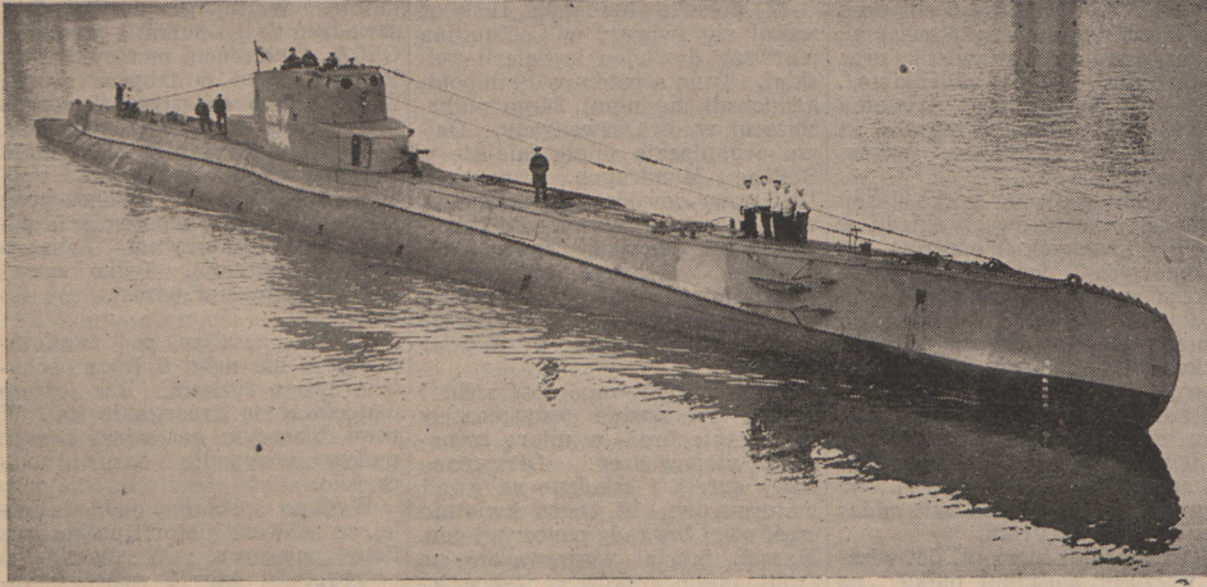
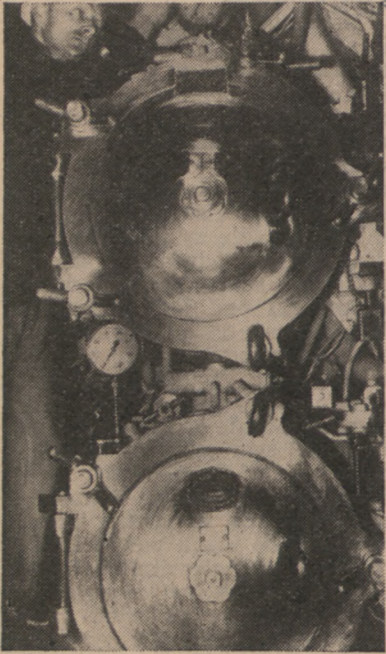


Na okręcie podwodnym



Gdy okręt jest gotów do wyjścia w morze—przejrzany, nakarmiony materiałami pędnymi oraz pożywieniem i wodą, zaopatrzony w na nowo sprawdzone torpedy, gdy każdy z członków załogi pracuje na swoim miejscu—wówczas dowódca zarządza zamknięcie wszystkich włazów, prócz jednego, łączącego pomost kiosku z centralą okrętu. Przez cały okres trwania patrolu, czyli w ciągu dwu lub trzech tygodni czynny będzie, to znaczy otwierany lub zamykany, tylko ten pionowy korytarz, zaopatrzonej w stalową drabinę. Jednym z głównych warunków bezpieczeństwa okrętu jest przepis, że wyłącznie dowódca okrętu rozkazuje otwarcie lub zamknięcie tego włazu, a zwykle sam tę czynność wypełnia.

Wnętrze wielkiego stalowego cygara jest podzielone na przedziały które mogą być szybko oddzielone od siebie masywnymi grodziami. Od dziobu do rufy licząc, mamy następujące przedziały:



Wyrzutnie torpedowe na okręcie podwodnym

aparaty torpedowe, masa marynarska z zapasowymi torpedami, przedział z mesami oficerską i podoficerską tudzież kuchenką, centralę, maszynownię i przedział rufowy.

