



Tadeusz W. Lange

# ZAKON ZBROJNY

## Zakon św. Jana Jerozolimskiego jako organizacja wojskowa

**B**ractwo św. Jana u jego zarania miało być zgromadzeniem szpitalników służących chorym pielgrzymom w Jerozolimie. Wszystko wskazuje na to, że jeszcze Rajmund du Puy, który doprowadził bractwo do rozkwitu, nie widział w nim organizacji łączącej funkcje szpitalnicze z militarnymi. Sytuacja otoczonego przez muzułmanów Królestwa Jerozolimskiego była jednak taka, że konwojowanie karawan często zupełnie bezbronnych pielgrzymów z portów Królestwa do Jerozolimy stało się niejako naturalnym zajęciem tych, którzy wiedzieli, jak posługiwać się mieczem. A takich w szeregach szpitalników nie brakowało. (Jest rzeczą ciekawą, że pojęcie „karawana” przetrwało w zakonnym słownictwie aż do końca XVIII w., kiedy to oznaczało obowiązkowe dla świeżo przyjętych kawalerów maltańskich uczestnictwo w wyprawach morskich.)

Już w 1126 r. wśród urzędów Szpitala pojawia się „constabularius”, odpowiedzialny zapewne za wojskową, uboczną wtedy jeszcze funkcję bractwa. Uważa się, że w owym czasie Zakon musiał dysponować już w miarę zorganizowanym oddziałem zbrojnym, ponieważ wiadomo o udziale Rajmunda w wyprawie na Askalon w 1128 r., a trudno sobie wyobrazić, aby wystąpił tam samotnie. Zresztą wkrótce Rajmund wysłał zbrojnych jako eskortę do Hiszpanii, co potwierdza istnienie w szeregach szpitalników zorganizowanego oddziału wojskowego.

Niebywałe powodzenie templariuszy, jako cieszącego się poparciem Kościoła zakonu wojującego, z całą pewnością przyspieszyło również rozwój joannitów jako bractwa zbrojnego. Na tyle, by w 1136 r. powierzono mu obsadzenie istotnego strategicznie zamku Bethgibelin z zadaniem strzeżenia Królestwa przed atakami ze znajdującego się nieopodal, a będącego w rękach egipskich Askalonu. Obsadzanie twierdz miało się wkrótce stać w pewnym sensie specjalnością szpitalników, ponieważ kilka lat później hrabia Trypolis oddał im pod komendę pięć dalszych zamków, w tym ogromną twierdzę Krak (na terytorium obecnego Libanu), znaną później jako Crac des Chevaliers. Później otrzymali oni lub kupili jeszcze wiele podobnych twierdz. W szczytowym okresie, w połowie XIII w. szpitalnicy mieli pod swoją komendą jednocześnie 29 zamków i twierdz! W sumie zaś w różnych okresach dowodzili 59 warowniami.

Jest rzeczą oczywistą, że stosunkowo niewielkie bractwo, bądź co bądź szpitalne, nie było w stanie obsa-

dzić tych wszystkich zamków własnymi siłami. Oblicza się, że liczba braci zakonnych militarnie czynnych w Królestwie Jerozolimskim przez cały XIII wiek nie przekroczyła 300 rycerzy i zbrojnej służby. Szpitalników należy tu więc widzieć raczej w roli dowodzących siłami gromadzącymi się niejako pod ich sztandarem i z Zakonem luźniej związanymi, a więc tak zwanymi „confratres”, lub wręcz siłami zaciężnymi. W taki sposób rycerze świętojańscy byli w stanie wystawić całkiem spory oddział. Już np. w wyprawie na Egipt w 1168 r. oddział taki liczył pięciuset zbrojnych. Z miejscowych rekrutowano na przykład oddziały lekkiej kawalerii, zwanych „turkopolami”. Dowódca tychże, czyli turkopolier, przeszedł później do historii Zakonu jako jeden z jego najwyższych urzędników (pochodzących zawsze z Anglii) i to w czasach, gdy kawaleria jako wojskowa formacja w Zakonie już się specjalnie nie liczyła.

