpanie się zapasów amunicyjnych na pokładach okrętów angielskich ocaliło Hiszpanów przed zupełną klęską. Swoją drogą Sidonja stracił pod Gravelines 16 okrętów i miał do 5 000 zabitych i rannych, lecz ani jeden okręt hiszpański nie spuścił bandery na znak poddania się. Po wyczerpaniu zapasu amunicyjnego Anglicy cofnęli się na pełne morze, a do Sidonji zdążyła podejść reszta jego eskadry.

Nazajutrz, 30 lipca, Medina Sidonja zwołał radę wojenną, złożoną z admirałów. Większość obecnych z de Ricaldo na czele głosowała za zawróceniem do La Manche i uderzeniem raz jeszcze na flotę nieprzyjacielską, tembardziej, iż hiszpańska, pomimo strat, liczyła jeszcze przeszło 100 jednostek. Atoli Sidonja nie zgodził się z tą opinją, a uznał wprost całą wyprawę Armady za nieudaną i postanowił zawrócić do Hiszpanji okólną drogą wzdłuż brzegów szkockich i irlandzkich. Podróż powrotna trwała około dwóch miesięcy i doprowadziła Armadę do zupełnej ruiny. Burze zatopiły połowę okrętów przy skalistach brzegach Szkocji, a brak żywności i zmęczenie zdziesiątkowały załogi. Do Coruna zawinęło tylko 65 okrętów z 10 000 ludzi na pokładzie.

Strata Armady nie skończyła wojny angielsko-hiszpańskiej, bo, chociaż Drake i Howard zaczęli blokować wybrzeża półwyspu Pirenejskiego, Filip II-gi nie dawał za wygraną. Działania wojenne przeszły w stan chroniczny, lecz ograni-


SZLAK ARMADY 1588 R.
[DO ROZDZIAŁU 3-GO]
0 50 100 150 MIL. MOR.
N
W
O
S
W. SZETLANDZKIE
N. ORKADZKIE
MORZE PÓŁNOCNE
SZKOCJA
EDYNBURG
IRLANDIA
DUBLING
OCEAN ATLANTYCKI
ANGLIA
PLYMOUTH
LONDYN
PRZ. LIZARD
W. WIGHT
LA MANCHE
CIEŚN. DO CALAIS
HAGA
ANTWERPJA
HOLANDJA
CALAIS
GRAVELINES
DUNKIRK
NIEUPORT
BREST
HAWR
PARYŻ
FRANCJA
ZAT. BISKAJSKA
CORUNA
TULON
LIZBONA
MADRYT
HISZPANJA
CIEŚN. GIBR.
TARSKA
MORZE ŚRÓDZIEMNE

Rys. 5

czały się głównie do działań kaperskich i korsarskich, jakie urządzali Anglicy na morza, nie mając dość sił odpowiednich, aby przenieść wojnę na ląd. Pokój został zawarty dopiero za następcy Elżbiety, Jakóba I-go Stuarta.

Wyprawa Armady stanowi ostatnie wystąpienie wielkiej floty wiosłowej, bo, choć większość okrętów hiszpańskich była żaglowcami, lecz stosowały one wyłącznie taktykę wiosłową, mianowicie zczepienie się z przeciwnikiem i ręczną walkę abordażową. Wprowadzenie artylerji uniemożliwiło tę taktykę i zwróciło uwagę na istotne cechy bojowe okrętu, jakiemi są jego szybkość i zwrotność w połączeniu z wypornością, umożliwiającą umieszczenie dostatecznej ilości dział. Zaczynając od klęski Armady floty wojenne weszły w drugi okres swego rozwoju, jakim jest okres żaglowy. Wiosłowiec został się tylko, jako jednostka pomocnicza na spokojnych morzach o charakterze wewnętrznym, jak Śródziemne lub Bałtyckie. Na Śródziemnem galery we flocie francuskiej, hiszpańskiej i tureckiej przetrwały do pierwszej połowy XVIII stulecia, a na Bałtyku rosyjskie i szwedzkie eskadry wiosłowe spotykały się jeszcze w końcu tego stulecia. Najdłużej przetrwały jednostki wiosłowe we flocie duńskiej, bo spotykały się jeszcze za wojen Napoleońskich, działając jednak wyłącznie w cieśninach obu Bełtów i Zundu.

Okres żaglowy. — Wojny angielsko-holenderskie XVII wieku — kampanja Ruytera podczas drugiej (1665—1667 r.) i trzeciej (1672—1674 r.) wojny angielsko-holenderskiej.

Klęska morska, poniesiona przez Armadę, złamała hiszpańską potęgę na morzu i od końca XVI stulecia Hiszpanja nie gra już głównej roli ani na morzu Śródziemnem, ani na Atlantyku. Posiada ona jeszcze olbrzymie kolonje amerykańskie, lecz handel światowy przechodzi bezapelacyjnie w ręce Holandji, która, uzyskawszy niezależność de facto wkrótce po klęsce Armady, otrzymała ją de jure po kongresie Westfalskim (1648 r.). Energiczny, wytrwały i przesiąknięty do głębi duszy zawodem kupieckim żeglarz holenderski opanował żeglugę wszechświatową. Podstawą bogactwa holenderskiego było zboże i drzewo, wywożone z krajów nadbałtyckich, przedewszystkiem z Polski, a pożądane w całej Europie Zachodniej, mającej zbyt mało pól, a zbyt dużo ludności, która potrzebowała chleba, a dostarczający jej tego chleba Holendrzy potrzebowali dla przewozów statków. Kupcy i żeglarze holenderscy, utrzymując stosunki z całym światem, założyli na początku XVII wieku olbrzymie państwo kolonjalne na archipelagu Malajskim (dziś Indje Holenderskie) oraz na półwyspie Indyjskim (dziś Indje Angielskie), a jednocześnie zwrócili uwagę na Amerykę Północną, zagarniając tam wybrzeże Atlantyku i zakładając Nowy Amsterdam (dziś Nowy Jork). W parze z rozwojem kupiecko- żeglarskim posuwał się rozwój kupiecko-rybołówczy, oparty na połowach śledzi na całym północnym Atlantyku, w szczególności na morzach Północnem i Norweskiem. Dalekie wyprawy żeglarskie i rybołówcze nie były bezpieczne, bo były celem ciągłych napadów korsarskich, inspirowanych głównie przez Hiszpanję, która nie mogła przeboleć swej klęski Armady

i utraty północnych Niderlandów, które przeistoczyły się w Holandję. Jeszcze Aleksander Farnese, książę Parmy, założył w Dunkierce podczas wyprawy Armady admiralicję, zajmującą się wyłącznie werbowaniem kaprów i wspomaganiem zwykłych korsarzy, którzy mieli przeszkadzać żegludze holenderskiej. Stąd też Holendrzy, jeszcze podczas wojny z Filipem II-im, zwrócili uwagę na konieczność posiadania silnej floty wojennej, mającej dostarczać konwojów karawanom statków handlowych lub rybackich. Przez pierwszą połowę XVII stulecia ta flota miała do czynienia przeważnie z kaprami i korsarzami z Dunkierki oraz z osłaniającą ich flotą hiszpańską, lecz w drugiej połowie tego wieku wystąpił na arenę nowy wróg bogatego państwa holenderskiego. Była nim Anglja.

Anglja, a właściwie od wstąpienia na tron następcy Elżbiety, Jakóba I-go Stuarta, Wielka Brytanja, prowadziła dalej konsekwentnie politykę ekonomiczną poprzedniej dynastji, Tudorów, polegającą na popieraniu handlu i żeglugi. W związku z powyższem zaczęło się w Anglji rozwijać coraz więcej budownictwo okrętowe, a jednocześnie pierwsi Stuartowie zwrócili uwagę na rybołówstwo morskie, uprawiane dotychczas prawie wyłącznie przez Holendrów. Następca Jakóba I-go, Karol I-szy, odpędził od angielskich wybrzeży holenderską flotyllę rybacką, składająca się z 3 000 statków, zajętych połowem śledzi, i popierał rybołówstwo krajowe. Obaj pierwsi Stuartowie, Jakób I-szy i Karol I-szy, zrobili dużo dla rozwoju idei morskiej w Anglji, lecz sprawę tę pchnął z całą energją i rozmachem dopiero lord-protektor Oliwjer Cromwell po ścięciu Karola I-go i ogłoszeniu rzeczypospolitej. W 1651 r. został przezeń wydany słynny Akt Nawigacyjny (Navigation Act), który, po pierwsze, zezwalał na przywóz towarów do Anglji bądź na statkach angielskich, bądź na statkach tego państwa, skąd dane towary pochodziły i, po drugie, nakazywał, aby załogi na statkach, zawijających do portów angielskich, składały się w 75% z Anglików, przyczem kapitan statku musiał być bezwzględnie Anglikiem. Akt ten był wymierzony wyłącznie przeciwko Holendrom, którzy uprawiali wówczas żeglugę światową, lecz byli wszę-

dzie pośrednikami, przewożącemi towary z jednego kraju do drugiego. Cromwell liczył się, oczywiście, że akt nawigacyjny wywoła zatarg, a według wszelkich danych, wojnę, z Holandją i dlatego też, zanim wydał wspomniany akt, zajął się intensywnie reorganizacją i powiększeniem floty, bo było jasne, że przyszła wojna będzie miała charakter morski.

Angielska marynarka wojenna, zapoczątkowana za Henryka VIII-go Tudora, zdała chlubnie egzamin bojowy w czasie walki z Niezwyciężoną Armadą, lecz zatrzymała się w swym dalszym rozwoju zarówno za królowej Elżbiety, jak za pierwszych Stuartów. Główną rolę odegrywały w tem zatrzymaniu względy oszczędnościowe. Skład okrętów wojennych zmniejszył się znacznie, zaopatrzenie mocno szwankowało, a dyscyplina pozostawiała dużo do życzenia. Pewna poprawa nastąpiła za Karola I-go, który wydał prawo o podatku okrętowym, t. zw. „ship money", nakazujące poszczególnym miastom portowym dostarczać nie gotowe już okręty wojenne, lecz składać do skarbu odpowiednie sumy pieniężne. Prawo „ship money" pozwalało rządowi budować okręty według pewnego programu, zachowując jednakowy typ jednostek. Wybuch rewolucji, która strąciła z tronu i pozbawiła życia Karola I-go, przerwał zapoczątkowane przez niego prace. Wznowił je Cromwell. Zwrócił on przedewszystkiem uwagę na skład osobowy marynarki wojennej, złożonej przeważnie z monarchistów, i stojący zdaleka od republikańskich wojsk lądowych. Przeprowadzenie zmian personalnych i wprowadzenie surowej dyscypliny wojskowej w szeregach floty zostało powierzone przez Cromwell'a jednemu z najlepszych oficerów wojska lądowego, pułkownikowi Robertowi Blake'owi, który otrzymał stopień admiralski. Jednocześnie ze zmianami personalnemi i wprowadzaniem dyscypliny miał zająć się Blake reorganizacją całej gospodarki morskiej, w której działy się olbrzymie nadużycia w dziedzinie dostaw i budownictwa okrętowego. Wybór Cromwell'a okazał się trafnym pod każdym względem; nowomianowany admirał zreorganizował flotę gruntownie i stała się ona najsilniejszą podporą militarną nowego rządu. W wojnie domowej z monarchistami,

jaka wrzała jeszcze po ścięciu Karola I-go, opanowała ona nietylko kanał La Manche i terytorjalne wody angielskie i irlandzkie, lecz w pościgu za okrętami monarchistów weszła na morze Śródziemne i zdobyła się na zablokowanie Tulonu, w którym schronili się monarchiści. Z chwilą ogłoszenia Aktu Nawigacyjnego Cromwell mógł już śmiało rachować na swe siły morskie.

Flota angielska Cromwell'a była bez wyjątku żaglowa. Składały się na nią okręty linjowe, zwane tak, ponieważ walczyły zawsze w linji, fregaty, odznaczające się wielką szybkością i zwrotnością, a ustępujące co do wyporności okrętom linjowym, i lekkie jednostki, nazywane „lwiętami" („lions whelps"). Okręty linjowe, noszące w XVI stuleciu nazwy galeonów, w które się przekształciły galeasy, i karrak (ten ostatni termin miał zastosowanie jedynie w Hiszpanji), miały wyporność przeszło 1 000 ton i uzbrojenie ich składało się z 60 do 80 dział, ustawionych wzdłuż burt pod górnym pokładem, a załoga wynosiła 400—600 ludzi. Okręty linjowe miały zasadniczo dwa pokłady: górny i artyleryjski, były dość ciężkie i powolne. Napędu udzielało ożaglowanie na 3—4 masztach, z których jeden znajdował się na samym dziobie (omasztowanie dziobu było przyczyną wycofania z dziobu całej artylerji i rozmieszczania jej wzdłuż burt). Okręty linjowe stanowiły jądro floty i były przeznaczone do toczenia rozstrzygającej walki z przeciwnikiem. Fregaty, których nazwa pochodziła od szybkobieżnych galer śródziemnomorskich „fragada", miały wyporność do 400 ton, a na ich uzbrojenie składała się zasadniczo jedna baterja, umieszczona pod pokładem. Ilość dział w tej baterji dochodziła do 40. Załoga fregaty wynosiła 200—300 ludzi. Fregaty były długie, niskie i wąskie. Omasztowanie ich składało się z 3 masztów, zaopatrzonych w żagle prostokątne i skośne. Przeznaczeniem fregat był wywiad i pościg. Lekkie jednostki, „lwięta", które się później przeistoczyły w korwety, miały wyporność do 200 ton i uzbrojenie z 14 dział. W przeciwieństwie do fregat były one dość szerokie, a zatem mało zwrotne i niezbyt szybkie. Załoga ich dochodziła do 100 ludzi. „Lwięta" miały, jako główne zadanie, pilnowanie własnych wybrzeży. Omasztowanie ich

i ożaglowanie, podobnie, jak fregat, miało trzy maszty oraz prostokątne i skośne żagle.

Skład osobowy floty angielskiej za czasów Cromwell'a był bardzo dobry; wyćwiczenie żeglarskie i wojskowe stało wysoko, dyscyplina nie pozostawiała nic do życzenia. Zaopatrzenie floty w dziedzinie uzbrojenia, techniki i intendentury uległo gruntownej reformie i było doskonałe. Marynarz angielski czuł się żołnierzem do szpiku kości i żywił niezachwianą ufność do swego oficera.

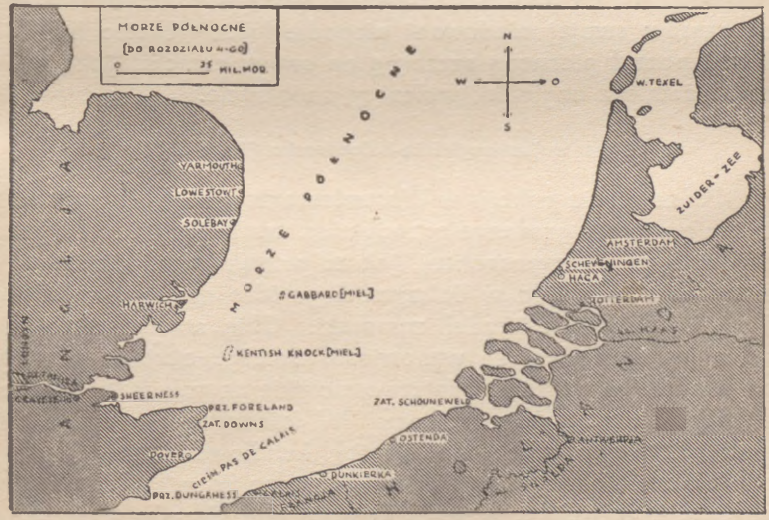
Holandja, jak należało przypuszczać, ustosunkowała się bardzo wrogo względem Aktu Nawigacyjnego, który podcinał jej obroty handlowe. W dodatku Cromwell, chcąc jeszcze więcej podburzyć Holendrów i doprowadzić ich do wywołania wojny, której wyniku był pewny, wznowił średniowieczne prawo, nakazujące salutować przed każdym angielskim okrętem wojennym, znajdującym się na angielskich wodach terytorjalnych. Pod pojęciem angielskich wód terytorjalnych rząd Cromwell'a rozumiał nietylko tradycyjne 3 mile morskie od brzegu, lecz całe morze Północne, kanał La Manche i zatokę Biskajską i żądał salutowania swoim jednostkom przez wszystkie karawany holenderskich statków handlowych i eskadry niderlandzkich okrętów wojennych. Holendrzy czuli prowokację i widzieli, że uniknąć wojny się nie da. Szykowali się też do niej, coprawda bez wielkiego zapału, lecz gruntownie i metodycznie. Oczywiście, główną uwagę zwrócono na flotę.

Holenderska marynarka wojenna składała się z flot pięciu poszczególnych prowincyj, które w XVII stuleciu tworzyły t. zw. Stany Generalne, państwo o ustroju oligarchiczno-republikańskim, przypominającym cokolwiek starożytną Kartaginę i nowożytną Wenecję. Tego rodzaju skład floty, której poszczególne eskadry czuły się więcej regjonalnemi, aniżeli holenderskiemi, odbijał się bardzo niekorzystnie zarówno na organizacji, jak na zaopatrzeniu floty. Po pierwsze, nie było właściwie organu centralnego w czasie pokoju, po drugie, nie egzystował jednolity korpus oficerski, nie mówiąc już o szeregowych, i, po trzecie, okręty pod względem budowy, uzbrojenia i zaopatrzenia bardzo się różniły między sobą.

Co jednak najważniejsze, Holendrzy, będąc do szpiku kości kupcami, nie mogli się nigdy poczuć żołnierzami i traktowali zagadnienia natury wojskowej jako malum necessarium. Odbijało się to przedewszystkiem na duchu załóg okrętowych, złożonych z doskonałych żeglarzy, lecz marnych żołnierzy, a następnie na sposobie budowania samych okrętów. Jednostki holenderskie były naogół przerobionemi na okręty wojenne statkami handlowemi i robiły wrażenie uzbrojonej floty kupieckiej. Jądro sił zbrojnych stanowiły, jak u Anglików, okręty linjowe, lecz były one mniejsze, o szerszych obwodach i płaskiem dnie oraz niewielkiem zanurzeniu. Wyporność przeciętnego holenderskiego okrętu wojennego nie dochodziła nigdy do 1 000 ton, a jego uzbrojenie nie przewyższało 50 dział i załoga wynosiła maximum 250 ludzi. Fregaty i lekkie jednostki były przeważnie przerabiane ze statków handlowych i ustępowały również pod względem wyporności, uzbrojenia i liczebności załogi odpowiednim jednostkom angielskim. W dodatku, dzięki szerokim obwodom, płaskiemu dnu i małemu zanurzeniu, okręty holenderskie nie były ani tak szybkie, ani tak zwrotne, ani tak stateczne, jak angielskie. Nad całą flotą stał naczelny wódz, noszący tytuł admirała-lejtenanta, mianowany na to stanowisko przez naczelną radę związkową i przed nią odpowiedzialny. Jedyną przewagę, jaką miała flota holenderska nad angielską, była jej przewaga liczebna, która atoli nie mogła zrównoważyć angielskiej przewagi jakościowej.

Po wznowieniu przez Anglików prawa o salutowaniu było jasne, że Wielka Brytanja szuka tylko pozoru, aby rozpocząć wojnę. Nastąpiło to w maju 1652 r., kiedy krążący w cieśninie pas de Calais admirał-lejtenant holenderski Marcin van Troomp nie zdążył zniżyć bandery przed idącą z kanału La Manche angielską eskadrą Blake'a. Blake odrazu otworzył ogień i natarł na Troomp'a zprzodu, a jednocześnie stojąca w Dover eskadra admirała Burne'a uderzyła na Holendrów ztyłu. Przewagę liczebną miał Troomp (40 okrętów przeciwko 15 jednostkom Blake'a i 12 — Burne'a), lecz lepsze wyćwiczenie artyleryjskie Anglików zrobiło swoje i po parogodzinnej kanonadzie admirał holenderski zawrócił ku brze-

gom ojczystym ze stratą 2 okrętów, które zdobył przeciwnik. Nastąpiła 1-sza wojna angielsko-holenderska (1652—1654 r.). Naczelne dowództwo nad flotą holenderską sprawował prawie bez przerwy wspomniany poprzednio admirał van Troomp, stary i doświadczony marynarz oraz dzielny żołnierz, wsławiony swemi zwycięstwami nad Hiszpanami i kaprami z Dunkierki. Był on niestety silnie związany instrukcjami rady związkowej, które nakazywały głównie się troszczyć o dawanie konwojów wychodzącym z holenderskich portów lub zawijającym spowrotem do Holandji statkom handlowym, a nie zwracały uwagi na podstawowe żądanie strategji morskiej o zniszczeniu floty nieprzyjacielskiej. W związku z powyższem cała kampanja holenderska polegała w najlepszym razie na zaczepnej obronie, która odnosiła coprawda parokrotne zwycięstwa nad Anglikami, jak pod Dungeness w cieśninie Pas de Calais i pod Plymouth'em w kanale La Manche, lecz nie przeszkodziła angielskiemu admirałowi Robertowi Blake'owi na rozpoczęcie blokady wybrzeży holenderskich i pobicie floty przeciwnika pod jego własnym portem, Scheveningen, stanowiącym wrota do Hagi.



Rys. 6.

Naodwrót, naczelne dowództwo angielskie, które cały czas piastował admirał Blake, dążyło przedewszystkiem do zniszczenia nieprzyjacielskiej floty wojennej, opanowania przez to morza i zduszenia przeciwnika przez blokadę jego wybrzeży z przygotowaniem wysadzenia desantu. Doskonale wyćwiczona i dobrze zaopatrzona flota angielska przez cały czas działała zaczepnie, poszukując ustawicznie przeciwnika i nie uchylając się od bitwy. Blake prowadził kampanję początkowo u brzegów ojczystych, wydając bitwy pod Kentish Knocke na morzu Północnem i przylądkiem Dungeness w kanale La Manche, a potem rozbił Holendrów w druzgocącem spotkaniu pod Gabbard na morzu Północnem i podszedł odrazu do brzegów Holandji, gdzie zadał przeciwnikowi ostateczną klęskę pod Scheveningen, która rozstrzygnęła o wyniku I-ej wojny angielsko-holenderskiej. Zawarty wkrótce po tej klęsce pokój Westminsterski (1654 r.) nałożył na Holendrów ciężką kontrybucję i zmusił ich zarówno do uznania Aktu Nawigacyjnego jak poddania się prawu salutowania przed każdym okrętem brytyjskim, znajdującym się na angielskich wodach terytorjalnych, t. j. na obszarze, według rozumienia rządu londyńskiego. Była to pierwsza porażka, jaką poniosła Holandja za czasów swojej niedawnej niepodległości. Kupiec holenderski poczuł pierwszą szczerbę na swym gmachu, jaką mu zadał żołnierz angielski, walczący na okręcie.

A. Druga wojna angielsko-holenderska (1665—1667 r.).

Po zawarciu pokoju w Westminsterze Holandja poczuła, że ma na morzu groźnego przeciwnika, tembardziej, że Anglja zarówno za rzeczypospolitej, jak za przywróconej niebawem monarchji, rozwijała w dalszym ciągu ideę morską, budując flotę i popierając handel zamorski. Obie strony zdawały sobie jasno sprawę, że wznowienie zatargu zbrojnego wisi na włosku, bo współzawodnictwo morskie na polu handlowem wzmagało się z każdym rokiem. W dziedzinie ekonomicznej Holendrzy byli górą: ich obroty handlowe przewyższały pięciokrotnie obroty angielskie. Wyprawa floty holenderskiej na Bałtyk w 1656 r. wzmocniła autorytet Stanów Generalnych w krajach, które dostarczały rzeczy najniezbędniejszej

dla Europy Zachodniej, t. j. chleba. Kupcy angielscy ujrzeli znów mocnych rywali w portach polskich, duńskich i szwedzkich. Jednocześnie wzmagał się coraz większy handel zamorski z kolonij holenderskich w Indjach Wschodnich i w Ameryce Północnej. Wszystko to było solą w oku Anglikom. Do tego przyłączyła się osobista niechęć króla Karola II-go, który po pokoju westminsterskim musiał opuścić Holandję, jako niedogodny pretendent za czasów Cromwell'a. Wojna zatem groziła wybuchem lada chwila i oba państwa szykowały się do niej gorączkowo. W obu główną uwagę zwrócono na flotę.

Holendrzy, nauczeni gorzkiem doświadczeniem z 1-ej wojny angielsko-holenderskiej, przeprowadzili dość gruntowną reformę w dziedzinie budownictwa i uzbrojenia okrętowego, natomiast prawie nie dotknęli sprawy organizacji. Okręty zaczęto naogół budować większe i stawiać na nich silniejszą artylerję. Do składu załóg okrętowych zaliczono świeżo sformowaną piechotę morską, mającą obsługiwać specjalnie działa i uczestniczyć w walce abordażowej. Swoją drogą, liczebność załóg na okrętach holenderskich była mniejsza od stanu załóg angielskich. Natomiast pozostała otwartą kwestja scentralizowania floty i ujednostajnienia korpusu oficerskiego. W każdym razie, flota holenderska, mając po staremu świetnych żeglarzy, otrzymała teraz daleko lepiej wyćwiczony pod względem wojskowym personel w postaci wspomnianej powyżej piechoty morskiej.

Anglicy również nie spoczywali na laurach po zwycięskim wyniku 1-ej wojny angielsko-holenderskiej. Budowano w dalszym ciągu duże, lecz szybkie i zwrotne okręty, ćwiczono personel w sztuce żeglarskiej i wojskowej, zwracając po staremu główną uwagę na celne strzelanie artyleryjskie. Została wprowadzona również na stałe morska piechota do obsługi artylerji i abordażowania. Personel oficerski za monarchji stał się więcej arystokratyczny i zwarty, a pojęcie o honorze wojskowym i o poświęceniu swego życia za króla stało się powszechne. Naczelny wódz floty, książę Jorku (późniejszy Jakób II-gi) wprowadził ćwiczenia taktyczne,

urządzał ciągłe dalekie podróże i wydał pierwsze księgi sygnałów morskich, które znakomicie ułatwiały formowanie szyków.

W 1665 r. flota holenderska liczyła 133 jednostki (w tem 103 okręty linjowe i fregaty, 11 branderów, 7 lekkich jednostek, t. zw. awizo, i 12 wielkich łodzi wiosłowych, czyli galeot) z 4 900 działami i 21 000 załóg okrętowych. Naczelne dowództwo sprawował admirał-lejtenant Wassenaer baron van Obdam, dawny oficer kawalerji, który wzorem Blake'a, miał reformować flotę holenderską, organizując ją w duchu militarnym. Flota angielska składała się z 109 jednostek (w tem 88 okrętów linjowych i fregat, 21 branderów i 10 lekkich awizo) z 4 200 działami i 22 000 załóg okrętowych. Stanowisko naczelnego wodza floty („Lord High Admiral") zajmował brat królewski, Jakób, książę Jorku. Jak wynika z powyższych danych, Anglicy mieli mniej okrętów, lecz więcej załóg, a poza tem jednostki angielskie górowały nad holenderskiemi swą wypornością, szybkością i zwrotnością.

Kroki wojenne rozpoczęli Anglicy, zajmując bez wypowiedzenia wojny kolonje holenderskie w Afryce nad zatoką Gwinejską i Ameryce Północnej z Nowym Amsterdamem, przemianowanym niezwłocznie na Nowy Jork. Jednocześnie nastąpiła konfiskata holenderskich statków handlowych, które zawinęły do portów Wielkiej Brytanji, i nastąpił połów wszystkich karawan okrętowych, idących pod banderą holenderską przez kanał La Manche i morze Północne. Konwój holenderski, idący przez cieśninę Gibraltarską, został ostrzelany przez krążącą tam eskadrę angielską. Nastąpiło oczywiście zerwanie stosunków dyplomatycznych i, wślad zatem, wypowiedzenie wojny.

Rząd holenderski wysłał Ruytera na południowy Atlantyk z poleceniem odebrania kolonij na brzegach Gwinei (kolonje te dostarczały najbardziej poszukiwanego podówczas towaru, mianowicie niewolników-Murzynów do pracy w Ameryce), i wszczął rokowania dyplomatyczne z Francją, która coraz bardziej podejrzliwem okiem spoglądała na wzrost potęgi państwowej Wielkiej Brytanji. Rokowania te zostały uwieńczone pomyślnym skutkiem i flota francuska otrzymała pole-

cenie działać łącznie z flotą Stanów Generalnych. Dodać jednak należy, że ówczesna marynarka wojenna Ludwika XIV była jeszcze tak słaba, że mogła wyjść na morze dopiero w roku następnym, t. j. 1666, i wystąpienie Francji miało więcej charakter demonstracyjny.

Obaj przeciwnicy postawili sobie, jako główne zadanie, opanować morze Północne, które oddzielało Holandję od Anglji, i obaj dążyli, wskutek tego, do stoczenia walnej bitwy, która miała rozstrzygnąć o tem panowaniu.

Van Obdam wyszedł w czerwcu 1665 r. z portów holenderskich wprost ku odległym o 100 mil morskich angielskim wybrzeżom. Eskadra księcia Jorku na parę tygodni przedtem podeszła ku brzegom Holandji i w ten sposób obaj przeciwnicy rozminęli się w drodze. Obdam rozpoczął blokadę wschodniego wybrzeża Anglji, a książę Jorku — całej linji brzegowej holenderskiej. Po dwóch tygodniach silna burza zmusiła Anglików do zwinięcia blokady, a w dodatku zaczęli oni odczuwać brak żywności, której nie mogły im dowozić na czas transportowce z portów angielskich, blokowanych przez Obdama. Książę Jorku zawinął więc do Solebay na wschodniem wybrzeżu Anglji, tam przeprowadził niezbędny remont jednostek i uzupełnił zapasy, poczem znów wyszedł na pełne morze, poszukując Holendrów. Tymczasem van Obdam, dowiedziawszy się o powrocie eskadry nieprzyjacielskiej do Solebay, poszedł w tamtą stronę, przerywając blokadę i chcąc, zgodnie z instrukcjami, uderzyć na przeciwnika. Spotkanie nastąpiło w parę dni później, 14 czerwca 1665 r., na wysokości Lovestoft, odległem o 10 mil morskich na północ od Solebay. W bitwie tej Holendrzy zostali pobici na głowę, tracąc admirała Wassenaera van Obdama i 4 000 ludzi oraz 17 najlepszych okrętów. Anglicy mieli 2 000 zabitych i rannych oraz tylko 2 okręty zatopione. Zwycięstwo osiągnęła znów silna artylerja angielska i doskonałe wyćwiczenie załóg zarówno pod względem wojskowym, jak żeglarskim.

Holendrzy w nieładzie schronili się na swe wody terytorjalne, zaprzestając wszelkiej blokady brzegów nieprzyjacielskich i oddając Anglikom panowanie na morzu Północnem.

Niestety książę Jorku nie wyzyskał odniesionego zwycięstwa i zamiast ścigać pobitego przeciwnika i wejść do portów holenderskich, zawrócił znów ku brzegom Anglji. Działania wojenne na morzu Północnem zamarły i obie floty, każda w swych portach, szykowały się znów do dalszej walki. Tak przeszło parę miesięcy. Książę Jorku został odwołany ze swego stanowiska i nowym głównodowodzącym był mianowany admirał lord Montagu, hrabia Sandwich, który wznowił działania zaczepne, rozpoczynając spowrotem blokadę wybrzeży holenderskich. U Holendrów głównodowodzącym został mianowany admirał Michał de Ruyter, wysłany na początku wojny do Gwinei i okryty sławą jeszcze z czasów 1-ej wojny angielsko-holenderskiej za zwycięstwo pod Plymouth'em i świetne konwojowanie karawan kupieckich. Nowy głównodowodzący, po wykonaniu swych zadań w zatoce Gwinejskiej, miał polecenie konwojować karawanę kupiecką, idącą morzem Śródziemnem z Lewantu. Karawana ta, osłaniana przez Ruytera, przemknęła się pomyślnie przez cieśninę Gibraltarską, okrążyła Anglję od północy i bez żadnych strat zawinęła do portów norweskich. Tam Ruyter zostawił wszystkie statki handlowe, a sam, na czele okrętów wojennych, zawinął szczęśliwie do Ems, zmyliwszy po drodze patrolujące eskadry Montagu. 6 sierpnia okręty Ruytera zakotwiczyły w Ems, a 18-go nowy głównodowodzący objął swe czynności.

Położenie Holandji było ciężkie: Anglicy krążyli wzdłuż wybrzeża, flota holenderska stała w portach, nie będąc jeszcze doprowadzona do porządku po klęsce pod Lovestoft, handel morski, rzecz dla Holendrów najważniejsza, zamierał coraz bardziej. W takiej chwili Ruyter zabrał się do pracy. Zwrócił on przedewszystkiem uwagę na stan floty i, dzięki jego niezmordowanej pracy, wkrótce stanęło w szyku 95 okrętów linjowych i fregat, 12 branderów i 20 awizo. Załogi okrętowe były doprowadzone do 20 000 ludzi (w tem 4 600 morskiej piechoty). Artylerja wynosiła 4 300 dział. Z temi siłami postanowił Ruyter wznowić działania zaczepne, wydać rozstrzygającą bitwę przeciwnikowi i wysadzić desant w Anglji. Tym śmiałym i celowym planom admirała bardzo sta-

wały na przeszkodzie krępujące i drobiazgowe instrukcje głównej rady związkowej, zajmującej się jedynie bezpieczeństwem karawan handlowych i nakazującej Ruyterowi ustawiczne konwojowanie. Przeszkody, na jakie natrafiał admirał ze strony rady związkowej, odwlekły wykonanie jego programu, aż do roku następnego, t. j. 1666, i dopiero w maju mógł de Ruyter rozpocząć właściwą kampanję.

10 czerwca 1666 r. flota holenderska odkotwiczyła z Ostendy i wyszła w kierunku angielskich wybrzeży. Ruyter prowadził 84 okręty linjowe. Flota szła trzema eskadrami, stanowiącemi straż przednią (adm. Korneljusz Ewertsen), główne siły (de Ruyter osobiście) i straż tylną (adm. Korneljusz van Troomp). Holendrzy skierowali się ku przylądkowi North Foreland, koło którego, w Downs, skoncentrowała się flota angielska, złożona z 78 okrętów linjowych, nie licząc fregat i lekkich jednostek.

Anglicy również nie próżnowali przez zimę: budowano i remontowano okręty, uzupełniano i ćwiczono załogi. Naczelne dowództwo objął książę Rupert, brat cioteczny króla Karola II-go, a pomocnikiem jego był generał Monk, książę Albemarle, który restytuował swego czasu monarchję. Książę Rupert, dobry marynarz i dzielny żołnierz, który walczył jeszcze z Blake'iem podczas rewolucji Cromwell'a, postanowił iść odrazu na spotkanie Ruyterowi. Siły angielskie prawie równały się holenderskim, a pod względem artylerji i liczebności załóg Anglicy górowali nad Holendrami. Atoli przed samem wyjściem floty angielskiej z Downs nadszedł z Londynu rozkaz, aby książę Rupert z 20 okrętami poszedł wdół kanału La Manche do wyspy Wight i tam łącznie z krążącemi koło tej wyspy 10 jednostkami obserwował wysłaną na pomoc Holendrom eskadrę francuską, która stała w Dieppe na normandzkiem wybrzeżu La Manche o 100 mil morskich od Wight. Eskadra ta była bardzo słaba i obawiała się wyjścia na pełne morze, swoją drogą pomogła do rozdzielenia sił angielskich i ułatwiła zadanie Ruyterowi.

Książę Rupert poszedł więc na zachód ku Wight, a Monk z resztą floty udał się przeciw Holendrom, mając 58 okrętów linjowych przeciwko 84 przeciwnika. 11 czerwca na-

stąpiło spotkanie i wywiązała się słynna 4-dniowa bitwa na morzu Północnem. Bitwa ta odbywała się mniej więcej na jednakowej odległości od obu wybrzeży: angielskiego i holenderskiego, koło mielizny Gabbard.

W pierwszym dniu bitwy Anglicy, dojrzawszy przeciwnika, uderzyli całą swą eskadrą na jego straż tylną, którą dowodził van Troomp. Poniosła ona ciężkie straty i wyszła z opresji dopiero po nadejściu swoich sił głównych i przedniej straży. Monk wyzyskał zarówno pomyślny wiatr (zajmował on stronę nawietrzną), jak swą silną artylerję i niesubordynację dowódcy tylnej straży nieprzyjacielskiej, adm. Troompa, który, wbrew instrukcji Ruytera, nie trzymał się blisko sił głównych, a odszedł od nich na zbyt wielki dystans. Jednakże Holendrzy, dzięki przewadze liczebnej, zdołali wziąć do niewoli 3 okręty angielskie, a 2 zatopili, sami zaś stracili 2 jednostki, które spłonęły od ognia przeciwnika.

W drugim dniu wciąż dął wiatr pomyślny dla Anglików, a niepomyślny dla Holendrów. Obaj przeciwnicy ruszyli na spotkanie, idąc równoległemi, lecz przeciwnemi kursami. Troomp znów samowolnie zawrócił, chcąc mieć wiatr pomyślny, i znów dostał się pod morderczy ogień przeciwnika. Ocalił Troompa Ruyter, naśladując jego manewr i podchodząc mu z pomocą w chwili największej kanonady. Straty obu przeciwników były, jak w dniu poprzednim. Anglicy cały czas walczyli w zwartej kolumnie torowej, dając salwy z burt, a Holendrzy, w szczególności Troomp, ciągle łamali swe szyki i rozdzielali eskadry.

W trzecim dniu ukazała się na widnokręgu eskadra księcia Ruperta, którą nowy rozkaz z Londynu odwołał z pod wyspy Wight, gdzie właściwie nic nie było do roboty, i kazał połączyć się z Monk'iem. Książę Rupert szedł z zachodu i wyszedł na tyły Monka. Obie eskadry złączyły się przed zapadnięciem zmroku, czemu Ruyter nie zdołał przeszkodzić, nie mogąc, wobec niepomyślnego wiatru, obejść przeciwnika i obawiając się dostać we dwa ognie. Eskadra z pod wyspy Wight przybyła w składzie 23 jednostek, walczący od dwóch dni Anglicy mieli w zupełnym porządku 37 okrętów linjowych. W ten sposób Ruyter miał 64 jednostki, zdatne do walki,

a książę Rupert z Monkiem — 60. Siły obu przeciwników prawie się zrównały. Zbliżała się chwila rozstrzygająca.

W czwartym dniu wiatr zmienił kierunek i flota holenderska okazała się na nawietrzu. Ogień rozpoczęto, idąc równoległym kursem i z bliskiej odległości. Troomp znów wyszedł z szyku i zaszedł tył tym okrętom angielskim, które ostrzeliwały główne siły holenderskie, t. j. eskadrę samego Ruytera. Uderzenie Troompa splątało szyk angielski, a w tej chwili eskadra Ruytera przecięła główną linję nieprzyjacielską i wprowadziła jeszcze większy nieporządek. Anglicy, mając szyk rozerwany i nieprzyjaciela na tyłach, przeszli wyłącznie do obrony, lecz stracili podczas tej walki 12 jednostek. Kanonada trwała do wieczora, poczem przeciwnicy stracili się z oczu. Anglicy zawrócili do swoich portów, a Holendrzy do swoich. Flota króla Karola II-go miała 20 okrętów bądź zatopionych, bądź wziętych do niewoli oraz 5 000 zabitych i rannych i 3 000 jeńców, podczas, kiedy marynarze holenderscy mieli 6 okrętów zatopionych i ani jednego w niewoli oraz 2 500 zabitych i rannych. Większe straty materjalne poniosła strona angielska i, co najważniejsze, poczuła się pobitą. O działaniach zaczepnych nie mogło być mowy. Tymczasem Ruyter, przeprowadziwszy niezbędne naprawy w Ostendzie, zaczął się szykować do zadania ostatecznego ciosu, jakim miało być zablokowanie Anglji i wysadzenie desantu.

7 000 desantu holenderskiego zaczęło się zbierać w Ostendzie, a jednocześnie nawiązano rokowania z Francją o przysłaniu jeszcze 2 000 piechoty, mającej uczestniczyć w wyprawie. Przed wzięciem desantu na pokłady, Ruyter postanowił raz jeszcze zrekognoskować wody angielskie, czy wysadzenie desantu jest możliwe.

Na początku sierpnia okręty holenderskie zjawiły się przy ujściu Tamizy, lecz spotkały tam znów 90 linjowych jednostek nieprzyjacielskich oraz 20 branderów. Książę Rupert i Monk dokazywali cudów, aby doprowadzić flotę do porządku. Dzięki żelaznej dyscyplinie i obfitym środkom pieniężnym, jakich rząd nie szczędził, udało się im to w zupełności.

Ruyter przeprowadził wywiad, uznał, że wysadzenie desantu, wobec takiej gotowości bojowej przeciwnika, jest niemożliwe, i zawrócił ku brzegom ojczystym. Anglicy poszli za nim wślad i dopędzili go na wysokości przylądka North Foreland. Tam, dnia 4/5 sierpnia 1666 r., nastąpiła znów bitwa. Siły obu przeciwników były równe (po 90 okrętów linjowych i 20 branderów). Pierwszego dnia Anglicy byli na nawietrzu i walczyli w zwykłej u nich ciasnej kolumnie torowej, Holendrzy, stojąc na zawietrzu, rozciągnęli szyk, przyczem admirał Troomp znów oddzielił się od sił głównych i pozwolił przeciwnikowi na skoncentrowanie silnego ognia na środkowej eskadrze Ruytera. Pod morderczym ogniem nieprzyjacielskim i wobec przewagi liczebnej Anglików, wywołanej oddaleniem się okrętów Troompa, Ruyter rozpoczął odwrót. Wówczas angielska straż tylna wbiła się klinem między główne siły holenderskie a eskadrę Troompa i odrzuciła go daleko na południe. Nazajutrz główne siły Ruytera rozciągnęły się jeszcze bardziej i zaczęły nawet tracić łączność między sobą, a eskadra Troompa powróciła na plac boju dopiero po rozpoczęciu kanonady. Artylerja angielska, działając na małej odległości i dając salwy ze ściśniętej linji bojowej, wyrządziła znaczne straty Holendrom, rozsypującym się coraz bardziej i spychanym coraz więcej na południe. Kiedy eskadra Troompa nawiązała łączność z głównemi siłami, szyk holenderski był w zupełnym nieładzie. Ruyter nakazał ogólny odwrót, zasłaniając ze swoją eskadrą pozostałe jednostki holenderskie, które szybko kierowały się ku swojemu wybrzeżu. Wywiad, przeprowadzony przez Ruytera, zakończył się przegraną, która kosztowała wodza holenderskiego 2 okręty i 1 000 zabitych i rannych, podczas kiedy Anglicy stracili tylko jeden okręt i mieli 300 ludzi straty. Bitwa była przegrana, dzięki niesubordynacji Troompa, i oddała znów panowanie na morzu w ręce angielskie. Ruyter widział dowodnie, że jego marynarz jest jeszcze zbyt mało dyscyplinowany, aby mógł się mierzyć z wyćwiczonym przeciwnikiem, w dodatku po poniesionej klęsce, która, działając bardzo ujemnie na stan psychiczny pobitego żołnierza wogóle, jeszcze więcej oddziały-

wała na niewdrożonego do twardej służby wojskowej oficera czy szeregowego holenderskiego.

Po bitwie pod North Foreland flota Stanów Generalnych doprowadzała się do porządku w swych portach ojczystych, nie przeszkadzając księciu Rupertowi i Monkowi rozpuścić zagony wzdłuż brzegów holenderskich. Anglicy zdołali częściowo zagarnąć, a częściowo zniszczyć olbrzymią holenderską karawanę statków handlowych, naładowaną towarami o wartości 12 miljonów guldenów. Prawdopodobnie Ruyter świadomie nie miał nic przeciwko tym napadom, które, uderzając po kieszeni kupców i żeglarzy holenderskich, skłaniały ich do bardziej chętnego wypełniania zaleceń admirała, widzącego jasno, że tylko silna i dobrze wyćwiczona flota zdoła zapewnić zwycięstwo. Ruyter pracował niezmordowanie nad zreorganizowaniem floty, przedewszystkiem usunął admirała Korneljusza van Troompa, będącego stale wzorem niekarności, następnie remontował i budował okręty, wreszcie ćwiczył załogi. W jesieni 1666 r. flota była o tyle w porządku, że zaczęła wychodzić na pełne morze, mając połączyć się z eskadrą francuską, która jednak zaledwie doszła do Calais i obawiała się wyjść na morze Północne. Te manewry miały więcej ćwiczebny i polityczny odcień, aniżeli taktyczny, pomogły jednak znakomicie Ruyterowi do postawienia powierzonej mu floty na odpowiedniej stopie.

Marynarka angielska nie wyzyskała całkowicie swych sukcesów z pod North Foreland, albowiem rząd króla Karola II-go, wbrew zdaniu księcia Ruperta i innych admirałów, postanowił rozpocząć wojnę kaperską przeciwko Holendrom, wyrzekając się działań wojennych przeciwko siłom Ruytera. W związku z powyższem nastąpiło w zimie przenoszenie okrętów angielskich do rezerwy i rozpuszczanie załóg. Ten stan rzeczy trwał aż do wiosny 1667 r. Anglicy, zrzekając się zamiaru prowadzenia właściwej wojny, ograniczyli się jedynie do poczynienia kroków obronnych, umacniając wejście do Tamizy.

Tymczasem właśnie na wiosnę Ruyter postanowił ze swą wypoczętą i zreorganizowaną flotą uderzyć na wroga i zadać mu cios najboleśniejszy, mianowicie uderzyć na Londyn. Wiedział on doskonale, że przeciwnik rozbroił swą flotę i tem

samem wyrzekł się panowania na morzu. W czerwcu z portów holenderskich wyszła eskadra, złożona z 64 okrętów linjowych, 20 fregat i awizo oraz 15 branderów. Ruyter wziął kurs wprost ku ujściu Tamizy, gdzie stanął 19 czerwca. Flota holenderska szybko sforsowała wejście, pomimo energicznego oporu, jaki stawiały baterje nadbrzeżne, i posunęła się wgórę rzeki, dochodząc do Gravesend, odległego o 15 mil morskich od Londynu. Nastąpiła ścisła blokada stolicy i wysadzanie desantów na obydwa brzegi rzeki. Trwała ona przez 4 dni i rzuciła popłoch zarówno na czynniki rządowe, jak na ogół społeczeństwa. W mieście zabrakło żywności, a kupcy i przemysłowcy ponieśli olbrzymie straty, wobec braku towarów i zniszczenia stoczni oraz masy statków w Sheerness przy wejściu do Tamizy. Holendrzy opuścili Tamizę dopiero po zupełnem spustoszeniu wybrzeży i ogłodzeniu Londynu. Ruyter zaczął krążyć wzdłuż brzegów nieprzyjacielskich, przecinając cały ruch morski, poczem na początku lipca znów wszedł do Tamizy, dochodząc do Gravesend. Tym razem flota holenderska, obficie zaopatrzona w prowiant i amunicję, stała na Tamizie przez cały miesiąc. Anglicy ściągnęli garnizony lądowe i pchnęli na przeciwnika wszystkie okręty, jakie stały w rezerwie na stoczniach i portach nad Tamizą. Wywiązała się więc regularna wojna na rzece pod samą stolicą. Książę Rupert i Monk zaledwie zdołali uratować Harwich, na który Ruyter uderzał od morza, działając jednocześnie na rzece. Straty angielskie były jeszcze większe, niż poprzednio, i miesięczny pobyt Holendrów na Tamizie zadał Wielkiej Brytanji niepowetowane straty.

Po opuszczeniu Tamizy Ruyter rozpoczął blokadę wybrzeży w kanale La Manche i znów przeciął żeglugę angielską, skierowaną ku morzu Śródziemnemu i Ameryce Południowej. Ten szereg triumfów Ruytera zmusił rząd angielski do przyśpieszenia rokowań pokojowych, które doprowadziły do traktatu w Bredzie, potwierdzającym jedynie obowiązek salutowania przed okrętem angielskim, znajdującym się na angielskich wodach terytorjalnych. O kontrybucji i nabytkach terytorjalnych nie było mowy. Pokój w Bredzie uratował honor Holandji, do czego się przyczynił wyłącznie Ruyter.

Pod względem strategicznym 2-ga wojna angielsko-holenderska daje po raz pierwszy w okresie żaglowym marynarki wojennej jasno określone zadanie: pobić flotę przeciwnika, opanować morze i przenieść walkę na terytorjum nieprzyjacielskie. Zadanie to ściśle precyzuje Ruyter i wyraźnie wypowiada książę Rupert z Monkiem. I jednemu i drugiemu stawiają przeszkody czynniki wyższe: w Holandji rada związkowa, w Anglji — korona. Atoli Ruyterowi, cieszącemu się bezwzględnem poparciem ogółu, udaje się przeforsować swoje zamiary, co się wyraża w jego świetnych wyprawach na Tamizę, podczas, kiedy książę Rupert nie potrafi przekonać ani króla Karola II-go, ani szerokiego społeczeństwa, że tylko przeniesienie wojny na teren holenderski, uzyskane po uprzedniem zdobyciu panowania nad morzem, da pełne zwycięstwo.

W dziedzinie taktycznej spotyka się również po raz pierwszy regularne bitwy morskie, toczone w dwóch linjach torowych, równoległych do siebie. Obie strony zaczynają stosować wzajemne podtrzymywanie się okrętów i koncentrowanie przeważających sił na danym punkcie. Łatwiej to się udaje dyscyplinowanym Anglikom, aniżeli nieprzywykłym do subordynacji Holendrom, w szczególności ten szczegół występuje w 4-dniowej bitwie i pod North Foreland. Pod względem techniki, jak i dotychczas, Anglicy górują zarówno w dziedzinie budownictwa (ich okręty linjowe mają już trzy pokłady), jak artylerji (większa ilość dział i ich jednakowy kaliber). Zjawiają się również pierwsze instrukcje bojowe, wydawane przez księcia Jorku, księcia Ruperta i Ruytera. 2-ga wojna angielsko-holenderska jest już prawdziwą wojną regularną i nie przypomina w niczem korsarskich napadów, mających na celu głównie grabież, a nie zwycięstwo nad przeciwnikiem.

B. 3-cia wojna angielsko-holenderska (1672—1674 r.).

Wyniki 2-ej wojny angielsko-holenderskiej były naogół pomyślne dla Stanów Generalnych, bo sprowadzały się jedynie do zachowania ceremonjału salutacyjnego, co dla kupieckiego usposobienia Holendrów nie było specjalnie obraża-

jącem. Natomiast w Anglji wspomnienie o zagonie Ruytera na Tamizie oraz o klęsce w bitwie 4-dniowej stanowiło kamień obrazy dla całego narodu. Agresywna polityka Francji, jaką zaczął uprawiać Ludwik XIV-ty od chwili osobistego objęcia rządów, a która była wyraźnie skierowana przeciwko Holandji (monarcha francuski dążył do zabezpieczenia swej północnej granicy przez przyłączenie hiszpańskich Niderlandów, t. j. dzisiejszej Belgji, i południowej części właściwej Holandji), złagodziła na parę lat wzajemny antagonizm anglo-holenderski i doszło nawet do trójporozumienia między Anglją, Holandją i Szwecją (1668 r.). Trójporozumienie trwało niedługo, bo Francja najpierw przeciągnęła na swoją stronę Szwecję, swego tradycyjnego sprzymierzeńca z czasów 30-letniej wojny, a następnie zaczęła jątrzyć przeciwko Holendrom zarówno króla Karola II-go, żywiącego zadawnioną niechęć ku Stanom Generalnym jeszcze z okresu Cromwell'a, jak całe społeczeństwo angielskie, nie mogące zapomnieć Tamizy. Wreszcie w 1670 r. Anglja i Francja zawarły tajne przymierze, skierowane przeciwko Stanom Generalnym, do którego przyłączyli się niebawem duchowni elektorowie cesarstwa niemieckiego, arcybiskupi koloński i moguncki. Sprzymierzeńcy postanowili uderzyć na Holandję i od strony lądu (armja francuska i wojska obu arcybiskupów), i od strony morza (połączone floty angielska i francuska). Czekano tylko okazji do wypowiedzenia wojny.

Holendrzy przeczuwali grożące im niebezpieczeństwo, tembardziej, że ich handel zamorski po 2-ej wojnie angielsko-holenderskiej znów wzmógł się znacznie i zaczął coraz bardziej wypierać Anglików, którzy to zawsze uważali za casus belli. Szykowano się więc w Stanach Generalnych do obrony, lecz musiano zwracać uwagę nietylko na flotę, mającą walczyć z Anglo-Francuzami, lecz i na wojsko lądowe, które miało się zmierzyć z najlepszą armją Europy, jaką były wojska króla Ludwika. Wymagało to olbrzymich kosztów, tak nieznośnych dla ogółu kupieckiego, jakim byli Holendrzy. Naczelne dowództwo nad flotą sprawował w dalszym ciągu Ruyter, który doprowadził stan liczebny okrętów do 48 wielkich (70-działowych) i 24 małych (50-działowych) okrętów linjowych,

24 fregat i 24 branderów. Zaprowadzona żelazna dyscyplina, jednakowe ćwiczenie we wszystkich eskadrach, dostarczanych przez poszczególne prowincje holenderskie, nieustanne szkolenie w manewrowaniu i strzelaniu artyleryjskiem, a wreszcie ścisłe zespolenie się korpusu oficerskiego przeistoczyły z gruntu całą marynarkę Stanów Generalnych, która już nie przypominała ani uzbrojonych kupców z czasów I-ej wojny angielsko-holenderskiej, ani odważnych ochotników, nie uznających dyscypliny wojskowej, z czasów 2-ej wojny. Gorzej przedstawiało się wojsko lądowe. Tymczasem sprzymierzeńcy zadecydowali, że nadszedł czas odpowiedni, i Anglja wystosowała ultimatum, żądające salutowania przez wszystkie eskadry holenderskie przed najmniejszym angielskim okrętem wojennym. Holandja ustąpiła raz jeszcze, lecz, jako odpowiedź, brytyjskie okręty zaczęły aresztować holenderskie statki handlowe, poczem nastąpiło w 1672 r. oficjalne wypowiedzenie wojny najpierw przez Anglję, a potem przez Francję i obu elektorów.

Sprzymierzeńcy postanowili działać koncentrycznie; na wybrzeżu miał wylądować desant angielsko-francuski, a jednocześnie armja francuska weszła południową granicą Holandji, korpusy elektorów wtargnęły od wschodniej. Holendrzy obawiali się najwięcej wysadzenia desantu, któryby odciął cały kraj od morza i nie pozwolił ani na użycie floty, ani na łączność z kolonjami zamorskiemi. Na morze została też zwrócona główna uwaga.

Przeciwko jednostkom Ruytera Anglicy wystawili 45 okrętów linjowych, nie licząc fregat i branderów, a Francuzi — 26 wielkich jednostek z odpowiednią ilością lekkich i pomocniczych. U Anglików szwankowało zaopatrzenie, bo rząd dziwnie skąpił na wydatki, a poza tem załogi, uzupełniane gorączkowo przed samym wybuchem wojny, nie były jeszcze tak wyćwiczone, jak to miało dotychczas miejsce we flocie brytyjskiej. Marynarka francuska występowała właściwie po raz pierwszy do walki z takim przeciwnikiem, jak Holendrzy, miała nowe, świeżo zbudowane jednostki i doskonale wyćwiczone, lecz jeszcze nie ostrzelane załogi.

Naczelne dowództwo nad połączonemi eskadrami miał objąć Jakób, książę Jorku, znany z wojny poprzedniej.

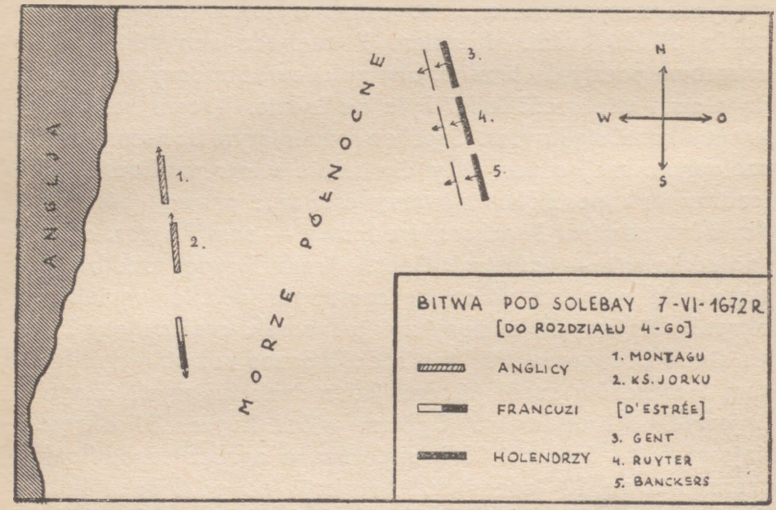
Eskadra angielska opuściła ujście Tamizy, weszła do kanału La Manche i na wysokości wyspy Wight połączyła się z idącą ku cieśninie Pas de Calais eskadrą francuską. Książę Jorku objął komendę i sprzymierzeńcy ruszyli ku holenderskim wybrzeżom, chcąc wywabić przeciwnika na pełne morze i tam wydać mu bitwę (brzegi Holandji obfitowały w mielizny, utrudniające w najwyższym stopniu manewrowanie podczas bitwy). 31 maja 1672 r. książę Jorku wszedł na morze Północne i przez 3 dni krążył u południowych wybrzeży Holandji, lecz przeciwnika nie wywabił, poczem skierował się dla nabrania zapasów do zatoki Solebay na wschodniem wybrzeżu Anglji, na północ od ujścia Tamizy. Sprzymierzeńcy zakotwiczyli tam 3 czerwca i przystąpili spokojnie do ładowania zapasów i nabierania wody. Czynności te odbywały się wolno i spokojnie, bo, wnosząc z dotychczasowego zachowania się Ruytera, można było sądzić, że nie uderzy on na silniejszą od siebie flotę nieprzyjacielską zdala od swoich brzegów i że zastosuje dalej taktykę obrono-wyczekującą.

Tymczasem Ruyter, zebrawszy wszystkie swe siły w ujściach rzek Maasu i Skaldy na południowej granicy Holandji, gdzie było najwięcej mielizn i drobnych wysepek, stanowiących pewnego rodzaju szaniec od strony morza, jeszcze w maju przeprowadził rekonesans ku ujściu Tamizy, skąd niedawno wyszedł książę Jorku, udając się na spotkanie z Francuzami pod wyspę Wight, i zawrócił ku Ostendzie, dowiedziawszy się, że sprzymierzeńcy już się połączyli. Admirał holenderski widział doskonale krążącą przed Ostendą flotę nieprzyjacielską, lecz nie chciał na nią napadać wobec oczywistej przewagi liczebnej i widocznego szykowania się do boju. Tego rodzaju działania Ruytera natchnęły sprzymierzeńców myślą, że zachowa on nadal system defensywny. Kiedy jednak Anglo-Francuzi poszli ku Solebay, gdzie, jak trafnie przewidywał wódz holenderski, nie spodziewali się zupełnie napadu, to Ruyter odkotwiczył z Ostendy i ruszył za nimi w trop . 7 czerwca 1672 r. jednostki holenderskie ujrzały brzegi Anglji i zatokę Solebay.

