

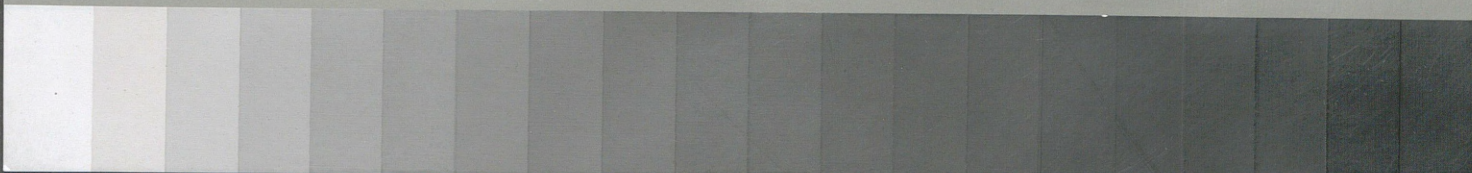
Grey Scale #13



Part Code
ST1316

DANES
-PICTA
.COM

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

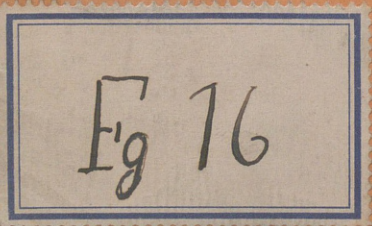
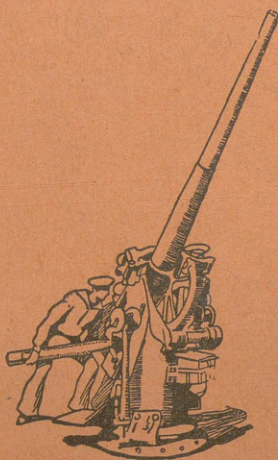


JULIAN GINSBERT

954

LOTNICTWO PRZECIW MARYNARCE

1198



WARSZAWA - 1939

ODBITKA Z „PRZEGLĄDU MORSKIEGO” Nr 120

LIGA MORSKA I KOLONIALNA - ODDZIAŁ PROPAGANDY FLOTY WOJENNEJ

Ligentum
Hermaschto - Zmieszle
Denzio



JULIAN GINSBERT

854

LOTNICTWO PRZECIW MARYNARCE

1198

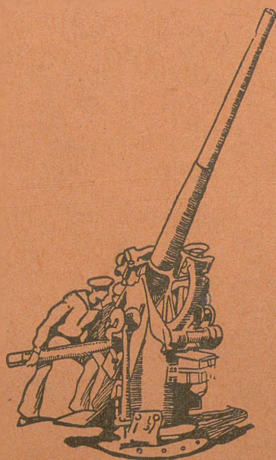


Fig 16

WARSZAWA — 1939

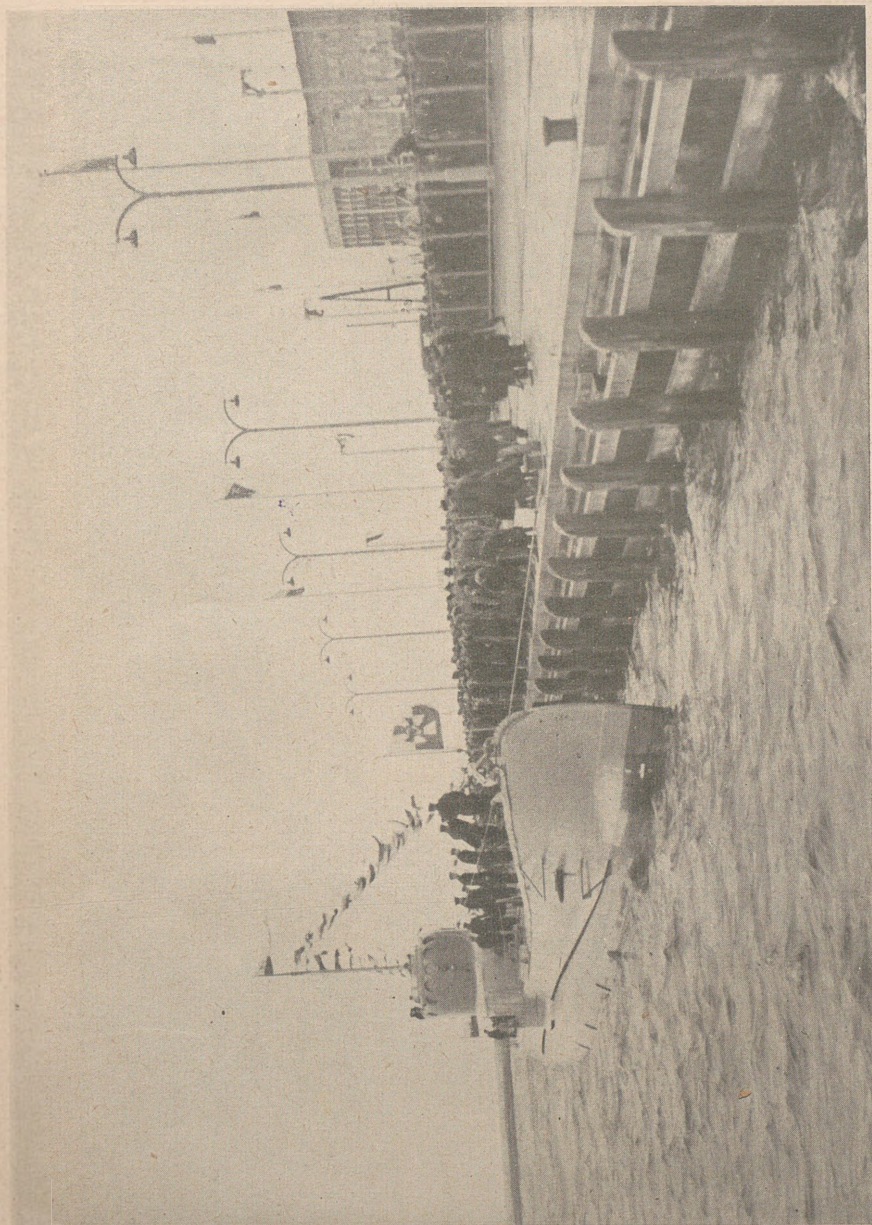
ODBITKA Z „PRZEGLĄDU MORSKIEGO” Nr 120

LIGA MORSKA I KOLONIALNA — ODDZIAŁ PROPAGANDY FLOTY WOJENNEJ

Wigantum
Gennardis - Zmieszlella
Doris

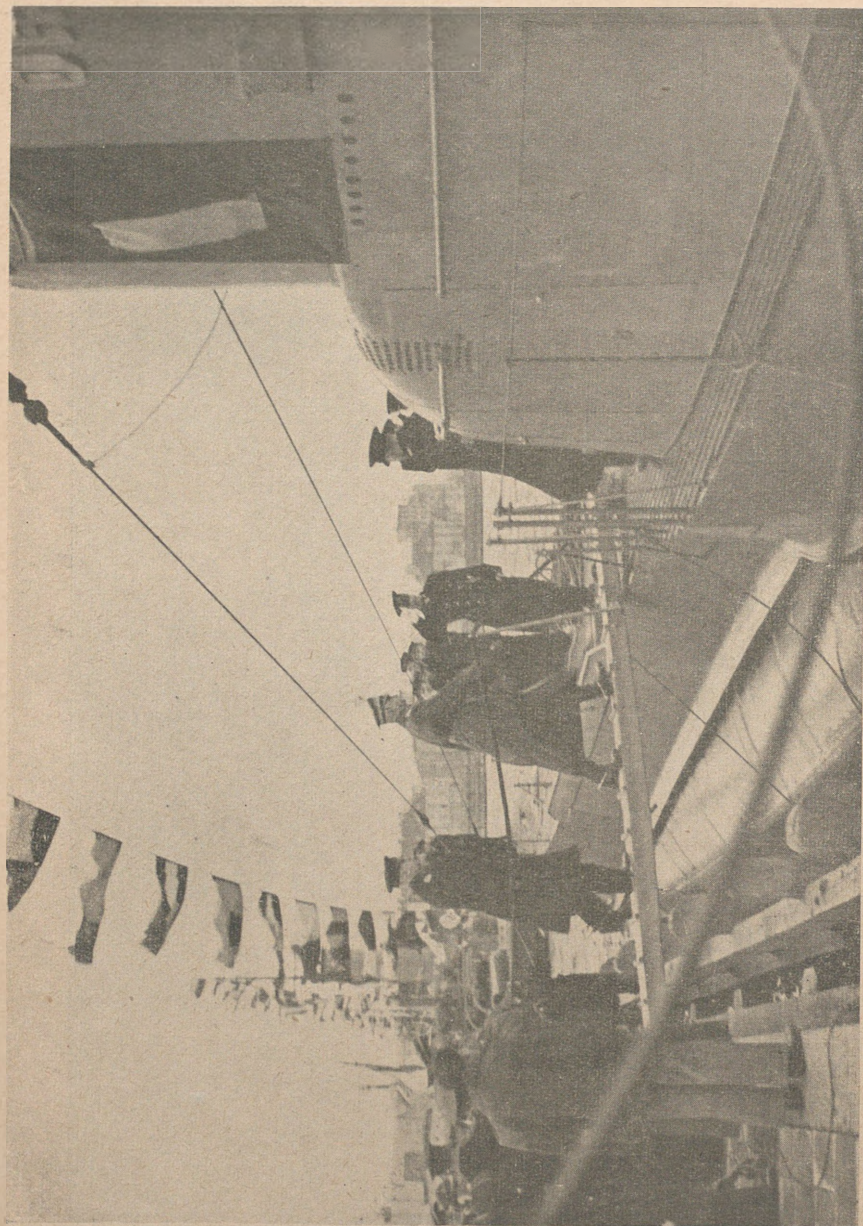
32149 / 2



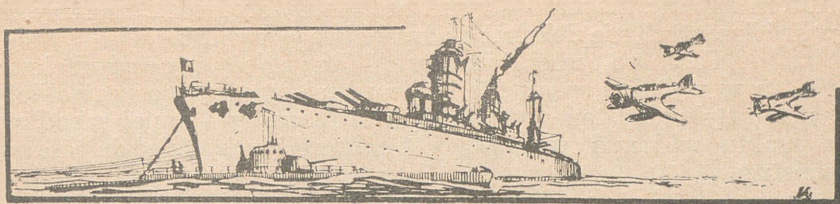


ORP. „Orzeł” cumuje u nadbrzeża.

