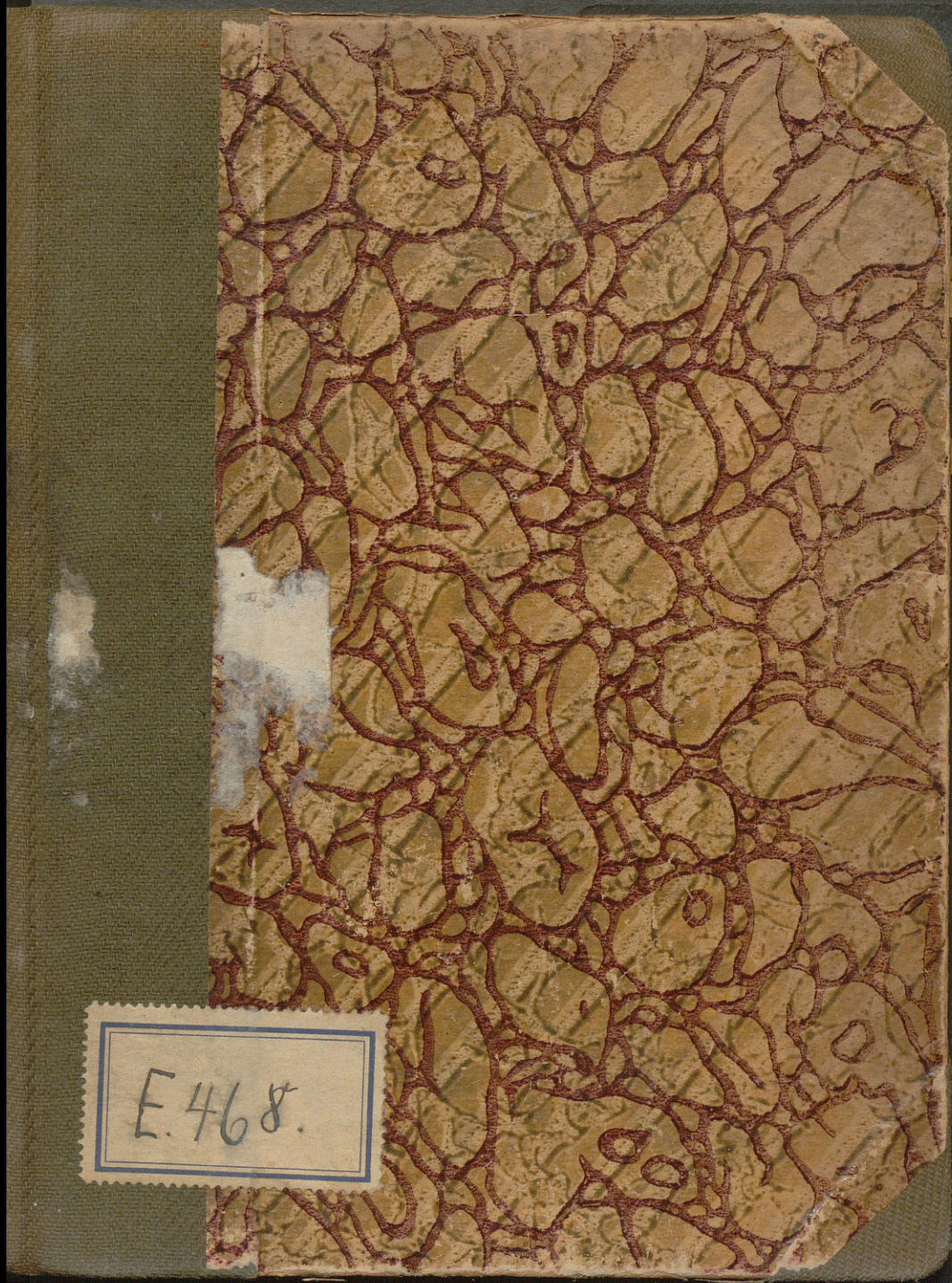


Grey Scale #13



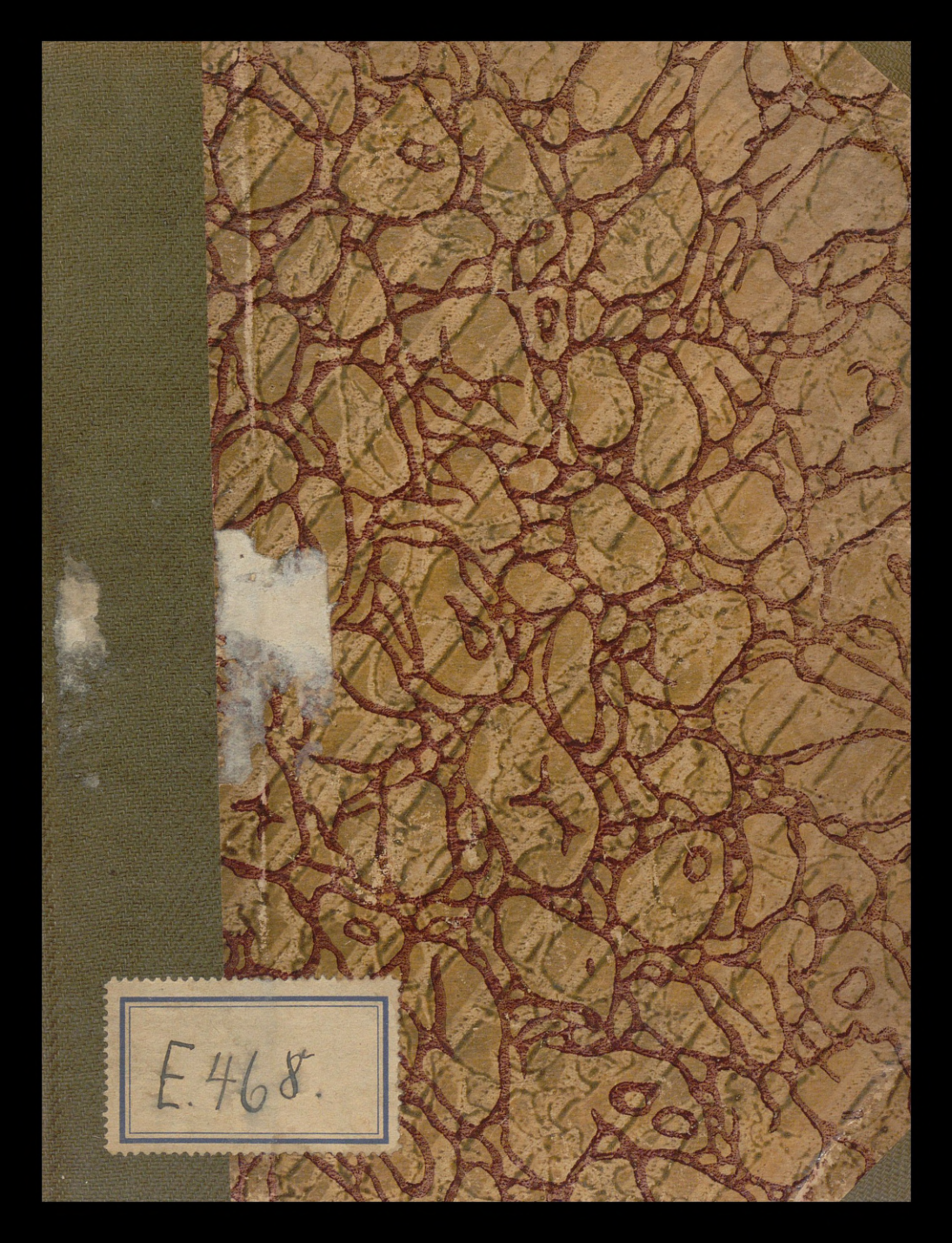
DANES-PICTA .COM

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



E.468.



The image shows the front cover of an old book. The main part of the cover is decorated with marbled paper featuring a pattern of irregular, rounded shapes in shades of tan and brown, separated by darker brown veins. To the left, a vertical strip of green, textured material, likely cloth or leatherette, forms the spine. There is a small, rectangular piece of white tape or a label remnant on the green spine. In the bottom-left corner, a small, rectangular, cream-colored label with a decorative scalloped border is pasted. The label contains the handwritten text 'E. 468.' in dark ink. The label has a thin blue double-line border.

E. 468.



72 P. P. Dion. Czach.

№ 5984 / 11

72 PUŁK PIECHOTY

U 3534

373

BARNIZOWSKA EKSPERYMA WOLKOWA
w Radomiu.

Eigentum
Heeresarchiv - Zweigstelle
Danzig

E. 468 3. 1. 1.

15

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

1/6

373

LUDZIE MORZA

WOJNA NA POWIERZCHNI WÓD

63.

Z KARTAMI I ZESTAWIEM

LUDZIE MORZA

ŻYCIE I WALKA FLOT WOJENNYCH
W OKRESIE WIELKIEJ WOJNY

WARSZAWA 1922

WARSZAWSKI INSTYTUT KARTOGRAFICZNY

884-4:359

4567/5-

9035

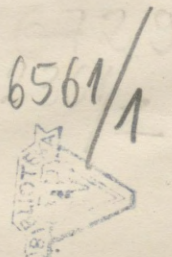
LUDZIE MORZA

WOJNA NA POWIERZCHNI WÓD

Z PAMIĘTNIKÓW I DOKUMENTÓW WYBRAŁ I ZESTAWIŁ

Tegoż autora wydzie niebawem praca
O WOJNIE PODWODNEJ I LOTNICZEJ NA MORZU.

3534.



WARSZAWA 1938

WOJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO-WYDAWNICZY

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa“ Moniuszki 11.

72 PUŁK PIECHOTY

SPIS RZECZY.

Całkowicie porażka 48 pułku	4
Tęsknota przy wojnie	5
ZALECONE DO BIBLIOTEK WOJSKOWYCH	9
PRZEZ II WICEMINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH	11
PISMEM L. DZ. 10520/WYSZK. Z DN. 25/XI 1927 R.	20
Zapamiętanie bitwy pod Czerwiniem	21
Wspomnienie	21
Bitwa pod Czerwiniem	21
Raport z bitwy pod Czerwiniem	22
Amfiteatr bitwy pod Czerwiniem	27
Ładzie z głębi okrutu	31
Głęboka historia królestwa bojowego Szwajcarii w bitwie pod	33
Wielką	35
Przebieg bitwy pod Czerwiniem	35
Nie tak w bitwie	36
Występy bitwy pod Czerwiniem	38
Na nieprzebranym murze bitwy pod Czerwiniem	38
Bitwa przy Dogger Bank	38
Wielki szlak królestwa bojowego. Prolog bitwy pod Czerwiniem	39
Głębokość bitwy pod Czerwiniem	40
Do bitwy pod Czerwiniem	40
Wielki szlak królestwa bojowego. Prolog bitwy pod	40
Dogger Bank	40

75 PŁEK PIECHOTY

EUROPEJSKIE MORZA

WYKONANIE FOTOKOPII WOD

WYKONANIE FOTOKOPII WOD

ZALECONE DO BIBLIOTEK WOJSKOWYCH
PRZEZ MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH
PISMENEM DZ. 1030 WYST. Z DN. 25.11.1971 R.

3589

6561/1
21
21

SPIS RZECZY.

	Str.
Cel istnienia morskich sił zbrojnych	4
Tworzenie floty wojennej	5
WOJNA NA POWIERZCHNI WÓD	9
Kilka kartek z życia floty	11
Ostrzeliwanie brzegów afrykańskich przez krążownik niemiecki Goeben	20
Zaopatrzenie krążowników niemieckich w Bora-Bora	24
Śmierć korsarza	27
Bój krążowników pod Coronelem	33
Raport z boju torpedowca V 187 w flotylli Wallisa	42
Artylerja okrętu linjowego w boju morskim	47
Ludzie z głębi okrętu	61
Obsługa maszyn krążownika bojowego Seydlitz w bitwie jut- landzkiej	66
Przeżycia lekarza podczas bitwy morskiej	85
Noc jakich wiele	93
Wyjście floty na morze	102
Na nieprzyjaciela! Marsz floty pełnego morza ku Jutlandji	112
Bitwa przy Dogger Bank	116
Walka eskadr krążowników bojowych. Prolog bitwy jutlandzkiej	139
Osobliwości bitwy morskiej	163
Do boju! Powrót Derflingera po bitwie jutlandzkiej	165
Powrót angielskiego krążownika bojowego Lion z bitwy przy Dogger Bank	169

Przygoda brytyjskiego okrętu strażniczego	147
Napad brytyjskich łodzi torpedowych na Kronsztadt	176
Storpedowanie krążownika Mainz	181
Zagłada pancernika Pommern	184
Konrtorpedowce w zatoce Fińskiej	186
Fałszywe okręty wojenne	194
Sygnalizacja w eskadrze	196

WALKA Z ZIEMIĄ 199

Artylerja okrętowa na skrzydle frontu we Flandrii	201
Forsowanie Dardaneli	203
Obrona Dardaneli w dniu 18 marca 1915 roku	215
Dlaczego sprzymierzeni nie zawładnęli niemieckimi podstawami łodzi podwodnych	220
Blokowanie Zeebrugge i Ostendy	222
Zabezpieczenie zatoki Helgolandzkiej przez Niemców	232

ŻYCIE FLOTY 237

Życie Floty brytyjskiej	239
Nabożeństwo na pokładzie	246
Boże Narodzenie na morzu	249
Konserwatyzm w marynarce angielskiej	254



„Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddała, a wszystkie szkody na siebie prowadzi, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim“, pisał w XVI wieku pisarz Dymitr Solikowski. Zaiste trudno w krótszych zdaniach, lapidarniej ująć znaczenie morza. Cokolwiekbyśmy do tych słów dodali będzie już tylko powtarzaniem. Godne są też one wiecznej pamięci narodu, który w dniach dzisiejszych za nawrotem miłościwym koła fortuny dotarł do wielkiej słonej wody, wiodącej na oceany i tem samem zdobył podstawę do założenia „państwa morskiego“.

Dostępu do morza nie utrwalają nam żadne traktaty, bo widzimy, że każda wojna rozpoczyna się od obalenia przysiąg, ale gruntuje je sam fakt rozmieszczenia narodu polskiego, który od swego rdzenia z dorzeczy Wisły i Warty wyciąga ku północy ramię i w ramieniu tem zawarł swą najistotniejszą, najbardziej polską krew. Ziemie te wzdłuż Wisły od Noteci po Wielkie Morze, są to ziemie najbardziej polskie w całej dzisiejszej Rzeczypospolitej, jedyne są to powiaty, jak Puck, Kartuzy, Kościerzyna, Starogard, Gniew, mające ponad 90 — 95 procent Polaków.

Tego faktu nie zaprzeczy i nie zmieni żadna moc ludzka.

Jesteśmy dzisiaj państwem morskiem. Czy jest nam morze potrzebne? i czy tylko poto, aby móc pod własną kontrolą wywozić i przywozić? — Ten wzgląd wystarczał Dymitrowi Solikowskiemu, lecz czy nam również wystarcza? — Odpowiadamy przecząco. W czasach Solikowskiego żadne państwo nie dusiło się od nadmiaru ludności, objawu dziś pospolitego. Zjawiska tego nie знаła ludzkość aż do dni niemal dzisiejszych. Jesteśmy państwem, które jest zdolne przeżyć tylko pewną określoną ilość mieszkańców; powiedzmy, że zdobycze techniki dopomogą nam tę ilość podwoić czy potroić, lecz nareszcie przychodzi kres i widzimy, że w danych warunkach więcej wyżywić kraj nie jest w stanie.

Dokąd mają pójść ci ludzie, zbytliczni w ojczyźnie?

Osiem milionów Polaków mieszka, tuła się poza jej granicami. Rozproszenie Polaków jest ogromne.

Otóż część tych ludzi „zbytlicznych” w lądowych granicach wyżywi ocean, olbrzymi śpichrz, z którego darów żyją miliony ludzi, a miliony mogą się jeszcze wyżywić. Dla nich należy więc budować „państwo morskie”, Polskę na morzu.

A potem należy mieć drogę swobodną do tych ludzi „zbytlicznych” we własnej ojczyźnie, niezdolnej im zapewnić chleba, móc ich wieźć w krainy szczęśliwsze, lepsze, niekoniecznie tam, gdzie je obce towarzystwa okrętowe wieźć zechcą. Należy mieć własny szlak i własny okręt, aby tych ludzi „zbytlicznych”, tworzących na świecie nowe Polski, ze starą macierzą łączyć.

Trudno dzisiaj mówić o zdobywaniu i zakładaniu

nowych państw, bo wszystkie ziemie na kontynentach dalekich są już przedzielone granicami wyraźnymi na mapach, lecz dużo tam jest jeszcze pola dla zmian i dużo miejsca dla czynów ludzi „zbytecznych” w ojczyźnie. Lecz za tymi kupcami, wiozącymi płody kraju swego, za tymi rybakami, zarzucającymi sieci na rybnych ławicach północnych, za tymi rolnikami, orzącymi na dalekich łądach, za całym tem rozproszeniem polskiem, rozsianą na dalekich morzach i łądach, musi stać własne „państwo morskie”.

A kto chce to państwo utrzymać, nie powinien zezwolić go sobie „wydzierać”. Dla obrony powinien mieć siły zbrojne morskie. Jak wyglądają te siły?

W jaki to sposób państwa „wydzierają” sobie władzę nad morzem, jak walczą o to władztwo morskie — rzecz to w Polsce zgoła nieznana. Ten wzgląd skłonił nas do wybrania celniejszych wyjątków z wydarzeń wielkiej wojny światowej, któreby powiedziały czytelnikowi polskiemu, jak się bronią i jak napadają na morzu. Czas ludziom „państwa morskiego” o tem wiedzieć. Odsłania się przed ludźmi polskimi nowy widok na świat, jakby kto obalił głuchy mur. Cóż się tam działo i co się jeszcze zdarzyć może — trzeba o tem wiedzieć.

CEL ISTNIENIA MORSKICH SIŁ ZBROJNYCH.

Admirał Jellicoe, wódz naczelny floty Wielkiej Brytanii w r. 1914 — 1916 sądzi, że społeczeństwo brytyjskie nie zdaje sobie sprawy ze znaczenia potęgi morskiej i że dopiero „znakomity oficer marynarki obcej, komodor Mahan” wykazał w swych dziełach kapitalny wpływ jej na historję.

Dlatego też admirał Jellicoe na początku swej pracy o „Wielkiej flocie” umieszcza cztery kardynalne punkty o celach i użyteczności brytyjskiej marynarki wojennej. Ma ona:

— 1) zapewnić okrętom brytyjskim wolność korzystania z morza, co jest sprawą zasadniczą dla kraju wyspowego, zmuszonego wwozić żywność.

2) W razie wojny wwozić silny nacisk ekonomiczny na nieprzyjaciela, pozbawiając go możliwości korzystania z morza i tem samem zmuszając do zawarcia pokoju.

3) W tym samym wypadku ma za zadanie osłonić i towarzyszyć armji wysłanej poza morze oraz zapewnić komunikację i zaopatrzenie.

4) Przeszkodzić inwazji nieprzyjacielskiej na wyspy czy też na dominjony zamorskie.

Metoda najszybsza i najpewniejsza, żeby osiągnąć te cele — to zniszczyć morskie siły przeciwnika. Taki więc powinien być pierwszy cel floty; istnieje ona dla wywalczenia zwycięstwa.

.

Wobec istnienia statków podwodnych możliwość korzystania z morza będzie w rzeczywistości istniała i dla strony słabszej.

„Panowanie na morzu” nie może być nadal rozumiane jako panowanie nad „powierzchnią wodną”.

Nawet w przeszłości nigdy żaden „pan morza” nie był w stanie całkowicie przerwać żeglugi handlowej przeciwnika. Korsarze przechodzili przez sieci.

Zjawienie się statków podwodnych czyni termin „panowania nad morzem” względnym, wprowadzając pewną modyfikację w tym klasycznym terminie.

TWORZENIE FLOTY WOJENNEJ.

Admirał Alfred von Tirpitz był wojennym ministrem marynarki niemieckiej od r. 1897 do marca 1917 r. Za niego to została zbudowana flota wojenna, z którą Niemcy wystąpiły do walki w r. 1914. Sam Tirpitz to typowy Prusak z jego zaletami i wadami. Podajemy tu w streszczeniu zasadnicze myśli Tirpitz’a o tworzeniu floty.

.

— Podczas całej mojej służby walczyłem z dwoma ulubionymi dziećmi społeczeństwa: obroną brzegową i zagraniczną flotą krążowników. Nawet taki au-

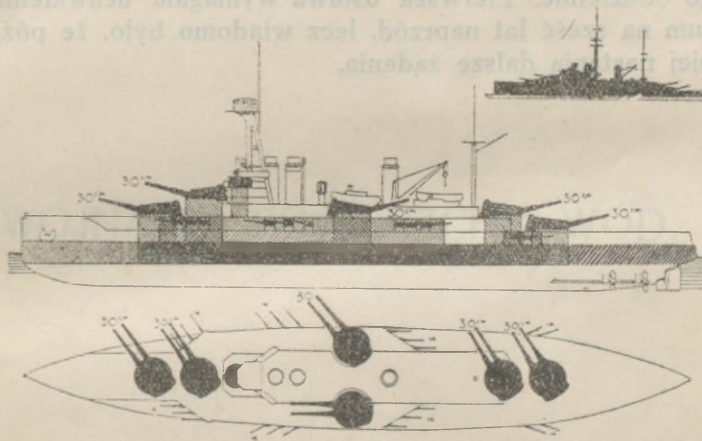
torytet, jak feldmarszałek von der Goltz, główny inspektor inżynierji, chciał mnie zmusić do pokrycia wybrzeża basztami działowemi i to przy istnieniu floty linjowej. Że najlepszą obroną jest flota — tego dowiodła wojna światowa. Co się tyczy krążowników, powiedziałem cesarzowi, że nie mamy dla nich podstaw i w razie wojny z Wielką Brytanią sprawę rozstrzygnie flota wojenna między Helgolandem a Tamizą. „Jeden odpowiedni sprzymierzeniec morski nam wystarczy, aby stworzyć dla nas w wojnie światowej dogodną sytuację”.

...Wtedy już uważałem flotę wojenną i przymierze z jakimś państwem drugiej kategorii za jedyny środek, mogący zmusić Wielką Brytanię do uznania naszego wielkomocarstwowego stanowiska...

...Bismark nie chciał zrozumieć znaczenia floty linjowej i był zwolennikiem budowy małych statków do obrony przybrzeżnej. W wypadku wojny Rosji z Wielką Brytanią, Niemcy powinny pozostać neutralnemi. Uważał, że Wielką Brytanię można odeprzeć zapomocą landwehry i nie chciał zrozumieć znaczenia blokady. Wreszcie zgodził się z tem, że flota wojenna jest dla Niemiec niezbędna...

• ...*Propaganda prawa* (o budowie floty wojennej) w społeczeństwie. Osobiste zaznajomienie prawie wszystkich książąt sprzymierzonych. Heringen zorganizował „oddział informacyjny” w departamencie marynarki, sam jeździł do uniwersytetów i zebrał opinie wszystkich znanych polityków i ekonomistów (Brentano, Szmo-

ler, Wagner, Zering, Schumacher i t. d.). Sądziłi oni, że wydatki na flotę są produkcyjne w danych warunkach i osobiście pomogli do rozpowszechniania tej narodowo-ekonomicznej idei. Historycy mniej rozumieli nasze położenie, rozważając ciągle ściśle „kontynentalnie”. Wojsko również nie wiele się wzniosło nad ten poziom, przeniknięte wyłącznie przygotowaniem do wojny na dwa fronty, ale oddzielne jednostki, w ro-



Pancernik francuski *Paris*. Schematycznie przedstawiona na profilu jego zdolność obronna, w planie — zdolność do natarcia. Pancierz nad wodnicą 270 mm; na końcach 160 mm; kazamaty — 180 mm; baszty — 370 mm. Uzbrojenie składa się z 12 dział — 305 mm i 4 wyrzutni torped. Typ pancernika o silnej artylerii średniej. Wyporność 23500 tonn.

Na górze sylwetka okrętu.

dzaju von der Golza, rozumiały znaczenie floty. Wszystkie gazety otrzymywały z departamentu morskiego niezbędny materiał informacyjny. Zorganizowano szereg wykładów publicznych i konferencji, jak również pu-

blicznych wycieczek do portów dla zwiedzania okrętów; zwrócono się do szkół, zachęcano literatów i t. d. Wszystkie wydatki pokrywano dobrowolnymi ofiarami, ponieważ w budżecie państwowym sum na ten cel nie było. We wrześniu 1897 roku oddałem kanclerzowi Hohenlohe projekt ustawy, który w październiku wpłynął na radę ministrów. Zwyciężyło dobre przygotowanie taktyczne i przekonanie przywódców partji, każdego oddzielnie. Pierwsza ustawa wymagała uchwalenia sum na sześć lat naprzód, lecz wiadomo było, że później nastąpią dalsze żądania.

WOJNA NA POWIERZCHNI WÓD.

bliskich wydziałach do partii dla zwalczania okra-
dów, zwrócić się do nich zachęcał literatów i d.
Współnie wydali pokrywano dobrowolnymi ofiarami,
pozostawiając w budżecie państwowym sumę na ten cel nie
było. We wrześniu 1897 roku oddałem kanclerzowi
Hohenlohe projekt ustawy, który w październiku wpły-
nął na rade ministrów. Zyskało dobre przygotowa-
nie taktyczne i przekonanie przywódców partii, każde-
go oddzielnie. Pierwsza ustawa wymagała uchwalenia
sumy na szczebel na przód, lecz wiadomo było, że póź-
niej nastąpi dalsze zadanie.

WOJNA NA POWIERZCHNI WÓD.

KILKA KARTEK Z ŻYCIA FLOTY.

Życie floty poza pięknem ma zarazem swój tragizm. Oto garść suchych notat z „wojennego dziennika dowódcy floty niemieckiej”, które mają głęboką wymowę, powiadając oschłym tonem, stylem pozbawionym wszelkich upiększeń o czynach wojny i śmierci ludzkiej.

.

9 maja 1917 r.

Wiatr i fala w zatoce Niemieckiej z O — NNO, siła 3 — 4¹⁾. Pogoda jasna. — Widzialność dobra. —

¹⁾ Siła wiatru jest zależna od jego szybkości, mierzy się ją przez ciśnienie, jakie wykonywa na płaszczyznę ustawioną prostopadle do kierunku wiatru. W ogólnie przyjętej skali Beauforta zupełną ciszę, przy której zwisają żagle i okręt się nie porusza, oznaczono liczbą 0; huragan przy którym wszystkie żagle muszą być zwinięte, a szybkość wiatru wynosi 144 km na godzinę i ciśnienie 230 kg na metr kwadratowy powierzchni — oznaczono liczbą 12. Przy sile wiatru np. 4 wszystkie żagle są rozwinięte, szybkość wiatru 10 km na godzinę, a ciśnienie 1.35 kg i okręt płynie z szybkością 5 — 6 węzłów. Przy silniejszym wietrze następuje już częściowe zwijanie żagli.

Patrole lotnicze wewnątrz zatoki nic nie widziały. Poszukiwanie min i trawlowanie według programu. IV dywizjon zwiadowczy osłaniał tę operację od zachodu. Podczas poszukiwania min przez flotyllę czaty głównej „Ems” na północ od wyspy Borkum patrolowiec *Metelkamp* natknął się na minę i zatonął.

Wróciły z dalekiego pływania *U-82*, *U-B 22*, *U-B 21* i *U-93*, która wyszła 13 kwietnia i zatopiła do 30 kwietnia 27000 tonn. 30 kwietnia w walce z okrętem — pułapką (galoetta trzymasztowa, żeleźniak) dowódca, kapitan marynarki baron von Spiegel, wraz z jednym podoficerem i jednym pokładowym zostali wyrzuceni za burtę; trzech ludzi ciężko rannych. Porucznik marynarki I klasy Ziegler, doprowadził ciężko uszkodzony statek, niezdolny do ponurzenia się i bez radio, do List.

U 46 wyszła pod eskortą na północ. *U 58* meldowała radjotelegraficznie swoje stanowisko i ukończenie kotwicowania min. Zatopiła dwa parowce, uszkodziła trzy. Przez 1^o długości zachodniej ruch karan okrętowych coraz żywszy.

10 maja.

Patrole lotnicze — nic. Służby zwiadowczej sterowców nie było. Poszukiwanie min i trawlowanie podług programu. IV dywizjon zwiadowczy osłaniał prace trawlerów od zachodu. Pancernik *Hindenburg* rozpoczął służbę. Wielka gala z tego powodu.

U-C 76 podczas ładowania min w porcie Helgolandu doznała awarii wskutek eksplozji miny i zatonała... Między innymi brakuje dowódcy (kapitan marynarki Barten). Okręt ratowniczy *Oberelbe* wyszedł z Ems na pomoc. *U-C 77* wróciła z dalekiego pływania.

U 46 przeszła strefę niebezpieczną ¹⁾. U 30 wyszła na północ, idzie przez Terschilling.

11 maja.

Wiatr z O. Siła 4 — 5. Patrole lotnicze — nie podejrzanego. Wiatr wschodni przeszkodził patrolować sterowcom. Poszukiwanie min i trawlowanie według programu. Półflotylla poszukiwaczy min przeznaczona do zabezpieczenia drogi zachodniej, poszła na północ dla zbadania nowego pola minowego. Oznaczono je na nowo. W czasie tej pracy leader 5 półflotylli poszukiwaczy zatonął na minie; brak czterech ludzi (pomiędzy nimi dowódca półflotylli kapitana marynarki Besta). Wyjaśniono, że Anglicy zakotwiczili miny na drodze dojścia z południowego-zachodu do Hornsriiff, wobec czego dałem rozkaz dowódcy dywizjonów zwiadowczych zakotwaczyć miny w tym samym punkcie, lecz przychodząc z NO i W, żeby nie pozwolić Anglikom na użytkowanie tego reperu ²⁾, którego możemy się zrzec. Drugie pole minowe założone na północ od światłowego statku Vyl nie dozwoli nieprzyjacielowi dochodzić i minować głębi Nordmanns-Dyb. W nocy dywizjon trawlerów przeszedł drogę łodzi podwodnych na zachód, przy brzegu holenderskim, drugi — drogę na północ.

U 30 przebyła strefę niebezpieczną. U 58 wróciła z morza. U 39 wróciła do Wilhelmshaven, holowana przez V 163.

¹⁾ Strefa niebezpieczna to jest strefa zagród minowych, zakładanych przez nieprzyjaciela.

²⁾ Punktu oznaczonego przez latarnię czy też przez boje, czy w jakikolwiek inny sposób na morzu.

12 maja.

Wiatr z O. — Siła 6. — Patrole lotnicze nic nie sygnalizowały. Patrole sterowców niemożliwe. Z powodu dużej fali odszukiwanie min i trawlowanie możliwe tylko miejscami. IV dywizjon zwiadowczy osłaniał trawlerów od zachodu. — Rankiem powróciły dwa dywizjony trawlerów. Żadnego wypadku. — Statek z flotyli czaty głównej sygnalizował nieprzyjacielską łódź podwodną. Pół flotyli torpedowców, które były pod ręką, ruszyło na jej poszukiwanie.

Torpeda holowana przez jeden z torpedowców wybuchnęła podczas tej operacji.

13 maja.

Wiatr NW. — Siła 2. — Poszukiwanie min i trawlowanie według programu. IV dywizjon zwiadowczy osłaniał od zachodu. — Nocą, dowódca sił zwiadowczych rozkazał minowcowi pomocniczemu *Senta* zarzucić miny przy Hornsriiff i na północ od światłowego statku *Vyl*, jak to nakazałem.

Wyszły na dalekie pływanie *U-C 33* na zachód i *U-C 41* w kierunku na Bell Rock.

14 maja.

Wiatr z O — NNO — Siła 3. — Sterowiec *L 22* wyszedł na zwiady ku zachodowi, *L 23* ku północy. Poszukiwanie min i trawlowanie według programu. II dywizjon zwiadowczy wyszedł dla osłonięcia tej pracy od zachodu, na linii Ems wschodni — Eclairs. O g. 18 sztab załadował się na *Baden*. Flota przyjęła uszykowanie do wyjścia. II dywizjon zwiadowczy i drugi dowódca torpedowców wieczorem doszli do redy Schil-

lig, ze względu na ćwiczenia w zatoce Niemieckiej, przewidziane na 15 maja. — *L 22* nie dał żadnej wiadomości od chwili wyjścia. — Burza na zachodzie. — Możliwe, że zwinął anteny i nie może wobec tego nadawać depesz. Nad całą zatoką Niemiecką do wieczora mgła. Niemożliwą rzeczą jest wysłać na poszukiwania ani płatowców ani też statków. Samolot Nr. 859 widział o g. 9.50 eksplozję i obłok czarnego dymu. O g. 19.40 dowódca sterowców meldował, że według informacji telefonicznych z Borkumu, trzeba będzie przyjąć, że widziana eksplozja ma związek ze stratą *L 22*. Sztab Generalny nocą nadał depeszę, która potwierdza to przypuszczenie. Burza zmusiła *L 22* iść na niewielkiej wysokości poniżej jego zwykłego pułapu i według tej depeszy, zbiły go okręty angielskie.

O g. 23.40 *Orion*, statek dowódcy 3 półflotylli poszukiwaczy min, zameldował, że *U 59*, która wypłynęła pod eskortą, oraz poszukiwacz min *Fulda* natknęły się na miny i zatonęły. Wysłano na spotkanie *Oriona*, statki alarmowe z grupy „List”, poszukiwacze min z flotylli *Kraha* i 17 półflotyllę torpedowców. Statki te otrzymały rozkaz przyjąć jednocześnie powracające *U-C 51* i *U-C 42*, znajdujące się na zachód od *Horusrift*.

*U-C 44*¹⁾ i *U-C 50* wyszły na zachód, na dalekie pływanie. Powracająca *U-C 51* sygnalizowała swe stanowisko oraz: „minowanie ukończone. — Zatopiono około 4000 tonn — szybkość 5 węzłów”. (Niemożliwą rzeczą jest osądzić, jaką odniosła awarię, radjodepesza zniekształcona).

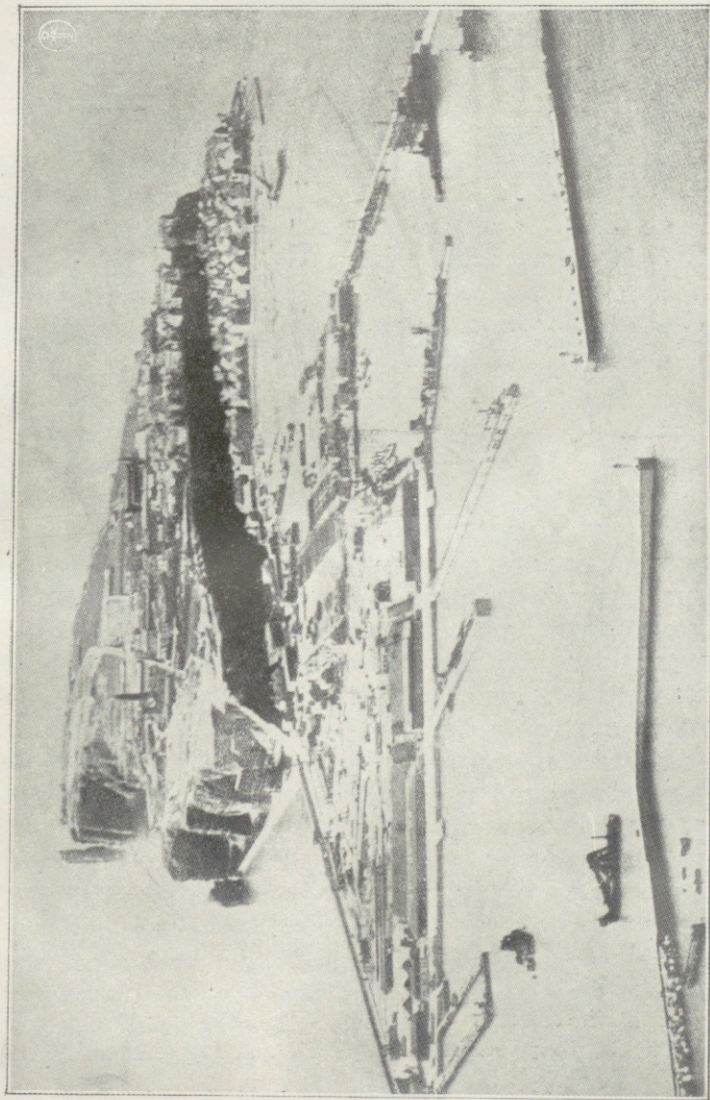
¹⁾ *U-C* był to typ małych łodzi 180 — 200 tonn, przeznaczonych do działania na płytkich wodach przymorza flandryjskiego.

15 maja.

Wiatr NNW. Siła 2 — 3. *L 16* i *L 37* wyszły na służbę czat. Gęsta mgła zmusiła je do powrotu. Widziano tylko chwilami i to na bliskie odległości. — Ćwiczenia przewidziane w zatoce Helgolandu przeniesiono na szesnastego. Pierwszy dowódca torpedowców meldował, że maszyny pomocnicze części jednostek I flotyli są przemęczone i niektóre nie są zdolne działać poza zatoką Niemiecką. Wysłałem niezwłocznie I flotyllę dla naprawy do arsenału kilońskiego. — Dla określenia miejsca wypadku przybyłej *U 59* i dla dania pomocy *Orionowi*, dowódca sił lekkich wysłał z flotyli alarmowej grupę *List*, statek — pompę i holownik. Dla strzeżenia fahrwateru ¹⁾ wyjściowego łodzi podwodnych wysłał pół flotyli torpedowców. Wiadomości dostarczone przez statki pomocnicze nie dają możliwości wyraźnie określić pół minowych, założonych przez nieprzyjaciela na północy. Patrolowiec *Heinrich Rathjen* usiłujący zapomocą sygnałów dźwiękowych skomunikować się z *U 59*, natknął się na minę i zatonął. Brak podoficera i trzech marynarzy. — Dałem rozkaz dowódcy sił zwiadowczych przerwać niezwłocznie wszelkie trawlowania na zachodzie i użyć wszystkich rozporządzalnych statków do sprawdzenia i oczyszczenia drogi północnej dla łodzi podwodnych. — Przerwanie prac na zachodzie jeszcze bardziej zmniejsza możliwość działania floty. Zdecydowałem się dla wykorzystania tej zwłoki wysłać III eskadrę i V flotyllę na ćwiczenia na Bałtyk. Potrzebują tego koniecznie.

U-C 42 i *U-C 51* wróciły z dalekiego pływania.

¹⁾ Droga oczyszczana stale z min i strzeżona.



Helgoland. Port wojenny na małej wysepce w zatoce Niemieckiej. Po wielkiej wojnie fortifikacje wyspy zgodnie z traktatem wersalskim zostały zniszczone.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY



U-C 41, która wyszła 11 maja na brzeg zachodni, musiała wskutek uszkodzenia maszyn przerwać pływanie.

16 maja.

Wiatr z NO — NNW. — Siła: 3 — 6. — Patrole lotnicze nic nie sygnalizowały. — Wiatr NO przeszkodził wyjść sterowcom. — Ćwiczenia taktyczne floty pełnego morza w zatoce Helgolandu. — Przy końcu ćwiczeń III eskadra ruszyła na Bałtyk. — Podczas jej nieobecności I i IV eskadra są kolejno w ostrem pogotowiu. — *Kaiser* wyszedł do Kilonji. Dla ustalenia przyczyny zatonięcia *U 59* dowódca sił zwiadowczych wydał następujące zarządzenia: flotylla trawlerów oczyści kwadraty 132, 117, 133 i 116; półflotylla torpedowców zbada specjalnemi aparatami kwadraty od 134 do 84. — Flotylla pomocnicza trawlerów określi miejsce katastrofy *U59* i spróbuje się z nią skomunikować za pomocą sygnałów dźwiękowych. W czasie tych operacji *M 14* natknął się na minę. Chcąc go ratować wpadł na minę torpedowiec *N 78*. Oba statki zatonięły. Trzeba zaprzestać dalszych usiłowań mających na celu skomunikowanie się z *U 59*.

W nocy torpedowiec *S 27* z flotylli alarmowej *Ems*, która eskortowała idącą na dalekie pływanie na zachód *U 86*, natknął się na minę i zatonął. *U 86* wróciła wtedy z resztą konwoju na rejd Borkumu. — Radjotelegramy: *U 62*, która wyszła 21 kwietnia, sygnalizowała swe stanowisko. Zatopiała w kwietniu około 10000 tonn, w maju 13000 tonn, 30 kwietnia wzięła do niewoli dowódcę okrętu — pułapki *Q 12*. — *U-C 55*, która wyszła na brzegi zachodnie 28 kwietnia, sygnalizowała swe stanowisko.

U 40, która wyszła 5 maja, sygnalizowała: „*Mino-*

wanie ukończone, słyszałam dwie detonacje, nic nie zatopiłam". U 21, która wyszła 19 kwietnia, sygnalizowała swoje stanowisko; — zatopiła 13000 tonn. U-C 49, która wyszła 2 maja, sygnalizowała swe stanowisko, ustawiła miny, zatopiła 3365 tonn.

17 maja.

Wiatr z O — ONO. — Siła: 3 do 6. Nie było patroli sterowców. — Patrole lotnicze nic nie sygnalizowały. — Wiadomości nadesłane dotąd o nieprzyjacielskim polu minowym na południe od Hornsriiff nie dają możliwości zdania jasno sobie z niego sprawy.

Zdaje się, że te nowe miny zarzucono na południe od pola Senta, w kierunku O — W. W dalszym ciągu wszystkie statki, które rozporządzamy, pracują nad wyjaśnieniem tej kwestji i oczyszczeniem tej ważnej drogi. — Raz jeszcze sprawdza się, jak niedostateczna jest posiadana przez nas ilość dywizjonów odszukujących miny i trawlerów. Ponownie próbuję żądać od naczelnego wodza dla floty pełnego morza statków M (nowe poszukiwacze min), będących na Bałtyku. Na ich miejsce oddają statki flotylli czaty głównej morza Północnego albo też szalupy pomocniczej flotylli poszukiwaczy min. Celem łatwiejszego i pewniejszego rozpoznania przy żegludze statku świetlnego przy List, zakotwiczoneo w pobliżu boję wytyczną; nocą strzeże jej patrolowiec. Poza tem dla ułatwienia żeglugi wychodzących łodzi podwodnych stale krążą patrolowce na zachód od statku świetlnego. W nocy patrolują dwa dywizjony trawlerów, jeden na północ, drugi na zachód od Ems.

U-C 49 i U-C 41 wróciły z dalekiego pływania. U 86 wyszła bez eskorty na zachód. U-B 41 wyszła

z eskortą w kierunku na przylądek Flamborough. Przez radiostację Bruges *U-C 75* podała swe stanowisko; — zatopiła 3500 tonn i statek angielski *Lavender* — 17 półflotylla wyszła na spotkanie uszkodzonej *U-C 40* i powinna wrócić przez pomocniczy fahrwater Nordmans-Dyb.

Tak wyglądała codzienna praca floty przez lata wielkiej wojny, rzadko urozmaicana ważniejszymi zdarzeniami, jak wyjściem większych jednostek, czy też bitwą



Sylwetka krążownika bojowego (brytyjski *Hood*)

OSTRZELIWANIE BRZEGÓW AFRYKAŃSKICH PRZEZ KRAŻOWNIK NIEMIECKI *GOEBEN*.

W chwili wypowiedzenia wojny Niemcy nie posiadają żadnej podstawy na morzu Śródziemnem. Dwa okręty niemieckie stoją w Messynie. Jeden z nich to krążownik bojowy *Goeben* o wyporności 23000 tonn, szybkości 27 węzłów. Okręt ten posiadał 10 dział — 280 mm i 12 — 150 mm. Drugi — to krążownik opancerzony *Breslau* o pojemności 4500 tonn i szybkości 27 węzłów, uzbrojony w 12 dział 105 mm.

Oba te zupełnie nowoczesne okręty, zbudowane w 1911 r., znane są ze swych przygód, zwłaszcza potężny *Goeben*, bezkarnie zabawiający się korsarstwem na morzu Czarnem, gdzie żaden ze statków floty rosyjskiej nie dorównywał mu w szybkości.

Oba statki fikcyjnie sprzedano Turcji; pod banderą turecką *Goeben* otrzymał nazwę *Jaraz Sułtan Selim*, a *Breslau* — *Midelli*.

Uciekając z Messyny *Goeben* i *Breslau* po drodze ostrzelały brzegi Algierji, co w pompatycznych zdaniach opisuje jeden z oficerów *Goebena* — Emil Ludwig.

.

— O g. 4 rano w ostatnich blaskach księżyca ujrzał *Goeben* szare brzegi Algerji. Lecz księżyc zniknął wkrótce i w oczekiwaniu świtu wszystko pokryło się ciemnością.

Okręt biegł w pomroce ku swojemu celowi: Philippeville. Rzecz mogła się udać, jeżeli przybędziemy ze świtem. O g. 4.30 okręt był już przed miastem. Wywieszono banderę wojenną. Dzień nadchodzi, cel jest przed nami. Wszystkie lornetki i wszystkie oczy szukają brzegu, dworca, latarni morskiej i doków. Jesteśmy od nich o 60 hektometrów, przez lornetkę widać ludzi chodzących po tamie portowej; latarnik wpatrzony w morze, zapytując się siebie co to może być za okręt, zbliżają się łodzie rybackie, oglądając ciekawie obcy statek, jakby to było w czasie pokoju.

Na pokładzie wszyscy są na swoich miejscach; nerwy — w naprężeniu.

Oczekiwanie trwa ponad dwie godziny. Kanonierzy głaszczą działa i życzą humorystycznie pociskom powodzenia. Z głębi baszt przypatrują się przez lornetki latarni morskiej, która ma służyć jako punkt celowania.

Obok wieży stoi latarnik. Wreszcie po nieznośnem oczekiwaniu, zadzwieczał dzwonek. Naciśnięto guzik elektryczny przy dziale, rozległ się pierwszy strzał armatni na morzu Śródziemnem, — pocisk padł tuż przy latarni morskiej. Druga salwa uderzyła w środek portu. Dworzec płonie, szerzy się pożar, marynarze krzyczą z radości. Za trzecią salwą, która spadła na pontony i składy węgla, wszystko poza molo pali się.

I tak w dalszym ciągu: 43 pociski w sześć minut, wszystkie w port, żaden na miasto. Philippeville jest

niezle ufortyfikowane. Dlaczego więc milczą armaty nieprzyjacielskie? I dopiero kiedy *Goeben* ukończywszy bombardowanie wykreślił, wtedy dopiero Francja zaczęła strzelać. Pociski padały blisko, lecz żaden nie trafił. I podczas, gdy *Goeben*, strzelając bez przerwy, uchodził na pełne morze, oficerowie artylerzyści wyraźnie widzieli naprzeciw siebie ludzi białą (?) ubranych krzątających się przy armatach. Jednocześnie pożar powiększał się i rozszerzał.

Godzinę przedtem *Breslau* w odległości 30 mil morskich od nas bombardował miasto Bone z odległości 46 hektometrów i zniszczył urządzenia portowe, stację sygnałową, oraz trzy parowce w porcie. Nieprzyjaciel odpowiedział zaledwie jednym pociskiem.

.

Jaki wynik osiągnął *Goeben* i *Breslau* ostrzeliwując brzegi Algierji? — Wice-admirał Dartige du Fournet, dowódca armji morskiej na morzu Śródziemnem, w pamiętniku swoim zanotował (*Souvenirs de guerre d'un amiral, 1914 — 1916*) krótko:

.

— *Goeben* i *Breslau* ostrzeliwały (brzegi Algierji) 4-go o świcie. Pierwszy z tych okrętów bombardował Bone, strzelając do latarni morskiej na przylądku Garde, z której latarnik wyniósł aparaty do bliskiego schronu; ponadto okręt rzucił kilka pocisków w port, nie wyrządzając żadnych poważnych szkód. Ziemia, nie posiadając żadnych środków obrony, nie odpowiadała.

Goeben z niewielkiej odległości bombardował Philippeville, którego baterje jeszcze nie były obsadzone

załogą i gdzie znajdowało się kilka parowców, przeznaczonych do zabrania transportów z Afryki. Jeden z granatów uderzył w dworzec, gdzie zgromadziło się wielu żołnierzy. Od uderzenia tego pocisku eksplodowała skrzynia z nabojami, zabijając i raniąc około 30 ludzi. Rezolutny stróż baterji sam naładował jedno z dział i dał ognia do *Goebena*. A wtedy ten oddalił się natychmiast...



Sylwetka lekkiego krążownika (angielski *Effingham*, *Frobisher*, *Hawkins* i *Vindictive*)

ZAOPATRZENIE KRAŻOWNIKÓW NIEMIECKICH W BORA - BORA.

W czasie swej wędrówki po oceanach korsarskie krążowniki niemieckie napotykały olbrzymie trudności w zaopatrzeniu się w produkty pierwszej potrzeby, w węgiel i żywność. Brano je też gdzie się dało. Szybkobieżne węglowce, idące za eskadrą, kupowały w portach neutralnych, bądź też przeładowywano węgiel z zatrzymanych statków, lecz mimo to położenie eskadry z braku własnych podstaw było nad wyraz ciężkie. Trafiły się jednak szczęśliwe okazje. Na wyspie Wielkanocnej dostawca Anglik, nic nie wiedzący o wojnie, bardzo chętnie sprzedał Niemcom węgiel. Podobnie rzecz się miała w Fanning, gdzie nie zniszczono na radiostacji ważnych dokumentów, które wpadły w ręce niemieckie. Na francuskiej wyspie Bora-Bora w grupie wysp Pod Wiatrem, admirał von Spee, dowódca eskadry korsarskiej, użył podstęp. Szedł wtedy ku wybrzeżom zachodnim południowej Ameryki.

.

— ...21 września *Scharnhorst* i *Gneisenau* zarzuciły kotwicę przed Bora-Bora, małą wysepką, otoczoną ra-

fami koralowemi. Tu należało wziąć węgiel. Z drugiej strony von Spee, zdecydowany odwiedzić stolicę Tahiti, Papeete, chciał zasięgnąć języka. Dlatego też zamazano grubo farbą nazwy statków i ściągnięto z nich bandery wojenne. Niemcy spodziewali się, że ich nie poznają. Tak stało się rzeczywiście. Żandarm brygadjer, najwyższy urzędnik francuski na wyspie, z całym zaufaniem udał się na pokład *Scharnhorsta*. Przyjął go uprzejmie oficer wachtowy, któremu brygadjer oświadczył, że przybył jak najspieszniej dowiedzieć się, jakie są potrzeby i życzenia okrętów wojennych. Biedak był przekonany, że znajdował się na okręcie koalicyjnym. Zaprowadzono go do admirała.

— Trzeba mi — rzekł von Spee po francusku — jak najszybciej dostarczyć mięsa, ryb i jarzyn. Płacę złotem, w funtach angielskich, ponieważ przychodzę z krajów angielskich i nie mam innych pieniędzy.

Żandarm przyobiecał dostarczyć niezwłocznie wszystkiego, czego od niego żądano. Oficer odprowadził go aż do burty nie pozwalając w ten sposób zetknąć się z marynarzami.

Natychmiast też krajowcy nawieźli na pokład bananów i orzechów kokosowych, nie przyjąwszy za to zapłaty. Admirał otrzymał w podarunku dwa prosiaki, a kapitan okrętu admirałskiego kozę.

Dzielny brygadjer z zapałem wypełniał wszystkie żądania Niemców. Zanim krążowniki ukończyły ładowanie węgla, już żywność dostarczono na pokład. Żandarm sam pilnował transportu. Nagle, w pewnej chwili wzrok jego padł na wstążkę na czapce, którą, jeden z marynarzy zapomniał przekręcić, *Scharnhorst* — przeczytał zdumiony. Jednocześnie zbliżył się do niego jeden z krajowców i rzekł szeptem, że nazwy okrętów są

zamazane, lecz mimo to odczytał je: — *Scharnhorst i Gneisenau*. Żandarm, chociaż nie znał imion wszystkich okrętów niemieckich, nareszcie odgadł prawdę. Niestety, za późno! Żywność była już załadowana, a rzecz gorsza, że oficer, rozmawiając z krajowcami, dowiedział się, że w Papeete znajduje się kanonierka francuska *Zèlée*¹⁾...



Sylwetka pancernika (amerykański *Idaho*, *Missisipi*, *New Mexico*).

¹⁾ Zniszczona przy bombardowaniu Papeete przez Niemców.

ŚMIERĆ KORSARZA.

Polując na okręty sprzymierzonych mały krążownik *Emden*, o wyporności 3600 tonn i szybkości do 25 węzłów, uzbrojony w 10 dział 105 mm i 8 dział 52 mm, szedł z Tsingtao. Zkolei polowano na niego zawzięcie, lecz upłynęło kilka miesięcy nim go przychwycono. W czasie tej ucieczki odbył *Emden* daleką drogę z Tsingtao na Karoliny, a stamtąd na Moluki. Od wyspy Timor zawrócił na zachód, a później od Jawy przez Sumatrę poszedł ku Indochinom, gdzie ponownie zawrócił ku Indjom, opłynął Cejlon, zboczył na południe ku archipelagowi Chagos, wrócił na Malakę, opłynął Sumatrę i od Jawy odskoczył na pełny ocean. Wreszcie go przychwycono przy wyspach Kokosowych.

Odysseja *Emdena* okryła go chwałą. Lepiej nie będzie można wyrazić uznania i podziwu z jakim się spotkały jego czyny, jak również czyny dowódcy eskadry korsarskiej na Pacyfiku, vice-admirała Spee, jak przytaczając słowa jednego z angielskich pisarzy morskich, który miał odwagę powiedzieć:

„Hrabia von Spee, chociaż był tylko drapieżnikiem pruskim, również jak von Müller, który uczynił nie-

śmiertelnem imię *Emdena*, są obaj godni, aby służyć pod banderą brytyjską" (Bennet Copplestone. The secret of the Navy, str. 127).

Emden został zniszczony przez krążownik *Sydney*, który wraz z innymi krążownikami (*Melbourne* i *Minotaur*) eskortował karawanę 36 transportowców, wiozących do Europy 30000 żołnierzy z Australji i Nowej Zelandji. Przy mijaniu wysp Kokosowych dowódca eskorty otrzymał depeszę, że znajduje się tam podejrzany statek. Wysłany *Sydney* znalazł przed sobą korsarski krążownik *Emden*.

Raport komandora Johna C. T. Glosoppa o pochwyceniu niemieckiego krążownika *Emden*.

Na pokładzie *Sydneya* Colombo 15 listopada 1914 r.

PANIE

mam zaszczyt zameldować

...Otrzymawszy rozkaz płynąć jak najszybciej na spotkanie podejrzanego statku przy wyspach Kokosowych o g. 7 skierowałem się ku nim, powiększając szybkość do 20 węzłów. O g. 9.15 dostrzegłem wprost przed sobą ziemię i prawie w tejże chwili dym statku, który się okazał *Emdenem*, wychodzącym z portu i idącym ku mnie z dużą szybkością.

1. O g. 9.40 rozpoczął się ogień. Pierwszy strzał dał *Emden*. Staralem się pozostawać na odległościach, pozwalających mi na wykorzystanie dalekości moich dział. Ogień przeciwnika z począt-

ku dobry i szybki, osłabł nagle, kiedy *Emden* otrzymał kilka pocisków. Najpierw rozbiły mu one komin, potem przedni maszt, i na tyle wybuchnął duży pożar. Następnie runął drugi komin i ujrzałem, że *Emden* kieruje się ku plaży wyspy Keeling Nord, gdzie osiadł o g. 11.30. Dałem do niego jeszcze dwie salwy jednoburtowe¹⁾ i opuściłem go, by ścigać okręt handlowy, który nadszedł w czasie walki.

2. Choć mogłem z łatwością ostrzeliwać ten statek kilkakrotnie w czasie trwania boju, jednak nie uczyniłem tego; statek ten uciekał z dużą szybkością i dogoniłem go dopiero o g. 12.10. Dałem do niego strzał armatni celując w przód okrętu i wywiesiłem flagę według kodu międzynarodowego, nakazując stanąć, czego usłuchał. Wysłana łódź wyjaśniła, że mam do czynienia z parowcem *Buresk*, węglowcem angielskim, schwytanym przez Niemców. Załoga składała się z 18 Chińczyków, 1 szafarza Anglika, 1 kucharza Szweda, i obsady niemieckiej przyz, 3 oficerów i 12 marynarzy. Na nieszczęście statek był w trakcie tonięcia, kłapa kingstonu została otwarta i uszkodzona w sposób nie pozwalający na żadną naprawę. Wziąłem wszystkich marynarzy z *Buresku* na pokład, dałem do niego jeszcze cztery razy ognia z działa i wróciłem do *Emden*u, mijając pływających rozbitków. Zostawiłem dla nich dwie łodzie z *Buresku*, które holowałem.

¹⁾ Sydney miał 8 dział — 252 mm, rozmieszczonych pojedynczo. Dwa działa, jedno na rufie i drugie na dziobie mogły strzelać na korzyść prawej i lewej burty, czyli salwa jednej burty była to salwa z pięciu dział.

3. Kiedy wróciłem do *Emden* ujrzałem, że ma on jeszcze swą banderę na szczycie wielkiego masztu ¹⁾). Zapytałem sygnałami według kodu międzynarodowego: „Poddajecie się?” na co otrzymałem morsem odpowiedź: „Co to za sygnał? nie mamy takiej książki sygnałów”. Powtórzyłem wtedy morsem: „Poddajecie się”? Następnie: „Czy zrozumieliście mój sygnał?” Na te dwa zapytania nie otrzymałem odpowiedzi a oficerowie niemieccy, stojący na pokładzie, dali mi do zrozumienia, że ich dowódca nie podda się nigdy. Wobec tego, chociaż z wielkim żalem, rozpocząłem na nowo ogień o g. 16.30 i przerwałem dopiero o g. 16.35, kiedy *Emden* wywiesił białą flagę i ściągnął banderę.

4. Wtedy porzuciłem *Emden* i wróciłem zabrać dwie szalupy z *Buresku*. Wyciągnąłem z morza dwóch marynarzy (g. 17), którzy przebyli w wodzie cały dzień.

Po powrocie do *Emden* wysłałem do niego szalupę obsadzoną przez Niemców z *Buresku* i zapowiedziałem przez oficera, że wrócę na pomoc nazajutrz rankiem. Musiałem tak uczynić, ponieważ pragnąłem wyjaśnić stan kabli i radjostacji na wyspie Direction. Podczas tego przejścia opóźniłem się ratując z wody jednego marynarza (g. 18.30) i zanim doszedłem do wyspy zrobiło się ciemno.

5. ...Noc przebyłem na morzu i dopiero 10 listopada o g. 8 skomunikowałem się z wyspą. Dowiedziałem się wtenczas, że ludzie z *Emden*,

¹⁾ Z tonącego okrętu zwykle zabiera się banderę.

którzy wylądowali na niej, 3 oficerów i 40 marynarzy, mając szalupę i jedną łódź, zabrali galoetę 70 tonnową. Zaopatrzywszy ją w żywność i 4 karabiny maszynowe odjechali wieczorem poprzedniego dnia o g. 18¹⁾. Radjostacja okazała się całkowicie zniszczona, jeden kabel przecięty, jeden uszkodzony i jeden nietknięty. Zabrałem lekarza i dwóch sanitariuszy i wróciłem jak najszybciej do *Emdenu*.

6. Wysłałem jednego z oficerów dla porozumienia się z dowódcą. Rannych i jeńców na *Emdenie* było dużo, a brakło dla nich pomieszczeń. Niemożliwą było rzeczą pozostawić tych ludzi w tym stanie. Dowódca *Emdenu* zgodził się więc, że jeżeli przyjmę jego oficerów, marynarzy i wszystkich rannych, w takim razie „przez cały czas swego pobytu na *Sydney* zobowiązują się nie zrobić żadnej szkody ani okrętowi ani jego urządzeniom i podporządkują się w zupełności regulaminowi okrętowemu”. Wobec tego nakazałem niezwłocznie rozpocząć przewóz tych ludzi, operacja dość trudna, ponieważ okręt znajdował się pod wiatrem z wyspy i napierała duża fala wzdłuż burty. *Emden* znajdował się w stanie trudnym do opisu. Ostatniego człowieka z niego wziąłem o g. 17, następnie udałem się pod wiatr do wyspy w celu zabrania jeszcze 20 marynarzy, którym powiodło się opuścić statek i dotrzeć do brzegu.

7. Lecz zanim zdążyłem to uczynić, zapadła noc, którą znów spędziłem na morzu; robotę roz-

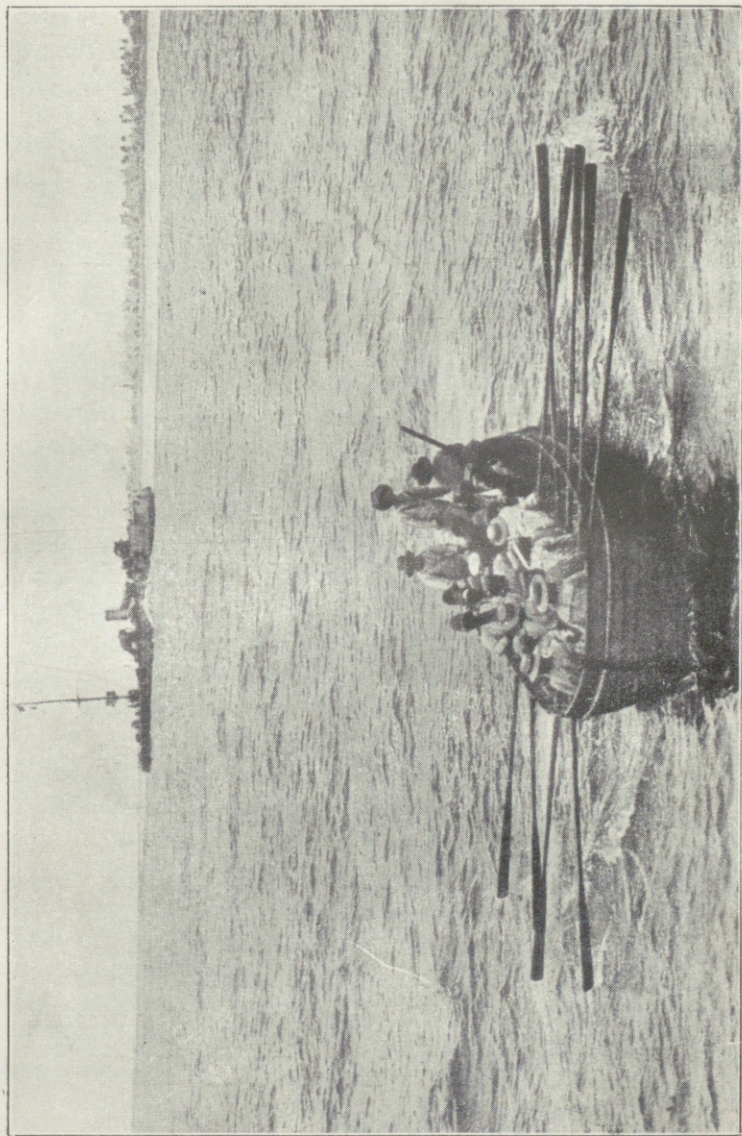
¹⁾ Na galoecie tej, zwanej *Ayesha*, dopłynęli do tureckich brzegów morza Czerwonego, skąd dostali się do Europy.

począłem dopiero 11-go o g. 5, wysyłając łódź. Załoga tej łodzi była zmuszona wylądować z noszami i donieść rannych do punktu załadowania. Jeden oficer, lekarz, zmarł w przeddzień na lądzie. Kiedy to się działo *Sydney* wrócił na wyspę Direction, odwożąc lekarza i sanitariuszy, jednocześnie wysłałem kablogramy. Po powrocie o g. 10 załadowano resztę rannych. 11 listopada, we wtorek o g. 10.15 popłynąłem ku Colombo.