Sprzymierzeńcy stali wzdłuż brzegu: najbardziej na południe zakotwiczyły okręty francuskie, idące stale w przedniej straży, dowodził niemi admirał hrabia Jan d'Estrée, więcej na północ znajdowały się główne siły pod komendą księcia Jorku, a na północ od nich tylna straż pod admirałem lordem Montagu, hrabią Sandwich. Ogółem zakotwiczyło 71 okrętów linjowych, 16 fregat i 24 brandery, do tego dochodziła flotylla transportowców, złożona z 35 jednostek. Artylerja sprzymierzonych miała 5 100 dział, a załogi okrętowe wynosiły 33 000 ludzi. Rankiem 7 czerwca wszystkie łodzie okrętowe poszły do brzegu, aby załadować zapasy oraz wodę do picia i większość ludzi była na lądzie. Wtem na widnokręgu ukazał się Ruyter. Szedł on rozwiniętym frontem w szyku czołowym, mając pomyślny dla siebie wiatr wschodni. Holendrzy byli podzieleni na trzy eskadry: prawą (północną) dowodził admirał Banckers, środkową — sam Ruyter, a lewą (południową) — admirał Gent. Przed każdą eskadrą posuwał się również w szyku czołowym oddział mniejszych okrętów linjowych, złożony z 6 jednostek, asekurujący idące za nim 6 branderów. W ten spocób przed rozwiniętym frontem Holendrów szedł jeszcze jeden szyk lżejszych okrętów linjowych i branderów. Ogółem wiódł Ruyter 61 okrętów linjowych, 14 fregat i 36 branderów, a oprócz tego, flotyllę transportową 22 jednostek. Artylerja na pokładach holenderskich wynosiła 4 500 dział, a załogi okrętowe dochodziły do 21 000 ludzi.

Książę Jorku, ujrzawszy nieprzyjaciela, przerwał ładowanie zapasów, odwołał łodzie i będące na brzegu załogi oraz kazał rozwijać żagle i odkotwiczyć. Wszystko to odbywało się z wielkim pośpiechem i niezbyt wielkim porządku, wywołanym niespodziewanem zjawieniem się Ruytera, o którym wszyscy myśleli, że stoi w Ostendzie. Nastąpił niebawem drugi sygnał, aby wszystkie eskadry wzięły kurs na północ. Straż tylna admirała Montagu ruszyła pierwsza w najlepszym stosunkowo porządku. Główne siły pod księciem Jorku zamarudziły, bo nie wszystkie jednostki zdążyły rozwinąć żagle i część ich musiała być holowana przez łodzie, lecz wkrótce ruszyły za tylną strażą (odgrywającą obecnie rolę przedniej).

Natomiast francuski admirał d'Estrée zamiast iść za księciem Jorku wziął, wbrew sygnałowi, kurs na południe i oddzielił się odrazu od reszty floty. O 7-ej główne siły Ruytera uderzyły na główne siły przeciwnika, t. j. na eskadrę księcia Jorku, a jednocześnie zwarł się Montagu z Gentem. Przednia straż holenderska pod Banckersem skierowała się za będącemi na południu Francuzami. Zaczęła się bitwa pod Solebay.



Rys. 7

Przeciwnicy bili się na odległości wystrzału pistoletowego i walczyli zajadle, przyczem przykładem służyli wodzowie: Ruyter i książę Jorku. Na lewem skrzydle sprzymierzonych Montagu początkowo wziął górę, lecz zginął podczas przechodzenia ze swego płonącego okrętu na drugi, co zmieszało Anglików i dało przewagę Holendrom, choć i ci stracili admirała Genta. Zastępca Genta przeszedł do przeciwnatarcia i odrzucił będących już w nieładzie Anglików na północ ku Lovestoft, poczem sam zawrócił ku swoim głównym siłom, uderzając na księcia Jorku zboku. W środku wrzała uporczywa walka, lecz natarcie prawego skrzydła holenderskiego

z jednej flanki i następujące niebawem uderzenie lewego skrzydła pod Banckersem, który po cofnięciu się eskadry francuskiej na południe, pośpieszył z pomocą Ruyterowi, przechyliło i tutaj szalę zwycięstwa na stronę Holendrów. Okręty francuskie d'Estrée odeszły na samym początku bitwy daleko na południe, będąc systematycznie odsuwane od placu boju przez eskadrę Banckersa, która nie podchodziła do nich na bliską odległość, lecz ograniczała się jedynie ostrzeliwaniem z dalekiego dystansu, i zawróciły koło południa ku głównym siłom. Stało się to wówczas, kiedy Banckers, odrzuciwszy d'Estrée'go, dopomógł do rozbicia księcia Jorku. Zmrok wieczorny przerwał walkę: Anglicy mieli 4 okręty zatopione i 2 500 zabitych i rannych, u Holendrów straty wynosiły 2 okręty i 2 000 zabitych i rannych, o Francuzach niewiadomo, lecz straty ich w ludziach były minimalne, a z okrętów żaden nie został uszkodzony.

Nazajutrz Ruyter krążył przed zatoką, lecz sprzymierzeńcy nie próbowali więcej szczęścia. Flota angielska miała duże uszkodzenia na okrętach, co wskazywało, że artylerja holenderska dobrze była wyćwiczona, a przytem między d'Estrée a księciem Jorku powstało silne nieporozumienie co do niewykonania rozkazu o pójściu na północ. Po całodziennem stróżowaniu przed Solebay Holendrzy zawrócili ku brzegom ojczystym.

Po bitwie pod Solebay naczelne dowództwo sprzymierzonych wyrzekło się zamiaru wysadzenia desantu na wybrzeżu holenderskiem; flota Ruytera była zbyt silna, aby tego rodzaju przedsięwzięcie mogło się udać bez uprzedniego rozbicia nieprzyjacielskich sił zbrojnych na morzu. Było to pierwsze fiasco, jakie ponieśli sprzymierzeńcy na morzu. Jednocześnie pod wpływem niepowodzenia Anglo-Francuzów na morzu odżyły nadzieje holenderskie na lądzie, gdzie zwycięskim dotąd wojskom króla Ludwika XIV zaczęto stawiać coraz energiczniejszy opór.

Flota Ruytera zajęła znów pozycje w zatoce Schouneweld, o 20 mil morskich na północ od Ostendy, mając przed sobą szereg mielizn, tworzących wał ochronny. Stojąc w tej bezpiecznej przystani, obserwował wódz holenderski cały

teren wodny i dawał odpoczynek załogom. Część marynarzy została odwołana do flotyll rzecznych, a jednocześnie Stany Generalne zaczęły wydawać listy przypowiednie kaprom, którzy pod osłoną okrętów Ruytera zaczęli wyrządzać dotkliwe straty żegludze angielskiej. Dodać należy, że rząd holenderski, idąc za radą Ruytera, wstrzymał wydawanie świadectw kaperskich na początku wojny, albowiem do kaperstwa szło najwięcej ochotników, pociągniętych łatwym i dużym zyskiem, a przez to automatycznie zmniejszała się liczba ochotników do marynarki wojennej, gdzie panowała w dodatku surowa dyscyplina. Ruyter, pilnując ciągle morza, wychodził parokrotnie ze swojej zatoki, ulegając poleceniom rady związkowej, która od czasu do czasu nakazywała mu odkonwojować idące z Indyj Wschodnich lub Ameryki karawany kupieckie. W ten sposób zakończył się pierwszy rok wojny.

W roku następnym sprzymierzeńcy postanowili rozpocząć znowu działania desantowe. W roku ubiegłym były one robione po przegranej pod Solebay tylko demonstracyjnie. Ruyterowi Stany Generalne zabraniały atakować flotę nieprzyjacielską, o ile ona tylko krążyła, a nie uskuteczniała przygotowań desantowych, i naczelne dowództwo sprzymierzonych było prawdopodobnie o tem dobrze poinformowane.

Anglo-Francuzi postanowili zaatakować Ruytera u jego własnych wybrzeży, zgnieść przewagą liczebną i wysadzić desant. Zajęcie holenderskiego wybrzeża i odcięcie w ten sposób Stanów Generalnych od świata rokowały szybkie, a zwycięskie zakończenie wojny, tembardziej, że operacje lądowe rozwijały się naogół pomyślnie. Sprzymierzeni zabrali się gorączkowo do przygotowań morskich. Naczelne dowództwo nad flotą objął w 1673 r. książę Rupert, albowiem księcia Jorku, jako katolika, pozbawił prawa służby czynnej osławiony Test-Act, dopuszczający do zajmowania stanowisk oficerskich jedynie wyznawców kościoła anglikańskiego. W stoczniach nad Tamizą zakipiała wytężona praca, to samo działo się w dokach francuskich. Rozpoczęło się ćwiczenie i uzupełnianie załóg oraz gromadzenie wojsk desantowych. Późną wiosną przygotowania zostały zakończone i flota

angielska opuściła Tamizę, udając się do La Manche pod wyspę Wight, gdzie miało nastąpić połączenie z flotą francuską. Jednocześnie w Yarmouth nad morzem Północnem o 60 mil morskich na północ od ujścia Tamizy stanęło w pogotowiu 6 000 desantu. Połączenie flot pod Wight odbyło się szybko i sprawnie, poczem sprzymierzeńcy na początku maja ruszyli ku zatoce Schouneweld, gdzie stała eskarda Ruytera. Książę Rupert prowadził 81 okrętów linjowych, 11 fregat i 36 branderów.

Holendrzy, stojący na redzie Schouneweldu, byli przygotowani na spotkanie przeciwnika. Flota Stanów Generalnych składała się z 52 okrętów linjowych, 11 fregat i 25 branderów. Jednostki pływające były we wzorowym porządku, stan załóg nie pozostawiał nic do życzenia. Ruyter, mając pod komendą tę flotę, śmiało oczekiwał napadu, choć ilościowo i pod względem artylerji ustępował przeciwnikowi. Jeszcze przed nadejściem Anglo-Francuzów flota holenderska przeprowadziła pod osobistem dowództwem Ruytera rekonesans ku brzegom Tamizy i wiedziała dobrze o przygotowaniach nieprzyjacielskich.

6 czerwca 1673 r. przed zatoką Schouneweld ukazała się na widnokręgu flota anglo-francuska. Szła ona rozwiniętym frontem w szyku czołowym, podzielona tradycyjnie na 3 eskadry. Lewą dowodził bezpośrednio książę Rupert, środkowa, złożona z francuskich jednostek, — hrabia d'Estrée, a prawą — admirał Spragge. Przed każdą eskadrą szły również w szyku czołowym szybkobieżne okręty linjowe i fregaty oraz 12 branderów. Te jednostki, wzorem holenderskich jednostek pierwszej linji pod Solebay, miały uderzyć na okręty Ruytera, o ileby one stały na kotwicy, i działać branderami. Holendrzy, na pierwszy meldunek o pojawieniu się przeciwnika, przygotowali się do podniesienia kotwicy. Stali oni uszykowani również w 3 eskadry, będące jedna za drugą, każda w szyku czołowym. Pierwszą eskadrą prowadził admirał Korneljusz van Troomp, powołany znów do czynnej służby, drugą — Ruyter, a trzecią — admirał Banckers. Flota holenderska miała osłonę od północy w postaci brzegów zatoki Schoune-

weld. Wiatr dął zachodni, od morza, pomyślny dla sprzymierzeńców.

Bitwa Schouneweldzka rozpoczęła się natarciem szybkobieżnych jednostek i branderów anglo-francuskich, idących, jak o tem wspomniano, przed właściwą linją eskadr na flotę holenderską. Natarcie to zawiodło w całej pełni, bo okręty Ruytera podniosły odrazu kotwice i same przeszły do przeciwnatarcia, górując swą artylerją nad lekkiemi jednostkami przeciwnika, które w dodatku szły w dużym nieporządku, nie zachowując szyku. Przeciwnatarcie holenderskie złamało atak lekkich jednostek zupełnie i zawróciły one czemprędzej ku swoim głównym siłom, kierując się przeważnie na lewe skrzydło, t. j. okręty księcia Ruperta. Tymczasem Holendrzy wyszli z zatoki Schouneweld, sformowali się w kolumny torowe i podeszli do głównych sił przeciwnika. Eskadra Troompa rozpoczęła walkę z eskadrą księcia Ruperta, eskadra Ruytera — z Francuzami d'Estrée, a eskadra Banckersa — ze Spragge'm. Obie strony zawróciły na północ i poszły do siebie równolegle. Najlepiej początkowo powiodło się Troompowi, ponieważ szyk księcia Ruperta splątał się pod naciskiem własnych branderów, które wracały w nieładzie po przejściu Holendrów do przeciwnatarcia. Wkrótce jednak Anglicy stanęli w ordynku i działając swą świetną po dawnemu artylerją, przycisnęli mocno Troompa, który swoim zwyczajem nie zwracał uwagi na rozkazy Ruytera i szedł coraz bardziej na pełne morze, tracąc łączność ze swoimi. W środku Ruyter osiągnął odrazu przewagę nad niepewnemi jeszcze na morzu okrętami d'Estrée, które właściwie tu dopiero otrzymywały rzeczywisty chrzest bojowy. Natomiast walka tylnych straży przybrała obrót bardzo niepomyślny dla Holendrów, którzy zaczęli się cofać w nieładzie ku zatoce. Ruyter, widząc załamanie się Troompa i Banckersa, oderwał się od Francuzów, którzy przeszli już wyłącznie do obrony, i pośpieszył na pomoc znajdującemu się bliżej Banckersowi i odrzucił Spragge'go. Poczem obie eskadry Ruytera wzięły kurs na północ, idąc do Troompa. Uderzenie dwóch eskadr nieprzyjacielskich wstrzymało dalsze triumfy księcia Ruperta, walczącemu dotąd pomyślnie z eskadrą Troompa. Teraz przewaga liczebna oka-

zała się po stronie holenderskiej, ponieważ d'Estrée miał szyki zmięszane, a Spragge znajdował się zbyt daleko. Książę Rupert poniósł ciężkie straty i pierwszy poszedł na spotkanie ku niemogącemu jeszcze przyjść do ładu d'Estrée'mu i idącemu całą siłą żagli ku swym głównym siłom Spragge'mu. Tymczasem zapadł zmrok. Ruyter zawrócił ku zatoce, a Anglo-Francuzi zatrzymali się na pełnem morzu. Straty obu stron były prawie jednakowe, sprowadzały się do 2 branderów holenderskich i 2 anglo-francuskich i niewielkiej stosunkowo ilości zabitych i rannych. Atoli sprzymierzonym nie udało się ani zniszczyć floty nieprzyjacielskiej, ani tembardziej wysadzić żadnego oddziału desantowego na ląd. Wygranę odniósł Ruyter.

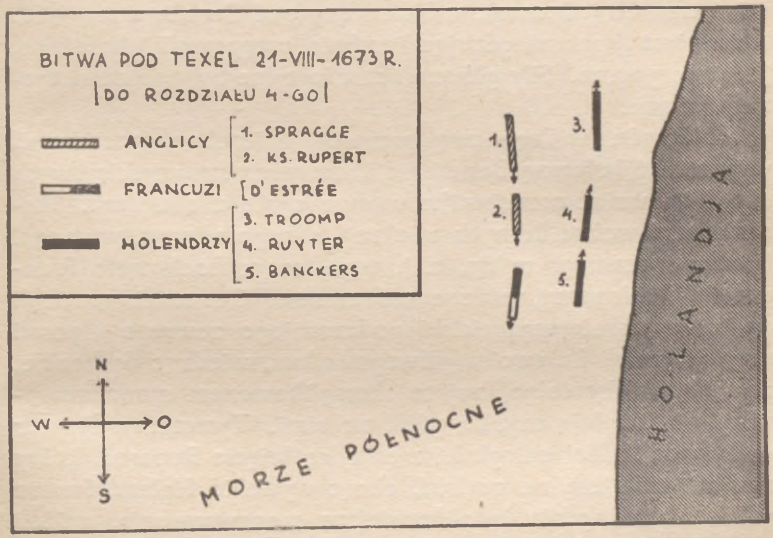
Książę Rupert nie dawał za wygraną i krążył przez parę dni przed zatoką. Miało to więcej charakter demonstracyjny, aniżeli rzeczywisty. Ruyter postanowił uderzyć na przeciwnika, lecz działać już na pełnem morzu, i odrzucić sprzymierzonych ku angielskim wybrzeżom, odległym o 100 mil morskich. Natarcie było przeprowadzone w parę dni później po bitwie Schouneweldzkiej i udało się w zupełności. Eskadry anglo-francuskie zostały zaskoczone niespodziewanie, kiedy krążyły przed zatoką i nie podejrzewały wyjścia Holendrów, myśląc, że oni ograniczą się dalej do akcji obronnej. Walka była prowadzona przez cały dzień i toczono ją na wielkim dystansie, przyczem wyćwiczenie artyleryjskie Holendrów stało tak wysoko, że sprzymierzeńcy musieli się cofać ku brzegom ojczystym przez cały czas bitwy.

Książę Rupert 15 czerwca zawinął na Tamizę i zabrał się do uporządkowania swoich jednostek. Na morzu panowali Holendrzy, a o desancie z Yarmouth'u nie było już mowy. W dodatku między admirałem francuskim, hrabią d'Estreé, a dowództwem angielskiem zapanowały stosunki mocno naprężone; Anglicy nie mogli zapomnieć o niesubordynacji Francuzów pod Solebay, a Francuzi uważali za dyshonor trzymanie ich w środkowej kolumnie, jakby niepewnych, w bitwie pod Schouneweld. Atoli książę Rupert załagodził zatarg z d'Estrée'm, pracował dzień i noc i w sierpniu znów

doprowadził swą flotę do gotowości bojowej. Sprzymierzeńcy mieli wówczas 90 okrętów linjowych i fregat (w tem jedna trzecia francuskich), 30 branderów i 25 transportowców. Desant angielski w Yarmouth stał w dalszym ciągu, a jednocześnie Francuzi zaczęli szykować własny ekspedycyjny korpus desantowy. Postanowiono urządzić nową próbę wylądowania na brzegach holenderskich, lecz tym razem postanowiono przeprowadzić operację nie na południu Holandji, koło ujść Maasu i Skaldy, lecz na północy, przy wejściu do Zuider-zee. Operacja taka była z jednej strony łatwiejsza, bo gros marynarki holenderskiej stało ciągle na południu, obserwując brzegi angielskie i szachując Tamizę, a z drugiej strony miała dość duże braki. Mianowicie, odesłanie, floty ku Zuider-zee odsłaniało wybrzeże angielskie, a wysadzenie desantu na północy Holandji narażało ten desant na uciążliwy marsz na południe przy działaniach koncentrycznych z wojskami lądowemi. Swoją drogą, na wypadek odkotwiczenia Holendrów z Schouneweld i udania się Ruytera ku Zuider-zee, mieli możność sprzymierzeńcy przy ladajakiej osłonie przewieźć desant z Yarmouth'u na brzegi holenderskie. W ten sposób desant, o który tak chodziło naczelnemu dowództwu anglo-francuskiemu, wylądowywałby bądź na północy, bądź na południu.

24 lipca 1673 r. książę Rupert na czele całej floty angielsko-francuskiej opuścił Tamizę i skierował się ku północnym wybrzeżom Holandji. Ruyter, otrzymawszy meldunek o tem, odkotwiczył niezwłocznie z Schouneweld i ruszył, wzdłuż wybrzeża holenderskiego, na północ ku Zuider-zee. Miał on pod komendą 75 okrętów linjowych i fregat oraz 30 branderów. Admirał widział parokrotnie flotę nieprzyjacielską na widnokręgu, lecz nie uderzał na nią, wobec oczywistej przewagi i niechęci opuszczenia brzegów ojczystych, zagrażanych, jak o tem dobrze wiedział drugim desantem z południa. Na początku sierpnia Holendrzy stanęli w Scheveningen, mniej więcej pośrodku między Ostendą i Schouneweld a wejściem do Zuider-zee. Jednocześnie wzdłuż całego wybrzeża stanął kordon wojsk lądowych, odwołanych z francuskiego i nadreńskiego teatru wojny.

13 sierpnia 1673 r. nadeszła wiadomość, że sprzymierzeńcy znajdują się pod wyspą Texel, stanowiacą dalszy ciąg stałego lądu przy wejściu do Zuider-zee. Ruyter poszedł na spotkanie, idąc ostrożnie wzdłuż brzegu, usianego wszędzie mieliznami, i 21 sierpnia dojrzał flotę nieprzyjacielską, posuwającą się również wzdłuż brzegów na południe. Sprzymierzeńcy ciągnęli w szyku torowym trzema eskadrami, stanowiącemi straż przednią, siły główne i straż tylną. W przedniej straży szli Francuzi pod admirałem d'Estrée, siły główne prowadził książę Rupert, a straż tylna była pod admirałem Spragge. Wiatr dął ze wschodu.



Rys. 8.

Ruyter, widząc przeciwnika, wziął w dalszym ciągu kurs na północ, zrównał się ze sprzymierzeńcami, idąc do nich równolegle, a kiedy jego trzy eskadry, t. j. straż przednia pod Korneljuszem van Troompem, siły główne, któremi dowodził osobiście, i straż tylna pod Banckersem, mijały kolumny nieprzyjacielskie, to zawrócił swemi eskadrami na 180° i poszedł w tym samym kierunku, co nieprzyjaciel. Holendrzy

szli bliżej do brzegu, a sprzymierzeńcy bardziej na morze. Manewr, przeprowadzony przez Ruytera, wyznaczył odrazu pozycje eskadrom holenderskim. Admirał Banckers, będący teraz w przedniej straży, znalazł się obok przedniej straży nieprzyjacielskiej, t. j. eskadry francuskiej, siły główne Ruytera — obok okrętów księcia Ruperta, stanowiących główne siły sprzymierzonych, a admirał Korneljusz van Troomp, mający obecnie straż tylną, — koło okrętów admirała Spragge, będących w tylnej straży przeciwnika. Rozległa się odrazu kanonada i rozpoczęła się bitwa pod Texel.

Przewagę liczebną miała jedynie przednia straż sprzymierzonych, złożona z okrętów francuskich d'Estrée'go. Francuzi mieli tam 30 jednostek, a Holendrzy pod Banckersem — 12. Natomiast Francuzi, górując liczebnie, ustępowali jakościowo, jako marynarze. Siły główne i straże tylne były po obu stronach równe.

D'Estrée, widząc swą przewagę liczebną, postanowił wyprzedzić kolumnę Banckersa i, zawróciwszy częścią swych okrętów, wziąć przeciwnika w dwa ognie z obu burt. Manewr ten, wobec licznych mielizn i silnego wiatru, wymagał bardzo sprawnych załóg, t. j. tego, czego brakowało Francuzom. Holendrzy, widząc ten manewr francuski, przecięli odrazu szyk nieprzyjacielski podczas jego zawrotu i poszli całą siłą żagli ku swoim głównym siłom, wiedząc doskonale, że załogi d'Estrée'go, zajęte skomplikowanem manewrowaniem, nie zdołają szybko pójść za nimi. Tymczasem Ruyter walczył z bliskiej odległości z eskadrą księcia Ruperta, który zwolna cofał się na zachód, chcąc wywabić Holendrów na pełne morze, gdzie było łatwiejsze manewrowanie, aniżeli wzdłuż usianych mieliznami wybrzeży, które dobrze znali Holendrzy, a których prawie nie znali Anglicy. Ruyter od brzegów się nie odrywał i trzymał całą swą eskadrę w zwartym szyku, wyrządzając skoncentrowanym, a celnym ogniem duże straty przeciwnikowi. Anglicy odpowiadali skutecznie, gdy, podczas największego napięcia sił, ukazał się na południu Banckers. Uderzył on na Anglików z flanki. Wówczas przeciwko 30 okrętom księcia Ruperta stanęło 45 jednostek Ruytera i Banckersa. Holendrzy manewrowali na świetnie

sobie znanym terenie wzorowo i Ruyter szybkim manewrem zdołał odciąć tylne okręty eskadry nieprzyjacielskiej oraz wziąć w ten sposób większą część jednostek przeciwnika w ogień krzyżowy. Atoli Anglicy, chociaż ponieśli ciężkie straty i działali na nieznajomym sobie terenie, potrafili jednakże wymknąć się z tej pułapki i oderwać od Holendrów. Książę Rupert i Ruyter poszli jednocześnie ku swoim tylnym strażom, gdzie wrzała zacięta walka. Admirał Spragge zginął i sytuacja Anglików była już bardzo ciężka, gdy nadciągnął książę Rupert, a za nim wślad Ruyter. Kanonada trwała do wieczora, kiedy ukazała się woddali eskadra d'Estrée, lecz zapadł już zmrok i przerwał bitwę. Sprzymierzeni zawrócili w nocy ku angielskim brzegom, a Holendrzy poszli na zwiady pod Texel. Anglo-Francuzi mieli 2 000 zabitych i rannych, podczas kiedy Holendrzy stracili około 1 000 ludzi. Żaden okręt nie poszedł na dno i żaden nie został wzięty do niewoli.

Bitwa pod Texel zniweczyła znowu zamiary sprzymierzeńców co do wysadzenia desantu, a jednocześnie wykazała, że słabsza liczebnie flota holenderska zdoła udaremnić wszelkie plany operacyjne na morzu. Zaczynając od bitwy pod Texel, sprzymierzeńcy wyrzekają się najpierw myśli o desancie, a następnie nie próbują już więcej walczyć z Holandją na morzu. Dominium maris przechodzi w ręce Stanów Generalnych, które mają możność komunikowania się z całym światem, a przedewszystkiem ze swemi kolonjami zamorskiemi, i otrzymywania wszelkiego rodzaju zapasów. Poza tem zwycięstwo tekselskie odciążyło lądowe siły Holendrów, mianowicie korpus, kordonujący wybrzeże, mógł odejść na teatr działań lądowych i przyczynił się walnie do dalszego oporu.

W Anglji niepowodzenie pod Texel postawiło pod znakiem zapytania celowość dalszego prowadzenia wojny. Panowanie na morzu, zdobyte przez Ruytera, ożywiło znakomicie dalszy rozwój ruchu kaperskiego, który wyrządzał Anglikom ogromne straty. Poza tem widziała Anglja, że na oceanach powstaje nowy przeciwnik, sprzymierzona z nią dotychczas Francja, z którą pod względem militarnym nie mogła się porównywać Holandja. Niepowodzenia morskie, lęk przed

Francuzami i wreszcie ustępliwość Holendrów, którzy pragnęli zawarcia pokoju z tak groźnym dla nich na morzu przeciwnikiem, jakim była Wielka Brytanja, przyśpieszyły rokowania pokojowe. Drugi pokój Westminsterski (1674 r.) nałożył na Stany Generalne wysoką kontrybucję, zmusił całe eskadry holenderskie do salutowania przed okrętami angielskiemi, krążącemi na oceanie od wybrzeży półwyspu Pirenejskiego, aż do brzegów półwyspu Skandynawskiego, i oddawał wreszcie w ręce angielskie szereg kolonij w Indjach Wschodnich. Za taką cenę zerwał rząd króla Karola II-go zawarte niedawno przymierze z Francuzami. Anglja dobiła się w tych trzech wojnach angielsko-holenderskich zniweczenia swej rywalki na morzu i założyła dalsze ściany w swym gmachu potęgi morskiej, wprzęgając w dodatku Holandję do swego rydwanu w przyszłych wojnach z Francją.

Okres żaglowy. — Wojny angielsko-francuskie XVII i XVIII wieku — kampanja Tourville'a podczas wojny Orleańskiej (1688—1697 r.) i kampanja Suffren'a podczas wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych (1778—1783 r.).

Pomyślne wyniki, jakie osiągnęła Anglja z wojen angielsko-holenderskich, a jakie sprowadzały się do uznawania monopolu angielskiego w obrotach handlowych z Wielką Brytanją (t. zw. Navigation Act) i przyznania, jako wód terytorjalnych, całego północnego Atlantyku (w myśl 2-go pokoju Westminsterskiego, od brzegów półwyspu Pirenejskiego do brzegów półwyspu Skandynawskiego), wzmogły w wysokim stopniu angielską ekspansję morską, zapoczątkowaną jeszcze w XVI wieku za pierwszych Tudorów. Bezwzględne panowanie na morzu i uzyskanie jaknajwięcej obszarów kolonjalnych, będących przedewszystkiem rynkami podaży tak poszukiwanych w Europie towarów „kolonjalnych", jak bawełna, kawa, cukier i korzenie, stały się podstawą polityki angielskiej. Szła ona w tym kierunku nieprzerwanie i nie zmieniała na jotę linji wytycznej zarówno za Tudorów, jak za Stuartów, i przy monarchji, i przy rzeczypospolitej. Oczywiście, każde państwo, zajmujące się sprawami morskiemi i uprawiające żeglugę morską, było uważane przez Anglję za niebezpiecznego rywala i Wielka Brytanja dążyła odrazu do poderwania takiego współzawodnika. Jaskrawy przykład dały pod tym względem wojny z Holandją, które zakończyły się w rezultacie uznaniem przez Stany Generalne hegemonji angielskiej na morzach. Jednak już podczas wojen angielsko-holenderskich ukazał się na widowni nowy rywal Wielkiej Brytanji na arenie morskiej. Tym rywalem była Francja.

Zagadnienie morskie weszły we Francji na porządek dzienny w pierwszej połowie XVII wieku. Zajął się niemi

gruntownie Richelieu, właściwy twórca monarchji francuskiej. Praca jego zamarła przy kardynale Mazarini'm, który żałował pieniędzy na marynarkę wojenną i mało się interesował kwestjami kolonjalnemi oraz handlu morskiego. Natomiast odrodzenie zagadnienia morskiego nastąpiło z chwilą objęcia rządów przez króla Ludwika XIV-go (1661 r.). Wielki monarcha francuski dążył do zapewnienia swemu narodowi nietylko pierwszego miejsca w Europie, lecz i na całym świecie. Pragnął on rozszerzyć wpływy francuskie zarówno orężem, jak kulturalnie i handlowo. Przemysł, handel i rolnictwo, narówni z siłą zbrojną, doznawały od niego najżywszego poparcia. Chciał on widzieć Francję potężną i samowystarczalną ekonomicznie i pragnął, aby wyrób francuski dochodził wszędzie i aby myśl francuska krzewiła się na każdem miejscu. Z natury rzeczy, musiał zwrócić Ludwik XIV-ty baczną uwagę na sprawy morskie, stanowiące potężny środek w zamierzonej przez niego wielkiej ekspansji politycznej i ekonomicznej. Opanowanie morza było mu niezbędne i dla wojen, któremi wyrąbywał odpowiednie granice i gruntował hegemonję polityczną Francji w Europie, i dla obrotów handlowych, które wzbogacały majątek narodowy. Doskonałego pomocnika i częstokroć współautora w planach morskich znalazł Ludwik XIV-ty w ministrze Janie Colbert, który był tem dla francuskiej marynarki wojennej, czem minister margrabia Louvois dla wojsk lądowych.

Niezwłocznie po objęciu rządów przez Ludwika XIV-go weszła na porządek dzienny kwestja marynarki wojennej. Morska siła zbrojna była niezbędna zarówno przeciw Hiszpanom, tradycyjnym sprzymierzeńcom głównego wroga Francji, jakim było cesarstwo niemieckie, jak przeciw Anglji, opanowującej coraz bardziej morza europejskie, wreszcie przeciw Holandji, starającej się utrzymać w swych rękach wszechświatowy monopol morski, i, nakoniec, dla rozwiązywania zagadnień bałtyckich, połączonych z rywalizacją Polski ze Szwecją i Szwecji z Danją.

Colbert zabrał się energicznie do dzieła, kierując się cały czas osobistemi wskazówkami swego monarchy. Przystąpiono do budowy okrętów na wielką skalę, organizowania

kadr oficerskich i szeregowych, ćwiczenia personelu i zakładania wielkich portów wojennych. Jednostki, budowane na stoczniach krajowych lub kupowane zagranicą (przeważnie w Holandji), powiększyły skład floty francuskiej w ciągu dziesięciu lat prawie siedmiokrotnie. W chwili właściwego wstąpienia na tron Ludwika XIV-go było ich 30, a przed wybuchem 3-ej wojny angielsko-holenderskiej, w której młoda marynarka francuska otrzymała pierwszy chrzest bojowy pod Solebay, znajdowało się już 196. Okręty francuskie pod względem wielkości i uzbrojenia przewyższyły odrazu jednostki holenderskie i angielskie. Został utworzony oddzielny korpus oficerów marynarki, uzupełniony początkowo przez najlepszych oficerów z wojska lądowego, a kompletowany następnie przez wychowańców specjalnej szkoły podchorążych, t. zw. „gardes-marines". Do szeregów brano wyłącznie mieszkańców z prowincyj nadmorskich, którzy zostali wciągnięci do oddzielnych list poborowych marynarki, noszących nazwę „inscription maritime". Dzięki temu personel francuskiej marynarki wojennej stał się odrazu ściśle wojskowym i opierał się na elemencie, obznajmionym z żeglugą. Wielki port wojenny w Tulonie był podstawą dla eskadr śródziemnomorskich, a taki sam wielki port w Brest — dla atlantyckich. Ćwiczeń praktycznych dostarczyły wyprawy przeciwko korsarzom afrykańskim z Maroko, Algeru i Tunisu oraz podróże na jednostkach szkolnych. Lekcje z 2-ej, a zwłaszcza z 3-ej wojny angielsko-holenderskiej też zrobiły swoje, a zakończenie wojny z Holandją, które nastąpiło w parę lat po zawarciu przez Anglję oddzielnego pokoju Westminsterskiego w 1674 r., dało Francuzom walne zwycięstwa koło sycylijskich brzegów nad flotami hiszpańską i holenderską. Francuski admirał Abraham Duquesne, pamiętający jeszcze czasy Richelieu'go i będący zastępcą d'Estrée'go w czasie 3-ej wojny anglo-holenderskiej, pobił samego Ruytera.

Anglja z największą uwagą i niepokojem śledziła rozwój marynarki francuskiej i zaczęła wyraźnie przeczuwać we Francji swą najgroźniejszą rywalkę. Jednocześnie z obawą spoglądali na rosnący wzrost potęgi francuskiej Habsburgowie niemieccy i hiszpańscy oraz znajdująca się pod bezpośrednią

groźbą zajęcia Holandja, której w dodatku Ludwik XIV-ty nie mógł darować bohaterskiego odporu podczas 3-ej wojny angielsko-holenderskiej. W 1686 r. cesarz niemiecki, Hiszpanja i Holandja zawarły między sobą ścisłe porozumienie, skierowane przeciwko Francji, do którego w parę lat później przyłączyła się automatycznie Anglja, wobec powołania na tron angielski dożywotniego namiestnika Holandji, księcia Wilhelma Orańskiego, co nastąpiło po detronizacji Jakóba II-go



Rys. 9

Stuarta (dawnego księcia Jorku i naczelnego wodza angielskich sił morskich w czasie dwóch ostatnich wojen anglo-holenderskich). Detronizacja nastąpiła w 1688 r. i w tym samym czasie Ludwik XIV-ty wypowiedział wojnę cesarzowi. Zaczęła się wojna Orleańska.

A. Wojna Orleańska (1688—1697½ r.).

Armja francuska miała walczyć z cesarskimi, Hiszpanami i Holendrami na lądzie, a flota powinna była się zmierzyć z Anglikami i Holendrami na morzu. Marynarka francuska w chwili wybuchu wojny stała w Tulonie, obserwując Hiszpa-

nów, i w Brest, dając baczenie na Anglików oraz Holendrów. Jądro floty stanowiło 120 okrętów linjowych, mających po 80—120 dział i po 500—1 200 ludzi załogi. Do tego dochodziły fregaty, brandery i transportowce. Stan wyszkoleniowy i materjalny nie pozostawiał nic do życzenia. Personel, opromieniony sławą zwycięstw nad Holendrami i Hiszpanami, pałał chęcią zmierzenia się z flotą angielską, w której widziano głównego przeciwnika. Flota angielska w przeddzień wojny liczyła, jako gros swych sił, 100 okrętów linjowych, w tem 20 o 80—100 działach, a reszta o 40—70. Do tego dodać należy jeszcze fregaty, brandery i awizo. Pod względem zaopatrzenia i wyćwiczenia stan był zadawalniający, natomiast widać było upadek dyscypliny, wywołany wprowadzeniem polityki do szeregów i kwestyj wyznaniowych (Jakób II-gi, będąc wiernym synem Kościoła Katolickiego, powierzał, wbrew Test-Act'owi, wyższe stanowiska oficerom-katolikom o zdecydowanie monarchicznych poglądach, podczas, kiedy rdzeń floty stanowili oficerowie i szeregowi-protestanci, wśród których pokutowały jeszcze republikańskie wspomnienia Cromwell'a, jakie zaszczepił swego czasu Blake). Drugi przeciwnik, z którym mieli się zmierzyć Francuzi, była flota holenderska, złożona z 40 okrętów linjowych i 30 fregat. Zaopatrzenie i wyćwiczenie stały u Holendrów wysoko, a dyscyplina, zaprowadzona przez van Obdama i Ruytera, nie pozostawiała nic do życzenia. Jednakże jednostki holenderskie pod względem wyporności i uzbrojenia ustępowały nietylko francuskim, lecz i angielskim.

Operacje lądowe armji Ludwika XIV-go przeciwko cesarskim i Hiszpanom zaczęły się wcześniej, aniżeli morskie floty francuskiej przeciwko Anglikom i Holendrom. Monarcha francuski zwrócił główną uwagę na teatr lądowy, mając do czynienia z koalicją, która opasywała całe jego państwo. Co się tyczy teatru morskiego, a przedewszystkiem wojny z Anglją, to liczył Ludwik XIV-ty na sprzyjającego mu osobiście Jakóba II-go, który w chwili wypowiedzenia wojny cesarzowi niemieckiemu i Hiszpanom chwiał się na tronie, lecz miał nadzieję utrzymać się na nim. Kiedy jednak wybuchnęła rewolucja i dożywotny namiestnik Stanów Generalnych, książę

Wilhelm Orański (żonaty z córką Jakóba II-go) został zaproszony przez parlament angielski do Londynu celem objęcia tronu, to Jakób zaledwie zdołał schronić się do Francji, a cała prawie Anglja stanęła murem za nowym wybrańcem. Wygnany monarcha przedsięwziął niebawem wyprawę do katolickiej Irlandji, która podniosła powstanie przeciwko protestanckiemu królowi. Wszystko to działo się w oczach stojącej w Brest floty francuskiej, która ani przeszkodziła przeprawie Wilhelma Orańskiego z Holandji do Anglji, ani połączeniu się obu flot angielskiej i holenderskiej. Osłoniła ona natomiast wyprawę Jakóba II-go do Irlandji i pomogła przerzucić na tę wyspę dodatkowy korpus desantowy, lecz przez pierwsze dwa lata wojny Orleańskiej, stosując się ściśle do rozkazów z Paryża, które nakazywały nieangażowanie się, nic więcej nie przedsięwzięła i aljanci, t. j. Anglo-Holendrzy, panowali de facto w kanale La Manche i zatoce Biskajskiej.

Tymczasem rok 1690 miał zmienić zasadniczo sytuację na morskim teatrze wojny. Król Ludwik XIV-ty zadecydował zacząć ofensywę morską, która powinna była doprowadzić do pobicia floty anglo-holenderskiej, odcięcia walczącego w Irlandji z Jakóbem II-im Wilhelma Orańskiego od jego portów angielskich i wreszcie wysadzenia desantu francuskiego w Anglji. Ofensywa została powierzona admirałowi hrabiemu Hilaremu de Tourville'owi, który już poprzednio zyskał wielką sławę bojową, jako dowódca okrętu u Kawalerów Maltańskich, walcząc z korsarzami afrykańskimi, a następnie, będąc w służbie Ludwika XIV-go, podczas operacyj na morzu Śródziemnem, jakie toczyły się po zakończeniu 3-ej wojny angielsko-holenderskiej i podczas których francuski admirał Duquesne pobił Ruytera. Tourville słynął z nieustraszonego męstwa i ślepego posłuszeństwa rozkazom, a znał się doskonale na taktyce morskiej. Poza tem był energicznym i szybko orjentującym się wodzem.

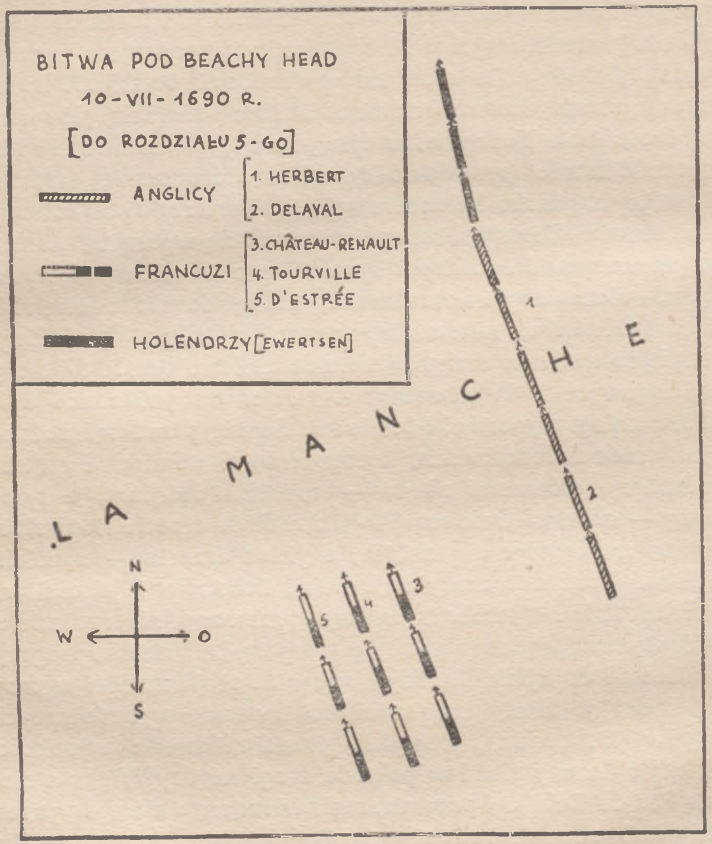
Jeszcze podczas lata 1689 r. przeprowadził Tourville z Tulonu do Brestu eskadrę, złożoną z 20 okrętów linjowych, które weszły w skład floty atlantyckiej, powiększonej w ten sposób do liczby 70 jednostek. Flota ta zaczęła niebawem krążyć przy wejściu do kanału La Manche, przygotowując się

do wielkiej akcji zaczepnej, jaka miała nastąpić w roku następnym. Siły anglo-holenderskie, pilnujące kanału, ograniczyły się do obserwacji ruchów floty Tourville'a.

Na początku lipca 1690 r. flota francuska odkotwiczyła w Brest i weszła do kanału La Manche. Składała się ona z 70 okrętów linjowych i 18 branderów. Artylerja okrętowa liczyła 4 600 dział, a stan załóg dochodził do 28 000 ludzi. Przednią strażą dowodził admirał Château-Renault, głównemi siłami osobiście Tourville, a tylną strażą — admirał hrabia Wiktor d'Estrée (syn dowódcy eskadry francuskiej podczas 3-ej wojny angielsko-holenderskiej, która walczyła pod Solebay, Schouneweld i Texel). Francuzi posuwali się wgórę La Manche i w pierwszych dniach lipca spotkali przeciwnika pod wyspą Wight. Flota anglo-holenderska, którą dowodził angielski admirał Herbert, mianowany przez Wilhelma Orańskiego naczelnym wodzem marynarki holenderskiej, liczyła 57 okrętów linjowych i 11 branderów. Dział na pokładach było 3 850, a załogi wynosiły 23 000 ludzi. Strażą przednią, złożoną z jednostek holenderskich, komenderował admirał Ewertsen (Holender), głównemi siłami — osobiście Herbert, a tylną strażą — admirał Delaval (Anglik). Dwie trzecie floty składało się z okrętów angielskich, a jedna trzecia — z holenderskich. Sprzymierzeńcy byli słabsi ilościowo i jakościowo od Francuzów. Herbert, widząc przewagę nieprzyjaciela, cofnął się czemprędzej z pod Wight wgórę La Manche, pragnąc się schronić do ujścia Tamizy. Tourville szedł za nim w trop i, korzystając z większej szybkości świetnie wybudowanych okrętów francuskich, dopędził przeciwnika na wysokości przylądka Beachy Head w połowie drogi między Wight a cieśniną Pas de Calais. Sprzymierzeni, widząc, że nie ujdą przed pościgiem, zdecydowali się przyjąć bitwę, która została stoczona pod tym przylądkiem w dniu 10 lipca 1690 r. i nosi nazwę bitwy pod Beachy Head.

Tourville posuwał się naprzód trzema kolumnami torowemi, idącemi równolegle i złożonemi z trzech eskadr każda, przyczem eskadry w kolumnie szły również w szyku torowym. Prawą kolumnę prowadził Château-Renault, środkową — sam Tourville, a lewą — d'Estrée. Ujrzawszy Anglo-Holen-

drów, Francuzi niezwłocznie wyciągnęli się w jedną linję torową, przyczem Chateâu-Renault zajął ze swemi jednostkami stanowisko na czele, po nim szedł Tourville, a szyk



Rys. 10.

zamykał d'Estrée. Sprzymierzeńcy mieli na przodzie Holendrów Ewertsena, za którymi posuwały się główne siły Herberta i tylna straż Delaval'a. Tworzyli oni również szyk torowy. Francuzi znajdowali się bliżej do angielskich wybrze-

ży, wchodząc klinem między brzeg, a przeciwnika. Dął wiatr północno-wschodni.

Walkę rozpoczęli Holendrzy, podchodząc do przedniej straży francuskiej Château-Renault i otwierając ogień z bliskiej odległości. Obaj przeciwnicy posuwali się zwolna naprzód, lecz główne siły angielskie i ich straż tylna zaczęły coraz więcej oddalać się od Ewertsena, który miał mniej jednostek od Château-Renault, a przytem okręty francuskie górowały swą wielkością i artylerją nad holenderskiemi. Wówczas Tourville, widząc ciągłe opóźnianie się Anglików, nakazał swej przedniej straży wyprzedzić szyk holenderski, a następnie zawrócić i zajść go z prawej burty, sam zaś z dwiema eskadrami ze swojej kolumny ruszył całą siłą żagli wślad za Château-Renault i otworzył morderczy ogień na lewą burtę przeciwnika. W ten sposób eskadra Ewertsena została wzięta w dwa ognie. Położenie Holendrów było krytyczne, bo mieli przeciwko sobie z obu stron silniejszego pod każdym względem przeciwnika, a eskadry Herberta i Delavala straciły wszelką łączność z Ewertsenem i nie śpieszyły wcale na pomoc. Holendrów ocaliła jedynie przytomność umysłu ich admirała i jego świetna znajomość miejscowych warunków hydrograficznych. Mianowicie, obydwie walczące strony były niedaleko od lądu i zaczynał się odpływ. Ewertsen dał sygnał do natychmiastowego zakotwiczenia, a tymczasem silny prąd odpływowy uniósł niespodziewających się tego Francuzów na pełne morze i oderwał ich od Holendrów. Okręty Herberta i Delavala, uchylając się wciąż od walki, naśladowały czemprędzej manewr Ewertsena i zostały na placu. Bitwa została przerwana, bo zanim Tourville zwiększył ilość żagli, a dął obecnie wiatr wschodni, utrudniający w wysokim stopniu posuwanie się naprzód wgórę La Manche, to sprzymierzeńcy odkotwiczyli i, zyskawszy na czasie i odległości, poszli ku Pas de Calais. Francuzi ścigali Anglo-Holendrów przez cały czas i wyrządzili im w odwrocie ciężkie straty. 18 lipca pobita flota sprzymierzeńców, straciwszy 12 okrętów linjowych, zawinęła do ujścia Tamizy. Tourville pędził za cofającym się wrogiem aż do Pas de Calais, poczem zawrócił wdół La Manche

i wysadził desant francuski w zatoce Torbay przy wejściu do La Manche.

Zwycięstwo pod Beachy Head oddało w ręce francuskie całe panowanie na kanale, desant był przerzucony, obecnie należało odciąć wojska angielskie, walczące w Irlandji i iść na Londyn. Tymczasem właśnie na irlandzkim teatrze wojny powinęła się noga Jakóbowi II-mu i został on pobity na głowę w dniu zwycięstwa Tourville'a pod Beachy Head. Zdetronizowany monarcha zaledwie zdołał z resztkami swych stronników przeprawić się do Francji, a zwycięskie wojska Wilhelma Orańskiego szybko zajęły całą Irlandję i, korzystając z zamieszania, jakie powstało we francuskiem naczelnem dowództwie na wieść o klęsce Jakóba, powróciły z powrotem do Anglji. Niewielki desant francuski w Torbay został odwołany na okręty i flota Tourville'a, zgodnie z otrzymanemi rozkazami, zakotwiczyła w Hawrze, zadawalniając się jedynie potencjalną władzą panowania nad La Manche. Okręty francuskie w jesieni opuściły Hawre, udając się do Brestu, gdzie miano rozpocząć przygotowania do nowej kampanji na rok następny. Wielkie zwycięstwo taktyczne, osiągnięte przez Tourville'a pod Beachy Head, nie zostało wykorzystane strategicznie.

W następnym 1691 r. naczelne dowództwo w Paryżu nie chciało zadać stanowczego ciosu Anglji w postaci przerzucenia desantu i marszu na Londyn, a zastosowało jedynie wojnę kaperską, nakazując z jednej strony flocie Tourville'a polować w zatoce Biskajskiej, a z drugiej wysyłając kaprów z Dunkierki na morze Północne. Było to przeprowadzenie blokady Anglji i Holandji, lecz blokada ta nosiła charakter połowiczny, ponieważ instrukcje naczelnego dowództwa zabraniały surowo flocie francuskiej szukać spotkania z flotą sprzymierzonych. Blokada ta rzeczywiście wyrządziła znaczne straty zarówno Anglikom, jak Holendrom, i wykazała mistrzowstwo Tourville'a, jako niezrównanego marynarza, umiejącego trzymać w szachu na pełnem morzu całą flotę nieprzyjacielską, lecz nie doprowadziła do żądanego celu, jakim było zwrócenie się Wielkiej Brytanji o pokój. Do myśli

o desancie, wysadzonym w Anglji, wrócił Ludwik XIV-ty dopiero w 1692 r. Wpłynął na niego pod tym względem wygnany Jakób II-gi, który liczył na swoich zwolenników w Wielkiej Brytanji, i częściowo Tourville, który nie mógł odżałować zmarnowanego zwycięstwa pod Beachy Head.

Na wiosnę 1692 r. w porcie La Hougue w Normandji stanął 30-tysięczny korpus desantowy, który miał wylądować w Anglji. Osłaniać przeprawę miał osobiście Tourville, który zgromadził w Brest całą flotę atlantycką, a miał otrzymać jeszcze eskardę śródziemnomorską z Tulonu. Eskadra ta zawinęła do Brest z trzymiesięcznem opóźnieniem, bo dopiero w końcu lipca, zamiast w końcu kwietnia, i Tourville musiał rozpocząć kampanję bez okrętów tulońskich. Flota atlantycka, który komenderował Tourville, składała się z 45 okrętów linjowych, paru fregat i 13 branderów. Na pokładach znajdowało się 3 200 dział i 21 500 załogi. Jednostki, zwłaszcza okręty linjowe, były w świetnym stanie, a wyćwiczenie zahartowanych w bojach załóg nie pozostawiało nic do życzenia. Flota francuska, nie mogąc się doczekać przybycia eskadry tulońskiej (którą silne burze odrzuciły na południe Atlantyku), a naglona osobistym rozkazem królewskim, nakazującym: wyjść z Brest, udać się do La Hague, rozbić po drodze flotę nieprzyjacielską i zapędzić ją do portów angielskich, a następnie wziąć na pokłady 30 000 desantu i wysadzić go w Anglji — odkotwiczyła w końcu maja z Brest i weszła do kanału La Manche. 29 maja 1692 r. wczesnym rankiem na wysokości przylądka La Hague na normandzkiem wybrzeżu okręty francuskie dostrzegły ciągnącą od angielskich brzegów flotę nieprzyjacielską.

Sprzymierzeni wiedzieli dobrze o zamiarach Ludwika XIV-go co do przerzucenia desantu i postanowili dać mu odpór z całej siły. Wszystko polegało na opanowaniu morza. Zwycięstwo floty anglo-holenderskiej nad francuską miało rozstrzygnąć o losach wojny na angielskim terenie. Wilhelm Orański, obecnie już Wilhelm III-ci, przygotował się starannie do walnej rozprawy na morzu. Niefortunnego admirała Herberta zastąpił lord Russel, który szybko i energicznie doprowadził eskadry angielskie do porządku. W końcu maja

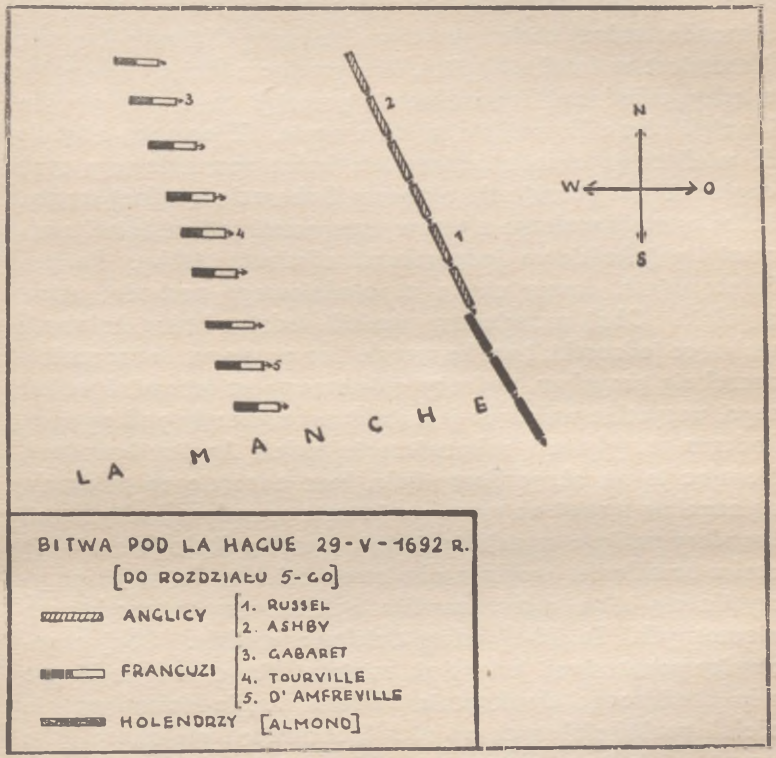
flota brytyjska stanęła pod wyspą Wight i tam nadeszła niebawem eskarda holenderska. Połączone siły sprzymierzonych miały w swym składzie 88 okrętów linjowych, 7 fregat, 30 branderów i 23 awizo. Artylerja okrętowa liczyła 6 750 dział, a załogi wynosiły 39 000 ludzi. Jednostki były dobre, zaopatrzenie i wyćwiczenie stało dość wysoko. Holendrzy stanowili jedną trzecią ogólnego składu. Jak z tego wynika, sprzymierzeńcy górowali liczebnie nad Francuzami, lecz ustępowali im naogół pod względem wyćwiczenia. Zadaniem Russela było nie dopuścić do wysadzenia desantu francuskiego i stoczyć w tym celu walną bitwę z przeciwnikiem. O wyjściu Tourville'a z Brest wywiad doniósł niezwłocznie na wyspę Wight i flota sprzymierzonych odkotwiczyła natychmiast, udając się ku francuskim wybrzeżom, gdzie, jak o tem wspomniano powyżej, 29 maja o wczesnych rannych godzinach dostrzegła flotę francuską.

Francuzi szli szeroko rozwiniętym frontem, złożonym z 9 kolumn torowych. Prawem skrzydłem, idącym najbliżej do brzegów francuskich, a złożonem z 3 eskadr, dowodził admirał d'Amfreville, środkiem, na który również się składały 3 eskadry, — bezpośrednio Tourville, a lewem skrzydłem, najbardziej wysuniętem na pełne morze i mającem także 3 eskadry, — admirał de Gabaret. Linja francuska posuwała się skośnie na wschód, najwięcej wysunięte było prawe skrzydło. Wiatr dął z południo-zachodu.

Tourville, widząc nieprzyjaciela, który go przewyższał dwukrotnie (88 okrętów linjowych u Anglo-Holendrów i 45 okrętów linjowych u Francuzów), wezwał admirałów, pokazał im rozkaz królewski, nakazujący wydać bitwę przeciwnikowi bez względu na warunki, i dał sygnał do wyciągnięcia się w długi szyk torowy, równoległy do idącego w tym szyku przeciwnika. O 10 rano Francuzi stanęli w bojowym ordynku i podeszli całym frontem do sprzymierzonych. Zaczęła się bitwa pod La Hague.

Na czele sprzymierzonych szła eskadra holenderska pod admirałem Almondem, za nią ciągnęło gros floty angielskiej, eskadra Russela, zamykały szyk również angielskie okręty

admirała Ashby. Wobec oczywistej przewagi Anglo-Holendrów, Tourville polecił uderzać nie okrętem na okręt, lecz eskadrą na eskadrę, i otworzyć ogień z bliskiej odległości. Prawe skrzydło francuskie, stanowiące obecnie straż przednią, zrównało się z Holendrami i rozpoczęło silny ogień do



Rys. 11.

czołowych okrętów nieprzyjacielskich, nie pozwalając im posuwać się naprzód, a potem zawrócić i wziąć Francuzów w dwa ognie, jak to zrobił Château-Renault pod Beachy Head. W środku okręt flagowy Tourville'a podszedł jak najbliżej do okrętu flagowego Russela i literalnie pokrył go na-

wałą pocisków ze swoich 55 dział lewej burty. Cały wysiłek Francuzów w środku był skierowany na zatopienie flagowej jednostki angielskiej, co, w razie udania się, zapowiadało powstanie zamieszania w szeregach nieprzyjacielskich. Lewe skrzydło francuskie, będące obecnie tylną strażą, ostrzeliwało okręty admirała Ashby. Natarcie przedniej straży francuskiej pod d'Amfreville'm wstrzymało manewr Holendrów Almonda, którzy chcieli powtórzyć taktykę Château-Renault. Natomiast w środku Anglicy, korzystając z dużych odstępów między eskadrami francuskiemi, przecięli szyk przeciwnika i wzięli okręt Tourville'a w dwa ognie. Z pomocą zdążyło 55 wielkich jednostek francuskich, które sparaliżowały atak angielski. Najgorzej szło okrętom Gabaret'a z tylnej straży, które musiały walczyć z przewyższającemi je liczebnie i równemi im jakościowo jednostkami admirała Ashby. Po południu wiatr, dmący ciągle z południowego zachodu, ucichł zupełnie. Obaj przeciwnicy spuścili łodzie, które holowały walczące jednostki, i walka trwała bez przerwy. Jednocześnie zaczął się przypływ, pędzący obie strony ku lądowi, i wobec tego, wszystkie walczące jednostki zakotwiczyły pod ogniem. Podczas przypływu i zakotwiczenia puścili Anglicy brandery, kierując je na okręt Tourville'a, lecz natarcie to załamało się zupełnie z racji na trwający jeszcze przypływ, który znosił brandery na linje angielskie, i ciszę morską, Po załamaniu się ataku branderów walka z obu stron osłabła, do czego przyczyniła się silna mgła, zawisła nad morzem w godzinach wieczornych. Po 20-ej salwy działowe umilkły. Obaj przeciwnicy pozostawali jednak na miejscu. Bitwa pod La Hague była skończona; dwukrotnie silniejsi Anglo-Holendrzy nie zdołali rozbić słabszych od nich Francuzów i nie zatopili im nawet ani jednego okrętu, nie mówiąc już o wzięciu do niewoli. Zwycięstwo taktyczne było dotąd po stronie Tourville'a, który nie mógł jednakże wykonać rozkazu królewskiego, nakazującego mu rozbić flotę nieprzyjacielską.

W nocy, kiedy zadął wiatr wschodni, Tourville odkotwiczył i ruszył na południe, chcąc zawinąć do Saint Malo i tam dokonać napraw. Jednostki francuskie miały poważne uszkodzenia i o uderzeniu na przewyższającego je ilościowo

przeciwnika nie można było marzyć. Najbardziej uszkodzone jednostki zostały skierowane do odległego o 15 mil morskich na wschód Cherbourg'a, a reszta zawróciła między wyspami Normandzkiemi i wybrzeżem ku Saint Malo. Sprzymierzeni szli wślad w odległości 6 mil morskich. Uszkodzenia, których doznały okręty Tourville'a, były jednak zbyt poważne, aby można było odbyć prawie 100-milową przeprawę do Saint Malo i eskadra zawinęła do portu La Hougue, gdzie stał korpus desantowy, przeznaczony do Anglji. Zakotwiczyło tam 12 jednostek, które nie mogły iść dalej, a pozostałe ruszyły w dalszą drogę. Te 12 okrętów, z których zwieziono działa i załogi na ląd, zostały zniszczone przez idących ztyłu Anglo-Holendrów 3 czerwca, a jednocześnie prawie zatopiono najbardziej uszkodzone okręty francuskie w Cherbourg'u.

