

Anna Pastorek (Poznań)

HOLENDRSKIE KSIĘGI SYGNAŁOWE W I POŁOWIE XVII WIEKU NA PRZYKŁADZIE KSIĘGI SYGNAŁOWEJ WICEADMIRAŁA WEM- MERA VAN BERCHEM Z 1628 ROKU.

W wojnie na morzu dobra komunikacja pomiędzy okrętami jest równie istotna jak zdolności taktyczne admirałów, uzbrojenie poszczególnych jednostek czy wyszkolenie załóg. Przekazywanie rozkazów dowódcy i informacji o pojawiających się zagrożeniach musiało być tak samo skutecznie realizowane za dnia, jak i w nocy, przy różnych warunkach atmosferycznych. W I połowie XVII w. nie istniał jeszcze Międzynarodowy Kod Sygnałowy, ani nawet alfabet flagowy, co nie oznacza, że ówczesne floty pozbawione były zorganizowanych systemów komunikowania się. W omawianym okresie wydano w Republice Zjednoczonych Prowincji wiele ksiąg sygnałowych, z czego niektóre przetrwały do naszych czasów i można je znaleźć w zbiorach Algemeen Rijksarchief w Hadze. W polskiej historiografii zagadnienie ksiąg sygnałowych w XVII w. jest pomijane i to nie tylko w odniesieniu do floty holenderskiej, lecz również i pozostałych. Jednak aby mieć pełny pogląd na funkcjonowanie ówczesnych flot i ich możliwości taktyczne, należy także brać pod uwagę ówczesne sposoby komunikowania się – ich mocne i słabe strony.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie zasad komunikowania się okrętów wojennych na morzu na przykładzie księgi sygnałowej wiceadmirała Wemmera van Berchem, dowodzącego w 1628 r. eskadrą okrętów, przeznaczonych do działań na liniach komunikacyjnych¹ na Morzu Północnym, zapoznanie polskiego czytelnika z zachowanymi do dzisiaj holenderskimi księgami sygnałowymi oraz możliwościami skorzystania z nich i trudnościami, jakie pojawiają się w ich interpretacji.

¹ W XVII w. do działań na liniach komunikacyjnych, prowadzonych przez eskadry okrętów wojennych Republiki Zjednoczonych Prowincji, należało zarówno atakowanie statków handlowych wrogich państw, jak i zwalczanie wrogich okrętów wojennych (również jednostek kaperskich i pirackich), polujących na holenderskie statki handlowe i jednostki rybackie. Działania takie od II połowy XIX w. określane są mianem działań krążowniczych. Działania na liniach komunikacyjnych, obok konwojowania, stanowiły jedną z najskuteczniejszych metod ochrony floty handlowej Republiki Zjednoczonych Prowincji. Wielu zagranicznych autorów (zarówno holenderskich, jak i angielskich) określa działania floty holenderskiej w XVII w. działaniami krążowniczymi, odnosząc do okresu wcześniejszego ukształtowane w XIX w. pojęcie.

W I połowie XVII w., za wyjątkiem akcji admirała Maartena Harpertszooona Trompa z 1639 r.², nie stosowano jeszcze taktyki liniowej. Dopiero w II połowie XVII w., dzięki takim admirałom jak Michiel de Ruyter, Sir William Penn, Edward Montague (Lord Sandwich), James Duke of York, Artur Herbert (Earl of Torrington) stała się ona powszechnym sposobem staczania bitew na morzu³. Stosowana w I połowie XVII w. taktyka roju nie wymagała w takim stopniu dobrze rozwiniętego systemu komunikacji, jak taktyka liniowa. Nie zmienia to faktu, że niektóre zadania, jak chociażby konwojowanie, wymagały posiadania jakiegoś konkretnego systemu komunikacji. Również eskadry okrętów przeznaczonych do działań na liniach komunikacyjnych, wykonujące swoje zadania na Morzu Północnym, musiały mieć jasny system komunikowania się pomiędzy sobą, aby móc szybko podejmować akcje i reagować na pojawiające się zagrożenia. Dlatego też zdecydowałam się omówić zagadnienie ksiąg sygnałowych na przykładzie księgi sygnałowej wiceadm. Wemmera van Berchem, dowodzącego eskadrą okrętów przeznaczonych do działań na liniach komunikacyjnych na Morzu Północnym, która została wydana dnia 7 czerwca 1628 r. Jest ona interesująca również dlatego, iż była pierwszą i zarazem ostatnią księgą sygnałową, która nie została przedłożona do zatwierdzenia wyższym organom. Wcześniejsze dokumenty były zwyczajowo zatwierdzane na naradzie wojennej lub przez Stany Generalne. Z zachowanych tego typu dokumentów tylko księga sygnałowa z 1599 r. posiadała moc prawną, nadaną jej przez najwyższy organ władzy w Republice Zjednoczonych Prowincji, tj. Stany Generalne. Kolejne tego typu dokumenty można by określić jako „dokumenty wewnętrzne” floty wojennej, pisane zazwyczaj przez admirałów i przedkładane do akceptacji na naradzie wojennej. Ostatnim znanym dokumentem, jest księga sygnałowa Lau-

