

BIBLIOTEKA WIEDZY

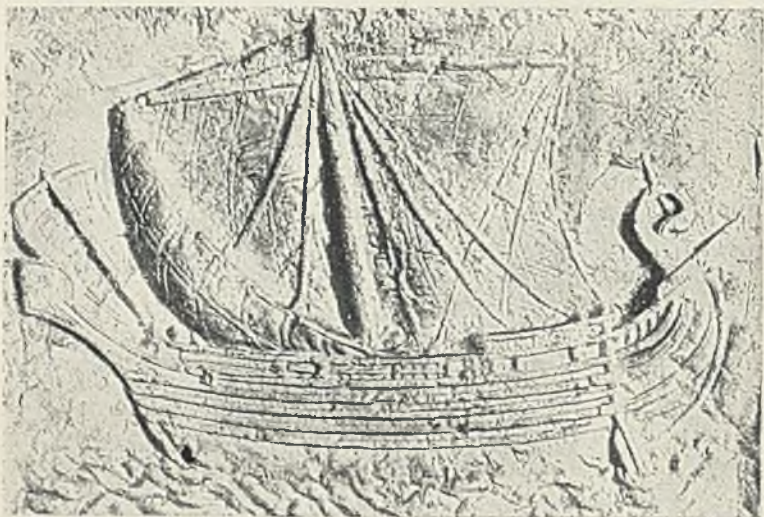
H. W. VAN LOON

DZIEJE
ZDOBYCIA MÓRZ



RZASKA. EVERT I MICHALSKI

DZIEJE ZDOBYCIA MÓRZ

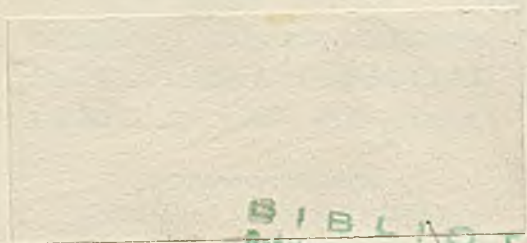


Tryrema grecka (statek z trzema rzędami wiosel). Płaskorzeźba około 450 r. przed N. Chr. Statek handlowy z Sydonu. Płaskorzeźba rzymska, około 100 r. po N. Chr.
 Bitwa morska. Płaskorzeźba rzymska, około 30 r. przed N. Chr.

H. W. VAN LOON

DZIEJE
ZDOBYCIA MÓRZ

Z LICZNYMI ILUSTRACJAMI



~~BIBLIOTEKA
Państwowego Liceum Pedagogicznego
W GLIWICACH~~



TRZASKA, EVERT i MICHALSKI S. A.
WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 13
GMACH HOTELU EUROPEJSKIEGO

TYTUŁ ORYGINAŁU:
SHIPS AND HOW THEY SAILED
THE SEVEN SEAS

Van Loon
Drieje
406⁹¹



WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE



623.821629.5] (091)

SN 18898

SPIS RZECZY.

	Str.
PRZEDMOWA	VII
Rozdział pierwszy	
Kilka uwag natury ogólnej	1
Rozdział drugi	
Co było na początku	8
Rozdział trzeci	
Dawne statki na Nilu i we wschodniej części Morza Śródziemnego	18
Rozdział czwarty	
Początek budowy okrętów we wschodniej części Morza Śródziemnego	26
Rozdział piąty	
Początki nawigacji w Europie Północnej	50
Rozdział szósty	
Okręty Morza Śródziemnego w wiekach średnich	71
Rozdział siódmy	
W którym mówi się o tym, jaki los spotkał dawne ga- lery śródziemnomorskie i dlaczego zniknęły	82
Rozdział ósmy	
Okręty starożytnego świata znikają i na morzach ukazuje się nowy świat pływający	89
Rozdział dziewiąty	
Okręty, które badały powierzchnię naszej planety	103
Rozdział dziesiąty	
Powstanie pełnorejowca trójmasztowego	132
Rozdział jedenasty	
W którym opuszczam potwory morskie i wracam do okrętów siedemnastego i osiemnastego wieku	166

VI

Rozdział dwunasty	Str.
Życie na morzu w czasach Nelsona	171
Rozdział trzynasty	
Krótki katechizm wszelkich rodzajów żaglowców . .	191
Rozdział czternasty	
Para zaczyna powoli buchać	194
Rozdział piętnasty	
Para jest coraz mocniejsza	220
Rozdział szesnasty	
A co przyniesie przyszłość?	237



KILKA UWAG NATURY OGÓLNEJ

Człowiek należy do rzędu zwierząt drapieżnych. Utrzymuje się przy życiu zjadając inne zwierzęta i wzbogaca się zabierając to, co należy do jego sąsiada. Stąd historia świata jest historią wojny.

Smutny ten fakt staramy się zawsze osłonić bogatą draperią krasomówstwa. Z dumą wskazujemy na dzieła ludzkie w dziedzinie pokoju i postępu. Bez zająknięcia mówimy o ewolucji i wysoko niesiemy sztandar, na którym widnieje piękny napis „Excelsior“. Przechwalamy się naszymi zdobyczami na polu nauki i postępu.

Jednakże historia ostatnich pięciu tysięcy lat (jedyne fragment naszej historii, o którym posiadamy jakieś wiadomości w formie pisanej) daje mi prawo powiedzieć: „Człowiek należy do rzędu zwierząt drapieżnych. Utrzymuje się przy życiu zjadając inne zwierzęta i wzbogaca się zabierając to, co należy do jego sąsiada“.

W początkach swego istnienia (mam tu na myśli odległy okres historii, kiedy człowiek wynurzał się powoli z tej fazy rozwoju, w której trudno byłoby jeszcze odróżnić go od innych zwierząt zaludniających pola i lasy) człowiek ograniczony był w swych drapieżnych czynnościach przez istnienie żywiołu, który tak samo wtedy jak i dzisiaj pokrywał większą część globu i który dziś znany jest zarówno uczonym jak i laikom pod nazwą „wody“.

Urodzony bez skrzel i płetw człowiek musiał z wielką przykrością, a może nawet i z rozpaczą, zdawać sobie sprawę, że w gruncie rzeczy jest „zwierzęciem lądowym“. Rozmyślnie nie wspominam o skrzydłach mówiąc o człowieku z tego wczesnego stadium jego rozwoju. Miały bowiem upłynąć jeszcze setki wieków, zanim w ogóle

odważył się marzyć o możliwości przemienienia się w sztucznego ptaka i o rozpoczęciu podboju sfer powietrznych.

Zresztą czymże było wtedy dla niego powietrze? Był to otaczający go ze wszech stron niebieski żywioł, żywioł tak nieuchwytny jak wichry pędzące obok wejść do cuchnących pieczar pierwotnego człowieka. Woda natomiast była czymś zgoła odmiennym.

Stanowiła ona, oczywiście, olbrzymią przeszkodę dla tego, kto chciał przejść z jednej strony doliny na drugą i spotykał na drodze rzekę lub jezioro, zajmujące akurat środek doliny. Atoli nie była to przeszkoda, której nie dało się żadną miarą przezwyciężyć.

Wszystkie zwierzęta, zdaje się, od natury obdarzone są instynktem pływania. Rzućcie byle jakie zwierzę w wodę (nawet jeżeli całe życie swe spędziło w klatce), a zacznie natychmiast poruszać nogami w ten wolny automatyczny sposób, który najzupełniej podobny jest do popychania czołna za pomocą kopyści. Następnie stworzenie to będzie zachowywać się tak, jak nigdy nie zachowa się żadne dziecko ludzkie, przedtem nie nauczone. A więc będzie usiłowało zapobiegliwie utrzymać swe organy oddechowe wysoko ponad wodą i sterować głową. Setki lat życia z dala od natury i setki lat tego, co nazywamy „wychowaniem“, pozbawiły nas, istoty ludzkie, tej przyrodzonej zdolności utrzymywania się na powierzchni wody, gdy nas w nią wrzuca.

Atoli nasi najdawniejsi przodkowie na pewno nie gorzej byli wyposażeni w „instynkt pływania“ niż pies, niedźwiedź, lew i tygrys, z którymi na jednakowych mniej więcej warunkach dzielili miejsce na kuli ziemskiej. Skoro więc rzeka lub jezioro nie były dosyć płytkie i nie można było przejść w bród z jednego brzegu na drugi, mogli byli przebyć tę przestrzeń, posuwając się naprzód po powierzchni wody za pomocą miarowych ruchów nóg i rąk.

Możemy więc śmiało powiedzieć, że ciało ludzkie było

pierwszym statkiem, który w ogóle pruć niegdyś fale wody.

Byłoby to wszakże rozszerzeniem początkowego znaczenia słowa „vessel“ (naczynie) używanego na określenie statku. Anglosaskie słowo „vessel“ pochodzi od łacińskiego „vascellum“, które oznacza „małą wazę“ albo urnę, coś co może służyć jako naczynie do przechowywania płynów. Jak pouczają słowniki, był to „sprzęt dla przechowania płynów oraz innych materiałów: a więc beczka, baryłka, butelka, kocioł, garnek, filiżanka lub miska“. Natomiast człowiek płynący po otwartej powierzchni wody nie był właściwie „naczyniem, butelką, baryłką, beczką czy miską“.

Oczywiście, mógł w razie potrzeby przenieść swe dziecko na grzbiecie (jak to dotychczas jeszcze czyni wiele zwierząt, aby uniknąć niebezpieczeństwa podczas przepływania rzeki) i mógł nawet przeprowadzać się z częścią swych prymitywnych sprzętów domowych, przywiązując je sobie na plecach. Ale to było wszystko. Jako „statek“ czy pływający zbiornik, ciało ludzkie nigdy zapewne nie cieszyło się większym powodzeniem.

Cóż więc człowiek miał począć, pragnąc polować na foki, rekiny i na wszystkie inne twory zamieszkujące głębiny, które zaopatrywały go nie tylko w żywność, ale i w skóry noszone w wietrzne i zimne dni, oraz w tę wysoce cenną kość, która tyle znaczyła dla przedhistorycznych społeczeństw ludzkich co dla nas dzisiaj stal? Odpowiedź brzmi po staremu. Będzie to odpowiedź stanowiąca podstawę wszelkiego postępu.

Człowiek musiał uciec się do pomocy rozumu i wymyślić sposób, dzięki któremu nie tylko sam czy też z rodziną mógłby się przedostać przez wodę, ale który pozwoliłby mu wziąć ze sobą swe włócznie i topory oraz sieci rybackie jako też owe wszystkie mordercze narzędzia, od których zależało zdobywanie codziennych środków utrzymania.

Nie chciałbym zbyt „materialistycznie“ ujmować historii najdawniejszych okrętów. Niewątpliwie chciwość oraz chęć dowiedzenia się, co znajduje się po tamtej stronie wody, były w ciągu dziesiątków tysięcy lat tą podniętą, która pchała człowieka do rozwiązania zagadnienia nawigacji. Jednakże dokładniejsze przestudiowanie tych spraw na przestrzeni ostatnich czterdziestu wieków pozwala mi przypuszczać, że chciwość odegrała niewielką stosunkowo rolę wśród motywów skłaniających człowieka do przedsięwzięcia desperackich wypraw, które miały go zaprowadzić do najbardziej pustynnych i oddalonych zakątków niezliczonych mórz.

Natomiast zwykły niedostatek i potrzeba były pobudkami i tą siłą pędną, która człowieka będącego „zwierzęciem lądowym“ zamieniła w stworzenie czujące się wszędzie jak u siebie w domu — zarówno na lądzie jak i na morzu. Tak tylko pospolity niedostatek i potrzeba oraz, jak dodaje Darwin, „romantyczne, błędne wiadomości jego wieku dziecięcego“. W każdym razie brak i potrzeba odegrały dominującą rolę we wszystkich morskich przygodach człowieka.

Ponieważ rozbójnicze wyprawy naszych przodków zdążyły do odległych krajów złota, towarów kolonialnych, zawoalowanych kobiet i innych rzeczy tajemniczych, nabrały przeto nieraz pozorów sławy, co pozwoliło współczesnym skrybom przeoczyć prawdziwe, prozaiczne i czysto praktyczne motywy, którymi kierowali się dzielni pionierzy, a podnosić zwykłe przedsięwzięcia pirackie do godności wypraw w poszukiwaniu „świętego Graala“.

Nie było to oczywiście zbyt trudne, jeżeli przypomnimy sobie całą malowniczość ówczesnych wypraw morskich. Okręty owego okresu były tak wyjątkowo piękne a życie codzienne ich kapitanów i załogi tak pełne cudownych po prostu wypadków uratowania się od niechybnej śmierci oraz fantastycznych potyczek, że łatwo było z tego materiału odważnych marynarzy i pięknych okrętów utkać

wspaniałe wzory niezwykłych przygód i bohaterskich czynów.

Tak więc wkrótce zaczęto gloryfikować nie tylko bohaterów żeglugi morskiej, ale i sam zawód. Leżało to niewątpliwie w interesie przedsiębiorców wypraw handlowych. Sprawy jednak miały się zgoła inaczej i zadaniem mej książki jest ukazać istotne ich oblicze.

Całe szczęście, że chociaż człowiek jest zwierzęciem drapieżnym, jednocześnie jest stworzeniem obdarzonym wspaniałym nieraz mózgiem, mózgiem mogącym rozwijać się w nieskończoność. Jest to jedyny obiecujący fakt w tym strasznym chaosie zjawisk, które zaszczycamy chępliwą nazwą „naszej nowoczesnej cywilizacji“.

Człowiek nigdy nie będzie mógł całkowicie wyzbyć się wszystkich swoich zwierzęcych instynktów. Musi przecież pić i jeść, aby żyć. Nie potrzebuje jednak być tak bezwzględnie brutalnym w osiągnięciu środków do życia, jakim był w ciągu tylu tysięcy lat, i może nauczyć się większej nieco przyzwoitości w obcowaniu ze swymi bliźnimi, nie zapominając jednocześnie o zdobyciu tego, czego mu potrzeba dla utrzymania siebie i rodziny.

Otóż rozwój budownictwa okrętowego oraz życia na pełnym morzu w ciągu ostatnich czterdziestu wieków wskazuje, czego można byłoby dokonać przy rozumnym zajęciu się tymi zagadnieniami. Polepszenie warunków życia zwykłego marynarza w ciągu mego krótkiego okresu życia jest znacznie większe niż w ciągu całych poprzednich czterech tysięcy lat.

Dzisiaj nawet najpośledniejszy palacz lub maszynista prowadzą na okręcie żywot książęcy w porównaniu z życiem cesarzy i królów, którzy w okresie wypraw krzyżowych żeglowali z Wenecji lub Genui do Ziemi Świętej. Z palaczem obchodzą się dziś inaczej i ma on pewne niezbędne wygody. Ich królewskie moście oraz ich świta nie mieli żadnych wygod.

Jednakże w ciągu ostatnich czterdziestu lat można

Nie chciałbym zbyt „materialistycznie“ ujmować historii najdawniejszych okrętów. Niewątpliwie chciwość oraz chęć dowiedzenia się, co znajduje się po tamtej stronie wody, były w ciągu dziesiątków tysięcy lat tą podniętą, która pchała człowieka do rozwiązania zagadnienia nawigacji. Jednakże dokładniejsze przestudiowanie tych spraw na przestrzeni ostatnich czterdziestu wieków pozwala mi przypuszczać, że chciwość odegrała niewielką stosunkowo rolę wśród motywów skłaniających człowieka do przedsięwzięcia desperackich wypraw, które miały go zaprowadzić do najbardziej pustynnych i oddalonych zakątków niezliczonych mórz.

Natomiast zwykły niedostatek i potrzeba były pobudkami i tą siłą pędną, która człowieka będącego „zwierzęciem lądowym“ zamieniła w stworzenie czujące się wszędzie jak u siebie w domu — zarówno na lądzie jak i na morzu. Tak tylko pospolity niedostatek i potrzeba oraz, jak dodaje Darwin, „romantyczne, błędne wiadomości jego wieku dziecięcego“. W każdym razie brak i potrzeba odegrały dominującą rolę we wszystkich morskich przygodach człowieka.

Ponieważ rozbójnicze wyprawy naszych przodków zdążyły do odległych krajów złota, towarów kolonialnych, zawoalowanych kobiet i innych rzeczy tajemniczych, nabrały przeto nieraz pozorów sławy, co pozwoliło współczesnym skrybom przeoczyć prawdziwe, prozaiczne i czysto praktyczne motywy, którymi kierowali się dzielni pionierzy, a podnosić zwykłe przedsięwzięcia pirackie do godności wypraw w poszukiwaniu „świętego Graala“.

Nie było to oczywiście zbyt trudne, jeżeli przypomnimy sobie całą malowniczość ówczesnych wypraw morskich. Okręty owego okresu były tak wyjątkowo piękne a życie codzienne ich kapitanów i załogi tak pełne cudownych po prostu wypadków uratowania się od niechybnej śmierci oraz fantastycznych potyczek, że łatwo było z tego materiału odważnych marynarzy i pięknych okrętów utkać

wspaniałe wzory niezwykłych przygód i bohaterskich czynów.

Tak więc wkrótce zaczęto gloryfikować nie tylko bohaterów żeglugi morskiej, ale i sam zawód. Leżało to niewątpliwie w interesie przedsiębiorców wypraw handlowych. Sprawy jednak miały się zgoła inaczej i zadaniem mej książki jest ukazać istotne ich oblicze.

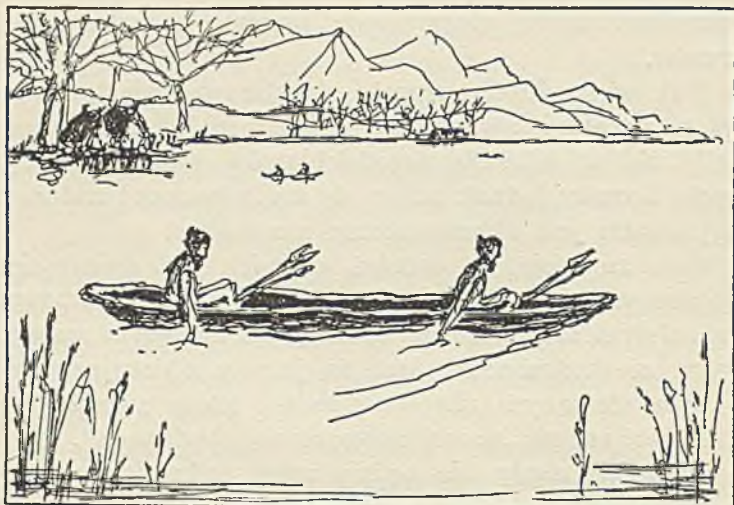
Całe szczęście, że chociaż człowiek jest zwierzęciem drapieżnym, jednocześnie jest stworzeniem obdarzonym wspaniałym nieraz mózgiem, mózgiem mogącym rozwijać się w nieskończoność. Jest to jedyny obiecujący fakt w tym strasznym chaosie zjawisk, które zaszczycamy chełpliwą nazwą „naszej nowoczesnej cywilizacji“.

Człowiek nigdy nie będzie mógł całkowicie wyzbyć się wszystkich swoich zwierzęcych instynktów. Musi przecież pić i jeść, aby żyć. Nie potrzebuje jednak być tak bezwzględnie brutalnym w osiągnięciu środków do życia, jakim był w ciągu tylu tysięcy lat, i może nauczyć się większej nieco przyzwoitości w obcowaniu ze swymi bliźnimi, nie zapominając jednocześnie o zdobyciu tego, czego mu potrzeba dla utrzymania siebie i rodziny.

Otóż rozwój budownictwa okrętowego oraz życia na pełnym morzu w ciągu ostatnich czterdziestu wieków wskazuje, czego można byłoby dokonać przy rozumnym zajęciu się tymi zagadnieniami. Polepszenie warunków życia zwykłego marynarza w ciągu mego krótkiego okresu życia jest znacznie większe niż w ciągu całych poprzednich czterech tysięcy lat.

Dzisiaj nawet najpośledniejszy palacz lub maszynista prowadzą na okręcie żywot książęcy w porównaniu z życiem cesarzy i królów, którzy w okresie wypraw krzyżowych żeglowali z Wenecji lub Genui do Ziemi Świętej. Z palaczem obchodzą się dziś inaczej i ma on pewne niezbędne wygody. Ich królewskie moście oraz ich świta nie mieli żadnych wygod.

Jednakże w ciągu ostatnich czterdziestu lat można



Najdawniejsza łódź: kawał kory drzewnej. Ludzie wiosłują rękami.

było tylko dlatego wprowadzić te wielkie ulepszenia, że i w budowie okrętów pod względem technicznym uczyniono wielki krok naprzód.

Nie przypominają one już dziś w niczym tych pływających kazamat, które niepomierne wzbogacały niektórych naszych przodków i degradowały pracujących na nich ludzi do roli źle odżywianych zwierząt jucznych.

Nie mógłbym ze spokojnym sumieniem i dumą powoływać się na to wszystko, co maszyna parowa przyniosła swym twórcom od czasu, kiedy przed stu pięćdziesięciu laty ostatecznie stworzył ją James Watt. Atoli na wodzie ta sama maszyna okazała się największym przyjacielem i dobroczyńcą człowieka. Toteż skoro możemy na oceanie osiągnąć dzięki zastosowaniu jej tak wspaniałe rezultaty, czemuż nie mielibyśmy i na lądzie osiągnąć tego samego? Niestety, rozumiem, że nie powinienem mówić o tym tutaj, gdyż byłoby to wygłaszaniem zgoła innego kazania, a przecież mam pisać o sprawie okrętów i żeglugi morskiej.

W moim ojczystym holenderskim języku istnieje przysłowie zalecające przyszłym żeglarzom nie doznawać awarii przed wyruszeniem z portu. Jest to skuteczna rada nie tylko dla żeglarskiej braci, ale również i dla tych, którzy trudnią się innym kunsztem, a mianowicie pisaniem lub rysowaniem.

Żegnajcie więc rozważania metafizyczne i smutne nieco prawdy. Podnosimy żagle!

Błagamy bóstwa o pomyślne wiatry. I zaczynamy.

CO BYŁO NA POCZĄTKU

Są ludzie, którzy twierdzą, że z historią jest tak jak z dobroczynnością — należy rozpoczynać ją od własnej chaty.

Może to i prawda, kiedy chodzi o dobroczynność, obawiam się jednak, że w dziedzinie historii prowadzi to do jednostronności, dalekiej od ducha wzajemnej wymiany, bez której świat przypominałby zawsze źle utrzymaną psiarnię.

Dlatego też nie zacznę tak, jak to czyni większość autorów zajmujących się tym tematem, tj. nie zacznę od nieuniknionych Egipcjan i Babilończyków, za którymi tuż idą równie nieuniknieni Grecy i Rzymianie, lecz poprowadzę czytelnika do zupełnie innej części świata, gdzie, jak mi się zdaje, szukać musimy najprymitywniejszych form okrętu.

Przedewszystkiem powierzchnia Europy zakończyła proces swej przemiany bardzo późno, była bowiem jeszcze pokryta grubą powłoką lodową, gdy Azja i Afryka posiadały już znacznie łagodniejszy klimat. A kiedy wreszcie lodowce cofnęły się ostatecznie na wyżyny gór oraz w okolice podbiegunowe, wielka równina europejska przedstawiała niewiele przeszkód dla pochodzenia człowieka naprzód i oprócz obszaru zajętego przez kilka rzek, z których żadna w porównaniu z rzekami innych części globu nie była naprawdę szeroka, wkraczające plemiona mogły wszędzie posuwać się pieszo. Wiadomo zaś, że człowiek ucieka się do korzystania z komunikacji wodnej tylko w ostatecznym razie.

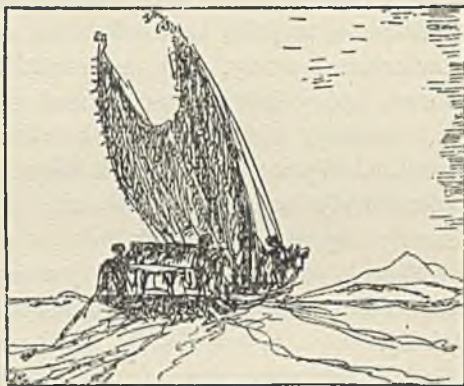
Co się tyczy Egiptu i Mezopotamii, to nie ma wątpliwości, że stały się one ośrodkami cywilizacji już w bardzo

dawnym okresie. Ale mieszkańcy ich zasadniczo byli rolnikami. Z rzek swoich korzystali dla celów nawadniania pól; specjalnie zaś Egipcjanie, zamiłowani w budowie piramid oraz innych gmachów kultu religijnego, używali nieraz swych rzek jako gościńców, spławiając po nich olbrzymie, nieobrotne gązdy z górskich okolic południowych.

W tym celu jednak potrzebowali raczej tratw niż łodzi. I oto zbliżamy się do rozwiązania naszego zagadnienia: jak wyglądały pierwsze statki i w jaki sposób posługiwali się nimi ludzie, którzy przy ich pomocy chcieli się przemieszczać z jednego miejsca na drugie przez szerokie przestrzenie wodne?

Zdaje mi się, że wiem, jak wyglądały najpierwsze statki, na własne oczy bowiem widziałem je w użyciu na tym samym miejscu, gdzie je wymyślono w okresie prehistorii.

Ze sprawozdań pierwszych wypraw odbywanych do Australii, kiedy biały człowiek zaczął opanowywać ten olbrzymi kontynent, wiemy, że tubylcy australijscy używali łodzi zrobionych z kory drzewnej. Z ciężkich, wielkich drzew obdzierali korę naprzód rękami a potem prymitywnymi nożami z kamienia. A nie było to łatwe, gdyż korę należało zachować w całości. Po zdarciu zakorkowywali oba końce tej pustej łuski drzewnej kawałami drzewa, wsiedali do wnętrza i powolutku wiosłowali po zalanych terenach, których używali jako zbiorników dla przechowywania muszli tudzież innych wolno ruszających się mieszkańców słonych wód oceanu.



Tagłowiec z Nowej Gwinei.

Wiosłowali? Może powiedziałem za wiele. Popychali na przód swój statek za pomocą drągów lub gdy nie mieli pod ręką drągów, miast wiosł używali własnych dłoni.

Widziałem owe statki jeszcze w użyciu wzdłuż brzegów Nowej Gwinei (na północ od Australii) i zdumiony byłem szybkością, z jaką te niedołężne czółna poruszały się po powierzchni wody, zwłaszcza podczas silnego przypływu morza, który tak mocno rzucał nimi, że człowiek dziwił się, dlaczego nie zalewały ich fale i nie pogrążały na dno morskie. Wypadków jednak tego rodzaju nie widziałem, czółna były bowiem tak lekkie, że swobodnie i zgrabnie unosiły się na grzbietach fal.

Wszelako nie tylko ten jeden rodzaj prymitywnego statku dotrwał w odległym zakątku naszego globu aż do dzisiaj.

Były również inne, niemniej ciekawe, musiały bowiem pochodzić od pierwszych statków (nie myślę tu o tratwach, o oblepionych gliną koszach oraz o tych podobnych do czasz łodzi z plecionym dnem, obciążniętych skórą, w których gromadki ludzi przedostawały się z jednego brzegu rzeki na drugi). Ludzie władali nimi z taką wprawą, że potrafili przedostać się w określonym kierunku i lądować dokładnie tam, gdzie zamierzali.

Spojrzyjcie teraz państwo na mapę południowej Azji i zachodniego Pacyfiku, a przekonacie się, że ta część kontynentu musiała być zalana już od najdawniejszych czasów, wskutek czego nad powierzchnią oceanu pozostały tylko najwyższe części tego starego lądu. Nie były to jednakże nieliczne szczyty górskie, jak na pozostałej części Oceanu Spokojnego. Przeciwnie, były to rozległe przestrzenie lądu, takie jak Borneo, Sumatra, Nowa Gwinea, Celebes, Jawa i Australia, z których wszystkie miały takie rozmiary, że często znajdujemy się w kłopotcie, czy mamy je zaliczyć do wysp czy do kontynentów.

Możliwe, oczywiście, że były one już zamieszkałe, kiedy

morze oddzieliło je od kontynentu azjatyckiego, chociaż jest to mało prawdopodobne.

Mieszkańcy tych wysp musieli zatem przepływać przez morze, a ponieważ nikt nie potrafi przepłynąć dwóch albo trzech (a w niektórych wypadkach nawet trzech tysięcy) mil, przeto musieli przeprowiać się łodzią.

Jak to — w wątlej, prymitywnej łodzi przez rozległy ocean? — pomyśli czytelnik.

Sprawę tę rozwiązał mały dowcipny fortel.

Otóż przymocowywali oni równoległe do łodzi w odległości dwóch, trzech metrów od niej wąski kawał drzewa, częstokroć po prostu pień. Dzięki temu prymitywnemu przystosowaniu zamieniali swe wywrotne czółna w prawie niemożliwe do zatopienia „pływaki“, które w rękach wprawnych żeglarzy mogą oprzeć się falom morskim, z łatwością wywracającym wszelkie liche statki innego rodzaju.

Rozmyślnie użyłem słów w „rękach wprawnych żeglarzy“, ponieważ taka pająkowata łódź nie daje stuprocentowej pewności, jakby to się wielu ludziom mogło zdawać.

Jeżeli bowiem ktoś nie umie obchodzić się z pirogą (staroindyjska nazwa dla wydrążonego pnia), znajdzie się prawie natychmiast w wodzie. Skoro jednak człowiek nauczył się władać tą wątłą łupiną, czuje się w niej nie mniej bezpiecznie niż Eskimos w kajaku.

Równoległy pień drzewa stwarza tu przeciwwagę i nie pozwala wywrócić się łodzi nawet na mocno rozkołysanej fali. Jeżeli ktoś chce mieć stuprocentowe bezpieczeństwo, może przymocować z drugiej strony łodzi jeszcze jeden taki kłoc. Jednakże tubylcy Oceanu Spokojnego i Archipelagu Malajskiego rzadko używają podwójnego oparcia tego rodzaju. Pojedynczy kłoc zdaje się zapewniać im pożądane bezpieczeństwo, toteż z tym przystosowaniem ryzykują wyprawę morską, podczas której fale wywróciłyby każdą zwykłą łódź popychaną wiosłami, jak pustą łupinę orzecha, rzuconą w wir Niagary.

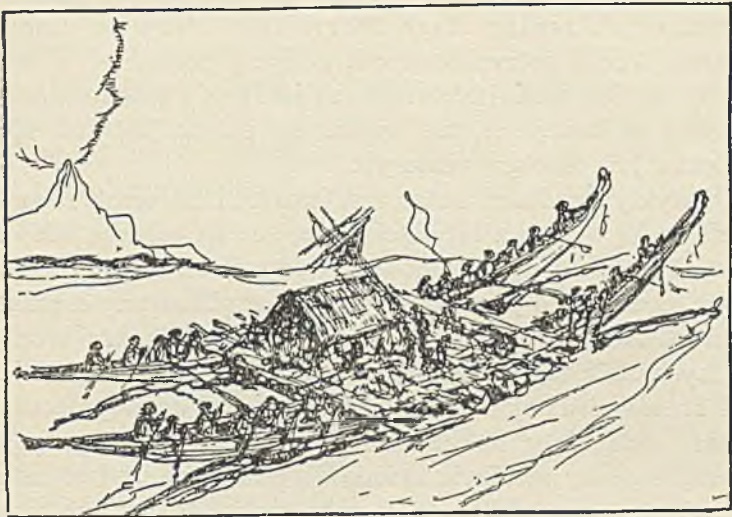
Atoli obszarów morskich, leżących pomiędzy Jawą a Morzem Banda i Morzem Koralowym, wreszcie odległości na Pacyfiku nie można byłoby nigdy przebyć na zwykłych *canoe* mimo całego ich bezpieczeństwa z punktu widzenia przystosowania do żeglugi morskiej. Wyspy Hawajskie znajdują się w odległości 2.000 mil morskich od najbliższych sąsiadów zachodnich i południowych. Nowa Zelandia oddalona jest o kilka tysięcy mil od Wysp Cooka, a od Tahiti do Nowych Hebryd trzeba płynąć parowcem prawie dwa tygodnie. A jednak jest to fakt niezbity, że na długo przed przepłynięciem Kolumba przez ocean mieszkańcy wschodniej części Pacyfiku odkryli i zaludnili wyspy zachodniej jego części.

Jakże dokonali tego?

Gdybyśmy mieli do czynienia z pojedynczymi wypadkami a więc gdybyśmy, na przykład, zajmowali się zbadaaniem zagadnienia Wysp Hawajskich, które straciły zupełnie wszelki kontakt z resztą świata, z chwilą gdy zostały zaludnione, moglibyśmy wnioskować, że prądy morskie czy burze zniosły kilka okrętów z kursu i że załogi ich po dopłynięciu do tych wybrzeży i wylądowaniu pozostały już tam na zawsze.

Jednakże Nowa Zelandia i Wyspy Hawajskie stanowiły wyjątek. Istniały specjalne przyczyny ich odosobnienia. Natomiast pomiędzy innymi wyspami raz nawiązane stosunki handlowe a także i rozbój morski, uprawiany na otaczających je morzach, istniały stale, co najwyraźniej przemawia za tym, że ich mieszkańcy musieli wynaleźć jakiś środek komunikacji, zdolny opierać się burzom tego morza, które bynajmniej nie zasługuje na miano spokojnego, i na nim przemierzać owe wielkie odległości.

Istotnie, takie właśnie „okręty“ istniały jeszcze do niedawna. Teraz, kiedy stara cywilizacja Polinezyjczyków została zupełnie zrujnowana, tubylcy stali się tak obojętni i leniwi, że już ani rybołówstwo, ani żegluga morska nic ich nie obchodzą.

Podwójne czółno (*canoe*).

Biały człowiek zdemoralizował ich. Zapewne, biali żywią ich teraz i odziewają. Po cóż więc mają trudnić się rybołówstwem, skoro za śmiesznie niską cenę mogą kupować w składach wiejskich łososie z Alaski w puszkach?

Oto dlaczego owe czółna z bocznym pomostem, a nade wszystko wielkie podwójne *canoe*, zniknęły nagle, o ile nie zakupiono ich do jakiegoś muzeum, które ma jeszcze trochę szacunku dla przeszłości.

Tu i ówdzie jednak pośród odległych grup wysepek można ten typ *canoe* spotkać jeszcze w użyciu: zdaje mi się też, że są to niedobitki pierwszych statków, istotnie zasługujących na to miano. Można byłoby upierać się przy tym, że tratwy musiały poprzedzać wszystkie rodzaje *canoe* i czółna z bocznymi belkami. Jest to niewątpliwie przypuszczenie słuszne. Jednakże tratwa będąca wprawdzie czymś, co potrafi utrzymać się na wodzie, nie jest jeszcze okrętem w naszym rozumieniu tego słowa.

Według definicji słownika bowiem, okręt jest „statkiem przystosowanym do nawigacji“, tratwa zaś jest tak nie-

zwrotna jak biedny stary Merrimac, który na zawrócenie z kursu potrzebował pół godziny czasu.

Po takich spokojnych rzekach jak Ren i Rodan można pływać na tratwach, ale tratwa na morzu jest tak nieodłączna jak martwy wieloryb.

Zwykłym czółnem natomiast jako też i czółnem z równoległą belką można z łatwością sterować za pomocą wiosel. Poza tym można je ożaglować. Oczywiście, nie myślę tu, żeby można było je zaopatrzyć w skomplikowany osprzęt, jaki posiadają barki¹ lub brygantyny². Jednakże trochę suchych skór lub czworokątny kawał płótna, a nawet jakiś strzęp cienkiej maty, przymocowany do poprzecznej belki, wciągnięty na czubek pionowo ustawionego pala i przyczepiony możliwie mocno do dna łodzi, będzie mógł schwycić dosyć wiatru, aby cały ten stateczek popłynął w kierunku tego właśnie wiatru.

Będzie to wprawdzie ruch powolny, ale to nie szkodzi, statek zdecydowanie choć powoli posuwa się w określonym kierunku, gdy tratwa tylko w wyjątkowych warunkach może się stać równie uległą.

Mógłbym tu jeszcze powiedzieć wiele o metodach nawigacji na Pacyfiku, ale zachowam to na potem. Tak czy inaczej, jak to już zazaczyłem, zarówno łódź z równoległą belką jak i podwójne czółna szybko zniknęły z powierzchni naszego globu. Kultura świata polinezyjskiego tak nagle zeszła z widowni po zetknięciu się z białymi poławiaczami wielorybów, poławiaczami pereł i misjonarzami, że mniej wiemy o jej prawdziwym rozwoju niż o kulturze narodów każdej innej części świata.

Z całą szczerością muszę tu jednak powtórzyć jeszcze to, com powiedział na początku niniejszego rozdziału. A mianowicie, że doszukiwanie się prawzorów naszych okrętów raczej gdzieś wzdłuż południowo-wschodnich wybrzeży Azji i wśród malajskich i polinezyjskich wysp niż

¹ Rejowiec trójmasztowy. (Przyp. tłum.)

² Rejowiec dwumasztowy (szkuner-bryg). (Przyp. tłum.)

wzdłuż brzegów Nilu czy też Morza Śródziemnego jest wyłącznie moim osobistym poglądem na tę sprawę.

Jeżeli się nawet myłę (w tym wypadku posiadam jednak wszystkie dane, ażeby uważać, że mam rację) i jeżeli nawet nie pośród ludów południowo-wschodniej Azji należy szukać początków budownictwa okrętowego oraz nawigacji, to mimo to jesteśmy bardzo bliscy prawdy, ponieważ staje się rzeczą coraz jaśniejszą, że Chińczycy również umieli żeglować po oceanie na długo przed rozpoczęciem tego rzemiosła przez naszych przodków. Dzisiejsza dżonka chińska może się komuś wydawać niezbyt pewnym środkiem komunikacji wodnej, a jednak Chińczycy potrafią odbywać podróże morskie dookoła świata w jednym z takich rzekomo wątłych, cięższych u góry niż u dołu sampanów,¹ które miast normalnych żagli mają maty. Przy czym podróże te odbywają zupełnie bezpiecznie i dosyć wygodnie.

Marco Polo² znał te statki dobrze, kiedy jednak po dłuższym pobycie na Wschodzie opowiedział swym współczesnym, że dżonki chińskie pod każdym względem nadawały się bardziej do podróży morskich niż okręty weneckie trzynastego wieku, biednego, starego podróżnika wyśmiano rzetelnie za te niedorzeczne opowiadania. Kiedy zaś ponadto dodał jeszcze, że są one bez porównania lepiej przewietrzane niż okręty europejskie i łatwiej je utrzymywać

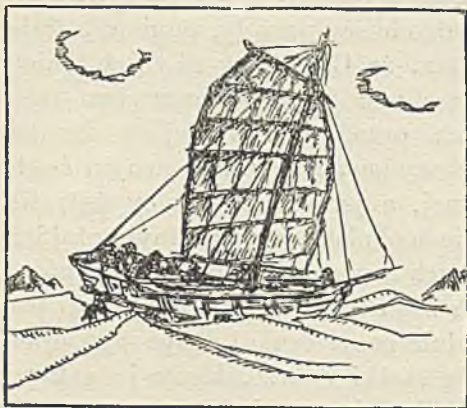
¹ Po chińsku — mała tratwa rzeczna, łódź w Chinach z domeczkiem mieszkalnym. (Przyp. tłum.)

² Najwybitniejszy podróżnik europejski wieków średnich (1254—1324). W towarzystwie ojca swego Mikołaja i wuja Maffea, bogatych kupców weneckich, mających stosunki z Azją, udał się w 1271 r. drogą lądową przez Armenię, Persję, Pamir do Chin. Na dworze Wielkiego Chana przyjęci zostali Polowie życzliwie, a Marco był przez dłuższy czas gubernatorem jednej z prowincji Chin pld. Dopiero w r. 1295 (tym razem drogą morską przez Indie i Persję) powrócił Polo do ojczyzny. Relacja jego z podróży na Daleki Wschód cieszyła się w wiekach średnich nadzwyczajną poczytnością a i do dziś stanowi cenny dokument historyczny. Wiadomości Pola o Japonii (Cipangu), o Chinach (Kataju) i o Indiach znalazły odbicie w kartografii średniowiecznej. (Przyp. tłum.)

w czystości, a nade wszystko kiedy opowiedział, że „dzięki znajdującym się na dziobie ich i na rufie nie przepuszczającym wody przedziałom w gruncie rzeczy nie mogą zatonać“, ogłoszono go za wierutnego łgarza, jakim też pozostał w wyobraźni ludzkiej, dopóki nowoczesne badania

nie przyznały mu słuszności pod każdym względem.

Chińskie okręty zresztą, zarówno jak i w ogóle wszystko, co związane było z tym odległym krajem, podlegały tajemniczemu prawu letargu, będącego cechą charakterystyczną cywilizacji chińskiej. Jeżeli się, na przykład, porówna obraz dżonki



Na takim statku wracał siedemset lat temu Marco Polo do ojczyzny.

chińskiej z roku 1934 z rysunkiem zrobionym przez Linschotena w roku 1596, przekonamy się, że są one prawie zupełnie do siebie podobne. Podobne one są też niewątpliwie do dżonek sprzed tysiąca lat. A ponieważ były to zawsze liche statki, wykonane z niezwykle łatwo ulegających zniszczeniu materiałów, które stanowiły przy tym doskonały opał dla bandytów, włóczących się wiecznie wzdłuż wybrzeży morskich i brzegów rzek, nie ma prawie nadziei, żebyśmy mogli kiedyś znaleźć dżonkę chińską sprzed tysiąca lat, podobnie jak znajdowaliśmy kompletne wzory statków skandynawskich z tego samego okresu.

Niemniej jednak fakt, że ludy wschodniej i południowej Azji docierały do odległych wysp na długo jeszcze przed ekspansją morską Europejczyków, jest dla mnie wystarczającym dowodem, iż budownictwo okrętów jest sztuką



Dzonka chińska.



Czółno żaglowe z wysięgnicą, należące do melanezyjskiego plemienia w Nowej Gwinei.

zdecydowanie wschodniego pochodzenia. To samo oczywiście dotyczy nawigacji.

Skąd bowiem zjawił się kompas, który nagle w czternastym wieku zmienił całkowicie europejską metodę nawigacji?

Przyszedł ze Wschodu. A chociaż nie wiemy dokładnie, z jakiego kraju, możemy jednak na bardzo znacznej przestrzeni odnaleźć jego pochod. Wszystko zaś wskazuje na Chiny, jako miejsce jego pochodzenia.

Gdyśmy już z prostej uczciwości oddali głęboki pokłon narodom Wschodu i uznali ich za pierwszych żeglarzy i kupców, żegnamy się z tą częścią świata i zwracamy do innego starożytnego kontynentu, od którego zarówno Europa jak i Ameryka nauczyły się wielu pożytecznych rzeczy, jakie dziś znają.

Kontynent ten nazywa się Afryką.



DAWNE STATKI NA NILU I WE WSCHODNIEJ
CZĘŚCI MORZA ŚRÓDZIEMNEGO

Egiptem nazywamy wąski pas ziemi leżący po obu stronach Nilu. Nil płynie prostą linią z południa na północ i na przestrzeni ostatniego tysiąca kilometrów swego biegu jest źródłem życia milionów ludzi, którzy dzięki pomysłowemu i skomplikowanemu systemowi irygacji zmienili pustynię w kwitnącą i żyzną krainę.

Dlaczego właśnie Egipcjanie potrafili robić to na długo przedtem, zanim inne narody pomyślały o możliwości sztucznego nawodniania — nic o tym nie wiemy. Dlaczego Chamici (nazwa nadawana skomplikowanej mieszaninie czarnych i białych, zamieszkujących starożytny Egipt) byli o wiele pomysłowisi niż inni mieszkańcy tego samego koloru — tego, niestety, nikt nie umiałby powiedzieć.

Oczywiście, można po prostu uważać, iż Chamici wyżej stali pod względem intelektualnym od wszystkich współczesnych im mieszkańców Europy, Afryki, Ameryki i Australii (choć w żadnym razie nie wyżej od współczesnych im Azjatów) dlatego, że mieszkali w warunkach geograficznych i klimatycznych, które sprzyjały takiemu wczesnemu i łatwemu rozwojowi. Można jednak także odwrotnie tłumaczyć ten fakt i całkowicie odrzucić warunki geograficzne i klimatyczne na rzecz wrodzonej Chamitom pomysłowości.

Chcąc dojść do tego przekonania, trzeba tylko przyrzeć się innym narodom, które znajdowały się dokładnie w tych samych warunkach co i Egipcjanie, a które nigdy nic zgoła nie uczyniły dla polepszenia swego bytu i mimo obdarzenia ich przez naturę prerogatywami pozostały zawsze tym, czym były. Jest to kwestia niezmiernie trudna

do rozwiązania. Sięga ona aż do dna wszelkiego rodzaju skomplikowanych zagadnień, związanych ze sprawą „wolnej woli“ i przeznaczenia, zagadnień, które prowadziły do wojen pomiędzy ludźmi lub do nienawiści czy lekceważenia pomiędzy rodzicami a dziećmi.

Lepiej wszakże nie zastanawiać się tutaj nad tymi sprawami, wątpię bowiem, czy potrafilibyśmy rozwiązać je zadowolająco.

Mówiliśmy zatem o okrętach, zwłaszcza zaś o okrętach starożytnego Egiptu.

W tym wypadku nie jesteśmy skazani jedynie na wiadomości przypadkowe. Przeciwnie, dla naszych dalszych rozważań posiadamy materiały najzupełniej konkretne.

A mianowicie jesteśmy w posiadaniu obrazów mogących według wszelkiego prawdopodobieństwa aż do najdrobniejszych szczegółów unaocznić nam wygląd tych statków, które przed sześciu z górą tysiącami lat wyruszyły w podróż na rozkaz faraonów.

Niestety, nie ma nic gorszego na tym świecie jak zbyt genialny artysta. Gdyby bowiem rzeźbiarze i malarze z okresu panowania dawnych królów egipskich posiadali nieco mniej artyzmu, natomiast odznaczali się większą dokładnością w przedstawianiu najdawniejszych łodzi na Nilu, wiedzielibyśmy znacznie więcej o tych statkach, niż wiemy dzisiaj.

Niektóre z tych podobizn okrętów sięgają prawie sześciu tysięcy lat wstecz, znaleziono je bowiem na wyrobach garncarskich, które powstały na cztery tysiące lat przed Narodzeniem Chrystusa.

Ponieważ rysunki tych statków najdokładniej przypominają okręty widziane na wazach i płaskorzeźbach pochodzących z trzydziestego i dwudziestego wieku, wnosimy stąd, że Egipcjanie, którzy nie mniej byli konserwatywni niż Chińczycy, bardzo słabe jedynie zrobili postępy w dziedzinie swego budownictwa okrętowego.

Nie powinno nas to jednak dziwić, gdyż, jak powiada

Karol Darwin po swej podróży naokoło świata (będącej czteroletnią nieprzerwaną chorobą morską, dającą nam za to „Pochodzenie gatunków“) — „człowiek dopiero z konieczności wyrusza na wodę“. Egipcjanie zaś, będący przeważnie rolnikami, konieczności takiej nie odczuwali.

Potrzebowali kilku zaledwie statków do przewożenia z prądem wody ciężkich bloków kamiennych, przeznaczonych do budowy świątyń i piramid.

Mogli je spławiać zupełnie wygodnie na tratwach albo ciężkich, niedołącznych łodziach, specjalnie w tym celu budowanych.

Ponieważ jednak zamieszkiwali okolice pozbawione zupełnie budulca, zmuszeni byli budować swoje statki z małych kawałków drzewa. Kawałki te zbijano razem bokami i przymocowywano do siebie wzajem drewnianymi żebrami, które z kolei umocowywano na miejscu kawałkami sznurów i rzemieniami. Były to łodzie o płaskim kadłubie, dzioby ich i rufy były długie i płaskie i daleko wystawały poza kadłub statku. Oczywiście, kształt ten nadawano im celowo. Dzięki temu bowiem ładowanie i wyładowywanie olbrzymich bloków granitu lub bazaltu odbywało się znacznie łatwiej. Przy takim dziobie i rufie Egipcjanie nie potrzebowali przymocowywać statków wzdłuż miejsc przeznaczonych do ładowania. Mogli podpływać na nich ku brzegowi tyłem, tak jak podpływa się dzisiaj promem lub podjeżdża wozem ciężarowym, a następnie z minimalnym wysiłkiem załadować wszystko na pokład.

Jak małe musiały być te łodzie, widzimy z resztek pewnego napisu, który mówi o transporcie dwóch obelisków nie przekraczających trzydziestu metrów długości. W tym celu król musiał „zbierać drzewo w całym kraju, aby zbudować bardzo wielki okręt, na który można byłoby załadować dwa obeliski“. Skoro zebrano drzewo „z całego kraju“, faraon nie kazał budować okrętu, lecz tratwę lub coś, co w najlepszym razie musiało przypominać nowoczesną barkę, taką jakich używa się do dziś wzdłuż za-

chodnich wybrzeży Afryki. Następnie kazał tę barkę holować w dół rzeki trzydziestu wielkim łodziom, poruszonym za pomocą wiosła.

W jaki sposób Egipcjanom udawało się ładować te potężne obeliski na pokład barki i jak je potem wylądowywali na ląd, o tym nie wiemy. Kiedy sobie jednak przypomnimy, jak trudno było ustawić „Iglę Kleopatry“ w Londynie albo obelisk na Place de la Concorde w Paryżu, nie mówiąc już o trudnościach przetransportowania ich przez morze, ze wstydem będziemy musieli stwierdzić, że ci mali brązowi ludzie już w owym czasie byli wysoce cywilizowani i praktycznie obeznani ze wszystkimi zagadnieniami sztuki budownictwa, gdy nasi przodkowie dopiero w trzy tysiące lat potem nauczyli się jako tako budowania kominów i dachów przekraczających zaledwie trochę wysokość przeciętnego drzewa.

O wszystkim tym mówiono już jednak przedtem i nie przyczyniło się to do wyjaśnienia tajemniczego zjawiska, zwanego „postępem“. Egipt dzisiejszy jest bardzo podobny do Egiptu z czasów Józefa.

Przez Kanał Sueski, zbudowany przez Europejczyków, przepływają dziś okręty wojenne mające po trzydzieści tysięcy ton, natomiast kanał prowadzący od Nilu do Morza Czerwonego, który przekopali dla skrócenia sobie drogi Egipcjanie, nigdy nie widział dotychczas statku mającego więcej ponad pięćdziesiąt—sześćdziesiąt ton.

Wprawdzie niektóre z tych niepozornych stateczków podejmowały pamiętne wyprawy i, jak się zdaje, nadawały się do odbywania podróży morskich aż do Somalii. Zwłaszcza ekspedycja do wschodnich wybrzeży Afryki uważana była za bardzo doniosłą, ponieważ chodziło tu o przywóz mirry. Zapotrzebowanie na mirrę, jako na perfumę, było wtedy bardzo duże; używano jej również do balsamowania zwłok królewskich. Stąd mamy ten pomnik, który królowa Hatshepsut, autorka wyprawy do tajemniczej krainy Pat, wzniosła swym dzielnym marynarzom, stąd ta dokładna

wiadomość, jaka nas doszła, o niezwyklej ekspedycji. Do dziś jeszcze można bowiem oglądać na ścianach świątyni nie opodal Teb rysunki poświęcone tej wyprawie. One to właśnie mówią nam bardzo szczegółowo, jak wyglądały statki dawnego imperium egipskiego.

Były one zaopatrzone w pojedynczy maszt, będący ciekawym wynalazkiem, rzadko już teraz spotykanym poza niektórymi bardziej oddalonymi częściami Azji.

Maszt ten podobny był do odwróconej litery V i składał się z dwóch cienkich bierwion, związanych u góry i szeroko rozstawionych u dołu na pokładzie, gdzie unieruchomiano je za pomocą skomplikowanego systemu lin. Do wierzchołka tego odwróconego V Egipcjanie podciągali żagiel. Był to żagiel pojedynczy, nie zaś trójkątny łaciński, jak należało tego oczekiwać ze względu na bliskość Morza Śródziemnego. Okrętów tych nie wprawiano już w ruch łopatkami. Miały one natomiast wiosła, którymi pracowali zawodowi wiosłarze, stojąc, nie zaś siedząc, jak to widzimy na wszystkich rysunkach wyobrażających greckie, fenickie i rzymskie statki. Widać z tego wyraźnie, że początkowo egipskie statki przeznaczone były do pływania po rzece, nikt bowiem nie potrafi wiosłować stojąco nawet przy najmniejszej fali morskiej.

Kierowano statkiem za pomocą kilku sterów przymocowanych z boków. W ten sposób można je było łatwo unosić do góry z nadejściem nocy, kiedy załoga udawała się dla bezpieczeństwa na ląd.

Głębokość tych statków nie mogła być zbyt wielka, ponieważ, jeżeli chodzi o statki wojenne, walczone z pokładu. Na pokładzie również układano towary. Dzięki temu małe starożytne statki miały wygląd tych niepozornych kupieckich szkunerów, które włączają się tu i ówdzie pomiędzy wyspami Pacyfiku i naładowane orzechami kokosowymi, antałkami piwa oraz żywymi świniami tudzież barwną gromadą pasażerów, tańczących ryzykownie na czubku

tej przechylającej się na prawo i na lewo budowli, zdają się być zawsze cięższe u góry niż u dołu.

Bardzo zabawne są pamiątkowe rysunki w świątyni Teb, wyobrażające pawiany uganiające się wśród olinowania okrętu. Unaoczniają one sceny dawnego życia marynarzy z całym realizmem. Okręty te odbyły daleką podróż, a marynarze po powrocie do domu musieli czymś udowodnić, że naprawdę byli w obcych krajach. Bele mirry mogły przekonać królową o ich rzetelnym oddaniu dla czcigodnej osoby monarchini; ale lud żądał innego rodzaju dowodów. Wobec tego żeglarze przed wyruszeniem w powrotną drogę kupowali pawiany w ziemi Pat, podobnie jak to czyni dzisiejszy marynarz wracający z Somalii z oswojoną małpką.

Wszystko to mówi nam wyraźnie, że Egipcjanie sprzed 3.500 lat nie byli inni niż ludzie dzisiejsi. Jest to niewątpliwie fakt pocieszający. Przynajmniej pod względem uczuciowym pozostaliśmy tacy sami.

A oto mamy drugi charakterystyczny szczegół. Ster, jak to widać dokładnie zarówno na płaskorzeźbach jak i na małych okręcikach, które umieszczano w grobach królów i możnych, znajdował się zawsze po prawej stronie statku. „Sztymbork“ („prawy bok“ statku w nomenklaturze marynarki według systemu Józefa Danielsa) stanowił zatem prawą burtę statku w ciągu tysiącleci, zanim jeszcze Europa zdobyła się na statek większy od czółna zrobionego z jednego jedyne go pnia.

Wszystko, co związane jest z prawą stroną ciała, ma więc być lepsze od rzeczy i spraw lewostronnych: np. prawa ręka ma być lepsza od lewej i wszystko „prawe“ ma oznaczać dostojne i szanowne, szlachetne i dobre; „lewe“ zaś zidentyfikowane zostało ze wszystkim, do czego ustosunkowujemy się z niechęcią, od pozdrowienia lewą ręką do lewych radykałów.

Skąd to pochodzi i dlaczego tak pozostało — nie wiadomo. Możliwe, że uprzywilejowanie prawej strony statku

bierze swój początek z przyzwyczajenia człowieka do częstszego używania prawej ręki niż lewej.

W każdym jednak razie utrzymanie się nazwy sztymbork dla prawej strony okrętu jest zastanawiające. Skoro bowiem wynaleziono stały ster, umocowany na tyle okrętu, przy sterowaniu nie miało to już żadnego znaczenia, czy człowiek posługiwał się prawą ręką, czy był mańkutem. Zresztą nie mogło to mieć znaczenia i przedtem, ponieważ wiosło sterowe, znajdujące się po prawej stronie okrętu, można było wprawiać w ruch tylko oburącz. Atoli marynarze są konserwatystami. Gdy się jakieś przystosowanie czy nazwa przyjęły, nie ma prawie sposobu odzwyczaić ich od tego.

Na przykład, dawne żaglowce posiadały kabiny na tyle okrętu, wobec czego i w parowcach jeszcze w pięćdziesiąt lat po wynalezieniu śruby okrętowej umieszczano je tamże, „ponieważ zawsze tak bywało“.

Po bitwie pod Trafalgarem marynarzom floty angielskiej nakazano nosić luźno związane czarne krawaty na szyi na znak żałoby po Nelsonie. Stąd do dzisiaj marynarze wszystkich niemal marynarek wojennych noszą stale takie luźno związane czarne krawaty, co oczywiście nie ma już żadnego sensu ani znaczenia, jako że Nelson nie żyje od roku 1805.

Otóż byłoby to mniej więcej wszystko, co miałbym do powiedzenia o statkach Egipcjan. Na pewien tylko ciekawy szczegół muszę tu zwrócić jeszcze uwagę czytelnika.

Egipcjanie wzbogacili terminologię nawigacyjną pewnym wysoce pożytecznym pojęciem, a mianowicie pojęciem widnokręgu (horyzontu), czyli tego łuku, który zarówno na morzu jak i w pustyni zdaje się stanowić granicę pomiędzy wodą, ziemią i niebem, a który tak nazwali na cześć boga Horusa, egipskiego Apollina, czyli boga słońca.

Zresztą Egipcjanie byli w gruncie rzeczy rolnikami, więc nie potrzebowali szukać sobie środków żywności na dalekich morzach i siedzieli przeważnie w domu.

Wprawdzie mówi się o podróżach pod flagą egipską (jakbyśmy dziś powiedzieli), mających na celu odkrycie nieznanych lądów. Podróże te odbywano wzdłuż wschodnich wybrzeży Afryki aż do leżącego na południu Przyładka Dobrej Nadziei. Choć jednak okręty te pływały pod królewską flagą egipską, były to tylko „okręty wynajęte“ i należały do kupców fenickich, którzy je w tym celu Egipcjanom wydzierżawiali.

O ile bowiem możemy wnioskować z bardzo skąpych wiadomości, które przetrwały wieki, pierwsze poważniejsze zastosowanie okrętów jako środka przewozowego dla ludzi i towarów przez rozległe przestrzenie wodne miało miejsce wzdłuż wschodniego wybrzeża Morza Śródziemnego — albo z wyspy Krety, albo też wzdłuż tego małego skrawka ziemi, który leży tuż na południu dzisiejszego Bejrutu, na terytorium mandatu francuskiego w Syrii. Teren ten zamieszkiwali Fenicjanie, należący do odgałęzienia Kanaanów, czyli tej rasowej grupy, która jest znana pod wątpliwą nazwą rasy semickiej.

Konieczność jest nie tylko surowym, ale i niezwykłym bodźcem do czynu. Konieczność bowiem przemieniła ową małą gromadkę wygnańców babilońskich w pierwszy z wielkich, wypływających na dalekie morza, narodów.

POCZĄTEK BUDOWY OKRĘTÓW WE WSCHODNIEJ
CZĘŚCI MORZA ŚRÓDZIEMNEGO

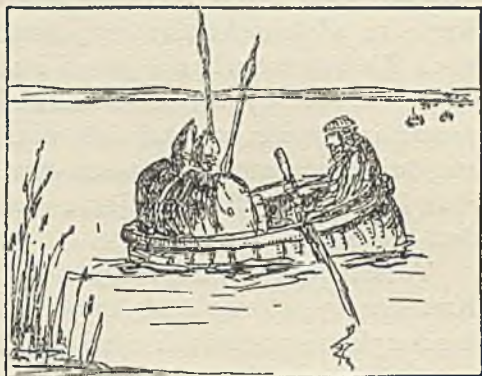
O Fenicjanach wiemy bardzo mało. Znaleziono niewiele napisów, bo chociaż świetnymi byli księgowymi, książek jednak nie pisali (co nie jest tylko grą słów). Sami nie nazywali siebie Fenicjanami, lecz Sydończykami — od Sydonu, jednego z większych miast, leżącego na północ od Tyru.

Kiedy Grecy zetknęli się po raz pierwszy z tymi opalonymi przez słońce żeglarzami, nazwali ich „phoinoi“ (fojnoj), czyli czerwonokrwistymi ludźmi. Skoro jednak sens tego słowa stracił swoje znaczenie, spokrewniono Fenicjan z ojczyzną tajemniczego ptaka, feniksa, który według podania po pięćsetletnim życiu rzucał się w ogień wraz z gniazdem i odradzał się, tj. z popiołu po starym ptaku powstawał taki sam nowy.

Kilka fragmentów mowy fenickiej, które dotarły do nas, znajdują się w pewnej sztuce Plauta, rzymskiego komediopisarza z trzeciego stulecia przed Narodzeniem Chrystusa. Otóż w sztuce tej autor w usta kilku swych postaci wkłada dialekt fenicki, podobnie jak to bywa w niektórych nowszych komediach, gdzie celem rozśmieszenia widza kosztem niepopularnej rasy ludzkiej wstawia się czasami kilka tu i ówdzie rozrzuconych urywków w jakimś dziwnym żargonie niepozornego, z dalekich krajów przybywającego domokrażcy.

Ale tacy właśnie byli Fenicjanie. Byli oni mieszkającymi na wodzie „ulicznymi“ handlarzami czasów starożytnych. Byli obrotni, przebiegli, chciwi i ruchliwi, pozbawieni jednak absolutnie tak pięknych cnót jak zwykła przyzwoitość i uczciwość w stosunku do swej klienteli.

Fakt, że obdarzyli nas alfabetem, tym najpomysłowszym narzędziem, za pomocą którego możemy dla dobra przyszłych pokoleń przechowywać nasze myśli i wiedzę, podobnie jak figi, poziomki i pomidory na zimę, fakt ten podaje się nieraz jako dowód ich zainteresowania wznioślejszymi sprawami życia. Z równą słusznością można byłoby twierdzić, że tego, kto wynalazł stenografię lub maszynę do pisania, natchnęła miłość do literatury. Tymczasem upodobania literackie nie mają nic wspólnego z tymi wynalazkami, są to tylko praktyczne środki pomocnicze, zmierzające do ułatwienia transakcji handlowych.



Asyryjskie łodzie koszykowe sprzed 4000 lat.

Fenicjanie, tak samo jak i mieszkańcy ich najważniejszych kolonii, Kartagińczycy, byli handlarzami z krwi i kości. A ponieważ wyspecjalizowali się w tej niepopularnej gałęzi handlowej, którą dzisiaj znamy pod nazwą „pośrednictwa handlowego“, przeto zasłużyli sobie na prawdziwie szczerą pogardę wszystkich, z którymi się stykali.

Fakt, że w ciągu wielu stuleci Fenicjanie w rękach swych mieli monopol handlu niewolnikami w obrębie wschodniej części Morza Śródziemnego, nie podniósł ich popularności.

Niewolnictwo istniało i do dziś istnieje w zmodyfikowanej tylko formie we wszystkich częściach świata od niepamiętnych czasów. Przed wprowadzeniem maszyn niewolnictwo było niezbędne dla wykonywania pracy. Naj-

bardziej poważni obywatele byli wówczas zdecydowanymi posiadaczami niewolników; podobnie dzisiaj również najbardziej poważni obywatele oddają się tego rodzaju eksploatacji człowieka, którą nasi wnukowie będą kiedyś badać z nie mniejszą odrazą niż ta, z jaką czytamy ogólnie znaną „Chatę wuja Toma“. Jednakże nawet najbardziej bezwzględni właściciele plantacyj dawnego Południa w Stanach Zjednoczonych nie jadali i nie pijali przy jednym stole z zawodowymi handlarzami niewolników. Mogli kupować ich towar, uważali ich wszakże za warstwę ludzi znajdującą się poza nawiasem cywilizowanego społeczeństwa i nie obcowali z nimi jak z równymi sobie pod względem towarzyskim.

To samo odczuwali, zdaje się, Grecy, Rzymianie oraz Kreteńczycy, którzy spotykając się z Fenicjanami i Kartagińczykami pogardzali nimi z głębi serca.

Żaden naród, żaden kraj czy miasto, wykraczające przeciwko elementarnemu poczuciu uczciwości przyjętej przez całą ludzkość i słuchające jedynie podszeptów własnej żądzy zysku i wyzysku, nie może trwać wiecznie. Nagie skały, wskazujące dziś miejsce, gdzie stała niegdyś Kartagina, potwierdzają to zdanie. Wszystko to atoli nie przeszkadzało bynajmniej Fenicjanom stać się pierwszym spośród śródziemnomorskich narodów, który umiał budować statki rzeczywiście nadające się do żeglugi morskiej.

Przed wszystkim stworzyli oni nowy typ statku, który miał służyć wyłącznie celom wojennym. Łodzie Egipcjan miały prawie tę samą szerokość co długość, a pirogi Babilończyków miały kształt cylindryczny, będąc właściwie okrągłymi koszami, oblepionymi gliną. Można było wprowadzić używać ich do celów wojennych, ale zasadniczo posługiwano się nimi jako statkami handlowymi.

Fenicjanie natomiast porzucili całkowicie stare wzory. Budowali statki bardzo długie i bardzo wąskie, a wskutek tego i znacznie szybsze niż te, podobne do balii, kosze,

w których ich sąsiedzi pływali wzdłuż brzegów swych szerokich rzek, wiosłując czymś w rodzaju kopyści.

Nie posiadam bezpośrednich dowodów mego śmiałego twierdzenia. Mamy wiele rysunków egipskich, greckich, rzymskich i kreteńskich statków, natomiast do naszych czasów przechowało się zaledwie kilka monet tudzież dwie-trzy płaskorzeźby asyryjskie, na których znajdujemy podobizny fenickich i kartagińskich statków handlowych.

Wszystko jednak przemawia na ich korzyść. Na pytanie, kim byli żeglarze odbywający długie podróże w czasach starożytnych, musimy odpowiedzieć: byli Fenicjanami.

Tworzyli oni kolonie na wszystkich wybrzeżach Morza Śródziemnego. Kadyks w Hiszpanii, Marsylia we Francji, większość miast Sardynii i Korsyki oraz Kartagina na północnym wybrzeżu Afryki — wszystko to były kolonie Fenicjan na długo przedtem, zanim zawładnęli nimi Grecy i Rzymianie.

Mamy niewątpliwe dowody, że Fenicjanie już dawno przepłynęli obok Słupów Herkulesa dzisiejszego (Gibraltaru), zanim inni zaryzykowali tak daleką podróż. Niemniej wiarogodne dowody posiadamy na to, że dopłynęli do Wysp Scilly, gdzie wymieniali towary pochodzące z wybrzeży Morza Śródziemnego na cynę kornwalijską.

Fakt, że, jak się zdaje, nie pozwolono im nigdy dotknąć stopą ziemi brytyjskiej, zawdzięczali swej złej reputacji. Walijczycy woleli handlować z nimi na terytorium neutralnym, prawdopodobnie niezamieszkałym. Obawiali się bowiem, żeby przybywający z daleka feniccy kupcy nie uzupełnili handlowych stosunków porwaniem ich żon i córek, które sprzedałiby potem handlarzom niewolników w Afryce, Hiszpanii i Syrii.

Ale Fenicjanie docierali jeszcze dalej niż poza mgliste królestwo nieznanych wysp Morza Północnego. Zdaje się, że przedostali się nawet na Bałtyk.

Bałtyk musiał być w owych czasach prawdziwą skarbnicą dla przedsiębiorczych kupców. Wbrew ogólnie utar-

temu przekonaniu człowiek wydaje znacznie więcej pieniędzy na zbytki niż na rzeczy niezbędne mu do życia. Okolice Bałtyku była ojczyzną pewnego rodzaju żywicy, za pomocą której rzymskie damy farbowały sobie włosy na czerwono. A gdy raz już czerwone włosy weszły w modę, każda rzymska matrona kazała je sobie farbować na ten kolor.

