

M. N. Tuchaczewski do listopada 1919 r., G. Ch. Eiche do stycznia 1920 r.).

Dowódcą 2. A nie był Sorin (s. 41) tylko W. I. Szorin (wrzesień 1918 – lipiec 1919).

Grupa południowa utworzona została 5 marca 1919 r. (4 A, Turkiestańska Armia). 10 kwietnia podzielono wojska FW na Grupę Południową (1., 4., 5. A i Turkiestańska Armia) i Grupę Północną (2. i 3. A). Ta ostatnia istniała jednak tylko kilka dni.

Front Turkiestański nie składał się z dwóch armii (1 i 4 A – s. 42) lecz z 1, 4 i 11 A. Został zaś utworzony 15 sierpnia 1919 r. w drodze przemianowania Południowej Grupy Armii Frontu Wschodniego.

Nie wiadomo dlaczego na s. 42 autor wprowadza numerację armii cyframi rzymskimi (III i V Armia) podczas gdy wszędzie indziej stosuje numerację łacińską.

Tymczasowy Rząd Syberyjski powstał nie w Omsku (s. 25) lecz w Tomsku (23 czerwca 1918 r.). Powołany w maju 1918 r. rząd atamana Siemionowa nie nazywał się Tymczasowym Rządem Obwodu Zabajkalskiego (s. 26) lecz Tymczasowym Rządem Zabajkala (Wriemiennoje Zabajkalskoje Prawicielstwo). W skład Dyrektoriatu weszli wybrani przez Ufimską Radę Państwową: Nikołaj D. Awksientew (przewodniczący), Wasyl G. Bołdyriew, Piotr W. Wołogodski, Nikołaj W. Czajkowski, N. I. Astrow. Faktycznie zaś „będących pod ręką” pierwszych trzech oraz kadet W. A. Winogradow i eserowiec W. M. Zenzinow a nie jak pisze autor (s. 26) Awksientew, Bołdyriew, Winogradow, Sapożnikow i Zenzinow. Kołczak nie wszedł w skład Dyrektoriatu tylko w skład utworzonej przy nim Rady Ministrów i to nie w październiku (s. 26) a 4 listopada, na miejsce generała P. P. Iwanowa-Rinowa.

Kołczak nie doszedł do władzy 18 listopada (1 grudnia) jak podaje autor na s. 27, gdyż to 18 listopada jest datą wg nowego stylu.

Kołczakowska Armia Syberyjska została utworzona 24 grudnia 1918 r. (dowódcy: generał-porucznik R. Gajda 1 stycznia 10 lipiec 1919, generał-porucznik M. K. Diterichs 11–22 lipiec 1919 r.) a 22 lipca 1919 r. została podzielona na 1. i 2 A. (GW, s. 537). Tego podziału autor w ogóle nie zauważa (s. 41). Kołczakowska Armia Zachodnia powstała 1 stycznia 1919 r. a 22 lipca 1919 r. została przemianowana na 3. A. (dowódcy: M. W. Chanżyn (do czerwca 1919 r.,

K. W. Sacharow (do listopada 1919 r.), W. O. Kappel (do grudnia 1919 r.) (GW, s. 213). Poza tym istniała Armia Orenburska, Uralska i Południowa Grupa Armijna.

Nazwany przez autora Ośrodkiem Politycznym lokalny rząd (s. 46) to Centrum Polityczne powstałe w Irkucku w listopadzie 1919 r. (a nie w styczniu 1920 r.). Jego zbrojnym ramieniem nie była Syberyjska Armia Narodowa (s. 46) lecz Armia Ludowo-Rewolucyjna.

Formalne połączenie Republiki Dalekowschodniej z Rosją Radziecką nastąpiło 14 listopada 1922 r., a nie, jak pisze autor, 13 listopada (s. 47). Dowództwa nad jednostkami Armii Ludowo-Rewolucyjnej nie „przejęli Blucher, Ejche i Uborewicz” (s. 46) lecz byli oni jej kolejnymi dowódcami – najpierw G. Ch. Ejche (marzec 1920–styczeń 1921), od czerwca 1921 do lipca 1922 W. K. Blucher i od sierpnia do listopada 1922 I. P. Uborewicz. Niepodległość Republiki Dalekowschodniej została uznana przez Rosję Radziecką nie 14 kwietnia 1920 r. (s. 47) lecz 14 maja tegoż roku.

Kolejne wydanie pracy Fierli powinno zostać starannie przejrane i poprawione, aby ustrzec się wskazanych w niniejszej recenzji błędów.