Bitwa pod La Hague, w której taktyczne zwycięstwo odnieśli Francuzi, przerodziła się w przegraną na drodze powrotnej pod La Hougue i Cherbourg'iem. Ludwik XIV-ty stracił w tych portach 15 najlepszych jednostek i musiał się wyrzec zamiaru wysadzenia desantu w Anglji. Panowanie nad kanałem La Manche przeszło w ręce sprzymierzonych, którzy osiągnęli w ten sposób poważny sukces.

Ten stan rzeczy trwał atoli niedługo. W parę miesięcy Tourville był już w Brest, dokąd zawinęły pozostałe okręty z floty atlantyckiej i dokąd zawinęła dawno oczekiwana eskadra śródziemnomorska. Przez jesień i zimę trwa intensywne przygotowanie, a na wiosnę 1693 r. miał Tourville 74 okręty linjowe, gotowe do kampanji. Anglo-Holendrzy wzorem Stanów Generalnych z 1-ej wojny angielsko-holenderskiej, myśleli przedewszystkiem o zabezpieczeniu karawan statków handlowych, idących z Ameryki i morza Śródziemnego, i całą swą energją wyładowywali w wysyłaniu konwojów. Sprzymierzeńcy prowadzili tę akcję, pomimo wielkiej energji, dość niefortunnie, albowiem największe i najbogatsze karawany wpadały w ręce Francuzów, którzy siedząc w Brest, rozpuszczali zagony po całej zatoce Biskajskiej i środkowym Atlantyku. Panowanie Anglo-Holendrów na morzu, które

przeszło w ich ręce po odwrocie Tourville'a z La Hague, stało się zupełnie iluzoryczne. Flota Russela miała ciągle liczebną przewagę nad flotą Tourville'a, lecz, wypełniając drobne zlecenia wyłącznie natury handlowej, a nie mierząc się ani razu z flotą francuską, doprowadziła do bezkarnego uwijania się na morzu nietylko regularnych eskadr przeciwnika, lecz i statków kaperskich. Z drugiej strony, naczelne dowództwo francuskie, zajęte wojną na teatrach lądowych i widzące swego głównego wroga w cesarskich i Hiszpanach, nie zwracało więcej uwagi na front morski, zadawalniając się przeważnie wojną kaperską. W 1696 r. zrobiła Francja jeszcze jedną demonstrację o charakterze morskim, mianowicie skoncentrowała 20 000 wojska w Calais i Dunkierce, jako desant przeciwko Anglji. Sprzymierzeńcy ściągnęli atoli flotę Russela do Pas de Calais, a Ludnik XIV-ty, widząc niemożność niespodziewanej przeprawy, a mając przytem dużo swych sił morskich na morzu Śródziemnem, ograniczył się jedynie do demonstracji.

Obie strony były już bardzo wyczerpane długotrwałą wojną, a w dodatku na widnokręgu europejskim zarysował się nowy punkt polityczny, jakim było oczekiwane z dnia na dzień wygaśnięcie dynastji Habsburgów hiszpańskich, co stanowiło rzecz największej wag zarówno dla cesarza, który miał nadzieję uzyskania Hiszpanji spowrotem (jak za Karola V-go), jak dla Francji, która obawiała się być wzięta jeszcze bardziej w dwa ognie. Przygotowania do walki o sukcesję hiszpańską doprowadziły do zawarcia pokoju w Ryswijk (1697 r.), który pozostawiał zasadniczo status quo ante.

Przechodząc do morskich stron wojny Orleańskiej, należy podkreślić w tej wojnie kampanję Tourville'a, który potrafił opanować morze, a tem samem dać możność desantu, zarówno po swem zwycięstwie pod Beachy Head, jak po zniszczeniu gros powierzonej sobie floty w Cherbourg'u i La Hougue, kiedy sparaliżował cały handel morski Wielkiej Brytanji i Holandji, działając okrętami wojennemi i statkami kaperskiemi. Kaper z Dunkierki i Saint Malo wiedział zawsze, że stoi za nim regularna flota z Brest i Tulonu.

B. Wojna o niepodległość Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej (1778—1783 r.)

Anglja, wstąpiwszy raz na drogę rozwoju morskiego, szła nieprzerwanie w tym kierunku. Każde państwo, które wykazywało aspiracje w dziedzinie morskiej, było stale uważane przez Wielką Brytanję za jej głównego wroga. Obecnie, działo się to w XVIII stuleciu, przyszła kolej na rozprawienie się z Francją. Wojna Orleańska była właściwie początkiem walki dwóch rywalizujących między sobą mocarstw, z których każde zaczynało dążyć do hegemonji na morzu i do stwarzania sobie wielkiego imperjum kolonjalnego. Zarówno dynastja hanowerska w Anglji, jak dom burboński we Francji spoglądały chciwie na Indje Wschodnie i Zachodnie. Faktorje handlowe i obszary kolonjalne angielskie i francuskie rosły w Ameryce Północnej i Środkowej (Antylle) oraz w Indostanie, jak grzyby po deszczu. W wojnie o tron hiszpański, jaka rozpoczęła wiek XVIII, oba rywalizujące mocarstwa spotkały się z sobą nietylko na polach bitew w Europie Zachodniej i oblewających ją morzach, ale mierzyły się również na dalekich Antyllach. Potem nastąpiły wojny Ludwika XV-go, jakie on toczył z Anglją, występując bądź z pobudek solidarności dynastycznej (kampanja o sukcesję austrjacką, w której Francja szła rękę w rękę z Hiszpanją, gdzie rządzili Burboni), bądź z pobudek narodowych (wojna Siedmioletnia, w której Anglja działała na lądzie armjami Fryderyka Wielkiego). W wojnach tych Wielka Brytanja realizowała systematycznie swój plan kolonjalny, rugując Francuzów zarówno z Indyj Wschodnich, jak Ameryki Północnej. Traktat pokojowy w Paryżu, który zakończył udział Francuzów i Anglików w wojnie Siedmioletniej, oddawał Wielkiej Brytanji cały prawie Indostan oraz Kanadę i większość Małych Antyllów. Ludwik XV-ty tracił w ten sposób olbrzymie swe imperjum kolonjalne, które mu zostawiał jego wielki pradziad i poprzednik, a które tak pomyślnie powiększało się na początku XVIII stulecia. Wojna Siedmioletnia dała sławę wojenną Prusom, a olbrzymie nabytki kolonjalne — Anglji.

Tego rodzaju olbrzymie straty kolonjalne, które pociągały za sobą coraz większe kurczenie się handlu morskiego,

owej najwięcej dochodowej arterji w organizmie państwowym, były spowodowane całkowitem upadkiem marynarki wojennej we Francji z pierwszej połowy XVIII stulecia. W tych wojnach, prowadzonych przez Ludwika XV-tego musiano się bić i na lądzie, i na morzu. Atoli na lądzie występował zawsze tradycyjny przeciwnik francuski, — Niemcy w postaci bądź cesarskich, bądź Prusaków, i należało przed nim bronić granic ojczystych, zagrożonych bezpośrednio. Tymczasem na morzu bito się przeważnie na odległych wodach kolonjalnych i nie widziano tak bliskiej groźby bezpośredniej, jak na lądzie. Anglja interesowała się zawsze rozszerzeniem swych dzierżaw pozaeuropejskich, a nie europejskich. Główna zatem uwaga francuskich czynników rządowych, nie wyłączając korony, oraz całego ogółu była skierowana na zagadnienia wojskowo-lądowe, a nie wojskowo-morskie. Odbiło się to, rzecz prosta, na morskiej sile zbrojnej, która przed wojną Siedmioletnią (1756—1763)r. miała według spisu 50 okrętów linjowych, lecz prawie wszystkie stały w rezerwie, a wyćwiczenie i zaopatrzenie załóg było niżej wszelkiej krytyki. Nic dziwnego zatem, że flota o takiej wartości bojowej nie zdołała nietylko przeprowadzić operacyj zaczepnych w większym stylu, w rodzaju akcji Duquesna'a czy Tourville'a, lecz nawet obronić dalekich kolonij.

Ten stan rzeczy znalazł jednakże swój koniec. Już podczas wojny Siedmioletniej zwrócili uwagę Francuzi na systematyczne unikanie przez Anglików działań wojennych w Europie, a dążenie natomiast do zajmowania obszarów zamorskich. Pierwszy uderzył na trwogę minister marynarki i spraw zagranicznych książę Stefan Choiseul. Widział on jasno wielkie niebezpieczeństwo, zagrażające bogactwu a eo ipso i niezależności Francji, od strony morza i gorączkowo zabrał się do obrony na tym zagrożonym przez Anglików terenie. Wskrzesić francuską marynarkę wojenną stało się hasłem Choiseul'a. Przystąpiono do budowy nowych jednostek, sformowano korpus artylerji morskiej, zwracając specjalną uwagę na celne i dalekie strzelanie, otworzono wyższą szkołę wojenną, mającą za zadanie kształcić oficerów marynarki w naukach morskich, i wreszcie, zaczęto wprowadzać zpo-

wrotem surową dyscyplinę i ćwiczenia w szeregach floty. Choiseul nie ograniczył się jednakże do przeprowadzania reform w łonie podległej mu marynarki wojennej, lecz zwrócił się z gorącym apelem do całego narodu, nawołując do tworzenia floty i wskazując na to wielkie niebezpieczeństwo, jakie zawisło nad Francją wskutek lekceważenia spraw morskich. Apel ten znalazł silny oddźwięk w narodzie i docenianie znaczenia floty, jako czynnika, broniącego najżywotniejszych interesów narodowych, stało się powszechne. Od czasów zakończenia wojny Siedmioletniej, a właściwie od traktatu Paryskiego z 1762 r., który pozbawiał państwo Burbonów jego imperjum kolonjalnego, cała Francja żyła żądzą odwetu na Anglji. Dogodna chwila nastąpiła niebawem z wybuchem powstania kolonistów amerykańskich przeciwko swej angielskiej metropolji (1775 r.).

Anglja, realizując swój postulat kolonjalny, realizowała go w sposób bardzo bezwzględny i nie liczyła się nigdy z interesami swych obszarów zamorskich. Doprowadzało to do częstych scysyj w kolonjach o ludności tubylczej, np. w Indjach Wschodnich. Obecnie, po pokoju Paryskim, zaczęła Wielka Brytanja stosować ten sam bezwzględny system do ludności białej w Ameryce Północnej, która się składała naogół z wychodźców angielskich (w dzisiejszych Stanach Zjednoczonych) i francuskich (w Kanadzie). O ile ludność kanadyjska, traktowana, jako ludność świeżo zawojowanego kraju, w milczeniu znosiła ucisk metropolji, o tyle koloniści amerykańscy pochodzenia angielskiego ostro zaprotestowali przeciwko zarządzeniom londyńskim, mającym charakter ściśle fiskalny, i wybuchło powstanie. Wojna zapowiadała się dla Wielkiej Brytanji ciężka, bo teren działań znajdował się za oceanem, gdzie garnizony były nieliczne, dowóz uzupełnień i zaopatrzenia utrudniony, a powstańcy przedstawiali świetny materjał bojowy, będąc zaprawieni do ustawicznych walk z dziką ludnością tubylczą, a w dodatku przeszli przez niezłą szkołę wojenną podczas niedawnych zapasów z Francuzami na terytorjum Kanady podczas wojny Siedmioletniej. Francja postanowiła skorzystać z nadarzającej się sposobności, zaczęła pomagać powstańcom pieniężnie i przez

ochotników (do których, między innymi, należeli będący na emigracji polscy konfederaci Barscy, jak Pułaski, oraz wysłani zagranicę stypendyści warszawskiej szkoły rycerskiej, jak Kościuszko). Wielka Brytanja protestowała parokrotnie przeciwko temu subwencjonowaniu insurgentów, aż wreszcie w 1778 r. nastąpiło wypowiedzenie wojny. W parę miesięcy później Hiszpanja zerwała z Anglją stosunki dyplomatyczne i stanęła względem niej na stopie wojennej, jako sprzymierzeniec Francji.

Obu sprzymierzonym państwom chodziło przedewszystkiem o odzyskanie swych posiadłości zamorskich, jakie odeszły do Anglji od początku XVIII stulecia. Hiszpanie mieli porachunki w Ameryce Środkowej oraz o Gibraltar w Europie, a Francuzi w Ameryce Północnej i Indjach Wschodnich. Wojna miała się więc toczyć na trzech teatrach: w Europie, w Ameryce i w Azji. Ponieważ szło przeważnie o posiadłości zamorskie, przeto z natury rzeczy wojna musiała mieć charakter morski. Rozpadła się ona na kampanję amerykańską, europejską i indyjską. W Ameryce bili się w dzisiejszych Stanach Zjednoczonych i na Antyllach, przyczem działania na terenie objętych powstaniem kolonij angielskich miały charakter lądowy, a na Antyllach ściśle morski. W Europie walczono zasadniczo na kanale La Manche i pod Gibraltarem, były to działania wyłącznie morskie. Wreszcie, w Azji, na terenie indyjskim, starcia odbywały się w zatoce Bengalskiej, przeważnie koło wybrzeży Cejlonu, trwa tam wojna morska. Jak z powyższego wynika, działania wojenne odbywały się przeważnie na morzu.

Angielska marynarka wojenna była doskonale wyćwiczona i zaopatrzona. Odznaczała się żelazną dyscypliną, pamiętającą jeszcze czasy Cromwell'a i przywróconą w całej pełni podczas wojny Orleańskiej. Został wydany regulamin służby okrętowej, wprowadzono mundury. Główną uwagę zwracano na wyszkolenie żeglarskie i artyleryjskie. Okręty wojenne budowano o większej wyporności, np. okręt linjowy miał 2 000 ton, fregata — 700 ton i t. d. Specjalnie interesowano się ulepszeniami w dziale artyleryjskim. Ogólna ilość

jednostek w chwili wypowiedzenia wojny wynosiła 270, w tem 130 okrętów linjowych, a stan załóg dochodził do 60 000 ludzi.

Francuska marynarka wojenna była również dobrze wyćwiczona i zaopatrzona, jak angielska. Szwankowała natomiast w niej dyscyplina, szczególniej dotyczyło to oficerów. Wyćwiczenie żeglarskie stało gorzej, a artyleryjskie i ogólnowojskowe — bardzo dobrze. Okręty francuskie były naogół większe i lepiej budowane od angielskich. Oficerowie, dzięki wyższej szkole wojennej, byli dużo lepiej wykształceni od Anglików. Niestety szkoła ta, opierając się na przesłankach natury finansowej, wpajała swym wychowańcom zasady wojny wyłącznie obronnej, zalecając unikanie bitew, a nakazując stosowanie manewrów, mających na celu odciąć przeciwnika od jego podstawy operacyjnej i wyrządzić nieprzyjacielowi jak najwięcej szkód materjalnych przez niszczenie jego handlu morskiego. Podstawą taktyki była praca jezuity, o. Pawła Hoste'a, byłego kapelana marynarki eskadr Tourville'a, który, według wskazówek tego admirała, napisał „L'art des armées navales ou Traité des evolutions navales". Skład marynarki francuskiej w chwili wybuchu wojny wynosił 80 okrętów linjowych, drugie tyle fregat i jednostek pomocniczych oraz 70 000 ludzi w załogach.

Hiszpańska marynarka wojenna stała bardzo źle pod względem wyćwiczenia i zaopatrzenia. Dyscyplina była niezła. Okręty znajdowały się w stanie niezadawalniającym, choć prawie wszystkie jednostki były niedawno spuszczone na wodę. Rząd madrycki miał 70 okrętów linjowych i tyleż fregat oraz jednostek lekkich i pomocniczych.

W wojnie zatem, którą, jak głosił oficjalnie Paryż i Madryt, miano prowadzić o niepodległość Stanów Zjednoczonych, flota angielska górowała liczebnie i jakościowo nad francuską, nie mówiąc już o hiszpańskiej.

Działania wojenne na amerykańskim teatrze szły dość żwawo, przyczem szczęście wojenne przechylało się to na jedną, to na drugą stronę. Na wodach europejskich Francuzi, mając przewagę, wobec skierowania części floty brytańskiej do Ameryki Północnej, stosowali uparcie system obronny

i nie wyzyskiwali swej pomyślnej sytuacji. W Indjach Wschodnich przeszli Francuzi do zdecydowanego natarcia i odnieśli tam największe sukcesy. Kampanja w Indjach Wschodnich będzie treścią naszego szczegółowszego rozbioru. Prowadził ją ze strony francuskiej komodor Piotr de Suffren, który poprzednio odznaczył się chlubnie na Antyllach, jako dowódca okrętu. Eskadra Suffren'a, złożona z 5 okrętów linjowych, wyszła z Brest 22 marca 1781 r. łącznie z całą flotą francuską, przeznaczoną na Antylle. W tydzień później nastąpiło rozstanie i jednostki, mające iść do Indyj Wschodnich, skierowały się ku portugalskim wyspom Zielonego Przylądka, gdzie stał na kotwicy oddział floty angielskiej, wysłany na zajęcie holenderskiej kolonji Kaplandji w Afryce Południowej (Holandja przyłączyła się również do sojuszu hiszpańsko-francuskiego, wymierzonego przeciw Wielkiej Brytanji). Suffren, mając powierzone sobie prowadzenie kampanji w Indjach Wschodnich, miał jeszcze dodatkowe zlecenie osłonięcia po drodze tej właśnie Kaplandji. Szczęśliwy traf dał mu możność spotkania się z eskadrą nieprzyjacielską, mającą właśnie napaść na wspomnianą powyżej kolonję holenderską. Francuzi zastali Anglików, zakotwiczonych w zatoce Porto Praia na wyspie Św. Tomasza (Sao Thiago), dokąd zawinął Suffren, chcąc wziąć wodę do picia. Obaj przeciwnicy mieli po 5 okrętów linjowych, więc siły były równe, lecz Anglicy nie spodziewali się napadu, a Francuzi, wbrew zasadom szkoły paryskiej, uderzyli wstępnym bojem. Natarcie Suffren'a udało się znakomicie, wyrządziło znaczne szkody nieprzyjacielowi i zmusiło go w rezultacie do wyrzeczenia się zamiaru zaatakowania Kaplandji. Ten szybki atak na redzie Porto Praia malował dokładnie całą psychikę Suffren'a, uważającego, że szybkie zadanie niespodziewanego ciosu jest jedynym sposobem prowadzenia wojny i że, wobec tego, podstawą strategji morskiej jest ofensywa.

Eskadra francuska, pobiwszy Anglików na wyspach Zielonego Przylądka, zatrzymała się na parę dni w Kapsztadzie, poczem wpłynęła na ocean Indyjski, kierując się ku wyspie Isle de France (dzis. Mauritius), będącej punktem oparcia dla Francuzów na tym oceanie. W połowie grudnia zaczęła się

kampanja indyjska, a 16 lutego 1782 r. okręty Suffren'a stanęły przed głównym angielskim portem wojennym w zatoce Bengalskiej, Madrasem.

Suffren, który właściwie podlegał francuskiemu gubernatorowi na Isle de France, lecz po jego śmierci, jaka nastąpiła na początku lutego, został zupełnie samodzielnym, miał do rozporządzenia 12 okrętów linjowych i parę fregat oraz transportowców. Siły angielskie pod admirałem Hughes'em wynosiły 9 okrętów linjowych z niewielką ilością fregat i transportowców. Naogół jednostki Suffren'a były większe i lepiej uzbrojone pod względem artyleryjskim od jednostek Hughes'a. Natomiast Anglicy mieli w Indjach Wschodnich szereg dobrych portów ze wspomnianym powyżej Madrasem, a Francuzi w owym okresie wojny nie posiadali żadnego. Wyspa zaś Isle de France była odległa od wybrzeży Indostanu o 2 100 mil morskich, nie mogła być zatem uważana za podstawę operacyjną. Prowadzenie wojny morskiej bez podstawy operacyjnej, nie mając w dodatku żadnej pomocy od dalekiej ojczyzny, było rzeczą niemożliwą. Suffren, chcąc wypełnić powierzone mu zadanie, jakiem było pobicie Anglików na wodach indyjskich, musiał przedewszystkiem pomyśleć o uzyskaniu takiej podstawy. Uwaga jego została zwrócona na port Trincomale, znajdujący się na północno-wschodniem wybrzeżu Celjonu (będącego podczas tej wojny de nomine kolonją holenderską). Był to jedyny port w zatoce Bengalskiej, który miał osłoniętą redę, co było bardzo ważne ze względu na jesienno-zimowy okres burz, panujących na oceanie Indyjskim i utrudniających w najwyższym stopniu żeglugę na nim w tym czasie. Admirał francuski postanowił zatem zdobyć Trincomale i, trzymając je, jako punkt oparcia, pobić flotę nieprzyjacielską. Dodać należy, że władza europejska rozciągała się w owych latach jedynie na wybrzeża Indostanu, a wnętrze kraju było zupełnie niezależne, przyczem książęta miejscowi nie sprzyjali naogół Anglikom. Pobicie eskadry Hughes'a i opanowanie Trincomale dawało możność podania ręki nastrojonym nieprzyjaźnie względem Wielkiej Brytanji radżom indyjskim i mogło doprowadzić do wyrugowania Anglików z całego Indostanu.

Admirał Hughes miał coprawda porty, lecz dowodził eskadrą słabszą jakościowo od francuskiej. Nie chciał on zatem ryzykować w walnej bitwie, wyrzekł się operacyj zaczepnych, a zdecydował prowadzić akcję obronną, osłaniając przedewszystkiem porty. Był to pewnego rodzaju ruchomy system kordonowy, mianowicie eskadra angielska miała się zjawiać przed każdym zagrożonym punktem.

Pierwsze spotkanie nastąpiło 17 lutego 1782 r. pod Madrasem, gdzie stał Hughes na kotwicy pod osłoną bateryj nadbrzeżnych. Suffren wywabił przeciwnika na pełne morze, podsuwając mu swoje transportowce, a potem uderzył na Anglików, wyzyskując opóźnianie się tylnej straży przeciwnika, która nie zdążyła połączyć się z głównemi siłami. Francuzi mieli przewagę ilościową i jakościową na polu walki, tylko zmrok i niechętne wykonywanie rozkazów Suffren'a przez poszczególnych dowódców ocaliły Hughes'a przed decydującą klęską. Francuzi szli w tej bitwie od północy i pędzili Anglików na południe, odrzucając ich od głównej brytyjskiej podstawy operacyjnej, jaką był Madras. Anglicy poszli więc ku Cejlonowi i zawinęli do Trincomale, a Francuzi, po zawinięciu do Pondichery w połowie drogi między Madrasem a Cejlonem i wysadzeniu tam desantu, który miał nawiązać łączność z radżami indyjskimi, skierowali się również na Cejlon i dopędzili Hughes'a w okolicach Trincomale. Siły angielskie powiększyły się o 2 okręty linjowe, które nadeszły z Europy, więc Hughes, napadnięty na pełnem morzu przez Suffren'a, miał prawie równe siły z przeciwnikiem. Bitwa pod Trincomale, stoczona 14 kwietnia, wykazała znów natarcie francuskie i branie Anglików w dwa ognie. W rezultacie Hughes został odrzucony od Trincomale, lecz nie opuszczał wód cejlońskich, przeczuwając, że przeciwnik dąży do zajęcia najlepszego portu w zatoce Bengalskiej. Nastąpiła półtoramiesięczna przerwa w działaniach wojennych, którą wykorzystali Anglicy na naprawianie swoich okrętów, a Francuzi na wejście w coraz silniejszą łączność z radżami, którzy już bardzo agresywnie występowali przeciwko Wielkiej Brytanji. Wreszcie Hughes doprowadził do porządku swoje jednostki i cofnął się na północ, wierny swemu

systemowi ruchomego kordonu i zawinął do Negapatam, stając między Pondichery a Trincomale. Suffren puścił się za przeciwnikiem i zmusił go do walki w dniu 6 lipca, lecz z winy swoich dowódców, którzy systematycznie sabotowali jego rozkazy, został tym razem odparty ze znacznemi stratami w ludziach (800 zabitych i rannych po stronie francuskiej, a 300 po angielskiej). Jednakże Hughes nie wykorzystał tej okazji, a poszedł czemprędzej do Madrasu, chcąc przeprowadzić remont jednostek i wziąć uzupełnienia, czego nie mógł uskutecznić w Negapatam. W rezultacie Anglicy stali znów w swym głównym porcie, podczas kiedy Francuzi krążyli wzdłuż całego brzegu i podsycali akcję wojenną radżów.

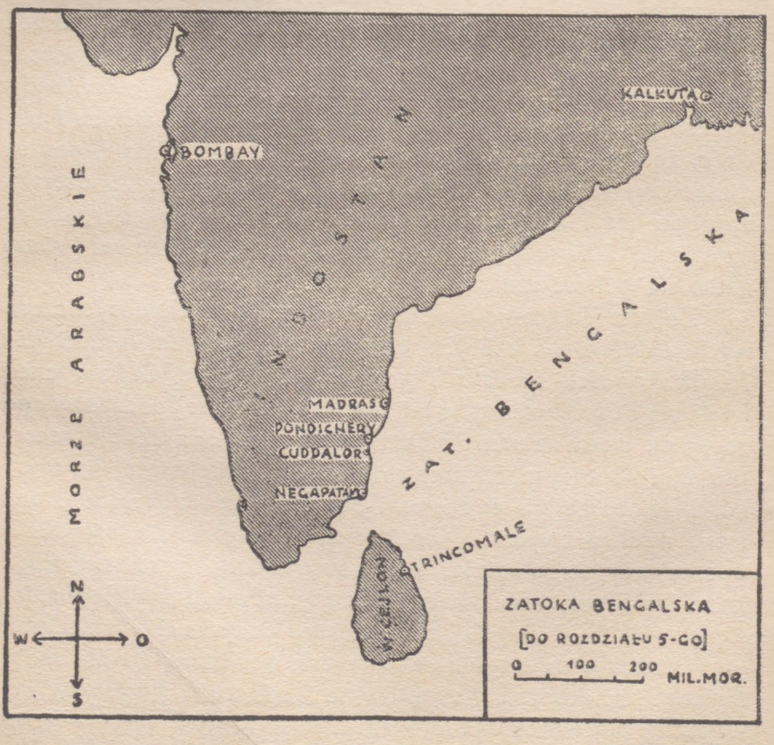
Kiedy Hughes stał w Madrasie i zupełnie nie wychodził na pełne morze, Suffren zawrócił od Negapatam i poszedł znów ku brzegom Cejlonu. Tam przybyły posiłki w postaci dwóch okrętów linjowych. Wówczas admirał francuski, będąc dobrze poinformowany o działaniach nieprzyjacielskich i wiedząc, że jego przeciwnik stoi bez ruchu w Madrasie, poszedł niespodzianie ku tak pożądanemu Trincomale i 26 czerwca zajął po krótkim oporze ten port. Podstawa operacyjna była uzyskana. Suffren ją niezwłocznie silnie ufortyfikował i ruszył znów na północ szukać Hughes'a.

Zajęcie Trincomale ocknęło Anglików z ich dotychczasowych działań, w których całą inicjatywę miał przeciwnik. Hughes opuścił Madras i poszedł prosto na Cejlon, chcąc odciągnąć Francuzów jak najdalej od ich nowej podstawy operacyjnej, a tem samem szybkim manewrem odzyskać utraconą pozycję. Obaj przeciwnicy spotkali się mniejwięcej na wysokości Trincomale 3 września i odrazu rozpoczęli bitwę. Suffren, według zwyczaju, atakował, a Hughes się bronił. Po uporczywej strzelaninie, która wyrządziła zarówno Anglikom, jak Francuzom poważne straty, admirał angielski cofnął się na północ, rezygnując z zamiaru odzyskania Trincomale.

Uszkodzenia angielskie były tak poważne, że nie mogły im zaradzić stocznie i zbrojownie Madrasu, i Anglicy w największej tajemnicy opuścili zatokę Bengalską, udając się do Bombay'u na zachodniem wybrzeżu Indostanu nad morzem

Arabskiem. Na placu boju zostali tylko Francuzi, którzy rozpoczęli energiczną akcję wśród radżów, walczących już nieustannie z Anglikami. W ten sposób zeszło do wiosny 1783 r., kiedy jednocześnie do Trincomale zawinęły 3 francuskie okręty linjowe, mające na pokładzie 2 500 desantu, a na wody zatoki Bengalskiej weszła złożona z 17 jednostek eskadra Hughes'a z Bombay'u. Anglicy zawinęli tradycyjnie do Madrasu, a Suffren wysadził desant, przybyły z Francji, w Pondichery. Desant ten działał z wojskami radżów.

Hughes postanowił teraz działać zaczepnie. Przedewszystkiem pchnął on oddziały lądowe ku Pondichery, które zmusiły Francuzów do cofnięcia się do miejscowego portu Cuddalor,



Rys. 12.

następnie sam wyszedł z Madrasu na czele 18 jednostek, blokując Pondichery od strony morza. Zamknięci w Cuddalor Francuzi bronili się rozpaczliwie, oczekując jedynego sukursu, jaki mógł dać tylko Suffren. Ten dowiedział się o wyjściu Anglików z Madrasu i ciężkiem położeniu desantu w Pondichery. 20 czerwca 15 jednostek francuskich stanęło u brzegów Pondichery i odbyła się ostatnia na tym terenie bitwa morska, nosząca nazwę bitwy pod Cuddalor. Obaj przeciwnicy ponieśli poważne straty w ludziach, lecz Hughes nie mógł pod wieczór walczyć dłużej i w nocy odszedł od Madrasu, zostawiając pole zwycięstwa Suffren'owi, który ocalił Cuddalor i znów zapędził przeciwnika do jego portu. Odtąd działania wojenne ucichły. Anglicy nie opuszczali Madras, a Francuzi byli panami sytuacji na całej zatoce Bengalskiej i wybrzeżach. W lipcu nadeszły wiadomości z Europy o preliminarjach pokojowych. Wojna się skończyła.

Wielka Brytanja, poniósłszy szereg porażek na teatrze lądowym w Ameryce Północnej i osiągnąwszy z trudem przewagę morską na Antyllach oraz zaledwie będąc w stanie utrzymać kordon na La Manche, broniący dostępu do jej wybrzeży ojczystych, musiała się zgodzić w pokoju Wersalskim (1783 r.) na ciężkie warunki. Polegały one na uznaniu niepodległości kolonij amerykańskich, które przybrały nazwę Stanów Zjednoczonych, oddaniu Francji jej kolonij na Małych Antyllach i w Indjach Wschodnich, zwróceniu Hiszpanji zajętej od kilkudziesięciu lat wyspy Minorki w grupie wysp Balearskich na morzu Śródziemnem oraz przywróceniu status quo w kolonjach holenderskich, znajdujących się w Afryce (Kaplandja) i Indjach Wschodnich (Cejlon). W wojnie tej Anglja popełniła błąd zasadniczy, mianowicie przeniosła gros swoich operacyj na dalekie tereny zamorskie, zamiast uderzyć bezpośrednio na Francję przez kanał La Manche, rozbić jej flotę, nad którą Wielka Brytanja posiadała przewagę liczebną, i zająć porty atlantyckie (śródziemnomorskie były pod obserwacją Gibraltaru). Oczywiście, zniszczenie floty francuskiej podcinałoby odrazu sukurs powstańcom amerykańskim, którzy prędzej czy później ulegliby przewadze dobrze zaopatrzonego wojska regularnego, nie mając w dodatku dowozu materjału

BIBLIOTEKA
Wyższej Szkoły Polit.-Wych.

wojennego z Europy. Anglja, chcąc zachować wszystko i stosując pewnego rodzaju system kordonowy wszędzie, przeszła odrazu do akcji obronnej, nie myśląc ani razu o wielkiej ofensywie. Zgodnie z takim sposobem prowadzenia wojny, wypadł jej wynik.

Francja mogła uzyskać daleko większe zwycięstwo, jeśliby zastosowała energiczne działania zaczepne, skierowane głównie na jednym teatrze, oczywiście najważniejszym, jakim był teatr europejski. Na tym teatrze Francuzi powinni byli skoncentrować swe siły i poddać bezwzględnie swojej komendzie sojuszniczą flotę hiszpańską, łącznie z którą nastąpiłaby przewaga liczebna po stronie sprzymierzeńców. Pobicie floty angielskiej dawałoby automatycznie możność desantu, rzeczy, która spędzała sen z powiek każdemu Anglikowi. Niestety, Francja, mając wszystkie zaczepne atuty w ręku, mianowicie swoją przewagę (razem z Hiszpanami) w kanale La Manche oraz rozstrzelenie sił nieprzyjacielskich, zajętych i w Ameryce, i w Indjach Wschodnich, działała ofensywnie w różnych kierunkach, przyczem okazywała najmniej akcji zaczepnej na teatrze europejskim. Rozstrzelenie działań ofensywnych doprowadziło do rozstrzelenia sił i, w rezultacie, wynik wojny nie okazał się tak pomyślny, jak mógł się okazać. Świetna kampanja Suffren'a, wysłanego na dalekie obszary zamorskie, gdzie musiał zdobywać sobie podstawę operacyjną, a był zupełnie pozbawiony pomocy z kraju, stanowiła jaskrawy przykład nieumiejętnie zastosowanego wysiłku. Prawdopodobnie, inaczej potoczyłyby się losy wojny, gdyby Piotr de Suffren stał na czele floty francuskiej w La Manche.

Okres żaglowy. — Wojna angielsko-francuska (1793—1815 r.) — kampanja Nelsona (bitwy pod Abukirem, Kopenhagą i Trafalgarem).

Utrata najcenniejszej kolonji, jaką były Stany Zjednoczone, oraz rosnąca potęga Francji na morzu, zapoczątkowana spowrotem przez Choiseul'a, a stanowiąca przedmiot specjalnej troskliwości króla Ludwika XVI-go, wzburzyła Anglję do głębi. Monarchja Burbonów stawała się dla Wielkiej Brytanji niebezpiecznym współzawodnikiem na morzu. Pokój Wersalski (1783 r.) zwracał Francji część jej kolonij, zdawało się, utraconych bezpowrotnie podczas wojny Siedmioletniej (1756—1763 r.), a flota francuska na wodach zatoki Bengalskiej i morza Karaibskiego umiała zadawać miażdżące ciosy flocie brytyjskiej. O ile na terenie lądowym, t. j. europejskim, łatwo było Anglikom zawsze znaleźć chętnego sprzymierzeńca, biorącego na siebie ciężar walki lądowej, pod warunkiem zwrotu kosztów wojennych, np. cesarstwo niemieckie w czasie kampanji Orleańskiej lub Prusy podczas kampanji Siedmioletniej, o tyle na terenie morskim musiała Anglja liczyć wyłącznie na swoje własne siły, bo poza flotami Londynu i Paryża nie było właściwie wówczas potężnych flot oceanowych. Marynarka hiszpańska, wobec katastrofalnego stanu zaopatrzenia i wyćwiczenia, nie mogła być brana pod uwagę; holenderska była dobra, lecz nieliczna; rosyjska i skandynawskie (duńska i szwedzka) miały charakter ściśle lokalny i były odpowiednie do walki na Bałtyku, lecz nie na oceanie, wreszcie turecka, mocno przypominająca hiszpańską pod względem zaopatrzenia, miała również charakter lokalny, jako niezła flota we wschodniej połaci morza Śródziemnego.

Wstrzymanie francuskiego rozwoju morskiego stało się hasłem polityki angielskiej po zakończeniu wojny o niepodległość Stanów Zejdnoczonych i rozpoczął się nieprzerwany

szereg wysiłków ze strony Londynu, aby ten rozwój niebezpiecznego współzawodnika zahamować. Anglja działała tutaj wytrwale i metodycznie, doprowadzając przedewszystkiem do doskonałego stanu własną marynarkę wojenną, a następnie zwracając baczną uwagę na flotę przeciwnika. Jednocześnie w każdem niemal państwie europejskiem starała się Wielka Brytanja wzbudzić niechęć przeciwko Francji. Zbliżały się czasy wielkiego przewrotu społecznego, nazywanego Wielką Rewolucją Francuską, która, będąc skierowana przeciwko całemu istniejącemu dotychczas porządkowi europejskiemu, wywołała naturalnie silną reakcję ze strony wszystkich niemal państw europejskich. Tę reakcję umiała Wielka Brytanja wyzyskać znakomicie dla swych celów. Dotyczyło to w pierwszym rzędzie marynarki francuskiej, następnie francuskich kolonij zamorskich, a wreszcie prowadzenia walki z Francją zapomocą europejskich mocarstw lądowych (cesarstwo niemieckie — późniejsza Austrja —, Prusy i Rosja).

Angielska marynarka wojenna w chwili zbrojnego wystąpienia Wielkiej Brytanji przeciwko świeżo ogłoszonej rzeczypospolitej francuskiej, t. j. w 1793 r., liczyła 300 jednostek pływających, w tem 115 okrętów linjowych. Wyporność okrętu linjowego dochodziła do 2 300 ton, a fregaty — do 1 000 ton. Artylerja okrętu linjowego wynosiła do 130 dział, fregaty — 38 dział. Stan załóg okrętowych przekraczał 45 000 ludzi. Wyćwiczenie marynarzy zarówno pod względem żeglarskim, jak wojskowym, było świetne. Zaopatrzenie materjałowe i żywnościowe stało dobrze i ulegało ciągłej poprawie. Korpus oficerski nie był naogół wykształcony teoretycznie, lecz miał doskonałą praktykę na okrętach. Zjawiły się jednak pierwsze angielskie prace teoretyczne. Wśród nich wysunęła się na czoło praca Clerk'a of Eldin'a „An Essay of Naval Tactic" (propagująca konieczność działań zaczepnych). Ulepszono księgi sygnałowe. Podczas ćwiczeń zwracano specjalną uwagę na strzelanie artyleryjskie i ulepszano ciągle działa. Szybkość w manewrowaniu i podczas biegu były przedmiotami szczególnej troskliwości. Dna okrętów były obijane miedzią, aby nie dopuścić do pokrywania się podwodnej części kadłuba wodorostami i muszlami, co miało duży wpływ

na zmniejszenie szybkości. Panowała bardzo surowa dyscyplina.

Francuska marynarka wojenna, w związku z przewrotem politycznym i społecznym, który nastąpił we Francji, przeszła przez ciężkie przesilenie wewnętrze. Reformy rządu republikańskiego, stosowane w wojsku lądowem, a które miały na celu zastąpić nieliczną stosunkowo armję długoterminowych zawodowych specjalistów miljonową armją krótkoterminowych ochotników, zostały zaaplikowane i do marynarki. Centralna władza w Paryżu nie brała tutaj w najmniejszym stopniu pod uwagę specyficznych warunków służby morskiej, w której zarówno taktyka, oparta na praktyce żeglarskiej, jak i technika, łącząca w sobie dział uzbrojenia w postaci artylerji okrętowej i dział budowlany w postaci samego okrętu, wymagały bezwzględnie zawodowych specjalistów. Główną uwagę nowych rządów paryskich zwrócił na siebie korpus oficerski, chorążowie i artylerzyści okrętowi. Ponieważ oficerowie, pochodząc, jak zresztą i w dawnem królewskiem wojsku lądowem, ze szlachty rodowej, wydawali się niebezpiecznym żywiołem dla nowego porządku, przeto najpierw obrzydzano im dalszą służbę ciągłem podburzaniem szeregowych do łamania dyscypliny, następnie upośledzano na każdym kroku, a wreszcie przeprowadzono formalną rzeź w Tulonie i Brest, po której w szeregach zostało około 25% dawnego zespołu. Nowy zespół został częściowo skompletowany z oficerów marynarki handlowej, dobrych żeglarzy, lecz złych żołnierzy, a częściowo z przysłanych oficerów wojsk lądowych o nieposzlakowanych poglądach republikańskich. Co się tyczy podoficerów, zwłaszcza chorążych („maîtres"), to postąpiono z nimi analogicznie, jak z oficerami. Wreszcie korpus artylerji morskiej, jako broń specjalną, która sprzeciwiała się zaprowadzonej w całej flocie równości, skasowano. Oczywiście, przy tego rodzaju eksperymentach została zupełnie przekreślona dyscyplina, a alfą i omegą stały się wyłącznie przekonania polityczne, nad któremi mieli czuwać na okrętach delegowani specjalnie przedstawiciele rządu centralnego. Na budowę, remont i zaopatrzenie okrętów prawie nie zwracano uwagi i, w rezultacie, doskonała mary-

narka francuska z czasów niedawnej wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych upadła jakościowo i ilościowo do ostatecznych granic.

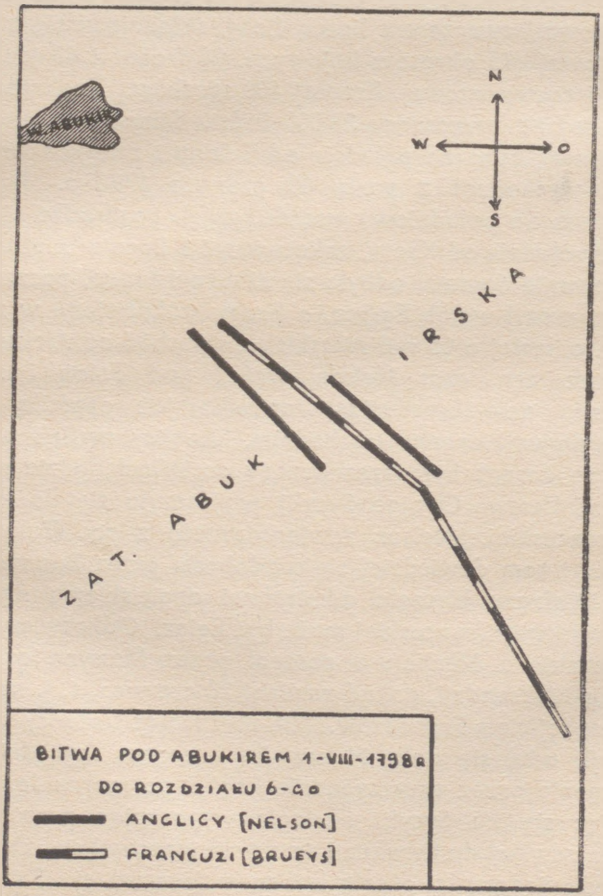
Wojna koalicji europejskiej, składającej się z cesarstwa niemieckiego, Prus i Sardynji, przeciwko Francji zaczęła się w 1792 r. Anglja pomagała tej koalicji początkowo tajnie, a po ścięciu Ludwika XVI-go, przyłączyła się jawnie w 1793 r. W dwa miesiące po przyłączeniu się Wielkiej Brytanji stanęły w szeregach koalicyjnych Hiszpanja i Holandja. Wielka Brytanja wzięła na siebie prowadzenie wojny morskiej, a pozostałe państwa — lądowej. Niezwłocznie jedna eskadra angielska w składzie 21 okrętów linjowych udała się pod Tulon na morze Śródziemne, a druga, złożona z 17 okrętów linjowych — pod Brest. Poza tem została wysłana eskadra na Antylle, a we wszystkich portach angielskich nad kanałem La Manche stanęły zespoły floty. Flota angielska krążyła przed Brest, w zatoce Biskajskiej i w kanale La Manche, zatrzymując francuskie statki handlowe i pomagając powstałej w obronie monarchji Wandei. Na morzu Śródziemnem został chwilowo opanowany przez Anglików Tulon, lecz go niebawem musieli opuścić, wskutek celnego ognia bateryj nadbrzeżnych, którym kierował kapitan artylerji Napoleon Bonaparte. Francuzi wychodzili na pełne morze bardzo niechętnie, nie czując się na siłach zmierzyć z groźnym przeciwnikiem. Taki stan rzeczy trwał przez cały okres rewolucji, t. j. do 1795 r. Tymczasem na lądzie wojska francuskie zaczęły odnosić coraz nowe zwycięstwa we Włoszech i nad Renem, co skłoniło rząd paryski do przedsięwzięcia akcji zaczepnej na morzu. Akcja ta miała być skierowana, oczywiście, przeciwko Wielkiej Brytanji. Najpierw próbowano wysadzić desant w Irlandji, co zakończyło się niepomyślnie w 1797 r., a potem zadecydowano urządzić wyprawę do Egiptu, która miała być wstępem do wtargnięcia do Indyj Wschodnich. Dowództwo armji desantowej objął Napoleon Bonaparte, będący już generałem i opromieniony sławą zwycięstw we Włoszech. Wyprawa miała wyjść z Tulonu w 1798 r. na pokładach eskadry śródziemnomorskiej admirała hrabiego de Brueys. Rząd angielski wiedział o przygotowa-

niach francuskich, lecz nie domyślał się celu. Postanowił jednak, rzecz prosta, przeszkodzić tej ekspedycji i powierzył to zadanie admirałowi Horacjuszowi Nelsonowi, który brał udział jako dowódca fregaty w wojnie o niepodległość Stanów Zjednoczonych, walcząc na Antyllach, a obecnie, już jako dowódca okrętu linjowego, odznaczył się na morzu Śródziemnem, działając pod Tulonem i u wybrzeży włoskich.

Nelson na czele eskadry, złożonej z 14 okrętów linjowych, stanął na obserwacji pod Tulonem w maju. Brueys i Bonaparte przygotowali tymczasem liczną flotę, składającą się z eskadry bojowej (15 okrętów linjowych, 14 fregat i 43 jednostki lekkie) i transportowej, liczącej 400 statków. Zaokrętowany został desant, wynoszący 36 000 ludzi. Silna burza majowa odrzuciła Nelsona na południe od Tulonu i z tego skorzystał Brueys, wychodząc z portu 19 czerwca 1798 r. Francuzi wzięli kurs na południowy wschód, zajęli po drodze Maltę i, idąc na południe od Krety, zakotwiczyli 1 lipca w Aleksandrji. Wylądowanie desantu odbyło się szybko i łatwo, poczem Bonaparte ruszył wgłąb Egiptu, a Brueys zakotwiczył w zatoce Abukir, odległej o 15 mil morskich na wschód od Aleksandrji.

Przez ten czas Nelson wrócił pod Tulon i dowiedział się, że ekspedycja francuska już opuściła port, udając się w kierunku wschodnim. Anglicy myśleli początkowo, że desant był przeznaczony do Włoch, gdzie na południu królestwo Obojga Sycylij przyłączyło się do koalicji anty-francuskiej. Nelson zawinął przeto z pod Tulonu do Neapolu i tam dowiedział się o zdobyciu przez Bonapartego Malty. Odrazu błysnęła admirałowi angielskiemu myśl, że celem wyprawy francuskiej może być Egipt. Odkotwiczył więc niezwłocznie z Neapolu i poszedł przez Messynę całą siłą żagli ku Aleksandrji, dokąd zawinął 28 czerwca, t. j. na 3 dni przed nadejściem Francuzów. Nie zarzucając kotwicy w Aleksandrji, udał się dalej Nelson ku brzegom Azji Mniejszej, a następnie przez trzy tygodnie krążył po morzu Jońskiem, zbliżając się ku Sycylji i ciągle wypatrując przeciwnika. 19 lipca zawinął do Syrakuz i tam prowiantował się, zbierając zewsząd wiadomości o celu wyprawy francuskiej. Po pięciodniowym postoju w Syrakuzach udał się Nelson na wschód,

chcąc jeszcze raz zlustrować brzegi egipskie i Lewantu. 1 sierpnia eskadra angielska zjawiła się po raz drugi w Aleksandrji i ujrzała tam stojącą na kotwicy francuską flotę transportową. W parę godzin później jeden z okrętów brytyjskich zameldował, że w zatoce Abukirskiej stoi eskadra Brueys'a. Nelson cofnął się niezwłocznie od Aleksandrji i skierował się ku Abukirowi. Przeciwnik został odszukany po dwumiesięcznem tropieniu.



Rys. 13.

Zatoka Abukirska, w której stała eskadra francuska, przypomina z kształtu półkrąg o średnicy 16 mil morskich i jest otwarta od północy. Na lewo, od północno-zachodu, brzeg zatoki kończy się przylądkiem, na którym znajduje się miasto Abukir i dość silny fort. Na północo-wschód od przylądka ciągnie się wyspa, mająca 4 mile morskie długości i osłaniająca zatokę przed falami morskiemi z północo-zachodu. Francuzi zakotwiczyli na południe od wyspy i stali w linji łamanej wzdłuż zachodniego wybrzeża zatoki. Okręt flagowy Brueys'a, „L'Orient" (120 dział), znajdował się w środku linji i był jakby wierzchołkiem rozwartego kąta, którego boki tworzyły pozostałe jednostki francuskie. Obydwa boki tego kąta składały się wyłącznie z okrętów linjowych. Między ostatnim okrętem szyku linjowego a wybrzeżem zatoki stały 3 fregaty, a między czołowym i wyspą — 1 fregata. Reszta eskadry zakotwiczyła pod samym przylądkiem.

Nelson, widząc tak długo poszukiwanego przeciwnika, stanął niezwłocznie w szyku bojowym. Wszystkie jednostki angielskie, składające się wyłącznie z okrętów linjowych, wyciągnęły się w linję torową, w której flagowy okręt Nelsona, „Vanguard" (74 działa), zajmował szóste miejsce zkolei. Linja ta o 17-ej poszła szybko ku zatoce, kierując się na przednią straż i środek szyku francuskich linjowców. Brueys, dojrzawszy Anglików na widnokręgu, chciał początkowo odkotwiczyć i wyjść na spotkanie przeciwnika, lecz, wobec zbliżającego się zachodu słońca, wstrzymał się z wyjściem na pełne morze, sądząc, że Nelson odłoży walkę do jutra. Tymczasem eskadra brytyjska zbliżała się coraz bardziej i o 18-ej baterje nadbrzeżne na wyspie oraz czołowe okręty linjowe mogły już otworzyć ogień, który jednakże nie powstrzymał natarcia angielskiego, i cała linja Nelsona weszła do zatoki. 5 jednostek brytyjskich, idąc pod ogniem Francuzów, stanęło między wybrzeżem a szykiem nieprzyjacielskim, a pozostałe z „Vanguard'em" na czele zajęły stanowisko z prawej burty francuskich okrętów linjowych. W ten sposób przednia straż Brueys'a i częściowo jego główne siły miały Anglików z obu stron. W trzy kwadranse po rozpoczęciu ognia przez Francuzów każdy okręt angielski stał już na

kotwicy i otworzył gwałtowny ogień przeciwko jednostkom Brueys'a. Słońce zaszło i zapadł gęsty mrok. Właściwą bitwę toczyły francuskie okręty linjowe z przedniej straży i środka, bo jednostki z tylnej straży obawiały się odkotwiczyć i posunąć naprzód, wobec panujących ciemności. To stanie tylnej straży bez ruchu dało oczywistą przewagę Nelsonowi nad przednią strażą i głównemi siłami nieprzyjaciela, bo wprowadził do walki 14 jednostek przeciwko 9 jednostkom przeciwnika. O 21-ej francuskie okręty z przedniej straży spuściły bandery na znak poddania się, a o 10-ej wyleciał w powietrze „L'Orient" z admirałem hrabią de Brueys'em na pokładzie. Reszta jednostek francuskich z sił głównych zaczęła w nieładzie cofać się na południe, gdzie ciągle tkwiła nieruchomo straż tylna. Anglicy posuwali się zwolna w stronę tej straży i natarli na nią w nocy o 3-ej. Natarcie to zmusiło do spuszczenia bandery jeszcze dwie francuskie jednostki linjowe, a pozostałe o 9-ej rozwinęły pod ogniem żagle i w nieładzie opuściły zatokę Abukirską. Rankiem widać było na wodach zatoki 14 okrętów Nelsona i całą prawie bądź wziętą do niewoli, bądź płonącą lub zatopioną flotę francuską. Zwycięstwo Anglików było zupełne: podstawa floty nieprzyjacielskiej, t. j. jej okręty linjowe, przestała istnieć, bo na ogólną ilość tych jednostek, jaką komenderował Brueys, poszło na dno lub do niewoli 75% (11 okrętów linjowych z 15). Tymczasem Nelson nie stracił ani jednego okrętu. Poza tem Francuzi mieli 1 700 zabitych i 1 500 rannych i wziętych do niewoli, podczas, kiedy Anglicy stracili 218 zabitych i 678 rannych.

Zwycięstwo pod Abukirem dało Wielkiej Brytanji pełne panowanie nad morzem Śródziemnem, odcinając w ten sposób najlepszą armję francuską i najlepszego jej wodza od kraju. W związku z powyższem nastąpiło odnowienie i powiększenie pod egidą Anglji umów koalicyjnych przeciwko Francji. Obecnie przyłączyły się do dawnego sojuszu: Rosja, państwa południowo-włoskie i Turcja.

Francja chciała ratować wybór swej armji i swego genjalnego wodza. Z Brest wyszła eskadra admirała hrabiego de Bruix, która zdołała przemknąć się przez zatokę Biskajską i połączyć z flotą hiszpańską (Hiszpanja stanęła znów po

stronie Francji, mając zadawnione porachunki z Wielką Brytanją co do swych kolonij i Gibraltaru), lecz zawinęła ona jedynie do Tulonu i zawróciła spowrotem do Brest, lękając się spotkania z Nelsonem. Napoleon Bonaparte zdołał dostać się do Francji, ale cała jego armja egipska musiała kapitulować. Jednakże powrót Bonapartego i objęcie przezeń naczelnego dowództwa nad wojskami francuskiemi we Włoszech i Szwajcarji zmusiły w 1801 r. wszystkich członków koalicji, oprócz Wielkiej Brytanji, do wszczęcia rokowań pokojowych. Po traktacie w Luneville (1801 r.) na placu boju pozostała jedynie Anglja. Toczyła ona walkę do ostatka, chcąc za wszelką cenę obalić nienawistnego współzawodnika, który czy w postaci monarchji burbońskiej, czy rzeczypospolitej, a następnie dyktatury napoleońskiej, zagrażał jej ciągle i wszędzie. Główną uwagę zwracała Anglja na sprawy wojny morskiej, ograniczając się na lądzie, zgodnie ze swoją tradycją, do subsydjowania sprzymierzeńców, którzy wzięli na siebie obowiązek walczenia z Francją. Działania morskie prowadziła Wielka Brytanja podwójnie: walcząc militarnie i działając ekonomicznie. O ile pierwszy sposób był skierowany wyłącznie przeciwko Francji, o tyle drugi zagrażał właściwie każdemu państwu, zajmującemu się żeglugą morską, albowiem do każdego z takich państw trafiały angielskie ultimatum, zabraniające stosunków handlowo-morskich z Francją i pociągające za sobą uciążliwą do tego stopnia kontrolę morską ze strony Wielkiej Brytanji, że rujnowała ona kompletnie handel morski danego państwa. W szczególności dawało się to we znaki państwom skandynawskim, które, oswobodziwszy się od monopolu holenderskiego na Bałtyku, trwającego tam w XVI i XVII wieku, pragnęły uwolnić się od nadzorów angielskich, zapoczątkowanych w XVIII stuleciu. Już w 1794 r. została zawarta przez trzy państwa skandynawskie (Danję, Norwegję i Szwecję) umowa o wzajemnej pomocy i zachowaniu ścisłej neutralności w sprawach morskich. Zaprowadzono najpierw system konwojowania skandynawskich statków handlowych przez skandynawskie okręty wojenne, a potem zaczęto stosować represje w razie zaaresztowania przez Anglików jakiegokolwiek statku skandynaw-

skiego. Dodać należy, że rząd brytyjski zatrzymywał statki, krążące pod obcą banderą, w olbrzymich ilościach i prawie nigdy ich nie zwracał odnośnym właścicielom. W 1800 r. do umowy o wzajemnej pomocy i zachowaniu ścisłej neutralności przyłączyły się: Rosja, gdzie cesarz Paweł zerwał nietylko przymierze, lecz i stosunki dyplomatyczne z Wielką Brytanją z powodu zaanektowania przez nią Malty, stanowiącej własność zakonu Kawalerów Maltańskich, których wielkim mistrzem był cesarz, oraz Prusy, ciągnące olbrzymie zyski z handlu zbożem, pochodzącem z zabranych ziem polskich i wysyłanem obecnie tradycyjną drogą na zachód Europy.

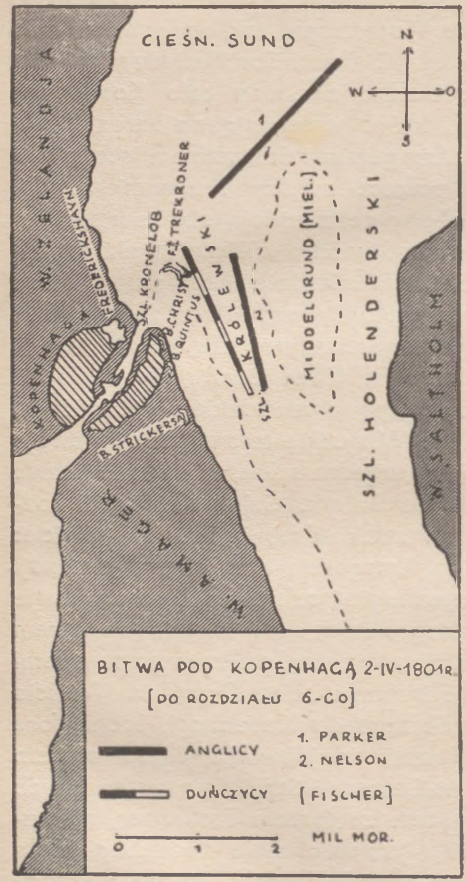
Anglja początkowo nie zwracała uwagi na umowy skandynawskie, lecz, kiedy przyłączyła się do niej Rosja, zrywając ostatecznie sojusz z Wielką Brytanją i szykując się niedwuznacznie do wojny z nią (jako objekt były wysunięte Indje Wschodnie), zaniepokojono się na serjo nad Tamizą. 16 marca 1801 r. zażądał rząd angielski, aby Danja wystąpiła z porozumienia o wzajemnej pomocy i neutralności, a jednocześnie zaczęto w Anglji gotować się do wyprawy na Bałtyk. Właściwym celem była kampanja przeciwko Rosji, lecz wejście na Bałtyk znajdowało się w rękach Danji w postaci Sundu i obu Bełtów, więc przed rozgrywką z Petersburgiem musiano rozegrać partję z Kopenhagą.

Udział w wyprawie bałtyckiej miało brać 20 okrętów linjowych, 5 fregat i 28 lekkich jednostek i transportowców. Na pokładach znajdował się oddział desantowy, złożony z pułku piechoty, 2 kompanij strzelców i dywizjonu artylerji. Naczelne dowództwo wyprawy objął admirał Hyde Parker, a pomocnikiem jego został mianowany niedawny zwycięzca z pod Abukiru, Horacjusz Nelson. Eskadra, mając desant na pokładzie, odkotwiczyła z Yarmouth 12 marca 1801 r., czyli jeszcze przed złożeniem w Kopenhadze żądań angielskich, i stanęła w Sundzie dopiero 21 marca, zatrzymana przez silne burze. Zadaniem Parkera było zmusić Danję do wyjścia z liczby państw, które podpisały umowę o wzajemnej pomocy i neutralności, a następnie otworzyć wejście na Bałtyk dla floty angielskiej i dać jej możność korzystania z duńskich portów. Te trzy postulaty miał Parker osiągnąć,

bądź urządzając tylko demonstrację, bądź, o ileby gabinet duński zajął stanowisko odmowne, działając zbrojnie przeciwko Kopenhadze i zgromadzonej tam duńskiej flocie wojennej.