Eigentum
 Generalsarchiv - Zweigstelle
 Danzig
 Fg 16 Ex. 3



Gen. Sosnkowski i adm. Świrski wchodzą na ORP „Orzeł”.



Lotnictwo przeciw marynarce.

Niedoskonałość zbrojeń morskich nie tylko-że nie gwarantuje skuteczności obrony narodowej, ale sama przez się może prowadzić do wojny. (Z przemówienia premiera w parlamencie japońskim)

Stoimy znów wobec przykrego nieporozumienia. W styczniowym numerze „Przeglądu Lotniczego“ ukazał się artykuł,¹⁾ napisany przez wybitnego oficera-lotnika, niestety na starą nutę: wszechstronnie uprzywilejowane lotnictwo może wziąć na siebie rolę kosztownej i wrażliwej marynarki wojennej — właśnie na Bałtyku — morzu śródładowym.

Po raz pierwszy to w podobnej formie, na łamach poważnego miesięcznika wojskowego, pojawiają się poglądy — powiedzmy otwarcie — niezgodne ze współczesną doktryną współpracy wszystkich dziedzin siły zbrojnej w obronie państwa. Bo jeśli nikt z marynarzy nie myśli negować wysokich wartości lotnictwa, to jednak pełnowartościowa obrona państwa musi rozporządzać poza nim jeszcze wojskiem i marynarką wojenną. I to bez względu na to czy marynarka ta ma przed sobą morze śródładowe czy oceaniczne, tak samo jak nikt nie uzależniałby istnienia wojska od tego czy granica kraju jest górzysta czy też płaska...

Autor artykułu, jak przystoi poważnemu publicyście, zastrzega się wprawdzie, że „jeśli chodzi o marynarkę wojenną, to jest laikiem“, i opiera się na źródłach. Odrzuciwszy jednak wszelką złośliwość (np. pocóż w takim razie pisać o rzeczach, których się nie zna?) i rozumiejąc, że artykuł powstał z chęci wypowiedzenia się na aktualny temat i z zaufania do własnej broni, co tylko na korzyść

¹⁾ Mjr dypl. Ludwik Szul: Lotnictwo jako nowy czynnik panowania na morzach śródładowych.

Autora zapisać można, — tym nie mniej stwierdzić musimy, że w źródłach tych nie dokonał on szczęśliwego wyboru.

To go po części tłumaczy. Ale też należy wyrazić ubolewanie, że w wyborze swym nie był bardziej oględny, co pozwoliłoby nadać artykulowi ton o wiele bardziej rzeczowy i mniej szkodliwy z punktu widzenia współpracy poszczególnych dziedzin obrony państwa.

*

Z trzech głównych źródeł, na których Autor się opierał — jedno tylko — niemieckie (Nord u. Ostsee. Eine Wehrpolitische und strategische Betrachtung itd.) ma charakter rzeczowy i dlatego też w artykule „Przeglądu Lotniczego“ widzimy... tyle sprzeczności. Albowiem wnioski i cytaty z tej części kolidują poniekąd z pozostałym materiałem. Źródło francuskie — artykuł inż. Rougeron'a w „Illustration“ jest ujęciem bardzo jednostronnym, choć bynajmniej nie upoważniającym do wniosku, że... marynarka jest Polsce zbyt słaba. Rougeron zresztą właśnie we Francji nie jest jeszcze uważany za nieomylny autorytet, i dobrze by było aby Autor zapoznał się choćby z antytezą jego poglądów, zawartą w marcowym numerze „Revue Maritime“ (1937) pod tytułem „La défense d'un condamné“, pióra kpt. mar. Ballande.

Z inż. Rougeronem damy sobie tedy radę. Gorzej natomiast przedstawia się sprawa ze źródłem polskim — p. t. „Organizowanie siły zbrojnej w państwie“. Należy tu naprawde wyrazić szczere ubolewanie, że Autor nie wiedział nic o zastrzeżeniach, jakie zarówno czynniki kompetentne, jak i opinia publiczna, przeciwko stanowisku autora tej pracy do marynarki wojennej — wypowiedziały. Szkoda, że nie czytał — jeśli nie repliki na łamach 112 i 113 numeru „Przeglądu Morskiego“²⁾, to choćby artykułów krytycznych w prasie codziennej („Kurier Warszawski“, „Gazeta Polska“, „Kurier Bałtycki“ itd.). Powstrzymałoby go to od korzystania ze źródła, z którego nie tylko nie konkretnego nie mógł wynieść, ale jeszcze sam wprowadzony został na manowce paradoksu.

Dlatego też praca „Przeglądu Lotniczego“ składa się jakby z czterech części: Najpierw Rougeron, który mimo wszystko nie jest taki straszny dla marynarki, jak się na pierwszy rzut oka wydaje, bo i on, mimo wszystko, nie neguje jej potrzeby na morzach śródziemnych, a tylko wskazuje na wielkie możliwości lotnictwa; może przesadza je nieco, zmniejszając zbyt poważnie rolę floty, — jednak nie nie upoważnia tu do wniosków aż tak defetystycznych pod względem morskim.

Potem „Organizowanie siły zbrojnej w państwie“ — co do którego opinię już wypowiedzieliśmy i powtarzać jej nie będziemy.

Dalej źródła niemieckie — rzeczowe i oczywiście sprzeczne poniekąd z poprzednimi.

Wreszcie wnioski oryginalne Autora — rzecz zrozumiała, gubiącego się poniekąd w tym labiryncie sprzeczności, — same więc

²⁾ „Rozbieżność poglądów na zadania i cele morskiej siły zbrojnej“ i „Na manowcach paradoksu“.

częstokroć ze sobą kolidujące. Zajmiemy się nimi osobno, podkreślając, że tam gdzie Autor mówi tylko o lotnictwie, z taktycznego punktu widzenia, tam oczywiście nie mamy żadnych zastrzeżeń i uważamy go za autorytet.

*

Zacznijmy od cytata z Rougerona. Myli się on widocznie twierdząc, że napad na port morski jest jednym z najbezpieczniejszych zadań lotnictwa. Nie zawsze droga nalotu będzie wolna od strony morza, bo obrońca ubezpieczyć się może pływającymi bateriami przeciwlotniczymi, zaporami balonowymi i patrolami powietrznymi własnego lotnictwa. Nowoczesne przyrządy podsłuchowe, umieszczone być mogą nawet zdala od portu na pławach czy martwo zakotwiczonych okrętach (jak np. okręt-latarnia) i w dobrych warunkach zdradzić mogą nalot nieprzyjaciela. Jeśli nawet są niedoskonałe i niepewne w czasie złej pogody, to pamiętać należy, że i lotnictwo w czasie złej pogody nie rozporządza pełnią swych zdolności, a często bywa unieruchomione.

To też ośmielamy się twierdzić, że między nalotem na port a nalotem na obiekt lądowy nie ma dużych różnic, co oczywiście w niczym nie umniejsza znaczenia lotnictwa jako takiego. Jednak obiekt nadbrzeżny — jako bardziej czuły — będzie z pewnością przez przewidywanego obrońcę pilnie strzeżony i broniony; a negowanie takiego stanu rzeczy i lekceważenie drugiej strony, to jednak zbyt naiwne i optymistyczne stanowisko strony napadającej, która może się znaleźć wówczas wobec przykrego rozczarowania.

Sądźmy też, że nalot na flotę jest trudniejszy pod względem wydajności (*efficacité*), albowiem reda nowoczesnego portu, czy nawet jego wewnętrzne baseny, z rozsianymi na nich okrętami, są bądź co bądź mniej skupionym celem od bloków budynkowych na lądzie. Co więcej — bloki owe nie mogą się poruszać, podczas gdy flota może zawsze zmienić miejsce zakotwiczenia, czy w ogóle wyjść na morze. Ale i na postoju okręt jest zawsze celem trudniejszym do osiągnięcia — bez względu na rodzaj lotu z którego się go bombarduje lub torpeduje — niż obiekt sztywny na lądzie. Podczas gdy pociski padające obok celu lądowego, wyrządzą bądź co bądź poważne straty, bomby padające w wodę, w najlepszym wypadku stracą wiele ze swej mocy burzącej, a częstokroć nie uczynią żadnej szkody.