² Podczas starcia na Kanale La Manche (16 września 1639 r.), poprzedzającego bitwę pod Downs, adm. Maarten Tromp zastosował innowacyjne rozwiązanie taktyczne, ustawiając swoje okręty w szyku torowym (okręty płynęły jeden za drugim w swoich kilwaterach) i ostrzeliwując wroga artylerią burtową. Dzięki temu wykorzystał w pełni potęgę artylerii burtowej ówczesnych galeonów. Pozwoliło to na zniwelowanie ogromnej przewagi liczebnej Hiszpanów, którzy walcząc według zasad stosowanej wówczas powszechnie taktyki roju, nie byli w stanie skutecznie wykorzystać swojej artylerii burtowej i ponieśli znaczące straty. W zachodniej historiografii trwa dyskusja o roli admirała Trompa w rozwoju taktyki liniowej. Z pewnością nie był on twórcą manewru przełamania linii (wykorzystywanego przez admirałów walczących w II poł. XVII w. według zasad taktyki liniowej), ponieważ Hiszpanie nie ustawili swoich okrętów w linii, tylko walczyli w roju. Nie mogło więc dojść do przełamania linii. Niemniej jednak skuteczne wykorzystanie artylerii burtowej okrętów ustawionych w szyku torowym było wzorem do naśladowania dla innych admirałów. Można więc uznać adm. M. Trompa za jednego z ojców taktyki liniowej, który wskazał drogę innym dowódcom. M. G. de Boer, *Tromp en de armada van 1639*, Amsterdam 1941, s. 67-80; C. R. Boxer, *The Journal of Maarten Harpertszoon Tromp. Anno 1639*, Cambridge 1930, s. 35-68.

³ F. L. Diekerhoff, *De oorlogsvloot in de zeventiende eeuw*, Bussum 1967, s. 84.

rensa Reaela z 1626 r. Dokument, będący tematem artykułu, jest więc pierwszym⁴ w historii Republiki Zjednoczonych Prowincji, który obowiązywał tylko na mocy autorytetu wystawiającego go admirała, w tym przypadku wiceadmirała Wemmera van Berchem. Jest ona także ostatnim w I połowie XVII w. dokumentem obowiązującym tylko na mocy autorytetu admirała. Księga sygnałowa Artusa Gijsselsa z 1641 r. została w całości stworzona przez niniejszego dowódcę⁵, ale została przedłożona do zatwierdzenia Stanom Generalnym. Natomiast księga sygnałowa wiceadmirała Holandii i Fryzji Zachodniej Witte de Witha z 1647 r. została zatwierdzona w rezolucji Stanów Generalnych jako oficjalnie obowiązująca podczas ekspedycji do Brazylii⁶.

We wstępie do omawianej księgi sygnałowej zaznaczono, że jest to księga sygnałowa dla czwartej eskadry, pod dowództwem Wemmera van Berchem, wiceadmirała Holandii i Fryzji Zachodniej, nadana kapitanom okrętów wojennych: „Gelderlandt” (dowódca – Henrick Denijsz), „Overijssel” (Antoni Florissen), „Bul” (Bartholomeus de Stercke), „Leyden” (Pieter Meuwsoon Vlo) i jachtu „Bruynvisch” (Jan Faessen), która miała regulować działalność tychże okrętów na liniach komunikacyjnych⁷. W zakończeniu znajduje się informacja, że została ona wydana na pokładzie okrętu „Gelderlandt”, stojącego na redzie w het Vlie⁸, dnia 7 czerwca 1628 r. Jesteśmy w stanie dosyć szczegółowo przedstawić charakterystykę tych okrętów, ponieważ zachowało się zestawienie okrętów wszystkich admiralicji⁹ Republiki Zjednoczonych Prowincji z 1628 r. Tego typu dokumenty są rzadkie dla I połowy XVII w. Prawdopodobnie było ich więcej, jednak nie przetrwały do naszych czasów. W zestawieniu „Gelderlandt” to okręt 180-łasztowy, z załogą liczącą 90 osób, niosący 45 dział, „Overijssel” – 150 łasztów, 85 marynarzy, 30 muszkietarów, 30 dział, „Leijden” – 110 łasztów, 80 marynarzy, 30 muszkietarów, 20 dział, „Bruynvisch” – 70 łasztów, 60 marynarzy, 16 dział¹⁰. W zestawieniu nie ma okrętu o nazwie „Bul”, ale jest kilka jednostek, których nazw nie podano, więc jest wyso-

⁴ Pierwszym z nam znanych. Nie ma pewności, czy nie było wcześniejszych tego typu dokumentów, które jednak nie zachowały się do naszych czasów.

⁵ W księdze sygnałowej z 1641 r. jest określenie „Artus Gijssels, dowódca ekspedycji do Portugalii”. Nie podano rangi, co sugeruje, że Gijssels był kapitanem, a nie admirałem, a mianowano go dowódcą na czas jednej wyprawy, bez nadania mu wyższej rangi, co było w ówczesnych czasach dość często praktykowane.