Okręt poruszany jest motorami elektrycznymi. Motory te są uruchamiane przez potężne baterie, te zaś—ładowane przez silniki elektryczne, z kolei napędzane przez ropę Diesel. Jak z tego wynika, okręt musi mieć przed wyruszeniem w drogę wielki zapas ropy i olejów, a w bateriach destylowaną wodę. Diesel konsumują poza tym wielkie ilości powietrza, więc mogą pracować tylko podczas wynurzenia okrętu, gdy właz jest otwarty. Wtedy to właśnie odbywa się ładowanie baterii. Z natury rzeczy okręt podwodny podczas wojny wynurza się i pracuje tylko lub przeważnie w nocy, gdy nie grozi mu zaskoczenie przez samoloty.

W zanurzeniu okręt podwodny poruszany jest wyłącznie elektrycznością. Główna jego praca bojowa wykonywana jest w zanurzeniu, podczas dnia, gdy można obserwować przez peryskopy rozległe przestrzenie morza, samemu nie będąc widzianym. Peryskop jest niezmiernie trudny do dostrzeżenia nawet z niewielkich odległości, tymczasem zaś torpedy są odpalane z odległości paru mil, do pięciu nawet, w razie potrzeby. Kształt okrętu zanurzonego, gdy

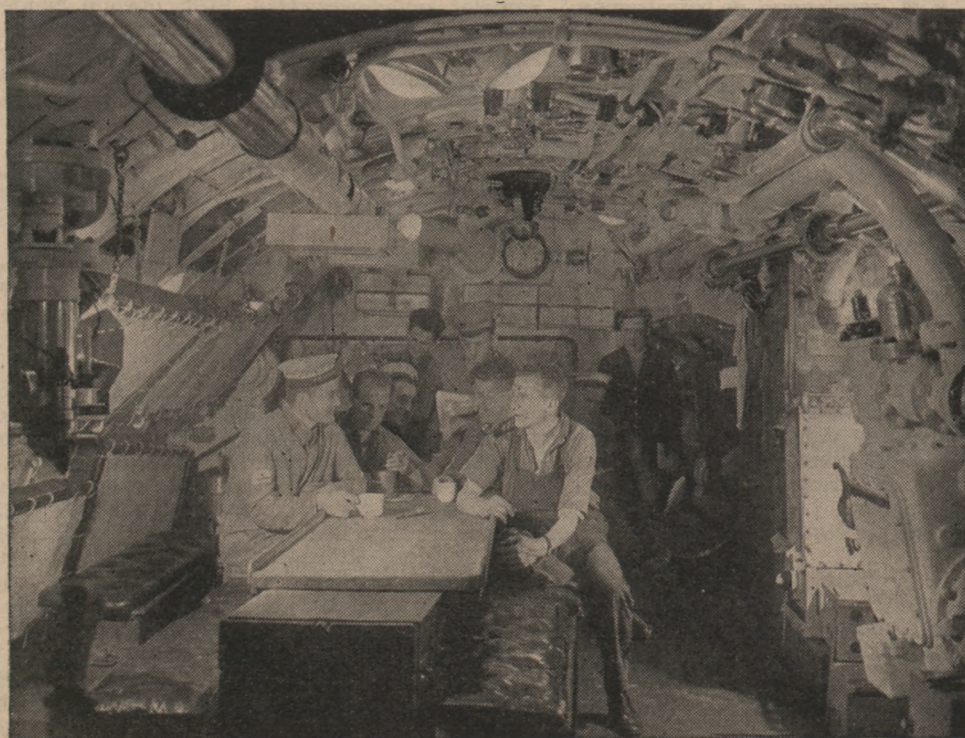
jest on blisko powierzchni, może być dostrzeżony przez samolot, jednakże, z powodu szybkiego ruchu samolotu i falowania powierzchni morza—bardzo łatwo jest utracić z oczu zarys łodzi, a niełatwo, oznaczyć jej dokładne położenie. Tak więc okręt podwodny niezbyt obawia się pojedynczych samolotów. Co innego, gdy ma do czynienia z należycie zorganizowaną akcją połączonych samolotów i okrętów nawodnych.

Patrol zaczął się. Dowódca z pomostu wydaje rozkazy. Sternik jest na razie przy nim i steruje za rufą konwojujących nas okrętów. Idziemy wodami brytyjskimi, ale atak lotniczy zawsze jest możliwy. Stąd eskorta poza tym i własne samoloty muszą widzieć, że idzie w morze własny okręt podwodny. Gdy będziemy sami, wówczas wszyscy będą na nas polowali nawet sami.