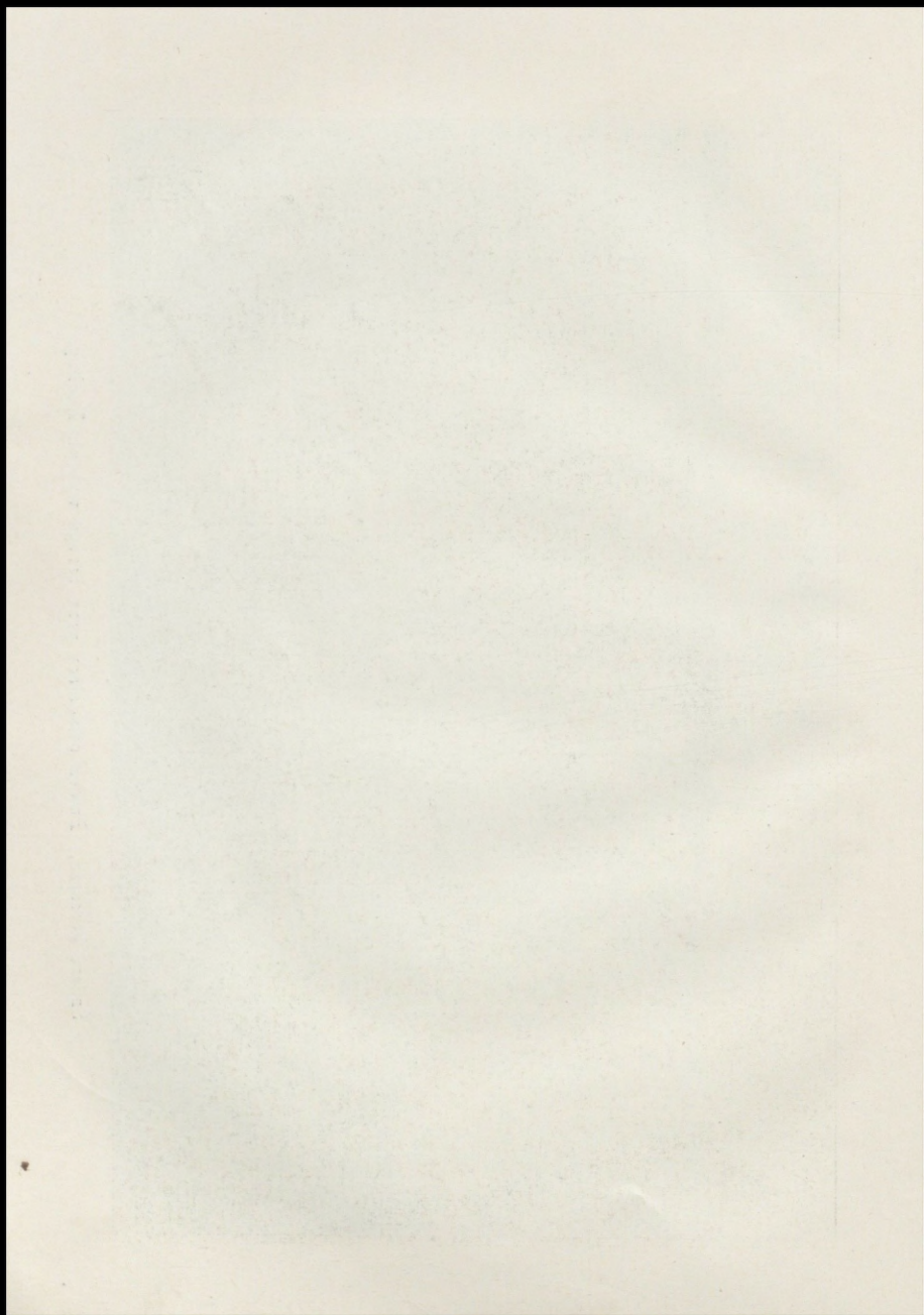
8. Straty *Sydneya*: — trzech zabitych; jeden ciężko ranny (umarł później); czterech rannych; czterech lekko rannych.

Emden stracił, podaję cyfry w przybliżeniu według sprawozdania jego dowódcy: zabitych — 7 oficerów i 108 ludzi. Miałem do tego na pokładzie: 11 oficerów, 9 podoficerów i 191 ludzi, z których 3 oficerów i 53 marynarzy było rannych. Z nich 1 oficer i 3 ludzi umarło z ran.

9. Uszkodzenia *Sydneya* są zadziwiająco małe; pociski nieprzyjacielskie dosięgły go wszystkiego w dziesięciu miejscach. Maszyny, kotłownie i kominy są całkowicie nieuszkodzone...



Śmierć korsarza. *Emden* osiadający przy brzegu wyspki Keeling.



BÓJ KRAŻOWNIKÓW POD CORONELEM.

Dobra pozycja na morzu ma tę samą wartość co na lądzie. Czynniki decydującymi przy jej wyborze są: słońce, wiatr, stan morza, płytkość wód, prądy i t. p.

Zła jest pozycja, kiedy dymy z wyrzutów własnych dział pozostają skłębione przed okrętem, otaczają go, lub też idą w kierunku nieprzyjaciela. Zła jest, kiedy słońce wisi nisko na horyzoncie tuż nad przeciwnikiem, oślepiając kanonierów. Zła jest również pozycja, kiedy trzeba strzelać w kierunku wysokiej fali, zarzucającej częstokroć armaty pianą, i zamazującą peryskopy. Decydujące znaczenie ma na morzu widzialność, która w różnych kierunkach bardzo często jest najrozmaitsza. Można naprzykład doskonale widzieć przeciwnika, a jednocześnie być samemu prawie niewidocznym, jakby schowanym pod czapką niewidką.

Bój pod Coronelem jest klasycznym przykładem dobrej i złej, a przedewszystkiem zmiennej wartości pozycji na wielkich wodach.

Pod Coronelem u wybrzeży chilijskich doścignięto nareszcie uciekającą krążowniczą eskadrę von Spee.

Admirał sir Krzysztof Cradock, płynąc z Brazylii zbadał wszystkie zatoki cieśniny Magellana i Ziemi

Ognistej, szukając korsarzy, lecz napróżno. Kilkakrotnie przechwycił radjodepesze przesyłane do nich z ziemi. Szukał Niemców na południe od przylądka Horn, wreszcie poszedł ku Valparaiso i Coronelowi dla zasięgnięcia języka. I tu pewnego dnia na przedwieczorz, ma oto przed sobą — upragnioną eskadrę von Spee, eskadrę korsarzy.

Za sobą zaś ma słońce. Obsługa dział widzi Niemców dobrze, niestety są oni jeszcze za daleko.

Admirał von Spee nie śpieszy się do boju. Słońce świeci w oczy jego kanonierom. Więc von Spee, trzymając się w dostatecznej odległości od przeciwnika, czeka. A Cradock niestety nie może go dognać. Małej wartości krążownik pomocniczy *Otranto* nie wytrzymuje ponad 18 węzłów.

Lecz oto zachód. Teraz von Spee zwraca się czołem i rozpoczyna bój. Okręty brytyjskie, jak tarcze celownicze na murze, rysują się wyraźnie na tle purpurowej zorzy, podczas gdy Niemcy toną w bystro nadciągającym zmierzchu. Ogień ich też mimo dużej fali jest zabójczy.

Dwa krążowniki opancerzone, *Good Hope* i *Monmouth* w wieczór dnia Wszystkich Świętych idą na dno. Von Spee pozostaje zwycięzcą na placu. Reszta eskadry brytyjskiej ratuje się ucieczką.

Raporty obu stron dają jaskrawy obraz boju.

RAPORT KOMANDORA JOHN A. LUCE DOWÓDCY LEKKIEGO
KRAŻOWNIKA GLASGOW.

23 listopada 1914 r.

Glasgow¹⁾ wyszedł z Coronelu 1 listopada o g. 9,

¹⁾ Glasgow — 4800 tonn, szybkość — 26 węzłów, 2 działa — 152 mm; 10 dział — 102 mm.

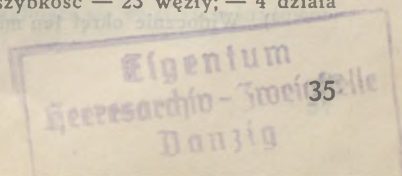
ażeby w miejscu umówionem połączyć się z *Good Hope* (okręt admirałski), *Monmouthem* i *Otranto*. O g. 14, admirał sygnalizował, że przechwycone radjodepesze zdają się wskazywać na obecność nieprzyjacielskiego okrętu na północy. Eskadra otrzymała rozkaz rozwinąć się ku NO $\frac{1}{2}$ O, w następującym ugrupowaniu: *Good Hope* ¹⁾, *Monmouth*, *Otranto* i *Glasgow*, oraz zwiększyć szybkość do 15 węzłów. O g. 16.20 dojrzelśmy dym i rozpoznaliśmy okręty nieprzyjacielskie, mały krążownik i dwa krążowniki opancerzone. *Glasgow* meldował o tem admirałowi; również uprzedzono o tem okręty znajdujące się na widnokręgu. Wszystkie statki skierowały się na *Good Hope*. O g. 17 widzieliśmy go.

O g. 17.47 eskadra sformowała się w szyk torowy, płynąc w następującym porządku: *Good Hope*, *Monmouth*, *Glasgow*, *Otranto*. Nieprzyjaciel, który szedł na Sud był wtedy o 12 mil w szyku torowym z *Scharnhorstem* i *Gneisenauem* na czele. O g. 18 dostałem rozkaz zwiększyć szybkość do 17 węzłów. Admirał sygnalizował do pancernika *Canopus*: „Teraz zaatakuję nieprzyjaciela”. Przeciwnik znajdował się w odległości 15000 jardów i utrzymywał się na tej odległości, przeszkadzając w nadawaniu radjodepesz.

Tymczasem zachodzące słońce leżało dokładnie za nami, na linii łączącej naszą pozycję z nieprzyjacielem, a ponieważ stało ono jeszcze ponad horyzontem, mieliśmy przewagę w oświetleniu, lecz

¹⁾ *Good Hope* — krążownik opancerzony, 14000 tonn — 2 działa 234 mm; 6 dział — 152 mm; szybkość — 23,5 węzłów.

Monmouth — 9800 tonn, szybkość — 23 węzły; — 4 działa 152 mm; 8 dział 76 mm.



tylko przy dużych odległościach. O g. 18.55 słońce zniknęło i warunki oświetlenia zmieniły się. Okręty nasze odcinały swe sylwety na niebie jeszcze oświetconem, podczas gdy rodzący się mrok z trudem dozwalał dojrzeć przeciwnika.

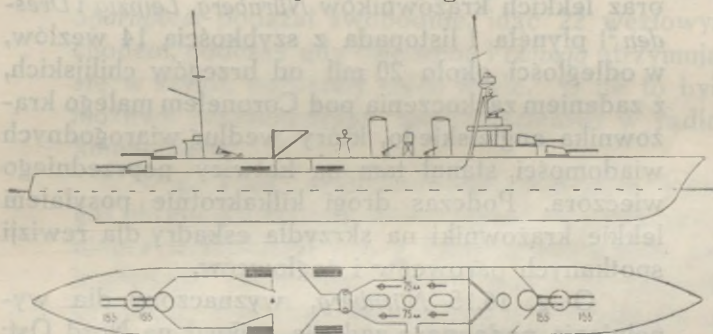
O g. 19.03 nieprzyjaciel rozpoczął ogień z 12000 yardów. Niezwłocznie odpowiedziały mu *Good Hope*, *Monmouth* i *Glasgow*. Obie eskadry szły po kursach zbieżnych i każdy okręt walczył z odpowiadającym mu okrętem nieprzyjacielskim. Ciemność zwiększała się i duża stroma fala czyniła ogień trudnym, szczególnie dla dział baterij *Good Hope* i *Monmoutha*. Nieprzyjaciel wstrzelał się szybciej od nas i trzecia salwa wywołała pożary na dziobach obydwu okrętów, które nie przestawały się palić aż do g. 19.45. O g. 19.50 nastąpił wielki wybuch na śródzinie *Good Hope*. Płomienie buchały do 200 stóp. Prawdopodobnie nastąpiło zaraz całkowite zniszczenie okrętu. Noc już była wtedy zupełna.

Strzelano w dalszym ciągu z obu stron, celując na błyski wystrzałów przeciwnika. *Monmouth* niebezpiecznie zapadnięty z przodu¹⁾, wykreślił pragnąc nastawić tył do fali, o czym uprzedził *Glasgow* sygnałami. O g. 20.30 *Glasgow* sygnalizował do *Monmoutha*: „Nieprzyjaciel idzie za nami”, lecz nie otrzymał odpowiedzi. Wschodzący księżyc oświecił zbliżające się nieprzyjacielskie okręty, a ponieważ *Glasgow* nie mógł dać żadnej pomocy *Monmouthowi*, więc nie chcąc być zniszczonym odszedł całą mocą. O g. 20.50 straciłem nieprzyjaciela z oczu. O g. 21.20 dostrześliśmy 75 wystrzałów ar-

¹⁾ Widocznie okręt ten miał awarię w przedniej części.

matnich, prawdopodobnie był to atak końcowy na *Monmoutha*.

Nie mam dość słów podziwu dla oficerów i marynarzy podczas boju. Chociaż jest rzeczą niewymownie uciążliwą być pod silnym ogniem bez możliwości skutecznego odpowiadania, niemniej jednak wszyscy zachowali zimną krew. Strzelano wprawnie, jak na ćwiczeniach. Kiedy cel zniknął, działonowi sami przerwali ogień.....



TYP LEKKIEGO KRAŻOWNIKA. *Duguay-Trouin* zbudowany w 1923 r. Długość 181,3 m, — zanurzenie 5,1 m; pojemność 8000 tonn; szerokość 17,5 m. Turbiny 100000 koni; szybkość 34 węzły; cztery śruby; ropy 15000 tonn. Może płynąć 800 mil całą mocą; 1300 mil 19 węzłowym chodem; 4000 mil — 15 węzłowym. — Podwójny pokład pancerny; przedziały wewnątrz statku bardzo małe.

Krażownik posiada osiem dział 155 mm w czterech wieżach piętrowych znajdujących na końcach — 4 działa 75 mm przeciwlotnicze strzelające pomiędzy kominami. 12 wyrzutni torpedowych w czterech grupach po trzy. — Dwa wodnopłatowce.

Osada składa się z 27 oficerów i 551 ludzi. Jest to krażownik zupełnie nowoczesny, a właściwie olbrzymi kontrtorpedowiec, gdzie poświęcono wszystko dla uzyskania szybkości i czasu utrzymania się na morzu.

Armaty 155 mm, znajdujące się na nim mają przewyższać pod względem wartości armaty 190 mm znajdujące się na starych krażownikach opancerzonych.

RAPORT DOWÓDCY ESKADRY KRAŻOWNIKÓW
WICE-ADMIRAŁA HR. VON SPEE.

Na morzu, 3 listopada 1914 r.

Przedstawiam posłusznie... raport o boju morskim stoczonym 1 listopada pod Coronelem, przy wyspie Świętej-Marji.

Eskadra dowodzona przeze mnie w składzie wielkich krążowników *Scharnhorst* i *Gneisenau* ¹⁾ oraz lekkich krążowników *Nürnberg*, *Leipzig* i *Dresden* ²⁾ płynęła 1 listopada z szybkością 14 węzłów, w odległości około 20 mil od brzegów chilijskich, z zadaniem zaskoczenia pod Coronelem małego krążownika angielskiego, który według wiarogodnych wiadomości, stanął tam na kotwicy poprzedniego wieczora. Podczas drogi kilkakrotnie posyłałem lekkie krążowniki na skrzydła eskadry dla rewizji spotkanych parowców i żaglowców.

O g. 16.15 *Nürnberg*, wyznaczony dla wypełnienia podobnego zadania, zniknął na Nord Ost; *Dresden* znajdował się wówczas o jakieś 12 mil wtyłu. Ja z główną siłą eskadry byłem o 40 mil na Nord od zatoki Arauco.

O g. 16.17 dostrzeżono najpierw na W¹/₄ SW, dwa okręty, później o g. 16.25 trzeci okręt w odległości 15 mil. W dwóch z nich wkrótce rozpoznaliśmy statki wojenne, bez wątpliwości *Monmouth* i *Glasgow*; trzeci był to krążownik pomocniczy

¹⁾ Dwa bliźniacze krążowniki opancerzone po 11.500 tonn szybkość — 24,8 węzłów. Po 8 dział 210 mm i 6 dział 150 mm.

²⁾ *Nürnberg* — 3500 tonn, szybkość 24 węzły. *Leipzig* — 3250 tonn, szybkość 23,5 węzłów. *Dresden* — 3600 tonn, szybkość 24,5 węzłów. Uzbrojenie na wszystkich po 10 dział 105 mm.

Otranto. Zdawało się, że idą one również na Sud. Eskadra poszła za nimi pełnym biegiem, mając ich 45° z prawej burty. Wiatr dał z Sud z siłą 6, morze i fala były duże; nie chciałem się też umieścić pod wiatr w stosunku do nieprzyjaciela. Wybrałem drogę która przeszkadzała Anglikom przejść na wody neutralne. Około g. 16.35 wyjaśniło się, że okręty przeciwnika odchylają się bardziej na West. Szedłem za nimi postępując aż do WSW. *Sharnhorst* podążał swobodnie, idąc 22 węzłowym chodem, podczas gdy *Gneisenau* i *Leipzig* utrzymując się w szyku, pozostały nieco wtyle. O ile to było możliwe przeszkadzano nieprzyjacielowi w radio-komunikacji.

O g. 17.20 sygnalizowano podejście jakiegoś okrętu wojennego, który stanął na czele szyku nieprzyjacielskiego i o g. 17.20 rozpoznano w nim krążownik *Good Hope*, idący pod flagą admirała Cradocka. Eskadra nieprzyjacielska ugrupowała się do boju, podniosła bandery wojenne na szczytach masztów i dążyła zbieżnie ku nam, płynąc wolno na Sud. O g. 17.35 odchyliłem się nieco od swej drogi na SW, później ostatecznie wziąłem kurs na Sud i zmniejszyłem szybkość w celu ściśnięcia szyku mojej eskadry.

O g. 18.07 obie eskadry, oprócz lekkiego krążownika *Dresden*, pozostałego o milę ztyłu i *Nürnberg*a, który był jeszcze daleko, uszykowały się w odległości 13500 m, dążąc na Sud. O g. 18.20 odległość wynosiła 12400 m, wtedy wykręciłem na nieprzyjaciela i dałem o g. 18.34 rozkaz rozpoczęcia ognia na odległości 10400 metrów. Wiatr i fala napierała z przodu, okręty posu-

wały się z trudem, zwłaszcza lekkie krążowniki z obu stron. Burzliwość morza, wdzierającego się na pokład górny i do blokhauzów, utrudniała obserwację i ocenianie odległości. Wysoka fala zakrywała celowniczym dział 105 mm ze środkowego pokładu cel, tak że kadłub okrętu był widoczny tylko chwilami. Jednak artylerja obu naszych krążowników opancerzonych strzelała dobrze. O g. 18.39 dostrześliśmy trafienie w *Good Hope*. Nakazałem tedy utworzyć szyk torowy. W tejże chwili Anglicy zaczęli strzelać. Sądzę, że gwałtowność morza dawała się im bardziej we znaki, aniżeli nam. Nasz ogień nakrywał oba brytyjskie krążowniki opancerzone, mimo że przy strzelaniu na bliższe odległości zaczęło się już robić ciemno. Jak mogłem potem stwierdzić *Scharnhorst* otrzymał tylko dwa pociski, a *Gneisenau* cztery.

O g. 18.53 odległość do nieprzyjaciela wynosiła 6000 m, wtedy kazałem wykręcić w stronę przeciwną od niego.

Ogień przeciwnika osłabł. Zobaczyliśmy liczne trafienia w cel. Między innymi dostrzeżono, że dwudziałowa przednia baszta *Monmoutha* została zniszczona; powstał w niej silny pożar. *Scharnhorst* ocenił, że trafił w *Good Hope* 35 razy.

Pomimo naszego odsunięcia się, odległość zmniejszyła się do 4900 m. Sądziłem, że przeciwnik rzekł się myśli uzyskania powodzenia zapomocą artylerji i manewruje, pragnąc atakować torpedą. Położenie księżyca, który wszedł około g. 18 sprzyjało podobnemu manewrowi. Odchodziłem więc z eskadrą aż do g. 19.05, odsuwając się skokami. Ciemność wciąż rosła. Dla ocenienia odległości po-

silkowano się pożarem na *Good Hope*, lecz powoli telemetria, celowanie i obserwacja stały się tak niedokładne, że o g. 19.26 przerwano ogień. O g. 19.23 zauważono na *Good Hope* między kominami silną eksplozję. Poczynając od tej chwili, zdaje mi się, że nieprzyjaciel nie strzelał więcej. *Monmouth* przerwał ogień o g. 19.20.

Lekkie krążowniki, włączając *Nürnberg*, zdażyły zbliżyć się w tym czasie. Nakazałem już przez radio o g. 19.20 ścigać nieprzyjaciela i atakować go torpedą.

Z powodu deszczu widzialność zmniejszyła się jeszcze bardziej. Lekkie krążowniki nie znalazły *Good Hope*, a tylko *Nürnberg* spotkał *Monmoutha*, który silnie kantował. Zbliżył się do niego o g. 20.58 i strzelając zbliska wyrócił zupełnie. *Monmouth* już nie odpowiadał, lecz jego bandera jeszcze pływała. Ze względu na stan morza nie było mowy o ratunku. Dwukrotnie *Nürnberg* sądził, że widzi poza sobą drugiego przeciwnika i szykował się do nowego ataku. *Otranto* oddalił się w początku boju, po pierwszym pocisku, który w niego uderzył i zdaje się, że uciekł całą parą. *Glasgow* strzelał dość długo, lecz bez skutku, a później uszedł pod osłoną ciemności. *Leipzig* i *Dresden* dostrzegły kilka salw, które trafiły w niego.

Krążowniki nasze nie poniosły w boju ani strat, ani uszkodzeń. *Gneisenau* ma dwóch lekko rannych.....

RAPORT Z BOJU TORPEDOWCA V 187 Z FLOTYLLI WALLISA.

Walka na morzu odznacza się bezwzględnością. Nie zna ona jeńców, jeńców—okrętów. Najmniejszy nawet statek spotkawszy się z groźnym i wielokrotnie silniejszym przeciwnikiem walczy do ostatniego strzału, a zmiążdżony ogniem artylerji nieprzyjacielskiej tonie, ażeby nie oddać wrogowi, nawet szczątków okrętu. Bój torpedowca V 187 opowiedziany w słowach prostych, zwięzłych przez porucznika marynarki Jaspiera, jest typowym dla tego rodzaju walk.

Bój V 187 odbył się 26 sierpnia 1914 r. w bitwie pod Helgolandem w czasie wdarcia się Anglików do zatoki Niemieckiej.

— V 187, lider flotylli znajdował się w składzie czaty głównej w odległości 24 mil na Nord-West — $\frac{1}{4}$ — West¹⁾ od Helgolandu, na drodze z West-Nord-West. Szybkość: 16 węzłów. Nieco po g. 8, je-

¹⁾ Koło dzieli się na 32 kąty, z których każdy ma $11^{\circ} 15'$, oznacza się ten kąt przez znak $\frac{1}{4}$.

go prawy matelot, torpedowiec *G 194* (kapitan marynarki Buch) sygnalizował: *Ścigaj mnie nieprzyjacielskie krążowniki bojowe. Wykręciliśmy niezwłocznie na niego.*

G. 8.20: pogoda mglista, w odległości około 3 mil na Nord-West, widać dwa kontrtorpedowce. Sygnalizujemy o tym radjotelegraficznie krążownikowi *Köln*. Nie spuszczać z widoku kontrtorpedowców płyniemy z dużą szybkością na Sud-Ost-Ost. Wkrótce, dostrzeżliśmy cztery inne kontrtorpedowce, czy też krążowniki. Zwiększająca się mgła nie pozwalała dokładnie rozpoznać. Wtedy *V 187* całą mocą ruszył w kierunku Helgolandu. W tym czasie *Köln* dał rozkaz I i V flotyli cofnąć się pod osłonę Helgolandu. Niezwłocznie potem, ujrzeliśmy w odległości 4-5000 m cztery inne kontrtorpedowce, które przeciąwszy nam drogę, zaczęły do nas strzelać z odległości około 4000 metrów. Ogień niecelny. Wtedy *V 187* wykręcił na Sud, odpowiadając ze swej tylnej 88 mm. Ogień kontrtorpedowców miał zły kierunek, jedno tylko z dział strzelało lepiej i jego pociski padały tuż przy naszej burcie.

Dowódca torpedowca zamierzał dojść do Jade lub Ems, idąc całą mocą w zygzakach, ażeby nie dozwolić wstrzelać się nieprzyjacielowi. Płynęliśmy z szybkością 28 — 29 węzłów. Zbliżające się kontrtorpedowce znajdowały się teraz w odległości około 3000 m. Nagle wyłonił się z prawej burty na przodzie krążownik nieprzyjacielski o czterech kominach.

Zdaje się, że dał on reflektorem sygnał rozpoznawczy do *V 187* i do własnych kontrtorpedowców. Niezwłocznie też począł strzelać do nas salwami z od-

ległości 3500 — 4000 metrów i wstrzelał się po trzech strzałach. Ucieczka była niemożliwa i dowódca postanowił przyjąć walkę na bliskiej odległości. Wszyscy oprócz palaczy uzbroili się i włożyli kamizelki ratownicze. W 187 wziął na lewo dla walki wręcz. Odbyla się na odległościach między 1200 — 800 metrów. Kontrtorpedowce widocznie zdziwione, przestały strzelać lecz po chwili wzięły V 187 pod gwałtowny, zabójczy ogień, zawracając kolejno za nami. Jeden pocisk uderzył pod działo 88 mm i pozabijał obsługę, oprócz jednego lekko rannego podoficera. Poczynając od tej chwili, przednie działo dało zaledwie kilka strzałów.

Drugi pocisk wpadł do kotłowni Nr. 4 skąd przedarł się aż do węglownika. Odłamki zraniły palaczy. Światło zgasło, ciśnienie spadło i kotłownia nie otrzymywała już wody. Kilka pocisków i odłamków uderzyło naraz w mostek.

Pociski padały z niesłychaną szybkością. Był to ciągły deszcz granatów i odłamków. Statek otoczyły całkowicie dymy i para. Kotłownia mazutowa dostała pociskiem w wentylator, inna w zbiornik.

Turbina, po dwóch pociskach, stanęła. Para zmieszana z czarnym dymem wychodziła z wyłazów i luk maszynowych. Pocisk trafił w kotłownię Nr. 2 i kotłownię Nr. 1. Obsługa mostka częściowo poległa. Statek szedł bardzo wolno, skręcając bez widocznej przyczyny na lewą burtę. Ciężko ranny dowódca dał rozkaz zatopienia okrętu.

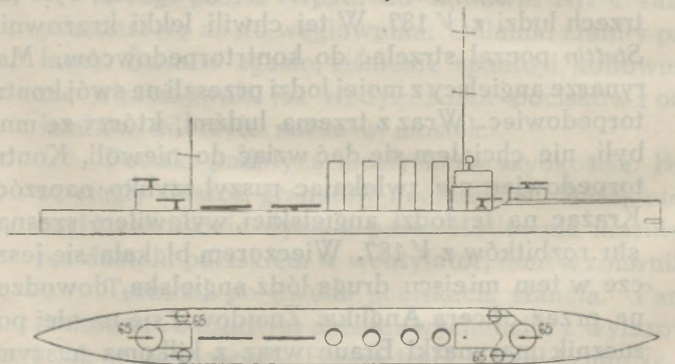
Biorę cztery granaty, które się znajdowały na mostku, jeden z nich odbezpieczam i rzucam do przedniej halli turbin. Obsługa mostka zanosí dwa granaty na przód.

Tymczasem z Nord-West przybyły dla wzięcia udziału w walce inne kontrtorpedowce. Po ułożeniu granatów dałem rozkaz opuszczenia statku. Większość załogi rzuca się w morze z burty przeciwnej od nieprzyjaciela. Chwilę przed przewidzianym wybuchem granatów, skaczę sam za burtę. Reszta obsługi tylnej 88 mm — a w szczególności porucznik marynarki Braun, który strzelał do ostatniej chwili — rzuciła się w morze wraz ze mną. Kontrtorpedowce przestały strzelać i spuściły łodzie. Wzięły one kilku naszych ludzi. Po kilku minutach wyciągnięto mnie z wody. Wtedy zobaczyłem, że V 187 tonął dziobem naprzód. Pokład był pusty. Na łodzi angielskiej, na której się znalazłem, było już trzech ludzi z V 187. W tej chwili lekki krążownik *Stettin* począł strzelać do kontrtorpedowców. Marynarze angielscy z mojej łodzi przeszli na swój kontrtorpedowiec. Wraz z trzema ludźmi, którzy ze mną byli, nie chciałem się dać wziąć do niewoli. Kontrtorpedowiec nie zwlekając ruszył szybko naprzód. Krążąc na tej łodzi angielskiej, wyłowilem szesnastu rozbitków z V 187. Wieczorem błąkała się jeszcze w tem miejscu druga łódź angielska, dowodzona przez oficera Anglika. Znajdował się na niej porucznik marynarki Braun wraz z kilkoma naszymi ludźmi.

Wkrótce potem z Ost nadpłynęła napół zanurzona podwodna łódź angielska.

Wyszła ona na powierzchnię tuż przy nas, zabrała Anglików i porucznika Brauna. Byłem dość daleko od tego miejsca, zdjąłem więc mundur, żeby nie być poznanym i zabrany. Łódź podwodna, która miała na przodzie napis *E 4*, a na wieżycz-

ce 84 (i również E 4) zanurzyła się i zanurzona poszła na zachód. Dołączyła się do nas jeszcze inna łódź angielska; znajdowało się w niej pięciu marynarzy z V 187. Trzy łodzie płynęły dość długo na Ost-Sud-Ost w kierunku czat niemieckich. Zostaliśmy wzięci na pokład przez G 4 i G 11. Ludzie, z których kilku ciężko rannych, przeszli na torpedowiec, a łodzie zatopiono. Torpedowce wyłowiły jeszcze pięć trupów i szukały resztek map i książek okrętowych w miejscu zatopienia V 187. Potem ruszyliśmy do Helgolandu. Parowiec przewióził do Wilhemshaven sześciu zabitych i czterdziestu czterech rannych, z których siedmiu ciężko i dwudziestu dwóch lekko rannych.



TORPEDOWIEC — szybkobieżny niewielki okręt, mający za zadanie miotać torpedy. Mała pojemność sprawia, że działanie torpedowców przy burzliwym morzu są utrudnione lub nieraz wręcz niemożliwe. Promień działania ograniczony z powodu niemożności zabrania większego zapasu węgla. Wielka Brytania zrzekła się zupełnie statków tego typu. Przedstawiony na szkicu — to francuski torpedowiec *Cavalier* (1910). Długość 65 m; szerokość 6,7 m; zanurzenie 3 m; wyporność 410 tonn; turbiny 7200 koni; szybkość 30 węzłów. *Cavalier* posiada sześć działek 65 mm i trzy tuby 450 mm. Osada składa się z 4 oficerów i 77 ludzi.

ARTYLERJA OKRĘTU LINJOWEGO W BOJU MORSKIM.

— W pracy kapitana korwety Jerzego von Hase o „bitwie jutlandzkiej” znajdujemy ciekawy opis artylerji krążownika bojowego. Von Hase dowodził w bitwie jutlandzkiej artylerją *Derfflingera*, jednego z najbardziej nowoczesnych wielkich okrętów niemieckich (26600 tonn). Opowiadanie jego jest proste, lecz ta prostota jeszcze w silniejszym stopniu, aniżeli wyszukany opis, uwydatnia trudności, z jakimi walczy artylerzysta statku, podrzucanego przez fale i znajdującego się równocześnie w szybkim biegu.

.....

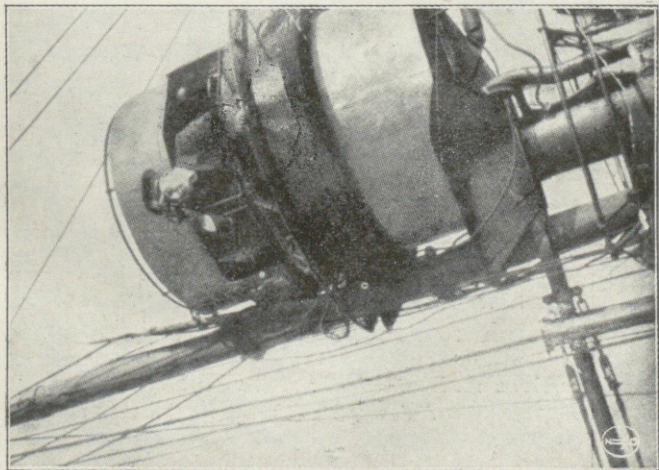
— Już w dniu Lowestoft¹⁾ nauczyłem się rzeczy, które mi się przydały w bitwie jutlandzkiej — opowiada von Hase. — Kilka zauważonych braków w materjałach i błędy w operowaniu nim przekonały mnie ostatecznie, że dobre prowadzenie ognia jest możliwe wyłącznie przy doskonałem działaniu wszystkich aparatów artyleryjskich, kierowanych bez błędu.

¹⁾ 24.IV 1915 roku flota niemiecka dokonała raidu na brzegi brytyjskie, bombardując Yarmouth i Lowestoft.

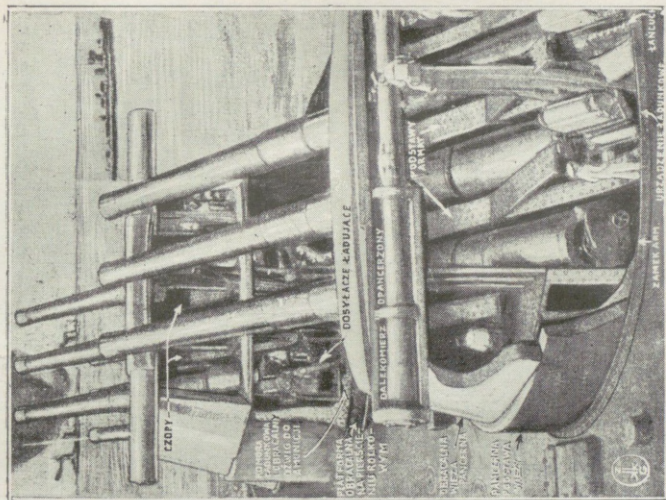
Artylerja okrętowa jest w stanie działać z maksymalną skutecznością tylko wtedy, kiedy materiał jest dobrze utrzymany i kiedy wszyscy oficerowie, działonowi i obsługa umieją posługiwać się skomplikowanymi elektrycznymi i parowymi mechanizmami, oraz pracować w basztach, kazamatach i prochowniach. Obsługa dział musi być tak doskonale zgrana i wyćwiczona, że nawet przy największej szybkości ognia nie powinna denerwować się, a być zawsze w gotowości do dania strzału — wszystkie działa załadowane, i wszyscy działonowi czekają na sygnał dzwonkiem, aby odpalić ¹⁾.

Utrzymanie materiału artyleryjskiego wymaga codziennej, żmudnej kontroli całej instalacji elektrycznej i mechanicznej, której towarzyszy niezwłoczna naprawa, wykonana przez odpowiedni zespół. Na *Derfflingerze* zespół ten był niezmordowany. Wyrażam mu na tym miejscu słowa uznania. Na czele dziewięciu bosmanów-rusznikarzy i dwudziestu wykwalifikowanych robotników stał starszy bosman-rusznikarz Włodarczek. Zwano go na okręcie „czarownikiem”, ponieważ co rzekł, to zrobił. Jako moja prawa ręka dopomagał mi w nadzwyczajny wprost sposób w wykonaniu mej pracy. Podczas bitwy jutlandzkiej, mimo energicznego działania artylerji *Derfflingera* jedyne uszkodzenia, jakie się w niej zdarzyły, spowodował wyłącznie ogień nieprzyjacielski, przerywający funkcjonowanie instalacji elektrycznych. A należy tu powiedzieć, że artylerja okrętowa wraz z przynależnymi do niej aparatami jest to całość wprost gigantyczna, konstrukcja jej kosztowała 7 czy 8 milionów marek, a dokonane w cza-

¹⁾ Sygnał „pal!” daje w każdej baszcie czy też kazamacie dzwonek, którego guzik naciska oficer-artyleryzysta, prowadzący strzelanie.



Obserwator artyleryjski w bocianiem gnieździe na szczycie masztu. Obecnie na okrętach linjowych bezpośrednio stąd prowadził się ogień.



Obracalna basty pancerna trójdziałowa na nowocześniejszym pancerniku brytyjskim *Nelson* (*Rodney*). Pokrywa zdjęta dla pokazania urządzenia wewnętrznych.

sie wojny ulepszenia pochłoneły dodatkowo jeszcze kilkaset tysięcy marek.

Na pokładzie statku wznosiły się dwie olbrzymie baszty, zawierające po dwa działa szybkostrzelne, 305 mm. Dwie podobne baszty znajdowały się również na tylnym pokładzie. Te cztery baszty z ośmioma działami tworzyły kościec uzbrojenia. Nazwaliśmy je według alfabetu: „Anna”, „Berta”, „Cesar”, „Dora”. „Anna” znajdowała się najbardziej na przodzie. „Dora” poza nią. Każdą basztą dowodził kapitan marynarki czy też porucznik I klasy. Jedyne „Dorą” z braku oficera dowodził działonowy. „Bercie” obsługa dała imię jej dowódcy, wyjątkowo lubianego kapitana marynarki von Speth-Schülzburga, nazywając ją „Schülzburg”.

Artylerja średnia *Derflingera* składała się z 14 dział szybkostrzelnych, 157 mm. Każde z nich mieściło się w oddzielnej, dobrze opancerzonej kazamacie. Z artylerji lekkiej mieliśmy zaledwie 4 działa przeciwlotnicze, 88 mm; wszystkie inne działa tego kalibru na długo przedtem oddano naszym trawlerom i okrętom handlowym na Bałtyku.

Amunicja do dział znajdowała się w pięćdziesięciu komorach dobrze osłoniętych przeciw torpedom, pancierzami z twardej stali niklowej.

Rozporządzałem następującym personelem: 3 kapitanów marynarki, 3 poruczników 1 klasy, 4 poruczników 2 klasy, 4 aspirantów, 6 podoficerów szefów i około 750 podoficerów i marynarzy. *Derflinger* miał 1400 ludzi załogi. Jako pierwszy oficer artylerzysty dowodziłem całością artylerji, lecz w czasie boju kierowałem wyłącznie artylerją ciężką. Artylerję średnią

i lekką prowadzili dwaj moi oficerowie, którym dawałem ogólne wskazówki taktyczne.

Chcąc zrozumieć skalę boju artylerji, jak to miało miejsce przy Jutlandji, należy sobie zdać przedewszystkiem sprawę, czy jest wogóle rzeczą możliwą strzelać i trafiać w cel, będąc na okręcie, idącym z maksymalną szybkością wśród rozszalałych fal, wstrząsanym przez chybotań i przechyły, na okręcie, który manewruje, często zmienia szybkość i jest wskutek tego stale miotany we wszystkie strony. Należy się zapytać, czy jest rzeczą możliwą na odległościach ponad dwadzieścia kilometrów, nie tylko trafiać w okręty nieprzyjacielskie, lecz nawet je niszczyć. Nie zapominajmy, że nieprzyjaciel znajduje się w podobnem zwarjowanem pędzie, że także manewruje, kręci się i podobnie jak my, przez ciągłą zmianę kursu, pragnie się odczepić, uciec przed nawałnicą lecących na niego pocisków. Próbuje tu opisać pokrótce to, co mi się wydaje konieczne dla zrozumienia strzelania artylerji na pełnem morzu, i to co trzeba wiedzieć, żeby sobie przedstawić prawdziwie bitwę jutlandzką. Biorę jako przykład instalację artylerji na *Derflingerze*, na którym walczyłem, i który jest typowym nowoczesnym okrętem bojowym. Najpierw opiszę obserwatorja artyleryjskie, skąd oficerowie kierują ogniem.

Opancerzone obserwatorium przednie stanowiło właściwie tylną część blokhauzu dowództwa, z którego dowódca okrętu, wraz z towarzyszącym mu oficerem nawigacyjnym, adjutantami i oficerem sygnalistą prowadził okręt i kierował walką. Ja podczas boju znajdowałem się w przednim obserwatorium, wraz z moim trzecim oficerem artylerzystą, kierującym artylerją średnią, oraz z jednym aspirantem, dwoma dalomierzysta-

mi, trzema podoficerami czuwającymi nad indykatorem odchyień (cudowny aparat do którego wróć jeszcze) i pięcioma przekąźniczymi. Pod nami, oddzieleni gęstą kratownicą, na której staliśmy, znajdowało się jeszcze sześciu przekąźniczych, a pod nimi w tak zwanej gruszce (blokhauz miał w dole formę gruszki) siedział zapasowy podoficer z dwoma przekąźniczymi i jednym mechanikiem artylerji.

W moim obserwatorjum było 23 ludzi. Mimo ciasnoty czuliśmy się niezłe. Ochraniał nas doskonale pancerz z nikłowej stali, około 350 milimetrów gruby, który podczas boju wykazał znakomicie swą wartość. Nie przebił go 305 mm pocisk, wystrzelony z niedalekiej odległości. Rzuciło nas przy tym wstrząs, jednych na drugich, jakby całe obserwatorjum chciało wylecieć za burtę, ale nikt nie był ranny. Skończyło się na kilku drobnych kontuzjach.

Oprócz tego obserwatorjum mieliśmy jeszcze dwa inne, pomocnicze: jedno na tyle, gdzie wraz z moim drugim oficerem siedziała zapasowa obsługa i obserwatorjum przednie, powietrzne, popularnie zwane „wroniem gniazdem”¹⁾. Mieściło się to obserwatorjum na połatce przedniego masztu, na wysokości około 35 m nad wodnicą. Była to skrzynia z blachy cylindrycznej, w której siedział obserwator średniej artylerji, podoficer z dwoma łącznikami. Zaopatrzeni w doskonałe lornety, mając na głowach kaski telefoniczne,

¹⁾ W języku polskim przyjęty jest termin „bocianie gniazdo”. Połatka na której się ono znajduje, jest to półkolista pomoćnik osadzony na szłagu masztowym, gdzie stają majtkowie przy manipulowaniu żaglami. Na okręcie wojennym zwykle maszt jest ażurowy, z metalu.

meldowali niezwłocznie o wynikach strzałów, widząc gdzie padają nasze pociski.

Oprócz obserwatorów kierownictwa, do zasadniczego organizmu artylerji okrętu, należały jeszcze dwa schrony centralne, umieszczone głęboko pod pancernym pokładem, właściwie poniżej wodnicy. Oślaniał je pancerz i węglowniki; zabezpieczono je najlepiej o ile to było w ludzkiej mocy. Do tych schronów przekazywano, zapomocą telefonów i tub, rozkazy kierownictwa artylerji i stąd dopiero zapomocą różnorodnych aparatów przesyłano je dalej do każdego z dział.

Początek strzelania na wielkie odległości na morzu poprzedza ściśle obliczenie odległości. W tym celu posiadaliśmy siedem potężnych dalomierzy (telemetrów) dających doskonale wyniki do 20 kilometrów. Nasze dalomierze zbudowane według zasad stereoskopu pochodziły od Zeisa z Jeny. Każdy z tych aparatów obsługiwało dwóch dalomierzystów. Jeden czynił pomiar, a drugi odczytywał mierzone odległości w hektometrach i wpisywał cyfry na nadawczy aparat telegraficzny. Aparat odbiorczy, umieszczony przy mnie w obserwatorjum, przyjmował je automatycznie¹⁾. W ten sposób w każdej chwili mogłem odczytać średnie odległości, zanotowane na wszystkich dalomierzach. Przy rozpoczęciu boju oficer prowadzący ogień podawał te odległości działom.

Skoro tylko oficer artylerzysta zdał sobie sprawę na jaki okręt ma strzelać, niezwłocznie zwracał swój peryskop w tym kierunku. Peryskop? — zapytają być

¹⁾ Był to więc aparat telegraficzny typu Hughesa, jaki używano powszechnie w wojskach lądowych.

może niektórzy zadziwieni czytelnicy. Otóż tak! — oficerowie artylerji, podobnie, jak dowódca wielkiego okrętu bojowego obserwują nie przy pomocy lornetki, lecz stojąc przy peryskopach, tak jak dowódca zanurzonej łodzi podwodnej. W części dolnej peryskopu, umieszczonej w obserwatorjum artyleryjskim czy blokhausie, widać przedmioty będące na powierzchni. Ma to tę korzyść, że podczas boju można zamknąć szczelnie opancerzonemi klapami wąskie przezierniki w obserwatorjum dowódcy okrętu. Walczy się wtedy, jakby można rzec, z zamkniętą przyłbicą.

Do peryskopu jest dostosowany cudowny przyrząd niezbędny do prowadzenia ognia, mianowicie indykator odchyień. Działanie jego jest zadziwiające; dzięki niemu właśnie wszystkie działa z nim połączone, regulują się według ruchów peryskopu oficera artylerzysty. Dodatkowe kombinacje poza tem pozwalają, że wszystkie działa, którym można podzielić cel na odcinki stumetrowe, mogą również korygować paralaksę automatycznie i celować do tego samego punktu. A ten punkt znajduje się właśnie w kierunku peryskopu oficera artylerji, na przestrzeni odmierzonej przez niego i obliczonej podług pierwszej salwy. Punkt ten jest tam, gdzie jest nieprzyjaciel.

Wszystkie działa okrętu są ściśle wycelowane według strzałek indykatora odchyień i nikt z obsługi nie ma potrzeby widzieć nieprzyjaciela. Czyż to nie jest więc rzeczą godną podziwu, że na jakiegokolwiek odległości znajduje się wróg, czy na przodzie, czy też w tyle, niezależnie od tego czy okręt nieprzyjacielski idzie równolegle do naszego czy też się z nami krzyżuje, skoro tylko peryskop jest zwrócony ku niemu, a odległość ściśle obliczona, wówczas wszystkie działa zostają dokładnie wycelowane na tę część

nieprzyjacielskiego okrętu, na którą wizuje peryskop. Ten układ dział trwa nawet wtedy, gdybyśmy nawet obrócili okręt wóółko: — działa pozostają skierowane ku nieprzyjacielowi, o ile peryskop jest dobrze nacełowany. Czuwa nad nim podoficer, mający za zadanie utrzymać go stale skierowanym, według wskazówek oficera artylerzysty, na jakiś punkt nieprzyjacielskiego okrętu. Podoficer ten rozporządza celownikiem specjalnie dostosowanym do peryskopu. Z powodów, których nie trudno się domysleć, nie mogą dać bliższych szczegółów o indykatorze odchyień. Naturalnie nie trzeba sądzić, że ruchy peryskopu niezwłocznie poruszają baszty. Dzieje się to w ten sposób, że w każdej z nich znajduje się przyrząd elektryczny, notujący poprawki odnoszące się do odległości i odchylenia. Strzałka na tym przyrządzie przy wszelkich ruchach jest w stałej zgodności ze strzałką indykatora odchyień. Dowódca baszty obserwuje uważnie najmniejsze jej ruchy i działa zgodnie z nią. W ten sposób olbrzymie baszty ciężkiej artylerji przy każdym przesunięciu zachowują kierunek peryskopu dowództwa.

Wiemy teraz jak się kieruje działa w stronę nieprzyjaciela. Wiemy również w jaki sposób mierzy się z początku odległość. Należy jeszcze dać działom nachylenie odpowiednie do oddalenia. Innemi słowy trzeba postawić odpowiedni celownik. Odległości zmieniają się co chwila o setki metrów, dwaj przeciwnicy zbliżają się do siebie albo też oddalają z szybkością pośpiesznego pociągu, — wówczas nie wystarczy podawanie celowników przez oficera artylerzystę, kierującego ogniem i przekazywanie ich głosem do dział. Wynaleziono w tym celu nadzwyczajny aparat, mianowicie: w centralnem obserwatorjum artylerji okrętowe

znajduje się elektryczny indykator celowników. Kiedy odpowiednio nastawimy ten indykator, wówczas strzałka elektryczna wskazuje to automatycznie wszystkim działom. Celownik każdego działu jest zaopatrzony w taką samą strzałkę. Kiedy jest ona w zgodzie z elektryczną strzałką indykatora, wówczas dział jest odpowiednio wycelowane. Obsłudze dział wcale nie jest potrzebna wiadomość o ile hektometrów od nich znajduje się nieprzyjaciel. Celownik jest dobry, jeżeli dwie strzałki wskazują jednakowo, są ze sobą w zgodzie.

Telegraficzny indykator celownika zawiera jeszcze jedno ważne urządzenie, mianowicie: zegar celowniczy. Przypuśćmy, że oficer artylerzysta określił rachunkiem, o którym już wspominałem, że nasz okręt zbliża się do nieprzyjacielskiego z szybkością 750 metrów na minutę. Wtedy ten oficer rzuca komendę — „różnica odległości mniej 7,5”. Kanonier obsługujący zegar reguluje go na odległość — mniej 7,5 — i puszcza w ruch. Wtenczas odległości zmieniają się w indykatorze celownika o 7,5 hektometra na minutę. W wyniku, celowniki wszystkich dział zmieniają się o 7,5 hektometra na minutę, bez potrzeby dawania jakichkolwiek rozkazów.

Zobaczmy teraz dział dobrze skierowane w stronę celu i z dobrym celownikiem. Otóż przy chybotaniu się okrętu jego lufa to wznosi się ku niebu, to znów opada ku wodzie.

Zrozumiałe jednak, że dział powinno odpalić w takim położeniu, jakby się znajdowało na twardej ziemi na murowanej poziomej podstawie. Rzecz to prawie niemożliwa na pokładzie, lecz musi temu zaradzić zręczność działonowego. Mimo gwałtownych ruchów okrętu powinien on utrzymać dział wycelowane w kierunku nieprzyjaciela. Podobna sytuacja wymaga natu-

ralnie wiele lat codziennych ćwiczeń, i zdumiewać się należało, widząc wprawę naszych działonowych z jaką to czynili.

Strzelanie, biorące pod uwagę wstrząsy okrętu, było jednym z zasadniczych punktów szkolenia załóg na pełnym morzu. Pomysłowe aparaty pomocnicze dozwalały działonowym nawet w porcie na kotwicy ćwiczyć się w wykonywaniu ognia, bez potrzeby rzeczywistego wstrząsania okrętu. Małe tarczki celownicze przed działami przedstawiały cele: — i tu nie okręt i działa były w ruchu, ale cele, co jest wszystko jedno, ponieważ poruszały się one po tych samych krzywych, po jakich następuje chwieianie i chybotanie się okrętu.

Marynarka niemiecka przez dziesięć lat czyniła próby zamiany działonowego przez zręcznie skombinowany aparat. Próby te powiodły się. Złożony mechanizm giroskopiczny, który zdawał się przedstawiać coś najgenialniejszego, co umysł ludzki kiedykolwiek stworzył, pozwalał automatycznie odpalać w momencie kiedy cel był dobrze wzięty. Aparat ten uwzględniał w obliczeniach również istniejącą szybkość wstrząsów i odpalał prędzej podczas przechyłów krótkich, aniżeli długich. Było to nieuniknione, ponieważ upływa dość dużo czasu od momentu odpalenia aż do wyjścia pocisku z gardzieli działa. Lecz kiedy się wie jaka zmienność panuje w szybkości poruszeń okrętu, wtedy dopiero można sobie zdać sprawę z trudności problemu, który dano do rozwiązania technikom.

Lecz jest to dygresja, mówię o aparacie, jakiego jeszcze nie mieliśmy na pokładzie w czasie bitwy jutlandzkiej i który otrzymaliśmy dopiero potem. Wspominam o nim dlatego, że jest on czymś w rodzaju ko-

rony tych wszelkich udoskonaleń, jakie wynaleziono dla strzelania na morzu.

Chciałbym jeszcze dorzucić kilka słów o ciężkiej artylerji *Derflingera*. Mówilem już, że 8 dział 305 mm znajdowało się w czterech basztach. Przypatrzmy się im nieco. Część górna, ruchoma, składa się z właściwej wieży i tarczy obrotowej. Na niej spoczywały dwa działa 305 mm. Poruszano ją siłą elektryczną; obok dział znajdowały się windy amunicyjne; obracające się razem z działami przy ruchach baszty. Poza działami leżał podręczny zapas pocisków, około sześciu na dział. Mieliśmy dwa rodzaje pocisków: granaty przeciwpancerne i granaty zwykłe, kruszące. Pierwsze pomalowane częściowo na żółto i niebiesko, z doskonałej stali niklowej, zawierały względnie słaby ładunek materiału wybuchowego. Miały one za zadanie przebić gruby pancerz okrętu nieprzyjacielskiego i rozerwać się dopiero w środku. Wskutek straszliwej siły przebijającej, ich działanie wybuchowe naturalnie było ograniczone. Przeciwnie, granaty kruszące, malowane na żółto, miały czerep względnie cienki, natomiast zawierały dużą ilość materiału wybuchowego. Niezdolne do przebicia mocnego pancerza, czyniły wielkie spustoszenia przy dotknięciu celu nie opancerzonego lub też słabo opancerzonego.

Proch trzymano w łuskach mosiężnych. Łuska 305 mm miała podobieństwo do olbrzymiego naboju myśliwskiego. Fabrykacja tych łusek należała do rzeczy wyjątkowo trudnych i kosztownych. Pomimo to używaliśmy ich nawet przy najcięższych kalibrach i ta ostrożność uchroniła nas podczas wojny od katastrof, jakie w bitwie jutlandzkiej spowodowały zniszczenie *Indefatigable*, *Queen Mary* i *Invincible* oraz

starych krążowników opancerzonych. Coprawda, nie dało się do wielkich kalibrów kłaść cały ładunek prochu w jednej łusce i trzeba było oprócz naboju, tak zwanego zasadniczego w łusce, dokładać jeszcze proch w woreczkach zszytych z podwójnego jedwabiu. Nieprzyjaciół przeciwnie, posiadał całość prochu w woreczkach. Proch, który nie leżał przy działach i windach, chroniono w mocnych skrzynkach z cynkowanej blachy żelaznej. Ogień z trudem mógł je strawić. Zdaje się jednak, że magazynowanie amunicji u Anglików szwankowało. W marynarce niemieckiej znamy zaledwie dwa wypadki całkowitego zniszczenia okrętów przez pojedynczą eksplozję:— to *Pommern*¹⁾ 1 czerwca 1916 w przeddzień bitwy jutlandzkiej; a przedtem jeszcze *Prinz Adalbert* na Bałtyku. Oba statki wyleciały w powietrze po storpedowaniu.

Nagromadzenie amunicji, zwłaszcza w woreczkach ładunkowych— jest to rzecz bardzo niebezpieczna. Przepisy nakazywały nie mieć nigdy jednocześnie na tarczy obrotowej przy dziale więcej niż jeden woreczek ładunkowy i jeden ładunek w łusce mo siężnej.

Ruchoma baszta wspierała się na stałej podstawie, przenikającej przez kilka pokładów, a ta stała podstawa spoczywała zkolei na pancernym pokładzie.

Wnętrze baszty dzieliło się na pięć pięter, mianowicie poza tarczą obrotową znajdowały się tam: izba ładowania, izba pośrednia, izba pocisków i izba prochów. Obsługa liczyła 70—80 marynarzy. Windy, dochodzące do izby pośredniej, napełniano w izbie po-

¹⁾ Patrz dalej opis „Śmierć pancernika *Pommern*”.

cisków i prochów. Izba pośrednia miała za zadanie przyspieszyć dojście amunicji do dział. Nie mieliśmy wcale wind jednego ciągu¹⁾, przedzielała je właśnie izba pośrednia.

Istnienie tej izby opóźniało dostanie każdego pocisku, czy też ładunków, lecz miało się zawsze dwa pociski, czy też ładunki będące w drodze do każdego dział, poza tem w izbie pośredniej znajdował się zawsze niewielki zapas granatów i ładunków. Tak więc nie izby pocisków i ładunków, lecz tylko izba pośrednia żywiła dział.

Czynnikiem zasadniczym dla dostarczenia amunicji, był czas, zużyty przez górne windy pomiędzy izbą pośrednią i działem. Ten okres wynosił połowę czasu potrzebnego do dojścia wind z izby najniżej położonej aż do dział. Mogliśmy łatwo strzelać co 30 sekund z każdej armaty i chociaż działa baszty funkcjonowały na zmianę, każda baszta mogła dać ognia co 20 sekund²⁾. Podczas bitwy jutlandzkiej kilkakrotnie strzelałem przez dłuższy okres czasu salwami 4 pociskowymi co 20 sekund, a więc po jednym pocisku na basztę, co byłoby rzeczą niemożliwą przy takiej instalacji wind, jaka była na starszych okrętach.

Izba ładowania zawierała poza urządzeniami dla przesyłania amunicji, jeszcze pompy hydrauliczne dla aparatów celowniczych i liczne maszyny pomocnicze. W izbie pośredniej znajdowały się urządzenia regulujące pomocniczych maszyn elektrycznych baszty. W izbach amunicyjnych zaś większość urządzeń poruszanych elektrycznością, służących do przesyłania amu-

¹⁾ To jest wind idących z izby najgłębszej aż do dział.

²⁾ To jest każde dział mogło strzelić co 40 sekund.

nicji. Ciężar jednego pocisku 305 mm wynosił w przybliżeniu około 400 kg, do czego dochodzi łuska — 150 kg.

Obsługa baszty składała się z jednego kapitana marynarki, albo porucznika I klasy, dowódcy baszty, z działonowego adjutanta i 75 podoficerów i marynarzy. Dzieliли się oni następująco: na tarczy obrotowej do obsługi dział — 4 podoficerów i 20 ludzi, poza tem kilku dla łączności i dalomierzystów. W izbie ładowania — podoficer z 12 ludźmi, w izbie pośredniej bosman — rusznikarz z trzema wykwalifikowanymi rusznikarzami, w izbie pocisków — podoficer i czterestu ludzi. Podczas boju dochodziła do tego zapasowa obsługa około dwunastu ludzi, przeznaczona do niezwłocznego zastąpienia chorych czy też urlopowanych.

Ogółem ciężka artylerja okrętu miała około 360 ludzi, do których trzeba jeszcze dodać jakichś 25 przekazniczych rozkazów.

Obsługa dział 157 mm była daleko prostsza. Celowano z nich ręcznie: w każdej kazamacie było 15 ludzi i 4 albo 5 marynarzy w każdej izbie amunicyjnej. To stanowiło 15 ludzi na dział, a więc 210 dla 14 dział artylerji średniej, do czego jeszcze dochodzi 20 przekazniczych...



Pancernik brytyjski *King George*. Wyporność 23000 tonn. Szybkość: 21 węzłów. Uzbrojenie: 10 dział 343 mm. Salwa jednej burty — 6350 kg.

Ludzie z głębi okrętu...

Na pokładzie pancernika *Bretagne*. Niebo błękitne i morze błękitne. Wietrzyk zachodni. Na lewo, na horyzoncie wąski, szary obłoczek — to ziemia. Morze jest gładkie od jedwabistego aksamitu. Rozdziera ją go dzioby pancerników, ale ich tyły przysadziste a szerokie wnet wygładzają. Płyniemy z szybkością 10 węzłów, podnosząc stromy zwał wody, rozpychający ze szmerem fale.

Z bezmiarów niebieskości sący się nikła szarość. Wielka to jest rozkosz podziwiać morze buntownicze i majestatyczne, morze które widziało narodzenie się świata, które rodziło bogi i które człowiek daremnie od wieków przeorywuje, nie pozostawiając na nim większych śladów, niż lot ptaka w powietrzu. Oto dla czego marynarze, kołysani na nim przez wiele godzin życia, wsparci na burtach lub zawieszeni na mostkach w powietrzu, jakikolwiek byłby ich umysł i dusza, pomimo codziennych trosk i radości, pozostają zawsze pod tęsknym urokiem morza.

Lecz to są ludzie szczęśliwi. Od świtu do zmroku mogą cieszyć się cudami światła i wód. Ale są inni, którzy na pokład wychodzą tylko poza godzinami służby.

Mówię tu o marynarzach przebywających w stalowych podziemiach pływającego miasta i pracujących nad tem, żeby jego życie zewnętrzne toczyło się bez przerwy.

Mówię o ludziach pracujących przy turbinach, kondensatorach, kompresorach, o ludziach, odzianych w niebieskie bluzy, rozpięte na obnażonych piersiach, którzy żyją poniżej wodnicy, linii zanurzenia się okrętu, wśród nieustannego brzęczenia wentylatorów i pomruku silników. Zdają się oni tworzyć składową część maszynierji, z którą stapiają się w jedno, wplątując się jako słabe organa żywego ciała między potworne metalowe części. Pomimo niezmiernego zmęczenia wielu z nich raduje się, mogąc łączyć się, wnikać w rzeczy, stworzone przez człowieka, które go kiedyś zadławiały lecz nad którymi narazie panuje, ogarniając je umysłem opanowanym i dokładnym.

Na górze wiatr morski śpiewa w linach — tu panuje atmosfera podziemia. Na górze — słońce, tu — blask elektryczności. Tam — szeroki widnokrąg, tu mur stalowy.

Przed oczyma oficera odzianego w niebieską bluzę, błyszczącą od oliwy, podobnie jak ludzie, których los dzieli, błyskają jasne cyfry na szklanych tablicach. Zapalają się i gasną błyski zielone i czerwone: — to dowódca okrętu zawieszony w górze na mostku, w ten sposób rozkazuje turbinom, zwracając okręt w tył czy też posuwając go naprzód. Te światła i powolne chybotańcie się kadłuba — oto jedyne oznaki życia zewnętrznego, docierające do podziemia.