⁶ R. E. J. Weber, *De seinboeken voor Nederlandse oorlogsvloten en konvooien tot 1690*, Amsterdam 1982, s. 1.

⁷ Ibidem, s. 45.

⁸ Het Vlie – wąskie przejście pomiędzy Vlieland a Terschelling.

⁹ Zachowały się dwa zestawienia okrętów z 1628 r., jednak w obu brakuje okrętów admiralicji Fryzji, która najprawdopodobniej nie sporządziła na czas spisu swoich okrętów i wydatków na flotę i dlatego nie włączono jej do tego zestawienia. W zestawieniu są okręty admiralicji Rotterdamu (nazywanej także admiralicją Mozy), Amsterdamu, Noorderkwartier (nazywanej nieraz admiralicją Fryzji Zachodniej) i Zelandii.

¹⁰ Nationaal Archief, Den Haag [dalej: NAH], Admiraliteitcolleges XXVII Van de Heim, 1591-1786, sygn. 1.01.47.27, inventaris nummer 79, *Copie-Staten van oorlog te water*.

ce prawdopodobne, że był jedną z nich. Kapitanowi Bartholomeusowi de Stercke przydzielono okręt „Meerman”¹¹; nie jest wykluczone, że dokonano jakiś zmian, zwłaszcza że okręty, których nazw nie podano, miały w zestawieniu przydzielonych kapitanów. Porównując tonaż okrętów dowodzonych przez wiceadm. W. van Berchem i liczbę niesionych przez nie dział z pozostałymi jednostkami, którymi dysponowała wówczas Republika Zjednoczonych Prowincji¹² stwierdzić można, że mimo iż eskadra Wemmera van Berchem była nieliczna, to wchodzące w jej skład okręty należały do dużych i dobrze uzbrojonych. Aby sprawnie dowodzić swoją eskadrą wiceadmirał van Berchem wydał księgę sygnałową, która miała obowiązywać podlegających jego dowództwu kapitanów, a nie całą holenderską flotę wojenną. Wydana w celach zarządzania jedną eskadrą księga sygnałowa nie zachowałaby się prawdopodobnie do naszych czasów, gdyby nie rezolucja Stanów Generalnych z 13 listopada 1627 r., nakazująca dowódcom eskadr okrętów przeznaczonych do działań na liniach komunikacyjnych dostarczanie po zakończeniu wyprawy dzienników pokładowych Stanom Generalnym bądź innym instytucjom sprawującym władzę¹³. Miało to na celu wyeliminowanie nieprawidłowości w funkcjonowaniu floty, do których należała najczęściej niesubordynacja i tchórzostwo kapitanów¹⁴. Była to część szerszej zakrojonej reformy, w ramach której m.in. po raz pierwszy powołano stały korpus oficerski liczący 60 kapitanów (*ordinaris kapiteinen*)¹⁵.

Księga sygnałowa wiceadm. Wemmera van Berchem składa się z osiemnastu zwięźle napisanych punktów (niektóre z podpunktami). Punkt 1.1 poświęcony jest sygnałom przy wychodzeniu z portu w dzień. Punkt 1.2 dotyczy sygnałów do wyjścia z portu lub z redy w nocy. Punkty 2.1, 2.2, 2.3 i 2.4 poświęcone są sygnałom używanym przy wykonywaniu zwrotu przez sztag¹⁶ w dzień i w nocy. Punkt 3 dotyczy sygnałów, które powinny dawać okręty znajdujące się w niebezpieczeństwie (pożar lub wejście na mieliznę). W punkcie 4 wymieniono sygnał, używany przy wzywaniu kapitanów na naradę wojenną. Punkt 5 mówi o sygnale, jaki powinien dać swoim kolegom kapitan okrętu, który jako pierwszy dostrzeże wroga w nocy. Punkt 6 dotyczy zachowania okrętów eskadry w razie, gdy w dzień

¹¹ NAH, Admiraliteitcolleges XXXI Bisdom, 1525-1793, sygn. 1.01.47.21, inventaris nummer 111, *Staat van oorlog te water*. 1628.

¹² NAH, Admiraliteitcolleges XXVII Van de Heim, 1591-1786, sygn. 1.01.47.27, inventaris nummer 79, *Copie-Staten van oorlog te water*.

¹³ R. E. J. Weber, op. cit., s. 45.

¹⁴ J. R. Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw*, Amsterdam 1998, s. 59.

¹⁵ J. C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandchse Zeewezen*, t. I, Haarlem 1858, s. 246.