Tadeusz Dmochowski

Johan Brennecke, Theodor Krancke, *Admiral Scheer. Krążownik dwóch oceanów*, Finna Gdańsk 2002, ss. 330.

Przystępując do lektury *Admiral Scheera* takich autorów, jak admirał Theodor Krancke, pierwszy dowódca tego pancernika oraz Johan Brennecke – autor wielu doskonałych książek o akcjach bojowych Kriegsmarine – oczekiwać można, że jej lektura dostarczy nam wielu przyjemności.

Niestety, po raz kolejny niekompetencja tłumacza oraz brak nadzoru ze strony redaktora książki powoduje, że jej nabywcom należą się słowa przeprosin oraz errata do nabytej przez nich książki. Potwierdza to kilkadziesiąt błędnych tłumaczeń lub ich brak.

Braki te zgrupować można w czterech grupach zagadnień: 1) wyporność zatopionych okrętów; 2) niekonsekwencja w podawaniu kursów okrętów; 3) pozostawienie niemieckich nazw stopni i funkcji oraz niepodanie ich polskich odpowied-

ników; 4) nieporadne tłumaczenia i inne dostrzeżone błędy.

Odnosnie pierwszej grupy zagadnień:

W suplemencie 3 podano prawidłowo wyporność pancernika w tonach, co jest właściwe. Już jednak na stronach 57, 58, 59, 60, 64, 67, 117, 180, 181, 182, 210, 212, 265, 319 i 322 podano wartość w BRT. To tak jakby redaktor książki twierdził, że jego samochód waży np. 1,2 m³. Wyporność to masa wody wypartej przez zanurzoną część kadłuba okrętu i jest wielokrotnością charakteryzującą jednostki wojenne. Wielkość statków handlowych charakteryzuje ich pojemność. A tą podaje się w tonach rejestrowych. I RT = 2,83 m³. Pisanie np. (s. 58) „była to duża jednostka o wyporności 10 000 BRT” jest nonsensem.

Odnosnie drugiej grupy zagadnień:

Na s. 292, 293, 295, 296, 297, 299, 299, 301 podano kursy okrętu w stopniach (w systemie pełnym tzn. od Nordu w prawo do 360°). Takie podawanie kursu było stosowane podczas II wojny światowej w marynarkach wojennych.

Niezrozumiałe jest zatem dlaczego na stronach 31, 133, 302, 310, 311 kursy podane są w rumbach (1 rumb = 11 1/4°), np. zmiana kursu na zachodni (s. 31), „krążownik zrobił zwrot na południowo – południowy-wschód” (s. 302). Scheer poszedł na północ „aby później obrać na kurs wschodni” (s. 310), „popłynął na zachód, a następnie idąc kursem południowym” (s. 311). S. 133: „szliśmy dokładnie kursem 250,3°, a więc zachód – południowy-zachód i ćwierć-zachód” (1/4 rumba = 2,8°).

S. 143: „położył się na kurs 33,8°” miałyby sens gdyby napisać „położył się na kurs północno-wschodni ku północy”.

Jeżeli kursy są podawane w rumbach – bo nie podaje się w dziesiątych stopnia, to Polacy stosują angielską lub niemiecką nazwę rumbów. A więc 250,3° to WSW ćwierćW, 33,8° to NebyE lub NozuO. Podając kursy w stopniach nie podaje się w dziesiątych, ale w pełnych stopniach.

S. 56: „zwrot 20° na prawą burzę”. Jeżeli w oryginalu jest „20 Grad Steuerbord” to należałoby przetłumaczyć „kurs 20 w prawo”. Jeżeli natomiast było „Steuerbord 20” to należało przetłumaczyć „ster 20 w prawo”.

S. 120: „przez 20 godzin igła kompasu wskazywała NE do E, aby powrócić na WNW”. Kom-

pas na Scheerze był na pewno produkcji niemieckiej, więc NOzuO a po polsku nie do E a ku E. Kompas XX wieku składają się z kilku par magnesów umieszczonych pod różą kompasową (róża wiatrów). Kurs wskazuje nie igła a róża. S. 290 „do kompasu, którego igła ostro odchylała się od kursu” – nie igła lecz róża.

S. 240: 65° E oraz 10° S – najpierw podaje się szerokość a potem długość.

Uważam za celowe podawanie kursu okrętu w pełnych stopniach (co na pewno było stosowane), natomiast opisując bardziej ogólny kierunek poruszania się okrętu stosować określenie kursami północnymi, południowymi, wschodnimi lub zachodnimi. Takie określenia obejmowałyby kursy: od 315° do 045°, od 045° do 135°, od 135° do 225° i od 225° do 315°.