Wyglądem i uzbrojeniem joannita nie różnił się specjalnie od wszystkich innych rycerzy Królestwa Jerozolimskiego. Powszechnie znana miniatura Mateusza Parisa z ok. 1250 r. przedstawiająca krzyżowca daje nam dobre pojęcie o wyglądzie zbrojnego szpitalnika. W bitwie, o ile był rycerzem (a nie mniej zasobnym bratem służebnym czy giermkim) nosił zapewne pancerz, czyli kolczugę, splecioną z setek stalowych kółeczek o znitowanych końcach. Łatwo rozgrzewającą się od słońca stalową siatkę przysłaniał lekką tkaniną; na takiej właśnie wierzchniej tunice czerwonej barwy joannici od 1259 r. nosili biały łaciński krzyż. Na głowie nosił rodzaj kolczugego kaptura, później garnkowatego hełmu, osłanianego od słońca chustą. W boju posługiwał się mieczem, który miał dla rycerza również istotne znaczenie symboliczne, niekiedy włócznią; zasłaniał się od ciosów migdałowatą, później trójkątną w kształcie tarczą. Dośiadał ciężkiego, przywiezionego z Europy konia. Według zakonnych przepisów miał prawo do posiadania jeszcze trzech koni i giermka.

Zaopatrzenie w załogę obsadzanych kolejno zamków wymagało powoływania pod broń coraz większej ilości ludzi. Dość powiedzieć, że wspomniany już Crac po rozbudowaniu mógł dać schronienie załodze liczącej około 2000 ludzi, a zamków prawie tak potężnych jak on było jeszcze kilka. Nic więc dziwnego, że twierdzy tej, będącej jednocześnie klasztorem, z przyczyn praktycznych nigdy nie strzegło więcej niż stu braci i może dwa razy tyle innych zbrojnych.

Trzeba tu podkreślić, że szpitalnicy nie zadowalali się

przejmowaniem i obsadzeniem załogą tych wszystkich zamków. Wiele z nich przebudowali i obrócili w warownie nie do zdobycia. Do perfekcji opanowali podpartą w Bizancjum sztukę fortyfikowania, tworząc typ zamku koncentrycznego, okolonego podwójnym pierścieniem murów, wykorzystując przy tym naturalne warunki terenowe. Przykładami tego typu umocnień są zamki Bethgibelin, Belvoir (w którym przyszło im później przetrwać kilkanaście miesięcy oblężenia), wspomniany Crac czy też Margat, będący stolicą zakonną przez co najmniej kilkanaście lat.

Najciekawszym przykładem joannickiej architektury obronnej jest zamek Crac, choćby tylko ze względu na swoją imponującą wielkość i fakt, że w swojej bryle przetrwał do dziś i można dokładnie odtworzyć i przestudiować jego założenia obronne. Szpitalnicy najpierw przebudowali i wzmocnili zamek właściwy, stosując skarpy i przerabiając wieże na półokrągłe; następnie dodali zewnętrzny pierścień murów z okrągłymi w większości wieżami, co stanowiło w tamtych czasach pewne *novum*.

Była to architektura monumentalna: refektarz zamku Crac miał długość prawie 120 m! Szczątkowa fosa stanowiła źródło wody dla zgromadzonego w zamku bydła i koni; ludzie natomiast korzystali ze studni i cystern przemyślnie zbierających wodę deszczową. Zamek miał silosy zbożowe i własny wiatrak, a więc dostawy ciągle świeżej mąki; chleb pieczono we własnej piekarni. Wchodzący do zamku kierowani byli długim, załamującym się gankiem, zaopatrzonym w kraty-pułapki i małe strzelnice - na wypadek, gdyby jednak okazali się mieć wrogie zamiary. Zamek był praktycznie nie do zdobycia - w 1271 r. oblegającym go wojskom sultana sforsowanie zewnętrznego tylko muru zajęło dwa tygodnie mimo, że zamek broniony był zaledwie przez 200 żołnierzy. Kapitulację, zresztą na honorowych warunkach, uzyskano podstępem.

W wielkim uproszczeniu można więc powiedzieć, że w swoim okresie jerozolimskim Zakon prowadził działania bojowe w ogromnej większości na lądzie, nie stosując innej taktyki niż ówczesne rycerstwo zachodnie. Pewien twórczy wkład wniósł on natomiast do sztuki fortyfikacji i obrony twierdz, specjalizując się niejako w tym rodzaju wojennego rzemiosła. Fortyfikował później wszystkie

swoje kolejne siedziby, a więc Cypr, Rodos i Malte.

Los jednak zrzucił, że walczący dotychczas na lądzie rycerze świętojańscy zmuszeni zostali zwrócić się ku morzu. Na morzu zresztą nowicjuszami nie byli. Prawie od początku swego istnienia angażowali się w transport pielgrzymów na szlaku Europa-Ziemia Święta. Początkowo tylko korzystali ze statków republik włoskich, później je wynajmowali. Zapewne były to wielkie statki przewożące ludzi i konie, tzw. „wrotowce”. Trudno powiedzieć, kiedy szpitalnicy stali się właścicielami pierwszego statku; musieli mieć ich już kilka przed rokiem 1158, kiedy to od cesarza Fryderyka Barbarossy otrzymali przywilej zwalnający ich statki do opłat w portach cesarskich.