Dlatego też najstarsze handlowe drogi morskie, prowadzące z Europy północnej do południowej, były to drogi uczęszczane przez handlarzy wiozących ładunki bursztynu.

Zupełnie tak samo było w trzy tysiące lat potem z poszukiwaniem pereł. Biały człowiek zapędził się już wtedy w najodleglejsze zakątki Oceanu Spokojnego, zanim zaczął handlować nieskończenie pożyteczniejszymi produktami palmy kokosowej. A nawet dzisiaj łowca wielorybów, który spotka pływającego spokojnie na falach morskich wielki kawał szarej ambry (jest to wydzielina z trzewi chorych wielorybów, mająca wysoką wartość w przemyśle perfumeryjnym), uważa się za szczęśliwszego niż jego współzawodnik, który wraca z polowu z tuzinem najzupełniej normalnych i zdrowych wielorybów, upolowanych po stoczony z nimi walce na śmierć i życie.

Fenicjanie nie poprzestali jednak na dotarciu do Bałtyku. Opowieść Herodota o flocie Fenicjan, którą egipski faraon Necho wynajął celem dokonania podróży naokoło Afryki, podczas której feniccy żeglarze zobaczyli Górę Stołową na dwadzieścia wieków przed nadaniem tej miejscowości jej dzisiejszej nazwy Przylądka Dobrej Nadziei przez Vasco da Gamę—może być prawdziwa lub zmyślona.

Wiemy jednak na pewno, że Kartagińczycy, którzy byli tylko kolonistami fenickimi, zbadali zachodnie wybrzeże Afryki aż do Przylądka Blanco, leżącego o tysiąc pięćset mil morskich na południe od Gibraltaru, i że założyli wzdłuż wybrzeża kilka placówek handlowych. Oni to również odkryli wyspy Zielonego Przylądka na tysiąc siedemset lat przed zjawieniem się tam Portugalczyków.

W tym czasie gdy Grecy zaczęli się dopiero ruszać, można było tego dokonać jedynie pod warunkiem, że się już zna wysoce udoskonalony kształt okrętu zaopatrzonego w żagle zamiast wiosel. Takich odległości bowiem, o jakich tu mówiliśmy, nie można przebyć używając do tego jedynie siły mięśni ludzkich.

Jak już wspominałem wyżej, posiadamy jednak bardzo mało dowodów mówiących nam o tym, jakiego rodzaju osprzętu używali Fenicjanie podczas tych podróży. Przede wszystkim, jak się zdaje, zadowalali się tym niezwykłym masztem, który znamy już dobrze z egipskich wizerunków, a który przypominał odwrócone V. Ponieważ stale żeglowali z wiatrem (sposób żeglowania pod wiatr zygzakowato — lawirowania — polegający na odchyłaniu się na prawo lub na lewo od kursu, wynaleziony został znacznie później przez żeglarzy Północy), taki maszt był najzupełniej wystarczający na ich potrzeby, chociaż nie mógł być nigdy tak pewny jak maszt zrobiony w całości z jednego drzewa.

Czasami też używali dwóch żagli miast jednego, wciągając jeden z lewej i drugi z prawej strony rei. Jednakże z późniejszych rysunków, wyobrażających nowe wojenne okręty rzymskie, zbudowane według wzorów fenickich, widać, że powoli zarzucano używanie podwójnego masztu na rzecz pojedynczego. Używali oni natomiast niezmiennie czworokątnej żagli, chociaż nieraz oprócz tego ustawiano jeszcze mały maszt z żaglem na przodzie łodzi, aby nadać jej większą równowagę, a przez to samo ułatwić sobie sterowanie.

Jak się zdaje, Fenicjanom nie było również obce zastosowanie kotwicy, dzięki czemu marynarze nie potrzebowali już z nastaniem nocy wyciągać statków na ląd; mógł się on na morzu zatrzymać wszędzie pod warunkiem, że była piękna bezwietrzna pogoda, dno zaś nie znajdowało się zbyt głęboko i można było łatwo osiągnąć go kotwicą.

Nie znano jeszcze wtedy stalowych, żelaznych lub

miedzianych kotwic. Używano natomiast ciężkich kamieni lub worków ze skóry zwierzęcej, wypełnionych kamieniami.

Jest jeszcze jedna dziedzina życia pokładowego, o której bardzo chcielibyśmy dowiedzieć się czegoś dokładniejszego. A mianowicie co robili Fenicjanie, żeby się zaopatrzyć w dostateczną ilość żywności i wody do picia podczas swych długich podróży?

Dopóki pozostawali w granicach Morza Śródziemnego, mając pod ręką dogodne porty i przystanie, mogli dla przygotowania sobie jedzenia lub nabrania wody wysiadać na brzeg. Skoro jednak przekroczyli Gibraltar i pożeglowali na południe wzdłuż zachodniego wybrzeża Afryki, gdzie do dziś jeszcze wszystkie towary trzeba przewozić na brzeg barkami, ponieważ nie ma tam w ogóle żadnych portów, zagadnienie to stawało się znacznie trudniejsze.

Należy jednak pamiętać o tym, że Fenicjanie, podobnie jak i wszyscy przedstawiciele rasy semickiej i podobnie jak dzisiejsi Arabowie oraz Berberowie, byli niezwykle mało wymagający, gdy chodziło o osobiste ich potrzeby. Garść daktyli lub rodzynek stanowiła wystarczającą porcję dzienną dla przeciętnego marynarza. Przemysł zaś garncarski wschodnich okolic Morza Śródziemnego dostarczał im zbiorników na wodę do picia aż do czasu, gdy galijscy hodowcy winorośli obdarzyli ich baryłkami, które prawie w ciągu dwóch tysięcy lat były jedynym naczyniem, służącym naszym pływającym po morzach przodkom do przewozu wina, piwa, wódki i wody.

Nie trzeba chyba o tym mówić, że podróże te trwały długo i były męczące. Jednakże Azjaci nie są tacy niecierliwi jak Europejczycy. Na dzisiejszych okrętach wiozących pielgrzymów do Mekki widzi się od razu, że czas dla tych pasażerów nie ma żadnego znaczenia. Siedzą oni spokojnie całymi godzinami, nie robiąc absolutnie nic więcej ponadto, że właśnie siedzą i nic nie robią. Wrażliwsi współtowarzysze podróży, udający się po raz pierwszy

na Wschód, tłumaczą to wrodzoną ludziom wschodnim skłonnością do głębokich rozmyślań. Ci jednak, którzy znają się już na tym dobrze, wiedzą, że szlachetnie urodzony człowiek Wschodu może spędzać całe tygodnie w takim stanie zupełnego niemal znieczulenia i zobojętnienia na wszystko, co go otacza, ponieważ jest tak mocno odurzony opium lub tak obojętny, iż nic go nie może wzruszyć.

Toteż dawniejsi żeglarze nie mogli odczuwać tak głęboko męczącej nudy tych podróży, trwających nieraz całe lata, jak my odczuwalibyśmy je niewątpliwie dzisiaj. Zresztą było to zawsze ustawiczne igranie z losem, tak nierozzerwalnie związane z okrętem pochodzącym ze Wschodu jak i jego szczury.

Natychmiast po skończeniu podróży następował podział zdobyczy i kilkutygodniowe hulaszczę życie oraz hazard w knajpach rodzimego portu.

A potem znów na twarde pokładowe deski okrętu, udającego się do Tarsis lub Bejrutu, żeby np. wozic cedry Libanu, których król Salomon potrzebował do budowy świątyni w małym miasteczku fenickiego zaplecza i które trzeba było spławiać na olbrzymich tratwach do Jaffy.

Albo też nadarzała się sposobność odbycia wyprawy na mgłą okryte morza Północy, gdzie ludzie byli okrutnymi, pierwotnymi dzikusami, ale posiadali przecież najcenniejszy metal, zwany cyną.

Według naszych pojęć, nie było to właściwie życie. Niemniej jednak był to typowy obraz życia wszystkich żeglarzy z tego dawnego okresu żeglugi aż do ostatnich czasów. Nawet teraz fenicki marynarz z szóstego stulecia przed Narodzeniem Chrystusa nie czułby się obco na niejednym współczesnym parowcu żeglugi towarowej. Oczywiście, znalazłby tu pewne ulepszenia.

Zanim powiem coś o Grekach i ich okrętach, muszę przynajmniej zaszczytnie wspomnieć o Kreteńczykach. Kre-

teńcyzy bowiem byli już cywilizowanymi ludźmi, zanim Grecy w ogóle zaczęli osiedlać się na tym skalistym małym półwyspie, który miał się stać na zawsze ich ojczyzną.

Mieli oni już ogrzewane parą izby i windy, gdy nasi przodkowie jeszcze mieszkali w pieczarach, a malowali



Okręt grecki.

sobie twarze na jasnopomarańczowy i jasnoczerwony kolor, jak to dziś czynią mieszkańcy pewnych wysp na Morzu Południowym.

Ich główne miasto, Knossos¹, zostało nagle zniszczone, gdy flota kretańska wybrała się sama na ja-

kąś wyprawę rozbójniczą i wskutek tego nie mogła bronić swego ojczystego grodu.

Po tej katastrofie Kretańcy całkowicie uzależnieni zostali od swych sąsiadów Greków, a okręty obu tych narodów tak stały się do siebie wzajem podobne, iż trudno je po prostu rozróżnić i powiedzieć z całą pewnością, że to jest okręt grecki a tamto kretański.

Jest mi to bardzo na rękę, gdyż zaczynam podejrzewać, że wszystkie dawne podziały w rozwoju budownictwa okrętowego: na okresy egipski, fenicki, grecki, rzymski i śródziemnomorski, czy też na erę szesnastego wieku, erę siedemnastego wieku — poprzez wszystkie wieki — są w gruncie rzeczy najzupełniej sztuczne; chodzi tu bo-

¹ W starożytności miasto na wyspie Krecie (Grecja) na pld. od Herakleion, stolica króla Minosa, w nowszych czasach, poczynając od r. 1900, prowadzone są przez Anglików roboty nad odkopaniem miasta. (Przyp. tłum.)

wiem tylko o pomysły fachowców w tej dziedzinie, którzy chcieliby to zagadnienie jeszcze nieco bardziej skomplikować.

W historii budownictwa okrętowego w ciągu ostatnich pięciu tysięcy lat widzimy bowiem tylko trzy naprawdę poważne zmiany. A wszystkie trzy zmiany były skutkiem głęboko sięgających przemian natury socjalnej, gospodarczej i naukowej, które wpłynęły również i na inne dziedziny bytu ludzkiego.

Z chwilą wynalezienia jakiegoś prymitywnego pływaka, który w ciągu szeregu dni czy tygodni mógł posuwać się z ludźmi i ciężarami po wodzie, możemy zacząć mówić o okrętach.

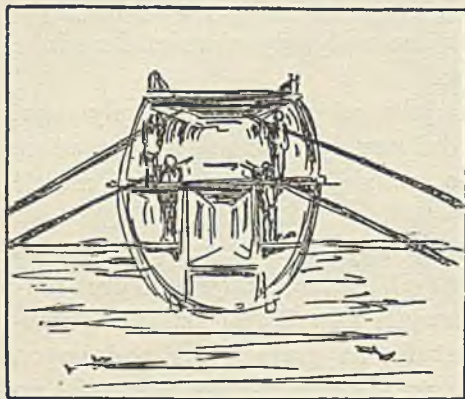
Atoli człowiek nie mógł zbyt daleko zawędrować na tych wiecznie przeciekających gratach, zbijanych drewnianymi gwoździami, związanych kawałkami sznurów i zmoconych kawałkami metalu, na gratach tak podobnych do sit i tak dalece nie nadających się do pływania po morzu, iż połowa załogi stale musiała wyczerpywać z nich wodę i że trzeba je było wyciągać co kilka godzin na ląd, żeby je całkowicie wysuszyć.

Marynarze ci nigdy nie mogli tracić z oczu widoku wybrzeża.

Wraz ze stopniowym udoskonaleniem pił i toporów, a zatem możliwości ścinania większych drzew tudzież przygotowania desek i belek, masztów i rei, wraz z wynalezieniem lepszych sposobów uszczelniania szwów okrętowych niż mchem i gliną, wraz z ulepszeniem warsztatów tkackich, pozwalających wytwarzać większe nieco płachty płótna niż kołdra dla dziecka — okręty stają się naprawdę zdadne do żeglugi morskiej. Wreszcie po kilku tysiącach lat nieprzerwanego rozwoju pozwoliły one człowiekowi na większą swobodę w wyborze kierunku.

Pierwsze atoli doniosłe ulepszenie w budownictwie okrętowym wywołała zmiana struktury socjalnej społeczeństwa europejskiego.

Poczynając od piątego wieku przed Narodzeniem Chrystusa aż do stopniowego zniknięcia Imperium Rzymskiego w trzecim stuleciu naszej ery, północna Europa zalana była zdobywczymi acz niezbyt imponującymi barbarzyńcami, którzy spadali zniecka, jak grad, ze środka Azji.



Przekrój starożytnej galery z dwoma rzędami wiosel.

Pod względem fizycznym niewątpliwie przewyższali oni zarówno przeciętnych Rzymian jak i Greków, nie dorównywali im jednak w regularnej bitwie.

Ci jasnowłosi dzikusci zaopatrywali ludy Italii i Półwyspu Greckiego niewyczerpanym zapasem sił ludzkich. Jeszcze przed stu laty podobny stan rzeczy panował w Południowej Afryce. Jeżeli farmer boerski potrzebował kilku nadprogramowych służących, wyruszał po południu w puszcze i wracał z dwoma, trzema Hotentotami. Po prostu ich upolował, tak samo jak w naszych czasach mój sąsiad z Vermont jesienią zwykł wychodzić w pole i wracać do domu z parą bażantów lub kuropatw.

Rzymianie i Grecy mogli mieć zawsze pod dostatkiem sił roboczych, jeżeli im się spodobało założyć fabrykę w dolinie Renu, farmę w Italii lub firmę ekspedycyjną w Ostii.

W końcu — historia dziwnie się powtarza — ta obfitość sił ludzkich stała się po prostu ciężarem, zupełnie tak samo jak dzisiaj odczuwamy przykre skutki nadmiernego zaoferowania energii maszyn. Rzym wreszcie musiał upaść, ponieważ przepełniony był niewolnikami, zupełnie tak samo

jak i u nas zdają się sprawy pogarszać z roku na rok, ponieważ zbyt wiele już mamy maszyn, żeby... móc sprostać naszym potrzebom.

Z chwilą gdy tanie ludzkie siły robocze stały się przedmiotem normalnego handlu, właściciele statków Morza Śródziemnego mogli nabywać wiosłarzy w nieograniczonych prawie ilościach. Skoro jakiś ich okręt zatonął wraz z całą załogą znajdującą się na pokładzie (a trzeba pamiętać o tym, że niewolnicy pracujący na galerach niezmiennie przykuci byli do wiosła łańcuchami i tonęli jak szczury, gdy okręt szedł na dno), posyłano tylko po nową partię osiemdziesięciu lub stu ludzi, czyniąc to z tą samą obojętnością jak dzisiejsze towarzystwo okrętowe, gdy zamawia nową turbinę, bo stara się zużyła.

Takie stosunki panowały prawie w ciągu tysiąca lat. Niewolnictwo w Europie południowej nie zostało właściwie nigdy zniesione; istniało ono jeszcze w ciągu wielu wieków po wprowadzeniu chrześcijaństwa. A ponieważ władcom chrześcijańskim nie wypadało samym udawać się na wyprawy celem zdobycia niewolników, przeto potrzebny im na galery materiał ludzki nabywali od barbarzyńskich piratów północnej Afryki; gdy już byli dość potężni, chwyтали samych piratów (o których nikt się nie troszczył, ponieważ byli poganami) i zdobywali sobie w ten sposób niezbędnych wiosłarzy dla swych łodzi.

Gdy i te zapasy wyczerpały się (Afrykańczycy mieli brzydki zwyczaj uderzać drugim końcem kija i używać białych chrześcijan do wiosłowania na łodziach czarnych ludzi), wtedy brano zbrodniarzy. Byli to ludzie najróżnorodniejszego pochodzenia i kondycji.

Większość niewolników na galerach składała się jednak z najgorszych mętów społecznych, morderców, złodziei lub złoczyńców, skazanych za rozbój na drogach publicznych i podpalanie.

Niewolnicy ci, przykuci do wiosła, przestawali być istotami ludzkimi, stając się do tego stopnia częścią wytwarza-

jącej ruch maszyny, że byli jakby karburatorem w dzisiejszym samochodzie.

Wprowadzanie zatem jakiegoś wyraźnego rozgraniczenia pomiędzy okrętami greckimi i rzymskimi z jednej a okrętami średniowiecza z drugiej strony byłoby niesłuszne. Obydwa bowiem rodzaje tych okrętów były bezpośrednim skutkiem tego systemu ekonomicznego, który degradował większą część ludności do rzędu zwierząt jucznych. Dopóki zatem można było w dowolnych ilościach dostać za tanie pieniądze siły ludzkie, okręty nie zmieniały się zasadniczo.

Wielka potyczka na morzu, a mianowicie bitwa pod Lepanto, w której Don Juan Austriacki pobił i zniszczył flotę turecką w roku 1571, bardzo przypomina bitwę morską pod Salaminą w roku 480 przed Narodzeniem Chrystusa, w której Temistokles na czele swych greckich okrętów zniósł flotę Fenicjan, wynajętą przez Persów, i w ten sposób ocalił Europę przed inwazją azjatycką.

Taktyka w obu wypadkach była jednakowa. I tu, i tam okręty natarły na siebie bezpośrednio, gdy dozorczy smagali batami wioślarzy podczas krwawej walki, zmuszając ich w ten sposób do pracy. W obu wypadkach okręty usiłowały przedziurawić się nawzajem. W obu wypadkach galery, które nie zatoniły przy pierwszym natarciu, walczyły w otwartym boju dalej, przy czym żołnierze starali się wdrzeć na pokład nieprzyjacielskiego okrętu i uciekali się do mieczów oraz kopii, walcząc tak, jak to zwykli byli czynić na lądzie.

Życie na pokładzie okrętu, którym apostoł Paweł udawał się do Rzymu, nie mogło się zasadniczo różnić od życia na statku, który w dwanaście wieków później wiozł świętego Franciszka do Ziemi Świętej.

Może pod pewnymi względami okręty średniowiecza były lepsze od okrętów w starożytności. Pod innymi względami, zwłaszcza jeżeli chodzi o czystość, stały nawet od nich niżej.

Zasadniczo jednak były do siebie zupełnie podobne, tak samo jak Napoleon w swych głównych posunięciach strategicznych był ciągle jeszcze współczesny Cezarowi. Obydwaj bowiem, zarówno Napoleon jak i Cezar, zawdzięczali swe świetne rezultaty jedynie walkom prowadzonym „na nogach“ (dwunogów i czworonogów — to już nie gra żadnej roli) i żaden z nich nie słyszał nawet nigdy o czołgach, aeroplanach i przesyłaniu wiadomości za pomocą telegrafu bez drutu, co zarówno na lądzie jak i na wodzie całkowicie zmieniło taktykę wojenną, stosowaną w ciągu tysięcy lat.

Aż wreszcie (życie ludzkie jest naprawdę sprawą skomplikowaną) te dawne zapasy tanich sił ludzkich skończyły się akurat wtedy, kiedy na rozwój budowy okrętów zaczął wywierać wpływ nowy moment dziejowy, a mianowicie fakt wynalezienia prochu.

Na lądzie proch obalił znaczenie starej arystokracji, pozbawiając zakutych w pancerze panów ochrony ich kamiennych zamków; każdy bowiem zwykły poddany stał się im teraz równy, a nawet w pewnych wypadkach, dzięki posiadaniu rusznicy, przewyższał rycerza w pełnym rynsztunku bojowym.

Na morzu proch wywarł tak kompletną zmianę w sposobach prowadzenia walki, że wszystkie okręty używające siły ramion ludzkich, jako jedyne go środka lokomocji, uznane zostały za przestarzałe.

Podobnie jak Grecy i Rzymianie musieli wynaleźć nowe metody sterowania, pragnąc utrzymać się na powierzchni w tych potyczkach, gdzie szybkie manewrowanie statkiem było niezmiernie ważne, tak samo i ludy Europy stanęły wobec zagadnienia zbudowania takiego statku, który mógłby zmieścić jak największą ilość dział, a jednocześnie posiadałby możliwie największą szybkość przeciętną. To właśnie przede wszystkim proch przyczynił się do zmiany galer Genui i Wenecji na okręty liniowe Ruytera i Nelsona.

Trzecią wielką zmianę, oczywiście, wywołało wynale-

zienie maszyny parowej, która całkowicie uniezależniła statek zarówno od wiatrów jak i od siły ramion ludzkich.

Jeżeli w toku treści niniejszej książki trzymam się mniej więcej podziału na statki greckie, średniowieczne itd., to czynię to jedynie dla wygody i dlatego, żeby rozdziały jej nie były zbyt długie. Niech czytelnik pamięta jednak o tym, że były jedynie trzy zasadnicze zmiany w sposobie budownictwa okrętowego i że wywołały je: niewolnictwo, proch strzelniczy i para.

Z tego, co dotychczas powiedziałem, wypływa jasno, że najbardziej celowe wyzyskanie siły ludzkiej było głównym przedmiotem zainteresowań wszystkich budowniczych okrętowych, którzy żyli i pracowali poczynając od czasów fenickich aż po okres panowania wielkiego cesarza Karola V, kiedy to galery powoli zniknęły z powierzchni morza.

Ci dawniejsi budowniczowie omawiali zapewne nie mniej żywo zagadnienia wiosłowania i metody przebijania okrętów dziobami innych statków, niż właściciele nowoczesnych parowców liniowych dyskutują nad korzyściami przejścia od palenia węglem do palenia ropą.

W tym miejscu nasuwa nam się na myśl jedno z najbardziej spornych i najczęściej omawianych zagadnień starożytnej historii, a mianowicie — jaki był układ wioseł na statkach greckich, ilu ludzi wiosłowało jednym wiosłem, jak ustawione były ławki dla wioślarzy, czy wioślarze siedzieli w rzędach znajdujących się jeden nad drugim, czy też statki posiadały specjalną galerię dla wyższego rzędu wioślarzy?

Mamy wprawdzie niezliczoną ilość wzorów statków rysowanych i malowanych na wazach, murach i pomnikach, skoro jednak chodzi o najważniejsze szczegóły, błakamy się zawsze po omacku.

Artyści owych czasów starali się dać swej klienteli piękne, miłe dla oka obrazy. Podobni są w tym do pewnych modnych malarzy morskich naszych czasów, których kompletnie ozagłowane „Okręty“ znajdują chętnych na-

bywców pośród rzeszy szczerów lądowych. Otóż widok tych okrętów budzi niepohamowaną wesołość (jeżeli nie oburzenie) pośród nielicznych marynarzy będących na emeryturze, jednak dobrze pamiętających jeszcze, jak wyglądały okręty i jakie winny były mieć ożaglowanie w tych warunkach, w jakich artysta malarz przedstawił je na płótnie.

Owszem, obrazy greckie mówią nam o wielu rzeczach i sprawach, ale uporczywie przemilczają to, co nas najbardziej interesuje: jak umieszczano załogę, gdy statek posiadał więcej niż dwa rzędy wiosła?

Chcąc raz na zawsze rozwiązać to zagadnienie, cesarz Napoleon III, znany entuzjasta wiedzy klasycznej, kazał zrekonstruować taki starożytny okręt Greków według wzorów, które do nas dotarły w postaci starożytnych rysunków i płaskorzeźb.

Taka tryrema¹ została naprawdę spuszczone na wodę w roku 1860, jednakże trudno było ją uruchomić. Nie zdziwi to nikogo, kto spróbuje narysować na kawałku papieru taki statek w przecięciu. Już umieszczenie dwóch rzędów wiosłarzy, siedzących jeden ponad drugim, jest sprawą niedogodną, a gdybyśmy dodali jeszcze trzeci rząd, trzeba byłoby sporządzić dla niego dziesięciometrowe wiosła, które by jednak nie ważyły tony, co jest absolutnie niemożliwe, ponieważ już na dwurzędowej galerze wiosła były tak ciężkie, iż musiało je poruszać pięciu ludzi.

Oczywiście, wiosła są strasznie kłopotliwym urządzeniem. Już przy najmniejszej fali stają się prawie bezwartościowe, jeżeli zaś załoga nie jest doskonale wyćwiczona i zdyscyplinowana, wiosłarze przeszkadzają sobie wzajem i wtedy szybkość okrętu, mająca jednak zawsze największe znaczenie dla galery, zredukowana zostaje do zera.

Przypuszczano też, że wzmianki o trzech, czterech i pięciu rzędach wiosła wskazywały jedynie na ilość ludzi (trzech, czterech lub pięciu poruszających poszczególnymi

¹ Galera o trzech rzędach wiosła. (Przyp. tłum.)

wiosłami) i że określenia te bynajmniej nie mówiły o kilku rzędach wiosłarzy.

Jest to prawdopodobnie najsluszniejsze rozwiązanie tej sprawy.

Opowieści, które nas doszły poprzez wieki, opowieści o olbrzymich rzymskich i egipskich statkach, budowanych w okresie panowania ostatnich cesarzy, podobne są do tych średniowiecznych sprawozdań o bitwach, w których padało po pięćdziesiąt tysięcy ludzi, gdy wiemy teraz z całą pewnością, że w ogóle na placu boju w chwili rozpoczęcia walki znajdowało się zaledwie pięciuset ludzi.

W początkach średniowiecza, gdy żegluga zamarła właściwie na kilka wieków, przeciętny człowiek nie mógł sobie wyobrazić nawet okrętu trzydziestotonowego, a cóż dopiero mówić o okręcie mającym trzydzieści tysięcy ton? Toteż pisarz, który tworzył literaturę ludową średniowiecza, po prostu dodawał kilka zer, kiedy chciał powiedzieć, że coś było ponad przeciętną miarę. W ten sposób komponował dla nas bajeczkę o tych dreadnoughtach przedyłuwalnych, które w gruncie rzeczy nigdy nie przekraczały rozmiarów dzisiejszego promu.

Nie możemy o tym wnosić z bezpośrednich relacji, gdyż słynne statki takich władców jak Neron i Kaligula były jedynie pewnego rodzaju pływającymi klubami nocnymi, bezpiecznie zakotwiczonymi na płytkim jeziorze; wnosimy jednak o tym na podstawie niezawodnych okoliczności, do których świadectwa człowiek ucieka się zwykle w podobnych wypadkach.

Otóż dowodów tych dostarcza nam wygląd starożytnych portów rzymskich i greckich. Nawet najpośledniejszy z jachtklubów, licznie rozrzuconych wzdłuż wybrzeża Long Island, nie uważałyby ich za odpowiednie na przystań dla swych stateczków. Odkryliśmy również szczątki kilku starorzyskich doków. Nie miały one nawet 4,5 metra szerokości.

Ponieważ stosunek szerokości do długości w tych sta-

rozytnych statkach wynosił jeden do ośmiu dla okrętów wojennych i jeden do siedmiu dla okrętów handlowych, można sobie łatwo wyobrazić, jaka mogła być długość takiego statku. Nie mogła ona wynosić więcej niż 31,5 metra. Głębokość tych doków zaś wskazuje, że zasadniczo statki ówczesne były tym, co moglibyśmy nazwać „statkami powierzchniowymi“, a więc były podobne do owych staroegipskich statków, które rzadko przekraczały jeden metr zanurzenia.

W jaki sposób admirałowie takich flot, składających się z łupin orzechów, mogli złamać potęgę Fenicjan czy Kartagińczyków, oto nowa kwestia, która wywołałaby w nas wielkie zdumienie, gdybyśmy nie posiadali bardzo dokładnych sprawozdań o tej stronie bitew morskich.

Otóż w poważnych potyczkach morskich rozmiary okrętów biorących w nich udział mają znaczenie względne. W zwykłych warunkach nowoczesny krążownik (nie mam tu na myśli dreadnoughta, lecz średniej wielkości krążownik) mógłby zatopić wszystkie statki, które po obu stronach brały udział w bitwie pod Trafalgarem, nie będąc przy tym ani razu trafiony pociskiem. Prom zaś z kilkoma naszymi regularnymi trzycalowymi działami miałby znaczną przewagę nad połączonymi siłami Perry'ego i Barclaya na Jeziorze Erie. A jednak bitwa pod Trafalgarem stała się na następne sto lat punktem zwrotnym w historii Europy, spotkanie zaś orężne na Jeziorze Erie było jedną z decydujących potyczek w ostatniej walce pomiędzy Ameryką a krajem ojczystym.

Musimy o tym pamiętać oceniając bitwy morskie czasów starożytnych i średniowiecza. Okręty były małe i tak wypełnione wioślarzami oraz żołnierzami, że trudno było nawet myśleć o tym, żeby dawać ludziom jeść na pokładzie lub dostarczyć im przyzwoitszych pomieszczeń do spania. Fakt ten zmuszał floty do trzymania się w pobliżu wybrzeża, w przeciwnym bowiem razie kucharze nie mogliby przygotować posiłku, żołnierzy nie można by na-

karmić, a niewolnicy-wioślarze, którzy byli śmiertelnie znużeni po ciężkiej całodziennej pracy, nie mogliby się należycie wyspać.

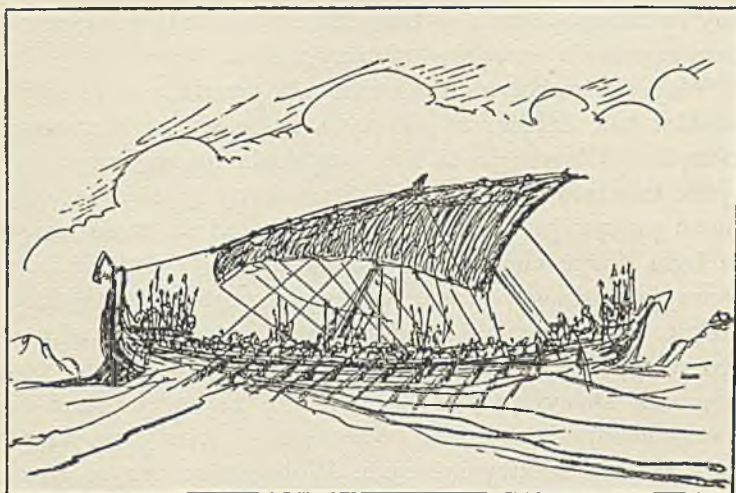
Wskutek tego w starożytnych czasach większość znanych bitew morskich odbywała się po prostu na oczach rodzinnego miasta. Szczegół ten nadaje im nieco komiczny posmak, skoro się pomyśli o ludności, która z sąsiednich wzgórz zagrzewała załogę własnych okrętów okrzykami do walki lub też wzywała na pomoc możnego Jowisza czy Baala, o ile sprawy zaczynały wyglądać niepomyślnie.

Gdybyśmy jednak wskutek tego za wiele sobie chcieli wyobrazić o naszych dzisiejszych zdobyczach, byłoby to niesłuszne, ponieważ te bitwy były w swoim rodzaju poważnymi i śmiertelnymi rozprawami.

Podobnie jak podczas dzisiejszej bitwy morskiej nikt nie myśli o maszynach, które spoczywają gdzieś głęboko we wnętrzu okrętu i giną bez większego zmartwienia, kiedy staje się rzecz najgorsza i statek idzie na dno, tak samo i narody zamieszkujące okolice Morza Śródziemnego pozwalały tonąć swym niewolnikom na galerach, nie dając im najmniejszej sposobności do ratowania się, gdy bitwa przybierała zły obrót, chociaż mogli jeszcze dopłynąć do brzegu.

„Ben Hur“ (a któż nie czytał tej książki) ma pod tym względem najzupełniejszą rację. Niewolnik na galerze, przykuty łańcuchami do swego wiosła, stanowił część maszynierii okrętowej i zasługiwał tyle tylko na uwagę, ile na nią zasługuje dynamo wytwarzające elektryczność, służącą do strzelania z naszych nowoczesnych dział.

Rzymianie z natury byli rolnikami. Gdy jednak wplątali się wreszcie w wojnę z Kartagińczykami, w wojnę na śmierć i życie, która miała zdecydować o tym, czy Morze Śródziemne ma się stać morzem semickim czy łacińskim, wtedy wzięli się do budowania okrętów gruntownie i z dokładnością tak charakterystyczną dla wszystkich ich poczynań, mających na widoku interes własnego miasta.



Przy pomocy takich okrętów Rzym zniszczył potęgę morską Kartaginy.

Walcząc z Kartaginą Rzymianie walczyli w gruncie rzeczy z Fenicjanami, inaczej mówiąc, wdali się w wojnę morską z pierwszorzędnymi marynarzami owych czasów. Wobec tego starali się poznać metody walki innego narodu, który również stał się pierwszorzędną potęgą morską. Wzięli też sobie za wzór okręty greckie, zmienili je nieco i udoskonalili stosownie do własnych potrzeb.

Dla celów wojennych wprowadzili długi wąski typ statku i gdzie się dało, starali się wprawiać w ruch swe okręty za pomocą wiosła. Ponieważ jednak siły ludzkie, sprawdzone do roli maszyny, wyczerpują się bardzo prędko, musieli korzystać z wiatru dla przemierzania wielkich przestrzeni dzielących Półwysep Łaciński od wybrzeża afrykańskiego.

Jeżeli chodzi o strategię walk morskich, to wprowadzili oni własny system, zastosowując metody piechoty, przyjęte na lądzie, do potrzeb zbrojnej walki na morzu. Było to najzupełniej naturalne. Rzym podbił świat dzięki swej świetnie wyćwiczonej piechocie, której używano

niby ludzkiego taranu — tam gdzie zachodziła konieczność powstrzymania szeregów nieprzyjaciela.

Wobec tego Rzymianie wzmocnili przednią część swych okrętów tak dalece, że okręty same stały się taranami. Początkowo inwencja ta nie przyniosła im większych korzyści. Okazało się mianowicie, że tarany takie należy budować precyzyjniej. Jeżeli bowiem przednia część okrętu nie była dosyć ciężka, nie można było nią przebić boku nieprzyjacielskiego okrętu, który się zamierzało tą drogą zatopić. Gdy natomiast zbudowana była za ciężko i wskutek tego wbijała się w bok okrętu zbyt głęboko, można było przy nie sprzyjających warunkach nie wyciągnąć jej w odpowiedniej chwili z powrotem, a wtedy zwycięzca szedł na dno ze zwyciężonym. Wobec tego przymocowywano taran do potężnego kłoca drewnianego, co miało mu nadać większy rozpęd w chwili natarcia. Bezpośrednio za tym kłocem przytwierdzano jednak dwie ciężkie belki, które miały zapobiegać zbyt głębokiemu wbijaniu się taranu.

Ponad ostrym dziobem okrętu Rzymianie budowali z drzewa wielką platformę, która podobna była do wieży. Z tej właśnie wieży skakali zwykle żołnierze rzymscy na pokład nieprzyjacielskiego statku, stosując tu swe dobrze znane metody walki lądowej, a mianowicie walcząc z małej odległości mieczami pod osłoną swych tarcz — aż wreszcie statek nieprzyjacielski został zdobyty niby warownia lądowa.

Na wielu rysunkach pochodzących z owych czasów taran zdaje się być niemal tak wielki jak cały statek. Nie odpowiada to rzeczywistości. Kiedy jednak ten taran ukazał się po raz pierwszy w swym udoskonalonym i powiększonym kształcie i nie wyglądał już tak niewinnie i tak niepozornie jak dotychczas na statkach greckich i fenickich, wywołało to tak silne wrażenie, że ówczesni artyści poświęcili ścisłość wyglądu dla malowniczości oraz imponującego efektu. Zupełnie tak samo jak w dwa tysiące lat potem, gdy ukazał się pierwszy czołg wojenny.

Gdy walka pomiędzy Rzymianami a Kartaginą skończyła się i Morze Śródziemne stało się ostatecznie wewnętrznym morzem italskim, Rzymianie stracili wszelką chęć dalszego udoskonalania swej marynarki wojennej. Z tym samym powodzeniem mogli rządzić swym imperium pozostając na lądzie, zwłaszcza że przeciętny Rzymianin niezbyt chętnie wyruszał na morze.

Przebywanie odległych przestrzeni nie stanowiło dla legionistów rzymskich najmniejszej trudności. Przemarsze ich trwały znacznie dłużej od przemarszów wojsk Napoleona, chociaż ten typowy włoski kondotier (ciekawe kto wymyślił legendę, że Napoleon był Francuzem) był wysokiej miary fachowcem, gdy chodziło o przerzucanie wielkich armii z jednego miejsca na drugie w możliwie najkrótszym czasie.

Wobec tego flota rzymska wróciła znów do stanu swego dawnego zaniedbania. Nie znaczy to jednak, że zaniechano w ogóle budownictwa okrętowego. Wprost przeciwnie. W miarę jak Imperium Rzymskie powiększało się i traciło coraz bardziej charakter państwa rolniczego, pozbawieni ziemi włościanie zdążali do miasta i porzucali swe pola na pastwę dzikich zwierząt i chwastów.

Z kolei nastąpił okres ciekawych prób i ruchu mającego na celu „powrót do ziemi“ oraz okres innych ryzykownych poczynań późniejszych cesarzy. Rezultaty tego były opłakane. Skoro tłum ludzki rozumiał, że może otrzymywać darmo „chleb i igrzyska“, grożąc strasznym słowem „rewolucja“, trudno go było już zapędzić do pracy.

Senat rzymski zmuszony był wobec tego do żywienia milionów mężczyzn, kobiet i dzieci zamieszkujących sześciopiętrowe domy przedmieść stolicy świata i dających światu pierwszy posmak dyktatury proletariatu.

Z tej przykrej sytuacji pozostawało tylko jedno wyjście: masy trzeba było przeżywić sprowadzanym skądkolwiek zbożem.

Południowa Rosja jeszcze za greckich czasów znana była jako największy spichlerz zboża na świecie, ale na przebycie przestrzeni dzielącej Krym od Italii ówczesne okręty potrzebowały wiele miesięcy. Toteż na przyszły spichlerz Rzymu wyznaczone zostało zachodnie wybrzeże Morza Śródziemnego i tysiące małych statków handlowych trudniły się zwożeniem zboża z Sardynii a oliwek z Sy-cylii do miasta Ostii.¹

Ostia była portem starożytnego Rzymu. Położona u ujścia Tybru do morza, odległa od Rzymu o dwadzieścia jeden kilometrów, cieszyła się dużym znaczeniem już od niepamiętnych lat historii rzymskiej, jako centrala handlu solą, najbardziej zyskownego monopolu czasów starożytnych.

Wprawdzie statki zwożące zboże były bardzo małe. Nie miały nigdy więcej niż 20 ton wyporności. Musiały one być takie, gdyż jedyny nadający się do użytku port, od którego zależała stolica świata sprzed dwóch tysięcy lat, ze względu na dowóz tędy chleba i oleju, port, o którym sami Rzymianie mówili, iż pan i władca Ostii jednocześnie jest panem i władcą Rzymu — był właściwie tylko przystanią; miała ona tak niebezpieczne położenie, wystawione na południowo-zachodnie sztormy, że tylko w ciągu jednego roku zginęło dwieście statków stojących na kotwicy poza falochronem.

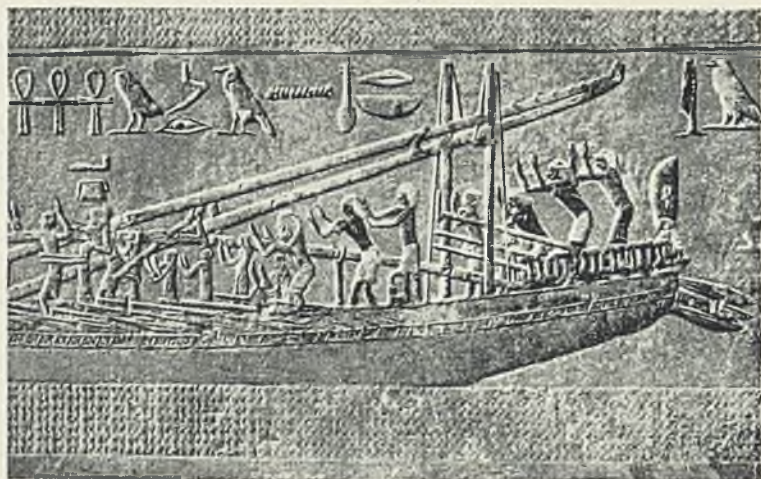
Poza tym wody Tybru niosły tak wielkie ilości mułu do morza, że całe ujście zatykało się szybko.

Cezar, prawdziwy człowiek czynu, zaniechał pracy nad naprawianiem tego portu i stworzył nowy z nowymi falochronami i latarniami, o kilka kilometrów na południe od Ostii. Ale i ten port służył za bezpieczną przystań jedynie dla okrętów o płytkim zanurzeniu.

¹ Wieś w prowincji rzymskiej (Włochy środkowe), położona na lewym brzegu Tybru, 20 km na pld.-zach. od Rzymu, oddalona o 2 km od Morza Tyreńskiego, a o 4 km od dawnego portu rzymskiego tejże nazwy. (Przyp. tłum.)



Okręł egipski królowej Haczepsut. Plaskorzeźba Nowego Państwa, około 1480 r. przed N. Chr.



Okręt egipski. Płaskorzeźba z Abusiru, około 2250 przed N. Chr.



Galery na Nilu. Płaskorzeźba z Sakkary, około 2500 przed N. Chr.

Ponieważ jednak okręty bez bezpiecznego portu są równie bezużyteczne jak aeroplany bez dobrego lotniska, przeto i kupcy Rzymu skazani byli na nędzną vegetację aż do czasu, kiedy władcy starożytnego grodu stworzyli dla nich naprawdę dobre porty.

Oto mniej więcej jest wszystko, co mogę powiedzieć o okrętach starożytnego świata. Dzisiaj naród panujący na morzu jest jednocześnie panem lądu. Przed dwoma tysiącami lat było jednak odwrotnie: naród rządzący lądem był również władcą morza.

Ostateczna walka pomiędzy Rzymianami, przywiązanymi do lądu, a Fenicjanami w osobach ich kartagińskich kolonistów, którzy byli urodzonymi żeglarzami, rozegrała się na lądzie.

W tymże czasie jeden z rzymskich generałów w trakcie swych wędrówek po kontynencie dotarł do miejsca, skąd nie mógł już dalej ruszyć suchą nogą. Otóż przy tej sposobności Rzymianie zaznajomili się po raz pierwszy z żeglarzami Północy, którzy w przyszłości mieli zamienić słynne Morze Śródziemne w trzeciorzędne jezioro, a Ocean Atlantycki uczynić ośrodkiem nowej cywilizacji.

Ten bardzo ważny wypadek zdarzył się w 55 roku przed Narodzeniem Chrystusa, kiedy Cezar stanął na skałach na północ od Calais i spojrzął po raz pierwszy w kierunku pogrążonej we mgle Anglii.

POCZĄTKI NAWIGACJI W EUROPIE PÓŁNOCNEJ

Ani jeden statek rzymski nie zachował się do naszych czasów. Przepadły również bezpowrotnie statki fenickie i greckie. Natrafiliśmy natomiast na resztki kilku łodzi, które zbudowano w Europie północnej wkrótce po wycofaniu się ostatnich legionistów rzymskich z wysp Morza Północnego.

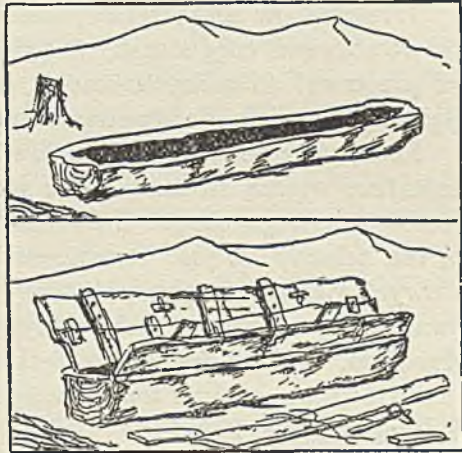
Najdawniejsza, wykopana w Lincolnshire w roku 1886, była oczywiście tylko czółnem zrobionym ze starego pnia drzewa, które miało około sześciu metrów długości i półtora metra szerokości oraz z obu końców było zabite deskami. Podobne łodzie można oglądać jeszcze dzisiaj na Oceanie Spokojnym oraz na niektórych małych jeziorkach w Szwajcarii, gdzie przechowały się od czasów przedhistorycznych, kiedy na jeziorach tych pełno było małych wiosek, budowanych na palach w bezpiecznej odległości od brzegu.

[Czółna tego rodzaju spotyka się również jeszcze dzisiaj w Polsce na Narwi i Bugu, tudzież ich dopływach, zwłaszcza w Puszczy Kurpiowskiej, gdzie używają ich rybacy, posiłkując się dla popychania ich wzdłuż brzegów kopyścią, czyli rodzajem przedhistorycznego wiosła. Widuje się je poza tym na Prypeci oraz jej dopływach, na Dźwinie i na małych jeziorach Polski północnej. Przyp. tłum.]

Wkrótce po znalezieniu tego czółna w Anglii podobne wykopano na moczarach południowej Danii. Najwidoczniej zatem typ takiej łodzi rozpowszechniony był u ludów zamieszkujących całą północną część Europy i gdyby chodziło tu jedynie o wydrążane pnie drzew, nie potrzebowałibyśmy zatrzymywać się dłużej nad tą sprawą.

Skoro jednak zaczniemy zastanawiać się nad rozwojem wyobraźni twórczej, a mianowicie nad tym, gdzie, kiedy i w jaki sposób nasi przodkowie wytworzyli sobie pierwsze pojęcie o budownictwie okrętowym, spostrzeżemy, że dzięki owym czółnom zostało wprowadzone w tej dziedzinie bardzo doniosłe udoskonalenie w porównaniu ze statkami pływającymi po Morzu Śródziemnym czy Oceanie Spokojnym.

Czółnami zrobionymi z jednego pnia drzewnego bardzo trudno jest posługiwać się, poza tym nie można na nich przewozić nawet takich ciężarów, które łatwo transportują na swych *canoe* Indianie.



Tak zamieniało się czółno z jednego pnia w stępkę, czyli kil łodzi.

Jeżeli rzeka lub jezioro nie jest spokojne i gładkie jak lustro, czółno będzie zawsze czerpać wodę i chociaż wprawdzie nie zatonie, to jednak, praktycznie biorąc, zanurzone nieco tylko pod powierzchnią wody, niewielką będzie miało wartość.

Celem przewycięzenia tej trudności dawni północnoeuropejscy budowniczości okrętów zaczęli podwyższać boki swych wydrążonych pni rzędem powiązanych ze sobą wzajem desek.

Częstokroć nad pierwszym rzędem układano jeszcze drugi rząd desek, przymocowując je do pierwszego za pomocą klamer i kawałków skóry. I oto w ten sposób czółno zamieniało się w prawdziwy statek.

Stopniowo, władając coraz wprawniej młotkami, pi-

łami oraz innymi narzędziami, po odrzuceniu kamiennych dla nieskończenia lepszych siekier z brązu, nuczono się robić drewniane żebra, które wiązały bardzo skomplikowaną budowę desek. Im wyżej narastały owe ściany z desek oraz im więcej ładunków okrętowych można było zmieścić dzięki temu wynalazkowi, tym głębiej zanurzało się pierwotne czołno.

Wreszcie ów nieszczęśliwy pień drzewa, który początkowo stanowił cały statek, stał się już tylko kilem i jako kil przetrwał do naszych czasów, pozostając pod wodą na głębokości sześciu do dwunastu metrów.

Skoro więc zobaczycie państwo przy sposobności w kinoteatrze wielką stocznię, gdzie układają kil dla nowego 70.000 tonowego okrętu liniowego, uprzytomnijcie sobie, że ten żelazny kil jest bezpośrednim potomkiem jednego z owych pni drzewnych północnej Europy, których używano w tym samym celu przynajmniej na tysiąc lat przedtem, zanim Kolumb ogłosił się admirałem oceanów i zawarł umowę najmu trzech małych statków, należących do magnatów z Palos.

Przejście „od czołna do kilu“ rozmyślnie łączę z terenem Europy północnej. Tam było bowiem znacznie łatwiej znaleźć wystarczająco duże drzewa, nadające się do tego celu, niż na południu. Na północy lasy dochodziły bezpośrednio do wybrzeży morskich, toteż stosunkowo łatwiej było ściąć takie drzewo siekierą lub przepalić u podstawy, by spuścić je następnie na wodę.

Że czołna z kilem musiały być czymś nowym dla reszty globu, widzimy to z licznych wzmianek w apologii Cezara, znanej p. t. „Komentarze“, jako też z tego, że gdy potem w Hiszpanii musiał swe wojska przeprować przez niebezpieczną rzekę, wydał rozkaz zbudowania łodzi podobnych do tych, które widział nad wybrzeżem Morza Północnego.

Dowodzono, że okręty Cezara nie były prawdopodobnie niczym innym tylko łodziami podobnymi do koszów ob-

ciągniętych skórą lub pirogami, które w tym czasie były tak rozpowszechnione w Anglii i w Irlandii jak przed tysiącami lat w Babilonii i Asyrii.

Chociaż nie mamy dokładnych danych o tym, zdajemy sobie sprawę, że musiał już istnieć duży ruch okrętowy przez Kanał, zanim zjawili się tam Rzymianie.

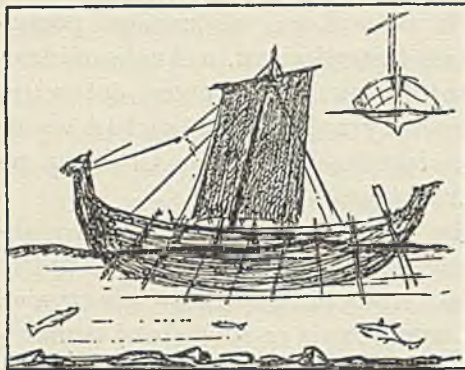
Morze Północne było stosunkowo niedawnego pochodzenia z punktu widzenia historii ziemi, a Anglia oddzielona została od kontynentu na krótko przed dotarciem ludzi na tereny będące wtedy najdalej na zachód wysuniętą równiną Europy, ciągnącą się od gór Uralu aż po wybrzeża Oceanu Atlantyckiego i Irlandię.

Niesłuszne też byłoby przypuszczenie, że z tymi stopniowymi zmianami geograficznymi pogodzili się ludzie mieszkający po obu stronach Morza Północnego, nie czyniąc poważniejszych prób utrzymywania ze sobą stałej komunikacji. A ponieważ potrzeba jest matką wynalazków, musieli oni wytworzyć typ statku, który umożliwiłby im pozostawanie w stałym kontakcie.

Zachowując więc należy szacunek dla koszykarzy Wysp Brytyjskich (którzy tak wielkie zrobili wrażenie na Rzymian swoją umiejętnością, że ci pewną ich ilość wzięli do niewoli i posłali do Rzymu, aby nauczyć się sztuki robienia tych dawnych, przynoszących swym wynalazcom zaszczyt, statków), musimy poddać w wątpliwość przypuszczenie, żeby coś tak kruchego jak pleciony statek mogło więcej niż jeden raz i to przy specjalnie sprzyjających warunkach przepłynąć przez Kanał.

Brytańczycy musieli właściwie bardzo dawno już zbudować jakiś typ statku, który utrzymywał się na krótkiej fali tego podstępnego skrawka morza pomiędzy ich wyspami a kontynentem; podobnie jak i Szwedzi musieli prawdopodobnie posiadać już w owych czasach łodzie, na których przedostawali się z własnego kraju do Danii w poprzek niemniej zdradliwego Sundu, z Helsingborgu do dawnego miasta Hamleta — Helsingöru.

Poza tym dowiadujemy się z pism Cezara, że na kontynencie leżącym naprzeciwko Wysp Brytańskich, tj. po drugiej stronie Kanału, w Bretanii również mieszkał naród umiejący budować drewniane, nie przepuszczające wody statki. Kiedy bowiem Cezar walczył w Wenetami nie



Osprzęt okrętu Wikingów.

opodal ujścia rzeki, zwanej dzisiaj Loarą, statki jego odniosły poważną porażkę, zatakowawszy dębowe łodzie nieprzyjaciela. Cezar bardzo dokładnie opisuje, że poprzeczne belki łodzi Wenetów były tak mocno zbudowane, iż prawie nie podobna było ich zatopić.

Atoli generałowie rzymscy, którzy jednocześnie byliby dobrymi sprawozdawcami, byli rzadkością. Oto dlaczego jest to właściwie wszystko, co wiemy o najdawniejszych statkach brytyjskich, nie licząc skąpych wiadomości o szczątkach, jakie wykopano w ciągu ostatnich lat pięćdziesięciu.

Istotnie, Cezar poczynił bardzo staranne przygotowania do napadu na Anglię, każąc zbudować specjalną flotę. Nie powiedział nam jednak, czy statki jego były łodziami kilowymi, czy też tylko szerokimi tratwami.

Wiemy wszakże, że przepłynął Kanał na trzydziesty dzień od chwili rozpoczęcia ścinania potrzebnych do budowy statku drzew. Można oczywiście zbudować w ciągu miesiąca dosyć tratw dla dwóch rzymskich legionów, ale budowa prawdziwych statków dla tak wielkiej ilości żołnierzy zajęłaby znacznie więcej czasu. Poza tym nie wiadomo, w jaki sposób te tratwy przetransportowano z jednej strony Kanału na drugą.

Prawdopodobnie przeholowano je przez Kanał przy pomocy miejscowych łodzi należących do Galów, od których je wynajęto, kupiono lub którym je po prostu zabrano.

Tak czy owak, w roku 55 przed Narodzeniem Chrystusa Rzymianie bezpiecznie wylądowali na ziemi angielskiej i pozostali tam aż do podbicia Galii przez pewne plemiona teutońskie, które niedawno przywędrowały ze Wschodu i wskutek tego pozbawiły ich całkowicie łączności z Rzymem w pierwszej połowie piątego stulecia nowej ery.

Tak więc Rzymianie panowali w Anglii znacznie dłużej niż biały człowiek w Ameryce od chwili jej odkrycia aż po dzień dzisiejszy.

Niestety, po Cezarze żaden już generał ani gubernator nie zadał sobie trudu opisywania dalszego rozwoju budownictwa okrętowego. Co się zaś tyczy celtyckich poddanych Rzymian, to postarali się oni usunąć wszelkie ślady tej niemilej im, narzuconej w ciągu pięciu wieków, obcej kultury tak doszczętnie (w czym zresztą pomagali im chętnie i dzielnie ich współbracia irlandzcy z tamtej strony morza), że mogło się wkrótce potem wydawać, jakoby cały okres panowania Rzymian zupełnie nie istniał, mimo wszystkiego, co uczynił dla rozwoju Wysp Brytyjskich. Wobec tego musimy znów uciekać się do świadectwa przygodnych i pośrednich dowodów, chcąc powziąć jakąś hipotezę o metodach budownictwa okrętowego owych czasów.

W każdym razie jednak już i te pośrednie dowody mówią nam, że budowniczy okrętów w północnej Europie musieli znać swój zawód bardzo dokładnie.

Piraci skandynawscy nie mogliby bowiem dotrzeć do tych wszystkich terytoriów, które odwiedzali wbrew chęci ich mieszkańców, gdyby nie posiadali statków całkowicie zdatnych do podróży morskich.

Rozumowałem już raz w ten sposób mówiąc o Fenicjanach; i oni również musieli posiadać wysoce udoskonalony typ okrętu celem odbywania dalekich podróży, które

ich zaprowadziły w południowym kierunku aż do Konga i na Przylądek Dobrej Nadziei.

Szczałki kilku dawnych okrętów Wikingów usprawiedliwiają moje przypuszczenia, że w Europie północnej budowano okręty wielkiej wartości. Pierwsze takie okręty znaleziono w Jutlandii (północna Dania) w sześćdziesiątych latach ubiegłego wieku. Pochodzą one, zdaje się, z piątego stulecia, przy czym największy z nich miał 21,3 metra długości. Lepsze jednak okazy znaleziono później w Norwegii, spośród nich zaś najlepiej zachowały się: okręt Gokstad, znaleziony w 1880 roku, i okręt Oseberg, znaleziony nie opodal fiordu Christiania w roku 1893; są one też z naszego punktu widzenia najważniejsze.

Okręt Gokstad znajduje się obecnie w Oslo, gdzie można go oglądać i podziwiać, że w ogóle zdołał się tak długo przechować.

Okręty te zakończyły swój żywot jako pomniki pośmiertne wodzów.

Gdy umierał wódz lub jego żona, układano ich ciała w jednym z ich starych okrętów wraz ze zbroją, biżuterią jako też pewną ilością niewolników (w tym celu zabitych). Cały okręt zasypywano następnie grubą warstwą ziemi lub odpowiednią warstwą kamieni. Piramidy te pozostawiano na łasce bogów Walhalli, które troskliwie ochraniały ich statek do czasu, kiedy przyszedł dzisiejszy archeolog i powiedział: „Cóż za wspaniałe odkrycie! Całkowity okręt skandynawski z epoki Wikingów, zachowany świetnie aż do najdrobniejszych szczegółów!”

Następnie archeolog wyciągnął notatnik, małą składaną całówkę i zanotował następujące szczegóły:

Długość statku — 23,5 metra.

Długość kilu — 19,8 metra.

Głębokość statku — 1,75 metra.

Szerokość statku — 5 metrów.

Wobec tego stosunek długości do szerokości wynosił mniej więcej 1:5, co sprawiało, że okręty te były nieco

bardziej okrągłe niż rzymskie okręty wojenne, w których stosunek długości do szerokości był taki sam jak na wojennych okrętach średniowiecznych, a mianowicie jeden do ośmiu. Atoli okręty Wikingów były węższe niż okręty rzymskie, przeznaczone do zwożenia zboża, z trzeciego stulecia, w których ten stosunek wynosił jeden do trzech a nieraz tylko jeden do dwóch i pół.

Po obu stronach kilu łodzi Wikingów znajdowało się po dwanaście desek, przy czym dziesiąta deska, licząc od kilu do góry, była o wiele grubsza niż pozostałe. W gruncie rzeczy nie była to już bowiem zwykła deska, lecz ciężka belka, wycięta w kształcie litery L, co dodawało statkowi wiele mocy, zwłaszcza na wysokości, gdzie uderzała o niego fala.

Żebra okrętu sięgały do wspomnianej wyżej, podobnej do litery L, belki i przymocowane były do desek podłogowych metalowymi kłami. Deski zaś połączone były pomiędzy sobą i przymocowane do kilu żelaznymi nitami.

Trudno określić ściśle datę powstania tych znalezionych statków Wikingów, pochodzą one jednak prawdopodobnie z ósmego wieku naszej ery, a pojemność ich wynosi niewiele więcej ponad trzydzieści ton według dzisiejszych metod obliczania. Ileż to będzie? Przez tonaż brutto rozumie się łączną przestrzeń wszystkich pomieszczeń okrętu. Tonaż netto powstaje z tonażu brutto po odciążeniu od tej ogólnej sumy rozmiarów kajut, w których zamieszkuje załoga okrętowa, pomieszczenia dla maszyn, dla bunkru oraz składów. Inaczej mówiąc, tonaż netto oznacza przestrzeń przystosowaną do potrzeb pasażerskich oraz ułożenia ładunku.

Statki Wikingów zaopatrzone były w maszt ustawiony o jakiś metr na przód od środka łodzi. O ile maszt nie był potrzebny, można go było składać w kierunku rufy łodzi. Statek posiadał pomieszczenie dla załogi liczącej dziewięćdziesięciu ludzi. Ponadto statki owe odznaczały się

tym, że wszystkie ich deski boczne połączone były systemem zakładkowym.

Ponieważ do dziś jeszcze rozróżniamy statki budowane w ten sposób, że w jednych deski boczne zachodzą jedne na drugie, gdy w drugich układane są równo obok siebie, (system karawelowy), nie od rzeczy przeto będzie dać tu opis obu tych różnych metod budowy statków.

Statek zbudowany według pierwszej metody, czyli oszalowany systemem zakładkowym, jest to statek, w którym górny brzeg każdej deski przykryty jest dolnym brzegiem następnej górnej deski, wszystkie zaś brzegi połączone są ze sobą mocno gwoźdźmi wbijanymi w oba brzegi jednocześnie. Obejrzyjcie sobie państwo dokładnie przy najbliższej sposobności łódź ratowniczą lub małą łódeczkę tego rodzaju, a będziecie wiedzieli, jak wygląda w rzeczywistości statek oszalowany metodą zakładkową. Natomiast w statku oszalowanym systemem karawelowym deski przybite są jedna obok drugiej, a więc nie zachodzą jedna na drugą.

Wszystkie dawne statki północne, które zachowały się do naszych czasów, były budowane systemem zakładkowym i zdaje się, że odpowiadały najzupełniej potrzebie, ponieważ istnieją jeszcze i dzisiaj w postaci kilku typów żaglowych łodzi rybackich na północy. Przeciwnieństwem ich można byłoby nazwać olbrzymie łodzie drewniane, używane przed rewolucją rosyjską do przewożenia drzewa opałowego z Finlandii do ówczesnego Petersburga a dzisiejszego Leningradu.

Tyle o samych łodziach. Zbliżamy się teraz do nieskończenie ważniejszej sprawy, a mianowicie do odpowiedzi na pytanie, czy nadawały się one do żeglugi po morzu i czy spełniały swe zadanie jako łodzie bojowe.

Na obydwie te pytania można z całym spokojem odpowiedzieć — tak; większa część Europy bardzo prędko zyskała dowody tego, jeżeli się pomyśli o zgliszczach i ruinach wielu splądrowanych miast.

Nielepszy los spotkał Indian, gdy północni piraci wyciągnęli na wybrzeże Labradoru swe łodzie korsarskie i wydali tubylcom bitwę, która miała wreszcie zetrzeć z powierzchni ziemi jej pramieszkańców.

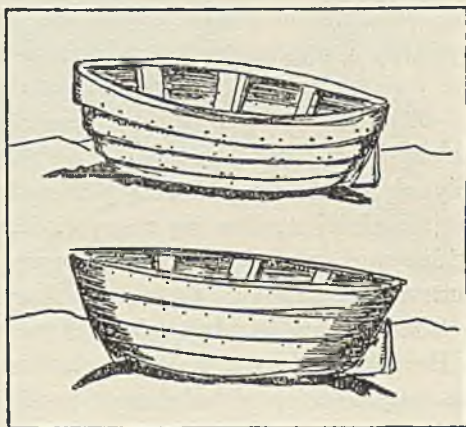
Przedewszystkiem okręty Wikingów były tak lekkie, że mogły unosić się na grzbieciech fal, gdy ciężkie rzymskie galery musiały na Morzu Północnym pruć spiętrzone bałwany, wskutek czego na łódź spadały duże ilości wody i ewentualnie zalewały ją całkowicie.

Pominąwszy podróżę po Bałtyku i Morzu Północnym, okręty te zwykle pływały tylko po

głębokich wodach. Skoro jednak zachodziła potrzeba wyciągnięcia ich na ląd, żeby dać wypocząć załodze lub naprawić uszkodzenia, nie trudno było to zrobić, ponieważ czterdziestu ludzi z łatwością mogło wynieść łódź na brzeg.

Zdaje się również, że bardzo łatwo można było kierować za pomocą wiosł znajdujących się z prawej strony, o czym świadczy sprawność manewrowania nimi w bitwie morskiej.

Żagle ich oczywiście kompletnie niszczały. Niewątpliwie jednak korsarze Północy musieli korzystać z siły wiatrów w swych długich podróżach do Islandii, Grenlandii, Ameryki lub do wybrzeży zachodniej Afryki, gdzie prawdopodobnie zwiedzili ujście rzeki Kongo i byli pierwszymi białymi ludźmi, którzy spotkali się oko w oko z orangu-



Klinkierówki i gładko oszalowane łodzie.

tanem. Pozostawili nam oni wiele zapisek o prowadzonych przez siebie wojnach i wyprawach podróżniczych, ale sagi ich nie mówią nic o tym, jak sobie dawali radę ze swymi okrętami, znajdując się na pełnym morzu.

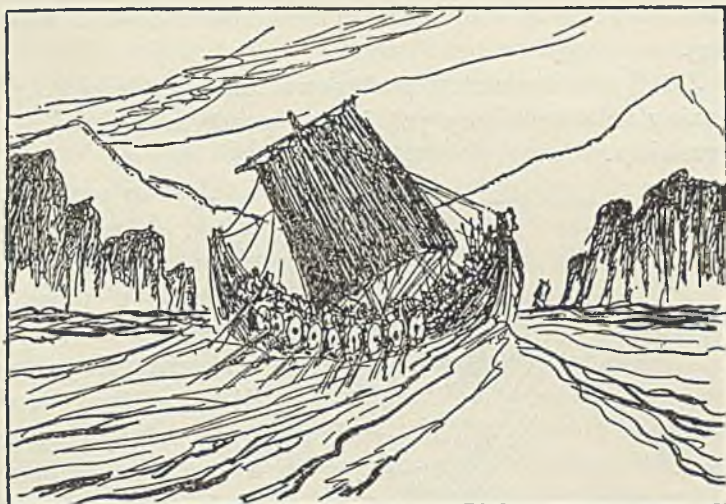
Wprawdzie w roku 1893 Norwegowie zrekonstruowali okręt Gokstad aż do najdrobniejszych szczegółów. Następnie wsadzili na pokład dwunastu dzielnych, młodych marynarzy i wysłali ten statek za ocean o własnej jego sile na ówczesną wielką wystawę w Chicago.

Z dziennika okrętowego tego statku dowiadujemy się, że częstokroć robił po dziesięć węzłów na godzinę, a czasami płynął nawet z szybkością jedenastu węzłów. Szybkość ta najzupełniej zgadza się z szybkością podawaną przez niektóre sagi, gdzie mówi się, że pewni wojownicy przebywali przestrzeń dzielącą Danię od Anglii w ciągu trzech dni i trzech nocy i gdzie również wspomina się o podróży z Bergen w Norwegii do Przylądka Farewell, wysuniętego na najbardziej południowy punkt Grenlandii, podróży odbytej w ciągu prawie sześciu dni. Jeżeli mówię tutaj „zgadza się“, to uwzględniam także pewną poetycką przesadę dawnych pieśniarzy.

Płynąc w ten sposób prawie w kierunku wiatru ze wschodu na zachód, Wikingowie korzystali oczywiście z północno-atlantyckiego prądu morskiego, który akurat na południu Islandii dzieli się na dwie części, wysyłając wschodnią gałąź do Anglii i Norwegii, zachodnią zaś w kierunku Grenlandii i Labradoru, skąd zawraca, aby się połączyć z Golsztromem.

W każdym razie podróż trwająca sześć dni była swego rodzaju pięknym rekordem, ponieważ dzisiejsze małe parowce dla przebycia przestrzeni dzielącej Kopenhagę od Julianehaabu potrzebują znacznie mniej czasu.

Jak się rzekło, dzięki skłonności do przesady pisarze średniowieczni mogli urwać kilka dni, ale nawet jeżeli podwoimy podany czas i przyjmiemy, że podróże te trwały po dwa tygodnie zamiast tygodnia, dojdziemy do wniosku,



Leif Ericson podczas swej słynnej podróży na Zachód.

iz dawniejsi żeglarze Północy znali prócz tego jakiś sposób żeglarski, którego marynarze śródziemnomorscy czasów starożytnych zdaje się nie nauczyli się nigdy.

Otóż był to fenomenalny wynalazek. Umieeli oni żeglować pod wiatr zygzakowato (sposobem lawirowania).