Aby twierdzenie to nie wydało się gołosłownym, pozwolimy sobie zacytować miliony bomb (urzędowe sprawozdania) miotanych na bardzo źle bronioną Barcelonę, od lądu i właśnie od... morza! Czytając te sprawozdania dochodzi się do dość dziwnych wniosków: właściwie to już dawno z miasta nie powinien zostać kamień na kamieniu, a z urządzeń portowych i okrętów — ani śladu. Tymczasem ludzie tam, w tej ognistej deszczowej Barcelonie, jakoś żyli — i to w pokażnej ilości; co zaś do portu, to wprawdzie doznał on w niektórych swych obiektach poważnych szkód, a kilka statków (zresztą nie bojowych) uległo zatopieniu lub uszkodzeniu — to jednak lotnictwu generała Franco nie udało się ani zniszczyć eska-

dry nieprzyjacielskiej, ani też zablokować portu definitywnie. Jeszcze w przeddzień zdobycia miasta wypłynęły zeń 4 torpedowce czerwone, oraz kilka statków neutralnych angielskich. Poczem zablokowali go... obrońcy, topiąc w kanale kilka parowców³⁾).

Jeśli w obiektywnym rozumowaniu przyjmiamo, że powstańcy nie chcieli zbyt niszczyć swojej przyszłej własności, to z drugiej strony musimy stwierdzić fakt, że obrona przeciwlotnicza w żadnym wypadku nie stała tu na wysokości zadania, tym bardziej właśnie od strony morza. Mimo to, przez cały czas akcji, tylko dwa okręty wojenne „czerwonych“ — jeden pancernik i jeden kontrtorpedowiec, zostały poważnie uszkodzone.

Dlatego też twierdzenie Rougerona, że napad na port można przeprowadzić tak, iż skończy się on, zanim zabrzmią sygnały przeciwlotnicze, i że samoloty w ogóle nie trafią w zasięg ognia obrony — są bardzo optymistyczne. Co zaś do nalotu nocnego, to dodać jeszcze można, że będzie on dość trudny — zwłaszcza w porcie — ze względu na konieczność dokładnego osiągnięcia celów. O locie koszącym czy nurkującym — mamy wrażenie — nie będzie tu — ze względu na możliwość przeszkód i zagród balonowych — w ogóle mowy. Lot ślizgowy ma swoje granice — a choćby nawet, to z wysokości 6000 metrów (jak chce Rougeron), czy nawet jak my się zgadzamy — z trzech lub czterech — nie tak łatwo trafić. Wiemy coś o tym z bezskutecznego bombardowania tonącego „Baléares“, którego wszak w ogóle nikt nie bronił.

Nie mówimy już o trudnościach nawigacyjnych — gdyż nalot w ciemnościach, bez możliwości dokładnego orientowania się, przy małej choćby omyłce w zliczeniu, dać może... przykrą niespodziankę. Rano okaże się, że bombardowano pustynne wybrzeże o kilkanaście kilometrów od celu.

Również rzekoma bezskuteczność lotnictwa obrony polegać będzie chyba na... jego słabości... Jeśli bowiem będziemy mieli do czynienia z lotnictwem silnym, to stać go będzie nawet na gęste — zmieniające się co kilka godzin — patrole powietrzne. No i na balony zaporowe i sieci. Już kilkakrotnie zaznaczaliśmy, że entuzjaści lotnictwa widzą jedynie jako przeciwnika — marynarkę lub obiekty portowe, — nie dostrzegają natomiast lotnictwa strony przeciwnej, które bynajmniej nie będzie bierne czy spóźnione — a przeciwnie, hołdując zdrowej doktrynie — współpracować będzie czynnie z własną marynarką i obroną przeciwlotniczą.

Tedy kij ma dwa końce — co zresztą i Rougeron częściowo przyznaje, mówiąc o możliwościach lotnictwa angielskiego, w s p ó ł p r a c u j ą c e g o z m a r y n a r k ą przeciw wybrzeżu Włoch. Sęk w tym, że przewagę będzie miała ta strona, której współpraca strategiczna i taktyczna między wszystkimi dziedzinami siły zbrojnej będzie bardziej doskonała. Przesadne poczucie „esprit de corps“, zaniedbywanie jednej dziedziny na korzyść drugiej, albo wywyższanie się jednej ponad inne — nie da nic, prócz nieporozumień — i na-

³⁾ 4 torpedowce uszły w przeddzień kapitulacji do Port Vendres, a w ręce gen. Franco wpadły tylko 2 okręty podwodne... nieuszkodzone!

wet w wypadku przewagi liczebnej, może pozwolić zwycięstwu przejść na stronę przeciwnika.

Jeśli Rougeron nawołuje do przebudowania Gibraltaru i Malty na podziemne bazy lotnicze, to ma poniekąd — szczególnie co do Malty — słuszość. Ale nie wyklucza to istnienia marynarki — jak się dalej pokaże. Więcej — marynarka ta nie potrzebuje swoich okrętów pancernych chować pod ziemię — bo będą one na ogień lotniczy przynajmniej tak odporne, jak na ogień artyleryjski. Nalot stu samolotów da w ciągu kilkudziesięciu sekund 100—200 bomb (jeśli więcej — wtedy będą to bomby mniej szkodliwe), natomiast bitwa morska trwać może kilka godzin z kadencją kilku strzałów na minutę na działo. Ilość amunicji wystrzelona w czasie trwania akcji wypadnie tu na korzyść artylerii, dając przy tym element ciągłości, przy nieco większych szansach trafienia.

„Wycofanie angielskiej floty z Malty, przy jednoczesnym postoju floty włoskiej w Neapolu i Specii, sprawia wrażenie zbyt ostrożności jednej strony, i pewności siebie drugiej... Pogląd taki jest mylny... Możliwość wycofania się (po Aden czy Portsmouth) stawia flotę angielską w korzystnym położeniu... Flota włoska... nie ma innych baz do których mogłaby się schronić“.

Tu Rougeron ma rację, (cytujemy dosłownie za tłumaczem), zapomniał jednak dodać, że mimo wszystko Włosi rozbudowują i to w szybkim tempie swą marynarkę wojenną, nie wyłączając wielkich nadpancerników. Tedy widać nie wierzą jeszcze w zmierzch marynarki wojennej. I to właśnie u nich — w ojczyźnie Douheta, w kraju, rozporządzającym bodaj-że najlepszym lotnictwem świata.

Przekonamy się zaraz dlaczego: — „Niezależnie od ilości Włochów powołanych pod broń, wyspy brytyjskie będą w wojnie z Włochami znacznie bezpieczniejsze niż w razie wojny z innym przeciwnikiem“... — pisze Rougeron. Dodamy: właśnie dlatego Włochy, acz słabsze i nad morzem śródziemnym leżące, rozbudowują tak gwałtownie swą flotę. Bo — jak to zresztą historia wyprawy abisyńskiej pokazała — jest to dla nich jedyna droga do względnego wyrównania szans strategicznych. Samym lotnictwem nie mogłyby ani szachować skutecznie „Królowej Mórz“, ani zdobyć sobie drogi transportowej do posiadłości kolonialnych w Afryce. Mogłyby tylko niszczyć i niszczyć, ale nie zdobywać, same zaś byłyby wystawione na blokadę daleką. Tymczasem marynarka w połączeniu z lotnictwem, daje im już duże możliwości strategiczne, a przede wszystkim polityczne.

Fakt konkretny: w czasie konfliktu abisyńskiego, eskadra pancerników angielskich zakotwiczyła w Port-Saidzie tak blisko ujścia kanału Suezkiego, że wykluczało to w ogóle możliwość nalotu. Gdyby który z okrętów pod wpływem bombardowania powietrznego zatonął, lub choćby został uszkodzony i osiadł, oznaczałoby to zablokowanie drogi do Abisynii i Somalii. A nie leżało przecież w interesie dowództwa włoskiego zamykanie sobie tej najkrótszej drogi.

Tedy lotnictwo samo mogłoby co najwyżej kanał z n i s z c z y ć l u b z a m k n ą ć, działając w formie negatywnej. Podczas gdy marynarka potrafiła go otworzyć... nawet bez walki. Wystarczyła świadomość jej siły — słabszej liczebnie, lecz pełnowartościowej taktycznie, złożonej z okrętów wszystkich typów, z dużą przewagą podwodnych, oraz lotnictwa, które przy współpracy z marynarką znalazło się w swej właściwej — t w ó r c z e j r o l i, — aby konflikt załatwiono pokojowo, ku awantażowi Włoch.

Rougeron przyznaje to zresztą (str. 8), mówiąc o wojnie podwodnej i o wzajemnych możliwościach przecięcia komunikacji morskich. Natomiast popełnia mimowolny błąd (którego Autor polski nie zauważył i zacytował go w całości), pisząc o niemożliwości przewiezienia węgla niemieckiego czy polskiego koleją do Neapolu (str. 9). Prawda — artykuł Rougerona pisany był jeszcze przed definitywnym sojuszem włosko-niemieckim i „Anschlussen“ Austrii. Obecnie jednak, gdy Niemcy i Włochy posiadają wspólną granicę lądową, rzecz ta jest możliwa. Co jednak nie umniejsza w niczym znaczenia marynarki w basenie Śródziemnomorskim, gdzie i tak kwestia komunikacji morskich — zarówno militarnych jak i gospodarczych, stawia marynarkę tę na honorowym miejscu, uzależniając od niej całe zagadnienie strategiczne.

„Trzy bazy lotnicze i dwie bazy okrętów podwodnych — pisze Rougeron — wystarczą na Morzu Śródziemnym Anglii, aby unieвозмоżliwić Włochom komunikację morską z ich koloniami i jakimkolwiek państwem śródziemnomorskim“.