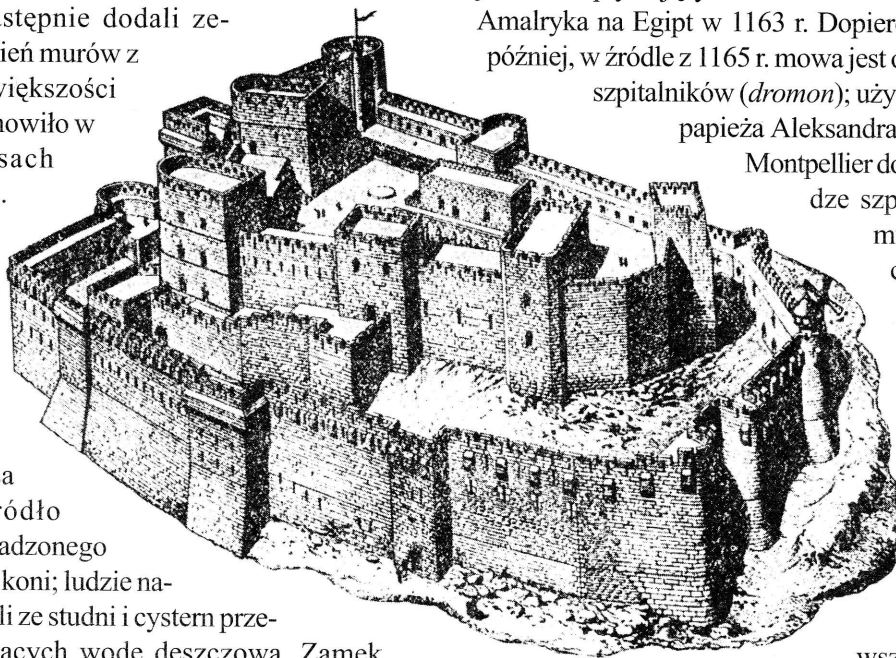
W wojnę na morzu angażowali się już wcześniej; wiadomo o ich obecności na pokładach aż 17 okrętów stanowiących część chrześcijańskiej floty okupującej Tyr (obecnie Sur w pd. Libanie) w 1124 r. Spora flota joannickich jednostek pływających brała udział w wyprawie króla Amalryka na Egipt w 1163 r. Dopiero jednak dwa lata później, w źródle z 1165 r. mowa jest o galerze wojennej szpitalników (*dromon*); użyto jej do przewozu papieża Aleksandra III i jego dworu z Montpellier do Messyny. Po drodze szpitalnicy odparć musieli ataki pizańczyków.

Wojskowa obecność Zakonu na morzu stwierdzamy także w wieku następnym; przeniesienie stolicy zakonnej z głębi lądu do Akki, miasta

wszak portowego, z całą pewnością sprzyjało rozwojowi floty.

Nie była chyba jednak zbyt duża, bo na krucjatę Ludwika XI joannicy wynająć musieli w 1246 r. w Marsylii aż 20 statków, z czego największy, „Comtesse”, mógł wziąć na pokład 1500 ludzi. Były one obecne też podczas wyprawy egipskiej i zdobycia Damietty dwa lata później. Ponadto gdyby nie joannicka flota stacjonująca w Akce, podczas oblężenia miasta przez Saracenów w 1291 r., z całą pewnością nie doszłoby do ewakuacji na Cypr znacznej części ocalałych obrońców, w tym niewielkiej grupy samych szpitalników z ciężko rannym Wielkim Mistrzem Janem de Villiers.

Od kilkunastoletniego epizodu cypryjskiego rozpoczął się w historii Zakonu rozdział „wyspiarski” i zwrócenie się ku morzu. Wtedy to właśnie szpitalnicy ostatecznie „z koni przesiedli się na okręty”. Flotę wojenną stworzono, czy też odtworzono szybko; już w 1293 r. wysła-