Odchylenie się od biegu okrętu na lewo i na prawo, według słownika, przepisowo odbywa się tak:

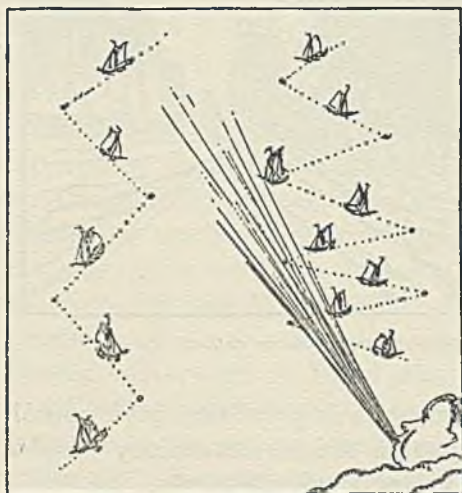
„Żeglować pod wiatr zygzakami, płynąc mniej więcej pod kątem 45 stopni do jego kierunku; po każdym zygzaku należy zmienić kurs w stosunku do kierunku wiatru“.

Nie jest to język zupełnie zrozumiały dla tych, którzy nie są żeglarzami. Należy słowa te rozumieć w sposób następujący: przez zmianę kursu najpierw z lewa na prawo, a potem z prawa na lewo pozwala się przeciwnemu wiatrowi spychać okręt trochę w bok.

Oczywiście, jeżeli okręt nie posiada dobrego steru, na którym można polegać, zepchnięty zostanie w bok pod kątem 90 stopni w stosunku do dotychczasowego kursu. Gdy natomiast okręt rozporządza doskonałym urządzeniem

sterowym, owe 90 stopni da się zredukować do 45 a nawet niżej.

Jeżeli tak będziemy postępować mniej więcej co pół godziny, nie będziemy już jechać prostym kursem, lecz zygzakiem.



Krzyżowanie: długie i krótkie szlaki.

Jest to praca mozolna, ale zdolny kapitan płynący na dobrym i pewnym okręcie może dokonywać prawdziwych cudów na tym trudnym polu nawigacji, a swoje mistrzostwo może okazać najlepiej w momencie, kiedy okręt przechodzi z jednego kursu w drugi, przeciwniegi. Wtedy bowiem, o ile nie zna tego rzemiosła należycie, okręt na

chwile zatrzymuje się i traci prawie całą szybkość, jaką osiągnął na ostatnim zygzaku.

Ponieważ trudno przypuszczać, żeby Skandynawowie na swej drodze, prowadzącej z ich ojczyzny do Islandii, Grenlandii czy Anglii, zawsze natrafiali na pomyślne wiatry, możemy więc sądzić pośrednio ze znanej nam z opisów szybkości ich przejazdów, że ludzie Północy musieli znać prymitywne metody żeglowania sposobem krzyżowania.

Jednakże wobec niemożliwości systematycznej zmiany kursu i posuwania się na przód zygzakiem bez osprzętu pozwalającego na szybkie manewrowanie żaglami, oraz bez steru, którego najstabszym ruchom posłuszny jest okręt (niby kapryśny rumak, kierowany dłonią dobrego

jeźdźca), dochodzimy do wniosku, że żegluga w Europie północnej musiała stać na znacznie wyższym poziomie niż ówczesna żegluga na Morzu Śródziemnym.

Okręty Wikingów, o których wyżej wspominałem, pochodziły niewątpliwie z późniejszych czasów niż statki Rzymian omawiane w poprzednim rozdziale. Ale w ciągu ósmego wieku okręty śródziemnomorskie wprawiane były w ruch ciągle jeszcze siłą mięśni człowieka, o ile zaś miały maszty, mogły żeglować jedynie z wiatrem.

Musimy zatem szukać innych przyczyn, dla których żegluga na południu ustępowała żegludze północnej.

Otóż nie była to wina okrętów. Jak to się często zdarza w takich wypadkach, lepsze rezultaty zależały raczej od ludzi niż od metod. Gdzieś w pismach Mikołaja Witsena, pisarza holenderskiego siedemnastego wieku, który zostawił znakomite dzieło o okrętach, spotykamy następujące zdanie:

„To nie kształt zewnętrzny naszych okrętów daje Holandii przewagę na morzu. Zależy to od umiejętności szczęśliwego żeglowania przy nielicznej stosunkowo załodze. Zależy to od zachowania nieprzerwanej trzeźwości tych ludzi z chwilą wejścia ich na pokład, od wrodzonej im czystości, co zabezpiecza naszym okrętom dłuższy okres używalności niż okrętom innych narodów“.

Zdaniem tym możemy rozpocząć każdą pracę historyczną, traktującą o żegludze. Najlepiej bowiem zbudowane okręty są właściwie martwym materiałem aż do chwili wejścia załogi na ich pokład. Od tego momentu los ich — zły czy dobry — zależy przede wszystkim od zdolności i zachowania się ich kapitanów, oficerów i marynarzy. Toteż wyjaśnienia przyczyny całkowitego zwycięstwa północnej nawigacji nad żeglugą południową minionych wieków musimy raczej szukać w doborze materiału ludzkiego niż w sposobach budowania okrętów.

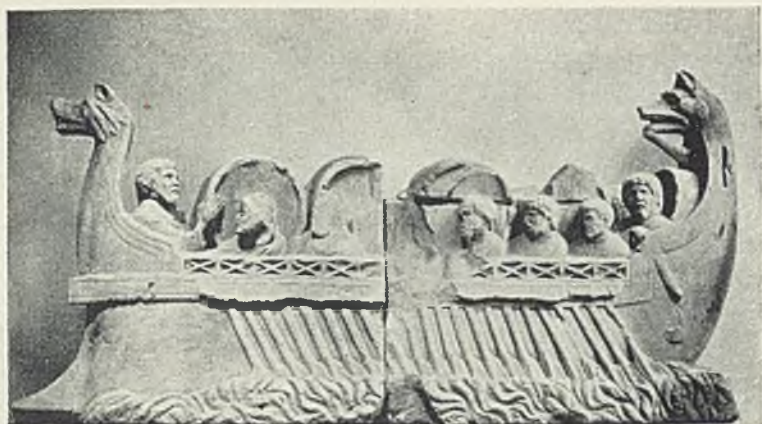
Na wybrzeżach Morza Śródziemnego klimat był łagodny i człowiek jakoś łatwo dawał sobie radę trzymając

się ładu. Spędzenie nocy pod gołym niebem w Rzymie czy w Atenach nic nie szkodziło młodemu, zdrowemu człowiekowi. Na północy zaś dostałby zapalenia płuc i umarł.

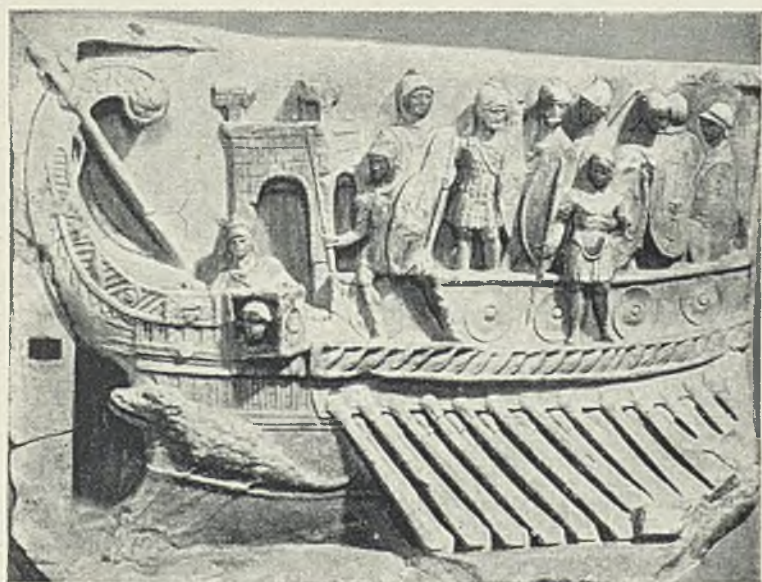
Zdawałoby się wprawdzie, że mógł pozostać w domu i pracować na ziemi swych przodków. Niestety, tych gospodarstw było bardzo mało, poza tym stawały się one prawie zawsze własnością najstarszego syna. Reszta rodzeństwa musiała wędrować do krajów nie dotkniętych jeszcze rzymską cywilizacją, a więc tam gdzie nie było ani dróg, ani miast, ani przemysłu i gdzie panował pierwotny jeszcze typ rolnictwa. Dla młodzieńca pozostawało tylko jedno wyjście celem uniknięcia służby w charakterze na wpół niewolniczego parobka u starszego brata. Mógł udać się na zachód. Mógł uciekać na morze, zostać korsarzem i wywalczyć sobie niezależny byt w jakiejś innej części świata, gdzie sprawa utrzymania się przy życiu nie przedstawiała się tak beznadziejnie jak we własnej jego ojczyźnie.

Wikingowie nie posunęli się tak daleko w ujawnianiu swego prawdziwego rzemiosła jak ich najdawniejsi krewni teutońscy, którzy zagrażali bezpieczeństwu imperium rzymskiego, obwołując się z dumą Cymbrami albo „łupieżcami na drogach publicznych“. Ale wódz Wikingów w ósmym czy dziewiątym wieku naszej ery był tylko wyższym gatunkiem herszta bandy, jego zaś ludzie prawie pod każdym względem podobni byli do dzisiejszych bandytów. Grasowali na drogach, byli lepszymi wojownikami i nie takimi nikczemnymi tchórzami, ale początkowo żyli kosztem innych. Żyli z rozboju i grabienia nieobronnych wiosek i miast oraz klasztorów całego wybrzeża morskiego zachodniej Europy. Osiedlili się w Anglii i Irlandii jako tak zwani opiekunowie tubylców przed rozbojem rywalizujących z nimi innych band.

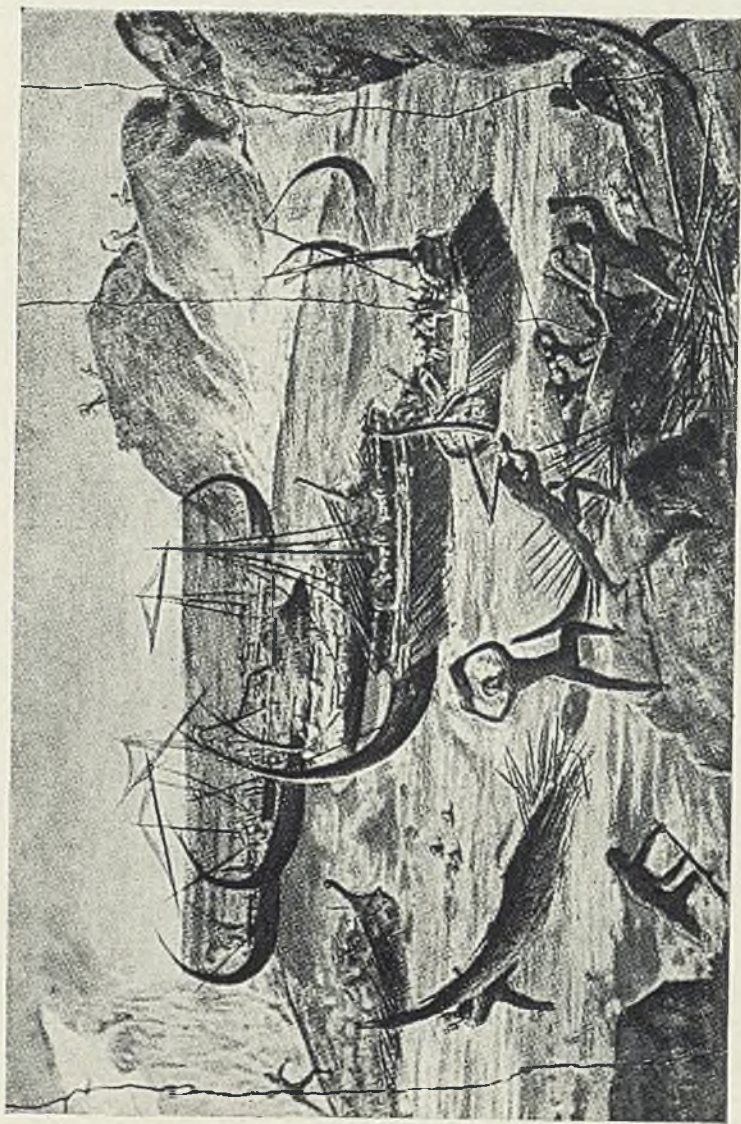
Kiedy z biegiem czasu zaczęli zdawać sobie z tego sprawę, że upadający Rzym przestał być dla nich niebezpiecznym przeciwnikiem, stawali się coraz pewniejsi siebie,



Rzymski statek ciężarowy. II—III wiek po N. Chr.



Birema (statek rzymski z dwoma rzędami wiosel). Płaskorzeźba ok. 30 r. przed N. Chr.



Okrety z I wieku przed N. Chr. Greckie malowidło ścienne do „Odyssei”, Rzym.

coraz śmielsi i zapuszczali się aż na Morze Śródziemne, gdzie obwoływali się władcami małych państweczek. Na północy założyli potężną dynastję, która następnie poprzez Normandję i Hastings zapanowała nad wszystkimi Wyspami Brytyjskimi, zamieniając się z dawniejszych rozbójników we właściwych suwerennych pomazańców Anglii.

Nie stałoby się to nigdy, gdyby prowadzili spokojne życie domowe. Atoli wyjątkowa nędza starego gospodarstwa rodzinnego, składającego się z kawałka gruntu trzymetrowej szerokości i siedmiometrowej długości, gruntu rodzącego trochę nędznego ziarna i niezdatnego do hodowli żadnych zgoła jarzyn, oraz chaty ulepionej z gliny i ogrzewanej w zimie nawozem krowim — nędza ta pchała ich na morze i zmuszała do zostania korsarzami.

Dla piratów wód północnych okręt był tym samym, czym koń był dla Hunów i Tatarów, którzy niszczyli najazdami swymi Europę na początku średniowiecza. Był on dla nich żywą, nie pozbawioną duszy istotą. Wiedzieli dokładnie, czego można od niego wymagać. Prowadzili go w deszcz i zawieję śnieżną Północy i pływali na nim pod palącymi promieniami tropikalnego słońca Afryki. Torowali sobie zawsze nieomylną drogę poprzez huraganowe burze i gęste, nieprzejrzyste mgły. Zdawali sobie dokładnie sprawę z tego, że własne ich życie i bezpieczeństwo zależy wyłącznie od sprawności ich statku, unoszącego ich szybko z zasięgu niebezpieczeństwa; dlatego też po prostu pieścili go niby żywe stworzenie i w chwilach wolnych przez całe godziny czyścili i pielęgnowali. Upiększali dzioby i rufy wdzięcznymi rzeźbami, głowami potwornych smoków, unoszących się wysoko ponad poziomem wody.

Każdy szczegół mający jakiś związek z pływającym domem był wyrazem ich miłości dla niego, ponieważ okręt ten był początkiem i końcem ich istnienia, a także istnienia ich żon i dzieci; a chociaż żony uważano jedynie za niższy rodzaj gatunku ludzkiego — na poły za niewolnice, a na poły

za płodne samice — miały one jednak donieść znaczenie ze względu na zachowanie rodu.

I oto niemal przez pięćset lat wagabundzi morscy terroryzowali świat do tego stopnia, że przerażeni mieszkańcy wybrzeży Morza Północnego i północnego wybrzeża Francji do swych modłów zanoszonych przed tron Pana dodawali jeszcze jedną modlitwę, prosząc Boga o uwolnienie od „najeźdźców Północy“.

Większość wykopanych dotychczas okrętów Wikingów nie posiadała pokładu. Wobec czego załoga ich wystawiona była całkowicie na wszelkie zmiany pogody; jedynie mały, zbudowany z drzewa szałas na rufie zdawał się służyć za schronienie dla kobiet i dzieci znajdujących się w łodzi, udającej się do ewentualnych kolonii na Oceanie Arktycznym czy też na Morzu Śródziemnym.

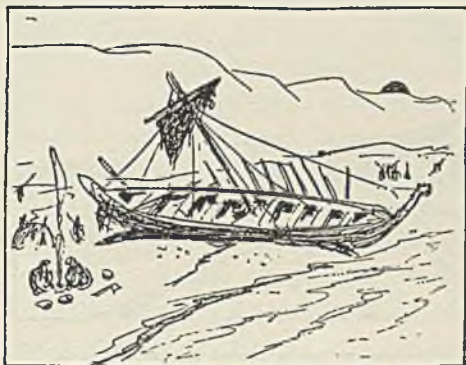
Natomiast zwykli żeglarze żyli, sypiali, pracowali, jedli, pili i bawili się po prostu pod gołym niebem.

Jeżeli było zimno lub kiedy zatrzymywali się w jakiejś przystani, podobnie jak Rzymianie w czasie upałów, rozpinali żagiel nad środkiem łodzi, aby przynajmniej cokolwiek zabezpieczyć się od smagania wiatrów i deszczu w czasie snu i spożywania posiłków. Spróbujcie jednak, czytelnicy, spędzić wietrzną noc na Morzu Północnym na otwartym powietrzu, jedynie pod brezentowym dachem, a przekonacie się, jak mało znaczy tego rodzaju osłona.

Należy również pamiętać o tym (jest to szczególnie bardzo ważny), że dzięki wyjątkowym okolicznościom bytowania Wikingowie nie mogli wybierać sobie ładnej pogody dla napadów. Kiedy jednak szykowali się do bardzo ważnej wyprawy korsarskiej i to podjętej na taką skalę, że musieli zabierać ze sobą konie, wtedy, oczywiście, czekali na sprzyjające warunki atmosferyczne; w przeciwnym bowiem razie konie ich pozdychałyby, a, jak wiadomo, koń w owych czasach był wart dużo więcej niż człowiek.

Pozostałe po nich sagi potwierdzają jednak moje przypuszczenie, że większość swych wypraw Wikingowie przedsięwzięli w porze zimowej.

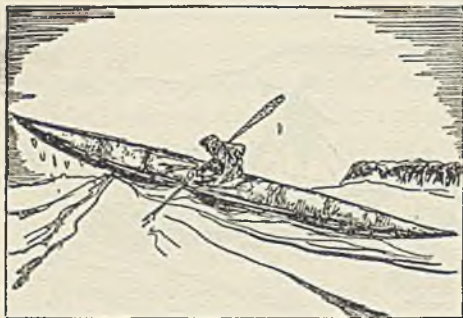
Kapitan żeglujący z Ostii do Mesyny lub do jakiejś innej miejscowości na Morzu Śródziemnym mógł zawsze powiedzieć: „Nie zapowiada się dobra pogoda dziś wieczorem. Lepiej zawinę po drodze do jakiegoś portu i zaczekam na pomyślny wiatr“. Tymczasem okrętowi, który odpłynął z Grenlandii trochę za późno tego lata, nie pozostaje już nic do wyboru. Musi żeglować dalej naprzód mimo wzburzonego morza, przeciwnych wiatrów i burz gradowych, spadających mniej więcej co godzinę. Na pociechę uskarżającej się załodze może powiedzieć jedynie tyle, że ich okręt, zrobiony całkowicie z drzewa, nie powinien zatonać. Jednocześnie aby nie brodzić całymi dniami po kolana w zbierającej się stale wodzie na dnie statku, załoga musiała od wczesnego ranka aż do późnej nocy stale ją wyczerpywać. A wyczerpywanie w owych czasach nie polegało przecież na równomiernym poruszaniu rękojeścią pompy. Trzeba było bez przerwy pracować małym drewnianym wiaderkiem.



Wikingowie na noc zwykle wyciągali swe statki na ląd.

Na tym jednakże nie kończyły się już wszystkie związane z taką żeglugą przykrości. Na otwartych łodziach Wikingów można było wprowadzić jako tako gotować podczas pięknej pogody. Z podziwem myślimy jeszcze dzisiaj o prawdziwych cudach zręczności i wytrwałości ówczesnych kucharzy, którzy potrafili na garstce węgla drzewnego

przygotowywać jadło na cynowych patelniach. Nie do pomyslenia jednak były gorące posiłki, kiedy okręt przewalał się z fali na falę i gdy ludźmi tak rzucało, że oburącz musieli się trzymać burty i czego się tylko dało. O spaniu nie było wtedy również mowy. Przede wszystkim bowiem na całej łodzi nie było ani kawałka suchego miejsca,



Eskimos na kajaku zdobył Morze Arktyczne.

gdzie człowiek mógłby się jako tako spokojnie położyć. Następnie trzeba było wiosłowaniem wspomagać ster, żeby łódź bezpiecznie przetaczała się po falach i unikała stale groźnego jej niebezpieczeństwa zalania olbrzymią górą wodną i wywrócenia się dnem

do góry. A kiedy wreszcie zobaczono jakąś wyspę, która mogłaby posłużyć za ucieczkę przed wiatrem i dać czasowe schronienie żeglarzom, groziło im zawsze niebezpieczeństwo spotkania się tam z wrogimi im tubylcami. Albowiem czworokątny żagiel Wikingów i głowa smoka na dziobie ich łodzi znane były powszechnie i nie mogły służyć za dobrą rekomendację tym, którzy pragnęli czasowej gościnności w obcym porcie.

Ryzy i bele papieru zapisano romantycznymi opowieściami o malowniczym i porywającym życiu owych starożytnych Wikingów. Nie wierzę w to absolutnie. Już z punktu widzenia materialnego życie na pokładzie musiało być dosyć przykre. Daleko gorsze były wszakże ustawiczne i nedorzeczne waśnie, jakie trwały na pokładach wielu tych okrętów w ciągu kilku nieraz generacji.

Przeciętny Germanin był zawsze zdecydowanym indywidualistą wobec swych towarzyszy. Jako człowiek szu-

kający stale zwady, nie miał prawie sobie równych. Potrafił on z niezwykłą cierpliwością żywić osobistą urazę do kogoś, aż pewnego dnia wybuchał nagle i rozplomieniał całe swe otoczenie bez żadnych widocznych do tego powodów. Historia osiedli Wikingów w różnych częściach świata jest nieprzerwaną opowieścią o mordach i zemście, o najzawziętszych i najmniej uzasadnionych kłótniach, które niszczyły do cna wsie i kolonie, jak to się najwidoczniej stało na przykład w Grenlandii. Przyczyną upadku wspaniałej kolonii, która przetrwała w każdym razie ponad czterysta lat, była niewątpliwie jakaś zastarzała wewnętrzna waśń rodowa, nie zaś napad Eskimosów.

W roku 1410 powrócił z Grenlandii do Norwegii ostatni okręt Wikingów. Przez pewien czas jeszcze z rzadka rybackie łodzie islandzkie mogły oglądać tę dobrze rozwijającą się gminę, która miała czterdzieści kościołów, katedrę, klasztor i setki gospodarstw wiejskich. Ale potem nastąpiła cisza — kompletna, niczym już nie zmacona cisza.

Gdy Davis w roku 1585 odwiedził Grenlandię, nie znalazł tam ani śladu białego człowieka. Stare czworokątne żagle i łby smoków zniknęły zupełnie. Miejsca ich zajęł nowy typ statku.

Był to kajak Eskimosa, najdoskonalsze i najniebezpieczniejsze czółno jednoosobowe, jakie w ogóle kiedykolwiek zostało wynalezione. Składa się ono z lekkiej ramy, zrobionej z drzewa i obciążonej dokładnie skórą foki. Na powierzchni jej znajduje się otwór, ponad którym sterczy ściśle opięty tą skórą tułów Eskimosa, gdy druga część jego korpusu wraz z nogami znajduje się w czółnie. W pozycji tej stanowi nierozzerwalną całość z czółnem i zabezpieczony jest całkowicie od wszelkiej niepogody.

Gdy Eskimos ma przewieźć całą swoją rodzinę z jednej strony zatoki na drugą, nie używa do tej przeprawy kajaka, lecz umiaka, czyli tak zwanej łodzi dla kobiet, zbudowanej na tej samej zasadzie co i kajak, ale otwartej u góry i znacznie większej.

Tak więc ostał się tam kajak dawnych dzikusów, gdy bardziej pomysłowe twory sztuki budownictwa okrętowego ludzi cywilizowanych zniknęły całkowicie. I nie po raz pierwszy zdarza się coś podobnego w historii.

Dopóki biała rasa nie zmieni swego charakteru, dopóki nie pozbędzie się skłonności do waśni, zjawiska te będą niewątpliwie powtarzać się raz po raz.

OKRĘTY MORZA ŚRÓDZIEMNEGO W WIEKACH
ŚREDNICH

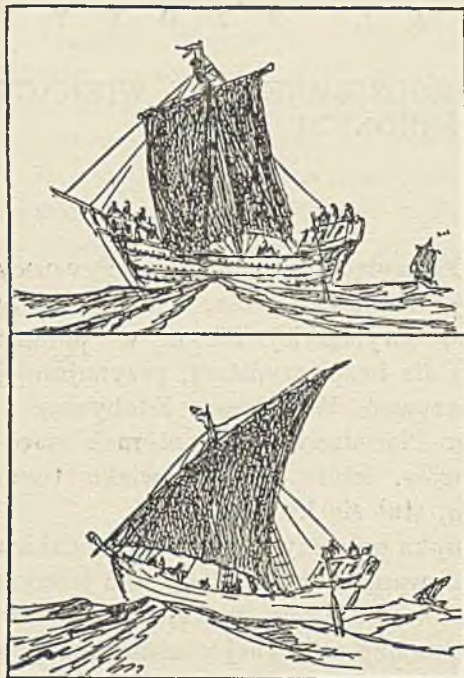
28 września roku 1066 wylądował nie opodal Pevensey na wybrzeżu Sussex syn Roberta Diabła, Wilhelm książę Normandii, którego po zwycięskiej bitwie w pobliżu Hastings postanowiono dla bezpieczeństwa, przynajmniej w jego obecności, nazywać Wilhelmem Zdobywcą.

Już podczas Bożego Narodzenia ten potomek starożytniej rodziny Wikingów, która półtora wieku temu osiedliła się we Francji, stał się królem Anglii.

W wiele lat potem grupka pobożnych dam normandzkich zaczęła tkać olbrzymi dywan, który miał się stać jednym z najsłynniejszych okazów sztuki tego rodzaju w katedrze w Bayeux. Za pomocą przędzy wełnianej w ośmiu różnych kolorach i kilkuset metrów płótna (niestety, dziś bardzo to wszystko wyblakło) odmalowały poszczególne sceny jednej z najdonioślejszych wypraw morskich w północnej Europie w okresie średniowiecza. Żadna z tych pobożnych dam (w znaczeniu, jakie nadawano dawniej temu słowu, chcąc oznaczyć kobietę wyższej sfery) nie mogła być świadkiem tych wydarzeń. Tkały wizerunki swych małych okręcików, podobnie jak małe dzieci, którym pokazano obrazki okrętów.

Jednakże dawny „Toile de St. Jean“ jest prawie jedynym wiarogodnym obrazowym sprawozdaniem, jakie posiadamy o tym okresie historii budownictwa okrętowego, i mówi nam o czymś bardzo ważnym — a mianowicie że okręty jedenastego wieku nie zmieniły się w niczym w porównaniu z okrętami ósmego lub dziewiątego stulecia.

Pod wieloma względami wyglądają one na mniej ze-



Różnica pomiędzy żaglem czworokątnym i lacińskim.

głównie niż okręty wcześniejsze, chociaż nie należy zapominać, że statki te budowano prawdopodobnie z wielkim pośpiechem i to jedynie dla przewiezienia na nich przez Kanał wielkiej ilości wojsk i koni oraz zapasów żywności.

Poza tym posiadamy zaledwie nikłe fragmenty wiadomości bezpośrednich o okrętach północnej Europy z początków średniowiecza. Są to głównie urzędowe pieczęcie szeregu państw nadmorskich.

Skoro jednak porównamy wygląd prawdziwego lwa z wizerunkiem lwa, jakiego stworzyła płodna wyobraźnia dawnego czy nowoczesnego rytownika pieczęci herbowych, słusznie możemy się obawiać, że te małe statki zostały również znacznie upiększone przez człowieka, który rytował owe pieczęcie; toteż z całą ostrożnością musimy je przyjmować za wiarogodne wyobrażenie łodzi rybackich oraz okrętów handlowych, które zaludniały porty Hoornu, Amsterdamu, Winchelsea i La Rochelle.

Atoli z biegiem czasu owe okręty północne musiały stać się nieco więcej żeglowne, ponieważ podczas trzeciej wyprawy krzyżowej, sławnej ze względu na udział w niej Ryszarda Lwie Serce i jego wiernego Blondela, rycerze angielscy nie chcieli odbyć podróży z Londynu do Wenecji lub Genui drogą lądową, woląc przebyć tę przestrzeń mo-

rzem. Oto dlaczego zaraz po roku 1189 na wodach Morza Śródziemnego ukazały się w tak wielkiej ilości okręty Morza Północnego oraz Kanału Brytyjskiego.

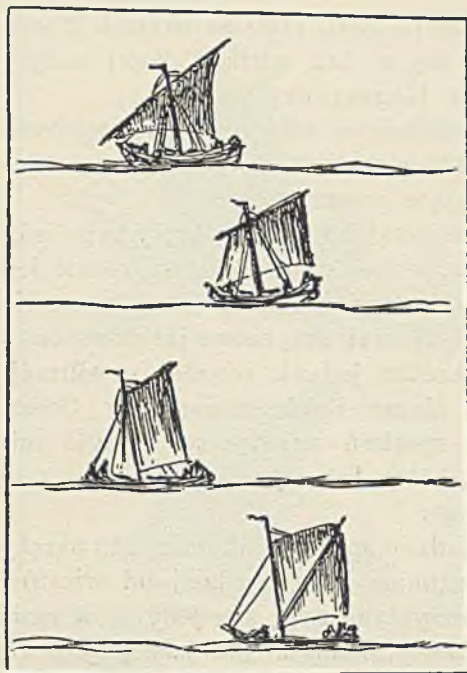
W tym roku, a właściwie w ostatnim dziesięcioleciu dwunastego wieku, w sztuce budownictwa okrętowego nastąpiło ważne i decydujące posunięcie.

Spotkały się teraz ze sobą oko w oko okręty typu północnego i południowego, wobec czego budowniczowie ich mogli się uczyć jedni od drugich i przywłaszczać sobie nawzajem pomysły. Dzięki temu stopniowo jał powstawać nowy typ statku. Wkrótce jednak ośrodek cywilizacji przeniesiony został z Morza Śródziemnego na Ocean Atlantycki, a z tych spotkań największą korzyść odniosły narody Północy, które też wysunęły się na czoło budownictwa okrętowego.

Oczywiście, jeżeli chodzi o sposoby lokomocji, to okręty mórz północnych uzależnione były bardziej od wiatrów niż od siły ludzkiej. Korzystano z tej siły jedynie w razie nagłej i koniecznej potrzeby, podobnie jak dzisiejszy jacht żaglowy puszcza w ruch swój pomocniczy motor wtedy tylko, kiedy ma wyjść z portu lub wejść do niego.

Pozostawię wobec tego galery Morza Śródziemnego na uboczu aż do następnych rozdziałów i porównam teraz żaglowce Północy z żaglowcami Południa z czasów Dantego i św. Tomasza z Akwinu.

Przede wszystkim więc okręt północny był jeszcze budowany systemem zakładkowym, gdy okręt południowy (oprócz statków o bardzo małych wymiarach) budowano systemem karawelowym. Następnie południowy okręt budowano, zdaje się, w sposób bardzo podobny do budowy dzisiejszych okrętów stalowych. Najpierw więc układano szkielet statku, a następnie do wręg przymocowywano odyłowanie. Na północy natomiast najpierw robiono kadłub zewnętrzny a następnie żebra i podtrzymujące belki poprzeczne. Metoda ta musiała mieć pewną praktyczną przewagę nad innymi metodami, jako że holenderscy in-



Żagiel laciński, skośny, różec (gafel) i żagiel prętowy.

zynierowie okrętowi stosowali ją aż do początku osiemnastego wieku.

Marynarz Północy mógł kierować swym okrętem za pomocą pojedynczego steru, który znajdował się na prawej burcie. Włosi natomiast i Hiszpanie posilkowali się dwoma sterami, znajdującymi się po obu stronach rufy.

Oba typy okrętów używały tego samego czworokątnego kształtu żagli. Ale marynarze Północy umieli skracać swe

żagle. Inaczej mówiąc, mogli zmniejszać ich rozmiary, zwijając je u góry lub pośrodku, aby zmniejszyć w ten sposób wystawioną na wiatr powierzchnię płótna żaglowego. Marynarze Morza Śródziemnego nie znali sposobów skracania żagli, wobec czego musieli używać całej ich powierzchni lub w ogóle obywać się bez nich.

Używam słowa płótno żaglowe po prostu dla ułatwienia sobie opisu. Atoli na prymitywnych, ręcznych warsztatach tkackich nie podobna było wyprodukować większych kawałków tkaniny konopnej. Zdaje się też, że pierwsza flota angielska, która żeglowała drogą wiodącą przez Gibraltar, używała jeszcze żagli ze skór zwierzęcych, ściśle ze sobą pospinanych.

Okręty Północy posiadały tylko jeden maszt, natomiast okręty żeglujące po Morzu Śródziemnym używały

często ozagłowania prętowego. Pochodziło ono, zdaje się, od Fenicjan czy też od początków żeglugi greckiej. Był to w gruncie rzeczy mały żagiel na przednim maszcie, niemal tuż za dziobem, i używano go dla lepszego opanowania statku oraz zapewnienia większej równowagi. Stopniowo (jak to wiemy z licznych współczesnych ilustracji) krótszy maszt przedni jął się pochylać coraz bardziej na przód ponad dziobem łodzi i może to właśnie ten maszt na przedzie okrętu przekształcił się wreszcie w dobrze znany nam już bukszpryt (dziobak).

Co się zaś tyczy używania żagli, to muszę się tu znów przyznać do kompletnej prawie ignorancji. Wiemy tylko tyle, że żeglarze południowi z biegiem czasu zaniechali używania czworokątnych żagli z początków średniowiecza oraz czasów rzymskich i zaczęli posiłkować się żaglem łacińskim, czyli trójkątnym. Ale łaciński żagiel rozpowszechniony jest na całym świecie. Widziałem go na Jeziorze Genewskim i na łodziach kursujących pomiędzy Zanzibarem i Cejlonem. Również i Arabowie z wschodniego pobrzeża Afryki do dziś pozostali wierni żaglom łacińskim. Nie zdołałem jednak nigdy znaleźć powodu, dla którego utrzymał się on w jednej części świata, gdy reszta naszego globu woli używać żagla czworokątnego. Już sama jego nazwa „żagiel łaciński“ wskazuje, że był to żagiel typowy dla Morza Śródziemnego i pozostał nim tutaj po dziś dzień.

Istniało jednak coś, dzięki czemu statki obu części kontynentu stale były do siebie podobne. Ani żeglarzom Morza Północnego, ani żeglarzom Południa nie przyszło nigdy na myśl, że walka morska jest w istocie swej czymś zgoła innym niż bitwa na lądzie i dlatego właśnie zarówno okręty Północy jak i Południa stale podobne były do małych pływających twierdz.

Dziób i rufa oraz górne części masztu były w gruncie rzeczy małymi wieżyczkami twierdzy. W chwili rozpoczęcia bitwy umieszczano tam dobrych strzelców, którzy będąc

bezpiecznie ukryci poza tą ciężką, wieżycową balustradą, razili nieprzyjaciela strzałami z łuków aż do chwili, kiedy ci którzy pozostali na pokładzie, mogli spotkać się z wchodzącym na okręt wrogiem i zaatakować go już bezpośrednio. W ten sposób ugodzony został również śmiertelnie Nelson z gniazda masztowego okrętu nieprzyjacielskiego.

Atoli okręty, na których odbywała się olbrzymia wędrówka narodów z Zachodu na Wschód, wędrówka zwana okresem pochodów krzyżowych, trwających od jedenastego aż do końca trzynastego stulecia, nie były początkowo budowane dla celów wojennych. Arabowie, którzy zdobyli północną Afrykę oraz Ziemię Świętą i którzy ustawicznymi napadami na Konstantynopol zagrażali już wrotom wypadowym do Europy, nie byli narodem żeglarzy; jak ich bracia zamieszkujący okolice Morza Arabskiego i Oceanu Indyjskiego. Ani razu w ciągu tych kilku wieków nie usiłowali spotkać się z krzyżowcami na morzu i przeszkodzić im w lądowaniu.

Toteż z wyjątkiem dosyć częstych zresztą wypadków, kiedy krzyżowcy rozpoczynali wojnę z innymi narodami chrześcijańskimi Bliskiego Wschodu, w gruncie rzeczy nie było walk na pełnym morzu.

Okrętów tych można było wobec tego używać prawie wyłącznie tylko dla zaspokojenia pilniejszych i praktyczniejszych potrzeb przewozu tysięcy ludzi z zachodniej Europy do wschodniej Azji.

Był to okres czasu, kiedy kupcy z Genui i Wenecji nagromadzili olbrzymie bogactwa, które zapewniły im dominujące stanowisko w sprawach polityki świata na przeciąg czterystu lat, stanowisko, którego nie utracili nawet wtedy, gdy Genua i Wenecja dawno już przestały być rozdzielczymi ośrodkami produktów pochodzących ze Wschodu.

Nie dziwimy się temu, gdy zważymy, jakich opłat wymagali owi czcigodni właściciele statków za jeden przejazd

od pielgrzymów z ich rodzinnych portów do brzegów Palestyny. W przeliczeniu na dzisiejsze pieniądze biedny pielgrzym, odbywający krótką podróż od wybrzeży Morza Adriatyckiego do Jaffy lub do ujścia Nilu, musiał płacić za bilet akurat tyle, ile płaci dziś pasażer przebywający ocean w luksusowej kabine pierwszej klasy na „Piłsudskim“ lub „Batorym“.

W zamian za tę niezłą garść złota biedny podróżnik otrzymywał prawo rozlokowania się możliwie wygodnie na twardych deskach pokładowych (o ile nie miał ze sobą własnego materaca); albo jeżeli mu nie chodziło o nadmiar świeżego powietrza, mógł wpełznąć w jakiś ciemny kąt wnętrza okrętu, wypełniony niemal po brzegi przeróżnymi belami, skrzyniami, baryłkami i koszami, załadowanymi tak niedbale, iż przy najmniejszej nawet fali przesuwały się i przetaczały z jednej strony okrętu na drugą, wydzielając przy tym przykrą woń, składającą się z czosnku, sera i kwaśnego wina, woń, którą zna dobrze każdy, kto zaryzykował przejażdżkę na małym włoskim parowczyku żeglugi przybrzeżnej.

Ładunek transportowców składał się normalnie z żywego inwentarza oraz takich koni, których następnie uzbrojeni od stóp do głów rycerze zwykli byli dosiadać w bitwie, a których dziś używa się do wykonywania bardziej prozaicznych funkcji, a mianowicie do rozwożenia piwa. Następnie dla urozmaicenia podróży biednym pielgrzymom statek wiózł ze sobą dobraną kolekcję wszystkich tych insektów, które z osobliwym zamilowaniem trzymają się ciemnych, brudnych i wilgotnych zakątków, oraz całe armie szczurów i myszy. Wreszcie na statku takim nie było absolutnie żadnych sanitarnych urządzeń, co w znacznej mierze podnosiło urok tych wycieczek morskich. Oczywiście, nie mogło być nawet mowy o myciu, pamiętać jednak należy o tym, że do mydła i wody nie przywiązywano żadnej wagi aż do epoki, kiedy pewna królowa Francji obudziła podejrzliwość otoczenia a nawet stała się

niepopularną przez to, że wymagała kąpeli dwa razy do roku.

Nie trzeba chyba dodawać, że na okrętach nie było szpitali. Jeżeli ktoś zachorował lub uległ jakiemuś wypadkowi, modlił się do swego świętego patrona o to, żeby wiara jego okazała się mocniejsza od choroby. Albo też godził się ze śmiercią i umierał; w tym wypadku śmiertelne szczątki po prostu wyrzucano za burtę, co spotykało jeszcze za czasów Nelsona tych wszystkich marynarzy, którzy podczas stoczony na morzu bitwy ulegli tak ciężkim obrażeniom cielesnym, iż lekarze nie wierzyli już w ich powrót do zdrowia.

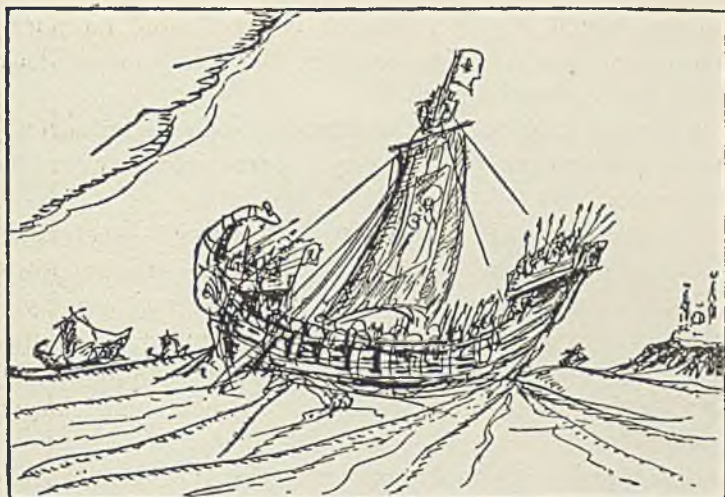
Wreszcie wobec niezliczonej ilości skandali, o których wieść rozeszła się po całej Europie, a mianowicie wobec ustawicznego ograbiania pielgrzymów, wobec mordów i zaprzędawania ich w niewolę przez kapitanów, którym w zaufaniu powierzali swe życie, władze Genui i Wenecji musiały wejrzeć bliżej w te sprawy.

Pod presją posłów obcych państw wydano w tych miastach długi szereg zarządzeń, które „zabezpieczały“ pielgrzymom należne im miejsce na pokładzie, „gwarantowały“ określoną ilość pożywienia i wina (zdaje się, że małmazja była wtedy napojem najbardziej rozpowszechnionym) oraz dawały pewne inne prawa, za co, oczywiście, spodziewano się od nich hojniejszej zapłaty.

Jednakże nawet po wydaniu tych zarządzeń przeznaczano dla dwóch osób przestrzeń mierzącą 1,80 m długości i 0,50 m szerokości. Obliczenie to robione było w tej myśli, że pasażerowie będą spali obok siebie, tak żeby głowa jednego znajdowała się przy nogach drugiego.

Nie można więc tego nazwać podróżą „luksusową“. Sprawiało to raczej wrażenie statków przewożących niewolników w siedemnastym i osiemnastym wieku, naładowanych aż po krawędzie, niż statku pasażerskiego wiozącego pielgrzymów do Ziemi Świętej.

„Menu“ na tych statkach również nie było zachwyca-



Pływająca twierdza średniowiecza: żaglowiec z XIII wieku.

jące. Rzecz zrozumiała, że w średniowieczu, kiedy zachowywano wielką ilość dni postnych i każdy musiał wówczas jadać ryby, bardzo trudno było urozmaicić żywienie pasażerów okrętowych. Lodownie i konserwy w puszkach blaszanych są wynalazkiem ostatnich siedemdziesięciu lat, nie było więc innego sposobu przechowywania produktów żywnościowych oprócz znanej nam metody suszenia, dostarczającej bobu, grochu i śliwek.

Na szczęście, podróż trwała stosunkowo niedługo, po drodze zatrzymywano się bardzo często na wyspach Morza Egejskiego, gdzie tubylcy sprzedawali podróżnym świeże mięso kozie i suszone ryby — zresztą, jak to zwykle bywa, po cenach nadmiernych.

Chociaż jednak cierpienia i niedostatek dawały się pielgrzymom bardzo we znaki, to jednak podróży morskich do Ziemi Świętej nie można nawet porównywać z wyprawami odkrywców w późniejszych wiekach, kiedy to żeglarze cierpieli nieraz taki głód, że jadali skóry, którymi owinięte były maszty i piki rej okrętowych dla uchronienia ich przed linami żagli, i kiedy częstokroć

w ciągu całych miesięcy musieli poprzestawać na porcji śmierdzącej wody, którą wydzielano zaledwie w ilości dwóch litrów tygodniowo.

Z czasem cały przewóz pielgrzymów do Ziemi Świętej stał się racjonalnie prowadzonym przedsięwzięciem dochodowym.

Podczas szóstej wyprawy krzyżowej — słynącej z udziału w niej św. Ludwika z Francji — niewątpliwie najlepiej zorganizowanej, ale jednocześnie najniepomysłniejszej z wszystkich, podzielono pozostającą do rozporządzenia przestrzeń na pokładzie na trzy klasy, tj. mniej więcej tak, jak to się robi na naszych dzisiejszych parowcach.

Kilka kajut na pokładzie rufówki (po łacinie rufę okrętu zwano „puppis“)¹ zachowywano dla arystokracji rodowej i szlachty. Dla pasażerów drugiej klasy przeznaczano śródokręcie. Trzeciej klasy pasażerów zaokrętowywano pod pokładem, wszędzie gdzie się dało.

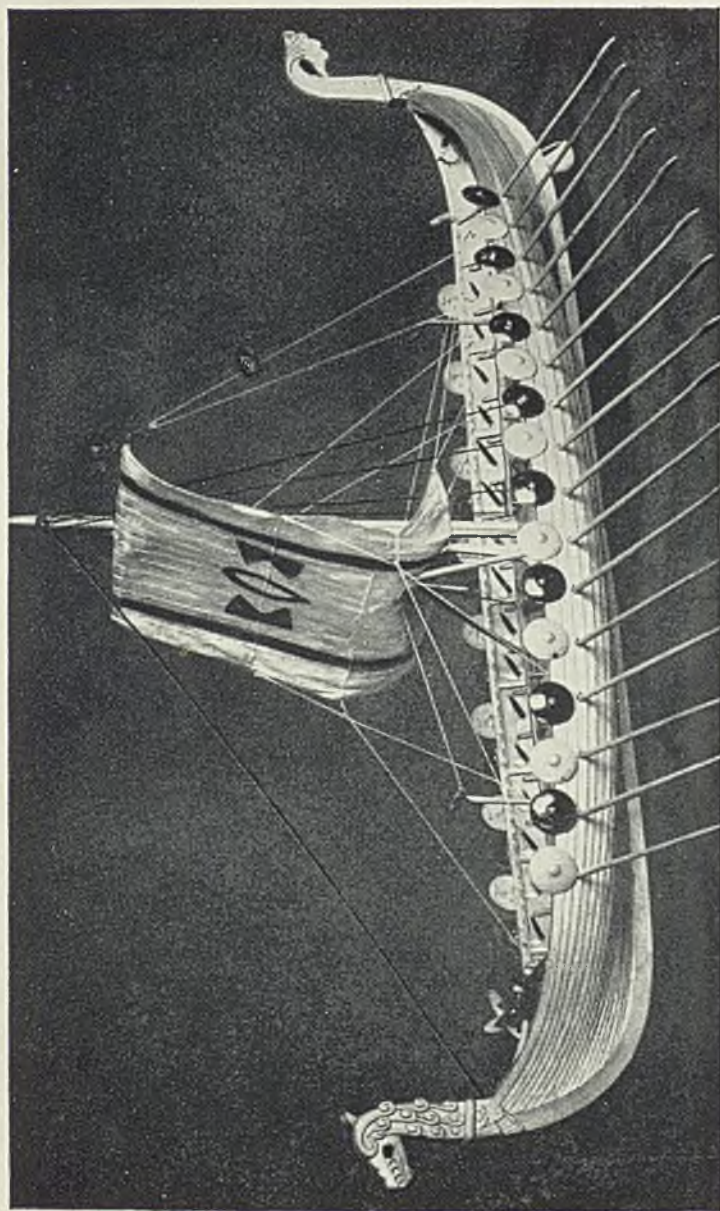
Ludzie pamiętający jeszcze dawne czasy istnienia międzypokładu (na szczęście należy on dzisiaj do przeszłości) wiedzą dobrze, jak musiał wyglądać taki okręt. Z łatwością również mogą sobie wyobrazić, jaki tam panował zaduch.

W roku 1291, kiedy chrześcijanie opuścili swe ostatnie twierdze na wybrzeżu palestyńskim, skończyła się nagle i ta komunikacja.

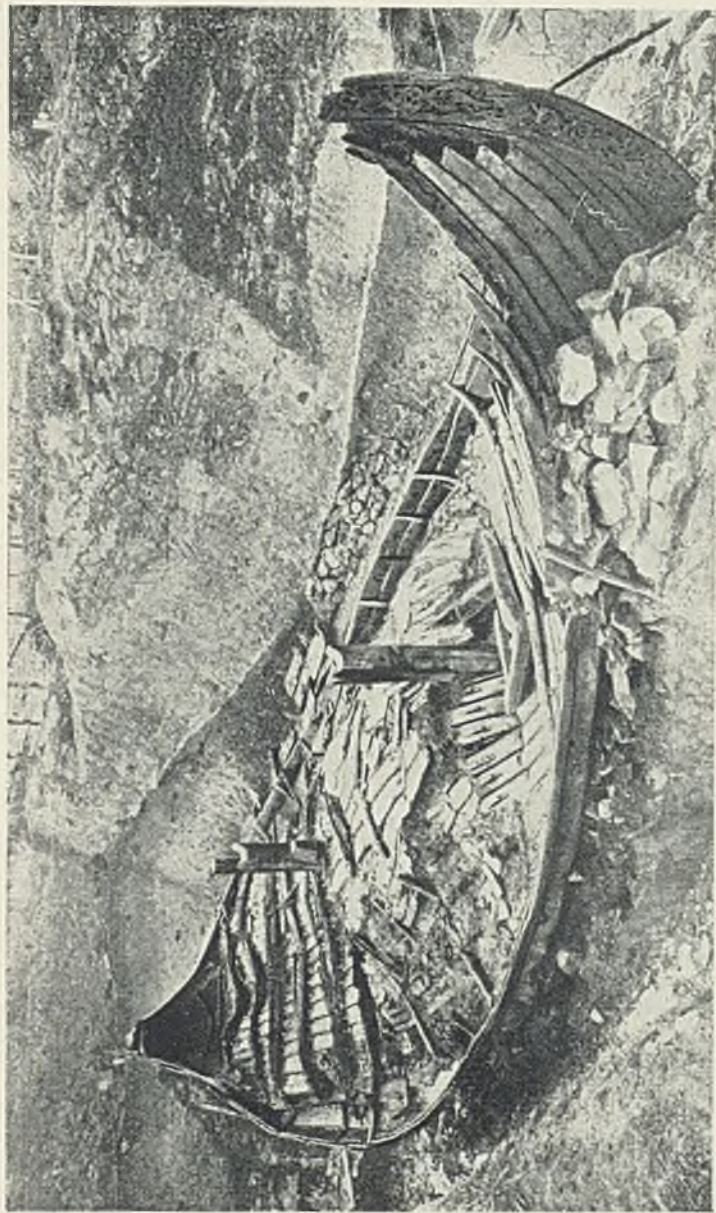
Ciekawy jest fakt, że tymi ostatnimi twierdzami były dwa starożytne miasta Fenicjan: Tyr i Sydon, do których cofnęli się templariusze po upadku Akkonu.

Są miasta cieszące się wiecznym życiem mimo wszystkie przeżyte katastrofy i mimo że po wielekroć razy burzone były przez wroga. Do takich właśnie miast należały Tyr i Sydon. Zburzył je Aleksander Wielki, a jednak w średniowieczu pojawiły się znów na mapie. W czasie zaś wojny światowej Sydon zajęli Anglicy i zamienili na bazę operacji wojennych przeciwko Turkom. Gdyby kamienie

¹ Stąd angielskie *poop-deck*. (Przyp. tłum.)



Okręt Wikingów z IV wieku. Model w Niemieckim Muzeum w Monachium.



Okręt Wikingów z IX wieku. Znalezionej przez Oseberga podczas prac wykopaliskowych na fiordzie Christiania.

umiały mówić, ruiny tego grodu mogłyby opowiedzieć wiele ciekawych historii.

To samo dotyczy Tyru. Oblegany kolejno przez Nabuchodonozora, Aleksandra Wielkiego, Turków i krzyżowców, jest dziś ośrodkiem zbrojnych sił francuskich, które usiłują zachować jaki taki porządek w granicach mandatu syryjskiego.

Wątpię jednak, czy miasta te widziały kiedykolwiek takie cierpienia, jakich doświadczały owe wzruszające zastępy na poły głodnych, zżeranych febrą religijnych bojowników oraz ciągnący za nimi różnobarwny tłum ciurów obozowych, których bezceremonialnie wyrzucali na syryjskie wybrzeże bezwzględni właściciele okrętów dwunastego i trzynastego stulecia.

Był niegdyś filozof, który zwał się Anacharsis. Żył on w siódmym wieku przed Narodzeniem Chrystusa. Urodził się w późniejszej południowej Rosji, ale udał się (morzem) do Aten, aby zobaczyć tam mędrca Solona, i następnie powrócił do swego kraju ojczystego (morzem) pragnąc przekonać własnych dzikich ziomków — Scytów o tej niewątpliwej korzyści cywilizacji, jaka panowała wśród Greków. Człowiek ten lubił epigramy. Dzisiaj prawdopodobnie pisałby felietony w dziennikach.

Jedno z jego świetnych powiedzeń brzmiało: „Istnieją trzy rodzaje ludzi; ci którzy żyją, ci którzy umarli, i ci którzy pływają po morzu“.

Sądząc po tym oświadczeniu, Anacharsis musiał odbyć więcej niż dwie podróże morskie.

W KTÓRYM MÓWI SIĘ O TYM, JAKI LOS SPOTKAŁ
DAWNE GALERY ŚRÓDZIEMNOMORSKIE I DLA-
CZEGO ZNIKŁY

Galera była małym okrętem morskim poruszonym wiosłami, chociaż w pewnych okolicznościach mogła również używać żagla. Jednakże żagiel jej nie posiadał zbyt wielkiego znaczenia. Prawdziwa galera, jeżeli chodzi o jej napęd, zależała przede wszystkim od siły rąk ludzkich.

Galeona była tylko większą odmianą galery. Posiadała większą ilość wiosel oraz kilka masztów. Na pokładzie jej znajdowało się nieraz ponad trzystu ludzi, a przy tym była lepiej uzbrojona od zwykłej galery. W każdym jednak razie galeona ukazała się dopiero w okresie zanikania galery. Wobec tego galeona odegrała w historii żeglugi niewielką rolę i nigdy nie używano jej z powodzeniem ani do celów handlowych, ani do wojennych. Możemy ją dlatego pominąć milczeniem, udzieliwszy jej na tym miejscu niezbyt zaszczytnej wzmianki (a mianowicie, że była nie mniej okrutnym okrętem niż galera), i zająć się właściwą galera.

Galera była oczywiście bezpośrednim potomkiem najstarszego typu okrętów śródziemnomorskich. W ciągu średniowiecza jednak uległa wielu bardzo poważnym przemianom, dzięki którym bardziej nadawała się do prowadzenia walki niż jej pierwowzór z czasów greckich i fenickich. Zachowała tylko jeszcze dawne wypróbowane proporcje pomiędzy szerokością a długością, tj. jeden do siedmiu lub jeden do ośmiu. Podobnie jak dawny typ okrętów również i galera z szesnastego i siedemnastego stulecia z rzadka tylko wystawała ponad poziom wody więcej niż na metr. Poza tym oba jej końce były wybitnie

zwężone, a na całej swej długości przykryta była pokładem, czym zasadniczo różniła się od otwartych okrętów normandzkich. Wzdłuż całej jej długości biegł pomost strażniczy, po którym tam i z powrotem chodzili dozorczy z długimi batami w rękach. Obowiązkiem ich było dogłębne nadzwanie wiosłarzy, żeby nie ustawiali w pracy. Jeżeli zaś który z nich opuszczał się w wiosłowaniu, smagali go batem, dopóki nie wykazał większej gorliwości, względnie dopóki nie wyzionął ducha.

Przy wiosłach mierzących nieraz dziewięć a nawet dwa-
naście metrów siedziało po czterech lub pięciu ludzi. Jedni z nich zwróceni byli twarzą w kierunku ruchu, inni zaś siedzieli tyłem, co zależało od stanu pogody. Wiosłarze zależnie od zajmowanych pozycji podnosili się z ławek, aby odepchnąć się wiosłami i popchnąć łódź na przód, po wykonaniu zaś tego ruchu siadali. Do nadawania tempa, jakiego miało się trzymać wiosłowanie, używano bębna lub trąbki.

Wiosłarze na galerach średniowiecznych pracowali zupełnie nago pod palącymi promieniami słońca. Na rok otrzymywali dwie pary spodni, dwie koszule, kurtkę z czerwonego płótna, kaptur zimowy, czerwoną czapkę oraz dwie kołdry, przeznaczone do wspólnego używania przez ludzi jednej ławki. Resztę ich własności na tym świecie stanowił kawałek drzewa kształtem przypominający gruszkę. Gruszka owa wisiała na łańcuszku na szyi wioslarza. Kiedy okręt wstępował w bój, niewolnicy wiosłujący na galerach musieli gruszki te brać w usta. Wtedy nie mogli głośno krzyczeć, jeżeli zostali zranieni, lub wywoływać większego zamieszania, gdy rany ich były śmiertelne. Wszyscy wiosłarze byli przykuci łańcuchami do wiosel lub ławek. Gdy okręt tonął, razem z nim szli na dno.

Zasadniczo człowiek o przeciętnej sile mięśni w dobrym stanie zdrowia musiał wiosłować bez przerwy w pełnym tempie przez godzinę. Jak nam jednak wiadomo, galernicy musieli nieraz wiosłować w pełnym tempie i po dwanaście

godzin. W takich wypadkach dla podtrzymania sił wkładano im w usta kawał chleba moczonego w winie. Gdy jednak środek ten zawodził i siły opuszczały wioślarza, chłostano go, dopóki znów nie wziął się do pracy. Skoro jednak i ta metoda przywrócenia sił wioślarzom nie pomagała, wtedy dozorca otwierał łańcuch i wyrzucał ofiarę do morza dla dodania... otuchy pozostałym galernikom.

Trudno niemal uwierzyć, że zdarzali się ludzie, którzy dobrowolnie zgłaszali się do służby na galerach. Niemniej jednak tego rodzaju ludzie trafiali się. Prawie wszyscy oni bez wyjątku byli dawniej galernikami, którzy odbyli już swą karę i którym nie udało się rozpocząć nowego życia pośród ludzi świata cywilizowanego. Po latach spędzonych w cieszących się złą opinią „bagnos“, tych potwornych więzieniach południowej Francji i Włoch, w których trzymano galerników, gdy nie wypływali na morze, kanarki te nie wiedziały już, co robić z otrzymaną wolnością. Otóż tym ochotnikom na dowód specjalnej łaski wolno było zapuszczać włosy.

Pozostałe dwie kategorie galerników, a mianowicie skazani złoczyńcy i niewolnicy (przeważnie Murzyni Afryki północnej i jeńcy tureccy), nosili włosy w ten sposób, że łatwo można było ich rozpoznać, jeżeli udało im się umknąć. A więc kryminaliści pozbawieni byli całkowicie włosów i mieli głowy golone. Niewolnicy zaś, których ewentualnie można było wymienić na chrześcijan znajdujących się na pokładach galer tureckich lub algerskich, splatali włosy w krótkie warkocze.

Żywność przeznaczona dla załogi galer przechowywana była we wnętrzu statku wraz z amunicją dla dział umieszczonych na dziobie i rufie. Na pokładzie rufówki znajdowało się kilka kajut dla kapitana i wyższych oficerów. Niższe szarże sypiały w dziobówce. Wioślarze sypiali tam, gdzie siedzieli, pracowali, jedli i umierali.

Jeżeli galery spoczywały w porcie i galerników nie można było odesłać do „bagnos“, ponad ich ławami rozcią-

gano żagiel, aby ich nieco osłonić przed palącymi promieniami słońca. Był to jedyny objaw łaski, jaką obdarzano tych ludzi.

Na pokładach galer nie było lekarzy. Jeżeli jakiś galernik usiłował uciec i został schwytany, podlegał za dezercję przepisowej karze ucięcia uszu, jeżeli zrobił to po raz drugi, ucinano mu stopę, przy czym nie troszczono się o to, że może umrzeć z upływu krwi. Musiał sobie radzić sam, jak chciał i umiał.

Mamy wiele rycin wyobrażających dawne galery. Wyglądały one pięknie i wesoło ze swymi łopoczącymi na wietrze flagami i wspaniałymi rzeźbionymi ornamentami na pokładzie rufówki i dziobie. Z reguły na rycinach tych widzimy kapelę grającą pod baldachimem wesołe kawałki podczas pikniku, urządzanego na morzu przez grono znakomitych, rozbawionych gości.

Jednakże według uczciwych ludzi owych czasów sprawy na tych galerach miały się zgoła inaczej. Według ich wiarogodnych relacji galery zwracały na siebie uwagę w porcie zgoła czymś innym niż to piękne widowisko. Napelniały one cały port wstrętnym fetorem. Smród setek nie mytych i chorych ciał, ociekających potem i okrytych brudnymi łachmanami, rozchodził się hen ponad wodą, co zwiastowało przybycie galery zupełnie tak samo jak przed czterdziestu laty, kiedy taki sam fetor zapowiadał zbliżanie się okrętu emigrantów lub rosyjskiego pociągu emigracyjnego.

Uważam, że, na ogół biorąc, dałem czytelnikowi chociaż w przybliżeniu obraz życia na starożytnych galerach i prawdopodobnie nie potrzebuję już dodawać, iż panował tam niemal wieczny głód („Gdy galernik jest zbyt tłusty — mawiali oficerowie — praca jego przy wiosle jest mniej wydajna“); nie ma też już po co przytaczać innych, podobnie odrażających szczegółów.

Czyżby więc galery zniknęły wreszcie z powierzchni mórz dlatego, że usunięcia ich zażądała oburzona opinia społeczna? Niestety!

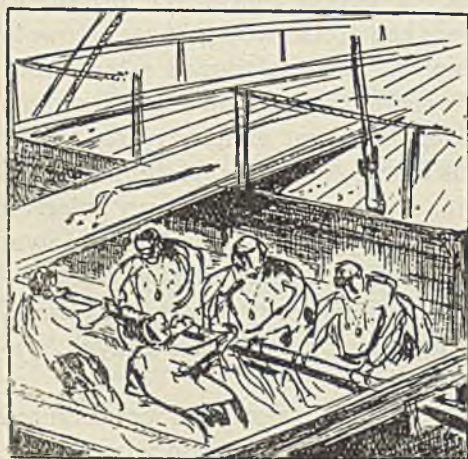
Nie, galery nie zniknęły z powierzchni mórz dzięki moralnej postawie ludności czy jej rządców. Przestały kursować po morzach po prostu dzięki pewnym oczywistym obliczeniom matematycznym. A oto jak wyglądało to obliczenie:

Wartość bojową okrętu wojennego oceniano wtedy, zarówno jak i dzisiaj, na podstawie wagi pocisków, jaką wyrzucał na nieprzyjaciela jeden człowiek na jedną minutę. Przeciętą galera wskutek swego wydłużonego kształtu (nie mogłyby się w ogóle poruszać na przód, gdyby były nieco szersze) mogła posiadać tylko trzy działa: jedno z tyłu, jedno z przodu i jedno pośrodku. Otóż taka galera, dając ognia ze wszystkich trzech dział jednocześnie, mogła wyrzucić 44 kilogramy żelaza w danym momencie, co przy załodze składającej się z trzystu ludzi wynosiło 0,146 kilograma żelaza na człowieka podczas każdej salwy. Tymczasem normalny okręt liniowy z tego okresu czasu, opatrzony żaglami, łatwo mógł pomieścić 55 dział i wyrzucić na nieprzyjaciela w każdej chwili 1.000 kilogramów.

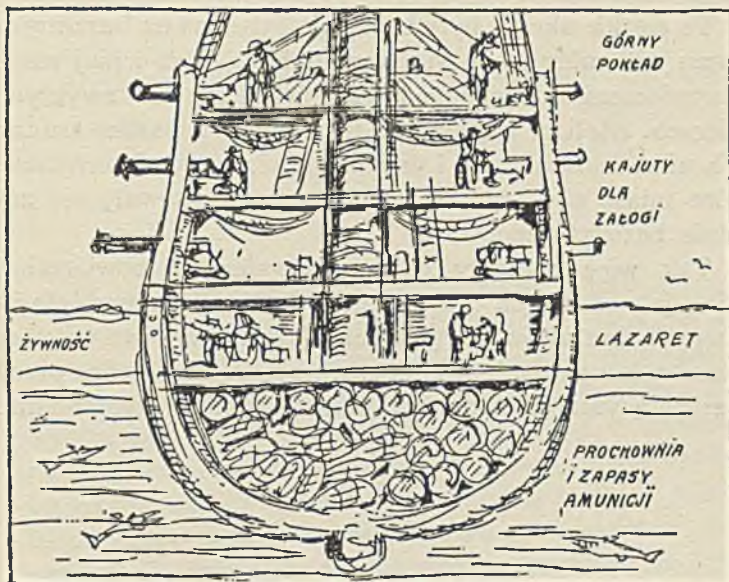
Jeżeli więc załoga jego składała się z 1.000 ludzi (ilości

cztery razy większej niż na bardzo dużej galerze), wynosiło to cały kilogram żelaza na człowieka podczas jednej salwy, a więc niemal siedem razy więcej niż na galerze.

Proszę porównać te dwie pozycje i przypomnieć sobie, że budowa galer była bardziej kosztowna i że przeciętna ich szybkość wynosiła zaled-



Niewolnicy na galerze.



Przekrój okrętu z XVII wieku.

wie jakieś cztery węzły na godzinę, gdy natomiast mniejsze żaglowce Wikingów z łatwością robiły po osiem węzłów na godzinę — a nie trudno wtedy zrozumieć, dlaczego galery zniknęły wreszcie z powierzchni mórz. Po prostu nie opłacały się. Oto wszystko.

Jeżeli chodzi o galeasy, których sześć brało udział w roku 1571 w bitwie pod Lepanto (ostatniej poważnej bitwie morskiej, gdzie okręty poruszane wiosłami odegrały decydującą rolę) i których podobno dwadzieścia cztery jednostki znajdowały się pośród okrętów Niezwyciężonej Armady, to były one o wiele szersze, dłuższe i wyższe niż zwykłe galery; ich stosunek długości do szerokości równał się bowiem 1:5,5. Posiadały one od dwudziestu pięciu do trzydziestu pięciu wioseł po obu stronach; ponieważ jednak okręty te były o wiele wyższe niż galery, przeto i wiosła ich były odpowiednio cięższe; do obsługi każdego z nich trzeba więc było siedmiu a nawet ośmiu ludzi.

Te ciężkie okręty były bardziej stateczne na burzliwym morzu niż galery, a i wioślarze byli na nich lepiej nieco zabezpieczeni od niepogody niż wioślarze na zwykłych galerach. Atoli ze względu na ich rozmiary bardzo trudno było nimi manewrować i w spotkaniu z małymi okrętami, które miały siły ludzkiej używały żagli, stawały się zupełnie bezużyteczne.

Tak więc zniknęły galeasy i galery z powierzchni mórz, jak od owych czasów zniknęło i wiele innych starodawnych kształtów okrętowych, jak znikną już wkrótce i nasze własne dreadnoughty czy krążowniki wojenne przed zagrażającymi im łodziami podwodnymi i aeroplanami.

OKRĘTY STAROŻYTNEGO ŚWIATA ZNIKAJĄ
I NA MORZACH UKAZUJE SIĘ
NOWY ŚWIAT PŁYWAJĄCY

W roku 1372 po raz pierwszy użyto w bitwie morskiej prochu strzelniczego. Kiedy jednak mówię o prochu strzelniczym, nie należy jeszcze myśleć o 40-centymetrowych granatach nowych okrętów wojennych. Kamienne kule, wyrzucane przez pierwsze kolubryny, śmigownice i ciężkie działa oraz inne małe armatki (o ile w ogóle całe to urządzenie nie wybuchowało i nie zabijało swych własnych ludzi) były w gruncie rzeczy pociskami zupełnie niewinnymi i nie szkodziły więcej nieprzyjacielowi niż kamyki ciskane z procy przez chłopców.

