

# FRANCJA NA MORZU

CYKL MORSKI

JULJAN GINSBERT

## № 112



CENA 30 GR.

BIBLIOTECKA  
HISTORYCZNO - GEOGRAFICZNA

### 13 książeczek do wyboru za 3 zł.

Przesyłka bezpłatna — pieniądze przy zamówieniu  
Obstalowujący mniej niż 13 książeczek, płacą po 30 gr.  
od sztuki i 20 gr. za przesyłkę.

Zaznaczone gwiazdką — odpowiednie dla młodzieży.

1. „Stalszowany testament“ *W. Bilan.*
2. „Soliman i Roksolana“ *Melcer-Rutkowska.*
3. „Każdż Mikolaja II“ *J. Lużyc.*
4. „Żywot Nerona“ *J. Ejsmond.*
5. „Timurlenk“ *J. Bandrowski.*
- \*6. „Mord Cezara i śmierć Kleopatry“ *Prof. dr. Górka.*
7. „Żelazna dziewica“ *Melcer-Rutkowska.*
- \*8. „Naszyjnik Królowej“ *Sierosławski.*
- \*9. „Bohaterowie Krzyża“ *prof. dr. O. Górka.*
10. „Kurtyzany Rzymu“ *dr. Skarbek Tłuchowski.*
11. „Kawaler Lauzun“ *dr. Zajączkowski.*
12. „Tysiąc dziwów prawdziwych“ *J. Tuwim.*
13. „Gwiazdy filmowe“ *L. Brun.*
14. „Lady Hamilton i lord Nelson“ *Melcer-Rutkowska.*
15. „Tajemnica pochodzenia Franciszka Józefa“ *Nowicki.*
16. „Tajemnice amuletów i talizmanów“ *J. Tuwim.*
- \*17. „Korsarze 1914 r.“ *St. Wojtkiewicz.*
- \*18. „Biały burnus i czarne oczy“ *Piotr Lot.*
19. „Kapitan Scott“ *prof. dr. St. Nowakowski.*
- \*20. „J. Kr. Mość Sisowath“ *K. Sieroszewski.*
21. „Piękna Doboszanka“ *St. Cieszkowski.*
- \*22. „Ciupasem na Syberję“ *W. Sieroszewski.*
23. „Tzeu-Hi władczyni bokserów“ *M. Kuncewiczowa.*
- \*24. „Z tronu na szafot“ *L. Choromański.*
25. „Proces Bispinga“ *Adwokat Okręt.*
- \*26. „Zabobony myśliwskie“ *J. Ejsmond.*
27. „Mata-Hari, tancerka-szpieg“ *M-e J. Briares.*
- \*28. „Wyprawa na Ewerest“ *Inż. Libański.*
29. „Tragiczna miłość Oświęcimów“ *W. Rutkowska.*
30. „Dandolo, Joanna D'Arc“ *prof. dr. Górka.*
31. „Proces Capelle-Lafarge“ *Marja Szpyrkówna.*
32. „Jak zabiłem Rasputina“ *Puryszkiewicz.*
- \*33. „Grób na Falklandach“ *St. Wojtkiewicz.*
34. „Kochanka Franciszka Józefa“ *A. Nowicki.*
- 35-36. „Warszawa w ogniu“ *Wojtkiewicz, Rutkowska.*
37. „Skanderbeg, lew Albanji“ *J. Bandrowski.*
- \*38. „Pułkownik Miasojedow“ *Breszko-Breszkowski.*
39. „Za kręgiem polarnym“ *W. Sieroszewski.*
40. „Dwaj Zbrodniarze“ *Dr. Hofmoki-Ostrowski.*
41. „Zdobywanie Syberji“ *Prof. Dr. St. Nowakowski.*
- \*42. „John Big Foot“ *Watra-Przewlocki.*
- \*44-45. „Powstanie gruzińskie 1924 r.“ *Breszko-Breszkowski.*
- 44-45. „Czarny Czarownik“ *F. A. Ossendowski.*
- \*46. „Zemsta lorda Fischera“ *St. Strumph-Wojtkiewicz.*
47. „Sara Bernard“ *Skarbek.*
48. „35.000 klm. przez lądy i morza“ *Por. Lepecki.*
49. „Tragedja w Meyerlinku“ *A. Nowicki.*
50. „Z tajników carskiej policji“ *Koszko, b. szef p. śl. Rosji.*

Dalszy ciąg patrz str. 3-cia okładki.