Zamek krzyżowców Crac des Chevaliers



na ją na pomoc Armenii. W 1300 r. w nomenklaturze zakonnej po raz pierwszy pojawia się urząd admirała („*admiratus*”). Gładkie przejście od siły przede wszystkim lądowej do siły morskiej Zakon w dużej mierze zawdzięcza pierwszemu admirałowi, późniejszemu wielkiemu mistrzowi Fulkowi z Villaretu. Od jego czasów wszyscy kolejni admirałowie byli Włochami, co stanowiło część mądrego systemu rozdzielania najwyższych urzędów zakonnych między przedstawicieli kolejnych „języków”, czyli nacji składających się na Zakon. Podbicie Rodos w latach 1306-1309, dokonane połączonymi siłami Zakonu i genueńczyków, stanowiło potężny impuls do rozbudowy floty. Przez następne dwa wieki Rodos stanowiło stolicę zakonną i bazę wypadową dla działań morskich. Pierwszy taki wypad miał miejsce w 1312 r. W cztery lata później flota rodyjska broniła Rodos i innych posiadanych przez Zakon wysp w Dodekanezie, m.in. wyspy Kos. W latach 1332-1334 licząca 10 galer flota Zakonu brała udział w najróżniejszych operacjach morskich na Morzu Egejskim, wspólnie z siłami Bizancjum, Cypru i różnych włoskich republik. Operacje te skierowane były głównie przeciw anatolijskim korsarzom. W 1344 r. sprzymierzona flota pod dowództwem admirała Zakonu podbiła Smyrnę, którą następnie szpitalnicy utrzymali przez 50 lat. W 1367 r. 16 galer Zakonu wzięło udział w niesławnym złupieniu Aleksandrii. Galery, o których mowa, były w sporej części okrętami wynajętymi, ponieważ stała wojenna flota szpitalników składała się z eskadry galer liczącej tylko 4 jednostki i z pewnej liczby jednostek towarzyszących. Należy jednak zauważyć, że joannici utrzymywali stałą flotę wojenną już w czasach, kiedy przyszłe potęgi morskie takie jak Hiszpania, Anglia, Francja czy Niderlandy wciąż takowej nie miały, z mozołem organizując ją w razie potrzeby. Niewielka flota własna powodowała konieczność współdziałania z innymi we wszystkich większych przedsięwzięciach.

Eskadra galer stacjonowała w mieście Rodos w specjalnym porcie zwanym Mandracchio, położonym nieopodal pałacu wielkich mistrzów i oddzielnym od głównego Wielkiego Portu, używanego do celów handlowych. Na banderach okrętów Zakonu widniał znany nam już biały łaciński krzyż na szkarłatnym tle. Ten sam znak widniał zresztą także na sztandarach zakonnych i na zbrojach wszystkich walczących w szeregach Zakonu.

Wyjątkowo galer używano do działań w głębi ładu, tak jak podczas nieudanej antytureckiej krucjaty na Bałkanach w latach 1393-1396, kiedy to galery joannickie przepłynęły Dardanele, Bosfor, Morze Czarne i popłynęły w górę Dunaju. Po klęsce pod Nikopolem król węgierski Zygmunt Luksemburski wywieziony został z pola bitwy właśnie przez galerę rycerzy rodyjskich (bo tak joannitów wtedy zaczęto nazywać).

W następnym wieku Zakon utracił na rzecz Mongołów Smyrnę, ale utworzył przyczółek na stałym lądzie,

zdobycząc twierdzę w Halikarnasie czyli Bodrum w Turcji i czyniąc z niej zapasowy port dla swojej floty. Stale odpierano ataki egipskich Saracenów na Rodos. Po upadku Konstantynopola w tej części Morza Egejskiego zaktywizowali się Turcy; kulminacją ich działań było bezskuteczne oblężenie Rodos w 1480 r. Wyspa ufortyfikowana została tak dobrze, że oparła się wtedy siłom tureckim liczącym przynajmniej 70 000, a być może nawet aż 100 000 ludzi. W trakcie oblężenia flota rodyjska zajmowała się raczej działaniami typu logistycznego niż bojowego, a jej załogi broniły murów miasta Rodos.