Jeszcze bardziej odosobnieni są palacze w głębi swych studni, z których zionie nieustannie gorący oddech sirocco. A jednak znajduje się zawsze ochotników do tej pracy, która ze zmianą węgla przez ropę

staje się mniej okrutna. Zdaje się, że straszliwa groza tego rzemiosła przyciąga twarde dusze. Niektórzy z tych dwudziestoletnich marynarzy oceniają człowieka podług jego wytrzymałości w pracy.

Jest ich tam dwudziestu w czarnej „uliczce” pod błyszczącymi lampami elektrycznymi. Dwadzieścia czarnych twarzy, w których błyszczą białka oczów i zęby. Chcąc coś usłyszeć, trzeba krzyczeć przez tubę.

Nieustannie rozlega się brzęk pogrzebaczy, głuche stukanie żelaza, uderzającego o łomy węgla, zgrzyt metalowych haków o płyty pancerne, syk wody na czarnych żuźlach, wyciąganych z popielnika i polewanych wodą; otacza je gęsty dym. Czarne góry węgla obwalają się w głębi węglowników, których nisze widnieją na każdym rogu „uliczki”.

Przez powały tych nisz niewidzialni ludzie spią węgiel, czerpany z komór międzypokładowych, a pożerany przez wiecznie chłone piece.

Niekiedy przez czarną chmurę błysną świetlne cyfry. To oficer turbinowy sygnalizuje palaczom rozkaz rzucenia węgla. Któryś z nich krzyczy.

— Do 2. Hop!

Czyjaś ręka opiera się na ryglu — drzwiczki otwierają się na krótką chwilę, palacze rzucają pełne łopaty błyszczącego newcastlea. Czerwone krwiste światło oblało na moment nagie piersi palaczy i spurpurowiło twarze: — naprawdę, toć to wizja bogów polinezyjskich.

Ze szcęką zamykają się piekielne paszcze. Za trzy minuty otworzą się sąsiednie.

Jednocześnie więcej na przodzie, tuż przy prochowniach, w schroniku zapelnionym instrumentami

zegarowemi, jakby w sklepie zegarmistrza, odbywa się precyzyjna robota. Dwaj oficerowie w kaskach telefonicznych na głowie, i sześciu żołnierzy otrzymują co chwila wskazówki od dalomierzystów, ulokowanych w bocianiem gnieździe; odczytują na okrągłych dyskach szybkość okrętu, wiatru, cel i drogę przebywaną. Z tych danych obliczają celownik.

— Odległość 21000.... odchylenie bez zmiany.... 3 godziny 53...

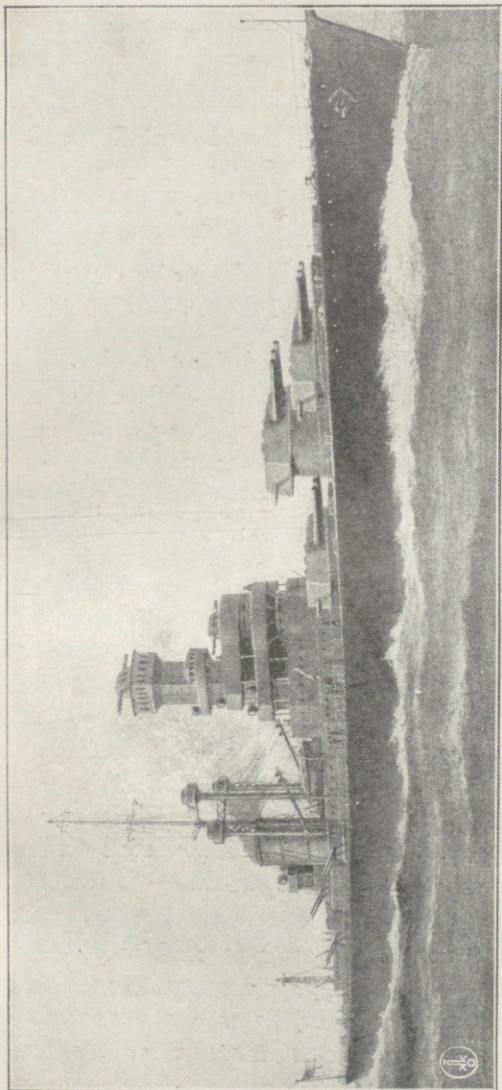
Niewiele słów pada przytem w ciszy... lekko drżą strzałki mechanizmów. Tu odczytuje się bój na wykresach. Cyfry nabierają straszliwej wymowy.

Celownik jest telefonicznie podawany wysoko do wyżki artyleryjskiej. Stamtąd dopiero oficer artylerzysta rozkazuje pięciu donżonom stalowym, dwudzielowym basztom 340 mm.

Kiedy wysokość celownika dojdzie do centrali tam celują wtedy firedirectorem¹⁾ i automatycznie w tejże samej sekundzie wysokość celownika jest wiadoma w każdej baszcie, wyskakując cyframi na tablicy przed oczyma każdego celowniczego, który przez proste przesunięcie wskazówek porusza całą basztę i najeża armaty. W centrali artyleryjskiej nowoczesny Jowisz nie ma nic więcej do [zrobienia, jak włączyć kontakt elektryczny i dziesięć potworów rzygnie śmiercią, ogniem i grzmotem ku temu samemu celowi.

Nic nie widzących pięćdziesięciu artylerzystów jest zamkniętych w każdej baszcie, jakby w stożku stalowym, podzielonym na cztery piętra i wgłębiającym

¹⁾ Cudowny mechanizm dzięki któremu wszystkie działa okrętu odpalają razem, czyli faktycznie jeden człowiek prowadzi ogień olbrzymiego okrętu.



Pancernik *Nelson* (*Rodney*), nainow szy wielki okręt wojenny brytyjski, zbudowany na zasadzie doświadczonych wojennych. Wyporność 35000 tonn, długość 210 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Kosztował 6 milj. funtów. Posiada 9 dział 406 mm i 12 -- 155 mm. Bliższe szczegóły o tym typie okrętów są trzymane w tajemnicy.

THE
LIBRARY OF THE
MUSEUM OF
COMPARATIVE ZOOLOGY
AT
HARVARD UNIVERSITY
CAMBRIDGE, MASS.



się przez pomosty w kadłub okrętu. Jeszcze bardziej niż mechanicy, wnikają oni w ten tytaniczny organizm, poruszający się z szybkością chronometra wśród wrzawy wykrzykiwanych rozkazów, warczenia i zgrzytów wind, przekleństw, suchego szczęku zamykanych i otwieranych zamków. Począwszy od dolnej izby amunicyjnej, aż do tarczy obrotowej, na której stoją działa, są oni doskonale oddzieleni od reszty okrętu. Każda baszta jest forteczką. Nazewnątrż ludzie mają osobowość. Tu pod stałą kopułą, w wysłanych miedzią niszach, jeden rozkaz nie mi rządzi. Ożywia ich jeden duch — duch baszty. Ludzie i maszyny tworzą jedną całość, i rządzi nimi jedno przeznaczenie. Czy się z tem godzić czy nie — jest w tem urok.

A co jest najpiękniejsze na okręcie — to wzajemna ufność, wiara żołnierzy w oficera i oficera w nich, zaufanie do tych co stojąc na pokładach, widzą, lecz nic nie mogą uczynić, i wiara tych z głębin podpokładowych, którzy nic nie widząc mogą czynić.

W porcie ta harmonja pryska. Na morzu widać ją wyraźnie — poświęcenie się każdego dla utrzymania całości. Solidarność bez frazesów. Praca całego mechanizmu osiąga stopień surowej harmonji.

Emil Condroyer.



Pancernik brytyjski (*Malaga, Barham, Queen Elisabeth. Valiant*). Wyporność 27.500 tonn. Szybkość 25 węzłów. Uzbrojenie: 8 dział 381 mm. Salwa jednej burty — 7352 kg.

OBSŁUGA MASZYN KRAŻOWNIKA BOJOWEGO

SEYDLITZ W BITWIE JUTLANDZKIEJ.

Krażownik bojowy *Seydlitz* (1912 r.) był jednym z pięciu „dumnych okrętów, chlubą floty niemieckiej”, dowodzonych w bitwie jutlandzkiej przez wice-admirała Hippera. Do tych krążowników należał zaszczyt rozpoczęcia boju z eskadrą admirała Beatty. *Seydlitz* posiadał wyporność 24350 tonn, turbiny Parsona 90000 koni, szybkość 28,5 węzłów; średnia szybkość w czasie sześciu godzin — 26,7 węzłów z 74000 koni. Obrona okrętu: pas główny pancerza 280 mm w środku, 100 mm na skrajach, baterje podobnie 100 mm; wieże — grubość pancerza 203 mm, blokhauz dowództwa 250 mm, pokład pancerny 75 mm w środku okrętu i 100 mm aż do skrajów. Kominy chronił pas pancerny 150 mm, wznoszący się do 4 — 6 m nad pokład.

Uzbrojenie okrętu stanowiło 10 dział 280 mm w podwójnych wieżach, 12 dział 152 mm, oraz kilka 88 mm i cztery 76 mm obrony przeciwlotniczej.

Opis naczelnego inżyniera *Seydlitza* Ottona Looksa doskonale oddaje ciężkie przeżycia personelu wielkiego okrętu, zamkniętego pod pancernym pokładem.

W boju jutlandzkim *Seydlitz* dostał 21 pocisków 305 — 381 mm, dwa pociski 152 mm oraz jedną torpedę.

Stanowczo okręt ten nie miał szczęścia. W boju przy Dogger Bank również dostał porządnie od krążowników bojowych Beattego (p. bój przy Dogger Bank) a przedtem natknął się na minę przy brzegach angielskich. Ostatecznie zatonął w 1919 r. w Scapa.

1. *W halach maszyn i przy paleniskach.*

— 31 maja 1916 flota wyszła na morze. Na czele płynęło pięć dumnych krążowników bojowych. Przez cały dzień mieliśmy wspaniałą pogodę. Palacze z luzu wygrzewali się na pokładzie. Po obejściu hal maszyn i kotłowni zeszedłem do mesy na filiżankę kawy.

Nagle około godziny szesnastej maszyny zaczęły mocno pracować, ster obrócił się ze zgrzytem i cały statek zadrział. Wszyscy siedzący w mesie zerwali się na równe nogi, chcąc dowiedzieć się o przyczynach tego niezwyklego wstrząsu, lecz już głośno dzwoniły dzwonki alarmowe i leciał przez hale i kajuty krzyk: „Przygotowanie do boju!” Wnet też sygnał ten powtórzony na trąbce i bębnie potwierdził alarm. Ach, co za radość! Znowu mamy bój!

Pobiegłem do centrali maszyn. Wszędzie przez wąskie drzwi i korytarze tłoczyli się ludzie, dążąc w różnych kierunkach. Powstawały tu i owdzie zatory, lecz po kilku minutach wszyscy znaleźli się na stanowiskach i tylko od czasu do czasu trzasnęły gdzieś jeszcze jakieś drzwi.

Do centrali maszyn napływają telefoniczne, pisemne i przez tuby przekąźnicze meldunki o gotowości poszczególnych oddziałów: „Instalacje elektryczne goto-

wel" — „Maszyny główne gotowe". — „Maszyny sterowe gotowe!" — „Wszystkie kotownie gotowe! — Węglowniki gotowe!" „Grupy naprawcze gotowe!" „Grupy drenażystów gotowe!" i t. d.

Bosmanmat Paukuin obsługuje dwanaście tub prze-kazniczych — brak mu poprostu uszów, aby wszystkich jednocześnie wysłuchać. W kabinie telefonicznej bez przerwy brzęczą dzwonki, w przejściu tłoczą się gońcy z pisemnymi meldunkami. Wszystko idzie jak z płatka, tyle razy zresztą ćwiczylismy się w tym alarmie. Wprędce też mogłem zameldować dowódcy okrętu: „Maszyny do boju — gotowe!" Zamknięto luki. W głębi pod pancernym pokładem znalazła się obsługa maszyn, odcięta od świata zewnętrznego. Każdy stał na swoim stanowisku. Tego byłem pewny.

A teraz zaczęły nadchodzić wiadomości z góry. Meldowano 4 krążowniki typu *Aretuza*. Wnet potem: „Widać sześć dużych okrętów typu *Lyon* ¹⁾!". Mamy przed sobą silnego przeciwnika. Kiedyż to zacznie się bój?

Nareszcie runęła pierwsza salwa. W wentylatorach popękały wiatraczki i ze szczękiem opadły wdół. Cienkie, żelazne ściany zadrżały niby liść na wietrze. Jeden z młodych palaczy, który po raz pierwszy był w boju, aż przysiadł ze strachu. Pozostali uśmiechali się. Bosmanmat Mahrt z naprawczej grupy elektryków zaczął dodawać odwagi chłopcu.

Wtem rozległ się dziwny łoskot — trafiono nas. Pocisk uderzył tuż obok. W tejże chwili otrzymuję z hali maszyn elektrycznych meldunek: „Rozdzielnia prawej burty uszkodzona" Przeglądam plan — widzę,

¹⁾ Porównaj początek bitwy w opisie artylerji kapitana korwety Hasego.

że możemy pomóc. Zrobi to starszy maszynista Hecht, kierownik przedniej stacji elektrycznej. Zanim się go dowiedziałem, otrzymuję meldunek od Hechta, że rozdzielnia jest naprawiona. Jednocześnie melduje, że u niego nie działa wentylacja w przednich halach elektrycznych i jest niemożliwie gorąco. Ludzie nie są w stanie dłużej wytrzymać. Daję rozkaz. „Ludzi luzować kolejno. Musicie wytrzymać”. Wiedziałem, że wcale nie jest to łatwe. Wszystkie drzwi, luki i klapy musiały być stale szczelnie zamknięte, luzowanie było możliwe jedynie podczas przerw w walce. Ale nadzieja wybawienia się z tego piekła dodawała palaczom sił i otuchy, i pozwalała im łatwiej przetrzymać udrękę. I tak też było. Dzielni ci ludzie z przedniej stacji elektrycznej dalej utrzymywali ją w ruchu.

Tymczasem trafiono w nas jeszcze kilka razy, lecz nie wydawało się, że jest wyjątkowo źle. Wtem zadzwieczał telefon: „Okręt nieprzyjacielski wyleciał w powietrze!”. Odrazu poprawił się humor. Wystarczyło, żebym skinął, a już wiadomość przez tuby przekąźnicze podano do wszystkich przedziałów¹⁾.

Wkrótce znów wiadomość telegraficzna. „*Queen Mary* eksplodowała!” Wspaniale. Twarze się rozjaśniły. Oby tak szło dalej. I tak się rzeczywiście dalej działo.

Lecz teraz pocisk uderzył tuż obok nas. Jeszcze nie zdążyliśmy zdać sobie z tego sprawy, kiedy wpadł inżynier-praktykant Meyer i krzyknął „Pocisk uderzył w prawą burtę, gaz i dym w V przedziale!”. Skinąłem

¹⁾ Okręt jest podzielony na kilkanaście izolowanych przedziałów albo grodzi. Zatopienie jednego czy też nawet kilku przedziałów nie powoduje jeszcze zguby statku.

na grupę roboczą, kazałem założyć maski i wypa-
dłem. Światło elektryczne zgasło. Było ciemno i prze-
dział całkowicie wypełniał tak gęsty dym, że moja sil-
na akumulatorowa lampa nie mogła go przeniknąć.
Jednocześnie otrzymałem meldunek „W maszynie praw-
wej burty gaz i dym!”. Rozkazałem bosmanmatowi
Mahrtowi doprowadzić elektryczną wentylację do głów-
nej maszyny i naprawić światło. Meyer miał oczyścić
z dymów V przedział, tłocząc powietrze z kotłowni.
Potykając się w ciemności Meyer i Mahrt ruszyli wy-
pełnić otrzymane rozkazy. Otwarto luk na górny po-
kład jako wyciąg dla gazów. Tam również panowała
ciemność i słyszało się szum wody. Płynęła ona wi-
docznie z przestrzelonej rury wodociągu przeciwpoża-
rowego. Posłałem gońca na korytarz środkowy z po-
leceniem zamknięcia rury, poczem pośpieszyłem zpo-
wrotem do centrali maszyn, zapytując się siebie: — Czy
też maszyna prawej burty jest już w porządku? Czy
pokład pancerny jest przebity? Gwizdnąłem przez tubę
przekazniczą do maszyny z zapytaniem. — Czy trafił
w was pocisk? — „Nie — brzmiała odpowiedź — na-
leży jednak zreparować wentylację, nic nie widzimy,
niepodobna dłużej wytrzymać w dymie”. Poleciałem
starszemu inżynierowi Hermanowi, czuwającemu nad
turbunami okrętowymi, aby nałożywszy maski przeciw-
gazowe starał się wytrzymać jak najdłużej i tylko w osta-
tecznym wypadku otworzył klapę w pokładzie pancern-
nym i wyszedł ze swoją obsługą.

Tymczasem Meyer zapomocą zgęszczonego po-
wietrza, wypędził dymy z V przedziału. Zobaczyłem
wtedy, że pokład pancerny jest w tym miejscu niena-
ruszony, a jedynie kilka odłamków przebiło pokład
górny. Leżał tam jeden zabity. Zarazem Meyer do-

strzegł, że jest ranny w udo, czego dotąd przy pracy nie zauważył. Opatrzono go. Zabitego zaś przeniesiono do sąsiedniego przedziału, gdzie znajdowało się już kilku poległych.

Z hal maszyn ciągle żądano czystego powietrza. Szyb powietrzny i jego odgałęzienia zostały zupełnie zniszczone, a pod powikłanemi i skłębionemi kupami blach syczał ogień i kwały się dymy. Zamiast świeżego powietrza wentylatory napędzały do hal maszyn dym i parę. Dałem rozkaz: — „Wyłączyć wentylację”. Wtedy ponownie z maszyn wołają o chłodzenie. Musiało tam być źle, lecz nic nie mogłem pomóc. Musieli wytrzymać i wytrzymali. Znałem dobrze starszego maszynistę Biedenwega z turbiny prawej burty. Rzekał on swym ludziom „Trzymajcie się chłopcy, zaraz będzie lepiej” — a wszyscy wierzyli mu.

Wtem wali się nowy pocisk w jeden z węglowników. Meldunek: „Zgasło światło elektryczne w węglowniku prawej burty, przedział IX”. Znów bosmanmat Mahrt ze swymi elektrykami musiał naprawiać uszkodzenie. Pobiegł do skrzynki z bezpiecznikami. Ja zaś przez międzypokład i przepust powietrzny wchodzę do zagrożonego węglownika. Żarówka już się pali, lecz słabe światło ledwie że przenika przez gęsty pył węglowy. Nie lepiej przebija ciężkie powietrze moja silna lampa zasilana akumulatorem. Słabo rozpoznaję sylwetki najbliższych palaczy, którzy kierując się raczej czuciem niż wzrokiem, spokojnie i równo napełniają węglem kosze, zawieszają je bez pośpiechu na wózkach zórawia, pchają do palenisk i tam opróżniają. Leci kosz za koszem, leje stale muszą być pełne, inaczej ciśnienie powietrza z palenisk wydmuchnie węgiel zpowrotem, a wtedy niepodobna wytrzymać przy nich. Tu

na dole przeszło stu palaczy podzielonych na szesnacie węglowników napelnia kosze łopata, tam na górze głucho huczą armaty.

Wtem silne uderzenie. Starszy palacz Wesel, stojący przy bocznej ścianie okrętu, zachwiał się i upadł. Czapka zleciała mu z głowy. Sądziłem, że coś mu się stało, a to pocisk uderzył w ścianę i oślizgnął się po bocznym pancerzu. Wesel wstaje nietknięty, szuka czapki, mruczy coś pod wąsem i szufluje dalej jakby nigdy nic. Kilku co młodszych i bojaźliwszych myślało, że granat przebił ścianę i ze strachu pogubili łopaty. Ale soczyście „po hambursku” pouczeni przez starszych szybko wracają do równowagi. A więc w tym węglowniku wszystko jest w porządku. Węgiel w dostatecznej ilości idzie do paleniska.

Zaledwie wydrapałem się zpowrotem przez przepust powietrzny, gdy dostaję meldunek, że granat uderzył w drugą kotłownię. Zaczyna się wytwarzać sytuacja jak przy ćwiczeniach bojowych, kiedy to uszkodzenia następują tak szybko jedno za drugim, że trudno się wprost zorientować. Biegnę na miejsce wypadku. Początkowo nic nie widać w dymie, parze i pyłe węglowym. Z przebitego rurociągu syczy para. „Skąd tu para?” wołam. „Nie wiem” — odpowiada głośno kierownik tej kotłowni, inżynier Nagel. Nie widzimy się w parze, dymie i czadzie. Daję rozkaz: „Dać dostęp cisnącemu powietrzu!”. Palacze doskoczyli do szybów wentylacyjnych i otworzyli klapy dmuchaw¹⁾ kotłowni. Świeży powiew wypędził natychmiast ciężkie gazy, parę i pył węglowy. Wnet też, mimo ciągłego napływu pary, stwierdziliśmy przyczynę uszkodze-

¹⁾ Miechów mechanicznych — Gebläsemaschinen.

nia. Oto granat uderzył w wyżej położoną kazamatę, a jego odłamki poprzebijały ściany węglownika, trafiając w dwie maszyny wentylacyjne oraz rozbiły rurę parową. Jedną z maszyn dało się po chwili uruchomić. W węglowniku sprawy miały się źle. Leżało tam kilku rannych i zabitych. Zeszedłem na dół i zapytałem się zawsze pogodnego i niezmęczonego starszego palacza Urbana, a raczej chwyciłem go za ramiona, krzyżując „No, jakże wam idzie?—dobrze?” W odpowiedzi krzyknął mi do ucha (musiałem jeszcze przyłożyć zwiniętą w trąbkę dłoń, aby usłyszeć) — „Nieźle. Tylko podczas strzelania popękały rurki wodowskazowe i musimy pić wodę zasilającą. Trochę za ciepła i za tłusta, bo z oliwą”. Biedni palacze nie wyglądali bynajmniej na zniechęconych; przeciwnie zdawali się być zadowoleni ze swej pracy do czego mieli zupełne prawo. Pękanie rurek wodowskazowych, przyczem wytryskuje sycząc i szumiąc gorąca woda i para, jest rzeczą niebezpieczną, wymagającą szybkiego oraz umiejętnego przeciwdziałania. Dokonano tego pomyślnie. Długoletnie ćwiczenia nie poszły na marne. A teraz należy dostarczyć szybko wody do picia. Niewiadomo jak długa będzie przerwa w walce. Wnet też zadźwięczały dzwonki alarmowe. Angolicy nie ustępowali. Wyskoczyłem szybko na górę. Zamknięto za mną pancerne drzwiczki luku.

Walka trwała dalej. Stałem w centrali maszyn, kiedy około g. 19 potężny wstrząs przebiegł przez ciało okrętu. Wyglądało to tak samo, jak przy natknięciu się na minę przed miesiącem. Cóż się stało? Centrala drenazowa melduje: „Dostaliśmy torpedę w XIII przedział na prawej burcie”. W przedziale tym znajdowała się ważna przednia stacja elektryczna z dwi-

ma wielkimi prądnicami turbinowemi i kilkoma przetwornicami. Był to przykry wypadek, lecz w przewidywaniach brano go pod uwagę. Natychmiast zgodnie z planem wydałem rozkazy. Kierownik instalacji elektrycznych, inżynier Jacks miał teraz nawał roboty, nie należało zaprzętać mu głowy pytaniami. Na wszystko trzeba czasu. Wkrótce zameldował mi „Tylna elektryczna centralna stacja przyjęła na siebie wytwarzanie prądu dla całości okrętu”. Bosmanmat Ranft szybko przestawił przełączniki, jakby tablica rozdzielcza była fortepianem na którym się gra.

Ale już zameldowano o nowym wypadku z głównej maszyny prawej burty „Pękła osłona turbiny, maszyna pełna pary, nic nie widać”. Stałem jak na rozpalonych węglach. Cóż się tam znów stało? W pęknięcie turbiny nie wierzyłem. Pierwszą myślą było otworzyć klapę pancerną do maszyny i sprawdzić samemu, ale to mogłem uczynić dopiero w ostateczności. A czy to już teraz jest rzeczą konieczną? Czy to już naprawdę ostateczność? — Słucham przez tubę przekąźniczą. Nie może to być „wielkie niebezpieczeństwo parowe”, bo wtedy tam na dole byłyby już same trupy. Turbiny pracowały miarowo, a więc ci z dołu muszą sami sobie pomóc. I rzeczywiście dali sobie radę. Mimo, że w mleczno-białej parze nic nie było widać, ludzie wpęzli pod turbinę, szukając pęknięcia. W ciasnocie między rurami, wpół leżąc, wpół wisząc, osaczeni wrzącą parą, z oczami pełnemi gryzącego potu, naoslep czołgali się w gmatwaniu rur, pod rozpaloną osłoną turbiny, nad słuchując syku pary, aż wreszcie znaleźli uszkodzenie. Oto skutek silnego uderzenia pocisku wyskoczył na pancerz zawór ubezpieczający, a przez ten otwór wydobywał się silny strumień pary. Po kwa-

dransie uciążliwej pracy, padło przytem niejedno mocne przekleństwo, wszystko doprowadzono do porządku.

Wkrótce przychodzi nowa wieść hiobowa z centrali dowództwa — „Maszyny sterowe nie działają”. Daję rozkaz: „Sterować bezpośrednio z pomieszczenia sterowego”. Bardzo to rzecz nieprzyjemna stać przed uszkodzoną maszyną i patrzeć jak stoi nieruchoma. Bosmanmat Bieber znajdujący się przy niej na stanowisku bojowym szybko odnalazł i usunął uszkodzenie.

Zwolna zapadała noc. Przycichł huk armat i milkły wybuchy pocisków. Spokojnie płynęliśmy dalej. Wtem meldują z kotłowni. „Nie działa opalenie mazutem¹⁾”. Zapchały się sita rur ssawczych”. Co robić? Zapasowych sit nie mamy, więc rozkazuję: „Wyrzucić sita”. Maszyniści oburzeni tym rozkazem tłumaczą, że „zapchają się przewody i zepsuje się całe urządzenie ropne”. „Sita odśrubować”, rozkazałem. Była to straszna praca. Palacze odsłanili płytki okładzinowe podłogi kotłowni, wczolgali się do zęzy²⁾ i odśrubowali kosz ssący. Podczas tego pozostali, nie mając już podłogi pod nogami, stojąc na wręgach i węglach, pilnowali ognia. Po godzinie wytężonej pracy robotę skończono. Przewidywania moje sprawdziły się. Kawałki smoły, zasypujące sita, stopniały w ciepłych przewodach. Ogrzewanie ropne znów działało sprawnie. A był po temu czas, bo znów na krążowniku rozległ się krzyk. „Alarm. Przygotowanie do boju!”. Znajac stan okrętu zaniepokoiłem się tym alarmem. Mieliliśmy kilka armat zdemontowanych, z ciężkich tylko cztery czy pięć je-

¹⁾ Mazut — odbenzyniona ropa naftowa.

²⁾ Trum albo zęza, zyz, najniższa część okrętu.

szcze było nieuszkodzonych. Dobrze więc, że przytem mieliśmy przynajmniej zapewnioną swobodę i szybkość ruchów. Okazuję się, że na odległości skutecznego ognia artyleryjskiego mamy przed sobą cztery duże brytyjskie pancerniki typu *Malaya*.

Dowódca zachowywał się tak, jakby sam był Anglikiem. Skręcił na północ i rzucił rozkaz „dymić!”. Przyjęte teraz palenie ropą daje gęsty, piękny dym, kopący obrzydliwie, który nas osłonił płaszczem, czarnego niby sadza, tumanu. Pod ochroną tej chmury zniknęliśmy szybko. Oślepieni Anglicy dali się wprowadzić w błąd, nie rozpoznali nas. Tak więc udało się nam umknąć¹⁾.

Wnet pojawiły się nowe kłopoty. Odłamki pocisków, pękających w pobliżu pod wodą, poprzebijały ściany statku. Niebawem zaczęły nadchodzić meldunki o zalewie wodą tego, czy innego węglownika. Z trudem znajdowano drogę dla dostarczenia węgla do kotłów. Trzeba było wynajdywać coraz to nowe obejścia, aby ominąć zalane przedziały. Nasi niejednokrotnie wypróbowani palacze nie zawiedli, dając sobie doskonale radę w ciągle zmieniającej się sytuacji. Węgiel dostarczali wporę i okręt płynął naprzód.

O świcie oczekiwaliśmy pojawienia się Anglików i nowej bitwy. Należało przedtem oczyścić paleniska. Normalnie jest to ciężka praca, a teraz po szalonym wysiłku, było to zadanie wprost olbrzymie. Głośno robiąc piersiami, oblani potem, palacze stali przed otwartymi drzwiczkami ogniowemi do paleniska i zapo-

¹⁾ Była to już noc, ale „noc biała” jasna. Rzeczywiście Anglicy nie dostrzegli *Seydlitza* a może wzięli go za swój okręt. Rzecz ta nie jest wyjaśniona.

mocą długich, żelaznych dragów wyłamywali żużel z rusztów. Chustkami poobwijali sobie szyje od potu. Jeden koniec chustki trzymali w zębach i nieustannie co chwila wykraczali naprzód, uderzając dragami w potężne złomy żużla. Cios szedł za ciosem dopóki drag nie doszedł do popielnika. Wtedy wyciągano rozpaloną masę żużla, a człowiek stojący obok i trzymający węża gumowego polewał ją wodą. Żółto-biały, djabelnie pachnący siarką i gryzący dym buchał do góry. Ludzie trzymali się resztkami sił. Później należało jeszcze wyrzucić całe te góry żużlu i popiołu. Wreszcie i to zrobiono. Przy pięćdziesięciu jeden paleniskach stało pięćdziesięciu jeden palaczy, wypełniając spokojnie, po bohatersku swą ciężką pracę.

Noc nie obyla się bez przygód. A świt przynosi nową niespodziankę: — wygotowanie się kotłów. Wobec tego maszyny elektryczne zamiast pary otrzymują wodę. Światło ciemnieje, a chwilami zupełnie gaśnie. Ledwie że się poruszają wielkie maszyny wentylacyjne. Zewsząd spadają meldunki: „Pompa zasilająca w trzeciej kotłowni stanęła. — Udar wodny”. „Kotły nie mają wody”, co znaczy, że woda wyparowała, kotły są puste i grożą wypaleniem, a następnie wybuchem. Maszyny meldują: „Turbiny nie wytrzymują obrotów”. To znaczy, że z powodu udaru wody zachodzi obawa, że popęka cały szereg łopatek parowych. Włosy stają mi dęba. Już niejeden okręt z powodu wygotowania kotłów pozostał bezsilny na łasce fal. I to mam właśnie teraz? Skąd? Dlaczego?

Oto do wody słodkiej dostała się sól. Ostrzegali o tem brane ciągle próby wody. Lecz teraz zanim znaleziono, że słona woda znajduje się w obfitości w jednym z pomocniczych zgęszczalników pary, upłynęło

sporo czasu i kotły zaczęły się wygotowywać. Wyłączam kondensatory, nakazuję puścić całą mocą pompy zasilające i kotły wypłókać. Czekam na wynik moich zarządzeń, stojąc jak na rozżarzonych węglach. Zwolna meldunki o nieszczęściach przestają napływać, światło gaśnie coraz rzadziej, wszystko stopniowo wraca do porządku. Wesole, spokojne zwierciadło wody uśmiecha się do mnie w rurkach wodowskaznych kotłów. Maszyny działają prawidłowo.

O ile w nocy mieliśmy same zmartwienia, o tyle teraz w dzień mamy przyjemną niespodziankę. Grupa robocza naprawiła piec elektryczny i ku ogólnej radości dostajemy biały chleb i bułki. Nikt już nie myślał o Anglikach, a wszyscy z wilczym apetytem jedli bułki, nie żałując do nich masła.

Okręt zaś płynął zwolna do swego portu. Maszyny go nie zawiodły.

2. *Drenażyści.*

Na alarm „Przygotowanie do boju!” palacze z luzy pobiegli na swoje stanowisko w centrali drenażowej. Pierwszy oficer, kapitan korwety von Alvensleben i starszy inżynier Lucke, kierownik luzy, weszli do centrali dowództwa. Zamknięto za nimi opancerzone klapy luków. Siedzieli oni wraz ze swoją obsługą w ciasnocie, jakichś dwunastu ludzi w pomieszczeniu dwudziestu pięciu metrów sześciennych. Przed nimi leżał rozłożony wielki schematyczny plan całego okrętu, na którym zapomocą czerwonej wtyczki oznaczano każde pomieszczenie zalane wodą. Stąd też nazwa tego planu — tablicy: deska wtyczkowa.

Zaczęła się bitwa. Rrums! — uderzyła ku ogólnej radości nasza pierwsza salwa. Wnet jednak mieliśmy

tyłe do roboty, do liczenia i myślenia, że się aż w głowie kręciło. Krach! — uderzył gdzieś w pobliżu pierwszy pocisk w nas, o czym wnioskowałem z siły uderzenia. Jednocześnie w jednym z rogów na górze zaszumiała woda. To zapewne został przerwany przeciwpożarowy przewód wodociągowy. Należało zamknąć wodociąg. Zaczęły brzęczeć telefony. Przez rurę przekąźniczą dostaję małą puszkę blaszaną z pisemnymi meldunkami i szkicami. Przekąźniczy czyta głośno: — „Pocisk uderzył w XIII przedział na prawej burcie. Zniszczona jest mesa podoficerska — pożar. Przednia elektryczna rozdzielnia nie działa”. Daję rozkaz II grupie pożarnej zagasić ogień, do czego trzeba uruchomić wodociąg przeciwogniowy. Mimo, że przytem dużo wody wylewało się do wkłesu drenażowego (odwadniającego), to jednak dość dużo wnikało do przewodu przeciwpożarowego, a to było rzeczą narazie najważniejszą.

Na międzypokładzie, na górze biegnie straż pożarna. Ludzie, trzymając w rękach węże, mają maski raczej narzucone, niż nałożone. Numer I rzuca się naprzód, ciągnąc za wylot kieszki do ogniska ognia, a „gasciciel Nr. II” podtrzymuje ją. Mocny strumień wody uderza w płonące szczątki. Żar i płomień uderzają na Nr. I, trzymający wylot kieszki, lecz ten ciągle prowadzi strumień wodny po płomieniach, szukając źródła ognia. Pali się fortepian. Trudno go oszczędzać, zresztą i tak jest potrzaskany. Niby długie włosy wiszą struny i brzęczą wesoło, kiedy uderza w nie strumień wody. Wszyscy śmieją się z tego zabawnego epizodu wpośród szalejącego pożaru. Jednocześnie na górze ryczą działa.

Wkrótce pożar jest ugaszony. Teraz kierownik

pomp, wiecznie pogodny i wesoły maszynista Roth musi usunąć nagromadzoną wodę.

Zaledwie skończył tę pracę i zameldował o tem pierwszemu oficerowi, gdy ten otrzymuje inny już meldunek. „Pocisk trafił w izbę pośrednią baszty Cezar. Pożar”. Pada rozkaz — „zalać!”¹⁾

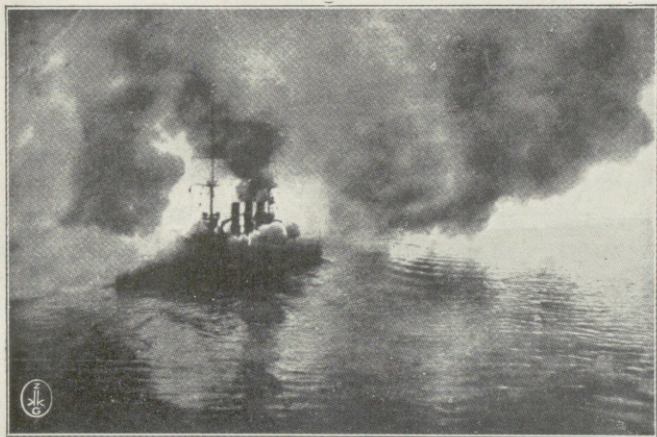
Piękna praca. Tak jak 24 stycznia 1915 r., kiedy to ładunki znajdujące się w baszcie zapalały się jeden po drugim i płonęły niby olbrzymie rakiety miotając potężne snopy ognia. Wtedy zastępca kierownika pomp, bosmanmat Heidekampf zalał prochownicę. Trujące gazy przepełniały powietrze. Koła zaworowe²⁾ rozżarzone do czerwoności spaliły mu skórę na rękach, ale dzielny marynarz wykonał rozkaz pierwszego oficera, ratując okręt od wybuchu.

Silne uderzenie wstrząsa okrętem. Zdaje się, że cały kadłub podnosi się do góry. W pierwszej chwili każdy myśli: — Zaraz *Seydlitz* wyleci w powietrze. Jednak silny okręt płynie spokojnie dalej. Celnie rzucona torpeda wyrwała mu potężny płat bocznicy, tworząc dużą dziurę, jednak pancerna przeciwtorpedowa ścianka przedziału wytrzymała potężne uderzenie wygiąwszy się przytem silnie.

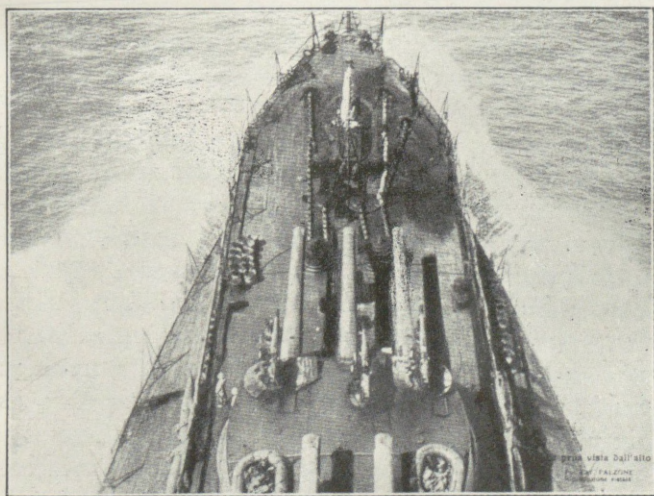
Jednocześnie granat uderza w bocznicę lewej burty, wybijając wielką dziurę, przez którą wlewają się strumienie wody. Znow kilka granatów trafia w głowę statku. Śpieszy tam grupa naprawcza, ale ściany miejscami podziurawione niby sito, nie dają się zatkać. Niektóre szczeliny mają około metra kwadratowego. Wszędzie wciska się woda. Nie da się nic ura-

¹⁾ Podobno znajdowali się tam jeszcze ludzie.

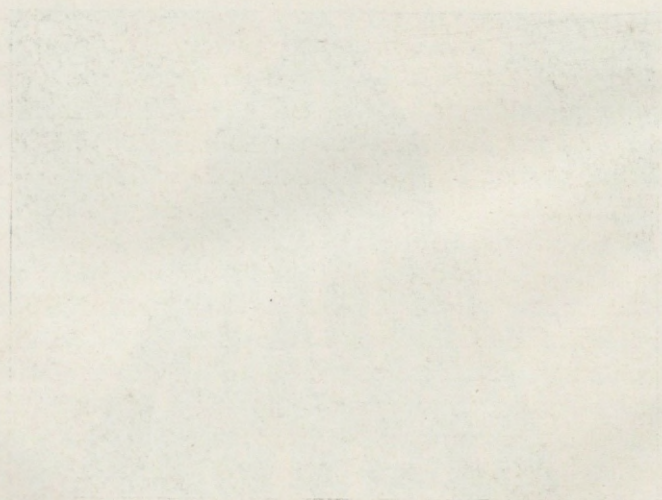
²⁾ Koła wodociągu zatapiającego odpowiedni przedział.



Okręt linjowy w boju.



Działa przedniej baszty na pancerniku włoskim *Conte di Cavour*.
W baszcie są trzy armaty 305 mm, a na niej trzy działa 76 mm
obrony przeciwlotniczej.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

tować, można tylko stwierdzić które pomieszczenia, kryjówki na materiały, pokłady i chodniki gankowe są zatopione. Odrazu do centrali drenażowej przychodzi trzydzieści, czterdzieści meldunków. Aplikant, inżynier Elrich sumuje gorączkowo. — Tak?— mamy w okręcie dwa tysiące tonn wody. *Seydlitz* pochylił się ku przodowi. Pierwszy oficer ma teraz pewność, że przód okrętu jest całkowicie zalany. Jedyne przednie pomieszczenie torpedowe wraz z korytarzem wejściowym jest w porządku, lecz naokoło niego wszędzie woda. Przedział ten, niby pęcherz z powietrzem utrzymuje jeszcze dziób statku na powierzchni. W pozostałych pomieszczeniach niema już co ratować. Pozostaje jedynie odejść za dużą pancerną przegrodę poprzeczną, a nawet za następny przedział, ratując się od zatopienia. Starszy inżynier Lucke pobiegł na górę i objął osobiście kierownictwo. Szczególnie groźną okazała się jedna szczelina na lewej burcie, gdzie za wszelką cenę należało przeszkodzić dalszemu wdzieraniu się wody do wnętrza. W otwór wepchnięto wielkie, grube materace gimnastyczne, co bynajmniej nie było rzeczą łatwą, ponieważ skraje otworu nie były gładkie. Granat pogiął na powierzchni kilku metrów kwadratowych płyty żelazne, poszarpał i pokaleczył je, tworząc ostre skraje i śpiczaste rogi. Ludzie pracowali ciężko. Stojąc w wodzie, wpychali materace do szczelin. Różni to i pasowano deski. Odpowiednio porzniete belki mocowano zabijając kliny. Każdy kawałek należało dobrze wypróbować, żeby mocno siedział. Materiał przygotowany przed bojem zużyto bardzo prędko, nie liczono się bowiem z możliwością otrzymania tam wielkich szczelin i w tak dużej ilości. Po kilkugodzinnej pracy ukończono wreszcie uszczelnianie w tym miejscu,

kładąc tamę dalszemu wdzieraniu się mas wody. Co prawda wnikała ona na skrajach, lecz już w niewielkich ilościach, co dało możność usuwania jej zapomocą pomp.

Skończyła się już walka. Zapadła noc. W ciemnościach, przy mdłym, słabym elektrycznym świetle praca stała się jeszcze żmudniejsza i cięższa. Bosmanmat Schmidt ciągle, podobnie jak w czasie boju, naprawiał co chwila psujące się oświetlenie.

Wtem nadchodzi meldunek. „Pożar na dziobie”. Szczególna rzecz, wszystko zatopione, a jednak pali się pokład wznoszący się jeszcze nad wodą. Wysoko wystrzelające płomienie mogą zdradzić miejsce znajdowania się okrętu. Grupa pożarna przez zgłiszcza i gruzy zniszczonego przedniego pokładu dąży do pożaru i po ciężkiej pracy wyszukuje i gasi ośrodki ognia.

Mimo ofiarnej pracy drenażystów woda wdierała się coraz dalej. Odosobnione pomieszczenia albo też całkowicie odcięte chodniki gankowe, kryjówki na materjały, przejścia rurowe nabierały coraz więcej wody i dziób statku coraz silniej zapadał się w głąb. Coraz to wyżej podnosiła się woda przy przedniej baszcie i dochodziła już nam do pasa. Jeżeli wtargnie do wieży wówczas zaleje prochownie, a stamtąd już się jej wypompować nie da. Czy da się wtedy utrzymać próżnem pomieszczenie torpedowe służące za pływak powietrzny? — Mimo naszych wysiłków prochownie zostały zalane i wodospad runął przez przejście do pomieszczenia torpedowego. Wówczas inżynier-aplikant Walter zszedł nadół i popłynął do miejsca, gdzie się znajdowały zawory osuszające, których położenie znał doskonale z częstych ćwiczeń. Tam dał nurka i zaczął

odkręcać zawór. Po chwili wypłynął dla zaczerpnięcia powietrza i znów dał nurka, odkręcając zawór i pracując dopóty, aż odkręcił zawory. Teraz wielkie pompy ratownicze mogły przeniknąć do przedziału torpedowego, wysysając wodę. W ten sposób przedział ten dał się utrzymać i pełnił nadal swą rolę pływaka powietrznego.

Następnie woda zagrażała wtargnięciem przez dziury w przednich kazamatach. Tutaj grupy naprawcze pozatykały otwory, posiłkując się hamakami, deskami, belkami i klinami.

Przednia ściana piątej kotłowni znalazła się pod ciśnieniem wody. Wydawało się chwilami, że trzaśnie. Woda sączyła się przy licznych otworach kabli, tub, śrub i nitów. Małe strumyki jeden obok drugiego dają w sumie duże ilości wody, grożąc zalaniem kotłowni. Zarządził temu maszynista Wegner, wydając rozkaz „Podeprzeć ścianę!” Szybko podstawiono belki do miejsca, grożącego wygięciem i umocowano je klinami. Jednocześnie maszynista niezmordowanie czuwa nad ratunkowymi pompami, pilnując aby się nie zatkały. Kotłownia pracuje dalej spokojnie, chociaż ze sklepienia pada rześisty deszcz.

W centrali drenażowej woda przecieka przez ściany i wszystkie spojenia. Chwilami drenażyści stoją w niej aż po pas. Utworzono łańcuch z ludzi i czerpano wodę kubłami. Przez kilka godzin fruwały przerzucane wiadra, trzeba było luzować robotników, bo upadali ze zmęczenia. Wreszcie ta bohaterska praca idzie na darmo. Pęka ściana i trzeba opuścić długo i zacięcie bronione pomieszczenie. Kierownictwo drenażu musiało się przenieść gdzie indziej.

Pomimo wysiłków (kadłub okrętu zapadał się coraz głębiej. Co groźniejsze statek przechylał się na lewą burtę; woda wtargnęła do kazamatów.

I tu również musieliśmy ratować, ustawiając ludzi z wiadrami dla czerpania wody. Przez długi czas zdawało się, że jest to praca bez korzyści, ale potem okazała się pewna poprawa w sytuacji. Ale dopiero wieczorem, kiedy nadeszły z portu wielkie parowce-pompy i zapuściły swe potężne węże do kazamat, wtedy dopiero okręt wyprostował się. Był to rzeczywiście cud, że *Seydlitz* unosił się jeszcze na powierzchni mając w kadłubie 5300 tonn wody.

Zaczęła się druga noc. Ciągłe naprawialiśmy uszczelnianie i walczyliśmy z wodą, wdzierającą się to tu, to tam. O odpoczynku nikt nie myślał.

Okręt coraz to bardziej prostował się. Drenażyści zwyciężyli. Mimo to krążownik nie był zupełnie bezpieczny. Należało przetrzymać jeszcze noc. Ludzie pracowali w przemoczonych ubraniach, drząc, otepiali z nadmiernego utrudzenia, śpiący.

Dopiero po kilku dniach, po dojściu prawie do Wilhemshaven, kiedy usunięto z okrętu masy wody, *Seydlitz* potrafił wpłynąć do służby. Teraz nareszcie był bezpieczny, a obsługa maszyn mogła być dumna, że dzięki jej pracy ten wspaniały okręt dopłynął do zbawczego portu.



Lekki krążownik włoski *Ancona* (dawny niemiecki *Graudenz*). Wyporność 4900 tonn. Szybkość 26 węzłów. Uzbrojenie 7 dział 150 mm.

PRZEŻYCIA LEKARZA PODCZAS BITWY MORSKIEJ.

Niewielu ludzi zapewne wyobraża sobie w jakich warunkach może wykonywać swój zawód lekarz podczas bitwy morskiej, na okręcie wstrząsanym przy odłutach wielkich dział, strzelających bez przerwy, i dygotaniu ciężko pracujących maszyn, na okręcie, gdzie co chwila przy wybuchach pocisków nieprzyjacielskich powstają pożary.

Dajemy tu opis przeżycia lekarza Roberta Amelunga podczas bitwy jutlandzkiej na *Seydlitzu*. Należy zauważyć, że bitwa ta odbyła się przy spokojnem morzu, nie tak, jak na przykład bitwa krążowników przy Falklandach, gdzie gwałtowna fala miotła okrętami.

Doktor Amelung nie mówi gdzie się znajdowały punkty opatrunkowe, lecz z rozproszonych szczegółów można wnioskować, że było ich dwa, jeden pomocniczy na przodzie i drugi główny ze stołem operacyjnym obok kotłowni. Rannych miano składać w 3 przedziale obok górnej tylnej wieży Cezar. Naturalnie, że te posterunki znajdowały się poniżej wodnicy pod pancernymi pokładami. Punkt główny składał się z dwóch pomie-

szczeń, połączonych wspólnym korytarzykiem, jedno na ewej burcie, gdzie znajdował się stół operacyjny, drugie na prawej burcie. Pomieszczenia te dla uniknięcia zalania wodą i wdarcia się dymów były bez wentylacji i wietrzyły się tylko przez drzwi.

.

— Dają sygnał:

„Przygotowanie do boju”... Przerywam swoją przechadzkę po tylnym pokładzie — pisze Amelung — zbiegam szybko do mego pokoju, zabieram już przygotowane narzędzia i w kilka sekund jestem na głównym punkcie. Bluza, fartuch, mycie rąk... — czynię to jak zazwyczaj...

Okręt zaczyna silnie dygotać, co wskazuje na zwiększenie szybkości. Mówią, że ścigamy kilka małych krążowników nieprzyjacielskich. Trzeba iść je zobaczyć, póki jeszcze nie strzelają. Z pokładu widzę niewyraźnie mgliste dymy, ma to być cztery czy sześć krążowników angielskich, lecz równie dobrze mogą to być dymy naszych lekkich okrętów, płynących na przodzie. Trudno mi też powiedzieć, że w bitwie jutlandzkiej widziałem nieprzyjaciela. Wchodzę na mostek dowódcy, aby się czegoś dowiedzieć od oficera wachtowego, lecz niema tu żywej duszy, a tylko z blokhauzu słyszę głos. „Prędko proszę odejść, nadlatuje pierwszy pocisk”. Rozumie się, że prędzej znalazłem się na punkcie opatrunkowym, niż go opuściłem.

Była godzina 17, Amelung wyszedł stamtąd dopiero o 3 rano.

Wnet huknął pierwszy strzał, a za nim w krótkich odstępach czasu następne. Potężne wstrząsy miotają

okrętem; nie słyhać własnych słów, można się porozumiewać tylko znakami.

Po pewnym czasie przez drzwi prowadzące z 5 przedziału, to jest z przodu, wpada drugi lekarz pomocnik z fryzjerem okrętowym, obaj czarni; okazuje się, że pocisk uderzył i rozbił przedni punkt opatrunkowy, i tylko im udało się uciec. Pozostali są prawdopodobnie zabici. W kilka sekund później wnoszą kapelana z głową obwiniętą zakrwawionymi bandażami. Zrozumiałem, że wstrząsy pochodzą nietylko od naszych własnych strzałów. Trafiono nas. Lecz niema czasu na rozważania, bo oto wnoszą nowych rannych, niektórzy przychodzą czy też dowlekają się sami. Wkrótce jest ich pokaźna ilość. Niema czasu na zajmowanie się każdym z osobna, robię tylko prowizoryczne opatrunki. Pośród zgłętku rozlega się naraz silny łoskot, wnet też błysk wybuchu i dym zapelnia punkt opatrunkowy. Szybko zakładam maskę, otrzymaną przed kilkoma dniami, do której jeszcze nie przywykłem. Lecz nic nie widać, bo szkła z gorącą zachodzą mgłą. Zrywam więc maskę, lecz razem z nią zrzucam okulary, o których odszukaniu narazie niema mowy. Po bitwie znalazłem resztki oprawy. Okazuje się, że gazów jest niewiele, można wytrzymać bez maski.

Zaraz z początku przyszło mi na myśl pytanie — dokąd odsyłać opatrzonych rannych? — Przeznaczone dla nich pomieszczenie w 3 przedziale zalano przy gaszeniu ognia w baszcie „Cezar”. A więc można ich składować tylko w prawem pomieszczeniu punktu opatrunkowego, przenosząc korytarzykiem.

Jednym z pierwszych przyniesionych był palacz, rezerwista. Pragnął on zdać egzamin na maszynistę w kopalni, a ponieważ wymagano przytem

pewnych wiadomości z ratownictwa, więc przychodził nieraz do ambulansu uczyć się, — stąd też go znałem. Teraz stwierdziłem śmierć tego człowieka. Doznałem dziwnego wrażenia!

Zaczęło się robić gorąco. Siedzieliśmy w szczelnie zamkniętym pomieszczeniu. Temperatura przekraczała stale 40°. Wobec tego bardzo się przydał posiadany przez nas zbiornik wody. Czarni jak djabły palacze co chwila zachodzili się napić¹⁾.

Wnet też opróżniono zbiornik, a ponieważ wkrótce przestał funkcjonować wodociąg więc z myciem było źle. Płókało się więc zakrwawione ręce w muszli pod zbiornikiem, i wycierało odkażonemi ręcznikami.

Ranni i palacze nanieśli pyłu węglowego, na podłodze stały kałuże krwi, zabrudzono ją również przeciągając kilkakrotnie przez pomieszczenie węże przeciwpożarowe. Korzystając z przerwy w napływie rannych należało posprzątać.

Później znów przybywają ranni i poparzeni. Wkrótce pomieszczenie na prawej burcie jest zapełnione rannymi, następnych trzeba zostawiać u nas, robi się coraz ciasniej, wkońcu pozostało tylko trochę miejsca przy stole operacyjnym. Znów przybywających rannych każe stawiać na noszach w 3 przedziale, bo jest tam jeszcze woda. Wpadające tam odłamki granatu zraniły ciężko jednego z tych ludzi w piersi, a drugi zniknął bez śladu.

Z braku czasu większych operacyj nie wykonywałem. Było to zresztą niemożliwością, bo jakże ope-

¹⁾ Nie świadczy to bynajmniej o karności, jeżeli palacze mogli się włożyć po punkcie opatrunkowym. Naczelnym inżynier Seydlitz Look nie chwali się tem, mówiąc o swych ludziach.

rować człowieka postrzelonego w brzuch? Trudno mówić o narkozie w podobnych warunkach, jak również o aseptyce. Zakażenie byłoby niewątpliwe. Nie można działać narzędziami przy wstrząsach okrętu, przy których ranni spadają ze stołu operacyjnego. Oświetlenie elektryczne działa słabo, żarówki ciągle gasną.

Właściwie pracowaliśmy przy świecach. W podobnych warunkach trudno szukać odłamka w brzuchu i zakładać szwy! Byłaby to bezcelowa praca.

Stosowałem obficie morfinę, a przy złamaniach doraźny opatrunek, założenie szyn, poczem „jazda, następny!“. Przy silniejszych krwawieniach nakładano mocny bandaż kompresowy, a kilkakrotnie ściskającą opaskę gumową. Podwiązywanie naczyń krwionośnych w podobnych warunkach jest za trudne. Zdarzyła się też konieczność usunięcia odłamka pocisku z muskulatury szyi, zagrażającego kręgosłupowi...

Straszne męki znosili paparzeni. Stanowili oni jedną piątą rannych. Zużyliśmy cały zapas oliwy, maści, pudru i opasek przeciw oparzeniom, lecz i tych środków wreszcie zabrakło. Morfina nieco łagodziła ból, do którego dołączało się okropne gorąco i pragnienie. W nocy, kiedy uspokoiło się długo namyślałem się czy zdołam cośkolwiek pomóc najciężej poparzonemu przez zastrzyk soli kuchennej.

Na punkcie opatrunkowym oprócz mnie i niższego personelu sanitarnego czynni byli jeszcze dwaj lekarze, zakładający na zmianę opatrunki. Prócz tego znajdował się tam jeszcze główny lekarz ze sztabu eskadry i dwóch płatników. Ja stałem przy stole operacyjnym, a pomagał mi ten, kto był swobodny, biorąc i odprowadzając czy odnosząc rannych.

Po obmyciu krwi i obejrzeniu rany, wystarczał jeden rzut oka, aby zdecydować, czy wystarczy jeden opatrunek czy też trzeba ich kilka. Wobec ciasnoty, w jakiej się znajdowaliśmy, musiałem sam obejrzeć wszystkich rannych.

Siedzieliśmy w głębi okrętu, pod pokładami, jakby żywcem pogrzebani, lecz ponad wszystkimi wrażeniami, górowało jedno — uczucie strasznego pragnienia. Ciągłe miałem wrażenie, że siedzę w zupełnie bezpiecznej skrzyni, chociaż granaty nieprzyjacielskie uderzyły w przedział trzeci i piąty, czyli przed nami i za nami. Jeden 380 milimetrowy pocisk przebił pancerz na wysokości naszego przedziału, lecz ugrzązł w zasłaniającym go węglowniku; rozumie się, że dobrze odczuliśmy ten potężny wstrząs. Pobyt we wnętrzu okrętu, odcięcie od świata zewnętrznego, nieświadomość tego co się dzieje „na górze” jest rzeczą niewymownie ciężką. Słysząc łoskot — niewiadomo, czy to nasze działa strzelają, czy też rwą się nieprzyjacielskie pociski, czy też lada chwila nie wylecimy w powietrze przy wybuchu prochowni, czy też nie zaśnie nas woda. Okręt pochyla się: — niewiadomo czy robi skręt, czy też inna przyczyna. Ma się wrażenie żywcem pogrzebanego bez możliwości wydostania się...

...Wkrótce doszliśmy do wniosku, że ta walka mogłaby się już skończyć. Tymczasem trwała ona bez przerwy do g. 21.30. Ciągłe słyszało się strzały dziesięciu ciężkich i dwunastu średniego kalibru dział *Seydlitza*...

...Niezdolne gorąco panowało w obu naszych pomieszczeniach, przepełnionych ludźmi i od wielu godzin niewietrzonych; trochę powietrza dochodziło do lewego pomieszczenia przez mały wyziernik wychodzący

na pokład bateryjny, dlatego też temperatura w lewej izbie stale była nieco niższa. Jednak przez ten wyziernik dochodził również huk dział i leżący na stole opatrunkowym chcieli zeskakiwać, przekonani, że huk ten pochodzi od pękających nieprzyjacielskich granatów. O późnej godzinie (pewnie około 2.30) wpadł przez wyziór oślepiający płomień i gęsty dym. Wszyscy, uciekając do 5 przedziału, zakładali spieszenie po drodze maski. Zupełnie machinalnie chciałem również włożyć maskę, gdy naraz w półmroku zwałił się na mnie ktoś czarny od sadzy. Prawą rękę miał oderwaną od przedramienia, które zwisało, jako silnie krwawiący kikut. Przy wstrząsie żarówki pogasły i tylko świece dają słabe światło. Opatruję szybko krwawiący kikut i daję gumową opaskę na ramię. Pozostawiając w ten sposób z musu na punkcie opatrunkowym, czuję, że nic tu się jeszcze nie pali i chociaż w gardle drapie, ale można wytrzymać. Wobec tego pracuję dalej.

W chwili kiedy jestem pochylony nad stołem operacyjnym gwałtowny wstrząs rzuca mnie na kolana. Huczy mi w głowie, ból rozsadza czaszkę, macam: guz, nie ma krwi, więc nie jestem ranny. Podnoszą mnie, oglądają. Cóż się stało? — oto skutek wstrząsu oderwała się lampa wisząca nad stołem i dostałem nią w głowę.

Nieznosne gorąco panuje w prawym pomieszczeniu, którego wyziór, wychodzący do VI kazamaty, zawałił pocisk nieprzyjacielski. Nic tu nie dało się zrobić: ranni musieli wytrzymać w tej łaźni. Czyniliśmy dla nich co się dało. Później już przyniesiono im wina z lodowni, a gdzieś po północy przedostał się do kuchni, gdzie gotowano herbatę, pomocnik fryzjera. Jednak ci

biedacy musieli dużo wytrzymać, nie pokrzepiał ich też widok ciężko poparzonych kolegów, których dopiero śmierć uwolniła od męki po wielogodzinnych cierpieniach w tem upale.

...Wolno mijały godziny nocne, zdawało mi się chwilami, że padnę ze znużenia i gorąca, ćmiło się w oczach. Przy takim zawrocie głowy rozglądałem się wokół szukając wolnego miejsca, żeby nie upaść na rannych zaścielających podłogę. Ale wytrwałem.

Ktoś mi dał kawałek chleba.

Ciągle należało sprawdzać i zmieniać silnie przekrwawione opatrunki...

— ...Po północy płatnik wydostał się na górny pokład, dla zasięgnięcia języka. Przyniósł wiadomość, że *Seydlitz* może jeszcze sam płynąć i że widać woddali błyski wystrzałów. Oczekiwano dalszego ciągu bitwy między godzinami 4—7, lecz nic się nie zdarzyło. Nieprzyjaciel oddalił się, a krążownik silnie pochylony naprzód płynął powoli ku południowi. Doktor udał się do dowódcy „złożyć meldunek” i dowiedzieć się zarazem o sytuacji.

Później dano rannym zupy i herbaty. W dzień, kiedy już nieprzyjaciel zupełnie zniknął, przeniesiono ich do wygodniejszych pomieszczeń, lepiej wietrzonych. W południe Amelung poszedł wreszcie spać. Wieczorem znów zajmował się rannymi, lecz czyto z powodu zmęczenia czy też z innej przyczyny, nie wykonywał większych operacji. Dopiero w dwa dni potem rannych przeniesiono na okręty szpitalne.

NOC JAKICH WIELE...

Na pokładzie krążownika bojowego *Lion*.

Czarna noc. Burza wyje. Jest nam zimno i ciężko oddychać w mesie ogrzewanej na morzu zapomocą piecyków elektrycznych kiepsko zastępujących węglowe, któreimi posługujemy się na postojach. Kilku oficerów czyta, wyciągnawszy się w fotelach. Ci, którzy za kilka godzin pójdą na wachtę, palą fajkę przed udaniem się na spoczynek. Lekarze i oficerowie administracyjni, nie mający na morzu wiele do roboty, skończyli brydża i nie bez pesymizmu przerzucają stosy tygodników w nadziei znalezienia czegoś, czego nie zdążyli dotąd przeczytać. Ściany trzeszczą od wysiłku, okręt zbliża się do brzegów, głębokości się zmniejszają i fala staje się krótsza. Warczą dynamo i gwizdzą wentylatory, słyszać uderzenia i ślizganie się fal po bocznicach okrętu lub też straszny i potężny cios wielkiego bałwana. Kołyszą się nisko zawieszone na tylnym międzypokładzie hamaki, ściśnięte jak banany jedno przy drugim; aby przejść pod nimi należy skurczyć się we dwoje. Za punkt honoru uważa się nie dotknąć hamaków, należy bowiem szanować sens setek ludzi, zmuszonych wypoczywać w huku pracującego

okrętu. Slizgasz się więc niziutko zgarbiony i szukasz wolnego miejsca, gdzie będziesz mógł wreszcie wyprostować kark, bo dokuczyło ci już to łażenie.