Gdy brzeg oddala się, sternik schodzi do centrali. Rozkazy odbiera przez rurę głosową. Idzie nakazany kurs. Ponadto ma na uszach słuchawkę i obsługuje centralę telefoniczną, przekazując rozkazy kapitała do maszyn, podoficerowi dyżurnemu, a jeśli trzeba—do aparatów torpedowych.

Po pewnym czasie klakson oznajmia całej załodze zanurzenie. Diesel przestają huczeć. Z pomostu schodzi jako ostatni dowódca i zamyka kłapy włazu. Do dwu sterów głębokości—rufowego i dziobowego—siadają sternicy z wachty dyżurnej. W balastach okrętu otwiera się na rozkaz górne odwietrzniki, a wtedy i przez dolne kłapy wpływa do balastów woda. Łódź obciąża się i sterowana jednocześnie w głąb—zaczyna płynąć pod wodą, aż osiągnie nakazane zanurzenie. Wszystko to nie trwa nawet minuty.

—Sprawdzić szczelność okrętu! Z poszczególnych przedziałów nadchodzi meldunki do sternika, że szczelność jest sprawdzona. Tymczasem przy pomocy pomp regulowane jest obciążenie innych zbiorników, służących do równomiernego wyważenia okrętu. Okręt źle wyważony nie słucha sterów głębokości i mógłby zejść na niebezpieczną dla siebie głębokość, gdzie nadmierne ciśnienie mas wody mogłoby go zmiażdżyć... jak skorupę jajka.



Wnętrze okrętu podwodnego

ków, aby, gnijąc, nie zużywały tlenu, jest niezbędne.

Jest ciasno i każdy porusza się ostrożnie wśród mnóstwa aparatów, manometrów, manewrów, kranów, dźwigni, motorków, przyrządów—i wśród innych członków załogi. Każdy dba o dokładność wykonywanej pracy. Z jednej strony mogą wynikać fatalne konsekwencje dla wszystkich. Każdy musi być doskonałym specjalistą w swoim zakresie—a także znać cały okręt. Załoga powinna być przy tym zgrana, szybka, a jednocześnie i przede wszystkim—niezawodna moralnie i technicznie. Są to wybrani. Mniej się wymaga od "podwodników" zewnętrznych wyrazów dyscypliny, lecz zato są oni jak najbardziej opanowani i niezawodni w patrolu bojowym.

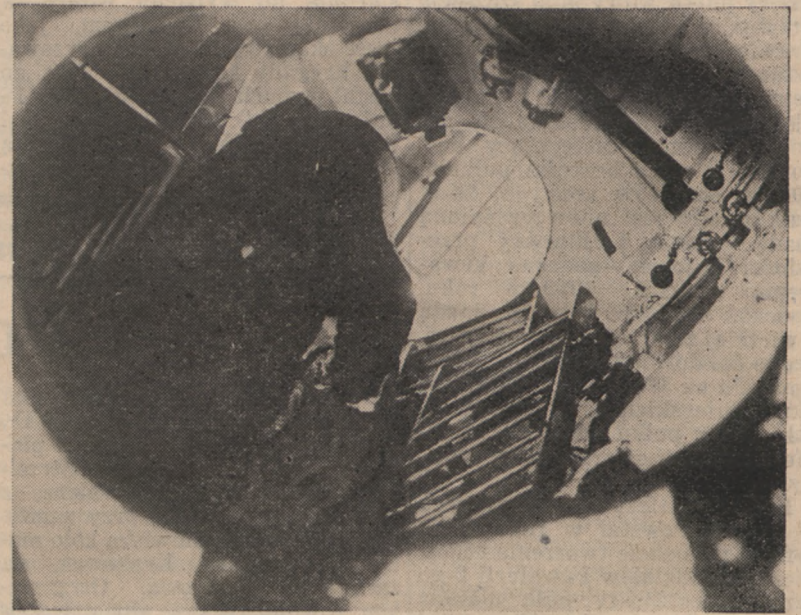
Co się dzieje poza wachtami, pracą? Żywy, normalny tryb życia na okręcie. Trzeba troszczyć się o czystość. O dopomożenie

bić. Podczas nocnego czuwania gra się w loteryjki, w karty, niektórzy zapamiętane czytają, inni dyskutują na różne lądowe tematy. I morskie....