Dodajmy jednak, że samoloty, a tymbardziej okręty podwodne, nie mogą być pozostawione same sobie, bo jak to zresztą z późniejszych cytatach wyniknie — będą prędzej czy później zawsze spędzone przez siły nieprzyjaciela — kontrtorpedowce, ścigacze, krążowniki, z dodaniem tegoż lotnictwa. Tedy właśnie rozbudowa większych okrętów po obu stronach dowodzi, że wszystkie bronie morskie i lotnicze muszą być reprezentowane w sile zbrojnej, aby stworzyć wartość, mogącą zagrozić przeciwnikowi. I więcej — kwestia morza śródłądowego i zasięgu lotnictwa nie zmienia tu nic w zasadzie konieczności posiadania marynarki. Przecież niemiecka wojna podwodna nie udała się jedynie dlatego, że Niemcy pozostawili w bezczynności swoją „Hochseeflotte“ i kazali okrętom podwodnym działać na własną rękę.

— „Żadne państwo nie jest tak narażone na naloty od strony morza, jak Włochy“, — pisze w myśl cytaty tłumacza Rougeron. Ależ w takim razie dlaczegoż ci Włosi są tacy nierozważni i dalej budują swoje 4 nadpancerniki, 12 krążowników, kilkadziesiąt kontrtorpedowców i okrętów podwodnych? Skoro to wszystko ma zostać albo obrócone w perzynę przez naloty przeciwnika — albo też przeciwnie, dzięki osiągnięciu zwycięstwa przez lotnictwo włoskie, stać się w ogóle niepotrzebne, — tedy pocóż ten „kolosalny wydatek“, ta kosztowna a zbyteczna na morzu śródłądowym marynarka? I kto tu sobie przeczy — autor francuski, czy jego polski komentator?!

Dalej wszystko jest już nieco chaotyczne. „Zmierzch floty

nie jest równoznaczny ze zmierzchem Anglii“ — czytamy na str. 10. A trzy wiersze dalej: „Zniszczenie Malty nie oznacza bynajmniej zniszczenia floty angielskiej, handlu morskiego Anglii i jej metropolii.“ Więc jakże: Jest zmierzch czy go nie ma?

Zresztą tłumaczenie artykułu Rougerona wydaje się nam niezupełnie ściśle. Tak np. tekst oryginalny brzmi: „En Méditerranée la destruction attend pareillement les bases navales et les flottes qui s'obstineraient à y rester lorsque l'adversaire disposera de bases aériennes à proximité“. Tymczasem po polsku czytamy: „Na Morzu Śródziemnym zniszczenie bazy morskiej jest równoznaczne ze zniszczeniem stojących w niej okrętów“ (!) W istocie czytać winniśmy: „Na Morzu Śródziemnym oczekiwać należy zniszczenia zarówno baz morskich, jak i flot, które u p i e r a ł y b y s i ę p r z y p o z o s t a w a n i u w tych bazach, w wypadku gdy przeciwnik posiadałby bazy lotnicze w pobliżu“.

Czytelnik sam zrozumie różnicę tych dwóch interpretacji...

*

Tedy — po tym wszystkim — dość sceptycznie odnosimy się do słów Autora polskiego, że z artykułu Rougerona można wyciągnąć szereg pouczających wniosków. A jeśli — to w każdym razie nie w tym sensie, jak to Szan. Autor w dalszym ciągu swej pracy czyni.

Podkreślając, że uwagi Autora dotyczące lotnictwa (str. 12) są najzupełniej słuszne, opuszczamy cytaty z „Organizowania siły zbrojnej w państwie“, odsyłając Czytelnika do repliki w Nr. 112 i 113 „Przeglądu Morskiego“. ⁴⁾

Musimy jednak zbić rzekomy pewnik, że „ostatnie słowo będzie należało do floty silniejszej“ (str. 15), bo — rzecz jasna — silniejsza liczebnie, to nie znaczy jeszcze „b a r d z i e j w a r t o ś c i o w a“. Tegetthoff pod Lissą był trzykrotnie słabszy od adm. Persano, a Niemcy na Bałtyku szachowali całą flotę bałtycką Rosji kilkunastoma starymi i małymi okrętami. Historia zna przykładów takich dość.

O tym aby bitwy morskie mogły następować już tylko poza zasięgiem lotnictwa — jak chce Sz. Autor — nie ma mowy. Bo po pierwsze każda flota mieć będzie swoje własne lotnictwo, działające z okrętów. Po drugie — będziemy tu „plus aviateur que les aviateurs“, — uważamy, że za wyjątkiem niektórych połaci Oceanu Spokojnego i oczywiście stref podbiegunowych Antarktydy — trudno o morze, gdzieby zasięg współczesnego lotnictwa nie dochodził. Ale to — jak zaznaczyliśmy — może mieć tylko wpływ taktyczny na przebieg operacji — nie jednak nie zmienia w zasadniczych kanonach strategii morskiej.

Na przykład znane twierdzenie, że Niemcy budują flotę tylko dla M. Północnego, jako „otwartego“, podczas gdy na „zamknię-

⁴⁾ Ew. do broszurki Ligi Morskiej i Kolonialnej: Julian Ginsbert: „Rozbieżność poglądów na zadania i cele marynarki wojennej“. Warszawa 1938.

tym“ Bałtyku lotnictwo wystarczy samo, — jest oparte na... wrażeniu optycznym. Geografia uczy nas bowiem, że odległość Helgoland — Londyn równa jest odległości Kiel — Gdańsk, a mniejsza nawet od odległości Kronsztat — Sztokholm, czy Gdańsk — Wyspy Alandzkie. Stąd też lotnictwo samo ma jednakowe możliwości na obu tych morzach — a rozstrzyga dalej marynarka — oczywiście przy jego współpracy.

W tymże miejscu (str. 15 i 16) wyławiamy bardzo słuszne wywody, dotyczące malejącego znaczenia floty przy obronie wybrzeży i wzrastającego przy obronie morskich szlaków komunikacyjnych. Jest nawet apel do zbadania jakie są w danym wypadku możliwości wyjścia z morza śródlądowego na otwarte!... Szkoda, że Autor poprzestał tu na samych poglądach, nie wyciągając z nich właściwie wypracowanych wniosków, a przeciwnie — dochodząc do wręcz odwrotnych — paradoksów. My powiedzielibyśmy, że — identycznie z sukcesem włoskim — pełnowartościowa, acz nie konieczne silniejsza flota, pospołu z doskonałym lotnictwem, potrafią otworzyć rzekome morze „zamknięte“, nawet bez boju; i że każde morze — bez względu na położenie geograficzne — będzie zamknięte dla tego, kto marynarki i lotnictwa nie posiada.

Tymczasem Autor w konkluzji swojej skłania się znów tylko do wniosków negatywnych — przyjmuje a priori pewnik „zamknięcia“ i oczywiście — zrezygnowawszy z marynarki... kapituluje, bo sam przyznać musi, że lotnictwo panowania na morzu, choćby w sensie jakiego takiego zabezpieczenia transportów **d a ć n i e j e s t w s t a n i e**.

Pozwolimy sobie jeszcze tylko dla orientacji Czytelnika zauważyć, że powtórzona w ślad za niefortunnym wydawnictwem „Organizowanie siły zbrojnej w państwie“, cytata z adm. Castexa, jest całkowicie wypaczona. Castex nie powiedział — „Strona, która panuje na morzu wskutek przewagi swej floty wojennej, panuje także nad komunikacjami“ — powiedział natomiast: — „C'est le belligérant qui domine la mer par la supériorité de sa force organisée qui régné sur les communications“. — Co w języku polskim brzmi: „**Władza komunikacjami ta strona wojująca, która dzięki wyższości swej zorganizowanej siły panuje na morzu**“. — A w ogóle w rozdziale tym Castex omawia bezskuteczność wojny partyzancko - korsarskiej przeciw siłom regularnym przeciwnika, bynajmniej jednak nie dowodzi konieczności bezwzględnej przewagi liczebnej jednej siły regularnej nad drugą. Różnica jest widoczna!

Dalej — jakby na potwierdzenie naszej tezy — Autor daje świetną maksymę własną: — „**Panowania w powietrzu, odpowiadającego pojęciu panowania na morzu nie ma i przypuszczalnie nigdy nie będzie. Lotnictwo może uzyskać tylko czasową przewagę w ograniczonym czasie i przestrzeni**“⁵⁾... — A mimo tego Autor w skuteczność lotnictwa nie wątpi. I my nie wątpimy, jeśli tylko współ-

⁵⁾ Więc panowanie na morzu jednak jest — skoro jest „pojęcie“ nie znajdujące odpowiednika w lotnictwie.

pracować będzie ono z innymi gałęziami siły zbrojnej — nie zaś zbyt nio dufne w swe skrzydła, porwie się do Ikarowych lotów.

Tu małe wyjaśnienie: Dla floty silniejszej nie ma panowania absolutnego i bezwzględnego — bo inna flota, słabsza, byleby taktycznie pełnowartościowa, potrafi panowaniem tym w pewnych okolicznościach zachwiać, choćby na pewien czas. Oczywiście nie dokonają tego same okręty podwodne czy ścigacze. Ale dobrane taktycznie i dobrze dowodzone zespoły, mogą silniejszemu przeciwnikowi zadać ciężki orzech do zgryzienia, a tym samym wpłynąć na bieg wydarzeń. Pod tym względem flota i lotnictwo bardzo są do siebie podobne... I tak właśnie jak z lotnictwem — „r z e c z y w i s t ą przewagę w pewnej chwili może osiągnąć słabszy, uderzając całością sił” (str. 18). Co znów odbije się nie tylko na wyniku operacji morskich, ale będzie miało przemożny wpływ na losy wojny w ogóle.