Odnosnie trzeciej grupy zagadnień.

Tłumacz powinien zdawać sobie sprawę z faktu, że w odróżnieniu od stopni stosowanych w Polskiej Marynarce Wojennej (PMW), które są jednakowe dla wszystkich korpusów i służb, nazwy stopni w Kriegsmarine są uzależnione od korpusu lub służby, do której oficer, a szczególnie podoficer należy, np. w PMW stopień kapitana marynarki wojennej ma każdy oficer z czterema paskami na rękawie. W Kriegsmarine zaś jego odpowiednik – *Kapitänleutenant* w korpusie morskim ma trzy paski i gwiazdkę ale już *Kapitänleutenant ingénieur* ma trzy paski z kołtem żebatyw, *Marinestabsarzt* nosi łaskę eskulapa, a komisarz (intendentura) łaskę Merkurego itd. Jeszcze większe różnicowanie dotyczyło podoficerów. Polskiemu bosmanowi odpowiada *Bootsman* ale również *Steuermann* (nawigator, nie mylić ze *Steuerer* – sternik), *Maschinist*, *Schreiberfeldfebel* itd. Posługiwanie się nazwami niemieckimi jest niezrozumiałe dla większości czytelników i wynika chyba z bezradności tłumacza nieposiadającego dostatecznej wiedzy w tej dziedzinie. Umieszczony na s. 328 suplement nr 5, pt. Stopnie wojskowe w Kriegsmarine obejmuje tylko Korpus Morski, a gdzie są odpowiedniki np. *Oberfunkmaat 'a*, *Oberproviantmeister 'a* itd. (s. 73, 122, 113).

Na s. 12, 17, 34, 75 występuje skrót *IO – Jeden-Zero*, a powinno być zastępca dowódcy okrętu kmdr ppor. (*Korvettenkapitän*) Gruber. Gruber był komandorem-podporucznikiem a nie kapitanem (s. 137). Podobnie *Korvettenkapitän* A. Schumann był komandorem podporucznikiem

a nie jest kapitanem (s. 34) Nazwanie dowódcy okrętu (s. XVIII) *przywódcą* jest terminem nie stosowanym w siłach zbrojnych, a odnosi się raczej do herszta bandy lub szefa partii politycznej. W Marynarce Wojennej nie ma również komendanta okrętu (s. 32, 33) lecz jest dowódca okrętu.

Ac o oznaczają dla polskiego czytelnika skrót (s. 116) *IO, BNO, B-Dienst, LI, IAO* kiedy nawet w przypisie nie podano ich pełnego brzmienia, chociaż natrafić na nie można podczas dalszej lektury: *LI* – pierwszy mechanik (s. 140), *BNO* – pokładowy oficer wywiadu (s. 117).

Na okrętach nie ma „oficera zaopatrzenia” (s. 164, 167), ani kwatermistrza ale komisarze (nazwa Commissaire przejęta z Marynarki Francuskiej stosowano w MW podczas II wojny światowej). Oberproviandmeister (s. 122) to podoficer prowiantowy. Na s. 148 *oficerowie techniczni (Ingenieuroffiziere)* to oficerowie mechanicy. *Oberfeldfebel* na s. 122 to bosman okrętowy, bo pełnił taką funkcję. Na s. 113 *Oberfunkmaat* to bosman radiotelegrafista.

„Hannes Blum, Leutenant zur See i adiutant starego” (s. 74). Leutenant to stopień, a adiutant to funkcja. Dlatego powinno być „adiutant Starogo, ppor. mar. Hannes Blum”.

S. 133 *NO (Navigationsoffizier)* – oficer nawigacyjny, na s. 30 „oficer nawigacyjny, *Korvettenkapitän Hübner*” – oficer nawigacyjny kmrdr ppor. Hübner.

Nieporadne tłumaczenia i inne dostrzeżone błędy:

S. 6 „*ale dokładność (radaru) na boki nie była wystarczająca*” – powinno być: dokładność określenia kierunku była niewystarczająca; s. 10 „*roboty załadunkowa*” – załadunek lub prace przy załadunku; s. 11 „*potatoes*” – powinno być potatoes; s. 11 grossadmiral Raeder miał tytuł nie doktora habilitowanego jak w przypisie* wyjaśnia skróć „doktora h. c.” tłumacz lecz doktora honoris causa. Przecież *Finna* wydała „Moje życie” Raedera gdzie na s. 176 Raeder pisze, że otrzymał doktorat honoris causa. S. 13 „*dziób rufa wolne*” powinno być dziób, rufa czyste (klar); s. 14 „*manewr odcumowania*” – manewry odcumowania; s. 15 „*przed dziobem wyrosła katedra lin*” – raczej katedra żagli; s. 16 „*między wał i śrubę wkręciło się mocowanie ... wrak-boi*” – śruba okrętowa jest osadzona na wale. Boja wrakowa jest połączona ze swoją kotwicą liną stalową lub