W następnych dekadach Zakon zainteresował się bliżej statkami żaglowymi. Pierwszy duży żaglowiec w służbie Zakonu nazwany został, jak można się domyślać, „*San Giovanni Battista*”, czyli „Święty Jan Chrzciciel” i był w typie karaki, czyli poprzednika galeonów. Następny był ogromnym żaglowcem zdobytym na Egipcjanach i przemianowanym na „*Santa Maria*”. Kolejna wielka karaka została już przez Zakon zamówiona w stoczni w Nicei i nazwana „*Sant’Anna*”. W owym czasie żaglowce, dotychczas używane jako transportowce, zaczęto zaopatrywać w działa i używać ich jako okrętów wojennych. „*Sant’Anna*”, w której niektórzy widzą prototyp dzisiejszego pancernika (część podwodną miała opancerzoną ołowianą blachą), stała się najpotężniejszą jednostką na Morzu Śródziemnym. Miała ona osiem pokładów (z czego dwa poniżej linii wodnej) i wyposażona była w 50 ciężkich dział rozmieszczonych na dwóch następnych pokładach. „*Sant’Anna*” obsługiwało 300 żeglarzy, natomiast w skład jej załogi wojskowej wchodziło około 600 zbrojnych, z czego 100 rycerzy zakonnych. Do tego należy doliczyć oficerów i bombardierów. „*Sant’Anna*” miała na pokładzie własną kuźnię z trzema kowalami; świeżego chleba dostarczała załodze własna piekarnia, a ewentualne braki witamin wyrównywały hodowane na pokładzie w wielkich donicach drzewka cytrusowe. Niestety, okazała się zbyt droga w utrzymaniu i po kilkunastu latach służby została... rozebrana. Po tym doświadczeniu na dłuższy czas Zakon zrezygnował z budowy większych żaglowców: kolejny duży żaglowiec, tzw. „*Gran Galeone*” zbudowano dopiero po niespełna stu latach.

W 1523 r. Rodos uległo, i to dopiero po półrocznym oblężeniu, większej niż poprzednio armii tureckiej. Po upadku Rodos flotylla Zakonu, którą Turcy pozwolili zachować, na następne kilka lat stała się jego pływającym konwentem, kotwiczonym w kolejnych włoskich miastach. Aż do przeprowadzki na Maltę w 1530 r.

Tak jak w przypadku Rodos, tak i tu wysiłki Zakonu szły dwutorowo: fortyfikowano wyspę (można tu wspomnieć, że za fortyfikacje w Zakonie, przynajmniej formalnie, zawsze odpowiedzialny był przedstawiciel „języka” niemieckiego) i jednocześnie rozbudowywano zakonną marynarkę.

O potrzebie solidnego ufortyfikowania wyspy przekonano się już w 1565 r., w trakcie tzw. Wielkiego Obłężenia, podczas którego rycerze świętojańscy bronili się rozpaczliwie na półwyspie Birgu, będącym wówczas siedzibą Zakonu, a właściwie w forcie św. Anioła znajdującym się na jego końcu, przed atakami liczącej 40 000 ludzi ekspedycji tureckiej. Valletta jeszcze wówczas nie istniała. Na końcu półwyspu Sceberras, na którym ją później zbudowano, znajdował się jedynie niewielki (później rozbudowany) fort św. Elma. Jego obrona to jedna z najbardziej heroicznych kart w dziejach Zakonu. Zanim został zdobyty, na każdego jego obrońcę przy-

padało statystycznie sześciu zabitych przeciwników. Trzecim fortem, który zbudowano po przejęciu Malty i który umożliwił przetrwanie tureckiego ataku, był fort św. Michała, zamykający dojscie do półwyspu L'Isle, później nazwanym Senglea. Podobnie jak to było na Rodos, poszczególne odcinki obrony powierzono poszczególnym „językom”. Po odparciu tureckiego ataku, przez następne 100 lat rozbudowywano fortyfikacje wyspy. W czasie tych prac m.in. powiększono fort św. Elma, zabezpieczono dojscie do półwyspu Sceberras Linią Floriana, zbudowano ogromną Linię Cottonera, dającą w razie potrzeby schronienie czterdziestu tysiącom ludzi. W zatoce po drugiej stronie półwyspu, gdzie cumowały obce statki i gdzie w tzw. „Lazzaretto” ich pasażerowie odbywali kwarantannę, zbudowano fort Manoela.

Ponadto na archipelagu maltańskim zbudowano skomplikowany system wczesnego ostrzegania przed atakiem, polegający na wzniesieniu szeregu wież strażniczych. Załoga każdej z nich pozostawała w kontakcie wzrokowym z załogą co najmniej jednej innej wieży. Podobny system funkcjonował zresztą już na Rodos.

Galery maltańskie operowały dalej na Morzu Egejskim (eskadra galer licząca trzy jednostki wzięła czynny udział w bitwie pod Lepanto w 1571 r., ponosząc wielkie straty), ale przeprowadzka w inną część Morza