Nie będziemy zbijać paradoksów czy nieścisłości, jak „nie-możliwość manewru na morzu”, albo fakt rzekomej przewagi niemieckiej nad rosyjską flotą bałtycką, — zaczerpniętych z błędnego źródła. Powrócimy więc do znajdujących się w tej części pracy wniosków Autora, zestawiających tak resumé wywodów Rougerona:

1) Działania lotnictwa bombowego przeciw portom i flocie w portach rokuja powodzenie (temu nikt nie przeczy, bo fakt lokalnego powodzenia przy wielkich możliwościach lotnictwa zawsze zaistnieć może).

1) Obrona przeciwlotnicza przedmiotów nadbrzeżnych jest bezsilna wobec nalotów z morza (w y t ł u m a c z y ł i ś m y j u ż, że tak nie jest).

3) Zasięg samolotów spowodował, że lotnictwo obok okrętów podwodnych stało się nowym czynnikiem panowania na morzu, szczególnie na morzu śródlądowym (więc po raz trzeci — jest panowanie na morzu — czy go nie ma? — bo mamy w tym względzie trzy już sprzeczne zdania tego samego Autora).

4) Panowanie to ogranicza się (zgadzamy się na istnienie panowania ograniczonego w czasie i akwennie) do zagrożenia szlaków morskich i portów nieprzyjacielskich, nie może natomiast dać rękojmi komunikacji własnej (zupełnie słusznie — tę może dać tylko flota, złożona z zespołów, z okrętami wszelkich kategorii — nawodnych, podwodnych i powietrznych).

5) Właściwości lotnictwa spowodowały, że na morzu zamkniętym bezpieczeństwa tego nie może stworzyć flota, chociażby miała bezwzględną przewagę (z g o d a, — ale może je stworzyć przy współpracy z lotnictwem, podczas gdy samo lotnictwo tym bardziej go nie stworzy).

6) Flota może ubezpieczyć komunikację tylko przed dzia-

laniem nieprzyjacielskiej floty morskiej⁶⁾ (z g o d a — a l e właśnie dlatego jest potrzebna, bo lotnictwo w sensie absolutnym również nie ubezpieczy, nawet od nalotów nieprzyjaciela, a c ó ż dopiero od działań na morzu i pod morzem).

7) Flota państw nie mogących wycofać swych okrętów spod zasięgu lotnictwa nieprzyjacielskiego jest skazana na zagładę (poniekąd — o ile będzie tkwiła bez ruchu w źle zabezpieczonych portach i nie otrzyma pomocy ze strony lotnictwa własnego).

Widzimy więc, że rozwiązanie poruszonego przez Autora zagadnienia — jak to zresztą i z dalszych wywodów na temat zasięgu lotnictwa nadbałtyckiego zobaczymy — obraca się zawsze w tej samej płaszczyźnie: współpracy wszystkich dziedzin siły zbrojnej dla państwa i narodu. Jakbyśmy nie kluczyli dojdziemy zawsze do wniosku: skoro jest woda — to muszą po niej pływać okręty, bez różnicy jak się mają rzeczy na lądzie i w powietrzu.

Dziwne jest, że Autor, wspominając często o możliwościach „słabszego“ na lądzie, ma odmienne kryteria dla morza. Píše przecież o możliwości obrony nizin Flandrii, czy szczytów alpejskich, przez siły słabsze od nieprzyjacielskich... Pomijając już zagadnienie ducha i wyszkolenia, czy chce przez to powiedzieć, że Flandrii broniły np. formacje cyklistów z dodaniem lotnictwa? Albo, że w Alpach zbyt cenna jest artyleria?... — Nie, — wie on równie dobrze, jak my, że chodziło tam wyłącznie o niższą liczebną, skompensowaną strategiczną wartością pozycji i duchem obrońców — jednak walczyły wszystkie bronie, a we Flandrii wspomagała je nawet ta spostonowana przez Autora marynarka — ponoć wcale nieźle, bo zatrzymała parcie Niemców nad morzem. Jakże tedy sądzić, że na morzu jedna tylko (czy dwie bronie) osiągną to, czego — zdaniem Autora — osiągnąć nie zdoła... całość taktycznie i strategicznie doskonalsza?

Powtarzamy więc raz jeszcze, że słabość liczebna i słabość taktyczna, to dwie zupełnie różne rzeczy. I choć zasadniczo unikać należy porównań tego rodzaju, to sprawy mają tu się poniekąd identyczne: w sensie ogólnostrategicznym słabsza flota ma takie same szanse jak słabsze wojsko!

*

Tu przechodzimy do najciekawszej części pracy, ujętej przez Autora, przyznajemy, bardzo śmiało. Skoro jednak otworzył nam już tę drogę, tedy możemy pójść na nią w jego ślady.

Omawia więc Autor dzisiejszą strategiczną sytuację na morzu Bałtyckim. I już na początku pisze: — „Niemcy uniezależniły się... budując Kanał Kiloński“.

Tu już — zechce Autor wybaczyć piszącemu te słowa skromnemu publicyście okrzyk, wpływający naprawdę ze szczer-

⁶⁾ Termin niefortunny (anachronizm); nie ma innej floty jak morska.

go i głębokiego entuzjazmu dla lotnictwa i jego genialnych możliwości: — Panie Majorze! A gdzie w takim razie jest owo lotnictwo — tak wszechmocne i wszechpotężne, tak groźne dla floty w portach czy nawet na morzu, tak nieodparte jeśli chodzi o niszczenie obiektów nadbrzeżnych?! Czy takie wspaniałe lotnictwo nie potrafi dokonać nalotu na kanał i z uniezależnienia się zrobić... zależność? Czy przez cały czas wojny (bierzemy rzecz oczywiście — w przeciwieństwie do Autora — apolitycznie i tylko strategicznie) nie potrafi ono na przestrzeni 100 km uszkodzić szluzu, naderwać brzegu, czy zatopić w kanale statku? Ależ w takim razie nie potrafiłoby tymbar-dziej dokonać nalotu na porty czy bazy, wymienione wyżej!...

Nie — tak nisko marynarze lotnictwa nie cenią. To też są pewni, że w razie jakiegoś konfliktu, miast szukać pojedynczych okrętów, które będą celami dość nikłymi, wyszuka sobie ono w każdym wypadku i w ścisłej z marynarką własną współpracy, taki obiekt, który wart jest bomby czy torpedy, a nawet wart straty pewnej ilości aparatów...

Jak rozumieć zdanie — „zatoki i wody przybrzeżne (Bałtyku) są zamarnięte przez siedem miesięcy“ — naprawdę nie wiemy. To prawdopodobnie omyłka w druku. Trudno bowiem aby Autor nie wiedział, że choćby taka Gdynia, bynajmniej nie na południowym Bałtyku położona, w zasadzie nie zamarza. A Ryga, Stockholm, Tallin dostępne są zwykle 10 miesięcy, resztę zaś czasu przy pomocy lodolamaczy.

Ani rusz nie możemy się zgodzić z twierdzeniem, że — „w czasie wielkiej wojny wojsko Niemiec działało zaczepnie na zachodzie... a na wschodzie raczej obronnie... flota działała odwrotnie... wynikało to ze stosunku sił oraz z położenia geograficznego“.

To, że flota niemiecka działała na Bałtyku raczej w sensie zaczepnym wiemy wszyscy — i to — wbrew poprzednim twierdzeniom autora — świadczy, że ta właśnie słabsza flota miała i ma duże możliwości przeciw silniejszej (patrz wyżej). Ale w rzeczywistości flota ks. Henryka trwała w „strategicznej obronie“, składającej się z szeregu wypadowych akcji zaczepnych i stawiania min. Była zresztą już nadto słaba (6—8 krążowników lekkich, 2—3 starych pancerników i kilkanaście torpedowców), by móc działać w wielkim stylu. Istnienie zaś „Hochseeflotte“, przewagą której Rosjanie tłumaczyli swą bezczynność — w niczym nie przesądzało sprawy. Bo po pierwsze, Rosjanie mieli doskonale zorganizowany wywiad; po drugie — przejście Kanału Kilońskiego dla okrętów liniowych, związane było z trudnościami natury technicznej i nawigacyjnej i wymagało od Wilhelmshaven do Kilonii co najmniej trzech dni.

A już kwestia działania zaczepnego czy obronnego niemieckiego wojska jest po prostu kwestią okresu działań. Widzieliśmy całe miesiące trwania w obronie na zachodzie, podczas gdy na Wschodzie Hindenburg czy Mackensen dokonywali swych błyskawicznych natarć.

Zgadzamy się najzupełniej, że wiele się na Bałtyku zmieniło, że rozpoznanie strategiczne stało się łatwiejsze, że niebezpie-

czeństwo powietrzne jest na nim groźne — zresztą autor sam daje do myślenia, że zależy w jakim układzie sił (mapka zasięgów) i przy jakiej koniunkturze politycznej. Zgadza się, że — „dzięki lotnictwu wojna przybrzeżna przesuwają się coraz dalej na morze“ (str. 24), ale... właśnie dlatego potrzebna jest flota — nie zaś bierna „obrona wybrzeży“, która jest tylko czynnikiem wtórnym i pomocniczym. I jeśli — jak autor twierdzi — a co niekoniecznie naszym zdaniem jest słuszne — wojna morska przeniesie się z Bałtyku na Ocean (raczej sądzimy, że będzie miała miejsce i tu i tu), to znów potwierdza to tylko konieczność posiadania floty — i otwarcia morza pozornie „zamkniętego“.