Duńczycy przeczuwali co się święci już od dłuższego czasu i umocnili zarówno Kopenhagę, jak doprowadzili do porządku swoją marynarkę. Cieśnina Sund między Szwecją a duńską Zelandją jest bardzo zwężona koło Kopenhagi, wskutek szeregu mielizn, które występują najbardziej widocznie między wyspami Amagerem i Saltholmem, stanowiącemi pewnego rodzaju pomost między brzegami Sundu: duńskim i szwedzkim. Wyspy te znajdują się naprzeciwko Kopenhagi. Droga przez Sund wiodła właśnie między Amagerem i Saltholmem, lecz, dzięki mieliźnie Mittelgrund, która leżała pośrodku między wyspami, rozdzielała się na dwa szlaki: Królewski, między Amagerem a mielizną, i Holenderski, między mielizną a Saltholmem. Poza tem na wschód od Saltholmu, już między tą wyspą a szwedzkiem wybrzeżem, biegnie szlak żeglowny Flint. Wszystkie te trzy szlaki zlewają się na południe od Kopenhagi w jeden szlak, znany pod nazwą Drogden, który wychodzi na Bałtyk. Szlak Królewski rozwidlał się jeszcze na dwa szlaki drobniejsze, mianowicie: Kronelöb, wiodący między Amagerem a brzegiem Zelandji do właściwego portu Kopenhagi, i szlak, noszący w mowie potocznej nazwę Królewskiego, który szedł między Amagerem a mielizną Mittelgrund, a potem zlewał się ze wspomnianemi szlakami Holenderskim i Flintem w szlak Drogden. Wejścia na szlak Kronelöb, t. j. dostępu do Kopenhagi, bronił fort Trekroner, a szlak Królewski znajdował się pod ogniem bateryj Christianus Sextus, Quintus i Strickersa, ustawionych na wyspie Amager. Poza tem za fortem Trekroner, na zachodnim brzegu Kronelöb i już w obrębie Kopenhagi stała cytadela Fredericksha ven. Naogół fortyfikacje były w porządku. Niezależnie jednak od umocnień brzegowych postanowił rząd duński zabarykadować szlak Królewski zapomocą ustawienia w nim szeregu okrętów wojennych, bądź składających się ze starych jednostek, t. zw. hulków, które nie mogły już odbywać kampanji na morzu, bądź z jednostek służby

czynnej. Zapora ta ciągnęła się równolegle do wybrzeża wyspy Amager, zaczynając od fortu Trekroner aż do baterji Christianus Sextus, i składała się z 18 okrętów (2 okręty linjowe, 2 fregaty, 7 hulków, 1 baterji pływającej i 6 promów). Komendę naczelną sprawował komodor Olfert Fischer, mający proporczyk na okręcie linjowym „Dannebrog" (60 dział), stojącym pośrodku zapory. Jednostki, stojące wgórę od „Dannebrog", miały dzioby, zwrócone na północ, a jednostki, znajdujące się na południe od okrętu flagowego — skierowane były dziobami na południe. Ogółem na baterjach, fortach i okrętach było 630 dział, a garnizony lądowe i załogi okrętowe wynosiły 5 060 ludzi. Wyćwiczenie i zaopatrzenie było dobre. Oprócz tego stało jeszcze w obwodzie 11 wiosłowych kanonierek, mających na pokładzie po 4 działa każda, 2 hulki i oddział okrętów bojowych (2 okręty linjowe, 1 fregata i 2 brygi, t. j. małe jednostki o dwóch masztach).



Rys. 14.

Eskadra angielska Parkera i Nelsona, w składzie 53 jednostek z 2 000 dział i 15 000 załóg okrętowych i desantu, sforsowała bardzo łatwo wejście do Sundu, pomimo ognia

duńskich fortów wejściowych i o 12-ej w południe 30 marca 1801 r. zakotwiczyła pod wyspą Hveen o 15 mil morskich na północ od Kopenhagi. Odbyła się rada wojenna, na której, zgodnie z wnioskiem Nelsona, postanowiono rozpocząć natarcie nazajutrz, uderzając zarówno na północne, jak na południowe skrzydła duńskiej zapory okrętowej. Na północy miał atakować Parker, na południu Nelson. W tym celu 12 okrętów linjowych, 5 fregat i 19 lekkich jednostek, mając na pokładzie 1 280 dział i 9 400 ludzi, podniosło kotwicę i skierowało się szlakiem Holenderskim na południe. Eskadra ta posuwała się całą noc i rankiem 1 kwietnia stanęła naprzeciwko baterji Strickersa. Nelson był na okręcie linjowym „Elephant". Reszta floty pod komendą Parkera na „London'ie" pozostała na szlaku Królewskim o 2 mile morskie przed fortem Trekroner.

Eskadra południowa pod Nelsonem odkotwiczyła o 9-ej 30 m. i poszła wgórę szlaku Królewskiego, idąc wzdłuż duńskiej zapory okrętowej. Duńczycy otworzyli ogień w godzinę później, na który Anglicy odpowiedzieli i posuwali się dalej. W południe linja Nelsona rozciągnęła się już od baterji Strikkersa aż do fortu Trekroner i wrzał zacięty pojedynek artyleryjski z odległości 550 metrów. Wszystkie jednostki brytyjskie stały na kotwicy i swym ogniem przygotowywały natarcie dla lekkich jednostek. Celny ogień angielski rozbił doszczętnie południowe skrzydło zapory duńskiej, które o 15-ej już nie stawiało oporu. W tym samym czasie wybuchnął pożar na flagowym „Dannebrog'u", a północne skrzydło Duńczyków zaczęło coraz więcej chronić się pod fort Trekroner. Fischer walczył rozpaczliwie i zadawał ciężkie straty przeciwnikowi, nie mógł jednak ustać wobec przewagi liczebnej i częściowo jakościowej (silniejsza artylerja) Anglików.

W chwili największego napięcia ognia artyleryjskiego na północnem skrzydle duńskiem, t. j. o godzinie 13-ej, eskadra Parkera, która dotychczas nie brała udziału w bitwie, dała sygnał o zaprzestaniu ognia. Sygnał ten dał Parker z pokładu „London'a", widząc osiadanie na mieliźnie pod Trekronerem trzech okrętów linjowych Nelsona. Atoli Nel-

son, widząc, że zaprzestanie ognia załamie odrazu całą przewagę Anglików, odpowiedział jedynie sygnałem „Zrozumiałem", lecz walki nie zaprzestał, a przeciwnie kazał strzelać z jeszcze bliższej odległości. Jednocześnie z pokładu „Elephant'a" został wysłany parlamentarz z pismem, że o ile Duńczycy nie przerwą dalszej walki, to zostaną podpalone wszystkie wzięte dotychczas do niewoli okręty duńskie i że Nelson nie odpowiada za życie załóg tych okrętów. Parlamentarz doręczył to pismo następcy tronu, księciu Fryderykowi, będącemu de jure naczelnym wodzem, który znajdował się na jednym z okrętów duńskich, będących w porcie kopenhaskim. Następca tronu, widząc południowe skrzydło zapory, które spuściło już bandery na znak poddania się, i nie zwracając uwagi na ciężką stosunkowo sytuację Anglików pod fortem Trekroner, wydał rozkaz zaprzestania walki. O 16-ej działa umilkły. Parlamentarze duńscy zjawili się na pokładzie „London'a", dokąd przybył Nelson, i tam zostały omówione warunki zawieszenia broni. Na mocy tych warunków flota angielska mogła przejść przez Sund i prowiantować się w portach duńskich, a umowa o wzajemnej pomocy i neutralności chwilowo traciła moc. Zawieszenie broni zostało zawarte na 14 tygodni i dotyczyło wyłącznie eskadry Parkera i Nelsona.

W bitwie pod Kopenhagą Duńczycy stracili większość swojej floty i mieli 180 zabitych, 570 rannych i 2 000 wziętych do niewoli, podczas, kiedy Anglicy mieli 350 zabitych i 850 rannych. Zwycięstwo pod Kopenhagą należy przypisać wyłącznie Nelsonowi, który rozpoczął śmiało natarcie, złamał południowe skrzydło przeciwnika i, wykorzystując odpowiedni moment psychiczny, nawiązał rokowania. Admirał Parker nie brał żadnego udziału w walce, choć powinien był uderzyć od północy, a swoim sygnałem o zaprzestaniu ognia stawiał pod znakiem zapytania całą akcję wojenną Nelsona.

Zwycięstwo floty angielskiej pod Kopenhagą wpłynęło bardzo deprymująco na Szwecję, która niebawem również wycofała się z umowy o pomocy i neutralności, a jednoczesny przewrót pałacowy w Rosji, zakończony zabójstwem Pawła i wstąpieniem na tron Aleksandra I-go, wycofał i Rosję

z szeregu kontrahentów umowy. Dzięki więc bitwie kopenhaskiej Wielka Brytanja mogła się znowu czuć panią na oceanach, tembardziej, że, po zupełnem uzależnieniu się od Francuzów Holandji (która przypłaciła to uzależnienie utratą wszystkich swych ważniejszych kolonij zamorskich na rzecz Anglji), flota państw skandynawskich stanowiła jedynego współzawodnika angielskiego na morzu.

Obecnie nastąpił znów okres intesywnych działań przeciwko Francji. Pokój, zawarty w Amiens (1801 r.), był traktowany przez obie strony, jako chwilowa przerwa w działaniach wojennych. Zarówno Anglja, jak Francja szykowały się do nowej, a walnej rozprawy. Ponieważ genjusz Napoleona Bonapartego, będącego podówczas pierwszym konsulem, odniósł decydujące zwycięstwa nad wszystkiemi lądowymi sprzymierzeńcami Wielkiej Brytanji, przeto na prowadzenie wojny na kontynencie nie liczono wcale. Miała się ona rozstrzygnąć na morzu. Bonaparte zwrócił więc baczną uwagę na francuską marynarkę wojenną, która mało się zmieniła od czasów Wielkiej Rewolucji i na którą, jak wiedział już pierwszy konsul z doświadczenia, trudno było rachować w walnej rozprawie morskiej. Napoleon chciał zadać Anglji cios stanowczy w postaci wysadzenia licznej armji desantowej i uderzenia na Londyn. Chodziło mu teraz o posiadanie takiej floty, która mogłaby zabezpieczyć bodajby na dobę przeprawę desantu.

Od chwili objęcia przez Bonapartego rządów nad Francją zawrzała praca w marynarce. Przedewszystkiem zwrócono uwagę na personel okrętowy, jego wyćwiczenie i zaopatrzenie. Oficerowie-monarchiści, będący przeważnie na emigracji, otrzymali możność powrotu i wstąpienie do służby. Wprowadzono surową dyscyplinę i wzięto się do systematycznego szkolenia załóg w służbie żeglarskiej i wojskowej. Jednocześnie na stoczniach francuskich przystąpiono do założenia kilkudziesięciu nowych jednostek. W przeddzień zerwania stosunków z Anglją i wznowienia kroków wojennych miała Francja już 41 okrętów linjowych, nie licząc fregat i lekkich jednostek, a porządek i dobre wyćwiczenie widziało się wszędzie.

Flota angielska, odniósłszy tyle zwycięstw w ostatnich czasach, nie spoczywała na laurach. W szeregu stało 111 okrętów linjowych oraz 277 fregat i lekkich jednostek, a załogi okrętowe dochodziły do 50 000 ludzi. Wyporność okrętu linjowego doszła do 2 600 ton, a jego artylerja do 120 dział, załogi — 875 ludzi: fregata miała 1 100 ton wyporności z 48 działami i 285 ludźmi. W kampanji panowała po staremu żelazna dyscyplina. Szwankował mocno dozór sanitarny. Personel oficerski i szeregowi byli najlepszymi żeglarzami i żołnierzami, mającymi w dodatku ślepe zaufanie do swego wodza, jakim był de facto od czasów Abukiru admirał Nelson. Anglicy mieli okręty naogół mniejsze i słabiej uzbrojone od francuskich, lecz górowali nad przeciwnikiem długoletniem zaprawieniem się do służby morskiej i niezachwianą wiarą w zwycięstwo.

Wkrótce po bitwie pod Kopenhagą stosunki francusko-angielskie, które można było nazwać zaledwie poprawnemi, zaczęły się szybko pogarszać. Napoleon dążył do wielkiej i potężnej Francji, której od stu lat zgórą ustawicznie stawała na drodze Wielka Brytanja, a Anglja była zdecydowana nie dopuścić za żadne skarby świata do zajęcia przez Francję dominującego stanowiska w Europie, które prowadziło w konsekwencji do panowania nad światem, a zatem spychało Wielką Brytanję z jej mocarstwowego stanowiska na morzach i kolonjach. Stosunki naprężały się coraz mocniej, aż 16 maja 1803 r. nastąpiło wypowiedzenie wojny. Anglicy w trzy dni po wypowiedzeniu wojny rozpoczeli blokadę portów francuskich na Atlantyku i na morzu Śródziemnem. Była ona prowadzona ściśle i systematycznie i paraliżowała odrazu wszelki ruch żeglugowy z Francją. Blokada ta, szkodząc ekonomicznie, miała również cele wojskowe. Mianowicie, zamknęła ona całą francuską flotę wojenną w jej własnych portach. Blokadę na Atlantyku prowadził admirał lord Cornwallis, a na morzu Śródziemnem sam Nelson.

Tego rodzaju zamknięcie floty francuskiej obracało wniwecz wszelkie zamiary operacyjne Bonapartego. Szło mu o uzyskanie choćby najkrótszej przewagi liczebnej w La

Manche, która umożliwiałaby wysadzenie desantu. Desant ten w składzie stutysięcznej armji stanął w Boulogne, gdzie jednocześnie zebrano 2 300 statków transportowych, mających po 2—4 działa na każdym. Francuzi mieli wylądować koło Dover, odległem o 30 mil morskich od brzegu francuskiego. Szło więc o zgromadzenie jak największej ilości okrętów francuskich w La Manche. Bonaparte liczył, że flota angielska, wiedząc o koncentracji w Boulogne, podejdzie wgórę La Manche, a eo ipso zwinie blokadę portów francuskich, co pozwoli zamkniętym w nich eskadrom wyjść na pełne morze i w połączeniu z flotą hiszpańską (Bonaparte odnowił z Madrytem przymierze zaczepno-odporne) uderzyć ztyłu na Anglików. Jednakże siły angielskie były tak liczne, że wszędzie rozstawiły kordony i nie ruszyły pod Boulogne, pozostawiając obserwację nad desantem francuskim lotnej eskadrze kanału La Manche. Wtedy Napoleon Bonaparte, będący już cesarzem Francuzów (1804 r.), zadecydował, aby poszczególne eskadry francuskie wymknęły się z portów atlantyckich i śródziemnomorskich i całą siłą żagli udały się na Antylle, gdzie miało nastąpić ogólne spotkanie, poczem razem z przybyłą tam flotą hiszpańską wróciły do Europy, kierując się do La Manche pod Boulogne. Lecz i te plany zawiodły, bo, jakkolwiek poszczególnym zespołom (śródziemnomorskiemu) udało się wymknąć z zablokowanych portów i zawinąć na Antylle, to jednak ogólne spotkanie nie nastąpiło i 1805 r. zastał sytuację bez zmiany: Francuzi i Hiszpanie siedzieli w swych portach, desant stał w Boulogne, a Anglicy patrolowali na morzu. Jednocześnie Wielka Brytanja, chcąc odciążyć wybrzeża La Manche i pozostawić sobie tylko wojnę morską, zaczęła się krzątać koło sformowania nowej koalicji przeciwko Napoleonowi i zawiązała ożywione stosunki z cesarstwem niemieckiem i Rosją. W sierpniu 1805 r. stanął nowy sojusz angielsko-cesarsko-rosyjski. Wojska cesarskie i Rosjanie zaczęły się szykować do uderzenia na Francję od wschodu.

Tymczasem śródziemnomorska eskadra francuska pod admirałem Piotrem Villeneuve, której udawało się parokrotnie wymykać z Tulonu, zdołała się przemknąć do Ka-

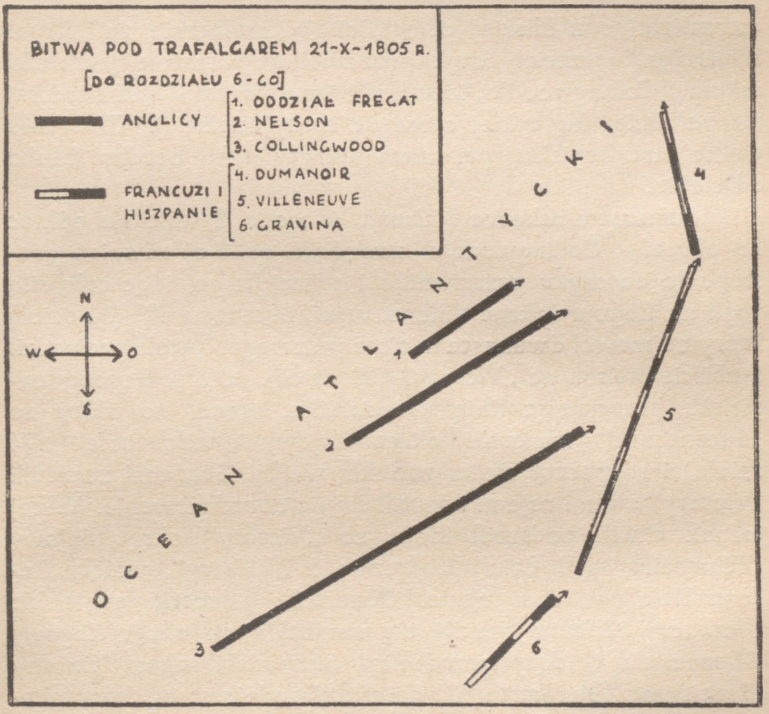
dyksu, gdzie stały główne siły hiszpańskie pod admirałem Gravina. Napoleon, który już stracił wiarę w możność skoncentrowania swej floty w La Manche i osłonięcia przez nią przeprawy do Anglji a śpieszył się na teren lądowy, posłał do Kadyksu rozkaz, aby flota wróciła na morze Śródziemne i tam działała przeciwko Anglikom. Przed Kadyksem zdążyła już patrolować eskadra angielska, lecz admirał Villeneuve, otrzymawszy rozkaz cesarski, odbył naradę ze swym hiszpańskim kolegą i postanowił 20 października opuścić port, udając się ku cieśninie Gibraltarskiej.

Eskadra angielska, która krążyła pod Kadyksem, składała się z 28 okrętów linjowych i 2 fregat. Naczelną komendę objął nad nią Nelson, który dotychczas działał głównie na morzu Śródziemnem i w pościgach za wymykającymi mu się od czasu do czasu Francuzami zachodził aż na Antylle. Na wiadomość, że Villeneuve z całą francuską flotą śródziemnomorską połączył się w Kadyksie z gros sił hiszpańskich i utworzył przez to liczny i groźny zespół, admiralicja londyńska uważała, że rozbicie tego zespołu zada decydujący cios próbom Napoleona do sforsowania przeprawy przez La Manche. Zadać tego rodzaju cios, zdaniem admiralicji, mógł tylko Nelson.

Sprzymierzeńcy w składzie 18 francuskich i 16 hiszpańskich okrętów linjowych oraz 4 fregat i 2 brygów po wyjściu z Kadyksu ruszyli trzema kolumnami na południe. Każda kolumna składała się z 4 jednostek francuskich i 3 hiszpańskich, pozostałe jednostki szły, jako patrolujące na przedzie. O 6-ej rano 21 października 1805 r., na wysokości przylądka Trafalgar, odległego o 20 mil morskich na wschód, ujrzano flotę angielską. Pogoda była jasna, szła martwa fala z zachodu i dął słaby wiatr z północy. Przeciwnicy byli odlegli o 12 mil morskich.

Villenneuve, widząc okręty Nelsona, sformował swą flotę w jedną linję torową, zawracając na północny wschód, ku Kadyksowi. Przednią straż prowadził francuski admirał Dumanoir, główne siły — osobiście Villeneuve, a tylną straż — hiszpański admirał Gravina. W szyku sprzymierzonych były dość znaczne odstępy. Anglicy zbliżali się od zachodu,

prawie prostopadle do szyku francusko-hiszpańskiego trzema kolumnami, idącemi w szyku torowym. Pierwsza z nich składała się z paru fregat, druga pod bezpośredniem dowództwem Nelsona — z 12 okrętów linjowych i trzecia, którą komenderował admirał Collingwood, — z 16 okrętów linjowych.



Rys. 15.

Anglicy, widząc przeciwnika, zawracającego do Kadyksu, sami zawrócili również i poszli również na północ pod kątem mniej więcej 66° do szlaku, którym szedł Villeneuve. W ten sposób obie eskadry posuwały się naprzód, zbliżając do siebie coraz bardziej. O 12-ej kolumna okrętów linjowych Collingwood'a zawróciła znów prostopadle do szyku fran-

cusko-hiszpańskiego i poszła całą siłą żagli na wroga. Okręt flagowy „Royal Sovereign" (100 dział) prowadził natarcie i przeciął, pod ogniem nieprzyjacielskiem, szyk przeciwnika przy osiemnastej zkolei jednostce (hiszpański okręt linjowy „Santa Anna" o 112 działach). Collingwood otworzył ogień podczas przecinania szyku, a następnie zawrócił na północ i poszedł równoległym kursem do eskadry nieprzyjacielskiej, ostrzeliwując z bliskiej odległości. Niezwłocznie za „Royal Sovereign" przecięły szyk przeciwnika pozostałe jednostki eskadry Collingwood'a, idąc bądź jego śladem, bądź bardziej na południe, ku tylnej straży nieprzyjacielskiej. Zawrzała walka artyleryjska, przyczem okręty szły bardzo blisko od siebie.

Tymczasem eskadra Nelsona, idąca o 2 mile na północ od okrętów Collingwood'a, zawróciła o 13-ej również prostopadle do szyku przeciwnika i przecięła go, idąc całą siłą żagli na flagowy okręt Villeneuve'a „Bucentaure" (80 dział) który zajmował dwunaste miejsce w szeregu. Atak prowadził osobiście Nelson na „Victory" (80 dział). Okręt flagowy angielski, przecinając linję przeciwnika, wpadł na idący za „Bucentaure" francuski okręt linjowy „Redoutable" (74 działa) i rozpoczął z nim zaciekłą walkę. Francuzi zaczepili „Victory" swemi rejami i rzucili się na abordażowanie. W tej jednak chwili podszedł idący za „Victory" okręt linjowy „Témeraire" (98 dział) i, łącznie z „Victory", wziął „Redoutable'a" w dwa ognie. Pozostałe jednostki angielskie z eskadry Nelsona rzuciły się wszystkie na okręt flagowy Villeneuve'a i idący przed nim hiszpański okręt linjowy „Santissima Trinidad" (130 dział). Przednia straż francusko-hiszpańska pod Damanoir'em zamiast zawrócić ku swym głównym siłom na pomoc szła szybko ku Kadyksowi, a tylna straż pod Graviną została daleko wtyle, więc koło „Bucentaure" Anglicy zyskali odrazu przewagę i w krótkim czasie wzięli do niewoli zarówno okręt flagowy Villeneuve'a, jak „Santissima Trinidad" i „Redoutable". Podczas zaciekłej walki koło „Redoutable'a" otrzymał Nelson śmiertelny postrzał, lecz nie zmieszało to Anglików, będących już na pokładach jednostek nieprzyjacielskich.

Przez ten czas Collingwood napierał coraz silniej na tylną straż nieprzyjacielską, która o 17-ej zaczęła w popłochu iść do Kadyksu, a jednocześnie przednia straż zniknęła na zachodzie. Na placu boju pozostało częściowo płonących, a częściowo wziętych do niewoli 18 okrętów z floty sprzymierzonych. Połowa była francuska, a połowa hiszpańska. Pod ciężko rannym Gravina zawinęło do Kadyksu tylko 11 poważnie uszkodzonych jednostek. 4 okręty francuskie uciekły ku wybrzeżom Afryki, a 5 jednostek pod Dumanoir'em, które prawie nie brały udziału w bitwie, uszły, jak o tem wspomniano, na zachodni Atlantyk. Admirał Villeneuve razem z 4 400 marynarzami dostał się do niewoli, a na okrętach francuskich i hiszpańskich zginęło 2 600 ludzi. Straty angielskie wynosiły 450 zabitych i 1 230 rannych. Między zabitymi znajdował się admirał Nelson.

Bitwa pod Trafalgarem przekreśliła doszczętnie wszystkie plany Bonapartego, oparte na zwyciężeniu Wielkiej Brytanji na morzu. Od czasów tej klęski cesarz Francuzów zarzucił wszelkie plany o wielkiej rozbudowie floty i natarciu jej na Anglję. Przez dziesięć lat odnosił on jeszcze zwycięstwa nad swymi przeciwnikami na kontynencie, lecz ani razu nie mógł złamać blokady angielskiej, która wyniszczała Francję, a jednocześnie, nie mogąc dosięgnąć Wielkiej Brytanji wskutek chroniących ją przestrzeni morskich, nie był w stanie przeszkodzić odradzaniu się coraz do nowych koalicyj, skierowanych przeciwko niemu, a subsydjowanych przez Londyn. Od czasów Trafalgaru w zatargu francusko-angielskim nastąpił punkt zwrotny i szala przechyliła się na stronę Wielkiej Brytanji. To przechylenie się zwycięstwa na stronę angielską, jakie dał sukces morski, było strategicznym owocem Trafalgaru. Owocem tem znaczniejszym, że miał on zaważyć przez dziesiątek lat nad losami Francji, a przez setkę zgórą nad losami Europy i świata. Bo, chociaż po Trafalgarze nie przestała egzystować flota francuska, a nawet przeciwnie nastąpił w niej później okres zupełnego odrodzenia w epoce Restauracji Burbonów, i chociaż zaczęły się zjawiać floty wojenne w każdem państwie, opierającem się o brzegi morskie, to jednak wrażenie moralne bitwy

pod Trafalgarem było tak silne, że cały świat uznał bezsporną hegemonję Wielkiej Brytanji na morzach i trzeba było, aż Wielkiej Wojny Światowej, poprzedzonej kampanją rosyjsko-japońską na Dalekim Wschodzie, aby ta hegemonja załamała się i zmusiła Anglików do uznania za równą sobie Amerykę Północną, tj. Stany Zjednoczone, a nawet dopuściła myśl o dopuszczeniu do równego stanowiska daleką Japonję.

Co się tyczy zagadnień taktycznych, jakie miały zastosowanie pod Trafalgarem, to rzuca się w oczy śmiałe natarcie dwóch kolumn angielskich, przecinających szyk francusko-hiszpański i ześrodkowujących walkę w centrum sił nieprzyjacielskich (atak Nelsona na „Bucentaure") z jednoczesnem odrzuceniem części centrum przeciwnika ku jego tylnej straży (atak Collingwood'a). To uderzenie dało odrazu przewagę liczbową Anglikom na głównym placu walki, gdzie 12 jednostek Nelsona miało do czynienia z 2—5 jednostkami Villeneuve'a. Wielkim błędem ze strony Dumanoir'a, idącego w przedniej straży, oraz Graviny, dowodzącego tylną strażą, było, że nie pośpieszyli oni niezwłocznie na pomoc Villeneuve'owi. Tu jednak wchodzi w rachubę jeszcze jeden czynnik, a było nim doskonałe wyćwiczenie żeglarskie. Nikt nie może odmówić wielkiego męstwa, z jakiem walczyli marynarze francuscy i hiszpańscy, a które najdobitniej wystąpiło w walce francuskiego „Redoutable'a", lecz męstwo to wyrażało się wyłącznie w obronie, bo na akcję zaczepną nie mogli się zdobyć ani Francuzi, w których pokutowały jeszcze wspomnienia anarchji z czasów Wielkiej Rewolucji, niewykorzenione nawet przez drakońskie środki Bonapartego, ani Hiszpanie, odrzucający a priori sztukę żeglarską, a nawracający myślą do sposobów walki z pod Lepanto. Na wyszkolenie marynarza składają się długie lata, a na wyszkolenie marynarki dziesiątki, a nawet setki. Flota angielska, stworzona przez Tudorów, a zaprawiona militarnie przez Blacke'a, szła ciągle w duchu wojskowo-morskim i to jej dało zwycięstwo. Potrzebę takiego ducha widział jasno we Francji Ludwik XIV-ty i w tym kierunku działał przez Colbert'a i Tourville'a, lecz owoce ich wytrwałej pracy, którą podniosły jeszcze wyżej zasługi Suffren'a, zgu-

biła Wielka Rewolucja. Hiszpanja od czasów Wielkiej Armady była już drugorzędnym kontrahentem nietylko na morzu, lecz i na lądzie, i nie mogła zaważyć w spotkaniach z przepojoną duchem militarnym i świetnie stojącą pod względem żeglarskim flotą Wielkiej Brytanji.

Okres parowy. — Amerykańska wojna Secesyjna (1861—1865 r.) — kampanja Farraguta. — Wojna austrjacko-włoska (1866 r.) — bitwa pod Lissą. Wojna rosyjsko-japońska (1904—1905 r.) — bitwa pod Cuszimą.

Koniec wojen Napoleońskich, w których Anglja, dzięki Trafalgarowi, została bezspornie pierwszą potęgą morską na kuli ziemskiej, stał się początkiem ery stuletniego pokoju i dobrobytu w Europie. Wojny, toczone w XIX stuleciu, trwały zasadniczo krótko i były odrazu lokalizowane, nie ogarniały zatem swym pożarem całego kontyngentu europejskiego. W związku z powyższem, coraz bardziej wzmagał się przemysł i handel w Europie, która szybko przeistaczała się w wielkiego dostawcę dla pozostałych części świata. W parze z tym rozwojem przemysłu i handlu szedł rozwój techniki, która coraz bardziej udoskonalała wytwórczość. Rozwój techniczny odbił się szczególniej na dziale komunikacyjnym, dając kolej żelazną na lądzie i parowiec na morzu. Statki morskie, pędzone siłą pary, zaczęto w pierwszej połowie XIX wieku budować z nowego materjału, którym było żelazo. Prym w dziedzinie techniki morskiej trzymała Anglja i Stany Zjednoczone, jako dwa państwa, złączone z sobą nietylko wspólnością rasy, lecz coraz więcej rozwijającemi się stosunkami handlowemi, w szczególności żeglugą przez Atlantyk, będącą całkowicie w rękach Wielkiej Brytanji.

Zastosowanie maszyny parowej, jako sposobu napędu, i żelaza, jako budulca okrętowego, zwróciło odrazu uwagę kół fachowych w marynarkach wojennych. Maszyna parowa dawała niezależność od wiatru, który zawsze mocno komplikował żeglugę, a użycie żelaznych arkuszy i belek, zamiast drewnianych desek i słupów, pozwalało na budowanie daleko większych, a w dodatku o bardzo gładkiej powierzchni, a za-

tem szybszych, i bardziej sztywnych, a zatem zwrotniejszych, jednostek. Wyporność i szybkość są, jak wiadomo z mechanicznego wzoru walki ($P = {}^1/_2 M \times V^2$), podstawowemi czynnikami w działaniach wojennych na morzu. W latach 40-ych ubiegłego stulecia rozpoczął się we wszystkich flotach europejskich oraz w marynarce Stanów Zjednoczonych wielki ruch, mający na celu zamienić drewniane jednostki żaglowe na żelazne jednostki parowe, Przodowała w tej dziedzinie flota angielska, lecz wkrótce ją prześcignęła pod tym względem marynarka francuska, która za Restauracji Burbonów i za 2-go cesarstwa starała się odzyskać to stanowisko na oceanach, jakie miała za Ludwika XIV-go i Ludwika XVI-go. Wprowadzenie śruby, ukrytej pod wodą, zamiast kół łopatkowych, stale wynurzonych do połowy nad powierzchnią morza; zastosowanie opancerzenia na pokładach i na burtach okrętowych; zaopatrzenie okrętów wojennych w tarany podwodne na dziobie — wszystko to się działo za Napoleona III-go. Zaczynając od drugiej połowy XIX wieku podstawową jednostką floty wojennej stał się pancernik o wyporności najpierw kilku, a potem kilkunastu tysięcy ton, rozwijający szybkość kilkunastu węzłów (t. j. mil morskich na godzinę) i uzbrojony w dalekonośną ciężką artylerję. Pancernik zajął miejsce okrętu linjowego. Zamiast szybkobieżnej fregaty, używanej do wywiadu i pościgu, zjawił się krążownik, ustępujący co do wyporności i uzbrojenia pancernikowi, a górujący zato nad nim swą szybkością. Korwety i brygi, t. j. małe jednostki, pilnujące zasadniczo wybrzeży, przekształciły się w kanonierki. Wkrótce, w latach 70-ych ubiegłego stulecia, zjawił się nowy rodzaj okrętu wojennego; był nim niewielki, bo o paruset tonach wyporności, lecz nadzwyczaj szybki i zwrotny oraz pozbawiony wszelkiego opancerzenia i ciężkiej artylerji torpedowiec, mający, jako broń zasadniczą, wyrzutnię do wystrzeliwania pocisków, wybuchających przy zderzeniu i poruszających się automatycznie w nadanym im przy wystrzeleniu kierunku. Pociski te otrzymały nazwę torped. Wreszcie, w końcu XIX wieku przybyły łodzie podwodne, przeznaczone do walki torpedowej.

W związku z zanikającem ożaglowaniem, które wymagało specjalnego omasztowania poziomego na dziobie okrętu i przenosiło w ten sposób środek ciężkości strzelania artyleryjskiego z dziobu na burty okrętowe, gdzie działa, umieszczone pod pokładami, nie miały żadnych przeszkód w postaci masztów, lin i żagli, zmieniła się z gruntu taktyka morska. Poprzednio, w okresie żaglowym, zgodnie ze wskazówkami o Hoste'a i Clerck'a, jednostki wyciągały się w szyk torowy, równolegle do analogicznego szyku przeciwnika, i otwierały ogień, zależnie od okoliczności, z prawej lub z lewej burty, poczem starały się bądź przeciąć szyk nieprzyjacielski (Nelson pod Trafalgarem), bądź, wyprzedzając nieprzyjaciela, zajść mu z drugiej burty (Tourville pod Beachy Head). Obecnie jednostki parowe, mając, dzięki oswobodzonym od poziomego omasztowania na dziobie pokładom i doprowadzonemu do minimum olinowania na burtach, bez porównania więcej miejsca dla swej artylerji, zaczęły umieszczać ciężkie działa w obracających się wieżach pancernych, ustawionych pośrodku okrętu na dziobie i na rufie, a same jęły stosować stary szyk czołowy. Szyk ten dawał możność wykorzystania całej ciężkiej artylerji, umieszczonej w wieżach, a poza tem pozwalał na użycie taranu. Dzięki więc zastosowaniu maszyny parowej, która wyparła żagle, a eo ipso i skomplikowane omasztowanie i olinowanie, walka morska przeszła z szyku torowego na szyk czołowy.

Przejście z żagli na parę odbyło się we flotach wojennych dość szybko. Już w 1830 r. nieliczne parowe jednostki francuskie blokowały Algier, w wojnie Krymskiej 1853—1856 r. parowa całkowicie flota anglo-francuska spędziła prawie wyłącznie żaglową flotę rosyjską do jej portów czarnomorskich i bałtyckich, a na początku drugiej połowy XIX wieku mamy już tylko bitwy między parowemi eskadrami dwóch przeciwników. Do wojen tego nowego, parowego okresu, który zaczął się w drugiej połowie ubiegłego stulecia i trwa nieprzerwanie do chwili obecnej, należą, między innemi: Amerykańska wojna Secesyjna, austrjacko-włoska i rosyjsko-japońska.

A. Amerykańska wojna Secesyjna (1861—1865 r.).

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, uzyskawszy niepodległość przy pomocy Francji w drugiej połowie XVIII wieku, rozwijały się z piorunującą szybkością. Olbrzymie, a bogate obszary i energiczna, a zahartowana w walce z przyrodą ludność, uzupełniana stale dopływem awanturniczego żywiołu z Europy, składały się na ten rozwój. Poza tem wojny Napoleońskie odwróciły uwagę państw europejskich, a przedewszystkiem Wielkiej Brytanji, od Nowego Świata, pozostawiając go całkowicie samemu sobie. Młode państwo, opierające się w wieku XVIII i w pierwszej połowie XIX głównie o Atlantyk, bo do Pacyfiku dochodziły jedynie rzadkie karawany wychodźców, dzieliło się pod względem zajęcia swych obywateli na dwie strefy: przemysłowo-handlową północną i rolniczą południową. Ludność strefy północnej była prawie wyłącznie pochodzenia anglo-saskiego, będąc potomkami wychodźców angielskich za czasów pierwszych Stuartów, a ludność strefy południowej miała silną domieszkę romańską w postaci emigrantów francuskich, przybyłych na początku XVIII wieku do Luizjany, i hiszpańskich, którzy, przychodząc z zawojowanego przez Hiszpanów w XVI stuleciu Meksyku, osiedlali się na Florydzie. Antagonizm między północą i południem, mający swe źródła w pierwiastkach rasowych (Anglo-Sasi uważali Francuzów i Hiszpanów za element obcy na terenie Ameryki Północnej), religijnych (protestantyzm na północy i katolicyzm na południu) i ekonomicznych (rolnicze południe, mając bezpłatną siłę roboczą w postaci niewolników-Murzynów na plantacjach i roli, górowało swym dobrobytem nad przemysłową północą, mającą płatnego robotnika i wiodącą ciężką walkę konkurencyjną z wyrobami zagranicznemi), potęgował się coraz silniej. Wreszcie uchwalone w parlamencie głosami posłów północnych w 1861 r. prawo o zwinięciu niewolnictwa Murzynów, będących podstawą dobrobytu na południu, wywołało wystąpienie z unji 11 stanów południowych, które utworzyły nowe państwo pod nazwą Skonfederowanych Stanów Ameryki Północnej i odłączyły się od Stanów Zjednoczonych. Rząd centralny w Waszyngtonie nie uznał tego kroku i postanowił

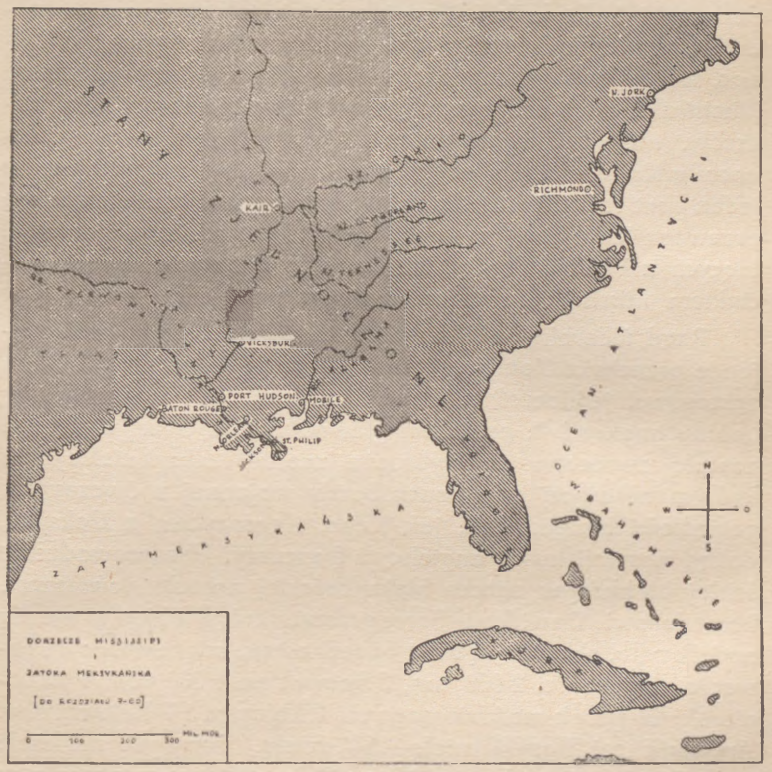
traktować odłączenie, jako zwykłe powstanie. Zaczęła się wojna.

Strona północna, t. zw. Federaliści, miała przewagę w ludności, a ipso facto mogła wystawić liczniejszą armję, i w zaopatrzeniu, ponieważ wszystkie ośrodki wojskowo-przemysłowe znajdowały się na jej terytorjum. Poza tem północni mieli w swem ręku całą marynarkę wojenną i handlową Stanów Zjednoczonych. Strona południowa ustępowała liczebnie i zaopatrzeniowo, lecz górowała jakościowo. Liczne rzesze niewolników-Murzynów, stanowiących 33% ludności na południu, wymagały specjalnej straży bezpieczeństwa. Niezależnie od Murzynów, miała ta straż ciągle do czynienia z licznemi bandami Indjan, włóczących się po kraju i napadających stale na osady białych. Owa straż bezpieczeństwa, znana pod nazwą milicji, złożona z ludzi, przyzwyczajonych do ustawicznego czuwania i ciągłej walki, stała się świetnym rezerwuarem zaciągowym dla armji południowców. Południe, wystawiając mniej liczną, lecz lepszą armję w polu, musiało jednak pomyśleć o zaopatrzeniu tej armji, a ponieważ nie miało samo prawie żadnych ośrodków przemysłowych w dziedzinie wojskowej, przeto było skazane na wyłączny dowóz wszelkich środków uzbrojenia z zagranicy. Na tę słabą stronę Konfederatów zwrócili odrazu uwagę Federaliści i postanowili z miejsca przeprowadzić najściślejszą blokadę południa. Blokada ta dotyczyła linji brzegowej, bo tylko z Europy można było sprowadzać drogą morską zaopatrzenie wojenne. Federaliści musieli zatem zablokować 900 mil morskich na wybrzeżach Atlantyku i 1 300 mil morskich nad zatoką Meksykańską. Zostało to powierzone flocie Stanów Zjednoczonych, która została całkowicie wierną rządowi waszyngtońskiemu.

Flota wojenna Stanów w 1861 r. składała się z 70 jednostek, w połowie parowych, a w połowie żaglowych, z 7 565 ludźmi w załogach. Wyćwiczenie i zaopatrzenie marynarki było niezłe, a okręty naogół były w porządku.

Blokada, jaką miała przeprowadzić flota Stanów Zjednoczonych, była podwójna: zewnętrzna, od strony oceanu Atlantyckiego i zatoki Meksykańskiej, i wewnętrzna, na

linji rzeki Missisipi, która, płynąc z północy na południe, dzieliła Stany Skonfederowane na dwie połowy, a swemi licznemi dopływami obejmowała całe terytorjum południa, tworząc w ten sposób świetną sieć dróg wodnych.



Rys. 16.

Missisipi, płynąc wzdłuż południka 600 mil morskich, stanowiła granicę między wschodnią połacią Stanów Skonfederowanych, gdzie toczyły się główne zapasy wojsk lądowych, a zachodnią będącą, dzięki urodzajnym stepom, t. zw. prerjom, dostarczycielką żywności (przeważnie bydła) zarówno dla armji, jak dla mieszkańców. Trakt wodny, którym

szły transporty bydła z zachodu przeważnie z Texasu, stanowił prawy dopływ Missisipi, rzeka Czerwona (Red-river). Na zachodniej połaci terytorjum Konfederatów doskonałe arterje komunikacyjne przedstawiały lewe dopływy Missisipi, jak Ohio z Tennessee i Cumberland'em. Przy ujściu Missisipi do zatoki Meksykańskiej znajdował się główny port Konfederatów, Nowy Orlean, a o 600 mil morskich wgórę, na północ, ważny port rzeczny Kair, pod którym Ohio wpadało do Missisipi i od którego zaczynało się już terytorjum Federalistów. Mniej więcej na połowie drogi między Nowym Orleanem a Kairem, lecz bliżej ku Nowemu Orleanowi, był jeszcze jeden port rzeczny Vicksburg, przez który odbywał się zawsze przewóz ładunków żywności i zaopatrzenia wojennego, idących z Texasu rzeką Czerwoną, a następnie wgórę odcinkiem Missisipi na teatr działań wojennych.

Rząd federalny w Waszyngtonie, rozpoczynając kroki wojenne przeciwko Konfederatom na teatrze lądowym w 1861 r., zastosował jednocześnie blokadę morską, znaną pod nazwą „planu anakondy", przyczem główna uwaga w tej blokadzie została zwrócona na wybrzeża zatoki Meksykańskiej, ku którym najwięcej szło kontrabandy wojennej z ówczesnych posiadłości hiszpańskich, jak Kuba, i tranzytem z Meksyku, dokąd wysyłali kupcy angielscy i francuscy. Przeprowadzenie ścisłej blokady w zatoce Meksykańskiej zostało powierzone komodorowi Dawidowi Farragutowi, który objął komendę nad flotyllą, składającą się z 44 jednostek, mianowicie: 4 korwet o wyporności 2 000 ton, 3 korwet po 1 000 ton, 9 kanonierek, 20 barek moździerzowych, 1 kołowca i 7 holowników. Artylerja tej flotylli miała 154 działa. Farragut na czele owej flotylli miał: 1) zająć Nowy Orlean i 2) opanować dolny bieg Missisipi. Zajęcie Nowego Orleanu dawało świetną bazę dla blokujących wybrzeża zatoki Meksykańskiej jednostek i oprócz tego, pozbawiało automatycznie Konfederatów ich największego portu morskiego, a opanowanie Missisipi na całem terytorjum Stanów Skonfederowanych odcinało skład żywnościowy Konfederatów, jakim był Texas, od teatru działań wojennych, oraz pozwalało na wspólną operację wojskową z idącą od Kairu wdół rzeki flotyllą Federalistów,

przyczem operacja ta byłaby prowadzona na tyłach armji nieprzyjacielskiej i mogłaby doprowadzić do zupełnego odcięcia wojsk konfederackich od wnętrza kraju.

18 marca 1862 r. Farragut zgromadził swą flotyllę pod Nowym Orleanem i rozpoczął akcję. Nowy Orlean, który należało zająć, znajdował się o 120 mil morskich od właściwego ujścia Missisipi. Ujście to składa się z pięciu ramion, przyczem zdatnemi do żeglugi są tylko dwa skrajne: t. zw. Süd-West i Passe à l'outre. O 40 mil morskich wgórę rzeki znajdowały się dwa forty: Jackson na zachodnim brzegu i St. Philip na wschodnim, które ostrzeliwały cały szlak żeglowny na rzece, mający w tem miejscu około 100 m szerokości. Oba forty były w dobrym stanie, a oprócz tego, pod ich osłoną stała flotylla południowców, złożona z 18 jednostek. Flotylla ta miała okręty, poprzerabiane przeważnie z towarowo-pasażerskich parowców, kursujących po Missisipi, a załogi okrętowe były zrekrutowane z pośród dawnej obsługi parowców i miały bardzo złe wyszkolenie wojskowe. Naczelne dowództwo południowców, nie mając wielkiego zaufania do siły odpornej flotylli, liczyło głównie na artylerję obu fortów oraz na ustawioną wpoprzek rzeki zaporę z pni drzewnych i hulków, powiązanych łańcuchami (zaporę powyższą można było otwierać dla przepuszczania statków, idących do Nowego Orleanu lub opuszczających ten port). Między opisanemi powyżej fortami i Nowym Orleanem usypano na obu brzegach Missisipi kilka bateryj, ustawiając na nich działa o średnim kalibrze. Załogi okrętowe flotylli i garnizony obu fortów miały łącznie 2 400 ludzi, a artylerja nadbrzeżna składała się z 101 dział, na flotylli znajdowało się 39 armat. Komendę nad fortami sprawował generał Dunckan, któremu był podporządkowany dowódca flotylli, komodor Mitchel.

Farragut, chcąc zająć Nowy Orlean, co stanowiło pierwszą część jego zadania, musiał przedewszystkiem sforsować przejście przez zaporę, osłanianą z obu brzegów fortami i mającą ztyłu, wgórę Missisipi, flotyllę Mitchel'a. Na pierwszym planie komodor Federalistów postawił zniszczenie obu fortów, t. j. Jackson'a i St. Philip'a. W tym celu 20 barek moździerzowych z flotylli Farraguta, podzielonych na 3 dy-

wizjony, weszło do ujścia Missisipi i zatrzymało się o 2 mile morskie przed fortami. Dwa dywizjony zakotwiczyły przy zachodnim brzegu, mając ostrzeliwać silniejszy fort Jackson, a jeden dywizjon stanął przy wschodnim brzegu Missisipi, mając bombardować słabszy fort St. Philip. Reszta flotylli Farraguta weszła również na rzekę, lecz zakotwiczyła koło samego wejścia i nie brała udziału w ostrzeliwaniu. Bombardowanie fortów rozpoczęło się 16 kwietnia i trwało bez przerwy cały tydzień. Federaliści rozwinęli swego rodzaju ogień huraganowy, dochodzący do 4 wystrzałów na minutę. Bombardowanie było celne i oba forty Konfederatów zostały bardzo poważnie uszkodzone, co wpłynęło na wydatne zmniejszenie ognia zarówno na Jackson'ie, jak na St. Philip'ie. Swoją drogą, pierwsza próba przerwania zapory, jaką przedsięwziął Farragut w piątym dniu bombardowania, nie powiodła się i natarcie załamało się pod ogniem obu fortów i stojącej za zaporą flotylli. Jednakże Federaliści, choć zostali odparci, mimo to zdołali przerwać w jednem miejscu zaporę, robiąc w niej wyłom.

23 kwietnia stojąca dotychczas za dywizjonami barek moździerzowych reszta eskadry podeszła do barek i sformowała się w dwie kolumny: prawą, mającą iść na fort St. Philip (słabszy), i lewa, która powinna była działać przeciwko fortowi Jackson (silniejszemu). Lewą kolumną dowodził osobiście Farragut. Obie kolumny powinny były iść do wyłomu w zaporze, przyczem pierwszą miała posuwać się prawa. Podejść do zapory należało pocichu i otworzyć ogień, będąc już na linji fortów. Plan ten został wykonany bardzo ściśle i Konfederaci ujrzeli Federalistów dopiero wtedy, kiedy czołowa jednostka prawej kolumny przechodziła przez wyłom w zaporze. Niezwłocznie odezwały się działa z nawpół rozbitych fortów oraz nieuszkodzonej dotychczas flotylli Mitchel'a. Było już jednak zapóźno: zarówno prawa, jak lewa kolumna Federalistów, idąc całą parą, przeszły przez wyłom, otwierając przytem morderczy ogień i przeciwko zdemontowanym fortom, i przeciwko stojącej tuż za zaporą flotylli. Forty, mając silnie uszkodzone baterje podczas poprzedniego bombardowania z barek moździerzowych, działały słabo,

a niewprawne załogi na flotylli Konfederatów sprawiały się jeszcze gorzej. Akcja obu kolumn Farraguta była silnie popierana przez barki moździerzowe, które nie brały udziału w forsowaniu wyłomu, a otworzywszy natomiast celny ogień, kiedy czołowa jednostka prawej kolumny znalazła się na linji fortów. Dzięki temu poparciu kolumny Federalistów mogły uderzyć całą siłą na flotyllę Konfederatów i złamały ją doszczętnie, zatapiając 10 jednostek z ogólnej liczby 18. Cała akcja forsowania zapory odbywała się w nocy, która pozwoliła Farragutowi zbliżyć się niepostrzeżenie do samych fortów.

Ranek 24 kwietnia ujrzał oba forty Konfederatów zrujnowane w zupełności, a na Missisipi — odrzucone daleko na północ, ku Nowemu Orleanowi, szczątki eskadry Mitchel'a i jednostki Farraguta, posuwające się z wolna wgórę rzeki. Federaliści mieli zatopioną jedną kanonierkę oraz 37 zabitych i 147 rannych. Konfederaci stracili, jak zaznaczono, 10 jednostek i ponieśli bardzo znaczne straty w ludziach, zarówno na fortach, jak na flotylli. Droga do Nowego Orleanu stanęła przed Farragutem otworem i 28 kwietnia miasto zostało zajęte przez flotyllę Federalistów. Pierwszą część zadania nałożonego na Farraguta przez rząd waszyngtoński, została wykonana.

Obecnie, zajął się Farragut rozwiązaniem drugiej części zadania, jaką było opanowanie dolnego biegu Missisipi. W pierwszym rzędzie chodziło o zajęcie portu Vicksburga, przez który przechodził cały dowóz z Texasu. Rzeka pod tem miastem zwęża się raptownie o połowę, mając szerokości 1 milę morską; oba brzegi są wysokie, dochodząc do 80 metrów. Na obu brzegach Konfederaci ustawili 24 baterje, ostrzeliwujące cały bieg Missisipi. Baterje te, mające łącznie 130 dział, były ustawione na południe od Vicksburga, ku Nowemu Orleanowi. Konfederaci zdawali sobie sprawę, że z upadkiem Vicksburga sytuacja ich armji, walczącej na północo-wschód od Missisipi, stałaby się bardzo ciężką, i doprowadzili fortyfikację Vicksburga do doskonałego stanu.

Farragut, chcąc zająć Vicksburg, miał do rozwiązania takie same zadanie, jak przy zajęciu Nowego Orleanu; i tu

i tam należało uprzednio zdemontować forty, broniące dostępu z południa. Sytuację pod Vicksburgiem ułatwiało jednak to, że flotylla Federalistów z Kairu szła wdół rzeki i miała działać łącznie z jednostkami Farraguta, posuwającemi się wgórę Missisipi, od Nowego Orleanu. Farragut rozpoczął akcję 25 czerwca, t. j. w dwa miesiące po zajęciu Nowego Orleanu i przystosowaniu go na podstawę operacyjną dla okrętów Federalistów, utrzymujących blokadę w zatoce Meksykańskiej. Przeciwko Viksburgowi ciągnęło pod Farragutem 11 jednostek, a przed tą eskadrą szło 20 barek moździerzowych, mających uprzednio zbombardować forty nieprzyjacielskie. Od Kairu płynęły opancerzone kanonierki kołowe, któremi dowodził komandor Davis. 26 czerwca barki moździerzowe zakotwiczyły niedaleko od fortów Vicksburskick i otworzyły nazajutrz o świcie silny ogień, a jednocześnie 11 jednostek Farraguta uszykowało się, jak pod Nowym Orleanem w dwie kolumny torowe, i ruszyło forsować przejście między dwoma szeregami bateryj, usypanych na wysokich brzegach. Ta wysoka pozycja Konfederatów ułatwiała im w najwyższym stopniu ostrzeliwanie flotylli Federalistów, płynących środkiem rzeki o 80 metrów niżej od dział fortowych, a jednocześnie kanonada z idących jednostek Farraguta prawie nie wyrządzała żadnych szkód fortom konfederackim, bo działa flotylli musiały strzelać bardzo wysoko. Natarcie się załamało i, chociaż w dwa dni później nadszedł od północy Davis, nie zostało powtórzone; Farragut wiedział jasno, że, działając jedynie eskadrą na rzece, płynącej w dole, nie jest w stanie wykonać swego zadania, jakiem było zajęcie Vicksburga, bronionego przez wysoko ustawione baterje. Został nakazany odwrót i cała flotylla Farraguta, łącznie z paroma jednostkami Davis'a, zawróciła do Nowego Orleanu. Pierwsza próba zajęcia Vicksburga zakończyła się niepomyślnie. Samodzielne próby wojsk lądowych, jakie urządzili niebawem Federaliści, spełzły na niczem.

Teraz nastąpiła przerwa w działaniach zaczepnych Farraguta. Stał on w Nowym Orleanie i przez cały rok prawie szykował się do rozpoczęcia drugiej próby. Jednostki jego kontrolowały tylko najbardziej dolny odcinek Missisipi; od ujścia

do portu rzecznego Baton Rouge, odległego o 70 mil morskich od Nowego Orleanu, i ciągle musiały odpierać wypady Konfederatów, stojących swemi przedniemi strażami w porcie rzecznym Port Hudson'ie, który bronił dostępu do ujścia głównej arterji komunikacyjnej Texasu, rzeki Czerwonej (Red-river). Konfederaci po próbach, przedsięwziętych przez Farraguta na Missisipi i armje Federalistów na lądzie, pilnowali Vicksburga i całego odcinka Missisipi od Port-Hudson'u aż za Vicksburg, jak oka w głowie. Odcinek ten miał 200 mil morskich długości i łącznie z rzeką Czerwoną, stanowił życionośną arterję dla wojsk konfederackich, zmagających się ustawicznie z naciskającemi na nie Federalistami, którzy, pomimo ciągłych niepowodzeń lądowych, nie tracili nadziei, że blokada wybrzeży i odcięcie dowozu prędzej czy później wytrącą broń Konfederatom z ręki.

Wreszcie na wiosnę 1863 r. Farragut, po uprzedniem porozumieniu się z naczelnem dowództwem sił lądowych, naciskających Konfederatów od północo-wschodu, ku Missisipi, rozpoczął znów akcję zaczepną. Miał on pod komendą 7 opancerzonych jednostek rzecznych oraz 12 barek moździerzowych, które oddały mu znaczne usługi pod Nowym Orleanem i Vicksburgiem. Oprócz tego, naczelne dowództwo sił lądowych obiecało mu 8 000—10 000 żołnierza do łącznej akcji od strony rzeki i lądu. Pierwsze uderzenie Farraguta było skierowane na Port-Hudson, który miał 54 działa na obu dość wysokich brzegach. Natarcie Federalistów rozpoczęło się 14 marca 1863 r. w nocy. Farragut posuwał się w szyku skośnym (w marynarce szyk pelengu). Konfederaci, choć noc była dość ciemna, dojrzeli przeciwnika i otworzyli ogień z obu brzegów, na który Farragut odpowiedział energicznie ze wszystkich jednostek i posuwał się dalej wgórę rzeki. Federaliści przedostali się za Port-Hudson, lecz nie zdołali go zniszczyć, z drugiej strony atoli Konfederaci nie byli w stanie zatrzymać przeciwnika, który dostał się na najbardziej strzeżony przez południowców odcinek Missisipi. Teraz Farragut rozpoczął zagony na tym odcinku, niszcząc przedewszystkiem wszelkiego rodzaju statki i łodzie, jakie uprawiały żeglugę z rzeki Czerwonej na Missisipi. Jednocześnie flotylla

posuwała się wciąż wgórę, ku Vicksburgowi, a z północo-wschodu przybliżała się armja generała Grant'a, złożona z 3 dywizyj. 17 kwietnia flotylla i wojsko lądowe nawiązały ścisłą łączność, stojąc pod samym prawie Vicksburgiem. Grant szedł prawym, zachodnim, brzegiem rzeki, a port, o który tak chodziło Federalistom i Konfederatom, znajdował się na lewym, wschodnim, brzegu. Wobec tego wojsko lądowe przeprawiło się na barkach Farraguta i pod osłoną jego pozostałych jednostek na drugi brzeg Missisipi, a potem skierowało się na północ, ku Vicksburgowi. W maju rozpoczęła się wielka operacja Farraguta na rzece i Granta na lądzie. Zadaniem flotylli było rozbić owe 24 baterje, ostrzeliwujące Missisipi, a zadaniem wojsk lądowych zamknąć dostęp do Vicksburga od strony lądu i odrzucić na wschód śpieszącą mu odsiecz, wysłaną przez główne siły Konfederatów. Oba zadania były rozwiązane doskonale i w pierwszych dniach lipca Vicksburg kapitulował, wydając w ręce Farraguta i Granta 31 000 żołnierza oraz 220 dział. Druga część operacji, nakazanej Farragutowi na początku wojny, została dokonana i obecnie cały dowóz żywności z Texasu oraz przemycanej przez to terytorjum z Meksyku broni i amunicji był przerwany.