Między mesą i apartamentami admirała na pewnej przestrzeni, idziesz jak w korytarzu hotelowym. Po obu stronach drzwi numerowanych pokoiów są zasłonięte czerwonymi portjerami. Kiedy okręt, płynąc wolno i rytmicznie, przechyla się na prawą burtę, wówczas portjery z jednej strony nadymają się i fruują w korytarzu, podczas gdy ze strony przeciwnej wchodzi do pokoiów. Kiedy statek przechylił się z kolei na drugą burtę, portjery wykonywają te same ruchy w odwrotnym porządku. Mijas jeszcze pokoje, a potem jadalnię, pokój dowódcy, jego zastępcy, następnie pokoje i biura sztabu admirała. Wreszcie na samym końcu, gdzie wartownik czuwa przy oszklonej szafce, w której znajdują się klucze całego okrętu — masz wreszcie apartamenty wielkiego człowieka. Lecz nie ma go tutaj. Jest na pokładzie, dokąd drapiesz się za chwilę, zapinając kurtkę i zawiązując po drodze krawat.

Wąskimi kręconymi schodkami wychodzisz nagle z jasności w ciemność nocy, z ciszy w burzę. Ze słabo oświetlonego stalowego luku (nikła niebieska lampka zakryta jest od strony zewnętrznej) wkraczasz w noc. Wiatr huczy i wyje naokół ciebie. Wichura dmie z północnego-wschodu, a kurs nasz prawie na północny-zachód — wielki okręt z trudem wyciska 16 węzłów. Odwracasz się, chwyta cię wiatr, chwiejesz się, a wtedy cię pcha, dopóki nie znajdziesz się pod okapem nadbudówek. Macasz ręką, chcąc znaleźć pierwsze z trzech schodków stalowych, prowadzących na pokład 100 mm dział przeciwlotniczych, do izby żeglar-

skiej admirała i dowódcy, oraz na platformę reflektorów. Kiedy doszedłeś, ordynans czuwający przy drzwiach melduje, że admirał obecnie ma jedną ze swych niewielu chwil wypoczynku.

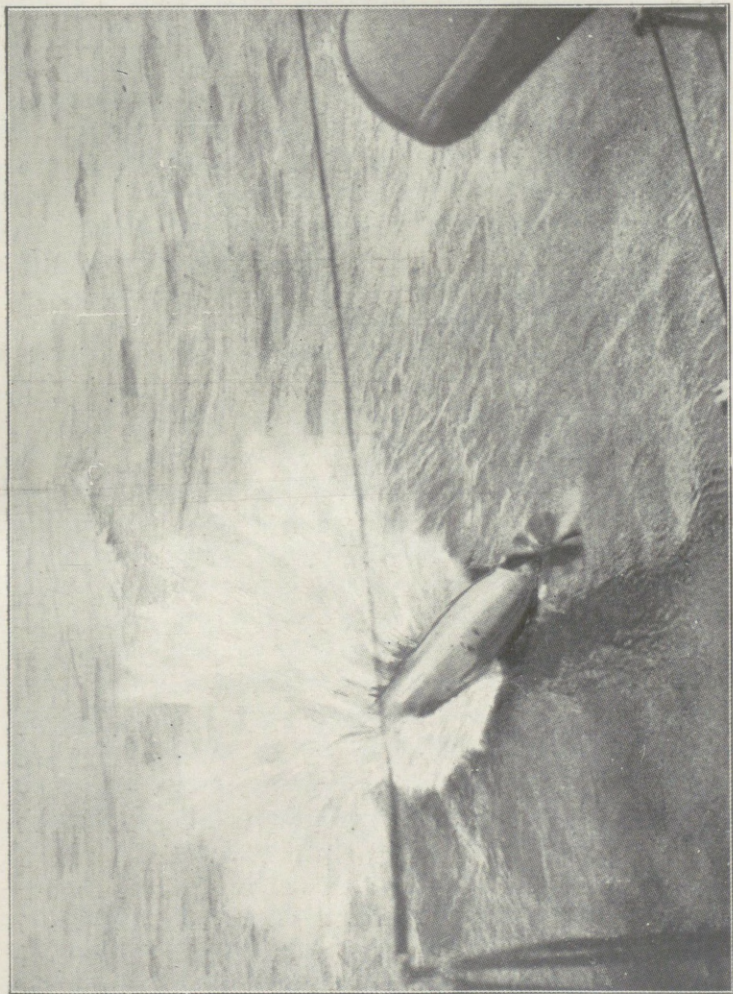
I znów wiatr trzaska, a potem na chwilę zacicha. Oto jesteś przy schodkach wiodących na mostek sygnalizacyjny. Na szczęście w chwili kiedyś chciał wchodzić, usłyszałeś nad sobą kroki. To schodzi goniec sygnalista i w ciemności mógł wleźć ci na głowę, a nicbyś nie słyszał. Na mostku sygnalizacyjnym można się schować w dwóch izbach nawigacyjnych.

Głucha noc. Wiatr, niebo w górze, morze w dole... a wszędzie ostry, dojmujący chłód. Z początku widzisz tylko kilka nikłych sylwetek na tle nieba. To stoją sygnaliści na stanowiskach przy zasłoniętych lampach. Adjutant rozgrzewa się, chodząc wielkimi krokami po ciasnej, wolnej przestrzeni, a bosman-sygnalista robi to samo ze strony przeciwnej. Niema ani gwiazd, ani księżyca, ani światła. Niemniej jednak pozycja każdego okrętu płynącego wpobliżu, pośród ciemnej nocy jest dokładnie wiadoma i w razie koniecznej potrzeby można natychmiast dać sygnał zapomocą lampy wysyłając w określonym kierunku zwężony snop światła; tylko zainteresowany dojrzy tę smugę świetlną, a nikt inny z boku.

Ale oto jesteśmy w izbie żeglarskiej admirała. Światła w niej płoną wyłącznie przy drzwiach zamkniętych. Jeżeli je otworzysz — gasną. Dzięki temu żaden promień nie przedostanie się nazewnątrz. Macasz klamkę, otwierasz, wchodzisz do ciemnego pokoju. Po zamknięciu drzwi wybucha oślepiająca jasność. Pochyliłeś się nad mapą, nagle światło gaśnie, ktoś uchylił drzwi za tobą. To adjutant przyszedł popatrzeć

w jakiś kod sygnałowy. Czasami w ciemne i wietrzne noce zdarzają się zabawne sceny. Chcesz wejść do izby i popatrzeć na mapę, ale nie możesz zamknąć drzwi i stoisz w ciemności, szukając klamki wewnętrznej, tymczasem ktoś inny nadchodzi i chce wejść. Obaj przeciwnicy są silni, a noc ciemna, krzyczą więc, przeklinają i obaj nie zdają sobie sprawy, że to przecież nie wiatr im przeszkadza. Pewnego razu w nocy popsuło się urządzenie elektryczne i przy wyjściu jednego z oficerów, wielka trójkątna smuga światła tryśnięła nazewnątrz. Można sobie wyobrazić wrażenie tego wypadku w miejscu, gdzie instynkt ukrywania światła jest równie mocny, jak instynkt samozachowawczy.

Powyżej znajduje się otwarta platforma kompasów. Widać stąd duży widnokrąg i tylko główny komin wieńczący się pióropuszcami dymu zasłania go częściowo. Jakieś inne sylwetki rysują się nikle na ciemnym niebie. Jedna z nich, to dwudziestosześcioletni oficer wachtowy, któremu powierzono los okrętu na przeciąg czterech godzin. Obok niego, ponieważ zbliżamy się do brzegu stoi oficer nawigacyjny, pochylony nad kompasem, odszukując tajemnicze znaki, dzięki którym cała flota może być prowadzona do światła nie większego od łebka szpilki. Mamy je dostrzec za chwilę, zaraz, w wyznaczonym kierunku. Nieco w tyle stoją wpołgotowiu do spotkania wszystkiego co może się zdarzyć, porucznik marynarki czy też aspirant wachtowy, sygnalista, goniec oraz wachtowi prawej i lewej burty. Tu jesteś ponad wzburzonemi wodami, w wietrze, który śpiawając zmienia tony w zależności od kąta, pod jakim nadstawiasz mu głowę; słyszysz brzmienie olbrzymiej harfy, której strunami są liny stalowe, przy-



Torpeda rozpoczyna swój bieg. Chwila po wyrzuceniu z aparatu.

Always ready to help and to do the best for you.



trzymujące maszty i flagliny, na których zaczepia się sygnały. Tutaj niema aparatów przekąźniczych jak na mostkach innych okrętów, jedynie obok kompasów widać leje tub przekąźniczych. Otwierają one swe paszczęki miedziane w dole, w ponurym blokhauzie, przy marynarzach trzymających ster, w pomieszczeniu, gdzie znajdują się aparaty telegraficzne, liczniki obrotów, indykatory, jednym słowem wszystkie centra nerwowe, zapomocą których kontroluje się wielką maszynę okrętową.

Nieco na przodzie przed kompasem stoi zasłona od wiatru i tu po przyjsciu zamieniasz przyjazne słowo z oficerem nawigacyjnym czy też z oficerem wachtowym.

„Za godzinę zmienić kurs; zakotwiczyć o 2.45; ładować węgiel o g. 6” — oto nasz program. Wszystko jest przewidziane i węglowce są wyznaczone radjotelegraficznie dla każdego okrętu, chociaż w ciemnościach nocy nawet trudno podejrzewać, że rzeczywiście istnieje ziemia. Oficer nawigacyjny spojrzał na zegarek i rzekł: „Powinniśmy być na wysokości wyspy May”. Prawie natychmiast rozległ się chrapliwy głos wachтового. — „Panie kapitanie, ogień na lewo!”. Ten błysk tak daleki nie lśni się jak jasne światło czasu pokojowego, lecz jest to mętne światełko zaledwie wystarczające, aby nam wskazać kierunek. Zapaliło się ono wskutek naszego radjotelegramu, wysłanego o godzinie 20: — „Proszę zapalić latarnię wyspy May od północy do g. 1.30”.

Oficer nawigacyjny notuje godzinę i zadowolony z czasu dojścia do lądu, wraz ze swym pomocnikiem cofa się do izby żeglarskiej. Tam maleńkim kółeczkiem na długiej linii pociągniętej ołówkiem, a przed-

stawiającej naszą drogę nocną pośród wzburzonego morza, zaznacza punkt znajdowania się okrętu o g. 0.45.

Lecz obraz się zmienia. Zejdźmy z mostków, gdzie świszcze wiatr, z pokładów, gdzie zacina drobny deszczyk i wróćmy znów do światła i ciepła, przechodząc przez spokojne korytarze hotelu, gdzie portjerzy bez przerwy wykonywają swoje powolne ruchy wahadłowe i gdzie jedynym znakiem posuwania się okrętu jest głuchy łoskot nacierających fal. Lecz zejdźmy jeszcze niżej przez klapę o miedzianym otoku do baterji pełnej hamaków, gdzie jeden podmuch burzy szalejącej tam na wierzchu byłby błogosławieństwem. Schodzimy jeszcze niżej. Jest tu bardzo ciepło i w miarę opuszczania się coraz cieplej, aż wreszcie znajdujemy się w tropikalnym przybytku światła i błyszczących metali, ozdobionych kadranami, zegarami, manometrami, a przybranych monstrualnemi rurami idącemi do wielkich cylindrycznych zbiorników o dziwnym wyglądzie. W górnej części hal unosi się rodzaj oleistej mgły, niepokojąca atmosfera straszliwych sił zamkniętych w cylindrach: zdaje się że nic się tu nie porusza i słyszać tylko głęboki pomruk, niski dźwięk tub organowych, stękanie turbin w których tysiące łopatek obraca się pod ciśnieniem niewidocznej pary. W górze, kiedy biją wielkie działa, słyszymy jak ryczy *Lew (Lion)*; tu jego głos głuchnie w chrapliwym warczeniu, jakby potężne zwierzę świadome swej siły, mrucało przez sen.

Wachtowy oficer-mechanik siedzi za małym pulpitem, tronując w tem królestwie niby profesor w wielkiem laboratorium energii. W różnych oddziałach reprezentują go ministrowie, biegają gońcy tam i zpowrotem, zanosząc rozkazy, przynosząc wiado-

mości. Na tarczach, które ma przed oczami, można w każdej chwili odczytać stan spraw: ilość węgla w każdym węglowniku, ciśnienie każdej kotłowni, stan i temperaturę, od których zależy zdrowie i siła okrętu. Naprawdę bardzo daleko od tego małego światła jest wszystko co pozostawiliśmy za sobą przed dziesięcioma minutami, rozglądając się pośród ciemnej nocy, wichru i burzy. Bardzo daleko stąd jest niespokojne morze i żmudny wysiłek okrętu z nim walczącego oraz trud admirała, dowódcy, oficera nawigacyjnego...

Czy daleko? — Oto zabrzączały dzwonki w sennem powietrzu i zadygotały olbrzymie palce na tarczach. Ktoś tam w górze poruszył błyszczącym kołem, dając mu pół obrotu i pomruk podniósł się o pół tonu, jakby drzemiący *Lew (Lion)* westchnął, marząc o jakimś polowaniu... „Osiemnaście węzłów”, rzekł oficer-mechanik utkwivszy oczy w licznik obrotów, podczas gdy kilku z jego pomocników podbiegło do innych indykatorów czy też telefonu. — „Mijamy wyspę May; za minutę damy dwadzieścia węzłów”. Znow zabrzmiał donośnie dzwonek, poruszyły się olbrzymie strzałki na tarczach. I znow śpiew turbin wzniósł się o ton. „Dziewiętnaście węzłów”. Jeszcze wyższy ton. Mamy wkrótce dwadzieścia węzłów. Zaczyna się długi przebieg w linii prostej od wyspy May do Inkeith. Przejście jest ciasne, czatują tu łodzie podwodne i cel jest widoczny...¹⁾ Admirał zawsze jest na mostku podczas tego dwudzie-

¹⁾ Maksymalna szybkość łodzi podwodnych w tym okresie nie sięgała 15 węzłów na powierzchni, a 7 — 8 w zanurzeniu. Okręt płynący z szybkością 20 węzłów nie obawiał się więc doścignięcia przez podwodnego przeciwnika. 20 węzłów równa się 37 kilometrom na godzinę.

stowężłowego galopu. Przechodzimy tędy zazwyczaj w ciemnych godzinach nocy — i tylko jeden raz przypominam sobie, konieczność znalezienia się w oznaczonym punkcie o wskazanej godzinie, zmusiła nas do przejścia Firth of Forthu przy jasnym świetle księżyca. Sylwety okrętów odcinały się ze straszliwą wyrazistością, jakby malowane tuszem na srebrze. Mieliliśmy uczucie niemiłej nagości, takie, jakie się ma w koszmarach, kiedy to się wydaje człowiekowi, że wchodzi w koszuli na salę balową, pełną ludzi...

W hali maszyn temperatura wznosi się szybko, a z jej wzrostem, zgęszcza się również oleista mgła. „Chodźmy do X kotłowni”, rzekł mi przyjaciel, któremu właśnie powiedziano, że zmniejsza się tam ciśnienie. Przez różne stalowe kładki, poczynające się rozpalać niby ruszty, weszliśmy nagle, jak się mi zdało, w otchłań piekielną, w której wywracające białkami oczu demony, potrząsały olbrzymimi grabiami i długimi drągami, grzebiąc nimi w oślepiających paleniskach. Zatrząskiwały się gwałtownie drzwiczki z czerwonego żelaza, podczas gdy inne otwarte wchłaniały fruujące niczem bolidy, trzcinowe kosze napełnione węglem. Huragan czarnego pyłu wiał z węglowników i czuło się na skórze kąsanie gorąca. „Co, ciepło?” rzekłem do jednego z demonów, podczas gdy mój przyjaciel badał przyczynę spadku ciśnienia. „E, to niezła kotłownia”, odrzekł demon — „nie jest tu tak kiepsko, jak na przykład w kotłowni Y. A czy są jakie widoki, kapitanie, że będziemy się bić?” To więc interesowało demona...

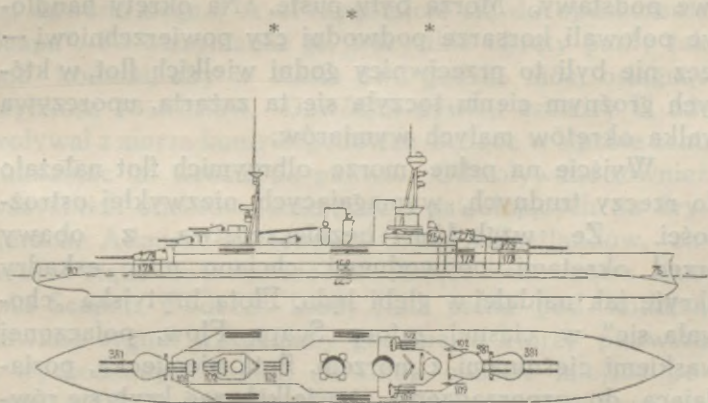
Naprawdę ci palacze to byli bohaterzy. Mechanik swoją zręcznością i mózgiem wiedzie ich, niby rumak wojenny na pole boju. Kanonierzy mogą dokony-

wać cudów. Admirał może łączyć w sobie męstwo wraz ze strategią całego świata, ale pierwsze źródło potęgi tej olbrzymiej armji — to jest właśnie energia i wola tych dzielnych ludzi, pracujących w więzieniach rozpalonych do białości, ludzi dla których bitwa staje się podwójną pracą lub też... śmiercią.

Palacz nie tworzy, być może, jednej z ozdób marynarki, lecz nie zapominajmy, że właśnie palacze przyczyniają się walnie do zwycięstwa.

Filson Young.

porucznik marynarki w rezerwie



Krażownik bojowy *Repulse* (względnie *Renown*) wyporność 26.500 tonn. Okręty tego typu uzbrojone w artylerję ciężką dużego kalibru (6 dział 381 mm) o dużej szybkości (31,5 węzłów) miały za zadanie wspierać wydatnie lekkie siły zwiadowcze. Po bitwie falklandzkiej fala zachwytów uniosła się nad wartością krążowników bojowych i wówczas to powstał *Repulse* i *Renown*, projektowane pierwotnie jako pancerniki. Szybkość uzyskano przez poświęcenie jednej baszty i zmniejszenie opancerzenia.

WYJŚCIE FLOTY NA MORZE.

Główne siły floty bojowej, czyli tak zwana flota pełnego morza, złożona z wielkich okrętów linjowych—pancerników, oraz ustępujących im w opancerzeniu i w artylerji, lecz przewyższających w szybkości, krążowników bojowych, rzadko opuszczały podczas wojny swe podstawy. Morza były puste. Na okręty handlowe polowali korsarze podwodni czy powierzchniowi — lecz nie byli to przeciwnicy godni wielkich flot, w których groźnym cieniu toczyła się ta zażarta, uporczywa walka okrętów małych wymiarów.

Wyjście na pełne morze olbrzymich flot należało do rzeczy trudnych, wymagających niezwyklej ostrożności. Ze względów bezpieczeństwa, z obawy przed okrętami podwodnemi, chciano mieć eskadry ukryte jak najdalej w głębi lądu. Flota brytyjska „chowała się” w ciasnej zatoce Scapa Flow, połączonej wąskimi cieśninami z morzem, flota niemiecka, posiadająca do rozporządzenia niewielki brzeg, kryła się również w głębi estuarjów rzecznych. Wyjście z tych pułapek, zwłaszcza nocą, co się niejednokrotnie zdarzało, bez ogni i sygnałów świetlnych, nieraz wśród mgły, napawało dowódców trwogą. Stąd też w swoich pamiętnikach dowódcy flot obu stron, angielskiej, admirał Jellicoe i niemieckiej, admirał Scheer, podnoszą swoje obawy.

Trudności przy wyjściu były dla floty brytyjskiej rzeczą bardziej niekorzystną, niż dla Niemców. Ci ostatni nie pragnęli decydującej bitwy, podczas gdy Anglicy marzyli o dostaniu nieprzyjaciela pod ogień dział floty linjowej. Długotrwałe wyjście i rozwinięcie się zmniejszało szanse zaskoczenia przeciwnika.

Wyjście floty linjowej według słów admirała Jellicoe (*The Grand Fleet 1914—1916*) odbywało się następująco.

.....

— „...Oto metoda zazwyczaj używana przy opuszczaniu Scapa. Skoro zdecydowałem się wyjść z floty, dawano sygnał A „Przygotujcie się do opuszczenia Scapa”. Po otrzymaniu go, wszystkie okręty paliły tak pod kotłami, aby w czasie dwu godzin móc osiągnąć szybkość 18 węzłów. Dowódca dywizji eskadry U odwoływał z morza kontrtorpedowce będące w służbie czat, nakazując im wrócić po paliwo. Odwoływano również wszystkich oficerów i marynarzy, patrolujących na dryflerach. Admirał, komendant Orkad i Szetlandów, zawracał statki zwiadowcze patrolujące nazewnątrz (zatoki Scapa). Podczas kiedy flota paliła pod kotłami, dawano sygnał wskazujący godzinę, o której pierwsza z wychodzących eskadr powinna opuścić miejsce postoju, a także szybkość, jaką należy wziąć po przejściu zapór podwodnych, zamykających wejście do zatoki. Nie było potrzeby używać innych sygnałów. Zgóry przewidziano porządek w jakim eskadry powinny wychodzić, a także odległość pomiędzy niemi, czy też dywizjonami. Zwykle podczas dnia ostatni okręt eskadry, idącej na przedzie, albo dywizjonu, złożonego z czterech jednostek, oddzielał odstęp jednej mili od okrętu

czołowego następnej eskadry. Podczas nocy zwiększano ją do dwóch mil. Zdecydowałem także, aby przy wyjściu floty na wschód, eskadry względnie dywizjony przechodziły kolejno przez Nord, albo Sud Pentland Skerries. W ten sposób odstęp między nimi zwiększał się ¹⁾.

Przy mocnych przyptywach, szczególnie nocą, trzeba było zastosować ostrożność tego rodzaju, ponieważ przyptyw dawał się odczuwać okrętom dopiero po przejściu wyspy Swona; prąd idący ku zachodowi, podczas przyptywów, dochodził tu do szybkości 10 węzłów i spychał czołową eskadrę, albo dywizjon na tył, na grupę, która dążyła za nim. Zdarzało się również często, że gwałtowny prąd chwycił okręt wychodzący z zacisza w strefę działania przyptywów i, jeżeli nie pilnowano steru z wyjątkową bacznością (a nieraz i mimo tej ostrożności), obracał go o 90, 120 a nawet 180 stopni co stwarzało niebezpieczeństwo dla statków będących za nim, ponieważ ster przez pewien czas przestawał panować nad ruchami okrętu. Podczas ciemnej nocy podobna sytuacja dla Wielkiej Floty, płynącej bez ognia, nie była przyjemna. Jednak wykazano tyle zręczności w manewrowaniu okrętami, że nigdy nie mieliśmy żadnego wypadku.

Dla osłony wyjścia floty po dwunastu miesiącach wojny używałem zwykle torpedowców. Różne dywizjony wyznaczone do osłony eskadr czy też dywizyj wielkich jednostek wychodziły poza zapory podwodne i tam w dzień, czy też w księżycową noc osłaniały wyjście. W czasie ciemnych nocy, stawały one na

¹⁾ Zarządzenie to miało na celu uchronić okręty od wzajemnego zderzenia się w ciemności.

tyle, gotowe do rozpoczęcia swej pracy dziennej. Podczas pierwszych 18 miesięcy wojny eskadryle kontrtorpedowców zajmowały nocami stanowisko o jakich 10 mil od floty linowej, ażeby ich nie wzięto przypadkiem za kontrtorpedowce nieprzyjacielskie. Metoda ta jednak nie była dobra, bo opóźniała utworzenie ochrony dziennej z łodzi podwodnych, zwłaszcza, że w czasie niepogody kontrtorpedowce często z trudem odnajdywały flotę linową. Wobec tego postanowiłem, aby kontrtorpedowce płynęły razem z flotą, co okazało się znacznie dogodniejsze.

Po przejściu różnych eskadr przez Pentland Skerries, płynęły one dalej, drogami zawczasu określonymi zwykle rozchodząc się na trzy szlaki, znajdujące się w odstępie około 7 mil jeden od drugiego.

Sygnał wyjścia wskazywał również punkt koncentracji, dokąd eskadry powinny dojść o świcie przy szybkości przepisanej. Tam spotykano się o oznaczonej godzinie z jednostkami przybyłymi z Cromarty¹⁾. Krążowniki, gotowe do zwiadów, były już wysunięte naprzód, na określone stanowiska.

Najsilniejsza eskadra znajdowała się zazwyczaj, na wschodnim skrzydle, ponieważ sądziłem, że w razie zetknięcia się z nieprzyjacielem, będzie on usiłował wycofać się ku swoim portom, a więc trzeba, żeby nasza najmocniejsza eskadra znajdowała się nieco na przodzie.

Sposób wyjścia floty stał się przedmiotem szczególnej troski mojego sztabu, który go regulował szczegółowo w rozkazach. Ostrożności te było niezbędne, ponieważ flota składała się zwykle z więcej

¹⁾ Port wojenny, położony na południe od Scapa Flow.

niż 50 pancerników, krążowników i lekkich krążowników oraz 50 kontrtorpedowców. Miała ona być gotowa do wyjścia na morze podczas jednej godziny w dzień, porzucając stanowiska kotwiczne w niespełna półtorej godziny po sygnale; w ciemną noc przedłużyłem ten okres o pół godziny.

Przy powrocie do Scapa Flow, tak oznaczono godzinę wejścia, że eskadry czołowe przechodziły Pentland Skerries nieco przed świtem, co zmniejszało do minimum niebezpieczeństwo ataków ze strony łodzi podwodnych. Trzeba jednak rzec, że nie zawsze dało się tak zrobić. Przy powrocie do Scapa, jeżeli to był świt, eskadry formowały się zwykle w dwie kolumny idące w odstępie pięciu mil. Odstęp między eskadrami w każdej kolumnie wynosił około trzech mil. Jedna kolumna wchodziła w Pentland Firth mijając od północy Pentland Skerries, a druga od południa. Wejścia dokonywano możliwie szybko, żeby nie dać szans do ataku nieprzyjacielskim łodziom podwodnym, które, być może, czuwały przy wejściach. Znajdując się w Firth, flota nie obawiała się już więcej podwodnego przeciwnika.

Jeżeli wchodziłem do Scapa w nocy, okręty zarzucały kotwice w środku portu w miejscach wyznaczonych i oczekiwały dnia dla zajęcia swego zwykłego stanowiska. W końcu mojego dowództwa użycie kolorowych świateł dozwoliło na doprowadzenie okrętów w każdym czasie na ich stałe miejsce kotwiczenia.

Co się tyczy min, to jeżeli pogoda dozwalała, trawlowano zawsze przed wyjściem i przy wejściu floty fahrwat¹⁾ którym, płynęła. Używano trzech fahr-

¹⁾ Przebieg, depka, szlak, którym płyną okręty wchodząc do portu.

waterów, z których każdy miał szerokość od 7 do 10 mil. Pierwszy szedł wzdłuż wschodniego brzegu Orkad, drugi w kierunku na wschód od Pentland Skerries, a trzeci biegł najpierw wzdłuż brzegów Szkocji, później zaś odchodził na wschód.

Przy gęstej mgle było rzeczą niebezpieczną wychodzić ze Scapa z wielką flotą ze względu na silne przypływy Pentland Firthu i jedynie poważne okoliczności mogły usprawiedliwiać podobne eksperymenty. Jeżeli jednak należało tak uczynić, plan był powzięty i ryzyko przyjęte powiększono. Wtedy powiększano odstępy między eskadrami i wyjście trwało znacznie dłużej.

Naturalnie znacznie łatwiej było wychodzić z dwóch innych podstaw floty: Cromarty i Rosyth, gdzie nie istniały prądy przejściowe, natomiast mgła zjawiała się częściej w Rosyth, aniżeli w Scapa i wyjście dużej ilości okrętów również nie dało się tu łatwo wykonać. Podczas mojego dowodzenia wykonano je niejednokrotnie w ciężkich okolicznościach prawie bez wypadków. Przy trudnych dojsiach do Firth of Forthu w ciemności, dowódcy przeżywali chwile niepokoju przy dochodzeniu do lądu, nie mogąc ściśle zapomocą obserwacji określić miejsca, gdzie się znajdują. Dojsia te mogły być minowane bez żadnego trudu przez śmiało prowadzone okręty powierzchniowe przeciwnika i nieobecność jego tam była dla mnie zawsze przedmiotem zdziwienia".

.....

— Niespodziane wyjście floty na pełne morze, zarządzane przez admirała Jellicoe malowniczo opisuje porucznik marynarki w rezerwie Filson Young.

.....

— „Przygotowanie do wyjścia!” gardłowy głos sygnału zadźwięczał w stalowych emaljowanych korytarzach okrętu. Znowu wypływamy na morze.

Nikt o tem nie wiedział, lecz nic to nie przeszkadza, ponieważ wszystko (oprócz poszczególnych wskazówek dla każdego, zresztą mało ważnych) było gotowe. Kiedy noc nadeszła, małe grupki oficerów i marynarzy zebrały się na przednim pokładzie, wykonując tytaniczną pracę podjęcia kotwicy i wypłynięcia. Niema żadnych ogni, żadnego szmeru, żadnych sygnałów. — Wszystko odbywa się z automatyczną dokładnością. I gdy tak stoimy, w ciszy i w ciemności, słyhać nagle cichy trzask dartego jedwabiu, to kontrtorpedowiec prześlizgnął się wzdłuż burty, czarny i tajemniczy jak noc. Za nim drugi, trzeci i czwarty... Każdy z nich pruje wody, zachowując doskonale swe miejsce w szyku. Cały dywizjon przeszedł i zniknął. Po pauzie dźwięk głębszy, podobny do szumu wody, przelewającej się przez tamę, zwiastuje przejście większego widma — to płynie okręt admirała lekkiej eskadry, która dąży za nim. Krążowniki kolejno za swym przewodnikiem znikają w ciemności.

Później, o określonej godzinie, ani wcześniej ani później, krótki rozkaz — dwa słowa — zlatuje z kapitańskiego mostku. Nadeszła nasza kolej. Lekki szcęk metalu dochodzi z pokładu w chwili, gdy ostatnie skręty łańcucha są ostrożnie składane w swoje stalowe łożysko, dźwięk jednego czy dwóch głosów, stuk młotka, a później znów milczenie. Nie czuć wcale, że płynimy — nowoczesne turbiny niedostrzeżenie poruszają z miejsca okręt. Wiadomo tylko, że powoli zmienia się pozycja krążownika w stosunku do okrążających nas ciemnych mas, że tworzą się zmarszczki na wo-

dzie i że podmuch wiatru owiewa twarze. Niespodzianie, cicho wypłynął wielki okręt jak inne, celem wykonania ciężkiej pracy. Nie słysząc żadnego szmeru, tylko regularne falowanie na przodzie gdzie stalowy, sześćdziesięciostopowy dziób rozdziera wody. Ciemne otaczające kształty zlewają się z okalającą próżnią, niewyraźna sylweta brzegu ginie w ciemni nocy i zaczyna się rozumieć ten podmuch, jako wiatr przeznaczenia, który wiać nie przestanie dopóki nie dotkniemy krawędzi śmierci czy też brzegu ojczyzny. Przed tobą i wokół ciebie absolutne ciemności, poza nami cień bardziej ciemny — to nasz tylny matelot, cień czarny za cieniem czarnym, dziób za rufą, masa 30000 tonnowa tocząca się z szybkością 20 mil na godzinę..."

.

A oto wrażenia z pierwszego odjazdu floty, przy którym Young był obecny:

.

— „W czasie pokoju zawsze wyobrażałem sobie odjazd floty jako chwilę ważną, której towarzyszą liczne sygnały czyto w postaci fal światła tryskającego z luk i wyziorów, czy też jako galową iluminację przy pomocy latarni i innych sygnałów świetlnych. Ale tej ponurej zimowej nocy wszystko odbyło się zupełnie inaczej. Rozkazy były wydane naprzód. Nic się nie dało odróżnić w ciemności, oprócz słabego migotania jedynej latarki na pokładzie admirałskiego okrętu.

O wyznaczonej godzinie zaczął pracować kabestan¹⁾ i pośród ożywienia niewyraźnych sylwetek na brze-

¹⁾ Kabestan, ganszpył albo holubka — pionowa winda do ściągania kotwic.

gu przed każdym statkiem, powoli ściągano łańcuchy na pokłady.

Przypominam sobie jak tej pierwszej nocy wyszedłem na pokład, chcąc przypatrzeć się odjazdowi, jeżeli wogóle można było cośkolwiek ujrzeć. Poomacku wdrapałem się kręconymi schodkami z admiralskiego korytarza, gdzie się znajdowały wszystkie nasze pokoje i biura, na górny pokład. Potem po dobrze mi znanych, lecz niewidocznych schodkach dostałem się na nadmostek reflektorów, położony nad mostkiem sygnałów¹⁾.

Lion najdalej zakotwiczony ponieważ wszedł pierwszy do portu, wychodził teraz również pierwszy, przepływając wzdłuż innych okrętów. Nic nie wskazywało na to, że pracują maszyny. Nie słyszało się ani krzyków, ani rozkazów, zwykłych przy odjeździe najmniejszego nawet statku. Tylko w tej zimnej nocy, jeszcze zimniejsze powietrze poczęło ciąć twarz; za chwilę zamieniło się ono w powiew bryzu. Oto wszystko co wskazywało odjazd.

Ciemność nas otaczająca stała się jeszcze czarniejsza. Migąło w niej światło samotnej latarni na krańcu plaży, wskazujące, że ta ciemna masa jest zamieszkała. Czarny cień stapał się z ciemnością, zostawianą ztyłu, podczas gdy inny wynurzał się z ciemności, ku której płynęliśmy. Przebyliśmy tę smugę cienia pod wrażeniem rzeczy nieznanej, tajemniczej. Wzmógł się wiatr. Ciemność stała się jednostajna.

Zeszedłem wdół. Zobaczyłem życie krążownika bojowego. Jękliwie buczały maszyny, sapały wentyla-

¹⁾ Wieża kapitańska, albo wieża dowództwa ma kilka pięter. Patrz rozdział „Noc jakich wiele...”

tory. Emaljowane na białło i oświelłone przestrzenie pomiędzy niewidocznymi ośrodkami wysiłku¹⁾ i zorganizowanej czynności, wypełniały odgłosy i szmery, składające się razem na huk maszyn, pracujących we wnętrzu dużego okrętu.

W mesie, rozmawiając siedzieli ludzie.

Wszędzie widziało się dokładnie urządzone życie ludzkiej społeczności.

Wszedłem na pokład w chwili przechodzenia pomiędzy Souters, przy wejściu do zatoki Cromarty. Szybkość rosła. Ciemność aż napierała na człowieka i trzeba było się pochylić, żeby wstrzymać ten napór. Blade światło latarni morskiej na przylądku — oto wszystko co dowodziło naszego wyjścia. I tak w tą noc listopadową krążowniki bojowe wyruszyły, celem wypełnienia swego straszliwego zadania. Każdy cieszył się tem, chociaż jednocześnie drżał, rozumiejąc straszną wagę tego momentu.

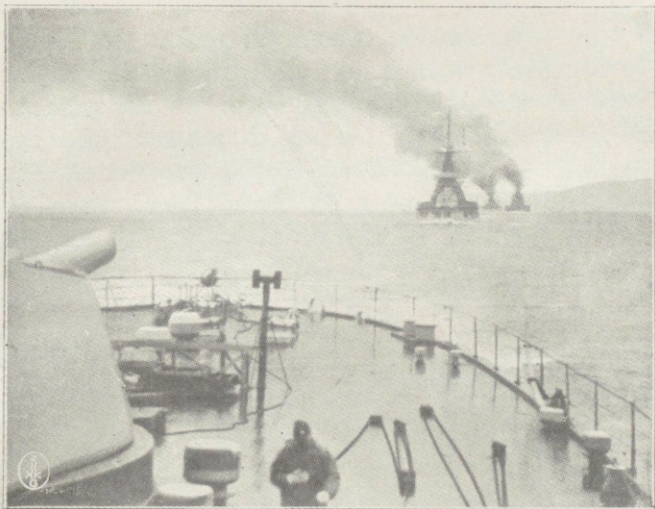
Straciwszy z oczu ziemię, wcześniej zasiedliśmy do obiadu. Później miałem pierwszą wachtę¹⁾. Nieco po g. 20 wzięto się do nocnej pracy. Wzdłuż baterij gęsto rozwieszono hamaki; dla przejścia pod nimi należało się dobrze zgarbić. Część wachty pozostała na dole. Artylerzyści, nie śpiący przy działach, leżeli sapiąc i wzdychając. Okręt szedł cicho i oprócz chrapania śpiących i warczenia maszyn, słyszało się jedynie niewyraźny, rytmiczny szmer fali poza stalowym murem, przypominający o miejscu gdzie jesteśmy.

¹⁾ Na morzu pierwsza wachta jest od g. 20 do północy.

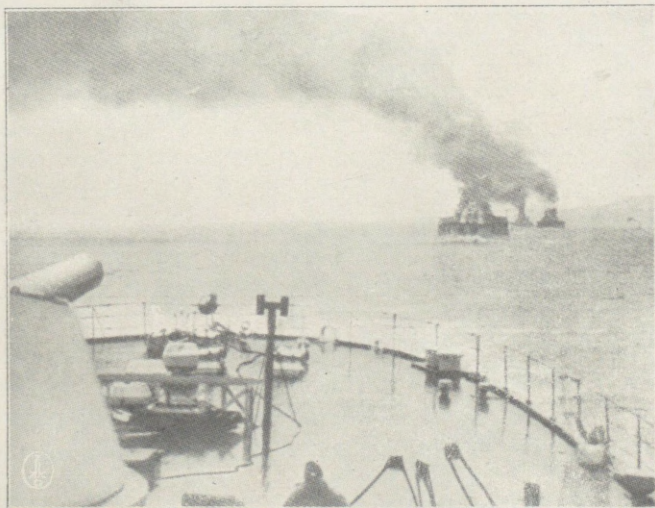
NA NIEPRZYJACIELA! MARSZ FLOTY PEŁNEGO MORZA KU JUTLANDJI!!

— 31 maja 1916 roku o godzinie 3 rano, krążowniki bojowe podniosły kotwice. Były to: *Lützow* (okręt admirałski dowódcy statków zwiadowczych, wice-admirała von Hippera), *Derfflinger*, *Seydlitz*, *Moltke* i *von der Tann*. Noc spędziliśmy na kotwicy, na redzie Schilligü, przy wejściu do zatoki Jade. Teraz poprzedzały nas małe krążowniki i kilka flotyl torpedowców. Piękna i jasna noc ustąpiła wkrótce miejsca wspaniałemu porankowi. Podniosło się błyszczące słońce, pokrywając morze złotymi promieniami. Odsłonił się przed nami wkrótce niezapomniany, chociaż często podziwiany widok floty pełnego morza, płynącej na nieprzyjaciela. Wdali przed nami biegły małe krążowniki w szyku torowym, otoczone gromadą torpedowców, które bez zmęczenia, jak psy pasterskie wokół stada, krążyły wokoło, poszukując nieprzyjacielskich łodzi podwodnych.

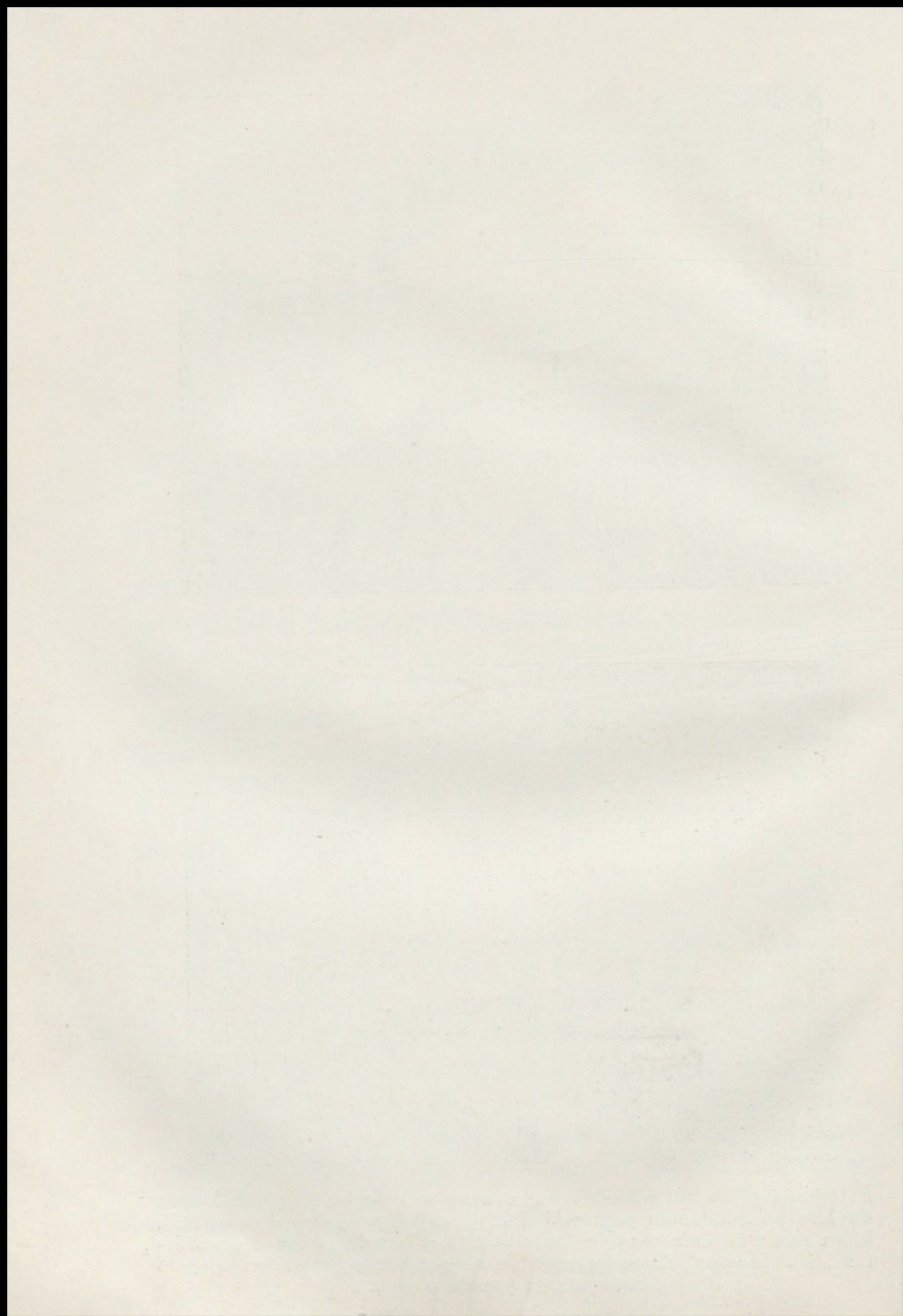
Później ciągnęły krążowniki bojowe. Pięć potężnych okrętów, chluba floty. Z nich dwa jednotypowe *Lützow* i *Derfflinger* zostały ukończone podczas wojny (*Lützow* wszedł w szereg floty dopiero na dwa miesiące



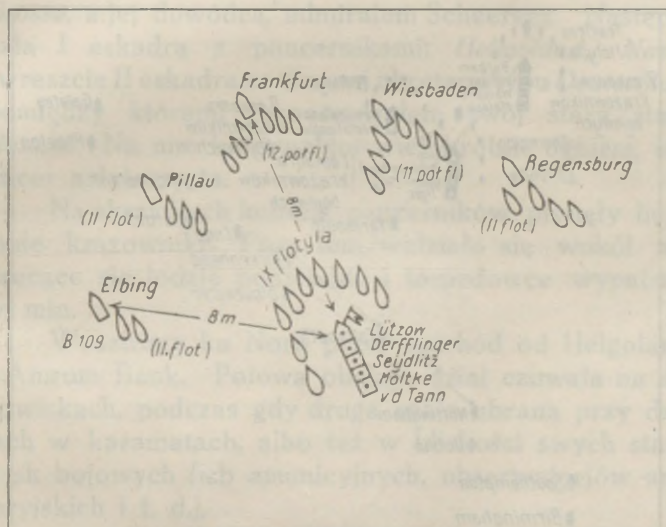
Jednostki Wielkiej Floty: pancerniki *Agincourt* i *Benbow*.



Fotografia górna nie podobała się cenzorowi i pozwolił ją publikować dopiero po dokonaniu poprawki (jak to widzimy na dolnej fotografii), która miała na celu ukrycie obserwatorów artyleryjskich i urządzenia „fire director” pozwalającego na bezpośrednie prowadzenie ognia z najwyższego punktu okrętu.



przed bitwą. Jednym z jego pierwszych wyjść była ekspedycja na Lowestoft). *Derfflinger* i trzy pozostałe krążowniki bojowe — to towarzysze boju przy Scarborough, przy Dogger Bank (24 stycznia 1915 r.) i Lowestoft. Wszystkie te krążowniki bojowe były okrętami wypróbowanej wartości, z wyborowym korpusem oficerskim i doskonałą załogą, która się jeszcze nie



Ugrupowanie straży przedniej floty niemieckiej w bitwie jutlandzkiej.

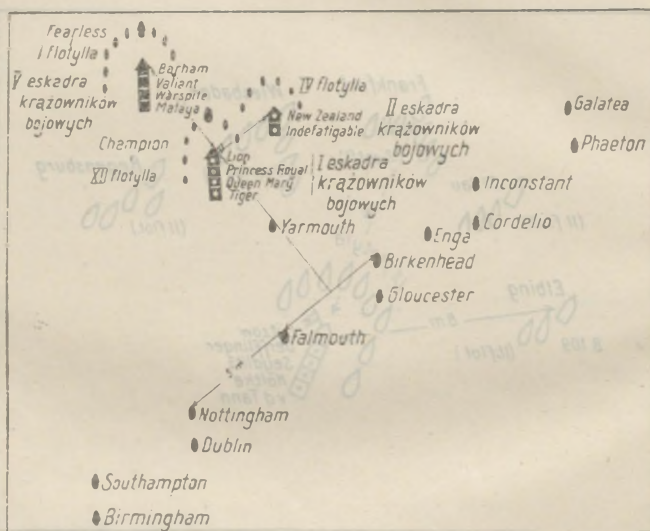
zetknęła z żadnymi złemi wpływami. 31 maja znajdowało się na *Derfflingerze* 1300 ludzi. Urlopowani mieli wyjechać w przeddzień, kiedy to przyszedł rozkaz ostrego pogotowia, wobec czego zatrzymano ich na pokładzie.

Dzięki więc tylko przypadkowi nie zabrakło nam

urlopowanych, co było z korzyścią dla doskonałego naszego działania podczas boju.

Krażowniki bojowe otaczał tłum torpedowców, kręcących się wokół nas niby muchy w rojowisku.

Podczas częstego pływania po wodach morza Pół-



Straż przednia Wielkiej Floty brytyjskiej w bitwie jutlandzkiej.

nocnego i Bałtyku, kilkakrotnie podwodne łodzie angielskie usiłowały nas torpedować, lecz jak dotąd, dopiero jeden *Moltke* był raz trafiony. *Seydlitz* zaś w czasie wyprawy na Lowestoft natknął się na minę i musiał zawrócić. Wtedy to admirał przeniósł swoją flagę na *Lützowa*. Teraz płynąc należało dobrze uważać, żeby

dojść wszystkimi pięcioma okrętami aż do brzegów norweskich, co było celem naszego wyjścia.

Dzięki pogodzie, daleko poza nami rozpoznawaliśmy siły główne, okręty linjowe: dumną armadę — 22 pancerniki.

Na przodzie szła IV eskadra złożona z najnowsze-
go typu statków, poprzedzana przez okręt admirałski
König. Za nią płynął okręt admirała floty *Friedrich der
Grosse*, z jej dowódcą, admirałem Scheerem. Następnie
szła I eskadra z pancernikami: *Heligoland*, *Nassau*
i wreszcie II eskadra ze starymi okrętami typu *Deutschland*,
pomiędzy którymi rozpoznawałem swój stary statek
Hessen. Na nim kierowałem wielokrotnie ogniem, jako
oficer artylerzysty.

Na skrzydłach kolumn pancerników płynęły liczne
małe krążowniki. Poza tem widziało się wokół nich
kręcące się łodzie podwodne i torpedowce wypatrują-
ce min.

Wyszliśmy ku Nord przez zachód od Helgolandu
i Amrum Bank. Połowa obsługi dział czuwała na sta-
nowiskach, podczas gdy druga spała ubrana przy dzia-
łach w kazamatach, albo też w bliskości swych stano-
wisk bojowych (izb amunicyjnych, obserwatorów arty-
leryjskich i t. d.).

Kapitan korwety

Georg von Hase.

BITWA PRZY DOGGER BANK.

Wielka bitwa, bój eskadr był rzadkością w czasie ostatniej wojny. Słabszy unikał walki z groźnym przeciwnikiem, polując na drobne oddziały. To też pierwszy większy bój przy Dogger Bank stał się faktem niebywałego znaczenia w dziejach wojny. Flota brytyjska po raz pierwszy od dni Trafalgaru, zmierzyła się z przeciwnikiem i po raz pierwszy mogła w praktyce ocenić postęp uczyniony od tego czasu. A postęp ten był olbrzymi, zważywszy potężny rozwój artylerji, głównej broni w boju morskim.

23 stycznia 1915 roku admiralicja brytyjska nadała następującą depeszę, adresowaną: 1) do wodza naczelnego sił morskich (admirala Jellicoe); 2) do wice-admirala *Lion* (wice-admirala Beatty); 3) do wice-admirala dowódcy 3 eskadry linjowej; 4) do kommodora Tyrwhit, dowódcy flotylli Harwich.

— „Cztery niemieckie krążowniki bojowe, sześć lekkich krążowników i dwadzieścia dwa kontrtorpedowce wyszły dzisiaj wieczorem celem wykonania zwiadów w kierunku na Dogger Bank; wrócą prawdopodobnie jutro wieczorem. Wszystkie krążowniki bojo-

we będące w rozporządzeniu oraz krążowniki lekkie i kontrtorpedowce, opuszczą Rosyth i udadzą się na miejsce spotkania przy 55,13 Nord, 3.12 Ost, jutro o g. 7. Flotylla Harwich powinna wyjść ze wszystkimi kontrtorpedowcami oraz lekkimi rozporządzalnymi krążownikami i dołączyć do *Liona* (t. j. pójść pod dowództwo admirała Beatty) o g. 7, w miejscu wyznaczonym. W razie dostrzeżenia nieprzyjaciela, zaatakuje i odetnie mu drogę. Radja używać tylko w razie wyjątkowej potrzeby”.

Wiadomości zawarte w tej depeszy o wyjściu nieprzyjaciela otrzymała admiralicja z przechwyconych i odszyfrowanych radjotelegramów niemieckich. Depesza nakazywała wyjść siłom lekkim z Rosyth, a z południa, z Manche flotylli Harwich, osłaniającej kanał.

Bitwa przy Dogger Bank była w rzeczywistości pościgiem za słabszym przeciwnikiem. Niestety admirał Beatty nie mógł doprowadzić go do końca i Niemcy uniknęli klęski. Dajemy tu opis boju podług relacji porucznika marynarki Younga, znajdującego się przy admirale na *Lionie*.

Wybraliśmy ten opis z pośród innych, ponieważ oprócz ścisłych danych ze strony brytyjskiej daje doskonały obraz przeżyć bezpośredniego uczestnika boju.

.

— Rankiem o g. 6.30 wdrapałem się na mostek sygnałowy. Horyzont rozjaśniał się na wschodzie i morze poczynало szarzeć, choć wokół nas czaiła się jeszcze ciemna noc. Admirał już był na mostku. O godzinie 6.45 flotylla Harwich zaczęła dawać sygnały;—wszyscy znajdowali się więc w porę na określonym miejscu

spotkania. Lekkie krążowniki i my (t. j. krążowniki bojowe) przybyliśmy dokładnie na wyznaczony punkt, i znaleźliśmy się za blisko siebie, wobec czego nasi zwiadowcy okazali się niedostatecznie oddaleni, co pozbawiało nas pewnej przewagi w wykorzystaniu zajmowanej dogodnej pozycji w razie ukazania się nieprzyjaciela.

O godzinie 6.50 zszedłem na śniadanie. Po kwadransie znów znalazłem się na pokładzie. Dniało już, a chmury zniknęły. Zapowiadał się piękny ranek z lekkim wietrzykiem z NNO i słabym falowaniem. O godzinie 7 zadźwięczał sygnał bojowy. W kilka minut później każdy z nas zadrżał mimowoli, kiedy wystrzał armatni, a następnie sygnał, zawiadomiły, że *Aurora*¹⁾ zetknęła się z nieprzyjacielem. Sygnał krążownika o napotkaniu całości sił niemieckich ucieszył nas — wesoło rozpoczęliśmy ten poważny dzień.

Godzina 7.20. *Aurora* sygnalizuje nieprzyjaciela „Jestem w kontakcie z niemiecką flotą pełnego morza.”

Godzina 7.21. *Lion* do lekkich krążowników „Rozkaz przesunąć się na S 100”.

Godzina 7.27. Do kontrtorpedowców „Rozkaz zająć stanowisko o trzy mile w przodzie”.

Godzina 7.30. — Już krążowniki bojowe posunęły się o 10 mil na południe od miejsca spotkania i admirał zamierzał przedłużyć ten manewr chcąc koniecznie zająć dogodne stanowisko na południe od nieprzyjaciela, odcinając mu tem samem odwrót. Lekkie krążow-

¹⁾ *Aurora* wyporność 3600 tonn, szybkość—30 węzłów; 2 działa — 152 mm. Pokład pancerny od 26 do 51 mm; blokhauz — 76 mm. *Aurora* — okręt zwiadowczy w rzeczywistości typ małego opancerzonego krążownika.

niki z chwilą wytyczenia nieprzyjaciela, popłynęły na Ost $\frac{1}{4}$ Sud Ost i teraz widzieliśmy je o pięć mil z lewej burty.

Dowódca dywizji floty II znajdował się z szybkiemi kontrtorpedowcami typu M¹⁾ z prawej burty, idąc do nieprzyjaciela pod kątem na Sud $\frac{1}{4}$ Sud Ost. *Aurora*, która wraz z pierwszą flotyllą zbliżyła się ku nieprzyjacielowi, znajdowała się teraz przed nami nieco na lewo. *Undamited* z trzecią flotyllą był w dziesięciu milach na Sud-Ost. Około godziny 7.45 nieprzyjaciel pływający na Nord-Nord-West zmienił kierunek i z szybkością 24 węzłów ruszył na Ost-Sud-Ost. W tymże czasie admirał Beatty przychodził z West- $\frac{1}{4}$ -Sud-West na Sud-Sud-Ost.

Godzina 7.47. — *Southampton*²⁾ do *Liona* „Widzę siły nieprzyjacielskie składające się z czterech krążowników bojowych; szybkość 24 węzły”.

Godzina 7.50. — *Lion* idzie na wschód.

Godzina 7.59. *Southampton* do *Liona*. „Okrety nieprzyjacielskie, które widzę są to krążowniki bojowe i krążowniki lekkie, idą z kierunków SO—S”.

Godzina 8.10. Krążowniki bojowe wzięły szybkość 24 węzłów, a w pięć minut później, 25 węzłów

Godzina 8.12. *Southampton* do *Liona*. „Nieprzyjaciel przychodzi z Nord-Ost”. Ta nieznaczna zmiana kierunku nieprzyjacielskich krążowników bojowych by-

¹⁾ Ogółem flota brytyjska posiadała ich trzynaście, zbudowanych w 1914 r. Miały one po 1350 tonn, i posiadały szybkość powyżej 30 węzłów. Dzisiaj te statki skreślone są z listy floty, oprócz dwóch zbudowanych w 1916 r.

²⁾ *Southampton* — lekki okręt zwiadowczy, wyporność — 5400 tonn, szybkość — 26 węzłów, 8 dział 152 mm, dwie wyrzutnie torpedowe.

ła prawdopodobnie konieczna dla rozmieszczenia lekkich sił von Hippera lecz ten mało znaczący fakt, dopomógł Beatty do wysunięcia się przed nieprzyjaciela na południe. Admirał gorąco tego pragnął nie tylko dlatego, aby się znaleźć, jeżeli się uda między von Hipperem i brzegiem niemieckim, lecz również, aby tym sposobem stanąć pod wiatr, bo wtedy nasze dymy nie zasłoniłyby widoku. Nieprzyjaciel niedługo płynął w nowym kierunku. Po dziesięciu minutach doniesiono, że biegnie znów na Sud Ost i podczas trzech godzin już nie zmienił tego kierunku ¹⁾.

Godzina 8.23. *Lion* do krążowników bojowych „Szybkość 26 węzłów”.

Godzina 8.24. *Southampton* do *Liona*: „Znajduję się 54.53 N. 4.5 O. Okręty nieprzyjacielskie na widokregu są to cztery krążowniki bojowe i cztery lekkie krążowniki płynące w kierunku O—SO”.

Southampton miał doskonałą pozycję na prawej flance nieprzyjaciela, skąd mógł dobrze obserwować jego ruchy, jak również skutki naszego ognia.

Godzina 8.25. — Krążowniki bojowe otrzymały rozkaz wysunąć się z szyku o 10 stopni dla przyjęcia sygnałów.

Godzina 8.28. — *Arethusa* do *Liona*: „Niemieckie kontrtorpedowce są na południe od ugrupowania nieprzyjacielskiego; niemieckie krążowniki bojowe kierują się na Sud-Ost”.

Dzięki większej szybkości kontrtorpedowce typu M znalazły się zaledwie o cztery mile od krążownika bojowego *Blücher* i na prawo przed naszymi krążownikami bojowymi. W tej pozycji *Blücher* ostrzelał kontr-

¹⁾ Jest to dla von Hippera kierunek najbliższy do domu.

torpedowiec *Meteor*. Z tej odległości komandor Meade mógł dokładnie rozpoznać skład sił nieprzyjacielskich. Wypełniwszy swe zadanie pozwolił się wyprzedzić nieprzyjacielowi płynąc tak aby go dopędziły *Arethusa* i mniej szybkie kontrtorpedowce, które ze względu na swe położenie nie mogły zająć pozycji dogodnej do natarcia w chwili kiedy nieprzyjaciel zaczął się cofać.

Nie chcąc przeszkadzać naszym krążownikom bojowym w prowadzeniu ognia, kontrtorpedowce umieściły się teraz dość daleko w tyle za nieprzyjacielem.

Godzina 8.29. — *Meteor* do *Liona*: „Nieprzyjaciel przechodzi z Ost na Sud-Ost”.

Godzina 8.30. — *Lion* do krążowników bojowych „Sud 40 Ost”.

Godzina 8.34. — *Lion* do krążowników bojowych „Szybkość 27 węzłów”.

O godzinie 8.43 szybkość doszła do 28 węzłów, o g. 8.54 do 29 węzłów¹⁾. Od godziny krążowniki bojowe stale zwiększały swą szybkość. Jest rzeczą mało prawdopodobną, aby ten bystry chód, nakazany przez sygnały, mógł być osiągnięty, lecz mniejsza o to. Co należało zrobić to zachęcić obsługę maszyn do wysiłków, dając im wielki cel do osiągnięcia. Ludzie ci odpowiedzieli znakomicie na wezwanie admirała i doznaliśmy uczucia, że płyniemy rzeczywiście nadzwyczajnie. Nastrój nasz łatwo zrozumieć. Jak zwykle podczas boju pokłady opustoszały. Chociaż w czasie bitwy personel nawigacyjny, równie jak admirał ze sztabem powinni się cofnąć do blokhauzu, lecz nikt o tem nie pomyślał. Sygnaliści ciągle stali na mostku sygnałów. Dowódca okrętu, komandor Chatfield, oficer nawigacyjny, admirał,

¹⁾ To jest 53 kilometry na godzinę.

jego pierwszy adjutant, sekretarz, dwaj adjutanci i ja staliśmy na platformie kompasów, ciesząc się zgóry z wrażeń pięknego pościgu wśród przejrzystego powietrza morza Północnego. Radowaliśmy się niezmiernie i wzbierała w nas duma, kiedyśmy czuli jak piękny nasz okręt po każdym sygnale zwiększenia szybkości czyni nowy skok. Podczas tej długiej gonitwy zdawało się, że krążownik bynajmniej nie wykonywa nadzwyczajnego wysiłku, lecz że raczej jest prowadzony i przytrzymywany wędzidłem, od którego stara się uwolnić.

Godzina 8.35. — *Lion* do wodza naczelnego sił morskich. „Okręty nieprzyjacielskie na widnokręgu, są to cztery krążowniki bojowe, cztery krążowniki lekkie i kontrtorpedowce. Kierunek Sud 61 Ost. Odległość 11 mil. Moje miejsce: 55.44 Nord 3.44 Ost. Kierunek: Sud 40 Ost, szybkość 24 węzły”.

Godzina 8.38. *Lion* do krążowników bojowych „Sud 50 Ost”.

Godzina 8.43. *Lion* do krążowników bojowych „Szybkość 28 węzłów”.

Godzina 8.44. Z pokładu *Liona* nieprzyjaciel ukazał się nam pod postacią czterech wyraźnych trójkątów dymu. Przed nimi jakaś inna masa dymów — to kontrtorpedowce. Nagle z tego ostatniego trójkąta trysnął biały płomień.

„Rozpoczął ogień” — rzekł komandor Chatfield. Czekaliśmy około 25 sekund, co wydało się nam długim okresem aż do chwili kiedy wielki słup wody i piany podniósł się z morza w odległości mili nieco na lewo przed nami.

Rozległ się pierwszy strzał armatni w pierwszej bitwie morskiej między superdrednoutami. Rozpoczęła się nowa epoka w historii wojen. Tymczasem oficer

artylerzystą, zapomocą dalmierza na mostku obliczył odległość. Zbliżaliśmy się do 20.000 metrów, a przy tej odległości mogliśmy już rozpocząć ogień. Z minuty na minutę odległość zmniejszała się; podczas każdej przerwy nowe błyski płomienia tryskały z szyku nieprzyjacielskiego i nowe słupy wodne powstawały przed nami, ciągle jeszcze dalekie, lecz coraz to bliższe nas.

Pociski nie donosiły. Spoglądano na nie ciekawie, tak jakby to wcale nie tyczyło się nas.

Godzina 8.52. Kiedy odległość zmniejszyła się do 20.000 metrów komandor Chatfield polecił kapitanowi marynarki, artylerzyście dać strzał próbny. Prawie natychmiast ryknęło jedno z naszych dział 343 milimetrowych z baszty B i owionął nas czarny dym kordytu. Po chwili oczekiwania daleko przed najbliższym trójkątem dymów, przy pomocy lornetki dojrzałem maleńki snop wody. Strzał był za krótki.

Godzina 8.54. *Lion* do krążowników bojowych. „Szybkość 29 węzłów. Sformować się w szyk skośny, tak aby działa X mogły strzelać.”

Lion do *Indomitabla* „Brawo *Indomitable*”.