¹⁶ Zwrot przez sztag – nazwa manewru polegającego na przejściu dziobem statku żaglowego przez linię wiatru. Zwrot przez sztag to zmiana kursu z bejdewindu jednego halsu na bejdewind drugiego halsu.

na horyzoncie pojawi się obcy statek/okręt. Punkt 7 mówi o sygnale, jaki powinien dać swoim kolegom kapitan okrętu, który jako pierwszy dostrzeże wroga w dzień. Punkt 8 dotyczy konwojowania statków handlowych pomiędzy het Vlie¹⁷ a Riff van Schagen¹⁸. Punkt 9 poświęcony jest wydawaniu sygnałów do wspólnego ataku w wypadku, gdy wróg w sile pięciu lub więcej okrętów będzie się zbliżał do eskadry. Punkt 10 dotyczy sygnałów, jakie należy wydawać w dzień, by umożliwić ponowne zbliżenie okrętów, które w nocy uległy rozproszeniu na skutek sztormu lub mgły. Punkt 11 dotyczy celowego wydawania fałszywych sygnałów, aby nie zostać uznanym za okręt wojenny. Punkt 12 dotyczy umownego miejsca spotkania, gdy któryś z okrętów czwartej eskadry oddzielił się na skutek sztormu lub mgły i nie mógł znaleźć swoich towarzyszy. Punkt 13 poświęcony jest zachowaniu porządku przy manewrowaniu floty w dzień oraz zawiera szczegółowy rozkaz dla kapitana jachtu „Bruynvisch”. Punkt 14 dotyczy manewrowania okrętami w dzień (w celowym rozproszeniu), podczas dobrej pogody, mającego na celu prowadzenie lepszego rozpoznania. Punkt 15.1 dotyczy sygnału, jaki należy dać dowódcy w dzień w razie, gdy na horyzoncie pojawi się więcej niż jeden wrogi okręt. 15.2 dotyczy sygnału, jaki należy dać dowódcy w nocy w razie, gdy na horyzoncie pojawi się więcej niż jeden wrogi okręt. Punkty 16.1 i 16.2 poświęcone są sygnałom, jakie powinien w dzień i w nocy dać okręt, który jako pierwszy dostrzegł grożące niebezpieczeństwo (nieznany łąd na horyzoncie, mieliznę, płyciznę). Punkt 17 poświęcony jest sygnałowi zaproszenia kapitanów przez admirała na rozmowę. Punkt 18 dotyczy przyjęcia szyku bojowego przez całą eskadrę¹⁹.

Sygnały zawarte w księdze sygnałowej wiceadm. Wemmera van Berchem można podzielić na cztery grupy: wydawane z pomocą flag, ruchów żaglami, świetlne wydawane za pomocą ogni i latarni oraz sygnały dźwiękowe (wyszczały z dział). Często stosowano połączenie dwóch rodzajów sygnałów. Przykłady takiego systemu sygnałów można dostrzec również we flocie dowodzonej przez adm. Maartena Trompa, który w nocy z 15 na 16 września 1639 r. rozkazał, aby przez całą noc strzelać czterokrotnie z działa o każdej szklance²⁰ oraz wywiesić dwie latarnie rufie i dwie na grotmaszcie²¹. W księdze sygnałowej wiceadmirała Wemmera van Berchem można

¹⁷ Het Vlie – wąskie przejście pomiędzy Vlieland a Terschelling.

¹⁸ Riff van Schagen – XVII-wieczna pisownia Rif van Skagen. Dosłownie „Rafa przy Skagen”. Skagen – najbardziej na północ wysunięte miasto w Danii, położone na wierzchołku Półwyspu Jutlandzkiego. Riff van Schagen często wymieniane było w XVII-wiecznych źródłach, zwłaszcza tych dotyczących konwojowania statków handlowych i działań na liniach komunikacyjnych. Rafa ta była ważnym punktem nawigacyjnym w żegludze przez Cieśninę Skagerrak.

¹⁹ R. E. J. Weber, op. cit., s. 45-47.

²⁰ Szklanki wybijano co pół godziny.

²¹ S. P. L'Honoré Naber, *Het journaal van den luitenant-admiraal Maarten Harpertzoon Tromp, gehouden*

znaleźć wiele przykładów tego typu połączeń. Zgodnie z punktem 1.1 sygnał wyjścia z portu lub z redy w dzień składał się z pojedynczego wystrzału i wywieszenia bandery książęcej na rufie okrętu admirałskiego²². W miejscu tym należy wyjaśnić, jak wyglądała bandera książęca. W przypadku floty wojennej Republiki Zjednoczonych Prowincji ma to znaczenie, ponieważ w XVII w. było w użyciu wiele wzorów bander, flag i wimpli. W XVII-wiecznym traktacie Carela Allarda zatytułowanym „Nieuwe Hollandse Scheeps-Bouw, waar in vertoond word een volmaakt schip, met alle des zelfs uitterlyke deelen, met een verklaring der naamen van dien; als mede van alle touwen, zijlen etc benevens de afbeeldingen van alle de voornaamste vlaggen die men op zee ontmoet”, poświęconym w większości banderom i będącym jednym z ważniejszych źródeł wiedzy na ich temat, bandera książęca jest opisana jako trójbarwna, pomarańczowo-biało-niebieska chorągiew, składająca się z trzech poziomych pasów²³. W 1653 r. Stany Generalne wprowadziły rezolucję, nakazującą zastąpienie koloru pomarańczowego w trójkolorowej banderze książęcej kolorem czerwonym²⁴. W nocy sygnałem do wyjścia z portu lub z redy był pojedynczy wystrzał i zapalenie pojedynczego ognia²⁵ na rufie (punkt 1.2 księgi sygnałowej). Sygnałem do wykonania w nocy zwrotu przez sztag był wystrzał i zapalenie dwóch ogni na rufie (punkt 2.2). Wywieszenie białej flagi na rufie i wystrzał były wezwaniem dla kapitanów do stawienia się na pokładzie okrętu flagowego w celu otrzymania rozkazów (punkt 4). W przypadku, gdy któryś z okrętów uległby nieszczęśliwemu wypadkowi (wejście na mieliznę, pożar) jego kapitan powinien oddać dwukrotny wystrzał z działa i zapalić tak dużo ogni, jak to jest możliwe (punkt 3). Kapitan, który dostrzeże wrogi okręt na horyzoncie powinien ostrzec pozostałe okręty oddając jeden wystrzał z działa i wywieszając zapaloną latarnię na bezanmaszcie (punkt 5). Okręt, który jako pierwszy dostrzegł w nocy grożące niebezpieczeństwo (nieznany łód na horyzoncie, mieliznę) powinien oddać jeden strzał z działa i zapalić dwa ognie na rufie (punkt 16.2).