*

Tutaj mamy prawdziwą niespodziankę: — „Lotnictwo spowodowało, że dziś flota wojenna nie może zagrozić na Bałtyku wybrzeżu, w którego obronie bierze udział wojsko lądowe i silne lotnictwo. W takich warunkach desanty należą do przeszłości“.

Autor daruje, ale zgodzić się nie możemy. A choć twierdzi, że na Bałtyku jest mniej dni mglistych niż w Anglii, to ośmielimy się, choćby z ćwiczeń u naszych zachodnich sąsiadów stwierdzić (patrz różne pisma fachowe i codzienne — „Revue Maritime“, „Marine-Rundschau“ i inne), że bardzo często lotnictwo zawodziło w tych ćwiczeniach z powodu... z ł e j p o g o d y! A dobra pogoda na Bałtyku — to naprawdę 2—3 miesiące letnie.

Nie na tym koniec. Twierdzenie, że „flota nie może zagrozić wybrzeżu, broniomemu przez wojsko i lotnictwo, jest twierdzeniem... na które język francuski zna doskonały termin: „assertation gratuite“. Albowiem za nim przemawia tylko opinia autora, przeciw zaś — wszystkie dotychczasowe doświadczenia, aż do ostatnich manewrów angielskich, niemieckich i francuskich włącznie, aż do bieżącej wojny chińsko-japońskiej.

Czyż autorowi nie wiadomo, że na Pomorzu niemieckim odbyły się przed dwoma laty manewry, mające jako temat desant na wyspach Wolin, Usedom i na Rugii? I że desant ten się udał, mimo wojska i lotnictwa, choć miał miejsce latem i przy dobrej pogodzie!...

Ale jeśli nawet — rozumiemy myśl autora — lotnictwo wykryje desant jeszcze na morzu i trwając w swej właściwej roli doniesie o nim oraz wykona nań nalot, — to... nie dowiedzie tym jeszcze nienaruszalności wybrzeża. Przeciwnik panujący na morzu — a nie lękający się na wodzie przeciwdziałania — uruchomi całokształt swej obrony powietrznej — z lotnictwem własnym na czele — poza tym wykorzysta noc, sztuczną mgłę — lub inne korzystne czynniki, wykona demonstrację, wylądować w innym miejscu... Gdyby zaś desant został na brzegu odparty, to i tak działa okrętowe wyrządzą znaczne szkody, a co ważniejsze, siły lądowe zostaną unieruchomione na dłuższy okres czasu... zupełnie jałowo. Siły te — niepewne miejsca desantu — będą rozproszone, co utrudnia powodzenie, albo też zmusza do wydatnego osłabienia innych odcinków frontu (wyłącznie lądowego) na korzyść frontu morskiego. Pamiętajmy, że samo istnienie „Hochseeflotte“ pozwoliło zredukować do

minimum lądowe siły niemieckie na wybrzeżu obu mórz. I że w przeciwnym wypadku trzebaby dla udaremnienia projektowanego desantu rosyjsko - brytyjskiego na Pomorzu, w Szlezwigu, Holsztynie, na Sylcie, czy w Prusach — trzymać w pogotowiu ze 40 dywizji! W takich warunkach — bez floty — Niemcy przegraliby wojnę w pierwszym roku!⁷⁾.

A zresztą — powtarzamy — obrona wybrzeży ma tu znaczenie drugorzędne. Fakt utrzymania wybrzeża, przy jednoczesnej utracie swobody komunikacji morskich (jak np. dostawy surowca ze Szwecji do Niemiec w czasie wojny światowej) nie ma znaczenia zasadniczego. Utrata swobody komunikacji prowadzić bowiem może do przegranej. A przecież i Rougeron pisze, że możliwa jest blokada daleka, poza bezpośrednim zasięgiem lotnictwa, — a w każdym razie w sferze, gdzie jego działanie będzie mniej wydajne.

I dlatego stanowczo sprzeciwiamy się zdaniu autora, że „znaczenie floty na Bałtyku zmalało“. Raczej wzrosło ono — szczególnie dla Polski — dla której dostęp na morze (nie do morza — bo to nie daje) stał się koniecznością żywotną — wszak 80% naszego obrotu handlowego idzie już drogą morską, a kraj nasz samowystarczalnym nie jest.

Na str. 27 znajdujemy znów sprzeczność w wywodach autora. Przedtem pisał, że lotnictwo i wojsko dadzą sobie radę, a jeszcze wcześniej, że samoloty i okręty podwodne mogą opanować morze Śródziemne. A teraz — zgodnie z naszą repliką, twierdzi słusznie: „Zagrody minowe są tylko wtedy skuteczne, gdy są dozorowane przez okręty, mogące znaleźć oparcie w silnych jednostkach, to samo dotyczy traulerów i torpedowców, mających szczególne widoki powodzenia w warunkach bałtyckich, a którym możliwości działania mogą zapewnić tylko duże okręty... Wielki okręt może być w zasadzie zwalczany tylko przez wielki okręt... dlatego marynarka, która chce zachować swobodę działania na Bałtyku, nie może zrezygnować z posiadania różnego rodzaju okrętów — od najmniejszych do największych“.

Ależ zgoda na to wszystko — stokrotnie! Nic innego i my nie twierdzimy! To jest właśnie owa „pełnowartościowa taktycznie flota“ — o której pisaliśmy! Tylko, niestety, ten doskonały „passus“ nie zgadza się zarówno z poprzednimi, jak i z końcowymi wnioskami autora! Bo już dwa wiersze dalej znajdziemy:

„Jednak ogólnie należy stwierdzić, że na Bałtyku flota traci swe znaczenie“...

Przyznać się musimy, że nie jesteśmy „ogólnie“ w stanie pojąć — dlaczego?!

*

Dlaczego Autor twierdzi, że położenie Niemiec nad morzem jest korzystne — nie rozumiemy również. Już Moltke i Tirpitz bardzo się tym położeniem trapił. Dzieli ono wybrzeże na dwie części,

⁷⁾ Patrz: J. Ginsbert: „Czy Bałtyk jest morzem zamkniętym?“ Wyd. Ligi Morskiej i Kolonialnej.

połączone ze sobą wąską rynną kanału Kilońskiego. W dobie ubiegłej, gdy rozwój lotnictwa nie osiągnął jeszcze dzisiejszych możliwości — były już trudności poważne — konieczność niejako posiadania dwóch flot, bo nikt nie mógł przewidzieć, że flota rosyjska pozostanie bierna i że Anglicy z pewnych względów politycznych zaniechają forsowania Cieśnin Duńskich.

Dziś sytuacja ta jest znacznie gorsza (tu znów musimy być „plus aviateur que les aviateurs“), bo w grę wchodzi lotnictwo, dla którego półwysep Jutlandzki nie jest przeszkodą, a Kanał Kiloński, atakowany np. z pokładu lotniskowca brytyjskiego, czy nawet z wybrzeży Walii — wdzięcznym zadaniem.

Nie będziemy znów dyskutowali na temat dlaczego Anglicy w czasie wojny światowej nie weszli na Bałtyk (patrz wyżej), odsyłając Czytelników do źródłowych wyjaśnień⁸⁾. Pozwolimy sobie tylko stwierdzić, że wywody na str. 28, zbyt powierzchownie ujmują ten temat i nie są w szczególności zgodne z istotnym stanem rzeczy.

Znakomitym dowodem przeciwko tezom autora jest cytowana właśnie przezeń, na poparcie tych wywodów, tablica na str. 29. „Niemcy w oparciu o handel z państwami skandynawskimi, przy całkowitej zresztą blokadzie, mogli prowadzić wojnę przez cztery lata...“ — Zupełnie słusznie! Ale osiągnęli to tylko dzięki s w e j f l o c i e, p a n u j ą c e j n a B a ł t y k u. Czy autor chce nam dowieść, że np. w wypadku konfliktu współczesnego, podjąłby się ów handel ze Skandynawią utrzymywać przy pomocy samolotów?...

Przecież nawet Rougeron pisze wyraźnie: „lotnictwo i okręty podwodne... mogą zatrzymać obrót morski nieprzyjaciela, ale nie będą w stanie zapewnić (obronić) własnego“.

Że zaś na wojnie chodzi nie tylko o szkoderzenie nieprzyjacielowi, ale też o zaopatrzenie własnego kraju i jego siły zbrojnej — tedy mamy jeszcze jeden dowód oczywistej potrzeby marynarki, wynikający właśnie z... wywodów strony jej przeciwnej.

Ciekawy bardzo, może nawet... „za bardzo“, jest urywek z „Geografii wojennej R. P. Polskiej i ziem ościennych“: — „Chwilowe opuszczenie korytarza pomorskiego podczas wojny z Niemcami jest rzeczą zupełnie zrozumiałą i może nastąpić“.

Autor chce nas tu zapewne zastraszyć odcieciem czy ewakuacją Gdyni i pozostawieniem naszej floty bez podstawy operacyjnej. Odpowiemy mu na to, że trudno dziś ściśle przewidzieć na papierze układ sił i formę polityczną jakie przyszły konflikt przybierze, z kim będziemy walczyli i jakich będziemy mieli sprzymierzeńców. Ale nawet bez wojny flota jest nam potrzebna dla właściwego ciężaru gatunkowego naszych posunięć politycznych i ekonomicznych (między innymi też w zakresie kolonialnym), w razie zaś konfliktu, abyśmy nie byli „uciążliwym sprzymierzeńcem“, jak Rosja dla Francji w ubiegłej wojnie, ale potrafili własnymi środkami coś wskórać. Zresztą nowoczesny okręt jest znacznie więcej autonomiczny w sensie taktycznym od... samolotu. Bo kwestia szybkości tego ostat-

⁸⁾ tamże — Czy Bałtyk jest morzem zamkniętym?

niego, to jeszcze nie wszystko. Dotacja amunicji, paliwa i możliwość trwania — też coś znaczą.