Admirał zażądał teraz sygnałem od okrętów szybkości, której żaden z nich nie mógł dać, z wyjątkiem *Tigra* i której żaden w rzeczywistości nie osiągnął, lecz w pewnych okolicznościach należy żądać wykonania rzeczy niemożliwych. Trzy pierwsze okręty odsunęły się znacznie od drugiej eskadry krążowników bojowych, która trzymała się dobrze, a szczególną zasługę miał tu *Indomitable*, najmniej szybki z pięciu okrętów. Dlatego admirał wysłał depeszę, którą natychmiast powtórzono palaczom *Indomitabla*.

Godzina 9.05. *Lion* do krążowników bojowych „Rozpocząć ogień do nieprzyjaciela”.

Już kilka krążowników niemieckich zaczęło strzelać. Przestrzeń morza między zapaśnikami ożywiły słupy wodne, teraz już bliskie. Zdawało się, że *Lion* obramował cel. Za chwilę pojedynek zamienić się powinien w ogólną bitwę.

Godzina 9.09. Po przerwie, która wydała się nam nieskończonością, chociaż w rzeczywistości trwała zaledwie 17 minut (od pierwszego próbnego strzału) *Lion* wsadził pierwszy pocisk w *Blüchera*.

Godzina 9.20. Rozkaz dla kontrtorpedowców „Wysunąć się naprzód całą mocą”.

Rozkaz ten padł, ponieważ w tym momencie pewne ruchy flotyll nieprzyjacielskich zdawały się zapowiadać groźbę ataku kontrtorpedowców. Tymczasem płynęliśmy tak szybko, że tylko kontrtorpedowce typu *M* mogły nas prześcignąć. Okręty mniej szybkie musiały pozostać na swoich stanowiskach, płynąc na skrzydle.

Dokładnie o g. 9.20 *Tiger* zaczął strzelać do *Blüchera*, później nasz ogień osłabł na chwilę, gdy *Lion* zmienił cel i przerzucił ogień na trzeci okręt linii nieprzyjacielskiej, *Derfflingera*. Odległość nie przekraczała 16000 m.

Godzina 9.21. — Dotąd słyszeliśmy tylko gwizd pocisków w powietrzu lub uderzanie ich w wodę, a od czasu do czasu ryk naszych własnych dział. Teraz łoskot artylerji począł się zwiększać. Nieprzyjacielskie pociski padały tak blisko po obu stronach *Liona*, że białe piany chlastały na pokłady. Nadeszła chwila schronienia się do blokhauzu, tej małej opancerzonej cytadeli, będącej mózgiem okrętu, skąd można nim kierować, manewrować jak również kontrolować ogień dzięki skomplikowanym tubom przekaźniczym, telefonom i roz-

małym aparatom elektrycznym czy hydraulicznym. Blokhaus już był dobrze napchany przez obsługę. Sztab admirała podzielił się. Drugi adjutant i ja mieliśmy udać się na bocianie gniazdo, wysoko zawieszone w powietrzu. W czasie drapania się tam nastąpił gwałtowny wstrząs okrętu. To pocisk ugodził w *Liona*.

Drapanie się wysoko na wyżkę jest trudne w zwykłych okolicznościach, a teraz dla skostniałych od wiatru, omotanych w ciepłe ubrania, pasy ratunkowe, nieprzemakalne płaszcze było to rzeczą wprost straszną. Przy wyjściu z platformy kompasów, na samym maszcie wył okropny wiatr, który tak szarpał i targał nami, że zacząłem wątpić, czy też moje zgrabiałe ręce będą mogły utrzymać stalową linę; bałem się przytem śmieśności, gdybym spadł na początku prawdziwej bitwy i nie zobaczył jej. Myślałem też, że nadeszła moja ostatnia chwila, kiedy po strasliwym wysiłku doszedłszy szczybel po szczyblu do platformki bocianiego gniazda, zobaczyłem z przerażeniem, że kłapa wejściowa jest zamknięta. Położenie stało się poważne. Było rzeczą niemożliwą, aby człowiek siedzący w nim mógł nas usłyszeć w tym wicherze, a przytem mój towarzysz, idący z tyłu zaklinał mnie, żebym się śpieszył, bo jest już u kresu sił. Na szczęście oficer nawigacyjny, który właśnie schodził z mostku (niżej położonego) dostrzegł nas w tej ciężkiej sytuacji i (przez tubę przekąźniczą) zawiadomił bocianie gniazdo, w wyniku czego otworzono nam kłapę wjazdu. Stojąc w tem kwadratowym pudełku niepodobieństwem było oprzeć się wicherze. Klękliśmy więc na stalowym dnie, oparliśmy łokcie na parapecie i mając tylko lornetki i oczy nad nim.

Godzina 9.25. Zaledwie usadowiliśmy się w naszym niewygodnym obserwatorium, kiedy z pomiędzy

dymów otaczających przeciwnika *Liona* trysnęło światło. Napewno dostał pociskiem. Pomylić się było trudno, zachodziła wyraźna różnica między jasnym, białym błyskiem wystrzałów, a słabym, mętnym światłem rwących się tam naszych granatów.

Godzina 9.35. *Lion* do krążowników bojowych. „Strzelać na odpowiadające sobie okręty w szyku nieprzyjacielskim”.

Po tym rozkazie artylerja *Liona* wzięła pod ogień przewodnika floty nieprzyjacielskiej, pozostawiając drugiego krążownika *Moltke* — *Tigrowi*, podczas gdy *Princess Royal* i *New Zeland* były na *Derfflingera* i *Blüchera*. Dopiero później zobaczyliśmy, że *Tiger* nie posłuchał tego rozkazu i w dalszym ciągu strzelał do *Blüchera*, dając w ten sposób *Moltkemu* możliwość dalszego trzymania pod ogniem *Liona*. W rzeczywistości krążowniki nieprzyjacielskie ześrodkowały swój ogień na naszym przodowniku, pragnąc wykluczyć okręt admirałski z boju co się zresztą później stało.

Godzina 9.43. Poruszenia dostrzeżone wśród kontrtorpedowców nieprzyjacielskich zdawały się teraz zamieniać w natarcie. Atakując nasze zaangażowane skrzydło zakryłyby jednocześnie ogień dział niemieckich i wpadły pod nasz.

Godzina 9.45. — Omal, że *Lion* nie przeżył ostatniej swej chwili. 280 milimetrowy pocisk z *Seydlitza*, czy też z *Moltkego* wdarł się do komory amunicyjnej 100 milimetrowych granatów... i nie wybuchnął.

Godzina 9.50. Wielki pożar na tylnym pokładzie *Seydlitza*. Admirał Scheer w książce „Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg” tak opisał to zdarzenie: „Pierwszy pocisk, który uderzył w *Seydlitza* wywołał straszliwe skutki; przebiwszy tylny górny pokład i pan-

cerz najbliższej baszty, eksplodował w niej. Wszystkie pomieszczenia na tyle okrętu, mieszkania oficerów, me-
sa i t. d., które się znajdowały w pobliżu miejsca wy-
buchu, zostały doszczętnie zniszczone. W izbie po-
średniej¹⁾, dokąd wdarł się pocisk, zapaliła się część
ładunków. Płomienie wzniosły się w górę aż do ba-
szty; a w dół przeniknęły aż do prochowni, przez
zwykle szczelnie zamknięte drzwi, przez które ludzie
usiłowali uciec do baszty przedniej. W ten sposób doszły
płomienie do drugiej prochowni i do drugiej wieży.
Obsługa obu baszt zginęła w jednej chwili. Płomie-
nie wbiły się nad nie na wysokość domu".

Pamiętam dobrze ten ogień i moje zdumienie z ja-
kiem zapytywałem siebie, co też ta okropność
oznacza.

Godzina 9.35. *Lion* do krążowników „Szybkość
24 węzły”.

Wskutek dużej szybkości z jaką płynęliśmy, za-
częły się zwiększać odstęp między krążownikami bo-
jowymi. *Tiger* szedł stale w bliskości *Liona*, lecz już po-
wstała przerwa między nim i *Princess Royal*, a jeszcze
większa między nią i *New Zealand*. Zmniejszenie szyb-
kości dozwoliło zbliżyć się okrętom. W tej chwili po-
cisk nieprzyjacielski uszkodził basztę A na *Lionie*, lecz
zaraz ją naprawiono.

Godzina 10.00. Akurat w chwili, kiedy *Lion* został
poważnie zraniony, ukazała się ze strony kontrtorpe-
dowców nieprzyjacielskich wielka chmura — to nieprzy-
jaciół tworzył zasłonę dymną dla ukrycia przed nami
jakiegoś manewru. Za tą zasłoną nieprzyjacielskie krą-
żowniki bojowe zmieniły kierunek płynąc jakiś czas ku

¹⁾ Urządzenie baszt patrz Hasego „Artylerja wielkiego okrętu”.

północy. Ten ruch w związku ze zmniejszeniem przez nas szybkości co miało na celu ścieśnienie naszego szyku, w wyniku zwiększyło odległość między nami i Niemcami i uczyniło podczas pewnego okresu czasu ogień przeciwników nieskuteczny. Znaleźliśmy się również jak nieprzyjaciel przez jakiś kwadrans poza donośnością artylerji. Chociaż bryzgi od padających granatów nieprzyjacielskich pokrywały morze, to żaden z nich w przeciągu dziesięciu minut nie upadł w pobliżu *Liona*.

Godzina 10.04. *Lion* do krążowników bojowych „Szybkość 26 węzłów”.

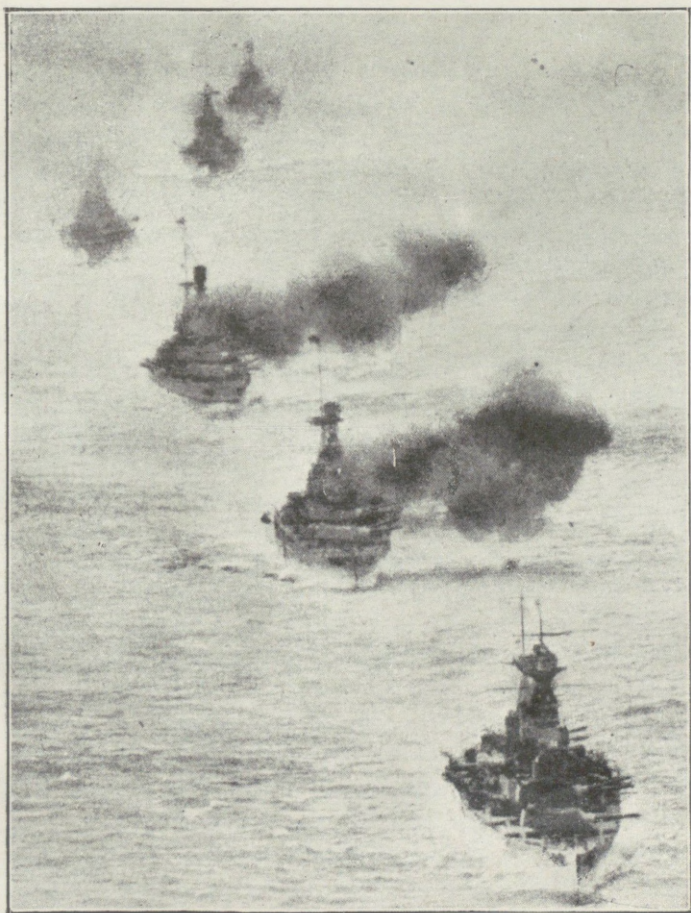
Godzina 10.05. *Lion* do *Arethusy*. „Rozkaz do kontrtorpedowców atakować kontrtorpedowce nieprzyjacielskie”.

Groźba ataku ze strony kontrtorpedowców nieprzyjacielskich teraz przyoblekała się w ciało i *Lion* z *Tigrem* rozpoczęły do nich strzelać z artylerji średniej z odległości około 10000 metrów. Skutek tego ognia z armat 100 mm i 150 mm był taki, że kontrtorpedowce wróciły pośpiesznie na swe stanowiska przed ugrupowaniem niemieckiem i już więcej nie ponowiły swych ataków.

Poczynając od godziny 10.07, prawe działo baszty B było nieczynne podczas kwadransa.

Godzina 10.14. — Ze względów, które podałem straciliśmy kontakt z nieprzyjacielem.

O godzinie 10.14 armaty *Liona* krótką chwilę strzelały z największym celownikiem, a potem odległość zmniejszyła się za jednym strzałem o 1800 metrów. Nawiazaliśmy znów kontakt ogniowy utrzymany aż do końca boju. Stwierdziliśmy w tym momencie, że tylne baszty *Seydlitza* milczą.



Eskadra krążowników brytyjskich w szyku torowym.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

Godzina 10.18. *Lion* dostał silny cios, sądziliśmy, że został storpedowany. Okręt jakby zatrzymał się, maszt na którym było osadzone bocianie gniazdo zatrzęsł się niby drzewo podczas burzy, a jednocześnie zdawało się, że rozlatuje się kadłub.

Spojrzelśmy po sobie gotowi do rzucenia się z naszej małej klatki na ten punkt morza, który przeznaczenie nam wskaże, lecz nic się nie stało. Stary *Lew* (*Lion*)¹⁾ podniósł się i biegł dalej.

Ujrzelśmy pociski nieprzyjacielskie padające parami, to po trzy, to nawet po pięć. Możliwe, że ten silny wstrząs, wywołał właśnie jednoczesny wybuch kilku pocisków, które odbiły owalną ściankę pancerną jednej z baszt. Został przebity zbiornik wody kondensatora na lewej burcie i mimo wysiłków obsługi maszyn, awaria ta w następstwie spowodowała w pół godziny później zatrzymanie maszyn tej burty.

Godzina 10.27. Zdawało się, że *Blücher* pali się. Odległość dzieląca go od innych krążowników bojowych wzrastała. Admirał von Hipper ostatecznie zdecydował się pozostawić go własnemu losowi, a ratować eskadrę. Był to najsłabszy z jego okrętów i najwięcej narażony od początku akcji. Gdyby wracając do bazy admirał von Hipper umieścił *Blüchera* przed sobą, wtedy ten okręt byłby lepiej osłonięty i mógłby zachować swą szybkość. Sam zaś admirał mógłby zająć posterunek honorowy w tyle ugrupowania. A propos posterunku honorowego, zapomniałem nadmienić, że admirał Beatty ze sztabem nie pozostał długo w schronie. Z tego doskonałego schronu patrzy się nazewnątrż przez wąską szparę na wysokości oka i chociaż widzia-

¹⁾ *Lion* zbudowano w 1911 roku. Nie był więc jeszcze tak bardzo stary, miał wtedy niespełna trzy lata życia.

ło się stamtąd trzy czwarte horyzontu to jednak admirał, który bawił się doskonale i nie chciał sobie psuć wrażeń w tłoku, wyszedł ze schronu. Wraz z dwoma adjutantami oraz sekretarzem udał się Beatty na platformę kompasów, skąd był cudowny widok, lecz gdzie również latały odłamki granatów. Fruwały one wokół naszego bocianiego gniazda. Często je dostrzegaliśmy i miałem wrażenie, że wystarczy wysunąć palec ponad cienką zasloną stalową, która nas ochraniała, żeby go oderwało. Podczas przerwy między dwiema salwami zawołał nas admirał przez tubę, pytając jak się bawimy. Jeżeli miałbym rzec prawdę, tobym odpowiedział, że jestem zupełnie zmarznięty i przestraszony, ale zarazem mocno zaciekawiony, i gdyby nie to, że byłem napół skostniały z zimna spróbowałbym stawić czoło okropnościom zejścia i poszedłbym do admirała na platformę kompasów, lecz klęcząca pozycja tak nas połamala, że głównem mojem zajęciem fizycznym było usiłowanie utrzymać kolana, w ten sposób aby nie trafiały na łby nitów. Przez krótką chwilę znalazłem się całkowicie w mocy strachu. Wkrótce po przyjaznem zapytaniu admirała, zdarzył się silny wstrząs o którym mówiłem. Wychyliłem się lekko, żeby zobaczyć co się stało i ku mojemu przerażeniu dostrzegłem platformę kompasów w dymach kordytu, a zamiast osób widzianych tam przed chwilą, nie więcej jak cztery niebieskie postacie rozciągnięte na mostku. Kiedy rozwiął się dym, zobaczyłem, że były to tylko płaszcze naszych czterech przyjaciół, którzy ku mojej wielkiej radości pojawili się znowu, zając spokojnie sandwiche. W blokhauzie było im gorąco, więc po wejściu na platformę kompasów zdjęli płaszcze, później zaś ze względu na wielką ilość latających odłamków admirał

musiał się cofnąć do blokhauzu, skąd zresztą wyszedł po pięciu minutach i do końca boju nie wrócił.

Godzina 10.28. *Lion* do krążowników bojowych „Rozkaz sformować szyk skośny na Nord Nord West i płynąć całą mocą”.

Nie określano już więcej szybkości, należało pościg prowadzić z jak największą. Wszystkie okręty wyciskały co mogły ze siebie. Należało teraz zbliżyć się jak najbardziej do nieprzyjaciela i zdusić go przewagą naszego ognia, którego wyniki zaczął już poważnie odczuwać.

Godzina 10.35. *Lion* do krążowników bojowych „Rozkaz wziąć jednocześnie 10° w lewo”.

Godzina 10.45. *Lion* do krążowników bojowych „Rozkaz wziąć jednocześnie 10° w lewo”.

Te dwie zmiany kierunku miały ten sam cel — zmniejszyć odległość do nieprzyjaciela¹⁾ *Lion* był już ciężko dotknięty bezustannym ogniem *Seydlitz*a i *Moltkego*. Prawdziwy to cud, że wytrzymał uderzenia straszliwych 280 mm pocisków, które nie posiadając potęgi i siły naszych 343 mm granatów, mogły, jak to widzieliśmy, przebić pancierz krążownika. Stawało się jasne, że *Lion* nie będzie dłużej zdolny podtrzymać swej szybkości.

Okręt dostał pociskiem o godzinie 10.35, i znów w minutę potem drugim. O godzinie 10.41 myśleliśmy, że nadchodzi ostatnia chwila krążownika, kiedy zawiadomiono nas z dołu przez tubę przekazniczą, że pali się prochownia wieży A. Zgarbieni na naszym posterunku czekaliśmy w piekielnym hałasie huku ostatniej eksplozji i głuchej

¹⁾ W tym pościgu na prawo w tyle znajdowali się Anglicy, czyli każde wzięcie się na lewo zmniejszało odległość do von Hippa.

ciszy, któraby potem nastąpiła — lecz nic podobnego się nie stało. Po czterominutowej udręce zniknęło przeczucie śmierci, dostaliśmy z dołu wiadomość, że wszystko jest dobrze: — pożar ugaszono, prochownię zalano i płniemy z szybkością 20 węzłów.

Godzina 10.47. *Lion* do krążowników bojowych „Rozkaz zbliżyć się jak najszybciej do nieprzyjaciela, zachowując cel w polu ostrzału swej artylerji”. Stawało się coraz bardziej widoczne, że *Lion* nie ma już nadziei zachowania swego miejsca na czele eskadry i admirał przez ten rozkaz i następne dawał innym okrętom do zrozumienia, że powinny gnać nieprzyjaciela i pognębić go.

Godzina 10.48. *Lion* do *Indomitable*. „Rozkaz atakować okręt nieprzyjacielski idący na Nord”.

To płonący *Blücher* opuścił szyk nieprzyjacielski i skierował się ku zachodowi silnie kantując. Ponieważ *Indomitable* znajdował się za daleko w tyle, aby móc atakować trzy czołowe okręty nieprzyjacielskie więc admirał dał mu zadanie dokończyć *Blüchera*.

Godzina 10.49. — *Lion* dostał dwie salwy.

Godzina 10.51. — *Lion* dostał dwie salwy.

Godzina 10.52. — *Lion* przechyliła się dziesięć stopni na lewą burtę. Maszyny tej burty stanęły. Niema światła. Zepsuty radjotelegraf.

Godzina 10.58. *Lion* do krążowników bojowych „Rozkaz skrócić jednocześnie 90° w lewo”.

Sygnalizowano łodzie podwodne na prawo należało więc zmienić kierunek i tem samem odsunąć się od kontrtorpedowców nieprzyjacielskich, znajdujących się przed nami.

Godzina 11.02. *Lion* do krążowników bojowych „Kierunek na Nord Ost”.

Rozkaz ten miał na celu wyrównać odchylenie, uczynione przed kilkoma minutami w celu uniknięcia kontrtorpedowców, w przeciwnym razie krążowniki bojowe oddalałyby się zaledwie od nieprzyjaciela.

Gdyby posłuchano rozkazu „kierunek na Nord Ost”, miałby on jako wynik wprowadzenie eskadry między tonącego *Blüchera* i pozostałe okręty niemieckie, w wypadku jeżeliby one usiłowały go otoczyć; jeżeli zaś przeciwnie, uciekałyby w dalszym ciągu, co najmniej dwa nasze najszybsze krążowniki bojowe mogłyby prowadzić pościg.

Godzina 11.05. *Lion* do krążowników bojowych „Rozkaz atakować tył ugrupowania nieprzyjaciela”.

Wszystkie flagliny były zerwane oprócz dwóch; powiewały na nich dwa sygnały o których wspominałem; każdy z nich składał się z dwóch chorągiewek.

Godzina 11.07. *Lion* do krążowników bojowych „Rozkaz zbliżyć się do nieprzyjaciela”.

Teraz *Lion* pozostawał w tyle, a reszta eskadry mijała go płynąc na Nord Ost dość nieregularnie w szyku ukośnym.

Chcąc zupełnie wyraźnie wyjaśnić swój zamiar, admirał w chwili kiedy okręty mijały *Liona*, kazał dać nowy sygnał. Ściągnięto sygnał kierunku i na jego miejsce dano „Rozkaz zbliżyć się do nieprzyjaciela” podczas gdy na drugiej flaglinie powiewały, aż do chwili zniknięcia eskadry dwa sygnały „Rozkaz atakować tył ugrupowania nieprzyjacielskiego” i „Rozkaz powtórzyć sygnał admirała”.

Należy teraz pozostawić *Liona* i iść wślad za innymi krążownikami bojowymi podczas tej tajemniczej godziny, o której sprawozdanie oficjalne i w pewnej mierze pierwsza depesza admirała Beatty, zachowuje

zupełne milczenie. Zdaje się, że ani *Tiger* ani *Princess Royal* nie zmieniły drogi według dwóch ostatnich sygnałów admirała. Być może również, że w tych dramatycznych okolicznościach sygnaliści nieścisłe odczytali sygnały, być może zresztą, że zakrył je dym.

Okręty te zachowały swój kierunek, wzięty przy zmianie kursu o 90° i nie poszły na Nord Ost i nie uczyniły żadnego usiłowania do „zbliżenia się do nieprzyjaciela”, którego dla nich jakby przedstawiał jedynie *Blücher*. Możliwe, że sygnał „Rozkaz atakować tył ugrupowania nieprzyjacielskiego” rozumiano jako odnoszący się do *Blüchera*. Manewr komandorów Pella i Brocka można wytłumaczyć jedynie tem, że albo tłumaczyli sobie rozkazy admirała w sensie przeciwnym jego charakterowi i zwyczajom, albo że z tego czy innego powodu nie zrozumieli ich. Komandor Brock, starszy z tych oficerów, znający doskonale admirała Beatty, szedł wtyle. Był więc zmuszony iść wślad za *Tigrem*, bo wysuwając się na czoło, tem samem zwiększyłby zamieszanie. Sytuacja była drażliwa. Flaga admirała Beatty jeszcze powiewała na *Lionie*, admirał nie był więc zabity, chociaż zdawało się, że okręt admirałski jest niezdolny do boju. Komandor Pelly płynął jako przodownik reszty eskadry. Najstarszym z oficerów był kontr-admirał Moore i było rzeczą prawdopodobną, że objął dowództwo. Gdyby komandor Brock wysunął się na czoło, pozostawiając *Tigra* i sam ścigał nieprzyjaciela, to podobna inicjatywa wywołałaby niesłychane zamieszanie i oficer z takim doświadczeniem, nie mógł jej powziąć. Pozostawało więc iść za *Tigrem* ku nieszczęsnemu *Blücherowi*. Zmiana kierunku drogi o 90° na lewo dozwoliła *New Zealand* i *Indomitable* ściąć kąt i chociaż zdaleka zająć swe

miejsca za *Princess Royal*, która wraz z *Tigrem* nieprzestawała krążyć dokoła *Blüchera*, strzelając bezustannie. Nieszczęśliwy *Blücher*, którego koniec był bliski, doskonale mógł pozostać dla lekkich krążowników i kontrtorpedowców, zbliżających się szybko, lecz zdaje się, że zniszczenie go zupełne stało się jakby prawdziwą rozkoszą dla dowódców dwóch brytyjskich krążowników bojowych. Należy zdać sobie sprawę z psychologicznego charakteru sfory w chwili uszczuwania zwierzyny. Tymczasem idea admirała Beatty była prosta, „Drapieżniki” powinny były dalej ścigać żywy łup, podczas kiedy mocny, choć mniej bystry *Indomitable* miał dla siebie zachowaną piękną mysz *Blüchera*, który przecież i tak nie mógł uciec. Zamiast tego, jak widzieliśmy, większość sił nieprzyjacielskich uciekała, a brytyjskie krążowniki bojowe, zahypnotyzowane obecnością śmiertelnie ранnego, choć ciągle broniącego się *Blüchera*, traciły decydujące pół godziny czasu, której już w ten dzień zimowy nie dało się nadrobić. W wielkiej grze wojennej „karty nigdy nie wybaczą przeoczenia” i niema środka do schwywania utraconej okazji.

Nie wiem co myślał wtedy admirał sir Archibald Moore. Wszystko, co wiem, to tylko że wstrzymał się zupełnie od dania jakiegokolwiek rozkazu w czasie tych pięćdziesięciu minut decydujących o losie dnia. Wiedział, nie mógł nie wiedzieć, że ma dowództwo w charakterze najstarszego oficera. W dwadzieścia minut po zmianie drogi, *Lion* zniknął z oczu i admirał Moore musiał zrozumieć, że jest dowódcą. Zdaje się jednak, że położenie wydało mu się złe i że trapiła go obawa ryzyka lub też niebezpieczeństwa min. Rozważając wydane przez niego rozkazy ma się wrażenie, że w tej chwili uważał za swoje zadanie szybko odsunąć eskadrę od przeciwnika (któ-

remu przecięła już drogę). Oto zresztą jedyne rozkazy wydane według moich wiadomości przez kontradmirała Moore. Godziny są w przybliżeniu.

Godzina 11.52. Okręt admirałski *New Zealand* do krążowników bojowych „Rozkaz sformować się w szyk torowy, kierunek zachód”¹⁾.

Godzina 11.56. — Admirał do krążowników bojowych „Przerwać ogień”.

Godzina 12.02. — Admirał do *Southamptona* — „Oddalcie się na Nord West”.

Godzina 12.40. — Druga eskadra krążowników bojowych do naczelnego wodza sił morskich: „Moje miejsce 54.18 Nord, 5.22 Ost. Kierunek Nord Nord West, szybkość 20 węzłów. Flotylla Harwich sygnalizuje, że niemiecka flota pełnego morza wychodzi”.

.

— Taka jest relacja o boju przy Dogger Bank jednego z jej uczestników po stronie brytyjskiej. Lecz należy tu wyjaśnić zabawny epizod związany z ostatnią depeszą. Oto flotylla Harwich przechwytuje depeszę że „flota niemiecka pełnego morza wychodzi”. W rzeczywistości von Scheer nie spodziewając się zasadzki przy Dogger Bank nie miał swej „dumnej armady” w gotowości i kiedy von Hipper natknąwszy się na okręty Beatty zameldował mu o tem, wtedy Scheer chcąc powstrzymać nieprzyjaciela i dodać odwagi von Hipperowi rzucił radjotelegram wyrażnie, jasno napisany po niemiecku, że „flota pełnego morza wychodzi”, a szyfrem dodał „jak tylko będzie gotowa”.

Wyjście von Hippera na pełne morze w okolice Dog-

¹⁾ Kierunek zachód: znaczy się do domu.

ger Bank miało na celu „zniszczyć lekkie siły nieprzyjacielskie, które miały się tam znajdować”. Dowódca niemiecki nie podejrzewał, że znajdzie tam eskadry krążowników bojowych admirała Beatty. Ze strony niemieckiej brały udział krążowniki bojowe: *Seydlitz* (okręt admirałski von Hippera), *Derflinger*, *Moltke* i *Blücher*, oraz lekkie *Graudenz*, *Stralsund*, *Kolberg* i *Rostock*, V flotylla, II i XVIII półflotyлле. *Graudenz* i *Stralsund* szły w strazy przedniej, *Rostock* i *Kolberg* na skrzydłach.

Von Hipper z wiadomości nadesłanych po wzięciu kontaktu z nieprzyjacielem osądził, że znajdują się przed nim wielkie siły a nie mogąc liczyć na bezpośrednie wsparcie własnej floty zdecydował się na ucieczkę całą mocą na Sud Ost.

Tymczasem o godzinie 9.35 dojrzano pięć pióropuszków dymów między West i West Nord West — to Beatty z bojowymi krążownikami zbliżał się do Niemców, przecinając im drogę.

O godzinie 10.30 pancerniki niemieckie dopiero były gotowe do wyjścia z redy Schilligu dla wsparcia von Hippera, a przecież nieco po godzinie 7, Anglicy zobaczyli już nieprzyjaciela. Scheer w swych wspomnieniach mówi, że o godzinie 8.15 *Kolberg* zobaczył torpedowce. Różnica ta wynika z przyjęcia obliczenia czasu według innego południka.

Eskadry pancerników niemieckich wyszły o godzinie 11.10, ale wobec przerwania pogoni przez admirała Moora nie wzięły udziału w boju.

Angielskie krążowniki bojowe miały przewagę w szybkości nad niemieckimi. *Tiger* dawał 30 węzłów, pozostałe 28,5; — z niemieckich *Derfflinger* — 27, tyleż prawie *Seydlitz* i *Moltke*. Przewaga ta choć nieznaczna

dawała Anglikom możliwość napędzenia uciekających, co też się stało.

Niemcy byli zdziwieni przerwaniem pościgu i von Scheer w swoich pamiętnikach nie umie sobie z tego zdać sprawy. Nie wiedział, że niefortunny tym razem los dopiero w południe dozwolił admirałowi Beatty napędzić *Princess Royal* na torpedowcu, ale wtedy dalszy pościg był już trudny. Okazja wymknęła się z rąk angielskich.

Obecność na morzu eskadr krążowników bojowych posiłkowanych licznymi okrętami dała Niemcom do myślenia. Podobne zgrupowanie sił nie wydawało się przypadkowym. Admirał Scheer osądził, „że w jakiś sposób nasz (niemiecki) projekt pójścia na Dogger Bank doszedł do wiadomości nieprzyjaciela”. Tak też w rzeczywistości było, lecz jest to tajemnica wywiadu brytyjskiego.



Brytyjski krążownik bojowy *Tiger*. Wyporność 28500 tonn (w pełnym ładunku dochodzi do 35000 tonn) Szybkość 29 węzłów. Uzbrojenie: 8 dział 343 mm. Szybkość uzyskana kosztem opancerzenia. Salwa jednej burty — 5352 kg.

WALKA ESKADR KRAŻOWNIKÓW BOJOWYCH.

PROLOG BITWY JUTLANDZKIEJ.

Dnia 31 maja 1916 w godzinach wieczornych odbyła się na morzu Północnem na zachód od północnego skraju półwyspu Jutlandji, bitwa pomiędzy Wielką Flotą brytyjską a flotą niemiecką. Bitwę tę nazwano jutlandzką, a Niemcy zwa ją bitwą przy Skagerrak. Nie była ona rozstrzygająca. Wprawdzie flota brytyjska poniosła większe straty w tonnażu niż Niemcy, lecz w stosunku do jej wielkości były one mniejsze od niemieckich. Von Scheer dzięki ciemności wywikłał się ze „szponów brytyjskiego lwa” i uszedł ku swym bazom. Więcej też z nich już do końca wojny nie wyszedł, aż w dzień udania się do Scapa Flow, gdzie nastąpił bezsławny zgon całej floty niemieckiej.

Ale u ich przeciwników wynik bitwy jutlandzkiej skruszył przysłowiową pychę brytyjską, wiarę w niezwyciężoność Wielkiej Floty. Dopiero po wystąpieniu Stanów Zjednoczonych i dojściu eskadry pięciu największych pancerników amerykańskich do Europy — flota brytyjska osiągnęła niepomiarłą przewagę nad Niemcami, którzy zaprzestali nawet marzyć o wyjściu. Wówczas

zamurowani w zatoce Niemieckiej i Bałtyku, wyszli na oceany, prowadząc wojnę podwodną.

Epizod opowiedziany przez kapitana korwety Hasego jest prologiem bitwy jutlandzkiej, zetknięciem się sił zwiadowczych obu stron, przyczem należy dodać, że dla admirała von Scheera zetknięcie to stanowiło niespodziankę, podczas gdy brytyjski dowódca floty admirał Jellicoe wiedział o niem z przejętych i odszyfrowanych depesz.

Von Hase, jako artylerzysta, zajmuje się głównie działaniem artylerji. Podczas boju notował wszystkie swe komendy i zdarzenia, co nadaje jego opowiadanu wyjątkową wartość historyczną. Poza tem jest on bezwzględnie szczery i obiektywny, co należy podnieść z uznaniem.

— Wszystkie peryskopy i lornetki były skierowane w stronę nieprzyjaciela, lecz przeszkadzały nam w patrzeniu dymy naszych lekkich krążowników. Około godziny 17-ej¹⁾ usłyszeliśmy pierwsze strzały i wkrótce zobaczyliśmy, że nieprzyjaciel ostrzeliwa *Elbing*, który odpowiadał żywo. Podoficer strzelniczy²⁾ zapisał pierwsze wskazówki, jakie dałem artylerji „Godzina 17.05. Nasze lekkie krążowniki sygnalizują cztery lekkie krążowniki nieprzyjacielskie. *Derfflinger* dotąd nie widzi nic”. Później szły następujące rozkazy: „Godzi-

¹⁾ Czas tu podany jest to czas środkowo europejski. Bitwa jutlandzka trwała do późna, gdyż była to pora długich dni w tych okolicach północnych.

²⁾ Podoficer, który znajdując się przy dowódcy artylerji w centralnem obserwatorjum, notuje kolejność salw oraz prowadzi arkusz komend.

na 17.30. Nasze lekkie krążowniki rozpoczęły ogień. Cel: drugi lekki krążownik z prawej strony. Ładować granatem! Zabezpieczyć! Celować w prawy węgiel celu wodnicy! 18.000 metrów. Zaczynać ogień prawem działem¹⁾. Odchylenie 20° w lewo! 17.000 metrów!"

Zaczęło się robić ciepło w blokhauzie artyleryjskim. Zdjąłem płaszcz i powiesiłem go w pokoju z mapami, znajdującym się w tyle, za obserwatorium. Już tego płaszcza nigdy więcej nie zobaczyłem! Ale w tej chwili jeszcze nikt z nas nie wierzył, że mamy do czynienia z przeciwnikiem równej nam siły.

Dowódca okrętu przesłał mi wiadomość, że „sygnalizowano krążowniki bojowe nieprzyjaciela". Podałem ją dalej do obsługi dział. Wtedy też dopiero uprzytomniliśmy sobie, że za chwilę należy stoczyć zwycięży bój, walkę na śmierć i życie. Wymowne milczenie zaległo w blokhauzie. Ale trwało ono zaledwie kilka minut; humor wziął górę i wszystko szło w doskonałym porządku i spokoju.

Nakazałem zwrócić działa w kierunku nieprzyjaciela. Z racji jasnej pogody, postawiłem peryskop na całą skalę powiększenia (15-krotnie). Ciągłe jednak nic nie widziałem.

Obraz przed nami zmienił się, mianowicie lekkie krążowniki i torpedowce uczyniły w tył zwrot, chroniąc się poza nasze krążowniki bojowe. Znaleźliśmy się więc w pierwszej linii. Dymy na horyzoncie przed nami zniknęły i wtedy ujrzelśmy kilka lekkich krążowników angielskich.

Nagle znalazłem w peryskopie wielkie statki —

¹⁾ W każdej baszcie znajdowały się po dwa działa — salwy dawano kolejno: raz prawemi, raz lewemi działami.

sześć olbrzymich okrętów, ponurych kolosów, idących w podwójnej kolumnie¹⁾. Mimo dużej odległości odcinały się one wyraźnie na horyzoncie, czyniąc wrażenie potęgi i mocy. Krótko szliśmy na Nord. O godzinie 17.35 okręt admirałski *Lützow*, za którym dążyła eskadra w szyku torowym, wykręcił ku Sud. Nieprzyjaciół również biegł na południe, i dwie „linje” bojowe zbliżające się coraz bardziej, parły z całą mocą przed siebie. Zamiar admirała Hippera był jasny — walcząc z krążownikami bojowymi nieprzyjaciela chciał je zbliżyć do naszych sił głównych.

W moim karnecie zanotowałem w tej chwili, następujące komendy „Godzina 17.35 Okręt płynie na prawo! Przygotowanie do boju w prawo! 17.000 metrów. 16.500 metrów! Ciężka artylerja: granat przeciwpancerny! Cel: drugi krążownik opancerzony, poczynając z lewej strony, 102°; szybkość okrętu: 26 węzłów! Kierunek: Ost-Sud-Ost; 17.000 metrów! Nasz przeciwnik ma dwa maszty i dwa kominy, a oprócz tego, cieńszy komin naprzeciw przedniego masztu! Odchylenie 10° na lewo! Szybkość zbliżenia „mniej 1”; 16.400 metrów.”

Okręt admirałski ciągle jeszcze nie dawał rozkazu rozpoczęcia ognia. Stawało się jasne, że obie strony usiłują znaleźć rozstrzygnięcie na średnich odległościach.

Tymczasem uważnie obserwowałem przeciwnika. Sześć kolosów obudziło we mnie wspomnienie dnia, kiedy to wychodziłem w zatoce Kilońskiej na spotkanie eskadry angielskiej, żeby oddać salut admirałowi. Teraz asystowałem jeszcze raz przy przybyciu dumnej eskadry brytyjskiej, lecz tym razem pozdrowienie róż-

¹⁾ Było to sześć krążowników bojowych admirała Beatty.

niło się zasadniczo! Dzisiaj okręty nieprzyjacielskie piętnastokrotnie powiększone, rozpoznałem w nich natchmianst sześć krążowników bojowych najnowsze-go typu, uczyniły na mnie wrażenie mocniejsze i groźniejsze. Sześć krążowników bojowych naprzeciw naszych pięciu!

Zapowiadała się walka o siłach prawie równych. Było to wspaniałe widowisko, które podziało na nasze nerwy. Niby groźne przeznaczenie, szare, ponure kolosy przeciągały przed nami woddałi. Sześć okrętów, idących najpierw w podwójnej kolumnie, teraz zmieniło ugrupowanie na szyk torowy. Niby stado olbrzymich przedhistorycznych potworów łączyły się one jedne z drugimi w powolnych ruchach widziadeł.

Ale wołałem coś robić, zamiast wdawać się w długie rozważania. Odległości mierzone zmniejszały się bez przerwy. Kiedy doszliśmy do 16.500 metrów rzuciłem rozkaz: „Granat przeciwpancerny!” Jest to pocisk bliskiego boju ¹⁾. Każdy wiedział już, że walka będzie trudna, ponieważ często wyjaśniałem ludziom w jakich wypadkach używa się obu rodzajów pocisków.

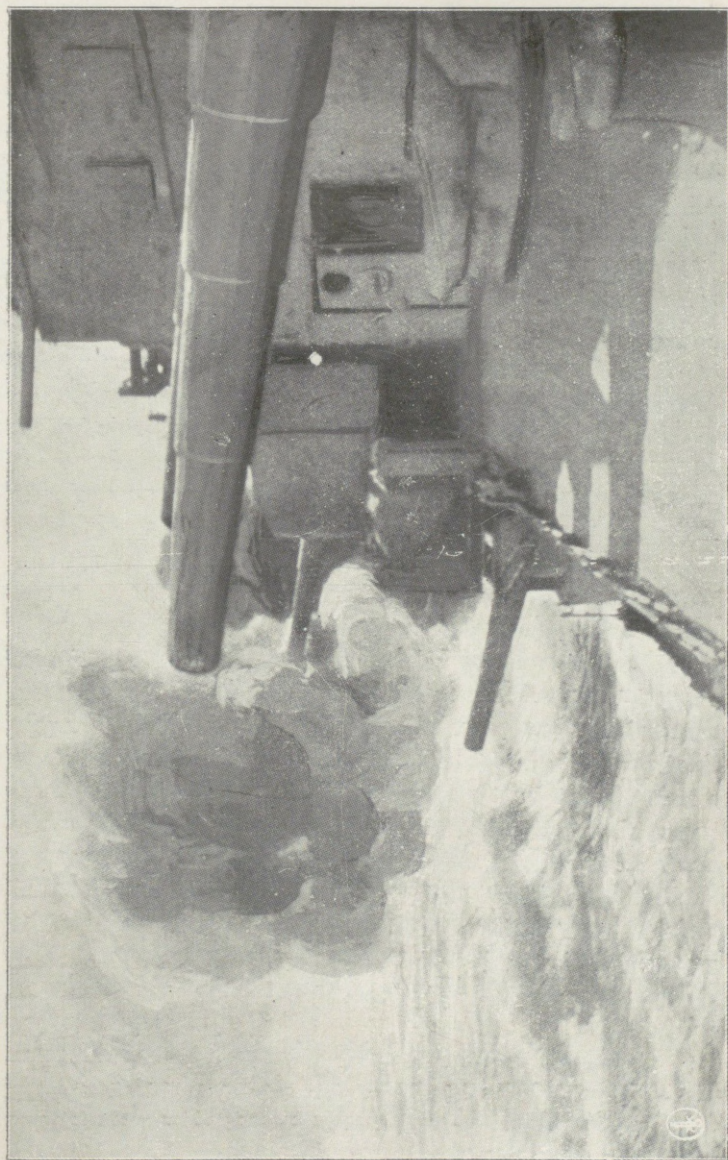
W miarę podawania odległości według wyliczeń oficera-obszawatora, przekazywałem je działom. Wnet wzięliśmy nowy kierunek i o g. 7.35, statek admirałski dał sygnał: „Podział celów zaczynając od lewego”. Rozkaz ten oznaczał, że każdy okręt niemiecki powinien wziąć pod ogień odpowiedni okręt angielski, poczynając od lewego. Niemieckie krążowniki bojowe powinny więc strzelać na pięć pierwszych okrętów angielskich. Drugi był przeznaczony dla *Derf-*

¹⁾ Pocisku tego używa się na bliskich odległościach, kiedy jest on w stanie przebić pancierz nieprzyjaciela,

flingera; określiłem go jako okręt typu *Queen Mary*. W rzeczywistości była to *Princes Royal*, tego samego typu. Napięcie nerwowe rosło z sekundy na sekundę. Byliśmy gotowi do strzału, lecz nie miałem prawa pierwszy dać rozkaz ognia: należało czekać z okrętu admirałskiego sygnału „Strzelać!”. Przeciwnik wahał się jeszcze, a admirał także, wobec czego eskadry zbliżały się coraz bardziej.

„15.000 metrów!”. Taki był mój ostatni rozkaz, kiedy usłyszałem głuchy łoskot i zobaczyłem przed sobą „*Lützowa*” oddającego pierwszą salwę. W tym samym momencie zawisł na maszcie sygnał: „Strzelać”. Krzyknąłem „Salwa! Pal!”. Z piorunowym trzaskiem runęła pierwsza salwa. Nasi tylni mateloci¹⁾ naśladowali nas niezwłocznie. Ujrzelśmy u naszych przeciwników również błyski ognia i ciężkie chmury dymu — bitwa się rozpoczęła! Podoficer strzelniczy zanotował o godzinie 17.48: „Godzina 17.48; okręt bije z prawej burty! Różnica szybkości: mniej 2! 15.000 metrów! „Salwa! Pal!”. Upłynęło prawie 30 sekund, aż do chwili kiedy wahadła wskazujące punkty upadku, — tym razem wszystkie łącznie „ryknęły”. Widzę: punkty upadku są dobrze zgrupowane, lecz za daleko, po za celem i na prawo. „Odchylenie 2° w lewo! Zmniejszyć 400! Pal!”. Takie rozkazy dałem dla następnej salwy. Zmniejszyć 400 oznaczało, że aspirant przekaźniczy dalmierzy powinien przesunąć o 400 metrów strzałkę na swoim aparacie; komenda „Pal”, że natychmiast po wykonaniu tej zmiany, powinien rzucić z centralnego obserwatorium rozkaz: „Salwa! Pal!”. Oficer artylerzy-

¹⁾ Okręty idące z tyłu czy też z boku, należące do tej samej eskadry.



Salwa artylerji średniej na pancerniku.

BAKONIZONOWA BIBLIOTEKA WOJSKOWA
w Radomiu

sta słysząc rozkaz „Pal” powinien przed jego wykonaniem zrobić korektę celownika. Specjalny elektryczny aparat kontrolny pozwalał aspirantowi, komenderującemu z centrali, zdać sobie sprawę, czy też wszystkie działa zastosowały się do nowego rozkazu i wykonały nakazaną korektę. W centrali, na posterunku przekazniczego rozkazów, znajdował się aspirant Stachow, siedemnastoletni chłopiec, który kierował telegrafem celowników, przekazując moje rozkazy do dział i regulując rozkazy ognia. Ze mną łączył go telefon (mieliśmy kaski telefoniczne). W ten to sposób mogłem kontrolować wszystkie wydane rozkazy. Młody aspirant, aż do końca bitwy kierował z zimną krwią i znajomością rzeczy ogniem ciężkiej i średniej artylerji, — ale na początku bitwy popełnił błąd.

Ryknęła nasza druga salwa. Okazało się, że jest za długa. Rzuciłem rozkaz: „Zmniejszyć 400”. Trzecia i czwarta salwa znów okazały się za długie. Po trzeciej krzyknąłem: „Zmniejszyć 800. Do diabła, aspirancie Stachow, strzelił pan głupstwo” zakląłem. Arkusz strzałów wyjaśnił później, że aspirant nie zrozumiał pierwszego „Zmniejszyć 400!” a w każdym razie nie zdał sobie z niego sprawy. Lecz tym razem „zmniejszyć 800!”, okazało się skuteczne. Siódma salwa, rzucona o godzinie 7.52 obramowała cel, trzy pociski padły poza, jeden przed nim. W tym czasie, ponieważ wahadło celownika szło z początku z szybkością dwóch a potem trzech hektometrów na minutę i już obliczyłem 16 hektometrów, doszliśmy więc do odległości 11.900 metrów.

Strzelając od czterech minut, teraz dopiero otrzymaliśmy pierwszą salwę obramowującą. Nie był to wynik pocieszający. Z początku granaty padały za da-

leko. Błąd powstał wskutek nieścisłego obliczenia początkowej odległości i opóźnienia w przekazywaniu odmierzonych dystansów. Wielki błąd w ocenianiu odległości tłumaczę tem, że dalomierzyści zdenerwowali się na widok mastodontów nieprzyjacielskich. Każdy z tych marynarzy widział w swoim aparacie przeciwnika powiększonego dwadzieścia trzy razy i widok zewnętrzny nieprzyjaciela wytrącił ich z równowagi, usiłowali sobie odpowiedzieć na pytanie. — „Cóż to takiego?”. I kiedy niespodzianie padł rozkaz „Strzelać!” — wówczas trudno im było ściśle określić odległość. Nie można kłaść tego na karb braku wyćwiczenia, gdyż podczas reszty boju dalomierzyści dawali obliczenia doskonale; nie mogę również przypisać tego nieścisłości przyrządów. Nasze aparaty o podstawie stereoskopicznej Zeissa sprawiały się wspaniale podczas bitwy. Oficer obserwator potwierdził mi potem, że obliczenia wszystkich aparatów, nawet na dużych odległościach, rzadko się różniły między sobą więcej niż o 300 metrów.

Straciliśmy cenne minuty, lecz chwyciłem już cel i o godzinie 5.52.20 mój podoficer strzelniczy zapisał w arkuszu komend: „Dobrze, szybciej, skuteczny”. „Dobrze, szybciej” oznaczało, że aspirant Stachow musiał z obserwatorium centralnego rzucać co 20 sekund rozkaz dla ciężkiej artylerji „Salwa! Pal.” A termin „skuteczny” oznaczał, że artylerja średnia powinna bezpośrednio po każdej salwie ciężkiej artylerji rzucać dwie salwy jedna za drugą i poczynając od tej chwili zachowywać stale ten tok ognia. Zaczął się też wtedy straszliwy i ogłuszający łoskot. Łącznie z artylerją średnią rzucaliśmy co siedem sekund potężną salwę. Trzeba raz być obecnym na pokładzie wielkiego okrę-

tu przy strzelaniu ostre pociskami, aby zrozumieć, co to znaczy. W chwili odejścia salw nie można było usłyszeć ani słowa. Kłęby ciemnego dymu zawisały w powietrzu przed wylotami dział, później zaś rozsnuwały się w chmurę wysoką niby dom, która przez kilka sekund stała nieprzebitym murem przed oczami. Wiatr i pęd okrętu przepędzały ją wreszcie. Siedząc w blokhauzie, opasani pierścieniem nieprzenikliwych dymów, niekiedy przez kilka minut nie widzieliśmy nieprzyjaciela. Naturalnie, nie mogliśmy długo prowadzić takiego piekielnego ognia z dwóch kalibrów¹⁾ wymagającego nadludzkich wysiłków od obsługi dział i prochowni. Dochodziło do tego, że często niepodobna było zauważyć punktów padania ciężkich czy też średnich pocisków. Wtedy to dałem rozkaz: „Przerwać ogień artylerji średniej” i kontrolowałem tylko ogień ciężkiej artylerji. Nieprzyjaciel co chwila zmieniał swoje stanowisko, i co chwila należało osłabiać ogień i znów od początku zaczynać wstrzeliwanie salwami, dopóki nie otrzymałem salwy obramowującej cel. Wtedy zaczynał się znów djabelski koncert: — „dobrze! pędzej!” Co 20 sekund grzmiała salwa ciężkiej artylerji, a w przerwach huczał ogień średniej. Na nieszczęście niosła ona za ledwie do 13000 metrów²⁾. Dziwiłem się też, że dotąd ani jeden pocisk w nas nie uderzył i nawet rzadko który zabłąkał się w nasze sąsiedztwo. Obserwując z coraz to bliższej odległości baszty pancerne mojego celu, przekonałem się, że nie strzelał on do nas, a wraz z innemi bił w okręt admirałski. Popatrzyłem chwilę

¹⁾ *Derfflinger* posiadał 8 dział 305 mm i 12 dział 157 mm.

²⁾ Żadnego pocisku tej artylerji nie dostrzeżono z angielskich krążowników bojowych.

na trzeci okręt linii nieprzyjacielskiej: — strzelał na naszego tylnego matelota.

Niema wątpliwości! Z powodu czyjegóż błędu przeskoczono nas.¹⁾ Roześmiałem się wściekły i jak na ćwiczebnym strzelaniu wziąłem przeciwnika pod ogień prowadzony z coraz to większą dokładnością.

Prysnęły mi z głowy wszelkie myśli o śmierci, albo zniszczeniu, a obudziła się czysto sportowa radość strzelca. Drżałem w dzikiej rozkoszy boju. Myśl ześrodkowała się na jednym pragnieniu: trafić, szybko i dobrze, bić bez przerwy i przyczynić jak największą złą dumnemu nieprzyjacielowi. Nie przyjdzie mu łatwo zagrozić mi drogę do ogniska rodzinnego. Mruzczałem całkiem cicho: — „Przeskoczyli nas” — i to zdanie frunęło w blokhauzie z ust do ust, napełniając serca wszystkich niewysłowioną radością. Poza dwoma oficerami artylerzystami, jedynie dwaj podoficerzy celowniczy i dalomierzyści mogli widzieć nieprzyjaciela. Coprawda pozostawiliśmy otwarte szczeliny przeziernicze, śmiałość niezupełnie usprawiedliwiona, — lecz gołem okiem zaledwie można było rozpoznać nieprzyjaciela. To też wszyscy moi ludzie chciwie słuchali tego co im mówiono. Bój trwał. Pociski nasze wyrzucały kolumny wody od 80 do 100 m wysokości, dwa razy wyższe od masztów nieprzyjacielskich. Radość, że nas przeskoczono, niedługo trwała. Nieprzyjaciel musiał dostrzec swój błąd i często nas teraz chwy-

¹⁾ Nie był to błąd. *Lion* i *Princess Royal* ześrodkowały najpierw ogień na *Lützowa*, podczas kiedy Niemcy strzelali na odpowiadające sobie okręty przeciwnika. *Derfflinger* nie był więc zaangażowany do pewnej chwili, dopóki nie zaczęła bić do niego *Princess Royal*, a później *Queen Mary*.

tał salwą obramowującą. Przyglądałem się znów basz-
tom okrętu nieprzyjacielskiego, na który celowa-
łem i dojrzałem, że jego działa są teraz dokładnie
zwrócone ku nam¹⁾. Jednocześnie uczyniłem odkrycie,
które mnie zdziwiło. Oto przy każdej salwie nieprzy-
jacielskiej widziałem wyraźnie cztery czy też pięć po-
cisków idących w powietrzu²⁾. Miały one wygląd dłu-
gich czarnych punktów, zwiększających się stopniowo
i nagle—bum! padały uderzając w wodę czy też w okręt,
i wybuchając ze straszliwym trzaskiem. Doszedłem do
tego, że mogłem dość ściśle wnioskować z lotu nie-
przyjacielskich pocisków czy runą za nami, czy też
przed nami, czy też zaszczycą nas bezpośrednią wizytą.

Przy uderzeniu w morze granaty wyrzucały olbrzy-
mie słupy wody. Niektóre z nich do połowy ota-
czał jakby zielony lub żółty obłok gazu. Bez wątpienia

¹⁾ Jest rzeczą zewszepochmiar wątpliwą czy można z odle-
głości 15—13000 metrów dostrzec „dokładnie” kierunek dział mają-
cych 38 centymetrów średnicy. Przecież odchylenie ich o kilka stop-
ni na podobnych odległościach daje setki metrów różnicy, znacznie
więcej niż wynosiła długość *Derfflingera*. Kapitan korwety Hase,
odznacza się szczerością w przedstawianiu swych wrażeń, np. kiedy
mówi o radości swojej i swych ludzi, że ich przeskoczyła artylerja
przeciwnika, ale wątpić należy, czy ktokolwiek z artylerzystów zgodzi
się z nim co do „dokładności” podobnego spostrzeżenia.

²⁾ Można przy pewnych warunkach gołym okiem dostrzec
lejące ciężkie pociski. Stojąc za działem widać ich dna w chwili odlotu,
widać również przy wpatrzeniu się kiedy nadchodzi, o ile zna się do-
kładnie położenie dział, wreszcie kiedy się stoi z boku. Lecz trzeba
dobrze patrzeć. A czyż Hase miał na to czas, kierując potężną arty-
lerją okrętu! Obowiązek nakazywał mu patrzeć na działanie wła-
snych pocisków, a nie zajmować się zbędnymi obserwacjami. Bez-
wątpienia Hase spełniał swój obowiązek i patrzył wdał, gdzie padały
jego granaty, a nie w niebo. To spostrzeżenie mógł wykonać tylko
ktoś inny. Hase je powtarza jako swoje. Psychologia zna dobrze tego
rodzaju „przejmowanie” wrażeń.

były to granaty naładowane lyditem. Kolumny te stały pięć — dziesięć sekund zanim runęły. Przy tych olbrzymich fontannach słynne wodotryski Wersalu zdawałyby się dziecinną zabawką. Podczas ostatniej fazy bitwy, kiedy nieprzyjaciel już dobrze wstrzelał się do nas, zdarzało się, że te kolumny wody stawały ponad okrętem, zatapiając wszystko i jednocześnie gasząc wszystkie pożary. Pierwszy pocisk, który dostaliśmy, i o którym wiem, uderzył pod kazamatę¹⁾, przechodząc przez drzwi zaopatrzone w okrągłe okno. Doskonali podoficer, sierżant szef Lorenzen, który powinien był pozostać przy odwodzie pod pokładem, wsunął się przedtem do kazamaty, pragnąc obserwować bitwę. Ciekawość jego została surowo ukarana. Pocisk zupełnie odciął mu głowę.

Zbliżaliśmy się z przeciwnikiem aż do 11300 m. O godzinie 17.55 strzelałem już z celownikiem 11500 m, lecz poczynając od tej chwili odległości zwiększały się szybko²⁾. O godzinie 17.57 puściłem wahadło celownicze na zwiększanie się odległości: — plus 6. O godzinie 18 odległość wynosiła 15200 m, a o godzinie 18.05 — 18000 m. Nieprzyjaciel znalazł się poza zasięgiem naszych dział, 18000 m było już kresem ich donośności. Mogliśmy ją nieco zwiększyć, dając możliwość celowania działonowym, ale już nie w wodnicę³⁾

¹⁾ Kazamata mieściła jedno działo 157 mm.

²⁾ Anglicy posiadali przewagę w dalekonośnej artylerji i nadmierne zbliżanie się przysuwało ich jedynie pod ogień średniej artylerji Niemców.

³⁾ Najbardziej pożądany punkt celowania jest właśnie wodnica, czyli linja zanurzania się okrętu. Normalnie pancierz sięga 1—2 metry poniżej niej, czyli przy wybuchu pocisku można się spodziewać, że będzie on również działać na zanurzoną, nieosłoniętą część kadłuba okrętowego. Na krążownikach bojowych Beattego, do których strzelał Hase pancierz ten sięgał 2.20 m poniżej wodnicy.

lecz w kominy, przednią wyżkę obserwacyjną i ostatecznie w szczyty masztów. Lecząc to dawało w zysku zaledwie kilkaset metrów. Po bitwie jutlandzkiej powiększyliśmy znacznie donośność naszych dział przez zastosowanie różnych urządzeń pomocniczych, lecz teraz byliśmy bezbronni w obliczu nieprzyjaciela, nie mogąc odpowiadać na jego ogień. Taki stan trwał do godziny 18.17. O godzinie 18.10 nasz okręt admirałski poszedł kilkadziesiąt stopni na prawo, zdawało się, że nieprzyjaciel jednocześnie opisuje łuk wokół nas. Zaczęliśmy się ponownie zbliżać dość szybko. O godzinie 18.19 odległość strzału nie przekraczała 16000 m. Jest to co prawda spora odległość, lecz przy doskonałej widzialności i dokładności, z jaką rozróżnialiśmy punkty padania pocisków, wydawała się ona mniejsza. Szkła Zeissa naszych peryskopów okazały się znakomite. Mogłem nawet na największych odległościach rozróżniać wszystkie szczegóły na okrętach nieprzyjacielskich, jak na przykład wszystkie ruchy baszt, ruchy każdego dział, które po każdym strzale wracało dla załadunku do pozycji prawie poziomej. Przed wojną nikt w naszej marynarce, nawet nie pomyślał, że można walczyć z powodzeniem na odległościach ponad 15000 m¹⁾. Przypominam sobie różne gry wojenne, wykonywane rok czy dwa przed wojną w mesie kilońskiej, pod kierunkiem admirała von Ingenhol, podczas których z lekceważeniem mówiono o ogniu artyleryjskim, wykonywanym na odległości ponad 10000 m!

¹⁾ Wojska lądowe, np. wojsko francuskie wyszło na wojnę wierząc, że dział 75 mm strzela do 7 km. Potem okazało się, że niesie ono do 11 km. Podobnie w marynarce. Strzelanie na morzu na odległości ponad 20 km jest jedną z rewelacji tej wojny.

Jakież to widowisko dawał nam teraz nieprzyjaciel? O godzinie 18 wybuchnął *Indefatigable*, idący na tyle kolumny. Nie widziałem tego, gdyż uwagę moją pochłoneło całkowicie prowadzenie ognia na drugi z kolei okręt. Wybuch *Indefatigabla* był zapewne olbrzymi, lecz piekielny huk naszych dział i wybuchających wokół nieprzyjacielskich pocisków, nie pozwalał nic słyszeć. Kiedy zaś nasze działa milczały, wówczas trzeszczenie salw nieprzyjacielskich przychodziło do nas jako głuchy grzmot. Eksplozję *Indefatigabla* zauważono (i zanotowano) z tylnego blokhauzu artylerji. *Indefatigable* był pod ogniem ostatniego okrętu w naszej kolumnie *van den Tanna*, który dzięki doskonałemu kierownictwu pobił go.

Nord-West pognął dymy armatnie ku okrętom brytyjskim, co im fatalnie zaciemniało widok i przeszkadzało w prowadzeniu ognia. Warunki widzialności ku Ost były więc znacznie gorsze, aniżeli ku West i angielskie krążowniki bojowe miały faktycznie gorszą pozycję. Masa dymów nieprzyjacielskich niewiele nam przeszkadzała, ponieważ wystarczyło, żeby nasze aparaty dalmierzy stereoskopicznych dojrzały chociaż kawałek szczytu masztu.

O godzinie 18.17 wziąłem pod ogień drugi krążownik bojowy, poczynając od lewego. Sądziłem, że był to ten sam statek *Princess Royal*, na który już strzelałem. W rzeczywistości była to *Queen Mary*, trzeci okręt szyku nieprzyjacielskiego. Z tego wynikało, że statek admirała Beatty *Lion*, musiał w chwili kiedy wybierałem sobie cel, znajdować się jakiś czas poza szykiem, wskutek dymów, które go otaczały, nie mogłem go dostrzec, jako znajdującego się nieco w tyle. Z późniejszych raportów, ogłoszonych w prasie angielskiej, wynika, że

w tym momencie Beatty przeszedł z *Liona*, którego blokhauz zniszczyły pociski, na *Princess Royal*¹⁾. Musiał więc podobnie jak to później zrobił admirał Hipper — zmienić okręt admirałski podczas bitwy. Nasz okręt admirałski *Lützow* trzymał *Liona* pod nieustannym, gwałtownym i skutecznym ogniem, strzelając granatami. Oficer, artylerzysta z *Lützowa* wołał nie zmieniać pocisków, unikając w ten sposób niepożądanych zmian balistycznych. Skutek tych pocisków był straszliwy. Wybuchy i pożary zmusiły *Liona* opuścić swoje miejsce w szyku. Dlatego począwszy od godziny 18.17 strzelałem na *Queen Mary*. Górne szkła peryskopów, wychodzące ponad blokhauz, zakopcały się ciągle gęstym dymem z prochów i z kominów, tak, że z trudem cośkolwiek dało się widzieć. W tych chwilach pozostawały mi jedynie obserwacje, czynione przez oficera obserwatora z „wroniego gniazda“, porucznika marynarki von Stoscha. Doskonały ten oficer obserwował i meldował z zadziwiającym spokojem i zimną krwią o miejscu upadku pocisków i jego doskonałe obserwacje, którym zupełnie ufałem, przyczyniły się zasadniczo do powodzenia naszej broni. Kiedy my w dole nic nie widzieliśmy, porucznik marynarki von Stosch, siedząc w swem powietrznym obserwatorium, na wysokości 35 m nad wodnicą, stale trzymał swój peryskop zwrócony ku nieprzyjacielowi. Wskaźnik aparatu kontrolnego zaznaczał na moim peryskopie pozycję peryskopu von Stoscha i mój podoficer celowniczy korygował odpowiednio swe strzałki. W ten sposób celował wszystkimi działami na nieprzyjaciela, nic przytem nie widząc. Naturalnie był to półśrodek.