Farragut, stojąc w Vicksburgu, zajął się likwidowaniem pozostałych jeszcze w rękach Konfederatów punktów na Missisipi, przedewszystkiem Port-Hudson'u, i utrzymaniem we władzy Federalistów całego dolnego biegu rzeki. Ochronę Missisipi sprawowało teraz 112 nowowybudowanych kanonierek, mających wyporność 500 ton, szybkość 9 węzłów i uzbrojonych 13 działami. Po zorganizowaniu tej ochrony i całkowitem opanowaniu Missisipi Farragut, będąc już awansowanym za swe zasługi bojowe na admirała, opuścił Vicksburg i udał się ze swoją flotyllą do Nowego Jorku. Jego akcja na Missisipi, zakończona zdobyciem całego dolnego biegu tej rzeki, stanowiła podwalinę w wielkim planie „anakondy", mającym przez blokadę zewnętrzną na morzu i wewnętrzną na rzece podciąć siły Konfederatów. To był skutek strategiczny operacji Farraguta. Pod względem taktycznym wykazała ona, że na terenie rzecznym osiągnięcie sukcesu

może nastąpić tylko wówczas, kiedy następuje łączne działanie flotylli na rzece i wojska lądowego na brzegach. Vicksburg został wzięty dopiero przy drugiej próbie, kiedy akcja Farraguta, będąca właściwie akcja ruchomych bateryj i środków przewozowych, została poparta przez armję Granta, działającą na brzegach i korzystającą z przepraw pod osłoną flotylli. Natomiast pierwsza próba, w której prawie nie uczestniczyły wojska lądowe (nieliczny oddział był wieziony na flotylli w charakterze desantu), zakończyła się niepowodzeniem. Takie samo niepowodzenie poniosły wojska lądowe, chcące zająć Vicksburg bez pomocy flotylli Farraguta między jego pierwszą a drugą próbą. Kiedy działały tylko flotylle — Vicksburg miał sukurs od lądu, a kiedy nacierały tylko wojska lądowe — Vicksburg korzystał z pomocy, dostarczanej drogą wodną.

Po zdobyciu Nowego Orleanu i opanowaniu dolnego biegu Missisipi mógł Farragut zająć się znowu blokadą wybrzeży zatoki Meksykańskiej. Konfederaci, po utraceniu Nowego Orleanu, mieli w tej zatoce jeszcze jeden port, mianowicie Mobile przy ujściu rzeki Alabamy. Port ten stał się dla nich ośrodkiem wypraw kaperskich, dowozu z zagranicy i podstawą techniczną dzięki swym stoczniom. Po zawładnięciu przez Federalistów doliną i dorzeczem Missisipi sytuacja Konfederatów stawała się coraz gorsza i następowała coraz większe wyczerpanie ich armji na froncie lądowym, spychanej systematycznie nadół ku zatoce Meksykańskiej i odrzucanej od Atlantyku na wschodzie i Missisipi na zachodzie. Zajęcie Mobile'u, związane z przerwaniem wszelkiej łączności z zagranicą, przypieczętowywałoby cały dalszy opór Konfederatów. Na to wielkie znaczenie Mobile'u zwrócił Farragut uwagę zaraz po zdobyciu Nowego Orleanu i postanowił zająć go zaraz po załatwieniu sprawy z Missisipi. Wyprawa została przygotowana na drugą połowę 1864 r.

Pod komendą Farraguta znajdowało się 9 parowych fregat i korwet, 10 również parowych kanonierek i 4 świeżo wybudowane monitory, tj. opancerzone kanonierki parowe z działami wielkiego kalibru, znajdującemi się w obraca-

jących się wieżach pancernych. Razem było 23 jednostki. Artylerja eskadry liczyła 230 dział. Poza tem do dyspozycji Faraguta oddano 4 000 piechoty.

Zatoka, nad którą leży Mobile, przypomina z kształtu trapez, zwrócony podstawą ku zatoce Meksykańskiej. Długość tego trapezu wynosi 25 mil morskich, szerokość podstawy — 20 mil morskich, a górny bok, równoległy do podstawy, — 8 mil morskich. Podstawa składa się z wąskiego półwyspu o długości 15 mil morskich, stanowiącego groble między morzem a zatoką, oraz wyspy Dauphin, znajdującej się bardziej ku zachodowi od półwyspu. Wejść do zatoki jest dwa: między stałym lądem a wyspą Dauphin (szerokość 2 mile morskie) i między wyspą Dauphin a półwyspem (szerokość 3 mile morskie). Zatoka ma dużo mielizn, a głębokość jej waha się od 2 do 6 metrów. Obydwa wejścia mają głębokość znacznie większą, dochodząca do 18 metrów. Głównem wejściem jest cieśnina między półwyspem a wyspą Dauphin. Tego wejścia broniły dwa forty: Morgan na półwyspie i Gaines na wyspie. Artylerja obu fortów liczyła 57 dział. Szlak żeglowny w cieśninie, bronionej przez wspomniane dwa forty, miał jeszcze zaporę z przerwą przy półwyspie. Przerwa ta była szeroka na 100 metrów.

Konfederaci mieli silne garnizony w obu fortach i niewielką eskadrę, złożona z 3 jednostek o typie kanonierek i 1 pancernika z taranem. Naczelne dowództwo nad fortami i eskadrą sprawował admirał Buchanan.

Eskadra Federalistów odkotwiczyła z Nowego Orleanu w końcu lipca, a natarcie zostało wyznaczone na 4 sierpnia. Farragut postanowił sforsować główne wejście. O 6-ej rozpoczął się atak. Eskadra Federalistów była podzielona na dwa oddziały: jeden z nich składał się z 14 okrętów (7 fregat i korwet, z których każda holowała po jednej kanonierce), a drugi z 4 monitorów. Większy oddział, którym dowodził osobiście Farragut, miał forsować wejście, przyczem holowane kanonierki miały, w razie uszkodzenia holujących je fregat i korwet, same holować uszkodzone ewentualnie duże jednostki, a mniejszy oddział powinien był podejść

na 100 metrów do fortu Morgan, otworzyć nań ogień i, ściągając na siebie uwagę przeciwnika, pomóc w ten sposób forsowaniu.

Konfederaci, widząc zbliżającego się przeciwnika, dali ognia z fortu Morgan, a wkrótce rozległy się salwy z eskadry konfederackiej, która stała pod osłoną Morgana za przerwą w zaporze, przyczem przerwa ta była zaminowana. Federaliści odpowiedzieli z monitorów, które chciały ściągnąć na siebie ogień przeciwnika, i zwolna posuwali się naprzód. Ogień Konfederatów nie wyrządził wielkich szkód Federalistom, natomiast w chwili wejścia ich na pole minowe nastąpiło zderzenie się okrętów czołowych większego oddziału i marsz się zatrzymał. Farragut jednak opanował sytuację i dał sygnał iść całą parą naprzód. Pole minowe przeskoczono i 14 jednostek Federalistów znalazło się przed 4 okrętami Konfederatów. Fort Morgan, zasypywany pociskami przez monitory, odpowiadał im energicznie, lecz, zgodnie z przewidywaniem Farraguta, przestał zwracać uwagę na główne natarcie przeciwnika. Tymczasem w zatoce eskadry toczyły zaciętą walkę. Kanonierki konfederackie zostały rozbite odrazu, lecz bił się rozpaczliwie ich taranowiec, spuścił on jednak banderę, mając ciężko ranionego admirała Buchanan'a i będąc zupełnie niepopieranym przez fort Morgan. O 10-ej działa umilkły i eskadra Farraguta zakotwiczyła już w zatoce. Nazajutrz kapitulował fort Gaines, a w kilkanaście dni później Morgan. Nastąpiło zajęcie Mobile'u.

Zwycięstwo Farraguta w zatoce Mobile podcięło ostatecznie Konfederatów. Po opanowaniu Missisipi skończył się dowóz z Texasu, obecnie, po wzięciu Mobile'u, który zastępował utracony Nowy Orlean, skończył się dowóz przez zatokę Meksykańską i upadli ostatecznie kaprowie konfederaccy. Wybrzeże Atlantyku kurczyło się z dnia na dzień i zwycięscy naogół na lądzie Konfederaci widzieli topniejące w oczach ich szeregi, które nie miały co jeść i czem strzelać. Plan „anakondy" triumfował w całej pełni i w 1865 r. rozpoczęło się poddawanie poszczególnych armij południowców. Wojna Secesyjna wykazała, jak na dłoni, że silny na lądzie przeciwnik, mający odcięte arterje komunikacyjne, które

mu dostarczają ludzi i zaopatrzenie, nie jest w stanie wygrać kampanji. Zrozumiało to dobrze dowództwo Federalistów i, działając cały czas na zwłokę, zwracało główną uwagę na blokadę nieprzyjaciela, a przeszło do ostatecznych kroków zaczepnych wtedy, kiedy Konfederaci byli już zupełnie wyczerpani. Panowanie na morzu oraz zagarnięcie Missisipi zadecydowało o zwycięstwie północy nad południem. Oczywiście, żeby Konfederaci mieli w swych rękach marynarkę wojenną, to zwycięstwo bezsprzecznie byłoby po ich stronie. Zdawali oni sobie sprawę z konieczności posiadania floty, lecz nie mogli jej zaimprowizować, wobec trudności technicznych, a ograniczyli się prawie wyłącznie do wojny kaperskiej, niepopartej przez flotę regularną, czyli zastosowali partyzantkę morską, nie mając wojska morskiego. Musiało to doprowadzić do katastrofy. Farragut w tej wojnie przeprowadził doskonale najważniejszą część blokady: wewnętrzną na Missisipi i główny odcinek zewnętrznej, tj. na wodach zatoki Meksykańskiej, gdzie, wobec małych odległości kwitła, największa kontrabanda wojenna z kolonij europejskich na Antyllach i z Meksyku.

B. Wojna austrjacko-włoska 1866 r.

Prąd do tworzenia państw narodowych, zapoczątkowany przez Napoleona I-go, zaczął ogarniać Europę coraz bardziej, zaczynając od drugiej połowy XIX stulecia. Prąd ten najsilniej się szerzył wśród narodów, które bądź były podzielone na szereg własnych niewielkich państw i państewek, jak Niemcy i Włosi, bądź znajdowały się pod obcem panowaniem, jak Polacy, Czesi i Słowianie bałkańscy. Patronowała temu ruchowi Francja 2-go cesarstwa, pielęgnująca starannie wszystkie ideje wielkiego Korsykanina, a główny opór prądowi narodowemu stawiała Austrja, dla której rozwiązanie kwestji narodowej, jako dla państwa, złożonego z tylu różnych narodów, było wyrokiem zagłady. Prąd narodowy, z natury rzeczy, wybuchnął najsilniej tam, gdzie istniały już własne państwa, co miało miejsce na półwyspie Apenińskim i w krajach Rzeszy Niemieckiej. Stąd też powstał zrozumiały ruch przeciwaustrjacki zarówno wśród Włochów, mających częściowo sekundo-genitury wiedeńskiej dynastji

Habsburgów, a częściowo należących bezpośrednio do monarchji naddunajskiej w jej prowincjach włoskich: Lombardji i Wenecji, jak też wśród Niemców, którzy w przeważającej ilości byli obcy religijnie i przekonaniowo Wiedniowi. Ośrodkami tego ruchu przeciwaustrjackiego było we Włoszech królestwo sardyńskie, władające sąsiadującym z posiadłościami austrjackiemi Piemontem, a w Niemczech królestwo pruskie, pchające się coraz silniej ku Renowi. I Włosi i Prusacy dążyli do wyrugowania Austrji zarówno z Włoch, jak z Rzeszy Niemieckiej. We Włoszech scaleniowy ruch przeciwaustrjacki wybuchnął pierwiej, bo już na początku XIX wieku, a w Niemczech później, bo po słynnej „wiośnie ludów" 1848 r. Włochy, a właściwie dążące do ich zjednoczenia królestwo sardyńskie, rozpoczęły w obronie „wiosny ludów" szereg wojen z Austrją, uzyskały pomoc Francji i w 1861 r. złączyły się w jedno państwo pod nazwą królestwa włoskiego. Państwu temu brakowało jedynie (poza Rzymem, stanowiącym własność Stolicy Apostolskiej) austrjackich prowincyj włoskich, przedewszystkiem krajów na północy półwyspu Apenińskiego, tj. obwodu weneckiego, bo obwód lombardzki został odzyskany. Kiedy też w 1866 r. stosunki austrjacko-pruskie stawały się coraz bardziej naprężone, to rząd włoski postanowił wyzyskać odpowiednią chwilę i zawarł przymierze z Prusami, a z chwilą wypowiedzenia wojny Wiedniowi przez Berlin znalazł się na stopie wojennej z monarchją Habsburgów.

Włoski plan operacyjny był wybitnie zaczepny: wojsko lądowe miało uderzyć na armję austrjacką z dwóch stron: od zachodu z Lombardji i z południa z za rzeki Po, a marynarka wojenna — opanować morze Adrjatyckie i wysadzić desant w prowincji weneckiej, który miał zniszczyć kolej żelazną, wiodącą z Włoch do Wiednia, i odciąć w ten sposób Austrjaków od ich podstaw operacyjnych. Austrjacki plan operacyjny miał, naodwrót, wybitne cechy obronne, wojsko lądowe miało odpierać natarcie Włochów w prowincji weneckiej, a marynarka wojenna — pilnować wschodniego, dalmatyńskiego, wybrzeża Adrjatyku, bo brzeg zachodni, tj. wenecki, był powierzony jednej brygadzie piechoty, czyli,

że naczelne dowództwo austrjackie chciało bronić dostępu do morza jedynie siłami lądowemi. Zajmowanie się operacjami lądowemi nie wchodzi do zakresu wykładów niniejszych, przeto przejdziemy odrazu do przestudjowania działań morskich.

Włoska marynarka wojenna, która powstała przed pięcioma laty z połączenia flot neapolitańskiej, należącej do przyłączonego do Włoch królestwa Obojga Sycylij, i sardyńskiej, składała się w 1866 r. z 11 pancerników, 7 fregat, 3 korwet, 8 awizo i 3 kanonierek. Razem było 32 okręty, z których jedna trzecia, t. j. pancerniki, odpowiadała wszelkim wymaganiom taktyki i techniki, odznaczała się dużą wypornością, była zbudowana wyłącznie z żelaza i rozwijała znaczną szybkość. Pozostałe dwie trzecie składały się z drewnianych jednostek o średniej (fregaty i korwety) lub małej wyporności (awizo i kanonierki), lecz mających maszyny parowe i rozwijających dość znaczną szybkość. Działa okrętowe były wszystkie, bez wyjątku, gwintowane i miały duży kaliber (150-funtówki). Zaopatrzenie floty było dobre, szwankowało natomiast wyćwiczenie i, co najważniejsze, panował wybitny antagonizm dzielnicowy między załogami, w szczególności w korpusie oficerskim.

Austrjacka marynarka wojenna w chwili wybuchu wojny liczyła 1 okręt linjowy, 7 fregat pancernych, 5 fregat lekkich (nieopancerzonych), 1 korwetę i 7 kanonierek. Łącznie znajdowało się w szeregach 21 jednostek o drewnianych kadłubach, pędzonych maszynami parowemi, które dawały dość przeciętną szybkość. Okręty w przeważającej liczbie były stare. Artylerja okrętowa miała działa gładkie o średnim kalibrze (48-funtówki); było trochę armat gwintowanych (24-funtówki). Zaopatrzenie floty pozostawiało dużo do życzenia, bo rząd wiedeński traktował marynarkę wojenną stale po macoszemu, interesując się głównie armją lądową. Natomiast dobrze stało wyćwiczenie i był dobry korpus oficerski, złożony prawie wyłącznie z Niemców austrjackich, ślepo oddanych dynastji habsburskiej.

Stosunek ilościowy flot obu przeciwników miał się, jak 1 : 2,7. Pod względem techniki górowali Włosi, w dziedzinie

taktyki — Austrjacy. Poza tem wchodził jeszcze w grę włoski antagonizm dzielnicowy, którego nie było we flocie austrjackiej.

Naczelny wódz floty włoskiej, admirał hrabia Pellion di Persano, zebrał swe siły w Ankonie i tam dowiedział się o druzgocącej klęsce, jakie poniosły wojska włoskie pod Custozzą (24 czerwca). W związku z tą wiadomością otrzymał on polecenie, rozpocząć niezwłocznie działania wojenne na Adrjatyku i zająć przedewszystkiem ufortyfikowaną wyspę Lissę, należącą do archipelagu dalmatyńskiego, a odległą od Ankony o 120 mil morskich. Naczelne dowództwo włoskie, oszołomione przegraną pod Custozzą, zaniechało odrazu wszelkiej akcji zaczepnej na lądzie i oczekiwało jedynie pośredniej pomocy, jaką mogły dać wojska pruskie, walczące z Austrjakami w Czechach. W związku z tem wyprawa na Lissę miała dać gabinetowi włoskiemu tylko zastaw, który można było korzystnie wymienić przy zawieraniu preliminarjów pokojowych. Zajęcie Lissy nie wydawało się trudne, zważywszy na przewagę materjalną floty włoskiej nad austrjacką oraz oswobodzenie tej floty od wszelkich zadań zaczepnych, przewidzianych w planie operacyjnym, który się rozwiał pod wpływem klęski pod Custozzą.

Persano zaczął się szykować do wyprawy i 16 lipca odkotwiczył z Ankony, udając się pod Lissę. Eskadra włoska składała się z 23 okrętów, w tem 12 nowych pancerników (dwunasta jednostka tego typu, okręt „Affondatore", nadeszła ze stoczni angielskich już podczas wojny). Wyspa Lissa o skalistych brzegach i górzystym charakterze miała 8 mil morskich długości, a 3 mile morskie szerokości i była broniona przez dość silne fortyfikacje, usypane przeważnie na północy koło wejścia do dogodnego portu Lissa-San-Georgio. Garnizon Lissy składał się z 1 833 ludzi, a na fortyfikacjach znajdowało się 88 dział. Stan fortyfikacyj i artylerji był dobry.

Persano rozpoczął bombardowanie portu Lissa-San-Georgio 18 lipca i bombardował przez dwa dni. Fortyfikacje zostały mocno uszkodzone, a większość dział zdemontowana, jednakże garnizon nie kapitulował, a próby desantowe ze strony Włochów były odparte. Włoski dowódca postanowił

spróbować jeszcze raz szczęścia i na 20 lipca nakazał nowe bombardowanie, połączone z jednoczesnem wysadzeniem desantu. Akcja miała być rozpoczęta o 8-ej i o tej godzinie eskadra włoska zajęła pozycję przed portem, gdy raptem od patrolujących na pełnem morzu jednostek nadeszły meldunki, że od północy zbliża się flota austrjacka. Był to admirał Wilhelm von Tegethoff, który wyszedł z odległej o 140 mil morskich Poli w południe dnia poprzedniego i śpieszył na odsiecz zagrożonej Lissie.

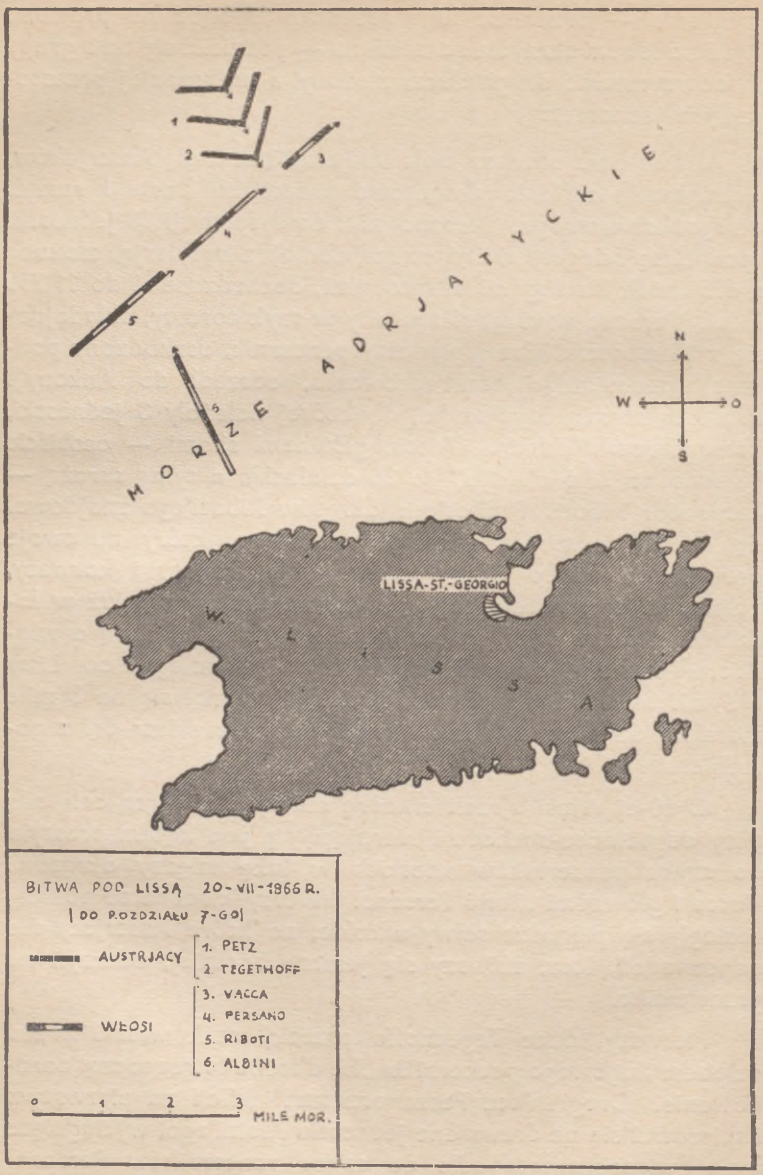
Eskadra austrjacka miała 27 jednostek z artylerją, składającą się z 525 dział, i załogami, wynoszącemi 7 770 ludzi. Jednostki były wszystkie, jak wspomniano powyżej przestarzałe, drewniane i z różnokalibrową słabą artylerją. Parę z nich stanowiły przerobione ad hoc statki handlowe. Dowódca austrjacki, zależny notabene całkowicie od komendy wojsk lądowych, stojących w prowincji weneckiej, mając do czynienia z liczniejszym i bez porównania lepiej zaopatrzonym przeciwnikiem, postanowił zastosować uderzenie bezpośrednie, działając wyłącznie umieszczonemi na dziobach okrętów taranami. W tym celu flota austrjacka została uszykowana w 3 klucze. Pierwszy składał się z 7 pancernych fregat, drugi z 1 okrętu linjowego, 5 lekkich fregat i 1 korwety, a trzeci z 7 kanonierek. Pozostałe 6 jednostek szły przed głównemi siłami, pełniąc służbę wywiadowczą. Każdy klucz tworzył równoramienny trójkąt, zwrócony wierzchołkiem do nieprzyjaciela i mający, jako wierzchołek, najsilniejszą jednostkę. Okręt czołowy drugiego klucza szedł w jednej linji z ostatniemi jednostkami pierwszego, a okręt czołowy trzeciego klucza — w jednej linji z ostatniemi jednostkami drugiego. Odstępy między czołowemi jednostkami kluczy wynosiły pół mili morskiej. W ten sposób eskadra austrjacka przedstawiała zbitą masę, idącą całą siłą pary na przeciwnika. Tegethoff miał flagę na czołowym okręcie pierwszego klucza, fregacie pancernej „Erzherzog Ferdinand Max“ (o 16 działach), drugi klucz prowadził komodor von Petz, mający proporczyk na okręcie linjowym „Kaiser“ (o 92 działach). Rozkaz operacyjny Tegethoffa nakazywał pierwszemu kluczowi przeciąć szyk nieprzyjacielski, idąc za fregatą flagową,

drugiemu — przerwać linję przeciwnika bądź na prawem, bądź na lewem skrzydle i trzeciemu — podzielić się na 3 grupy i podtrzymywać drugi klucz, złożony z najbardziej przestarzałych jednostek.

Włosi, otrzymawszy meldunki o zbliżaniu się Austrjaków, wstrzymali działania desantowe przeciwko Lissie i ruszyli na spotkanie wroga. Persano miał do dyspozycji 33 jednostki (pod Lissę ściągały wciąż uzupełnienia) z artylerją, złożoną z 695 dział, i załogami okrętowemi, dochodzącemi do 11 250 ludzi. Persano wyciągnął swe siły w szyk torowy, składający się z 11 pancerników (dwunasty pancernik, uszkodzony podczas wczorajszego bombadrowania, odszedł do Ankony). Przednią strażą tego szyku, do której należały 3 jednostki, komenderował admirał Vacca, głównemi siłami — osobiście Persano na „Ré d'Italia" (o 36 działach), a tylną strażą — komandor Riboti. Pod osłoną okrętów Riboti'ego znajdował się oddział admirała hrabiego Albini'ego, który na swoje drewniane, lecz o parowym napędzie fregaty i korwety, załadował spowrotem cały desant, znajdujący się już w łodziach, a teraz dążył du ustawienia się między Lissą a włoskiemi pancernikami. Szyk Persano był odległy od Lissy o 5 mil morskich na północo-zachód i ciągnął się na 3 mile morskie. Szła martwa fala i padał deszcz, a wiatr dął z południa.

O 10-ej Włosi ujrzeli eskadrę austrjacką, idącą całą siłą pary od północo-zachodu i kierującą się pod kątem prostym do szyku pancerników włoskich w lukę między okrętami Vacca i głównemi siłami Persano. W trzy kwadranse później rozległy się pierwsze salwy włoskie, na które Austrjacy nie odpowiadali, lecz, zbiwszy się jeszcze bardziej, uderzyli na przeciwnika.

Pierwszy klucz Tegethoffa przeciął szyk włoski przed dziobem flagowego pancernika „Rè d'Italia" i rozpoczął taranowanie. Drugi klucz Petza przeszedł wślad za pierwszym i skierował się na drewniane jednostki Albini'ego, wyciągnięte mniej więcej prostopadle do szyku pancerników Persano. Trzeci klucz — kanonierki — poszedł za drugim i, rozdzielając


MORZE ADRJATYCKIE
N
W
O
S
LISSA-ST.-GEORGIO
BITWA POD LISSĄ 20-VII-1866 R.
DO PODZIAŁU 7-GO
AUSTRJACY
1. PETZ
2. TEGETHOFF
WŁOSI
3. VACCA
4. PERSANO
5. RIBOTI
6. ALBINI
0 1 2 3
MILE MOR.

Rys. 17

się na przewidziane w rozkazie trzy grupy, czekał na odpowiedni moment do poparcia swych jednostek.

Tymczasem przednia straż włoska, zamiast zawrócić niezwłocznie ku swym głównym siłom, ruszyła naprzód, opisała łuk i zaczęła się zbliżać do placu bitwy dopiero koło 14-ej. Główne siły włoskie były cały czas taranowane przez fregaty Tegethoffa, które zatopiły odrazu flagowy pancernik „Rè d'Italia" (Persano przesiadł się z niego na „Affondatore" jeszcze przed rozpoczęciem bitwy) i wywołały panikę w szeregach przeciwnika, zaczynającego się cofać coraz bardziej ku swej tylnej straży. Tymczasem tylna straż włoska pod Riboti'm, asekurując drewniany oddział Albini'ego, otworzyła ogień na pędzący całą siłą pary klucz Petza. Klucz ten, odpowiadając intensywnie ze wszystkich dział, uderzył taranami na pancerniki Riboti'ego. Kanonierki austrjackie ostrzeliwały Włochów z flanki. Podczas tej walki został bardzo poważnie uszkodzony jeszcze jeden pancernik włoski, a ogień artyleryjski z jednostek Petza zmusił do milczenia pancerniki włoskie Riboti'ego. Persano osobiście prowadził swego „Affondatore" do ataku na Petza, lecz w ostatniej chwili cofnął się ku Riboti'emu, obawiając się stracić swój okręt przy taranowaniu go przez lekkie fregaty austrjackie. Swoją drogą, jednostka flagowa Petza, okręt linjowy „Kaiser", otrzymał poważne uszkodzenia i podczas bitwy zawinął do Lissa-San-Georgio. Po 14-ej Persano zaczął się zwolna cofać w kierunku Ankony. Tegethoff podniósł sygnał o ogólnym pościgu, lecz stare jednostki austrjackie nie mogły nadążyć za nowemi jednostkami włoskiemi i wieczorem straciły je z oczu. Bitwa była wygrana przez Austrjaków. Persano stracił dwa okręty i 670 ludzi, Tegethoff miał jedynie 129 zabitych i 47 rannych.

Zwycięstwo pod Lissą nietylko zniweczyło w zupełności zamiary włoskie uzyskania „zastawu" na Adrjatyku dla przyszłych rokowań pokojowych, lecz oddało całkowicie panowanie na morzu w ręce Austrji. Flota włoska aż do końca wojny nie pokazywała się więcej na morzu Adrjatyckiem i Tegethoff był panem sytuacji. Te strategiczne owoce zwycięstwa morskiego pod Lissą, zarówno, jak lądowego pod Custozzą, nie mogły być, jak wiadomo, zrealizowane przez

rząd wiedeński, wobec klęski, poniesionej przez wojska austrjackie na pruskim teatrze wojny, w Czechach, gdzie bitwa pod Sadową zadecydowała o pokoju nikolsburskim (1866 r.), który nakazywał Austrji oddanie prowincji weneckiej, a monarchję Habsburgów wyrzucał z Rzeszy Niemieckiej.

Wojna austrjacko-włoska, zakończona bezsprzecznie zwycięstwem Austrji, nie miała zatem żadnego politycznego wpływu na dalszy rozwój wypadków, tak samo, jak Lissa i Custozza nie miały konsekwencyj strategicznych. Zasługuje natomiast na uwagę taktyczne znaczenie bitwy pod Lissą. Tu Tegethoff, chcąc pobić silniejszego liczbowo i materjałowo przeciwnika, świetnie zastosował jedyne, co mu pozostało: siłę uderzenia. Taranowanie dało mu zwycięstwo. Oczywiście, było to możliwe tylko przy dobrze wyćwiczonym i mającym zupełne zaufanie do swego wodza personelu, jakim właśnie dysponował admirał austrjacki. Gdyby takiemi załogami rozporządzał Persano, to, według wszelkich danych, odniósłby walne zwycięstwo. Formułka $P = \frac{1}{2} M \times v^2$ ma wtedy odpowiednie zastosowanie, jeżeli wchodzi w grę jeszcze wola i chęć zwycięstwa.

C. Wojna rosyjsko-japońska (1904—1905 r.)

Przekształcona przez genjusz Piotra Wielkiego z nawpół azjatyckiego państwa na mocarstwo europejskie Rosja zaczęła, poczynając od lat osiemdziesiątych ubiegłego stulecia, coraz więcej zwracać się spowrotem ku Azji. Przyczyniły się do tego zarówno klęska polityczna i wojskowa, poniesiona w wojnie Krymskiej, jak niepowodzenia dyplomatyczne, doznane na kongresie Berlińskim (1878 r.) po zwycięskiej wojnie z Turcją. Poza tem popychały Rosję w kierunku wschodnim Niemcy, pragnące odwrócić uwagę rosyjską od zagadnień europejskich, w szczególności dotyczących Europy Środkowej. Ekspansja rosyjska skierowała się początkowo do Azji Centralnej (zajęcie Turkiestanu), a potem zaczęła się posuwać ku Dalekiemu Wschodowi. Tam rząd petersburski zwrócił główną uwagę na Chiny i wybrzeża oceanu Spokojnego. Rozpoczęło się ekonomiczne i polityczne przenikanie do cesarstwa chińskiego i niedwuznaczna chęć rozszerzenia rosyj-

skiej Syberji przez przyłączenie do niej chińskiej Mandżurji oraz wielkie zainteresowanie się Koreą. Imperjum chińskie było tak ogromne, że mogło stanowić aż nadto wystarczający teren eksploatacyjny dla wszystkich mocarstw europejskich, zainteresowanych w sprawach kolonjalnych, i nikt Rosji nie przeszkadzał w jej systematycznej penetracji na chińskie terytorja. Rząd petersburski wyzyskał umiejętnie zarówno wojnę chińsko-japońską, jak powstanie bokserów. Po pierwsze zajął Port Artura przy wejściu to zatoki Peczili, a po drugie okupował całą Mandżurję. Jednocześnie budowała Rosja bardzo pośpiesznie kolej żelazną Transyberyjską, łączącą ośrodki administracyjne (Petersburg) i handlowe (Moskwa) imperjum z wybrzeżem oceanu Spokojnego, t. j. z portami Władywostokiem i Portem Artura. Oba te porty zostały przeznaczone na podstawy operacyjne dla rosyjskiej floty wojennej, a znajdujący się koło Portu Artura port Talienwan był przeżnaczony dla rosyjskiej floty handlowej, która na początku bieżącego stulecia zaczęła się szybko rozwijać. Cesarz Mikołaj II-gi nie zadawalniał się atoli zaborem Mandżurji i coraz większem przenikaniem Rosjan do Chin Północnych, lecz zwrócił również uwagę na niezależną de jure, a zawisłą od Japonji de facto Koreę. Niedługo po powstaniu bokserów i ostatecznem zajęciu Mandżurji utworzyły się w Petersburgu towarzystwa eksploatacyjne lasów i kopalń koreańskich i wpływ rosyjski zaczął się uwidaczniać w Korei. Teraz przeciwko tym zakusom wystąpiła Japonja, która, zeuropeizowawszy się w ciągu niespełna trzydziestu lat, dążyła do odegrania decydującej roli na Dalekim Wschodzie. Wstępem do uzyskania tej hegemonji było uniezależnienie państw azjatyckich na Dalekim Wschodzie od wpływów europejskich. Szło przedewszystkiem o Chiny i Koreę. Ponieważ najintensywniej nietylko pod względem ekonomicznym, lecz przedewszystkiem w dziedzinie politycznej i terytorjalnej występowała Rosja, przeto automatycznie stała się ona głównym przeciwnikiem Japonji na Dalekim Wschodzie. Pierwsze nieporozumienie powstało po zakończeniu wojny chińsko-japońskiej, kiedy Rosja zagarnęła dla siebie zdobyty przez Japończyków Port Artura, a następne wywiązały się

po opanowaniu przez Mikołaja II-go Mandżurji. Penetracja rosyjska do Korei zaogniła stosunki jeszcze bardziej i w 1904 r. nastąpiło zerwanie stosunków dyplomatycznych między Petersburgiem a Tokio, potem niespodziewany napad na eskadrę rosyjską, stojącą w Porcie Artura, i wreszcie wypowiedzenie wojny.

Siły rosyjskie na Dalekim Wschodzie składały się ze 150 000 wojska lądowego, rozsypanego po całej Mandżurji, i floty wojennej, skoncentrowanej głównie w Porcie Artura. Flota ta liczyła 44 jednostki (7 pancerników, 4 krążowniki pancerne, 7 krążowników o pokładach pancernych, 8 krążowników lekkich, 14 torpedowców, 2 kanonierki i 2 stawiacze min). Prócz tego na stoczniach port-arturskich i władywostockich znajdowało się częściowo w budowie, a częściowo w naprawie kilkanaście małych torpedowców. Okręty rosyjskie były naogół nowe i odpowiadały wymaganiom taktyki i techniki morskiej. Ich stronę ujemną pod względem taktycznym i technicznym stanowiło to, że były one najrozmaitszych typów i nie można było znaleźć bodaj dwóch jednakowych jednostek. Załogi okrętowe były wyćwiczone dobrze w dziedzinie żeglarskiej i artyleryjskiej, natomiast znacznie gorzej w dziedzinie technicznej przy obsłudze kotłów i maszyn. Korpus oficerski miał dobre przygotowanie teoretyczne, lecz pod względem manewrowania taktycznego pozostawiał dużo do życzenia. Wogóle praktyka stała daleko gorzej od teorji. Zaopatrzenie floty było dobre. Dyscyplina stała wysoko.

Japonja rozporządzała w chwili wybuchu wojny 300 000 ludzi w szeregach wojsk lądowych i flotą wojenną, składającą się z 45 jednostek (8 pancerników, 8 krążowników pancernych, 15 krążowników o pokładach pancernych, 5 krążowników lekkich, 6 kanonierek i 3 torpedowców). Poza tem w rezerwie stało 5 krążowników, 3 kanonierki i 66 torpedowców, a na stoczniach wykańczano 12 torpedowców. Jednostki japońskie były wybudowane niedawno i odpowiadały, podobnie, jak rosyjskie, ówczesnym wymaganiom taktyki i techniki, lecz, w przeciwieństwie do rosyjskich, były wszystkie prawie jednakowych typów, co, oczywiście, znakomicie ułatwiało wszelkie zadania operacyjne. Załogi okrętowe były

wyćwiczone doskonale zarówno w dziedzinie żeglarskiej i artyleryjskiej, jak w obsłudze maszyn i kotłów. Korpus oficerski otrzymał dobre przygotowanie teoretyczne i umiał doskonale manewrować taktycznie. Szkoła, jaką przeszła marynarka podczas niedawnej wojny z Chinami, miała tu bardzo duże znaczenie. Zaopatrzenie floty było bardzo dobre, a dyscyplina, wprowadzona przez instruktorów angielskich, stała wysoko.

Japoński plan operacyjny przewidywał: opanować morze, przerzucić wojsko lądowe do Mandżurji i tam rozszczepić armję przeciwnika na dwie grupy, pędząc jedną ku południowi, do Portu Artura, a drugą — ku północy, do granicy syberyjskiej. Jako wynik ostateczny uważało naczelne dowództwo japońskie zdobycie Mandżurji z Portem Artura i zajęcie Korei. Te dwa kraje były potrzebne Japończykom dla ich ekspansji ekonomicznej i ludnościowej, a poza tem, stanowiły odskocznię do dalszych planów, opartych na zupełnem wyrugowaniu wpływów europejskich na Dalekim Wschodzie, planów, obliczonych na długie lata.

Rosyjski plan operacyjny nie miał jasno wytkniętego celu, przewidywał on jedynie danie odporu wojskom japońskim w Mandżurji, a następnie, po otrzymaniu posiłków z głębi imperjum, przejście do natarcia i przerzucenie walki na terytorjum przeciwnika. W planie tym flota rosyjska miała przedewszystkiem bronić Portu Artura, stając się jego garnizonem na wodzie (t. zw. „fortress fleet"), a w drobnej mierze, opierając się na Władywostok, uprawiać wojnę kaperską. Dopiero z chwilą przejścia wojsk lądowych do przeciwnatarcia na polach Mandżurji i odrzuceniu Japończyków spowrotem ku własnym brzegom, powinna była flota rosyjska zapewnić wysadzenie desantu w Japonji. W ten sposób plan rosyjski miał wybitną cechę obronną i, w stosunku do marynarki wojennej, rezygnował odrazu z opanowania morza. Natomiast Japończycy, działając wciąż zaczepnie, uważali za podstawę w swej akcji zawładnięcie morzem.

Wojna, rozpoczęta w lutym 1904 r., dała odrazu szereg sukcesów Japonji. Niespodziewany napad na zakotwiczoną w Porcie Artura eskadrę rosyjską unieruchomił ją odrazu,

wylądowanie wojsk japońskich w Korei i okolicach Portu Artura odbyło się prawie bez przeszkód, a na polach Mandżurji rozegrał się szereg bitew, zakończonych każda bez wyjątku zwycięstwem Japończyków. Wojska rosyjskie zaczęły się szybko cofać na północ, ku granicy syberyjskiej, a Port Artura został ściśle oblężony od morza i od lądu. Akcja eskadry władywostockiej, uprawiającej wojnę kaperską, została zlikwidowana podczas lata, a gros floty rosyjskiej, broniącej Portu Artura, zostało rozbite na morzu Żółtem, kiedy starało się wymknąć z oblężonej twierdzy.

W jesieni 1904 r. sytuacja Rosjan na Dalekim Wschodzie była już bardzo poważna. Flota prawie nie istniała, armja po szeregu porażek zaniechała wszelkich działań zaczepnych, mających w pierwszym rzędzie dać odsiecz słabnącemu coraz bardziej Portowi Artura. Koleją Transyberyjską, ciągnącą się na przestrzeni 4 200 mil morskich, nadchodziły coprawda ciągle uzupełnienia i odbywał się dowóz materjałów wojennych, lecz kolej ta była wówczas jednotorową i miała przerwę nad brzegami jeziora Bajkału w Syberji Wschodniej, a poza tem nie posiadała odpowiedniej ilości taboru kolejowego. Wówczas rząd petersburski postanowił jeszcze raz pchnąć sukurs Portowi Artura, wysyłając mu na odsiecz eskadrę morza Bałtyckiego, bo na pomoc ze strony ponoszącej ciągłe klęski armji lądowej nie można było już liczyć.

Eskadra rosyjska na morzu Bałtyckiem miała w jesieni 1904 r. skład następujący: 8 pancerników, 8 krążowników i 21 torpedowców. Do tego dochodziły okręty pomocnicze. Okręty były dość nowe i naogół odpowiadały wymaganiom taktycznym i technicznym. Znacznie gorzej przedstawiał się stan osobowy. Oficerowie w dużej mierze zostali już odesłani na Daleki Wschód i musiano przyśpieszyć promocje w szkołach podchorążych marynarki. Najgorzej było z korpusem technicznym, który uzupełniano pośpiesznie przez cywilnych inżynierów. Załogi okrętowe miały w szeregach bardzo duży odsetek poborowych, którzy zaledwie zdążyli przejść wyszkolenie rekruckie i nie odbyli ani jednej kampanji na jednostkach pływających. O ile więc stan materjalny eskadry stał dobrze, o tyle stan osobowy — nisko. Komendę

naczelną nad tą flotą, która otrzymała urzędową nazwę 2-ej eskadry Dalekiego Wschodu, objął admirał Zenobjusz Rożestwienskij, dotychczasowy szef głównego sztabu morskiego, człowiek energiczny i znający się na sztuce morskiej.

2-ga eskadra Dalekiego Wschodu miała odkotwiczyć z portów rosyjskich w połowie września i iść razem aż do hiszpańskich brzegów. Tam większe jednostki powinny były iść dalej przez Atlantyk ku przylądkowi Dobrej Nadziei, a mniejsze miały skręcić na morze Śródziemne i przez kanał Sueski udać się na Madagaskar, gdzie powinna była nadejść reszta eskadry, idąca koło przylądka Dobrej Nadziei. Po spotkaniu się na Madagaskarze połączona eskadra przez ocean Indyjski i cieśninę Malajską podążałaby przez Chińskie morza Południowe i Wschodnie ku Portowi Artura. Przed tym ostatecznym kresem wyprawy miał nastąpić postój we francuskich portach Indo-Chin (Francja była sprzymierzeńcem Rosji, a Anglja Japonji, lecz oba mocarstwa zachowywały ścisłą neutralność). Część eskadry, idąca wkoło Afryki, miała do przebycia 16 000 mil morskich, a część, idąca kanałem Sueskim, — 12 500 mil morskich. Wkrótce po wyjściu eskadry Rożenstwienskiego miała udać się za nim jeszcze 3-cia eskadra Dalekiego Wschodu pod flagą admirała Niebogatowa, złożona ze starych okrętów, jako tako odremontowanych i pośpiesznie uzupełnionych. Wysłanie tej trzeciej eskadry było wywołane jedynie naciskiem opinji publicznej, która coraz więcej burzyła się przeciwko rządowi i znajdowała się w przeddzień rewolucji 1905 r.

Rożestwienskij wziął się sprężyście i energicznie do rzeczy, zwracając przedewszystkiem uwagę na lepsze wyćwiczenie taktyczne swej eskadry. Nie zdążył on jednak opuścić Rosji w przepisanym terminie i wymarsz nastąpił dopiero 14 października 1904 r. z redy portu wojennego w Libawie (obecna Łotwa). Rosjanie przeszli przez Bełty, potem skierowali się przez morze Północne ku kanałowi La Manche. Po drodze, na wysokości Hull'u ostrzelano angielską flotyllę rybacką, biorąc ją w nocy za torpedowce japońskie, co wywołało ostry zatarg dyplomatyczny między Petersburgiem a Londynem i doprowadziło do konwojowania floty rosyjskiej przez oddział

krążowników angielskich podczas podróży przez Atlantyk północny. Rożestwienskij minął La Manche, nabrał węgla w Cherbourg'u i Brest, a potem zawinął do Vigo. Eskadra rosyjska zakotwiczyła tam dłużej, wobec zajścia z ostrzeliwaniem rybaków angielskich pod Hull, i wyszła na pełne morze dopiero 1 listopada. Rosjanie szli dotychczas 6 kolumnami, idącemi w odległości 10 mil morskich jedna od drugiej, a teraz rozdzielili się na 2 oddziały. Pierwszy oddział pod flagą Rożestwienskiego, składający się z 6 pancerników, 2 krążowników pancernych, 3 krążowników lekkich oraz 4 transportowców, ruszył dalej na południe, wkoło Afryki, a drugi, pod komendą admirała barona Felckersama, liczący 2 pancerniki, 3 lekkie krążowniki oraz torpedowce, skierował się na morze Śródziemne ku kanałowi Sueskiemu. Rożestwienskij zatrzymywał się po drodze, dla nabrania węgla, w Dakarze, Libreville i zatoce Lüderitza, poczem minął przylądek Dobrej Nadziei i 29 grudnia zakotwiczył w zatoce St. Marie na północno-wschodniem wybrzeżu Madagaskaru. Felckersam zatrzymywał się w Algerze, Bizercie, na Krecie i Port-Saidzie, następnie, z zachowaniem wielkich ostrożności, przeszedł przez kanał Sueski, nabrał węgla w Djibutti i koło przylądka Guardafui i 28 grudnia zawinął do zatoki Nossi-Bé na północno-zachodniem wybrzeżu Madagaskaru. Torpedowce w oddziale Felckersama były cały czas holowane. Spotkanie nastąpiło w Nossi-Bé 5 stycznia 1905 r., poczem Rożestwienskij jął się szykować do przeprawy przez ocean Indyjski. 14 stycznia Rosjanie byli już gotowi do dalszego marszu. Minęło dwa miesiące od wyjścia z portów ojczystych, stan eskadry był naogół zadawalniający, tylko szwankowała wciąż obsługa maszyn i kotłów. Obecnie jednak, po przejściu Atlantyku, gdzie było sporo portów po drodze, następowała przeprawa przez ocean Indyjski, gdzie na przestrzeni 4 000 mil morskich nie było ani jednego. W związku z powyższem powstały wielkie trudności z dostarczaniem paliwa. Niemieckie towarzystwo żeglugowe „Hamburg-Amerika-Linie", które zawarło umowę z rządem rosyjskim na dostawę węgla, zaczęło stawiać najrozmaitsze trudności, wobec nacisku, wywieranego przez Londyn na Rzeszę Niemiecką po wy-

padku z rybakami pod Hull'em. Pertraktacje Rożestwienskiego z tem towarzystwem, prowadzone bezpośrednio i w drodze przez Petersburg, ciągnęły się przez dwa miesiące. Wreszcie 16 marca okręty rosyjskie odkotwiczyły z Nossi-Bé i rozpoczęły marsz przez ocean Indyjski. Węgiel miano ładować na pełnem morzu. Przymusowy dwumiesięczny pobyt na Madagaskarze został wykorzystany przez dowódcę rosyjskiego na prowadzenie nieustannych ćwiczeń, szczególnie w dziedzinie taktycznej — na ćwiczenia artyleryjskie nie można było sobie pozwolić, z powodu niewielkiej ilości amunicji. Najgorzej było, jak zawsze z obsługą maszynową. W dodatku na teatrze wojny kapitulował w styczniu Port Artura, a w marcu rosyjska armja lądowa poniosła druzgocącą klęskę pod Mukdenem i straciła wszelką siłę odporną. Poza tem w Rosji wybuchnęła rewolucja. Flota zatem Rożestwienskiego była literalnie pozostawiona samej sobie, bo rząd petersburski wytężał wszystkie siły na stłumienie rozruchów wewnątrz kraju, które znajdowały coraz silniejszy oddźwięk w szeregach wojska, a wojnę z Japonją już uważał zgóry za przegraną. Upadł też główny cel wyprawy Rożestwienskiego, jakim było danie odsieczy Portowi Artura. Obecnie Rosjanie musieli dążyć jedynie do Władywostoku, gdzie schroniły się resztki floty rosyjskiej na Dalekim Wschodzie, i tam rozpocząć nową kampanję. Oczywiście, wiadomości o upadku portu Artura, klęsce mukdeńskiej i rozruchach w kraju wpływały jaknajgorzej na nastrój w eskadrze i nadwerężały coraz bardziej dyscyplinę i porządek.

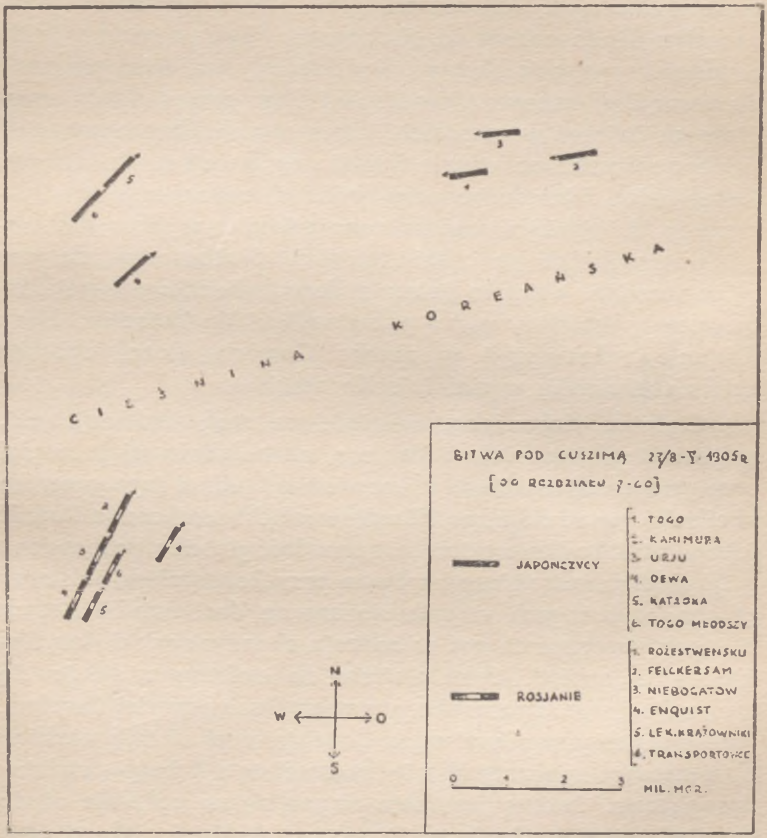
Uregulowawszy sprawę z węglem i przeprowadziwszy szereg ćwiczeń, Rosjanie weszli na ocean Indyjski. Pancerniki szły w szyku torowym. Przed nimi posuwały się krążowniki, idąc w przedniej straży. Torpedowce trzymały się ztyłu krążowników, a transportowce ciągnęły, jako straż tylna. Ładowanie węgla odbywało się szybko i sprawnie, a w ciągu dnia urządzano ćwiczenia taktyczne, rozwijając się z kolumny marszowej w szyk bojowy. Przeprawa przez ocean Indyjski trwała trzy tygodnie i 14 kwietnia eskadra zakotwiczyła w zatoce Camran na wschodnio-południowych wybrzeżach

francuskich Indo-Chin. Rożestwienskij chciał w tej zatoce oczekiwać nadejścia 3-ej eskadry Dalekiego Wschodu, która pod admirałem Niebogatowem wyszła z Libawy 18 lutego i podążała forsownym marszem przez Bałtyk, morze Północne, kanał La Manche, zatokę Biskajską, morze Śródziemne, kanał Sueski, morze Czerwone i ocean Indyjski. Jednakże rząd francuski, zachowujący dotychczas przyjazną neutralność, zawiadomił Rożestwienskiego, że dłuższy postój eskadry rosyjskiej na francuskich wodach terytorjalnych jest niemożliwy, i Rosjanie odkotwiczyli po tygodniu z zatoki Camran, udając się na południe celem spotkania Niebogatowa na pełnem morzu. 10 maja nastąpiło spotkanie. Posiłki w postaci 3-ej eskadry Dalekiego Wschodu składały się z 5 jednostek bojowych (4 pancerników i 1 pancernego krążownika) oraz 7 pomocniczych. Były to wszystko bez wyjątku okręty zupełnie przestarzałe i nie mające właściwie żadnego znaczenia taktycznego. Wyszkolenie i nastrój załóg był daleko gorszy, aniżeli na okrętach Rożestwienskiego.

Połączone eskadry ruszyły ku Władywostokowi. Przeszły one między Formozą i Filipinami, weszły na Chińskie morze Wschodnie i skierowały się ku cieśninie Koreańskiej. Była to najkrótsza droga, lecz prowadziła tuż koło brzegów nieprzyjacielskich i było prawie pewne, że Japończycy uderzą na Rosjan właśnie w cieśninie Koreańskiej. Rożestwienskij wiedział o tem dobrze, lecz pragnął za wszelką cenę przebić się do Władywostoku, czując, że na okrążanie brzegów japońskich od strony oceanu Spokojnego zabraknie mu czasu i sił. Wybrał on zatem najlepsze jednostki bojowe, zredukował do minimum tabor pomocniczych i poszedł prosto na wroga. Oddzielone od sił głównych okręty bojowe i pomocnicze otrzymały polecenie patrolowania na morzach Żółtem i Chińskiem Wschodniem oraz prowadzenia tam wojny kaperskiej, niszcząc transporty japońskie z metropolji do zajętego od paru miesięcy Portu Artura. 27 maja 1905 r. eskadra rosyjska o świcie weszła do cieśniny Koreańskiej, kierując się na wschód od znajdującej się pośrodku cieśniny niewielkiej wysepki Cuszimy. O 7-ej Rosjanie dojrzeli patrolujące łańcuchy japońskich okrętów, które stały w cieśninie, a w półtorej godziny później

ukazały się na zachodzie dywizje krążowników lekkich, idące równolegle do szyku rosyjskiego. Zbliżała się bitwa.

Naczelny wódz floty japońskiej, admirał Togo, który zdobył wawrzyny bojowe, jako dowódca okrętu, w wojnie



Rys. 18

chińsko-japońskiej, a obecnie przyczynił się walnie do zdobycia Portu Artura, blokując w nim flotę rosyjską i rozbijając ją następnie w ciągłych wypadach i potyczkach morskich, wiedział doskonale o zbliżaniu się Rosjan. Postanowił on wpuścić przeciwnika na japońskie wody terytorjalne i stoczyć

z nim walną bitwę pod osłoną swych podstaw operacyjnych. Po upadku Portu Artura flota japońska wróciła do swych portów ojczystych, gdzie zabrano się energicznie do naprawiania jednostek, a załogom okrętowym udzielono urlopu wypoczynkowego. W marcu, kiedy Rożestwienskij odkotwiczał z Madagaskaru, a Niebogatow był na morzu Śródziemnem, wszystkie okręty japońskie były już doprowadzone do porządku, urlopy się skończyły i Togo przystąpił do energicznych ćwiczeń w zespołach. Flota została skoncentrowana w porcie Sasebo na wyspie Kiu-Siu przy wejściu do cieśniny Koreańskiej. Urządzono parę próbnych rekonesansów aż do cieśniny Malajskiej i rozpuszczano wieści o wyjściu krążowników japońskich na ocean Indyjski. Służba wywiadawcza u Japończyków działała świetnie i Togo był doskonale poinformowany o każdym ruchu przeciwnika. W kwietniu, kiedy Rosjanie zakotwiczyli w zatoce Camran, flota japońska zajęła stanowiska w cieśninie Koreańskiej.

Cieśnina Koreańska, oddzielająca stały ląd azjatycki, w postaci półwyspu Koreańskiego, od południowej krawędzi archipelagu Japońskiego, mianowicie od jednej jego czterech wielkich wysp, Kiu-Siu, ma 100 mil morskich szerokości, a długość jej wynosi 200 mil morskich. Jest ona dość głęboka, pozbawiona raf i mielizn, natomiast zarówno przy koreańskim, jak przy japońskim brzegach ciągnie się szereg drobnych skalistych wysepek, tworzących coś w rodzaju skandynawskich lub finlandzkich „szker". Przy wejściu do cieśniny znajduje się wyspa Quelpart, a pośrodku jej wspomniana powyżej Cuszima. Przesmyk między Cuszimą a Japonją nosi nazwę cieśniny Krusensterna, a przesmyk między Cuszimą a Koreą — cieśniny Broughtona. Szkery japońskie ciągną się na południe aż do wysokości wyspy Quelpart i tworzą archipelag Goto. Na brzegu koreańskim posiada cieśnina dwa porty: Fuzan i Mozampo, a na japońskim również dwa: Nagasaki i wspomniany powyżej Sasebo. Archipelag Goto stanowi szaniec przed temi portami.

Pierwszy łańcuch patrolowy ustawił Togo przy wejściu do cieśniny, na linji archipelag Goto — wyspa Quelpart — południowo-zachodni cypel Korei. Łańcuch ten składał się

z 18 lekkich krążowników i kanonierek, stojących o 6 mil morskich jeden od drugiego. O 40 mil morskich wgórę cieśniny stał drugi łańcuch patrolujący, złożony z 12 lekkich krążowników. Główne siły japońskie pod admirałem Togo w składzie 6 pancerników i 6 krążowników pancernych zakotwiczyły w Mozampo o 140 mil morskich od wejścia do cieśniny. Torpedowce były rozsypane dywizjonami w najbardziej wąskiem miejscu cieśniny i zajmowały pozycje w Mozampo, Takesiki (na Czuszimie) i u japońskich wybrzeży. Ogółem flota japońska liczyła 116 jednostek (6 pancerników, 6 krążowników pancernych, 24 krążowniki lekkie, 20 kontrtorpedowców i kanonierek oraz 60 torpedowców).

Rosjanie weszli do cieśniny Koreańskiej dwiema kolumnami torowemi, złożonemi z pancerników i krążowników pancernych. W przedniej straży szły krążowniki lekkie. Torpedowce, podzielone na 3 grupy, posuwały się między kolumnami pancerników i krążowników pancernych. Za torpedowcami ciągnęły transportowce, a pochód zamykał krążownik pancerny oraz 2 statki szpitalne. Ogółem szło 38 jednostek (12 pancerników, 3 krążowniki pancerne, 6 krążowników lekkich, 9 torpedowców, 6 transportowców i 2 statki szpitalne). Ujrzawszy patrolujące krążowniki japońskie, Rożestwienskij sformował się w szyk bojowy, wyciągając wszystkie pancerniki i krążowniki pancerne w jedną linję torową. Szyk zaczynały 3 oddziały pancerników, pierwszy prowadził osobiście Rożestwienskij, mając flagę na „Kniaź Suworow", drugi szedł pod flagą zmarłego przed paroma dniami admirała barona Felckersama, a trzeci wiódł admirał Niebogatow. Za pancernikami posuwał się oddział krążowników admirała Enquista, mając na prawo od siebie grupę transportowców. Lekkie krążowniki zostały podzielone w sposób następujący: po jednemu wraz z dwoma torpedowcami na prawo od flagowych pancerników Rożestwienskiego i Felkersama, 3 na prawo od oddziału Enquista, mając przed sobą grupę transportowców, a szósty krążownik posuwał się na prawo od transportowców. Torpedowce, oprócz jednostek, asekurujących krążowniki lekkie przy pancernikach flagowych, trzymały się między kolumną krążowników pancernych

a wspomnianemi powyżej 3 krążownikami lekkiemi. Pogoda była zamglona, dął dość silny wiatr z południowo-zachodu i podniosła się fala.

O 12-ej Rosjanie otworzyli ogień do krążowników japońskich, posuwających się równoległym kursem na lewo od szyku rosyjskiego. Były to krążowniki ze zwijanego obecnie pierwszego łańcucha patrolowego. Japończycy odpowiedzieli i cofnęli się jeszcze bardziej na zachód. Wówczas Rożestwienskij dał sygnał, ażeby pierwszy oddział pancerników, którym on dowodził osobiście, zawrócił na miejscu na lewo, ustawiając się w szyku czołowym, i poszedł wślad za cofającemi się wciąż ku brzegom Korei krążownikami japońskiemi. Atoli przez omyłkę jeden z okrętów rosyjskich zamiast zawrócić na lewo skręcił na prawo i splątał w ten sposób cały manewr. W rezultacie, cały pierwszy oddział Rożestwienskiego skręcił, zachowując szyk torowy, ku brzegom japońskim i znalazł się na prawo od swych sił głównych, a drugi i trzeci oddziały pancerników zrównały się z nim. W tej chwili na widnokręgu ukazały się japońskie oddziały pancerników i krążowników pancernych, idące całą siłą pary z Mozampo.