I znów na str. 30 i 31 autor cytuje nam przykład floty sowieckiej, bardzo silnej jak na 150 km wybrzeża Zatoki Fińskiej. Tym samym zbija cytowane wywody z „Organizowania siły zbrojnej w państwie” i daje dowód, że orientuje się dobrze w zagadnieniu panowania na morzu... jeśli chodzi o naszego sąsiada wschodniego. Szkoda, że własny kraj mierzy zupełnie inną miarą.

*

Na str. 33 czytamy: — „Ubezpieczenie polskich szlaków morskich będzie miało wtedy znaczenie, jeśli nie tylko potrafimy to zrobić na Bałtyku, ale również wyjść poza Bałtyk... możliwości nasze pod tym względem wypływają w dużej mierze ze stosunku sił na morzu...”

Doskonale! Żaden marynarz nie innego twierdzić nie będzie. Tylko gdy on rozwiązanie tego zagadnienia będzie szukał w sensie twórczym — autor artykułu skłania się ku niejako „defetystycznej” teorii ekonomii sił — i dowodzi, że z budowy odpowiedniej do tego siły morskiej należy *z r e z y g n o w a ć*. Za chwilę zobaczymy dlaczego. Dochodzimy bowiem do konkluzji.

„Największe widoki zwycięstwa można osiągnąć wówczas, gdy zasób sił będzie wykorzystany wydajnie i celowo”, — pisze na jej wstępie autor.

Zgoda na całej linii. Posłuchajmy jednak jak ową wydajną celowość autor rozumie:

— „Lotnictwo jest jedynym i najważniejszym środkiem walki państwa potencjalnie słabszego przeciw flocie państwa silniejszego na morzu śródlądowym, a szczególnie na Bałtyku”.

Przedtem zaś, abyśmy nie błędzili, daje nam jeszcze następujący komentarz:

„Inne postępowanie byłoby tylko trwonieniem, na które nas nie stać... Państwo słabsze musi zważać, żeby sił gospodarczych państwa nie rozpraszać... Rozproszeniu towarzyszy wszechstronna słabość”.

Po tym cośmy napisali i zacytowali... Czytelnik nie potrzebuje już wyjaśnień... Ale aby uniknąć posądzenia o niesumienność, musimy jeszcze dodać:

Autor ma słuszość twierdząc, że lotnictwa nie można odciąć ani zablokować, że nie można mu odebrać swobody działania od wybrzeży Skandynawii po Karpaty. To jednak bynajmniej nie *w y k l u c z a k o n i e c z n o ś c i* posiadania marynarki — i to tym bardziej, że lotnictwo jest wprawdzie potężnym czynnikiem wywiadu czy zniszczenia, może walczyć i badać, ale nie może zaopatrywać, nie może zdobyć, utrzymać, trwać. Powietrze nie jest elementem posiadania.

Zdanie autora, że działania lotnictwa są niezależne od stosunku sił, nie jest zupełnie ścisłe, bo zależność ta istnieje w równym stopniu, jak zależność dla floty na morzu. Niechby tak jedna strona wystawiła lotniczą eskadrę zwiadowczą czy krążowniczą przeciwko

kilkuset samolotom myśliwskim i bombardującym nieprzyjaciela — zobaczylibyśmy czy niezależność ta długo by istniała. Pewien racjonalny stosunek sił, oraz pełnowartościowość taktyczna — istnieć również tu muszą — i pod tym względem morze i powietrze są raczej do siebie podobne.

Ale stąd również nie dowód, że należy zarzucić tworzenie marynarki i oddać jej budżet lotnictwu. Będzie to wprawdzie „koncentracją środków“, ale wątpliwe czy pożyteczną, bo równoznaczną z niedoskonałością obrony państwa.

Skoro wiemy już, że nie długość wybrzeży, ale znaczenie morza stanowi o konieczności morskiej siły zbrojnej, — tedy poniechanie tej ostatniej — równać się będzie zrezygnowaniu z morza i wszystkich płynących stąd korzyści. Bo lotnictwo — nawet na tak ciasnym akwenie jak bałtycki — powtarzamy — nie da nam samo nic „prócz ewentualnych sukcesów taktycznych. A strategiczne dać będzie w stanie dopiero **przy współpracy z marynarką**.

Jeśli „rozpraszanie środków“ jest zdaniem Autora szkodliwe, to już naszym zdaniem jeszcze bardziej szkodliwą będzie ich zbytnia jednostronność, polegająca na zaniechaniu jednej z dziedzin obrony państwa. Wytworzona stąd luka nie da się zapłacić warkotem śmigieł czy hukami bomb. Jednostronność taka osłabi całe państwo i jego siłę zbrojną stanowczo więcej, od rzekomego „rozpraszania“. Tym bardziej, że skutki jej dadzą się odczuć natychmiast, jeszcze w czasie pokoju, — we wszystkich poczynaniach politycznych czy ekonomicznych. I to będzie właśnie „wszechstronną słabością“ — nie zaś rozbudowa marynarki, będącej wykładnikiem potęgi państwa i hierarchii narodu.

Zgadzamy się, że lotnictwo jest, wprawdzie nie „jedynym i najważniejszym“, ale doskonałym środkiem przeciwko flocie nieprzyjaciela; lecz tylko w jednym wypadku: g d y w s p ó ł p r a c u j e a k t y w n i e i o w o c n i e z w ł a s n ą m a r y n a r k ą w o j e n n ą. We wszystkich innych będzie „namiaszką“ mało skuteczną. Może ono niszczyć okręty, ale nie pobije floty. Natomiast marynarka sprostą wszystkim swym zadaniom w stosunku do kraju, o ile będzie odpowiednio silna i o ile... we własnym lotnictwie będzie miała nie złośliwego i nadto śmiałego konkurenta, ale cennego i oddanego współpracownika.

*

Jeszcze pewien drobny szczegół o którym autor snąć zapomniał: Mianowicie — lotnik, aby mógł skutecznie działać przeciw flocie przeciwnika, musi być... marynarzem choć w połowie. Jakże inaczej będzie mógł nawigować w zupełnie odmiennych warunkach, jak odróżni cele (typy okrętów) i — co ważniejsze — okręty własne od obcych? Skoro lotnictwo ma być przeznaczone do zwalczania marynarki, to ta „kończąca się“ rzekomo marynarka, przyda się choćby dla... szkolenia lotników w ich zadaniu: niszczenia baz morskich i okrętów przeciwnika!!

Przeróżne sprawozdania uczą nas jakich to pomyłek dokonywać można, obserwując niefachowo z powietrza. Tak np. z balo-

nów sterowych (Zeppelinów), z których obserwacja jest nieskończenie łatwiejsza niż z samolotu, obrzucano nieraz bombami trałery rybackie, biorąc je za torpedowce. A w dniu 19 sierpnia 1916 roku cała „Hochseeflotte“ zawróciła od brzegów Anglii, nie spełniwszy zadania, bowiem jeden z „Zeppelinów“ nadesłał meldunek o części sił nieprzyjacielskich (pancernikach, krążownikach i torpedowcach) płynącej z południa; w rzeczywistości była to flotylla z Harwich, złożona z krążownika lekkiego i kilkunastu kontrtorpedowców.

Że jednak wszyscy „przeciwnicy“ jakoś nie mają zamiaru rezygnować z marynarki (i to nie tylko z „konserwatywnych“ przyczyn); tedy.. na czym lotnicy będą się uczyć walki z nią, jak nie na własnych okrętach?! I to okrętach tych wszystkich typów, jakie posiadać może „nieprzyjaciół“. Trudno wszak przypuszczać aby ów domniemany przeciwnik dobrowolnie wypożyczał swe okręty dla celów szkolenia lotnictwa w państwie niekoniecznie zaprzyjaźnionym?!

Ale zostawmy ironię. Nie jesteśmy konserwatywni do tego stopnia, aby nie widzieć postępów lotnictwa i jego wielkich możliwości. Nie jest wykluczone, że w niedalekiej przyszłości ujrzymy olbrzymie amfibie — torpedowce czy ścigacze powietrzno-wodne, o możliwościach taktycznych nieskończenie większych od dzisiejszych kontrtorpedowców... Ale i to nie będzie oznaczało zmierzchu marynarki, nawet na morzach śródlądowych. Albowiem zmierzchu ten nastąpić może dopiero wówczas, gdy... morza wyschną!

Współpraca lotnictwa z marynarką jest nieodzownym czynnikiem powodzenia. Ale zastąpienie marynarki lotnictwem, nawet na morzu śródlądowym, to taki sam paradoks, jak zastąpienie lotnictwem wojska na lądzie.

W Polsce — kraju o nastawieniu myśli raczej lądowym — marynarka jest w przeciwieństwie do lotnictwa czymś dalekim i obcym. Dlatego też tak prosta rzecz wydaje się tak trudna do zrozumienia.