Istotnie, budowniczo wie okrętów w czternastym wieku wynaleźli sposób zabezpieczania się przed ewentualnymi uszkodzeniami, które mogły wywołać te kamienne kulki, a mianowicie osłaniali boki okrętów pochyłymi daszkami, tak aby pociski mogły się po nich staczać w morze, niby kamyki rzucone przez psotnego chłopca.

Jednakże wkrótce armaty zostały ulepszone, jak to w ogóle bywa z wynalazkami, za pomocą których człowiek usiłuje zabijać człowieka. Szybkość pędu pocisku, równająca się początkowo szybkości pędu ciężkiego kamienia rzuconego przez człowieka średniej siły na odległość niewielu metrów, w ciągu piętnastego wieku wzrosła gwałtownie; jednakże same działa nie przestawały być niebezpieczną zabawką w rękach człowieka, który przykładał lont do zawartego w nich ładunku prochu.

Pewien łatwowierny król, biedny Jakub II szkocki, rozerwany został w strzępy przez jedno ze swych własnych dział.

Atoli tego rodzaju ryzyko było zawsze nieuniknionym warunkiem postępu: przypomnijmy sobie tylko niedawny stosunkowo wypadek francuskiego ministra wojny, który przybył na oględziny aeroplanu i przyplacił to życiem.

Z chwilą uświadomienia sobie na całym świecie doniosłego znaczenia prochu strzelniczego, działo osiągnęło taki stopień doskonałości, że już w końcu połowy piętnastego wieku mogło wyrzucać kule kamienne ważące po dwieście pięćdziesiąt do trzystu kilogramów na odległość wynoszącą niemal sto metrów.

Wtedy to z przerażającą szybkością zaczęły się walić w gruzy niezdobyte, zda się, dotychczas mury grodów i obronnych zamków. Nie był to zwykły przypadek, że Konstantynopol, który w ciągu tysiąca z górą lat z powodzeniem osłaniał bramę prowadzącą do Europy przed szturmem złośliwych muzułmanów, upadł właśnie w chwili, kiedy Turcy wprowadzili nową kolubrynę, tj. armatę wyrzucającą kule kamienne o wadze przekraczającej 400 kilogramów.

Przy sposobności poruszania tego tematu musimy omówić pewien związek z nim szczegół, ponieważ kunszt inżynierów okrętowych gruntownie zmienił swą postać dzięki wynalazkowi Bertolda Schwartz'a.

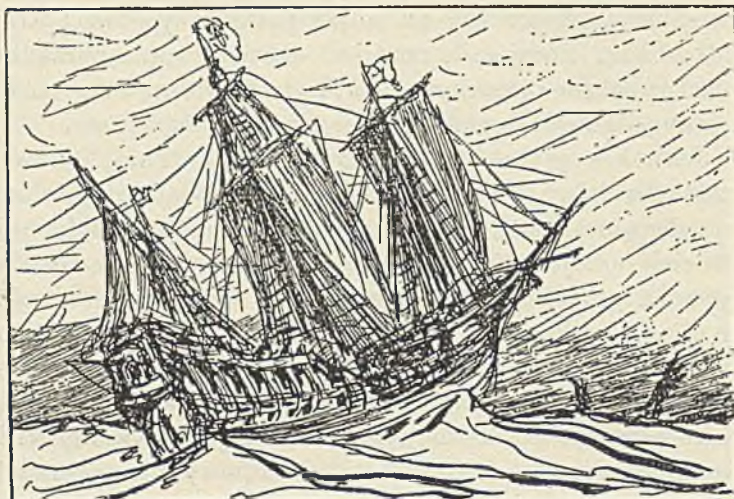
Od samego początku swego istnienia okręty służyły dwom celom: wojnie i pokojowi. Atoli w świecie, w którym człowiek dla człowieka był przeważnie wrogiem, cele te zlewały się stale ze sobą. Dzisiaj już nie zdajemy sobie tak dobrze z tego sprawy, że jesteśmy zwierzętami drapieżnymi, o czym nigdy nie zapominali nasi przodkowie jeszcze przed kilkuset laty. Z obawą przed nagłą napaścią z bronią w rękę udawali się do codziennych swych zajęć. Zawsze nosili przy sobie miecze i sztylety. Nie czynimy dziś tego, ponieważ uważamy, że przed napaścią „społecznych członków społeczeństwa“ ochrania nas policja, nosząca obecnie przy sobie nasze miecze i sztylety i częstokroć sprawiająca wrażenie prawdziwych krążących po ulicach

arsenałów. Jednocześnie na morzu posiadamy własną straż nadbrzeżną, której zadaniem jest utrzymywanie porządku wśród rybaków i przemysłowców, tudzież własną marynarkę wojenną dla zabezpieczenia nas przed korsarstwem.

Jednakże jakieś trzysta—czterysta lat temu, a nawet przed stu laty jeszcze (ponieważ nasi dziadkowie dobrze pamiętają ostatnich korsarzy amerykańskich), każdy najbardziej pokojowo usposobiony statek musiał na wszelki wypadek posiadać dla bezpieczeństwa kompletne uzbrojenie okrętu wojennego. Przez jakieś trzy tysiące lat, to jest od chwili nawiązania przez statki handlowe stosunków z krajami zamorskimi, nie można było niemal odróżnić spokojnego statku handlowego od uzbrojonego kompletnie okrętu wojennego. Każdy statek handlowy był potencjalnym okrętem wojennym i odwrotnie.

Wszystko to uległo gruntownej przemianie z chwilą wynalezienia prochu. Statek handlowy nie mógł bowiem mieć na swym pokładzie tylu armat, ile ich miał normalny okręt wojenny. Gdyby to bowiem uczynił, ciężkie armaty zajęłyby całą przestrzeń niezbędną do pomieszczenia ładunku towarów. Tak więc wkrótce zaczęły powstawać dwa całkowicie odmienne typy okrętów. Jeden z nich stał się wyłącznie statkiem przeznaczonym do przewożenia towarów, gdy drugi został aparatem bojowym, który miał osłaniać statki handlowe oraz czuwać nad bezpieczeństwem i wolnością handlowych dróg wodnych dla wszystkich statków, które w godziwy i przepisowy sposób prowadziły handel z odległymi krajami i koloniami.

Zbliżyliśmy się teraz do ciekawego zagadnienia. Co to jest okręt wojenny w ścisłym znaczeniu tego słowa? Odpowiedziałbym w następujący sposób: okręt wojenny jest to pływająca bateria artyleryjska. Przy jednakowych bowiem warunkach — jak zdolności dowódców, osprzęt ich okrętów, przyływ czy odpływ, wiatry i prądy — zwycięży ten okręt, który w krótszym okresie czasu może wyrzucić więcej żelaza lub stali niż jego przeciwnik. Aby mu się to udało,



Przy pomocy takich okrętów Hiszpanie i Portugalczycy zdobyli świat.

okręt ten musi posiadać większą szybkość niż jego przeciwnik; inaczej mówiąc, musi zdążyć ostrzelać jego boki i wrócić gotowy do nowego ataku prędzej niż przeciwnik.

Ostatni ten szczegół daleko był ważniejszy przed stu laty niż obecnie. Nowoczesny okręt wojenny może dać salwę i nabić armatę w ciągu kilku sekund. Jeszcze za czasów Nelsona ponowne nabicie armat trwało bez mała pół godziny. Była to bowiem operacja bardzo skomplikowana. Liny, za pomocą których przymocowywano niskie drewniane lawety do boków okrętu, trzeba było zluzować. Działo należało wciągnąć do środka, gdzie je oczyszczano. Następnie trzeba było w tylnym otworze lufy armatniej ubić nowy ładunek prochu; z kolei należało włożyć granat. Po zrobieniu tego trzeba było umocować ponownie liny, ażeby odbicie w tył nie pozabijało ludzi pracujących przy armacie i nie wyrządziło poważniejszych uszkodzeń na pokładzie.

Częstokroć działo wskutek nieprzerwanego strzelania rozgrzewało się i zacinało; wtedy trzeba je było ostudzać

wodą wylewaną z wiader. Po wykonaniu tych wszystkich zabiegów okręt trzeba było wprowadzić z powrotem na miejsce boju, ażeby nieprzyjaciel, nie zaś otaczający go ocean, mógł doznać całego dobrodziejstwa jego salw. Kiedy wreszcie wszystko to szczęśliwie zostało wykonane, wtedy dopiero można było wydać rozkaz strzelania.

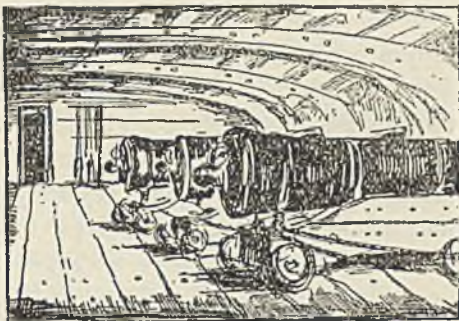
Tak więc od początku czternastego wieku inżynierowie okrętowi stanęli wobec sprzecznych zagadnień — zagadnienia wagi i szybkości.

Waga działa stała się szczególnie bardzo ważnym. Wielkie działo szesnastego wieku ważyło trzy

i pół tysiąca kilogramów. Okręt liniowy, mający na pokładzie tylko sześćdziesiąt dział (a więc stosunkowo mało), wiozł zatem w postaci już samych armat 210.000 kilogramów ładunku wagowego. A nie łatwa to była rzecz popychać na przód tylko przy pomocy żagli 210.000 kilogramów metalu, wagę samego okrętu oraz amunicji, sięgającej pięciu tysięcy kilogramów.

Wywołało to długi szereg eksperymentów, które bez przerwy trwają dzisiaj równie beztrąsko i kosztownie jak i przed trzystu laty, kiedy Holendrzy, Anglicy i Francuzi walczyli o supremację na morzu.

Każdy naród posiadał i posiada swoje własne zdanie o najkorzystniejszym stosunku wagi do szybkości. Przede wszystkim jednak każdy admirał ma swój własny pogląd i gotów jest walczyć o to z każdym innym admirałem, nie licząc się bynajmniej z kosztami płatnika. A skutek tego jest taki, że każda nowa seria okrętów wojennych jest zupełnie odmienna od poprzedniej i to tak dalece, iż



Działa okrętowe.

dreadnought z ubiegłego roku jest niemal tak przestarzały jak zeszłoroczny samochód.

Porządek taki trwa już od kilkuset lat, co usposobionemu pokojowo obywatelowi, który pragnie napisać mniej więcej dokładną historię okrętów, przysparza bardzo wiele trudności.

Gdy wszystko zostało powiedziane i zrobione, istotne zadanie nauki polega na wprowadzeniu porządku w panującym chaosie. Tak więc, na przykład, botanicy biorą wszystkie drzewa, krzaki i zioła naszej planety, a następnie tworzą z nich działy i poddziały według pewnego pięknie opracowanego własnego systemu; to zaś umożliwia nam, niezależnie od tego, gdzie się znajdujemy, określenie przynależności każdego dowolnego kwiatu, z chwilą gdyśmy poznali pewne określone szczegóły ich płatków, pręcików i pylników.

Antropolodzy sklasyfikowali rasy ludzkie według długości czy szerokości czaszki, lub na podstawie barwy skóry, wobec czego wszyscy zostaliśmy uznani za Aryjczyków lub nie-Aryjczyków, krótkogłowych lub długogłowych.

Rzeczoznawcy w dziedzinie sztuki stworzyli zawiłe systematy, które z męczącą dokładnością wyjaśniają nam, jak i kiedy powstała grecka szkoła budownictwa ze szkoły egipskiej, lub jak, dlaczego i w jaki sposób holenderscy pejzażyści wpłynęli na współczesnych malarzy francuskich, albo co Goya zawdzięcza Rembrandtowi i co nowoczesna szkoła wzięła od Goyi itp. itp.

Okręty natomiast bynajmniej nie dają się rozmieścić w wyraźnych przedziałach z napisami: „Duński z XVII wieku“ lub „Francuski z XVIII wieku“, albo „Turecki z XVI wieku“. Zmieniają swój wygląd zewnętrzny zbyt szybko i zbyt często, żeby uczeni czy statystycy zdołali je schwytać w swe sieci.

Nawet nazwy ich nie dają żadnych wskazówek co do istotnego charakteru odpowiedniego typu okrętów, do którego miały one rzekomo należeć. Takich słów jak karraka,

galeona i fregata używało się często w bardzo ogólnikowym znaczeniu. To co było fregatą w jednym kraju, w innym zwało się galeoną; słowo krak oznaczało niemal wszystko, poczynając od portugalskiego trójmasztowca z bardzo wysokim pokładem rufówki aż do flamandzkiego jednomasztowca, nie posiadającego w ogóle pokładu rufówki.

Żeglarze, jeżeli chodzi o nazywanie okrętów, rzadko bywają dokładni. Mają oni co innego do roboty niż zastanawianie się nad znaczeniem słów. Usłyszą jakąś nową nazwę i jeżeli im się podoba, używają jej, nie martwiąc się więcej o nic. Również i budowniczywie okrętów, zmuszeni do szybkiego budowania, aby ich okręty znalazły się już na pełnym morzu, zanim nieprzyjaciel opuści port, byli również ludźmi praktycznymi, którzy budowali dla powodzenia sprawy i najmniejszej nie przykładali wagi do tego, co mogą powiedzieć podręczniki budownictwa okrętowego o ostatnich tworcach ich pomysłowości.

Przypuśćmy, że jakaś stocznia holenderska budowała olbrzymi dreadnought, posiadający osiemdziesiąt armat. Dla korzystnego rozmieszczenia tego potężnego uzbrojenia trzeba było armaty ustawić jedne nad drugimi w trzech rzędach. Przypuśćmy, że po wykonaniu zaledwie połowy tej pracy dowiedzieli się, iż jakiś kapitan angielski, nadużywający nieco dzynu i angielskiej „gorzkiej“ w amsterdamskiej knajpie, wypaplał, że taki sam typ okrętu, nie dawno ukończony w Anglii, okazał się kompletnie chybiony. „Ależ moi panowie — mówił ten kapitan. — Widziałem to na własne oczy. O ile morze nie jest gładkie jak lustro, cały dolny rząd armat jest bezużyteczny. Strzelnice znajdują się zbyt nisko ponad powierzchnią morza. Podczas najmniejszego wiatru do wnętrza okrętu nalewa się pełno wody, toteż w tych wszystkich nowo wymyślonych okrętach trzeba było zamknąć dolne strzelnice i uszczelnić je. Dopóki te okręty będą pływać, dolny rząd strzelnic nigdy nie będzie ponownie otwarty“.

Cóż wtedy robili holenderscy inżynierowie? Natychmiast kasowali dolny rząd armat na własnych okrętach i powiększali ilość oraz kaliber armat znajdujących się w dwóch górnych rzędach. Oczywiście, pociągało to za sobą z konieczności całkowitą zmianę osprzętu okrętowego, ponieważ poprzednie żagle nie mogły ruszyć z miejsca nowego ciężaru.

Po tygodniu Anglicy dowiadywali się o tych nowych planach Holendrów, gdyż tego rodzaju wiadomości przedostają się szybko. Zanim wszakże Anglicy przerobili swe własne plany zgodnie z nieoczekiwanym postępowaniem sprawy w obozie nieprzyjaciela, nadeszła nowa wiadomość z nad brzegów Zuider-See. Otóż rzeczoznawcy amsterdamskiej admiralicji wypowiedzieli się przeciwko nowemu ustawieniu masztów oraz żagli, twierdząc, że wskutek tego okręty były cięższe u góry niż u dołu, co utrudniłoby szybkie manewrowanie. Precz więc z tymi planami angielskimi; angielscy budowniczowie okrętów starają się wymyślić coś innego, aby uprzedzić swych holenderskich kuzynów.

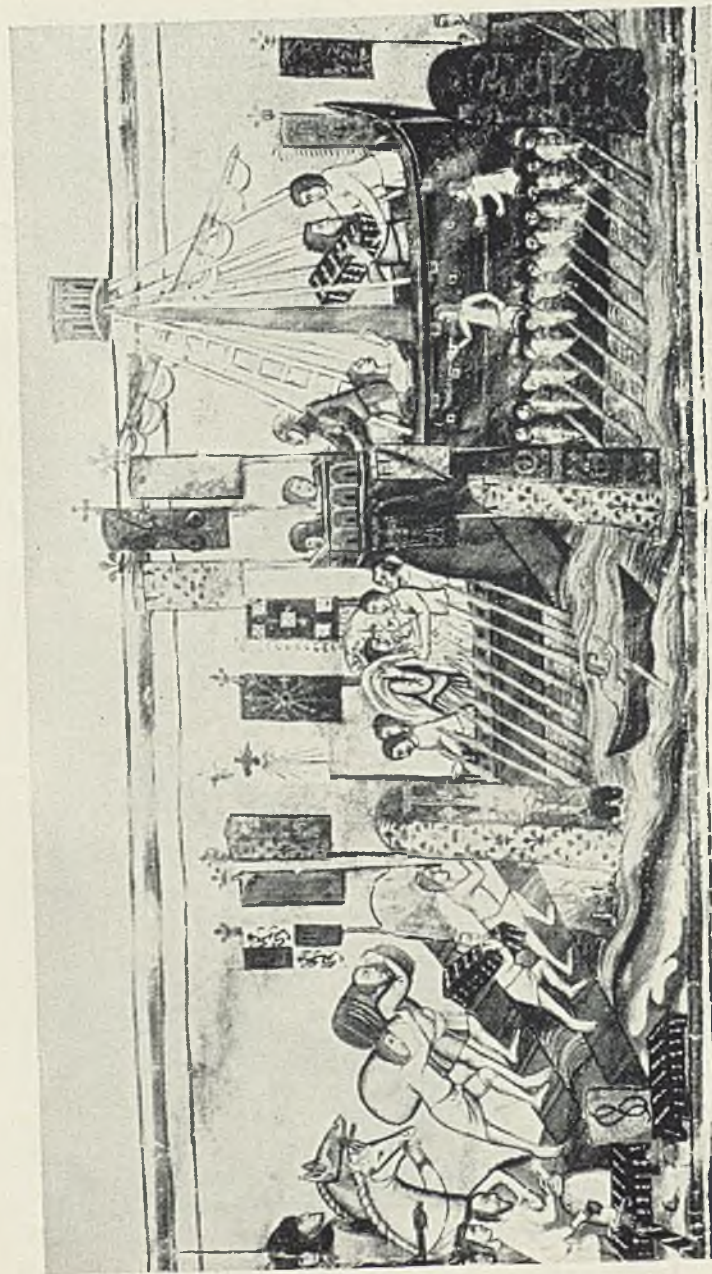
Kiedy to „coś innego“ przedostało się przez Morze Północne, plany holenderskie rzuca się w piec (kosz na papiery był zbyt niepewny, mógł tam te plany znaleźć szpieg) i holenderskie władze marynarki łamią sobie głowy, usiłując prześcignąć w pomysłowości swych angielskich współzawodników.

Nie przesadzam. Wiemy o okrętach, które podczas budowy tak często ulegały zmianom i przeróbkom, że kiedy je wreszcie wykończono i oddano do użytku, nie były już zupełnie podobne do modelu stojącego na biurku Jego Lordowskiej Mości admirała.

Chociaż więc można powiedzieć prawie o każdym okręcie, że np.: „Należy mniej więcej do pierwszej połowy osiemnastego wieku“ lub „do drugiej połowy osiemnastego wieku“ — niezwykle trudno jest zaliczyć dawne okręty do rzędu jakichś zdecydowanych typów. W dawnym budowni-



Budowa statku, żegluga po morzu i lądowanie.
Dywany tkane ręcznie z Bayeux, XI wiek.



Zaladowanie na okręt krzyżowców. Miniatura z rękopisu francuskiego XIV wieku.

ctwie okrętowym bowiem mają znaczenie raczej odmiany niż typy zasadnicze.

Jako przykład może tu służyć tzw. krak równie dobrze jak i każdy inny rodzaj okrętu. Słowa „carack“ używano powszechnie we wszystkich językach europejskich. Anglicy nazywali taki okręt „carack“ lub „carrick“, czasem zaś „carrack“. Francuzi nazywali go „carracue“. Niemcy zamieniali to słowo na „kracke“, Holendrzy zaś mieli tu na myśli własne słowo „kraken“, które znaczy tyle co „zgnieść“; łączyli bowiem z okrętem myśl o zgnieceniu nieprzyjacielskich statków i skracali to słowo na „kraak“. Portugalczycy natomiast, którzy, zdaje się, wymyślili ten typ statku, wymawiali to słowo „carracca“, co przypominało jego początkowe znaczenie „navis carricata“, okręt naładowany (ten sam źródłosłów posiadają angielskie słowa: *car* i *carriage* — wagon, wóz, powóz), czyli okręt, który mógł przewozić ciężkie ładunki.

Początkowo krak podobny był do swego przodka, będącego okrągławym i niezgrabnym statkiem handlowym starożytnego Rzymu. Wprawdzie te stare okręty rzymskie nadawały się do nawigacji po spokojnych wodach Morza Śródziemnego (spokojnych, oczywiście, w porównaniu do zwykłej burzliwości północnego Atlantyku), były jednak bezużyteczne, skoro chodziło o wyprawę na Azory lub Wyspy Zielonego Przylądka.

Kiedy wreszcie wyspy te zostały odkryte i dokładnie zbadane w połowie piętnastego wieku i kiedy Bartłomiej Diaz zobaczył Przylądek Dobrej Nadziei w roku 1488, droga do Indii przestała być nieosiągalnym marzeniem dla tego, kto miałby odpowiedni typ okrętu celem podjęcia tak długiej podróży.

Zwykle kraki o stu tonach wyporności nie nadawały się. Wobec tego należało budować większe. Zbudowano je więc i w jedenaście lat potem dziewięć pierwszych statków portugalskich o wyporności od dwustu pięćdziesięciu do czterystu ton, płynących pod dowództwem Vasco

da Gamy a wprowadzonych przez pilota arabskiego do portu Kalkuty na wybrzeżu malabarskim, zarzuciło tam kotwice.

Gdy wieści o tej wyprawie dotarły na północ, kupcy angielscy, francuscy oraz niderlandzcy zaczęli się temu czujnie przysłuchiwać.

W takim południowym porcie jak Bajonna, położonym nieco na północ od granicy hiszpańskiej w Zatoce Biskajskiej, widywali portugalskie kraki oraz mniejsze nieco hiszpańskie karawele (karawele współczesnych im Holendrów). Czasem również do Southampton przybywał wenecki lub genueński krak z ładunkiem wina, oliwy i korzeni. Potem, gdy zanosilo się na wojnę pomiędzy Anglią i Hiszpanią i gdy Holandia powstała przeciwko panowaniu Filipa II, żeglarze Północy zainteresowali się żywo czteropakładowcami marynarki Jego Królewskiej Mości, które znane były pod nazwą galeon, chociaż po zupełnym skasowaniu wiosł na rzecz żagli nie przypominały bynajmniej galer, od których wywodziły swe miano.

Wszystkie te typy — karraki, karawele i galeony miały pewne szczegóły wspólne, pod innymi względami jednakże różniły się bardzo. Oczywiście, przeciętny człowiek nazywał je tak, jak chciał.

Kiedy na początku szesnastego wieku Piotr Brueghel Starszy wykonał swoją słynną serię sztychów współczesnych okrętów, uniknął wszelkich trudności, nazywając je po prostu „krakami lub galeonami“.

Rzecz zrozumiała, że narody zamieszkujące wokół Morza Śródziemnego ze swej strony zwracały baczną uwagę na wszystko, co robili ich północni przeciwnicy, i skoro jakaś zbyt przedsiębiorcza „flota“ (mniej więcej to samo co tratwa) z Zierikzee lub jakiś flamandzki, zbudowany systemem zakładkowym, kog¹ albo mały „vlieboot“ z Hornu wzięty został do niewoli i zawleczony do portu w Lizbonie

¹ *cog* — mały, jednomasztowy statek holenderski o skośnych żaglach. (Przyp. tłum.)

czy Santanderze, portugalskie i hiszpańskie władze marynarki bardzo dokładnie oglądały mile widzianą zdobycz.

Był to bowiem dobrze znany fakt, że ci nieustępliwi heretycy Północy umieli używać wszelkich podstępów. Nie można było nigdy powiedzieć dokładnie, z jakimi innowacjami osprzętu lub kilu weszli na tych południowych wodach pod niewinną neutralną flagą, usiłując w gruncie rzeczy dowiedzieć się czegoś o drodze prowadzącej do Indii.

To samo naturalnie dzieje się i dzisiaj, ale robi się to bardziej otwarcie. Bo i po cóż utrzymują wszystkie narody w różnych stolicach swych sąsiadów tzw. *attaché* marynarki, jeżeli nie po to, żeby dowiedzieć się, jakie wprowadza się ulepszenia na okrętach ich ewentualnych wrogów?

Nie jest to tajemnicą, że wszystkie stocznie okrętów handlowych posiadają w warsztatach okrętowych swych konkurentów pokazną liczbę dobrze płatnych szpiegów dla wykradania wszelkich nowych udoskonaleń i pomysłów. Załedwie tylko „Bremen Lloyd“ pomyślał o zainstalowaniu nowego rodzaju śruby okrętowej lub też o nowym sposobie umieszczenia sal jadalnych i kuchni, a już „Nippon Yusen Kaisha“ i „Francuska Kompania Generalna“ ogłosiły to za własne innowacje na okrętach znajdujących się jeszcze w dokach. I *vice versa*.

Toteż kiedy pewien Holender wynalazł w siedemnastym wieku nową metodę budowania masztów i dolniaków (pomysł umożliwiający konstruowanie masztów z dwóch lub trzech poszczególnych części, co z kolei pociągnęło za sobą zupełne usuwanie starych żagli, składających się z jednego olbrzymiego kawała płótna żaglowego, i zastępowania ich szeregiem małych oddzielnych żagli), hiszpańskie i portugalskie okręty owych czasów ukazały się natychmiast na morzu z masztami własnego pomysłu, składającymi się również z dwóch czy trzech oddzielnych części, a zaopatrzonymi w nowy rodzaj żagli.

Przykładów tego rodzaju mógłbym podać bardzo wiele.

Zaledwie Portugalczycy usunęli swe działa z wieżyczek znajdujących się na dziobie i na rufie okrętów, gdzie ustawiano je dlatego, żeby mieć pośrodku wolny pokład statku na wypadek, gdyby nieprzyjaciel dostał się na okręt, a natychmiast Holendrzy i Anglicy uczynili to samo.

Skoro tylko jeden naród do obijania podwodnej części kadłuba okrętu zastosował arkusze blachy miedzianej zamiast ołowianej, cena na miedź podskoczyła w całej Europie, ponieważ wszystkie inne admiralicje rzuciły się do skupowania tego pożytecznego metalu, aby obić miedzią kadłuby własnych okrętów wojennych.

Chciałbym przytoczyć jeszcze jeden przykład mówiący o tym, jakie dziwne przygody spotykają pewne typy okrętów. Galera nie była nigdy popularna na Bałtyku. Oczywiście, okręt Wikingów również można było poruszać wiosłami, dzięki czemu stałby się istotnie pewnym rodzajem galery. Zresztą, jeżeli ma się pod dostatkiem wiosel i ludzi, można wiosłując równie dobrze przepłynąć ocean jak na parowcach Bremen lub Île de France, pod warunkiem że podróżnik ma dosyć czasu i bynajmniej mu się nie śpieszy. Ci jednak, którym nie są obce ryciny dawnej marynarki rosyjskiej, przypomną sobie kilka śródziemnomorskich galer w pełnym osprzęcie, na których powiewała niebiesko-czerwono-biała flaga cara Piotra Wielkiego. Jeżeli czytelnik zastanowił się dokładniej nad tą sprawą (o czym wątpię), prawdopodobnie pomyśli sobie w ten sposób: Piotr spotkał się zapewne podczas swej obecności w Holandii z jakimś weneckim lub genueńskim budowniczym okrętowym i przekupił go, aby przyjechał do Rosji i zbudował mu kilka galer dla nowej floty, z pomocą której zamierzał pobić Szwedów i ośłaniać swą nową stolicę na wybrzeżu Zatoki Finlandzkiej przed napaścią nieprzyjaciół.

Wybrzeże finlandzkie składa się z niezliczonej ilości

małych wysepek, na których dawniej bogaci Rosjanie budowali letnie rezydencje. Po wąskich i podstępnych kanałach pomiędzy tymi wyspami nawigacja na zwykłych statkach żaglowych była po prostu niemożliwa, atoli nadawały się one najzupełniej do ruchu małych galer o płytkim zanurzeniu.

Tymczasem, o ile nam wiadomo, Piotr nigdy nie spotkał się z Włochami budującymi okręty. Po prostu spytał tylko swych przyjaciół w Amsterdamie i Zaandamie, czy nie mogliby zbudować dla niego kilku takich galer, o których tak wiele słyszał, chociaż sam ich nigdy nie widział, dla tej prostej przyczyny, że nie istniały w tych krajach, gdzie uczył się budownictwa okrętowego.

Nie przeszkodziło to oczywiście holenderskim mistrzom budownictwa okrętowego zgodzić się na uczynioną im przez cara propozycję. Interes był interesem już i wtedy. Zabrali się też spokojnie do przewertowania kilku włoskich rozpraw o „Fabricca di Galere“, czyli sztuce budowania galer, i sprzedali barbarzyńskiemu władcy (znanemu z tego, że płacił bardzo szczerze za to, czego naprawdę pragnął) kilka galer, dzięki którym mógł walczyć dowoli ze swym szwedzkim nieprzyjacielem.

Wobec tego jednak i admiralicja w Sztokholmie, która dowiedziała się o całej tej sprawie, zaopatrzyła natychmiast swe okręty wojenne w wiosła.

Tak więc przodkowie nasi widzieli dwa różne typy śródziemnomorskich galer, staczających regularne boje pod arktycznym niebem północnego Bałtyku.

Zdaje mi się, że przynajmniej jedno udało mi się wyjaśnić należycie. Były pewne typy okrętów, które każdy mógł natychmiast rozpoznać jako należące do piętnastego wieku, oraz inne, które mogły być jedynie wytworem szesnastego wieku. Typy te jednak łączyły się ze sobą wzajem, dzięki czemu powstał wreszcie nowy rodzaj okrętu, który zatrzymał najlepsze cechy swych poprzedników. Toteż dzisiaj odnalezienie prototypów, na których wzo-

rowano się przy budowie tych okrętów, byłoby sprawą niemal beznadziejną. Musimy je po prostu łączyć w grupy jako okręty siedemnastego wieku lub statki osiemnastego wieku i na tym poprzestać.

Znalazłszy w ten sposób dla siebie usprawiedliwienie własnej ignorancji w tym przedmiocie, rozpoczynam następny rozdział, w którym zajmę się okrętami mającymi przynajmniej jedną rzecz wspólną — zależność ich powodzenia w bitwie od prochu strzelniczego.

OKRĘTY, KTÓRE BADAŁY POWIERZCHNIĘ
NASZEJ PLANETY

Kto mówi o odkryciach i nie chce stracić sympatii czytelnika lub wzbudzić jego podejrzeń, musi zaraz w pierwszym zdaniu zamieścić słowo — Kolumb.

Otóż czynię to mówiąc, co następuje: Trudno sądzić o okrętach końca średniowiecza na podstawie trzech małych statków Kolumba.

Każdy, oczywiście, wie, że Kolumb był największym odkrywcą, jaki w ogóle żył na świecie, i każdy powinien znać nazwy jego trzech statków *Santa Maria*, *Niña* i *Pinta*.

Współcześni mu jednak ludzie nie mieli bynajmniej tego podziwu dla niepewnego skądinąd, chociaż jednocześnie niezwykle dzielnego potomka genueńskiego kupca wełny.

Historia jego życia po osiągnięciu tego, co zamierzał, nie ukazuje nam człowieka zbyt miłego. Nieszczęśliwa jego skłonność do zwady z każdym, kogo spotkał, słabość, jaką wykazywał tam, gdzie mu powierzano naczelne stanowisko, chciwość połączona z dziwną formą jego mistycznej pobożności (która nawet w ówczesnej Hiszpanii budziła wątpliwość co do stanu jego rozumu) — wszystkie te cechy razem wzięte sprawiały, że w oczach tych, którzy widzieli interes w odkrywaniu i kolonizowaniu nowych części ziemi, Kolumb uchodzić musiał za osobistość nie budzącą najmniejszego zaufania.

Toteż gdy hiszpańscy lichwiarze dali mu wreszcie do rozporządzenia kilka okrętów, były to statki bardzo liche. Dawno zapomnieliśmy o tych szczegółach dotyczących charakteru Kolumba i wskutek tego skłonni jesteśmy

spoglądać z politowaniem i pogardą na jego współczesnych, którzy nie dostrzegali wielkości tego człowieka, którzy odmawiali mu swego poparcia i którzy tak uporczywie obstawali przy swym błędnym przekonaniu, że ziemia była płaska jak placek i że taka ekspedycja, jaką projektował Genuńczyk, skazana była wobec tego na niepowodzenie i mogła skończyć się katastrofą.

Mówiąc jednak w ten sposób dowodzimy tylko, jak źle rozumiemy umysłowość kończącego się średniowiecza. W drugiej połowie piętnastego wieku ani jeden inteligentny człowiek nie wierzył już w to, że ziemia jest płaska. Oczywiście, człowiek, który wierzył od dzieciństwa w to, że ziemia „podobna jest do namiotu“, nie łatwo mógł w pięćdziesiątym czy sześćdziesiątym roku swego życia przyjąć nową teorię o kształcie świata podobnym do kuli i czuć się dobrze z tą nową zdobyczą wiedzy. Zupełnie tak samo, jak wielu z nas prawdopodobnie zawsze będzie trochę wątpić o spotkaniu się linii równoległych, chociaż jesteśmy najzupełniej pewni, że Einstein jest znacznie lepszym matematykiem niż my i że ma niewątpliwie rację.

Chcąc oddać sprawiedliwość wszystkim stronom zainteresowanym musimy przyznać, że w ciągu tych wielu lat bezużytecznego planowania istniała tylko jedna poważna przeszkoda dla powodzenia Kolumba, a był nią sam Kolumb. W przeciwnym bowiem razie nie doświadczyłby nigdy tylu przykrych rozczarowań w wieku, który nie mniejszą znajdował przyjemność w studiach geograficznych i nawigacji niż my dzisiaj w radiu lub kinie.

Istnieje jeszcze inna strona tego zagadnienia, którą się często przeocza. Mówimy z dumą o dzisiejszym zasięgu oświaty wśród mas ludzkich i wysmiewamy się z ciasnych poglądów nawet wykształconych ludzi owych czasów. A przy tym nie widzimy, czy nie chcemy widzieć faktu, że chociaż więcej wiemy o pewnych rzeczach niż nasi przodkowie z piętnastego wieku (a są to przeważnie sprawy natury praktycznej), to jednak istnieją dziedziny wiedzy,

które były wspólną własnością niemal wszystkich, a o których większość nas dzisiaj zgoła nic nie wie.

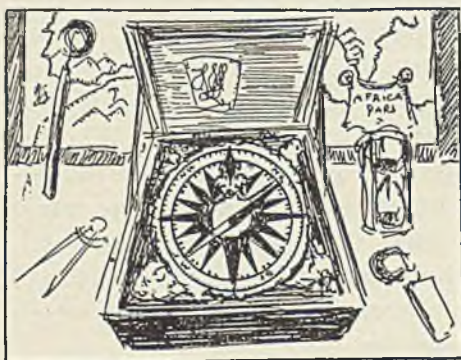
Piętnasty wiek, jeden z najbardziej ciekawych okresów historii, był pod wieloma względami braskiem kompletnie nowej ery. Dawne bariery pomiędzy ludami padły niemal doszczętnie i to z zadziwiającą szybkością. Wszyscy ludzie dobrej woli i światłego umysłu mogli czerpać z ogólnej skarbnicy sztuki i literatury, które po dziesięciu niemal wiekach upadku i zaniedbania nadały życiu świeży wyraz.

A i nauka nie pozostała w tyle za sztuką. Wkrótce wprawdzie nieuniknione prawo odrętwienia, które od początku istnienia świata hamowało wszelki postęp, miało dać się odczuć w całej swej dotychczasowej surowości. Jednakże w ciągu trzech generacji ludzie mogli uważać się za niesporny ośrodek stworzenia i za dziedziców wszelkiego doświadczenia przeszłości.

Żaden teren usiłowań ludzkich nie przedstawiał szerszego pola dla przygód i rozważań niż geografia, ponieważ zawierała ona w sobie wiele innych pociągających tematów, jak żegluga, astronomia, geometria, meteorologia, antropologia itp.

Toteż każdy obywatel, zależnie od upodobania i wykształcenia, oddawał się tym pociągającym przedmiotom, a wielu osiągnęło poważne rezultaty w wybranej przez siebie dziedzinie. Uważnie przyglądano się temu, co Henryk Żeglarz, książę Portugalii, robił na swym prywatnym uniwersytecie nieopodal Sagres, nieoficjalnej akademii geograficznej dla całej Europy. Uważnie śledzono ruchy ekspedycji, którą wysłał na wybrzeże Gwinei, i wiedziano dobrze o jego usiłowaniach kolonizowania Azorów. Interesowano się tym, ile prawdy było w przywiezionych przez jednego z wracających kapitanów opowieściach o złotej rzece, płynącej z jakiegoś wielkiego miasta w głębi Sahary, i chciano się dowiedzieć, czy to było to samo miasto Timbuktu, o którym przed wiekami pisał podróżnik arabski, Ibn Batuta. Oddawano się badaniom tych samych

zagadnień, którymi zajmowali się matematycy arabscy, porównywano własne instrumenty matematyczne z instrumentami pochodzącymi z Lizbony i z Cape Vincent. Mapa narysowana przez takiego mistrza jak mistrz Pedro, nadworny kartograf księcia, stała się bezcennym nabytkiem,



Instrumenty nawigacyjne XVI wieku.

za który bogaci ludzie ofiarowywali olbrzymie sumy.

Słowem, używając dzisiejszej terminologii, ludzie piętnastego wieku byli całkowicie „nastawieni geograficznie“ i niemal każdy człowiek mający jakiś nowy pomysł mógł być pewny, iż znajdzie nie tylko inteligentnych i chętnych

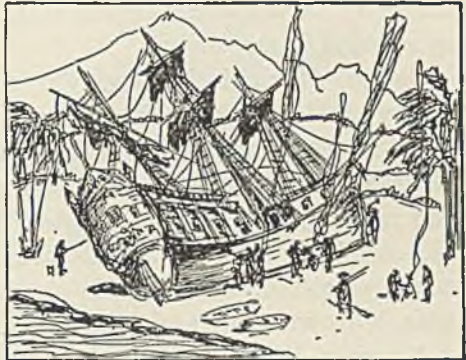
sluchaczy, ale również i szczerą pomoc finansową kupiectwa lub panujących książąt.

Tak więc, na przykład, wyprawiono Vasco da Gamę na poszukiwanie Indii, dając mu do rozporządzenia cztery całkowicie nowe, zbudowane specjalnie w tym celu, okręty. Również i Magellan po zatargu z własnym monarchą otrzymał od pewnej handlowej firmy w Antwerpii pożądany kredyt.

Wszelako obaj ci mężowie (oraz wielu innych, których trudno mi tu wyliczyć) byli ludźmi praktycznymi, z wielkim, ciężko zdobytym doświadczeniem; mogli oni swym patronom pokazać czarno na białym zupełnie dokładnie to, czego spodziewali się dokonać, oraz obliczyć, ile korzyści można będzie osiągnąć z takiego przedsięwzięcia. Tymczasem Kolumb pozwalał sobie na mętne uogólnienia, mówiąc o milionach, w które nikt nie wierzył, i w ogóle zdawał się być człowiekiem, któremu nie można byłoby powierzyć takiego zadania.

Spoglądając dziś na cały ten epizod sine ira et studio łatwo możemy przyjść do wniosku, że niewierni Tomasz mieli rację. Vasco da Gama i Magellan znaleźli to, co chcieli odkryć, gdy Kolumb wrócił do domu wioząc kilka wątpliwych opowieści o nowym kontynencie. Niestety, nie był to kontynent, za którym się rozglądano.

Oddaliliśmy się wprawdzie od tematu, ale dzięki temu łatwo będzie teraz zrozumieć, dlaczego okręty Kolumba, te najbardziej bodaj znane okręty w całej historii żeglugi, były akurat najnędrniejszymi przedstawicielami budownictwa okrętowego końca piętnastego stulecia.



Kiedy nie było jeszcze suchych doków, musieli je sobie kapitanowie improwizować na brzegu.

Największy z tej trójki okrętów, statek *Santa Maria* miał czterdzieści metrów długości, osiem metrów szerokości i wyporność wynoszącą 100 ton. Można było na nim pomieścić pięćdziesięciu dwóch ludzi załogi. Statek *Pinta* był o połowę mniejszy i miał tylko pięćdziesiąt ton wyporności, *Niña* zaś była o dziesięć ton mniejsza od niego.

Na obu tych statkach było osiemnastu ludzi załogi, jeżeli można tak nazwać bandę łotrów i morderców, których zebrano spośród zawodowych złoczyńców południowej Hiszpanii oraz mętów społecznych z Przylądka Palos, zamieszkujących dzielnicę nędzarzy.

Niestety, całą tę podróż opisano zbyt skąpo, toteż nic właściwie nie wiemy o codziennym życiu załogi oraz oficerów. Po powrocie do domu Kolumb zwrócił uwagę społeczeństwa na wspaniałe ceremonie, z jakimi

objął w posiadanie nowe kraje (wymyślił nawet nową flagę, słynną chorągiew zielonego krzyża). Jednakże z wyjątkiem pewnych szczegółów z systemu podwójnej buchalterii, jaką stosował do swych codziennych obserwacji (prawdziwe dla siebie i złudne dla przerażonej załogi), nie posiadamy żadnych zgoła wiadomości o warunkach, jakie panowały na pokładzie trzech statków. Wiemy tylko, jaki los spotkał same statki.

Santa Maria była zwykłym zaopatrzonym w osprzęt rejoywy statkiem, który zbudowano dla handlu flamandzkiego. Należał on do niejakiego Juana de la Cosa, będącego głównym pilotem Kolumba podczas dwóch pierwszych jego wypraw do Nowego Świata. Wskutek nieuwagi sternika okręt ten zginął na San Domingo, wobec czego Kolumb zużył wszystko, co się dało uratować, dla zbudowania sobie warowni, będącej pierwszym osiedlem Hiszpanów w Ameryce. Wybrawszy czterdziestu jeden ludzi, którzy mieli pozostać tam w charakterze garnizonu (żadnego z nich nie widziano już potem), Kolumb wrócił do Europy na pokładzie statku *Niña*.

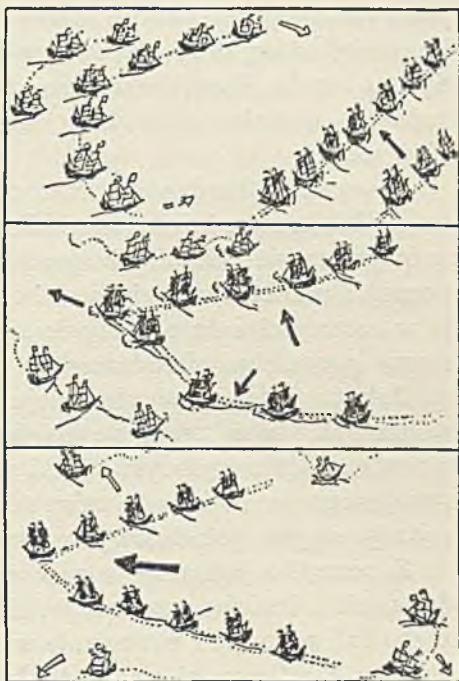
Statek *Niña* rozpoczął podróż jako karawela z trzema małymi masztami, opatrzonymi łańciskimi żaglami, atoli w drodze zamieniono go na rejowiec. Co się tyczy okrętu *Pinta*, to rozpoczął on również swą karierę jako karawela, jednakże przed rozpoczęciem podróży kompletnie został przebudowany i zamieniony na rejowiec. Nie opodal Teneryfy stracił ster, ale uszkodzenia nie były zbyt wielkie i łatwo było je naprawić.

Wiadomości o odkryciu nowej ziemi złotodajnej rochodzą się szybko. Wprawdzie nikt nie widział jeszcze tego złota, ale każdy wierzy, że znajdzie swe szczęście na nowej ziemi, byleby mu się tylko udało tam „przedostać“.

Wielka szkoda, że tak mało wiemy o urządzeniu wewnętrznym tych statków, które ruszyły w pierwszą wielką podróż do Ameryki po złoto. Hiszpanie przy-

zwyczajeni byli do bardzo oszczędnego życia, poza tym podróż trwała przeciętnie niewiele dłużej niż cztery tygodnie. Okręty zmierzające do Nowego Świata zwykle płynęły najpierw na Maderę, na Wyspy Kanaryjskie i na Wyspy Zielonego Przylądka, gdzie nabierały wody w opróżnione po drodze beczułki, zaopatrywały się w świeże mięso, jarzyny i ser. Na tych katolickich okrętach w dni postne mięso zastępowano serem. Następnie płynęły wzdłuż północnego prądu równikowego i jeżeli nic nie zaszło nadzwyczajnego, docierały w ciągu jakiegoś miesiąca do Indii Zachodnich. W powrotnej drodze korzystano z Gólsztromu i zachodniego wiatru, który niósł je ku Azorom. Jeżeli nie zeszły z kursu i nie zatrzymały się na Morzu Sargasowym, podróż, na ogół biorąc, nie była trudna. W przeciwnym bowiem razie takie statki rybackie jak *Niña* i *Pinta* nigdy nie przepłynęłyby przestrzeni morskiej pomiędzy Teneryfą a San Salvadorem w Indiach Zachodnich zaledwie w ciągu trzydziestu siedmiu dni.

W niedługim czasie dowiedziała się reszta świata o odkryciu nowych dróg handlowych i skwapliwie uwierzyła, że odkrycia Kolumba rozwiązały przynajmniej zagadnienie handlu z Indiami i Chinami, tak niezycliwie



Strategia żeglarska w okresie panowania żaglowców.

przerwanego przez Turków, kiedy ci zajęli Konstantynopol i przecięli starą drogę lądową, wiodącą na Wschód przez Syrię i Persję. Początkowo jednak ludy Północy nie brały żadnego udziału w rozwoju nowych możliwości handlowych.

I uczyniły bardzo mądrze, ponieważ ich okręty nie mogły konkurować z okrętami Hiszpanii i Portugalii, które w owym czasie potrafiły budować kraki i karawele o wyporności przekraczającej nawet tysiąc ton i zaopatrywać je w czterdzieści do pięćdziesięciu dział, czyli wysyłać na morze prawdziwe dreadnoughty „drewnianego stulecia“.

Jak to jednak zwykle dzieje się w historii operacji wojennych, broń zaczepna bardzo prędko zrównała się a następnie przewyższyła środki obrony i przed końcem następnego wieku narody mórz północnych całkowicie dopędziły swych południowych współzawodników.

Z początku jednakże, a więc w ciągu pierwszych pięćdziesięciu lat wieku szesnastego, Hiszpanie i Portugalczycy zachowali na morzu panowanie w swych rękach, a ich tajemnica handlowa, tj. droga do Indii i Ameryki, była tak dokładnie strzeżona, że Holendrzy i Anglicy dopiero po stu latach dowiedzieli się szczegółów dotyczących najlepszego posuwania się wzdłuż prądu Benguella oraz o niebezpieczeństwach drogi morskiej pomiędzy Madagaskarem a Mozambikiem.

Istniała wszakże inna jeszcze przyczyna, dla której ludy północne pozostały tak daleko w tyle. W Hiszpanii i Portugalii stocznice znajdowały się w jednych rękach i słuchały rozkazów jednej centralnej władzy. Na Północy natomiast istniało wiele współzawodniczących ze sobą admiralicji, które miały swe siedziby w małych miastach. Dla admiralicji współdziałanie wydawało się grzechem śmiertelnym. Powoli system absolutnej centralizacji hiszpańskiej udusił się sam wskutek własnej biurokracji. Jednakże w ciągu dwóch pierwszych stuleci po odkryciu Indii i Ameryki funkcjonował wspaniale. Złoto i srebro oraz wszelkie

inne wytwory Wschodu i Zachodu bez przerwy wpływały w postaci milionów do skarbców Półwyspu Pirenejskiego, gdy tymczasem Anglicy i Holendrzy, niby małe biedne urwisy uliczne, których nie zaproszono do zabawy, stali z boku i patrzyli z zazdrością na dzieci hiszpańskie, bawiące się peruwiańskimi bryłkami złota. A jakież to Anglik czy Holender nie pobawiłby się z nimi chętnie?

Ponieważ jednak nie mogli się z nimi bawić, przeto czynili to, co czynili chętnie zarówno przedtem jak i potem: wodzili się i bili nawzajem i pomiędzy sobą.

Nieprędko nauczyły się kłótlive dzieci Północy tego, jak należy się zachowywać. Toteż zaczęło im się powodzić dopiero wtedy, kiedy Henryk VIII i jeszcze energiczniejsza jego córka Elżbieta stali się władcami całej Wielkiej Brytanii i kiedy siedem małych ksiąstewek, znanych jako Zjednoczone Niderlandy, zgodziły się na wspólną politykę morską i zaczęły uważać za ważniejszą sprawę pokonanie wroga niż to, który admirał ma pierwszeństwo na oficjalnych przyjęciach.

Kiedy doprowadzono wreszcie do tego, poczęły ze stoczni wypływać angielskie i holenderskie statki wystarczająco wielkie, aby mogły się spotkać z każdym statkiem hiszpańskim lub z ich grupą nawet, budowniczo wie zaś okrętów radowali się jak nigdy, ponieważ mogli już teraz przynajmniej pofolgować fantazji, urzeczywistniając swe ambitne plany. Należał do nich cały świat.

Król Henryk VIII dał przykład. Jego Królewska Mość dał wiele przykładów, ale nie mam tu bynajmniej na myśli metody skazywania na śmierć żon, aby się ich pozbyć. Owszem, przykład dotyczący żeglugi morskiej był dobry. Chciał on mianowicie podarować swemu krajowi największy okręt wojenny, a przynajmniej taki okręt, o którym myślał, że jest największy.

Już poprzednik jego, Henryk VII, postanowił zbudować taki okręt, korzystając przy tej budowie z resztek starego czteromasztowca *Henry Grace à Dieu*, który

uległ częściowo rozbiciu w roku 1486. W ten sposób powstał słynny okręt *Sovereign of the Seas*, mający trzydzieści wielkich dział i sto jedenaście serpentyn¹ — małych dział kalibru 3,7 cm, z których strzelano z głowy masztu.

Syn Henryka VII prześcignął swego ojca budową



Marynarze wyrzuceni na brzeg morza mogli sami zbudować sobie nowy okręt, ponieważ umiejętność budowania okrętów była bardzo rozpowszechniona.

okrętu *Great Harry*, przy którego chrzcie obecni byli posłowie cesarza i papieża. Okręt ten miał ponad tysiąc ton wyporności i posiadał trzydzieści cztery wielkie działa tudzież wielką ilość armatek mniejszego kalibru.

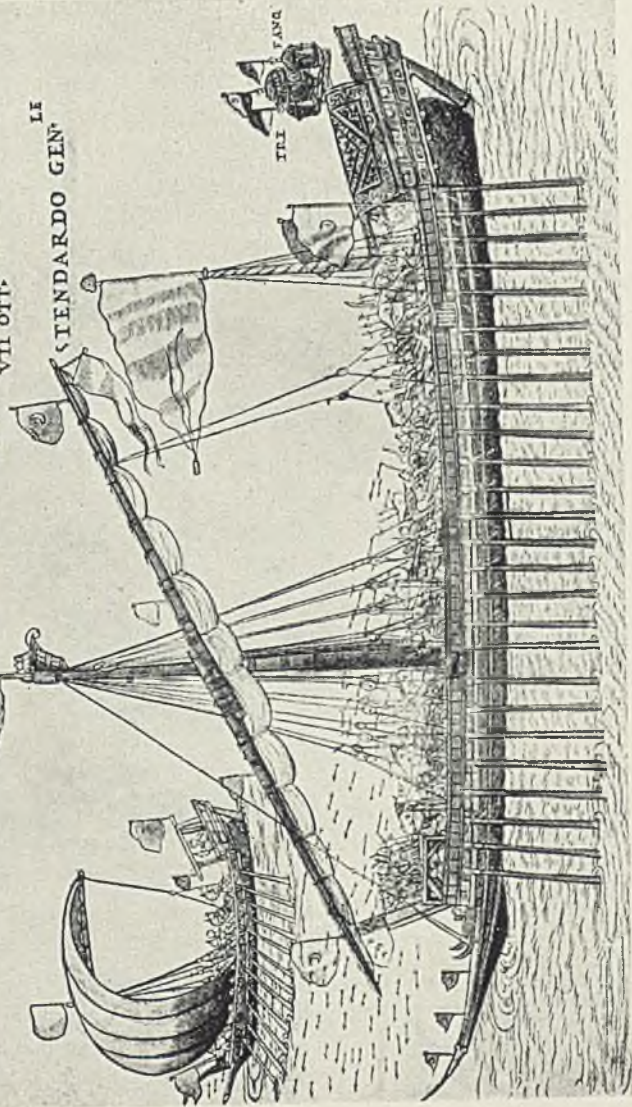
Great Harry był to statek czteromasztowy, zaopatrzony we wszelkiego ro-

dzaju żagle, używane zarówno na północy jak i na południu. Dziobówka jego nie była już taka wysoka jak na dawnych średniowiecznych okrętach, pokład zaś rufówki znajdował się niemal na tym samym poziomie co pokład środkowej części okrętu. Przód statku tworzył tutaj najprawidłowszy dziób, przypominając stare tarany na okrętach Rzymian. Poza tym było tam sześć okrągłych wież, podobnych zupełnie do wież przeznaczonych dla dział małego kalibru na nowoczesnych pancernikach. W wieżach tych znajdowały się serpentyny. Wielkie działa ustawiono pod pokładem w dwóch rzędach jeden ponad drugim. Był to system rozmieszczania dział, który później zmieniono w ten sposób, że stawiano je na zmianę, podnosząc przez to wielce efekt salw.

² Rodzaj śmigownicy — długie działo średniowieczne. (Przyp. tłum.)

FRIGATA TURCHESCA
LA GALERA GENERALI DE ALLI BASCIA
CHE FU CAPITAN GEN. NELLA ROTTA
DEL M. D. LXXI. DI
VII OTT.

LE
STENDARDO GEN.



Galera turecka z XVI w. Drzeworyt Melchiora Lorcha.



Żaglowiec Kolumba „Santa Maria“.
Kopia na Wystawie Iberyjsko-amerykańskiej. Sewilla 1929.

Na ogół biorąc, *Great Harry* służył za wzór wszystkim budowniczym okrętowym w ciągu następných stu pięćdziesięciu lat. Jak już wspominałem, zewnętrzny wygląd krążownika, jeżeli chodzi o szczegóły, zmienia się równie prędko i często jak moda strojów kobiecych. I dopiero z wybuchem wojen pomiędzy Anglią a Holandią, kiedy oba te kraje walczyły o łupy hiszpańskie i portugalskie, stocznie zaczęły próby budowania takich typów okrętów, które zupełnie przestały być podobne do okrętów handlowych średniowiecza (będących przecież ich bezpośrednimi przodkami), a stały się „pływającymi bateriami artyleryjskimi“, czym zostały aż po nasze czasy.

Jeżeli czytelnik porówna okręt *Great Harry* Henryka-ojca z okrętem *Ark Royal* jego córki Elżbiety i z okrętem *Sovereign of the Seas*, zbudowanym w roku 1637 przez siostrzeńca Karola I, prawdopodobnie zgodzi się ze mną, że każdy żeglarz, który służył na *dreadnought*'cie Henryka, będzie się najzupełniej orientował w pracy na okrętach zarówno *Ark Royal* jak i *Sovereign of the Seas*. Może tylko działa na *Sovereignie* były nieco większe i posiadał on ich na pokładzie trochę więcej, małe zaś bojowe wieże z boków okrętu zniknęły. Ale dziób pozostał taki sam i gdy chodzi o sprawy zasadnicze, to *Sovereign* mógłby uchodzić za rówieśnika okrętu *Great Harry*, który był przecież o sto dwadzieścia lat od niego starszy.

Pewna zmiana wszelako zasługuje na uwagę. Z masztów zniknęły serpentyny. Uznano je za zbyt niebezpieczne. Nie można było z nich strzelać bez używania lontu, lont zaś mógł łatwo wzniecić pożar żagli i w ogóle osprzętu. Poza tym system walki z bliska, stosowany w średniowieczu, stopniowo zastępowano nowym rodzajem sztuki wojkowej, uzależnionej bardziej od samej wagi pocisków, które można było wystrzelić w pewnej określonej jednostce czasu, niż od zahaczenia nieprzyjaciela. Rzecz zrozumiała, że wobec tego nie było sensu zajmować tylu ludzi

obsługą platform masztowych, kiedy potrzebowano ich bardziej na dole. Każda ciężka armata bowiem wymagała przynajmniej dziesięciu ludzi do obsługi, liczba zaś armat wzrastała szybko.

Każdy naród budował sobie własne dreadnoughty, które miały przewyższać wszystkie dreadnoughty innych narodów. Francuski przeciwnik okrętu *Sovereign of the Seas* miał siedemdziesiąt dwa działa wielkiego kalibru i od tego czasu ilość dział nie przestawała się zwiększać aż do naszych czasów, kiedy spadła do marnej liczby dwunastu sztuk. Mają one wszakże olbrzymie rozmiary i niewiarogodną po prostu siłę działania. Skutek tego jest taki, że dzisiejsza bitwa morska może trwać zaledwie kilka minut, gdy jeszcze za czasów Nelsona okręty przez całe godziny a czasem i przez kilka dni wyrzucały pociski, nie mogąc zmusić jednak swego przeciwnika do poddania się. Bo chociaż wyrządzano tą strzelaniną wiele uszkodzeń w osprzęcie, zabijano mało ludzi, rany zaś pochodziły przeważnie od odłamków i były wprawdzie bardzo bolesne, lecz nie śmiertelne. Tymczasem w walce nowoczesnej jeden trafny strzał wielkiego działa może natychmiast położyć kres bitwie.

Fakt ten jest tak dobrze znany, że nasze nowoczesne admiralicje zupełnie zmieniły taktykę swych przodków z piętnastego, szesnastego i siedemnastego wieku. Wtedy obowiązywała następująca dewiza: „Atakuj jak najczęściej, prześladuj swego nieprzyjaciela nieustępliwie i walcz z nim wszędzie tam, gdzie go możesz znaleźć, a następnego ranka znów napadaj na niego, dopóki jeden z was nie ucierpi tak dalece, że będzie musiał wycofać się“.

Nowa metoda jest niemal całkowicie przeciwieństwem dawnej. Hasła dzisiejszej marynarki zdają się brzmieć następująco: „Pozostawaj w porcie dopóty, dopóki nie zajdzie nieodparta potrzeba wyruszenia w morze i spotkania się z nieprzyjacielem. Jeżeli to niespodziewane, godne najwyższego pożałowania zdarzenie nastąpi, staraj

się być tak ostrożny, żebyś nie ucierpiał zbyt dotkliwie". Albowiem dzisiejsi mężowie stanu muszą mieć za sobą nie uszkodzoną flotę, kiedy wreszcie decydują się na zawarcie pokoju. Podczas konferencji pokojowej najlepsze warunki uzyska ta strona, która ma największą ilość nie uszkodzonych okrętów i wygra... pokój nawet wtedy, jeżeli przegrała wojnę.

*Quod erat faciendum!*¹

Zbliżamy się szybko do tej chwili, kiedy południowa supremacja musiała ustąpić miejsca większej inicjatywie i wynalazczości Północy. Musimy pomówić teraz o katastrofie, jaka spotkała Niezwyciężoną Armadę.

Zanim jednak przystąpię do omówienia tego smutnego tematu (rozpoczętego w r. 1588 dzieła zniszczenia hiszpańskiej przewagi na morzu dokonał dopiero amerykański admirał Dewey, przepędzając w roku 1898 resztki floty hiszpańskiej z portu Manilli), muszę poświęcić trochę miejsca ogólnej żeglowności pomniejszych statków owych czasów.

Nawet i w naszych czasach jeszcze zdarzają się nie-raz ludzie, którzy przepływają ocean po prostu w łupinie orzecha, co niewątpliwie wzbogaca doświadczenie. Mają oni jednakże ze sobą na łodzi mapy, kompasy, instrumenty, bulion w puszkach, fasolę, kompoty; a kiedy sprawa przybiera dla nich zły obrót, mają po drodze dosłownie setki portów, gdzie mogą się schronić.

Tymczasem Drake wyruszył w swoją słynną podróż naokoło świata w roku 1577, mając do rozporządzenia jedynie statek nie większy niż *Santa Maria* sprzed stu lat. I chociaż zmienił prozaiczną jego nazwę *Pelikan* na bardziej poetycką *Golden Hind*, mały ten statek bynajmniej nie stał się przez to większym. Pozostawał tym, czym był dotychczas — statkiem stutonowym o trzech masztach i niezbędnej ilości załogi.

Na szczęście epoka elżbietańska w Anglii była nie tylko

¹ O to bowiem chodziło. (Przyp. tłum.)

okresem niesłychanego rozwoju gospodarczego i politycznego. Był to również wiek, w którym każdy człowiek zdawał się być obdarzony mniej lub więcej tęgim umysłem. Nie myślę tu o Szekspirze i jego kolegach-poetach, ponieważ geniusz może zjawić się wszędzie i w każdym czasie. Atoli wysoki, przeciętnie biorąc, stopień wykształcenia, zarówno na polu sztuki jak i nauki, jest tak rzadkim zjawiskiem, że zasługuje na specjalną uwagę.

Dla nieznanym bliżej powodów (nie było bowiem wtedy ani szkół publicznych, ani nauczycieli angielskiego języka) poddani Elżbiety, tej królowej dziewicy (nie wyłączając i samej Jej Królewskiej Mości, umiejącej pisać listy w wielkim stylu), władali równie dobrze gęsim piórem jak i rapierem. I nie uważali dla siebie za ujmę zdobywanie sławy na polu literatury w świecie, który do niedawna jeszcze uważał umiejętność czytania i pisania za coś nie dającego się pogodzić ze stanowiskiem oficera czy dżentelmena.

W związku z tym chciałbym zwrócić uwagę czytelnika (skromna książka moja bowiem może być jedynie zachętą do tego) na wydawnictwa Hakluyt Society, założonego w 1846 roku i tak nazwanego na cześć Ryszarda Hakluyta, słynnego geografa i pisarza z epoki elżbietniańskiej.

Trudno byłoby jednym ciągiem przeczytać sto pięćdziesiąt tomów publikacji tego towarzystwa. Zajęłoby to czytelnikowi całe lata. Są to jednak fascynujące książki, które można otwierać na chybił trafił i czytać z największym zainteresowaniem. Mam jeszcze na względzie inny cel, namawiając do czytania wydawnictw Hakluyt Society. Opisane tam „podróże“ powiedzą czytelnikowi wyraźnie o tym, że w przedstawianiu życia na pokładach tych dawnych okrętów jestem w gruncie rzeczy bardzo umiarkowany.

Proszę przejrzeć jeden z tych tomów i po dziesięciu a może nawet pięciu minutach czytelnik natknie się na jakieś przypadkowe szczegóły (takie jak stracenie w Po-

łudniowej Ameryce wicekomendanta okrętu Drake'a, skoro już mówiliśmy o tym okręcie), przedstawione w sposób całkiem naturalny i spokojny, acz obrazujące jakiś niezwykle potworny fakt. Dzisiaj wywołałby on długi szereg parlamentarnych interpelacji i powstanie specjalnych komisji do zbadania go, oraz wślawiłby przynajmniej dwudziestu kilku konsulów generalnych — fakt, który wtedy uważany był za drobnostkę i fragment normalnego życia żeglarzy na pokładzie statku.

Oczywiście, zdaje sobie dokładnie sprawę z tego, że życie na lądzie w szesnastym i siedemnastym wieku było dziwną mieszaniną miłych sonetów i ballad z niewiarogodnym brudem, brutalnością i okrucieństwem, i że warunki uważane wtedy za najzupełniej normalne doprowadziłyby jako tako wrażliwego człowieka naszych czasów do rozpaczki i zapędziłyby go ostatecznie do domu wariatów.

Atoli na lądzie istnienie tego brudu, brutalności i zwierzęcego okrucieństwa rządzących oraz ich poddanych równoważyło przynajmniej piękno stwarzane przez poetów i artystów, gdy na pokładzie był tylko brud i okrucieństwo, których wrażenia nie pomniejszały żadne okoliczności łagodzące.

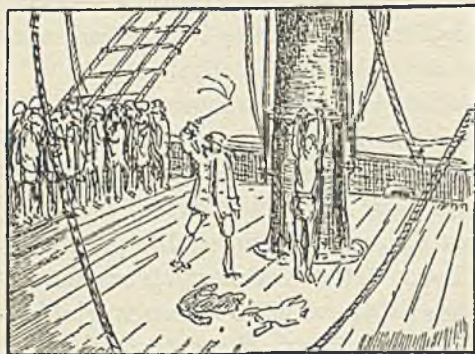
Ażeby mnie czytelnik nie posądził o jakąś stronność, przytoczę kilka przepisów dyscyplinarnych z owych czasów, jakie stosowano na okrętach moich przodków.

Rzecz zrozumiała, że chłosta była zjawiskiem codziennym, chociaż dopiero w końcu osiemnastego stulecia stała się właściwie sztuką kunsztownie opanowaną przez oprawców. Mógł jednak marynarz już i wtedy otrzymać chłostę, jeżeli opóźniał się w czasie wchodzenia na reje lub schodzenia z nich.

Chłosta w obecności załogi znaczyła akurat tyle, co w dzisiejszej marynarce kara aresztu. Zwykle zanurzenie, powtarzane trzy-cztery razy, czekało tego marynarza, który rzucił się z nożem na swego kolegę; tych także, którzy nie utrzymywali w porządku swej broni i pozwalali jej po-

kryć się rdzą, lub tych, którzy po kryjomu zaglądali do baryłek z winem czy wodą, przeznaczonych dla załogi.

Później nieco, kiedy brzydkie przyzwyczajenie Waltera Raleigha — palenie tytoniu — rozpowszechniło się wśród wszystkich marynarzy, żeglarzowi, którego złapano na paleniu po zachodzie słońca, groziło również zanurzenie



Chłosta była karą codzienną.

w wodzie. Oczywiście, kary za palenie musiały być bardzo surowe, ponieważ ogień na pokładzie okrętu (gdy to piszę, radio podaje nam niewiarogodne szczegóły o pożarze na *Morro Castle*) był najstraszniejszym wypadkiem, jaki mógł się zdarzyć.

Jeżeli przewinienie było zbyt poważne, żeby można było odpokutować za nie karą zanurzenia, lub też jeżeli winowajca znany był ze swego „uporu“, skazywano go wtedy na przeciąganie na linie pod kilem.

Była to operacja dość skomplikowana. Do rąk i nóg skazanego na tę karę człowieka przywiązywano liny. Linę przywiązaną do jego nóg przeciągano pod kilem okrętu i przez blok umieszczony na końcu jednej z rei okrętowych. Następnie wyrzucano skazańca za burtę i wciągano do góry z drugiej strony okrętu. To co pozostawało z niego po tej operacji (dostyc często konał lub tak był pokaleczony muszlami i zardzewiałymi gwoźdźmi kadłuba, że umierał z upływu krwi), oddawano lekarzowi okrętowemu, który przemywał rany mieszaniną wody i rumu i pozostawiał nieszczęśliwca własnemu losowi; to znaczy, że człowiek ten mógł w zależności od swych sił żywotnych — „wylizać się“ lub umrzeć.