Admirał Togo prowadził 6 pancerników i 6 krążowników pancernych i był oddalony o 6 mil morskich, znajdując się prawie na linji czołowego okrętu Rożestwienskiego. Za jednostkami Togo ciągnęła kolumna lekkich krążowników. Poza tem, bardziej na południe od zbliżającego się Togo, widać było 3 kolumny lekkich krążowników, które pierwsze dostrzegły Rosjan i ciągle szły z niemi równoległym kursem, cofając się jednak ku brzegom Korei przed ogniem artylerji Rożestwienskiego. Jednem słowem, w południe dowódca rosyjski ujrzał na lewo od siebie całą flotę nieprzyjacielską, a sam miał zepsuty szyk bojowy przez nieumiejętne manewrowanie swego własnego oddziału pancerników.

Admirał rosyjski chciał doprowadzić swój szyk do porządku i dał sygnał, ażeby drugi i trzeci oddziały pancerników stanęły w szyku torowym za niefortunnie manewrującym pierwszym oddziałem i ażeby wszystkie jednostki lekkie i pomocnicze schroniły się za szyk pancerny. Manewr ten, wskutek słabego przygotowania Rosjan do ruchów zespo-

łowych, był wykonywany marudnie, a tymczasem pancerniki i krążowniki pancerne Togo przeszły w odległości 4 mil morskich od manewrujących okrętów rosyjskich, opisały łuk i zawróciły równoległym kursem w kierunku marszu Rożestwienskiego. Rozpoczął się pojedynek artyleryjski między ciężkiemi jednostkami obu stron, przyczem kanonada rozpoczęła się, kiedy pancerniki rosyjskie nie zdążyły się jeszcze sformować w jedną linję. Bito z dział z odległości 3 mil morskich. Japończycy, strzelając bezustannie, podeszli na odległość 2 mil morskich, a ich świetnie prowadzony ogień zaczął wyrządzać coraz większe straty okrętom Rożestwienskiego. Rosjanie posuwając się ciągle naprzód wgórę cieśniny, zaczęli kierować się więcej na prawo, ku brzegom japońskim, nie mogąc wytrzymać morderczego ognia, jakim ich zasypywał przeciwnik. Dwa pancerniki rosyjskie już nie mogły iść dalej, a były to właśnie okręty flagowe. Główny ogień ześrodkowywał Togo na czołowych jednostkach nieprzyjacielskich, które, mając coraz więcej uszkodzeń, zatrzymywały cały ruch naprzód i wprowadzały zamieszanie w szyku. Rożestwienskij, już ranny trzykrotnie, dał sygnał, żeby pancerniki rosyjskie zmieniły kurs na lewo i przeszły szybko za rufami okrętów japońskich. Sygnał ten został wykonany jedynie przez pierwszy i drugi oddziały rosyjskie, bo oddział trzeci adm. Niebogatowa nie był w stanie uskutecznić tego manewru ze swemi staremi jednostkami i niewprawną załogą. Natomiast Japończycy zawrócili odrazu i poszli znów równoległym kursem do szyku rosyjskiego, zasypując go bez przerwy ogniem artyleryjskim. Walka pomiędzy głównemi siłami obu przeciwników wrzała więc w dalszym ciągu, przyczem Rosjanie mieli już znacznie więcej uszkodzeń na okrętach i w ludziach.

Tymczasem cztery oddziały japońskich krążowników, mianowicie zespoły admirałów Dewa, Urju, Kataoka i Togo młodszego, wykorzystując zaangażowanie głównych sił nieprzyjacielskich, opisały łuk na południe i zaszły lekkie siły rosyjskie z prawej strony. Siły te, asekurowane przez oddział krążowników pancernych Enquista, znajdowały się na prawo od szyku pancerników i posuwały się łącznie z całą eskadrą

wolno naprzód. Uderzenie szybkich krążowników japońskich było tak gwałtowne, że Enquist nie mógł go odeprzeć i zaledwie zdążył schronić się ze znacznemi stratami do swoich sił głównych, które rozpaczliwie walczyły z naciskającym je coraz bardziej od czoła admirałem Togo. Była już 15-ta i Rosjanie mieli przed sobą pancerniki i krążowniki pancerne przeciwnika, a ztyłu jego lekkie krążowniki. Byli więc wzięci we dwa ognie. Oddział Enquista wraz z lekkiemi krążownikami, transportowcami i torpedowcami został jako tako osłonięty przez pancerniki trzeciego oddziału, które zdołały wkońcu odeprzeć natarcie lekkich krążowników japońskich, lecz o walce nie można było już marzyć, bo straty były zbyt wielkie, i cały ratunek widziano w oderwaniu się od przeciwnika. Rosjanie szli więc dalej na północ, a Japończycy otaczali ich wkoło.

Jednakże główne siły rosyjskie, idąc wciąż wgórę cieśniny, zdołały około 17-ej oddalić się od pancerników Togo o tyle, że Japończycy stracili je z oczu, tembardziej, że krążowniki pancerne, któremi dowodził zastępca Togo, admirał Kamimura, musiały iść na pomoc swoim lekkim krążownikom, które od artylerji Niebogatowa poniosły ciężkie straty. O zmroku ustał ogień artyleryjski. Komendę nad flotą rosyjską objął po ciężko rannym Rożestwienskim admirał Niebogatow, który wytrwale, choć w coraz mniejszym porządku, ciągnął w głąb cieśniny. Coraz więcej jednostek rosyjskich zostawało po drodze, mając zepsute maszyny, potrzaskane wieże i zdemontowaną artylerję. Połowa cieśniny została w ten sposób przebyta.

Tymczasem ztyłu, na południu ukazały się znów pancerniki Togo i krążowniki pancerne Kamimury. Japończycy szli w trop za Rosjanami, dostrzeliwując opóźnione jednostki nieprzyjacielskie. Jednocześnie od strony brzegów japońskich i od Cuszimy zjawiły się dywizjony torpedowców, które o zmroku rozpoczęły szereg natarć. Atak ten był prowadzony koncentrycznie i rozerwał szyk Niebogatowa na dwie części: pancerników, idących łącznie z torpedowcami i transportowcami, oraz krążowników. Te ostatnie, w składzie trzech jednostek, przerwały się przez łańcuch japoński

i poszły całą siłą pary na południe, udając się na Wschodnie morze Chińskie. Były to szczątki oddziału admirała Enquista. Gros sił rosyjskich topniało w oczach i traciło już wszelki porządek, lecz wciąż szło ku Władywostokowi. O północy natarcia torpedowców ustały. Niebogatow, mając flagę na pancerniku „Impierator Nikołaj I" i wkoło siebie tylko 4 jednostki, o 8-ej ujrzał na lewo lekkie krążowniki japońskie, a przed sobą kolumnę pancerników Togo i krążowników pancernych Kamimury, które, idąc szybkim marszem wzdłuż brzegów japońskich, wyprzedziły przeciwnika, a teraz, zawróciwszy, zamykały mu wyjście z cieśniny. O 10-ej 30 m. rozległy się pierwsze salwy japońskie, dawane z dużej odległości. Rosjanie odpowiedzieli, lecz artylerja starych jednostek Niebogatowa, które zostały na placu, nie donosiła. Admirał rosyjski kazał przerwać ogień i spuścił banderę. Bitwa była skończona.

Z floty rosyjskiej pod Cuszimą poszło na dno 21 okrętów, 9 zostało wziętych do niewoli, a 8 zdołało wyrwać się z placu boju, lecz zostały one prawie wszystkie rozbrojone i internowane w portach neutralnych w Chinach i na wyspach Filipińskich. Straty w ludziach wynosiły: 5 000 zabitych, 500 rannych i 6 200 wziętych do niewoli z ciężko rannym i nieprzytomnym Rożestwienskim oraz zastępującym go Niebogatowem. Japończycy stracili jedynie 3 torpedowce podczas natarcia nocnego i mieli 116 zabitych, a 579 rannych. Okręty japońskie, w szczególności lekkie krążowniki, miały szereg uszkodzeń, lecz, oprócz dwóch, żaden nie musiał opuścić floty po bitwie celem przeprowadzenia gruntownej naprawy.

Zwycięstwo, odniesione przez Japończyków pod Cuszimą, miało olbrzymie znaczenie zarówno w dziedzinie strategicznej, jak politycznej. Pod względem strategicznym rozstrzygnęło ono o dalszych losach wojny rosyjsko-japońskiej. Rząd petersburski, który jeszcze żywił jakieś nadzieje, że eskadra Rożestwienskiego, zawinąwszy do Władywostoku, będzie mogła, jako pewnego rodzaju „fleet in being", zaważyć na dalszych losach wojny, obecnie musiał się wyrzec tej myśli i szybko, za pośrednictwem Stanów Zjednoczonych,

nawiązał rokowania pokojowe, które doprowadziły do podpisania traktatu pokojowego w Portsmouth. Traktat ten oddawał Japonji Port Artura wraz z przyległym obwodem i południową część Sachalinu oraz zostawiał wolną rękę w Korei i Mandżurji południowej. Ten sam traktat w Portsmouth miał jednocześnie olbrzymie znaczenie polityczne: wielkie mocarstwo europejskie, zajmujące jedną szóstą obszaru lądowego kuli ziemskiej, musiało się uznać za zwyciężone przez niewielkie państwo azjatyckie. Ten traktat z Portsmouth pasował automatycznie Japonję na mocarstwo światowe i zrobił wyłom, dopuszczając przedstawicieli żółtej rasy do szeregu rządzących całym światem narodów białej rasy. Obecnie Japonja mogła śmiało, jako równa z równemi i wolna z wolnemi, zająć się realizowaniem swych ambitnych planów, opartych na hegemonji państwa Mikada nad Azją i stopniowej inwazji rasy żółtej do innych części świata, nie wyłączając Europy.

Pod względem taktycznym wybija się na plan pierwszy u Japończyków ich wzorowe manewrowanie i świetne wyćwiczenie artyleryjskie, tj. te cechy, których właśnie brakowało Rosjanom.

Okres parowy. — Wielka wojna Światowa (1914—1918 r.) — niemiecka kampanja kaperska — bitwa Jutlandzka.

Połączona w jedno państwo związkowe Rzesza Niemiecka szła olbrzymiemi krokami w swym dalszym rozwoju. Zwycięska w wojnach z Austrją i Francją armja pruska stała się fundamentem licznej i świetnie wyćwiczonej, a doskonale zaopatrzonej armji cesarskich Niemiec. Armja ta stanowiła niewzruszoną podporę polityki Berlina podczas pokoju i zapewniała owej polityce szeregi coraz to nowych powodzeń i sukcesów. W związku z powodzeniami politycznemi, które doprowadziły w krótkim czasie do uznawanej milcząco hegemonji Niemiec w Europie, szedł olbrzymi rozwój ekonomiczny cesarstwa. Przemysł niemiecki, popierany systematycznie we wszystkich układach, jakie zawierał rząd berliński z innemi państwami, zaczął zalewać swemi wyrobami rynki całego świata. W parze z rozwojem tego przemysłu posuwał się rozwój handlu niemieckiego, stającego się również nietylko wszecheuropejskim, lecz i wszechświatowym. Niemcy w końcu XIX wieku uzyskały szereg kolonij zamorskich, a bandera niemiecka zjawiła się na wszystkich oceanach. Myśl o hegemonji nietylko nad Europą, ale i nad całą kulą ziemską, stała się spiritus movens całej polityki cesarza Wilhelma II-go. Na kontynencie europejskim miały Niemcy coprawda przeciwnika w zwyciężonej pod Sedanem Francji, która sprzymierzyła się nawet z Rosją Aleksandra III-go, lecz ten właśnie sprzymierzeniec francuski był pod bardzo silnym wpływem Berlina, przyczem cementem, spajającym oba cesarstwa, była zawsze kwestja polska. Na kontynencie zatem europejskim Niemcy mogły się nie obawiać nikogo. Inaczej rzecz się miała na terenie pozaeuropejskim. Tam

od czasów Trafalgaru panowała Anglja. Angielski wpływ polityczny, angielski towar, angielska bandera widniały wszędzie. Szalony wzrost ekspansji niemieckiej zwrócił też uwagę Wielkiej Brytanji, która dojrzała odrazu w Niemczech niebezpiecznego współzawodnika. Rywalizacja Anglji i Niemiec na rynkach światowych, zapoczątkowana w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, wzmagała się coraz bardziej i zaczęła się odbijać na polu politycznem. Król angielski Edward VII-my nawiązał ścisłą łączność z Francją i zbliżył się również do Rosji, ułatwiając jej modus vivendi na Dalekim Wschodzie po przegranej wojnie z Japonją. Niemcy, mając za sprzymierzeńców słabnące z każdym rokiem Austro-Węgry, które rozsadzał od wewnątrz ruch narodowy poszczególnych ludów, wchodzących w skład monarchji naddunajskiej, i Włochy, mające zadawnioną niechęć do Wiednia od czasów Napoleona I-go, a marzące w dodatku o odzyskaniu ostatnich skrawków ziemi italskiej w postaci Triestu i włoskich obwodów Tyrolu, przeczuwały dobrze grożące niebezpieczeństwo i śmiało podniosły rzuconą im rękawicę. Cesarz Wilhelm II-gi zwrócił uwagę na konieczność posiadania floty, niezbędnej w przyszłej walce z Wielką Brytanją i, pod wpływem organizatora niemieckiej marynarki wojennej, admirała von Tirpitz'a, przeprowadził ustawę o budowie tej marynarki, obliczoną na dziesięcioletni program. Jednocześnie starali się Niemcy jak najbardziej umocnić w Europie Środkowej i utworzyć jak najrozleglejszy blok państw, graniczących jedno z drugiem i będących, w miarę możności, samowystarczalnemi. Tu przyświecała Berlinowi koncepcja stworzenia wielkiego imperjum, ciągnącego się od mórz Bałtyckiego i Północnego aż do brzegów Lewantu i zatoki Perskiej, koncepcja, nazwana popularnie linją Berlin—Bagdad. Na tej właśnie koncepcji Niemcy się potknęły, albowiem, realizując swe wpływy na półwyspie Bałkańskim przez Austro-Węgry, wywołały spór serbsko-austrjacki, który doprowadził do zabójstwa austrjackiego następcy tronu w 1914 r. i rozpętał Wielką Wojnę Światową.

W wojnie tej zmagały się dwie potęgi: z jednej strony Anglja, Francja i Rosja wraz z drobniejszemi sprzymierzeń-

cami, jak Belgja i Serbja, a z drugiej Niemcy, prowadzące ze sobą Austro-Węgry i Turcję z Bułgarją. Włochy, choć sprzymierzone z Berlinem i Wiedniem, zerwały przymierze i stanęły po stronie koalicji anty-niemieckiej, a w trzy lata po wybuchu wojny wystąpiły przeciwko Niemcom Stany Zjednoczone. Wielka Wojna Światowa przybrała odrazu charakter oblężenia. Do oblężonej twierdzy upodobniły się państwa centralne, czyli Austro-Węgry, Bułgarja, Niemcy i Turcja, otoczone ze wszystkich stron przez szturmujących — t. zw. państwa koalicyjne, czyli Anglję, Francję, Rosję i Włochy z pomniejszemi państwami. W koalicji role zostały podzielone, mianowicie gros wysiłków lądowych wzięła na siebie Francja na zachodnim, a Rosja na wschodnim teatrach wojny, a gros wysiłków morskich przypadło w udziale Wielkiej Brytanji. Zadaniem Anglików było państwa centralne ogłodzić i wyczerpać, a zadaniem Francuzów i Rosjan — pokonać je na polu walki, przyczem Francja miała się rozprawiać głównie z Niemcami, a Rosja z Austrjakami. Niemcy nie przewidywali długiej wojny, a mieli plan, oparty na błyskawicznem uderzeniu na Francuzów, zachodząc ich z flanki przez Belgję (plan Schliffen'a), a daniu przez ten czas odporu Rosjanom przez Austrjaków. Po rozbiciu Francji, co obrachowywano na tygodnie, miały wojska niemieckie zawrócić na front rosyjski i tam dokończyć zwycięstwa nad Rosjanami. Plan ten był ściśle lądowy i nie przewidywał prawie wcale operacyj morskich. Niemcy, choć widzieli wzrastający stale antagonizm z Anglją, nie przypuszczali jednak, że Wielka Brytanja weźmie udział czynny już w tej wojnie, i przeoczyli w ten sposób zamiary swego największego wroga. Polityka Wielkiej Brytanji, aby nie dopuścić do stałej hegemonji jednego państwa na lądzie europejskim, nakazywała Anglikom bezwzględnie wystąpienie przeciwko Berlinowi, tak, jak swego czasu przeciwko Ludwikowi XIV-mu i Napoleonowi I-mu. Nie zmienił się ani na jotę system wojowania angielskiego: sprzymierzeńcy brytyjscy na lądzie, a Wielka Brytanja na morzu. Zniszczyć flotę wojenną i handlową Niemiec oraz zagarnąć Rzeszy jej kolonje zamorskie stało

się, jak podczas wojen z Francją w XVIII stuleciu, hasłem Wielkiej Brytanji.

Wystąpienie Anglików przeciwko państwom centralnym, po złamaniu przez nie neutralności Belgji, zaskoczyło Niemców całkowicie. Odrazu weszły w grę zagadnienia dowozu materjałów wojennych i żywności, a eo ipso zjawiło się zagadnienie wojny morskiej, bo tylko morską drogą można było dostarczać te transporty.

Niemcy, choć głosili hasło, że ich przyszłość leży na morzu, choć posiadali liczną, świeżo wybudowaną i doskonale zaopatrzoną oraz świetnie wyćwiczoną flotę, nie czuli się zbyt pewni na morskich przestworzach. Odbiło się to w ich wielkim planie operacyjnym, uzupełnionym ad hoc po wypowiedzeniu wojny przez Anglję. Plan ten nakazywał jedynie niszczyć ruch żeglugowy nieprzyjacielski, a zapewnić należyte bezpieczeństwo własnemu. Nie było tam powiedziane ani słowa o niezbędnem stoczeniu rozstrzygającej bitwy z flotą nieprzyjacielską, bitwy, która spowodowałaby, w razie zwycięstwa automatycznie zniszczenie ruchu żeglugowego przeciwnika, a swobodny dowóz do Niemiec. Dowodzący flotą niemiecką admirał hrabia von Ingenohl nie kwapił się też do interpretowania rozkazu operacyjnego w sensie stoczenia bitwy z Anglikami, a ograniczył się do skoncentrowania całej niemieckiej eskadry morza Północnego w Wilhelmshavenie, wysuwając lekkie jednostki za Helgoland, a osłaniając jedynie szlak żeglowny na Bałtyku między Trelleborgiem (Szwecja) a Rugją (Niemcy) przed zakusami Rosjan. Nieliczne jednostki niemieckie, które wybuch wojny zastał poza Europą, otrzymały polecenie rozpoczęcia wojny kaperskiej i stopniowego przybliżania się ku Europie. Zasadniczo taki stan rzeczy trwał przez całą Wielką Wojnę Światową. Niemcy uderzali niespodziewanie na dalekich morzach najpierw temi okrętami, które tam zastał wybuch wojny, a potem wysyłanemi z portów ojczystych, bądź pod banderą obcą (statki kaperskie), bądź pod własną (łodzie podwodne), natomiast raz tylko wyszli na pełne morze całą swą flotą, pragnąc się zmierzyć z przeciwnikiem, (bitwa Jutlandzka). W ten sposób flota wojenna Rzeszy Niemieckiej

była przez cały czas wojny typową „flotą pogotowia“ („fleet in being“), która miała być użyta w odpowiedniej chwili, a chwilę ową miało wyznaczyć naczelne dowództwo wojsk cesarskich, w którem nie było ani jednego marynarza.

A. Niemiecka kampanja kaperska.

Kampanja kaperska, prowadzona przez Niemcy od samego początku Wielkiej Wojny Światowej, składa się zasadniczo, jak o tem była mowa powyżej, z dwóch części. Pierwszą część stanowią działania okrętów niemieckich, które wybuch wojny zastał poza portami ojczystemi, a druga — operacje okrętów niemieckich, wysyłanych z portów ojczystych.

Lato 1914 r. zastało na oceanie Spokojnym eskadrę krążowników admirała hrabiego von Spee, złożoną z 5 jednostek, na morzu Śródziemnem oddział admirała de Souchon'a w składzie 2 krążowników oraz kilka lekkich okrętów na oceanach Atlantyckim i Indyjskim. Zgodnie z otrzymanemi z kraju rozkazami, rozpoczęły one niezwłocznie wojnę kaperską, niszcząc statki, idące pod banderą państw koalicyjnych, i bombardując wybrzeża kolonij angielskich i francuskich. Cel tej wojny kaperskiej był podwójny: wyrządzić jaknajwięcej szkód żegludze nieprzyjacielskiej oraz odciągnąć, o ile można najwięcej, okrętów wojennych przeciwnika z wód europejskich. Dodać należy, że angielskie dowództwo naczelne kładło wielki nacisk na możliwie najszybsze sprowadzenie do metropolji i na pola Francji swoich wojsk kolonjalnych, przedewszystkiem indyjskich, a podstawą francuskich zarządzeń operacyjnych było przerzucenie algeryjskich pułków z Afryki na ląd europejski.

Państwa koalicyjne zrozumiały odrazu niebezpieczeństwo i z całą energją zabrały się do zlikwidowania akcji niemieckiej. Przedewszystkiem wzięto się do pozbawienia Niemców ich podstaw operacyjnych, jakiemi były kolonje niemieckie w Afryce, Azji i na oceanie Spokojnym. Na kolonje afrykańskie ruszyły miejscowe siły angielskie, belgijskie i francuskie, przeciwko głównej bazie Rzeszy Niemieckiej na Dalekim Wschodzie, którą był zagarnięty po wojnie chińsko-japońskiej port Tsing-Tao na morzu Żółtem, wysunięto

Japonję która chętnie stanęła po stronie koalicji, widząc w tej wojnie mocarstw europejskich początek końca supremacji białych na Dalekim Wschodzie, wreszcie archipelagi oceanu Spokojnego, należące do Niemiec, zostały szybko zajęte przez flotę angielską i japońską. Niemcy walczyli dzielnie, lecz pozbawieni podstaw operacyjnych, gdzie mogli się bezpiecznie zaopatrywać i uzupełniać, ulegli po paru miesiącach walki. Eskadra admirała Spee, osiągnąwszy zwycięstwo nad eskadrą angielską pod Coronel'em koło chilijskich wybrzeży, zginęła w bitwie Falklandzkiej, stoczonej u brzegów Argentyny z przeważającą flotą brytyjską. Okręty Souchon'a wymknęły się połączonym eskadrom angielskim i francuskim i, chroniąc się do cieśniny Dardanelskie , weszły w skład floty tureckiej, co spowodowało niebawem zbrojne wystąpienie Turków przeciwko koalicji. Pozostałe jednostki, krążące po oceanach Indyjskim i Atlantyckim zostały wytropione i zatopione przez Anglików. Między temi jednostkami wielką sławę zyskał krążownik niemiecki „Emden", który najwięcej szkód wyrządził aljantom na oceanie Indyjskim. Jednakże już na wiosnę 1915 r. bandera niemiecka przestała powiewać na dalekich oceanach i w ten sposób pierwsza część kampanji kaperskiej została zakończona zwycięstwem koalicji.

Niemcy nie dawali za wygraną i dążyli do utrzymania tej wojny za wszelką cenę. Chodziło im głównie o przerwanie dowozu transportów wojskowych na morzu Śródziemnem oraz odcięcie Anglji. Zostały obecnie puszczone w ruch łodzie podwodne, gatunek okrętów wojennych, który dotychczas był przedmiotem studjów teoretycznych, nie miał zastosowania praktycznego. W odpowiedzi na ogłoszenie przez Wielką Brytanję blokady wybrzeży niemieckich nad morzem Północnem, co zostało wykonane w listopadzie 1914 r., proklamował rząd niemiecki wojnę podwodną, skierowaną nietylko przeciwko okrętom wojennym i statkom handlowym, należącym do koalicji, lecz również przeciwko statkom handlowym, idącym pod neutralną banderą, a wiozącym kontrabandę wojenną do portów koalicyjnych. Był to cios, wymierzony przedewszystkiem przeciwko Anglji,

zależnej, jako wyspa, od dowozu zagranicznego. Wojna podwodna dzieli się na dwa etapy: od lutego do września 1915 r. i od 1 lutego 1917 r. aż do końca Wielkiej Wojny Światowej w listopadzie 1918 r. W pierwszym okresie niemieckie łodzie podwodne krążą przeważnie koło angielskich wybrzeży, zakładając miny pływające lub torpedując spotkane okręty i statki. W drugim okresie działalność łodzi podwodnych się rozszerza — obejmują one cały prawie Atlantyk i prowadzą intensywną walkę na morzu Śródziemnem. Stawianie min w tym okresie odchodzi na plan dalszy, natomiast torpedowanie bez pardonu napotykanych okrętów i statków pod koalicyjną lub obcą banderą (w tym ostatnim wypadku, w razie znalezienia kontrabandy wojennej) staje się regułą. Ilość łodzi podwodnych, używanych przez Niemców, powiększyła się dwudziestokrotnie, osiągając rekordową liczbę 810, z których zginęło 178. Jednocześnie bywało w kampanji po 132. Działały one głównie na Atlantyku, podzielone na 5 flotylli; poza tem była czynna 1 flotylla na Bałtyku i 2 na morzu Śródziemnem. Flotylle śródziemnomorskie składały się z łodzi austro-węgierskich i niemieckich. Łodzie podwodne, budowane przez Niemców, były trzech kategoryj: do torpedowania, do stawiania min podwodnych i przybrzeżne, łączące w sobie zarówno torpedowanie, jak stawianie min. Pierwszy typ łodzi podwodnych miał wyporność 650—800 ton i mógł wypuszczać 9—12 torped, drugi — miał wyporność do 700 ton i mógł postawić 32—42 miny pływające, wreszcie trzeci, t. zw. łodzie flamandzkie, miał wyporność 125—550 ton i mógł wypuścić 4 torpedy oraz postawić 12—18 min pływających.

Niezależnie od łodzi podwodnych, stosowali Niemcy wysyłanie na statki handlowe zamaskowanych okrętów wojennych. Było jednak takich właściwych statków kaperskich stosunkowo niewiele. Wysyłanie ich zaczęło się w 1916 r., już po bitwie Jutlandzkiej, o której będzie poniżej. Kaprowie ci działali głównie na Atlantyku i przedostawali się na ocean Spokojny, okrążając przylądek Horn. Najwięcej wsławił się między niemi „Seadler“ pod dowództwem kpt. mar. hrabiego Lückner'a. Statki te, będąc w znikomej, w porównaniu do

łodzi podwodnych, ilości, daleko mniej zdziałały, aniżeli łodzie podwodne.

Wojna kaperska, prowadzona przez Niemców od 1914 do 1918 r., zarówno w pierwszym okresie, kiedy działały będące poza swemi wodami ojczystemi niemieckie okręty nadwodne, jak w drugim, kiedy wchodziły w grę łodzie podwodne i statki kaperskie, wyrządziły znaczne szkody koalicji. Zostało zatopionych przez te cztery lata statków handlowych pod koalicyjną i neutralną banderą na 18 716 982 tony rejestrowe brutto.[1]) Jednakże te wielkie straty ani na jotę nie poderwały sprawności koalicyjnej na morzu, albowiem działalność kaperska Niemców nie była poparta przez operacje niemieckiej floty wojennej. W związku z tem dowóz transportów wojskowych na teatr wojny we Francji (teatr najważniejszy) oraz dostarczanie artykułów pierwszej potrzeby do Anglji nie doznały żadnej przerwy. Kaprowie niemieccy oraz łodzie podwodne były ścigane i tępione przez cały czas przez eskadry koalicji i topniały powoli. Natomiast ostre i bezwzględne prowadzenie tej wojny kaperskiej, stosowane przez Niemców dopiero w drugim okresie Wielkiej Wojny Światowej, tj. w latach 1917—1918, wywołało interwencję zbrojną Stanów Zjednoczonych, która przechyliła zwycięstwo na stronę koalicji. Według wszelkich danych, gdyby wojna kaperska była postawiona na początku Wielkiej Wojny Światowej tak, jak była postawiona w 1917 r., oraz gdyby była poparta przez uderzenie floty niemieckiej na flotę Wielkiej Brytanji, to szala zwycięstwa przechyliłaby się na stronę państw centralnych. Niemcy działaliby wówczas na daleko mniejszym terenie (angielskie wody terytorjalne, a nie cały Atlantyk) i ich świeżo wybudowana flota nie uległaby nerwowemu wyczerpaniu, wskutek przymusowej bezczynności w portach ojczystych. Działanie kaperskie Niemców podczas Wielkiej Wojny Światowej pokazały raz jeszcze, że są one partyzantką nieregularną, nie-

---

[1]) Statki handlowe mierzą się dla celów przewozowych według wielkości swych wnętrz, czyli t. zw. pojemności: jednostką jest tutaj tona rejestrowa = 2,83 m. sześciennego.

popartą przez wojska regularne, a zatem prędzej czy później muszą się skończyć niepowodzeniem. To, co miało miejsce z kaprami francuskimi za Napoleona I-go po Trafalgarze i z kaprami Konfederatów podczas Amerykańskiej wojny Secesyjnej, stało się udziałem kaprów niemieckich.

B. Bitwa Jutlandzka.

Bezczynność floty niemieckiej, stojącej na redzie Wilhelmshavenu w zatoce Jade nad morzem Północnem, trwała już dwa lata bezmała, kiedy naczelne dowództwo nad nią objął admirał Reinhard Scheer. Był on gorącym zwolennikiem prowadzenia właściwej wojny morskiej, t. j. wojny zaczepnej i dążącej do zniszczenia floty przeciwnika w rozstrzygających bitwach na morzu. Scheer objął komendę na początku 1916 r., kiedy operacje lądowe na zachodnim, francuskim, teatrze wojny uległy przerwie, a na wschodnim, rosyjskim, miała nastąpić druga zkolei wielka ofensywa Rosjan, której prawdopodobnie bez pomocy Niemców nie wytrzymaliby Austrjacy. Jednocześnie blokada angielska dawała się coraz bardziej we znaki państwom centralnym, przerywając ten strumień dowozu, który się sączył przez Holandję, i ograniczając go prawie jedynie do transportów przez Szwecję. Złamanie blokady, utrzymywanej przez flotę brytyjską, było kwestją palącą dla naczelnego dowództwa niemieckiego i chęci Scheera do rozbicia tej floty natrafiły odrazu na grunt podatny w wielkiej kwaterze cesarskiej.

Flota niemiecka w zatoce Jade składała się ze 110 okrętów nadwodnych (22 pancerników, 16 krążowników — w tem 5 wielkich, t. zw. „linjowych“, dorównywujących prawie pancernikom, i 11 lekkich oraz 72 torpedowców). Do tego dochodziły łodzie podwodne i sterowce typu Zeppelina. Wielkie jednostki stały w Wilhelmshavenie, a lekkie, t. j. krążowniki, torpedowce i łodzie podwodne zmieniały się na patrolowaniu, dochodząc do wysokości wyspy Helgolandu, odległej o 40 mil morskich od zatoki Jade. Okręty niemieckie przedstawiały ostatni wyraz techniki morskiej, a załogi były

świetnie wyćwiczone pod względem wojskowym, technicznym i żeglarskim. Zaopatrzenie było postawione doskonale. Flota ta jednak stała prawie bezczynnie, bo tylko lekkie jednostki urządzały parokrotne wypady ku angielskim brzegom, minując ujścia rzek Tamizy i Humbera oraz bombardują drugorzędne porty, jak Sunderland lub Yarmouth. Zachodziły też drobne potyczki z okrętami angielskiemi, które w celach odwetowych zapuszczały się ku Helgolandowi. Jednak jądro floty, pancerniki, ani razu nie uczestniczyły jeszcze w akcji bojowej, co wpływało deprymująco na nastrój załóg, trzymanych w ciągłym stanie pogotowia.

Przeciwko tej flocie niemieckiej stała flota angielska. Liczyła ona 148 okrętów nadwodnych (28 pancerników, 43 krążowniki — w tem 9 linjowych, 8 pancernych i 26 lekkich oraz 77 torpedowców). Flota ta opierała się o 3 porty: Scapa Flow w grupie wysp Orkadzkich, Invergordon w zatoce Moray Firth w północnej Szkocji i Rosyth w zatoce Firth of Forth koło Edynburga. Główne siły wraz z naczelnym wodzem całej floty, admirałem John'em Jellicoe, znajdowały się w Scapa Flow. W Invergon'ie stał admirał Jerram, a w Rosyth — admirał Beatty. Ten ostatni dowodził t. zw. „flotą krążowników linjowych", mając pod komendą 6 takich krążowników, asekurowanych przez 14 krążowników lekkich i 27 torpedowców, oraz dywizję pancerników, w składzie 4 jednostek. Flota angielska, przewyższając prawie półtorakrotnie flotę niemiecką w wielkich jednostkach (37 pancerników i krążowników linjowych przeciwko 27 pancernikom i krążownikom linjowym) górowała nad nią ponadto daleko silniejszą artylerją, mianowicie największy kaliber dział angielskich był 15 cali, podczas, gdy Niemcy mieli tylko 12 cali. Jednostki angielskie odpowiadały naogół wszelkim wymaganiom taktyki i techniki, zaopatrzenie było postawione doskonale, a wyćwiczenie załóg w każdej dziedzinie służby okrętowej było bardzo dobre. Poza tem Jellicoe, nie wyprowadzając swych wielkich jednostek ku brzegom niemieckim, wychodził z niemi od czasu do czasu na pełne morze i w ten sposób, personel okrętowy nie pozostawał w bezczynności. Miało to wielki wpływ na psychikę marynarzy i na ich stan nerwowy.

Admirał Scheer, będąc gorącym rzecznikiem akcji zaczepnej na wielką skalę i dążąc do stoczenia rozstrzygającej bitwy morskiej, nie mógł, rzecz jasna, uderzyć ze swoją półtorakrotnie słabszą flotą na całe siły angielskie. Postanowił je zatem znosić częściowo. Plan Scheer'a polegał na wysłaniu na wabia części swoich sił ku brzegom angielskim, ściągnięciu na nie jednej z trzech głównych eskadr Jellicoe i wprowadzeniu tej eskadry na swe siły główne, podążające w tajemnicy za wysłanemi na wabia. Przedewszystkiem zwrócił on uwagę na eskadrę Beatty'ego, stojącą w Rosyth i złożoną z najszybszych krążowników linjowych, łączących w sobie cechy pancernika, t. j. grube opancerzenie i dalekonośną artylerję, z cechami krążownika, t. j. bardzo znaczną szykbością. Poza tem ta właśnie eskadra Beatty'ego, stojąc najbliżej do wód niemieckich, najwięcej brała udziału w dotychczasowej akcji wojennej, i, dzięki swej szybkości, poparła parokrotnie lekkie jednostki angielskie w ich wypadkach ku Helgolandowi. Scheer zwracał przedewszystkiem uwagę na szybkość i zwrotność okrętu i widział w Beatty'm najgłówniejszego przeciwnika. Akcja przeciwko eskadrze z Rosyth miała być pierwszym ogniwem w działaniach zaczepnych, skierowanych przeciwko całej flocie brytyjskiej. Przed rozpoczęciem tej akcji zajął się wódz niemiecki najgorliwiej manowrowaniem taktycznem w zespołach i doprowadzeniem do doskonałości w strzelaniu artyleryjskiem. Przygotowania te trwały do wiosny i wreszcie w maju 1916 r. marynarka niemiecka była gotowa do rozpoczęcia wielkiej akcji zaczepnej.

Scheer pragnął początkowo wysłać ku brzegom angielskim, na południe od Rosyth, swe oddziały krążownicze, które miały zbombardować Sunderland, odległy o 100 mil morskich od miejsca postoju Beatty'ego, i ściągnąć na siebie eskadrę z Rosyth, angażując ją do wzięcia udziału w bitwie z pancernikami niemieckiemi, podążającemi za wysłanemi krążownikami. Jednakże zły stan pogody na morzu Północnem udaremnił te zamiary i zmusił Scheer'a do powzięcia innej koncepcji, mianowicie do wciągnięcia Beatty'ego w analogiczną pułapkę, lecz koło niemieckich wybrzeży. W tym celu krążowniki niemieckie miały wyjść z zatoki Jade, kieru-

jąc się ku południowej Norwegji i idąc wzdłuż brzegu półwyspu jutlandzkiego. Krążowniki niemieckie powinny były zwabić Beatty'ego na wysokości cieśniny Skagerrak, wiodącej z morza Północnego do Bałtyku, i naprowadzić go na podążające za niemi główne siły Scheer'a. Rozpoczęcie akcji zostało wyznaczone na 30 maja. Na parę dni przed tym terminem zostały wysłane ku wszystkim trzem portom postojowym floty angielskiej niemieckie łodzie podwodne, które miały za zadanie obserwować ruchy przeciwnika, donosić o nich w drodze przez radjo Scheer'owi oraz, w miarę możności, stawiać miny pływające i torpedować okręty nieprzyjacielskie.

To jednak wyjście niemieckich łodzi podwodnych w dość znacznej ilości ku brzegom angielskim oraz przygotowania sterowców do wyprawy w tym samym kierunku, o czem doskonale prowadzony w Wilhelmshavenie wywiad koalicyjny doniósł niezwłocznie do Londynu, uprzedziły naczelne dowództwo floty angielskiej o zamiarach Scheer'a, znanego, w dodatku, jako gorącego stronnika wojny zaczepnej. Ponieważ jednocześnie Niemcy celowo nie robili tajemnicy o zamierzonem wyjściu swoich krążowników, chcąc sprowokować wymarsz Beatty'ego, przeto admirał Jellicoe został na czas uprzedzony, że gotuje się nowa demonstracja krążownicza, zakrojona jednak w wielkim stylu. Naczelne dowództwo angielskie postanowiło tę demonstrację zlikwidować doszczętnie przez użycie przeciwko niej nietylko eskadry z Rosyth, lecz i sił z Invergordonu i Scapa Flow. Chodziło tutaj Anglikom zarówno o zniszczenie części sił nieprzyjacielskich, jak o danie pewnej praktyki bojowej swym pancernikom, które od dłuższego czasu nie opuszczały swych portów.

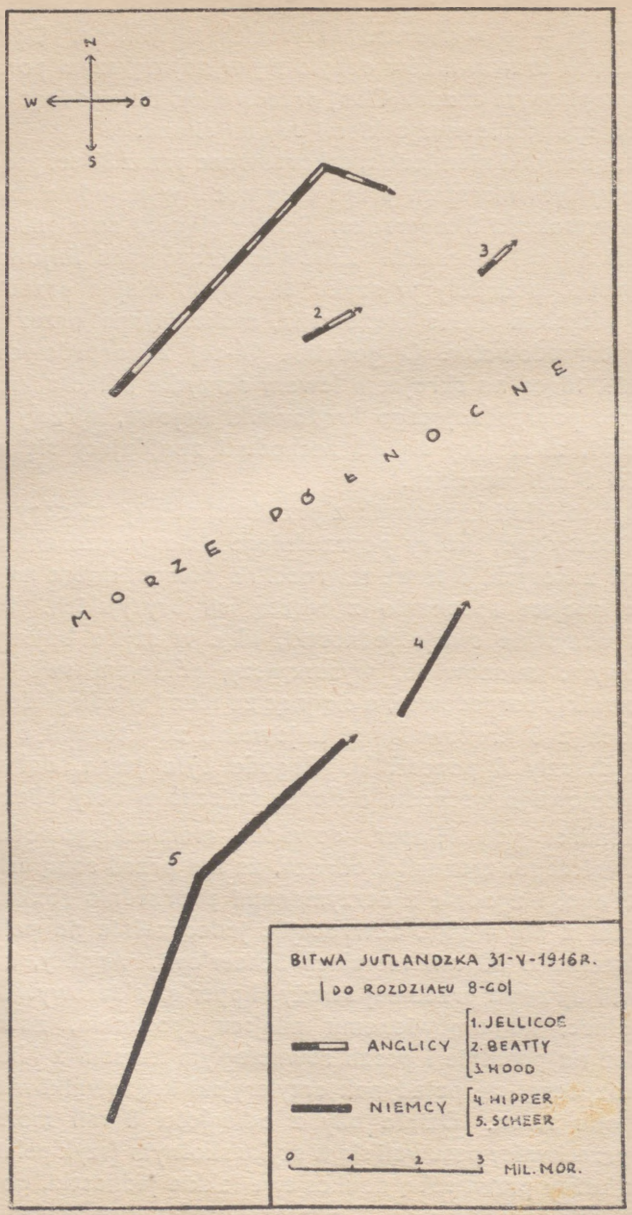
Kiedy więc Scheer dość jawnie nakazywał wymarsz swym oddziałom krążowniczym, które miały odkotwiczyć z zatoki Jade 31 maja o 2-ej, a w największej tajemnicy wydał rozkaz o wyjściu z Wilhelmshavenu swym pancernikom w pół godziny po odejściu krążowników, to Jellicoe polecił wymarsz całej swej flocie na 30 maja o 22-ej i spotkanie się nazajutrz o 14-ej na pełnem morzu w odległości 240 mil morskich na wschód od Scape Flow, mniej więcej na wysokości cieśniny Skagerrak. Anglicy więc nie wiedzieli o wyjściu całej floty Scheer'a

a Niemcy — o wymarszu wszystkich sił Jellicoe. Odkotwiczenie obu przeciwników odbyło się w największym porządku i w przepisanym czasie. Obaj przeciwnicy, nie wiedząc o tem, szli na spotkanie wszystkiemi swemi siłami.

Krążowniki niemieckie, eskortowane przez 33 torpedowce, szły zwykłym marszem przez całą noc i w południe znalazły się na wysokości Skagerraku. Scheer ciągnął za niemi w odległości 50 mil morskich. Zarówno krążowniki linjowe, jak pancerniki, podążały w szyku torowym, mając przed sobą idące półkołem lekkie krążowniki, asekurowane przez dywizjony torpedowców. O godzinie 14-tej 2 torpedowce niemieckie, idące na skrajnem lewem skrzydle półkola krążowniczego, poprzedzającego krążowniki linjowe, ujrzały okręt angielski, zbliżający się od zachodu i znajdujący się w odległości 8 mil morskich.

Był to lekki krążownik z przedniej straży eskadry admirała Beatty'ego, który poprzedniego dnia wieczorem odkotwiczył z Rosyth, a teraz zawracał na północ, dążąc na umówione miejsce spotkania z resztą sił brytyjskich. Beatty wiódł wszystkie swoje jednostki, idąc w szyku bojowo-pochodowym, mianowicie, wysunąwszy półkołem swe lekkie krążowniki i torpedowce, a ciągnąc za niemi w odległości 8 mil morskich z 6 krążownikami linjowemi, za któremi o 5 mil morskich szły 4 pancerniki. Pogoda była jasna, dął wiatr z południowego wschodu, a słońce świeciło w oczy Niemcom.

Admirał von Hipper, dowódca niemieckiego oddziału krążowniczego, zrozumiał odrazu, że ma przed sobą eskadrę Beatty'ego, i zgodnie z otrzymanemi poprzednio rozkazami, zawiązał z nią walkę, zawracając jednocześnie na południe ku idącemu o 50 mil morskich Scheer'owi. Anglicy, którzy w chwili ujrzenia przedniej straży Hipper'a, skierowywali się na północ, ku umówionemu miejscu spotkania, zawrócili również na południe i poszli równoległym kursem z Niemcami. Rozpoczął się pojedynek artyleryjski krążowników linjowych obu stron. Działa biły z odległości 8 mil morskich. Obaj przeciwnicy posuwali się w szyku skośnym (szyk pelengu), mając każdy przed sobą naukos swe lekkie jednostki, gotowe do natarcia torpedowego. 4 pancerniki angielskie, które ciąg-


N
W
O
S
3
2
MORZE PÓŁNOCNE
4
5
BITWA JUTLANDZKA 31-V-1916R.
| DO ROZDZIAŁU 8-GO|
ANGLICY
1. JELLICOE
2. BEATTY
3. HOOD
NIEMCY
4. HIPPER
5. SCHEER
0 1 2 3 MIL. MOR.

Rys. 19.

nęły za krążownikami linjowemi Beatty'ego, wykonywując manewr zawracający, oddaliły się od swoich sił jeszcze bardziej i nie brały udziału w walce. Tymczasem celny ogień artylerji niemieckiej zatopił w ciągu godziny 2 angielskie krążowniki linjowe, a okręt flagowy Beatty'ego, „Lion", doznał poważnych uszkodzeń. Uszkodzenia okrętów niemieckich były bez porównania słabsze. Widząc to Beatty, dał rozkaz do natarcia swym torpedowcom, pragnąc torpedować nieprzyjaciela w przebiegu, atoli Hipper wysunął swoje torpedowce do przeciwnatarcia. Między szykami krążowników linjowych wywiązała się walka torpedowców, w której Niemcy zostali odrzuceni, lecz właśnie w tej samej chwili ukazały się na południu jednostki Scheer'a. Anglicy ujrzeli się wobec całej floty nieprzyjacielskiej i zawrócili do odwrotu. Była już 17-ta. Morze było wciąż spokojne, lecz zaczynała się podnosić od wschodu lekka mgła, w której zaczęły znikać okręty niemieckie, a natomiast angielskie rysowały się wyraźnie na widnokręgu. Pierwsza faza bitwy była skończona. Zwycięzcami byli Niemcy, którzy zadali ciężkie straty przeciwnikowi i zmusili go do szukania ocalenia w odwrocie.

Nastąpiła druga faza bitwy: pościg Anglików przez Niemców. Beatty szedł na północ, do miejsca spotkania z Jellicoe. Porządek odwrotu był następujący: najpierw szły lekkie jednostki, t. j. krążowniki i torpedowce, za niemi posuwały się w szyku torowym krążowniki linjowe w liczbie czterech, bo dwa zostały zatopione, o 3,5 mili morskiej za krążownikami linjowemi ciągnęły pancerniki, które, dzięki powolnemu manewrowaniu, prawie nie brały udziału w dotychczasowej walce, pochód zamykały znów lekkie krążowniki. Anglicy rozwijali szybkość 25 węzłów, t.j. mil morskich na godzinę. Ścigający Niemcy szli więcej na prawo. Najprzód szły oddziały krążownicze Hipper'a, który, ujrzawszy nadciągające siły Scheer'a, zawrócił odrazu swemi okrętami na 180° i szedł teraz w odległości 7 mil morskich od przybyłych pancerników niemieckich. Okręty Scheer'a posuwały się ciągle w ciasnym szyku torowym, mając odstęp między swemi 4-jednostkowemi dywizjami 2 mile morskie, a między poszczególnemi jednostkami w dywizjach — ćwierć mili morskiej. Zarówno Hipper, jak Scheer,

rozwijali szybkość 22 węzłów, a zatem Beatty nie obawiał się, że zostanie dopędzony. Lekkie jednostki niemieckie były odległe naukos od lekkich krążowników angielskich o 10 mil morskich, niemieckie krążowniki linjowe o taką samą odległość od angielskich krążowników linjowych, które mocno ucierpiały w poprzedniej walce, a czołowa dywizja pancerników Scheer'a również o taką samą odległość od czterech pancerników angielskich. W czasie pościgu zawiązał się znów pojedynek artyleryjski, przyczem Hipper strzelał do krążowników linjowych, a czołowa dywizja Scheer'a — do pancerników. Anglicy odpowiadali ostro. Obie strony miały znów poważne uszkodzenia, lecz więcej ucierpieli Anglicy na swoich pancernikach i krążownikach linjowych, podczas, kiedy Niemcy mieli uszkodzone tylko krążowniki linjowe, szczególniej okręt flagowy Hipper'a, „Lützow". Beatty, cofając się szybko na północ, posyłał ciągle meldunki radjowe do Jellicoe, donosząc zarówno o obecności wszystkich sił niemieckich, jak o swoim kierunku odwrotowym.

Pościg trwał już przeszło pół godziny, kiedy lekkie krążowniki niemieckie, idące w przedniej straży Hipper'a, ujrzały przed sobą nowe siły angielskie, ciągnące z północy. Była to dywizja angielskich krążowników linjowych admirała Hood'a, wchodząca w skład eskadry ze Scape Flow, i wysłana przez Jellicoe na pomoc Beatty'emu. Hood niezwłocznie otworzył ogień na przednią straż nieprzyjacielską, która ze stratami cofnęła się ku Hipper'owi, a ten ku Scheer'owi, meldując jednocześnie o przybliżeniu się całej floty angielskiej. W tym samym czasie od północo-zachodu ujrzały cofające się lekkie krążowniki niemieckie sylwetki pancernych krążowników angielskich, idących w przedniej straży admirała Jellicoe. Krążowniki te otworzyły niezwłocznie ogień, pomagając w ten sposób akcji Hood'a. Jednakże na placu zjawiły się już główne siły niemieckie. Czołowa dywizja pancerników Scheer'a wzięła odrazu na cel angielskie krążowniki pancerne i zmusiła je do szybkiego odwrotu, zatapiając krążownik flagowy. Była już 18-ta, kiedy na widnokręgu ukazała się linja pancerników Jellicoe i nastąpiła trzecia faza bitwy.

Jellicoe odkotwiczył ze Scapa Flow dnia poprzedniego o 22-ej, zgodnie z planem połączył się z Jerram'em, idącym z Invergordon'u, nazajutrz o 11-ej i wolno posuwał się na wschód ku miejsca spotkania z Beatty'm. W przedniej straży ciągnęła dywizja krążowników linjowych adm. Hood'a, o 10 mil morskich za nią rozwinął się wachlarz lekkich oraz pancernych krążowników i torpedowców, a o 10 mil od tego wachlarza szły pancerniki. Po połączeniu Jellicoe z Jerram'em było ich 24, podzielonych na 6 dywizyj. Każda dywizja, złożona z 4 jednostek, szła w szyku torowym, a wszystkie razem posuwały się w szyku czołowym. Odstęp między kolumnami dywizyjnemi wynosił około 1 mili morskiej. Cała flota rozwijała szybkość do 15 węzłów, t. j. mil morskich na godzinę. Jellicoe wiedział dobrze o wyjściu Hipper'a, lecz nic nie było mu wiadomo o wymarszu Scheer'a, tembardziej, że wywiad angielski zakomunikował, iż okręt flagowy Scheer'a, pancernik „Friedrich der Grosse", 31 maja o 11-ej stoi na kotwicy w zatoce Jade. Zaczynając od 14-ej, otrzymał wódz angielski meldunki radjowe od Beatty'ego, donoszące mu najpierw o zjawieniu się lekkich jednostek niemieckich, potem o linjowych krążownikach, a wreszcie o ukazaniu się całej floty Scheer'a. Dopóki była mowa o krążownikach niemieckich, wszystko było w porządku, bo potwierdzało to tylko doniesienia wywiadu, lecz, kiedy nadszedł meldunek o zjawieniu się pancerników, kwestja przedstawiła się inaczej. Jellicoe zrozumiał, że Niemcy pchnęli wszystkie swe siły na morze i dążą do stoczenia walnej bitwy. Niezwłocznie Jellicoe zawiadomił o tem Londyn i kazał przygotować się do rozwinięcia szyku bojowego. Przedtem jeszcze admirał Hood otrzymał rozkaz iść całą siłą pary na pomoc Beatty'emu, a flota rozwinęła szybkość do 20 węzłów, kierując się na południowy wschód, skąd doniosło echo salwy działowe. O 17-ej meldunki radjowe Beatty'ego umilkły, lecz Jellicoe szedł w wybranym kierunku i wkrótce jego przednie straże, mianowicie krążowniki linjowe Hood'a i krążowniki pancerne spotkały się najpierw z lekkiemi jednostkami nieprzyjacielskiemi, a potem z pancernikami Scheer'a.

O 18-ej podczas coraz większej mgły admirał Jellicoe dał sygnał pancernikom do rozwinięcia się z kolumny marszowej w szyk bojowy. Szykiem tym był szyk torowy, złożony ze wszystkich pancerników. Anglicy zaczęli się formować w ten szyk, wysuwając na czoło krańcową lewą dywizję, albowiem przy formowaniu się, opartem na krańcowej prawej dywizji, linja angielska zbliżyłaby się znacznie do nadchodzących sił nieprzyjacielskich i mogłaby ulec ostrzałowi, a nawet torpedowaniu, przed zakończeniem manewru. Pancerniki angielskie, wyciągnęły się w linję, zwróconą na północny wschód i zaczęły, idąc w tym kierunku, zawracać na południowy wschód, chcąc zajść Scheer'owi z prawej burty. Przed zawracającym szykiem pancerników w odległości 2 mil morskich ciągnęła eskadra Beatty'ego oraz dywizja Hood'a. Zaczynała się bitwa między głównemi siłami obu stron.

Około wpół do 19-ej rozległy się pierwsze salwy z pancerników angielskich, które otworzyły ogień na czołową dywizję pancerników Scheer'a, a jednocześnie krążowniki linjowe Hipper'a rozpoczęły strzelać do dywizji Hood'a, topiąc znów jeden angielski krążownik linjowy. Scheer początkowo odpowiadał, lecz o 18-ej 35 m. zawrócił nagle o 180° i poszedł całą siłą pary na zachód. Jednocześnie torpedowce niemieckie poszły całym pędem ku linji przeciwnika i puściły zasłonę dymną. Odległość między głównemi siłami obu stron wynosiła wówczas około 8 mil morskich. Szyk angielski jeszcze nie zawrócił całkowicie na południowy wschód, a tymczasem Niemcy szybko znikali na zachodzie. Zawracanie angielskie było w dodatku marudne, ponieważ sygnał Jellicoe o zmniejszeniu szybkości, niezbędnej przy tego rodzaju manewrowaniu, nie został dobrze zrozumiany przez wszystkie pancerniki brytyjskie i powstało tam pewne zamięszanie, spotęgowane poza tem rozpoczęciem ognia. Kiedy Anglicy stanęli w ordynku, ciągnąc wciąż w tym samym kierunku, co poprzednio, t. j. na południowy wschód, Jellicoe, widząc, że niema przed nim nieprzyjaciela, i otrzymawszy meldunki o marszu Niemców na zachód, dał sygnał o zmianie kursu na południowy. Szyk angielski stawał się przez to prostopadłym do szyku niemieckiego. Było to przygotowanie do następnego manewru

zawrócenia na zachód i puszczenia się w pogoń za Scheer'em. Tymczasem ten ostatni zawrócił znów na 180° i poszedł całą siłą pary ku manewrującemu na południe Jellicoe. Anglicy manewrowali dywizjami i z jednej linji torowej utworzyli sześć kolumn pancerników, tworzących szyk skośny.

Niemcy szli od zachodu i byli odlegli o 5 mil morskich. Prawoskrzydłowa kolumna angielska otworzyła ogień o 19-ej do krążowników linjowych Hipper'a, które szły na czele. Niemcy chcieli przemknąć się za rufami angielskich pancerników, lecz, widząc, że nie zdołają tego dokonać, wobec otworzenia ognia, znów zawrócili o 180° i poszli całym pędem na zachód. Manewr ten odbył się, jak poprzednio, przy akompanjamencie zasłon dymnych, wypuszczonych przez torpedowce, które jednocześnie torpedowały Anglików. O ile jednak zasłona dymna zasłoniła Scheer'a, o tyle torpedowanie mało wyrządziło strat Jellicoe. Natomiast, co najważniejsze, ciągłe manewrowanie, związane ze zmianami kursu podczas ataków torpedowych, splątały mocno szyk angielski. Jellicoe zaczął znów równać wszystkie pancerniki w jedną linję torową i skierował się na południowy zachód.

Widocznem było, że Niemcy unikają decydującej rozprawy z całą flotą angielską i dążą do zawinięcia spowrotem do swoich portów. Admirał angielski rozumiał to dobrze i chciał temu przeszkodzić. Zmusić przeciwnika do przyjęcia walnej bitwy i odciąć mu drogę powrotną do zatoki Jade stało się teraz celem Jellicoe.

O 20-ej cała linja angielska zawróciła znów dywizjami na zachód i poszła za wrogiem. Okręty Beatty'ego szły na czele. Tymczasem Niemcy, znajdujący się o 15 mil morskich na zachód, zawrócili na południe i szli z szybkością 16 węzłów ku swym brzegom ojczystym. Odległość między przeciwnikami przy zapadającym zmroku i ciągłej mgle szybko się zmniejszała. Wkrótce lekkie krążowniki angielskie dojrzały lekkie jednostki Scheer'a, idące prostopadle do kursu angielskiego. Rozpoczął się ogień artyleryjski, podtrzymywany z jednej strony przez Beatty'ego, idącego wciąż na czele floty brytyjskiej, a z drugiej przez jednostki Hipper'a, poparte niebawem przez pancerniki niemieckie. Scheer nie

chciał się jednak angażować do walki i, korzystając ze zmroku, zawrócił znów na zachód. Jellicoe skierował się bardziej na południe, starając się wejść klinem między brzegi niemieckie a flotę nieprzyjacielską. Odległość między walczącymi wynosiła około 6 mil morskich. Zmrok gęstniał coraz bardziej i utrudniał operację wywiadowczą Anglikom, pomagając przez to eo ipso Niemcom. Kończyła się trzecia faza bitwy, polegająca na uporczywem ściganiu przeciwnika przez Anglików i zmuszeniu go do przyjęcia rozstrzygającej rozprawy. Jellicoe nie chciał angażować się do walki w ciemnościach nocnych i polecił okrętom sformować się w kolumnę marszową, jak po wyjściu ze Scapa Flow. Pancerniki ustawiły się znów w 4-jednostkowe kolumny torowe, idące równolegle jedna przy drugiej, torpedowce utworzyły straż tylną, idącą w odległości 5 mil morskich za pancernikami, a krążowniki lekkie, pancerne i linjowe pod Beatty'm posuwały się o 13 mil morskich przed frontem pancerników. Anglicy zmniejszyli obecnie szybkość do 17 węzłów. Jellicoe był mniej więcej na wysokości Zuider-zee i odcinał w ten sposób drogę Niemcom ku Jade.

W tym samym czasie Scheer, posuwający się ostrożnie w ciemnościach i mgle ku brzegom holenderskim, zmienił kolejność w swym szyku, wysuwając na czoło linji te pancerniki, które prawie nie brały udziału w walkach dziennych i przez to nie miały żadnych uszkodzeń, odesłał krążowniki linjowe Hipper'a, mocno poszwankowane w starciach, do tylnej straży, lekkie krążowniki pchnął na asekurację prawej strony floty, przypuszczając, że Anglicy znajdują się więcej na południe od Niemców i że te właśnie lekkie krążowniki uprzedzą go o zjawieniu się Jellicoe, wreszcie wszystkie torpedowce przygotował do natarcia. Kiedy nowy szyk był wyrównany, cała linja niemiecka zawróciła z południowego kursu na wschodni i poszła z szybkością 16 węzłów. O 22-ej 30 m. okręty Scheer'a, idąc prostopadle do kierunku floty angielskiej napotkały torpedowce z tylnej straży, otworzyły na nie ogień huraganowy, który jednak nie wyrządził wielkich strat Anglikom, natomiast pomógł Scheer'owi przemknąć się przez łańcuchy torpedowców. Pancerniki angielskie,

idące w kolumnie marszowej wciąż na południe, widziały błyski ognia za sobą i słyszały salwy działowe, lecz z niewiadomych do dnia dzisiejszego przyczyn nie zawróciły i nie pośpieszyły w kierunku wystrzałów. Tymczasem Scheer po północy znalazł się już na wysokości skrajnego lewego skrzydła Jellicoe i szedł dalej ku zatoce Jade. Obie strony poniosły podczas tej akcji pewne straty, przyczem większe mieli Niemcy, tracąc między innemi jeden pancernik, storpedowany przez Anglików. W każdym razie manewr wodza niemieckiego, wyprowadzający całą jego flotę na szlak powrotny do domu, udał się w zupełności.