łańcuchem a nie jakimś mocowaniem. Powinno być więc napisane: na wał przed śrubą nawinęła się lina kotwiczna ... boi wrakowej; s. 72 „*Rytmicznie łomotały turbiny*” – napęd główny Scherera to silniki Diesla, poza tym turbiny raczej gwizdzą, a jak łomoczą to znaczy, że się zaraz rozleczą.

S. 73 „*Powietrze o wybornej zawartości soli*” na pewno nie wybornej; s. 74, 136 *najlepsze mundury* chodzi zapewne o mundury wyjściowe; s. 75 *pieśń o dobrych towarzyszach* chyba Alte Kameraden czyli starych towarzyszach; s. 76 *Biała kamizelka do białego fraku* delfin ma czarny „frak”; s. 82 *każdy pocisk spoczywał w oddzielnych skrzyniach* – w oddzielnej skrzyni; s. 86, 114 na *śródpokładzie* – na międzypokładzie; s. 101 *trójkąt kursowy* – trójkąt nawigacyjny; s. 126 co właściwie oznacza używany przy opisie hinduskiego posiłku termin „hetmani”?; s. 133 *biała pokładowa czapka* – furazerka.

S. 137 *w mesie sierżantów* – to nie piechota, a więc w mesie bosmanów; s. 163 *pięć pięter. Ich ściany ... na ściankach... na podłogach* na okręcie nie ma pięter i podłóg a są pokłady, nie ma ścian i ścianek, a są burty, szoty i grodzie; s. 166 *świńskich włosów* – sierści; s. 169 *Motor wskazuje 325, a stanowisko manewrowe 360* – Wskaźnik obrotów na silniku wskazuje 325, a na stanowisku manewrowym 360 obrotów (na minutę).

S. 209 „*Ascension*” polska nazwa to Wyspa Wniebowstąpienia; s. 216 „*spajając wręgę do wręgi*” – wręgi są elementami konstrukcji okrętu położonymi do siebie równolegle i są przyspawane lub przynitowane do płyt lub pancerza kadłuba oraz do dennic wzdłużników i pokładników; s. 293 tłumacz lub redaktor mogli wyjaśnić, że ta skomplikowana maszyna cyfrowa to „Enigma”; s. 297 „*ostro prawo na burt*” – nie ma takiej komendy, tylko „*prawo na burt*” (Hart Steuerbord); s. 302, 303 „*spuszczono kotwicę, kotwica w górę*” – rzucono kotwicę wybierać kotwicę; s. 304 „*imienin okrętu*” – powinno być urodzin okrętu (rocznica wodowania); s. 304 „*pełną parą do tyłu*” – całą mocą wstecz. Admiral Scheer to nie parowiec, a motorowiec więc całą mocą naprzód (całą naprzód) lub całą mocą wstecz (całą wstecz); s. 318 „*Scheer rozpoczął szturm*” – rozpoczął atak (akcję bojową); s. 319 „*zwrócił okręt o 90° lewo na burt*” – zrobił zwrot 90° w lewo; s. 323 zamiast lodołamacz *Aleksander Sibiz* powinno być winno być *Aleksander Sibirjakow*.

Ciekawe są refleksje dotyczące łamania neutralności przez Amerykanów. Przy okazji zatrzymania neutralnego greckiego parowca *Gregorios* odkryto, że zamiast deklarowanego ładunku materiałów Czerwonego Krzyża przewożono, starannie oznakowane Czerwonym Krzyżem zakamuflowane materiały wojskowe. I tak np. zamiast waty w skrzyniach Czerwonego Krzyża przewożono zamki do karabinów maszynowych. A poza tym blachy stalowe, opony samolotowe, płyty pancerne. „*Zadziwia tylko – piszą autorzy – że tego typu oczywiste pogwałcenie umów Czerwonego Krzyża dotyczy USA. Było to już drugie pogwałcenie neutralności przez Amerykanów, jakie Scheer zanotował podczas swego rejsu*” (s. 250).

Przy zatrzymaniu brytyjsko-kanadyjskiego statku *Canadian Cruiser* zetknięto się z kolei z nowym zjawiskiem podawania się za Amerykanina, co „*miało znaczenie przy zatrzymywaniu innych amerykańskich statków*” (s. 259).