Jeżeli wskutek jakiejś sprzeczki dochodziło między marynarzami do przelewu krwi, wtedy temu, który rozpoczął walkę, przygważdżano rękę do masztu nożem, którym się posługiwał w bijatyce. Musiał tak stać, dopóki sam sobie nie wyciągnął noża z rany, ponieważ przepisy dyscyplinarne wyraźnie zabraniały jego kamratom okazywać mu pomoc. Jeżeli miał nieszczęście zabić swego przeciwnika, wtedy przywiązywano go do trupa i wraz z nim wyrzucano za burtę.

Inną karą śmierci na pokładzie była szubienica. Na rejach, które służyły za szubienicę, wisiało czasami po dwunastu ludzi na raz.

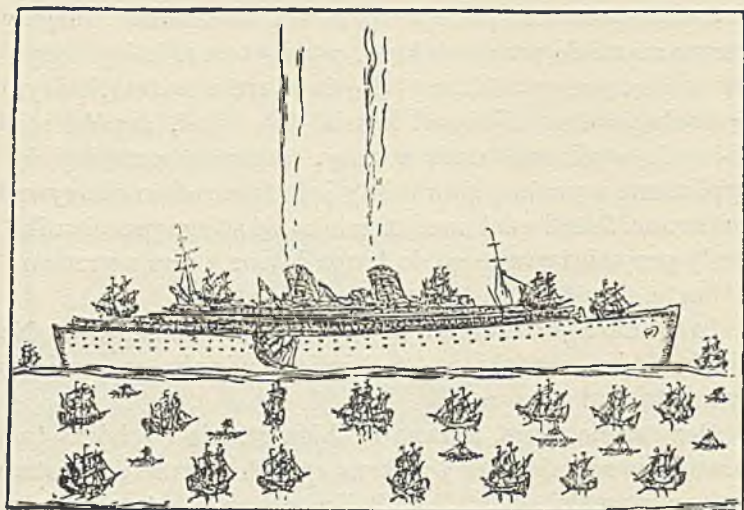
Oczywiście, bunt karano szubienicą, ale i tchórzostwo karano nią również. W ten sam sposób karano i oszustwo werbunkowe. W wieku, kiedy liczono grosze tak skrupulatnie, rozumiano, że żadna kara nie była dość surowa dla złoczyńcy, który zaciągnął się na listę załogi u kilku kapitanów jednocześnie, w ten sposób podwajając i potrajjając wynagrodzenie należne tym wszystkim, którzy wstępowali do marynarki jako ochotnicy.

Skoro się coś podobnego wykrywało, winowajców wieszano bez badania i w ogóle bez wytaczania im procesu.

Zdaje mi się, że to co tu opowiedziałem, powinno każdemu człowiekowi patrzącemu na rzeczy trzeźwo dać pojęcie o „romantycznym życiu na pokładzie tych dawnych, cudownych żaglowców“.

Chciałbym tu wspomnieć jeszcze o jednym osobliwym przepisie, którego jednak nie mogłem znaleźć ani w marynarce angielskiej, ani w holenderskiej.

Wspominałem już, że Francuzi mieli zawsze dużo trudności przy werbunku rekruta dla swej floty. Francja w zasadzie jest krajem samowystarczalnym nie tylko pod względem kulturalnym, ale i ekonomicznym, toteż brak marynarzy dla obsadzenia okrętów Jego Królewskiej Mości należy może przypisywać tej szczęśliwej okoliczności,



Cala hiszpańska Armada zmieściłaby się na statku „Bremen“.

ze prawdziwa konieczność tak rzadko zmuszała Francuzów do szukania pracy na morzu. Również i surowość panujących we Francji przepisów morskich mogła się przyczynić do powstania wśród lądowej ludności chęci trzymania się z dala od własnej marynarki.

Czytelnik może sobie wyrobić zupełnie dokładne pojęcie o warunkach panujących na pokładzie francuskiego okrętu wojennego siedemnastego wieku, skoro się bliżej zapozna ze specjalnym edyktem wielkiego kardynała Richelieu'go, w którym to edykcie grozi on szubienicą każdemu marynarzowi zbyt pośpiesznie ważącemu się złożyć pisemną skargę na przełożonego oficera z powodu złego traktowania.

O tak, to było wielkie życie, życie francuskiego, angielskiego lub holenderskiego marynarza sprzed dwustu — trzystu lat!

Jeżeli mu się udało uniknąć przeciągania pod kilem, zanurzania czy szubienicy, lub jeżeli wyruszywszy w daleką podróż nie umarł na szkorbut, gorączkę tyfoidalną, dyzen-

terie, malarię czy beri-beri — miał wtedy widoki na miłe dożywocie w domu ubogich własnej gminy.

Naiwny list, pisany w czasie panowania wielkiego króla Ludwika, list pisany przez jakiegoś uprzejmego oficera, zajmującego się werbunkiem rekruta w głębi Francji, i adresowany do władz marynarki jednego z portów francuskich, brzmiał jak następuje.

„Wielmożny Panie!

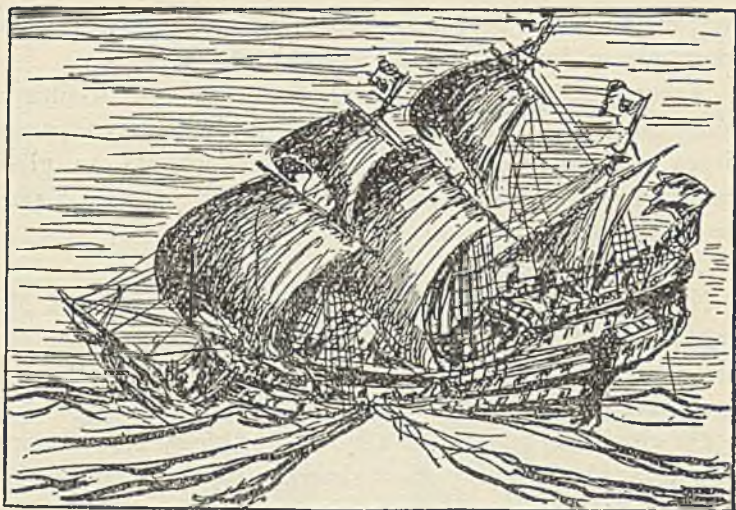
Niniejszym przesyłam Mu stu ochotników, których Mu przyobiecałem. Jeżeli Pan zechce otrzymać jeszcze stu ludzi, mogę ich panu dostarczyć, proszę jednak uprzejmie o przysłanie mi z powrotem kajdanków“.

Do chwili wybuchu wielkiej wojny, kiedy zjednoczone floty aliantów podjęły herkulesowy wysiłek pokonania Niemców za pomocą blokady prowadzącej do ich wygłodzenia, tylko dwa razy wielka flota zagrażała pokojowi świata i usiłowała zmienić jego mapę. Po raz pierwszy działo się to w roku 415, gdy Alcybiades na czele stu trzydziestu sześciu tryrem wyruszył z Aten na podbój Sycylii i zdobycie supremacji na Morzu Śródziemnym. Przedsięwzięcie to zakończyło się fatalnie. Większa część statków nigdy już nie powróciła do Grecji i sława Aten doznała poważnego szwanku.

Drugi, o wiele donioślejszy epizod zdarzył się w roku 1588, tj. w rok po straceniu Marii Stuart, kiedy hiszpańska Niepokonana Armada po kilku nieudanych próbach wyruszenia opuściła wreszcie port w Lizbonie, zdobyty właśnie przez Hiszpanię.

W Hiszpanii od dawna już kiełkował pomysł stworzenia potężnej i niezwyciężonej floty, która by uśmierzyła bunt w Niderlandach, wytępiła protestantyzm w Holandii a jednocześnie uwolniła poddanych zmarłej królowej Marii, zwanej Krwawą a będącej drugą żoną dobrego Filipa, od ich nowej nielegalnej władczyni, Elżbiety, nieprawej córki Henryka VIII.

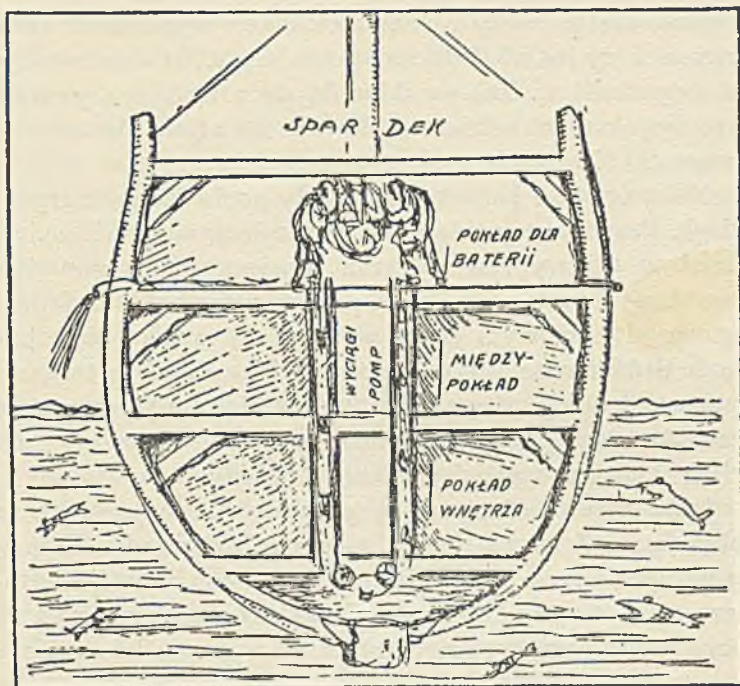
Nad tą sprawą zastanawiano się na dworze hiszpańskim



Dzięki takim okrętom Holandia złamała hiszpańską potęgę morską.

przez dwanaście lat bez mała. Filip doskonale rozumiał niebezpieczeństwo takiego przedsięwzięcia. Musiała to być walka na śmierć i życie, przy której można było wygrać lub stracić wszystko; ale ostrożny, chciwy król Filip nie chciał bynajmniej ryzykować. Nie śpieszył się więc i starał się przygotować na wszystkie możliwe ewentualności.

Przykro było patrzeć spokojnie, jak znenawidzona przez dwór hiszpański heretyczka Elżbieta wstępowała na tron brytyjski. I to tym bardziej, że ta szwagierka śmiała się w głos z propozycji Jego Królewskiej Mości, który wystąpił w roli pięknego kawalera, prosząc o jej rękę. A jak wiadomo, nawet w piekle nie znajdzie się nic równego wściekłości szpetnego mężczyzny, którego wyśmiano. Poza tym już samo lekceważenie władzy króla Filipa przez garstkę chłopów i kupców w Niderlandach trudne było do zniesienia. Toteż gdy Elżbieta, królowa Anglii, jęła popierać rokoszan, zdecydowano, że ostateczna chwila działania nadeszła.



Pompy.

Początkowo Armada miała rozwinąć żagle w roku 1587. Jednakże nieszczęśliwy przypadek, a mianowicie najazd Drake'a na Kadyks uszkodził flotę hiszpańską tak poważnie, że odłożono wyprawę na dwanaście miesięcy. Wobec tego Armada opuściła port w Lizbonie dopiero 18 maja 1588 roku, wzięwszy kurs na północ.

W owym czasie flota hiszpańska składała się z trzydziestu dwóch statków. Cztery z nich były to normalne galery dużych rozmiarów. Wysyłanie ich tak daleko na północ okazało się błędem, gdyż nawet Zatoka Biskajska była dla nich zbyt burzliwa. Poza tym w skład Armady wchodziły cztery galeasy, dziewięćdziesiąt cztery statki różnych rodzajów, liczące od 130 do 1.550 ton wyporności, i trzydzieści małych statków, z których żaden nie przekraczał stu ton.

Większe statki miały razem 59.120 ton wyporności (sam *Bremen* liczy już 57.000) oraz posiadały 2.761 dział małego i dużego kalibru. Załoga składała się z 7.862 marynarzy, poza tym na pokładzie znajdowała się armia desantowa, licząca 20.671 żołnierzy.

Nie wszystkie jednak statki były pochodzenia hiszpańskiego. Prawie wszystkie miasta śródziemnomorskie wzięły udział w tej wyprawie. Teraz bowiem, kiedy powstały nowe drogi handlowe do Indii, prowadzące obok Przylądka, i stosunki z Nowym Światem jęły się szybko rozwijać, Morze Śródziemne stało się poniekąd handlowym terenem wodnym drugiego stopnia i statki włoskie stały przeważnie bezużytecznie w swych portach, nie oprocentowując zupełnie włożonego w ich budowę kapitału.

I oto naraz nadarzała się sposobność wynajęcia ich za dobrą cenę. Z chwilą kiedy Anglia i Niderlandy dostaną się pod panowanie króla Hiszpanii, Genua, Wenecja i Durazzo tudzież wszystkie inne miasta mogą śmiało liczyć na udział w zdobyczy wojennej, która ich wynagrodzi za chude lata przeszłości.

Miało się jednak stać inaczej. Katastrofa Armady była ostatecznym ciosem zadany w wolno chylącemu się już ku upadkowi dobrobytowi miast włoskich, leżących nad brzegiem Morza Śródziemnego. Wróciła bowiem zaledwie mała garstka tych statków. Takie małe miasto jak Ragusa straciło dwanaście najlepszych karraków, a inne miasta również poniosły wielkie straty.

Byłoby jednak niesprawiedliwością winić wyłącznie biednego admirała hiszpańskiego, jak to zwykle bywa, za całkowite niepowodzenie tego przedsięwzięcia. Był to szlachcic na wysokim stanowisku, który jednak nie posiadał doświadczenia w dowodzeniu okrętami, ale już od samego początku szczerze oświadczył, że absolutnie nie nadaje się do tego zadania. Gdyby nawet dowództwo naczelne pozostawało w rękach markiza Santa Cruz, który właśnie w tym czasie umarł, wynik tego przedsięwzięcia nie byłby

inny. Pamiętać bowiem należy o tym — co jest bardzo ważne — że Armada opuszczając port w Lizbonie nie była flotą kompletnie wyekwipowaną, ale zaledwie jakby szkieletem takiej floty. Na pokładach okrętów Armady nie było pilotów znających drogę wiodącą pośród podstępnych ławic piasku Kanału Brytyjskiego i Morza Północnego. Nie posiadano żadnych map morskich. Brak było zapasów żywności, zapasowych armat, zapasowych żagli, masztów tudzież innych niezbędnych przedmiotów wyekwipowania wojennego. Liczono bowiem na to, że wszystko, nie wyłączając pilotów i map, będzie wzięte na pokład, skoro tylko główna część floty dopłynie do Dunkierki w południowej Francji, gdzie pod dowództwem księcia Parmy zgromadzono wielką armię żołnierzy najemnych.

Armada miała wziąć część tych pomocniczych wojsk na pokład i towarzyszyć w charakterze straży pozostałej masie armii, która miała się przepawić do Anglii na statkach francuskich i flamandzkich.

Co stałoby się z tymi dwoma grupami w razie ich połączenia się — trudno dziś przewidzieć. Każde przypuszczenie może być bowiem jednakowo słuszne jak i niesłuszne. Możliwe, że doprowadziłoby to do utraty niepodległości Anglii i Holandii, gdyż Armada była istotnie najsilniejszym związkiem flotowym, jaki w ogóle istniał na świecie. Wyekwipowana należycie i należycie dowodzona, przewyższałaby o wiele połączone floty Anglii i Holandii.

Szczęściem dla tej drugiej był fakt, że dowództwo hiszpańskie wykazało najwyższe niedołęstwo. Dywizja floty holenderskiej zablokowała porty Dunkierki i Nieuportu i ani jeden statek księcia Parmy nie mógł wypłynąć z nich ani wejść do nich.

Walcząc ustawicznie z grupkami holenderskich okrętów o znacznie mniejszych wymiarach, ale za to zwrotniejszych i szybszych, z okrętami, które nie narażając się na niebezpieczeństwo mogły strzelać i zmykać, okręty

hiszpańskie przedostały się powoli i z trudem od wysp Scilly, obok Plymouth, i do Calais. Stąd dowódca naczelny przesłał do Parmy w Dunkierce naglące wezwanie o pomoc. Jednakże małe okręty holenderskie, biorące udział w blokadzie, z łatwością przeciwstawiły się ciężkim okrętom Hiszpanów, ponieważ każda ich salwa trafiała do celu, gdy większość kul hiszpańskich przelatowała ponad pokładami okrętów nieprzyjacielskich, w najlepszym wypadku wyrządzając drobne szkody w olinowaniu.

W tym czasie w Kanale zebrała się cała flota królowej Elżbiety, składająca się ze stu dziewięćdziesięciu siedmiu statków. W tym trzydzieści cztery statki były regularnymi okrętami wojennymi, należącymi do marynarki królowej. Następne trzydzieści cztery były wielkimi statkami handlowymi, które zamieniono pośpiesznie na okręty wojenne, co w owych czasach łatwo dało się wykonać; następnie w skład floty wchodziło trzydzieści mniejszych statków wyekwipowanych przez Londyn i trzydzieści statków przybrzeżnych o przeciętnej wyporności stu ton każdy, wreszcie pewna ilość ochotniczych statków wszelkiego rodzaju. Właściciele ich i kapitanowie pragnęli wziąć udział w tej sprawie, częściowo powodowani uczuciem szczerego patriotyzmu, częściowo pociągnięci niemniej szczerą nadzieją na zdobycz wojenną.

Na ogół biorąc zatem, siły zbrojne obu przeciwników były niemal równe. Gdy jednak w zjednoczonej flocie angielsko-holenderskiej większość załogi stanowili marynarze walczący o sprawę dotyczącą ich bezpośrednio, bo o bezpieczeństwo własnego kraju, to okręty hiszpańskie wypełnione były żołnierzami najemnymi, nie zainteresowanymi osobiście w całej tej wyprawie i myślącymi jedynie o żołdzie, który zresztą bardzo opieszale wypłacał im zbankrutowany skarb króla Filipa.

Nadto marynarze i oficerowie pochodzący z różnych części Hiszpanii oraz z kilku włoskich i portugalskich miast nienawidzili się nawzajem serdecznie, nigdy nie postępo-

wali zgodnie i myśleli więcej o swym własnym oddziale niż o wspólnym celu całej floty.

Przeoczano częstokroć inną jeszcze okoliczność — klimat.

Flota rosyjska, która opłynęła świat dookoła podczas wojny rosyjsko-japońskiej, zdążając na pomoc Portowi Artura, straciła całą swoją wartość bojową na długo przed dopłynięciem do Morza Chińskiego. Marynarze rosyjscy, przyzwyczajeni do chłodnego klimatu Północy, osłabli od upałów podzwrotnikowych. Zaledwie opuścili Bałtyk i oddalili się, że się tak wyrażę, „od swego złobu“, a wpadli natychmiast w krąg najfantastyczniejszych przygód. I odwrotnie, marynarze Armady, wychowani pod ciepłym niebem Morza Śródziemnego, zaczęli cierpieć srodze zaraz po dotarciu do północnych krajów, gdzie stale padały deszcze a nad morzem wisiała zimna, wilgotna mgła, po ustąpieniu której znów zaczynało padać, chociaż była to połowa lipca i należało się spodziewać pięknej pogody.

Podła pogoda bardzo źle wpływała na nastrój marynarzy Południa. Na domiar złego Holendrzy i Anglicy jęli ich atakować strasznymi statkami, ciskającymi ogień.

Były to stare statki napełnione wszelkiego rodzaju materiałem łatwopalnym i zaopatrzone w bosaki przeznaczone do zaczepiania o osprzęt okrętów nieprzyjacielskich.

Wczesnym rankiem, kiedy Hiszpanie pogrążeni byli jeszcze w głębokim śnie, w kierunku Armady wyruszała mała grupka śmiałków-żeglarzy, których odwagę podniecała obietnica znacznej nagrody pieniężnej w razie powodzenia wyprawy i szczęśliwego powrotu. Podpłynawszy dostatecznie blisko do nieprzyjacielskiej floty, zapalali swe ładunki i zrzucali żelazne bosaki na osprzęt najbliższego statku hiszpańskiego.

Czasami napadało po dwanaście takich ciskających ogień statków jednocześnie, a skutek ataku był zawsze jednakowy. Załoga okrętów hiszpańskich traciła kompletnie głowę, przecinała w pośpiechu liny kotwiczne i uciekała

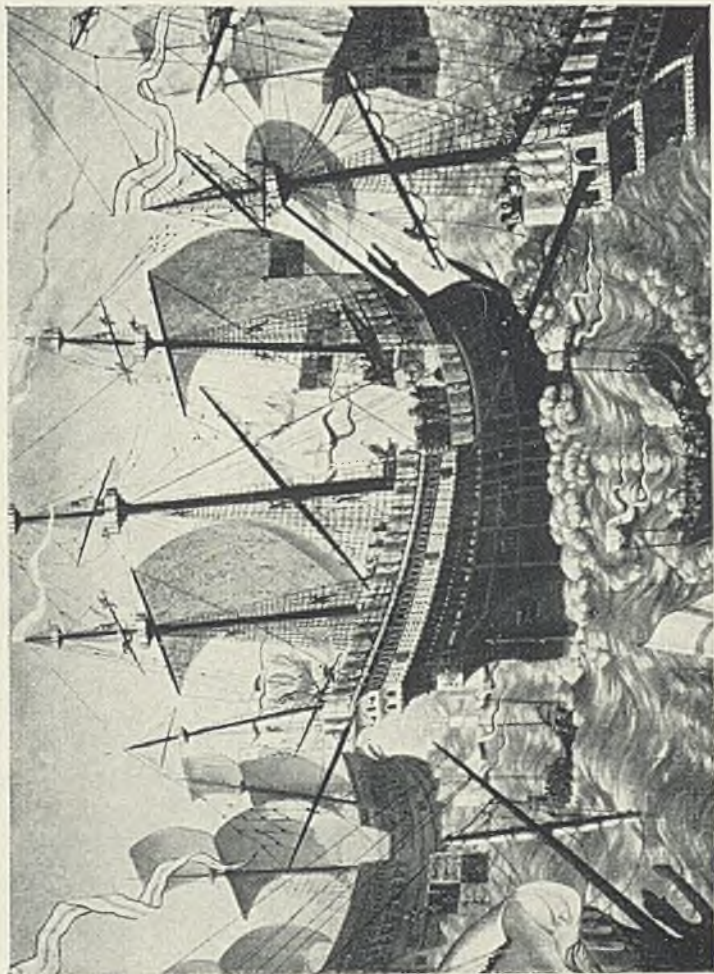
w panice wprost przed siebie, nie bacząc już ani na ławice piasku, ani na odpływ i przyptyw, byleby tylko uniknąć niechybnej śmierci w płomieniach.

Jednakże przez pewien czas Niebo zdawało się stać po stronie króla Filipa, trzy razy bowiem nagła zmiana kierunku wiatru uratowała Armadę od całkowitej zagłady. Wreszcie nie mogąc się już poruszać na Morzu Północnym ani w tył, ani na przód, nie mogąc korzystać z zapasów i zaopiekować się pilotów z Dunkierki, dowódca floty hiszpańskiej, Medina Sidonia, postanowił wrócić do Hiszpanii, biorąc kurs naokoło Szkocji.

Pogoda była fatalna i burzliwa. Znaczna część okrętów hiszpańskich doznała poważnych uszkodzeń na skałach wybrzeża szkockiego. Inne znów tak srodze ucierpiały z braku wody (stara to historia), że usiłowały lądować na wybrzeżu irlandzkim, aby napełnić swe beczułki. Tymczasem dzicy mieszkańcy wschodniego wybrzeża Irlandii, nie wiedząc, kto zacz są ci przybysze, mordowali tych biednych katolików, którzy przedsięwzięli tak długą podróż z Morza Śródziemnego tylko po to, aby powrócić Anglię i Holandję na łono Kościoła. Zdarzało się nieraz, że włościanie irlandzcy wymordowywali całą załogę nieszczęśliwych statków. Toteż powróciła zaledwie trzecia część okrętów, które przed pół rokiem dumnie wyplłynęły z portu Lizbony (dokładniejsza statystyka nie ma tu większego znaczenia).

Straty w ludziach z powodu chorób, pragnienia i ran były tak duże, że Hiszpania nigdy już nie zdołała powrócić całkowicie do sił po tej katastrofie.

Poczynając od roku 1588, drogi do Indii i do Ameryki były już dla wszystkich otwarte. Oczywiście, nie oficjalnie, gdyż Hiszpanie i Portugalczycy kurczowo trzymali się osobliwego monopolu, który im przed stu laty w roku 1496 zapewnił papież. Papież Aleksander, który nie mógł patrzeć na to, jak dwa katolickie narody walczą ze sobą, po prostu kazał sobie podać linijkę i mapę. Na mapie na-



Angielskie okręty wojenne z czasów Henryka VIII. Malowidło współczesne.



Holenderski okręt wojenny z XVII wieku.
Według malowidła W. van de Velde.
Amsterdam, Muzeum Państwowe.

rysował linię prostą, biegnącą od bieguna północnego do południowego o 370 mil na zachód od Wysp Zielonego Przylądka, i rzekł Hiszpanom: „Weźmiecie wszystko, co leży po zachodniej stronie tej linii“; Portugalczykom zaś oznajmił: „Do was będzie należało wszystko po wschodniej stronie tejże linii“.

Atoli mieszkańcy Europy północnej od dawna już wiedzieli, że ta wspaniała umowa z Tordesillas była tylko przestarzałym kawałkiem papieru, podobnie zresztą jak każda inna umowa nie poparta dostateczną siłą. Toteż ludy Północy traktowały hiszpańskie zarządzenia kolonialne, wydawane przeciwko obcym najeźdźcom, niby tablice, na których widnieje jakiś zakaz. „Jeżeli mnie schwycą“ — mówili sobie — „tym gorzej dla mnie, bo będę musiał zapłacić grzywnę. Mało jednak jest danych na to, że będę schwytany — czemuż więc mam się tym przejmować?“

Oczywiście, nie był to jedyny namacalny skutek porażki Armady. Ludy Północy nauczyły się również przy tym czegoś innego. Największy okręt angielski, biorący udział w walkach w Kanale, *Triumf* liczył sobie dwadzieścia siedem lat. Okręt ten miał prawie tysiąc ton, na pokładzie jego znajdowało się czterdzieści sześć armat i załoga składała się z pięciuset żołnierzy i marynarzy.

Ale oprócz *Triumfu* Anglicy posiadali zaledwie siedem okrętów mających ponad sześćset ton, gdy Hiszpanie mieli czterdzieści pięć okrętów tej wielkości.

Tym razem, dzięki Bogu, jakoś się udało. Nieprzyjaciel, nie obznajomiony z warunkami panującymi w Kanale i na Morzu Północnym, musiał wycofać się. Gdyby wiatr nie wiał stale z niewłaściwej strony, flota hiszpańska zostałaby kompletnie zniszczona i Niezwyciężona Armada zakończyłaby swój żywot jako drzewo dryfowe na ławicach piaszkowych Zelandii. Następnym razem mógł wiatr wiać przecież z innej strony.

Sprawa ta jednak należała już do przeszłości. Chodziło

teraz o to, co może przynieść najbliższa przyszłość. Rozmach sił, który ujawnił się w tej desperackiej grze, gdzie 15.000 Anglików stawiało czoło 30.000 Hiszpanów, musiał szukać dla siebie nowych dróg ujścia.

Przed tymi, którzy chcieli teraz trochę ryzykować, leżały otworem całe królestwa Hiszpanii i Portugalii. Przy czym ryzyko to mogło być sprowadzone do zera, gdyby się miało równie dobre uzbrojenie jak nieprzyjaciel. Oto dlaczego Korona angielska i holenderskie Stany Generalne dały wtedy początek regularnej flocie, flocie, która miała składać się z okrętów wojennych zbudowanych i wyekwipowanych jedynie dla celów wojny, a których bynajmniej nie zamierzano używać również i dla celów handlowych.

Naturalnie, każdy statek handlowy posiadał w dalszym ciągu na swym pokładzie pewną ilość armat, ponieważ w wieku piratów i korsarzy należało być przygotowanym na wszystko.

Z biegiem lat jednak zawodowe floty przybierają coraz większe rozmiary i są coraz sprawniejsze, a ponieważ bezpieczeństwo na otwartych morzach przestało być czczym marzeniem, stając się szybko namacalnym faktem, okręty wojenne powiększały się coraz bardziej, aż stały się wreszcie naszymi nowoczesnymi superdreadnoughtami, gdy okręty handlowe przeistaczały się stopniowo w nowoczesne liniowce oceaniczne, które nie posiadają uzbrojenia.

W życie narodów żeglarskich siedemnastego i osiemnastego wieku wkracza nowy czynnik: szybkość.

Zysk czy strata zależą już teraz od kilku godzin wygranych dzięki zastosowaniu jednego lub dwóch żagli nadprogramowych. Kto pierwszy przybywa do rodzimego portu z ładunkiem herbaty czy korzeni, ten pierwszy ubija sprawę i chowa zarobek do kieszeni. Reszta musi się zadowolić okruchami.

Wszystkie wysiłki wkładane w zbudowanie mocniejszego i cięższego kadłuba statku — tak ażeby mógł służyć

za pewną podstawę dla dokładniejszego ognia artyleryjskiego — zmierzały teraz ku stworzeniu nowego typu statku handlowego, który przede wszystkim musiał zadośćuczynić dwom potrzebom: punktualności i szybkości.

W ten sposób powstał pełnorejowiec trójmasztowy, czyli fregata.

POWSTANIE PEŁNOREJOWCA TRÓJMASZTOWEGO

Przez „osprzęt“ rozumiemy wszystko to na okręcie, co pozostaje w jakimś związku z masztami, rejami, żaglami i linami, trzymającymi maszty, żagle i reje razem.

Początkiem i końcem całego osprzętu jest oczywiście maszt, można bowiem żeglować nie mając kompletu lin oraz z poszarpanymi i przesianymi jak sita żaglami, nie można jednakże płynąć naprzód bez masztu, na którym się żagle zawiesza. Maszty bowiem i dziobak (bukszpryt) podtrzymują wszystkie żagle.

Podczas burzy maszt nie stałby nigdy pionowo, gdyby go się nie podtrzymywało za pomocą więzi przedniej przedniaka dolnego (foksztąg), więzi tylnej (padun) oraz więzi bocznej (wanty).

Więzie przednie (sztag) są to liny łączące maszt z dziobakiem i pokładem, gdy więziami bocznymi nazywamy ciężkie pasma liny biegnącej od czubka masztu ku bokom okrętu dla podtrzymania masztu oraz umożliwienia marynarzom wspinania się ku rejom i umocowania żagli. Dzisiaj mieszamy częstokroć te więzie boczne z jakubkami podwójnymi (drabina linowa), które były wynalazkiem średnowiecza. Przed wprowadzeniem na okrętach owych jakubek podwójnych marynarze wspinali się zwykle ku rejom po więziach bocznych (wantach). Wspinali się w górę pomiędzy dwoma linami, trzymając się ich bosymi nogami, niby małpy. Na wielu małych europejskich statkach rybackich używa się do dziś jeszcze w tym celu więzi bocznych zamiast normalnych drabin linowych.

Cała ta część osprzętu, o której wspominałem wyżej, a więc więzie boczne, więź przednia przedniaka dolnego i więź tylna znane są jako „olinowanie stałe“; skoro bowiem

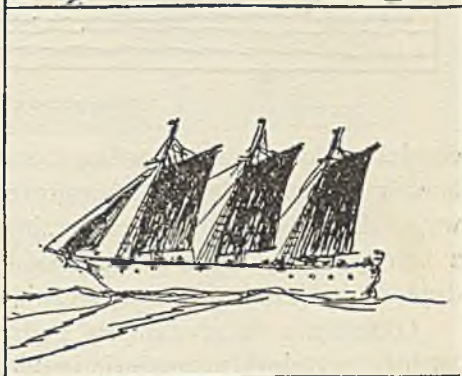
zostały umocowane, pozostają już zawsze na miejscu i nie używa się ich nigdy do ciągnięcia lub wleczenia. Reszta lin, których są setki, używana do wciągania i manewrowania żaglami, nazywa się „olinowaniem ruchomym“.

Ponieważ prawdziwe żaglowce prawie już zniknęły (pozostało może zaledwie kilkanaście wielkich okrętów żaglowych), przeto na wymarciu również jest ta kategoria ludzi, którzy obznajmieni

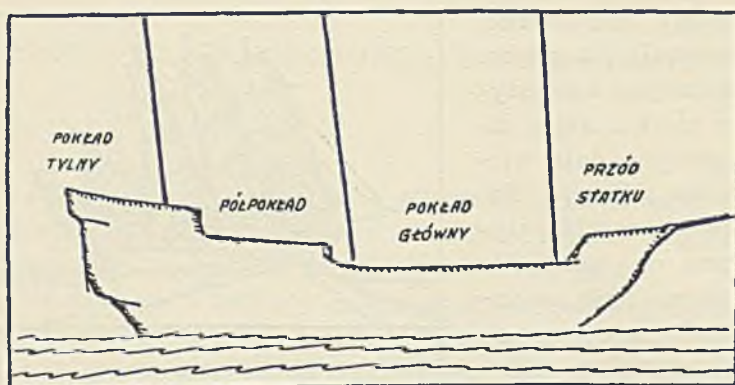
byli ze skomplikowaną nomenklaturą wszystkich tych lin, rei i żagli i którzy podczas szalejącej burzy potrafili gromkim głosem wydawać rozkazy dotyczące manewrowania wtórnikami dolnymi (grot), żaglami szczytnymi (trumsel), tylnikami najwyższymi (krzyżbombramsel), tylnikami skośnymi (bezan), dolnikami (bom), wtórnikami wyższymi (grotbramsel) itp.

Pozostali już tylko ci laicy, którzy kochają się w obrazach przedstawiających dawne żaglowce i których główna przyjemność polega na wymalowaniu lub narysowaniu jakiejś fregaty pędzonej lekkim wiatrem.

Istotnie, piękny to widok, ale co to jest, ściśle mówiąc, fregata? Wszystkie znane mi określenia nie dadzą dokładnej odpowiedzi na to pytanie. Najlepsza odpowiedź po-



Różnica pomiędzy osprzętem rejowym a osprzętem różcowym (gafłowym).



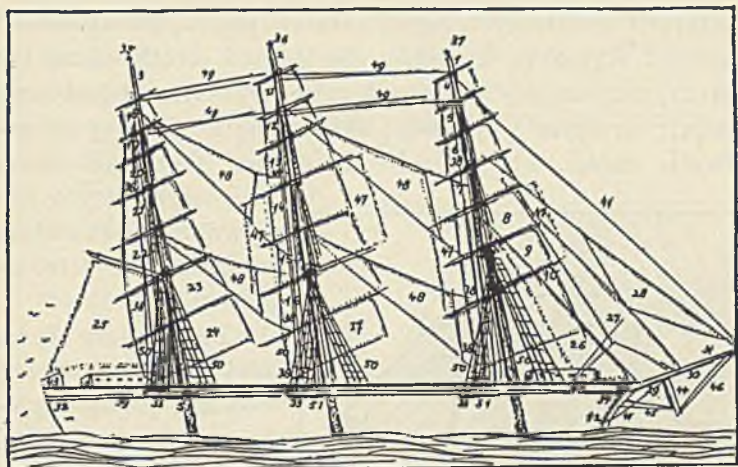
Różne pokłady.

chodzi może od starego wilka morskiego, którego zagadnąłem w tej sprawie: „Pełnorejowcem trójmasztowym“ — wyjaśnił zapytany żeglarz — „jest każdy rodzaj statku z osprzętem rejowym, który posiada tyle żagli, ile ich znajduje się w handlu, nie wyłączając koszuli kapitana“.

Określenie to zrozumiałe będzie dla innych żeglarzy, zwykły czytelnik potrzebuje jednak w tym wypadku pewnych wyjaśnień.

Pełnorejowiec trójmasztowy nie jest tylko statkiem mającym określoną ilość czworokątnych żagli, ale również pewną ilość trójkątnych żagli, rozciągniętych pomiędzy masztami oraz pomiędzy przedniakiem (fokmaszt) a dziobakiem (bukszpryt). Te trójkątne małe żagle nazywają się dziobnikami (kliwer) i więźnikami (sztaksel). Krótko mówiąc, dziobnik jest trójkątnym żaglem, umocowanym na więzi przedniej (sztag) i biegnącym od przedniego masztu do podstawy dziobaka (bukszpryt). Więż przednia jest to marynarska nazwa dla każdej umocowanej na stałe liny odgrywającej rolę wodzy rei (brasa).

Masztzy zwykłego trójmasztowca nazywają się: przedniak (fokmaszt), wtórniak (grotmaszt) i tylniak (krzyżmaszt). W języku angielskim odpowiednia nazwa dla tego masztu brzmi — mizzenmast, co oznacza (według źród-



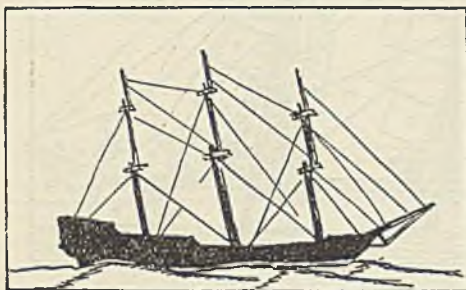
Pełnorejowiec trójmasztowy (fregata).

1. Przedniak (fokmaszt). 2. Wtórniak (grotmaszt). 3. Tylniak (krzyżmaszt). 4. Przednik szczytny. 5. Przednik najwyższy. 6. Przednik gniezdny. 7. Przednik wyższy. 8. Przednik nadgniezdny. 9. Przednik gniezdny. 10. Przednik dolny. 11. Wtórnik szczytny. 12. Wtórnik najwyższy. 13. Wtórnik nadwyższy. 14. Wtórnik wyższy. 15. Wtórnik nadgniezdny. 16. Wtórnik gniezdny. 17. Wtórnik dolny. 18. Tylnik szczytny. 19. Tylnik najwyższy. 20. Tylnik nadwyższy. 21. Tylnik wyższy. 22. Tylnik nadgniezdny. 23. Tylnik gniezdny. 24. Tylnik dolny. 25. Tylnik skośny (bezan). 26. Dziobnik pierwszy (fakstensztaksel). 27. Dziobnik drugi (sztaksel). 28. Dziobnik trzeci (kliwer). 29. Dziobak pierwszy (bukszpryt). 30. Dziobak drugi (kliwerbom). 31. Dziobnik czwarty (bomkliwer). 32. Rufa. 33. Śródokręcie. 34. Dziób. 35. Gałka tylniaka. 36. Gałka wtórniaka. 37. Gałka przedniaka. 38. Chodnice. 39. Pokład tylny. 40. Pokład przedni. 41. Więź przednia (sztag). 42. Trem. 43. Tylna część pokładu. 44. Delfiniak (delfinbom). 45-46. Więź boczna delfiniaka. 47. Zagiel pomocniczy. 48. Więźniki (sztaksel). 49. Wodze rej. 50. Więzie boczne, używane również jako drabiny sznurowe. 51. Podwięzie burtowe.

łosłowu „mezzanine“) maszt środkowy. Fakt, że z biegiem czasu stał się on ostatnim z trzech masztów, zachowując jednak swoją dawną nazwę, wiąże się z panującymi na morzach tradycjami.

Co się tyczy samych masztów, to i one ze swej strony podzielone są na pewną ilość części, z których każda nosi specjalną nazwę. Masztów nie sporządzano już bowiem z jednego pnia drzewa, jak to było za czasów Rzymian oraz jeszcze w średniowieczu, lecz składano je z kilku części, z których dolna, najbliższa pokładu, nazywa się pniem masztu lub kolumną masztu, środkowa — masztem gniezdym oraz czubek — masztem wyższym (bramstenga). Jeżeli, co się zresztą rzadko zdarza, maszt składa się

z czterech oddzielnych części zamiast pięciu, wtedy ponad masztem wyższym znajduje się jeszcze krótki kawałek masztu, nazywający się masztem najwyższym (bombramstenga); wreszcie gdy maszt składa się z pięciu poszczególnych części, wtedy część znajdująca się ponad masz-



Od XVI wieku masztów nie robiono już z jednego pnia drzewa, lecz składano je z kilku części.

tem najwyższym nazywana jest masztem szczytowym (trumselstenga).

Zatrzymam się lepiej na tym, jeżeli bowiem będę wyjaśniać tę sprawę dalej, niebawem sam zabłąkam się beznadziejnie w lesie tych wtórników szczytnych (grot-

trumsel), tylników najwyższych (krzyżbombramsel), tylników szczytnych, więzi tylnych tylniaka szczytnego (krzyżtrum selpadun), wtórnych wyższych — rejach itp. nazwach.

Kiedym przed czterdziestu laty był dwunastoletnim chłopcem, znałem nazwy całego osprzętu okrętowego na pamięć. Miałem wuja, który był oficerem na pokładzie ostatniego żaglowca królewskiej marynarki holenderskiej. Gdym czasami podczas wakacyj bawił w porcie, pozwalał mi nieraz kilka dni spędzić na pokładzie statku. Zupełnie zrozumiałe, że wówczas byłem zdecydowany zostać oficerem marynarki i pragnąc się gruntownie przygotować do mego przyszłego zawodu poprosiłem jakiegoś basmana o narysowanie mi wszystkich żagli, masztów i rei. Następnie poprosiłem go, żeby pod każdym rysunkiem umieścił właściwą nazwę i co wieczór powtarzałem sobie tę lekcję: „więź przednia przedniaka szczytnego (foktrumselsteg) biegnie od wierzchołka przedniaka szczytnego do końca dziobaka“ i „więź wodna dziobaka drugiego (waterssteg)

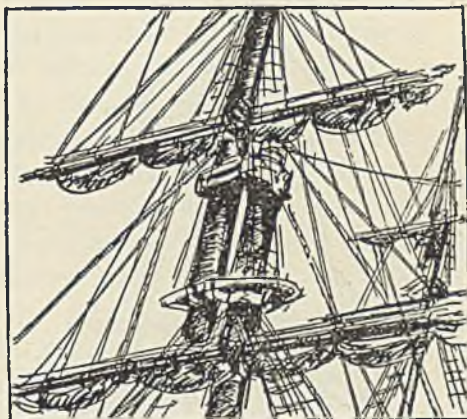
kliwerbomu) biegnie od końca dziobaka do delfiniaka (delfinbom)“; przy czym delfiniak jest bierwionem sięgającym pionowo w dół od czubka dziobaka i podtrzymuje dziobak drugi (kliwerbom) za pomocą więzi wodnej dziobaka drugiego.

To dziwne słowo średniowieczne, które ze stajni przedostało się do stoczni okrętowych, oznacza w istocie pasek rzemienny, przechodzący pomiędzy przednimi nogami konia w celu ściągania głowy zwierzęcia w dół.

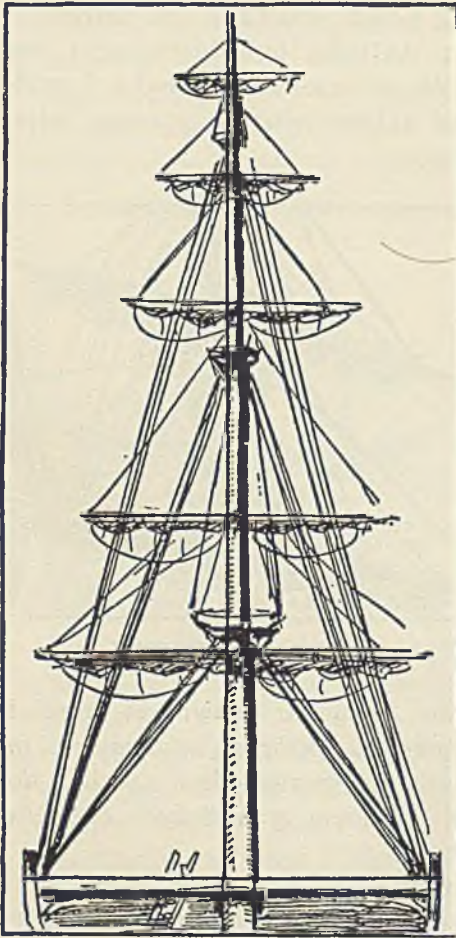
Skoro już wypełniłem małą głowę tą pożyteczną mądrością, dowiedziałem się,

że aby zdać egzamin do Akademii Marynarki, musiałbym zdobyć takie wiadomości, o których istnieniu ani mi się nie śniło. Z przykrością pożegnałem się z nadzieją noszenia kiedyś kapelusza z piórem oraz złotych epoletów i stałem się pisarzem.

Dziś za stary już jestem, żeby się nauczyć po angielsku 251 nazw używanych dla oznaczenia osprzętu zwykłego trójmasztowca, ich odpowiedniki zaś holenderskie nie czytelnikowi nie powiedzą. Nie uważam jednak, żeby czytelnicy na tym wiele stracili, ponieważ dziś znajomość dawnego osprzętu może już tylko budzić zainteresowanie antykwaryczne. Żaglowce zniknęły i zniknęły na zawsze. Dzisiejsze żaglowce są to przeważnie statki rozrywkowe i każdy amator jachtingu z łatwością w ciągu tygodnia może się nauczyć nazw znajdujących się na nich lin i więzi bocznych (want).



Wiązania składanego masztu.



Zrównoważenie maszty było rzeczą trudną.

Toteż ignorancja moja w tej materii nie ma większego znaczenia, jeżeli mi się tylko udało wzbudzić w czytelniku głęboki szacunek dla marynarza, który podczas szalejącej burzy gradowej, kiedy maszty kładą się niemal ponad zielono-niebieskimi falami oceanu, wdrapuje się na wtórniak gniezdny i pozostaje tam przez godzinę, usiłując zebrać resztki mokrego, zmarniętego i poszarpanego na strzepy przez huragan żagla.

Parowiec położył temu kres. Żeglarze dawnych czasów wstaną z grobów, a właściwie z dna morskiego i z wdzięcznością rzekną „Amen“.

Powrócimy jednakże do tych zmian, jakim uległy statki handlowe siedemnastego wieku, kiedy zaczęły porzucać cechy małych okrętów wojennych i powoli przeistaczały się w statki przeznaczone wyłącznie „do przewożenia towarów“.

Początkowo rozwój ich posuwał się bardzo szybko. Następnie tempo jego zwolniło się bardzo i musieliśmy czekać aż do pierwszej połowy dziewiętnastego wieku, kiedy

słynne statki o dziobach łabędzi, opanowane jakąś paniką, usiłowały pokonać parowce. Dopiero wtedy spotykamy nowe i fundamentalne zmiany. Jednakże było to już za późno. Wkrótce bowiem para zmiotła z powierzchni oceanu ożaglowaną konkurencję i żaglowce nie powróciły nigdy.

Najodpowiedniejszym punktem wyjścia dla rozpoczęcia moich rozważań na ten temat jest pierwsza połowa siedemnastego wieku, kiedy ludy Północy poznały wreszcie tajemnicze drogi do Indii i kiedy holenderskie i angielskie towarzystwa handlowe zaczęły wyrastać jak grzyby po deszczu, aby eksploatować bogactwa wszystkich części świata.

O wiele lepiej jesteśmy poinformowani o okrętach owego okresu, ponieważ społeczeństwo interesowało się wówczas odkryciami geograficznymi, chcąc wiedzieć, jak w rzeczywistości wyglądają nowe kontynenty. Książki z opisami podróży i książki zajmujące się dziwnymi krajami i jeszcze dziwniejszymi ludźmi sprzedawano w owym czasie, podobnie jak dziś sprzedaje się miesięczniki omawiające sprawy kinoteatru.

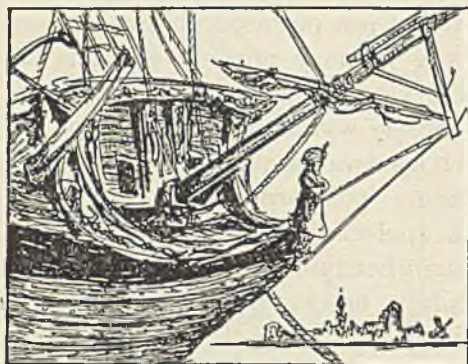
Powstało też duże zapotrzebowanie na obrazy mające za temat okręty, z których dowiadujemy się o ich wyglądzie.

Poczynając od roku 1600 wiemy też w gruncie rzeczy o wszystkim, co dotyczy okrętów, które wozily naszych przodków tej ery do Nowego Świata i do najodleglejszych zakątków wszystkich siedmiu mórz przysłowiowych. Gdy zaś chodzi o okres poprzedzający tę datę, to nawet przy najwyższym wysiłku wyobraźni nie moglibyśmy zupełnie dokładnie powiedzieć, na jakiego rodzaju statku żaglowym Kolumb przepłynął ocean.

Czym różniły się właściwie okręty handlowe siedemnastego wieku, kiedy Indie przestały być wyłącznie hiszpańskim i portugalskim monopolem i otwarte zostały dla każdego, kto chciał wywalczyć sobie udział w ich eksploatacji?

Czym różniły się te okręty od poprzedzających je bezpośrednio typów?

Przed wszystkim sylwetki ich były bardziej prostolinijne. Zniknęła znajdująca się na przedniej części statku wieża bojowa, która przeżyła średniowiecze o jakieś sto pięćdziesiąt lat. Rufówka nie wyglądała już jak zamczysko piętrzące się wysoko ponad wodą. Atoli usunięcie wysokiego



Dziób okrętu z XVII wieku.

zamczyska na przedzie nadwerżyło równowagę statku i wymagało nowego obciążenia. Wobec tego na przedłużonym znacznie dziobaku umocowano jakieś dwie — trzy reje, które otrzymały własne małe czworokątne żagle i odpowiednie nazwy: żagiel prętowy, ża-

giel prętowy gniezdny i żagiel prętowy wyższy.

Wszyscy żeglarze musieli zniechęcić te żagle, niby grzech śmiertelny. Nawet przy zupełnie spokojnej pogodzie szybki żaglowiec znajduje się w takim ruchu, że przednia część dzioba jest stale mokra i bynajmniej nie zachęcająca.

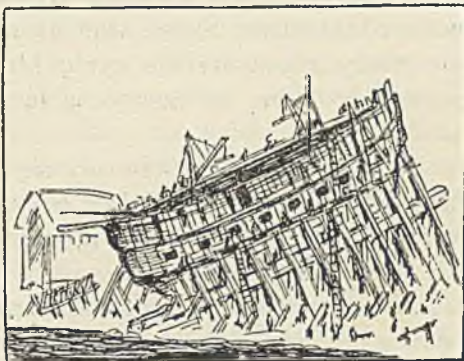
Dla podniesienia tych żagli marynarze musieli pełzać wzdłuż dziobaka, wykonując prawdziwe sztuki linoskoczka podczas operowania więziami bocznymi delfiniaka i więziami wodnymi dziobaka drugiego.

Gdy nagle zrywał się szkwał (a na oceanie najzwyczajniejsze zjawiska powstają i znikają całkiem niespodziewanie), marynarze wisieli tam ponad wzburzoną wodą i byli rzućani w nagłych porywach w dół i do góry.

Owe żagle dziobaka pierwszego, umocowane pod tym dziobakiem, miały właściwie pewne logiczne usprawiedliwienie. Można sobie wyobrazić, że mogły się one opierać nawet bardzo burzliwemu morzu, fakt zaś, że najniższy z nich zaopatrzony był w otwory dla przepuszczania wody,

gdy okręt się zanurzał, wskazuje na to, iż używano ich nie tylko podczas pięknej pogody.

Nie mogę jednak tego zrozumieć, jak mały maszt, znajdujący się na samym końcu dziobaka, można było utrzymać chociażby nawet za pomocą licznych want i brasów. Tymczasem na wszystkich obrazach okrętów siedemnastego wieku widać ów niedorzeczny mały maszt i jestem najzupełniej pewny, że nie umieszczano go tam jedynie dla względów dekoracyjnych. Niewątpliwie też maszt ten pozostanie tajemnicą do końca świata, podobnie jak słynny ogień grecki średniowiecza.



Dok okrętowy z XVII wieku.

Zupełnie tak samo będzie dla mnie zagadką — a jestem pewny, że i dla bardzo wielu innych ludzi — dlaczego w siedemnastym wieku tracono tak wiele czasu i pieniędzy na ozdabianie okrętów. Że okręt należało upiększyć od dzioba do rufy pięknymi fragmentami rzeźb w drzewie, to jeszcze rozumiem. „Jest to dama“¹, więc zasługuje na trochę specjalnej troskliwości, na trochę więcej wyjątkowej uwagi, na pewną dozę upiększenia, żeby się czuła pewnie, dobrze i żeby była ze siebie dumna; ale po co całe muzeum sztuki na rufie? Po cóż ten cały zespół aniołów i postaci mitologicznych oraz cherubinów trzymających zawsze łańcuszki, beczułki i boje kotwiczne? Po cóż te wymyślne i pracowite malowidła na barierze² otaczającej rufę a służącej do umocowywania bandery i latarni?

¹ W języku angielskim — „she“. (Przyp. tłum.)

² *Taffrail* (po angielsku). (Przyp. tłum.)

Doprawdy nie wiem tego; atoli słowo „taffrail“, będące tylko zanglizowanym słowem holenderskim „tafereel“, co oznacza malowidło, świadczy, że to miejsce pozostawiano dla artysty, który miał upiększyć statek jakimś specjalnym fragmentem dekoracyjnym, wykonywanym w kolorach.

Wprawdzie nie powinniśmy zapominać, że był to wiek zdobnictwa. Świat stał się nagle bogaty. Pieniądze nie miały znaczenia dla tych, którzy je posiadali, toteż pozwalano sobie na rzeczy zgoła niezwykle w dziedzinie sztuki.

Na ładzie dumnie wznosiły się ku niebu przeładowane fasady barokowych kościołów, przy czym ludność zdradzała wyraźne upodobanie do tego rodzaju przesadnych upiększeń. Ale ludzie siedemnastego wieku nie tylko kochali się w sztuce i podziwiali ją, rozumieli również stany uczuciowe, będące przyczyną tych natchnień artystycznych.

Człowiek bogaty nie mógł sam dosyć często podróżować własnym okrętem i tylko co pewien czas pozwalał sobie na dalsze wycieczki, chciał więc, żeby te okręty godnie reprezentowały jego osobę.

Jeżeli ktoś, na przykład, był królem Francji, chciał, żeby mieszkańcy wybrzeża w Plymouth czy w Londynie z otwartymi gębami podziwiali dwadzieścia osiem postaci ponadnaturalnej wielkości, które zwisały, siedziały czy nawet leżały wygodnie wzdłuż krawędzi rufy okrętu, noszącego imię jego małżonki.

Wiadomo było bowiem, że wtedy angielscy gapie portowi będą mówili do siebie, że tylko prawdziwie wielki potentat może pozwolić sobie na tyle bezużytecznego zbytku i że wskutek tego właściciel statku („Policz tylko same figury! Patrz-no tam, stary Neptun w złotej koronie. Założę się, że korona jest szczerozłota“) — musi należeć do rzędu najmożniejszych tego świata.

Gdy Ich Wysokości i Ich Lordowskie Mości Stanów Generalnych Republiki Zjednoczonych Niderlandów (jeżeli w adresie coś się przepuściło, list wracał z powrotem z no-

tatką „adresat nieznany“), gdy zatem ci panowie wysyłali jakąś urzędową misję dyplomatyczną do króla szwedzkiego, nie chcieli narażać się na to, żeby ich posła potraktował z góry jakiś mizerak i biedaczyna szwedzki, „riksgraf“, który oczywiście doskonale wiedział, że ojciec Jego Holenderskiej Ekscelencji dorobił się na handlu płótnem i tyleż miał praw do swego herbu co i jego kucharz. Pragnęli oni dać dowód Szwedom, że skoro tylko zechcą, mogą kupić cały ich kraj i korzystać z niego jako z odpowiedniej bazy dla swych wypraw rybackich na wieloryby i śledzie. Oto dlaczego tak kunsztownie zdobili rufy swych okrętów.

Były na nich takie tarcze herbowe, jakich nawet dawniejsi Habsburgowie nie potrafiliby wymyślić mimo całej swej przesady w tej sztuce. Były tam lwy oraz inne leżące i skaczące zwierzęta. Były okna z kolorowymi szybami, przez które tubylcy mogli oglądać wieczorem, jak admirał holenderski przyjmował swych gości, częstując ich ze srebrnych półmisków i złotych tac. Na rufach czasami bywały i balkony, gdzie można było oglądać Jego Ekscelencję, który nie mając nic do roboty palił fajkę i wydawał się zarówno sobie jak i podziwiającym go a bardzo mile widzianym gapiom — osobą wysoce godną.

Istotnie, ta przesada w upiększaniu ruf okrętów wojennych siedemnastego wieku była dobrą lokatą kapitału. Gdy zaczynała się strzelanina, atakowi podlegały jedynie boki okrętu. Rzadko bardzo trafiano w rufę. Toteż można było spokojnie używać tej przepysznej wystawy do imponowania sąsiadom zamorskim.

Szczęściem, poczynając od tego okresu budownictwa okrętowego, nie jesteśmy skazani jedynie na korzystanie z malowideł, które ukazywałyby nam tylko zewnętrzny wygląd statków owych czasów. Przeciwnie, posiadamy dokładne plany i opracowania dotyczące poszczególnych części niektórych najwybitniejszych okrętów tej ery. Kilka okrętów zrekonstruowano według ówczesnych planów. A kilka z nich, nie wyłączając straszego angielskiego

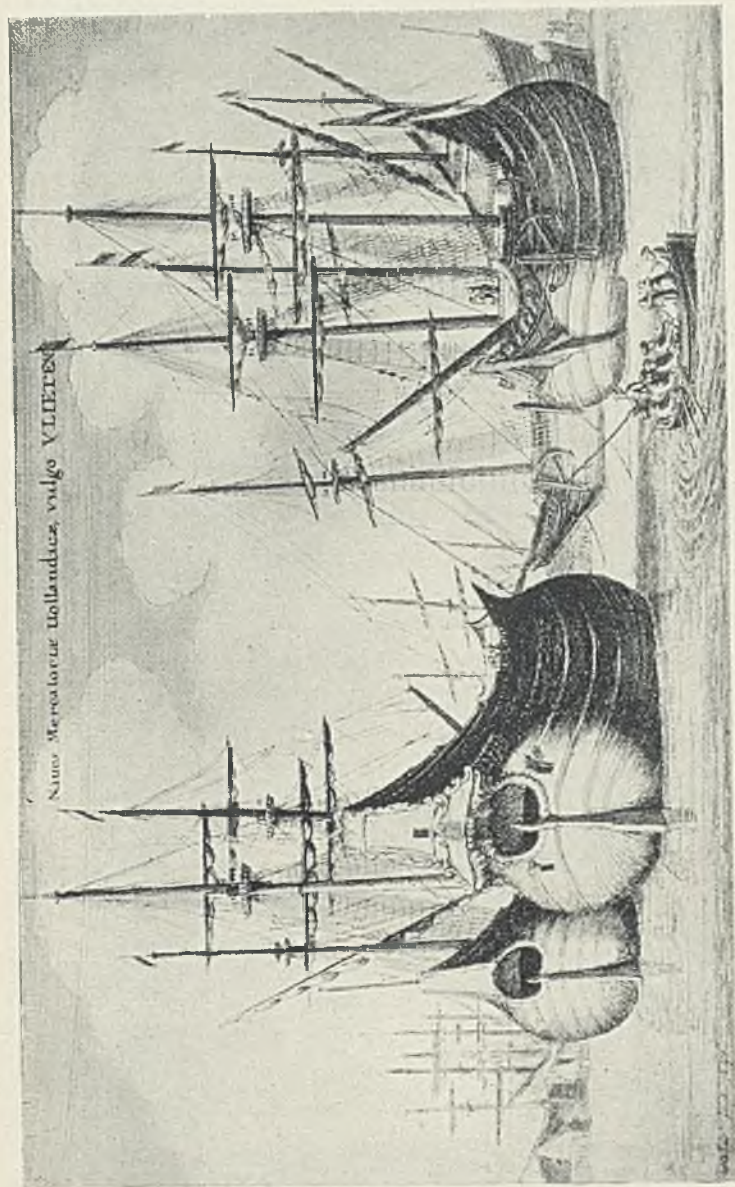
okrętu więziennego z roku 1795, czy czegoś w tym rodzaju, przepłynęły ocean z dzisiejszą załogą.

Z bliższego zapoznania się z tymi okrętami dowiedzieliśmy się trzech rzeczy. Po pierwsze przekonaliśmy się, że są zupełnie żeglowne. Po drugie stwierdziliśmy, że mimo ich niedołęznego wyglądu poruszały się z większą szybkością, niż można było przypuszczać na pierwszy rzut oka. I wreszcie stwierdziliśmy niewiarogodny po prostu brak wszelkich najprymitywniejszych nawet wygod i potrzeb życiowych z dzisiejszego punktu widzenia.

Atoli ludzie, którzy tej sprawy nie znają gruntownie, odpowiedzą mi na pewno: „Przecież ówcześni marynarze nie odczuwali tych braków, bo nie wiedzieli, że może istnieć coś lepszego. Byli zadowoleni z tego, co mieli“.

Może mają rację. Ale w takim razie ukrywają starannie swe istotne myśli; skoro bowiem zaczną opisywać swe przygody na morzu, zawsze przeklinają tę potężną przestrzeń wodną z całą złośliwością rozczarowanych amatorów i zupełnie otwarcie wypowiadają swój sąd o złym odżywianiu, o nieznośnym robactwie, skorbucie, dyscyplinie z jej niemal groteskową niedorzecznością i okrucieństwem; bez ogródek wypowiadają swe zdanie o warunkach, jakie panowały jeszcze na wspomnianym wyżej angielskim statku więziennym, który opuścił Wyspy Brytyjskie tego samego dnia co i *Titanic* i przybył bez szwanku na drugą stronę oceanu, gdy *Titanic* zginął.

Żeglarze, podobnie jak wszyscy ludzie wychowani w dominującej wierze siedemnastego wieku, nie skarżyli się Bogu na swój los. Godzili się z tym specjalnym rodzajem niewolnictwa, do którego się urodzili. Czy można było zapobiec temu, żeby po straceniu lądu z oczu nie umierali jak muchy? Jedli bowiem i pili zawsze to, co im szkodziło. Wszyscy ludzie udający się na morze są zawsze bardzo konserwatywni w swym sposobie życia i myślenia. I nie da się tego zmienić. Wydaje się, że jest to jednym z głównych niebezpieczeństw tego zawodu. Prowadzili oni życie bardzo



Nauo Mercatorum Hollandicæ, vidgo VLIETEN

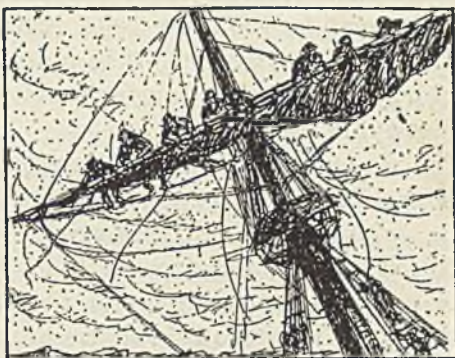
Holenderskie statki handlowe z XVII wieku. Miedzioryt Wenzla Hollara.



Flota Wielkiego Kurfürsta. Malowidło Lieve Verschuura, 1684. Muzeum Hohenzollernów.

samotne. Tygodnie i miesiące, a nawet lata takiej samotności wytworzyły w nich skłonność do introspekcji. Jedyną ich pociechą duchową, przynajmniej w dawnych czasach, było codzienne czytanie Starego i Nowego Testamentu.

Prowadziło to do uświadomienia sobie własnej mało-
znaczności i napełniało ich uczuciem zupełnej beznadziejności wobec tego, co na morzu dawało się bardziej człowiekowi we znaki niż na lądzie. Tu było źródło cierpliwości, z którą ludzie morza w ciągu wieków jadaliby potrawy absolutnie nie nadające się do spożycia. Dzięki długiemu



Skracanie żagli podczas burzy śnieżnej nie było łatwym zadaniem.

i smutnemu doświadczeniu właściciele statków sprzed trzystu lat musieli dobrze wiedzieć, że żywność dawana ich marynarzom była całkowicie nieodpowiednia dla człowieka, nigdy jednakże, zdaje się, nie przyszło im na myśl, że mogą ją zmienić. Załoga zaś okrętów bez szemrania godziła się ze swym losem z prostego przyzwyczajenia do poddawania się temu, co pozornie nie mogło ulec zmianie.

Bo i cóż zresztą mogli zrobić? Od najwcześniejszego dzieciństwa uczono ich, że ludzie na tym świecie podzieleni są na dwie różne grupy, nie mające absolutnie nic wspólnego ze sobą.

Już nauczyciele w szkole nauczyli ich tej dziwnej zasady, jeżeli w ogóle kiedyś widzieli szkołę od wewnątrz, co zresztą było wysoce wątpliwe w środowisku ludzi, których w siedemnastym i osiemnastym wieku pchała na morze konieczność.

I dziś życie na pokładzie przeciętnego parowca handlowego zawsze jeszcze dalekie jest od ideału, marynarze znajdują zawsze jeszcze bardzo mało posłuchu, czy też uczciwego rozstrzygnięcia ewentualnych nieporozumień pomiędzy nimi a dyrektorami lub właścicielami, na których pracują. Zawsze jeszcze mają ci panowie węża w kieszeni i oni to ostatecznie rozstrzygają, czy marynarz i jego rodzina będą mieli co włożyć w gębę. Nawet w uprzywilejowanym 1935 roku opieki nad pracą musieli jeszcze ci marynarze, którzy mieli wystarczające podstawy do skargi, postępować niezwykle ostrożnie.

Nie są oni już jednak tak zupełnie upośledzeni jak ich poprzednicy, pod pewnym bowiem względem ich stosunek do świata zmienił się całkowicie. Nie uważają już, że jest to los przeznaczony im od Boga i bynajmniej nie wierzą w naukę o „nieuniknionym poddaniu się“, którą jeszcze dziadowie ich starali się podtrzymywać upadającego ducha, spędzając ostatnie lata swego życia w domach dla ubogich. Poza tym dziś wszędzie, gdzie uda im się dotrzeć, istnieje jakiś sąd, jakaś władza, jakiś urzędnik lub konsul, który musi wysłuchać ich skargi, a prócz tego istnieje jeszcze wielki trybunał opinii publicznej, do której mogą się odwołać za pomocą prasy.

.Wszystko to nie jest jeszcze łatwe. Przeciwnie nawet — jest niezwykle trudne. Pozostaje jednakże przynajmniej jakieś wyjście, jakiś cień ratunku. Jeszcze przed pięćdziesięciu laty nie było wcale ratunku. Jeszcze przed pięćdziesięciu laty marynarz zdany był całkowicie na łaskę swych chlebodawców. Za najmniejsze przewinienie podlegał chłoscie, jak to zdarzyło się tym marynarzom Hermana Melville'a, którzy nie chcieli zgolić bokobrodów na rozkaz swego kapitana. I niezależnie od tego, jakich okrucieństw dopuszczali się właściciele statków czy ich oficerowie, zawsze mieli oni słuszność, gdy marynarzom nigdy jej nie przyznawano.

Pożywienie było zaledwie nikłym dodatkiem codzien-

nego życia, toteż nie możemy się temu dziwić, że w tych warunkach w ciągu całych stuleci (aż do czasów, które jeszcze pamiętamy) rodzaj jadła rzucanego załódze galer handlowych zależał całkowicie od skąpstwa i chciwości właściciela statku oraz kapitana i od tego, ile pieniędzy zdoła wycisnąć magazynier z dostawcy okrętowego.