¹⁾ Hase się myli. *Lion* ani na chwilę nie wyszedł z linii.

Porucznik Bartels, będący przy mnie w blokhauzie głośno podawał odmierzone odległości, regulował mój indyktor „E-U”¹⁾, obserwował nieprzyjaciela przez szczelinę przezierniczą i nakazywał czyścić szkła peryskopu przy pomocy specjalnych miotełek, wysuwanych z blokhauzu. Ale w końcu boju, gdy kilka słupów wodnych, powstałych przy uderzeniu pocisków, runęło na okręt, wtedy kopeć przylgnał do mokrych szkieł i trzeba je było czyścić niemal po każdym uderzeniu granatu. Wreszcie miotełki złamały się i musiałem, chcąc nie chcąc, z ciężkim sercem, wysyłać na dach blokhauzu, celem czyszczenia szkieł, człowieka nie chronionego niczem przeciw pociskom i odłamkom. Spełniał to zadanie przeważnie mój goniec z personelu rusznikarskiego, marynarz Meyer. Tam też, na blokhauzie dosięgło go przeznaczenie. Odłamek pocisku zmiażdżył mu udo.

Jak już mówiłem, począwszy od godziny 18.10 dwie „linje” bojowe szły po kursach mocno zbieżnych.

¹⁾ Aparat wskazujący Entfernungs-Unterschied, to jest różnicę odległości. Na *Derfflingerze* znajdował się typ wynaleziony przez kapitana korwety Paschena. Służył on jednocześnie do określenia zmian odległości na minutę (E—U) i do poprawek na odchylenie. Aparat ten za pomocą specjalnego korektora określał odchylenie dla pocisku, spowodowane przez różne elementy, mianowicie: wiatr, szybkość okrętu i t. d. Dodaje się do tego jeszcze poprawkę, jaka wynika z szybkości posuwania się przeciwnika. Aparat kapitana korwety Paschena pozwalał, skoro szybkość i droga przeciwnika była już obliczona, czytać wprost bez żadnego rachunku poprawkę odchylenia. Oficer artylerzysta brał przytem pod uwagę jedynie wiatr. Głównym celem E—U było określanie zmiany odległości w czasie jednej minuty. Należało przedtem zaznaczyć na aparacie szybkość własnego okrętu, którą podawano z przedniego blokhauzu przy każdej zmianie drogi, następnie szybkość i drogę przeciwnika. Wtedy można już było czytać różnicę szybkości bez żadnego obliczania.

O godzinie 18.15 zauważyliśmy, że nieprzyjaciel formuje swe torpedowce do ataku. W chwilę później nasze torpedowce wraz z małym krążownikiem *Regensburg* przeszły nasz szyk, rzucając się naprzód do ataku. Od tej chwili zawiązał się między dwiema „linjami” krążowników bojowych mały samodzielny bój morski. Około 25 kontrtorpedowców angielskich stoczyło zaciekłą walkę artyleryjską z taką samą liczbą kontrtorpedowców niemieckich. Z powodzeniem przeszkodziły one sobie wzajemnie użyć torped przeciw krążownikom bojowym. Obie strony rzuciły około godziny 18.30 kilka torped, lecz bez wyniku. Dla nas ta walka torpedowców była wspaniałym widowiskiem.

W czasie jej trwania obie „linje” zbliżały się coraz bardziej i wtedy nastąpiły najciekawsze w całym tym dniu walki artyleryjskie. Zobaczyłem, że *Queen Mary* wzięła sobie za cel *Derfflingera*. Strzelała ona wolniej od nas, lecz zwykle dawała pełną salwę.

Ponieważ okręt ten był uzbrojony w osiem dział 345 mm, przeto rzucał ku nam odrazu osiem potwornych „kuferków”, jak to w czasie wojny rosyjsko-japońskiej nazywali Rosjanie ciężkie pociski. Widziałem nadlatujące pociski i muszę przyznać, że przeciwnik strzelał doskonale. Osiem granatów padało razem zgrupowanych, lecz prawie zawsze za daleko lub za blisko. — *Derfflinger* znalazł się zaledwie dwa razy pod tym piekielnym gradem i za każdym razem dosięgnął go tylko ledwie jeden pocisk.

Strzelaliśmy jak na ćwiczeniu. Kaski telefoniczne działały bardzo dobrze, każdy z moich rozkazów był doskonale zrozumiany. Porucznik marynarki von Stosch z zabójczą dokładnością oznajmiał ściśle położenie

każdego punktu padania pocisku: „Obramowująca! Dwa uderzenia w cel! Obramowująca! Cała salwa w okręt!”

Usiłowałem dojść do dania dwóch salw w czasie, kiedy nieprzyjaciół rzucił jedną, lecz nie zawsze mi się to udawało; nieprzyjaciół rzucił pełne salwy¹⁾ z bajeczną szybkością. Zrozumiałem wtedy, że oficer artylerji z *Queen Mary* sam prowadzi ogień przy pomocy centralizującego aparatu, słynnego „Firing Director” Percy Scotta. Rzeczywiście wszystkie działa odpalały zadziwiająco razem i wszystkie pociski razem uderzały w cel. Oficer angielski, kierujący ogniem, znajdował się prawdopodobnie w bocianiem gnieździe, skąd widział poprzez dymy dział i prowadził ogień elektrycznie. Dawało to brytyjskim okrętom wielką przewagę.²⁾ Na nieszczęście dopiero po doświadczeniach z tego boju doszliśmy do sporządzenia urządzeń do prowadzenia ognia bezpośrednio z bocianiego gniazda. Sam współdziałałem w dużym stopniu we wprowadzeniu w naszej marynarce tej inowacji. Osobiście też kierowałem pierwszymi bezpośrednimi strzelaniami we flocie niemieckiej z pokładu *Derfflingera* i według metody wynalezionej przeze mnie — została ona w następstwie pod imieniem „metody *Derfflingera*” zastosowana ogólnie.

Tak więc *Queen Mary* i *Derfflinger*, odbyli pojedynek artyleryjski podług wszelkich form, strzelając ponad głowami walczących torpedowców. Lecz biedna *Queen Mary* skończyła źle! Oprócz *Derfflingera* strzelał

¹⁾ Pełna salwa tu jest rozumiana jako salwa wszystkich dział ciężkiej artylerji.

²⁾ Hase się myli. *Queen Mary* nie posiadała jeszcze wtedy tego aparatu.

do niej również *Seydlitz*! A oficer artylerzysta z *Seydlitza*, kapitan korwety Forster, był jednym z naszych najlepszych artylerzystów — czego dał dowody we wszystkich bojach swego okrętu, podczas których wykazał zimną krew i szybkość decyzji. *Seydlitz* miał działa 280 mm. Pociski jego nie mogły przebić grubego pancerza¹⁾ *Queen Mary*, lecz okręt ten posiadał części słabiej opancerzone, gdzie nawet pociski 280 mm przyczyniały poważne szkody.

Dzięki dobremu określaniu punktu padania naszych pocisków nie mieszałyśmy ich nigdy z punktami padania 280 mm granatów z *Seydlitza*. Odległości ciągle jeszcze przekraczały 13000 metrów, wobec tego działa 15 cm nie mogły brać udziału w walce. Zresztą ogień wspólny dwóch okrętów na tego samego przeciwnika jest możliwy wyłącznie przy użyciu ciężkiej artylerji.

Jeżeliby jeszcze baterje 15 cm dawały ognia w przerwach, wówczas nikt już nie mógłby odnaleźć punktów padania swych granatów.

Około godziny 18.26 nadeszła chwila historyczna dla *Queen Mary*, kiedy ten najwspanialszy okręt floty brytyjskiej znalazł swą zgubę. Począwszy od godziny 18.24 każda z naszych salw donosiła do niego. Salwa rzucona o godzinie 18.26.10 spadła, kiedy na *Queen Mary* zaczęły się mocne eksplozje. Ujrzełyśmy najpierw na przodzie jak buchnął jaskrawo czerwony płomień. Później nastąpiła tam eksplozja, a za nią druga gwałtowniejsza w środku. Czarne odłamki z okrętu frunęły w powietrze; wnet potem cały statek wybuchnął. Potwornie wielki obłok dymu wzniósł się w górę. Maszty runęły ku środkowi i chmura dymu

¹⁾ 229 mm w środku okrętu i 102 mm poza basztami.

skryła wszystko, wznosząc się wysoko. Ostatecznie pozostał jedynie gęsty obłok w miejscu, gdzie znajdowała się *Queen Mary*. Obłok ten, zwężony w dole, rozszerzał się ku górze i wyglądał jak olbrzymia, czarna pinja. Słup dymu osiągnął według mnie wysokość 300 — 400 metrów.

.

W ciągu tego dnia nasze torpedowce wyłowiły dwóch rozbitek z *Queen Mary* i przywiozły ich jako jeńców do Wilhelmshaven. Zeznali oni, że na pokładzie *Queen Mary* znajdowało się ponad 1400 ludzi i między nimi ksiązę japoński, attaché morski z Londynu¹⁾. Dowódcą krążownika był komandor C. J. Prowse. Admiralicja brytyjska ogłosiła w listach strat oficerów, że na *Queen Mary* „zginęli wszyscy oficerowie, z wyjątkiem 4 poruczników”.

Zaledwie *Queen Mary* zniknęła w obłoku dymów, a już szukałem w peryskopie nowego przeciwnika. Skierowałem aparat na lewo i z wielkiem zdziwieniem dostrzegłem, że woddali znajdują się jeszcze dwa inne nieprzyjacielskie krążowniki bojowe. Wtedy dopiero zdałem sobie sprawę z tego, że dotąd strzelałem na trzeci okręt „linji” nieprzyjacielskiej. *Lion* w tym czasie wrócił na czoło szyku.

.

Upłynęła zaledwie minuta i pięć sekund od ostatniej salwy na *Queen Mary*, a już rzuciłem nową,

¹⁾ Wiadomość nieprawdziwa.

pierwszą salwę na *Princess Royal*. Miałem wyznaczoną odległość przez dalomierzystę z mojego obserwatorium. Wynosiła ona 12200 m. Według tego obliczenia dałem pierwszą salwę. Była za krótka. Tak samo dwie następne. Wtedy znacznie zwiększyłem odrazu dla czwartej odległości. Prawdopodobnie mój dalomierzysta nie zrozumiał, że dystanse nie zmniejszają się, a przeciwnie, po stracie *Queen Mary* rosną. Widać to z listy strzałów, punkty padania granatów zmieniały się ciągle, bo statek szedł po krzywej bardzo nieregularnie i bił przez lewą burtę. Anglicy czynili podobnie. Trudno więc było myśleć o szybkim i skutecznym ogniu. Salwy padały teraz w odstępach minutowych. Należało oczekiwać uderzenia każdej salwy i po tem dopiero można było dać nowe komendy dla odchylenia, odległości i przekąznika celowniczego.

O godzinie 18.36 odległość wynosiła 16800 m. W tym czasie zauważono, że nieprzyjaciół otrzymał posiłki. Poza „linją” krążowników bojowych zjawily się cztery wielkie okręty, które określiliśmy jako okręty typu *Queen Elisabeth*. Często rozmawialiśmy między sobą o tych pancernikach potwornie uzbrojonych w 8 dział 381 mm, a mających 28000 tonn wyporności i szybkość 25 węzłów. Szybkość ich różniła się od naszej (26 węzłów) zaledwie o jeden węzeł natomiast strzelały one pociskami dwa razy cięższymi od naszych. Okręty te rozpoczęły bić z olbrzymich odległości. Dostaliśmy się pod gwałtowny ogień i odtąd płynęliśmy stale w zygzakach. Od godziny 8.36 do godziny 8,45 nie dałem z ciężkich dział ani jednego strzału.

Dymy wytworzone w boju torpedowców, walczących między „linjami” i dymy naszego ognia do tor-

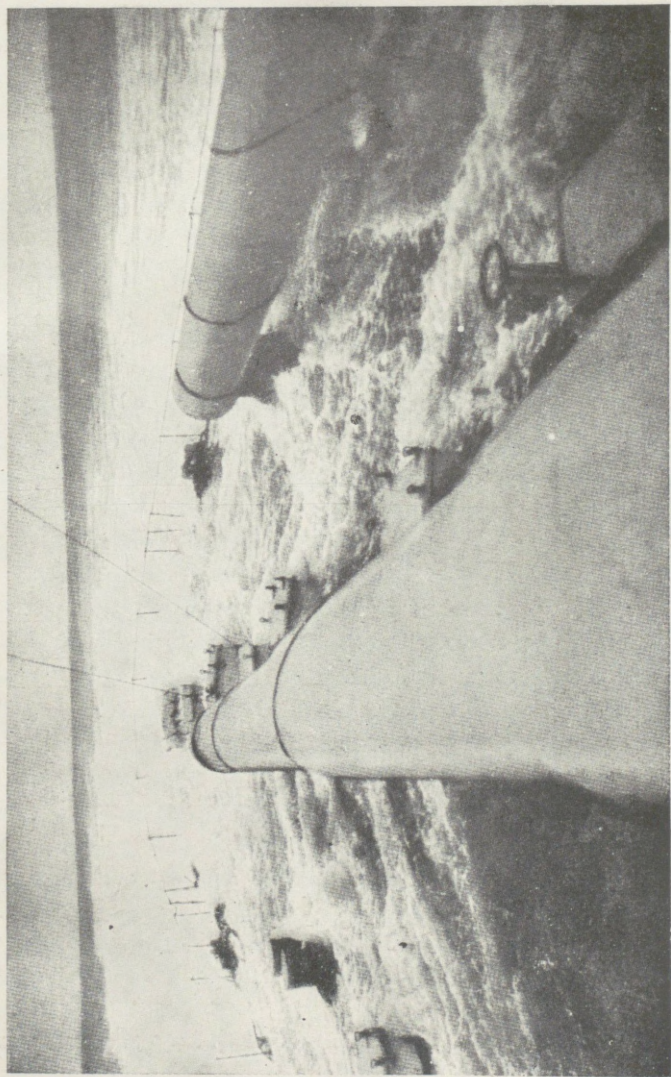
pedowców, który zaczął prowadzić trzeci oficer artylerzysta, kapitan marynarki Hausser, uniemożliwiały mi obserwację. Chwilami torpedowce brytyjskie podsuwały się djabelnie blisko do nas! Ponieważ nie widziałem więcej dużych okrętów miałem dosyć wolnych chwil do przyglądania się bitwie. Wspaniały to był widok kiedy *Regensburg* z kommodorem Heinrichem, dawnym dowódcą *Derfflingera* na pokładzie, przebiegł całą naszą „linję“ na czele flotyli¹⁾. Nasze torpedowce zbliżyły się na niewielką odległość z brytyjskimi. Widziałem dwa nasze uszkodzone statki, które pograżały się w wodę. Było rzeczą jasną, że są zgubione. Kilka torpedowców przycumowało do nich, pod ogniem zabierając całą załogę. Jeden kontrtorpedowiec brytyjski zatonął, inne obok niego będące zostały uszkodzone²⁾. Nasze salwy z dział 15 cm huczały bez przerwy, kapitan marynarki Hausser obramował kilka statków, które ostrzeliwał kolejno z dobrym skutkiem. Widziałem jak salwy kładą się w cel i jak jeden kontrtorpedowiec zastopował nagle, a później zniknął w chmurze dymu.

.....

Lista strzałów obserwatorium centralnego artylerji średniej, doskonale prowadzona podczas całego boju przez aspiranta Hantha, zawiera następujące wzmianki w czasie obrony przeciw torpedowcom.

¹⁾ Była to 9 flotylla wsparta następnie przez krążownik *Regensburg*. Krążowniki bojowe von Hippa atakował komandor Bingham z dziesięcioma torpedowcami.

²⁾ Rzeczywiście dwa kontrtorpedowce brytyjskie zostały uszkodzone, lecz dopiero w godzinę potem zatopił je ogień pancerników niemieckich.



Tylny pokład krążownika bojowego, idącego z szybkością 27 węzłów to jest 50 kilometrów na godzinę, zalewany przez fale wskutek pędu okrętu.



Godzina 18.37. Artylerja średnia przeciw torpedowcom! Regulować podług indykatora odchyień! 6000 metrów! Na torpedowiec najbardziej lewy! Pal! 7000 metrów! Pal! 6400 metrów! Pal! 6000 metrów! Pal! Pal! Dobrze, szybki ogień! Pal! Pal!

Godzina 18.42. Artylerja średnia! — Przerwać ogień! 6800 metrów! Pal! 5500! Pal! 5000! Pal! Pal! 5600! Pal! Pal!! 7000! Pal! 6800! Dobrze! Szybki ogień! Pal! Pal!! Pal!!! 7000! Pal! Pal!! Pal!!! Godzina 18.45. Okręt! bije z lewej burty! Pal! 8000! Pal! 8.400! Pal! Pal! Godzina 18.48! Artylerja średnia przerwać ogień!! O godzinie 18.48 zaprzestano strzelać do torpedowców.

O godzinie 18.50 cała eskadra ruszyła w kierunku Nord - Nord - West. Dzięki temu manewrowi admirał von Hipper umieścił się ze swoimi krążownikami bojowymi w odległości 7 mil przed czołem naszych pancerników idących całą mocą prawie ku Nord - Nord - West. W chwilę potem zawiązały one swym czołem walkę z okrętami klasy *Queen Elisabeth*.

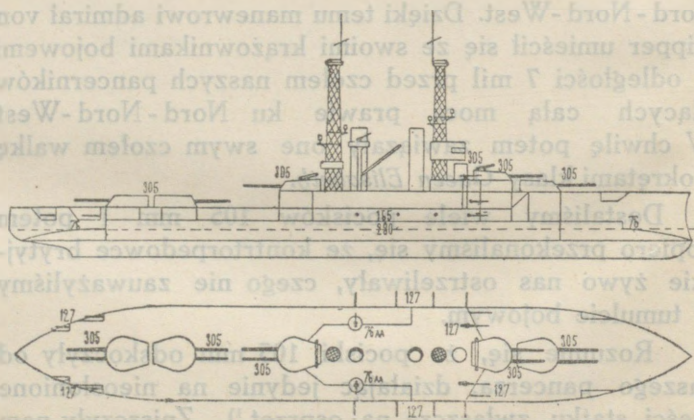
Dostaliśmy wiele pocisków 105 mm i potem dopiero przekonaliśmy się, że kontrtorpedowce brytyjskie żywo nas ostrzeliwały, czego nie zauważyliśmy w tumultcie bojowym.

Rozumie się, że pociski 105 mm odskoczyły od naszego pancerza, działając jedynie na nieosłonięte części statku, zwłaszcza na osprzęt¹⁾. Zniszczyły nam one radio i niektóre połączenia telefoniczne artylerji z wyżkami obserwacyjnymi. Jeden z oficerów po boju znalazł w łóżku niewybuchnięty pocisk 105 mm. Od godziny 18.45 do 8.50 rzuciłem jeszcze osiem salw

¹⁾ Inaczej oporząd, takiel, to jest szalupy, liny, anteny i t. d.

z ciężkiej artylerji na 18.000 metrów do *Princess Royal*, sądząc jednak, że bez wielkiego powodzenia.

Podczas naszego manewru na Nord-Nord-West, dojrzelismy zbliżające się czoło naszej III eskadry, wspaniałe okręty typu *König*. Odetchnęliśmy wszyscy z ulgą. Od chwili, kiedy dostrzegliśmy poza brytyjskimi krążownikami bojowymi V eskadrę pancerników z ich 380 mm nie czuliśmy się bardzo spokojnie.



Pancernik *Florida (Utah)* wyporność 21800 tonn, szybkość 22 węzły. (Grubość pancerza podana w milimetrach na profilu, kaliber dział na planie.)

OSOBLIWOŚCI BITWY MORSKIEJ.

— Współczesna bitwa morska różni się od każdej innej na świecie głównie tem, że nigdzie ludzie zgromadzeni w tak wielkiej liczbie i władający tak potężną bronią nie walczą z drugimi wobec tak straszliwych niebezpieczeństw. Nic tu żaden człowiek nie może uczynić dla własnego ocalenia. Każdy musi działać jedynie we wspólnym interesie i dla realizacji wspólnego celu. Zwykle ryzyko zniszczenia jednostki ludzkiej podwaja się przez ryzyko zniszczenia całej jednostki morskiej — okrętu. Jeden cios może odrazu unicestwić tysiące istnień. Oto do jakiej doskonałości udało się doprowadzić cywilizacji chrześcijańskiej sztukę wojenną, boć przecież cała mądrość pogańska nie umiała wynaleźć nic bardziej piekielnego jak bój morski, kiedy to pływający dom zamienia się w straszliwą maszynę wojenną. A kiedy okręt tonie, wtedy marynarz nie idzie na punkt opatrunkowy czy też do szpitala, lecz znika w toni lodowatego morza. Toną ranni, szpitale i chirurdzy w trakcie operacji. W dziesięć minut bojowisko przesuwają się o trzy mile i niema noszącego dla zebrania rannych. Marynarz może umrzeć wskutek ran,

może być zatruty, upieczony żywcem, ugotowany, okaleczony, albo też wylecieć w jednej chwili w powietrze pośród aureoli fiołkowych płomieni, którym towarzyszy huk wybuchu — nie usłyszy go zresztą. I tak otoczony różnemi śmiertelnemi niebezpieczeństwami, krążącemi bez przerwy wokół niego, musi spokojnie i poważnie pełnić powierzony sobie dział służby, używając niejednokrotnie przytem precyzyjnych narzędzi, jakie się widzi tylko w laboratorjach czy też obserwatorjach astronomicznych. Często musi wykonywać tę pracę, wiedząc, że koniec jest bliski i musi ją wykonywać z taką samą starannością i uwagą, jakby cała jego karjera od tego zależała.

Jest to najwyższą chlubą dla marynarki brytyjskiej i karności morskiej, ufundowanej na tradycji, że ma tysiące ludzi zawsze gotowych do poświęcenia się w ten prosty sposób.

Żadna istota nie kocha więcej życia od marynarza, zawsze gotowego bawić się, czy żartować, a tymczasem nikt bardziej od niego nie umie oderwać się od myśli o ratunku i oddać się całkowicie swej bezpośredniej pracy. Bez tego czy byłyby możliwe takie czyny wojenne jak zawiązanie bitwy jutlandzkiej przez krążowniki bojowe, albo ataki naszych kontrtorpedowców po niej? Jeżeliby marynarze w podobnych momentach myśleli o sobie, to demoralizacja byłaby nieopisana i wtedy imiona *Queen Mary*, *Invincible*, *Indefatigable*¹⁾ nie byłyby dla nas imionami chwały.

Filson Young.

¹⁾ Zniszczone w boju jutlandzkim. P. „Prolog bitwy jutlandzkiej“.

PO BOJU! POWRÓT DERFLINGERA PO BITWIE JUTLANDZKIEJ.

Około godziny 21 po walce z krążownikami bojowymi admirała Beatty i po zatopieniu *Invincible* stan *Derflingera* nie przedstawiał się różowo. Kapitan korwety Hase opisuje powrót, który zresztą przerwał dalszy ciąg bitwy, ucieczką von Scheera z uścisku „szponów” floty brytyjskiej.

.

— *Derflinger* wyglądał smutnie. Niezliczone odłamki pocisków uszkodziły osprzęt i maszty. Druty anten zwisały w nierozwikłanych splotach; stacja radjonadawcza nie działała, mogliśmy jedynie odbierać depesze. Ciężki pocisk zerwał dwie płyty pancerne z bortnicy na przodzie i zrobił tuż ponad wodnicą olbrzymią dziurę pięć metrów na sześć. Podczas ruchu okrętu ciągle wnikała przez nią woda do wnętrza.

Kiedy płynęliśmy na zachód, zastępca dowódcy ukazał się na mostku i rzekł do dowódcy:— „Okręt musi

natychmiast się zatrzymać. Pocisk rozciął sieć przeciw-torpedową z tyłu, zwisa ona ponad lewą śrubą. Trzeba sieć podnieść." Wtedy dowódca dał rozkaz „Wszystkie maszyny stop!"

Zbadałem peryskopem horyzont. Nigdzie nie dojrzałem nieprzyjaciela. *Seydlitz*, *Moltke* i *van der Tann* stracili ścisłą łączność z nami, którzy teraz jednak szybko nadpłynęli, zajmując swe miejsca w szyku.

Stopować na morzu w pobliżu nieprzyjaciela jest rzeczą bardzo przykrą ¹⁾, lecz jeżeli sieć przeciwtorpedowa zawikła się w śrubę, jesteśmy zgubieni. Ile to razy na okręcie złorzeczyliśmy, że dotąd nas nie oswobodzono od wleczenia ciężaru tych kilkuset tonn stalowej sieci.

Ponieważ nigdy nie kotwicowaliśmy na pełnym morzu, była ona zupełnie zbyteczna ²⁾, zresztą osłaniała tylko część okrętu. Z drugiej strony, na pełnym morzu sieć ta była nawet niebezpieczna i opóźniała w dużym stopniu szybkość okrętu. Następnie mogło się skończyć na zaplątaniu jej w śruby, co równało się stracie statku. Z tego też powodu Anglicy już przed wojną pozbyli się sieci przeciwtorpedowych, my zaś to uczyniliśmy dopiero po bitwie jutlandzkiej.

Bosman z obsługą baszt „Dora” i „Cezar” pracowali jak wściekli nad podniesieniem sieci, zaczepieniem jej na łańcuchy i wyprostowaniem lin stalowych oraz ogniów uderzeniami młotów.

Po kilku minutach przyszedł meldunek: „Można

¹⁾ Ze względu na nieprzyjacielskie łodzie podwodne, które mają wtedy doskonałą okazję do torpedowania.

²⁾ Obecnie wszystkie marynarki zarzuciły już ten rodzaj ochrony.

puścić maszyny!" Natychmiast ruszyliśmy w drogę. *Lützow*¹⁾, opuściwszy swe miejsce w szyku, skierował się wolno na Sud. Dowódca chciał dać rozkaz: „Posuwajcie się wślad za czołowym okrętem,” lecz wszystkie środki łączności okazały się uszkodzone. Pociski zniszczyły maszty sygnałowe, flagi na mostku sygnałów spłonęły, reflektor sygnałowy był rozbity, ale nasi dzielni towarzysze broni, kiedy dowódca skierował się na Nord, prowadząc krążowniki bojowe na czoło sił głównych, poszli za nami bez sygnału.

(O świcie, po boju flota niemiecka popłynęła już na Sud i po południu dotarła do Wilhelmshaven.)

— Nasz okręt, — opowiada dalej kapitan korwety Hase — był mocno uszkodzony. Niektóre części statku przedstawiały istną ruinę. Ale ośrodki życiowe pozostały całe. Mocny pancierz ochronił maszyny, kotłownię, aparaty kierownictwa i prawie wszystkie maszyny pomocnicze. Gazy duszące długo wypełniały hale maszyn, lecz dzięki maskom, obsługa, chociaż ze stratami, mogła pracować. Cały okręt zasiały tysiące większych i mniejszych otrząsków czerepów granatnich. Pomiędzy nimi znaleźliśmy dwie główce 38 centymetrowe, prawie nietknięte, w kształcie dużych misek. Używano ich później do chłodzenia szampana u dowódcy czy też w mesie. Co prawda nie w tym zamiarze przeciwnik je nam rzucił. Pancierz okrętu w kilku miejscach przebiły pociski, lecz drogi dojścia wody zatkało bądź też wdzieranie się wody zlokalizowano.

¹⁾ *Lützow* był poważnie uszkodzony i w tej chwili eskadrę prowadził *Derflinger*.

Zabitych pogrzebaliśmy w Wilhelmshaven. Na *Derflingerze* było ich prawie 200.

...Następnie udaliśmy się na sześć miesięcy do Kilonji. W grudniu 1916 r. byliśmy znów gotowi do boju...



Najpotężniejszy pancernik japoński *Nagato* (*Mutsu*). Wyporność 33800 tonn. Szybkość 23 węzły. Uzbrojenie: 8 dział 406 mm. Salwa jednej burty — 8329. Kg.

Konferencja waszyngtońska wstrzymała budowę dwóch większych: *Kaga* i *Tosa*, które miałyby po 40000 tonn i 10 dział 406mm. Sześć innych miało mieć po 45000 tonn.

POWRÓT ANGIELSKIEGO KRAŻOWNIKA BOJOWEGO *LION* Z BITWY PRZY DOGGER BANK.

—*Lion* wyszedł z szyku o godzinie 11. Sądziliśmy, że wnet zatonie, gdyż kantował coraz to silniej na lewą burtę. Po zejściu z bocianiego gniazda, chcąc mieć swobodniejsze ruchy w wodzie, zdjęliśmy nieprzemakalną odzież. Koniec zdawał się być bliski. Pokłady zupełnie zniszczone, pokryte szczątkami pocisków i trzaskami stali, przedstawiały nadzwyczajny widok. Tu i owdzie widniały przestrzeliny w płytach przebi-tych granatami. Załoga wyszła z głębi okrętu. Ludzie zbierali na pamiątkę odłamki pocisków. Dano rozkaz znajdującym się wpobliżu kontrtorpedowcom, żeby podeszły jak najbliżej. Jeden z nich, *Attack*, za kwadrans przycumował do *Liona*, aby wziąć admirała i przewieźć go na któryś z krążowników bojowych, gdzieby ponownie mógł objąć dowództwo. Palacze, którzy wyszli na pokład, z okrzykami uniesienia otoczyli admirała. W entuzjazmie, jeden z nich, w chwili przechodzenia na kontrtorpedowiec, poklepał go po ramieniu i krzyknął: „Brawo, Dawid!” Adjutant niósł za Beatty flagi i książki sygnałów; w kilka minut póź-

niej *Attack*, powiewając dumnie zatkniętą flagą admirała, oddalił się szybko i zgiął we mgle.

Tymczasem kapitan Fontaine pracował ciężko w uszkodzonej części okrętu, zatykając przedziały i czyniąc wszystko co się da dla umiejscowienia awaryj. Stwierdzono, że woda zaprzestała wnikać, ale napływanie słonej wody do kotłów nie pozwoliło nadal posługiwać się maszynami. Poszukiwanie uszkodzeń i użycie środków zaradczych dla ich ograniczenia, zajęło pewien czas, co nam dozwoliło zdać sobie sprawę ze szkód na międzypokładach. Mieliśmy zaledwie 14 rannych, prawie wszystkich jednym pociskiem, który wybuchnął przy wieży pancernej A; zabitych nie było. Wszystkie kajuty w tej części okrętu zostały zniszczone i potłuczone w trzaski. Położone więcej na tyle apartamenty admirała, szczególnie jadalnia, również zostały uszkodzone; odłamki pocisków poszczerbiły stalowe ściany.

Mój płaszcz nieprzemakalny, który zostawiłem na krześle, udając się na śniadanie, porwany był na strzępy, jakby poszarpany przez psy.

Wszystkie te uszkodzenia okazały się powierzchowne. Ciężka awaria znajdowała się w dole poniżej wodnicy. Mówili mi oficerowie-mechanicy, że kiedy pocisk uderzył w okręt jedna ze ścian hali maszyn lewej burty, na której były umieszczone i poleciała kadrany, manometry i różne inne aparaty, odpadła przez halę. Cud, że nikt nie został zabity przez instrumenty i ciężkie metalowe przyrządy.

Dynamo stały i okręt tonął w ciemnościach, słabo oświetlany świecami czy też latarniami. Wstrzą-

śnienia, wywołane ciągłym ogniem naszej artylerji, wyrwały i rzuciły na pomosty wszystkie słabo przytwierdzone przedmioty. W moim pokoju znalazłem zawartość komody, leżącej na pokładzie w kałuży wody. Naturalnie wszystkie kuchnie zgasły i trudno było znaleźć cośkolwiek do zjedzenia. Kamerdyner admirała Woodley, który umiał zawsze wznieść się ponad poziom okoliczności, wyciągnął z zalanego kamбуza skrzynię szampana. W kredensie znaleźliśmy kilka sandwiczów i urządziliśmy wesoły piknik w kajucie sekretarza. Twarze były czarne od prochu. Nerwy podlegały najwyższemu napięciu, nasze uszy krwawiły, lecz zato serca były radosne, gdyż wierzyliśmy, że ci którzy tam pozostali wypełnią do końca dzieło tak dobrze rozpoczęte. Dopiero po powrocie admirała Beatty około godziny 15-ej, dowiedzieliśmy się o zagładzie *Blüchera* i przerwaniu walki. Lecz wtedy wydawało nam się rzeczą wątpliwą, żeby trzy inne krążowniki niemieckie mogły dojść cało i zdrowo do swego portu. Nie wiedzieliśmy, że jeden z nich, *Moltke*, był prawie nieuszkodzony; gdybyśmy wiedzieli o tem, nasz entuzjazm dla wielkich wydarzeń tego dnia byłby z pewnością nieco chłodniejszy.

Dwie maszyny *Liona* były nieczynne, lecz zdawało się, że krążownik nie bierze więcej wody. *Indomitable* czuł się więc w obowiązku wziąć go na hol, co zajęło około dwóch godzin czasu, ponieważ liny holownicze pękały. Dopiero około godziny 17, zaczął się powrót tą samą drogą, po której z rana ścigaliśmy nieprzyjaciela, tylko w odwrotnym kierunku. Dziwna ta podróż trwała całą noc, następny dzień i jeszcze jedną noc. Chmura kontrtorpedowców otaczała uszkodzonego *Liona*,

holowanego przez *Indomitabla*. Z pokładu mogłem tego wieczora w ciszy i ciemności przyglądać się świetnemu manewrowaniu tych statków, tworzących wokół krążownika prawdziwy pierścień ochronny przeciw łodziom podwodnym. Wszystkie kontrtorpedowce, tak daleko jak mogłem dojrzeć, posuwały się naprzód w zygzakach, tworząc w ten sposób osłonę. Te małe kruche stateczki dodawały nam otuchy. Z nadjeściem nocy dowódca dywizji flotyll sygnalizował im następujący rozkaz. „Rozkaz chronić do świtu *Liona* przed łodziami podwodnymi; dostrzeżoną łódź podwodną ostrzelać i abordażować, nie oglądając się na sąsiednie okręty”.

Wieczór, a potem noc wydawały się dziwne. Przysgniało nas milczenie panujące na okręcie. Nie słyszałem ani bulgotania ani warczenia niezliczonych dynamo, wentylatorów, aparatów ochładzających, które nigdy nie milkną, kiedy bije serce statku. Wszystkie te szmery, na które zwykle niewiele zwraca się uwagi, ustąpiły miejsca innym—ponurym, dziwnym, niezwykłym i bardzo słabym echu głosu w długich stalowych korytarzach i niepokojącemu chlupotaniu wody we wnętrzu okrętu. Prawie wszystkich bolała głowa; wszyscy mieli nerwy roztrzęsione, twarze czarne od prochu, odzież porwana. Na okręcie było chłodno, piece elektryczne nie grzały. W międzypokładach odbijało się echo młotów cieśli, pracujących w głębi statku. W szpitaliku, dokąd poszedłem rzucić okiem przed pójściem spać, słabo świeciły lampy naftowe i jęczeli a skarżyli się żałośnie ranni.

Admirał przeniósł się na pokład *Princess Royal*. Pozostali oficerowie ze sztabu, mieli wesoły obiad u dowódcy okrętu Chatfielda, którego kuchnia

i kredens szczęśliwie ocalały. Naprawdę, niema chyba zimniejszego miejsca na świecie jak nieogrzewany okręt w zimie, to też natychmiast po obiedzie poszedłem się trochę rozgrzać w łóżku i wnet zasnąłem głęboko.

Filson Young.



Dawny krążownik *Courageous* (*Glorious*) o wyporności 22700 tonn, obecnie przekształcony na awiomatkę. Szybkość 31,5 węzłów.

PRYZGODA BRYTYJSKIEGO OKRĘTU STRAŻNICZEGO.

— ...Komodor Tyrwhitt, z flotyli Harwich¹⁾ sygnalizował, że niemiecki minowiec *Meteor*, dostrzeżony przez jego okręty w bliskości skał Horn, został opuszczony i zatopiony przez własną załogę. Z tego minowca uratowano czterech oficerów i 39 marynarzy, pochodzących ze statku strażniczego *Ramsey*, a uwięzionych na *Meteorze*. Otóż *Ramsey* patrolując ranniem 8 sierpnia w południowo-wschodniej części Firth Pentlandu, dostrzegł *Meteor* i biorąc go za neutralny okręt handlowy, zbliżył się do niego celem rewizji. Wtedy *Meteor*, odsłoniwszy ciężkie działa, zaczął gwałtownie ostrzeliwać *Ramseya*, który odpowiedział ze swoich 76 milimetrówek. Ale zaskoczenie było zupełne i nierówność kalibrów zbyt wielka, to też *Ramsey* zatonął szybko, nie będąc nawet w stanie uratować swej bandery. Z 97 ludzi załogi *Meteor* wyłowili 4 oficerów i 39 marynarzy. Porucznik marynarki (rezerwowy P. S. Atkins, najstarszy z oficerów,¹⁾ który pozo-

¹⁾ Flotylla kanału Manche.

stali przy życiu z *Ramseya*, opowiedział mi szczegóły tej przygody. Mianowicie, załoga *Meteora*, zatopiwszy swój okręt na widok floty komodora Tyrwhitta, schroniła się wraz z brytyjskimi jeńcami na pokład rybackiego statku neutralnego. Wkrótce potem lekkie krążowniki brytyjskie mijaly statek rybacki i porucznik marynarki Atkins zasygnalizował, że ma na pokładzie rozbitków z *Ramseya* i prosi o przyjęcie. Komodor Tyrwhitt, atakowany wówczas przez łodzie podwodne i samoloty nieprzyjaciela, odpowiedział: — „Idźcie na południowy zachód, wróć i zabiorę was”...

Wtedy porucznik marynarki Atkins zażądał od dowódcy *Meteora* skierowania się na południowy-zachód, lecz naturalnie Niemcy, chcąc jechać ku swojemu brzegowi, oparli się temu. Mimo, że Anglicy byli w mniejszej liczbie, argumenty ich osiągnęły skutek i jakiś czas okręt szedł w kierunku na południowy-zachód, dopóki nie napotkano drugiego okrętu rybackiego. Wówczas Anglicy zaproponowali, że przeniosą się na jego pokład, na co też Niemcy się zgodzili...

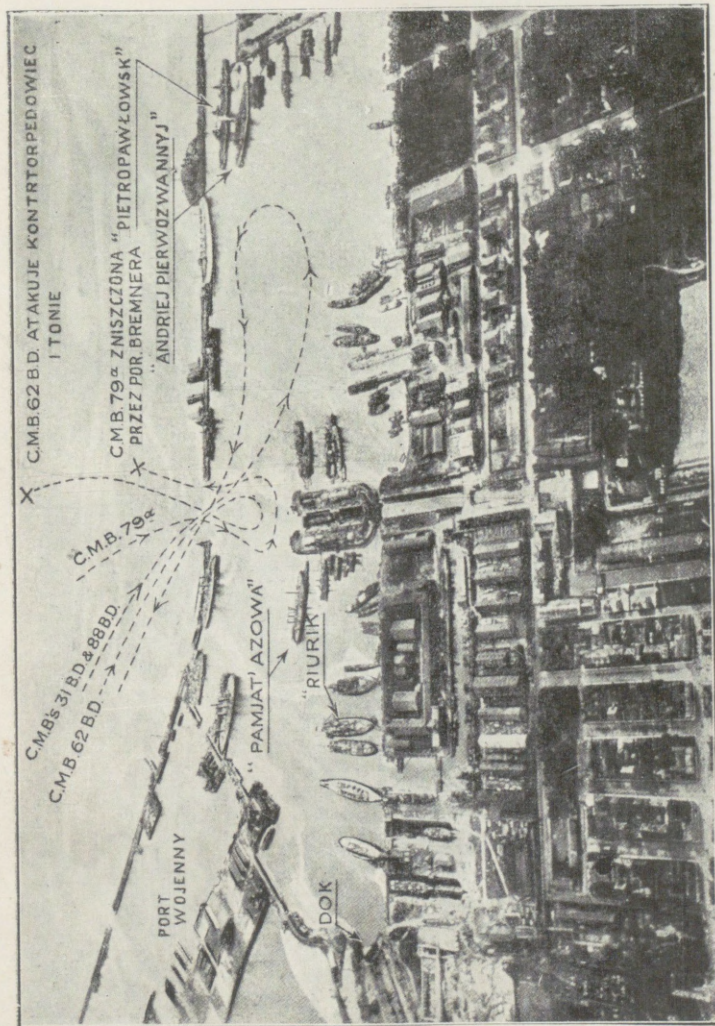
Admirał Jellicoe.

— Do tego opowiadania dodać należy, że obie strony szczęśliwie wróciły do domu.

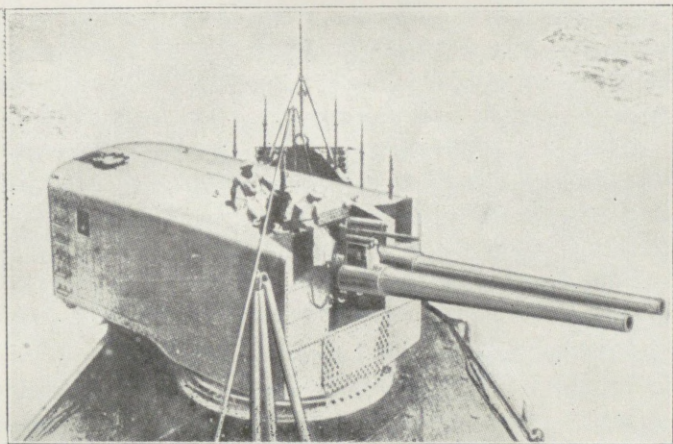
NAPAD BRYTYJSKICH ŁODZI TORPEDOWYCH NA KRONSZTADT.

— W lecie 1919 r. flota angielska walczyła z bolszewikami. Zdarzył się wówczas ciekawy wypadek. Oto kilka małych łódek, mających po 3 — 5 ludzi załogi, napadło na flotę rosyjską, stojącą na kotwicy w Kronsztadzie. Port ten znajduje się w głębi długiej i wąskiej zatoki Fińskiej. Chroniły go miny baterje i okręty strażnicze, a mimo to napastnicy w nocy wdarli się do portu i zatopili kilka okrętów. Była to walka Dawida z Goljatem, kilku lilipucich, motorowych łodzi przeciw pancernikom i kilkudziesięciu zgromadzonym w porcie okrętom. Oto jak naoczny świadek, Rosjanin, opisuje to zdarzenie.

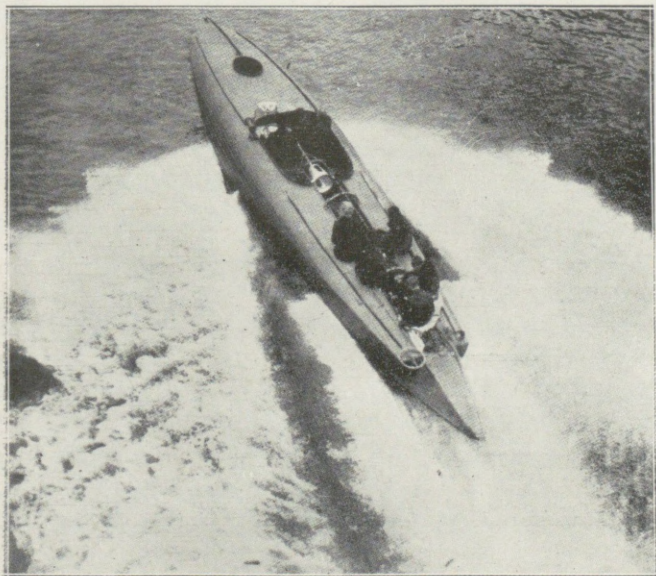
— Spokojna, bezksiężycowa noc. Niewidoczne morze przypomina o swem istnieniu lekkim pluskiem dalekiego przyływu. Palą się dwa światła wjazdowe przy wejściu do kanału Morskiego. Dzwonki wydzwoniły zmianę nocnej wachty. Zbliża się świt.



Plan portu Kronsztadzkiego zdjęty z samolotu. Kreskami są wskazane drogi łodzi torpedowych podczas wykonania ataku na flotę rosyjską w roku 1919.



Wieżyczka dział przeciwlotniczych na najwyższym mostku wieży dowództwa
na amerykańskim pancerniku.



Łódź torpedowa idąca z szybkością 40 węzłów.



Very few of the people who are now in the world are in the same position as they were in the past.



They are now in a position to be able to do so.

Dalekie warczenie silników budzi wachtowych. Metaliczne dźwięki pracujących silników trzeszczą w ciszy. Niema wątpliwości. Wachta bije na trwogę. Wnet zaroily się pokłady. Popychając się, wszyscy wybiegają na pokład; stają na swych posterunkach. Obsługa pośpiesznie zdejmuje pokrowce z dział i karabinów maszynowych. Działa przeciwlotnicze zwracają swe paszcze ku górze. Ludzie uzbrajają się w karabiny. Przeciągają taśmy z nabojami przy ciężkich karabinach maszynowych. Kierują ich lufy ku górze.

Słychać wyraźnie szum lecących płatowców. Gdzieś w pobliżu upadła bomba. Za nią druga, trzecia. Grad bomb i odpowiedzi z dołu ku mknącym z djabelską szybkością ponad masztami ceniom ogłusza widzów.

Nagle we wrota portu wpadają jedna za drugą, tryskając przed sobą fontannami wody i strzelając z karabinów maszynowych, trzy łodzie torpedowe.

Jedna z nich zwróciła się w lewo, druga w prawo, a trzecia, zatrzymawszy się na miejscu, ostrzelała ogniem z karabinów maszynowych torpedowiec *Azard*, stojący przed wrotami Mikołajewskiego doku. Kule dzwoniąc zatrzęszczały po bocznicach, kominach. Natychmiast z torpedowca odpowiadano ogniem.

A łodzie torpedowe już wychodziły z portu, biegnąc z tą samą szybkością ku wrotom, z jaką wpadły. Stojący w ostrem pogotowiu torpedowiec *Gawriił* zdołał już oprzytomnieć z zaskoczenia i zaczął do nich bić z dział, dziurawiąc pokolei napastników. Następnie zaś przeniósł ogień i ostrzelał cztery inne łodzie torpedowe, usiłujące przedrzeć się do portu. Ale te, widząc zgubę swych towarzyszy, zawróciły i wnet zniknęły z oczu. Szalupa z *Gawriiła* doszła do oświetlonego

jeszcze płomieniami miejsca, gdzie zniszczone zostały łodzie torpedowe i wzięła rozbiteków.

Port przedstawiał niezwykle obraz. Na boku, przegradzając go masztami, leżała awjomatka *Pamięć Azowa*. Dostała torpedą w bok. Utknąwszy przedziurawionym dziobem w dno stał storpedowany pancernik *Andrej Pierwozwannyj*.

Torpeda rozbiła granitową ścianę nadbrzeża tuż przy pancerniku *Petropawłowsk*. Wyciągnięci z wody Anglicy przy badaniu oświadczyli, że w napadzie miało brać udział ośm łodzi torpedowych, ale jedna została w drodze. Każda z łodzi otrzymała swe zadanie. Zamierzono zniszczyć strażniczy torpedowiec, wszystkie duże okręty, port i doki. Nieudany rzut torpedy w *Gawriiła* popsuł cały plan. Wszystkie łodzie nie mogły już wdrzeć się do portu. Torpeda poszła pod *Gawriilem* i uderzyła w mur nadbrzeża.

Tak więc po raz pierwszy zaznała się nasza flota i to w sposób bolesny z nowym typem okrętu — łodziami torpedowymi. Wtedy zrozumieliśmy stratę *Olega*, która nastąpiła krótko przed opisanem zdarzeniem, a o której nic pewnego nie wiadano.

Cóż to były za łodzie, zapyta czytelnik, które mogły sprawić tyle zniszczenia. Zwało je w marynarce angielskiej *coastal motor boats* w skróceniu *C.M.B.*, czyli przybrzeżne łodzie motorowe. Posiadały one silnik taki sam, jak w samochodzie i rozwijały szybkość do 65—72 kilometrów na godzinę, czyli szybkość pociągu. Nic dziwnego, że trudno w nie było trafić na wodzie. Odznaczyły się te stateczki na wybrzeżu flamandzkiem w Belgji, a potem na wybrzeżu archangielskiem, na Kapsji i (jak tu opowiadamy) na Bałtyku.

Na morzu Bałtyckim pierwsza wystąpiła do walki

40 stóp długa C.M.B., dowodzona przez porucznika Agara. Ona to właśnie zatopiła rosyjski opancerzony krążownik *Oleg*, mający 6600 tonn wyporności, uzbrojony w 12 dział 152-mililitrowych. A łódź ta miała zaledwie 5 tonn i uzbrojona była w karabin maszynowy i torpedę. *Oleg* stał przed wejściem do portu Kronsztadzkiego, jako okręt strażniczy. Porucznik Agar samodzielnie, bez pomocy żadnych innych statków, o świcie podkradł się do niego i z niewielkiej odległości rzucił torpedę. *Oleg* dostał w kotłownię i niezwłocznie zatonął. C.M.B. porucznika Agara, nazwijmy ją łodzią torpedową, jako dźwigającą torpedę, była wówczas jedyną łodzią tego typu na wodach bałtyckich.

Bolszewicy przypuszczali, że *Oleg* natknął się na minę; to znów, że storpedowała go angielska łódź podwodna. Prawdy się nikt nie domyślał, a Anglicy trzymali rzecz w tajemnicy, aby jeszcze raz wykorzystać zaskoczenie.

Udało im się to w zupełności.

Zdjęcia lotnicze portu Kronsztadzkiego dozwoliły na dokładne wyznaczenie zadań poszczególnym C.M.B. Wybrano do napadu ciemną noc. Morze było płaskie, prawie bez fali. Łodzie ruszyły z szybkością 18 węzłów ($33\frac{1}{2}$ km na godzinę) do punktu zbornego. Jedna z nich z powodu uszkodzenia silnika została w drodze.

W ciemności pogubiono się i dlatego natarcie wykonały tylko łodzie idące na przodzie. Porucznik Agar i trzy inne łodzie przyszły już w chwili rozpoczęcia ataku i zostały odpędzone ogniem torpedowca *Gawriiła*.

Po napadzie ocalałe C.M.B. nie odeszły daleko, lecz czatowały przy wyjściu z portu, oczekując czy też jaki statek rosyjski nie ruszy za nimi w pogoń. Miały dla niego jeszcze torpedy. Ale nikt się nie pokazywał

i należało wracać. Załoga łodzi niewiele miała nadziei, że przejdzie cało na brzegi zatoki obok fortu, który oświetlał morze reflektorami i czekał, ażeby je zniszczyć ogniem działowym.

Pomógł Anglikom jeden z lotników, biorących udział w napadzie. Zniżył się i wszedł w smugę światła reflektorów. Obsługa ich nie oparła się chęci oświetlenia go, kiedy nagle począł wzbijać się w górę. Korzystając z chwili, w której reflektor łapał lotnika, łodzie przemknęły się tuż obok fortu.

Wynikiem wyprawy na Kronsztadt było więc zatopienie awjomatki *Pamięć Azowa*, o wyporności 3600 tonn, następnie pancernika *Andrej Pierwozwannyj* o wyporności 17400 tonn, uzbrojonego w 4 działa 305 mm, 14 dział 203 mm i 12 dział 127 mm.

Łodzie torpedowe w kształcie łyżki budowała w ścisłej tajemnicy angielska firma Thornycroft.

STORPEDOWANIE KRAŻOWNIKA MAINZ.

Opancerzony krążownik *Mainz* (4300 tonn) zatopili Anglicy 26 sierpnia 1914 r. w boju przed Helgolandem. O godzinie 12.45 uderzyły pierwsze pociski nieprzyjacielskie w dunetę i środek pokładu. Nieprzyjacieli rychło zginął we mgle, ale po chwili wyłonił się z niej. Był to krążownik *Fearless* z sześcioma towarzyszącymi mu kontrtorpedowcami. Wkrótce potem pocisk uszkodził ster *Mainza*, następnie podbito mu trzy działa. Kontrtorpedowce brytyjskie, których zebrało się przeszło dwadzieścia, zbliżyły się do niego celem rzucenia torped.

O godzinie 13.20, krążownik tłuczony ogniem *Fearlessa* i kontrtorpedowców, przedstawiał żałosny widok. Pokład górny był potrzaskany, a prawie wszystkie armaty podbite. Maszyny prawej burty szły za ledwie półbiegiem.

W tym stanie o godzinie 13.30 statek dostał torpedę w środek lewej burty. Wszystkie środki łączności dla przekazywania rozkazów z blokhauzu zostały zniszczone. Dowódca okrętu (komandor Wilhelm Paschen) dał rozkaz ewakuacji. Oficer torpedysta rzucił jeszcze kilka torped na nieprzyjaciela, lecz bez rezultatu.

A oto co działo się wewnątrz okrętu, według opowiadania najstarszego z oficerów mechaników, który pozostał przy życiu.

.

— Około godziny 13.15 dostaliśmy torpedą. Okręt zatrzęsł się, nachylił i chybotał jeszcze jakiś czas. Oświetlenie zapasowe zgasło. Wszystkie przedmioty szklane, jeszcze nie potłuczone przez pociski, rozprysnęły się. Stopniowo pogasły lampy elektryczne. Pozostały jedynie kieszonkowe latarki. Maszyny nie poruszały się więcej, przyrząd kontrolujący stan wody w okręcie wskazywał, że tonie on powoli zanurzając się przodem. Napróżno usiłujemy dowiedzieć się gdzie przenika woda. Żaden przedział nie odpowiada.

Wkrótce słyszymy, że znów rozpoczęto ogień, a po chwili przerwano, i już nie słychać pocisków uderzających o pokład. Nie daje się nawiązać łączności z żadnym z przedziałów.

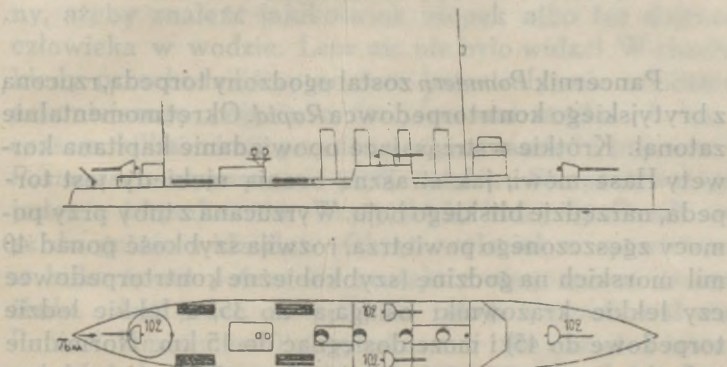
Blokhauz dowództwa nie odpowiada. Woda tryska z tub przekąźniczych, co wskazuje, że sięga już powyżej pokładu pancernego. Zatopione przedziały ponurają już cały okręt.

Po krótkiej chwili krążownik zaczyna tonąć. Trzeba wreszcie opuścić posterunek centralny. Na głównym międzypokładzie gęsta chmura dymu nie pozwala widzieć dalej jak na metr. Pociski rozbiły znajdujące się tam schodki. Można wydostać się na wierzch tylko przez dziury wybite granatami, drapiąc się po szczątkach drabinek i po skrzyniach załogi¹⁾. Górny pokład

¹⁾ Jest to właściwie rodzaj ław czy też występów w formie skrzyń, w których załoga chowa swe drobiazgi, a w łodziach żywność.

wypełniały dymy od przodu aż do 2 działa. Skoro tylko zaprzestano strzelać z obu stron, statki angielskie zabrały się z wielką energią do ratowania rozbitków. Jeden z kontrtorpedowców na wezwanie *Mainza*, który o godzinie 14 jeszcze nie pochylił się zupełnie, przycumował ztyłu celem wzięcia rannych. Marynarze z tylnego pokładu, którzy jeszcze nie skoczyli w morze, przenieśli lżej rannych.

Około godziny 14.10 *Mainz* przechylił się na lewą burtę i natychmiast zatonął.



Kontrtorpedowiec — okręt przeznaczony do niszczenia torpedowców, kilkakrotnie od nich większy, o pojemności powyżej 1000 tonn, uzbrojony w kilka dział i wyrzutnie torpedowych. Promień działania wobec niemożności zabrania dużej ilości węgla — ograniczony.

Tu przedstawiony jest typ amerykańskiego kontrtorpedowca DD. 75. Zbudowany w 1918—19 r. Długość 95,8 m; szerokość 9,4 m; zanurzenie 2,8 m; wyporność 1200 tonn; turbiny o sile 28000 koni; szybkość — 33—35 węzłów.

Uzbrojenie: cztery działa 102 mm, jedno 76 mm przeciwlotnicze i cztery potrójne wyrzutnie torped. Wyrzutnie robią potrójne w tym celu, aby móc rzucać nie pojedynczą torpedę, a kilka jednocześnie. Wówczas okrętowi nieprzyjacielskiemu trudniej jest umknąć.

Załogę DD. 76 stanowi 8 oficerów i 114 ludzi.

ZAGŁADA PANCERNIKA POMMERN.

Pancernik *Pommern* został ugodzony torpedą, rzuconą z brytyjskiego kontrtorpedowca *Rapid*. Okręt momentalnie zatonął. Krótkie wstrząsające opowiadanie kapitana korwety Hase mówi, jak straszną bronią niekiedy jest torpeda, narzędzie bliskiego boju. Wyrzucana z tuby przy pomocy zgęszczonego powietrza, rozwija szybkość ponad 40 mil morskich na godzinę (szybkobieżne kontrtorpedowce czy lekkie krążowniki osiągają do 35, a lekkie łodzie torpedowe do 45) i może osiągnąć do 15 km. Normalnie jednak nie rzucają jej dalej jak na 5000 m, a dobry strzał bywa na 2000—3000 m. Przeciętnie torpeda ma 120—150 kg materiału wybuchowego, cała zaś waży 700—800 kg.

Zatonięcie pancernika *Pommern* nastąpiło w ostatniej fazie bitwy jutlandzkiej, to jest już nad ranem, kiedy flota niemiecka uciekała, dążąc do swoich podstaw.

Hase opowiada:

— Siedzieliśmy w blokhauzie dowództwa. Spojrzenia nasze błądziły w ciemni nocy, wypatrując nad-

chodzący świt. Ataki torpedowców, zdawało się, zostały przerwane. Nagle — była to godzina 3.50 — usłyszeliśmy silną detonację i przed nami trysnęła ku niebu gigantyczna kolumna ognia. Wyglądało to jak olbrzymi snop ognia sztucznych. Zobaczyliśmy, że dwaj nasi przedni mateloci rzucili się silnie na lewo. Cóż to zdarzyło się przed nimi? Czy jaka katastrofa? Nasz okręt w dalszym ciągu spokojnie pruł fale, nie zmieniając kursu. Tak dostaliśmy się do miejsca, gdzie zdarzył się wypadek, rozglądając się na wszystkie strony, ażeby znaleźć jakikolwiek utopek albo też dojrzeć człowieka w wodzie. Lecz nic nie było widać! W chwili, kiedy przechodziliśmy miejsce katastrofy, nie mieliśmy najmniejszego pojęcia o tem, co tam zaszło. A tymczasem kilka minut przedtem płynął tamtędy pancernik *Pommern* o wyporności 13000 tonn¹⁾. Storpedował go jeden z torpedowców brytyjskich, który podkradł się aż do granic widzialni. Okręt wyleciał w powietrze: w kilka minut potem nie zostało z niego najmniejszego śladu. Ani jeden człowiek z załogi nie uratował się. Poniósł tam śmierć bohaterską mój przyjaciel i towarzysz (z jednej promocji), kapitan korwety Elle. Jako oficer artyleryjski wiele napracował się i natroszczył o to, żeby zabezpieczyć swą amunicję — tymczasem na nic się to nie zdało.

Oczywiście torpeda musiała uderzyć w prochownię. Dopiero nazajutrz dowiedzieliśmy się, że to był właśnie *Pommern*.

¹⁾ *Pommern* zbudowany w 1905 r. Szybkość do 19,5 węzłów. Pancernik ze stali Kruppa na średzinie okrętu — 240 mm grubości, na tyle — 40 mm, na przodzie — 100 mm, 14 dział — 170 mm, 18 dział — 88 mm, 6 aparatów torpedowych, artylerja ciężka w wieżach, średnia w kazamatach, załoga ponad 800 ludzi.

KONTRTORPEDOWCE W ZATOCE FIŃSKIEJ.

Kontrtorpedowce poniżej opisane przez dowódcę *Azarda* N. Nieświckiego miały wyporność 1260 tonn. Długość ich 102 m, szerokość 9,50 m, zanurzenie 3 m. Posiadały turbiny niemieckie o sile 36000 koni, co dozwalało im na rozwijanie szybkości do 35 węzłów. Jako uzbrojenie posiadały po trzy działa 105 mm i dwanaście wyrzutni torpedowych 450 mm ulokowanych w sześciu grupach po dwie.

— Jesienią 1918 roku flota angielska walczyła na Bałtyku z marynarką bolszewicką.

W tym czasie jeden tylko szybkobieżny kontrtorpedowiec *Azard* (dzisiejszy *Zinowjew*) był nieuszkodzony i na niego spadła praca zwiadów w zatoce Fińskiej.

Nocą, w mokrej mgle, wypelza z portu Kronsztadzkiego długi, szary okręt. Przechodząc przez granitowe wrota, odpowiada na zwykły okrzyk czuwającej wachty i mknie po znajomym szlaku w dal morską. Zniknęły z oczu wytyczne buje.

Okręt idzie wprost w rejon Rewla. Szybkość — 30 węzłów. Dziób w górze, a rufa przysiadła, jakby do skoku. Biegnie za nią zwał wodny, trzepocąc się niby pienisty potok. Ciśnienie kotłów i mechanizmów wyraża się szumem, i silnem dygotaniem korpusu okrętu, które udziela się ludziom. Za każdym razem, przy przejściu wyspy Gogland, wychodzi na nasze spotkanie pływający pod fińską banderą kuter parowy, widocznie z zamiarem zakomunikowania nam jakiegoś rozporządzenia swego rządu, lecz za każdym razem nikt nie zwraca na niego uwagi.

Obszedłszy rejon Rewla, oraz stronę północną i przekonawszy się, że przymorze jest puste (żegluga w zatoce Fińskiej była wtedy przerwana), kontrtorpedowiec wracał do Kronsztadtu, spiesząc się, żeby przed nadejściem ciemności minąć podwodne przeszkody, przeegradzające wąskie, zakrzywione przebiegi wejściowe.