aan boord van het 's lands schip Amelia in den jaare 1639, [w:] Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap, Utrecht 1931, s. 274.

²² R. E. J. Weber, op. cit., s. 45.

²³ C. Allard, *Nieuwe Hollandse Scheeps-Bouw, waar in vertoond word een volmaakt schip, met alle des zelfs uitterlyke deelen, met een verklaring der naamen van dien; als mede van alle touwen, zijlen etc benevens de afbeeldingen van alle de voornaamste vlaggen die men op zee ontmoet*, Amsterdam 1695, s.14.

²⁴ A. Pastorek, *XVII-wieczne holenderskie bandery wojenne*, „Okręty Wojenne”, 2011, nr 3, s. 3.

²⁵ W książce sygnałowej występuje określenie „zapalić ogień”, a nie wywiesić zapaloną latarnię. Jest jednak prawdopodobne, że autor miał na myśli zapalenie latarni, ponieważ inne formy zapalania ognia na okręcie byłyby wysoce niebezpieczne ze względu na ryzyko pożaru. Ze względu na fakt, iż w niniejszej książce sygnałowej użyto także określenia zapalić latarnię, uznałam, że lepiej będzie dokładnie cytować źródło, podając określenia: zapalić ogień i zapalić latarnię. System taki przyjął także w swoim opracowaniu J. C. de Jonge, który oddzielnie wymienia sygnały dawane za pomocą ognia i latarni, nie wyjaśniając jednocześnie, jak te pierwsze miały wyglądać. Vide: J. C. de Jonge, op. cit.

W księdze sygnałowej Wemmera van Berchem są także przykłady sygnałów dawnych tylko za pomocą flagi/bandery. W tym wypadku znaczenie miał nie tylko jej rodzaj, ale i miejsce, w którym ją wywieszono. *Topstander*²⁶ powiewający na grotstendze²⁷ okrętu admirałskiego oznaczał rozkaz do wykonania zwrotu przez sztag w dzień (punkt 2.3). *Topstander* podniesiony na flagsztoku na rufie był wezwaniem dla kapitana Jana Faessena dowodzącego jachtem „Bruynvisch”, aby podpłynął jak najbliższej okrętu flagowego, aby mógł zrozumieć rozkazy wiceadmirała (punkt 13). *Topstander* powiewający na rei bezanmasztu był wezwaniem dla kapitanów, by zbliżyli się ze swoimi okrętami do okrętu flagowego, ponieważ admirał chce z nimi pomówić (punkt 17)²⁸.

W późniejszym okresie liczba sygnałów wzrastała, co doprowadziło do powstania specjalnych flag sygnałowych, używanych tylko w tym celu. Nie oznaczały one poszczególnych liter alfabetu, ani cyfr, jak w przypadku Międzynarodowego Kodu Sygnałowego. Podstawowymi kolorami flag używanymi w holenderskiej flocie wojennej były biel, czerwień i pomarańcz. Biała flaga była zazwyczaj wezwaniem na naradę wojenną. Czerwona, zwana także krwistą, była znakiem do ataku. Powiewająca na grotmaszcie pomarańczowa bandera z umieszczonym pod nią wimplem była sygnałem do podążania za wrogiem²⁹.

Wiceadm. W. van Berchem korzystał także z możliwości dawania samych sygnałów świetlnych, bez jednoczesnego dawania sygnałów dźwiękowych. Przykład takiego wariantu znajduje się w punkcie 15.2, w którym wiceadmirał nakazuje, by kapitan, który jako pierwszy dostrzeże w nocy nieprzyjacielski okręt, zapalił na rufie dwa ognie.

W omawianej księdze sygnałowej są także sygnały dawane za pomocą żagli (punkt 9 i 15.1), jest ich jednak mniej niż sygnałów flagowych, świetlnych i dźwiękowych³⁰. Mniejsza ilość sygnałów dawanych za pomocą żagli jest oczywista, ponieważ przy manewrowaniu okrętem na morzu musiano używać ich na bieżąco i mogło dojść do sytuacji, w której jakaś czynność wykonywana rutynowo przy żaglach pomyłona zostałaby z jednym z sygnałów.