O skutkach tego niedostatecznego odżywiania marynarzy mówiła ilość chorych, wynosząca częstokroć podczas podróży połowę całej załogi, oraz ilość zmarłych, która w czasie trwania podróży z Europy do Indii dochodziła nieraz do trzydziestu procent. Co jest jednak najstraszniejsze to fakt, że tego stanu rzeczy można było całkowicie uniknąć, dzisiejsze bowiem okręty, odbywające podróże naokoło świata, przepływają tam i z powrotem przez równik po kilkanaście razy i nie tracą przy tym ani jednego marynarza.

„Ależ — powie mi czytelnik — ci właściciele statków osiemnastego wieku nie byli chyba głupcami? Prowadzili swe przedsiębiorstwa po to, żeby zarabiać pieniądze. Musieli przecież dotkliwie odczuwać na swej skórze nadmierne koszty zgoła nedorzecznego i niepotrzebnego marnowania sił ludzkich. Wiedzieli zapewne, że zarobki ich zwiększą się, kiedy liczba pogrzebów na pokładach ich okrętów zmniejszy się“.

Niestety, w siedemnastym wieku nie rozumowano tak logicznie. Marnowanie ludzi dla tych przedsiębiorców nie miało najmniejszego znaczenia. Wychowywali się w poglądach społecznych, które uważały marynarza za istotę znajdującą się poza opieką prawa, za istotę nie mogącą liczyć na zbawienie. Marynarze podlegali najzupełniej temu samemu prawu co żołdacy pruskiego Fryderyka Wielkiego lub rosyjskiego Piotra Wielkiego. Z tym dodatkiem, że będąc żerem dla armat mogli być również i żerem dla morza. Kogoż obchodziło życie marynarza? Kawał płótna i kilka kul armatnich dla obciążenia worka służącego za trumnę nie kosztowało przecież tak wiele.

W zamian za każdego marynarza, którego wyrzucano za burtę bez najmniejszej ceremonii, znajdowano dwóch-trzech innych durniów, których siłą sprowadzano na okręty.

¶ Skarżymy się nieraz na niesprawiedliwość i okrucieństwa panujące na dzisiejszych okrętach. Żyjemy jednak w raju w porównaniu z warunkami sprzed stu pięćdziesięciu lat, które skłoniły Goethego do następującej uwagi:

„Warunki życia na naszym świecie zawsze były godne pożałowania. Człowiek stale zwalczał i męczył swych sąsiadów i nigdy nie nauczył się poszanowania piękności i szczęśliwości oraz radowania się nimi, chociaż są one jego przyrodzonym prawem“.

Tak więc przez całe wieki od chwili wynalezienia okrętów marynarze nie przestali umierać śmiercią przedwczesną i nikt o to się nie troszczył. Tylko czasami, zresztą bardzo rzadko, zdarzało się, że jakiś specjalnie ludzki dowódca interesował się losem swych podwładnych i starał się przynajmniej, żeby byli dobrze odżywiani i żeby mieli znośne warunki mieszkaniowe, oraz zapewniał im najelementarniejszą opiekę lekarską podczas choroby. Jednakże na to mogli sobie pozwolić jedynie ci, którzy mieli niczym nie zachwianą, niezależną pozycję społeczną; skoro tylko bowiem któryś z kapitanów otworzył skrzynkę z sucharami okrętowymi, ażeby zbadać, czy mają one wymaganą wagę i czy gatunek ich odpowiada potrzebie, dostawcy okrętowi wściekali się po prostu i obrzydiali potem takiemu śmiałkowi życie. Natychmiast po wyrzuceniu za burtę całego ładunku solonej wieprzowiny, ponieważ „śmierdziała nie do zniesienia i była tak zgniła, że nawet pies nie chciałby jej ruszyć“ (proszę mi wybaczyć te słowa, ale jest to tylko dokładne przytoczenie relacji), rzeźnicy zarzucali lordów admiralicji skargami na niczym nie uzasadnione oszczerstwo, które ich spotyka ze strony podwładnych Ich Lordowskich Mości. Tak samo było, gdy okazało się, że zakupione dla floty kołdry są ze sztucznej wełny najniższego gatunku. (Prześcieradła są rzeczą, które do dziś jeszcze

nie dotarły do dziobówki.) To samo było również, kiedy statek należało zaopatrzyć w nowe żagle. Jeżeli czytelnik naprawdę chce mieć pojęcie o rodzaju panujących w ówczesnej marynarce szacherek, niech przeczyta dziennik Mr. Pepysa.

Samuelowi Pepysowi powierzono zaopatrywanie floty angielskiej w prowianty podczas wojny z Holandią w roku 1665. Był on w łaskach u księcia Yorku, który potem wstąpił na tron brytyjski jako Jakub II, a w owym czasie był lordem admirałem. Jak wiadomo, Pepys pisał swój dziennik jedynie dla własnej przyjemności. Nie potrzebował też niczego ukrywać. I zdaje się, że nigdy nie pojmował uczucia wstydu. Warunki w marynarce zawsze były takie i prawdopodobnie zawsze takie pozostaną. Czemuż więc on, Samuel Pepys, miałby próbować je zmieniać?

Niech więc czytelnik weźmie kiedyś do ręki dziennik Pepysa i przeczyta sobie notatki z lat 1665, 1666 i 1667. Wtedy zrozumie łatwo, jak bezpodstawne były zarzuty czynione królowej Elżbiecie, że rozmyślnie kazała głodzić swoją flotę podczas wojny z Armadą i że cała hiszpańska flota mogła być zniszczona, gdyby tylko angielskich marynarzy należycie odżywiano.

Ta niezwykle dzielna, energiczna i nie pozbawiona zdrowego rozsądku kobieta, skoro chodziło o najnędniejszego z jej poddanych, była absolutnie bezsilna, gdy musiała występować przeciwko zorganizowanym bandom złodziei dobra publicznego, którzy kręcili się wokół stoczni i urzędów jej admiralicji, niby sępy naokoło trupa. Dopiero w wiele lat po Nelsonie ten stan rzeczy ostatecznie został zlikwidowany.

Ale i wtedy istniały jeszcze najszkaradniejsze nadużycia, od których marynarze cierpieli w ciągu tylu stuleci, a mianowicie: chwyatanie pijanych, uprowadzanie gwałtem tych, którzy dopiero powrócili z podróży morskiej; systematyczne niedokarmianie załogi na żaglowcach i małych parowcach

żeglugi przybrzeżnej; złe traktowanie marynarzy przez oficerów, przeciwko którym nie mogli się bronić; podstępne sztuczki, za pomocą których kapitanowie starali się obdrzeć swych marynarzy z ich gaży, zanim przybyli na ląd.

Jest tylko jeden argument, za pomocą którego przełożeni mogą się usprawiedliwiać, czy też wyjaśniać swe postępowanie. Czy mogli w panujących na okrętach warunkach postępować inaczej? Czy mogli dawać swym marynarzom rozumnie dobraną żywność w wieku, kiedy nie wiadano nic o wartości danej potrawy, o witaminach, kaloriach oraz o menu składającym się z drożdży i węglowodanów? W wieku, kiedy wszystkie prawa dziedziczenia oparte były na fakcie, że rodzic umierał zwykle w czterdziestym piątym roku swego życia i że syn zastępował go przy pracy i w urzędzie?

Ale ta nieświadomość nie była jeszcze takim złem, jak sam fakt, że nikt nie starał się poważnie czynić w tym zakresie jakichś badań.

Kiedy, na przykład, na początku osiemnastego wieku Holenderska Kompania Wschodnio-Indyjska, zaniepokojona nieco niezwykle wielką śmiertelnością na pokładzie swych statków, udających się do Batawii, zwróciła się do wydziału medycznego słynnego uniwersytetu w Lejdzie z prośbą o pomoc i radę — cóż zrobili ówcześni profesowie? Otóż uczeni profesorowie pod przewodnictwem Hermana Boerhaavego, człowieka, który uczynił uniwersytet w Lejdzie centrum medycznym całego cywilizowanego świata, napisali orzeczenie.

Orzeczenia tego nie oparli jednakże na osobistych obserwacjach, żaden bowiem z tych znakomitych doktorów nie zadał sobie tyle fatygi, aby odbyć podróż do Indii i zbadać to zagadnienie na miejscu i bezpośrednio. Niestety, orzeczenie było jedynie i wyłącznie zestawieniem tego wszystkiego, co przed paru tysiącami lat napisali lekarze greccy i rzymscy. Nie było w tym ani śladu ich własnych spostrzeżeń i badań.

Jeżeli mimo to śmiertelność na okrętach pływających po otwartym morzu zmniejszała się, fakt ten należy zawdzięczać usiłowaniom ludzi nieznanym i nie opisywanym przez nikogo, ludzi, którzy jednakże zasłużyli sobie na wspaniały pomnik wdzięczności od potomności. Mam tu na myśli nieznanym lekarzy okrętowych owych czasów.

Początkowo lekarz okrętowy był jednocześnie okrętowym cyrulikiem. Stopniowo jednak społeczne i intelektualne stanowisko jego podniosło się, aż wreszcie mniej więcej w połowie siedemnastego wieku każdy okręt mający więcej niż pięćset ton wyporności i udający się w dłuższą podróż musiał posiadać na pokładzie przynajmniej jednego lekarza lub pomocnika lekarza. Ludzie ci uczęszczali do szpitala w swym rodzinnym mieście w ciągu jakichś dwóch lat, a po tej praktyce uważano ich za dostatecznie przygotowanych do uprawiania swego fachu na morzach.

Gabinet lekarski był ciemną śmierdzącą dziurą, położoną gdzieś głęboko na dnie statku pomiędzy beczkami wina i piwa. Tam musieli lekarze podczas bitwy morskiej operować swymi bisturami i piłami, wykonując niezbędne amputacje przy świetle kilku świec woskowych. W czasie pokoju mogli wykonywać swoje czynności na pokładzie. W tym wypadku pacjenta przywiązywano do dwóch desek i tak go spajano rumem, że tracił niemal przytomność. Wtedy lekarz amputował mu nogę zmiażdżoną podczas burzy lub poszarpaną kulą armatnią. Na pokładzie również wykonywano zabiegi dentystryczne, polegające jedynie na wyciąganiu zębów. O tym, że zły stan zębów w owych czasach był przyczyną dużej śmiertelności wśród ludzi, nie wiedziano najwidoczniej aż do niedawna. Uzębienie marynarzy przebywających stale na otwartym morzu było nawet gorsze niż uzębienie ludzi pozostających na lądzie, ponieważ wiele chorób podzwrotnikowych, jak skorbut i malaria, atakowały dziąsła i marynarze nie mogli po prostu żuć krwawiącymi dziąsłami twardych jak brukowe kamienie sucharów okrętowych.

Wiedza medyczna lekarzy okrętowych była bardzo ograniczona, posiadali oni jednak bardzo dużą wprawę chirurgiczną i potrafili w przeciągu dwóch minut odciąć nogę lub ramię. Poza tym mieli poczucie odpowiedzialności i na ogół biorąc byli to ludzie bardzo inteligentni, a pod pewnym względem mieli nawet zdecydowaną przewagę nad uczonymi lekarzami lądowymi: znali swych pacjentów oraz ich dolegliwości. Należeli do załogi okrętowej. Ponieważ zajmowali jakby pośrednie stanowisko pomiędzy marynarzami a oficerami, przeto wiedzieli o tym, o czym z rzadka tylko wiedzieli oficerowie, a mianowicie jak żyli marynarze i dlaczego umierali.

Od lekarzy okrętowych wymagano systematycznego prowadzenia dziennika, w którym notowali wszystkie swe czynności i obserwacje podczas podróży dla dobra wysyłającej ich kompanii okrętowej. Na podstawie materiału zawartego w nagromadzonych tą drogą dziennikach władze mogły stopniowo dochodzić do pewnych wniosków, które z biegiem czasu miały mieć wielkie znaczenie dla zdrowia marynarzy.

Jednym z najważniejszych spostrzeżeń było stwierdzenie, że brak świeżych jarzyn i świeżego mleka był przyczyną skorbutu, na który umierała połowa pacjentów pokładowych. Skorbut jest chorobą, którą wywołuje brak witaminy C w spożywanych przez nas pokarmach. Atakuje ona krew, powoduje krwotoki wewnętrzne i wysusza dziąsła. Choroba ta nie tylko powoduje stopniową utratę sił, ale i wywołuje ciężkie stany depresji. Pacjent cierpi tak, jakby chorował na gripę, ma gorączkę, bóle mięśniowe i ogarnia go zupełna apatia. Z chwilą zaatakowania dziąseł zaczynają wypadać zęby. Po kilku tygodniach chory umiera na zapalenie płuc, na jakąś chorobę nerek lub też z powodu innych wywołanych skorbutem komplikacji. Jeżeli mu dać jednak świeże jarzyny, kartofle, cebulę, kapustę, rzepę lub jabłka, winogrona czy gruszki — wraca do zdrowia niemal w ciągu jednej nocy.

Kiedy stało się to faktem wiadomym i niespornym, wybuchł długi szereg walk. Każdy naród osiedlony nad morzem starał się teraz zdobyć kilka wysp na Atlantyku i Pacyfiku, które leżały dogodnie na głównych drogach handlu morskiego.

Tak więc, na przykład, Wyspa Św. Heleny, niezbyt ceniona dzisiaj, stała się pierwszą stacją zdrowotną Portugalczyków, którzy odkryli ją w roku 1502. Powoli też została zaludniona. Kiedy w roku 1584 dwaj posłowie japońscy, udający się do Rzymu, zatrzymali się na tej wyspie, można już było przyjąć ich tam wcale nieźle. W sześćdziesiąt lat potem Holenderskie Indyjsko-Wschodnie Towarzystwo Handlowe zajęło tę wyspę siłą, ażeby zaopatrywać na niej własną flotę w niezbędne witaminy C. Ponieważ jednak Wyspa Św. Heleny wyrasta pionowymi skałami wysoko ponad powierzchnią morza (przecinają ją łańcuchy górskie, mające od 150 do 600 metrów wysokości) i ponieważ do dziś jeszcze jest tam tylko jedno bezpieczne miejsce lądowania, Holendrzy wkrótce potem przenieśli swe ogrody warzywne na Przylądek Dobrej Nadziei, który zajęli w roku 1652. W ślad za tym Wyspę Św. Heleny okupowało Brytyjskie Wschodnio-Indyjskie Towarzystwo Handlowe. Od tego czasu wyspa pozostaje w rękach Anglików, wyjąwszy krótki okres, kiedy znajdowała się raz jeszcze w posiadaniu Holendrów.

Wyspa Wniebowstąpienia, nowoczesna stacja kablowa pośrodku Atlantyku, uniknęła podobnego losu, ponieważ nie rośnie tam nic więcej poza trawą i krzewiną. Wyspa Mauritius, leżąca na Oceanie Indyjskim na połowie drogi pomiędzy Przylądkiem a Jawą, była drugą stacją hodowli jarzyn, którą Holendrzy zabrali Portugalczykom, ponieważ potrzebowali jej dla podtrzymania zdrowia załóg okrętowych podczas długiej podróży do Indii. Z kolei Wyspę Mauritius zajęło Francuskie Wschodnio-Indyjskie Towarzystwo Handlowe, a wreszcie objęli ją w posiadanie Anglicy.

Że te leżące na połowie drogi stacje odgrywały jedynie

rolę pośrednich szpitali i nie miały żadnego znaczenia strategicznego, widać to ze sposobu administrowania Holendrów na Przylądku Dobrej Nadziei w ciągu stu pięćdziesięciu lat bez mała. Nie tylko bowiem nie zachęcali do osiedlania się tam kolonistów, ale nawet zdecydowanie sprzeciwiali się temu. Nie pragnęli bynajmniej posiadać jeszcze jednej kolonii. Mieli bowiem dosyć kłopotu z administracją swych olbrzymich posiadłości w Indiach. Doceniali jednakże Przylądek Dobrej Nadziei jako stację hodowli jarzyn tak dalece, że zbudowali jedną z najmocniejszych warowni — właśnie dla ochrony znajdujących się tam rozległych ogrodów, które dziś zamieniono na publiczny park miejski.

Widać z tego, że w ciągu pierwszej połowy osiemnastego wieku zrobiono przynajmniej coś niecoś, ażeby poprawić warunki życia. Największe polepszenie ich nastąpiło jednak dopiero w końcu osiemnastego wieku. Wtedy to w marynarkach różnych państw, opierając się na rozumnych badaniach Cooka oraz lekarzy angielskich, francuskich i holenderskich, wprowadzono dla dobra marynarzy mniej więcej naukowo określoną dietę.

W roku 1795 marynarka brytyjska zaczęła codziennie dawać swej załodze porcję soku cytrynowego, a nadto sok cytrynowy jako dodatek do codziennej porcji rumu, co da się wytłumaczyć w chłodnym klimacie północnym, atoli podczas upałów podzwrotnikowych miało fatalne skutki.

Za dowód lekceważenia sobie przez rządy życia marynarzy niech posłuży fakt, że dopiero w siedemdziesiąt lat potem angielskie ministerstwo handlu wydało przepis dotyczący obowiązkowego dawania marynarzom soku cytrynowego na wszystkich statkach handlowych. Od tego czasu brytyjscy marynarze przestali chorować na szkorbut. Inni ludzie morza, konserwatywni nawet w sprawach dotyczących własnego życia czy śmierci, wymyślili od razu wzgardliwe przezwisko „Limey“ (*lime* lub *lemon* ang.

cytryna) dla swych zbałamuconych angielskich kolegów. Stopniowo jednak wszystkie inne narody poszły za przykładem Anglii, toteż dzisiaj wypadki szkorbutu zdarzają się tak rzadko jak wypadki trądu w krajach cywilizowanych.

Chociaż jednak było pod dostatkiem świeżych jarzyn, mimo to warunki wyżywienia na okręcie pozostały opłakane. Codzienne menu było nie do uwierzenia jednostajne. Suchary i pekeflejsz były główną żywnością przez całe miesiące, a czasami i przez lata. Świeże mięso otrzymywano tylko w porcie. Można było wziąć ze sobą kilka krów i w miarę potrzeby zabijać je; trzeba było jednakże trzymać je na otwartym pokładzie, gdzie łatwo łamały nogi, wskutek czego oczywiście musiano je natychmiast zabijać. Kury w klatkach ustawionych wzdłuż boków okrętu nie sprawiały większych trudności. Ale ponieważ zwykle pokłady tych małych okrętów niemal do połowy zalane były wodą, kury tonęły albo też nabawiały się jakiejś specjalnej choroby kurzej i zdychały. A konsekwencje tego były takie, że marynarze musieli je natychmiast zjadać. Nie brzmi to zbyt apetycznie. Jednakże od ludzi, którzy uważają mewy, albatrosy tudzież inne podobne ptactwo za przysmak (do dziś jeszcze na francuskich statkach rybackich na Wielkich Ławicach nazywają je „dziczyzną“), trudno wymagać, żeby nazbyt zastanawiali się nad przyczyną śmierci czegoś, co było jadalne, a usmażone w tłuszczu z solonej wieprzowiny smakowało wyśmienicie.

Cóż więcej mieli jeszcze ponad suchary i mięso? Przede wszystkim ser. Atoli ser, mimo bardzo starannego przygotowania, ulegał pod działaniem podzwrotnikowych upałów takim przemianom wewnętrznym, że po zjedzeniu stawał się źródłem długotrwałych i dokuczliwych bólów żołądkowych, które wprawdzie z rzadka tylko pociągały za sobą śmierć, ale czyniły pacjentów niezdolnymi do pełnienia obowiązków służbowych.

Na francuskich okrętach narodowy geniusz kulinarny

wyraził się w wynalazku wspaniałej potrawy pod nazwą „potage“, którą przyrządza się z resztek z poprzedniego dnia, z resztek szmalcu, suchych skórek od chleba, kawałków sera oraz innych tym podobnych odpadków. Jednakże na holenderskich, angielskich i skandynawskich okrętach owej „potage“ nie było i jedynym pożywieniem, jakie otrzymywała załoga, oprócz codziennej porcji sucharów (oczywiście bez masła) oraz pekeflejszu, były suszone jarzyny strączkowe, jak groch i fasola. Dawano je w zupie.

Wszelako na skutek niedoświadczenia kucharzy (tego najgorszego gatunku ludzi wśród żeglarzy), — jarzyny te, gotowane zwykle bardzo długo w wodzie, traciły całkowicie swe odżywcze wartości.

Trudno też brać za złe ówczesnym marynarzom pogardę, jaką żywili dla potrawy zwanej popularnie „wodą jarzynową“. Wszędzie niemal w Europie i w Ameryce dziś jeszcze wodę tę, jako najzupełniej nieużyteczną, wylewa się do zlewu.

A jakież było nakrycie stołu?

Tych nie budzących apetytu potraw nie podawano każdemu na oddzielnym talerzu. Talerze pojawiły się znacznie później. Po prostu przynoszono miedziany kocioł z kuchni do kwatery załogi. Wszyscy sięgali swymi nożami i łyżkami, ponieważ widelce były również zbyt-kiem nieznanym w dziobówce. Ten sposób jadańia prowadził znów do wszelkiego rodzaju nieporozumień i zwad, każdy bowiem starał się schwycić największy kawał mięsa. Kłótnie te z kolei pociągały za sobą niezwykle surowe kary.

Tak więc życie na pokładzie okrętu przypominało bardzo pobyt w jakimś więzieniu.

Marynarze na żaglowcach oczywiście nie wiedzieli nigdy, co znaczy określenie „normalne godziny pracy“. Owszem, mieli swoje regularne godziny wart w bocianim gnieździe lub na mostku, ale wiatr nie czeka na nikogo i w dziesięć

minut po wejściu do łóżka mogli być wezwani znów na pokład do skracania (refowania) przednika wyższego (fokbramsel) lub do wciągania tylnika najwyższego (krzyżbombramsel).

W dodatku prześladowało ich jeszcze jedno straszne uczucie, a mianowicie to, że byli stale przemoczeni, ponieważ marynarz wstępujący na pokład ma na sobie tylko jedno ubranie. A gdyby nawet mieli po pół tuzina zapasowych kurtek i spodni, jakże suszyliby je bez pieca? Na żadnym bowiem okręcie, chociażby udawał się jak najdalej na północ, nie wolno było mieć żadnego aparatu ogrzewającego, oprócz płyty kuchennej. Toteż na wespół zmożeni marynarze spełniali swe czynności ospale. To beznadziejne uczucie zdrętwienia, pochodzące z niedospania, w połączeniu z chorobą zębów oraz mniej lub więcej dokuczliwymi innymi cierpieniami, które wszystkich ich zwykle prześladowały, jak oparzenia naskórka na słońcu, zdraśnięcia skóry na rękach od stałego kontaktu z mokrymi linami, odmrożone, ropiejące palce u rąk — wszystko to wytwarzało szczególną psychozę okrętową.

Toteż biedacy ci w przygodnych zwadach łatwo dobywali noża, odcinając sobie wzajemnie uszy lub nosy.

Jeżeli wszystko było w porządku, pogoda była dobra, załoga nie chorowała, nie była niewyspana czy przepracowana, wtedy obiad, rozdawany o drugiej lub trzeciej godzinie po południu, stawał się kulminacyjnym punktem radości dnia. Była to dla załogi jedyna okazja wypoczynku, krótka przerwa w codziennej, zrutynizowanej pracy, przerwa potwornej monotonii wody i nieba, nieba i wody, pekeflejszu i gotowanej fasoli, gotowanej fasoli i pekeflejszu.

Wielki miedziany kocioł, w którym gotowało się jadło marynarskie i z którego je rozdawano, był początkiem i końcem wszystkich tych niewyszukanych żartów, tak miłych sercom prostych ludzi, nudzących się potwornie.

Ten kto niepostrzeżenie potrafił wrzucić starą pończo-

chę lub trzewik w gar z zupą, zanim kwatermistrz dał znak do rozpoczęcia obiadu, stawał się ogólnie uznanym bohaterem dnia. Oczywiście, nie był nim w oczach biednego kucharza, który za swe „widoczne niedbalstwo“ otrzymywał dwadzieścia uderzeń rzemieniem. Było to zresztą widowisko, któremu z całą przyjemnością przyglądała się załoga okrętu. Zwykle bowiem marynarze nienawidzili kucharza oskarżając go, że chował do kieszeni pieniądze przeznaczone na zakup wieprzowiny i fasoli dla nich.

Wszelako człowiek nie żyje przecież samym tylko chlebem i pekeflejszem. Musi dostać również coś do picia, żeby rozpuścić te twarde kęski. Toteż zagadnienie zaopatrzenia kilkuset ludzi w dostateczną ilość wody do picia było jeszcze bardziej beznadziejne niż sprawa zaopatrzenia w wystarczającą ilość żywności. Fasola, groch, chleb i mięso, jeżeli już nie były bez zarzutu, jeżeli było je czuć i znajdowało się w nich sporo robactwa, które przed jedzeniem należało wyłowić, to jednak zachowywały pewne wartości odżywcze. Ale nawet człowiek najbardziej pragnący zawaha się, zanim połknie jakieś miniaturowe akwarium.

Woda do picia na okrętach tych dwóch fatalnych stuleci zawierała zawsze wielkie ilości światła zwierzęcego o bardzo różnorodnym acz wysoce nie pociągającym wyglądzie. Zaczynało się to już w tydzień po opuszczeniu portu i najwidoczniej nic nie można było na to poradzić. Ludzie prywatni, przedstawiciele królewskiej i cesarskiej admiralicji obiecywali coraz większe sumy w nagrodę za wynalezienie jakiegoś drewnianego czy metalowego zbiornika, który naprawdę byłby niedostępny dla robactwa. Nie pomagały żadne substancje dodawane do wody celem zachowania jej świeżości; wcześniej czy później z kranu zbiornika, który stał nie opodal dziobówki i zawierał jedynie zapas wody do picia dla wyższych szarż, zaczynał ciec żółtawy lub zielonkawy szlam. Jeżeli była to barylka otwarta, z której spragnieni członkowie załogi czerpali wodę rogowym kubkiem, to przykry szlam nie pokazywał

się tak szybko jak w zamkniętym zbiorniku, skąd woda wyciekła powoli kranem.

Cieśle i bednarze robili wszystko, co mogli. Próbowali wszelkich odmian drzewa, wszystkich gatunków pokostu, nie poprawiało to jednak smaku wody do picia. Zmiana nastąpiła dopiero z chwilą zastąpienia drzewa żelazem. Oczywiście, żelazo rdzewiało i woda nabierała brązowego zabarwienia oraz miała posmak rdzy. Wtedy jakiś genialny umysł przypomniał sobie o pewnym doświadczeniu alchemików sprzed kilku wieków.

Alchemicy średniowiecza niewiele przyczynili się do rozwoju nowoczesnej chemii, nauczyli nas jednakże jednej rzeczy, a mianowicie tego, że przez gotowanie i parowanie woda morska zamienia się w wodę słodką. Brzmi to dosyć prosto, stało się wszakże jednym z zagadnień, nad którym wynalazcy pracowali w ciągu całych stuleci, nie osiągając żadnych praktycznych rezultatów.

Kapitan Cook, jeden z najszcześniejszych może pionierów na polu stworzenia lepszych warunków życia na pokładzie okrętów, wyruszając w pierwszą wielką podróż na Pacyfik, zabrał ze sobą sporą ilość aparatów chemicznych.

Jego aparaty destylacyjne funkcjonowały dobrze, dzięki czemu otrzymywał substancję, którą nazywał „świeżą wodą”. Jednakże żaden z jego ludzi nie chciał jej nawet dotknąć. Zgodnie oświadczyli, że uważają ją za nie nadającą się do użytku ludzkiego. A przecież życie całej załogi zależało od zapasu świeżej wody. Była ona czymś tak cennym, że podczas długich podróży zawsze obok zbiornika z wodą stała specjalna wata i kradzież kilku nawet kropli wody była surowiej karana niż zwędenie skrzynki z chlebem. Po kilku tygodniach podróży załozde wydawano już tylko określone minimalne porcje.

Na nowoczesnych żaglowcach, płynących z Australii lub zachodniej Kanady do Europy, porcja ta wynosi około dwóch litrów na dzień i musi wystarczyć do picia, gotowania oraz mycia się. W tych warunkach o czystości osobistej,

oczywiście, nie może być nawet mowy. Zapewne, może się człowiek myć w wodzie morskiej, ale woda morska w gruncie rzeczy nie myje ciała, nadto zaś po takiej kąpieli skóra jest lepka. Poza tym woda morska wzmacnia ból wywołany spaleniem naskórka na słońcu — czyli dolegliwość, która dokucza większości marynarzy od chwili przekroczenia strefy podzwrotnikowej aż do dnia jej opuszczenia.

Niech czytelnik raczy łaskawie pamiętać o tym, że podstawę codziennego menu marynarzy stanowiła solona wieprzowina i solona wołowina; proszę sobie przypomnieć również, ile wody, piwa i w ogóle różnych innych płynów wypija się przy obiedzie składającym się z pieczonej szynki (to, że czytelnik jadł kiedyś pekeflejsz lub soloną wołowinę w ich bardziej prymitywnym stanie, jest mało prawdopodobne), a nie trudno będzie wyobrazić sobie przynajmniej część tych tortur, jakie muszą znosić ci ludzie nieraz w ciągu miesięcy. Znoszą owe cierpienia, jak znoszą w ogóle wszystko. Gdy jednak wylądują, piją wtedy każdą wodę, nie oglądając się na to, skąd ona pochodzi. A ponieważ woda we wsiach tubylców była przeważnie zanieczyszczona, przeto pochłanianie nieograniczonych jej ilości wraz z bilionami zawartych w niej mikrobów prowadziło prawie zawsze do nieuniknionego wybuchu dyzenterii i tyfusu.

Istotnie, tyfus zdawał się być chorobą endemiczną na większości okrętów siedemnastego i osiemnastego wieku, nikt wszakże nie postawił diagnozy tej choroby. Całe ekspedycje, jak na przykład nieszczęśliwa wyprawa Anglików przeciwko Holendrom podczas wojen napoleońskich, atakowane były i niszczone przez tyfus wywołany pićm złej wody.

Chociaż mikroskop wynaleziony był dawno, nikt jednak nie odkrył maleńkich mikrobów wywołujących tę straszną zarazę; toteż pozostawało tylko jedno: zamiast wody pić wino, piwo, dzyn lub rum. Piwo w owych czasach nie nadawało się jednak do tego celu, ponieważ zbyt szybko



„Victory“ („Zwycięstwo“), zachowany po dziś dzień admirałski okręt lorda Nelsona na wybrzeżu Tamizy.



Rejowiec czteromasztowy (bark) „Padua“, jeden z największych żaglowców naszych czasów.

kwaśniało. Alkohol opierał się niszczycielskiej sile podzwrotnikowej fauny i flory znacznie lepiej, nikt jednak nie mógł pić go w nieograniczonych ilościach i jednocześnie wykonywać swe codzienne czynności.

Floty państw południowych oraz Francji mogły zabierać na swe okręty własne wina, gdyż wino w tych krajach było nie o wiele droższe od wody. Jeżeli jednak chodziło o ugaszenie prawdziwego pragnienia, to woda w tym celu jest o wiele skuteczniejsza niż wino. Mimo to próbowano dawać załodze wino zamiast wody i pozwalano pić do woli; atoli próba ta skończyła się przykrym zawodem. Niedokarmiani marynarze nie mogli wytrzymać tej nie zrównoważonej diety, składającej się ze ściśle odmierzonej porcji obiadowej raz na dzień i z wina *ad libitum*.

Tak więc próby wprowadzenia wina zamiast wody trzeba było niemal zaraz po jej rozpoczęciu zaniechać i rzeczy pozostały po dawnemu aż do czasu, kiedy profesorem nowoczesnej higieny przed pięćdziesięciu laty zabrali się wreszcie do tego zagadnienia.

Co się tyczy odzieży noszonej przez marynarzy przed dwustu laty, można byłoby napisać o tym również kilka zgola niewesołych rozdziałów. Nawet podczas najgorętszego okresu lata podzwrotnikowego marynarze musieli pracować w wełnianych koszulach i spodniach. Jak zdołali staczać regularne bitwy z tubylcami, kiedy w dodatku do pięciu kilogramów wagi własnej odzieży musieli jeszcze wlec ze sobą flintę ważącą tyle co mały karabin maszynowy z okresu wielkiej wojny — tego już nie mogę zrozumieć i do dziś nie znalazłem rzeczoznawcy, który umiałby mi odpowiedzieć na to pytanie. Zwykle tłumaczą mi: „Musieli to być inni ludzie niż my“. Zgódźmy się więc z takim wyjaśnieniem tego zagadnienia.

Straty społeczeństw powstałe z tego bezsensownego marnowania życia wskutek ignorancji, przesądów i konserwatyizmu były po prostu straszne. Pionierzy szesnastego i siedemnastego wieku w olbrzymiej większości umierali

przedwcześnie. Gdy się przegląda sprawozdania Holenderskiego Wschodnio-Indyjskiego Towarzystwa Handlowego z siedemnastego i osiemnastego wieku, widać, że przeciętnie admirałowie i generałowie rozstawali się z tym światem w czterdziestym piątym roku swego życia. Nie ma się czemu dziwić! Pracowali jak niewolnicy i jadali to, co im nie służyło. Pijali również za wiele a zwłaszcza o niewłaściwej porze dnia.

Ale i to było tylko częścią całej tej sprawy. Nie mieli siatek ochronnych od moskitów, a okręty w portach podzwrotnikowych oblegane były po prostu przez wszelkiego rodzaju insekty, które wprawdzie popełniały samobójstwo w płomieniu świec, ale przedtem składały swe jaja w ciemnych i wilgotnych miejscach.

I na tym jednak nie kończyły się plagi. Gdzie nie było moskitów, tam je rozmyślnie stwarzano. Holendrzy na przykład zaledwie osiedlili się w swym nowiułtkim mieście Batawii, a już poprzecinali tę swoją kolonialną stolicę skomplikowaną siecią kanałów, aby mieć wygodne połączenie pomiędzy właściwym miastem a odległym o kilka kilometrów od niego portem. Otóż kanały te stały się wylęgarnią milionów moskitów. I kiedy nadchodził czas odbywającej się dwa razy do roku podróży do kraju ojczystego, okręty bardzo często nie mogły wyruszyć, ponieważ połowa załogi leżała chora na malarię.

Czy można się więc dziwić temu, że ludzie narażeni stale na tysiące niebezpieczeństw i przykrości stali się jedną z najbardziej przesądnych klas społecznych? Zdani całkowicie na samych sobie, świadomi najzupełniej swej bezradności wobec burzy i naglej śmierci lub wściekłości pijanego kapitana, pozbawieni pociechy Kościoła w swoim mieście rodzinnym, gotowi byli zawsze próbować każdego tajemniczego środka, uciekać się do wszelkich czarów, amuletów i takich talizmanów jak nóżka zajęcza czy królicza, które obiecywały im opiekę wobec złych, otaczających ich ze wszystkich stron wpływów.

Jeżeli się doda do tego te dziwne przesady, jakie przynieśli ze sobą łatwowierni pielgrzymi na pokłady średniowiecznych okrętów w czasie pochodów krzyżowych (a co raz utkwii w świadomości i wyobraźni ludzi morza, pozostanie już w ciągu stuleci), nikt się wtedy nie będzie dziwił, gdy przeczyta o niezwykłych, do dziś istniejących wierzeniach i uprzedzeniach zarówno dziobówki jak i pokładu rufówki.

Rzecz zrozumiała, że przesady te w każdej części naszego globu były inne, nie jednak nie mogło ich nigdy wzięć.

Jeżeli ludzie zajmujący się folklorem dziwią się, dlaczego kalwińska ludność Niderlandów tak uroczyście obchodzi dzień świętego Mikołaja, całkiem zaś obojętnie świętuje Boże Narodzenie, uważając je jedynie za dzień urodzin Zbawiciela, muszą sobie uprzytomnić, że święty Mikołaj był patronem i opiekunem wszystkich szczerych żeglarzy w ciągu średniowiecza. Tę samą rolę odgrywali we Francji święty Michał i święty Piotr, który będąc prostym rybakim znał niewątpliwie potrzeby ludzi pływających po morzu.

Istnieje jeszcze inne państwo wyobraźni, do którego tworzenia z całą gorliwością przyczyniali się starzy żeglarze.

Nie mówię tu o rzeczach znajdujących się pomiędzy niebem a ziemią, które nawet najlepszych z nas wprowadzają w błąd i przerażają. Mam natomiast na myśli potwory, co do których przypuszczano, że zamieszkują pod powierzchnią morza.

Wąż morski żyje dziś równie dobrze jak i w średniowieczu i nie ma roku, żeby ten śmiały, niezniszczalny potwór głębinowy nie zajął przynajmniej kilku szpał nawet najpoważniejszych dzienników. Jest to w prostej linii potomek tego olbrzymiego węża starych sag norweskich, który miał opasać cały świat i dlatego nie mógł umrzeć. Miał on w dawnych czasach wielu współzawodników, równie strasznych jak i on (czyż nie mógł połknąć okrętu, jak człowiek

połyka krewetkę?), i tych trzeba się było obawiać jeszcze więcej. Wąż morski sam przez się był nieszkodliwy. Jeżeli mu się spojrzano prosto w oczy, nurkował natychmiast na dno morza i nie pokazywał się, dopóki okręt znajdował się w tej okolicy.

Był jednak oprócz tego Kraken! Kraken zjawiał się również w postaci węża, chociaż najdawniejsi jego przodkowie należeli zapewne do rodziny kałamarnic, tych potwornie wyglądających mięczaków o dziesięciu mackach, które snią się przez dłuższy czas, gdy się je po raz pierwszy zobaczyło.

Jeszcze niebezpieczniejszy był potwór Remora, ponieważ nigdy go nie można było zobaczyć. Dzisiaj Remora jest niewinnym małym ssakiem, który należy do rodziny *Echinoidea*. Stworzenie to chcąc przedostać się z miejsca na miejsce przyczepia się do ciała rekina i opuszcza go dopiero wtedy, gdy jest głodne.

Atoli Remora dawnych żeglarzy była olbrzymim potworem, który przyczepiał się do dna pokładu, wskutek czego mimo najsilniejszego wiatru okręty stały nieruchomo na miejscu, dopóki cała załoga nie wymarła z głodu i pragnienia.

Następnie istniały strachy atmosferyczne, jak ogień św. Elma, ten mały niebieski płomyk, który zjawiał się na czubkach masztów tuż przed burzą i pękał, i trząskał w sposób złowróżbny, chociaż w gruncie rzeczy był to dobry omen, mówił bowiem o obecności św. Erazma, czujnego patrona żeglarzy Morza Śródziemnego.

Dalej były tajemnicze wyspy, które znikwały pod powierzchnią morza, gdy okręt się do nich zbliżał. Istniały poza tym syreny, podstępne dziewice o rybim ogonie, będące powodem śmierci tylu nieostrożnych żeglarzy, którzy słuchali ich wabiących dźwięków, widzieli tylko ich piękne, krągłe ramiona i zbyt późno spostrzegali, że miały one ogon ryby z długim strasznym hakiem na końcu.

W późniejszych czasach zjawiał się Latający Holender,

który straszyl w okolicy Przylądka Dobrej Nadziei. Przeklęty za swe straszne grzechy i skazany na błąkanie się po otwartych morzach przez wieczność, grał w kości z diabłem o swą duszę i sprowadzał nieszczęścia na wszystkich, kogo tylko spotkał na swej drodze.

Dziś nie obawiamy się już tego. Dla nas te dziwy wyglądają dziecinnie. Wchodzimy na pokład, dzwoniemy na stewarda i każemy mu przynieść kawę o dziewiątej rano. Jeżeli przyplyniemy o godzinę za późno na drugą stronę oceanu, przysięgamy sobie, że nigdy nie będziemy podróżowali tą linią okrętową. Skoro zaś chodzi o widzenie czegoś po nocy, to widzimy jedynie rzeczy znajdujące się w jadalni lub palarni, a przeważnie nie są to rzeczy nadprzyrodzone.

Ale niech czytelnicy spędzą kiedyś kilka nocy na otwartej łodzi na pełnym morzu pod gwiazdzistym niebem. Proszę spróbować wtedy przekonać pasażerów łodzi, że pod powierzchnią tych strasznych czarnych fal nie ma czegoś, czego nie widział jeszcze nigdy żaden człowiek.

Proszę, niech czytelnik spróbuje!

W KTÓRYM OPUSZCZAM POTWORY MORSKIE
I WRACAM DO OKRĘTÓW SIEDEMNASTEGO
I OSIEMNASTEGO WIEKU

Mówiąc o żywności i potworach oddaliliśmy się właściwie od sprawy okrętów siedemnastego i osiemnastego wieku.

Wspominałem już, jak przerażenie wywołane pojawieniem się Armady otworzyło oczy narodom północnym na niebezpieczeństwa, które im grożą, jeżeli nie zabezpieczą się na przyszłość i jak wskutek tego zaczęli budować regularne okręty wojenne, przeznaczone jedynie do spełniania zadań wojennych, gdy okręty handlowe miały służyć wyłącznie potrzebom kupiectwa.

Czy mogę to udowodnić? Owszem, mogę.

Aż do nowożytnych czasów nie mamy zbyt obfitych i dokładnych danych statystycznych o okrętach. Posiadamy atoli nieco cyfr, na których można polegać. Fakt, że dotyczą one budowy okrętów kraju, który przed dwustu laty znany był na całym świecie jako ośrodek sztuk pięknych, przemawia jeszcze bardziej na ich korzyść. Zdawałoby się, że w drugiej połowie siedemnastego wieku Francja miała najbardziej pomysłowych budowniczych okrętowych. Jednakże najdokładniejszym, najlepszym i najbardziej wykończonym budownictwem mogły się wykazać Niderlandy i ci którzy pragnęli nauczyć się tego rzemiosła, musieli terminować w charakterze wolontariuszy na stocznicach holenderskich, podobnie jak dzisiaj młodzieniec chcący nauczyć się bankowości musi udać się do Londynu lub Amsterdamu.

Trudno właściwie powiedzieć, na czym polegała przewaga statków budowanych w Holandii nad statkami in-

nych narodów. Atoli ludzie ówczesni przyznawali zgodnie, że holenderskie okręty przewyższały inne pod dwoma względami, a mianowicie: miały one więcej miejsca na pomieszczenie ładunków i do obsługi ich potrzeba było mniej ludzi, niż tego wymagały okręty innych narodów.

Podczas tego okresu intensywnej budowy okrętów w drugiej połowie siedemnastego wieku Holandia liczyła zaledwie półtora miliona mieszkańców. Jednakże w ciągu tego okresu (powiedzmy od roku 1650 do 1700) stocznie holenderskie budowały po dwa tysiące okrętów rocznie. Dzięki temu ku końcowi stulecia Holandia posiadała flotę handlową liczącą dwadzieścia tysięcy statków o ogólnej wyporności 900.000 ton wobec 500.000 ton wyporności statków Anglii i 2,000.000 ton wyporności wszystkich innych krajów europejskich razem wziętych. Dla osłony tej olbrzymiej ilości statków handlowych Holandia w ciągu ostatnich osiemnastu lat siedemnastego stulecia zbudowała 172 nowe okręty wojenne. Samo wybudowanie pochłonęło 81,000.000 florenów. Następne 70,000.000 florenów wydano na ich wyekwipowanie.

Taki był stan rzeczy w roku 1700. W sto lat potem Holandia odgrywała ciągle jeszcze poważną rolę jako kraj handlowy zajmujący się transportem morskim, ale jej supremacja na morzu już się skończyła. Zastąpiły ją całkowicie Anglia i Francja i walczyły teraz ze sobą wzajem o panowanie na morzach.

Cóż było przyczyną tego nagłego upadku?

Tak samo jak w sprawie innych podobnych katastrof, takich jak upadek Rzymu czy Hiszpanii, jest i tutaj tyle różnych zdań, ilu jest ludzi, którzy usiłowali dać na to zadowalającą odpowiedź.

Częściowo, oczywiście, kraj ten zaczął stopniowo upadać, ponieważ za bardzo się zbożcił. Nadmierne wzbogacenie się stwarza podwójne niebezpieczeństwo: przede wszystkim leży ono w samych bogaczach, a następnie w nieżyczliwości i zazdrości bliźniego. Holandia po prostu

dusiła się lupem zdobytym w Indiach. Stała się przeto przedmiotem zazdrości wszystkich głodnych sąsiadów.

Dumna, mogła sobie teraz pozwolić na to, ażeby synów wychowywać na panów i damy. Jedyne mocne charaktery wśród młodzieży potrafią oprzeć się takiej pokusie.

Musiały być jednakże inne jeszcze przyczyny nagłej zmiany, która nastąpiła w Niderlandach pomiędzy 1700 a 1800 rokiem. Gdy jakiś naród buduje 172 nowe okręty wojenne pomiędzy 1682 a 1700 rokiem i zaledwie trzy okręty wojenne od roku 1703 aż do 1745, musi tam być coś nie w porządku. Owe „coś“ w danym wypadku z Holandią nie ma nic wspólnego z okrętami. Była to sprawa niedostatecznej ilości portów.

Porty Holandii nie rozwijały się jednocześnie z potrzebami owych czasów. Składały się z pewnej ilości limanów oraz kilkunastu dosyć dużych ujść do morza. Były to piękne porty, chętnie pragnące służyć swym klientom, czym mogły. Atoli były one bardzo płytkie, nadto zaś podlegały zmianom przypływu i odpływu i dopóty mogły odpowiadać swemu zadaniu, dopóki statki były stosunkowo małe.

Była to smutna rzeczywistość. W ciągu siedemnastego wieku, kiedy budownictwo okrętów wojennych znajdowało się dopiero w stadium początkowym, Holandia, która budowała lepiej i taniej niż inne kraje, nie miała się czego obawiać. Okręty mające sześćset ton wyporności oraz siedemdziesiąt dział łatwo mogły wchodzić i wychodzić przez ujście Renu lub Zuiderzee. Atoli po roku 1700 okręty wojenne szybko powiększały się, tak że za czasów Nelsona wyporność niektórych okrętów liniowych przekraczała dwa tysiące ton. Holendrzy nie mogliby nigdy wprowadzić na Texel okrętu mającego dwa tysiące ton wyporności.

Amsterdam, jeden z najważniejszych kontynentalnych ośrodków handlu morskiego w ciągu pierwszych sześćdziesięciu lat siedemnastego stulecia, leżał teraz niemal bezczynnie, oddzielony od reszty świata ławicą piasku, przez

którą żaden bagier nie mógł przekopać kanału. Po roku 1691 wszystkie statki o zagłębieniu przekraczającym $4\frac{1}{2}$ metra musiały być przewożone przez ławicę piasku za pomocą tzw. „wielbłądów“, czyli pewnego rodzaju pływających suchych doków, które unosiły okręty ponad tą przeszkodą.

Okręty wojenne natomiast docierały do stolicy dopiero po usunięciu z nich wszystkich armat oraz większej części ekwipunku.

Nie inaczej miała się rzecz z Rotterdamem. Dopiero przed pięćdziesięciu laty znaleziono wyjście, łącząc oba te miasta z morzem za pomocą kanałów i nie zwracając już żadnej uwagi na stare naturalne drogi wodne.

Tak więc Holandia wskutek swych płytkich portów przestała być współzawodniczką innych krajów nadmorskich. Gdy Francja i Anglia, mające wielkie i głębokie porty, mogły pozwolić sobie na budowę trzy- i czteropokładowych okrętów, biorących po 110 a nawet po 120 dział i mających po 2.500 ton wyporności, Holandia nigdy nie mogła przekroczyć 700 ton, nie chcąc pozostawiać swych okrętów na stałe na otwartym morzu.

Władze marynarki holenderskiej usiłowały pokonać tę przeszkodę wszelkimi możliwymi sposobami. Budowano okręty o płaskich kilach, poszerzano je — wszystko to bez pożądanых skutków. Przyroda silniejsza była od nich.

A ponieważ okręt mający 700 ton wyporności nie jest przeciwnikiem dla okrętu mającego 2.000 ton wyporności, przeto ostateczny upadek Holandii stał się sprawą czasu oraz prostej matematyki.

Muszę tu dodać jeszcze kilka słów o nowym typie statku, który w ciągu drugiej części tego „wielkiego wieku“ powstał w Niderlandach i nie tylko odegrał poważną rolę w historii marynarki ostatnich dwóch stuleci, ale nawet przetrwał w nieco zmienionej formie aż do naszych czasów.

W dobrze znanym angielskim słowniku z roku 1670 czytamy: „Jacht: holenderski statek spacerowy, mający wielkość barki“. A w dzienniku Evelyne pod datą 1 października 1661 roku czytelnik znajdzie następującą notatkę: „Żeglowałem dziś z Jego Królewską Mością na jednym z jachtów (statków spacerowych), statków nieznanych u nas do czasu podarowania królowi tego dziwnego żaglowca przez Holenderskie Wschodnio-Indyjskie Towarzystwo Handlowe“.

Słynny autor i wierny stronnik Stuartów musiał widzieć ten żaglowiec już przedtem, gdy był w Holandii na wygnaniu. Holenderski jacht bowiem powstał już bardzo dawno ze zwykłej holenderskiej łodzi kanałowej. Stąd pochodziła jego nazwa — statek ciągniony przez konia, który spokojnie idzie ścieżką jachtu (yacht path — jagpad), czyli ścieżką przeznaczoną do ciągnięcia statku (towpath), biegnącą wzdłuż każdego kanału. Potem ustawiono na tej łodzi maszt, dodano przednik dolny i żagiel tylny oraz kilka dziobników (kliwerów). Z kolei zamieniono ogólną kabinę na końcu statku na salon — kambuz i parę sypialni dla właściciela oraz jego gości. I oto dawna publiczna łódź komunikacyjna zamieniona została w to, czym jest jeszcze do dziś — w łódź budowaną wyłącznie dla celów sportowo-żeglarskich lub dla ludzi bogatych, pragnących wypocząć w zaciszu domowym, o co dzisiaj przecież tak trudno.

ŻYCIE NA MORZU W CZASACH NELSONA

W maju roku 1789 wezwano przedstawicieli ludu francuskiego do Wersalu na pomoc królowi w jego wysiłkach ocalenia kraju od bankructwa.

W trzy lata potem przedstawiciele ludu francuskiego, którzy tymczasem zajęli się gorliwiej innymi sprawami niż wyrównaniem budżetu, znieśli królestwo w ogóle.

W rok potem króla ścięto.

Europa w milczeniu przyglądała się temu.

To co się działo we Francji, wskazywało najwyraźniej, że musi się tam odbywać rewolucja. Inni władcy w obawie, że ten nastrój rewolucyjny może rozlać się po całym kontynencie, stworzyli „kordon sanitarny“, tj. połączyli swe armie lądowe i floty w celu zatrzymania głodnych mas francuskich tam, gdzie było ich miejsce — we własnej ich ojczyźnie.

Atoli głodne masy Francuzów uważały za swój obowiązek nieść błogosławieństwo „wolności, równości i braterstwa“ tym wszystkim niewolnikom, którzy cierpieli jeszcze ciągle pod tyrańskimi rządami kilku dynastii europejskich.

Pod dowództwem pewnego młodzieńca, któremu do niedawna wystarczała całkowicie dyktatura na ojczystej wyspie Korsyce, który jednak ukrywał teraz pod szarym swym surdudem daleko sięgające ambitne plany, czerwone masy rewolucyjne zniszczyły z całym spokojem ogniem i mieczem doskonale wyćwiczone pułki swych cesarskich i królewskich nieprzyjaciół i stały się panami kontynentu.

To, że w ciągu dziesięciu lat zapomnieli całkowicie o wolności, równości i braterstwie, było tylko niewinną pomyłką.

Atoli usiłując dla wypełnienia swej misji przepłynąć przez Kanał Brytyjski, natrafili na poważne trudności. Skutkiem tego Europa zmuszona była do prowadzenia wojny na morzu przez dwadzieścia dwa lata. I skończyło się to dopiero wkrótce po bitwie pod Waterloo, kiedy brytyjski okręt wojenny *Bellerophon* odwiózł cesarza Francji na pustynną Wyspę Św. Heleny.

Dwadzieścia dwa lata nieprzerwanej niemal walki na otwartych morzach były okresem największego rozwoju dawnego okrętu wojennego, poruszanego jedynie siłą wiatru.

Walka na morzu nie była zresztą taka jednostronna, jak to się często przypuszcza. I na morzu również Francja była strasznym przeciwnikiem jak i na lądzie. Francuscy budowniczości okrętów nie byli tacy zacofani i posiadali więcej oryginalnych pomysłów niż ich koledzy z tamtej strony Brytyjskiego Kanału.

Hiszpańskie stocznie okrętowe, które pracowały również dla Napoleona (brata swego mianował on królem Hiszpanii) pod kierunkiem francuskich inżynierów, dostarczały ciągle jeszcze pierwszorzędnego materiału.

We wszystkich jednak poważnych bitwach Anglicy osiągnęli zwycięstwo, a po bitwie pod Trafalgarem 21 października 1805 roku Francja musiała ostatecznie zaniechać ubiegania się o pierwszeństwo na Atlantyku i Pacyfiku.

Napoleon musiał wiedzieć, że to nastąpi. Na dwa lata przedtem zdążył już sprzedać kolonię Luizjanę Stanom Zjednoczonym Ameryki, jednemu z najmniejbezpiecznych współzawodników Anglii na morzu.

Po bitwie pod Trafalgarem nie próbował już więcej blokadą zamykać Anglii. Zorganizował natomiast pewien rodzaj blokady odwrotnej, a mianowicie zamknął dla handlu angielskiego wszystkie porty kontynentu, począwszy od Morza Egejskiego aż po Bałtyk. Odpowiedzią Anglii na ową tak zwaną „blokadę kontynentalną“ była kompletna blokada od strony morza.

Była to walka na śmierć lub życie. Jeżeli Anglia wyszła z niej zwycięsko, zawdzięcza to przede wszystkim fachowym i żołnierskim czynom swych marynarzy oraz nieroztropności wielkiego Napoleona, który na ofertę Roberta Fultona zbudowania mu fregaty parowej odpowiedział odmownie, oświadczając wynalazcy amerykańskiemu, że jego „wyrzucająca dym beczka nie będzie miała nigdy żadnej wartości praktycznej jako statek wojenny“.

Chociaż bowiem okręty francuskie i hiszpańskie dosyć często przewyższały okręty angielskie, jednakże marynarze angielscy byli niewątpliwie lepsi w walce, manewrowaniu i strzelaniu niż marynarze Bonapartego.

Ciekawe byłoby dowiedzieć się, jaki rodzaj życia musieli wieść ci zbawcy swej ojczyzny, służąc na okrętach wojennych Jego Królewskiej Mości. Większość ludzi, którzy brali udział w bitwie pod Trafalgarem, musiała żyć długo jeszcze w dziewiętnastym wieku, wobec czego umarli jako współcześni naszych dziadków. Nie rozważam więc stanu rzeczy sprzed pięciuset lub sprzed tysiąca lat. Przeciwnie, mówię o zajściach, które się zdarzyły w wiele lat po śmierci Waszyngtona.

Okręty, które broniły brzegów Anglii przeciwko napaści obcej, były produktem rodzimym. Budowano je z angielskich dębów, które rosły w królewskich lasach angielskich. Po ścięciu drzewa musiały one właściwie przeleżeć przez kilka lat. Jednakże wobec wzmożonego zużycia w czasie tak wielkiego zapotrzebowania, kiedy trzydziestoletni kapitanowie więcej wachali prochu niż dzisiejsi siedemdziesięcioletni admirałowie, częstokroć używano drzewa świeżo ściętego. Nadto jeżeli się weźmie pod uwagę sposoby preparowania tego drzewa, żeby mu nadać wymagane kształty, nie trudno będzie zrozumieć, że przeciętny wiek okrętu wojennego owych czasów rzadko przekraczał lat osiem. Można je było oczywiście wtedy gruntownie naprawiać,

PRACZŁOWIEK W SWYM CZŁEPIE
Z JEDNEGO PNIA
30000 LAT PRZED N. CHR.



RZYMIANIE I GRECY
30 TON



KRZYŻOWCY
60 TON



XV WIEK
100 TON



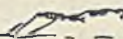
XVI I XVII WIEK
400 TON



XVIII WIEK
1000 TON



KLIPERG W XIX WIEKU
3000 TON



XX WIEK
50 000-70 000 TON



Rozwój ruchu pasażerskiego.

atoli koszty takiej naprawy wynosiły niemal tyle, co budowa kompletnie nowego okrętu, toteż z reguły budowano nowe okręty, stare zaś wycofywano z użycia.

Właściwie metoda budowania okrętów w Anglii była ta sama co i na stocznjach francuskich, a różniła się nieco od budowy okrętów holenderskich.

Holenderscy fachowcy okrętowi zaczynali zwykle swój zawód jako cieśle okrętowi i pracowali przez lata jako terminatorzy młotkiem i siekierą. Umieli wobec tego trzymać się rysunku, czyli dokładnego planu okrętu narysowanego w bardzo małej skali.

Angielscy i francuscy budowniczowie okrętów pracowali bez takich rysunków konstrukcyjnych. Wykonywali oni swe prace w olbrzymich drewnianych szopach, gdzie na podłodze rysowali swe plany w wielkości naturalnej. Jednocześnie rysowali kredą na ścianie szopy dokładne wysokości boków okrętu.

Po wykonaniu tej przedwstępnej pracy przycinano belki długości odmierzonej i można już było zaczynać właściwie budowę statku.

Zamiana dwóch tysięcy dębów królewskich na królewski okręt trwała około ośmiu miesięcy. Drzewo kosztowało około trzydziestu pięciu dolarów za tonę. Nadto na drzewo masztowe, na żagle, olinowanie i armaty wydawano jeszcze po 125 dolarów za tonę. Armaty stanowiły najważniejszą pozycję rachunku wydatków.

Poszczególne belki okrętów łączono za pomocą drewnianych kółków. Sztyfty te zwykle kurczyły się, a wtedy słona woda przedostawała się do kadłuba statku i psuła deski, wskutek czego kołki wypadały, pozostawiając dziury, kędy stale przeciekała woda. W wielu marynarkach innych państw używano już wtedy do zbijania desek i belek gwoździ miedzianych. W konserwatywnej Anglii używano nadal sztyftów drewnianych niemal do końca osiemnastego wieku.

Tradycja angielska wymagała również, żeby budowano

OKRES PRZEDHISTORYCZNY
30 000 PRZED N.CHR.



FENICJANIE, GRECY, RZYMIANIE
NA MORZU ŚRÓDZIEMNYM
4 000 PRZED N.CHR. —
1 400 PO N.CHR.



30 TON



WIEK WIKINGÓW
W POŁNOCNEJ EUROPIE
700 - 1200



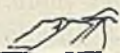
60 TON



PORTUGALCZYCY I HISZPANIE
NA ATLANTYKU
1300 - 1600



100 TON



ANGIELSKO-HOLENDERSKA
WOJNA O SUPREMACJĘ
1600 - 1700



600 TON



ANGIELSKO-FRANCUSKA
WOJNA O SUPREMACJĘ
1750 - 1815



1200 TON



OKRĘTY WOJENNE W XX WIEKU
1900 - 1936

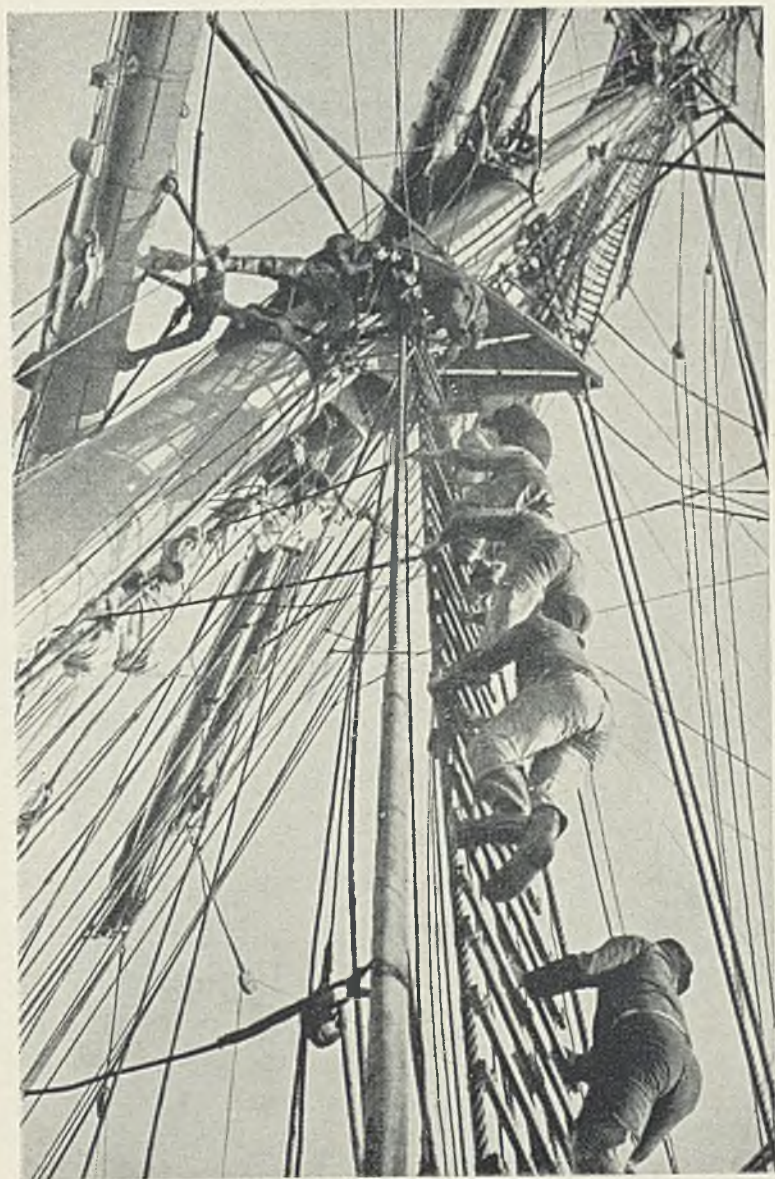


35000 TON

PRZYSZŁY ZDOBYWCA MORZA
1950



O panowanie na morzu.



Marynarze wspinają się po więzi bocznej (wancie).



„Great Britain“, pierwszy żelazny parowiec śrubowy, 1845. Sztych współczesny.

na okrętach bardzo niskie pomieszczenia pod pokładem. Francuzi i Hiszpanie budowali o wiele obszerniejsze okręty, które naturalnie były również zdrowsze dla załogi, nadto zaś odznaczały się lepszą żeglownością w czasie złej pogody. Gdy morze było niespokojne, Anglicy mogli korzystać tylko z dwóch górnych rzędów armat, w obawie ażeby woda nie przedostała się do wnętrza statku przez niższy rząd otworów strzelniczych. Jednakże armaty angielskie były lepsze od armat francuskich, poza tym były lepiej obsługiwane. Ponieważ najważniejsze bitwy morskie owych czasów odbywały się z odległości 400 metrów dzielących floty nieprzyjacielskie, przeto przewaga francuska w żeglowności i lepsze wyekwipowanie ogólne neutralizowały wyższy stopień angielskiej sztuki strzelania.

Tyle o okrętach owych czasów. A teraz z kolei kilka słów o charakterze życia mieszkańców tych okrętów.

Kapitan wraz z oficerami mieścili się w tylnej części okrętu, gdzie spali na stałych łózkach. Załoga spała w hamakach zawieszanych w nocy pomiędzy armatami na dolnym pokładzie. Aspirantów do stopnia oficera morskiego usuwano gdzieś na najniższe pokłady, znajdujące się głęboko pod poziomem wody. Tam również chirurg okrętowy miał swój stół operacyjny tuż obok spiżarni, gdzie odory stęchłego masła, starego sera oraz wody zbierającej się na dnie okrętu (zęza) łączyły się ze sobą w nieznośny fetor.

Słowo bilge było i jest dzisiaj używane do nazywania wody, która powoli przedostaje się do okrętu i zbiera się ponad obłem (poprzecznym) lub kilem. Miała ona i ma dzisiaj bardzo przykrą woń i kapitanowie o wrażliwym powonieniu palili w swych kabinach kadzidło, ażeby usunąć z nich ten nieznośny fetor wody-bilge, wyziewy kuchenne, smród zgnilizny, zdechłych szczurów oraz nie mytych ciał ludzkich, który do niedawna jeszcze dawał się we znaki na wszystkich okrętach.

Granaty i proch trzymano w bezpiecznej odległości od ognia armat nieprzyjacielskich, zupełnie głęboko pod linią

wodną. Proch w owym czasie miał przenikający wszędzie zapach siarki, który wypełniał wszystkie dolne pomieszczenia okrętu. Armaty leżały na niskich drewnianych lawetach, zaopatrzonych w drewniane koła, co jednocześnie ułatwiało odbicie w tył przy strzelaniu.

Odbicie w tył dział, wyrzucających trzydziesto- i dwudziestoczerofuntowe granaty, było niemal tak samo niebezpieczne jak i same ich strzały. Skoro bowiem działo nagrzało się bardzo podczas dłuższego strzelania, odbicie w tył wyrzucało całą drewnianą lawetę wraz z kołami aż do pułapu z potworną siłą. Ale jeżeli nawet działo nie podskakiwało tak bardzo, mogło zabić obsługujących je ludzi, o ile odbiło trochę za daleko. Toteż gdy zapalano lont prowadzący do zapalnika armaty, dla bezpieczeństwa wszyscy z wyjątkiem kanoniera uciekali pośpiesznie, a gdy proch w loncie zaczynał syczeć i kanonier odskakiwał również na stronę.

Zdarzało się jednak, że liny, którymi przymocowane było działo, pękały. Wtedy obsada miała do czynienia ze zwolnioną z uwięzi armatą, narzędziem bardzo niebezpiecznym, zwłaszcza jeżeli działo się to podczas bitwy. Taka bowiem zerwana z uwięzi armata stawała się po prostu szatanem, myślącym tylko o tym, aby wszystkich, którzy znajdują się na jej drodze, porozrywać i zmiążdżyć. Trzeba ją było ujarzmić za pomocą materaców, hamaków i żagli, ale przede wszystkim pewna ilość ludzi, usiłujących tego oszalałego słonia uwięzić na miejscu, zostawała zwykle okaleczona lub zabita.

Samo strzelanie było czynnością wysoce skomplikowaną, wymagającą wiele czasu i wielkiej zręczności. Jeżeli oficer artylerii nie posiadał dużego doświadczenia w strzelaniu, wtedy działo pluło w tył na niego, a tego rodzaju płomień palącego się prochu wywoływał bardzo bolesne oparzenia.

Celowanie z tych armat, zwłaszcza podczas dużej fali, było również sprawą długoletnich ćwiczeń. Starano się oczywiście trafić w środek okrętu nieprzyjacielskiego i o ile

się dało, wycelować w jego luki strzelnicze, czyniąc krwawy gulasz z obsady armatniej, by w ten sposób zniszczyć skuteczność ognia nieprzyjacielskiego. Gdy się chciało trafić, należało celować raczej nieco wyżej niż niżej, ponieważ kule armatnie owych czasów niewielką wyrządzały szkodę, jeżeli trafiały w okręt pod wodą; mogły natomiast wywołać wielkie uszkodzenia w osprzęcie nieprzyjacielskim, gdyż okręt, który utracił maszty, stawał się zupełnie bezradny, o ile z pomocą nie przyszedł mu uprzejmy sąsiad i nie wyciągnął go szybko na linie poza sferę ognia.

Celne strzały były rzadkie. Mam tu na myśli strzały, które przez strzelnicę przeszły do wnętrza okrętu przeciwnika i zapaliły rozrzucony na pokładach proch strzelniczy, co z kolei wywoływało wybuch w prochowni znajdującej się pod pokładem.