Admirał Jellicoe nie przypuszczał nawet, że Scheer mu się wymknął, i o świcie 1-go czerwca kazał swoim pancernikom znów rozwinąć się z kolumny marszowej w tradycyjny torowy szyk bojowy. Anglicy zawrócili teraz na północ, przypuszczając, że spotkają niebawem przeciwnika, lecz ten dochodził już właśnie do zatoki Jade, zmyliwszy całkowicie wroga. Wódz angielski został jeszcze przez parę godzin niedaleko od holenderskich i niemieckich wybrzeży, poczem dał za wygraną i zawrócił do swych portów ojczystych. Bitwa Jutlandzka była skończona. W rezultacie plan Scheer'a, polegający na rozbiciu części sił angielskich, t. j. eskadry Beatty'ego, został zrealizowany.

Podczas tych operacyj wojennych Anglicy stracili 14 okrętów (w tem 3 krążowniki linjowe, 3 krążowniki pancerne i 8 torpedowców) oraz 6 097 zabitych, 510 rannych i 177 jeńców, a Niemcy — 2 545 zabitych i 494 rannych oraz 11 okrętów (w tem 1 pancernik, 1 krążownik linjowy, 4 krążowniki lekkie i 5 torpedowców). Straty zatem Jellicoe były znacznie większe od strat Scheer'a.

Niemcy osiągnęli swój cel, bo zwyciężyli część sił angielskich, a Anglicy go nie osiągnęli, bo nie zdołali zmusić przeciwnika do stoczenia rozstrzygającej, a walnej bitwy. Zwycięstwo w bitwie Jutlandzkiej przypisać zatem należy Scheer'owi. Jaki miało skutek to zwycięstwo dla Niemców? Pod względem politycznym, obliczonym w dodatku na długie lata, dało doniosły wynik, pozbawiając flotę angielską tego uroku niezwyciężoności, jakim się cieszyła od czasów Tra-

falgaru, a przez to i bezsporne panowanie na oceanach, będące przywilejem Wielkiej Brytanji w ciągu stu lat zgórą, zostało zachwiane. Ten skutek polityczny dał się odczuć Anglikom dopiero po Wielkiej wojnie Światowej, kiedy w międzynarodowych układach morskich w Waszyngtonie (1922 r.) i Londynie (1930 r.) musieli oni dopuścić do parytetu nietylko Stany Zjednoczone, lecz nawet częściowo i Japonję.

Pod względem strategicznym bitwa Jutlandzka nie miała żadnego znaczenia, albowiem ani na jotę nie wpłynęła na dalszy przebieg wojny. Niemcy po tem zwycięstwie obawiali się zmierzyć znowu z flotą Jellicoe i zaniechali zamiaru kolejnego znoszenia floty przeciwnika. Jądro sił niemieckich, pancerniki, nie ukazywały się już więcej na morzu, aż do końca wojny, kiedy musiały oddać się w niewolę, udając się do Scapa Flow. Blokada angielska po bitwie Jutlandzkiej nie ustała, lecz dławiła państwa centralne coraz mocniej, doprowadzając je do klęski przez wyczerpanie.

Wreszcie pod względem taktycznym bitwa Jutlandzka wykazała znów przewagę niemiecką. Wzorowe, bo szybkie i sprawne w dzień i w nocy, manewrowanie okrętów Scheer'a stało bez porównania wyżej od ciężkich, a częstokroć marudnych, obrotów jednostek Jellicoe. Szczególniej to było widoczne z pancernikami w rozwijaniu się przed flotą nieprzyjacielską, kiedy ochronił się pod osłoną okrętów Jellicoe pobity Beatty. Następnie daleko wyżej stała obsługa artyleryjska u Niemców, umiejąca topić w otwartym boju nieprzyjacielskie krążowniki linjowe, podczas kiedy Anglicy zdołali tylko uszkodzić poważnie „Lützow'a", którego Niemcy sami porzucili na powrotnej drodze nad ranem. Jednem słowem, szybkość i zwrotność okrętu oraz celność jego artylerji górowała po stronie niemieckiej. Tu dodać należy, że do takich świetnych wyników doszli Niemcy w ciągu lat dwudziestu paru, bo dopiero za panowania Wilhelma II-go. Przed Wilhelmem flota niemiecka wogóle nie była brana pod uwagę, a za Wilhelma mogła się już zwycięsko mierzyć z najpotężniejszą flotą świata, jaką była angielska.

Wojny morskie na Bałtyku — kampanja Juel'a w czasie wojny duńsko-szwedzkiej (1675—1679 r.).

Wśród wielkich morskich traktów komunikacyjnych, jakie przedstawiało przedewszystkiem morze Śródziemne w starożytności i średniowieczu, a Atlantyk w czasach nowożytnych i Pacyfik — w najnowszych, morze Bałtyckie zajmuje niepoślednie miejsce. Znane było ono częściowo Kartagińczykom, którzy się na nie zapuszczali w celach handlowych, mianowicie w poszukiwaniu bezcennego w owych czasach bursztynu, oraz Rzymianom, którzy dochodzili swemi legjonami w okresie cesarstwa do brzegów Bałtyku, torując drogę karawanom kupców rzymskich i greckich. Tych kupców przyciągał znowu bursztyn oraz najlepszy materjał niewolniczy, jakiego dostarczały ludy germańskie i słowiańskie. Po upadku zachodniego cesarstwa rzymskiego i wstrzymaniu automatycznem ekspansji śródziemnomorskiej na północ, Bałtyk znikł z areny dziejowej. Odżyły o nim wieści dopiero w VIII wieku mniejwięcej za czasów Karola Wielkiego, kiedy rozpoczęły się najazdy morskie t. zw. Normandów, ludu pochodzenia germańskiego, gnieżdżącego się na półwyspie Skandynawskim i częściowo Jutlandzkim. Normandowie, będący w prostej linji przodkami dzisiejszych narodów skandynawskich: Duńczyków, Norwegów i Szwedów, działali w dwóch kierunkach: zachodnim i wschodnim. Posuwając się ku zachodowi, szli przez morze Północne i Atlantyk, dochodząc z jednej strony do cieśniny Gibraltarskiej i przedostając się na morze Śródziemne, z drugiej lądując na brzegach Islandji, Grenlandji, a nawet stałego lądu amerykańskiego. Kierując się znów ku wschodowi, posuwali się oni wgórę rzek, wpadających do zatok Fińskiej i Ryskiej, zagłębiali w trzon wschodnio-europejskiego kontynentu i przedostawali zwycięsko na morze Czarne, zagrażając bezpośrednio

stolicy-wschodnio rzymskiego cesarstwa, Konstantynopolowi. Wyprawy owe odbywali Normandowie na łodziach o bardzo ostrych obwodach, a zatem szybkich i zwrotnych, pozbawionych pokładu i zaopatrzonych w jeden maszt z prostokątnym żaglem ze skóry. Niezależnie od żagla, używano wioseł, których bywało do trzydziestu. Załoga takiej łodzi składała się z 50—100 ludzi. Żeglarze Normandzcy słynęli pod nazwą „wikingów", a ich nieustraszone napady wywoływały panikę w całej Europie. Zaczynając od wieku XI najazdy normandzkie zwolna ustają, Normandowie przyjmują chrześcijaństwo i osiedlają w swych komyszach skandynawskich, tworząc trzy państwa: duńskie na półwyspie Jutlandzkim oraz wyspach, zamykających wejście do Bałtyku od strony Kategatu, norweskie na zachodniem wybrzeżu półwyspu Skandynawskiego i szwedzkie na wschodniem wybrzeżu tego półwyspu. Utworzone przez nich poprzednio podczas wypraw morskich państwa na kontynencie europejskim, jak księstwo normandzkie we Francji, królestwo sycylijskie we Włoszech, wreszcie księstwa ruskie nad Dnieprem, asymilowały się szybko z ludnością miejscową i zatraciły charakter normandzki.

Z pośród tych państw skandynawskich nad Bałtykiem wysunęło się na czoło królestwo duńskie, które nietylko uzyskało supremację nad Norwegami i Szwedami, lecz w XIII wieku rozpoczęło walkę z nowymi przybyszami na bałtyckich brzegach, którymi byli Niemcy. Z autochtonami na południowem wybrzeżu Bałtyku, słowiańskimi Obotrytami w dzisiejszej Meklemburgji, Ranami na Rugji i polskimi Pomorzanami oraz Kaszubami między Odrą a Wisłą, Duńczycy toczyli również zaciekłe boje, od IX stulecia począwszy, lecz boje te milkły systematycznie z chwilą osłabienia wskutek podziałów głównego państwa słowiańskiego w Europie Zachodniej, jakiem była Polska.

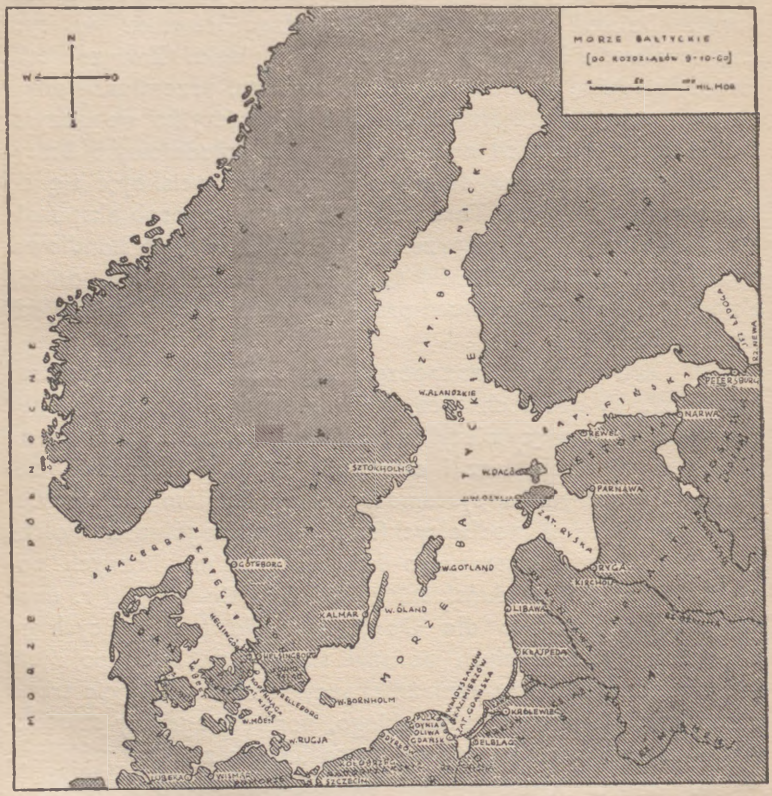
Chwila osłabienia Polski, t. j. zamieszki po śmierci Bolesława III-go Krzywoustego, przypada właśnie w momencie zdwojonej ekspansji niemieckiej ku wschodowi („Drang nach Osten"). Niemcy działali tutaj podwójnie, mianowicie wojskowo przez zakony rycerskie: N. Marji Panny, t. zw.

Krzyżaków, sprowadzonych niebacznie w XIII wieku przez polskiego Piasta, księcia Konrada Mazowieckiego, nad dolną Wisłę, i Kawalerów Mieczowych, którzy osiedlili się w tym samym czasie nad ujściem Dźwiny, oraz przez wysunięte na północ margrabstwo brandenburskie (słowiański Branibórz). Działali ekonomicznie, tworząc również w tym samym okresie Hanzeatycki związek kupiecki. Związek ten, mający siedzibę w prasłowiańskim Lubiczu, przemianowanym na niemiecką Lubekę, zakładał swe filje nietylko we wszystkich prawie miastach nadmorskich nad południowym Bałtykiem, lecz przenikał daleko wgłąb lądu, wciskając się do Wrocławia, Krakowa, Torunia i t. d. W ten sposob ekspansja niemiecka, działając na przemian to militarnie, to handlowo, opanowała daleko solidniej całe pobrzeże bałtyckie, aniżeli ekspansja duńska, oparta prawie wyłącznie na podbojach wojennych.

W XIII stuleciu rozpoczęły się walki między dwoma rywalami. W walkach tych, główną rolę odgrywał związek Hanzeatycki, mający nietylko bitne wojsko, złożone z najemników niemieckich, lecz i olbrzymie sukursy finansowe, zebrane wytrwałym a systematycznym handlem ze wszystkiemi państwami nadbałtyckiemi, w szczególności Polską i Rusią. Wojny hanzeatycko-duńskie, pomimo licznych początkowo sukcesów duńskich, zakończyły się w 1370 r. upokarzającym zarówno dla Danji, jak dla posiłkujących ją kilkakrotnie pozostałych państw skandynawskich, pokojem Sztralzundzkim, który uzależniał prawomocność objęcia tronu przez każdego monarchę duńskiego, norweskiego czy szwedzkiego od każdorazowej zgody na to objęcie ze strony Hanzy.

W wieku XIV nastąpił największy rozkwit związku Hanzeatyckiego: państwa skandynawskie, złamane w pokoju Sztralzundzkim, były zależne od Hanzeatów przedewszystkiem ekonomicznie, państwo polskie, choć już scalone za Władysława Łokietka i Kazimierza Wielkiego, nie czuło się jeszcze na siłach, aby upomnieć się z pewnością zwycięstwa o utracony dostęp do Bałtyku, a niemieckie zakony rycerskie, władając całą linją wybrzeża od ujścia Wisły do brzegów zatoki Fińskiej, szły ręka w rękę z jednoplemiennymi Hanzea-

tami. Potęga więc ekonomiczna i polityczna związku rozwinęła się niesłychanie, atoli trwało to krótko. Zgubiło Hanzę to samo, co swego czasu stało się przyczyną upadku Kartaginy, a na schyłku średniowiecza Wenecji, mianowicie,



Rys. 20.

wąska orjentacja kupiecka, goniąca jedynie i wyłącznie za doraźnemi zyskami, a lekceważąca najzupełniej głębszą myśl polityczną, obliczoną na dłuższy okres czasu. Wzbogaceni Hanzeaci dbali tylko o chwilowy zysk materjalny, nie myśląc, że ten zysk materjalny staje się powodem pozbawienia ich z czerpania dalszych zysków w przyszłości. W interesie Hanzy

leżało utrzymać i pogłębić ściśle niemiecki charakter południowych wybrzeży Bałtyku, a nie dopuścić w żadnym razie, ani do wzmocnienia się Danji, ani do powrotu na te brzegi Polski. Tymczasem na stosunki duńskie i polskie przestali oni zupełnie zwracać uwagę, choć unja Kalmarska (1397 r.) złączyła w jedno wszystkie trzy państwa skandynawskie, a 13-letnia wojna polsko-krzyżacka (1454—1466 r.) zwróciła Polsce Pomorze nadwiślańskie. To też wiek XV daje obraz stopniowego upadku związku Hanzeatyckiego, który w oczach traci znaczenie na rzecz odradzającej się potęgi duńskiej i potężniejącego z każdym rokiem państwa polskiego.

Polskie sprawy bałtyckie stanowią przedmiot oddzielnego wykładu, który nastąpi zkolei, obecnie zajmiemy się jedynie kwestjami duńskiemi.

Danja po unji Kalmarskiej, która złączyła właściwie pod berłem duńskiem wszystkie trzy państwa skandynawskie, zajęła się ze zdwojoną energją zagadnieniem wykorzystania Bałtyku. Bałtyk, zaczynając od wieku XIV, stał się olbrzymim gościńcem komunikacyjnym, którym odbywał się ciągły, a wzrastający z roku na rok, ruch handlowy między Europą Zachodnią, przeludnioną i wyczerpaną ustawicznemi wojnami, jakie tam wrzały nietylko między państwami, lecz nawet między poszczególnemi miastami, (np. w Rzeszy Niemieckiej i we Włoszech), a Europą Wschodnią, która zaczęła konsolidować się pod przewodnictwem Polski, składającej się z urodzajnych obszarów i nieprzebytych lasów. Jak o tem wspomniano przy studjowaniu wojen anglo-holenderskich, polskie łany dawały zboże, a polskie lasy — drzewo. Tego zboża z nad dalekiego Bałtyku łaknęły rzesze na Zachodzie, a tego drzewa, jako budulca okrętowego, potrzebowały powtarzające się wciąż wyprawy żeglarskie, wychodzące z portów zachodnich w poszukiwaniu drogi do dalekich i bogatych Indyj, odciętych obecnie przez inwazję turecką, na ląd europejski. Kraje nadbałtyckie stały się więc, jakby śpichlerzem Europy i wielkim składem budulca okrętowego.

Cały ten ruch żeglugowy odbywał się przez cieśniny, znajdujące się między wyspami archipelagu duńskiego, korkującego wejście do Bałtyku od strony morza Północnego.

Cieśnin tych jest trzy: Mały Bełt między półwyspem Jutlandzkim a wyspą Fionją, Wielki Bełt między wspomnianą powyżej Fionją a Zelandją i, wreszcie Sund między tą Zelandją a półwyspem Skandynawskim. Najdogodniejszy, bo najgłębszy, a jednocześnie i najwęższy, szlak żeglowny prowadził przez Sund i właśnie za przejście przez Sund ustanowiła Danja opłatę rogatkową na początku XV stulecia. Opłata owa, od której początkowo były zwolnione statki hanzeatyckie, a korzystały z pewnych zniżek angielskie, francuskie, holenderskie i szwedzkie (te ostatnie należały wówczas do składu floty zjednoczonych trzech królestw skandynawskich, lecz Duńczycy więcej popierali statki rdzennie duńskie), stała się jedną z podstaw bogactwa duńskiego. W związku z wprowadzaniem tej opłaty, znanej pod nazwą „cła Sundzkiego", zajęła się Danja utrzymywaniem odpowiedniej siły zbrojnej zarówno na morzu, jak na lądzie, celem zapewnienia sobie spokojnego pobierania opłaty. W najwęższem miejscu Sundu, mającem zaledwie 2 mile morskie szerokości, stanęły mocne twierdze: Helsingör na zelandzkim i Helsingborg na skandynawskim brzegu, które zatrzymywały każdy przechodzący statek, zmuszając go składania opłat.

Danja, mając przewagę ekonomiczną nad pozostałemi państwami skandynawskiemi, postępowała z niemi bardzo ostro i despotycznie i, w rezultacie, Norwegowie i Szwedzi więcej się czuli zawojowanymi, aniżeli złączonymi dobrowolnie. Ten duński ucisk najpierw ekonomiczny, a potem i polityczny doprowadził w XVI stuleciu do wybuchu powstania w Szwecji, która zrzuciła jarzmo Kopenhagi i ogłosiła się królestwem zupełnie niezależnem pod własną dynastją Wazów (1523 r.). Danja po paru latach wojny, w której brali udział, między innymi i Hanzeaci, musiała uznać niepodległość i niezależność Szwecji i zadowolnić się jedynie południowym skrawkiem półwyspu Skandynawskiego, t. zw. Skonją. Powstał jednakże silny antagonizm między obydwoma narodami, który wyraził się dobitnie w całym szeregu wojen, prowadzonych w ciągu XVI i XVII wieków. W wojnach tych Danja początkowo dążyła do przywrócenia status quo, t. j.

do ponownego zjednoczenia wszystkich trzech państw skandynawskich, a następnie, kiedy ten zamiar okazał się nieziszczalnym, — do zachowania swego „dominium maris“ na Bałtyku, wychodząc z założenia, że wrota bałtyckie, innemi słowy cieśniny duńskie, do niej należą. Co się tyczy Szwecji, to ta, po odzyskaniu niezależności, śmiało sięgnęła po stanowisko mocarstwa europejskiego i, biorąc czynny udział w wojnie 30-letniej, rozszerzyła swe terytorja na południowy brzeg Bałtyku oraz starała się zamienić to morze na wewnętrzne jezioro szwedzkie. W dążeniach swych Szwecja natrafiła na zdecydowany odpór zarówno ze strony Holandji, działającej w danym wypadku z pobudek handlowo-morskich i dla której zamiana Bałtyku na szwedzkie „mare clausum“ była nie do przyjęcia, oraz Polski, zdającej sobie w pierwszej połowie XVII stulecia jasno sprawę, że zamieniony na wewnętrzne jezioro szwedzkie Bałtyk pozbawi Rzeczypospolitą automatycznie odzyskanych z takim trudem ziem pomorskich, będących wraz z Wielkopolską trzonem państwa polskiego. Wreszcie, na początku XVIII stulecia przeciwko supremacji szwedzkiej wystąpiła zaczepnie Moskwa, przeistoczona genjuszem Piotra Wielkiego z nawpół azjatyckiego caratu moskiewskiego na utworzone na wzór zachodnio-europejski cesarstwo rosyjskie. Rywalizację duńsko-szwedzką oraz szwedzko-polską starała się przez cały wiek XVII zahamować Francja, pragnąca widzieć na północo-wschodzie Europy silny blok anty-habsburski, jednakże te starania francuskie, pomimo kilkakrotnych sukcesów, spełzły w ostateczności na niczem. W rezultacie Danja pozostała małym kraikiem, nie mającym żadnych pretensyj do odgrywania większej roli politycznej, Polska załamała się zupełnie, będąc wciągnięta w sprawy wschodnie, które stały się przyczyną jej zguby. Szwecja została podcięta odrazu w słynnej bitwie połtawskiej (1709 r.) i w ciągu XVIII wieku straciła cały swój państwowy ciężar gatunkowy na Bałtyku na rzecz Rosji, która umiejętnie wykorzystała współzawodnictwo Kopenhagi ze Sztokholmem i Sztokholmu z Warszawą, aby wywyższyć Petersburg. Rzesza Niemiecka, przetwarzająca się coraz bardziej na cesarstwo austrjackie Habsburgów była więcej zajęta naporem tureckim od południowego

wschodu i agresywnemi działaniami Francji od południowego zachodu, aniżeli sprawami bałtyckiemi, któremi interesował się jedynie podczas wojny 30-letniej generalissimus cesarski Wallenstein. Natomiast ze sporów polsko-szwedzkich, a potem rosyjsko-szwedzkich i antagonizmów polsko-rosyjskich, wyciągnęło najwięcej korzyści margrabstwo brandenburskie, które stopniowo uniezależniło się od stosunku hołdowniczego względem Polski (1657 r.), a potem przyczyniło się walnie do rozbioru Rzeczypospolitej, zabierając sobie ziemie pomorskie (1773 r.) i wielkopolskie (1793—1795 r.). Jako ostateczny wynik walk o Bałtyk i na Bałtyku oraz jego wybrzeżach, ukazały się w XIX stuleciu dwa państwa, panujące nad tem morzem: przez trzy ćwierci ubiegłego stulecia samodzielnie Rosja, a od końca XIX wieku Rosja i zjednoczone po Sedanie cesarstwo niemieckie Hohenzollernów.

Po tem krótkiem zaznajomieniu się z przebiegiem politycznym walk o Bałtyk, przejdziemy do przestudjowania jednej z najbardziej charakterystycznych kampanij morskich na Bałtyku, jaką była kampanja admirała duńskiego Nielsa (Mikołaja) Juel'a w czasie wojny duńsko-szwedzkiej 1675—1679 r. Kampanja ta zakończyła się słynnem zwycięstwem Duńczyków nad flotą szwedzką w zatoce Kjöge, będącem jednem z arcydzieł strategji i taktyki morskiej.

Szereg poprzednich wojen duńsko-szwedzkich, jak 7-letnia wojna Północna (1563—1570 r.), wojna 1643—1645 r., następnie 1657—1658 r. oraz 1658—1660 r. (w której brała czynny udział Rzeczpospolita, wysyłając kawalerję Czarnieckiego), miał przebieg naogół dla Danji niepomyślny. 7-letnia wojna Północna oddała Szwedom prawa gospodarza na Bałtyku i przed szwedzkim okrętem wojennym musiały salutować wszystkie inne okręty, przebywające na wodach bałtyckich. W wojnie 1643—1645 r. utraciła Danja na rzecz Szwecji dwie duże wyspy: Gotland pośrodku Bałtyku i Ozylję (Oesel) przy wejściu do zatoki Ryskiej oraz część swego terytorjum na półwyspie Skandynawskim. Pokój Oliwski (1660 r.), kładący tamę wojnie polsko-duńsko-szwedzkiej (1655—1660 r.), pozbawiał Danję całej południowej krawędzi półwyspu Skandynawskiego, t. zw. Skonji, a przez to stawiał pod znakiem

zapytania duńskie władanie cieśniną Sundzką, albowiem odpowiednik do zelandzkiego Helsingöra skandynawski Helsingborg dostał się Szwecji. Niepodzielne władanie Sundem było alfą i omegą polityki duńskiej, ponieważ to władanie oddawało w ręce Kopenhagi klucze do całego Bałtyku, nie licząc olbrzymich korzyści pieniężnych z pobierania rogatkowego. Po zawarciu traktatu oliwskiego Danja systematycznie szykowała się do wojny odwetowej, która miała jej zwrócić utraconą Skonję. Rząd duński miał przeciwko Szwedom starego sprzymierzeńca, jakim była Holandja, patrząca z coraz większym niepokojem na ciągły podbój morza Bałtyckiego przez Sztokholm i nie wahająca się, wbrew wrodzonemu wstrętowi do wojny, wysyłać swe eskadry na Bałtyk w czasie wojny polsko-duńsko-szwedzkiej 1655—1660 r. Kiedy więc rozległy się pierwsze strzały na zachodzie Europy, znamionujące rozpoczęcie 3-ej wojny angielsko-holenderskiej, w której spiritus movens była Francja, król duński Chrystjan V-ty zaczął się gorączkowo sposobić do wystąpienia przeciwko Szwecji, będącej od czasów wojny 30-letniej stałym sojusznikiem Paryża, przeciwko któremu miał lada dzień wystąpić cesarz niemiecki i elektor brandenburski. Tego ostatniego nęciły ziemie Pomorza Nadodrzańskiego, uzyskane przez Szwecję po zakończeniu wojny 30-letniej na zasadzie postanowień traktatu Westfalskiego. Król Chrystjan V-ty zawarł więc przymierze zaczepno-odporne z elektorem Fryderykiem Wilhelmem, niedawno zwolnionym od hołdu przez Polskę, i oczekiwał dalszego rozwoju wypadków. Niebawem cesarz, elektor i Hiszpanja wypowiedzieli wojnę Francji, którą opuścił dotychczasowy sprzymierzeniec, Anglja, kończąc szybko 3-cią wojnę anglo-holenderską. Elektorscy wysłali niewielki korpus nad Ren do pomocy cesarskim, a sami główne swe siły zwrócili przeciwko Szwedom, wkraczając na szwedzkie Pomorze Nadodrzańskie i idąc na Szczecin. Wówczas Danja uznała, że nastąpił moment odpowiedni i w 1675 r. wypowiedziała wojnę królowi szwedzkiemu Karolowi XI-mu.

Terenem działań miała być południowa część Bałtyku oraz Skonja na półwyspie Skandynawskim i Pomorze Nadodrzańskie na kontynencie. Duńczycy postanowili działać

odśrodkowo, opanowując na północy Kategat, a na południu wkraczając do zachodniej części Pomorza Nadodrzańskiego, gdzie operowali już elektorscy. Zarówno działanie w Kategacie, jak przewiezienie wojsk na Pomorze Nadodrzańskie, wymagało użycia floty. Pod tym względem król Chrystjan V-ty miał do rozporządzenia nadesłaną mu z pomocą eskadrę holenderską, oswobodzoną od działań przeciwko Anglikom po zawarciu 2-go pokoju Westminsterskiego, i własne siły morskie.

Flota duńska za Chrystjana V-go składała się z 29 jednostek bojowych (w tem 19 okrętów linjowych trzy- i dwupokładowych oraz 10 fregat) i drobnej ilości pomocniczych. Okręty duńskie co do wyporności zajmowały miejsce między angielskiemi a holenderskiemi, poza tem nie były one ani zwrotne, ani stateczne. Artylerja okrętowa była rozmaitych kalibrów, najwięcej było 24-funtowych. Ogólny stan załóg wynosił 10 000 ludzi. Wyćwiczenie załóg w dziedzinie wojskowej i żeglarskiej było niezłe, a zaopatrzenie stało dobrze. Naczelne dowództwo sprawował admirał Adelaer, który odbył poprzednio stage bojowy u Holendrów i Wenecjan, a pomocnikiem jego był admirał Niels Juel, który również służył początkowo we flocie holenderskiej pod van Troomp'em Starszym i de Ruyter'em w czasie pierwszych dwóch wojen anglo-holenderskich, a odznaczył się chlubnie, jako dowódca okrętu, podczas wojny polsko-duńsko-szwedzkiej 1655—1660 r. Eskadra holenderska, przysłana z pomocą Duńczykom, składała się z 7 okrętów linjowych, któremi dowodził admirał Binckes.

Szwedzki plan operacyjny był również oparty na wykorzystaniu morza. Szwedzi, w przeciwieństwie do Duńczyków, działali dośrodkowo. Celem ich było zdobycie Kopenhagi, znajdującej się na wyspie Zelandji. W tym celu postanowili oni uderzyć z dwóch stron: ze wschodu, przez Skonję, i z południa, od strony morza. Zarówno przerzucenie korpusu ze Skonji przez cieśninę Sundzką, jak przewiezienie wojsk ze Szwecji Środkowej na Zelandję, wymagały floty. Karol XI-ty dysponował w owym czasie flotą, składającą się z 39 jednostek (w tem 24 okręty linjowe i 15 fregat). Okręty szwedzkie były większe, a jednocześnie zwrotniejsze i szybsze, od

duńskich. Artylerja okrętowa nie była o tak rozmaitych kalibrach, jak u Duńczyków. Działa były przeważnie 24-funtowe, lecz spotykały się 30-i 36-funtowe. Stan załóg okrętowych wynosił około 12 000 ludzi. Wyćwiczenie żeglarskie było słabe lecz wojskowe przedstawiało się dobrze. Trzecią część załóg okrętowych stanowili żołnierze z wojska lądowego. Zaopatrzenie szwankowało. Flotą dowodził admirał baron Stenbock.

Obie floty miały się zmierzyć na południowym Bałtyku. Bałtyk, jak wiadomo, stanowi jedną z najbardziej zamkniętych zatok Atlantyku. Długość jego linji brzegowej wynosi 2 920 mil morskich, a powierzchnia - 104 000 mil morskich kw. Bałtyk jest naogół płytki i jego przeciętna głębokość waha się około 60 m. Dzięki stosunkowo wąskiemu połączeniu z Atlantykiem przez wspomniane powyżej cieśniny Duńskie (Sund i dwa Bełty) oraz dużej ilości wielkich rzek, wpadających przeważnie z kontynentu europejskiego (Newa, Dźwina, Niemen, Wisła i Odra), ma on wodę daleko słodszą, a zatem lżejszą, od innych mórz oraz, wskutek tego, daleko łatwiej zamarza. Brzegi bałtyckie na zachodzie, t. j. skandynawskie, są przeważnie wysokie i skaliste, a na wschodzie, t. j. niemieckie, polskie, łotewskie i estońskie, niskie i piaszczyste. Bałtyk posiada 3 wielkie zatoki w swej części północnej, mianowicie: Botnicką, Fińską i Ryską. Wysp ma niewiele: archipelag Alandzki przy wejściu do zatoki Botnickiej, Ozylja (Oesel) i Dagö — do zatoki Ryskiej oraz archipelag Duński — przy wyjściu z Kategatu, poza tem Gotland i Bornholm na środku i skaliste archipelagi wzdłuż półwyspu Skandynawskiego i północnych brzegów zatoki Fińskiej, t. zw. „Szkery". Burze na Bałtyku panują w miesiących zimowych, szczególniej w listopadzie, grudniu. Wiatry przeważają południowe i południowo-zachodnie. Naogół morze Bałtyckie jest dogodne dla żeglugi, bo ma charakter spokojny, a brakuje na niem skał podwodnych i mielizn. Większość portów leży w ujściach rzek i jezior (Ryga, Kłajpeda, Piława, Gdańsk, Szczecin, Sztokholm i t. d.).

W pierwszym roku wojny Szwedom nie udało się zrealizować swego planu operacyjnego z powodu opóźnienia wy-

marszu floty, która odkotwiczyła że Sztokholmu dopiero w październiku. Admirał Stenbock, mając desant na pokładzie, został zatrzymany przez silne burze na wysokości odległego od Sztokholmu o 100 mil morskich Gotlandu i zawrócił spowrotem. Został za ten powrót złożony z komendy, lecz sprawy szwedzkie nie uległy przez to poprawie: flota duńsko-holenderska krążyła po południowym Bałtyku, przeszkadzając dowozowi transportów na Pomorze Nadodrzańskie, a armja elektorska zwycięsko parła Szwedów do Szczecina, wojska zaś duńskie szykowały się do ataku na Skonję.

W drugim roku wojny Karol XI-ty zdecydował rozpocząć kampanję jaknajwcześniej, zanim przybędzie sprzymierzona z Duńczykami flota holenderska, która na zimę wracała zawsze do portów ojczystych. Flota ta miała przywieźć nowego naczelnego wodza morskich sił zbrojnych obu sprzymierzeńców w osobie znanego z talentów wojskowych i wielkiej niesubordynacji admirała Korneljusza van Troomp'a, który słynął ze swoich zatargów z Ruyter'em podczas 2-ej wojny angielsko-holenderskiej. Nominacja ta była spowodowana względami politycznemi, albowiem rząd duński sądził, że objęcie naczelnego dowództwa na Bałtyku przez admirała holenderskiego bardziej jeszcze zwiąże Holandję z Danją. Na zatrzymanie eskadry holenderskiej przez opierający się na Göteborg w Kategacie oddział admirała Sjöblad'a Szwedzi nie mogli rachować, wobec nieliczności tego oddziału, składającego się zaledwie z kilkunastu jednostek i obserwowanego przez eskadrę duńską, stojącą w odległej od Göteborga o 130 mil morskich w Kopenhadze. Karol XI-ty postanowił skoncentrować wszystkie swe siły na duńskim teatrze działań wojennych, uderzając jednocześnie armją lądową ze Skonji wprost na Kopenhagę, a wysadzając przewieziony ze Sztokholmu desant na południowych brzegach Zelandji. Uderzenie ze Skonji miało nastąpić jednocześnie z uderzeniem desantu, szło więc o opanowanie południowej części Bałtyku, strzeżonej przez eskadrę duńską Juel'a, opierającą się o Kopenhagę i złożoną z 28 jednostek (15 okrętów linjowych i 13 lekkich.)

Wyznaczony po złożonym z komendy i zasądzonym admirale Stenbock'u admirał baron Kreutz odkotwiczył ze Sztokholmu zaraz po rozpoczęciu nawigacji, w kwietniu 1676 r. Miał on pod komendą 51 jednostek (w tem 26 okrętów linjowych, 8 fregat, 8 brygów, 6 branderów i 13 transportowców) z 12 000 ludzi i 2 200 działami. Duńczycy przez ten czas opanowali Gotland i cofnęli się następnie pod Bornholm, dowiedziawszy się o wyjściu Szwedów ze Sztokholmu. Juel'owi dano jednocześnie znać, że eskadra holenderska, wiozącą van Troomp'a opuściła już porty ojczyste, idąc śpiesznym marszem na Bałtyk. Admirał duński postanowił przed przybyciem nowego głównodowodzącego zatrzymać pochód Kreutz'a. Zamiar ten był dość ryzykowny, bo Juel miał dwukrotnie mniejsze co do ilości i ustępujące jeszcze bardziej co do wyporności i uzbrojenia siły, aniżeli Szwedzi. Zamiast zatem staczać walkę decydującą o więcej, niż wątpliwym wyniku, wolał wymanewrować zwycięstwo nad przeciwnikiem. Brał tutaj pod uwagę wielki brak doświadczenia morskiego u świeżo mianowanego wodza szwedzkiego, który poprzednio nigdy nie bywał na morzu. Zamiar ten udał się Juel'owi w zupełności. 25 maja eskadra Juel'a, znajdująca się na linji Rugja-Bornholm ujrzała zbliżającą się eskadrę Kreutz'a. Wywiązała się walka artyleryjska, w której Szwedzi byli mocno skrępowani zarówno swą flotą transportową, wiozącą desant, jak splątanemi, a licznemi sygnałami, jakie dawał Kreutz. W rezultacie w pierwszym dniu walki Duńczycy odcięli tylną straż nieprzyjacielską, a w drugim zupełnie wstrzymali dalszy marsz przeciwnika, który zawrócił do Trelleborga, zamiast iść naprzód ku Zelandji.

Dobrze wykonany manewr Juel'a wstrzymał nietylko wysadzenie desantu szwedzkiego na Zelandji, lecz zahamował automatycznie atak nieprzyjacielski ze Skonji. Tymczasem nadciągnęła do Kopenhagi eskadra Troomp'a i połączona flota sprzymierzeńców doszła do ilości 47 jednostek (25 okrętów linjowych, 10 fregat, 6 branderów i 6 jednostek pomocniczych), zrównała się więc prawie z siłami Kreutz'a. Ten ostatni otrzymał od przybyłego do Trelleborga króla Karola,

BIBLIOTEKA
Wyższej Szkoły Polit.-Wych.

śpieszącego objąc osobiście dowództwo nad wojskami w Skonji, kategoryczny rozkaz uderzenia wstępnym bojem na flotę duńsko-holenderską, która krążyła znów na wysokości Bornholmu, zagrażając tyłom przeciwnika. Kreutz odkotwiczył z Trelleborga i ruszył ku Sztokholmowi, t. j. ku swemu portowi załadowczemu. Troomp zastąpił mu drogę koło wyspy Öland, znajdującej się tuż przy brzegach szwedzkich, mniej więcej na połowie drogi między Trelleborgiem a Sztokholmem. W bitwie pod Öland, która została stoczona w dniu 1 czerwca, Szwedzi ponieśli decydującą klęskę, tracąc 7 okrętów z 400 działami oraz 600 ludźmi wziętymi do niewoli, nie licząc 2 000 zabitych i rannych. Między zabitymi znajdował się niefortunny wódz szwedzki, admirał baron Kreutz, który w znacznej mierze przyczynił się do walnej klęski szwedzkiej swem nieumiejętnem dowodzeniem, a w szczególności słynnym rozkazem, że pierwsza zawsze winna atakować jednostka flagowa. Ze strony sprzymierzeńców najwięcej się odznaczył admirał Juel, dowodący okrętami przedniej straży.

Po zwycięstwie ölandzkiem, które zniweczyło odrazu dośrodkowy plan operacyjny Szwedów, albowiem desant nie mógł już wylądować na Zelandji, inicjatywa przeszła w ręce Duńczyków. Król Chrystjan V-ty przeprawił się z korpusem wojsk lądowych do Skonji i uderzył na zbierające się tam wojska szwedzkie. Szwedzi, ustępując liczebnie Duńczykom, cofnęli się niezwłocznie na północ, lecz obsadzili mocnemi załogami cały szereg twierdz, wybudowanych poprzednio w Skonji podczas ciągłych wojen z Danją w ciągu lat ubiegłych. Król Chrystjan V-ty zajął się oblężeniem tych warowni, zamiast ścigać cofającego się szybko przeciwnika i znieść go doszczętnie. Ten błąd wyzyskał niezwłocznie Karol XI-ty, który cofnął się początkowo w granice właściwej Szwecji, tam zebrał siły i w zimie, podczas trzaskających mrozów, uderzył na Duńczyków, rozsypanych po całej Skonji i zajętych obleganiem pozostałych tam garnizonów szwedzkich w warowniach. Natarcie Szwedów było tak szybkie i gwałtowne, że złamało Duńczyków odrazu, tembardziej, że ich główne siły zostały odrazu rozgromione na głowę pod Lundem (4. XII. 1676 r.). Nastąpiła bezładna

ucieczka armji duńskiej spowrotem na Zelandję i koniec roku 1676 dał zupełne zniweczenie zamiarów ofensywnych króla Chrystjana, który nieumiejętnem strategicznem posunięciem na lądzie, mianowicie rozsypaniem swej armji dla zadań oblężniczych, unicestwił powodzenie strategiczne swej floty pod Bornholmem-Rugją i Ölandem.

Następny zkolei rok 1677 miał być decydującym. Obie strony chciały jednocześnie przejść do działań zaczepnych. Duńczycy pragnęli uderzyć na Skonję, a Szwedzi zrealizować wysadzenie desantu z dwóch stron na Zelandji. Król Karol XI-ty śpieszył się z wykonaniem swych planów przed przybyciem eskadry holenderskiej, która tradycyjnie odeszła na zimowy postój do swych portów ojczystych, a król Chrystjan V-ty nie chciał rozpoczynać operacyj przed nadejściem Holendrów. Szwedzi zyskali więc na czasie i pierwsi rozpoczęli akcję zaczepną.

Akcja ta, mająca na celu wysadzenie desantów, z natury rzeczy była silnie związana z działaniami morskiemi. Król Karol XI-ty rozumiał dobrze, że bez opanowania Bałtyku, innemi słowy bez zniszczenia floty nieprzyjacielskiej, plan jego operacyjny spełznie znów na niczem, jak w 1675 i 1676 roku. Flotę duńską, osłabioną odejściem eskadry holenderskiej, należało pobić przed powrotem okrętów Troomp'a. Rząd szwedzki postanowił tu działać i politycznie, i wojskowo. Mianowicie nawiązał rokowania z Holandją, która, pragnąc wykorzystywać po staremu Bałtyk dla swych celów handlowych, niezbyt chętnie widziała jakąkolwiekbądź supremację na tem morzu ze strony bądź Szwecji, bądź Danji. Rokowania te odniosły tego rodzaju skutek, że wyjście eskadry holenderskiej na Bałtyk było ciągle odraczane. Co się tyczy działań wojskowych, to naczelne dowództwo szwedzkie, zyskując na czasie z opóźnieniem Holendrów, chciało uderzyć na flotę duńską przeważającemi siłami i postanowiło wzmocnić szykującą się w Sztokholmie eskadrę oddziałem admirała Sjöblad'a z Kategatu.

Sjöblad, mając pod komendą 12 jednostek (7 okrętów linjowych, 2 fregaty i 3 jednostki pomocnicze) odkotwiczył

z Göteborga w maju i poszedł na Bałtyk przez Bełt Wielki, nie chcąc narażać się na spotkanie przy zwykłem przejściu przez Sund z eskadrą Juel'a, stojącą, jak zwykle, w Kopenhadze. Juel miał 13 jednostek (9 okrętów linjowych, 2 fregaty i 2 jednostki pomocnicze). Siły duńskie dorównywały w zupełności siłom Sjöblad'a, natomiast ustępowały znacznie szykującej się do działań zaczepnych eskadrze szwedzkiej ze Sztokholmu. Eskadra ta liczyła albowiem 54 jednostki (w tem 25 okrętów linjowych, 11 fregat, 6 branderów i 12 transportowców) z artylerją, złożoną z 1 800 dział i 9 000 ludzi załóg okrętowych. Ponieważ było wiadomem Juel'owi, że eskadra sztokholmska czeka tylko na nadejście göteborskiej, aby rozpocząć kampanję i zmiażdżyć Duńczyków swą przewagą liczebną na morzu lub zablokować ją w Kopenhadze, przeto Juel postanowił uprzedzić przeciwnika i uderzyć nań przed połączeniem się okrętów Sjöblad'a z jednostkami sztokholmskiemi. Wiadomem było również, że wysadzenie desantu na Zelandji, co miało nastąpić po zniszczeniu lub zablokowaniu floty duńskiej, będzie hasłem do natarcia wojsk szwedzkich ze strony Skonji. Operacje Juel'a miały zatrzymać działania nieprzyjacielskie, aż do nadejścia Holendrów.

Eskadra duńska odkotwiczyła z Kopenhagi 19 maja i udała się na południe, pragnąc uderzyć na przeciwnika, kiedy ten przejdzie już Bełt i będzie mniej więcej jednakowo oddalonym zarówno od Göteborga, jak od Sztokholmu. Juel, mając siły równe Sjöblad'owi, miał w dodatku bardzo blisko swą bazę operacyjną, Kopenhagę, która z jednej strony dawała mu schronienie w razie przegranej, a z drugiej służyła za punkt oparcia przy pościgu przeciwnika krótszą drogą przez Sund w razie wygranej, o ileby Szwedzi chcieli się cofnąć do Göteborga. Tymczasem Sjöblad szedł wolno z Kategatu, przesunął się przez Bełt Wielki i zaczął wysadzać oddziały desantowe na wyspach archipelagu duńskiego. Oddziały te pustoszyły tylko okolice nadbrzeżne, lecz, będąc oczywiście bardzo niewielkiemi, nie przedsięwzięły nic poważniejszego. Operacje tego rodzaju, połączone z ciszą morską, zatrzymały admirała szwedzkiego na wodach duńskich do końca maja.

Eskadra Juel'a po wyjściu z Sundu zawróciła na południowy zachód, chcąc przeciąć drogę przeciwnikowi, którego dostrzegła w dniu 1 czerwca przy wyjściu z Bełtu. Szwedzi, ujrzawszy Duńczyków, poszli całą siłą żagli na wschód, chcąc odzyskać czas utracony i czemprędzej zawinąć do Sztokholmu. Juel puścił się za nimi w pogoń i dopędził na wysokości wyspy Möen tylną straż uciekającego Sjöblad'a, złożoną z 3 okrętów linjowych, na które uderzył swemi 13 jednostkami. Szwedzi zostali zgnieceni po krótkim, lecz zaciekłym oporze, poczem Juel, zostawiając dokończenie zwycięstwa paru swoim linjowcom, puścił się z resztą całą siłą żagli za uciekającym wciąż na zachód Sjöblad'em. Duńczycy zwrócili uwagę na flagową jednostkę przeciwnika i dopędzili ją w parę godzin. Podczas tej drugiej walki, gdy Juel miał znów przewagę liczebną, bo przeciwnik stracił już 3 okręty, a Duńczycy ani jednego i stosunek był 13:9, Szwedzi ponieśli klęskę, tracąc prawie wszystkie swoje okręty, które bądź spuściły banderę, bądź zostały wzięte szturmem przez marynarzy Juel'a. Zaledwie 3 jednostkom udało się uciec do Sztokholmu, przynosząc wiadomość, że eskadra göteborska już nie egzystuje i że flota duńska jest w gotowości bojowej.

Klęska morska pod Möen wstrzymała natarcie szwedzkie, a jednocześnie przyśpieszyła duńską ofensywę wojsk lądowych, skierowana przeciwko Skonji. Chrystjan V-ty spokojnie przeprawił się przez Sund i uderzył na zbierającą się w Skonji armję szwedzką, która oczekiwała wymarszu eskadry ze Sztokholmu, wiozącej desant. Położenie Karola XI-go pogorszyło się znacznie, ponieważ armja, zbierająca się w Skonji, nie była jeszcze skompletowaną, a wysłanie floty zostało opóźnione wskutek klęski Sjöblad'a. Monarcha szwedzki decydował się jednak szybko: wyjście floty ze Sztokholmu, floty, wiozącej desant na Zelandję, odciążało automatycznie wojska szwedzkie, naciskane coraz więcej w Skonji. Więc też eskadra sztokholmska otrzymała w połowie czerwca rozkaz wyjścia na Bałtyk i skierowania się w stronę Zelandji. Szło głównie o pośpiech, bo Holendrzy, choć pocichu rokowali ze Szwedami, jednakże nie mogli przebywającemu

w Holandji Troomp'owi zabronić wyjścia z eskadrą i uzupełnieniami do Kopenhagi. Tego rodzaju zakaz byłby równoczesnem zerwaniem przymierza nietylko z Danją, lecz z cesarzem niemieckim i elektorem brandenburskim oraz Hiszpanją, którzy, jak mogli, porali się z wojskami i flotą Ludwika XIV-go.

Wieści o wymarszu floty szwedzkiej ze Sztokholmu dotarły rychło do Kopenhagi. Sytuacja stawała się poważną. Flota szwedzka ilościowo i jakościowo pod względem technicznym górowała nad duńską, a operacje lądowe w Skonji, poprowadzone znów nieumiejętnie, bo, wzorem roku ubiegłego, oparte na obleganiu twierdz szwedzkich, szły tępo. Powodzenie na morzu dawało Szwedom możność zrealizowania swego dawnego planu, jakim było wysadzenie desantu na Zelandji i przeprawieniu się przez Sund ze Skonji. Groźba desantowa była bliższa, więc wszystkie oczy w Danji zwróciły się znów na flotę duńską i jej wodza Juel'a.

Juel po zwycięstwie pod Möen zakotwiczył w zatoce Kjöge na południowo-wschodnich wybrzeżach Zelandji i tam zebrał wszystkie siły duńskie. Składały się one obecnie z 36 jednostek (w tem 19 okrętów linjowych, 6 fregat, 3 branderów i 8 łodzi wiosłowo-żaglowych, t. zw. „galeot"). Artylerja okrętowa liczyła 1 270 dział, a załogi — 6 500 ludzi. Połowę personelu w eskadrze Juel'a stanowili Holendrzy, sprowadzeni przez Troomp'a, a traktujący z góry i z pogardą marynarzy duńskich. Antagonizm na okrętach był wielki i o ścisłem połączeniu nie było mowy. Odbijało się to nader ujemnie na całym porządku służby okrętowej.

Flota duńska w Kjöge, gdzie wciąż przebywał Juel, nie próżnowała. Przedewszystkiem admirał duński zajął swych podkomendnych nieustannemi ćwiczeniami w zespołach i na pojedyńczych okrętach, następnie zaczął patrolować oddziałami południowy Bałtyk, przyczem jednostki duńskie nie zapuszczały się na Rugję, aby móc w każdej chwili wrócić do Kjöge. Te nieustanne zajęcia taktyczne i żeglarskie tłumiły coraz bardziej antagonizm między Duńczykami a Holendrami i, oprócz tego, doskonaliły flotę jeszcze bardziej. Zwycięstwa, odniesione pod Bornholmem i Ölandem,

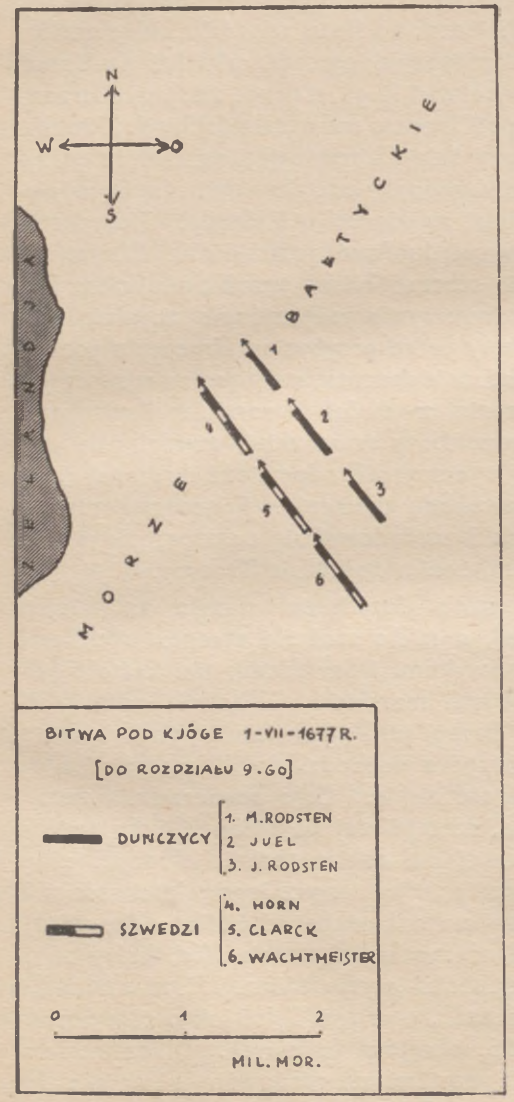
a teraz niedawno pod Möen, napełniały otuchą załogi i przywiązywały je coraz bardziej do swego wodza.

Tymczasem w drugiej połowie czerwca otrzymał Juel dwa ważne meldunki: jeden, że flota szwedzka, idąc wzdłuż brzegów półwyspu Skandynawskiego, dotarła już do Ystad, znajdującego się na wysokości Rugji, a drugi, że sprzymierzona eskadra holenderska pod Troomp'em weszła do Sundu, Szwedzi byli bliżej, a Holendrzy dalej. Prawie jednocześnie z otrzymaniem tych meldunków doniesiono Juel'owi, że flota nieprzyjacielska idzie dalej w kierunku Zelandji. Dotychczasowe instrukcje, dawane Juel'owi przez króla Chrystjana V-go, nakazywały nie staczać bitwy przed nadejściem Holendrów. Obecnie jednak sytuacja przybrała zupełnie inny obrót, niewydanie bitwy przed przybyciem Troomp'a pozwalało Szwedom na wysadzenie desantu, a eo ipso na rozpoczęcie dośrodkowego uderzenia z dwóch stron na Kopenhagę. Juel, wiedząc o marszu floty szwedzkiej, zwrócił się raz jeszcze o instrukcje i otrzymał odpowiedź królewską, że pozostawia mu się swobodę działania. Po otrzymaniu tej odpowiedzi wódz duński zdecydował się na stoczenie walnej bitwy z przeciwnikiem, zanim nadejdzie Troomp.

Zatoka Kjöge, która dotychczas służyła za miejsce postoju floty duńskiej, a miała stać się terenem spotkania orężnego między Duńczykami i Szwedami, ma kształt półkręgu o promieniu 6 mil morskich. Głębokość zatoki dochodzi do 7 metrów. Brzegi jej na południu są pagórkowate, przyczem wysokość wzgórz dochodzi do 40 metrów, a na zachodzie i północy dość niskie. Cała powierzchnia zatoki posiada sporo mielizn, szczególniej na północy, koło wejścia do Sundu. Manewrować na takim terenie wodnym mógł tylko marynarz, dobrze oznajomiony z jego właściwościami.

Juel, otrzymawszy carte blanche od króla, odkotwiczył 30 czerwca i poszedł na spotkanie przeciwnika, który znajdował się już na wysokości wyspy Möen. Flota szwedzka składała się z 54 jednostek, a w tem było, jak o tem zaznaczono poprzednio, 25 okrętów linjowych. Naczelne dowództwo sprawował przeniesiony niedawno w wojska lądowego marszałek baron Horn, dzielny żołnierz, lecz nigdy

nie mający dotychczas styczności z morzem. Prowadził on przednią straż, złożona z 11 okrętów linjowych. Główne siły — 7 okrętów linjowych — szły pod admirałem Clarck'iem, a tylną strażą komenderował admirał hrabia Wachtmeister, wiodąc również 7 okrętów linjowych. Lekkie jednostki szły przy przedniej straży, a transportowce posuwały się z tylną. Flota szła na zachód, prosto ku brzegom Zelandji. Szyk okrętów linjowych był torowy, a odstępy między jednostkami i oddziałami niewielkie.



Rys. 21

Okręty duńskie w ogólnej liczbie 36 jednostek wyszły na spotkanie Szwedów, zrównały się z nimi, zawróciły i poszły równoległym kursem w odległości 1,5 mili morskiej, jak gdyby konwojując Horna ku Zelandji. Wiatr dął z południa. Przeciwnicy nie otwierali ognia, posuwali się wolno i tak zeszło przez całą noc. Na-

zajutrz, 1 lipca o 6-ej, obie linje zbliżyły się bardziej i rozległy się pierwsze salwy armatnie. Szwedzi i Duńczycy zbliżali się coraz więcej ku Kjöge. Juel podążał również w szyku torowym, mając w przedniej straży admirała Markjör'a Rodsten'a, dowodząc sam głównemi siłami, komenda nad tylną strażą była powierzona admirałowi Jens'owi Rodsten'owi. Odstępy między eskadrami duńskiemi były większe, aniżeli u Szwedów.

Obaj przeciwnicy, dając ciągle ognia z dział, weszli na pokryte mieliznami wody zatoki Kjöge i powinni byli obaj zawrócić więcej na północ, chcąc wejść do Sundu, a tem samem podejść bliżej do Kopenhagi. Szwedzi byli bliżej lądu, a Duńczycy — więcej ku morzu. Wówczas Juel dał sygnał do zmiany kursu na prawo od brzegów zatoki. Szwedzi, wiedząc naogół o mieliznach w zatoce i przypuszczając, że Duńczykom chodzi o dostanie się na bardziej głęboką wodę, manewr ten naśladowali. Przednia straż Horn'a wzięła więc więcej na prawo i dostała się odrazu na szeregi mielizn, znajdujących się przy brzegach zatoki. Jeden z czołowych okrętów szwedzkich osiadł i splątał szyk. Horn dał sygnał, aby trzymać się jeszcze więcej na prawo, a potem, aby zawrócić kolejno i wyjść z zatoki. Jednocześnie dywizjon szwedzki, złożony z 6 jednostek, podszedł ku siedzącemu na mieliźnie okrętowi czołowemu, mając go zabezpieczyć przed możliwością abordażowania przez Duńczyków.

Juel, widząc manewr szwedzki i zatrzymanie się części sił nieprzyjacielskich koło siedzącego na mieliźnie okrętu przeciwnika, dał znowu dwa sygnały. Pierwszy z nich nakazywał przedniej straży pod Markjör'em Rodsten'em uderzyć na te okręty szwedzkie, które skupiły się koło siedzącego na mieliźnie towarzysza, a drugi polecał pozostałym jednostkom duńskim zawrócić za zawracającemi okrętami Horn'a i toczyć dalej walkę na równoległym kursie. Zawrzały więc dwie bitwy; jedna między Rodsten'em a dywizjonem szwedzkim, druga między Juel'em a resztą floty Horn'a. Rodsten uderzył gwałtownie na dywizjon szwedzki, który musiał jednocześnie i bronić unieruchomiony przez mieliznę okręt szwedzki, i odpierać natarcie przedniej straży duńskiej. W rezultacie Duńczycy wzięli górę, zdobywając

siedzącą nieruchomo jednostkę nieprzyjacielską i odrzucając pozostałe okręty przeciwnika na pełne morze, przyczem 2 okręty szwedzkie musiały spuścić bandery.

Tymczasem główne siły Juel'a zawróciły równolegle do szyków Horn'a i wrzała między nimi walka artyleryjska. Jednakże Szwedzi, manewrując na nieznanym sobie, a usianym mieliznami terenie, rozrywali swój szyk coraz bardziej i powstała pośrodku tego szyku znaczna luka. Juel, ujrzawszy tę lukę, dał natychmiast sygnał o przecięciu szyku nieprzyjacielskiego i rozszczepił go na dwie części, wbijając się klinem między Szwedów. Było już około 12-ej.

Uderzenie Juel'a splątało Szwedów jeszcze więcej, a tymczasem nadciągnął Rodsten po rozbiciu dywizjonu szwedzkiego i zaszedł ztyłu mniejszej części sił szwedzkich, rozszczepionych przez Juel'a. Ta część została odrazu wzięta we dwa ognie. Było to już przechylenie się zwycięstwa na stronę duńską. Szwedzi wycofywali się w coraz większym nieładzie z zatoki, będąc zmuszeni do powolnego manewrowania z obawy mielizn i tracąc ducha na widok porażki swego dywizjonu oraz przerwania swych szyków. Bronili się jednak uparcie, lecz o zwycięstwie nie było mowy. O 15-ej flota Harn'a ze znacznemi stratami wydostała się na Bałtyk i w nieładzie skierowała się na wschód. Duńczycy podążyli za przeciwnikiem i pędzili za nim, aż do wysokości Rugji. Admirał baron Horn stracił 10 okrętów linjowych, 10 lekkich i 3 brandery, poza tem 2 000 ludzi było zabitych i rannych, a 3 000 dostało się do niewoli. Juel nie stracił ani jednego okrętu, a miał jedynie 80 zabitych i 270 rannych.