²⁶ W źródle pojawia się określenie *topstaneder*, które w specjalistycznych słownikach dawnego niderlandzkiego jest tłumaczone jako bandera podnoszona na grotmaszcie, nie jest jej jednak przypisany określony rodzaj. Prawdopodobnie wiceadmirał Van Berchem miał na myśli jakąś konkretną banderę, nie da się jednak jednoznacznie określić, który z rodzajów bander noszonych wówczas na okrętach wojennych Republiki Zjednoczonych Prowincji to był, dlatego zdecydowałam się pozostawić w tekście określenie *topstander*.

²⁷ Grotstenga – stenga grotmasztu.

²⁸ R. E. J. Weber, op. cit., s. 45-47.

²⁹ J. C. de Jonge, op. cit., s. 337.

³⁰ R. E. J. Weber, op. cit., s. 47.

Wiceadmirał Van Berchem nie zawarł w swojej księdze sygnałowej znaków dawnych tylko za pomocą wystrzałów. Wiadomo jednak, że w latach 30. XVII w. stosowano takie sygnały, na co przykładem może być rozkaz zawarty w dziennikach pokładowych adm. Maartena Trompa, który kazał w nocy z 17 na 18 września 1639 r. oddawać cztery wystrzały o każdej szklance, w oczekiwaniu na odpowiedź od komandora Joosta Banckerta, który miał nadpłynąć z posiłkami³¹.

Z powyższego systemu sygnałów zawartego w księdze sygnałowej wiceadm. W. van Berchem wyraźnie widać, że komunikacja pomiędzy okrętami w I połowie XVII w. była poważnie utrudniona poprzez niewielką ilość sygnałów. Ilość wariantów sygnałów możliwa do wydania za pomocą dwóch lub trzech rodzajów flag, ruchów żaglami, wystrzałów z dział i sygnałów świetlnych była ograniczona, dlatego też dotyczyła najważniejszych manewrów wykonywanych przez eskadrę i sytuacji zagrożenia (pojawienie się wrogich jednostek, wypadek). W II połowie XVII w., kiedy wzrosła liczba sygnałów, znaczenie będzie miało nie tylko maszt na którym podniesiono daną flagę, ale nawet reja. Pozwoli to na lepszą komunikację, lecz będzie miało poważny mankament. W trakcie bitew żagle, stengi i reje najszybciej ulegały uszkodzeniom, przez co często nie można było dać sygnału flagowego, ponieważ stenga lub reja, na której trzeba było wywiesić daną flagę została odstrzelona. Przez cały XVII w. żaden holenderski admirał nie mógł pozwolić sobie na zmobilizowanie swoich kapitanów do boju w taki sposób, jak to zrobił pod Trafalgarem admirał Horatio Nelson dysponujący nowoczesnym systemem flag sygnałowych, którego *England expects that every man will do his duty*³² przeszło do historii. Mankamentem XVII-wiecznego systemu komunikacji była również jego „wrażliwość” na panujące warunki atmosferyczne. Mgła, ulewny deszcz, powodowały, że sygnały dawane za pomocą flag i żagli były często trudne, bądź niemożliwe do odczytania. Świadomi tego dowódcy często przerywali walkę do czasu, dopóki mgła nie opadnie. Sytuacja taka miała miejsce na przykład podczas słynnej bitwy pod Downs (21 października 1639 r.), kiedy zarówno Holendrzy, jak i Hiszpanie zaprzestali walki na około pół godziny, czekając aż opadnie mgła, która uniemożliwiała odróżnienie okrętów swoich od wrogich³³.

System sygnalizacji z I połowy XVII w., mimo swoich mankamentów, sprawdzał się na polu walki, niezależnie czy mamy do czynienia z konwojowaniem, działaniami na liniach komunikacyjnych czy bitwami toczonymi według zasad taktyki roju. Był początkowym etapem rozwoju bardziej zaawansowanej sygnalizacji, która umożliwiła późniejszym admirałom skomplikowane manewry w linii. Znaczenie ksiąg sygnałowych w II połowie XVII w. wciąż rosło, a niezrozumienie sy-

³¹ S. P. L'Honoré Naber, op. cit., s. 276.

³² Tłum.: „Anglia oczekuje, że każdy spełni swój obowiązek”.

³³ S. P. L'Honoré Naber, op. cit., s. 309.

gnałów nieraz publicznie dyskutowano. Niejasne zachowanie francuskich dowódców w bitwie pod Texel (21 sierpnia 1673 r.), kiedy to adm. D'Estrées twierdził, że nie zrozumiał sygnału do ponownego połączenia się całej floty, danego przez głównodowodzącego księcia Ruperta, a podległy mu wiceadm. Martel twierdził, że zrozumiał rozkaz angielskiego admirała, stało się nie tylko powodem do sporu pomiędzy angielskimi i francuskimi admirałami, ale także doprowadziło do apogeum fałszywej nieufności angielskich oficerów do francuskich sojuszników i wywołało falę oburzenia w społeczeństwie. Ten epizod bitwy pod Texel jest do dziś szeroko dyskutowany wśród zachodnich historyków³⁴.