Atoli każdy celny strzał kulą w bok drewnianego okrętu pociągał za sobą deszcz odłamków, równie niebezpiecznych jak i kule, którymi z olinowania celni strzelcy obu stron strzelali wzajem do siebie. Jeżeli ktoś bowiem został zraniony takim odłamkiem w oko lub rękę, kierowano go natychmiast do gabinetu lekarskiego, mającego niewiele podobieństwa z salą operacyjną nowoczesnego okrętu wojennego.

Lekarz okrętu wojennego XVIII wieku miał bardzo wiele zajęć. Spełniał liczne i różnorodne funkcje. Przede wszystkim musiał przeprowadzać odwszenie włóczęgów i ludzi schwytanych, których przysyłały mu na okręt władze portowe. Następnie musiał dopilnować ogolenia i ostrzyżenia ich. Sam nie był już teraz golarzem. Uważano go za oficera i posiadał własną kabinę w pobliżu pokoju oficerskiego, tj. wspólnego pokoju mieszkalnego wszystkich oficerów oprócz kapitana. Jadał również razem z oficerami.

Następnie lekarz obowiązany był dopilnować wygotowania ubrań nowicjuszków. Po wyjściu okrętu z portu lekarz otwierał swój „gabinet“ dla chorych, znajdujący

się gdzieś pod składem, gdzie przypadkowo okazało się trochę wolnego miejsca, zwykle jednak mieszczący się w dziobówce.

Tutaj lekarz rozpoczynał codzienne przyjęcia i każdy, kto czuł się źle, mógł się zjawić u niego. Po stwierdzeniu dolegliwości kierowano pacjenta do zaimprovizowanego szpitala. Pielęgniarek w szpitalu tym nie było. Najślabi ludzie z załogi okrętowej musieli opiekować się chorymi. Nazywano ich „straconymi“ i o nazwie tej można byłoby wiele powiedzieć.

Czytelnik może sobie łatwo wyobrazić, jak obchodzono się z tyfusem, febrą i chorobami wenerycznymi — słowem — z tymi wszystkimi dolegliwościami, które załoga przynosiła zwykle ze swoich poprzednich miejsc pobytu na pokład okrętu. Toteż nie należy dziwić się, że przeciętny marynarz owych czasów wolał w cichości znosić wszelkie cierpienia, niż skazywać się dobrowolnie na pobyt w izbie chorych z jej brudem, smrodem oraz obowiązującym tam surowym zakazem używania alkoholu i tytoniu.

Oczywiście, na niektórych okrętach warunki były o wiele lepsze niż na innych. W gruncie rzeczy wszystko zależało od kapitana.

Jeżeli mu się podobało, mógł kazać co pewien czas wydezynfekować swój szpital, zaopatrzyć pacjentów w czystą bieliznę oraz taki zbytek jak materace, a nawet zarządzić przygotowywanie dla nich specjalnych potraw dietetycznych i dawać im wino ze stołu oficerskiego.

„Tradycja“ atoli nakazywała bardziej surowe obchodzenie się z chorymi i okręty „humanitarne“, jak je nazywano, zdarzały się równie rzadko jak chłodne dni w Kalkucie.

To co się działo w oddziale chirurgicznym pod pokładem podczas bitwy, jest jeszcze bardziej smutne. Najstraszniejszy jednak był fakt, że nieraz groszowa oszczędność w stosunku do pacjentów szpitalnych odgrywała tam dominującą

rolę. Ludzie ci niezależnie od tego, czy pochodzili z podejrzanых dzielnic wielkemiejskich i więzień, czy też gwałtem wyrwani zostali z ognisk domowych i oderwani od pokojowych zajęć — zawsze przecież bronili swej ojczyzny przed upadkiem. Mimo to admiralicja orzekła, że szarpie są za drogie dla codziennego użytku przy obmywaniu ran. Gąbki były tańsze, wobec tego lekarzy zaopatrywano w gąbki.

Jednakże gąbek tych dawano im niewiele, toteż podczas bitwy lekarze zmuszeni byli używać tej samej gąbki w ciągu wielu godzin. Skutki były takie, że wiele niewinnych zgoła ran ulegało zakażeniu i trzeba było uciekać się do amputacji, której można było łatwo uniknąć, gdyby lekarz był używał szarpi.

Powróćmy jednak do bitwy morskiej, o której była przed chwilą mowa.

Skoro tylko zobaczono nieprzyjaciela, chirurg, płatnik, kapelan i nauczyciel (który był na okręcie po to, aby uczyć kadetów czytania, pisania i arytmetyki) schodzili na dół okrętu, gdzie kadeci zwykle jadali, spali i w ogóle mieszkali. Następnie zsuwano tam tyle kuferków okrętowych, należących do tych młodzieńców, ile trzeba było na sporządzenie niskiego stołu, i ten zaimprovizowany stół przykrywano starym żaglem. Z kolei zapalano kilka łożowych świec umieszczonych w wielkiej okrętowej latarni i zawieszano ją na poprzecznej belce. Było to jedyne światło, przy którym chirurg wykonywał swe operacje.

Tymczasem sam lekarz gotował na małym piecyku węglowym wodę potrzebną do nadawania nożom i piłom pożądaney temperatury, uważano bowiem, że odpilowywanie nogi rannego gorącą piłą boli mniej niż piłą zimną.

Potem rozstawiano wokoło stołu operacyjnego kubły, gdzie miano ewentualnie rzucać obcięte ramiona, nogi, ręce i stopy, otwierano butelki z rumem i dżynem, ażeby nim jako tako oszołamiać ofiary, i przygotowywano ban-

daże tamujące upływ krwi, aby zapobiec ewentualnej śmierci pacjentów oczekujących na swą kolejkę.

Używanie bandażu było marynarzom dobrze znane. Kiedy lekarz nic nie miał lepszego do roboty, pouczał załogę, jak należy stosować bandaże tamujące krew. Skoro marynarz został zraniony podczas bitwy, kamraci mogli mu w ten sposób przyjść z pierwszą pomocą, co często było bardzo ważne, o ile ofiara chciała jeszcze za życia dostać się na stół operacyjny.

Czy pacjent opuszczał ten stół jeszcze żywy, to już inna sprawa. Chirurgom bowiem bardzo się śpieszyło i nie mogli marnować czasu. Ranni leżeli rzędami wokoło na podłodze i czekali na swoją kolej. Zwykle diagnoza przy ranach postrzałowych od tych armat była łatwa. Zabieg również.

Gdy chirurg skinął głową na swych pomocników, chwymano natychmiast ofiarę. Jeden z nich dawał rannemu pełną szklanę rumu, inny wsadzał mu w usta skórzany knebel, który w krytycznej chwili podczas operacji pacjent mógł gryźć.

Czytelnik zapewne przypomina sobie drewniany knebel w formie gruszki, który galernicy trzymali podczas bitwy w ustach, aby po otrzymaniu rany nie jęczeć i nie krzyczeć.

Następnie ci sami pomocnicy trzymali mocno rękę lub nogę rannego, podlegającą amputacji, gdy lekarz dwoma cięciami noża przecinał mięśnie aż do samej kości. Z kolei brał piłę. W ciągu kilku minut wszystko było gotowe. Wtedy nakładano pośpiesznie bandaże, kontrolowano szybko ligaturę, umocowaną naokoło kikuta, dawano jeszcze łyk rumu i brano na stół następnego pacjenta.

Cóż to byli za ludzie, którzy w ten sposób żyli?

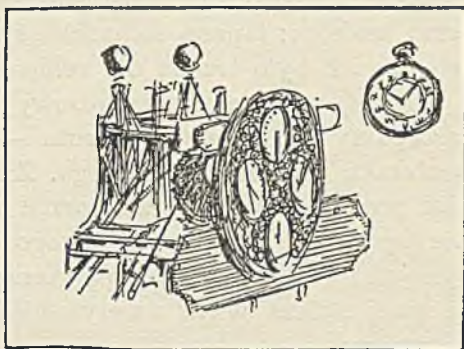
Kapitan i oficerowie należeli prawie zawsze do wyższych sfer społecznych. Minęły już piękne czasy Drake'a, kiedy dzielny i zdolny człowiek mógł się wybić. XVIII wiek nie tylko w Anglii, ale i wszędzie w Europie był, jak to

dobitnie określił Disraeli: „Wiekem niewielu. Bardzo niewielu!“ Po zajęciu przez tych bardzo niewielu wszystkich dobrych stanowisk na lądzie, musiano oczywiście z kolei sięgnąć po wszystkie zyskowniejsze stanowiska na morzu. Stanowisko kapitana okrętu mogło być wtedy i zwykle nawet było bardzo intratne, podobnie jak stanowisko kapitana nowoczesnego jachtu prywatnego, gdy właściciel nie zna się na zakupach produktów i podwójnej buchalterii.

Atoli stanowisko kapitana nie było synekurą, był on bowiem osobiście odpowiedzialny za wszystko, co się działo na pokładzie jego okrętu.

Musiał się troszczyć nawet o rzeczy, które dzisiaj załatwia płatnik lub kasjer okrętowy. Zaopatrzywszy się w potrzeby okrętowe kapitan z kolei musiał postarać się o załogę. Ponieważ oprócz bardzo młodych zapaleńców, marzycieli, zupełnych nędzarzy i nałogowych pijaków ludzie przeważnie wiedzieli, jak wygląda życie na okręcie wojennym, więc ochotników do służby w marynarce było niewielu. Inaczej sprawa wyglądała, gdy chodziło o ludzi ukrywających się przed wymiarem sprawiedliwości lub niechętnie stykających się z władzami administracyjnymi, czyli takich, którzy woleli ciasny i ciemny kąt pod pokładem niż więzienie.

Zwykle jednak z tego rodzaju „ochotników“ byli źli marynarze; nie można również powiedzieć nic lepszego o tych innych, którzy znani byli pod pochlebną nazwą „Ludzi Lorda Majora“. Ci zawdzięczali swoją obecność na pokładzie wysokiemu magistratowi Londynu. Były to



Pierwszy (1726) i ostatni (1762) czasomierz Johna Harrisona.

szumowiny stolicy, zebrane z ulicy i po knajpach. W innych czasach wypełniono by nimi wszystkie więzienia, teraz uniknęli zapewne tego losu dostając się do marynarki wojennej Jego Królewskiej Mości.

Jednakże magistrat i poborcy podatków nie mogli sami dostarczyć wystarczającej ilości kandydatów do służby morskiej, pozostawała więc jedyna droga do zaradzenia temu brakowi: łapano zniemacka tyłu spokojnych obywateli, ilu ich było trzeba dla celów wojennych.

Dzisiaj werbunek przymusowy jest nieznany. Został zastąpiony przez pobór rekruta — napoleońską metodę werbunku legalnego i jawnego. Zнали go jednak jeszcze nasi pradziadkowie i drżeli przed nim, ponieważ ludzie werbujący nie szanowali nikogo i nie troszczyli się bynajmniej o narodowość pojmanego, co poczuło dobrze na swej skórze wielu amerykańskich i skandynawskich marynarzy.

Oczywiście, na papierze akcja werbunku przymusowego wyglądała najzupełniej normalnie. Na papierze bowiem miano werbować jedynie marynarzy. Miało to przynajmniej jakiś sens, gdy kraj wplątany był w ciężką wojnę. Marynarze Jego Królewskiej Mości umierali jak muchy, spełniając swój patriotyczny obowiązek za gażę wynoszącą 25 szylingów miesięcznie. Byłoby więc niesprawiedliwością, żeby marynarze marynarki handlowej, wyzyskując wysokie płace wojenne, otrzymywali po 25 dolarów miesięcznie, a ciężką pracę pozostawiali innym.

Zdaje się też, że początkowo miano werbować przemocą tylko żeglarzy marynarki handlowej, którzy trwonili swe niesłusznie wysokie zarobki w knajpach.

Wkrótce jednak zapas prawdziwych marynarzy zaczął się wyczerpywać. Wtedy zdecydowano: „Od tej chwili każdego, kogo złapiecie!“ Oczywiście, było to zupełne bezprawie. Cóż stawało się bowiem z „Magna Charta? Ale pisane prawa i zabezpieczenia nie mają niestety żadnej wartości, jeżeli nie można ich poprzeć siłą. Skąd

mieli się wziąć przyjaciele porywanych nieszczęśników? Czy byli zresztą dość odważni, żeby przyjść ze skargą lub żądaniem, albo powoływać się na *habeas corpus*? Nie, nie było przyjaciół mogących sobie pozwolić na to, a nawet gdyby byli, jakże mogli oni skomunikować się z nieszczęśliwymi ofiarami? Skoro tylko więźniów dostarczono na pokład, natychmiast ich zamykano i przed drzwiami stawiano wartowników z nabitą bronią, dając rozkaz strzelania do każdego, kto usiłowałby uciekać.

Nie pozostawało więc nic innego, jak pogodzić się z przykrym losem, aby nie narazić się na coś gorszego jeszcze. Przecież wojna nie może trwać wiecznie i jeżeli ma się trochę szczęścia, można będzie wrócić do domu z kilkoma zaledwie ranami lub drewnianą nogą.

Poza tym mieli oni przynajmniej tę słabą pociechę, że na pokładzie była klasa istot ludzkich jeszcze bardziej nieszczęśliwa niż oni. Byli to tak zwani „chłopcy“,¹ ten godny pożałowania przychówek najgorszych dzielnic Londynu, uratowany z rysztołów i strychów i przygarnięty przez towarzystwo litościwych dam i dżentelmenów, którzy mieli nadzieję, że wysyłając ich na okręty wojenne ocala ich przed szubienicą. Te dzieciaki, mające częstokroć po dwa-naście i trzynaście lat, wciągano normalnie na listę załogi z gażą wynoszącą trzydzieści pięć dolarów na rok, której jednak nie oglądały nigdy, ponieważ wszystko szło na ich ubranie. Byli oni służącymi podoficerów i kadetów, spełniali polecenia oficerów i ponieważ znajdowali się na najniższym szczeblu drabiny społecznej, byli na łasce i nie-łasce wszystkich mieszkańców okrętu, poczynając od kadetów aż do kapitanów.

Kadeci zasługują na specjalną wzmiankę, odegrali bowiem w historii owych czasów pewną rolę. Niewątpliwie, po pewnym czasie wyrastali z nich częstokroć wspaniali oficerowie, ponieważ od kołyski uczono tych dzieciaków przysłego ich rzemiosła.

¹ Boys.

Dzisiaj przyszli oficerowie morscy wstępują do szkoły marynarskiej po skończeniu trzynastu lat i po starannym kursie nauk związanych z żeglugą morską, odbytym na lądzie, co trwa około czterech lat, przydzielają ich na okręty udające się na morze. Tymczasem w osiemnastym wieku chłopców tych wysyłano na okręt już w jedenastym roku życia, jeżeli to byli synowie oficerów marynarki. Dziwne to postanowienie datuje się od roku 1661 za panowania Karola II i poza nazwą (do roku 1720 nazywano ich „King's Letter Boys“, ponieważ otrzymywali „królewską listę służby“) ich istotne stanowisko zmieniło się niewiele.

Używano ich do wszelkiego rodzaju drobniejszych funkcji służbowych na okręcie, takich na przykład jak doglądanie pracy załogi na masztach i załatwianie różnych drobiazków dla oficerów pokładowych. Musieli poza tym pilnować, żeby marynarze przepisowo zawieszali swe hamaki. Musieli również być obecni przy przyjmowaniu na pokład zapasów żywności, a kiedy okręt znajdował się w drodze, musieli obsługiwać przyrząd do mierzenia jego szybkości.

Był to niewątpliwie doskonały sposób nauczania skomplikowanego fachu żeglarskiego w osiemnastym wieku. Chłopcy ci byli jednak zbyt młodzi, żeby wykonywać ciężką pracę. Wobec tego mieli bardzo dużo wolnego czasu, który spędzali w brudnej norze, gdzie spali, jedli, grali w karty i inne hazardowe gry. Ponieważ mieszkali razem z oficjalistami okrętowymi i pomocnikami lekarzy, którzy przeważnie byli ludźmi w średnim wieku i znajdowali się od dawna w służbie morskiej, narażeni byli na wysłuchiwanie rozmów tych ludzi. Toteż już w piętnastym roku swego życia znali niemal wszystkie grzechy na wylot.

Naturalnie, podobnie jak i wiele innych niefortunnych urzędzeń na pokładach tych okrętów tak i te stosunki były w wyraźnej sprzeczności z istniejącymi przepisami i prawami. Administracja w swej wspaniałomyślności opłacała

nawet nauczyciela, który miał uczyć kadetów i jednocześnie wyrabiać w nich poczucie karności. Na każdym statku znajdowało się jednak od dwunastu do dwudziestu czterech kadetów. Jakże więc jeden nauczyciel miał sobie dać radę z figlami dwudziestu czterech małych diabełków, które wiedziały, chociaż zresztą nie nauczyły się jeszcze niczego, że z chwilą przekroczenia kładki służącej do wejścia na okręt stawali się oficerami i dżentelmenami i że mimo swego wieku stali wyżej od wszystkich marynarzy niższych rangą od podoficerów.

Może czytelnik wierzyć lub nie (ja sam wolałbym temu nie wierzyć), że te dwunastoletnie dzieciaki miały prawo oskarżać marynarza cztery razy może starszego od nich i wymagać ukarania go chłostą za jakąś wymyśloną obrazę ich dziecinnej godności.

I gdy rozumniejsi kapitanowie nie zwracali uwagi na podobne skargi, to byli przecież i tacy — a tych było o wiele więcej — którzy nakazywali, żeby wszyscy ludzie znajdujący się na pokładzie salutowali surdutowi kadeta, nawet jeżeli surdut ten tylko powieszono do wysuszenia na kiju od miotły.

Dwunastoletni a najwyżej trzynastoletni chłopiec w dziecinnym uniformie i z własną małą szablą stał się zjawiskiem godnym politowania. Proszę sobie wyobrazić takiego pętaka, mającego prawo wymagania posłuszeństwa od ludzi starszych oraz mającego przywilej chłostania ich, jeżeli nie dość szybko dotknęli ręką czapki, mówiąc: „Tak, panie“.

Przypomina mi to temat, który poruszałem już przedtem, a mianowicie sprawę kar. Niewiele mogę już właściwie do tego dodać.

A raczej można byłoby powiedzieć jeszcze bardzo wiele, ale dałem już tak ponury obraz życia na pokładzie statku wojennego sprzed półtora wieku, że uczynię to możliwie zwięźle.

Dzisiejsze opowiadania ludzi, którzy przeżywali to, oraz

opowiadania świadków tego rodzaju tortur przynoszą nam bardzo wiele szczegółów. Pozostał jednak nie rozwiązany jeszcze pewien niezmiernie ciekawy problemat. Ile uderzeń batem może wytrzymać człowiek, żeby nie umrzeć od tego?

Otóż może wytrzymać nadspodziewanie wielką ilość batów, jeżeli jest mocno zbudowany. W przeciwnym wypadku omdlewał już po dwudziestu uderzeniach, a po sześćdziesięciu umierał. Jednakże kara sześćdziesięciu batów nie była wyjątkiem. Niektórzy kapitanowie dochodzili do trzystu uderzeń, a w specjalnych wypadkach, jeżeli człowiek usiłował zbiec lub uderzył oficera (mimo prowokacji), winowajca skazywany był na chłostę wymierzaną mu przez całą flotę. Umieszczano go wtedy w łodzi i przewożono z okrętu na okręt. Na pomoście każdego okrętu chłostano go niemiłosiernie, aż wreszcie umierał, niewiele bowiem ludzi mogło, zdaje się, wytrzymać ten potworny rodzaj kary.

Tym którzy uważają czasami, że powrót do dawnych metod wymierzania chłosty byłby doskonałym środkiem zapobiegającym przestępstwom (a tak myślących ludzi mamy dziś wielu), chciałbym powiedzieć, że wszyscy żyjący dziś jeszcze ludzie z czasów wymierzania chłosty na pokładzie okrętów wojennych i handlowych uważają zgodnie ten system utrzymania dyscypliny za całkowicie chybiający celu.

Prawdopodobnie nigdy tak bez zastanowienia nie wymierzano chłosty jak za czasów wojen napoleońskich. Oto powód, dla którego marynarze uciekali gremialnie i starali się zaciągnąć na amerykańskie statki, gdzie traktowano ich bardziej po ludzku, chociaż chłosta w amerykańskiej marynarce istniała prawie od początku wojny domowej.

Co najgorsze jednak, to fakt, że wymierzanie chłosty nie wywierało bynajmniej zamierzonego skutku.

Dla stwierdzenia tego poglądu przytoczyć tu mogę zdanie lorda Karola Beresforda, który wstąpił do marynarki brytyjskiej w roku 1859 mając lat trzydzieści i wycofał się

z niej już jako admirał po półwiekowej służbie aktywnej. Rozpoczął więc swój zawód w czasach chłosty. Otóż lord Karol Beresford mówi, co następuje: „W dawnych czasach karaliśmy chłostą i nie mieliśmy żadnej dyscypliny. Dziś nie stosujemy tej kary i dyscyplinę w marynarce mamy“.

Chłosta bowiem czyniła człowieka z natury złego jeszcze gorszym, dobrego zaś, który przeskrobał coś przypadkowo, łamała moralnie.

Wszystko to, com powiedział, najuprzejmiej poddaję pod rozwagę naszym domorosłym kryminologom, którzy wołają: *Back to the cat-o'-nine-tails!*¹

Wreszcie jeszcze jedna sprawa. Jakie życie pędził marynarz, kiedy chwilowo okręt jego nie miał nic do roboty i kiedy mógł udać się na ląd? Otóż życie to nie było takie potworne jak na otwartym morzu, ale mimo to było dosyć nikczemne.

Przed wszystkim dostanie urlopu, kiedy okręt zawinął do obcego portu, było marzeniem ściętej głowy. Przecież urlopowany marynarz mógłby wtedy zbyt łatwo uciec. Czasami udzielano mu kilkudniowego urlopu, gdy okręt zatrzymał się w porcie ojczystym, ale wtedy po piętach deptali mu szpicle. Nie było to z ich strony zainteresowanie platoniczne. Jeżeli udało im się zwabić go do jakiejś szynkowni i tam spoić go do utraty przytomności lub oszołomić jakimś narkotykiem i wtedy oddać w ręce kapitana jako dezertera, otrzymywali sowitą nagrodę za swoją fatygę.

Oczywiście, takiego nieszczęśliwca, który o rzekomej swej ucieczce absolutnie nic nie wiedział, strącano ze statku do wody ze sznurkiem na szyi. Funkcję tę spełniali majtkowie okrętu. Tym już nie trudnili się podstępni szpicle i prowokatorzy. Trik ten dawał doskonałe zyski, toteż

¹ Z powrotem do... bata (lub dyscypliny używanej niegdyś w marynarce i armii, a mającej 9 ogonów, czyli biczów, z których każdy miał trzy supły). (Przyp. tłum.)

w każdym porcie roilo się po prostu od szpiclów, lichwiarzy oraz innych podejrzaných typów.

Zwłaszcza pożyczający pieniądze lichwiarze, wiedząc, że marynarzom zapłacą ostatecznie dopiero po skończeniu wojny, usiłowali przedostać się wszelkimi sposobami na pokład i wtykali biednym starym wilkom po kilka funtów na drobne wydatki (po prostu z uprzejmości) — ni mniej, ni więcej tylko na 100⁰/₀ miesięcznie.

Prowadziło to jednakże do ustawicznych swarów i bójek; wydano też rozkaz niepuszczania lichwiarzy na pokład. Wobec tego zaczęli uprawiać swe rzemiosło na lądzie, co czynią po dziś dzień.

Cóż jednak działo się po skończeniu wojny i ogłoszeniu pokoju?

Wtedy marynarz pozostawał bez grosza, ponieważ lichwiarze dawno już obłożyli aresztem jego żołd, zanim nadeszła chwila wypłaty. A kiedy szukał swej rodziny, żona i dzieci prawdopodobnie uznawały go za nie żyjącego po tej nocy, kiedy nie powrócił z szynkowni.

I nikt nie chciał „marynarzowi“ dać u siebie pracy; a ponieważ nie nauczył się absolutnie niczego, co ułatwiłoby mu uczciwe życie, i dawno już zapomniał własny swój fach, spędzał resztkę pozostałych mu dni jako wyrzutek społeczeństwa, człowiek bez domu, bez przyjaciół, bez żadnych widoków na przyszłość.

KRÓTKI KATECHIZM WSZELKICH RODZAJÓW
ŻAGLOWCÓW

Z początkiem dziewiętnastego wieku, kiedy porty stały się naprawdę „wolne“ w tym znaczeniu, że każdy mógł z nich korzystać (z wyjątkiem okresu wojny), nie pytając się nikogo o pozwolenie i nie narażając się na niebezpieczeństwo napaści piratów, okręty handlowe zupełnie straciły swój zbrojny wygląd i zaczęły być coraz bardziej podobne do żaglowców spotykanych z rzadka w naszych czasach. Poza tym po tylu eksperymentach z kadłubami, masztami, żaglami i olinowaniem w ciągu ubiegłych dwudziestu wieków powstało około dwunastu typów niepodobnych do siebie wzajem statków, które przetrwały do dziś dnia. Rzadko wprawdzie używa się ich teraz do handlu z zagranicą, natomiast służą do obsługi handlowej wybrzeży lub jako statki rybackie.

Ponieważ nazwy ich bardzo często spotyka się w codziennej prasie i w dzisiejszej literaturze, czytelnicy zaś mieszkający nad morzem widują je dosyć często, przeto chciałbym tu podać krótki przegląd ich nazw, wyglądu zewnętrznego oraz właściwości.

Są to więc typy następujące:

Przede wszystkim marynarz przez nazwę „okręt“ rozumie pełnorejowiec trójmasztowy (fregatę), jak to widzimy na załączonych rycinach, a więc nie rejowiec trójmasztowy (bark), nie pełnorejowiec dwumasztowy (bryg) i nie skośnożaglowiec rejowy dwumasztowy (szkuner marsłowy dwumasztowy). Niewielu szczerów lądowych zna te różnice.

Okręt jest to statek mający osprzęt rejowy oraz trzy maszty. Osprzętowany jest rejami, to znaczy że środek rei

leży na maszcie. Przy osprzęcie rożcowym albo gaflowym, reja, zwana teraz dolniakiem (bomem), przymocowana jest jednym końcem do masztu, tak że cały żagiel rozciągnięty bywa po jednej stronie masztu na osi podłużnej okrętu. Istniała również niewielka liczba okrętów czteromasztowych, były to jednak okręty zbyt wielkie i wymagały bardzo licznej załogi, aby mogły osiągnąć jakąś praktyczną wartość.

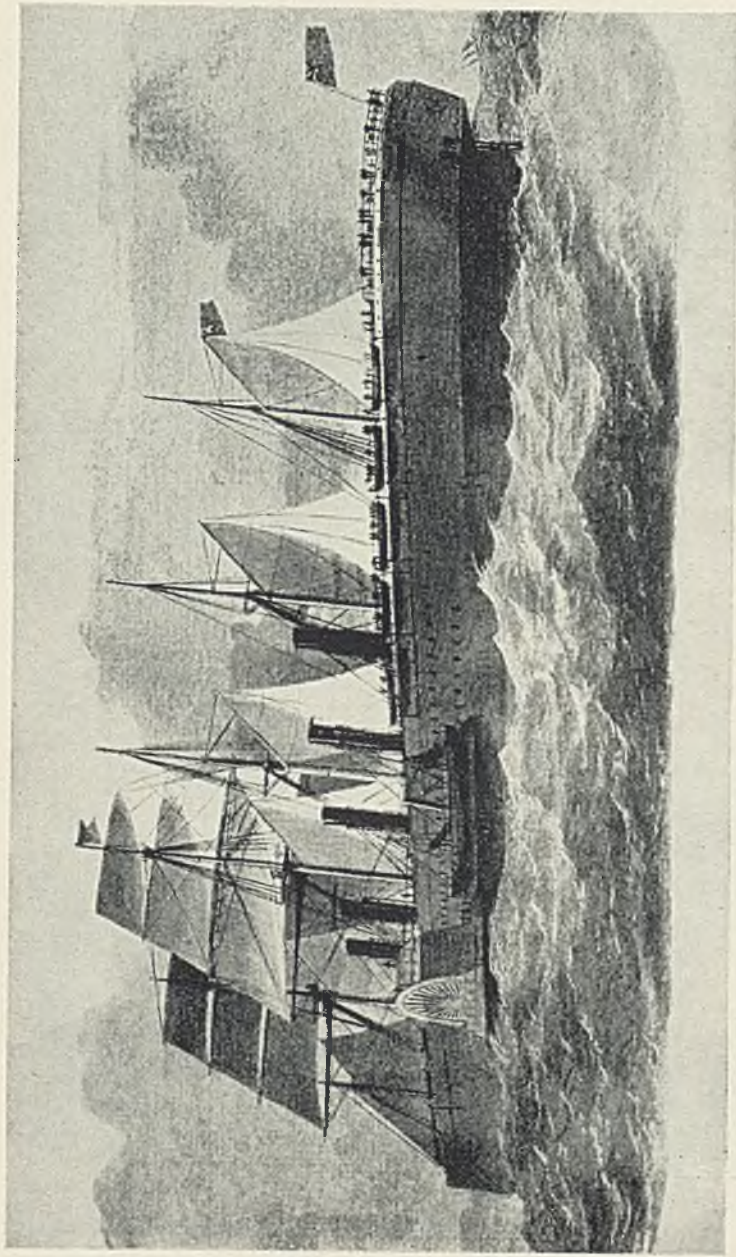
Rejowiec trójmasztowy (bark) posiada zwykle trzy maszty, choć czasami może mieć i cztery, a nawet pięć masztów, co zresztą bardzo rzadko się zdarza. Wszystkie jego maszty są osprzętowane rejami z wyjątkiem ostatniego tylnego masztu, tylniaka, który posiada żagiel skośny.

Z kolei chciałbym tu podać przede wszystkim nazwy masztów. Poczynając od dzioba aż do rufy idą kolejno — przedniak, czyli fokmaszt, wtórniak, czyli grotmaszt, i tylniak, czyli krzyżmaszt.

Na okręcie czteromasztowym ostatni maszt nazywa się tylniakiem (bezanmasztem). Na pięciomasztowcu pomiędzy wtórniakiem i tylniakiem znajduje się maszt środkowy.

Co się tyczy żagli na okręcie mającym pełny osprzęt, to nazw ich łatwiej się nauczyć, niż to się wydaje większości szczurów lądowych. Trzy najniższe żagle, będące również żaglami największymi, znane są pod wspólną nazwą żagli dolnych, poszczególnie zaś nazywają się przednik dolny (fok), wtórnik dolny (grot) i tylnik dolny (krzyż-żagiel). Ponad żaglami dolnymi znajdują się żagle gniezdne: przednik wyższy, wtórnik wyższy i tylnik wyższy. Z kolei idą żagle wyższe (bramsle) i żagle najwyższe (bombramsle). Wreszcie na końcu żagle szczytne (trumsle), zresztą używane już bardzo rzadko.

Nowoczesne okręty dzielą jeszcze żagle gniezdne oraz żagle wyższe (bramsle) na niższe żagle gniezdne, wyższe żagle gniezdne itd. Mówi się więc na przykład o wtórniku nadwyższym (grotbramsel górny) i tylniku gniezdnym (krzyżmarsel dolny). Teraz czytelnik powinien by już na-



„Great Eastern“, największy i najszybszy swego czasu statek kołowy i śrubowy. Drzeworyt 1858.



Dziób pośpiesznego parowca „Europa“.

zwać je wszystkie, poczynając od tylnika dolnego (krzyż-żagla) do przednika szczytowego (foktrumsel). Żagiel skośny na barku nazywa się tylnikiem skośnym lub skośnikiem (bezan).

Półrejowiec trójmasztowy (szkunerbark) posiada trzy, cztery lub pięć masztów, które mają żagle skośne z wyjątkiem przedniaka (fok-masztu), który ma osprzęt rejowy.

Istnieje jeszcze „bark-hermafrodyta“, posiadający cztery maszty. Przedniak i wtórniak na tym barku mają osprzęt rejowy, pozostałe zaś — osprzęt różcowy (gafłowy). Typ ten jednakże spotyka się bardzo rzadko.

Pełnorejowiec dwumasztowy (bryg) posiada tylko dwa maszty — przedniak i wtórniak i na obu ma osprzęt rejowy.

Rejowiec dwumasztowy (szkuner-bryg) ma na przedniku osprzęt rejowy, na wtórniaku zaś osprzęt różcowy. Spotykamy nieraz ten rodzaj osprzętu na jachtach prywatnych.

Szkuner posiada od dwóch do sześciu masztów, przy czym wszystkie mają osprzęt różcowy.

Skośnożaglowiec rejowy jednomasztowy (szlup) jest okrętem posiadającym tylko jeden maszt z osprzętem różcowym.

Chciałbym wreszcie dla ścisłości opisać osprzęt jachtu. Ale osprzęt nie ma nic wspólnego z przemianą okrętu w jacht.

Regatowe jachty amerykańskie z ostatnich lat były właściwie szlupami albo, wyrażając się technicznie, kutrami. Różnica pomiędzy tymi dwoma statkami polega na osprzęcie, nie na kształcie. Wśród nowoczesnych jachtów niektóre mają osprzęt jak pełnorejowce, gdy inne są bardziej łodzią jednomasztową o jednym żaglu oraz masztem tuż na dziobie.

Powszechnie używanym typem małych statków sportowych jest skośnożaglowiec półtoramasztowy (jol lub kecz) z wtórniakiem oraz osadzonym daleko w tyle krótkim bezanmasztem, mającym mały żagiel.

Łodzie te łatwe są do kierowania; toteż angielskie statki regatowe, które muszą ścigać się jako jachty, przepływają zwykle przez Atlantyk jako jole.

P A R A Z A C Z Y N A P O W O L I B U C H A Ć

Historia powstania parowca wygląda przypuszczalnie następująco.

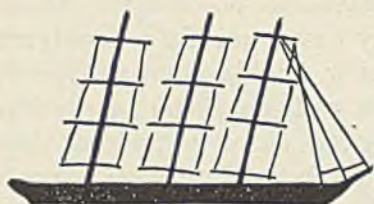
Już w roku 1543 pewien mieszkaniec Barcelony nazwiskiem Blasco de Garay rozpoczął próby z parowcem. Niestety, bardzo mało wiemy o skutkach tych prób.

W jakieś dwieście lat później w r. 1707 Francuz Denis Papin, jeden z licznych „ojców maszyny parowej“ (uważany zwykle za twórcę maszyny parowej James Watt przystosował ją jedynie do celów praktycznych), wmontował maszynę parową w łodzi i przepłynął tym dziwnie wyglądającym środkiem komunikacyjnym o własnej jego sile w dół rzeki Fuldy, dopływu Elby.

Papin należał do rzędu tych licznych uczonych siedemnastego wieku, którzy wymyślili wiele różnorodnych rzeczy. Rzeczy te jednak natychmiast po ich wynalezieniu zostały zapomniane i trzeba je było znów na nowo wymyślić. Był on uczniem Christiana Huygensa, Holendra, który obdarzył nas dzisiejszym zegarem wahadłowym i który poważnie pracował nad skonstruowaniem samochodu poruszanego eksplozjami prochu strzelniczego zamiast benzyny, jak to się dzisiaj dzieje.

Później nieco Papin został profesorem matematyki w Marburgu i w Cassel, stolicy dawnej Hesji, gdzie nic sobie nie robiąc z wściekłości przewoźników na Elbie spokojnie przeprowadzał próby ze swym hałasującym statkiem.

Członkowie związku przewoźników na Elbie w obawie, że wynalazca pozbawi ich wkrótce chleba, napadli na ten jego statek i zniszczyli go tak dokładnie, że nie mamy najmniejszego pojęcia, jak epokowy wynalazek wyglądał.



Pełnorejowiec trójmasztowy (fregata).



Rejowiec trójmasztowy (bark).



Pełnorejowiec dwumasztowy (bryg).



Rejowiec dwumasztowy (szkuner-bryg).



Półrejowiec trójmasztowy (szkunerbark).



Szkuner rejowy (Bark-hermafrodyta).

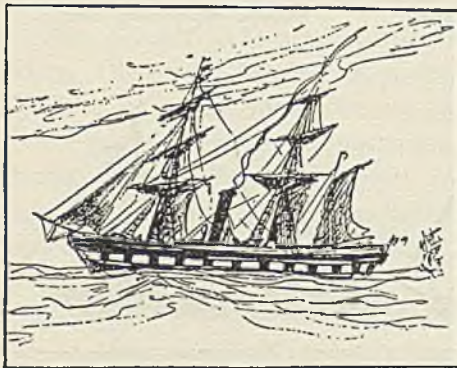


Szkuner.

Mniej więcej w pięćdziesiąt lat po śmierci Papina (a umarł w roku 1729 w nędzy i zapomnieniu w Londynie) niejaki dr John Allen uzyskał w Anglii patent na „prawo zastosowania pewnych sił dla nadania ruchu maszynom, przez co można byłoby pływać okrętem podczas bezwietrznej pogody, z czego powstałyby niezliczone korzyści

dla żeglugi, zwłaszcza podczas działań wojennych na morzu“.

Znamy jedynie patent ukrywający się pod tym wyczerpującym opisem, nie wiemy atoli nic o jego statku.



Pierwsze nowoczesne okręty wojenne były żagłowcami mającymi maszyny parowe.

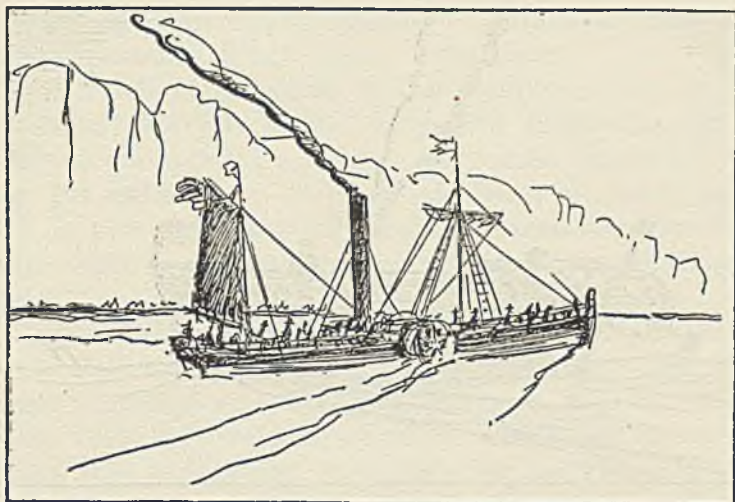
W roku 1736 pewien Anglik, Jonathan Hulls, zegarmistrz, ogłosił „Opis wraz z rysunkiem nowo

wynalezionej przez siebie maszyny, za pomocą której statki i okręty wszelkiego rodzaju mogą wypływać i wpływać do portu czy przystani niezależnie od kierunku wiatru, w czasie przyływu i odpływu, jako też podczas pogody bezwietrznej“.

Doktor Jonathan Hulls, podobnie jak i jego poprzednik, „uzyskał patent“ na przeciąg czternaście lat. Atoli władze zarządzające finansami nie widziały przyszłości dla łodzi parowych i plan Hullsa również nigdy nie został urzeczywistniony.

Tymczasem i na kontynencie wynalazcom poświęcającym się temu zagadnieniu nie powodziło się lepiej.

W roku 1774 czterech Francuzów ustawiło w łodzi jedną z najnowszych maszyn parowych (Jamesa Watta) i puściło ją w ruch. Wynalazcy zaprosili przy tym paryską Akademię Nauk, aby pokazać, jak ich mały statek, pry-

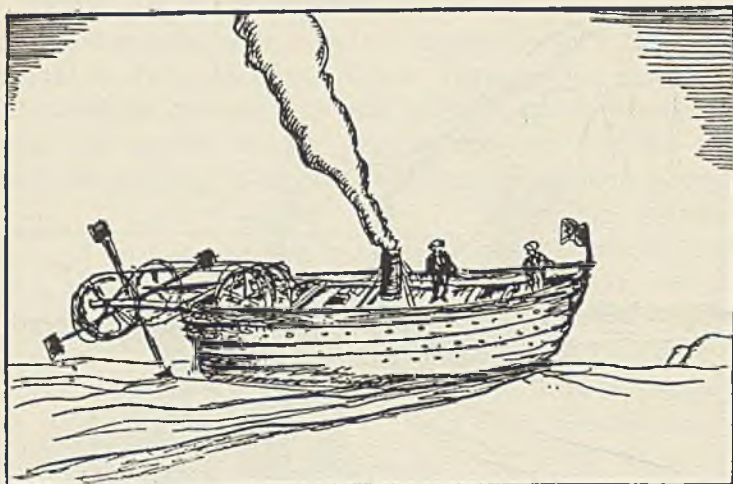


Ten mały wesoły wynalazek zdecydował o losie żaglowca.

chając, płynie po rzece Saône, największym prawym dopływie Rodanu. Członkowie Akademii zjawili się, ale nie byli tym zachwyceni. Złożony królowi raport oficjalny odradzał udzielenia patentu czterem petentom, z czym król się zgodził.

Wypadek ten nie był wszakże przykładem przysłowiowego już ducha konserwatyzmu, jaki panował w Europie. W ówczesnej Ameryce wielce praktyczni przedsiębiorcy oraz bankierzy, którzy rządili tym szczęśliwym krajem, jeszcze w połowie osiemnastego wieku byli usposobieni równie sceptycznie do wiadomości, że na jakichś rzekach w Szkocji pływają małe parowczyki. Nawet gdy już ujrzeli parowiec na własne oczy, kiedy odbyli na nim wycieczkę, a nawet gdy dowiedzieli się, że parowce niezależnie od pogody mogą kursować regularnie, potrzęsali głowami i twierdzili, iż statki te nie mają przyszłości, nie chcąc wkładać ani grosza w podobnie nierealne projekty.

Czy można byłoby kiedyś Roberta Fultona pozbawić w oczach społeczeństwa zaszczytnego miana istotnego



Łódź parowa z roku 1737.

wynalazcy parowca? Zdaje mi się, że to by się nie udało. Mimo to jednak wiemy dokładnie, że zaszczyt ten należy się Johnowi Fitchowi. Wdzięczny kongres Stanów Zjednoczonych postawił mu nawet pomnik. Posiadamy dokładne ryciny jego łodzi z kołami łopatkowymi, które zastąpiono potem jakimś rodzajem przedhistorycznej śruby. Posiadamy rozkłady jazdy z dokładną godziną przybycia i odejścia statku na linii żeglugi Filadelfia—Treaton, ogłoszone w gazetach obu tych miast na dwadzieścia lat przed wysłaniem przez Fultona jego statku *Clermont* z Nowego Jorku do Albany. Jednakże Fulton posiada już tę sławę, a Fitch wielu ludziom nieznany jest nawet z nazwiska.

Zresztą Fitch był w ogóle osobistością znacznie ciekawszą niż Fulton. Fulton w porównaniu z Fitchem jest tylko bardzo sprytnym inicjatorem z pewnym zamiłowaniem do mechaniki; myślał atoli o wiele więcej o „wyłącznym przywileju nawigacji“ jako też o swym równie „wyłącznym patencie“, niż o obdarzeniu dobrodziejstwem obywateli kraju, którzy wtedy właśnie zajęci byli zagadnieniem przedostania się na tereny nowozdobytogo Zachodu za

pomocą jakiegoś mniej niedołęznego i bardziej wygodnego środka komunikacji niż furgon z daszkiem.

Fitch natomiast należał do tego dobrze znanego typu geniuszów, których przede wszystkim interesują różne mechaniczne zagadki i których przyszłość skonstruowanego już mechanizmu zdaje się tak dalece nic nie obchodzić, że przeważnie bez najmniejszego szemrania pozostawiają owoce swej pracy jakiemuś przedsiębiorczemu finansście.

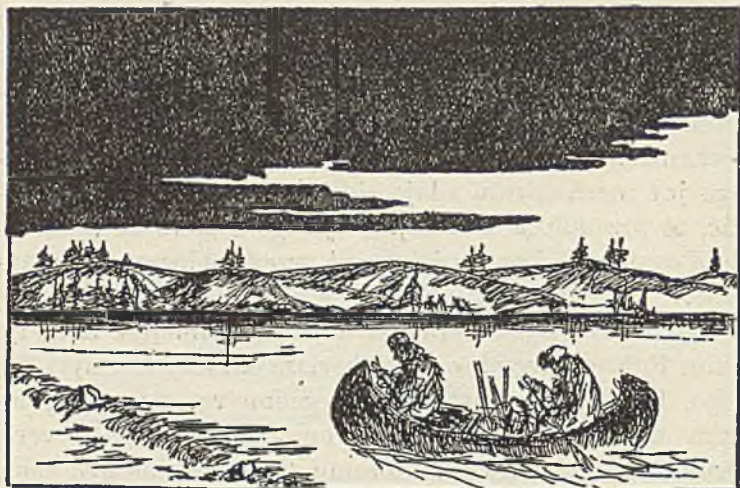
Fitch dawno już uprawiał najróżnorodniejsze zawody, zanim Fulton zdecydował, że kariera artysty nie była dla niego. Fitch był zegarmistrzem, geometrą, giserem, jubilerem oraz rytownikiem, podobnie jak Paweł Revere. (Drugi taki szczęśliwiec, któremu udało się zdobyć sobie wieczną sławę za to, czego nigdy nie wykonał.) Gdy jednak Paweł Revere nie był wybitnym żołnierzem, John Fitch był jednym z tych niewielu ludzi, którzy uratowali armię amerykańską w Valley Forge przed nieuniknioną śmiercią głodową. Obecny był również przy kapitulacji generała Cornwallisa i w nagrodę za wyrządzone ojczyźnie usługi mianowany został geometrą stanu Kentucky.

Po licznych przygodach, między innymi po krótkiej niewoli u Indian, zaczął budować łodzie parowe.

Ponieważ nikt nie chciał mu dać ani grosza na te kosztowne eksperymenty, postanowił zebrać niezbędne fundusze rytując i wydając wielką, pięknie ozdobioną mapę amerykańskiego Północo-Zachodu.

Istotnie, dzięki sprzedaży tych map Fitch zebrał potrzebną ilość pieniędzy na budowę pierwszego parowca, który przy akompaniamencie grzechotania skomplikowanego systemu wiosel, umocowanych na końcu statku, z dumą popłynął w dół rzeki Delaware i ani o krok nie posunął naprzód planów i przedsięwzięć Fitcha. Zarówno bowiem społeczeństwo jak i bankierzy nawet w najmniejszym stopniu nie zainteresowali się tą sprawą.

Wobec tego Fitch postanowił zwrócić się do ciał pra-



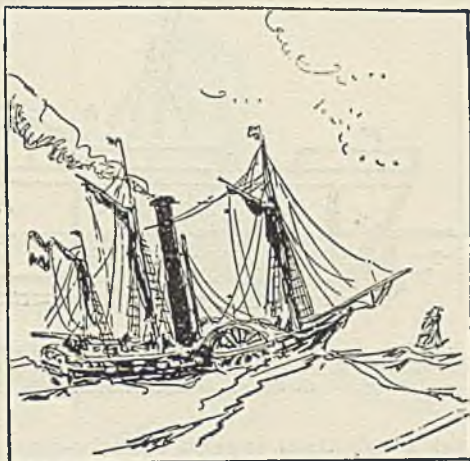
Na łodzi Indianina biały człowiek odkrył wielkie terytoria Ameryki Północnej.

wodawczych kilku państw amerykańskich z prośbą o pomoc. Nie wątpił ani na chwilę, że ci stróże interesów publicznych zrozumieją olbrzymie korzyści, jakie powstaną z połączenia odległych terytoriów za pomocą dogodnych i pewnych parowców. Fitch przewidywał, że łodzie jego usuną wszelkie niebezpieczeństwo kłopotliwej i powolnej komunikacji lądowej i przyspieszą zdobycie zachodniej Ameryki przynajmniej o pół wieku.

Fitch zwrócił się ze swoją propozycją w czasie, kiedy umysłami Amerykanów owładnęła wielka mania budowania kanałów. Można było łatwo zarobić wiele pieniędzy przy budowie kanałów, przy kataraktach, eksploatacji dróg, sprzedaży gruntów w nowych miejscowościach po obu stronach kanału. Tymczasem parowiec był tylko parowcem i jakież można było mieć interes w jego budowaniu oprócz sprzedawania staremu Fitchowi drzewa i węgla? Nawet po roku 1790, kiedy parowiec ten regularnie już kursował pomiędzy Filadelfią a Trenton, Fitch nie mógł zdobyć wystarczającej sumy na kontynuowanie swych prób. Społeczeństwo nie miało do tego wynalazku zaufania

i obawiało się go zupełnie tak samo, jak jeszcze przed dwudziestu pięciu laty ludzie obawiali się aeroplanu i nie mieli do niego zaufania.

Tak więc Fitch zabrał resztki oszczędzonych pieniędzy i udał się do Francji. We Francji bowiem panowała naonczas rewolucja i dawni konserwatywni władcy nie żyli już lub znajdowali się poza granicami kraju. Kiedy jednak Fitch przybył do Paryża, przywódcy sławnego eksperymentu wolności, równości i braterstwa zdawali się być bardziej zajęci wysyłaniem ludzi na tamten świat niż nadawaniem życiu ludzkiemu nowego pełniejszego sensu. Słyszeli wprawdzie o pa-



„Curaçao“, pierwszy parowiec, który przeplynął Ocean w r. 1827.

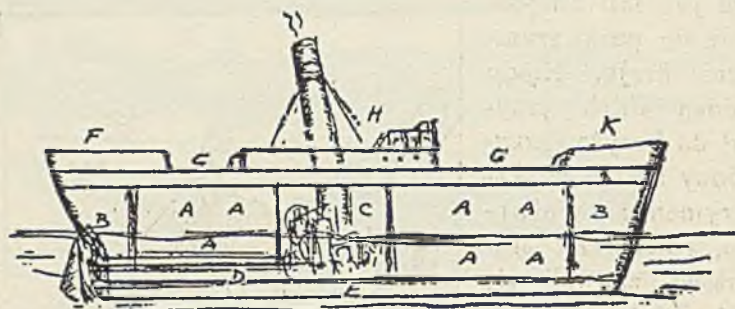
rze jako o nowym źródle siły, jednakże interesowała ich ona tylko o tyle, o ile można byłoby przy zastosowaniu jej wzmóc wydajność nowego czarującego wynalazku dra Guillotine'a, który to wynalazek nawet w rękach najbardziej doświadczonych katów nie mógł ściąć więcej ponad trzydziestu ludzi na godzinę.

Wobec tego Fitch powrócił do swego rodzinnego kraju i w pięć lat potem, zrozpaczony i pozbawiony całkowicie środków utrzymania, odebrał sobie życie. Prace jego niszczały zupełnie. Dopiero po pięćdziesięciu latach ktoś zainteresował się nieszczęśliwym wynalazcą i ogłosił drukiem przynajmniej część jego wspomnień autobiograficznych. Z Fultonem sprawa miała się inaczej. Zaledwie bowiem zamknęło się nad nim wieko trumny, gdy na rynku

ukazał się już pierwszy „Urzędowy życiorys Roberta Fultona“.

Cóż zatem uczynił, że zasłużył sobie na taki rozgłos, gdy Fitch umarł w zapomnieniu?

W ciągu pierwszej połowy życia Fulton namalował mnóstwo miernych obrazów, a pędzel jego w porówna-



Przekrój dawniejszego parowca.

A. Ładownia. B. Balast. C. Maszynownia. D. Tunel wału. E. Międzydno. F. Pokład tylny. G. Pokład główny. H. Średniówka. K. Przód statku.

niu z talentem innego artysty-inżyniera Samuela Morse'a (słynnego wynalazcy telegrafu) nie zyskał sobie specjalnego uznania. Kiedy jednak pracował w atelier Beniamina Westa, jednego z pierwszorzędnych żyjących za granicą artystów amerykańskich, zaznajomił się tam z Jakubem Watemem.

Jakub Watt był już wtedy po pięćdziesiątce, miał jednak przeżyć Fultona o kilka dobrych lat. W młodości, który tak cierpliwie pacykował farbą płótna królewsko-brytyjskiego malarza historycznego Jego Królewskiej Mości Jerzego, Watt zauważył skłonności do mechaniki. Zajęcie to dla młodzieńca z Pensylwanii, w dodatku kwakra, wydawało mu się nieodpowiednie. Watt poradził Fultonowi, aby rzucił malarstwo i został inżynierem, co Fulton wprawdzie uczynił, nie przestając jednakże nigdy myśleć o praktycznych potrzebach życia. Sprytnie połączył dochodowe strony obu swoich zawodów, udał się do

Paryża i w stolicy Francji dał mieszkańcom tego miasta pierwszą panoramę. Jednocześnie Fulton starał się wzbudzić zainteresowanie francuskiego ministra marynarki dla swych planów łodzi podwodnej. Atoli ówczesne francuskie władze morskie nie interesowały się łodziami podwodnymi i admirałowie francuscy oburzali się głośno na sam pomysł podstępnego atakowania okrętów spod powierzchni morza.

Kiedy w kilka lat potem w czerwcu roku 1803 Fulton zaprosił władze marynarki francuskiej, aby zademonstrować im nowy mały wynalazek, a mianowicie: łódź mającą osiemnaście metrów długości z wmontowaną w nią maszyną parową, wytwarzającą szybkość cztery i pół węzła, nie dali się jeszcze

przekonać, a nawet wynalazek ten nie wzbudził w nich najmniejszego zainteresowania. Fakt, że młody Amerykanin, przyjaciel amerykańskiego ministra, starał się sprzedać Francuzom coś, co pozwoliłoby im na usunięcie supremacji Anglii — fakt ten (po prostu nie do wiary) był tym niepozornym szczegółem całej sprawy, którego żaden z przywódców Francji zdawał się kompletnie nie rozumieć.

Postąpili więc w tym wypadku podobnie jak ci wybitni amerykańscy lekarze wojskowi, którzy w kilkanaście lat potem nie chcieli stosować chloroformu, kiedy im go zaproponował dla dobra armii amerykańskiej wynalazca zbawiennej metody bezbolesnego zabiegu chirurgicznego.



Zaskoczony okręt niewolniczy wyrzuca za burtę swój ludzki ładunek.

Takie były początki kariery Fultona jako wynalazcy. Nie tracił jednak otuchy. Miał pewnego przyjaciela w Robercie Livingstonie, popularnym „kanclerzu“ i autorze pracy p. t. „Zarys hodowli owiec“. Ów Livingston zajmował się problematem nawigacji przy użyciu pary jeszcze na długo przed wyjazdem do Paryża, gdzie wraz z Jamesem Monroem pertraktował o kupno Luizjany. Szwagier Livingstona, John Stevens, który stworzył dzielnicę Nowego Jorku — Hoboken, był również twórcą amerykańskiego prawa patentowego. A zajął się tą sprawą dlatego, żeby ochronić własny swój wynalazek — nowy rodzaj kotła, jednego z pierwszych kotłów wielorurowych.

W roku 1802 skonstruował parowiec poruszany dwoma śrubami, który z powodzeniem pływał po rzece Hudson na pięć lat przed statkiem Fultona. Szwagier jego, kanclerz (tak zwany, ponieważ był pierwszym kanclerzem stanu Nowy Jork), zachęcony tym powodzeniem postarał się od rządu Nowego Jorku o monopol na nawigację statkami parowymi po wodach Stanów, co potem bardzo wpłynęło na opóźnienie dostępu do zachodniego terytorium amerykańskiego, wskutek poważnych konfliktów z „uporczywym indywidualizmem“ konkurujących pionierów żeglugi parowej.

Skoro tylko finansista Livingston i wynalazca Fulton otrząsnęli ze stóp niewdzięczny pył Francji i powrócili do swej ojczyzny, sprawy posunęły się szybko na przód.

W roku 1807 słynny statek *Clermont*, tak nazwany od posiadłości wiejskiej Livingstona, a składający się z amerykańskiego kadłuba okrętowego oraz maszyny specjalnie w tym celu zbudowanej w Anglii przez słynne Towarzystwo Boulton Watt w Birminghamie, wyruszył dumnie z Nowego Jorku do Albany o własnej sile parowej. W kilka dni potem szwagier Livingstona, Stevens, spuścił na wodę swój statek *Feniks*, dla którego sam zbudował maszynę parową.

Właściwie fakt ten powinien był napęłnić dumą

patriotyczne serca amerykańskie, tymczasem władze przypomniały panu Stevensowi, że szwagier jego, pan Robert Livingston, wspólnik pana Fultona, posiada monopol na całą nawigację parostatkami po wodach niezależnego stanu Nowego Jorku, przeto Stevens powinien zaniechać konkurencji *Feniksa* z posiadającym wyłączne prawa żeglugi statkiem Fultona — *Clermont!*

Wobec tego pan Stevens pośpiesznie wycofał swego *Feniksa* z terytorium objętego jurysdykcją Nowego Jorku, wysyłając go przez morze do Filadelfii. Był to pierwszy wypadek w historii nawigacji, żeby parowiec zaryzykował przeprawę przez ocean.

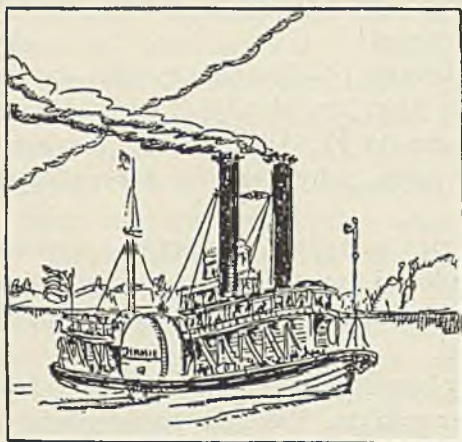
Stevens poświęcił się następnie wyłącznie sprawie rozwoju komunikacji lądowej i w roku 1815 otrzymał pierwszy przywilej, jaki w ogóle został udzielony w Stanach Zjednoczonych Ameryki.

Jest to historia dosyć smutna, acz w historii wynalazków nie jest czymś niezwykłym. Fakt, że społeczeństwo, na ogół biorąc, bynajmniej nie interesowało się tymi rzeczami, wskazuje, jak dalece lekceważono sobie ciągle jeszcze przyszłość nawigacji parowej. Naturalnie, nie wszyscy posunęli się aż tak daleko, jak wielu fanatycznych kaznodziei, którzy ogłaszali, że te wynalazki są jedynie nowym pomysłem czarta, pragnącego mieć pokój i spokój tego świata.

Oczywiście, śmiano się z tych farmerów, których ziemie leżały nad rzekami i którzy najmocniej byli przekonani, że wrzask i smród przepływających obok łodzi ognistych zepsuje mleko ich krów. Niemniej jednak nowy ten pomysł nie obudził żadnego zainteresowania. Parowce nie miały przed sobą przyszłości i basta.

Inaczej natomiast miała się sprawa ze statkami na kanałach. Wygodna kanałowa łódź, ciągniona przez cierpliwą szkapę z szybkością trzech mil na godzinę, wystarczała im zupełnie, jak wystarczała ich ojcom i dziadkom. Czemuż więc mieli powierzać swe życie jednemu z tych

parskających, rzygających dymem, trzeszczących wynalazków, gdzie maszyny mogły w każdej chwili wylecieć w powietrze, ekspediując pasażerów bez zatrzymania na tamten świat? Statkiem kanałowym można było przecież dojechać do celu wygodnie i pewnie, chociaż jechało się trochę wolniej — no, powiedzmy, o wiele wolniej.



Parowiec na rzece Missisipi.

Bo i czemużby nie? Czemuż to mamy lecieć do San Francisco dziesięć godzin, kiedy można tam swobodnie dojechać pociągiem w niespełna cztery doby?

Ale sarkazm zarówno wtedy jak i dzisiaj jest bezsilny wobec uprzedzeń ludzkich. A to uprzedzenie do komunikacji parowcem trwało prawie przez pół wieku i nie ograniczało się jedynie do żeglugi handlowej.

Władze marynarskie różnych narodów morskich były równie przeciwne temu jak i kapitanowie szybkobieżnych żaglowców towarowych, które uprawiały handel pomiędzy Nowym Jorkiem a Hull, pomiędzy Liverpoolem i Bombajem. A kiedy w związku z ewentualnym wprowadzeniem komunikacji parowcami pewni zwariowani inżynierowie jęli zapewniać, że można byłoby równie dobrze budować okręty z żelaza jak i z drzewa — cierpliwość wszystkich wytrawnych żeglarzy wyczerpała się ostatecznie. A kochana „publiczka“ po prostu ryczała:

„publiczka“ po prostu ryczała:

A cóż to znów za pomysł! Żelazo ma pływać?!

Toteż na wspomnienie statków żelaznych „rezolucyjne

mieszczuchy“ pytały się zwykle, czy kto widział kiedy pływającą podkowę lub kowadło?

Naturalnie, nikt czegoś podobnego nie widział!

A jednak w dziesięć lat potem przybył do Paryża po szczęśliwym przepłynięciu przez Kanał Brytyjski na żelaznym statku parowym nie kto inny jak jego dowódca, Karol Napier, hrabia St. Vincent, admirał wojennej marynarki brytyjskiej podczas wojny krymskiej.

W gruncie rzeczy nie było to czymś nadzwyczajnym. Dokładnie przed siedemdziesięciu dwoma laty niejaki John Wilkinson, znakomity angielski właściciel huty żelaznej, zbudował już dla siebie małą barkę z żelaza. Uczynił to wszakże raczej po to, żeby drażnić swych sąsiadów, którzy go uważali za wariata, niż poważnie myśląc o stałym zastąpieniu drzewa żelazem.

Atoli *Aaron Manby*, okręt Karola Napiera, na którym admirał ten przyplłynął z Londynu do Paryża, był rzeczą realną. Było to coś takiego, co publiczność mogła zobaczyć własnymi oczyma i osądzić sama.

Publiczność ta jednakże z takim zaufaniem przyjęła to przedsięwzięcie, że po prostu pozwoliła Napierowi zbankrutować. Wszystkie jego plany zaprowadzenia regularnej komunikacji parostatkami pomiędzy Paryżem a Hawrem skończyły się na niczym.

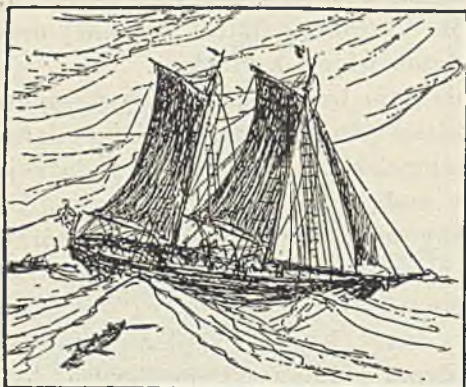
Nie należy jednak przypisywać tej obojętności wyłącznie przysłowiowemu konserwatyzmowi człowieka. Inne jeszcze były po temu przyczyny.

Kiedy bowiem parowce były jeszcze w pieluszkach, żaglowce osiągnęły tę doskonałość, jakiej potem nie miał osiągnąć żaden tego rodzaju środek komunikacji wodnej.

Ostateczna porażka Napoleona pod Waterloo przyniosła długo cierpiącym narodom Europy wysoce pożądany okres pokoju, pokoju i pomyślności płynącej z przeszukiwania i eksploataowania reszty naszego globu.

Nie upłynęło jeszcze i pół wieku od chwili, kiedy James Watt otrzymał patent na pierwszą maszynę parową, która

funkcjonowała istotnie i obudziła we współczesnych wiarę w to, że teraz wreszcie nadchodzi dla człowieka moment uwolnienia go od wszystkich dawnych trudności. Można było nareszcie „dłubać palcem w nosie i spokojnie palić fajkę oraz czytać ostatnie gazety, gdy cierpliwi żelazni niewolnicy człowieka pracować będą za niego“. (Tak pisano dosłownie w 1769 roku.)

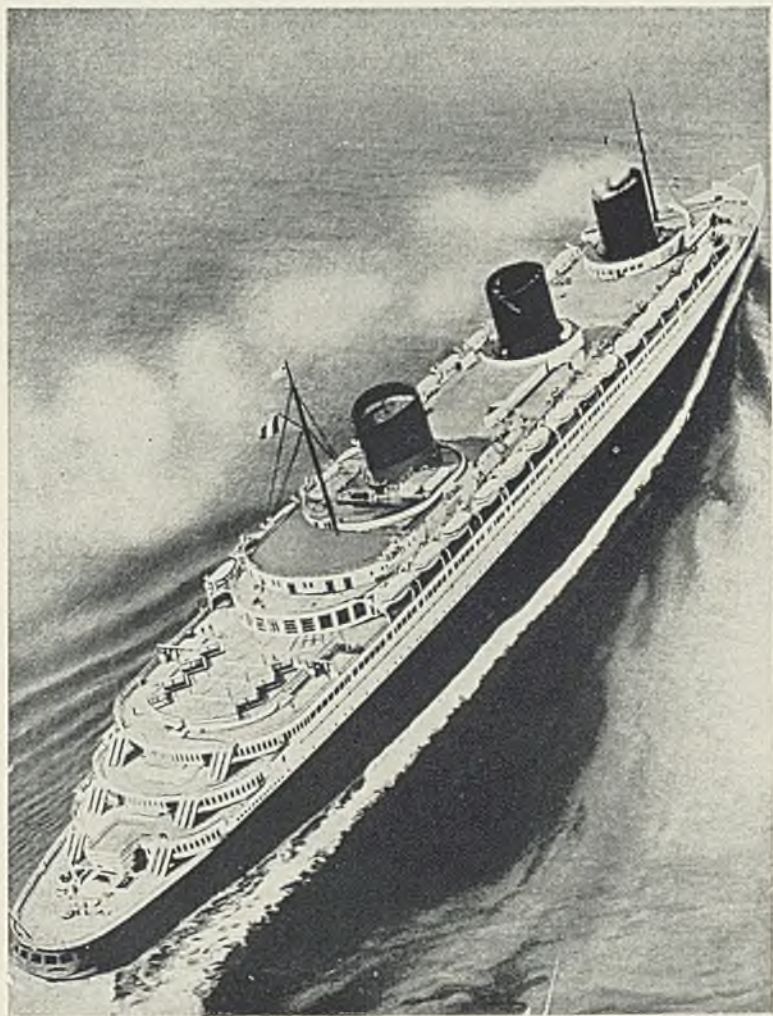


Statek pilotowy.