Treść książki jest bardzo interesująca, jest ona napisana ciekawie i przy dobrym tłumaczeniu i redakcji byłaby bardzo wartościową lekturą. Celowym wydaje mi się uzupełnienie dziejów *Scheer'a* w latach 1942–1945. Dla polskiego czytelnika działalność tego okrętu na Bałtyku w 1945 r. byłaby szczególnie interesująca. Celowym jest zamieszczenie sylwetki okrętu i map obrazujących jego działania bojowe po powrocie z pierwszego bojowego rejsu oraz zamieszczenie suplementu z wykazem stanowisk oficerskich: dowódca okrętu, zastępca dowódcy, adiutant dowódcy, oficer nawigacyjny, I, II, III, IV oficerowie artylerii, oficer broni podwodnej, oficer sygnałowy, oficer radiowywiadu, oficer pilot samolotu, I, II, III, IV, V oficerowie mechanicy, I, II oficerowie lekarze, I, II komisarze, I, II, III oficerowie wachtowi, I, II, III oficerowie przyzowi. Stanowiska te podaje posługując się analogiami.

Opis działań bojowych pancernika *Admiral Scheer* wzbudza u czytelnika szacunek dla jego załogi, a szczególnie jego dowódcy, kmdr. T. Krancke. Akcje bojowe były przeprowadzone bardzo odważnie, przy trafnym przewidywaniu działań przeciwnika i we wszystkich akcjach przestrzegano zasad Konwencji Haskiej. Projekt pancernika i realizacja jego budowy świadczy zaś o bardzo wysokich kwalifikacjach inżynierów i stoczników w Wilhelmshaven.

Tadeusz Dmochowski

Jacek Sobczak, *Zmierzch cywilizacji*, Wydawnictwo INPiD UAM, Poznań 2002, ss. 109.

Ujawniające się zagrożenia dla ludzkości powodowane szybkim tempem rozwoju naukowo-technicznego, m.in. wyrażające się w pogłębianych się dysproporcjach rozwojowych między państwami i społecznościami mającymi i nie mającymi dostępu do informacji, degradacji rodzimych kultury poprzez narzucanie za pośrednictwem mediów obcych systemów kulturowych, norm, symboli i instytucji degradacji środowiska naturalnego, dehumanizacji postaw, zachowań ludzi poprzez stechnizowanie ich aspiracji, dążeń, rodzą pytania dotyczące prawidłowości rozwoju dziejowego; poszukuje się objaśnień rozwoju kulturowego. Ujawniając eksploracyjny ogląd dziejów powszechnych oraz przypomina się podstawowe teorie dotyczące rozwoju życia kulturowo-cywilizacyjnego, a zwłaszcza nośną myśl o „wiecznych nawrotach”, oscylacjach zjawisk i procesów ujawniających się w danym czasie. Przedmiotem dużej uwagi jest rozwój rzeczywistości zwanej cywilizacyjną zachodnią; formułuje się pytania dotyczące dalszego jej rozwoju, zauważając nierzadko, że znajduje się ona w stadium „zmierzchu” oraz podnosi się problem zderzenia się jej z innymi cywilizacjami oraz możliwości wybuchu wojny między cywilizacjami. Kwestie te stały się przedmiotem uwagi poznać w prezentowanej pracy.

Istotę problemu poznać, ukierunkowanego na dostarczenie wiedzy z zakresu myśli o rozwoju kulturowo-cywilizacyjnym ludzkości zaprezentowano w dziesięciu rozdziałach zatytułowanych kolejno: I. Problemy terminologiczne. Tło historyczne; II. Wizja zmierzchu cywilizacji zachodniej O. Spenglera; III. M. Danilewski, W. Sołowjow, M. Bierdiajew, Panslawistyczne i egzystencjalistyczne koncepcje końca cywilizacji; IV. Cywilizacja w godzinie próby. Wizja A. J. Toynbee'go; V. Od supersystemów kultury Pitirima Sorokina do superkultur Philipa Bagby'ego; VI. Filozofia dziejów Feliksa Konecznego; VII. Widma przeszłości Mariana Zdziechowskiego; VIII. Euroazja etnogeneza Lwa Gumilowa; IX. Cywilizacja i obszar kulturowy Fernanda Braudela; X. Zderzenie cywilizacji Samuela P. Huntington'a przepowiednia czy przestroga.

W rozdziale pierwszym przypomina się, że pojęcie cywilizacji budzi spory i kontrowersje.