XVII-wieczne księgi sygnałowe można podzielić na drukowane i rękopisy. Z I połowy XVII w. mamy do czynienia zazwyczaj z rękopisami. Są one częścią zbiorów Algemeen Rijksarchief w Hadze. Ponieważ nie są one przechowywane razem, lecz stanowią części różnych kolekcji, często trudno je odnaleźć. Bezценne dla historyków interesujących się tą tematyką jest wydawnictwo źródłowe zatytułowane „De seinboeken voor Nederlandse oorlogsvloten en konvooien tot 1690” (Księgi sygnałowe dla holenderskich flot wojennych i konwojów do 1690), opracowane przez R. E. J. Webera, który zebrał zachowane w holenderskich archiwach księgi sygnałowe z lat 1474-1690. Praca ta jest opatrzona wstępem autora, w którym zwięźle omówione zostało pochodzenie i zawartość ksiąg sygnałowych. Następnie autor zamieścił księgi sygnałowe, ułożone w kolejności chronologicznej, z podziałem na księgi sygnałowe dla floty wojennej i księgi sygnałowe dla konwojów³⁵.

³⁴ R. C. Anderson, *Journals and Narratives of the Third Dutch War*, London 1946, s. 52.

³⁵ Poniżej zamieściłam listę ksiąg sygnałowych zawartych w pracy R. E. J. Webera, aby umożliwić polskim badaczom zapoznanie się z zachowaną bazą źródłową.

Księgi sygnałowe dla floty wojennej: 1. Ordynacja Hendrika van Borselle (wcześniejsza niż 1474), 2. Ordynacja Hendrika van Borselle (wcześniejsza niż 1474), 3. Ordynacja i sygnały Adolfa Burgundzkiego (2 VII 1557), 4. Sygnały i ordynacje Adolfa Burgundzkiego, 5. Ordynacje Adolfa Burgundzkiego (1599), 6. Sygnały i ordynacje François van Boschuyzen (8 IX 1568), 7. Informacje i znaki François van Boschuyzen (maj 1570), 8. Sygnały dla floty wojennej płynącej na Zachód pod dowództwem Pietera van der Does (24 IV 1599), 9. Sygnały dla floty wojennej płynącej na Zachód pod dowództwem Jacoba van Heemskerck (27 III 1607), 10. Sygnały dla floty wojennej płynącej na Zachód pod dowództwem Laurensa Reaela (29 XII 1626), 11. Sygnały Wemmera van Berchem dla eskadry okrętów przeznaczonych do działań krążowniczych na Morzu Północnym (7 VI 1628), 12. Sygnały Artusa Gijsselsa podczas ekspedycji do Portugalii (3 VIII 1641), 13. Sygnały Witte Corneliszoon de Witha dla floty pomocniczej płynącej do Brazylii, nadane przez Stany Generalne (22 XI 1647), 14. Sygnały dla eskadry Jana van Galen pod Salé w Maroku (15 IV 1550), 15. Generalna księga sygnałowa Witte Corneliszoon de Witha dla floty wojennej i statków handlowych w konwoju, razem z nią płynących, nadana przez Stany Generalne (2 XI 1652), 16. Sygnały dla eskadry okrętów przeznaczonych do działań krążowniczych na Morzu Śródziemnym pod dowództwem Michiela Adriaenszoon de Ruytera (5 V 1657), 17. Sygnały Cornelisa Trompa jako samodzielnego dowódcy (1 I 1664), 18. Generalna księga sygnałowa Jacoba barona van Wassenaer van Obdam dla floty wojennej i statków handlowych w konwoju, razem z nią płynących (V 1665), 19. Generalna księga sygnałowa Michiela Adriaenszoon de Ruytera dla floty wojennej

Autor zachował oryginalną XV-, XVI- i XVII-wieczną niderlandzką pisownię³⁶, co może stanowić problem dla czytelników, również niderlandzkojęzycznych i wymaga korzystania ze specjalistycznych słowników. Zdarzają się przypadki, że niektóre słowa są niemożliwe do zrozumienia, nawet dla Holendra dysponującego różnymi słownikami dawnego niderlandzkiego i bogatą wiedzą marynistyczną. Słowa takie autor zaznaczył w przypisach do poszczególnych ksiąg sygnałowych. Również w księdze sygnałowej wiceadm. Wemmera van Berchem mamy do czynienia z jednym takim słowem (*opputsen*), które niestety powoduje, że zrozumienie sposobu wykonywania jednego z sygnałów³⁷ staje się niemożliwe.