Oprócz zwiadów *Azard* brał udział w działaniach czerwonej armji, pomagając jej przy marszu wzdłuż baltickiej drogi żelaznej. Estończycy po odejściu od Nerwy ufortyfikowali się na wzgórzach Wajwerskich. Pozycję tę wzięto po przygotowaniu natarcia przez ogień artyleryjski *Azarda* i krążownika *Oleg*. Kontrtorpedowiec ostrzeliwał również stacje kolejowe Orro, Iewe i inne, dopomagając do ich szybkiego zajęcia przez oddziały lądowe.

W drugiej połowie grudnia nadeszły wiadomości, że nieprzyjaciel wysadza desant w zatoce Kunda i tem samem zagraża tyłom naszej armji. Niezwłocznie dla zlikwidowania desantu skierowano tam *Azarda*. Przy płynąwszy do zatoki, zobaczyliśmy, że wiadomości są przedwczesne. Po obejściu pobrzeża zawrócono. Za Wielkim Tiutersem zaczął dmuchać świeży wiatr z za-

chodu. Towarzyszyła mu gęsta mgła. Wzięliśmy kurs na bakę Nerwa, ale wkrótce ujrzelśmy przed sobą pie-nisty odbój. Tylko dość wcześnie wykonany nagły zwrot uratował nas od niechybnej katastrofy. Byliśmy zdumieni. Wzdłuż wybranej ruty nie znajdowały się żadne skały podwodne. O dużych błędach i odchyleniu się od kursu — nie było mowy. A więc kompas kłamał. Zaczęto go oglądać. Pozornie wszystko wydawało się w porządku, magnesy na miejscu. Ale czas nie czeka — należało nocą dojść do portu, płynęliśmy poomacku, tuman trzymał się uporczywie. Sądziliśmy, że odbój należał do wyspy Sommers (we mgłę zginęła baka). Wreszcie z tumanu wynurzyła się latarnia wyspy Nerwy. Wszyscy odetchnęli z ulgą. Teraz dopiero można było się zorientować. Bosman nerwowo biegał wokół kompasu, szukając uszkodzenia. Wreszcie dowódca pociągnął za łańcuszek pionowego magnesu, który lekko wyslizgnął się z tulejki. Oto przyczyna — w czasie silnego kołysania oberwał się magnes bocznej dewiacji.

Za Nerwą tuman zrzędl. Na przodzie dojrzelśmy płynący szybko kontrtorpedowiec pod flagą dowódcy dywizjonu.

Płynęliśmy różnemi kursami i niemało zdziwiliśmy się, widząc na kontrtorpedowcu sygnał: „Iść za mną”. Paliwą zostało się tylko dla dojścia do Kronsztadtu, co było wiadome dowódcy dywizjonu. Iść na morze, oznaczało to wkrótce kołysać się bezradnie na wodnej płaszczyźnie na łasce wiatru i fali.

Kontrtorpedowiec *Spartak* płynął celem wykonania śmiałej operacji, która zakończyła się rankiem jego zgubą w zatoce Rewelskiej.

Wkrótce lody zmusiły nas do przerywania kampanji i *Azard* przystąpił do zimowego remontu.

Wczesną wiosną 1919 r. zaczęły się działania białych przeciw Petersburgowi. Wspierały je na morzu okręty floty brytyjskiej, znajdujące się w Björke, paralizując swym ogniem działania czerwonych, na południowym brzegu, w rejonie zatoki Kaporskiej i Łużskiej. Gorączkowo kończyliśmy remont. Pierwsze wyszły *Azard* i *Gawriił*. Wróg był silny i bezlitosny. Niemniej jednak tok operacji wymagał od nas działania za wszelką cenę, nie bacząc na nieuniknione ofiary i widoczną przewagę nieprzyjaciela. W krytyczne dla armii dni okręty wychodziły na morze, przyciągając ku sobie uwagę nieprzyjaciela.

Każdemu wyjściu na morze towarzyszyło opędzanie się od torped angielskich łodzi podwodnych. Należało uważnie patrzeć wokół i śledzić każdą smugę na powierzchni morza, a jednocześnie prowadzić bój artyleryjski z nieprzyjacielem. Zwłaszcza trudne były działania we mgłę, w której wróg znikał i znajdowało się go dopiero przy bezpośrednim natknięciu się na niego.

W pewien mglisty dzień *Azard*, wysłany do zatoki Kaporskiej, natknął się na stojący tam kontrtorpedowiec angielski i zaczął do niego strzelać. W tej chwili mgła zniknęła. Wyrzuciło słońce. Za dostrzeżonym kontrtorpedowcem znajdowało się... jeszcze dziewięć, które z małej odległości zaczęły bić do *Azarda*. Jednocześnie zauważono brózdę dwóch torped, sunących do niego. Pozostawało albo zginąć, albo jeżeli się da — umknąć.

Rozpoczęła się szalona pogoń. Morze kipiało od pocisków. Należało zachować zimną krew i idąc w zyg-zakach przeszkadzać nieprzyjacielowi w celowaniu. Jedyną nadzieją było znaleźć się pod ochroną działo-

bitni pancernika *Petropawłowsk*, znajdującego się daleko przed nami, za polem minowem. Drobne otrzaski pocisków, rwących się w wodzie, ze świstem przelatywały nad pokładem, przebijając cienkie burty. Działa z rufy co chwila posyłały salwę do nieprzyjaciela, zmuszając go do nagłych zmian kursu. Wreszcie po jakiejś godzinie, wydającej się wiecznością, w pobliżu angielskich kontrtorpedowców podniosły się potężne słupy wodne. To przemówił *Petropawłowsk* ze swych 305 mm dział. Anglicki zatrzymali się i *Azard* wyskoczył z pod ognia.

Lecz nie zawsze udawało się tak szczęśliwie. Wkrótce potem, kiedy nasze kontrtorpedowce, osłaniając pracę trawlerów, rozpoczęły bój z Anglikami, *Azard* dostał kilka pocisków. Zwaliała się za burtę rufowa armata i wicher otrzasków, który przeleciał wzdłuż pokładu, oberwał nogi kilku ludziom.

Niemniej jednak rosła w nas ochota dać się we znaki nieprzyjacielowi. Wkrótce nadarzyła się okazja.

W pogodny słoneczny dzień *Azard* i *Gawriił*, będący nierozłączną parą, popłynęli do zatoki Kaporskiej. Drobną posiewką marszczyła powierzchnię morza. Dojrzawszy przy brzegu kontrtorpedowiec nieprzyjacielski, zwiększyliśmy szybkość i opędzając się od łodzi podwodnych, w zygzakach, pomknęliśmy ku niemu. Zobaczywszy nas, Anglik zaczął uciekać całą mocą na Nord West i wkrótce znikł z widoku. Łodzie podwodne swoimi peryskopami smużyły wokoło powierzchnię morza. W powrotnej drodze, nieco na lewo dostrzegliśmy szeroki pienisty ślad torowy, jakby wypływającej z głębi łodzi. Mknąc szybko skierowano się na nią. Pokazał się z wody zielony dziób, charakterystyczny dla angielskich łodzi podwodnych. Mieliśmy wrażenie, że nasz szybki manewr zaskoczył ją i w pośpiechu straciła rów-

nowagę. *Gawriił*, idący przodem, odchylił się na prawo, dając sygnał „wziąć wtył!” (sygnał trzeba dodać niewłaściwy w tej sytuacji). *Azard*, odchyliwszy się na lewo, strzelił do Anglika głębinnym pociskiem z dział stojącego na dziobie.

Na łodzi nastąpił ogłuszający wybuch, któremu towarzyszyła czarna chmura dymu. Widocznie pocisk trafił w składnicę torped. Z wody podniosła się ogromna bania powietrza i pękła cicho. Na gładkiej powierzchni morza zabulgotały liczne bańki powietrzne.

Ze strony *Björke*, przecinając nasz kurs, mknęły cztery angielskie kontrtorpedowce. Ledwie nam się udało dostać poza nasze pola minowe.

Zatopiona łódź była to angielska Ł 55.

Wkrótce potem braliśmy udział w nocnym boju. Wieczorem wysledzono miejsca postoju nieprzyjacielskich strażniczych kontrtorpedowców w rejonie *Stirsudena*, poza naszą zaporą minową. O północy *Gawriił* i *Azard* podeszły ku nim, mając za sobą pola minowe. Na ciemnym tle nieba ledwie że się rysowały dwie nieruchome sylwetki. Noc była spokojna, zdawało się, że nic nie może zmącić majestatycznej ciszy. Wtem z *Gawriiła* runęła ogłuszająca salwa ze wszystkich dział. Za nią znów salwa z *Azarda*. Długie ogniste języki wyrwały się z paszcz armatnich. Odległość była niewielka. Szybki ogień raził zaskoczonego przeciwnika, który zaczął odpowiadać, jednocześnie podnosząc kotwice. Anglicy strzelali świecącymi pociskami, rozjaśniającymi ciemności nocne. Wkrótce na jednym z angielskich okrętów ujrzeliśmy pożar i kontrtorpedowiec ten przerwawszy strzelanie uciekł. Za nim wnet drugi.

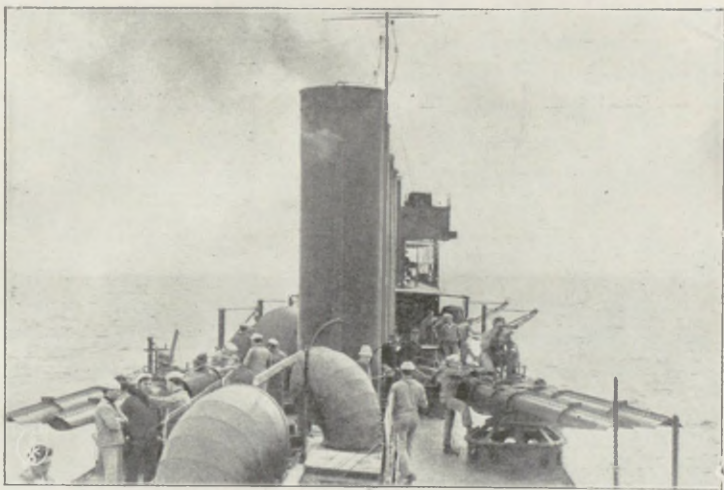
Na froncie lądowym wypadki rozwijały się szybko.

Wróg dochodził już do wrót Petersburga. Wymagano od nas dużego wysiłku.

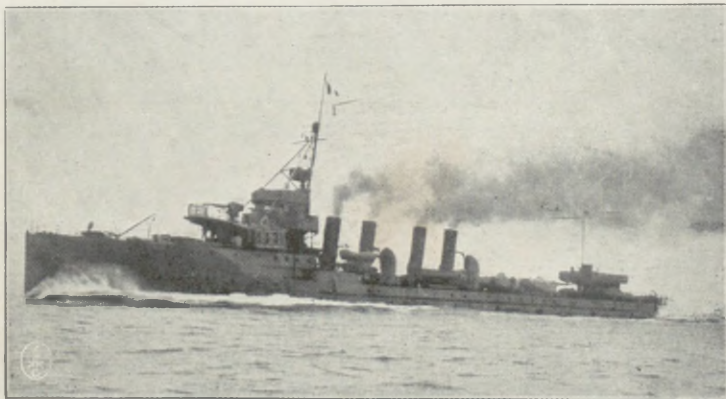
Kontrtorpedowce zamierzały wejść w paszczę nieprzyjaciela. W tym czasie w gotowości bojowej było ich zaledwie cztery. O zmierzchu załadowano miny i w miarę gotowości wychodziliśmy cicho na zewnętrzny rejd. O północy wyciągnięto się w szyku torowym. Na sygnał odstepy wzięliśmy — jeden kabelt, szybkość — dziesięć węzłów. Minęliśmy oświetlony Mikołajewski wjazd, przy pierwszej buji wytycznej pograżono się w mrok, zbliżając okręty na odległość kilku sążni, a szybkość zwiększono do 18 węzłów. Wziąwszy nowy kurs przy drugiej buji wytycznej, zaczęto wychodzić z zagród minowych. Zdenerwowanie zwiększało się — wchodziliśmy w rejon przeciwnika. Z Nord West dmuchał świeży wiatr, pchając wielką falę. Kontrtorpedowce, naładowane minami, kołysały się ciężko, płynąc coraz dalej w nieprzebitą ciemność. Wzięliśmy nowy kurs. Wiatr świstał w osprzęcie i rzucał często drobnym, siekącym twarz deszczem. Okręty nie widziały się wzajemnie i tylko czuciem utrzymywano się w szyku. Obliczenia wskazywały bliskość miejsca operacji. Wkoło migotały nieokreślone ogniki, wskazujące na bliskość nieprzyjaciela. Na *Azardzie*, który jako ostatni matelot pierwszy miał rzucać miny, wydawano wstępne rozkazy.

Wtem rozległ się silny wybuch podwodny. Dwa na przodzie idące kontrtorpedowce dały sygnał: „Idę w tył!”

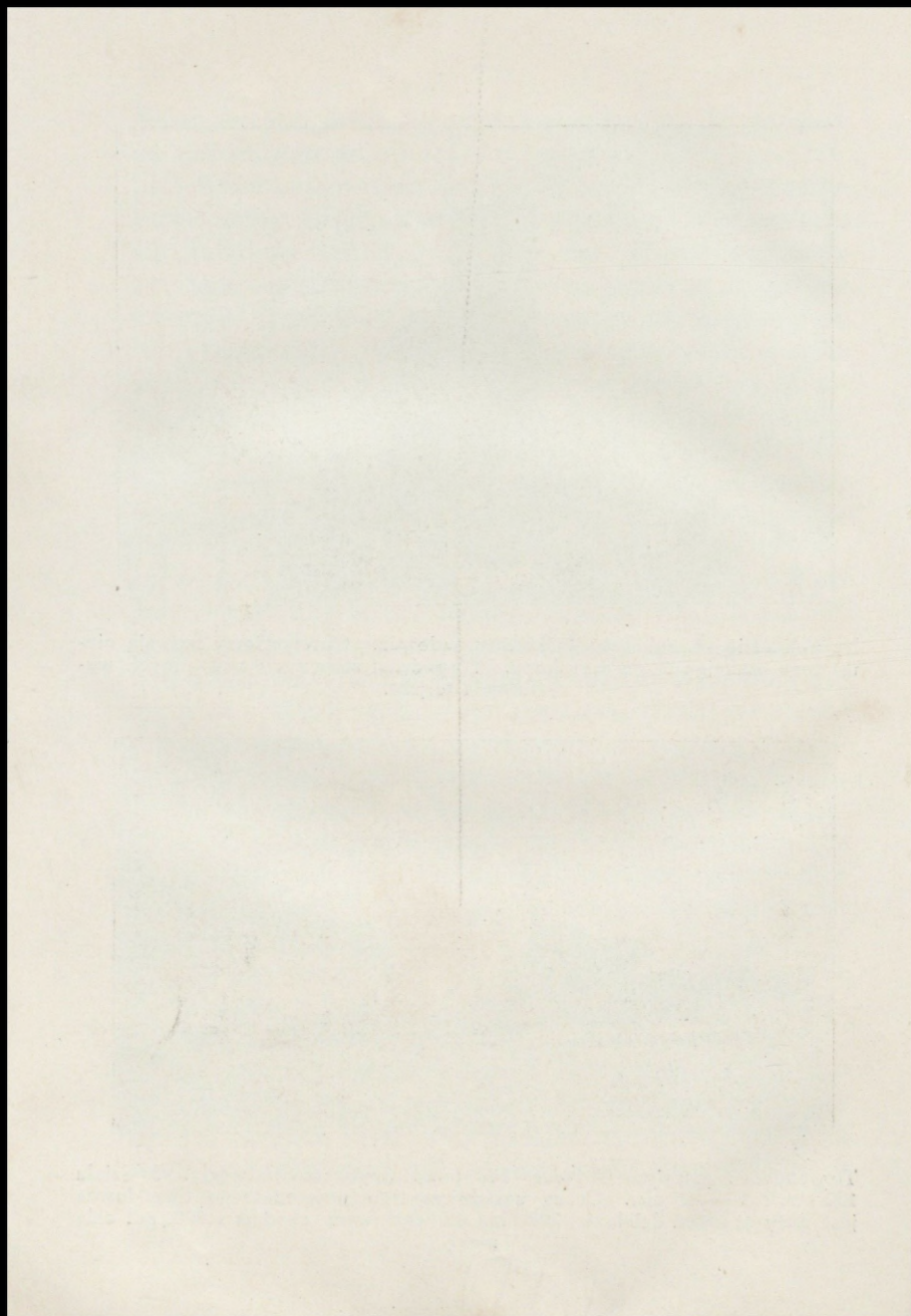
Czołowy kontrtorpedowiec *Gawriił* wyleciał w powietrze. To samo oczekiwało pozostałe. Mknący tylnym biegiem obok *Azarda* *Konstantin* eksploduje na lewo od niego, pęka na połowę, wyrzucając kłęby pary



Na pokładzie amerykańskiego kontrtorpedowca. Obserwatorzy czuwają nieustannie szukając śladu peryskopu. Torpedyści stoją przy podwójnych wyrzutniach torped.



Torpedowiec *Ensigne Gabolde*, 880 tonn. Szybkość 33 węzły. 2 działa 100 mm i 4 — 65 mm. Cechą zasadniczą tego nowoczesnego torpedowca jest duży promień działania: 2000 mil 15 węzłowym chodem i 600 mil całą mocą.



i odsłaniając wylewającą się palącą ropę. Widać na tle płomieni, oniemiałych z przerażenia marynarzy.

W tejże chwili na prawo natyka się na minę *Swoboda*. Zastłaniają ją kłęby pary, pędzone wiatrem.

Azard trzyma się jeszcze. Zdawało się, że niema już gdzie się podziać i należy z pokorą poddać się losowi.

Nie tracąc głowy tylnym biegiem cofamy się na prawo. Zwiększamy szybkość. W jakiś czas potem z rufy krzyk: „Kontrtorpedowiec pod rufą!“. Rzeczywiście zauważono z mostku bystro przemykającą się ciemną sylwetkę, która błysnęła światłem płomieni. Sylwetka niewątpliwie należała do nieprzyjaciela.

Nadzieja na ratunek wzrosła. Droga była otwarta.

Pomyślano o ratowaniu ginących ludzi, ale wnet zaniechano myśli o tem wobec niemożliwości jej urzeczywistnienia. Obliczenie drogi było zmyłone. Pozostawało teraz zagadnienie, jak wyjść z obszaru wroga i dostać się poza swoje zagrody minowe. Lecz szczęście tym razem sprzyjało i *Azard* wrócił do portu przynosząc smutną wiadomość o zgubie trzech kontrtorpedowców.



Pancernik amerykański (*Colorado, Maryland, West Virginia*). Wyporność 32000 tonn. Szybkość 21 węzłów. Uzbrojenie: 8 dział 406 mm. Donośność artylerji 27700 m. Tego samego typu *California* i *Tennessee* mają po 12 dział 356 mm. Salwa jednej burty 7775 kg.

FAŁSZYWE OKRETY WOJENNE.

7 grudnia dwa statki handlowe *Michigan* i *City of Oxford*, którym nadano wygląd zewnętrzny okrętów wojennych przybyły do Scapa. Statki te wraz z kilkoma innymi zostały zaopatrzone w Belfaście na rozkaz Admiralicji w fałszywe wieże i w fałszywe armaty i zmodyfikowane w ten sposób, że sylwety ich stały się podobne do pewnych pancerników i krążowników brytyjskich. Całość utworzyła pod dowództwem kommodora Haddoca, który się wyróżnił na *Olimpie*, tak zwaną eskadrę „służby specjalnej”. Zamaskowania statków dokonano z dużą zręcznością, lecz prawdopodobnie kosztowało ono bardzo drogo. Okrety te mogły być użyteczne, gdyby miały dostateczną szybkość, lecz najprędszy z nich nie robił więcej niż 9 czy 10 węzłów, a szybkość całej eskadry nie przekraczała 7 węzłów. Z tego powodu nie mogły towarzyszyć flocie na morzu i trudno było je użyć w „Home Waters”. Następnie kommodor Haddoc ze swoją eskadrą został przydzielony do Loch Eve, gdzie ćwiczył statki w wykonywaniu manewrów eskadry. Zadanie wykonał doskonale i gdyby te okrety miały szybkość dostateczną,

mogłyby tworzyć fałszywą eskadrę, przeznaczoną do wprowadzenia w błąd nieprzyjaciela. Lecz w warunkach istniejących skończyło się na zrezygnowaniu z nich. I tylko jeden, tytułem próby wysłano na morze, zamaskowany na uszkodzony okręt wojenny, silnie pochylony na jedną burtę. Jakby dla osłony towarzyszyły mu patrolowce, w nadziei, że być może jakaś łódź podwodna pokusi się go atakować i w ten sposób da im okazję do zapolowania.

Na nieszczęście cała sprawa nie powiodła się. Wszystkie statki wróciły też do żeglugi handlowej oprócz kilku, które wysłano na morze Śródziemne i na północną część Atlantyku.

Admirał Jellicoe.

W jednym z numerów „The Navy” omawiano przyczyny niepowodzenia fałszywych okrętów. Ogółem przygotowano ich czternaście. Nazwano je złośliwie „eskadrą samobójców”. Głównym ich brakiem była mała szybkość.

Niemcy używali maskowania, zwłaszcza korsarskie krążowniki. Tak na przykład *Emden* wchodząc na redę Penanga z czwartym fałszywym kominem oszukał rosyjski krążownik *Żemczug*, który go wziął za jeden z angielskich statków. Drogo też za tę omyłkę zapłacił



Lekki krążownik francuski *Duguesne (Tourville)* o wyporności 10000 tonn, zbudowany w 1926 r. Szybkość 34 węzłów. Uzbrojenie 8 dział 203 mm.

SYGNALIZACJA W ESKADRZE.

Dowódca eskadry, to jest dywizji złożonej z trzech, czterech okrętów, a nawet dowódca kilku eskadr dowodzi często zapomocą sygnalizacji optycznej, flag — wywieszanych na szczycie masztu sygnałowego w dzień i światel w nocy. Stąd też sygnalizacja do dzisiaj ma duże znaczenie w życiu okrętowym. Podajemy tu krótki opis wrażeń profana, który się zetknął z tą nową dla niego rzeczą we flocie.

— Na drugi dzień z całą flotą wypłynęliśmy na morze. Tym razem celem naszym była zatoka Helgolandzka. Pierwszy ranek spędziliśmy na trudnych ćwiczeniach, znanych pod nazwą „P. Z.” Eskadra krążowników bojowych odłączywszy się od floty zajmowała się wykonaniem nieznanego mi manewru. Byłem zbyt zajęty mechanizmem dowodzenia z mostku sygnałów i nie miałem czasu na śledzenie, a tem mniej na rozumienie istoty zachodzących zmian. Profan chociaż przyzwyczajony do morza gubi się tu. Szczególnie go dezorientuje ciągła zmiana kierunku, ustawiczna zmiana

kursu przez okręty. Dzień był szary i bez słońca. Płynęliśmy tego ranka w ogólnym kierunku na Sud-Ost-^{1/4}-Ost, ale wewnątrz monotonnego koła horyzontu zdarzało się nam iść to na północ, to znów na zachód. W tej chwili eskadra w szyku torowym, jeden krażownik bojowy za drugim, zdawało się, że płynie ku Niemcom. Ale oto na szczycie masztu zawisł sygnał powtórzony przez wszystkie okręty i kiedy chorągiewki ściągnięto, okręty zrobiły nagle zwrot w lewo i eskadra znalazła się w szyku frontowym, śpiesząc ku brzegom Norwegii, za chwilę znów płynęliśmy do Szkocji.

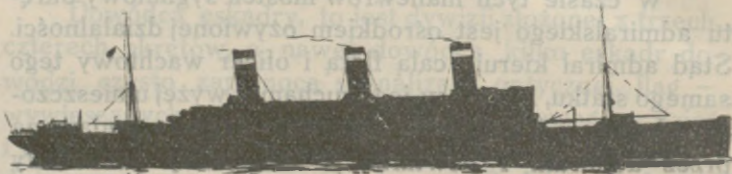
W czasie tych manewrów mostek sygnałowy okrętu admirałskiego jest ośrodkiem ożywionej działalności. Stąd admirał kieruje całą flotą i oficer wachtowy tego samego statku, kierujący jego ruchami z wyżej umieszczonej platformy kompasów, obserwuje sygnały podawane przez admirała i powtarza je tak, jakby pochodziły z zupełnie innego okrętu¹⁾).

Zawsze podziwiałem niezwykłą wprawę i pamięć z jaką dobrze wyćwiczony adjutant tłumaczy natychmiast dany mu w zwykłej angielszczyźnie rozkaz na litery i cyfry trzech czy czterech różnych szyfrów, — podziwiałem również zręczność, z jaką podoficer-sygnalista wyciąga potrzebne chorągiewki ze skrzyń, przyczepia do flaglin i podnosi do góry. Dwie godziny pracy przy silnym wietrze wystawiają na ciężką próbę mięśnie pleców i ramion. Rozumie się, że najmniejsze nawet zawahanie się, opóźnienie, nie mówiąc już o po-

¹⁾ Admirał ze swym sztabem izoluje się ściśle od statku, z którego dowodzi eskadrą i w żadnym wypadku nie miesza się w dowodzenie okrętem, na którym płynie. Prawa podwładnego są tu troskliwie szanowane.

myłce, wywołują natychmiast surowe uwagi ze strony bosmana-sygnalisty i adjutanta. Oprócz sygnałów optycznych prowadzi się wymianę depezb radjotelegrafem na bliskie odległości. Niektóre odebrane depeze są podawane telefonicznie do pokoju map, a potem dopiero posyła się je pisemnie do admirała.

Filson Young.



Jeden z największych parowców świata *Leviathan*, zabrany Niemcom w Ameryce. 59957 tonn. Okręt ten służył do przewozu wojska, amerykańskiego do Europy w r. 1917/18

ARTYLERIA OKRĘTOWA NA SKRZYDLE FRONTU WE FLANDRII

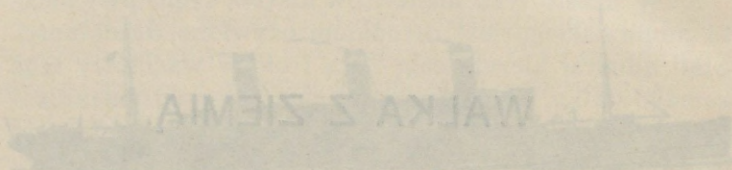
WALKA Z ZIEMIĄ.

W czasie tej wojny okręty okazały się mało wartościowe, nie miały odpowiednich celów niewidocznych, artylerji morskiej przysposobione do dziurawienia pancerzy stalowych, dawały mało odłamków. Następnie kamory amunicyjne artylerji okrętowej, przeznaczonej do krótkiej walki, opóźniały się w kilka godzin. Armaty okrętowe poddane silnemu ciśnieniu zużywały się szybciej, co zmniejszało celność ognia. Leć każdy robił, co się da i począwszy od 15 października front lądowy sprzymierzonych, został przedłużony na morzu Północnem przez ruchoma krótkiego dział 10 cm kontrtorpedowców francuskich, i angielskich, oraz 15 cm armaty z torpedami, — co razem wzięte przyczyniło się do powstrzymania nieprzyjaciela.

Admirał Hood osobiście kierował temi działaniami, będąc na pokładzie „Attentive” czy też „Amazona”, a później gdy ten 20 października dostał pociskiem w wodnicę, na jakimś innym kontrtorpedowcu, 30 prowadził nawet akcje będąc na pokładzie „Invincible” wtedy wi-

myśle, wywołując natychmiast uwagę uwagi ze strony
bosmana-sygnałisty i adiutanta. Oprócz sygnałów optycz-
nych prowadzi się wymianę depesz radiotelegrafem na
bliskiej odległości. Niektóre odebrane depesze są po-
dawane telefonicznie do pokoju map, a potem dopiero
posyła się je pisemnie do admirała.

Filson Young.



Jeden z największych parowców świata *Leutoben*, zabrany
Niemcom w Ameryce, 50937 ton. Okręt ten służył do przewożenia wojsk
amerykańskiego do Europy w r. 1912-13.

ARTYLERJA OKRĘTOWA NA SKRZYDLE FRONTU WE FLANDRJI.

— W czasie tej wojny okręty okazały się mało wartościowe, gdy należało strzelać do celów niewidocznych, albo do celów żywych. Pociski artylerji morskiej przysposobione do dziurawienia pancerzy stalowych, dawały mało odłamków. Następnie komory amunicyjne artylerji okrętowej, przeznaczonej do krótkiej walki, opróżniały się w kilka godzin. Armaty okrętowe poddane silnemu ciśnieniu zużywały się szybciej, co zmniejszało celność ognia. Lecz każdy robił, co się da i począwszy od 18 października front lądowy sprzymierzonych, został przedłużony na morzu Północnem przez ruchomą artylerję—armaty 10 cm kontrtorpedowców francuskich i angielskich, oraz 15 cm armaty z monitorów, — co razem wzięwszy przyczyniło się do powstrzymania nieprzyjaciela.

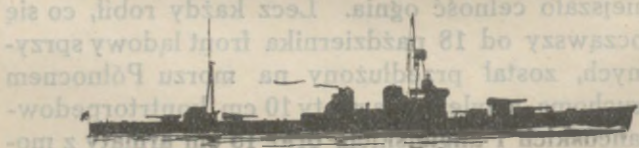
Admirał Hood osobiście kierował temi działaniami, będąc na pokładzie *Attentive* czy też *Amazone*, a później gdy ten 20 października dostał pociskiem w wodnicę, na jakimś innym kontrtorpedowcu. 30 prowadził nawet akcję będąc na pokładzie *Intrépide* i wtedy wi-

dzieliśmy po raz pierwszy w historii flagę admirała brytyjskiego zatknęta na maszcie francuskiego okrętu wojennego; cenne świadectwo przyjaźni dwóch flot, długo rywalizujących ze sobą, a teraz związanych sojuszem.

Podług A. Thomazi.

.....

Podobny fakt zdarzył się również 26 stycznia 1916 roku podczas bombardowania pozycji niemieckiej przy Westendzie, kiedy to kontradmirał de Marliave, dowódca sił morskich francuskich w Dunkierce dowodząc dywizjonem angielskich monitorów zatknął swoją flagę na pokładzie monitora *Lord Prince* (mówi o tym sir Reginald Bacon w książce: *The Dover Patrol*). Również amerykański kontradmirał Sims zastępczo dowodził morskimi siłami w Irlandji (*The victory at sea*).



Nowoczesny lekki krążownik *Furutaka*. Wyporność 7000 tonn. Szybkość 33 węzłów. Uzbrojenie: 6 dział 203 mm, dwa samoloty.

FORSOWANIE DARDANELI.

Poczynając od dnia 31 stycznia 1915 kontradmirał Guépratte dowodził pod rozkazami brytyjskiego wiceadmirała Cardena następującą siłą zbrojną morską: pancernikami — *Suffren*, *Bouvet*, *Gaulois* i *Charlemagne*¹⁾ oraz krążownikiem *Foudre*²⁾ i jego hydroplanami. Później dołączono do nich torpedowce, łodzie podwodne i trawlerzy.

W tym czasie admiralicja brytyjska już rozmyślała o wzięciu Konstantynopola. Plan tego przedsięwzięcia trzymano w tajemnicy, oczekując na sprzyjającą chwilę.

Składał się on z sześciu części:

1. zniszczenie fortów przy wejściu do Dardaneli — Sedul Bahr i Kum-Kalessi.
2. Wyłowienie świeżo zakotwiczonych min między temi dwoma dziełami.

¹⁾Pancerniki 2 klasy o wyporności 11—12700 tonn, szybkości—18 węzłów. Najstarszy *Bouvet* z 1896 r., pozostałe z 1897—9. Uzbrojenie: 4 działa 305 mm i 10 dział 163 mm albo 138 mm i tylko *Bouvet* słabszy — 2 działa 405 mm, 2 działa 274 mm i 7 — 138 mm.

²⁾ Krążownik *Foudre* — wyporność 6000 tonn, zamieniony na awiomatkę. Szybkość — 20 węzłów.

3. Przeniknięcie do Dardaneli i niszczenie potężnych fortów Chanak-Kalessi, stanowiących ośrodek obrony, a obsadzonych przez artylerzystów niemieckich pod dowództwem niemieckiego generała Martensa.

4. Zmuszenia do milczenia fortów Chanak i wytrawiania bezpiecznego koryta przez wielkie pola minowe przylądka Kefer.

Po zniszczeniu tych przeszkód dążyć do zniszczenia floty tureckiej.

6. Skoro ta flota, a zwłaszcza *Goeben* — zostaną zniszczone, wówczas sprzymierzeni będą mieć Konstantynopol pod ogniem swych dział.

Oto piękne zadanie, lecz o wcielenie go w czyn pokuszono się za późno. Wierzył w jego powodzenie lord Churchill, siedząc w gabinecie w Londynie, lecz nie wierzył admirał Carden, siedząc tu na miejscu. Lord Churchill chciał, żeby zaszczyt zwycięstwa spłynął całkowicie na marynarkę i ją też wyłącznie obarczył pracą, zaś admirał Carden sądził, że przy istniejącym położeniu, operacja prowadzona jedynie drogą morską jest niemożliwa. Chcąc mieć szanse powodzenia należałoby, sądził admirał, podtrzymać działania floty przez równoległą akcję na lądzie. I kiedy w przeddzień bitwy zobaczono, że admirał Carden z powodu choroby został zastąpiony przez wiceadmirała Robeckę, nikt nie chciał uwierzyć, żeby powód choroby był istotny. W eskadrze uważano odjazd dowódcy jako odmowę prowadzenia niepewnej ekspedycji.

Przygotowania wstępne miały miejsce 15 i 25 lutego. Uczestniczyły w nich z pancerników francuskich *Suffren* i *Gaulois*. Główne uderzenie miano wykonać 18 marca. Przy tej okazji flotę sprzymierzonych podzielono na trzy dywizje: 3. dywizję pod rozkazami ad-

mirala Guépatta tworzyły pancerniki francuskie: *Suffren*, *Bouvet*, *Gaulois* i *Charlemagne*, do których dołączono pancerniki brytyjskie *Swittsure* i *Prince George*.¹⁾

W przeddzień przy wyznaczaniu stanowisk bojowych admirał Robeck uprzejmie zaproponował admirałowi Guépratte wybór:

— Straż przednia, admirale.

— Dobrze! Ma pan dwa pancerniki moje do pomocy.

DIALOG wymowny w swej zwięzłości.

Celem operacji było natarcie czołowe na pięć wielkich fortów zaporowych, umieszczonych na obu brzegach cieśniny.

Przyjęto następujące ugrupowanie. Dzieli się pancerniki na dwie sekcje działające wzdłuż brzegów. Pierwsza złożona z *Gaulois*, *Charlemagne*, i *Swittsure*, pójdzie wzdłuż półwyspu *Gallipoli*, pod rozkazami komandora Biard. Admirał *Guépratte* postanowił sam popłynąć bardziej niebezpieczną drogą wzdłuż brzegów Anatolji mając ze sobą pozostałe pancerniki. W każdej sekcji okręt Nr. 1 miał zastopować wpoprzek prądu, a o 500 m w tyle Nr. 2 posłużyć dla zmiany. Co się tyczy pancernika angielskiego, to miał zadanie pomocnicze—zmusić, jeżeli będzie to możliwe, do milczenia baterie polowe.

Podczas tego działania nasza dywizja byłaby wystawiona na strzały z trzech wielkich fortów od strony europejskiej i dwóch od strony azjatyckiej. Jednocześnie znajdzie się pod ogniem baterij z Suan Dere, z Białych Zboczy i Dardanus, nie biorąc pod uwagę licznych ruchomych baterij rozsianych po obu brzegach.

¹⁾ Pancerniki o małej wartości bojowej *Swittsure*—11800 tonn. Szybkość — 20 węzłów. Uzbrojenie 4 działa — 254 mm, 14 — 190 mm.

Prince George — 15000 tonn; szybkość — 18 węzłów; 4 działa — 305 mm i 12 — 152 mm.

Przy rozpoczęciu akcji cztery potężne pancerniki brytyjskie *Queen Elisabeth*, *Inflexible*, *Agamemnon* i *Lord Nelson*¹⁾ zaczną bić z dużej odległości na zaporowe forty Narrows. W godzinę potem, na terenie tak przygotowanym rzuci się do walki dywizja francuska na znak admirała Robecka, podtrzymana, jak to się już mówiło, na skrzydle.

Przed rozpoczęciem działania admirał nakazał uszykować muzykę i chóry na pokładzie *Suffrena*. W nastroju modlitewnym wykonano najpierw Marsyljankę a potem „Pieśń odjeżdżających”. Zakończono wreszcie „Marszem niebieskich kołnierzy” skomponowanym dla marynarzy - strzelców nad Yzerą. Groźna nuta tych śpiewów wywołała nastrój wojowniczy wśród załóg okrętowych. Ludzie czuli się dumni i szczęśliwi, że są wyróżnieni biorąc udział w natarciu, w którym pokładano wielkie nadzieje i to na oczach kolegów angielskich, doświadczonych już w wojnie morskiej.

W ostatniej chwili poinformowano admirała *Guépratta*, że na drodze, którą ma przejść, są jeszcze miny. Wobec tego zamiast przysunąć się na odległość 7000 m do fortu Chanak, musi zatrzymać dywizję na dystansie 9000 m. Na tej pozycji będzie o 3800 m od baterij Dardanus i Suan Deré i o 2000 m od moździerzy z Białych Zboczy. Jednocześnie okręty stojące tu będą pod ogniem baterij polowych, których ilość bez przerwy wzrastała. Rozumie się, że z wielkimi fortami jest dużo zajęcia i trudno wtedy wynajdywać polowe baterie, które dzięki zaprzęgom szybko i ciągle zmieniają swe stanowiska. A ogień ich niemniej jednak jest przykry. Pociski padają prawie pionowo i rwą się na słabo osło-

¹⁾ Razem 24 dział 381 lub 305 mm oraz 20 dział — 234 mm.

niętych pokładach albo też wybuchając blisko w wodzie mogą poważnie uszkodzić kadłub.

Podczas pierwszego przejścia *Suffren* otrzymał dwa pociski zresztą nieszkodliwe; później, kiedy go prąd zniósł, wyrzucił flagę 1. Na ten sygnał *Bouvet* poszedł naprzód, bijąc z prawej burty i zajął miejsce *Suffrena*, strzelając na grupę fortów Namazich. *Bouvet* rozpoczął drugie przejście. Przy zajęciu pozycji został trafiony pociskiem dużego kalibru, który przebijając pancerz unieruchomił basztę Nr. 6, deformując jej oś obrotową.

Następnie drugi pocisk uderzył w basztę Nr. 8, odszczepiając w jej wnętrzu odłamki pancerza. Szczęśliwie nikt nie został ranny, chociaż zapaliły się hamaki na górnym pokładzie. Najbardziej dramatyczne wypadki miały miejsce w baszcie Nr. 1, chroniącej dział 305 mm. Przy pierwszym strzale przestał działać przyrząd wyciorowy Marbeca. Tem niemniej strzelano dalej, chociaż dym i gazy wypełniały ciasną izbę strzelniczą. Po trzecim strzale bosman artylerzysta Labous chcąc wynaleźć uszkodzenie zdecydował się zbadać aparat.

— Tak! Drażek tłoka jest złamany. Nic tu nie da się zrobić! — zamruczał.

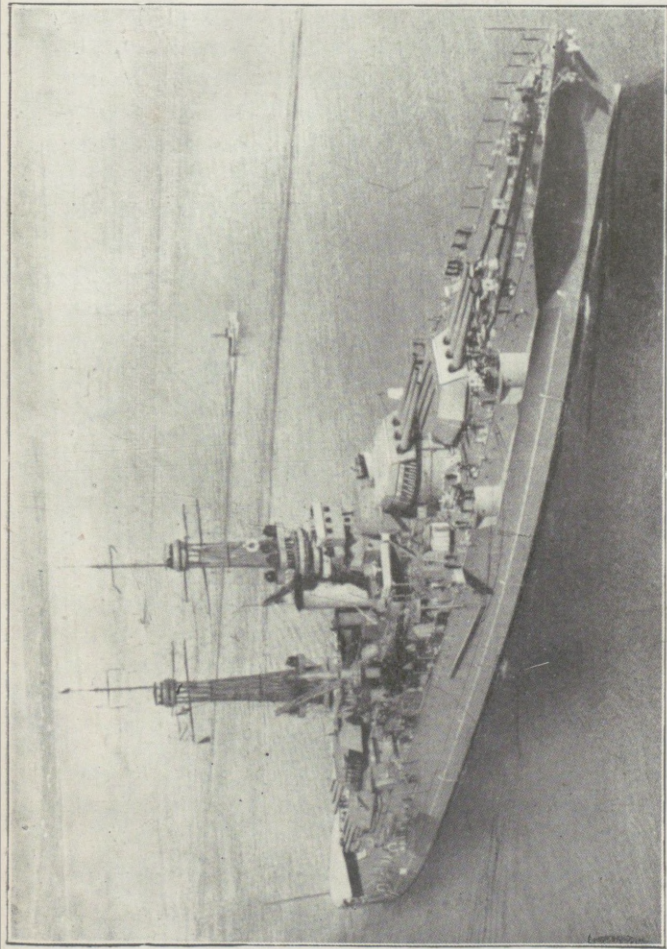
Zwiększał się dym. Po czwartym strzale Labous, nie mogąc dłużej wytrzymać, nie domknął zamku. Celowniczy Folgoc, który to zobaczył, chciał go zamknąć i znalazł bosmana zemdlonego. Wziął go na ręce i wyniósł, a tymczasem kanonier Menaut zajął się zamkiem. Po piątym strzale Menaut upadł z kolei, później kanonier Pichon... Jednocześnie przebijając pokład, dwa pociski 15 cm wywołały nowy pożar zapalając osprzęt szalup. Duży pocisk przebił na prawej burcie cienki pancerz między dwiema basztami, wpadł do kajuty bosmana i ostatecznie wybuchnął pomiędzy

dwoma skrzyniami, zawierającemi rzeczy marynarzy. Pożar zwiększał się. *Bouvet* z kolei wywiesił sygnał 1, i zaczął bić z prawej burty, dając miejsce *Suffrenowi*, który znów poszedł naprzód celem wykonania trzeciego przejścia. W czasie tej akcji zdarzył się na pokładzie admirałskim poważniejszy wypadek. Oto ciężki pocisk przebiwszy pancerz, unieruchomił środkową basztę na lewej burcie i wznicił ogień w sąsiednim kazamacie działa 16 cm, gdzie dwudziestu ludzi obsługi zostało spalonych. Przez studnię windy płomienie spłynęły aż do komory poci-sków. Kapral—kanonier *Lannuzel*, komendant komory zobaczył padające z góry płonące kawałki woreczka ładunkowego...

Jeżeli pożar się rozszerzy w tym składzie materiałów wybuchowych — zguba *Suffrena* jest nieunikniona. To też admirał i dowódca okrętu kapitan-flagman *de Marguerye*, dowiedziawszy się o tej nowinie, niezwłocznie nakazali zatopić komorę. Lecz nie starczyło im czasu na wydanie rozkazu, ponieważ nieustraszony *Lannuzel* na własną odpowiedzialność wyprzedził ich, ryzykując przytem, że pozostanie sam w komorze. Przy tłuczeniu szyby chroniącej sikawkę, kapral poranił sobie rękę, która krwawiła obficie. Ale to nie przeszkodziło mu wypełnić swego obowiązku aż do końca. *Lannuzel* ode-sławszy ludzi sam wyszedł ostatni. Lecz nie będąc pewny, czy wszystko idzie dobrze, wrócił się, żeby zobaczyć czy woda napełnia komorę. I wtedy dopiero udał się na punkt opatrunkowy...¹⁾

Ogólnie biorąc ogień dywizji francuskiej był dobry. Od czasu do czasu grudy ziemi i otrzaski murów le-

¹⁾ *Lannuzel* mianowany bosmanem i kawalerem Legji Honorowej zginął wraz ze swoim okrętem przy brzegach Portugalii.



Ciekawe zdjęcie lotnicze pierwszego okrętu liniowego poruszanego elektrycznością. Pan-cernik amerykański *New Mexico* należący do floty Pacyfiku. Zbudowany w 1917 r. Długość 190 m, szerokość 30 m. Zanurzenie 9,14 m. Wyporność 33.000 tonn. Silniki elektryczne o sile 31200 koni. Szybkość 21 węzłów. Obrona: pancerz schodzi do 2,50 m poniżej wodnicy. Maksymalna jego grubość w środkowej części 356 mm. Wieże: pancerz 457 mm w podstawie wieży; 254 i 229 mm w ruchomej części. Atak: 12 dział — 356 mm w czterech wieżach; potrójnych pięciowych; 14 dział 127 mm; 4 działa obrony przeciwlotniczej; 2 wyrzutnie torpedowe 556 mm. Osada: 67 oficerów i 1347 marynarzy.

BARNIZONIA DE LA UNIÓN
w Radomiu

jące w górę dowodziły celności strzałów. Działa nieprzyjacielskie milkły kolejno. Jednakże kiedy sądzono, że fort jest już zupełnie zniszczony, zobaczyliśmy ze zdziwieniem, że ponownie zaczęto z niego strzelać, chociaż z mniejszym zapalem. Skuteczność pływających baterij przeciw działom naziemnym okazała się raz jeszcze problematyczna. *Bouvet* stojący w drugiej kolejce nie pozostawał bezczynny i zmusił do milczenia baterję, którą dojrzał o 5500 m na prawo. Oswobodziwszy się od niej strzelał ze swych ciężkich dział do fortu *Namazieh*, oddalonego o 11000 m. Później, kiedy *Suffren* zaczął ponownie się cofać, *Bouvet* zastąpił go i strzelał na ten sam cel z odległości 10000 metrów.

Uniknąwszy bezpośredniego niebezpieczeństwa, *Suffren* niemniej jednak był w krytycznem położeniu. Ogień w izbach podoficerskich i na międzypokładzie zagaszono. Ale całość przewodów artyleryjskich lewej burty została zniszczona, to znaczy została unieruchomiona połowa artylerji okrętowej i to właśnie znajdująca się na burcie z której należało strzelać. Pociski nieprzyjacielskie podziurawiły komin i maszty. Ukazała się woda w przodzie na lewej burcie. Usłyszawszy o tych awaryjach admirał Guépratte krzyknął:

- Strzelajcie z dział prawej burty.
- Lecz, admirale ¹⁾, przed bitwą posortowano pociski i przeniesiono wszystkie niepewne do komór prawej burty. Narażamy się na wypadki.
- Głupstwo! Niech nikt nie powie, że nie utrzymałem odpowiednio wysoko flagi admirałkiej.

¹⁾ We francuskiej armji lądowej używa się zwrotu: mon general, mon capitaine, co odpowiada polskiemu panie generale, panie kapitanie. W marynarce zaś mówi się: amiral, capitaine, co odpowiadałoby polskiemu — admirał, kapitanie.

W chwili, kiedy zgodnie z tym rozkazem *Suffren* zajmował miejsce *Bouveta*, podstawiając prawą swą flankę nieprzyjacielowi, *Queen Elisabeth* wywiesiła sygnał cofnięcia się. Była godzina 13.37. Admirał Robeck znajdując, że praca jest za ciężka dla dywizji francuskiej, dał rozkaz odwołania jej. Na to miejsce wysłał zaś pancerniki *Vengeance*, *Irresistible*, *Albion*, *Ocean*, *Triumph* i *Majestic*¹⁾.

Zgodnie z rozkazem dowódcy, admirał Guépratte, nakazał wyrzucić trapez 4, sygnał końca boju. Wszystkie pancerniki oprócz *Bouveta* odpowiedziały: — zrozumiano! Już *Suffren* cofał się, a *Bouvet* jeszcze strzelał na swój fort. Czy na pancerniku nie zauważono sygnału, czy też dowódca, Rageot de la Touche, w zapale chciał dokończyć zniszczenia dzieła? Jakikolwiek powody miał *Bouvet*, admirał dał *Suffrenowi* rozkaz zawrócenia. Sygnał był ciągle podniesiony i *Bouvet* nie mógł dłużej nie dawać posłuchu. Wywiesił sygnał — „zrozumiano”, — wykręcił i bijąc z prawej burty, szedł za dowódcą. Była godzina 14. Pancernik szedł na Sud 60 West z szybkością 8, później 10 i 12 węzłów. Przechodząc obok Aren-Keni nie mógł się powstrzymać i rzucił salwę na tę wieś, gdzie znajdowało się kilka baterji.

W tym momencie gwałtowny wstrząs zadygotał okrętem. Kapitan marynarki Quernel, oficer nawigacyjny, rzekł do dowódcy:

— Dostaliśmy ciężkim pociskiem.

Ślup wody trysnął na prawej burcie przy baszcie 27. Ze szczelin jej sączył się gęsty, żółty dym, co kazało przypuszczać, że pocisk wybuchnął wewnątrz.

¹⁾ Razem 20 dział — 305 mm, cztery — 274 m i 60 dział — 152 mm oraz 4 działa — 190 mm

— Myślę raczej, że jest to mina, — odpowiedział dowódca Rageot de la Touche.

Na punkcie opatrunkowym zastępca dowódcy nie ludził się również i rzekł do kapitana fregaty Cosmao Dumanoir:

— To na pewno mina. Pójdę zobaczyć.

Udał się w tamtym kierunku i nie zjawił się więcej.

Gwałtowność wstrząśnięcia poderwała działa 27 cm znajdujące się w basztach symetrycznych grupy lewej burty. Działa te uderzyły wielokrotnie o łoża. Przy przechyleniu na lewo, pancernik nachylił się gwałtownie.

Z całym spokojem dowódca la Touche rozkazał:

— Maszyny stop! Wypełnić przedziały równoważne¹⁾ lewej burty.

Lecz przechył na prawą burtę był już tak duży, że żaden rozkaz nie mógł być wykonany. Widząc beznadziejność położenia, dowódca pomyślał o ratunku załogi i nakazał ewakuować blokhauz, mówiąc:

— Śpieszcie się, dzieci, śpieszcie się.

Porucznik marynarki Viliers de la Noue wyszedł przez prawą burtę. Poszedł po mostku, przelazł przez barierkę i przeszedł przed burta, zrzucając po drodze ubranie. Rufa okrętu zagłębiła się bardziej niż dzień, porucznik poślizgnął się, wpadł w wodę i popłynął. Szczęśliwie wyciągnięto go z wody na pokład szalupy angielskiej wraz z dałomierzystą Simonem, płynącym za nim.

Należałoby być wszędzie naraz, by móc opowie-

¹⁾ Każdy okręt ma opracowany system zatapiania przedziałów. Odpowiednie zatopienie przedziałów utrzymuje okręt w równowadze.

dzień wypadki, które się rozegrały w tych tragicznych sekundach.

— Naturalnie! — wykrzyknął mat torpedysta Coquin — to mina. Ta nie oszczędza. Uciekajmy stąd.

Na stopniu drabinki natknął się na kapitana fregaty Cosmao Dumanoir, który go puścił przed sobą mówiąc:

— Tylko bez paniki, niema czego.

To samo rzekł swoim ludziom bosmanmat Le Fur z 4 baszty. Kiedy porucznik marynarki Becam dał rozkaz ewakuacji, ludzie rzucili się do wyjścia.

— Powoli, powoli! Jeden za drugim, jeżeli chcecie wyjść wszyscy! — mówił Le Fur i wyszedł za nimi ostatni.

W baszcie Nr. 12 wstrząśnienie okrętu rzuciło obsługę jednych na drugich. Pierwszy podniósł się mat kanonier Anne i skoczył otworzyć drzwi. Bosmanmat Gourmelon nakazał otworzyć wyłaz, umieszczony w górnej części baszty i przez tę wąską szparę wszyscy wydostali się na wierzch.

W baszcie Nr. 1 Labous, oprzytomniawszy, przy wstrząsie oparł się aż o wózek amunicyjny. Chwiejąc się na nogach, zlął po pionowej drabince na międzypokład, błysk światła doprowadził go do baszty Nr. 14 na przodzie lewej burty. Tu skoczył na bocznice¹⁾ i ześlizgnął się do wody. Po dwudziestu minutach pływania wyловиła go łódź angielska i zawiozła na pokład kontrtorpedowca *Mosquito*.

W blokhauzie pozostał wraz z dowódcą Rageot de la Touche, mat Jourdan, przekąźniczy przy tubie do maszyn, skąd już nie odpowiadano.

¹⁾ Boczna ścianę przechylonego już okrętu.

— Ratuj się! Uciekaj! — rzekł dowódca do mata, wypychając go nazewnątrz. Sam *Rageot de la Touche* pozostał w blokhauzie.

Bouvet idący teraz z szybkością 8 — 9 węzłów przechylał się coraz silniej, aż wreszcie wynurzył się kil. Wyglądał jak potworny wieloryb walczący z niewidzialnym przeciwnikiem. Okręt zagłębiał się tyłem, i przód jego wyłonił się na długości 20—30 metrów.

Nagle zanurzył się całkowicie w głębiny Śródziemnego morza.

Pozostałe okręty dywizji bezsilnie przypatrywały się zdaleka agonii pancernika. Nie trwała ona dłużej jak 50 sekund. Łodzie rzuciły się dla ratowania niewielu pozostałych przy życiu. Tureckie baterje polowe strzelały do nich zaciekle.

O godzinie 3.45 pocisk uderzył w *Gaulois*, w kadłub poniżej pancerza. Okręt zaczął tonać. Dowódca komandor Biard miał do wyboru, albo ratować załogę, kierując okręt do bliskiego brzegu tureckiego, albo też próbować się dostać do widocznej woddali wyspy *Tenedos*. Ostatecznie okręt doszedł do odległej o 10 mil wyspy *Króliczej* i tam osiadł na piasku. Na pokładzie było 11 rannych.

Po zatonięciu *Bouveta* i odejściu *Gaulois* Anglicy w dalszym ciągu ostrzeliwali forty, lecz szczęście również im nie sprzyjało. Zatonął pancernik *Irresistible*. *Ocean* wyłowił z wody pozostałych przy życiu, lecz z kolei dosięgnął go pocisk nieprzyjacielski. Statek począł tonać.

Później *Inferible* natknęła się na minę, która wyrwała dziurę dziesięć metrów na pięć.

Taki był bilans tego tragicznego dnia. Ziemia zwycięsko odparła atakujących ludzi morza.

G. de Raulin.



Pancernik brytyjski *Ramillies* (*Resolution, Revenge, Royal Sovereign*). Wyporność 25750 tonn.

Piękne te okręty zbudowane w czasie wojny uległy licznym modyfikacjom. Początkowo miano je opalać węglem, potem zmieniono na mazut, co zmniejszało ich szybkość na 22 węzły. W pełnym rynsztunku wyporność okrętu — 32000 tonn. Cztery turbiny Parsona o sile 40000 koni. Uzbrojenie stanowi 8 dział 381 mm w czterech basztach i 14'—152 mm, z nich 12 — w blokhausie.

OBRONA DARDANELI

W DNIU 18 MARCA 1915 ROKU.

— Podajemy wrażenia jednego z artylerzystów niemieckich, będącego w ten dzień w forcie Hamidje.

.

— 7 marca flota brytyjska zniszczyła zewnętrzne forty Kum Kaleh i Sedul Bahr. Potem przez jedenaście dni mieliśmy spokój. Nadaremnie nocami nieprzyjacielskie trawlerzy usiłowały usunąć zagrodę minową, założoną przy wejściu do cieśniny. Baterje z Dardaneli i Bejkosz rozstrzeliwały każdy trawler, który się dostał w silne światło reflektorów. Co noc topiono kilka tych statków.

Dnia 18 marca w forcie Hamidje Anatoli artylerzyści wraz z pionierami pracowali nad usunięciem śladów ostatniego bombardowania. Po godzinie 10 ujrzało przy wejściu do cieśniny kilka dymów i powracający samolot zwiadowczy.

Dzień był cudowny, niebo błękitne, białe i różo-

wo kwitły gaje migdałowe i oliwne, i jedno spojrzenie na ten piękny świat odpędzało wszelkie troski.

Nauczyliśmy się od swych tureckich towarzyszy broni wierzyć w kismet — przeznaczenie. Ale niemile zbudził nas z marzeń o g. 10.45 straszliwy łoskot. To w pobliżu szpitala rozerwał się ciężki granat angielski z *Queen Elisabeth*, który przyleciał z zatoki Sáros, mknąc ponad Gallipoli i Czenak Kaleh. Wnet za nim runęło kilka salw i pociski padając, to w dzielnicy cygańskiej, to w starej twierdzy Czimenlik, coraz bardziej zbliżały się do nas.

Alarm. „Aleman asker, top beszi mel!” „Niemieccy żołnierze, do dział!” W galopie nadjechał kapitan Wossidlo, zawiadamiając, że zbliża się cała flota angielsko-francuska. Byliśmy w pogotowiu, lecz nieprzyjaciel nie doszedł jeszcze do granicy donośności naszych dział.

Po pewnym czasie za pięcioma brytyjskimi i czterema francuskimi pancernikami ukazały się wielkie okręty linjowe *Queen Elisabeth*, *Erin* i *King George V*, wraz z towarzyszącymi im kontrtorpedowcami, które można było liczyć na setki, oraz trawlerami, łodziami motorowymi i innemi statkami wszelkiego rodzaju. Armada ta starała się zwalczyć fort Hamidje, od którego utrzymania zależał los Dardaneli. Jednak Turcy z fortów Galipoli szybko wygnali okręty z zatoki, — wówczas przerzuciły one swój ogień na forty Nemaska, Meszidje i Hamidje Rumeli, które pokryła jedna wielka chmura dymu, przerywana błyskami z luf armatnich, lub też uderzeniami ciężkich granatów. Wtem *Queen Elisabeth* zaczęła bić do Hamidje. Pierwsza salwa ośmiu 28 cm granatów wyjąc przeleciała ponad nami

i uderzyła o jakieś pięćset metrów wtyle. Druga salwa padła już w fort, koszary zniknęły z ziemi, a nasz ryż na mleku rozprysnął się na cztery strony świata od celnego strzału w kuchnię. Znow straszliwy huk i pocisk uderzył w naszą baterję. Szczątki 34 cm działa pofrunęły wysoko w powietrze. Coraz częściej granaty padać poczęły na baterję, a my ciągle jeszcze bezczynnie musieliśmy się przypatrywać zniszczeniu. Znow salwa uderza w fort.

Płyną długie, trwożne minuty oczekiwania. Mieliśmy siedem starych dział 24 cm i dwa 35,5 cm bez telefonów; amunicji zaledwie po dziesięć strzałów na działo, podczas gdy przeciwnik był świetnie wyposażony. Wtem przed godziną trzynastą padły słowa: „Do dział! granat przeciwpancerny. Cel: okręt czołowy z wysokimi nadbudkami w kierunku na Kephes, odległość 10500”. Któż nie znał tego celu? Toć to *Bouvet*, ten charakterystyczny okręt znany wszystkim artylerzystom. Z żelaznym spokojem skierowano na niego nasze działa. „Od lewego! Pall” Szybkie otwarcie zamka, znow naładowanie, wtem rozkaz „Kryć się”. Jakby błyski naszych dział były dla nieprzyjaciela sygnałem, kieruje się na nas cała jego wściekłość. Wszystkie okręty biją teraz w Hamidje. Rozżarzone do czerwoności centnarowe odłamy pocisków fruują w powietrzu, a wraz z nimi otrzaski kamienia z obmurowania przy działach. Wysoko lecą płonące belki, dachówki, namioty, drzewa. Ziemia jęczy pod ciosami ciężkich granatów. Rozpętało się piekło! Zaszły nam języki w tropikalnym upale, w powietrzu przesycanym pyłem kamiennym, wilgocią i gazami. Wtem znow: „Do dział”. I znow leci nasza salwa. Wciąż jeszcze *Bouvet* jest na przodzie. Naraz! Czyż to możli-

we? Jednak, widocznie tak jest. Z *Bouveta* wznosi się w górę olbrzymia biała chmura pary, a zaraz potem gęsty brudno-szary słup dymu. Nerwy są napięte do ostateczności. Wtem rozlega się wybuch, wstrząs niemal tak mocny jak trzęsienie ziemi, przeraźliwy łoskot i tył *Bouveta* zapada się. Okręt wznosi się, zniża, poczem wraz ze wszystkimi ludźmi pogrąża się w głębię morską.

Nadbiegają kontrtorpedowce, spuszczały szalupy ratunkowe. Naprzód wysuwa się *Gaulois*, chcąc umożliwić szalupom ratowanie rozbitków. Lecz morze pie-ni się, uderzane niezliczonemi pociskami haubic i moździerzy, które biją z lasów i wąwozów. Dopomaga im 15 cm bateria z Dardanos.

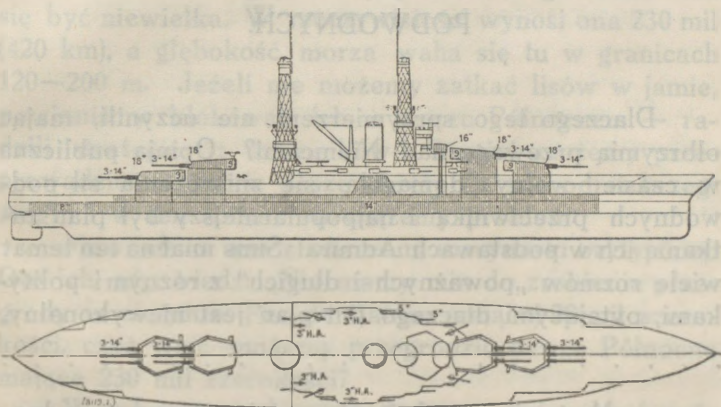
Gaulois wycofuje się w płomieniach. Od celnego strzału ginie jeden z kontrtorpedowców. Ogień przeciwnika słabnie. Czyżby te draby miały już dosyć?

Lecz *Queen Elisabeth* znów rozpoczyna ryczeć salwami. Pierwsza padła 300 m za daleko, lecz następne dochodzą skokami do nas. W górze unosi się nieprzyjacielski lotnik, a długie dymne smugi wskazują, że ten łobuz kieruje ostrzeliwaniem.

...Wtem wylatuję pod powalę fortu, wokół płomienie i duszące gazy, jęki ciężko rannych i umierających. Dostaliśmy dwoma pociskami z baszty *Queen* i granaty wybuchły wewnątrz, w podziemiu. Skórę mam na rękach poszarpaną, myślę, że lada chwila wyleci w powietrze amunicja oraz kilkaset centnarów starych nabojęw z czarnym prochem. Wydo-stają się z płonącej piwnicy... W schronie opatrun-kowym usłyszałem krzyki: „hurra”. To krzyczeli dotąd

strzelający nasi koledzy na widok cofania się floty nieprzyjacielskiej. Krew nie popłynęła daremnie, bo zginęły jeszcze dwa angielskie okręty *Irresistible* i *Ocean*. A my mieliśmy wtedy po jednym do dwóch strzałów na działo.