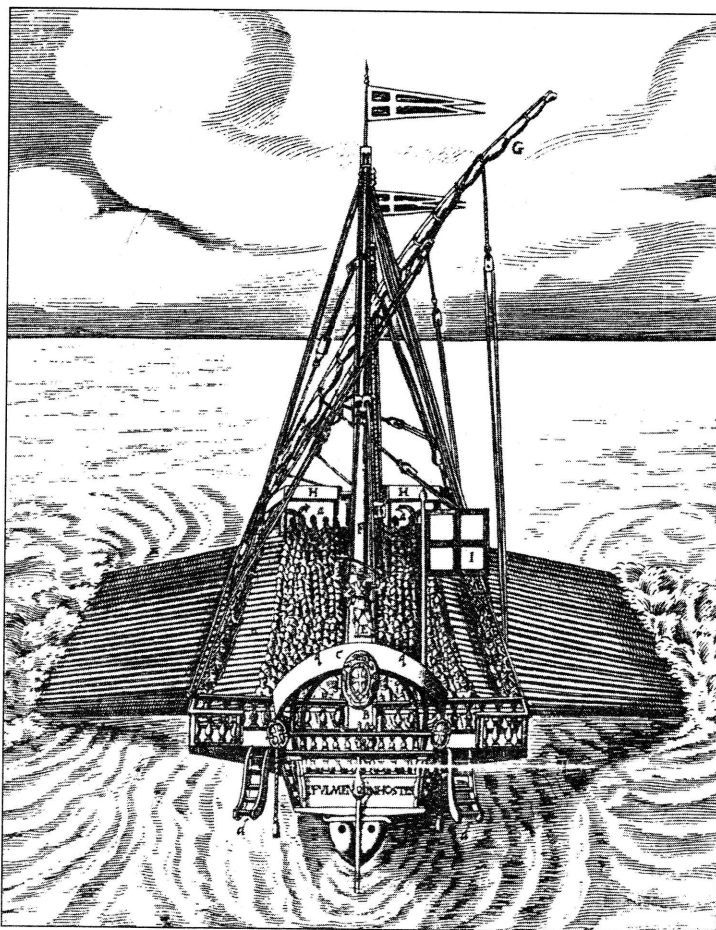
Śródziemnego sprawiła, że naturalnymi wrogami Zakonu stali się teraz także Berberowie, czyli mieszkańcy północnego wybrzeża Afryki. Zwalczenie berberyjskiego piractwa podczas patrolowych rejsów, czyli tak zwane *corso*, stało się stałym zajęciem kawalerów maltańskich i to zajęciem potencjalnie intratnym. Na tyle, że przyciągnęło żądnych łupów korsarzy. Pod koniec XVII w. pod banderą Zakonu pływało już około 30 okrętów korsarskich. Trudności w zorientowaniu się przez kapitanów tych jednostek w aktualnych aliansach na Morzu Śródziemnym, przy wielkiej liczbie państw i państewek posiadających tam swoje floty, doprowadzało często do

sytuacji spornych, rozstrzyganych przez specjalny maltański sąd.

Mimo dużej liczby jednostek różnych państw zaangażowanych w XVI, XVII i częściowo w XVIII wieku w walkę ze sprzymierzonymi siłami turecko-berberyjskimi, to właśnie galery kawalerów maltańskich budziły w nich największy strach. Nie tylko ze względu na techniczną przewagę nad innymi jednostkami pływającymi tamtych czasów, ale także ze względu na ryzykancką taktykę i legendarną waleczność ich załóg. Wynikało to z faktu, że zarówno kapitanowie, jak i znajdujący się na pokładach kawalerowie byli na ogół ludźmi młodymi,

często desperacko pragnącymi się wyróżnić na oczach innych. A chętnych do udziału w *corso* nigdy nie brakowało. Co najmniej trzykrotny sześciomiesięczny udział w morskich wyprawach, czyli tzw. „karawanach”, był obowiązkiem dla wszystkich kawalerów, którzy chcieli w Zakonie zrobić karierę, tzn. otrzymać własną komandorię - co mogło stanowić wstęp do dalszych zaszczytów. Wyjątkowo tylko „karawanę” można było odbyć na lądzie - i tak np. sześciomiesięczna służba pod Sobieskim podczas wyprawy na Turków była zaliczana jako udział w jednej karawanie.

Galery stanowiły w dalszym ciągu trzon wojennej floty maltańskiej, ale ich liczba wzrosła teraz do siedmiu, a w pewnym okresie nawet do dziewięciu. Wbrew