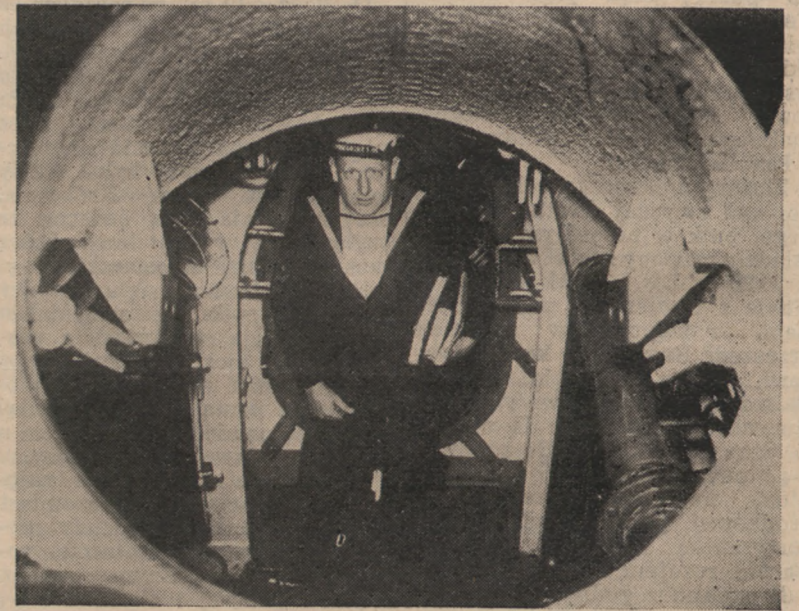
Czasem któryś ze starszych marynarzy zaczyna opowiadać o przeprawach "Wilka" lub "Orla." Są na naszych okrętach podwodnych marynarze, którzy nie wyszli w ostatni patrol "Orla." Ci pamiętają epopeję bałtycką. Słucha się ich opowieści w ciszy...

W szumnie zwanej mesą—ciasnej oficerskiej kabinie najczęściej widać twarze, pochylone nad mapami, księgami pilockimi i kluczami kodów. Podczas patrolu okręt odbiera różne rozkazy i informacje, nadawane szyfrem. Radiostacja okrętu nie odzywa się, żeby nie zdradzić swojej obecności. Niewidoczność i milczenie okrętu podwodnego są jego atutami.

Torpedy są przez cały czas patrolu gotowe do odpalenia. Gdy



Widok z dołu na właz do kiosku



Widok z góry na właz główny

W złą, sztormową pogodę nie tylko przez pokłady dziobowy i rufowy, lecz i przez pomost nad kioskiem przewalają się grzywacze. Do włazu spływają strugi wody. Wachta na pomoście moknie. Nieprędko wysuszy swe ubrania: wilgoć i brak przewiewu we wnętrzu nie sprzyjają temu. Piecyki elektryczne również nie pomogą. Kto ma reumatyzm—temu praca podwodna nie będzie służyła.

Powietrze we wnętrzu poprawia się podczas wynurzenia, poczem, przez większą część doby musi wystarczyć płucem kilkudziesięciu ludzi. Utrzymywanie wielkiej czystości i dokładne usuwanie odpad-

zarządzone jest pogotowie, cała załoga z niecierpliwością i pasją bojową czeka na sygnał "pal!" Bardziej obznajomieni oceniają według stoperów odległość trafionego celu. Wybuch glucho odbija się od burt okrętu. Straszliwy pocisk, kosztujący ponad Ł 2.000 spełnił swoje zadanie. Przez peryskop można zobaczyć jedną z najbardziej tragicznych scen na morzu....

Bywa i odwrotnie. Nieprzyjacielskie trawlerzy atakują bombami głębinowymi, od których okręt drży i kołysze się w odmetach. Odchodzi się z niebezpiecznego miejsca powoli, aby hałasu śrub nie zdradziły nieprzyjacielskie hydrofony. Manewrując z zimną krwią, dowódca oddala się. Na trawlerzy szkoda torped, przeznaczonych do niszczenia większych statków handlowych lub okrętów wojennych nieprzyjaciela.

Jednakże żegluga niemiecka jest tak mała i lekka, że okazje do torpedowania są rzadkie.

—Co innego na Morzu Śródziemnym!—mówi ktoś.

—A czy u brzegów Norwegii źle było?—wspomina i chwali sobie inny.

—Tak, tam łatwiej coś napotkać....

Gdy już wszystko obgadane—śpiewamy. O wszystkim. Odchodzą nasze polskie krakowiaki, oberki i... tanga.

Stanisław Strumph Wojtkiewicz