OPLATA POCZTOWA RYCZAŁTEM

---

Nr. 112 BIBLIOTECZKA Nr. 112  
HISTORYCZNO-GEOGRAFICZNA

---

CYKL MORSKI

JULJAN GINSBURT

# FRANCJA NA MORZU

*Nie kłamać —  
bawiąc.*

RÓJ



*Nie nudzić —  
ucząc.*

T-wo Wyd. „Rój” s. z o. o.  
Warszawa, Kredytowa 1. P. K. O. 9889.

*Źródłem niniejszych opowiadań  
były dzieła komandorów Chacka  
i Vedela, oraz sprawozdania Biura  
Historycznego rancuskiej Marynarki  
Wojennej.*

901873



## PARĘ SŁÓW WSTĘPU.

*Kto panuje na morzu, panuje nad światem, bogactwa całego świata zgarnia dla siebie. (Cycero).*

*Wolnością morską państwo ku górze się wznosi... (Anna Jagiellonka).*

*Bcz dzielnej i silnej floty nie można ani prowadzić wojny, ani korzystać z dobrodziejstw pokoju. (Richelieu).*

Powoli, powoli społeczeństwo nasze zaczyna przewycięzać w sobie wrodzoną do morza niechęć. Powoli przestaje traktować morze z obawą, pogardą, lub obojętnością. Zrozumienie dla spraw morskich budzi się tu i ówdzie i coraz szersze ogarnia sfery. Przykłady małej Danji czy Norwegji, mających jedne z najliczniejszych marynarek handlowych, poczynają nam przyświecać. A wszak Polska jest bogatym i olbrzymim krajem, który łatwo na wysiłek stworzenia własnej marynarki zdobyć się może. Trzeba tylko chcieć.

Francja — nasza wierna sojuszniczka, produkuje od wieków zastępy dzielnych i bohaterskich marynarzy. Nazwiska Jean Barta, Suffrena, Dupetit-Thuarsa, Lamotta, Courbeta i innych przeszły do historii. Marynarka francuska posiada w swych dziejach niejedną chlubną kartę.

Kiedy podczas buntu Bokserów w r. 1900 państwa europejskie szturmowały forty Taku, głównodowodzący admirał angielski wydał rozkaz: — *Germans on the front!* Wtedy brygada marynarzy niemieckich rzuciła się pod osłoną dział okrętowych do ataku na słabo uzbrojone fortyfikacje i zdobyła je, mimo bohaterskiego oporu w piłki i skałkówki uzbrojonych Chińczyków. Niemcy, królowie bluffu i reklamy, roztrąbili na cały świat heroiczny czyn swych marynarzy, twierdząc, że rozstrzygnęli o powodzeniu kampanji i że żadne w świecie wojsko im nie dorówna.

Historja, ku wielkiemu zmartwieniu germanofilów, pokazała, że są jednak narody, gotowe sprostać Niemcom w sztuce wojennej, a przewyższyć ich znacznie bohaterstwem. Do takich narodów w pierwszym rzędzie należy Francja. Tylko, że ze względu na brak szumnej reklamy, wiemy o tem niewiele.

Weźmy np. taką Dunkierkę, ojczyznę Joan Barta. Wiadomo, że jest to port, na

pograniczu Kanału La Manche i Morza Północnego leżący. Ale mało komu znane są dzieje tego heroicznego miasta, które pod murami swemi widziało już niejednego najeźdźcę. Wszak podczas ostatniej wojny 5033 bomby z samolotów i sterowców, 1360 pocisków z dział okrętowych i 445 olbrzymich, całe domostwa w gruzy obracających granatów z niemieckiej 38-o cent. baterji, padło na dachy, doki i ulice Dunkierki. Mimo to praca ani na chwilę nie ustała w mieście i porcie, a bohaterski mer (burmistrz) p. Terquem pisał: Ruiny jedynie stają się niemieckie. Ziemia pozostaje przy Francji.