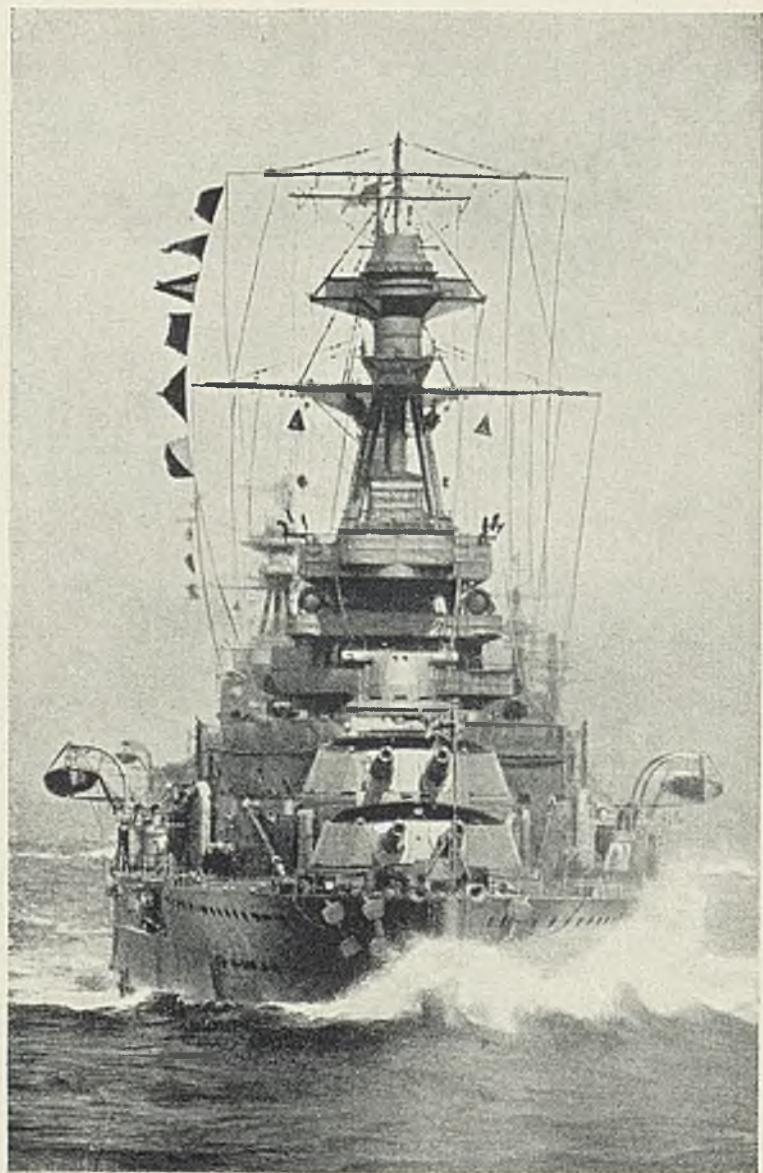
James Watt miał osiemdziesiąt trzy lata. Ten chodzący słownik encyklopedyczny faktów naukowych (jeżeli wierzyć słowom Waltera Scotta) w ostatnich latach swego życia wyraził wątpliwość co do

ewentualnej możliwości połączenia jego maszyny z podwoziem na kołach i przemiany całej tej kombinacji w parowóz. Niemniej jednak starzec ten do dnia swej śmierci ubiegał się o patenty dla nowych wynalazków. I w tym był dzieckiem swego czasu.

Od połowy osiemnastego aż do połowy dziewiętnastego wieku każdy miał do czynienia z jakąś małą własną maszyną. Maszyna parowa, że tak powiem, była „w powietrzu“, podobnie jak dzisiaj w powietrzu są aeroplany. Stosowano parę do wszelkiego rodzaju wytwórczości, poczynając od przędzenia lnu aż do tarcia drzewa, młócenia i robienia tkanin jedwabnych. Świat żyjący dotychczas po prostu na granicy nędzy, świat, w którym nigdy nie było dosyć materiału dla zaopatrzenia wszystkich w surduty i spodnie, świat, w którym rodziny nie miały dosyć garnków i patelni i nie każdy mógł jadać na własnym talerzu, mieć własny widelec, łyżkę i nóż — taki to świat, nękania dotychczas



Francuski statek pasażerski „Normandie“, który obok angielskiego statku pasażerskiego „Queen Mary“ jest największym statkiem na świecie.



Angielski okręt liniowy „Royal Oak“ na pełnym morzu.

nędzą, szybko wkraczał w stan bogactwa i obfitości, co miało się stać nigdy nie wygasającym źródłem dumy wszystkich, którzy wówczas baraszkowali w swych kunsztownie ozdobionych kołyskach wiktoriańskich.

Czym owa maszyna miała stać się dla nas, nikt w owych czasach nie mógłby tego przewidzieć. Wystarczała wtedy świadomość, że nastąpił okres wielkiej zmiany i że można zbierać smaczne owoce własnej pracy i własnej zapobiegliwości.

Wojna skończyła się. Może nigdy dotychczas nie było tak bezpiecznie jak teraz. Rozbój morski ustał niemal zupełnie. Bezwstydnemu handlowi ludźmi, będącemu plagą minionych wieków, szybko kładła kres zawsze czujna flota Jego Królewskiej Mości króla angielskiego. Wszyscy ludzie mogli handlować ze wszystkimi częściami świata, nie ryzykując narażania się na najmniejsze przykrości.

O ile ktoś czuł się pokrzywdzony lub miał trudności w odbieraniu wątpliwych długów, mógł się odwołać do parlamentu, który zwracał się wtedy z uroczystym zapytaniem do rządu Jego Królewskiej Mości, co zamierza uczynić w tym nowym wypadku haniebnego potraktowania jednego z wiernych poddanych Jego Królewskiej Mości, pozbawionego zasłużonego słusznie wynagrodzenia przez podstępnego chińskiego handlarza opium w Kantonie lub przez jakiś uchylający swym zobowiązaniom obcy rząd, który rezyduje gdzieś pomiędzy Andami a Amazonką.

Zwykle rząd Jego Królewskiej Mości wysłuchiwał taką skargę bardzo poważnie i jeżeli ostrzeżenie skierowane do oskarżonego na papierze nie osiągało pożądanego skutku, mobilizowano szwadron kawalerii i okupowano kilka miast chińskich aż do czasu zapłacenia rachunku lub też obalano odporne południowo-amerykańskie rządy dłużników, dając cichaczem łapówki ich przeciwnikom politycznym.

Tak, przyjemnie było żyć w owych czasach, o ile, oczywiście, miało się ojca posiadającego kilka tych wielkich

nowoczesnych narzędzi, które nazywamy dzisiaj maszynami, ustawionych w warsztatach, nazywanych z kolei fabrykami.

Pozostawało tylko nająć kilkuset lub tysiąc ludzi, którzy nie urodzili się w tych szczęśliwych warunkach, i pozwolić im pracować w swych warsztatach. Gdy produkt był gotowy, pakowało go się dokładnie w wielkie drewniane skrzynie, opatrywało adresem i powierzało spedytotorowi, w którego interesie leżało rozesłanie ich najkrótszymi i najtańszymi drogami do wszystkich części świata.

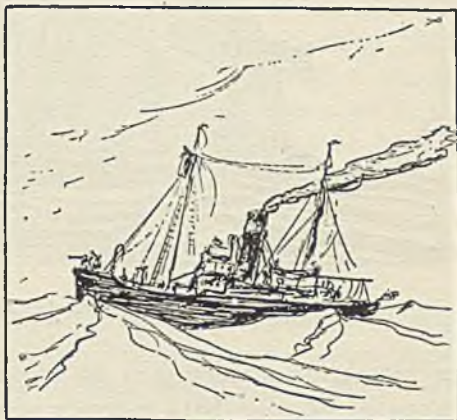
Wkroczyliśmy już w okres handlu międzynarodowego oraz międzynarodowej konkurencji, który tak mało podobny był do handlu, że tak powiem, drobnego i niemal detalicznego, jaki ogólnie panował w średniowieczu. Otóż w nowym tym systemie gospodarczo-handlowym okręty statonowe, dzięki którym jeszcze przed trzystu laty można było odkryć i splądrować kilka kontynentów, nie mogły znaleźć już zastosowania.

Nowa era, rozpoczynająca się rokiem 1815, wymagała nowego typu statków, znacznie szybszych niż nawet okręty sprzed dwudziestu lat i oczywiście o dużo większej pojemności. A ponieważ ludzie mieli dosyć pieniędzy, żeby za nie zapłacić, i ponieważ po zbudowaniu ich okazywało się, że są niezwykle korzystnym wkładem kapitału, przeto budowniczo wie okrętów wzięli się do roboty i wkrótce stworzyli najszlachetniejszy środek komunikacji morskiej, jaki w ogóle istniał dotychczas — okręt o dziobie łabędzim (kliper).

Oczywiście, kliper nie powstał w ciągu jednej nocy. Albowiem od czasów Minerwy nic nie powstało z boskiego bólu głowy oprócz nowego bólu głowy. Kliper posiadał własną historię i do ostatecznego powstania jego przyczyniło się wiele krajów. I nic może tak bardzo nie przyczyniło się do jego powstania jak fakt, że żaglowce nie potrzebowały już teraz na pokładzie armat. Dawne towa-

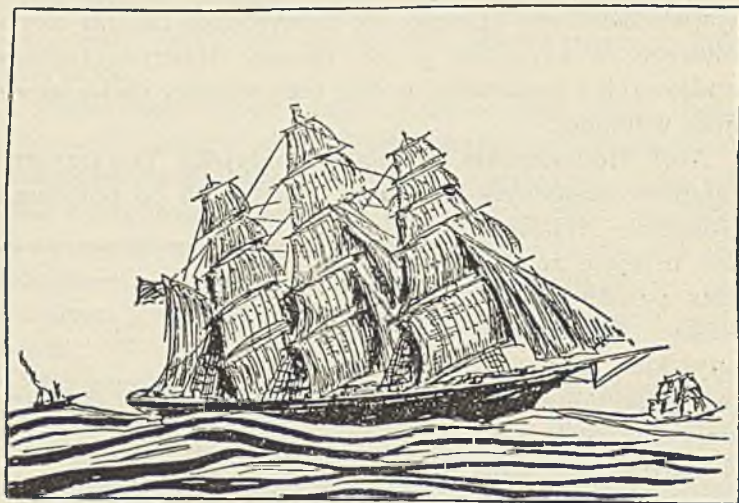
rzystwa handlowe opierały się na systemie handlu monopolowego, co zmuszało je do obrony własnych terenów handlowych i posiadania wobec tego własnej małej marynarki wojennej.

Atoli Holenderskie Wschodnio-Indyjskie Towarzystwo Handlowe zniszczyła rewolucja francuska i po powstaniu Królestwa Niderlandów przejęte zostało przez państwo. Angielskie Wschodnio-Indyjskie Towarzystwo Handlowe nie miało już wyłączności prowadzenia handlu z Indiami. Każdy kto gotów był przekupić władze portowe, mógł odwiedzać porty chińskie. Na całym Oceanie Arktycznym mógł polować każdy,



Statek do polowu wielorybów.

kto miał ochotę na świeży tran wielorybi. Afryka przestała być nadal niewyczerpanym źródłem ludzkich zwierząt jucznych z chwilą, kiedy Dania w r. 1792 zniosła niewolnictwo w swych koloniach. Napoleon poszedł za jej przykładem w r. 1815 podczas „stu dni“ po swym powrocie na tron francuski i zniósł niewolnictwo w koloniach francuskich. Kongres wiedeński w r. 1815 zdecydował przynajmniej w zasadzie, że niewolnictwo powinno być skasowane. Podczas pokoju zawartego w Gandawie, który zakończył wojnę 1812 roku, Anglia i Stany Zjednoczone zgodziły się położyć kres wszelkim wyprawom do Afryki po niewolników, pozwalając swym okrętom wojennym przeszukiwać wszystkie okręty podejrzane o posiadanie tej kontrabandy, niezależnie od bandery, pod jaką pływały. Wielka Brytania już w roku 1807 po-



Najszybszy żaglowiec: kliper.

czyniła kroki zmierzające do zniesienia niewolnictwa. Poczynając od roku 1811 wszyscy winni handlu niewolnikami uważani byli za przestępców i groziło im niebezpieczeństwo zesłania na całe życie do Australii. Oto dlaczego statki, którym groziło schwytanie przez wojenne okręty angielskie, usiłowały nieraz topić swój ładunek niewolników.

Ucziwi kupcy, którzy chcieli prowadzić handel z Afryką, nie potrzebowali się już teraz obawiać napaści ze strony holenderskich, portugalskich i angielskich handlarzy niewolników, nie znoszących postronnego mieszania się do ich interesów.

Po raz pierwszy w historii świata każdy mógł kupować i sprzedawać w sposób najbardziej mu odpowiadający.

Wprawdzie dawne ograniczenia, które odżyły dopiero w naszych czasach powojennych, a według których towary wolno było przewozić wyłącznie na okrętach krajów je wytwarzających, obowiązywały i wtedy, lekceważono je sobie jednak tak powszechnie i stale, że właściwie były tylko formalnym przeżytkiem bez żadnego znaczenia praktycznego.

Nic dziwnego, że w tych warunkach zwyciężać mogli tylko najlepsi żeglarze, a lepszych w owych czasach nie było ponad żeglarzy wybrzeża Nowej Anglii. Konieczność zarabiania na życie na wąskim pasie ładu wzdłuż Atlantyku i brak wszelkich widoków na przedostanie się w głąb kraju wypędziła młodzież amerykańską na morze już w połowie osiemnastego wieku. Osiem lat zbrojnego powstania przeciw własnej ojczyźnie, dwadzieścia lat niepokoju europejskich, kiedy tylko człowiek neutralny mógł przewozić towary z jednego końca świata na drugi, i drugie powstanie przeciwko wznowionej tyranii dawnego kraju ojczystego — wszystkie te okoliczności sprzyjały bardzo powstaniu świadomego swej siły i zdolnego pokolenia żeglarzy, zahartowanych zarówno na męczące upały strefy równikowej jak i na lodowate wichry Przylądka Horn.

Młodzież ta, wychowana w tradycji wolności osobistej, nasiąkła filozofią Tomasza Jeffersona o niezależności człowieka tudzież innych pisarzy wielkich dni rewolucyjnych i miała tyleż poszanowania dla praw hiszpańskich, angielskich i portugalskich, ile ma ich tłum Nowego Jorku dla tablicy z napisem „Nie deptać trawników“.

Kiedy zuchwale wpływało się do jakiegoś zachodnio-indyjskiego lub południowo-amerykańskiego portu i pokazywało się władzom miejscowym z powodu ich głupich zarządzeń perskie oko, można było nie tylko dobrze zarobić, lecz propagowało się jednocześnie w ten sposób nową naukę amerykańską o tym, że jeden człowiek jest równie dobry jak i drugi, o ile zaś przypadkowo był lepszy, łupiło go się za tę bezczelność. Jednakże dla skutecznego propagowania tej nauki trzeba było mieć okręty mogące prześcignąć okręty wojenne wszystkich krajów. Cóż znaczyło wtedy posiadanie na pokładzie całego arsenału wielkokalibrowych dział i wszczynanie regularnej bitwy, skoro wiatr pomagał osiągnąć łatwe i bezkrwawe zwycięstwo, unosząc szybko z zasięgu grożącego niebezpieczeństwa?

Niebezpieczeństwo grożące nieraz ze strony cudzoziemskich okrętów wojennych nie było już takie poważne jak przed trzydziestu laty. Nie tylko Francja zniszczona została przez Napoleona, ale jak to zwykle bywa podczas potężnych wojen, i zwycięzcy również byli wyczerpani jak i zwyciężeni. Słowem, wszyscy byli finansowo zrujnowani i trudno było na razie myśleć o wydatkach na nowe okręty wojenne. A ponieważ Anglia bezsprzecznie stała się teraz władczynią morza i nie potrzebowała się nikogo już obawiać, mogła obejść się bez tych 1.500- i 2.000-tonowych żaglowców dreodnaughtów, które zdecydowały o zwycięstwie pod Trafalgarem. Stare te okręty sprzedano częściowo przedsiębiorcom, którzy zużyli ich pokieroszowane w bitwie kadłuby do budowy nowych okrętów handlowych, lub też niszczyły one w jakimś porcie, gdzie je zastano, gdy zaczęto się ponownie interesować malowniczymi trójpokładowcami.

Wszystkie budowane od tego czasu okręty wojenne należały do typu fregaty i były o wiele mniejsze niż dotychczasowe okręty liniowe, większe jednak niż pełnorejowiec dwumasztowy (bryg). Fregaty te nie posiadały już po trzy rzędy armat. Jeden rząd na górnym pokładzie odpowiadał najzupełniej wszelkim ewentualnym potrzebom. Początkowo miały one odgrywać rolę okrętów wywiadowczych dla cięższych trójpokładowców i czteropokładowców. Teraz, skoro trójpokładowce i czteropokładowce przeznaczone zostały na rozbiórkę, fregaty zajęły ich miejsce jako normalne jednostki zbrojne.

Korweta, mniejsza odmiana fregaty, odbyła tę samą mniej więcej drogę rozwoju i również bardzo niedawno dopiero stała się niezależnym okrętem wojennym, mimo swego poprzedniego skromnego stanowiska jako okrętu do specjalnych poruczeń oraz okrętu wywiadowczego.

Zarówno fregata jak i korweta żeglowały o wiele prędzej niż dawne okręty wojenne. Atoli okrętom handlowym ustępowały w szybkości wskutek obciążenia ładunkiem

armat i nie mogły współzawodniczyć z kliperami, które poświęciły wszystko dla szybkości.

Początkowo słowo kliper (clipper) zdawało się być tylko nazwą pewnego rodzaju łodzi pilotowych, które czuwały u ujścia Zatoki Chesapeake na klientów. Były one tak szybkie, nadto zaś tak żeglowne, że inne okolice zaczęły budować łodzie według tego wzoru dla handlu wzdłuż wybrzeży, który w owych czasach przed powstaniem drogi żelaznej miał wiele większe znaczenie niż dzisiaj.

Podczas angielsko-amerykańskiej wojny w roku 1812 okazało się, że są to świetne statki kaperskie, nie tylko bowiem przewyższały szybkością okręty swoich przeciwników, ale również i w otwartym boju były bardzo niebezpieczne dla nieprzyjaciela, mogły bowiem poruszać się znacznie szybciej niż zwykłe okręty wojenne.

Po skończeniu okresu wojen używano ich do przewożenia bardziej cennych towarów. Chociaż bowiem dzięki usunięciu armat przybyło na nich bardzo wiele miejsca, obliczone były jednak wyłącznie na szybkość i nie posiadały tonażu dawnych beczkowatych okrętów handlowych, dla których szybkość miała stosunkowo podrzędne znaczenie.

Otóż ten brak pomieszczenia był słabą stroną kliprów. Do przewożenia przedmiotów o wielkiej objętości po prostu nie nadawały się. Atoli jako okręty pasażerskie lub przewożące łatwo psujące się towary, jak herbatę i inne produkty kolonialne, mogły żądać tak wysokich cen, że nawet przy małym swym tonażu zarabiała o wiele więcej niż zwykłe żaglowce.

Życie na pokładzie było pracowite. Kapitan klipra był w gruncie rzeczy pewnego rodzaju niewolnikiem służby morskiej, który musiał podczas biegu okrętu stale na niego uważać. Rzadko sypiał więcej niż trzy godziny na raz, przy czym zdjęcie obuwia było po prostu zbytekiem, na który mógł sobie rzadko pozwalać. Jeżeli chodzi o wiek, to był niemal chłopcem w porównaniu z wilkami morskimi poprzedniej generacji.

W porównaniu z poprzednim stuleciem płace marynarzy były bardzo dobre. Służba jednak była nader ciężka. Dawnego powiedzenia bowiem: „wszystko już załatwiono i okręt może płynąć“ nie stosowano na pokładzie klipra. Każdy wiatr, prądy, przyptyw i odpływ — wszystko to trzeba było wyzyskać całkowicie. Załoga była stale na nogach, zmuszona obsługiwać skomplikowany i wrażliwy osprzęt, nie znoszący ciężkiej, ordynarnej ręki, jaką posiadali werbowani dawniej do marynarki pijacy i kryminaliści.

Klipper dokonał jeszcze innego cudu.

Uczył żeglugę normalnym zawodem. Obudził niemal szacunek dla życia marynarzy. Niewątpliwie, klipry nadały życiu na oceanie pewien posmak atrakcji, co nie powtórzyło się już nigdy więcej i czego absolutnie nie znano w poprzednich wiekach.

Jedno jest najzupełniej pewne na tym świecie. Człowiek nie osiągnie nigdy żadnych rezultatów, niezależnie od tego, czy pracuje sam, czy w jakimś zespole, o ile dana praca nie sprawia mu przyjemności. O ile człowiek nie odda się jakiejś pracy całym sercem i duszą, będzie ona zawsze tylko pospolitym zajęciem, służącym do zdobycia środków do życia.

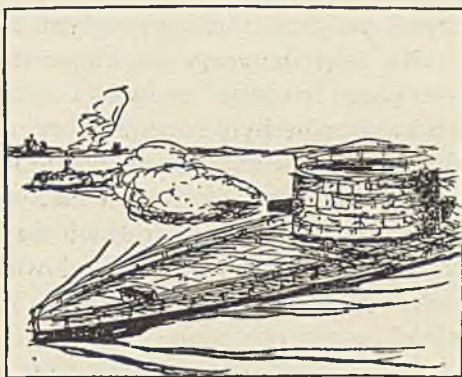
Kiedy się przegląda sprawozdania dawnych wypraw na kliprach, widzi się od razu, że tego nie można byłoby nigdy osiągnąć, gdyby nie fakt, iż wszystko co żyło na pokładzie, poczynając od komendanta statku a kończąc na kucharzu, poczynając od płatnika aż do kota okrętowego, wkładało całą swą duszę, aby okręt płynął z tą niepospolitą szybkością.

Był między innymi klipper zwany *Błyskawicą*,¹ który w r. 1855 przeplłynął ocean z przeciętną szybkością 18,75 węzła. *Sovereign of the Seas*, jeden z najslawniejszych prawdopodobnie kliprów, robił mniej więcej tyleż węzłów, bo w ciągu doby przepływał 424 węzły.

¹ *Lightning*.

Kiedy Anglia zaczęła budować klipry, starała się uczynić wszystko, aby pobić te rekordy. Kontrakty pocztowe pomiędzy Brytanią a Australią ustalały czas trwania żeglugi na sześćdziesiąt pięć dni. Pierwszy okręt ubiegający się o zawarcie kontraktu odbył tę podróż w ciągu sześćdziesięciu trzech dni, mając na pokładzie siedmiuset pasażerów, tysiąc czterysta ton ładunku okrętowego oraz 350 worków poczty.

Rzecz naturalna, że komfort był pojęciem względnym. Co jeszcze przed czterdziestu laty wydawało się zbytkiem, dzisiaj zaledwie wy-



Okręt wojenny „Monitor“ podczas amerykańskiej wojny domowej.

starcza dla klasy turystów. Jednakże te klipry, nie przypominające w niczym szybkiego nowoczesnego parowca, dawały pasażerowi wrażenie szybkości oraz bezpieczeństwa, którego nie mógł mu dać dotychczas żaden inny typ okrętu. Oczywiście, kiedy kapitan klipra *James Baines* lub *Donald McKay* płynął po wzburzonym morzu z ładunkiem dwóch tysięcy ton i z szybkością dwudziestu dwu węzłów (nawet dla parowca *Bremen* jest to niezła szybkość), statek musiał zalewać wielkie masy wody i wszystko co znajdowało się na nim, a nie było należycie przymocowane do podłogi lub ścian, fruwało tylko obok głów załogi.

Wszelako tego rodzaju przykrości, a przy tym surowa dyscyplina i nieco monotonne jedzenie, które w gruncie rzeczy w niczym nie zmieniło się aż do wprowadzenia w połowie ubiegłego stulecia spiżarni zaopatrzonej w lodownię — wszystkie te mniej pożądane warunki życia na

okręcie-kliprze nie znane były szerokim warstwowi publiczności.

Ludzie na wybrzeżu widzieli jedynie wspaniale wyglądające statki, wchodzące i wychodzące z portów z rozwiniętymi żaglami, i słuchali z zachwytem opowiadań o ich szybkości, która za czasów ich ojców wydawałaby się czymś po prostu zaczerpniętym z bajki.

Nic więc dziwnego, że klipier stał się wkrótce tematem wszelkiego rodzaju opowieści romantycznych. Nazwiska ich kapitanów były równie dobrze znane młodemu pokoleniu lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, jak dzisiaj znane są nazwiska gwiazd ekranu naszym dzieciom. Podobizny ich drukowano we wszystkich najbardziej wziętych czasopismach ilustrowanych i człowiek, który odbył kiedyś podróż na takim słynnym okręcie, stawał się znakomitością wśród swego otoczenia.

Życie kapitanów kliprów było tematem zainteresowań szerokich warstw ludności. Sprawozdania z ich podróży były stale przedmiotem porównań i dyskusyj po obu stronach oceanu i każda godzina, która skracala odległość pomiędzy Jokohamą i Bostonem lub między Melburnem a Liverpoolem, wywoływała powszechną radość.

Tracono i wygrywano majątki czyniąc zakłady o takie okręty jak *Flying Cloud* albo *Red Jacket*, które przepływały przestrzeń pomiędzy Sandy Hook a Liverpoolem w trzynaście dni i jedną godzinę.

Kiedy zaś zdarzało się, że jakieś dwa klipry odbywały tę samą podróż i wyruszyły z portu razem, aby się ścigać, cały Nowy Jork czy Liverpool wychodził nad morze, aby na własne oczy zobaczyć zakończenie tego wspaniałego wyścigu.

Nie ma już dziś żadnego z tych starych okrętów oraz ich kapitanów. I dobrze, że tak jest, pomimo całego uroku, jaki posiadali. Albowiem kapitanowie kliprów, którzy sprawiali wrażenie ludzi sprawiedliwych, gdy dotknęli stopą lądu, byli nielepsi od swych poprzedników, skoro

chodziło o traktowanie podwładnych. Odprawiano nabożeństwa dla żeglarzy, a jednocześnie katowało się na śmierć marynarza mającego zgangrenowane nogi — za to jakoby, że symulował chorobę.

Akta sądowe, opowiadające nam o jednym z setek takich wypadków, pozostały.

Jeżeli chcesz, czytelniku, mieć podobizny tych miłych kliprów na ścianach swego gabinetu, aby je podziwiać, czemuż miałbyś sobie tego odmawiać? Były one piękne, skoro się na nie patrzyło. Ale na tym koniec. Były to wszakże pływające czeluście piekielne, jeżeli chodzi o traktowanie oficerów i załogi. Dziś już nie istnieją. Niech będzie przeklęta ich pamięć!

PARA JEST CORAZ MOCNIEJSZA

Pomiędzy rokiem 1820 a 1850, a więc w ciągu trzydziestu lat kapitanowie kliprów stale z całą satysfakcją pokazywali rufy swoich okrętów wszystkim statkom poruszonym za pomocą pary. Był to pospolity żarcik, bardzo rozpowszechniony w owych szczęśliwych czasach, albowiem z parowcami z pierwszej połowy dziewiętnastego wieku sprawa miała się zupełnie tak samo jak z areoplanami sprzed dwudziestu laty. Można było dosyć dokładnie przepowiedzieć ich dzień wypłynięcia z portu, nigdy jednak nie można było przewidzieć, czy w ogóle wrócą i kiedy wrócą.

Prawda, minęły już te czasy, kiedy pastor mógł liczyć na rzetelne podtrzymanie ze strony swych słuchaczy, gromiąc publicznie brak pobożności u tych, którzy wbrew prawom boskim i prawom natury płynęli statkiem podczas bezwietrznej pogody, a nawet pod wiatr. Wszyscy rozumieli już teraz, że takich cudów można dokonywać. Ale właśnie dlatego, że można je było urzeczywistniać, nie było najmniejszego powodu, dla którego należałoby to robić. Dla potrzeb ludzkich najzupełniej wystarczały zawsze żagle. Czemuż więc było próbować nowego środka poruszania okrętu, zwłaszcza środka, który wypełniał porty dymem i sadzami oraz wszelkiego rodzaju niemilymi dźwiękami, gdy klipry, które nie ryczały wypuszczając parę i nie dymiły ustawicznie, mogły zawsze prześcignąć normalny parowiec?

Gdyby *Demologos* (lub *Fullton*, jak go nazwano potem), pierwszy parowiec wojenny, był gotów we właściwym czasie i gdyby mógł brać udział w wojnie roku 1812, która wybuchła pomiędzy Stanami Zjednoczo-

nymi a Anglią, władze marynarki wojennej prawdopodobnie zainteresowałyby się tą sprawą. Niestety jednak chciało, że jego młodsza siostra, tzw. *Fullton's Folly* (*Clermont* zawsze znany był jako *Fullton's Folly* i we wszystkich współczesnych gazetach tak go nazywano). ukończona została o kilka miesięcy za późno, gdy sam Fullton umarł niemal natychmiast po skończeniu wojny.

Wobec tego *U. S. S. Fullton* odstawiony został do stoczni marynarki wojennej w Brooklynie. Ponieważ brak było zdolnych mechaników, umiejących obchodzić się należycie z maszynami, więc zarówno kapitan jak i załoga nie chcieli żeglować na tym dziwacznym statku.

Z braku czegoś lepszego *Fullton* przeznaczony został na kwaterę i okręt szkolny dla przyszłych żeglarzy.

Do dziś jeszcze *Fullton* znajdowałby się w miejscu swego postoju w Brooklynie, gdyby nie zdarzył mu się nieszczęśliwy wypadek. Na pokładzie *Fulltona* znajdowało się parę beczulek prochu strzelniczego, który potrzebny był do salwy porannej i wieczornej. W czerwcu 1829 roku beczulki z prochem wyleciały w powietrze, zabijając komendanta statku oraz dwudziestu czterech ludzi załogi.

Według krążących wtedy pogłosek miał to być akt zemsty.

Opowiadano, że pewien kanonier wychłostany tego dnia rano położył w ten sposób koniec swemu beznadziejnemu położeniu oraz beznadziejnemu położeniu towarzyszków niedoli.

Strata *Fulltona* nie była zbyt wielkim nieszczęściem, ale fakt ten ilustruje warunki panujące w marynarce wojennej Stanów Zjednoczonych jeszcze w roku 1829.

Nie zniechęciło to jednak władz marynarki wojennej do uczczenia pamięci Fulltona. W roku 1837 spuszczone na wodę drugiego *U. S. S. Fulltona*. Dowództwo nad tym statkiem objął porucznik Matthew Calbraith Perry, ten sam Perry, który potem miał zdobyć sobie duży rozgłos, jako odkrywca Japonii.

Przy dużym wysiłku Perry mógł osiągnąć na tym małym statku szybkość piętnastu węzłów. Oczywiście, oba te *Fullony* były to statki o kołach łopatkowych, umieszczonych z boku (bocznokołowce).

Pierwszy wojenny statek śrubowy zbudowano dopiero w roku 1841 według planów niejakiego Johna Ericssona, tego gniewliwego geniusza szwedzkiego, bez którego *Monitora* państwa Północy mogły być przegrać wojnę domową.

Ów statek, zwany *Princeton*, zasłynął z dwóch powodów. Był to pierwszy okręt wojenny poruszany śrubą zamiast kołami łopatkowymi i opalany węglem zamiast drzewem.

Poza tym *Princeton* był pierwszym okrętem wojennym, który miał pozbawić życia ministra marynarki. Podczas próbnej jazdy na rzece Potomac postanowiono dla przyjemności gości wystrzelić z największego działła okrętu. Działo eksplodowało i wśród zabitych znaleźli się minister spraw wewnętrznych Abel P. Upshur, minister marynarki Thomas W. Gilmer oraz bardzo wielu członków Izby Poselskiej Stanów Zjednoczonych.

Kiedy w Ameryce odbywały się te próby, wszystkie państwa europejskie w mniejszym lub większym stopniu myślały o wprowadzeniu pary na swych okrętach. Atoli niechęć do nowych okrętów, którą żywili prawie wszyscy zawodowi żeglarze aż do połowy dziewiętnastego wieku, największe przybierała rozmiary wśród oficerów marynarki wojennej.

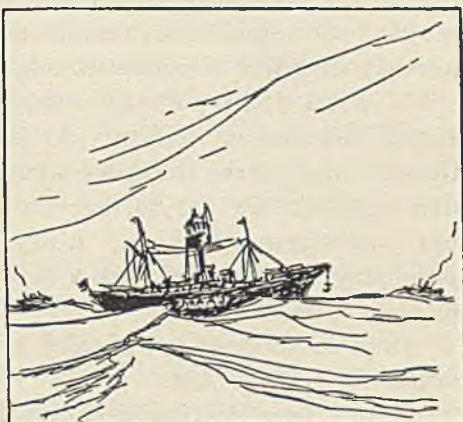
Nawet gdy okręty ich zaopatrzone w maszyny i koła łopatkowe, woleli posługiwać się żaglami i to nie dlatego, że to ładniej wyglądało i nie brudziło uniformów, lecz głównie dlatego, że oficerowie marynarki wojennej owych czasów uważali wszystko, co miało jakąś łączność z maszynami, za uwłaczające ich randze i godności.

Również i w marynarce handlowej w pewnej mierze panował ten sam duch. Jednakże stojący na czele towarzystw handlowych dyrektorzy posiadali większą władzę

niż admirałowie. Skoro więc zrozumieli, że zastosowanie pary oznaczało zwiększenie szybkości, a tym samym podniesienie zysków, wydali swym kapitanom zwężle i bezapelacyjne rozporządzenie: albo będziecie posługiwać się parą, albo utracicie swe stanowiska.

Trudno się temu dziwić, że wobec słynnych i popularnych „wyczynów“ kliprów oraz fatalnych doświadczeń pierwszych parowców nie wiemy, który właściwie statek przepłynął ocean posługując się siłą wytwarzanej na nim pary.

Do niedawna jeszcze zaszczyt ten przypisywano statkowi *Savannah*, żaglowcowi transportowe-



Statek latarniowy (latarniowiec).

mu, który wyposażono w pomocniczą maszynę. W roku 1818 statek ten wypłynął z Savannah w stanie Georgia. Na przepłynięcie oceanu zużył bardzo wiele czasu, płynąc niemal cały czas z rozwiniętymi żaglami i uruchamiając maszynę jedynie na osiem godzin podczas tej podróży.

Mimo to gdy *Savannah* dosięgnął Irlandii, skończył mu się zapas węgla, co wskazywało na to, jak trudno było jeszcze wtedy utrzymać te pierwsze maszyny w ruchu.

Następnie *Savannah* odwiedził Bałtyk i Rosję i wszędzie oglądano ten statek ze zdumieniem, jako pewną osobliwość.

Atoli pretensje jego właścicieli, że był to pierwszy parowiec, który przepłynął ocean, są w gruncie rzeczy niesłuszne, para bowiem w tej drodze odegrała bardzo małą rolę.

W gruncie rzeczy zaszczyt odbycia pierwszej podróży przypada małemu drewnianemu parowcowi z kołem łopat-

kowym, o wyporności 438 ton. Maszyny jego, które zbudowano w Dover dla obsługiwanego Kanału, pracowały bowiem przez cały czas trwania podróży.

Pudło to sprzedane zostało w roku 1826 rządowi holenderskiemu, który je przechrzczył na *Curaçao* i wysłał z Rotterdamu do Surinamu w Południowej Ameryce, jako statek pasażerski i pocztowy. *Curaçao* po miesięcznej podróży przybył szczęśliwie do Paramaribo i wrócił do ojczystego portu posługując się również siłą pary.

W roku 1830 podczas wojny holendersko-belgijskiej statek ten został wcielony do marynarki holenderskiej. Co się z nim potem stało, nie wiem, ale zdaje się wszyscy dziś zgadzają się z tym, że *Curaçao* nie zaś *Savannah* był pierwszym statkiem, który przemierzył odległość pomiędzy Starym Światem a Nowym, posiłkując się wyłącznie parą.

Dopiero w sześć lat później, w roku 1833, przepłynął ocean drugi parowiec.

Był to *Royal William*, zbudowany w Quebecu dla handlu z Halifaxem.

Ponieważ jednak statek pod względem finansowym zawiódł pokładane w nim nadzieje, postanowiono wysłać go do Europy, gdzie łatwiej można byłoby się go pozbyć. *Royal William* odbył tę podróż w ciągu dwudziestu pięciu dni, zużywając na to 330 ton węgla. Jednym z jego początkowych właścicieli był niejaki Cunard. Z nazwiskiem jego miał zostać ściśle związany późniejszy rozwój komunikacji parowcami. Młody ten człowiek, pochodzący ze Szkocji, wierzył bowiem naprawdę w przyszłość pary, co można było powiedzieć zaledwie o szczupłym gronie innych właścicieli statków.

Kilka towarzystw spekulacyjnych pośpieszyło z wyprawieniem małych parowców przez ocean, a jako przykład służyć może przybycie do Nowego Jorku w roku 1838 703-tonowego parowca *Sirius*, tak dalece przeładowanego pasażerami i ładunkiem towarów, że chyba cudem tylko

uniknął zatonięcia na otwartym morzu. W kilka dni po jego przybyciu do portu zawinął jego współzawodnik.

Był to statek zupełnie innego typu: *Great Western* z osprzętem szkunera marslowego dwumasztowego należał do *Great Western Steamship Company*, oddziału *Great Western Railway Company* (w Anglii towarzystwa kolejowe pracują w ścisłej łączności z liniami żeglugi parowej) i nie tylko był większy niż *Sirius*, lecz posiadał o wiele lepsze maszyny, przy czym rozpoczął swoją karierę ustaleniem rekordu, o jakim nawet się nie śniło najszybszym klipem. Podróż tę w kierunku zachodnim odbył w ciągu trzy-nastu dni i trzech godzin, na przejazd zaś w kierunku wschodnim potrzebował już tylko dwunastu dni i dziewięciu godzin.

Nie ma się jednak czemu dziwić, jeżeli uprzytomnimy sobie, że twórcą planów budowlanych tego statku nie był nikt inny tylko Isambard Kingdom Brunel, człowiek, który w kilka lat potem miał nam dać *Great Eastern* oraz był jednym z najbardziej pomysłowych i utalentowanych budowniczych okrętowych owych czasów.

Wybitna szybkość parowca *Great Western* uczyniła go ulubieńcem tych nielicznych pasażerów transatlantyckich, którzy w ogóle odważyli się powierzyć parowcowi swe życie i fortuny.

Znajdował się wśród tego szczupłego grona ten sam Samuel Cunard, który był jednym z właścicieli parowca *Royal William*. Kiedy Cunard przybył do Nowego Jorku w roku 1839 z zamiarem zorganizowania tam oddziału swego Brytyjskiego i Północno-Amerykańskiego Towarzystwa przewozu parowcami poczty i ładunków towarowych, zrozumiał, że sami pasażerowie i ładunki towarów nie pokryją mu nigdy kosztów. Wobec tego zwrócił się do parlamentu o udzielenie mu stałego rocznego subsydium na przewożenie poczty do Ameryki i z Ameryki.

Po otrzymaniu tego zasiłku kazał zbudować na Clyde cztery małe drewniane statki. Pierwszy z tych statków

z kołem łopatkowym, *Britannia*, wypłynął z Liverpoolu 4 czerwca 1840 roku i po piętnastodniowej podróży przybył do Bostonu. *Britannia* posiadała trzy bratnie statki, noszące nazwy — *Acadia*, *Columbia* i *Caledonia*. Miały one po 63 metry długości i po 11 metrów szerokości oraz siłę 740 koni parowych.

Chociaż były to statki stosunkowo niewielkie, zużywały jednak olbrzymie ilości węgla, toteż przestrzeń przeznaczoną na żaglowcach frachtowych dla wygody podróżujących nimi pasażerów trzeba było zająć na zmagazynowanie węgla opałowego dla tych parowców.

Mimo wszystko te pierwsze Cunardy wniosły coś zgoła nowego do komunikacji oceanicznej. Były one punktualne i kursowały według z góry wyznaczonego, stałego rozkładu jazdy. Wprawdzie szybki klipser przy sprzyjającym wietrze mógł je łatwo prześcignąć, ale zależało to jedynie od szczęścia. Natomiast przy nie sprzyjających warunkach ten sam klipser mógł przybyć o kilka tygodni później. Tymczasem nowoczesny handel wymagał nie tylko szybkości, ale przede wszystkim punktualności. Samuel Cunard dał te warunki światu zajętemu sprawami handlowymi, który miał wprawdzie wiele wad, ale który zawsze gotów był płacić bardzo szczerze za to, czego żądał, a więc przede wszystkim za umożliwienie mu szybkiego załatwiania jego interesów.

W tym czasie i w innych częściach świata parowce próbowały również szczęścia. Regularne połączenia parowcowe zastępowały stopniowo dawną niepewną obsługę żaglowcową pomiędzy Dover i Calais, Rotterdamem i Londynem oraz połączyły Kopenhagę tudzież południowe porty Szwecji z kontynentem europejskim.

Już na dwadzieścia lat przed przybyciem pierwszego parowca oceanicznego do Nowego Jorku pewien mały brytyjski parowiec odbył podróż z Anglii do Indii, opływając Przylądek Dobrej Nadziei.

Był to właśnie słynny statek *Enterprise* o 479 tonach wyporności. Przestrzeń pomiędzy Falmouth a Kalkutą przebył w ciągu 113 dni.

Podróż ta pod względem handlowym nie miała zbyt doniosłego znaczenia. Właściciele statku *Enterprise* stracili na niej. Atoli wyprawa ta zwróciła uwagę wszystkich na sprawę lepszego i krótszego połączenia pomiędzy krajem ojczystym a koloniami.

Powstał szereg projektów, niewiele z nich jednak udało się wykonać.

Najpraktyczniejszy może był pomysł *Peninsular and Oriental Company*. Zamierzano kierować okręty do Egiptu i przesyłać dalej ładunki i pocztę drogą lądową aż do Morza Czerwonego, gdzie miano je ładować na statki przybywające z Bombaju i Madrasu. Była to jednak wtedy droga zbyt kłopotliwa, bardzo kosztowna a nade wszystko niepewna.

Zostało więc na razie wszystko po staremu i podróźni płynęli z Anglii do Indii żaglowcami naokoło Przylądka Dobrej Nadziei. Przez dłuższy czas zdawało się niemal, że nigdy nie będzie można zdecydować, która z dwóch sił popędowych — wiatr czy para — zabezpieczają lepsze warunki komunikacji.

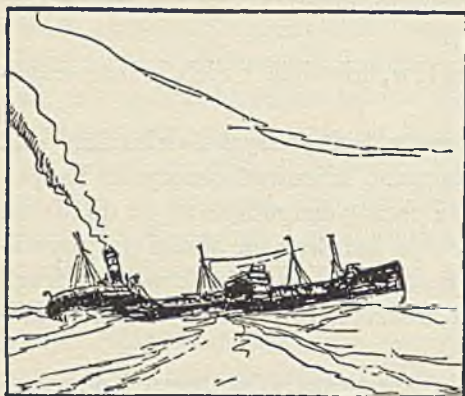
Całkowite bankructwo kilku nowopowstałych towarzystw żeglugi parowej dodało entuzjastom żaglowców znów odwagi i nappełniło troską i zwątpieniem serca stronników żeglugi parowej.

Wreszcie żelazo zaczęło stopniowo zastępować drzewo przy budowie parowców. Większość ludzi nie miała jednak zaufania do materiału, który po wrzuceniu go do wody — tonął, i kiedy linia żeglugi *P. and O.* w roku 1853 kazała zbudować 3.500-tonowy parowiec, całkowicie wykonany z żelaza, słynny *Himalaya*, zdawało się to po prostu wyzwaniem rzuconym niebu.

Atoli okręt ten osiągnął od razu taki sukces, że rząd

brytyjski kupił go dla przewożenia swej armii na Krym podczas wojny z Rosją.

Spekulanci nauczyli się znów przy tej okazji czegoś. Wprawdzie nie było to coś nowego, chodziło bowiem tylko o wprowadzenie tych samych metod przewożenia ludzi, jakie stosowano już podczas pochodów krzyżowych.



Parowiec zbiornikowy.

Przynosiło to bowiem poważne zyski. Mam tu na myśli pokład środkowy.

Były to czasy, kiedy głodujące tłumy Europy zaczęły właśnie odkrywać Amerykę. Na przewożeniu emigrantów można było zrobić majątek. Byli oni biedni i ciemni. Tysiące ich można było napchać

do wnętrza okrętów i kazać im przy tym dobrze zapłacić za tę uprzejmość.

Większość za wszelką cenę pragnęła wydostać się z ojczyzstego swego kraju, toteż zaledwie zdawali sobie sprawę z tego, jak ich okpiwano.

W tym okresie czasu powstały właśnie wielkie towarzystwa transportowe — Francuskie Jeneralne Towarzystwo Transatlantyczne oraz Linie — Północno-Niemiecka, Niemiecki Lloyd i Hamburg-Ameryka tudzież kilkadziesiąt mniejszych.

Chociaż warunki dla emigrantów na pokładzie tych statków równie były nikczemne jak i na żaglowcach, które wyspecjalizowały się w przewożeniu tego rodzaju ładunku ludzkiego, to jednak dzięki swej szybkości łatwo mogły z nimi konkurować. Dla tysięcy nieszczęsnych, ulegających chorobie morskiej mężczyzn i kobiet, razem

stłoczonych w kadłubie źle przewietrzanego statku, miało wielkie znaczenie skrócenie do dwóch tygodni takiej podróży, trwającej nieraz po cztery i pięć tygodni, gdy się płynęło żaglowcem.

Kiedy to ubieganie się o „ładunek ludzki“ osiągnęło najwyższy swój poziom, świat marynarzy zaskoczyła zdumiewająca wieść o zupełnie nowym typie statku, który miał rzekomo 19.000 ton wyporności, a więc był sześćkrotnie większy od statków budowanych dotychczas.

Statek ten miał liczyć 313 metrów długości, 23 metry szerokości oraz miał być wyposażony w koła łopatkowe i śruby. Koła łopatkowe miały być wprawiane w ruch 3.411-konnymi maszynami. Maszyny przeznaczone dla poruszania śrub miały siłę 4.886 K. P. Następnie statek miał mieć sześć masztów, na których można było rozpiąć 5.450 m² płótna żaglowego. Aby zabezpieczyć kadłub przed tym olbrzymim obciążeniem, statek miał być zaopatrzony w podwójne dno oraz we wszystkie najnowsze urządzenia zapewniające bezpieczeństwo.

Potwór ten (przez pół wieku bowiem *Great Eastern* pozostał największym okrętem, spuszczone w ogóle na wodę) był dziełem pewnego młodego Anglika nazwiskiem Brunel. Ojciec jego, również inżynier, został oficerem w francuskiej marynarce królewskiej, porzucił jednak służbę w chwili wybuchu rewolucji i wyemigrował do Nowego Jorku. Tam wybudował arsenał dla stanu Nowy Jork i miał nadzór nad budową pierwszego teatru na Bowery. Następnie udał się do Anglii, gdzie otrzymał szlachectwo i gdzie po dziś dzień jako Sir Mark Isambard uważany jest za jednego z pierwszych przedstawicieli masowej produkcji maszynowej.

Otóż syn tego wysoce utalentowanego człowieka, młody Isambard Kingdom Brunel zbudował *Great Western* i z kolei był twórcą *Lewiatana*, jak początkowo ten okręt nazwano. Nie można go winić za niepowodzenie tego statku. Na niepowodzenie złożył się bowiem długi szereg nie

sprzyjających okoliczności, a przede wszystkim może ogólne niedowierzanie, że podobne zjawisko, jak 19.000-tonowy statek, w ogóle można było wybudować.

Toteż kiedy nadszedł dzień spuszczenia na wodę tego olbrzymiego statku, na obu brzegach Tamizy zgromadziły się tłumy ciekawych widzów. Ponieważ Tamiza nie jest rzeką szeroką, Brunel postanowił spuścić *Lewiatana* na wodę bokiem. Kiedy statek już był w ruchu, Brunel w obawie, że fale wywołane zderzeniem się jego z wodą mogą zatopić wiele ludzi, zatrzymał spuszczenie. Wskutek tego pracując potem przez trzy miesiące z górą ludzie jego ani o włos nie zdołali posunąć dalej *Lewiatana*. Towarzystwo zorganizowane przez Brunela wydało znacznie więcej pieniędzy, niż początkowo zamierzono. Trzy ostatnie miesiące daremnych wysiłków doprowadziły je do bankructwa. Utworzyło się nowe towarzystwo i przede wszystkim zmieniło nazwę okrętu z *Lewiatana* na *Great Eastern*.

Na tydzień przed opuszczeniem przez *Great Eastern* Tamizy Brunel umarł. Ale, niestety, dożył jeszcze chwili, kiedy mu zakomunikowano o wybuchu, który nastąpił w przeddzień jego śmierci i który zabił dużą ilość marynarzy. Na szczęście nie dowiedział się już o żadnym z następujących nieszczęśliwych wypadków swego statku.

Przed wszystkim statek ten, zbudowany wyraźnie dla handlu ze Wschodem, przeznaczony został do komunikacji na wodach północnego Atlantyku, co było równie niedorzeczne jak posługiwanie się atlantyckim parowcem pod zwrotnikami.

Po drugie statkiem *Great Eastern* było bardzo trudno manewrować i gdy pewnego razu dostał się pomiędzy skały na wysokości Irlandii, przez jedenaście miesięcy tkwił tam na skale, chociaż Brunel zbudował go tak dobrze, że w gruncie rzeczy mimo tego ciężkiego wypadku nie ucierpiał zbyt wiele.

Po trzecie nigdy nie mógł zebrać dostatecznej ilości ładunku dla zapelnienia swych magazynów i nigdy nie

znalazło się tylu pasażerów, żeby tak wielki parowiec mógł się opłacić.

W pięćdziesiątych i sześćdziesiątych latach podróż do Ameryki była wydarzeniem bardzo ważnym — zarówno dla pasażerów jak i dla ich najbliższych krewnych.

Małe statki, do których ludzie już się przyzwyczaili, odpowiadały im bardziej niż ten hipopotam, który podczas wszystkich swych dwunastu przepraw przez ocean stale miał jakieś trudności, raz gubiąc maszty, to znów łamiąc koło łopatkowe. W dodatku zaś bynajmniej nie był tak wygodny jak statki dziesięć razy od niego mniejsze.

Tak więc bankrutujący raz po raz statek *Great Eastern* został wreszcie sprzedany towarzystwu, które w roku 1866 układało pierwszy kabel pomiędzy Ameryką i Europą. Następnie zdany został na łaskę i niełaskę pewnych przedsiębiorców, którzy chcieli urządzić na nim pływającą wystawę, pływający cyrk i wreszcie pływający skład węgla. W roku 1877 *Great Eastern* został sprzedany na rozbiórkę. Ale nawet i firma skupująca wraki, aby na nich zarobić, tym razem zrobiła kiepski interes.

Jeżeli kiedykolwiek jakiś okręt przyniósł nieszczęście ludziom, którzy mieli z nim do czynienia, to właśnie takim okrętem był *Great Eastern*.

Niemniej jednak Brunel miał rację. Lepiej przewidywał przyszłość niż jego współcześni, budując okręt z górą sześciokrotnie większy niż największy okręt, który wówczas pływał — *Great Britain* — mający 3.000 ton wyporności. Mamy dzisiaj dziesiątki takich *Great Easternów*, kursujących pomiędzy Europą a Ameryką i zapewniających pasażerom wszelkie wygody i bezpieczeństwo. Ponadto jest przynajmniej sześć statków trzy razy większych.

Żaden z nich, oczywiście, nie opłaca się. Ale też nie buduje się ich w tym celu. O ile dąży się do tego, żeby statek przynosił dochód, należy trzymać się rozmiarów średnich. Skoro się jednak pragnie, aby cały świat o tym mówił, trzeba spuścić na wodę statek mający pięćdziesiąt, sześć-

dziesiąt a nawet siedemdziesiąt tysięcy ton wyporności. Mniejsze statki natomiast pokryją wam straty przynieszone przez popularne i słynne olbrzymy oceaniczne. Atoli współcześni Brunela nie potrafili jeszcze tego zrozumieć.

Przychodzi mi tu na myśl ciekawe pytanie. Czemu przypisać fakt, że parowce spędziły ostatecznie żaglowce z oceanu?

Oczywiście, ich pewność i akuratność były tu dużym plusem. Jednakże cechy te niewielkie miały znaczenie, gdy statek udawał się w podróż z Europy do Azji. Żaglowce zachowały swe dawne stanowisko w handlu z Chinami, Japonią oraz Indiami Holenderskimi i Angielskimi długo jeszcze po wprowadzeniu parowców na tej drodze.

Otóż w roku 1854 Francuz Ferdynand de Lesseps otrzymał koncesję na przekopanie tunelu pomiędzy Morzem Śródziemnym a Morzem Czerwonym. W roku 1869 kanał ten został otwarty dla komunikacji. Skrócił on podróż z Londynu do Indii o kilka miesięcy. Żaglowce nie mogące korzystać z tej krótszej drogi zostały ostatecznie pokonane. Uśmierciła je nie para, lecz Kanał Sueski.

Jeszcze jedna uwaga. W poprzednich rozdziałach przedstawiłem życie na żaglowcach jako niegodne człowieka stworzonego na obraz i podobieństwo boskie. Czy parowiec wprowadził jakieś ulepszenia dla swej załogi i oficerów?

I tak, i nie. Poprawiło się dopiero po wielu latach. Z początku jednak i na pewno aż do wprowadzenia w roku 1903 okrętów z motorami Diesla życie na pokładzie parowca było równie ciężkie jak i na dawnych statkach — z tą różnicą, że teraz ludzie nie byli już narażeni na lodowate wichry wysoko w olinowaniu.

Wystawieni jednak byli na nowe tortury, musząc karmić te potworne żarłoczne maszyny całymi masami węgla kamiennego dla utrzymania odpowiedniego ciśnienia pary.

Pracę tę musieli bowiem wykonywać w warunkach przypominających bardziej wrażliwym pasażerom te sceny w piekle, które Dante Alighieri opisał tak wymownie w swym znanym powszechnie dziele o świecie podziemnym. Sprawa jedzenia i pomieszczenia załogi dzięki parze również się prawie nie zmieniła. Natomiast zaniechano chłosty. A właściwie wymierzano teraz chłostę już tylko chłopcom okrętowym. Ale i tych chłostano jedynie przy specjalnej okazji.

Stopniowo zniknęli również z powierzchni mórz starodawni majtkowie, którzy potrafili przystrajać swój kliper, jakby to była ich ukochana. Z wyjątkiem nielicznych fińskich, szwedzkich i niemieckich żaglowców wielkich rozmiarów, nie ma już dziś okrętów żaglowych. (Polska posiada żaglowce szkolne. Są nimi *Iskra*, *Dar Pomorza* i *Zawisza Czarny*, które co roku, zabierając kontyngent młodzieży ze szkoły morskiej — przyszłych oficerów marynarki — odbywają dłuższe podróże po morzach i oceanach).

Używa się jeszcze małych żaglowców przy rybołówstwie i w handlu przybrzeżnym; na tym jednak koniec.

(I tutaj Polska posiada liczną flotyllę niewielkich żaglowców rybackich, wypływających nieraz dosyć daleko w morze, zwłaszcza na połów dorszy.)

Starodawny żeglarz, który znał swoją łódź z zewnątrz, z wewnątrz, od spodu, od góry, podczas pięknej i podczas brzydkiej pogody, przeistoczył się w pewnego rodzaju małego mechanika, który stoi na mostku statku, szoruje jego podłogi, maluje kominy i kilka godzin dziennie spędza w bocianim gnieździe wypatrując gór lodowych oraz innych statków. Marynarz ten nie potrafiłby nawet w przybliżeniu odróżnić jednych żagli od drugich. Nie wie, co to są ręce zgrabiałe i popękane od stykania się z mokrymi i obmarzłymi linami.

Pod tym względem jest mu o wiele lepiej niż jego poprzednikom. Jednakże pod wieloma innymi względami jest równie upośledzony socjalnie i ekonomicznie jak ci

biedacy, których werbowano siłą w ich własnych domach lub których osadzano na galerach na mocy reskryptu królewskiego.

Marynarz nie mieszka już w brudnej i pozbawionej powietrza dziobówce starego żaglowca.

Zamieszkuje natomiast brudną i pozbawioną powietrza dziobówkę statku poruszanego parą. Nie musi teraz jadać pomyj ze swego starego barku. Jada teraz pomyje pochodzące z kambuza parowca.

Jeżeli mu się uda otrzymać miejsce na jakimś dobrym parowcu pasażerskim, a zwłaszcza na jednym z pływających pałaców, otrzymuje wtedy lepsze jedzenie, ma dla siebie lepsze pomieszczenie, a nawet pozwalają mu kąpać się. Niestety, takich statków pasażerskich w stosunku do ilości marynarzy jest bardzo mało.

Większą część towarów tego świata ciągle jeszcze przewożą statki o małym tonażu i życie na pokładzie tych półwłóczęgów jest tak samo prawie niepotrzebnie ciężkie i niemiłosiernie jak było przed stu, a nawet przed tysiącem czy nawet trzema tysiącami lat.

Są wprawdzie pewne różnice, które należy podkreślić. Podróż nie trwa już tak długo jak przedtem. Płaca jest nieco regularniejsza, chociaż niemiłosiernie niska we wszystkich marynarkach z wyjątkiem amerykańskiej. Porywanie ludzi oraz tysiąc i jeden innych sztuczek, za pomocą których zdobywano załogę na statki jeszcze przed pięćdziesięcioma laty, prawie znikło.

Tu i tam w jakimś zapomnianym przez Opatrzność porcie chińskim lub na Pacyfiku może się to jeszcze zdarzyć, jednakże władze konsularne i sądy roztaczają dziś tak dalece swą opiekę nad marynarzami jak nigdy dotychczas.

Następnie parowiec ma przynajmniej kotłownię, gdzie można wysuszyć zmoczoną odzież; najlepsze zaś jest to, że na parowcach znajduje się kuchnia, gdzie niezależnie od pogody można przygotować gorące jadalno. Dzisiejszy mary-

narz nie jest już narażony na obywanie się całymi tygodniami bez łyżki ciepłej strawy. Gorącej kawy ma zawsze pod dostatkiem, a francuscy rybacy na wielkich ławicach są jedynymi chyba żeglarzami, którzy z konieczności uważają mewy za specjalny przysmak.

Wreszcie ogólne bezpieczeństwo jest o wiele większe, niż było kiedykolwiek przedtem, i wszystkie te potworne cielesne kary, które jeszcze przed siedemdziesięciu laty były udziałem codziennego życia marynarzy, zostały bezwzględnie usunięte przez nowoczesnych prawodawców.

Czy jednak zdarza się to jeszcze i dzisiaj?

Niewątpliwie, ale bywają to już jedynie przypadkowe razy jakiegoś rozgniewanego mata.

Jako oficjalna metoda, prowadząca do zachowania dyscypliny wśród marynarzy, zniknęła ona, podobnie jak torturowanie przez wyciąganie członków oraz dyby.

Na ogół biorąc, marynarz niewątpliwie zyskał na zwycięstwie maszyny nad siłami natury. Mimo to życie na pokładzie statku nie przestało być nie dającą zadowolenia formą istnienia, formą pociągającą jedynie tych, którzy nie mogą urządzić sobie życia na lądzie, lub tych którzy w dzieciństwie uwierzyli fantastycznym opowiadaniom. A wszystkie te opowiadania są wyrazem twórczości romantycznych dam oraz dżentelmenów, którzy każą przynosić sobie obiady do łóżka, kiedy okręt trochę się kołysze.

Natomiast życie na pokładzie okrętu wojennego polepszyło się znakomicie w porównaniu ze stosunkami panującymi w marynarce wojennej przed stu laty.

Albowiem każdemu rządowi chodzi o to, aby flota jego zawsze znajdowała się w gotowości i w możliwie najlepszym stanie.

Nikt nie wymaga od niej, aby się opłacała, stoi ona tylko na straży narodowego bezpieczeństwa. Natomiast prywatne towarzystwo handlowe musi stale przede wszystkim i poza wszystkim pamiętać o pilnowaniu interesów swych akcjonariuszy.

Kapitana parostatku handlowego, który potrafi zaoszczędzić kilka dolarów na płacy załogi; kucharza, który potrafi nakarmić tę załogę trochę gorszym chlebem, mięsem i tłuszczem, a jednocześnie nie dopuści marynarzy do wyraźnego buntu — takich oficjalistów wysoko sobie cenią zarządy niektórych towarzystw.

Natomiast kapitan dbający o to, aby jego oficerowie przyzwoicie mieszkali i dobrze byli odżywiani (chwała Bogu, dziś jest to na porządku dziennym) — bynajmniej nie jest *persona grata*, gdy dyrektorzy towarzystw okrętowych rozmawiają przy zamkniętych drzwiach o zasługach swych pracowników. Dla nich bowiem okręty są przede wszystkim narzędziem do zdobywania pieniędzy. Praca ich oficerów okrętowych oraz załogi ma dla nich znaczenie drugorzędne.

Na pierwszym miejscu stoi akcjonariusz. Marynarz natomiast, nie należący do zrzeszenia pracowników zawodowych z powodu charakteru swej pracy oraz nieregularnych wyczynków na lądzie, jest bezbronny w walce o lepsze warunki istnienia.

Marynarze rozrzućeni są po powierzchni całego globu. Mówią wszystkimi językami, jakie tylko istnieją na ziemi. Nigdy też nie mają możliwości złączenia się. A może to jest owa żywa zawsze tradycja tysiącletniej fizycznej i społecznej poniewierki, która ciąży jeszcze ponad nimi i rozbija wszelkie ich wysiłki.

Wiatr zawsze wiał im w oczy.

Życie na morzu nigdy nie było inne.

A CO PRZYNIESIE PRZYSZŁOŚĆ?

W roku 1827 pierwszy parowiec przepłynął szczęśliwie ocean. W niespełna sto lat potem pierwszy aeroplan przeleciał ponad tymże oceanem z Ameryki do Europy.

Parowiec, który tak kompletnie wyrugował żaglowiec, może się pochwalić zaledwie stuleciem nieprzerwanego rozpowszechniania się i rozwoju; dziś bowiem ma już przed sobą bardzo groźnego współzawodnika, który może go usunąć z powierzchni oceanu, podobnie jak autobus zagraża już w wielu państwach komunikacji kolejowej.

Dla nas, ludzi urodzonych na długo przed próbami braci Wrightów, brzmi to nieco absurdalnie. Widzieliśmy przez całe swe życie wokoło siebie okręty. Na okrętach objechaliśmy świat dookoła. Okręty stały się niemal częścią naszej egzystencji.

Atoli w ciągu ostatnich trzech dziesięcioleci zdarzyły się rzeczy bardziej dziwne niż te i jeszcze dziwniejsze zdarzą się w ciągu następnych dwóch dziesięcioleci.

Do chwili urodzin mego syna nikt jeszcze nie przeleciał przez Kanał Brytyjski. Ale kiedy przyszedł na świat mój wnuk, tylu już ludzi przeleciało przez Kanał, że wydarzenia te przestały być sensacją prasy.

Klipry zrobiły duże pieniądze, przewożąc pełnych nadziei poszukiwaczy złota z Nowego Jorku naokoło przylądka Horn do Kalifornii. Podróż trwała cztery miesiące.

Wczoraj otwarto nową linię powietrzną pomiędzy Nowym Jorkiem a Los Angeles. Podróż według porannych sprawozdań prasowych trwała niespełna osiemnaście godzin.

Istotnie, trudno dziś przepowiadać coś bez zastrzeżeń, ale jeszcze ryzykowniejsze i zgoła już pozbawione sensu

byłoby twierdzenie, że pewnych rzeczy w ogóle nigdy nie można będzie osiągnąć.

W ciągu ostatnich dwudziestu lat rzeczy niemożliwe stały się miarą naszego postępu.

Może już tego nie doczekam sam, ale pewny jestem, że wnuki moje będą latały do Europy samolotami, jeżeli do tego czasu w ogóle Europa będzie jeszcze istnieć.

A taki rozwój i udoskonalenie samolotu oznacza nieuchronnie upadek i zanik statku jako środka komunikacyjnego i jako narzędzia niszczycielskiego.

Już podczas wielkiej wojny widzieliśmy, że floty wielkich mocarstw wpadły w ślepą ulicę. Anglia usiłowała zablokować Niemcy potężnymi okrętami. Niemcy dążyły do zablokowania Anglii łodziami podwodnymi. Żadna jednak z tych metod nie okazała się skuteczna. Gdyby jednak aeroplany w roku 1914 osiągnęły dzisiejszy stopień doskonałości, zarówno dreadnoughty jak i łodzie podwodne okazałyby się kompletnie bezsilne wobec tej nowej groźby z powietrza.

W to, że normalne okręty wojenne mają jeszcze przed sobą przyszłość jako broń rozstrzygająca, nikt dziś już nie wierzy oprócz niewielu starych admirałów, którzy straciliby swe stanowiska, gdyby aeroplan, wymagający młodych i energicznych ludzi, zastąpił całkowicie dawne pływające jednostki bojowe.

Okręty te oraz admirałowie mieli istotnie przed sobą wielką przyszłość. Sprawa ta należy jednak już całkowicie do przeszłości. Wydany został na nich wyrok taki sam, jaki wydano na starodawne armie. Przyszłość, zdaniem moim, należy do narodu, którego lotnicy będą mieli najsilniejsze nerwy i którego chemicy wynajdą najbardziej trujący gaz.

Co się tyczy statków handlowych oraz luksusowych parowców pasażerskich, to nie wątpię, że i tutaj muszą nastąpić gruntowne zmiany, jakich dzisiejsi ich właściciele nawet nie przeczuwają.

Frachtowce pozostaną prawdopodobnie dla przewożenia

ciężkich ładunków. Natomiast wielkie parowce liniowe, których kiedyś używano również jako okrętów towarowych, które jednak przez całe lata pływały z pustymi magazynami, podziela los *Great Eastern*. Sprzedane one zostaną na szmelc, jeżeli w ogóle znajdzie się jeszcze ktoś na naszym globie, kto potrzebowałby tyle starego żelastwa i stali. Pasażerowie zaś podróżować będą aeroplanami, a wnuk mój będzie słuchał mego opowiadania o życiu na parowcu, które powstało na długo przed wprowadzeniem telegrafu bez drutu, podobnie jak i ja w wieku młodzieńczym przysłuchiwałem się ciekawym opowieściom mego dziadka, który odbywał podróż poślubną w Szwajcarii saniami i w dylizansach pocztowych.

Taki będzie koniec nawigacji.

Cieśnina Magelana będzie znów podobnie pustynna jak przed zaludnieniem zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej. Takie miasta jak Cape Town, które zawdzięczały swój rozwój oraz pomyślność temu, że służyły za miejsca postoju okrętów podczas długiej ich podróży do Indii, spadną znowu do rzędu cichych miast prowincjonalnych, a porty ich powoli staną się podobne do portów dawnego Rzymu.

Brzmi to wszystko nieco dziwnie, a nawet może niedorzecznie. Ale czyż w ciągu tych kilkunastu lat powojennych Petersburg i Konstantynopol nie uległy już temu smutnemu losowi?

Nawet Londyn i Nowy Jork muszą ulec wielkim zmianom. Aeroplany transatlantyckie bowiem znajdą lepsze lotnisko na Long Island i w Kent niż na Manhattan Island oraz wzdłuż wybrzeży Tamizy.

Będzie to koniec jednego z najciekawszych eksperymentów podjętych kiedyś przez ludzkość — eksperymentu zamiany ludów całego świata na bliskich sąsiadów.

Ten daleko już posunięty eksperyment w znacznej mierze został dziś zastąpiony innym eksperymentem, a raczej długim szeregiem innych eksperymentów, z których

każdy ma ten sam cel, chociaż na pozór mogą się one różnić między sobą. Albowiem ostateczny cel wszystkich naszych wysiłków — pokonanie przestrzeni i czasu — jest w gruncie rzeczy definitywnym ulepszeniem warunków życia przeciętnego śmiertelnika.

Okręty w wysokim stopniu przyczyniły się do wykonania tego zadania. Wkrótce jednak ich użyteczność wyczerpie się całkowicie. W przyrodzie zaś wszystko to, co przeżyło się, skazane jest na zagładę. Dostaje się na śmietnisko.

Skoro nadejdzie wreszcie ta chwila, będziemy mogli wydać sąd ostateczny o tym genialnym wynalazku, za pomocą którego człowiek pokonał przeciwności znajdujące się na jego drodze w postaci wód naszego globu.

Obawiam się, że będzie to, na ogół biorąc, zdecydowane i bezwzględne oskarżenie, mimo pewnych łagodzących okoliczności. Będzie to historia licznych nieuniknionych cierpień, ale jednocześnie wielu najzupętniej bezsensownych i niepotrzebnych okrucieństw.

Pozostanie potem jedynie pamięć o bohaterskiej odwadze człowieka, o jego przedsiębiorczości i wytrwałości, jakim nie masz równych od chwili, kiedy człowiek po raz pierwszy świadomie rozejrzał się wokoło i rzekł:

„Nadejdzie wreszcie dzień, kiedy będę panem, nie służą mego otoczenia — zarówno fizycznie jak i duchowo.“