Galera maltańska



powszechnym skojarzeniom, były to jednostki szybkie i zwrotne, mimo swych dużych rozmiarów. Dzięki kapitanowi genueńskiej galery, Józefowi Furrtentbachowi i jego naukowemu zacięciu wiemy dokładnie jak maltańska galera wyglądała - z przodu, z tyłu, od góry i w różnych przekrojach. Uwiecznił ją w swoim dziele „Architectura navalis”, wydanym w 1629 r. Otóż była to jednostka o długości do 50 m. w części podwodnej płytko zanurzona, wyposażona w duży laciński żagiel, później niekiedy dwa, przy wszelkiego rodzaju manewrach czy pościgu poruszana 24-26 wiosłami z każdej burty. W okresie rodyjskim wiosłarzami, których było ok. 280 (każde 12-metrowe wiosło poruszane było przez pięciu ludzi), byli w większości mieszkańcy Dodekanezu, zobowiązani do służby na galerach na mocy tzw. „servitus marinariae”, lub wynajęci przez nich zawodowi wiosłarze, pochodzący najczęściej z Włoch lub Prowansji; później używano także wiosłarzy opłacanych, skazańców (w niewielkiej liczbie) i muzułmańskich niewolników. Galerą dowodził „capitano”, odpowiedzialny za decyzje natury taktycznej, wybierany na dwa lata kapitan galery; musiał on mieć ukończone 25 lat i za sobą co najmniej cztery karawany. Pod sobą miał „patrone”, który pełnił funkcję pierwszego oficera zakonnego. Koordynacją działań wiosłarzy, gdzie niezbędna była precyzja - zwłaszcza przy szybkim manewrowaniu, zajmował się specjalny oficer, „comite”, na wszelki wypadek dysponujący długim drągiem. Pomagał mu podoficer zwany „sottocomite”. Oprócz nich załogę galery stanowili kawalerowie „karawaniści” („caravanisti”) i regularni żołnierze, w liczbie do 180, pod dowództwem oficera w stopniu „sottomaggiore”. Dodać należy, że galera dowódcy eskadry, zwana „Capitana”, była większa i obsadzona 35 kawalerami i 200 żołnierzami. Odróżniała się od innych także czarną barwą, podczas gdy pozostałe malowane były na czerwono. Dowodził eskadrą z jej pokładu wybierany także na dwa lata generalny dowódca galer („praefectus generalis triremium”), urzędnik o znacznie wyższej randze, niż mogłoby się to wydawać. Był on zawsze kawalerem Wielkiego Krzyża i w praktyce liniowym dowódcą całej maltańskiej (a wcześniej rodyjskiej) floty, a jego galera w walce pełniła funkcje okrętu flagowego Zakonu. Niejeden wielki mistrz Zakonu pełnił poprzednio funkcję generalnego dowódcy galer. W hierarchii morskiej maltańskiej „Capitanie” przysługiwał salut przed flagowymi okrętami innych nacji, z wyjątkiem flagowego okrętu papieża, który był však zwierzchnikiem Zakonu. Generalni dowódcy galer byli bardzo czuli na punkcie tego przywileju i kiedy usiłowano go zlekceważyć, wycofywali po prostu eskadrę maltańską ze sprzymierzonych sił. W szyku bojowym galerom maltańskim przysługiwała w bitwie zaszczytna pozycja zaraz po prawej ręce dowódcy, tak jak to było na przykład we wspomnianej bitwie pod Lepanto.



Kawaler maltański w stroju bitewnym - XVIII w.

Decyzje natury strategicznej podejmowała tzw. Kongregacja Galer, składająca się z admirała floty maltańskiej, generalnego dowódcy galer i czterech kawalerów Wielkiego Krzyża.

Technika walki morskiej była prosta: starano się jak najszybciej doprowadzić do staranowania nieprzyjacielskiej jednostki i pozbawienia jej zdolności manewrowej poprzez połamanie wiosł, a następnie doprowadzono do abordażu. W ten sposób bitwa morską nabierała charakteru - dobrze znanej członkom Zakonu i żołnierzom - potyczki lądowej, dla której galery stanowiły jedynie pływające platformy. Galera wyposażona była w kilka dział umieszczonych na dziobie; ogniem kierował oficer zakonnny zwany „cercamare”. Jedno z tych dział, umieszczone centralnie, miało na ogół większy kaliber niż pozostałe - wg. polskiej terminologii była to co najmniej 24-funtowa półkartauna; pozostałe cztery czy sześć były to oktauy lub falkonety. Niekiedy na śródokręciu, bliżej rufy, umieszczano dodatkowe większe działo, 12-funtową ćwierćkartaunę. Zwrotność galery pozwalała w razie potrzeby na błyskawiczne ustawienie się dziobem do przeciwnika. Oprócz tego wzdłuż burt rozmieszczano muszkietery i arkebuzery.



W drugiej połowie XVII w. stopniowo rezygnowano ze zbroi, a w XVIII w. bojowym strojem kawalerów maltańskich stała się po prostu szkarłatna superwesta z białym łańcuchem. Do dziś stanowi ona element uroczystego ubioru przysługującego maltańskim baliwom.