Wallan.



Pancernik amerykański *Idaho* (*New Mexico*, *Missisipi*). Wyporność 32000 tonn. Szybkość 21 węzłów. Uzbrojenie 12 dział 356 mm w czterech potrójnych basztach oraz 12 dział — 127 mm i 8 — 76 mm obrony przeciwlotniczej. Jedna katapulta do miotania samolotów (poruszana zgęszczonem powietrzem). *Missisipi* ma katapultę przodową na dachu baszty.

DLACZEGO SPRZYMIERZENI NIE ZAWŁADNĘLI
NIEMIECKIMI PODSTAWAMI ŁODZI
PODWODNYCH.

Dlaczego tego sprzymierzeni nie uczynili, mając olbrzymią przewagę nad Niemcami? Opinia publiczna w czasie wojny domagała się zniszczenia sił podwodnych przeciwnika i najpopularniejszy był plan zatkania ich w podstawach. Admiral Sims miał na ten temat wiele rozmów „poważnych i długich” z różnymi politykami, pytającymi dlaczego ten plan jest niewykonalny.

.

— Mogę panom dać czternaście przyczyn—odpowiedział admirał.—Chcąc zatkać podstawy, trzeba nimi zawładnąć, a iść tam jest to samo co popełnić samobójstwo. Byłoby to iść na rękę Niemcom. Podstawy łodzi podwodnych są chronione przez potężne działa 200, 280 i 380 milimetrowe, ukryte poza przybrzeżniami wydrami, albo schowane w załomach gruntu, gdzie ich z żadnego okrętu nie można dojrzeć. Następnie armaty te niosą do 36 kilometrów, podczas kiedy nasze działa okrętowe sięgają do 27 km. Dalej, stoją one na twardej podstawie, podczas gdy nasze na nieustan-

nie chwiejącym się statku. Okręty w podobnych warunkach, to tak jakbyśmy postawili ślepego boksera przeciw zdrowemu, dobrze widzącemu przeciwnikowi, mającemu w dodatku ręce dwa razy dłuższe. Możemy do podobnej wyprawy użyć Bóg wie ile okrętów, wszystkie zniszczy ogień nieprzyjaciela. Niemcy trafiają przy pierwszej salwie, a najdalej przy drugiej.

Po przyjrzeniu się mapie niektórzy proponowali zrobić przegrodę minową na morzu Północnem między Orkadami i Norwegją. Na papierze odległość zdawała się być niewielka. W rzeczywistości wynosi ona 230 mil (420 km), a głębokość morza waha się tu w granicach 120—200 m. Jeżeli nie możemy zatkać lisów w jamie, powinniśmy blokować ich w morzu Północnem — radzili strategicy z dzienników. Później możemy przeprowadzić wszystkie nasze okręty na zachodnie brzegi Anglii i w ten sposób rozwiążemy problem.

Mówiłem o tem z oficerami marynarki brytyjskiej. Oto ich odpowiedź: „Nie mamy min do zrobienia przegrody w cieśninie Pas de Calais, mającej 20 mil szerokości, czyż więc możemy przegrodzić morze Północne mające 230 mil szerokości?

W rok potem plan ten urzeczywistniono w formie bardziej praktycznej, lecz w r. 1917 myśl była nie do wykonania. W całym świecie nie miano dość min do wykonania podobnej zapory.



Kontorpedowiec *Jaguar* (sześć podobnych „drapieżników” posiada Francja: *Panthère*, *Leoparo*, *Chacal*, *Tigre* i *Lygux*). Mają one po 2700 tonn i 35 węzłów. Uzbrojenie stanowi 5 dział 138 — 130 mm i 4—37 mm do obrony przeciwlotniczej.

nie chwycającym się statku. Ostrzy w podobnych warunkach, to tak jakbyśmy postawili ślepego boksera przeciw zdrowemu, dobrze widzącemu przeciwnikowi, mającemu w dodatku tęce dwa razy dłuższe. Możemy do podobnej wyprawy użyć Bóg wie ile okrętów, wszystkie zniszczyć ogień nieprzyjaciela. Niemcy trafiały przy pierwszej salwie, a najdalej przy drugiej.

Po przyrzeczeniu się mapie niektórzy proponowali zrobić przewrót minowy na morzu Północnym między Orkadeami i Nową Fundlandią. Na północie od Orkadei leży cieśnina (420 km), a głębokość morza waha się tu w granicach 120—200 m. Jeżeli nie możemy zatkać lądów w jamie, to możemy zatkać morze.

BLOKOWANIE ZEEBRUGGE I OSTENDY.

W zajętych portach flandryjskich Niemcy urządzili pomocnicze podstawy dla kontrtorpedowców, minowców i łodzi podwodnych. Krępowali w ten sposób działania francuskie na morzu Północnym. Prowadząc stąd wojnę na kanale la Manche i ostrzeliwując wybrzeża francuskie.

Już od r. 1914 myślano we Francji i w Anglii o zatkaniu tych dwóch portów, niestety, pozostawionych Niemcom w dobrym stanie przez Belgów, lecz mając na uwadze niepowodzenia japońskie przy blokowaniu Portu Artura — uważano podobną akcję za nierealną, i dopiero w r. 1918 zdecydowano się na nią.

Blokowanie Zeebrugge miało duże znaczenie moralne. Niemcy ogłosili bitwie jutlandzką jako swoje zwycięstwo. Napad na Zeebrugge w dużym stopniu nadwałił wiarę w niezwyciężoność niemiecką. Jest on też jedynym w historii morskiej wypadkiem atakowania tamy przez okręt wojenny.

— Już w początku 1918 roku z powodu częstych bombardowań lotniczych Niemcy nie korzystali z Zeebrugge i Ostendy jako portów. Posługiwali się nimi, a zwłaszcza Zeebrugge, wyłącznie jako wejściem do wewnętrznego portu Brugge, dokąd przenieśli doki pływające, warsztaty i urządzenia dostateczne do przyjęcia 30 łodzi podwodnych i 35 kontrtorpedowców. Ażeby zniszczyć całą tę organizację, należało zatkać oba wyjścia i dlatego admirał Keyes postanowił dokonać tego jednocześnie.

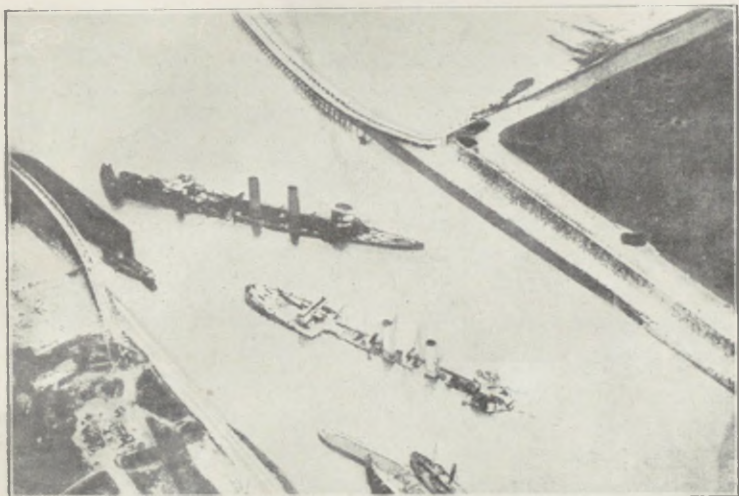
Głównym celem operacji było wprowadzenie i zatopienie dwóch starych krążowników w kanale portowym Zeebrugge i dwóch innych pomiędzy tamami Ostendy. Na molo Zeebrugge miał nacierać jeden stary krążownik i dwa ferry-boats. Napad miały podtrzymać dwie łodzie podwodne, wysadzając w powietrze wiadukt łączący molo z lądem i w ten sposób wstrzymać nadejście posiłków. Monitory, osłonięte przez kontrtorpedowce, miały ostrzeliwać baterie nadbrzeżne i przeszkodzić przedwczesnemu zatopieniu blokerów¹⁾. Posuwania się okrętów szturmowych miały kryć dymy puszczane z wedet. Wedety również były gotowe do zabrania załóg z blokerów, a inne do torpedowania kontrtorpedowców nieprzyjacielskich. Cała eskadra Harwich stała w pogotowiu na pełnym morzu z zadaniem zabezpieczenia tej operacji przed okrętami floty niemieckiej z Helgolandu.

Razem użyto przeciw Zeebrugge 75 jednostek morskich i tyleż przeciw Ostendzie, nie wliczając w to lotnictwa. Zadanie każdego okrętu przewidziano w szczegółach i zgóry dla każdego z nich ustalono godziny

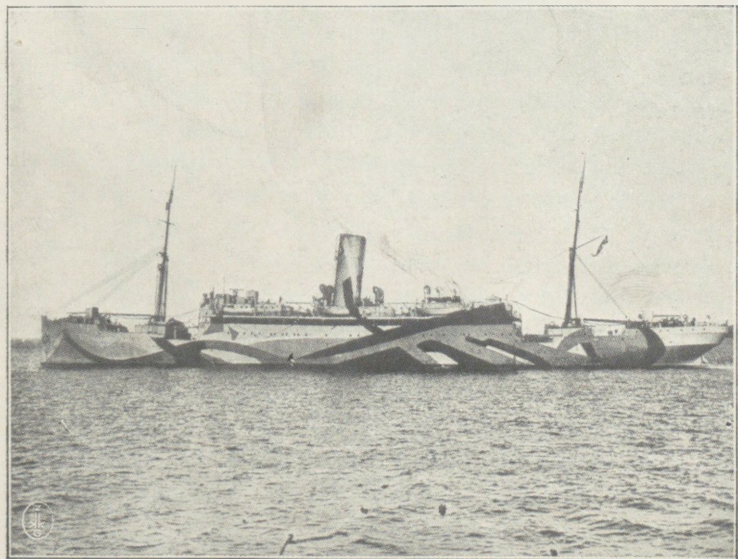
¹⁾ Okręty przeznaczone do zatknięcia koryta wjazdowego.

działania. Rozkazy były gotowe w początku kwietnia. Ustawiono na wedetach przyrządy dymiące bez płomienia, co podczas działań nocnych było rzeczą cenną. Okręty-blokery, wyporządzone w Chatham, otrzymały załogę z ochotników. Izolowano je w ujściu Tamizy i tam w najgłębszej tajemnicy metodycznie ćwiczone.

Dwukrotnie cała armada ruszała w drogę, ześrodkowując się na wyznaczonem miejscu spotkania w odległości sześćdziesięciu mil od miejsca napadu, dwukrotnie monitory rozpoczynały bombardowanie, lecz podnoszący się wiatr przerywał operację. Miała ona widoki powodzenia tylko przy spokojnem morzu, dozwalającem na żeglugę wedet i przy nikłym wietrze, któryby nie rozproszył dymów. 11 kwietnia okręty dopłynęły na odległość 13 mil od Zeebrugge i cofnęły się. „Tajemnica była doskonale zachowana, — pisze komandor de Boisanger, — tak że po nocnem bombardowaniu, kiedy statki wracały do swoich portów, nikt oprócz dowódców i tych, których należało poinformować ze względu na ich specjalne zadania, nikt nic nie wiedział o zamierzonej operacji”. 13 kwietnia ponowna próba spełzła na niczem. Nastąpiły potem dni niepogody, następnie dni dużego falowania, nie dozwalającego na rozpoczęcie działań. Wreszcie 22 kwietnia nadeszła dogodna pora. Blokery i okręty przeznaczone do natarcia na molo poszły z Tamizy. Monitory, wedety, część kontrtorpedowców z Dunkierki, z resztą statków z Dover. O godzinie 17 zebrana armada, sformowana w trzy kolumny na znak admirała Keysa (na pokładzie kontrtorpedowca *Warwick*) ruszyła w drogę. Do Zeebrugge było około siedmiu godzin marszu (blokery robiły zaledwie 10 węzłów), przyczem połowę odległości należało przebyć w dzień. Obawialiśmy się,



Zatopione stare krążowniki brytyjskie w kanale wejściowym Zeebrugge.



Okręt zamaskowany przez odpowiednie przemalowanie naśladujące układ załamujących się fal.



żeby lotnictwo czy też podwodne łodzie niemieckie nie dostrzegły tej wielkiej ilości statków, których dymy widać było zdaleka. Ostrzeżenie dowództwa niemieckiego mogło zniszczyć cały plan. Dla przepędzenia ewentualnych natrętów poszły przed nami wszystkie płatowce myśliwskie i zwiadowcze z Dover-Patrolu¹⁾, lecz nikogo nie spotkały. Na brzegu belgijskim nie podejrzewano napadu.

O godzinie 23.20 *Erebus* i *Terror* rozpoczęły ogień ze swych 38 cm dział bijąc na wejście do kanału Zeebrugge. Niemcy przyzwyczajeni do alarmów, nie zwrócili na to specjalnej uwagi, ale czuwali i kiedy o godzinie 23.40 czołowe wedety zaczęły puszczać dymy, nadbrzeżna bateria dała ognia. Bezwątpienia usłyszano na niej szum silników. Naśladowały ją niezwłocznie inne i chociaż Niemcy strzelali poomacku, granaty i pociski oświetlające, prawie że obramowały płynące okręty.

W tym momencie pomyślny dla nas wiatr Nord-Ost, niosący dymy na ziemię, nagle ucichł, a wnet potem zmienił kierunek i począł dąć na morze. Znikła jedyna szansa powodzenia, ale nie było już mowy o cofnięciu się. Okręty przeznaczone do natarcia na molo są już blisko, rozróżniając w ciemności niewyraźną ciemną masę.

Krażownik opancerzony *Vindictive* pierwszy wyszedł z dymów. W odległości 400 m od molo oświetlił go reflektor. Pod piekielnym ogniem, na który odpowiadał żywo ze wszystkich dział, w minutę po północy okręt przycumowano do molo. Trudną tę czynność, nawet w dzień, doskonale wykonano w nocy, nie bacząc na silny prąd, kołysanie okrętu i grad pocisków, sypiących się na pokład. Kotwice, które miały zapew-

¹⁾ Flotylla do działań przybrzeżnych, mająca swą podstawę w Dover.

nić przycumowanie, zostały zniszczone. Są zabici i ranni, lecz mimo to założono kładki. Kompanie szturmowe rzuciły się do natarcia na molo¹⁾.

W chwilę potem doszły *Daffodil* i *Iris*. Pierwszy wyładował ludzi. Drugi nie mógł przycumować, poniósł straty, doznał poważnych awaryj i przybił za późno do molo, ażeby uczestniczyć w działaniach.

Niemcy opamiętawszy się po chwilowem zaskoczeniu, bronili się zaciekle, powstrzymując szturmujących, którzy rzucili się na baterję. W obronie wzięły udział załogi torpedowców zakotwiczonych poza molo. Toczył się gwałtowny bój w mdłym świetle reflektorów przy użyciu karabinów maszynowych, granatów i miotaczy płomieni. Anglicy zdezorjentowali się nieco, ponieważ *Vindictive* nie przycumował w wyznaczonem miejscu i marynarze nie znaleźli przedmiotów im opisanych. W wyniku nie zdobyto baterji, mogła więc ona strzelać do blokerów. Tymczasem nadeszła dywersja. Było nią zniszczenie wiaduktu powierzone łodziom podwodnym C-1 i C-3. Kontrtorpedowce przyholowały je na odległość dwóch mil od Zeebrugge. C-1 nie mogła oswobodzić się od swego holu i dowódca jej widząc, że nie zdąży na wyznaczoną godzinę, zawrócił. — „Uczył słusznie”, — napisał admirał Keyes w swoim raporcie. C-3 była szczęśliwsza. Dostrzeżona w odległości mili i ostrzelana, rzuciła się całą mocą ku wiaduktowi i wdarła się do połowy swej długości między filary, które go podtrzymywały. Załoga zapaliła lonty od ła-

¹⁾ Poległ tam idący na przodzie kapitan marynarki Harrison. Dowódca *Vindictiva* komandor Carpentier pisze o tem: — „Atak Harrisona, idącego na pewną śmierć po wąskiej kładce, był pięknem ukończeniem wielu natarć, które jako doskonały środek ataku prowadzi na boisku piłki nożnej”.

dunku wybuchowego, umieszczonego w przodzie łodzi, poczem opuściła ją. Wybuch nastąpił w dwadzieścia minut po północy. Wiadukt został zerwany i droga dojścia posilków z lądu na molo zamknięta. Łódź ratunkowa, na której marynarze uciekali z łodzi podwodnej, została ostrzelana z karabinów maszynowych, a pocisk rozbił jej śrubę, posuwała się więc bardzo wolno. Jedna z wedet zabrała ludzi. Kilku z nich było rannych. Należy dodać, że łodzie podwodne posiadały aparat automatyczny do regulowania steru i załoga mogła ją opuścić wcześniej, zanim dotarła do wiaduktu, lecz dowódca C-3 wraz z załogą uważali za rzecz właściwszą doprowadzić łódź aż do samego celu i tem samem mieć pewność powodzenia.

Według planu należało zdobyć baterję i wysadzić wiadukt w ciągu 25 minut. W 25 minut po północy *Thetis*, *Intrepid* i *Iphigenie* (zbudowane w 1891 r.; pojemność każdego około 3600 tonn) wyciągnęły się w sztyk torowy. Prowadziły je wedety. *Thetis* idący pierwszy miał za zadanie posunąć się w towarzystwie swych dwóch towarzyszy jak najdalej wzdłuż kanału portowego aż do wrót służby i weprzeć się w nie... Po obejściu molo *Thetis* ujrzał przed sobą zagrodę z łodzi i sieci, przeszedł przez nią, lecz uwięził śruby i nie mogąc już poruszać sterami, podziurawiony jak sito, odsunął się nieco na stronę od kanału wjazdowego. Zarazem sygnalizował, że droga jest wolna dla idących za nim. *Thetis* zaczął tonąć, jego załogę zabrała wedeta.

Intrepid stracił trochę czasu przed wejściem. Wedeta, która miała zabrać z niego część palaczy (żeby nie pozostawiać na pokładzie ludzi zbyt licznych), zapóźniła się nieco, wszyscy bowiem chcieli jechać aż do końca i wreszcie *Intrepid* zaczął działać z 87 ludźmi

Eigentum
221
Heeresarchiv - Zentralstelle
Danzig

załogi zamiast 54. Obszedł on rozbitą *Thetis*, tonący pod ogniem nieprzyjacielskim, co pozwoliło *Intrepid* wejść prawie nietkniętemu do kanału. Tu zapalono ładunki wybuchowe, ułożone w głębi statku i wtedy dopiero opuściła go załoga. Zabity był tylko jeden człowiek.

Iphigene podobnie jak *Intrepid* miała więcej ludzi niż przewidziano, gdyż część z nich pochowała się po kątach, pragnąc wziąć udział w wyprawie. Dzięki dymom krążownik przeszedł prawie niedostrzeżony, lecz w chwili wejścia do kanału pocisk uderzył w przedni wylot kotłów parowych i duża ilość pary, która się stamtąd wydostała, zasłoniła drogę. Macając to tu, to tam, okręt wreszcie trafił między groble.

Dowódca widząc, że *Intrepid* jest wyrzucony na brzeg zachodni kanału, zdecydował się zatkać przejście między nim i brzegiem wschodnim. Nie zważając na ogień nieprzyjacielski, z zimną krwią, jakby wykonywał codzienny manewr, skorygował pozycję okrętu. Następnie zapalono lonty ładunków i załoga pod gradem pocisków wycofała się.

Kanał Zeebrugge zatkało.

Pomagając w ratowaniu załóg, siedemnaście *coastal motor boats*¹⁾ czyściły molo strzelając z karabinów maszynowych. Jedna z tych łodzi storpedowała wychodzący kontrtorpedowiec niemiecki; druga storpedowała parowiec *Brussel* przycumowany do molo. Kontrtorpedowce angielskie trzymały się w pobliżu dla wzięcia na pokłady rozbitków, wyłowionych przez wedety. Niektóre z tych wedet, naładowane aż po brzegi, miały do stu ludzi na pokładzie, rannych albo zabitych. Jedna

¹⁾ Motorowe łodzie przybrzeżne. P. szczególne o nich: „Napad na Kronsztadt”.

z nich *Nord Star* doszła aż do portu, tam rzuciła torpedy w statki nieprzyjacielskie, lecz prązna zbliżona ogniem, prawie zatopiona, została opuszczona przez załogę. Naprożno kontrtorpedowce starały się ją wyholować.

Widząc, że blokery spełniły swe zadanie, dowódca *Vindictiva*, komandor Carpenter, który od godziny świecił przykładem godnego podziwu spokoju, dał o godzinie 0.50 sygnał do odwrotu. Wykonano go w kwadrans w doskonałym porządku. Dowódca czekał jeszcze dziesięć minut, aby się upewnić, że nikt nie pozostał na ziemi. Następnie *Daffedil* pod osłoną dymów odciągnął *Vindictive* od molo. Za nimi szła *Iris*, gwałtownie ostrzeliwana. Okręt ten palił się. Miał wielu zabitych, w tym dowódcę i jego zastępcę. Jeden z oficerów desantowych objął dowództwo i trzy statki, wraz z towarzyszącą im flotyllą wróciły do Doveru.

Tak wyglądała operacja zablokowania Zeebrugge. Admirał Fournier wyraził się, że „jest to najpiękniejszy czyn wojenny w historii morskiej wszystkich wieków i wszystkich narodów”... Straty były względnie małe: w materjale — jeden kontrtorpedowiec i dwie wedety;—w ludziach 176 zabitych, 412 rannych, 49 jeńców. Blokery miały zaledwie sześciu zabitych, co się wydaje rzeczą wręcz nieprawdopodobną.

.

Wyprawa na Ostendę nie powiodła się.

Kierował nią komandor Lynes, dowódca brytyjskich sił morskich w Dunkierce. Cztery wielkie, trzy mniejsze monitory posiłkowane przez francuską eskadryllę, w której znajdowały się nasze kontrtorpedowce¹⁾ *Obusier*, *Mecanicien principal Lestin*, *Enseigne Roux*, *Bouclier*, trzy małe torpedowce i cztery nasze

¹⁾ To jest francuskie.

wedety, rozpoczęły o godzinie 23.20 ostrzeliwanie baterij, okalających port. Ciężkie działa dalekonośne z Nieuport również strzelały na te same cele. Ale *Brilliant* i *Sirius* wyznaczone do zablokowania zmyliły drogę, ponieważ Niemcy przesunęli o 2400 m na wschód boje, wytyczające wjazd. Padał deszcz i widzialność zmniejszyła się, co przeszkodziło płatowcom wskazać świetlnem bombami wejście do portu, jak to planowano. W rezultacie oba okręty osiadły na brzegu, w odległości dwóch kilometrów od wjazdu. Co więcej, zmienny wiatr przegnał dymy i nieprzyjaciel bombardował okręty, widząc je doskonale. Pod gwałtownym i celnym ogniem wedety uratowały z nich załogi.

Ale ani admirał Keyes ani nikt z jego podwładnych nie chciał poprzestać na niepowodzeniu. Kiedy komandor Lynes zameldował mu o wyniku wyprawy, admirał zapytał wprost: — „Czy pan jest gotów powtórzyć działanie dzisiaj wieczorem?” Admiralicja wyznaczyła w tym celu *Vindictive* i *Sappho*. Z trudem udało się wybrać sztab i załogi dla nich z pomiędzy tych, którzy brali udział w napadzie na Zeebrugge i Ostendę, z trudem, ponieważ wszyscy chcieli jechać na blokerach. 9 maja wszystko było gotowe i okręty zebrane w Dunkierce. Na nieszczęście w ostatniej chwili uszkodzenie kotłowni uniemożliwiło wyprawę dla *Sappho*, niemniej jednak admirał zdecydował się iść z samym *Vindictivem*.

Tym razem udało się. Nie ufano więcej pławom niemieckim i świetlna boja angielska prowadziła atakujących. O godzinie 1.45 w nocy rozpoczęto bombardowanie z monitorów, armat z frontu i płatowców, co postawiło na nogi nieprzyjaciela, który zaczął też strzelać na długo przed nadejściem blokerów. *Vindictive*

we mgle, poprzez dymy widział do 300 m przed sobą. Dzięki wedetom, które go prowadziły, z wielkim trudem o godzinie 2 znalazł wejście do portu i wszedł do niego mimo ognia nieprzyjacielskiego. Padł dowódca statku i jego zastępca. Dowództwo objął trzeci oficer, który wprowadził okręt do kanału i zatopił go wpoprzek. Załogi odważnie i zręcznie dokonały ewakuacji wedety. Jedną z wedet nieprzyjaciel zatopił. Podczas powrotu *Warwick*, wiozący admirała Keyesa (choć operacją kierował komandor Lynes) uszkodził rufę na minie. Wzięto go na hol. Było 8 zabitych, 30 rannych i 11 zaginionych bez wieści.

Vindictive nie zatkał całkowicie kanału wjazdowego i admirał chciał jeszcze raz ponowić działanie, ponieważ w czasie przypływu kontrtorpedowiec albo łódź podwodna mogła wyjść z Ostendy, podobnie jak i w Zeebrugge. Ale nowe ofiary były już zbyt liczne. Codziennie bombardowana Ostenda nie mogła nadać służyc za port.

(Według komandora)

A. Thomazi.



Włoski kontrtorpedowiec *Carto Mirabello* — Wyporność 1550 tonn. Szybkość 35 węzłów. Posiada jedno działo 152 mm i 7—102 mm, cztery wyrzutnie torpedowe.

ZABEZPIECZENIE ZATOKI HELGOLANDZKIEJ PRZEZ NIEMCÓW.

Główny dowódca sił zwiadowczych wiceadmirał Kipper otrzymał dowództwo nad służbą czat. Miał on do rozporządzenia poza krążownikami wszystkie flotylle torpedowców, łodzie podwodne, dywizyjny trawlerów, samoloty i sterowce. Z tego utworzył czaty, które w dzień składały się z kilku linii, rozłożonych koncentrycznie promieniami wokół statku światłowego *Elbe I*. Linję zewnętrzną w odległości 35 mil od *Elbe I* zajmowały torpedowce. O sześć mil za nimi znajdowały się łodzie podwodne, a sześć mil dalej w tyle — trawlerzy. Na skrzydłach tego pasa na wschód i południe od Helgolandu znajdowało się od dwóch do czterech małych krążowników. Na noc łodzie podwodne i torpedowce wracały i strzeżono tylko „linji wewnętrznej”. Pewna ilość torpedowców stała pod parą gotowa do operacyj nocnych.

Cała ta organizacja służyła raczej do „zabezpieczenia” niż do zwiadów, ponieważ nie sięgała ona daleko. Jeżeliby dostrzeżono nieprzyjaciela na linii zewnętrznej z odległości piętnastu mil, to mógł on przy

dużej szybkości być w półtorej godziny na granicy donośności dział fortów Helgolandu. Nasze okręty zakotwiczone na zewnętrznym rejdzie Jade, zaledwie zdążyłyby wyjść na pełne morze. Lecz nie powiodłoby się to okrętom zakotwiczonym w Elbie, w Cuxhaven, albo w Jade, na redzie w Wilhelmshaven. Skazani na to ugrupowanie czat, mogliśmy być albo zaskoczeni przez nieprzyjaciela albo też należałoby nam trzymać stale wszystkie okręty pod parą gotowe do wyjścia. Jednak przyjęcie ostatniego rozwiązania na stałe, było rzeczą trudną do wykonania.

(Załogi lekkich okrętów nużyły się męczącą służbą. Szczególnie ciężko pracowało wojsko powietrzne).

— Nasza sytuacja — pisze dalej admirał Scheer — wyznaczyła szczególnie ważną rolę samolotom i sterowcom. Niestety, z początku ilość ich była ograniczona. Ośrodek lotnictwa zrobiono w Helgolandzie, lecz z początku mieliśmy tam zaledwie pięć aparatów. Ze sterowców jedynie „L 3” zajmował się w pierwszym okresie zwiadami dalekimi, próbując wznosić się przy każdej pogodzie; wykazując wyjątkową wytrwałość dochodził on aż do brzegów Norwegii.

Oprócz organizacji służby czat, zwrócono uwagę na organizację obrony wysp, powierzając ją komendantowi stacyj morskich morza Północnego, wiceadmirałowi von Krosigk w Wilhelmshaven. W pierwszym rzędzie systematycznie wysiedlano z Helgolandu mocno przywiązaną do swej wyspy ludność miejscową, przenosząc ją na kontynent. Przygotowana do tych przenosin ludność ta nie wykazywała szczególnego sprzeciwu. Poza tem zamknięto minami kanały-przebiegi i zmieniono znaki żeglarskie na nich oraz zdemolowano na lądzie przedmioty mogące służyć jako wskaź-

niki dla nieprzyjaciela. Między innymi padła stara i powszechnie czczona dzwonnica na wyspie Wangeroog, do której od niepamiętnych czasów przywykli oczy żeglarzy. Była ona tak stara, że widziała jak przesunęła się cała wyspa, wskutek ogólnego przesuwania się z zachodu na wschód wydm morza Północnego. Teraz znajdowała się na skrajnym zachodnim punkcie wyspy, kąpiąc swą podstawę w morzu.

Patrole dozoruące zagród i bezpieczeństwa każdego estuaru¹⁾, składały się z flotyll lokalnych zależnych od komendantów miejscowych. W ten sposób flota pełnego morza nie troszczyła się już o te rzeczy.

Uregulowanie służby latarni morskich miało wielkie znaczenie. W początku wojny zagasły wszystkie latarnie, statki świetlne, boje świetlne i całe wybrzeże tonęło w ciemnościach. Lecz na tem trudnem przy-morzu żegluga w estuarach, gdzie idą gwałtowne nurty Elby, Wezery i Ems, wymaga oświetlenia. Chcąc uniknąć miny i znaleźć porty, trzeba było ustawić znaki świetlne, łatwe do zauważenia. Ciemność była przykra, lecz miała tę dobrą stronę, że dozwalała nam wyjść skrycie, to jest bez niebezpieczeństwa (ze strony nieprzyjaciela). Wyjścia dokonywano zawsze w nocy. Znaki świetlne zapalano tylko na czas przejścia. Statki powracające z morza żądały również sygnałów świetlnych, o ile miały pewność, że nieprzyjaciel ich nie dostrzeże. Należało więc za wszelką cenę zapalać sygnały świetlne co do minuty w czasie żądanym. Statki świetlne na pełnem morzu, przed Jagde i Elbą, służące jednocześnie za czujki, nie znały

¹⁾ Estuar — lejkowate ujście rzeki zatopione przez morze. Mowa tu o estuarach Ems, Elby i Wezery.

podczas tych przeszło czterech lat wojny ani chwili wytnienia i czy sprawa dotyczyła małego okrętu, czy też całej eskadry wykonywano jednakowo ściśle nakazane zarządzenia. Mamy szczególnie głęboką wdzięczność dla przysług oddanych przez pilotów wojskowych, znajdujących się pod rozkazami pilota-majora Krause, którzy byli zawsze dla wyższych dowódców jak i dla dowódców statków, pewnymi doradcami.

Admirał von Scheer.



Krażownik *Emden* w nowej postaci. Wyporność 5800 tonn. Turbiny o sile 46500 koni. Szybkość — 29 węzłów. Udoskonalony typ nowoczesnego lekkiego krążownika. Przedziały bardzo ciasne. Pancerz dochodzi w środku do 100 mm, a urywa się w odstępach 10 m od rufy i dziobu okrętu. Uzbrojenie: 8 dział 150 mm w 4 basztach, 2 działa 88 mm obrony przeciwlotniczej i 8 wyrzutni torpedowych. Załoga: 19 oficerów i 464 marynarzy. Krążownik ten jest udoskonalonym *Dresdenem*. Należy zauważyć maszt (1,5 m średnicy), na którym osadzono obserwatorium artyleryjskie.

ŻYCIE FLOTY.

Pochwała...

ŻYCIE FLOTY.

ŻYCIE FLOTY BRYTYJSKIEJ.

Flota wysyłała codziennie tysiące listów, tymczasem nikt na ziemi nie wiedział właściwie o jej codziennym życiu. Była to jedna z najdziwniejszych rzeczy w tej wojnie. Sztukę pisania, polegającą na tem, aby przytem nic nie powiedzieć rozwinięto w marynarce doskonale, a milczenie to było tak stałe i uparte, że ciekawość publiczna rozbijała się o nie. Zczasem oduczono się pytań i przypuszczeń na ten tajemniczy temat. Ogół zadowolił się patrzeniem na marynarke, jak na tajemniczą maszynę, doskonale działającą, której wydajność pracy jest nadzwyczajna, choć nią nikt nie kieruje.

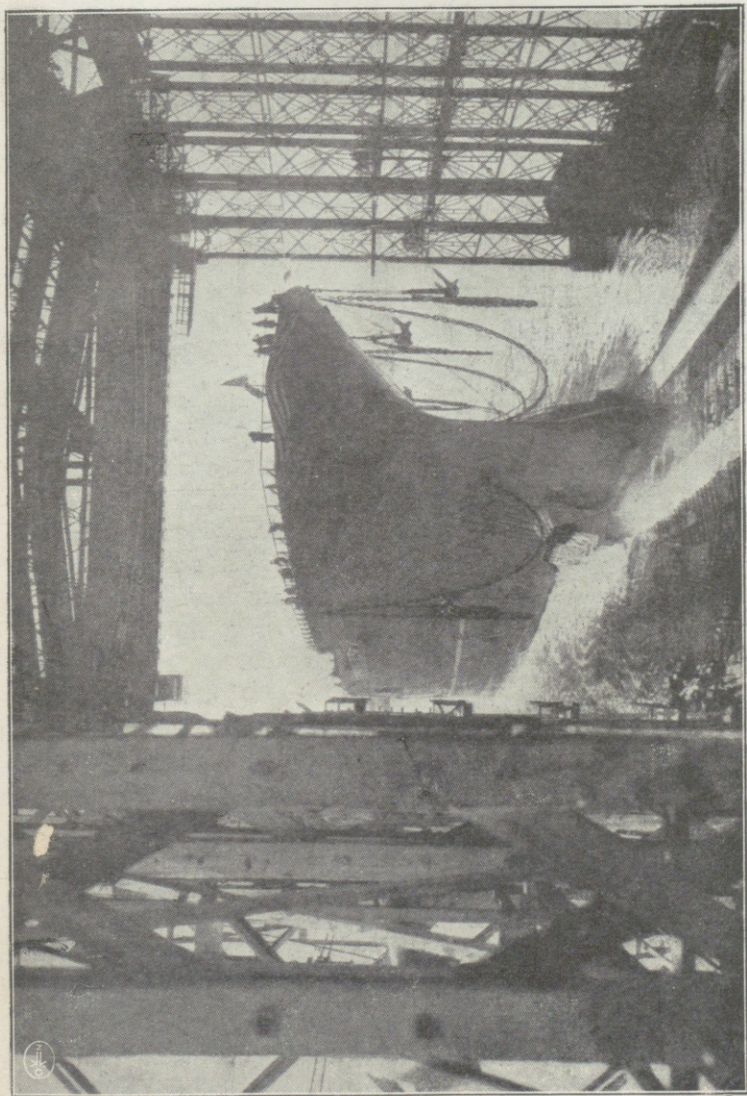
Pochwała ta była usprawiedliwiona i piękna, lecz niezupełnie ścisła. Przecież głównym silnikiem całej maszyny było życie i energia ludzka i o ile pod względem technicznym jej działalność powinna jeszcze zostać w sekrecie, to co się tyczy ludzi — niema żadnej potrzeby dłużej jej skrywać. Zaprawdę niema bardziej określonego, ludzkiego typu, jak marynarz brytyjski, czy to będzie admirał czy też chłopiec okrętowy. Życie w izolowanych społecznościach na pokładach pomaga w kształceniu się cech charakterystycznych tego typu. Ro-

zumie się, że zwykły marynarz nie opisuje swoich wrażeń z życia codziennego na okręcie, są to dla niego rzeczy zwykłe, zbyt bliskie. Zresztą ma on dwa główne pragnienia: pobić nieprzyjaciela i uzyskać długi urlop. Jednak warto cośniecoś powiedzieć, jak to było, narodo- wi, który chociaż zna mało swych marynarzy, lecz prze- cież zostawia im najlepsze miejsce w swem sercu.

Kiedy wspominam zimę 1914 — 1915 roku, to uderzają mnie dwa fakty: pierwszy to długość jej trwa- nia¹⁾ i ciemności, drugi to łatwość z jaką ją spędzi- śmy. Widziana zdaleka, przedstawia mi się niby dłu- gi tunel. Ciągły brak słońca, nigdy nie gasnące świa- tło elektryczne i zaduch unoszący się w baterjach po szesnastogodzinnej nocy — oto wrażenia panujące.

Surowe zimno, będące jedną z klęsk w okopach Flan- drii, nie dało nam się nigdy we znaki na morzu Pół- nocnem. Po pierwsze — zgodnie z przesądą, że kiedy ma się parasol to deszcz nie pada — mieliśmy tak zastra- szający zapas trykotów i odzieży wełnianej, że zima wydawała się wprost łagodna. Po drugie nie spotyka się na naszych morzach mroźnego wiatru, idącego z od- ległych lądów zamrożniętych, wreszcie nowoczesne wiel- kie okręty są doskonale ogrzane i wietrzone i tylko niewielka ilość ludzi z osady, jest wystawiona na bez- pośrednie działanie niepogody. Na kontrtorpedowcach i patrolowcach rzecz ma się całkiem odmiennie, bo nu- rzają się one dniami i nocą w lodowatych wodach, kołyszą w szarości fal, smagane przez mroźne zadymki i prze- nikane zimnem od stóp do głów. Niemniej jednak uwa- ga ludzi tam nie słabnie i czujność ich jest zawsze nie-

¹⁾ Flota brytyjska przeważnie stała daleko na północy, w Sca- pa Flow.



Spuszczanie okrętu. Okręt jest budowany na stoczni lekko pochylonej ku morzu. Po wykończeniu kadłuba spuszczają go na wodę, zsuwając po dwóch szerokich ślizgach natłuszczonych. Potem już na wodzie ustawiają działa i kończą wewnętrzne urządzenia. Tu widzimy spuszczenie amerykańskiej awiomatki *Langley*.

BANIZONOWA BIELISTEWA WOJSKOWA
w Radomiu

zmienna. Wiedzą oni co to jest chłód i zimno, ale wzamian nasycają się też radością pierwszego dnia wiosny, kiedy to można wreszcie stać nieruchomo, grzejąc się na słońcu i nie trzeba maszerować wielkimi krokami, aby rozgrzać skostniałe członki. Dla tych ludzi ciepła odzież miała w sobie coś z ciepła rodzinnego ogniska, przy którym była robiona szydełkiem, miała wełnę jakby przesyconą modlitwą i myślami tych, które ją tkwały.

Czyto w porcie czy też na morzu, życie floty podczas zimy toczyło się dokładnie w myśl ściśle określonego programu. Na morzu stale myślano o nieprzyjacielu. W tej wojnie marynarka po raz pierwszy walczyła z niewidzialnym wrogiem i od chwili wyjścia z portu aż do powrotu należało być gotowym do zadania ciosu czy też samemu go otrzymać. Oficer nie miał ani jednej chwili wytchnienia nerwowego. Wypełniając swe normalne funkcje życiowe, manewrując basztami, chodząc na obiady, śpiąc, czytając, strzelając wiedział, że niema takiego momentu, takiego ułamka sekundy, w którejby wszystkie te czynności nagle nie musiały odejść w ciemność i niebyt, a on sam natomiast powinien wtedy okazać w praktyce całą swą wiedzę i wyćwiczenie nabyte w długich latach pokoju.

Tak wyglądało życie na morzu.

Rozumie się, że przy postoju na kotwicy następowało pewne odprężenie.

Wszystko było w stałym pogotowiu — oto był pierwszy i najważniejszy rys naszego życia. Będąc gotowym, należało czekać na sygnał. W tych miesiącach zimowych wielu oficerów marynarki spędziło w mesie więcej godzin, niż podczas całej swej służby w marynarce.

Ile okrętów, tyle było różnych sposobów spędza-

nia czasu, ale zasadniczo całą tę zimę zabawiano się grami. Praktykowaliśmy wszelkiego rodzaju gry i łamigłówki i często po herbacie długi stół w mesie łudząco przypominał „ogródek dziecinny“, tyle na nim leżało zabawek. Byli tacy co łamali sobie godzinami głowę nad łamigłówką, pragnąc pracowicie złożyć obrazek przedstawiający starą niewiastę, zbierającą suche gałęzie albo też znaleźć brakujący nos konia!

Inne zajęcia zależały od miejsca, gdzie się znajdowaliśmy. Wiele jest pięknych krajobrazów nad głębokiemi portami tych wysp¹⁾, lecz mało rozrywek, o które ubiega się oficer marynarki podczas kilkugodzinnego urlopu. Większość z tych portów oddalona jest od dużych miast i naprawdę należało mieć odwagę aby wykorzystać krótki okres czasu między śniadaniem²⁾ a wieczorem, bo wtedy to już wszyscy powinni być na pokładzie. Trzeba było mieć odwagę, aby zejść na ziemię i przechadzać się po tym pustym kraju, który stał się nam tak bliski, a który często dla swej ponurości zimowej wydawał się nam antypatyczny. W takich portach jak Scapa, nie mogliśmy zresztą korzystać z tej jedynej rozrywki, ze względu na odległość, dzielącą okręt od tamy portowej. Przepisowa przechadzka z kolegą po pokładzie to wszystko co było możliwe.

Marynarze z krażowników bojowych nie otrzymywali urlopów w zwykłym tego słowa znaczeniu, lecz

¹⁾ Mowa o Orkadach.

²⁾ Właściwie drugim śniadaniem w południe. Zmrok szybko zapadał w Scapa Flow.

wysyłano ich na ład setkami, dla gry w piłkę nożną, lub w braku tejże dla wykonania dobrego marszu. Rzadko z tej skromnej rozrywki mógł skorzystać pojedynczy marynarz. Zadziwiający był jednak doskonały stan fizyczny i moralny ludzi, mimo ciężkich warunków życia pokładowego. Trudno znaleźć słowa pochwały dla dobrego nastroju jaki posiadali. Marynarze pracowali, spali i (jeżeli to się zdarzyło) walczyli, a przytem jedli (zwłaszcza jedli) z apetytem i punktualnością nadzwyczajną. Nie narzekali przytem prawie nigdy, a zwłaszcza jeżeli należało spełnić ciężką pracę na morzu, niezależnie od jej trudności. A to dlatego, że być na morzu znaczyło to być bliższym tej oczekiwanej chwili, kiedy to ujrzy się nieprzyjaciela i będzie można wreszcie pokazać mu zęby.

Największymi entuzjastami okazali się palacze, którzy przecież nic nie widzieli, a pracowali najciężej, narażeni na największe niebezpieczeństwo w razie uszkodzenia okrętu. Na pokładzie *Liona* najgorzej poinformowani zawsze mogli powiedzieć, kiedy wychodzimy na morze, bo wtedy słyszało się śpiew wychodzący z baterij załogi. To śpiewała obsługa maszyn, otrzymawszy rozkaz dołożenia do ognia. Cały okręt jak ul ożywiał się dziwnem brzęczeniem. Nazajutrz po bitwie przy Dogger Bank, podczas której wymagano od palaczy długich i nadludzkich wysiłków, oficer-mechanik zwrócił się z prośbą do jednego z głównych mechaników, „aby zechciał wydać rozkaz palaczom nie śpiewania podczas boju, ponieważ w pomieszczeniu D nie słychać rozkazów”.

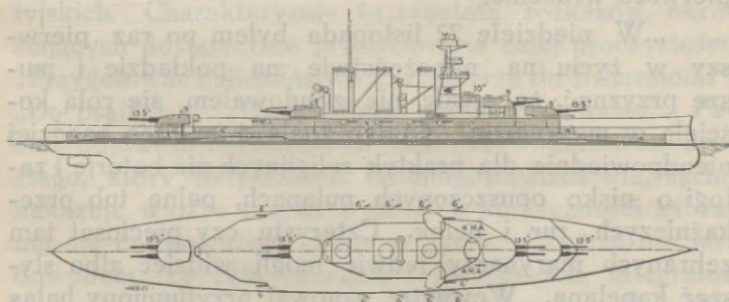
Marynarze to doskonali robotnicy, lecz również dobrzy zjadacze. W braku okazji wydawania pieniędzy

dzy na picie, jedyną dozwoloną słabością stało się je-
dzenie, to też obroty kantyny osiągały ogromnych cyfr.
Na pokładzie *Princess Royal* gotowano dwa tysiące ja-
jek każdego ranka na śniadanie i około tysiąca na
wieczór. Zdrowy palacz czy też marynarz, uważał za
rzecz zupełnie normalną zjeść sześć jaj na śniadanie,
a jego menu mogło oszołomić wynalazcę ograniczeń,
lecz marynarz miał żołądek równie mocny jak serce.
Nie wpłynęły na nie ani długa zima północna z mono-
tonją obrazów i towarzyszy, ani wieczna pogoń za nie-
widzialnym nieprzyjacielem, na którego trzeba było
czekać oraz go wypatrywać.

Mylicie się, jeżeli wyobrażacie sobie, że wasi przy-
jaciele z floty wypatrywali oczy we mgłach morza Pół-
nocnego. Zawsze ktoś czuwał, lecz przecież ten ktoś
nie czynił tego ciągle. Flota jest wielka a podział jej
cudowny; szmer radjotelegrafu może ją zebrać w kilka
godzin w określonym miejscu, rozproszyć, skoncentro-
wać i manewrować z łatwością i pewnością, według
skinień ręki mistrza, który nią rządzi. W okresach
bierności życie płynęło często spokojnie, zupełnie jak
w czasie pokoju. Głęboka różnica istnieje między
marynarką i armją. Kiedy rozpoczęła się wojna, armja
została zrewolucjonizowana. Przeniesiono ją w ca-
łości do innego kraju i cały jej organizm zmienił się
gruntownie. Tymczasem marynarka nadal poruszała
się w rodzinnym żywiole. Jej przyzwyczajenia poko-
jowe doskonale przystosowały się do warunków woj-
ny i bieg strasznych zdarzeń niewiele wpływał na tok
codziennego życia. Zamiast być gotowym do boju na
dwanaście godzin jak przedtem, marynarka była stale
gotowa. To wszystko! Nie było urlopów, gości, mniej
się widziało złotych galonów, lecz cykl zajęć codzien-

nych w portach morza Północnego, był taki sam jak zawsze, podczas pięciu ostatnich lat pokoju. Były niewielkie różnice, lecz większość ich nie widziała. Znaczenie ich i istnienie odkrywało jedynie wprawne oko.

Filson Young.



Brytyjski krążownik bojowy *Tiger*. Wyporność 28500 tonn. Szybkość 30 węzłów.

NABOŻEŃSTWO NA POKŁADZIE.

Prostota nabożeństwa na pokładzie okrętu wojennego jest uderzająca. Autor angielski tak opisuje swoje pierwsze wrażenie.

...W niedzielę 22 listopada byłem po raz pierwszy w życiu na nabożeństwie na pokładzie i muszę przyznać, że wcale nie zbudowałem się rolą kościoła w marynarce. Trudno znaleźć miejsce bardziej nieodpowiednie dla praktyk religijnych niż baterje¹⁾ załogi o nisko opuszczonych pułapach, pełne tub przełożniczych, rur i belek. Czterystu czy pięciuset tam zebranych marynarzy ledwie mogli widzieć albo słyszeć kapelana. Wewnątrz panował przytłumiony hałas i wrzawa, nastrój taki sam, jaki jest w szkole niedzielnej, czy też w innych miejscach, gdzie małe dzieci zmuszone są siedzieć cicho, chociaż się nudzą i jest im bardzo niewygodnie.

Admirał wraz ze sztabem, dowódca okrętu i ofi-

¹⁾ Baterjami na okręcie wojennym nazywają się międzypokłady, na których są umieszczone działa mniejszych kalibrów. W tych właśnie baterjach marynarze rozwieszają swe hamaki na noc.

cerowie pokładowi siedzieli na przodzie, na krzesłach, pozostała publiczność cieśniła się na ławach bateryj. Śpiewom wtórowała okropna fisharmonja, nie przeszkadzająca wcale obniżać się głosom o co najmniej pół tonu przy każdym hymnie.

Admirał i dowódca okrętu odczytali słowa Ewangelji. Trudno mi powiedzieć wiele o kazaniu, chyba tyle tylko, że trzeba by człowieka bardziej natchnionego niż ten nasz dzielny kaznodzieja, żeby odnaleźć związek między audytorjum a słowami Ewangelji na ostatnią niedzielę po Trójcy Świętej. Były tam myśli proste i pokrzepiające, które można z pożytkiem rozwinąć w takiej chwili i w takim miejscu. Mimo swych aspiracji do pierwszeństwa, kościół anglikański musi się zadowalać skromnem miejscem u marynarzy brytyjskich. Charakteryzuje to prostota rozkazów, określających dostatecznie przejściowość całej uroczystości. „Przygotować nabożeństwo“, „Żołnierze do fisharmonji“, „Do psalterzy“, „Dwóch ludzi przenieść ambonę“. Pastor odprawia nabożeństwo pod przewodnictwem drugiego, który natychmiast po błogosławieństwie, sucho nakazuje włożyć czapki i mówi o konieczności zabrania się do poważnej pracy w życiu. Czyż to nie jest dowodem, że cała ceremonia jest częścią integralną porządku okrętowego. Rzeczą, która mnie najbardziej zafrasowała w tem nabożeństwie, to był fakt, że przed odśpiewaniem ostatniego hymnu, admirał (Beatty) zwrócił się do audytorjum głosem rozwlekłym i płaczącym, którym śpiewał i rzekł: „Chcę usłyszeć ryczącego *Lwa (Liona)*¹⁾“.

¹⁾ Nabożeństwo odbywa się na pokładzie krążownika bojowego *Lion*.

Ostatni hymn „Uczynicie dobry bój” był znany najpobożniejszym z Oxfordu pod nazwą „Współwalczących”. A potem *Lew (Lion)* posłuszny rozkazowi zaryczał w sposób straszliwy i ponury.

Stanowisko kapelana we flocie jest prawdopodobnie trudniejsze od każdego innego w kościele. Większość kapelanów, których znałem, miała zdrowy rozsądek i do minimum zmniejszała swe pretensje do praktyk religijnych, zadowalając się rolą wiernych przyjaciół i lojalnych doradców ludzi, którzy ich potrzebowali. Tkwi w tem ukryta zasługa, której wartości nikt nie stara się ani ocenić, ani uczcić.

Filson Young.



Lekki krążownik brytyjski *Cardiff*, 4200 tonn, szybkość 29 węzłów.

BOŻE NARODZENIE NA MORZU.

W dniu Bożego Narodzenia 1914 r. Wielka Flota brytyjska znajdowała się na morzu gotowa do boju, wzywając nieprzyjaciela, niemal prosząc. Naprawdę żaden przeciwnik kochający walkę, nie umiałby się oprzeć chęci zmierzenia się z nami w ten dzień. Nasze oczekiwanie i intencje były tak wyraźne, jakbyśmy przez radio rzucili głośno Niemcom: „Co za piękny dzień! Chodźcie wymienić z nami kilka strzałów”. Macie do wyboru lekkie krążowniki, krążowniki bojowe, kontrtorpedowce, pancerniki. Pozostałe okręty z radością będą świadkami walki. Tak, była to piękna pogoda, dzień bez jednej chmurki, kiedy to kanonierzy mówią, że „widzialność jest doskonała”, a obserwatorzy czuwający, o świcie z żalem opuszczają swe posterunki wzdychając: „Ach, cóż to za cudowny dzień dla boju”. Młodzi oficerowie artylerzyści, strzelając we mgłach, siekących deszczach i tumanach zimowych, marzą o nadejściu takich właśnie dni.

Radość tego pięknego dnia zaćmił nam jedynie brak nieprzyjaciela, który nie dał znaku życia.

W tych okolicach tak nam bliskich, 55.45 N, 1.25 E, spotkaliśmy naczelnego wodza sił morskich z głównie-

mi siłami floty: była to jakby uroczysta defilada wielkich okrętów, ślizgających się powolnie po szaro-niebieskich wodach, w powłóczyстых ruchach, jakby ustępujących miejsca swoim partnerom. Lecz napróżno lekkie krążowniki oglądały widnokrąg — nigdzie nie dojrzały przeciwnika. Zresztą nie wiem czy go się spodziewano naprawdę. W każdym razie było rzeczą rozsądniejszą dla floty być na morzu, wobec przypuszczenia, że w ten dzień świąteczny nieprzyjaciół zechce w niezwykły sposób wykazać swą działalność. Zresztą nic nam nie przeszkodziło świętować Boże Narodzenie podług starej tradycji marynarki wojennej. Głównym uroczystości był naturalnie obchód posterunków i baterij. Po nabożeństwie, w czasie którego odśpiewano tradycyjne kolendy przy dźwiękach okropnej fisharmonji i orkiestry, jakiś czas pełniliśmy zwykłą służbę poranną. O świcie każdy zajął swoje stanowisko bojowe, lecz kiedy ironicznie świecące słońce i negatywne sygnały zwiadowców zmusiły osadę do zrzeczenia się jakiegokolwiek nadziei na zobaczenie nieprzyjaciela, wszystko potoczyło się zwykłą koleją. Większość ludzi, zwolniona od służby, zaczęła przygotowania w bateriach. Kiedy dzwon uderzył w południe, sformował się orszak. Ceremonja była bardzo prosta. Admirał w towarzystwie oficerów okrętowych, wolnych od służby, obszedł posterunki i stoły, przy których zebrała się osada do uczty wigilijnej i życzył wszystkim „wesołych świąt”. Jest to jedyny wypadek, kiedy marynarze spotykają się z oficerami w godzinie posiłku, normalnie jest ten czas święcie przestrzegany, ponieważ są to jedyne chwile względnej swobody, pozostawionej marynarzom na wielkim współczesnym okręcie wojennym. Lecz ta prosta wizyta admirała wywiera silne wrażenie. Z głów-

nego, dobrze nam znajomego pokładu zeszliśmy po stalowych schodkach do miejsca, które na pierwszy rzut oka wydało się podziemnym jarmarkiem, prawdziwą składnicą zabawek. Przy każdym stole w długiej i niskiej baterji, znajdowało się około dwudziestu ludzi. Całą przestrzeń zapełniały stoły i ławki. W kątach baterji pozostawiono trochę miejsca dla materiałów i przyrządów.

W dzień Bożego Narodzenia jest zwyczaj ozdabiania stołów od strony widza. Motywy i środki zależą od artystycznych upodobań grona siedzących przy stole. Czego tam niema: — fotografie rodziców, ilustracje z tygodników, strzałki z ostrokrzewów naturalnego czy sztucznego, pundig, ciastka i t. p. Widziało się tam skomplikowane budowle, pokryte szronem i śniegiem, gdzie można było przeczytać różne okolicznościowe dewizy, hasła czy też napisy w rodzaju: „Niech Bóg błogosławi naszego admirała“. Z poza zielonego szkła patrzyło na nas kilka strasznych portretów klejowych, namalowanych farbami z magazynu okrętowego. W obfitości znajdowały się fotografie okrętu, pocztówki, malowidła, modele. Wszędzie zaś pocztówki i pocztówki.

Co najbardziej zadziwiało w czasie tego obchodu admirałskiego, to że tyle zrobiono tak skromnymi środkami. Przecież tego samego ranka wszystkie międzypokłady sprawdzane surowem spojrzeniem inspekcyjnego oficera, wyglądały jak zazwyczaj: każde nakrycie, każdy widelec na swoim miejscu, wszystko ułożone według określonego regulaminu, bez najmniejszego śladu dekoracji. I nagle znaleźliśmy się jakby w podziemiu wielkiego magazynu w dniu wyprzedaży resztek, a nie szybkość przeobrażenia jest tu rzeczą nadzwyczajną,

bo jest to objaw dość częsty w życiu marynarza. Lecz co jest rzeczywiście godne uwagi i wzrusza, to fakt, że ci ludzie ciężko pracujący, stłoczeni w ciasnocie, zawieszeni między życiem a śmiercią, czuli się w obowiązku wykonać jeszcze ten wysiłek i poświęcić trochę swego czasu celem zrobienia tych naiwnych dekoracji i zabawek dziecinnych. Jest to wymowne świadectwo pragnienia drzemiącego we wszystkich sercach, chęci pogrążenia się w zabawie. Marynarz brytyjski umie zrobić coś prawie z niczego i zadowala się małym.

Oficerowie z trudem przechodzili między szeregami udekorowanych stołów. Wymieniano z biesiadnikami okolicznościowe komplementy. Należało tu i owdzie, często z wysiłkiem, skosztować jakiegoś okropnego mięsa i naturalnie przychodziły różne wspomnienia, wywołane jakimś dowcipem, odpowiednim w tych okolicznościach. Zresztą słowa, gesty i ton nie przekraczały ani na włos granicy, do której dozwalała docierać chwila i miejsce. Jak wszędzie na świecie różnice podkreślano starannie.

W tym jedynym dniu zamieniano uściski dłoni i życzenia. Ludzie, którzy pracują i razem żyją, zależni nawet w osobistym życiu jedni od drugich i których wzajemna dobra wola jest wyraźnie odmierzona, tego dnia mogą dać folgę uczuciom prawdziwego braterstwa, wyrażanego tak rzadko u marynarza. I dopiero wtedy, kiedy niebiesko-złoty korowód, w którego ogonie szli aspiranci, utorował sobie drogę między ściśniętymi biało-niebieskimi szeregami, wówczas dopiero biesiadnicy odczuli pełną swobodę i rozpoczęło się prawdziwe święto. Sądzę, że byłoby mało zgodne z rzeczywistością opisywać je jako zwykłą orgię obżarstwa. Coprawda pochłaniano całe tonny mięsa. Przy każdym

stole kucharz podawał porcje rumu, rozcieńczonego zgodnie z aktem Parlamentu na prosty grog. Najszczęśliwsze te w życiu marynarza godziny przeszły na śpiewach, opowiadaniach różnych historyj, aż do chwili, kiedy szczęśliwsi, wolni od służby, mogli ułożyć się gdzieś w kacie albo na ławie, na podłodze stalowej, słowem wszędzie, gdzie znajdowało się jeszcze trochę miejsca nie zajętego głowami i nogami kolegów, i chrapać.

Niemniej jednak tok służby okrętowej surowo przestrzegano. Wachty zmieniały się regularnie, w godzinach ściśle określonych. Rozgrzani sygnaliści wdzielali się na wysokie mostki sygnałowe, gdzie świszczał wiatr, zmieniając skostniałych. Czyści i wypoczęci palacze schodzili do ognisk, a brudni i błyszczący od potu wychodzili stamtąd. W dzień Bożego Narodzenia żadne zaniedbanie w służbie, podobnie, jak w inne, nie było tolerowane. Lecz są przecież sposoby patrzenia przez palce na pewne drobne wykroczenia, wszyscy, którzy znają wartość karność wiedzą o tem dobrze. I kiedy w nocy zastępca dowódcy rozpoczął zwykły obchód okrętu, jarmark już w baterjach zniknął i przybrały one swą zwykłą postać. Być może tylko chrapanie i westchnienia ze zwieszających się hamaków były głośniejsze, niż zazwyczaj. Może nazajutrz lekarze mieli więcej zajęć. Ale to było wszystko i nasze Boże Narodzenie innych śladów na morzu nie zostawiło.

W nocy huczał wiatr z południa, który następnego dnia wzmógł się. Duża fala zalała kajutę aspirantów i mesę. Po północy dopiero eskadra znalazła się w zaciszu na kotwicy w Scapa Flow.

Filson Young.

KONSERWATYZM W MARYNARCE ANGIELSKIEJ.

Amerykanie zetknęli się z Anglikami, stary świat z nowym, i niejedna rzecz ich dziwiła. Ot, na przykład taki fragment z pracy W. S. Simsa: *The victory at sea*.

— Pomimo nowoczesnej powierzchowności, brytyjski admirał Bayly był zaciekle konserwatystą i miał głęboki wewnętrzny szacunek dla rzeczy starych, właśnie dlatego, że były staremi. Pradawny zwyczaj nakazywał w niedzielę najstarszemu dygnitarzowi czytać z ambony w kościele ewangelję, co admirał wypełniał z godnością, świadczącą o szczerej religijności. Jego „konserwatyzm” angielski wyrażał się w wielu drobnych szczegółach. Na przykład, nigdy nie napisał do swego przełożonego inaczej niż ręcznie, posługiwanie się w podobnych wypadkach maszyną było w jego oczach profanacją.

Kiedyś miałem sposobność zapytać pewnego admirała, w ciągu godziny pracowicie kaligrafującego list, na który piszący na maszynie zużyłby zaledwie kilka minut.

— Panie admirale, jakże wy chcecie wygrać wojnę, jeżeli pan zużywa na wszystko tyle czasu?

— Raczej przegram wojnę — odpowiedział mi z lekkim zmruczeniem oczu,—niż posłę do przełożonego list pisany na maszynie.

Moi oficerowie lubili żartować z tego powodu z admirała, który zapraszał ich czasami na obiad. Pewnego razu powstało pytanie dlaczego admirał zawsze zjada pomarańczę przy końcu posiłku, a nie na początku, jak się to czyni w Ameryce.

— Mogę panom powiedzieć — rzekł komandor Zogbaum.

— Dlaczego? — zapytał admirał.

— Dlatego, że Wilhelm Zdobywca miał właśnie taki zwyczaj.

— Nie widzę słusniejszego powodu — odrzekł admirał.

Uwaga ta ubawiła go i używał jej potem jak przysłowia. Za każdym razem, kiedy Amerykanie znajdowali coś za mało nowoczesnem, dodawał: — Wiecie przecież, że Wilhelm Zdobywca miał zwyczaj tak czynić.

Ale na jednym punkcie admirał był Amerykaninem, to jest w umiejętności pracy.

W. Sims.



Brytyjski kontrtorpedowiec *Ambuscade*, 1200 tonn. Szybkość 37 węzłów.



TEGOŻ AUTORA:

1. TERYTORJUM POLSKI POD WZGLĘDEM
WOJSKOWYM. cena zł. 3.50.
2. GEOGRAFJA WOJENNA RZECZYPOSPOLI-
TEJ POLSKIEJ I ZIEM OŚCIENNYCH ze 166
szkicami i mapkami cena zł. 10.—
3. GRANICE POLITYCZNE NATURALNE
I OBRONNE. cena zł. 2.60
4. MORZE JAKO ŹRÓDŁO BOGACTWA NA-
RODU. (w druku).

DO NABYCIA

w GŁÓWNEJ KSIĘGARNI WOJSKOWEJ
WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT 69.

2455

4353

BARRIZONOWA WIELKOTĘKA WILSKOWA
w Radomiu





0561/
1

6724