*

Na tym moglibyśmy zakończyć, gdyby nie cytata — specjalnie podkreślona w artykule „Przeglądu Lotniczego“. Oto autor, w ślad za „Organizowaniem siły zbrojnej w państwie“, powtarza z naciskiem pewne zdanie, dotyczące rzekomego „sztucznego zabarwienia i krzykliwej reklamy“, wokoło marynarki. Słowem tym — tak nieogłędnym, a będącym — ufamy że bezwiednym — powtórzeniem tego, co najwięksi nasi wrogowie o poczynaniach Polski na morzu pisali, chcąc nas od morza tego odstraszyć i odepchnąć, — przeciwstawimy światło słowa Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej — kontradmirała Świrskiego, wypowiedziane w dniu 10 lutego 1939 z okazji przybycia O. R. P. „Orzeł“:

„Wyczucie prawdy, że bezpieczeństwo i dobrobyt państwa nie mogą istnieć bez silnej marynarki wojennej, nie powstało na skutek ani samego tylko logiczno-myślowego procesu, ani na skutek podniet

emocjonalnych... Jest to głęboki instynkt narodu, instynkt, który nie może powstać inaczej, jak na podłożu odwiecznej prawdy dziejowej...⁹⁾).

Że jednak na wstępie swej pracy autor, jako motto podał sentencję: „W narodzie na pierwszym miejscu armia¹⁰⁾, w armii lotnictwo“ — tedy pozwolimy sobie zauważyć:

Zgadamy się, że pierwsze miejsce w Narodzie przysługuje jego szlachetnej emanacji — Sił Zbrojnej. Ale w ramach tej siły zbrojnej nie ma „pierwszych i ostatnich“. Od taboryty po dyplomowanego sztabowca, od marynarza do lotnika, każdy jest potrzebny jednakowo w olbrzymiej machinie, której kółka i tryby zależne są jedne od drugich. Zlekceważenie żandarmerii w wojsku niemieckim doprowadziło do upadku ducha i agitacji wywrotowej w szeregach walczących, podczas gdy wzmocnienie jej autorytetu we Francji zapobiegło podobnym objawom. A — Czytelnicy zechcą nam darować przeskok — słabość floty chińskiej w ostatniej wojnie umożliwiła właśnie Japończykom dokonanie licznych desantów i marsz w głąb Chin, któremu lotnictwo przeciwstawić się nie mogło.

Rozumiemy, że autor jest entuzjastą swej broni, że ją kocha nade wszystko i dlatego chciałby ją widzieć na pierwszym miejscu. Ale niech to pierwsze miejsce pojmowane będzie w sensie szlachetnej emulacji, owocnej i koleżeńskej współpracy z innymi dziedzinami siły zbrojnej, nie zaś w sensie egoistycznej rywalizacji, skąd krok do przesadnego wyolbrzymiania własnych wartości i pomniejszania innych; albo do poglądów nieżyciowych, którym rzeczywistość przeczy. Jeszcze wszak żadne z państw nadbałtyckich czy nadśrodiemnomorskich nie zrezygnowało z posiadania swej marynarki, a przeciwnie rozbudowują ją one intensywnie.

Ośmielimy się na małą przenośnię: W dniu kiedy samolot autora artykułu, przeładowany balastem demagogicznym, zmuszony zostanie do zrezygnowanego opuszczenia się na fale Bałtyku — pilot jego będzie jeszcze bardzo zadowolony, gdy okręt wojenny zgodzi się przyjąć mu na ratunek. A okręt ten uczyni to tym chętniej, że marynarzom obce są tendencje „konkurencji budżetowej“ i „rywalizacji dziedzin siły zbrojnej“¹¹⁾, znają natomiast dobrze inną, a tak zawsze aktualną na morzu zasadę:

„J e d e n z a w s z y s t k i c h — w s z y s c y z a j e d n e g o“.

*

⁹⁾ Całkowity tekst przemówienia — patrz kronika, str. 1299.

¹⁰⁾ Autor ma na myśli zapewne wojsko, choć dotyczy to się raczej siły zbrojnej.

¹¹⁾ Charakterystyczne, że poglądy zastąpienia marynarki lotnictwem głosiła przez dłuższy czas „młoda szkoła“ w Z. S. R. R. Skończyło się to.. rozstrzelaniem zwolenników tej reformy, jako „zdrajców, szkodników i kontrrewolucjonistów“. Zaniedbanie marynarki odbiło się bowiem fatalnie na politycznym prestiżu Zw. Sowieckiego (Hiszpania) i dziś gwałtem odrabia się tam... zaległości.

Nie można więc nazywać „krzykliwą reklamą” troski o dobro państwa i losy narodu, troski o wszechstronny, nie zaś tylko jednostronny rozwój Siły Zbrojnej. Jeśli o potrzebie marynarki pisze się ostatnio wiele, i czasem z odcieniem goryczy lub szlachetnego zaniepokojenia o przyszłość Polski na morzu (a zatem i na świecie), — nie wynika to z egoizmu kastowego czy z innych przyczyn, ale właśnie stąd, że marynarka ta nie odpowiada dziś ani potrzebom państwa, ani bezpieczeństwu kraju, ani możliwościom współpracy owocnej dla zwycięstwa z wojskiem i lotnictwem. Woła się o nią więcej — bo ma największe dotychczas braki i w triumwiracie całokształtu obrony państwa idzie nadto już na szarym końcu. Nawoływanie do jej powiększenia nie jest ani sztuczne, ani krzykliwe, tak jak nie było krzykliwym ani sztucznym gromkie a rozpaczliwe nawoływanie o stutysięczne wojsko w dobie Sejmu Czteroletniego!

Jeśli jednak to wszystko co wyżej napisane nie byłoby jeszcze dość autorytatywnym, a przykłady państw obcych mogłyby być uważane za dla nas nieaktualne, tedy pozwolimy sobie zacytować — już nie podlegające dyskusji słowa generała broni Kazimierza Sosnkowskiego, wypowiedziane w tymże dniu 10 lutego 1939 roku:

„Musi być silnym nie tylko na lądzie, ale i na morzu, naród pragnący należeć do zespołu wielkich narodów świata... Sprawa rozbudowy naszej marynarki wojennej wysuwa się na jedno z czołowych miejsc wśród ważkich i pilnych zagadnień państwowych“.

O przejściu roli marynarki przez lotnictwo, nie ma tu, jak widać, mowy.

Tedy nie o „rozproszenie środków“, a o s k u p i e n i e n a j w y ż s z y c h w y s i ł k ó w chodzi. Co zaś do strony finansowej, to — generał Sosnkowski również wskazał drogę w swym przemówieniu¹²⁾, my jednak ograniczamy się do stwierdzenia:

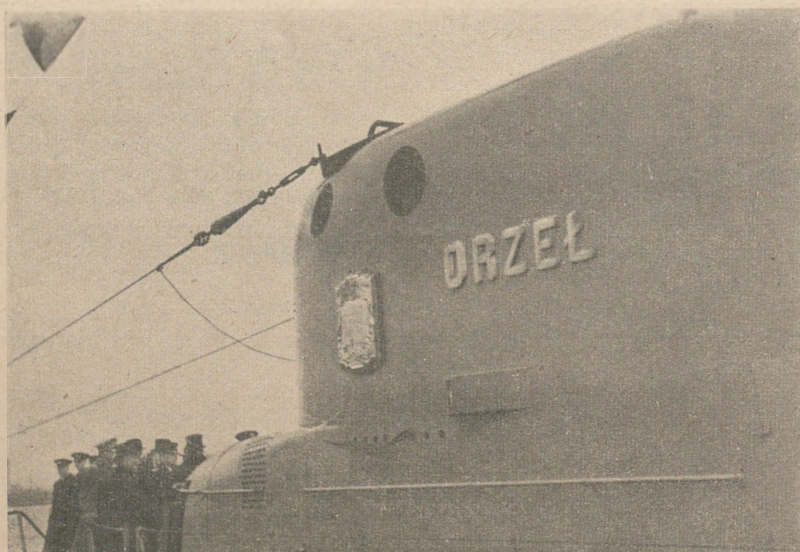
Kiedy Wielki Marszałek Józef Piłsudski w czasach niewoli tworzył Wojsko Polskie — nie pytał się „ile ono kosztować będzie“ i „skąd wziąć na nie pieniędzy“? Dziś w wolnej, niepodległej i rozwijającej się gospodarczo Polsce — chyba łatwiej po stokroć będzie stworzyć w potrzebnych nam granicach flotę. Kto zaś twierdzi przeciwnie — ten jest może ścisłym kalkulatorem, ale człowiekiem małego ducha.

A za takiego, Autora artykułu — choćby ze względu na jego zapał i przywiązanie do rodzimej dziedziny, — uważać żadną miarą nie chcemy.

¹²⁾ Całkowity tekst przemówienia — patrz „Przegląd Morski” — kronika — str. 1297.



Gen. Sosnkowski i adm. Świrski udają się na pokład „Orła”.

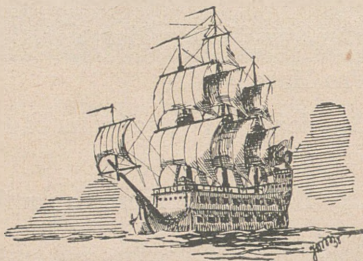


Tablica pamiątkowa na ORP. „Orzeł”.

Tegoż Autora w Wydawnictwach Oddziału Propagandy Floty Wojennej L. M. K.: (Wawelska 7a)

- 1) Prawda Morska.
 - 2) Fundusz Obrony Morskiej.
 - 3) Pro Mare Nostro.
 - 4) Rozbieżność poglądów na zadania i cele marynarki wojennej.
 - 5) Czy Bałtyk jest morzem zamkniętym?
 - 6) Wojna sztabów.
 - 7) Sześć paradoksów (w opracowaniu).
-

CBW
Wpływ m. 17 rok 47
Nr. wol. 871





32 A491

3