Piorunujące zwycięstwo duńskie, osiągnięte nad flotą szwedzką pod Kjöge, miało decydujące znaczenie dla dalszych losów kampanji. Przedewszystkiem załamał się znowu cały szwedzki plan operacyjny, oparty na dwustronnem uderzeniu na Kopenhagę. Następnie panowanie na morzu przeszło całkowicie w ręce Duńczyków, którzy, zablokowawszy resztki floty szwedzkiej w Kalmarze, naprzeciwko wyspy Öland, przecięli automatycznie wszelki dowóz posiłków na Pomorze Nadodrzańskie, gdzie święcił triumfy oręż elektora. Karol XI-ty osiągnął pewne korzyści w Skonji,

lecz musiał już myśleć tylko o obronie, albowiem wielka ofensywa przeciwko Kopenhadze, po stracie floty, stała się nieziszczalnem marzeniem, z Pomorza Nadodrzańskiego nadchodzą tylko wiadomości o klęskach i, wreszcie, o upadku Szczecina. Dywersja na Prusy Książęce, która miała się odbyć przy pomocy Polski, związanej świeżo zawartem tajnem przymierzem ze Szwecją, nie doszła do skutku, wobec spisku, uknutego przeciwko królowi Janowi III-mu Sobieskiemu przez możnowładztwo polskie, którem rządził dwór cesarski w Wiedniu. Ten sam spisek uniemożliwił wysłanie na Bałtyk eskadry francuskiej, która miała sukursując Szwedom, opierać się na polskim porcie w Pucku. Wojna trwała jeszcze przez dwa lata, bo król Chrystjan V-ty nie potrafił zadać Szwedom decydującej klęski na lądzie, w Skonji, aż doszło do porozumienia między obydwoma przeciwnikami i został zawarty pokój w Lundzie (1679 r.). Pokój ten przywracał status quo, pozbawiając tem samem Danji Skonję na zawsze.

W wojnie tej zabłysnął w całej pełni talent strategiczny i taktyczny admirała duńskiego Niels'a Juel'a. Pod względem strategicznym potrafił on odsuwać natarcie morskie przeważającego go prawie dwukrotnie przeciwnika umiejętnem manewrowaniem w bitwie pod Bornholmem-Rugją, następnie wykorzystując swą lokalną przewagę sił, unicestwiać zamiary szwedzkie połączenia floty bitwą pod Möen i wreszcie zniszczyć zupełnie ofensywę nieprzyjacielską zwycięstwem pod Kjöge, w którem umiał wykorzystać i miejscowe warunki hydrograficzne, i stosować przewagę liczebną na placu boju w danem miejscu. Pomagało coprawda Juel'owi jego położenie centralne i zasadniczy błąd Szwedów, jaki polegał na ustawicznem powierzaniu komendy nad flotą ludziom, którzy w niej nie służyli, jak Kreutz lub Horn. W każdym razie jednak wódz duński musiał walczyć ustawicznie z dwukrotnie silniejszym przeciwnikiem, a miał, jako narzędzie walki, flotę, w której połowę personelu stanowił niechętny mu i lekceważący go stale żywioł obcy w postaci Holendrów. Gdyby nie zwycięstwo Juel'a pod Kjöge, to prawdopodobnie wojna duńsko-szwedzka 1675—1679 r. zakończyłaby się podyktowaniem pokoju Duńczykom w Kopenhadze.

Polskie wojny morskie. — 7-letnia wojna Północna (1563—1570 r.) — 2-ga wojna polsko-szwedzka (1617—1629 r.) — kampanja pruska (bitwa pod Oliwą)

Pęd polski ku morzu, w danym wypadku ku Bałtykowi, datuje się od samego zarania naszych dziejów. Pierwsze historyczne wiadomości, które dochowały się o Mieszku I-szym, kiedy Polska wchodzi do rodziny państw europejskich, mówią nam o jego bojach na Pomorzu Nadodrzańskiem. W bojach tych walczy Mieszko bądź z ludnością tubylczą, Pomorzanami, jednoplemienną z Polanami z nad Warty i Wisły, bądź z obcymi najezdnikami w postaci normandzkich Duńczyków, którzy w X wieku urządzają swe wyprawy „wikingów" nietylko po całym Bałtyku, lecz zapuszczają się nawet w głąb lądu, posuwając się swemi łodziami wgórę rzek. Potrafili oni dojść w ten sposób, aż do Paryża Sekwaną. Moguncji Renem, Kijowa Narową, Wielką i Dniestrem itd. Mieszko I-szy kontynuował w danym wypadku politykę pierwszych Piastów, którzy, zakładając kolebkę państwa polskiego nad brzegami Gopła, w Kruszwicy, posuwali się automatycznie wielkim szlakiem komunikacyjnym, wytkniętym jeszcze przez Rzymian ku Bałtykowi. Szlak ten prowadził od średniego Dunaju, gdzie znajdowała się placówka administracyjno-polityczna w Vindobonie (dziś Wiedniu), wgórę Morawą do gór Sudeckich, przechodził przez ich przełęcze, szedł przez dzisiejszy Śląsk, zawadzał o Kalisz nad Prosną i opierał się o Gopło. Jezioro to zajmowało w owych czasach obszar znacznie większy od obecnego i miało dogodne połączenia na wschodzie z Wisłą, a na zachodzie przez Wartę z Odrą. Na falach tych obu rzek ciągnęły karawany kupców rzymskich i greckich ku Bałtykowi, dostarczającemu bezcenny bursztyn, a po drodze najsilniejszych i najzdrowszych niewolników. Szlakiem tym ciągnęły w pierwszej połowie średnio-

wiecza drużyny piastowskie ku dalekiemu morzu. Za Mieszka I-go byli już jego wojacy nad brzegami Bałtyku i tam właśnie zaczęły się uparte walki zarówno z ludnością miejscową, jak z najezdnikami obcymi.

Opanowanie ziemi, leżącej między dolnemi biegami Odry i Wisły, ziemi, nazywanej od morza Pomorzem, stało się hasłem dynastji Piastowskiej, która je realizowała uparcie przez cały czas swego panowania w Polsce. Władał tą ziemią Mieszko I-szy, umacniał swe rządy na niej Bolesław Chrobry, dążył do związania jej na nowo z macierzą Kazimierz Odnowiciel po stłumieniu reakcji pogańskiej Masława, wreszcie zespolił Pomorze całkowicie z Polską Bolesław Krzywousty. Za jego czasów panowanie polskie rozciągało się na cały brzeg bałtycki, zacząwszy od Rugji, a skończywszy na delcie wiślanej. Zdołał on nietylko złamać opór pomorskich władyków i bogatych miast nadbrzeżnych, jak Szczecin, Kołobrzeg (niem. Kolberg), Dyrłów (niem. Rügenwalde), lecz dojść do porozumienia z Duńczykami, którzy go nawet posiłkowali swą flotą podczas wojny z rugijskimi Ranami. W testamencie też swoim zostawił Krzywousty nakaz, że senjor krakowski jest jednocześnie panem Pomorza.

Po śmierci Krzywoustego, w okresie podziałów, Polska utraciła szybko, bo mniej więcej w drugiej połowie XII wieku Pomorza Nadodrzańskie, które, po przejściowej zależności od Duńczyków, weszło w skład cesarstwa niemieckiego, jako hołdownicze księstwa, a następnie w pierwszej połowie XIII stulecia zerwała więzy, łączące ją z Pomorzem Nadwiślańskiem (zabójstwo Leszka Białego przez jego gdańskiego namiestnika, Świętopełka). Jednocześnie z dzieleniem się państwa polskiego na drobne księstewka dzielnicowe i traceniem automatycznie Pomorza, zjawili się na brzegach Bałtyku Niemcy, działając zapomocą wspomnianych poprzednio zakonów rycerskich, jak Krzyżacy i Kawalerowie Mieczowi, oraz związku Hanzeatyckiego i margrabiów brandenburskich. W walce z Duńczykami wzięła górę Hanza, a w walce z Polakami — margrabiowie brandenburscy i Krzyżacy. Pierwsi zamordowali wskrzesiciela królestwa polskiego i od-

nowiciela łączności polsko-pomorskiej, Przemysława wielkopolskiego, a drudzy zagarnęli Pomorze nadwiślańskie zjednoczycielowi Polski, Władysławowi Łokietkowi, i zmusili jego syna i następcę, Kazimierza Wielkiego, do zrzeczenia się całkowicie Pomorza na rzecz zakonu Krzyżackiego w traktacie Kaliskim (1343 r.). Jednakże Kazimierz Wielki, choć był zmuszony położyć swój podpis na wspomnianym traktacie, nie wyrzekł się nigdy myśli o odzyskaniu zagrabionego dobytku. Przeciwko Krzyżakom jął on szykować unję polsko-węgierską, nawiązał stosunki z Litwą, zainicjowane jeszcze przez Łokietka, i zwrócił baczną uwagę na odpadłe od dwustu lat Pomorze Nadodrzańskie, spokrewniając się z tamtejszym domem książęcym i wyróżniając specjalnie swego wnuka po córce, księcia Kazimierza Szczecińskiego. Zrozumienie przez dwóch ostatnich Piastów, iż głównym wrogiem Polski są Niemcy i że odzyskanie Pomorza jest koniecznością państwową, wyraziło się w końcu XIV wieku w powołaniu na tron polski księcia litewskiego, Jagiełły, który odrazu przybrał tytuł „pana i dziedzica Pomorza" i zobowiązał się do odzyskania utraconych ziem. Zwycięstwa Grunwaldzkie (1410 r.) i Wiłkomierskie (1435 r.) złamały potęgę wojskową Krzyżaków oraz Kawalerów Mieczowych, a Polska, po krótkiej i niefortunnej ekspansji na południe za Władysława Warneńczyka, skierowała się znowu ku realizowaniu zamierzeń Kazimierza Wielkiego.

Nieznośny ucisk fiskalny i narodowy, stosowany systematycznie przez zakony niemieckie, które zawładnęły wówczas całym wybrzeżem bałtyckiem od jeziora Żarnowieckiego, aż do brzegów zatoki Fińskiej, spowodował, po klęskach, zadanych polską ręką, wybuch powstania na ziemiach, leżących między ujściami Wisły i Niemna, a stanowiących domenę zakonu Krzyżackiego. Powstała tu ludność nietylko rdzenna, tj. polska na Pomorzu Nadwiślańskiem i litewska na ziemiach Prusów, między Wisłą a Niemnem, lecz i napływowa niemiecka, zamieszkująca miasta. Polaków i Litwinów, siedzących przeważnie na roli, gnębił ucisk polityczny i skarbowy, a Niemców, zajmujących się przemysłem i handlem po miastach, ciśnięto ekonomicznie, nakładając olbrzymie

podatki i tworząc państwowe wytwórnie, jak młyny, szlifiernie, olejarnie etc., które niszczyły docna wytwórczość prywatną. Ten właśnie ucisk ekonomiczny, dotykający kupców i przemysłowców niemieckich w miastach krzyżackich, którzy prawie wszyscy należeli do związku Hanzeatyckiego, spowodował znaczne oziębienie stosunków między Hanzą a obydwoma zakonami rycerskiemi. Oziębienie to stało się tem większe, że wielcy mistrzowie krzyżaccy, zaczynając od końca XIV wieku, zaczęli budować coraz większe floty wojenne i handlowe, które rywalizowały ze statkami Hanzeatów.

Powstańcy zostali poparci przez Polskę, która po stoczeniu 13-letniej wojny z Krzyżakami (1454—1466 r.) otrzymała na zasadzie traktatu Toruńskiego (1466 r.) zwrot zagrabionego przed stu kilkudziesięciu laty Pomorza Nadwiślańskiego oraz hołd od każdorazowego wielkiego mistrza krzyżackiego z ziem pruskich, tj. obszaru między dolnemi biegami Wisły i Niemna (dzis. Prusy Wschodnie), W wojnie tej oddał Polsce wielkie usługi Gdańsk, który powstał jeden z pierwszych przeciwko władzy krzyżackiej i dostarczał przez cały czas trwania wojny to zaciężnego żołnierza, to wprost większych sum pieniężnych oraz wystawił liczną flotę kaperską. Flota ta odcięła dowóz transportów morskich, dostarczanych Krzyżakom z zagranicy, oraz rozbiła na głowę eskadrę krzyżacką na zalewie Wiślanym pod Elblągiem. Za te właśnie usługi wojenne otrzymał Gdańsk słynny przywilej Kazimierzowy (privilegium Casimirianum), który powiększał obszar miejski, nadawał szerokie prawa autonomji miastu na tym obszarze łącznie z prawem nakładania podatków oraz zezwalał na regulowanie ruchu w porcie. Ponadto herb miejski, składający się z dwóch krzyżów złotych w czerwonem polu, został ozdobiony złotą koroną jagiellońską. Jednakże zwierzchnictwo nad morzem, kontrola podatków oraz apelacja od sądów miejskich były zawarowane dla króla polskiego.

Odzyskanie Pomorza Nadwiślańskiego oraz pośrednie panowanie nad brzegiem bałtyckim w ziemi pruskiej (król Kazimierz Jagiellończyk przyjął tytuł księcia pruskiego na

znak, że zwierzchnim panem nad pruskiemi ziemiami zakonu jest monarcha polski) wzbogaciły Polskę odrazu ekonomicznie. Jak było o tem mówione poprzednio, ziemie polskie słynęły z dwóch artykułów: zboża i drzewa. Obecnie artykuły te zaczęły iść wartkim pędem przez własne porty pomorskie i pruskie na zachód Europy. Uzyskany dostęp do morza wzmagał zamożność nietylko pośredniczących w tym wywozie miast pomorskich i pruskich, lecz i cały kraj. Wszyscy też rozumieli dobrze, że odzyskane z takim trudem Pomorze jest podstawą dobrobytu ekonomicznego, a zatem i niezależności politycznej państwa. Szczególniej widzieli to jasno dwaj ostatni Jagiellonowie, Zygmunt Stary i Zygmunt August. Pierwszy z nich doprowadził do sekularyzacji i ściśle lennej zależności ziem pruskich, które otrzymały nazwę Prus Książęcych (lenna zależność obiecywała być niedługą, bo dynastja ostatniego wielkiego mistrza krzyżackiego, księcia Alberta Hohenzollerna, nie zapowiadała się trwałą, wskutek obciążenia dziedzicznego), poskromił zaczynający wyłamywać się z karbów posłuszeństwa Gdańsk, zajmując go polskim garnizonem, i nadal utrzymywał związki ze spokrewnionym domem książąt szczecińskich na Pomorzu Nadodrzańskiem. Drugi zaś przystąpił do dwóch zadań o pierwszorzędnem znaczeniu dla spraw morskich. Były niemi dalsze rozszerzenie dostępu do morza oraz budowa własnej floty wojennej i handlowej. Zadania te wystąpiły w całej pełni w czasie 7-letniej wojny Północnej.

A. 7-letnia wojna Północna (1563—1570 r.).

Wiek XVI, jak o tem było mówiono poprzednio w wykładzie o wojnach bałtyckich, przyniósł kompletne załamanie się wpływów niemieckich na tem morzu. Związek Hanzeatycki osłabł zupełnie, tracąc swe dotychczasowe znaczenie handlowe i ekonomiczne na rzecz Holandji. Zakon krzyżacki, którego posiadłości ograniczyły się do terytorjum między dolnym biegiem Wisły i Niemna, stał się niewielkiem księstwem hołdowniczem, zależnem wyłącznie od Polski i dni jego lennej egzystencji, w związku ze zdegenerowaną gałęzią Hohenzollernów, siedzących w Królewcu, zdawały się

być policzone. Drugi zakon rycerski, Kawalerowie Mieczowi, znajdował się również w stanie zupełnego upadku. Był on naciskany mianowicie coraz silniej przez nowe państwo, które parło się ku brzegom Bałtyku, a państwem tem było wielkie księstwo moskiewskie. Jednocześnie, oprócz siedzącej mocno na brzegach pomorskich Polski, wystąpiła znów na arenę dziejową uniezależniona od Danji Szwecja. Wszystkie te cztery państwa: Danja, Moskwa, Polska i Szwecja starały się objąć spuściznę po Niemcach nadbałtyckich. Sposobność ku temu dały sprawy zakonu Kawalerów Mieczowych.

Wielki mistrz Kawalerów Mieczowych Kettler, będąc naciskanym coraz więcej od wschodu przez Moskwę, udał się o pomoc do Zygmunta Augusta. Ten przeprowadził układy, które zakończyły się w 1561 r. wcieleniem do Polski północnych ziem zakonu, t. j. od Dźwiny do zatoki Fińskiej, a oddaniem w lenno Kettler'owi południowego terytorjum od Dźwiny mniej więcej po Windawę. W ten sposób polska linja brzegowa powiększyła się przeszło dwukrotnie i osiągnęła długość 500 mil morskich, dodając do posiadanych już przez Polskę portów w Gdańsku i lennym Królewcu jeszcze port w Libawie z nadanego lennem terytorjum Kettler'owi oraz zależne od Polski bezpośrednio porty w Rydze, Parnawie i Rewlu (dzis. Tallinie). Z portów tych najważniejszym była Ryga, znajdująca się przy ujściu Dźwiny i mające swe zaplecze na północnej Litwie. Wysłanie polskich garnizonów do świeżo objętego terytorjum wywołało automatycznie wojnę polsko-moskiewską, a jednocześnie w porcie rewelskim wylądowali wezwani przez tamtejszych mieszkańców z północnego brzegu zatoki Fińskiej Szwedzi. Wywołało to zkolei zatarg polsko-szwedzki, który niebawem doprowadził do wybuchu wojny między temi państwami. Do wojny tej wtrąciła się wkrótce Danja, mająca zadawnione porachunki ze Szwecją za rewoltę 1523 r. i pragnąca, oprócz tego, zyskać nowe nabytki terytorjalne po Kawalerach Mieczowych, którzy, jeszcze przed zawarciem ostatecznych układów z Zygmuntem Augustem, odstąpili Duńczykom posiadaną przez nich w średniowieczu wyspę Ozylję (niem. Ösel) oraz niewielki obwód w okolicach Rewla. Zygmunt August, mając do czynienia

i z Moskwą, która nacierała coraz silniej, i ze Szwecją, która niedwuznacznie zaczęła przeć na Dźwinę, zawarł porozumienie z Danją, nie roszcząc więcej pretensyj o Ozylję. Rok 1563 zastał już walkę zażartą między czterema państwami. Była to słynna 7-letnia wojna Północna (1563—1570 r.).

W wojnie tej nikt nie był właściwie związany sojuszem, choć biły się cztery państwa. Najściślejsze porozumienie trwało jedynie między Polską a Danją, lecz porozumienie to było wymierzone wyłącznie przeciwko Szwecji, bo względem Moskwy Duńczycy zachowywali raczej przyjazną neutralność, widząc w niej w przyszłości doskonałego sojusznika przeciwko Szwedom. Szwecja biła się z Duńczykami na morzu, a z Moskwą i Polską na lądzie. Moskwa główny ciężar walki z Polską miała na terenie lądowym, a wojnę ze Szwecją ograniczała właściwie do podjazdowej.

Na morzu szczęście przechylało się to na stronę duńską, to na szwedzką, a na lądzie Polska cofała się zwolna przed Moskwą. To właśnie cofanie się zwróciło uwagę Zygmunta Augusta na rzecz, zdawało się, nie mającą z wojną lądową nic wspólnego, a było nią utworzenie polskiej marynarki wojennej.

Moskwa w dziedzinie techniki i zaopatrzenia wojennego stała na jednem z ostatnich miejsc w Europie. Zdawał sobie z tego sprawę rząd moskiewski i dążył systematycznie do zorganizowania dowozu niezbędnych materjałów wojennych z zagranicy. Początkowo zwrócono uwagę na port w Archangielsku nad morzem Białem, lecz port ten był i zbyt oddalony, i zbyt mało dostępny spowodu zamarzania. Wielki książę moskiewski, poźniejszy car, Iwan IV-ty Groźny, będąc naogół dobrym żołnierzem i przewidującym organizatorem, upatrzył port daleko odpowiedniejszy. Portem tym była Narwa na południowym brzegu zatoki Fińskiej o 100 mil morskich od Rewla. Została ona zajęta odrazu przez Moskwę na początku działań wojennych i przez nią rozpoczął się dowóz zaciężnego żołnierza, broni i zaopatrzenia wojennego z Europy Zachodniej dla Iwana IV-go. Żeglugą tą zajmowali się głównie kupcy hanzeatyccy, w mniejszej mierze holenderscy i angielscy. Dowóz odbywał się bez żadnych przeszkód, bo

Polska nie miała floty wojennej, a Duńczycy, pilnujący przyjaznej neutralności względem Moskwy, patrzyli na tę kontrabandę przez szpary. Ciągnęli oni zresztą poważne zyski z owej kontrabandy, idącej zasadniczo przez Sund i opłacającej słynne „cło Sundzkie". Przecięcie dowozu narwskiego podcinało odrazu całe dotychczasowe powodzenie wojenne zastępów moskiewskich, pozbawiając je automatycznie wszelkiego zaopatrzenia wojennego. Zygmunt August zorjentował się szybko w sytuacji w 1561 r. jeszcze przed właściwym wybuchem wojny Północnej, przystąpił do formowania floty wojennej. Jako wzór posłużyli mu kaprowie gdańscy za czasów Kazimierza Jagiellończyka, którzy potrafili rozbić flotę wielkiego mistrza na zalewie Wiślanym i odciąć dowóz kontrabandy wojennej, idącej do Krzyżaków. Król zaczął wydawać listy przypowiednie, t. zw. „bestalunkowe", poszczególnym ochotnikom du służby kaperskiej i w ciągu lat paru miał już do 30 kaprów.

Naczelną komendę nad tymi kaprami sprawował Maciej Sierpinek, rodem gdańszczanin. Podstawą operacyjną był dla nich port w Gdańsku. Podlegali oni bezpośrednio władzy komisarzy królewskich, którym winni byli oddawać pewną część zdobytego ładunku z kontrabandy. Akcję kaperską prowadził Sierpinek i jego towarzysze pod banderą króla polskiego. Bandera ta była następująca: w czerwonem polu zgięta w łokciu ręka, trzymająca obnażoną szablę; ręka wychodziła z niebieskiego obłoku i była pokryta do łokcia białym rękawem ze złotym mankietem [1]). Okręty kaperskie, poprzerabiane ad hoc ze statków handlowych i stanowiące własność poszczególnych kaprów, były niewielkiemi żaglowcami o dwóch masztach, uzbrojonemi w kilkanaście dział małego kalibru i miały na pokładzie 40—60 ludzi załogi.

Kaprowie polscy działali głównie przeciwko statkom, wiozącym kontrabandę wojenną dla Moskwy i zawijających do Narwy. Z chwilą jednakże, kiedy między Polską a Danją nastąpiło ścisłe porozumienie co do Szwecji, zażądał rząd duński, aby polska flotylla kaperska współdziałała z Duńczy-

[1]) Godło to jest zachowane na proporcach polskich okrętów wojennych.

kami przeciwko Szwedom. Duńczycy zgadzali się nawet, że ich rzeczą będzie walka z regularną szwedzką flotą wojenną, z którą, rzecz prosta, nie mogli się mierzyć kaprowie Zygmunta Augusta ani ilościowo (Szwecja posiadała w owym czasie przeszło 70 wielkich okrętów wojennych), ani jakościowo (jednostka szwedzka miewała po 175 dział i 800 ludzi załogi), natomiast Sierpinek będzie niszczył jedynie statki handlowe, przemykające się do portów szwedzkich z jakąkolwiekbądź kontrabandą wojenną. W rezultacie kaprowie polscy zaczęli się zjawiać nietylko pod Narwą, lecz i pod Sztokholmem.

Ta ostra akcja kaprów Zygmunta Augusta, przyczyniając się do osłabienia przeciwnika w postaci Moskwy i Szwedów, ściągnęła jednakże całą burzę dyplomatyczną ze strony państw neutralnych, które zajmowały się żeglugą do Narwy oraz portów szwedzkich. Posypały się protesty angielskie, cesarskie (w imieniu Holandji), francuskie, a poza tem odezwał się ze skargami Gdańsk, w którym kaprowie mieli swą bazę i który sarkał, że działalność kaperska odstręcza obce statki od korzystania z gdańskiego portu. Protesty państw obcych załagodził Zygmunt August w drodze dyplomatycznej, natomiast skargi gdańskie przybrały obrót bardzo ostry.

Podstawą zażaleń gdańszczan było nietylko służenie za bazę flotylli kaperskiej, lecz zainteresowanie się osobiste Zygmunta Augusta sprawami morskiemi. Sprawy te Gdańsk uważał za swój monopol, uważając, że przywilej Kazimierzowy nadaje mu nietylko szeroką autonomję, lecz upoważnia do całkowitego administrowania morzem i, w konsekwencji, oddaje cały dowóz i wywóz polski w ręce gdańskie. Wszelkie kroki Zygmunta Augusta, zmierzające do utworzenia polskiej marynarki, czyto wojennej w postaci kaprów, czyto handlowej w formie popierania ruchu żeglugowego, utrzymywanego przez kupców krakowskich Bonerów i Morsztynów oraz biskupów poznańskich z portami holenderskiemi, napełniały gdańszczan obawą, że podkopią one rzekomą samodzielność miasta i sprowadzą je do właściwego stanowiska, którem było stanowisko portu polskiego bez zastrzeżeń.

Zygmunt August, będąc zależnym finansowo od Gdańska, acz z niechęcią musiał ustąpić i w 1567 r. przeniósł kaprów z Gdańska do Pucka. Jednocześnie prawie zajął się monarcha rozwinięciem flotylli kaperskiej w rzeczywistą marynarkę wojenną. Wyraziło się to w powołaniu do życia w 1568 r. pierwszego w Polsce ministerjum morskiego pod nazwą Komisji Morskiej („Commissio Maritima"), w którem zostały ześrodkowane sprawy zarówno natury wojskowej, jak handlowej. Przewodniczącym tej komisji został Jan ze Stangenbergu Kostka, kasztelan gdański i starosta pucki. Charakter zajęć komisji, wobec toczącej się wojny, musiał być przeważnie wojskowy i stała się głównie organem zaopatrzenia dla jednostek Sierpinka oraz ośrodkiem organizacyjno-operacyjnym. Komisja Morska urzędowała w Gdańsku.

Przeniesienie kaprów z ufortyfikowanego Gdańska do niezbyt obronnego Pucka odbiło się zgubnie na akcji kaperskiej. Regularna flota szwedzka, odniósłszy parę walnych zwycięstw nad Duńczykami, zajęła się od 1567 r. niepokojącą szwedzkie wybrzeża polską flotyllą kaperską i zaczęła się coraz częściej zjawiać na wodach zatoki Gdańskiej. Kaprowie nie mogli uderzać wstępnym bojem na przeważającego ich jakościowo i ilościowo przeciwnika i zasięg działania Sierpinka znacznie się zmniejszył. Wkrótce nawet na półwyspie Helskim ukazały się desanty szwedzkie. Sytuacja Polski na morzu stała się bardzo ciężka, bo Szwedzi zaczęli stosować ścisłą blokadę, a na pomoc Duńczyków, osłabionych poprzedniemi niepowodzeniami, nie można było liczyć. Położenie nasze na lądzie, w wojnie z Iwanem Groźnym, było ciągle bez zmian, polegało ono na obronie.

Tymczasem w Szwecji odbył się przewrót pałacowy, mianowicie nawpół obłąkany król Eryk XIV-ty został złożonym z tronu, na który powołano szwagra Zygmunta Augusta, księcia Jana Finlandzkiego. Działo się to w 1568 r. Zmiana na tronie wywołała szybką zmianę w stosunkach politycznych między Polską a Szwecją. Działania wojenne z obu stron uległy zawieszeniu, a flota szwedzka opuściła zatokę Gdańską. Wkrótce nastąpiło zawieszenie broni, a niebawem zawarcie pokoju. Szwecja uznawała polskie nabytki terytorjalne po

Kawalerach Mieczowych, zastrzegała sobie tylko rewizję co do północnej części terytorjum, nad zatoką Fińską, noszącego nazwę Estonji (1569 r.). Obecnie Zygmunt August mógł się znowu zwrócić ku Moskwie. Kaprowie królewscy otrzymali rozkaz pójścia znów pod Narwę. Ta wyprawa, połączona z niedawno zawartym układem pokojowym ze Szwecją, wywołała burzę protestów w Danji. Rząd duński, który dawniej bardzo lekko traktował dowóz kontrabandy dla Iwana Groźnego, obecnie stanął prawie zupełnie jawnie po stronie Moskwy. W stosunku do Polski wyraziło się to w postaci wystąpienia floty duńskiej przeciwko kaprom i ogłoszenia kaprów polskich za korsarzy. Eskadra duńska zjawiła się w połowie 1569 r. pod Narwą i uderzyła niespodziewanie na flotyllę polską, zabierając 9 okrętów kaperskich w niewolę. Nastąpiło teraz ostre pogorszenie stosunków między Polską a Danją, które doszło do zenitu, kiedy niebawem flota duńska stanęła pod Gdańskiem, rozpoczynając ściganie kaprów polskich, jako rozbójników morskich, których chwytano na wodach terytorjalnych Rzeczypospolitej, wieziono do Kopenhagi i tam ścinano. Działo się to w dodatku już po zawarciu traktatu pokojowego w Szczecinie (1570 r.), który ostatecznie regulował spadek po Kawalerach Mieczowych, potwierdzając częściowo zawarty uprzednio pokojowy traktat polsko-szwedzki, a oddając Szwecji prawa zwierzchnicze na Bałtyku. Akcja zatem Duńczyków stała w zupełnej sprzeczności z zawartemi niedawno negocjacjami. Ten anormalny stan rzeczy trwał prawie przez dwa lata, przyczem rząd duński zaczął intrygować przeciwko Polsce w Gdańsku, który znów, jeszcze podczas 7-letniej wojny Północnej, wybuchnął otwartym buntem w 1568 r. Bunt ten został zlikwidowany wówczas drogą pokojową przez wysłanie biskupa Stanisława Karnkowskiego, który ułożył nowe przepisy administracyjne dla Gdańska, zwane „konstytucją Karnkowskiego", a winni buntu ponieśli karę.

Akcja duńska oraz ciągłe utrudnienia, stawiane przez Gdańsk, zmniejszyły znacznie liczbę kaprów polskich, a tem samem poderwały zawiązek floty ostatniego Jagiellona. Zygmunt August jednakże nie dawał za wygraną i, widząc słabe

podstawy do rozwoju marynarki kaperskiej, postanowił przystąpić do budowania regularnej floty wojennej na wzór stworzonego przez siebie regularnego wojska lądowego, t. zw. kwarcianego. W tym celu kasztelan Kostka, będący wciąż przewodniczącym Komisji Morskiej, otrzymał polecenie rozpoczęcia budowy na stoczniach w Elblągu okrętów wojennych, stanowiących własność królewską, a nie osób prywatnych, jak to miało miejsce z kaprami. Pierwszym w tej serji miał być dwumasztowy okręt o typie galeonu, który został spuszczony na wodę w 1572 r. i otrzymał nazwę „Smok". Dalszej budowie okrętów przeszkodziła śmierć Zygmunta Augusta (1573 r.).

Działania flotylli polskiej Sierpinka w czasie 7-letniej wojny Północnej okazały duże usługi zarówno w operacjach przeciwko Moskwie przez podcięcie transportów do Narwy, jak i, jako dywersja, przeciwko Szwedom, zajętym wojną morską z Duńczykami. Przecinanie dowozu do portów szwedzkich byłoby, rzeczywiście, bez porównania większe, gdyby flota duńska nie poniosła klęsk na morzu i nie oswobodziła całej floty szwedzkiej przeciwko kaprom.

B. 2-ga wojna polsko-szwedzka (1617—1629 r.).

Zcementowanie państwa polsko-litewskiego przez unję Lubelską oraz nawrócenie polityki polskiej ku morzu, dwa wielkie czyny, jakich dokonał Zygmunt August, wytknęły dalszą drogę Rzeczypospolitej. Zrozumiano powszechnie, iż oparcie się o Bałtyk stanowi dźwignię w rozwoju i potędze narodu i zwrócono się ku wzmacnianiu państwa drogą dalszych unij. Unją taką miała być unja ze Szwecją, gdzie rządziła dynastja Wazów, ściśle spokrewniona z wygasłym domem Jagiellońskim przez małżeństwo króla Jana Wazy z siostrą zmarłego Zygmunta Augusta. Syn z tego małżeństwa Zygmunt, miał być tym monarchą, który połączy w jedno obydwa państwa. Wypadki dziejowe układały się ku temu pomyślnie: po paromiesięcznych rządach Henryka Walezjusza i kilkunastoletniem, pełnem chwały, panowaniu Stefana Batorego, który nie został założycielem, jako mąż drugiej siostry Zygmunta Augusta, nowej dynastji, wywo-

dzącej się z krwi Jagiellonów, nastąpił obiór szwedzkiego królewicza, który przybrał imię Zygmunta III-go.

Nowy monarcha przystąpił do zagadnienia unji polsko-szwedzkiej po śmierci swego ojca, króla Jana, gdy automatycznie objął tron szwedzki. Pacta conventa nakładały na niego tradycyjny od czasów Henryka Walezjusza obowiązek wystawienia i utrzymania marynarki wojennej. Wysiłki ostatniego Jagiellona pod tym względem nie poszły na marne: ogół zrozumiał, że niedość jest odzyskać dostęp do morza, lecz że należy umieć ten dostęp wyzyskać w postaci wykorzystania Bałtyku, jako arterji komunikacyjnej, a przy tem wykorzystaniu należy mieć zbrojną siłę na morzu. Podczas wszystkich trzech elekcyj, jakie się odbyły po śmierci Zygmunta Augusta zagadnienie morskie wysuwano na plan pierwszy i ono, między innemi, przyczyniło się walnie do zniweczenia zabiegów cesarskich, aby uzyskać tron polski dla przedstawicieli Habsburgów.

Zygmunt III-ci nie okazał się jednak zdolnym kontynuatorem swego zmarłego wuja i zmarnował w dodatku orężny dorobek Stefana Batorego, który umiał obronić i zachować przy Polsce całe północne pobrzeże Bałtyku, jakie uzyskał po Kawalerach Mieczowych Zygmunt August. W Szwecji Zygmunt III-ci naraził się swym bezwzględnym wojującym katolicyzmem, działając gwałtownie i nie licząc się w najmniejszym stopniu z wolą i przekonaniami Szwedów, a w Polsce uprawiał systematycznie politykę procesarską, wplątując się to w wojny tureckie, których, jak ognia, unikali ostatni Jagiellonowie, to pomagając Wiedniowi w drodze ułatwienia werbunku ochotników w czasie wojny 30-letniej („Lisowczycy"). Nie umiał też Zygmunt III-ci wykorzystać odpowiedniej konjunktury w Moskwie, która po wygaśnięciu dynastji Rurykowiczów garnęła się do obioru królewicza polskiego na tron carów.

W czasie długoletnich rządów Zygmunta III-go wysunęło się też zagadnienie morskie, lecz zagadnienie to nie miało charakteru konstrukcyjnego w postaci kontynuowania trudów Zygmunta Augusta, który zapoczątkował flotę, i Stefana Batorego, który poskromił Gdańsk, zaczynający się

ustawicznie wyłamywać z pod władzy Rzeczypospolitej, lecz nosiło cechę doraźną, jako potrzeba wystawienia marynarki wojennej, niezbędnej początkowo do osłonięcia desantów polskich podczas wypraw do buntującej się przeciwko Zygmuntowi III-mu Szwecji, a następnie do współdziałania z wojskiem lądowem podczas kampanij, toczonych już ze Szwedami na polskiem terytorjum, nad Dźwiną i Wisłą. Wojen ze Szwecją o odzyskanie tronu prowadził Zygmunt III-ci dwie. Pierwsza (1600—1611 r.) toczyła się nad brzegami zatoki Ryskiej i, pomimo słynnego zwycięstwa polskiego pod Kircholmem, zakończyła się utrzymaniem status quo, jakie powstało w pierwszych latach wojny, mianowicie zatrzymaniem przez Szwedów Estonji. Druga wojna (1617—1629 r.), którą prowadził ze strony szwedzkiej jeden z najtęższych wojowników XVII stulecia, król Gustaw Adolf, tytułowany stale przez stronę polską księciem Sudermańskim, miała przebieg dla Polski nader niepomyślny. W pierwszej kampanji, t. zw. inflackiej (1617—1625 r.), wojska nasze zostały odrzucone za Dźwinę i utraciły najważniejszy port na północy, Rygę, a w drugiej, t. zw. pruskiej (1626—1629 r.), walka już była toczona na Pomorzu, noszącem wówczas nazwę Prus Królewskich. Działania morskie w tej kampanji stanowią treść wykładu niniejszego.

Flota szwedzka ze Sztokholmu, w składzie 80 jednostek bojowych i 120 transportowych, wysadziła w Piławie 15 000 desantu, którym dowodził osobiście Gustaw Adolf. Elektor brandenburski, będący jednocześnie lennikiem polskim z Prus Książęcych, do władania któremi została dopuszczona berlińska gałąź Hohenzollernów jeszcze za Zygmunta Augusta, nie stawił żadnego oporu. Działo się to w lipcu 1626 r. Szwedzi przemaszerowali szybko przez terytorjum pruskie, posuwając się brzegiem zalewu Wiślanego i zajmując starannie wszystkie porty nad tym zalewem. W dwa tygodnie niespełna armja Gustawa Adolfa weszła na Pomorze i zalała całą jego część nadmorską, nie zdoławszy jedynie zająć Gdańska, który obawiał się twardej wojskowej okupacji i strat finansowych. Idące forsownym marszem z głębi kraju wojska polskie pod komendą samego Zygmunta III-go, któremu

towarzyszył najstarszy syn, królewicz Władysław, zostały pobite pod Gniewem i zmuszone do odwrotu pod Toruń. Akcję wojenną miał poprowadzić w roku następnym doświadczony i stary wódz, hetman Stanisław Koniecpolski, który rozpoczął ofensywę na wiosnę 1627 r. W krótkim czasie armja polska stanęła pod Tczewem, nawiązała łączność z trzymającym się uparcie Gdańskiem i odebrała port w Pucku, a jednocześnie korpus Kazanowskiego wszedł do Prus Książęcych, zagrażając tyłom wojsk Gustawa Adolfa. W tej ofensywie używał Koniecpolski zarówno oddziałów lądowych, w szczególności kawaleryjskich, jak świeżo sformowanej marynarki wojennej.

Konieczność posiadania własnej floty w czasie wojny ze Szwedami była oczywista jeszcze podczas kampanji inflanckiej, kiedy pobici pod Kircholmem Szwedzi zdołali się schronić na swoje okręty, a eskadry szwedzkie wysadzały oddziały desantowe na całem wybrzeżu, co stało się przyczyną upadku Parnawy i Rygi. Potrzebę tej floty uznawały nietylko koła wojskowe, jak hetmani Chodkiewicz i Zamoyski, lecz i osobiście Zygmunt III-ci, który przed wybuchem wojny przewoził wojska polskie do Szwecji na wynajętych ad hoc statkach lub musiał korzystać z niepewnej już floty szwedzkiej. Brak tej floty spowodował też kapitulację polskiego garnizonu w Kalmarze, co zadecydowało o ostatecznym upadku sprawy Zygmunta III-go w Szwecji. Naciskały też na króla sejmy, aby wywiązał się z zaprzysiężonych pacta conventa, które nakazywały mu wystawienie marynarki wojennej. Zygmunt III-ci chciał początkowo zacząć od floty kaperskiej, idąc wzorem Zygmunta Augusta, lecz zaciąg okazał się nikły, a przeciwko samemu systemowi wystąpili nietylko gdańszczanie, obawiający się reminiscencji z czasów ostatniego Jagiellona, a od Gdańska był król, jak zwykle, zależnym finansowo, lecz i Duńczycy, upatrujący w każdym kaprze niebezpieczeństwo dla ruchu żeglugowego, opłacającego cła Sundzkie, a z Danją Zygmunt III-ci liczył się bardzo, jako z tradycyjnym wrogiem Szwecji. System kaperski został więc zaniechany, a natomiast w 1622 r., jeszcze przed zaczęciem kampanji pruskiej, przystąpił monarcha do

budowania regularnej floty wojennej. Okręty miały być budowane w Gdańsku, a całą sprawę ujął w swe ręce oficer i inżynier szkocki, Jakób Murray. W ciągu trzech lat wybudowano na stoczniach gdańskich 6 jednostek, przypominających ówczesne okręty holenderskie. Były to trzymasztowce o dwóch pokładach, wyporność ich wynosiła 200—400 ton, a uzbrojenie składało się z 20 dział. Flotylla ta stała zakotwiczona pod twierdzą nadmorską Latarnią (niem. Weichselmünde), która broniła dostępu do Gdańska od strony morza. Z chwilą rozpoczęcia kampanji pruskiej okręty te były już gotowe, liczba ich doszła do dziesięciu. Załogi rekrutowano z ludności okolicznej i zgłaszających się ochotników bez względu na narodowość.

Wkrótce po rozpoczęciu kroków wojennych w 1626 r. Zygmunt III-ci zjawił się osobiście w Gdańsku, dokonał przeglądu swej floty i wskrzesił pod nazwą Komisji Okrętów Królewskich dawną Komisję Morską Zygmunta Augusta. Zakres jej działania atoli był tylko wojskowy. Przewodniczącym został radca miejski, Herman von der Becke. Naczelną komendę nad flotą objął admirał Arend Dickmann, rodem z Lubeki. Bandera była, jak za Zygmunta Augusta, t. j. ręka z szablą w czerwonem polu.

Pierwszy swój chrzest bojowy otrzymała marynarka królewska w 1627 r. przy odbijaniu Pucka, przyczyniając się walnie swą artylerją do zdobycia twierdzy. Poza tem rozpoczęła ta eskadra wychodzić na pełne morze, łowiąc statki, dowożące uzupełnienia i zaopatrzenie wojenne ze Szwecji do armji Gustawa Adolfa w Prusach Książęcych i na Pomorzu. Wyprawy te były uzgadniane zawsze z Koniecpolskim. Operacje morskie tego rodzaju były znakomicie ułatwione przez odejście eskadry szwedzkiej z pod Gdańska, gdzie stanęła niezwłocznie po wysadzeniu desantu w Piławie.

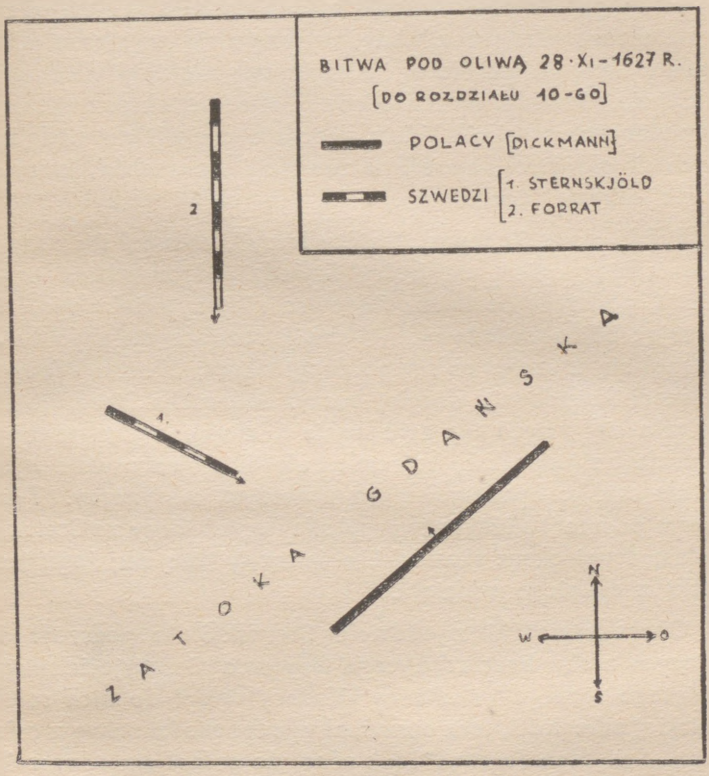
W maju 1627 r. Dickmann zaczął krążyć na coraz większej przestrzeni, zaczynając od Pomorza Nadodrzańskiego, a kończąc na wybrzeżach zatoki Ryskiej. Flota szwedzka, odwołana podczas zimy do swych portów ojczystych, początkowo nie zwracała uwagi na ruchy Dickmann'a, lecz, kiedy zbliżał się moment rozpoczęcia akcji wojennej w Prusach,

którą miał znów prowadzić Gustaw Adolf, jako odpowiedź na ofensywę Koniecpolskiego, wtedy admirał Guldenhjelm wyruszył na czele 36 okrętów przeciwko Dickmann'owi. Eskadra polska została zauważona na wysokości Pucka, lecz zdążyła na czas zawinąć do Latarni. Swoją drogą, przed Gdańskiem stanęła znów od maja flota szwedzka i rozpoczęła blokadę. Zaczął się drugi rok kampanji pruskiej.

Flota szwedzka, blokująca Gdańsk, miała jeszcze inne zadanie, mianowicie powinna ona była wysadzić desant między Puckiem a Gdańskiem, ażeby rozpocząć dywersję od północy łącznie z zaczepnemi krokami Gustawa Adolfa na południu pod Tczewem. Król szwedzki kierował uderzenia w dwie strony: przeciwko Kazanowskiemu w Prusach Książęcych i przeciwko Koniecpolskiemu, stojącemu za Wisłą, a utrzymującemu ścisłą łączność z Gdańskiem. Kampanja ta była dla Szwedów niepomyślna: desanty Guldenhjelm'a pod Gdynią zostały odbite, Kazanowskiego nie udało się dosięgnąć, a Koniecpolski bronił twardo przepraw przez Wisłę. W październiku Gustaw Adolf odjechał spowrotem do Szwecji, armja jego cofnęła się na leże zimowe do miast pruskich, a flota w przeważającej liczbie odeszła do portów ojczystych, tylko pod Gdańskiem został admirał Sternskjöld z 6 okrętami. Koniecpolski zapragnął zakończyć pomyślną kampanję tegoroczną zwycięstwem nad eskadrą szwedzką i wydał odpowiedni rozkaz Dickmann'owi, który nie opuszczał Latarni od maja. Eskadra polska była w ciągłej gotowości bojowej, więc szło jedynie o wyczekanie właściwego momentu, mianowicie zbliżenia się floty nieprzyjacielskiej do lądu, aby nie przyjmować walki na pełnem morzu. Okręty szwedzkie były znacznie większe od polskich, mając po 30 dział (kiedy uzbrojenie jednostki Dickmann'a składało się tylko z 20 armat) i, jako większe, lepiej się trzymały na pełnem morzu podczas zaczynających się już burz okresu zimowego. Wreszcie, Sternskjöld mógł na pełnem morzu zaciągnąć Dickmann'a do odległej o 60 mil morskich Piławy, gdzie stała część floty szwedzkiej i dość silny garnizon.

Rankiem 28 listopada 1627 r. dojrzano z Latarni, że okręty Sternskjöld'a, korzystając z gęstej mgły, zbliżają się

ku brzegowi, pragnąc prawdopodobnie spróbować szczęścia z wysadzeniem desantu, któryby zaniepokoił załogę pucką. Zbliżenie się Szwedów do lądu leżało w planie Dickmann'a, chcącego zaatakować przeciwnika jak najbliżej brzegów, dobrze znanych marynarzom polskim, a niezbyt szczególnie



Rys. 22

szwedzkim. Nieprzyjaciel posuwał się dwoma oddziałami: pierwszy z nich, złożony z 2 okrętów, znajdował się na wysokości Oliwy, między Sopotami a Brzeźnem, a drugi, składający się z pozostałych 4 jednostek, był jeszcze znacznie wtyle. W pierwszym oddziale znajdował się okręt flagowy Sternskjöld'a, a drugim oddziałem dowodził kapitan Forrat.

Dickmann zadecydował uderzyć na przeciwnika, nie czekając, zanim on rozpocznie prawdopodobną operację desantową, w której musiały brać udział wszystkie jednostki nieprzyjacielskie, i natrzeć przeważającemi siłami swych 10 okrętów na pierwszy oddział szwedzki.

Flota polska odkotwiczyła z pod Latarni o 8-ej, poszła szykiem torowym przez Wisłę, wysunęła się na morze, sformowała się w linję czołową i ruszyła całą siłą żagli na zachód ku Oliwie. Szwedzi ujrzeli odrazu 10 jednostek przeciwnika, wychodzących z ujścia Wisły, lecz nie czekali na nadejście swych sił głównych, a odrazu zawrócili na wschód, kierując się na okręty Dickmann'a.

Polski okręt flagowy, „Święty Jerzy", wysunął się z szyku i otwierając ogień, na który Szwedzi odpowiedzieli energicznie, podszedł do burty flagowca nieprzyjacielskiego, zawiązując bój abordażowy. W chwili rozpoczęcia tego boju, wysunął się z szyku polskiego drugi okręt, „Panna Wodna" i zaszedł Szwedowi z drugiej burty. Jednostka Sternskjöld'a znalazła się wzięta we dwa ognie i, mając ciężko rannego admirała na pokładzie, któremu kula działowa urwała rękę, została szybko opanowana przez naszych marynarzy. Tymczasem podszedł bliżej i otworzył silny ogień idący za Sternskjöld'em drugi okręt szwedzki, a śpieszyły całą siłą żagli jednostki z drugiego oddziału.

Okręt szwedzki z oddziału Sternskjöld'a podszedł do stojących z obu burt zdobytego flagowca nieprzyjacielskiego „Świętego Jerzego" i „Panny Wodnej" i dał do nich salwę z bliskiej odległości, lecz otrzymał w odpowiedzi salwę z całej burty „Świętego Jerzego" tak silną, że cofnął się odrazu ku swemu drugiemu oddziałowi. Strzały szwedzkie ugodziły jednak śmiertelnie admirała Dickmann'a, który padł na pokładzie swego okrętu. Komendę naczelną objął z prawa starszeństwa dowódca „Wodnika", kapitan Herman Witt, który, zostawiając wziętą do niewoli flagową jednostkę nieprzyjacielską wraz ze „Świętym Jerzym" i „Panną Wodną" oraz splątanym z niemi przy manewrowaniu jeszcze jednym okrętem polskim, ruszył na spotkanie wroga.

Z drugiego oddziału szwedzkiego wysunął się wielki okręt wojenny, tego samego typu, co wzięta jednostka Sternskjöld'a, a mający na pokładzie kapitana Forrat'a, i na niego skierowała się cała eskadra polska. Zarówno Szwed, jak i okręty polskie, otworzyli silny ogień, poczem Witt rozpoczął abordażowanie. Jednostka szwedzka została wzięta po zaciekłym oporze, lecz marynarze szwedzcy nie chcieli się poddać i, widząc nieuchronną zgubę, wysadzili się w powietrze. Reszta drugiego oddziału nie zbliżyła się więcej na plac bitwy i zawróciła na wschód ku Piławie. Bitwa pod Oliwą była zakończoną. Szwedzi stracili 2 okręty z większością załóg, ze strony polskiej w jednostkach nie było strat żadnych. Obaj admirałowie, Dickmann i Sternskjöld, zginęli śmiercią walecznych. Poza tem Szwedzi stracili 350 zabitych i rannych oraz 66 jeńców, a Polacy mieli 25 zabitych, nie licząc dużej ilości rannych. W bitwie tej zasługuje na wyróżnienie manewr taktyczny floty polskiej, która uderzyła na przeciwnika, nie czekając na jego połączenie się, i przeszła odrazu do abordażowania, chcąc uniknąć walki artyleryjskiej, w której Szwedzi uzyskaliby niechybnie przewagę, dzięki większemu kalibrowi swych dział. Błąd szwedzki polegał na przyjęciu walki przed nadejściem drugiego oddziału i nacieraniu pojedyńczemi okrętami, które dostawały się pod ogień całej floty polskiej, a potem były abordażowane.

Zwycięstwo oliwskie miało duży sukces strategiczny, bo ostatecznie zerwało blokadę szwedzką przed Gdańskiem, aż do przyszłej kampanji.

Zygmunt III-ci nie wyzyskał niestety swego powodzenia na morzu i nie wziął się do powiększenia swej floty, natomiast nawiązał rokowania z cesarzem, którego generalissimus Wallenstein nakłaniał w owym czasie do zajęcia się sprawami morskiemi. W wyniku tych układów flota polska w styczniu 1629 r. odeszła do Wismaru, gdzie miała rozpocząć akcję wspólnie z formującą się eskadrą cesarską. Tej jednak nie sformowano, a okręty Zygmuntowe zmarniały w dalekim porcie, porzucone przez nieopłacone załogi. Kończyła się też w tym roku wojna polsko-szwedzka niekorzystnym dla Rze-

czypospolitej pokojem Sztumskim (1629 r.), który pozostawiał Szwedom ich zdobycze w Inflantach, wprowadzał garnizony szwedzkie w Prusach Książęcych i oddawał cła morskie od zawijających do Gdańska, Elbląga i Piławy statków handlowych.

Wrócił jeszcze do zamiarów tworzenia polskiej floty wojennej syn i następca Zygmunta III-go, król Władysław IV-ty. Założył on na półwyspie Helskim nowy port wojenny, który nazwał Władysławowem, oraz pomocniczą fortyfikację nadmorską na tym półwyspie, t. zw. Kazimierzów. Władysławowo leżało w okolicy dzisiejszej Cejnowy, a Kazimierzowo — dzisiejszej Kuźnicy. Działała przy nim sprężyście Komisja Okrętów Królewskich, na czele której stanął energiczny starosta Gerard hrabia Dönhoff. Pieniędzy na utrzymanie floty miały dostarczać cła morskie. Pod banderą królewską stanęło 12 okrętów z admirałem Aleksandrem Beten'em. Jednakże przeciwko tym zamysłom królewskim odezwał się pierwszy Gdańsk, a następnie Danja. Pierwszy widział we flocie polskiej uszczuplenie i skrępowanie swych praw handlowych, a druga upatrywała w eskadrach polskich niebezpiecznych rywali na Bałtyku. Gdańszczanie i Duńczycy umieli trafić różnemi sposobami do przekonania sejmowi i senatorom i, w rezultacie, plany Władysława IV-go o stworzeniu silnej polskiej marynarki wojennej nie zostały zrealizowane. Jan Kazimierz zaprzysiągł również w pacta'ch conventa'ch wystawienie floty wojennej, lecz rozwiało się to w niwecz podczas krwawego „potopu". W wojnach Jana Kazimierza ze Szwedami sukursowała Polskę flota duńska i holenderska, lecz polskiej już nie było.

Wreszcie ostatnim królem, który interesował się zagadnieniem morskiem w Polsce był Jan III-ci Sobieski. Dążył on wytrwale do odzyskania spowrotem utraconych Prus Książęcych, wykorzystując w tym celu zawarte przymierza z Francją i Szwecją. Realizowaniu jednak tych planów stanął na przeszkodzie dwór cesarski łącznie z zagrożonym bezpośrednio elektorem brandenburskim, którzy doprowadzili do utworzenia słynnego spisku detronizacyjnego w 1678 r.

Po Sobieskim zagadnienie morskie w Polsce, nie licząc prób utworzenia polskiej żeglugi morskiej pod rosyjską banderą za Stanisława Augusta przed 2-im rozbiorem oraz zamiarów prowadzenia wojny kaperskiej na morzu Czarnem w 1863 r., zamarło zupełnie. Odrodziło się ono ze wskrzeszeniem Rzeczypospolitej w 1918 r.

---

l. inw. 2627.

BIBLIOTEKA
Wyższej Szkoły Polit.-Wych.

SPIS RZECZY.

Przedmowa 5

Znaczenie morza. — Zadanie marynarki wojennej. — Okręt wojenny. — Podział historji wojen morskich na okresy: wiosłowy, żaglowy i parowy 9

Okres wiosłowy. Trzecia wojna grecko-perska (481—480 r. przed Nar. Chr.) — Bitwa pod Salaminą. — Pierwsza wojna Punicka (264—241 r. przed Nar. Chr.) — Bitwy pod Mile, Eknomos i wyspami Egadzkiemi. — Rzymska wojna domowa 31 r. przed Nar. Chr. — bitwa pod Akcjum 26

A. Trzecia wojna grecko-perska (481—480 r. przed Nar. Chr.) . . 27

B. Pierwsza wojna Punicka (264—241 r. przed Nar. Chr.) 33

C. Rzymska wojna domowa 31 r. przed Nar. Chr. 44

Okres wiosłowy. Wojna Ligi Chrześcijańskiej z Turcją (1571—1573 r.) — bitwa pod Lepanto. — Wojna angielsko-hiszpańska (1585—1623 r.) — wyprawa Armady 52

A. Wojna Ligi Chrześcijańskiej z Turcją (1571—1573 r.) 55

B. Wojna angielsko-hiszpańska (1585—1623 r.) 61

Okres żaglowy. Wojny angielsko-holenderskie XVII wieku. — Kampanja Ruyter'a podczas drugiej (1665—1667 r.) i trzeciej (1672—1674 r.) wojny angielsko-holenderskiej 73

A. Druga wojna angielsko-holenderska (1665-1667 r.) 80

B. Trzecia wojna angielsko-holenderska (1672—1674 r.) 91

Okres żaglowy. Wojny angielsko-francuskie XVII i XVIII wieku. — Kampanja Tourville'a podczas wojny Orleańskiej (1688—1697 r.) i kampanja Suffren'a podczas wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych (1778—1783 r.) 107

A. Wojna Orleańska (1688—1697 r.) 110

B. Wojna o niepodległość Stanów Zjednoczonych Am. Płnc. (1778—1783 r.) 123

Okres żaglowy. Wojna angielsko-francuska (1793—1815 r.) — Kampanja Nelsona (bitwy pod Abukirem, Kopenhagą i Trafalgarem) . . . 135

Okres parowy. Amerykańska wojna Secesyjna (1861—1865 r.) — kampanja Farraguta. — Wojna austrjacko-włoska (1866 r.) — bitwa pod Lissą. — Wojna rosyjsko-japońska (1904—1905 r.) — bitwa pod Cuszimą 158

A. Amerykańska wojna Secesyjna (1861—1865 r.) 161

B. Wojna austrjacko-włoska (1866 r.) 174

C. Wojna rosyjsko-japońska (1904—1905 r.) 182

Okres parowy. Wielka wojna Światowa (1914—1918) — niemiecka kampanja kaperska — bitwa Jutlandzka 199
A. Niemiecka kampanja kaperska 203
B. Bitwa Jutlandzka 207

Wojny morskie na Bałtyku — kampanja Juel'a w czasie wojny duńsko-szwedzkiej (1675—1679 r.) 221

Polskie wojny morskie. 7-letnia wojna Północna (1563—1570 r.) — 2-ga wojna polsko-szwedzka (1617—1629 r.) — kampanja pruska (bitwa pod Oliwą) 244
A. 7-letnia wojna Północna (1563—1570 r.) 248
B. 2-ga wojna polsko-szwedzka (1617—1629 r.) 255

Plany i mapy.

Rys. 1. Bitwa pod Salamina 28. IX. 480 r. a. Chr. N. 30
„ 2. Bitwa pod Eknomos 256 r. a. Ch. N. 39
„ 3. Bitwa pod Akcjum 2. IX. 31 r. a. Chr. N. 48
„ 4. Bitwa pod Lepanto 7. X. 1571 r. 59
„ 5. Szlak Armady 1588 r. 71
„ 6. Morze Północne 79
„ 7. Bitwa pod Solebay 7. VI. 1672 r. 96
„ 8. Bitwa pod Texel 21. VIII. 1673 r. 103
„ 9. Kanał La Manche 110
„ 10. Bitwa pod Beachy Head 10. VII. 1690 r. 114
„ 11. Bitwa pod La Hague 29. V. 1692 r. 119
„ 12. Zatoka Bengalska 132
„ 13. Bitwa pod Abukirem 1. VIII. 1798 r. 140
„ 14. Bitwa pod Kopenhagą 2. IV. 1801 r. 146
„ 15. Bitwa pod Trafalgarem 21. X. 1805 r. 153
„ 16. Dorzecze Missisipi 163
„ 17. Bitwa pod Lissą 20. VII. 1866 r. 180
„ 18. Bitwa pod Cuszimą 27/8. V. 1905 r. 191
„ 19. Bitwa Jutlandzka 31. V. 1916 r. 212
„ 20. Morze Bałtyckie 224
„ 21. Bitwa pod Kjöge 1. VII. 1677 r. 240
„ 22. Bitwa pod Oliwą 28. XI. 1627 r. 261

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej
24433/2
12-024433-000-0