Pomimo trudności, jakie niesie ze sobą badanie XVII-wiecznych ksiąg sygnałowych, trzeba podkreślić, że należy się im znacznie większa uwaga niż dotychczas poświęcono im w polskiej historiografii. Dotyczy to zarówno holenderskich ksiąg sygnałowych, jak i podobnych dokumentów pochodzących z innych krajów, a zwłaszcza z Anglii i Francji, które w XVIII w. zaczęły odgrywać na morzach kluczową rolę. Dzięki księgom sygnałowym jesteśmy w stanie lepiej poznać organizację ówczesnych flot wojennych, ich możliwości taktyczne i szanse, jakie miały w starciu z konkretnymi przeciwnikami. Księgi sygnałowe są jednym z ważniejszych elementów, tworzących skomplikowaną układankę, jaką jest obraz wojen morskich jako całości.

i statków handlowych w konwoju, razem z nią płynących (VIII 1665), 20. Generalna księga sygnałowa dla floty wojennej i statków handlowych w konwoju, razem z nią płynących (1666), 21. Generalna księga sygnałowa Michiela Adriaenszoon de Ruytera dla floty wojennej i statków handlowych w konwoju, razem z nią płynących (6 VIII 1667), 22. Generalna księga sygnałowa Michiela Adriaenszoon de Ruytera dla floty wojennej i statków handlowych w konwoju, razem z nią płynących (1 V 1673), 23. Generalna księga sygnałowa Artura Herberta (Earl of Torrington) dla okrętów połączonej floty wojennej i statków handlowych w konwoju, razem z nią płynących (23 VI 1688), 23.a. i b. Instrukcje floty wojennej Jego Królewskiej Mości (1673-1688), 24. Uzupełnienia do generalnej księgi sygnałowej Gerarda Callenburgh'a (22 VI 1690), 25. Sygnały Cornelisa Evertsen'a dla eskadry 25 okrętów (27 VIII 1690).

Księgi sygnałowe dla konwojów: 26. Sygnały, które powinni dawać rybacy okrętom wojennym, nadane przez Antoniego Burgundzkiego (26 VII 1570), 27. List admirała dla rybaków płynących z het Marsdiep i het Vlie do Sundu i Norwegii i z powrotem (II 1607), 28. List admirała dla konwoju podążającego na Morze Śródziemne (22 IV 1622), 29. Ogólna księga sygnałowa Witte Corneliszoon'a de Witha dla kapitanów i szyprów konwoju płynącego w kierunku Sundu i Norwegii, nadana przez Stany Generalne (8 V 1656), 15. Generalna księga sygnałowa Witte Corneliszoon'a de Witha dla kapitanów i szyprów konwoju płynącego w towarzystwie floty wojennej w kierunku Sundu i Norwegii, nadana przez Stany Generalne (2 XI 1652), 30. List admirała do kapitanów i szyprów, dowodzących jednostkami wchodzącymi w skład konwojów płynących w kierunku Morza Śródziemnego, wydana przez admiralicję Amsterdamu (7 XI 1659), 31. Sygnały dla konwoju płynącego w kierunku Morza Śródziemnego pod dowództwem Isaca Sweersa (28 I 1661), 32. Sygnały dla konwoju (13 X 1666), 33. Księga sygnałowa (7 VI 1667).

³⁶ Współcześnie zdarzają się wydania źródeł, które zawierają tekst oryginalny i obok tekst we współczesnym języku niderlandzkim lub są opublikowane tylko we współczesnym języku niderlandzkim. Ze względu na dużą ewolucję, jaką przeszedł ten język przez ostatnie 400 lat, są one bardzo pomocne. W przypadku ksiąg sygnałowych nie mamy do dyspozycji tego typu wydań.

³⁷ Sygnał ten był wykonywany przy pomocy bezanu (punkt 10).

SUMMARY

Dutch signal books in the first half of the 17th century for example of the vice-admiral Wemmer van Berchem's signal book from 1628

The subject of signal books was omitted in Polish science so far, as regards the Dutch navy, as well as English one and others. However, to have a complex outlook on functioning of the navy and a tactic system in these days, it is necessary also to include in research ways of communication, that existed in that time. This article shows rules of communication between Dutch warships in the first half of the 17th century for example of the signal book, that belonged to the vice-admiral Wemmer van Berchem, who commanded a cruiser squadron in 1628 at the North Sea. An additional purpose of that article is to acquaint Polish readers with Dutch signal books, preserved to these days, as well as with usage possibilities and with interpretational difficulties.

РЕЗЮМЕ

Голандские сигнальные книги в первой половине семнадцатого столетия на примере сигнальной книги вице-адмирала Вемера Ван Берхема с 1628 года.

До сих пор в польской историографии вопросы о сигнальных книгах с XVII столетия не были затронуты, и то не только по отношению к голандскому или английскому флоту, но и к остальным так же. Однако, чтобы иметь полный образец функционирования тогдашних морских сил и их тактические возможности надо было бы взять во внимание способы их связи (коммуникации). Статья представляет принципы связи голандских военных кораблей в I-ой половине XVII столетия, на примере сигнальной книги вице-адмирала Вемера ван Берхема, командующего эскадрилью на Северном море. Дополнительной целью этой статьи является ознакомить польского читателя с сохранившимися до сегодняшнего дня голандскими сигнальными книгами а так же некоторыми трудностями и их интерпретацией.