Na Malcie galery cumowane były w Valletcie w tzw. Porcie Galer, „Porto delle Galere” (obecnie „Dockyard Creek”), znajdującym się pomiędzy półwyspami L’Isola i Birgu (obecnie Senglea i Vittoriosa). Port ten zamykany był specjalnym, zamówionym w Wenecji wielkim łańcuchem, rozciągniętym między tymi półwyspami.

Oprócz galer, flota maltańska dysponowała szeregiem innych typów jednostek o napędzie wiosłowo-żaglowym, wyposażonych w żagle typu łańcuchowego, będących pomniejszonymi wersjami galer, takich jak galeoty, mniejsze okręty zwane fusta, brygantyny (okręty wyposażone w 10-15 wiosła), fregaty o 6-10 wiosłach. Tych dwóch ostatnich nie należy mylić z żaglowcami o tych samych nazwach. Używano także kilku typów okrętów żaglowych, zawsze o trójkątnych żaglach. Wszystkie te jednostki pełniły rolę dostawczą i pomocniczą. Okrętami wojennymi były galery.

Dopiero w 1701 r. zakon zdecydował się rozszerzyć swoją regularną flotę wojenną o eskadrę żaglowców. Galery były bowiem zależne od w miarę dobrej pogody i nadawały się wyłącznie do stosunkowo krótkotrwałych rejsów po Morzu Śródziemnym. Żeby móc wypłynąć na Atlantyk, potrzebny był inny typ okrętu. W skład nowej eskadry weszło pięć galeonów uzbrojonych w 50-64 działa, dwie fregaty o nieco mniejszej sile ognia i dwie korwety wyposażone w ok. 20 dział. Ze względu na konieczność opanowania skomplikowanej techniki obsługi żagli, manewrowania i nawigacji, kadry tej floty nie zmieniały się tak często jak ka-

dry galer. Interesujące jest to, że dowódca eskadry żaglowej podlegał bezpośrednio generalnemu dowódcy galer; galerę uważano bowiem dalej za królową wszelkich okrętów. Utworzono także Kongregację Żaglowców, ale jej skład wyraźnie pokazywał, że ma ona mniejsze znaczenie niż wymieniona już Kongregacja Galer: oprócz admirała był w niej tylko jeden kawaler Wielkiego Krzyża i czterech innych kawalerów reprezentujących cztery różne „języki”.

Na wodach innych niż śródziemnomorskie galery nie przyjęły się; cudzoziemcy pragnący zapoznać się ze sztuką walki morskiej służyli więc najczęściej na żaglowcach. Trzeba tu bowiem powiedzieć, że w XVIII w. flota maltańska, będąca wciąż ciągle w akcji, stała się dla wielu europejskich oficerów marynarki znakomitym miejscem zdobywania doświadczenia. Do tego stopnia, że w 1742 r. otwarto na Malcie szkołę morską, a na tamtejszym uniwersytecie uruchomiono wydział matematyki i nawigacji. Nawet kraje niekatolickie wysyłały swoich oficerów na praktykę na Maltę - tak jak czynił to rosyjski car Piotr Wielki, a później caryca Katarzyna II, bowiem jeszcze pod koniec wieku obie eskadry zakonu brały udział w akcjach morskich przeciw Algierowi, Tunisiowi, Oranowi i Trypolisowi, które wciąż stanowiły gniazda berberyjskich piratów. Na zaproszenie Katarzyny dowódca zakonu, Włoch Juliio Litta zorganizował nawet eskadrę galer na Bałtyku i dowodził nią w wojnie Rosji ze Szwecją.

Flota maltańska była przypuszczalnie pierwszą na świecie, w której wprowadzono jednolite umundurowanie. Szkarłatny mundur z czarnymi wyłogami, będący początkowo mundurem kapitana maltańskiego żaglowca, został później mundurem komandora maltańskiego, a w trzeciej ćwierci XIX w., w dopasowanym do czasów kroju, oficjalnym mundurem zakonnym obowiązującym zresztą do dziś.

*Dr Tadeusz W. Lange (Poznań)*

## OGÓLNOPOLSKI TYGODNIK PRAWICOWY

# Myśl Polska

W KAŻDYM NUMERZE

- ☛ polityka
- ☛ sprawy międzynarodowe
- ☛ sprawy gospodarcze
- ☛ kultura

**„Myśl Polska” z TWOJĄ REKALMĄ**  
Konkurencyjne ceny reklam, Super rabaty  
**Zgłoszenia reklam oraz prenumerata**

ul. MARSZAŁKOWSKA 140 m. 102  
00-061 WARSZAWA tel/fax 26-68-05

**Pytaj w kioskach Ruchu**