W dniu 21 września 1793 roku Konwent Rewolucyjny przyznał, „że Dunkierka dobrze zasłużyła się ojczyźnie“. W 124 lata później, Naczelne Dowództwo Armji i Marynarki Francuskiej, przyznało miastu wielki krzyż zasługi z następującą cytacją: „Miasto bohaterskie, — służy za przykład całemu Narodowi.“

---

Chcąc spopularyzować nieco ideę morską, chcąc także oddać należny hołd naszym dzielnym sojusznikom, postanowiliśmy przytoczyć tu szereg opowiadań mor-

skich, z czasów ostatniej wojny. Poprzednio daliśmy już opowiadanie „Łódź podwodna Curie“<sup>\*)</sup>, opisujące bohaterskie zmagania się załogi francuskiego nurkowca, uwikłanego w sieci portu Pola. Fakty, opisane poniżej, są również ściśle historyczne i świadczą chlubnie, że duch dawnych pięknych tradycji ożywia po dziś dzień marynarę francuską.

Jakaż stąd nauka? Naród, który wydał z siebie Poniatowskiego, Kościuszkę, Żółkiewskiego, Sobieskiego, Dąbrowskiego, Czarnieckiego i tylu innych bohaterów, potrafi wydać także rodzimego Jean Barta czy Duquay - Trouin'a. Nie brak nam ludzi, brak tylko okrętów. Ufajmy, że wkrótce, dzięki wspólnemu wysiłkowi społeczeństwa, Polska posiadać piękną flotę wojenną i handlową.

---

<sup>\*)</sup> Patrz tomik nr. 105 naszej biblioteczki p. t. „Nowoczesna łódź podwodna“.



## I.

### DARDANELE.

18 kwietnia 1915 roku eskadra kontradmirała Guépratte, złożona z czterech starych pancerników — „Suffren“, „Bouvet“, „Gaulcis“ i „Charlemagne“, otrzymuje rozkaz współdziałania z okrętami angielskimi w cieśninie Dardaneelskiej. Chodziło o zniszczenie fortów tureckich po obu stronach cieśniny i o otwarcie flotom sprzymierzonym drogi do Konstantynopola.

O godz. 11.30 wypływają okręty brytyjskie i zajmą stanowisko o 13 km. od Czannaku, najwęższego miejsca Hellespontu, rozpoczynają ogień. Forty odpowiadają natychmiast. Powoli oba brzegi — europejski i azjatycki, stają w dymie i w płomieniach. Fort Hamidieh wylatuje w powietrze, Czannak pali się. Ale na okrętach angielskich

szkody są również znaczne. Wówczas to o g. 12.15, admirał Robeck przywołuje na pomoc eskadrę francuską.

Wysuwa się ona odrazu o 4 km. naprzód, koncentrując na sobie cały ogień przeciwnika. Rozsiane licznie forty, baterje stałe i ruchome, działa polowe i ciężkie, rozstawione na okolicznych wzgórzach, rury torpedowe, ukryte w załomach wybrzeża, wszystko to ziejie płomieniem na cztery okręty admirała Guépratte.

Przez przeszło półtorej godziny trwa to piekło. Okręty są o niespełna cztery kilometry od fortu Dardanus i o dwa od baterji „Białych Skał”. Aby ogień mógł być celny, należy się zatrzymać, a, co zatem, wystawić na jeszcze gwałtowniejszy ogień. Mimo to okręty „stopują” i, zmieniając się parami, bombardują fortyfikacje tureckie. Ale zwalczając ogień ciężkich dział, nie mają czasu i możliwości zwalczać jednocześnie ruchomych baterji tureckich.

Trudno je wykryć, bo ciągle zmieniają stanowiska. To też odrazu straty na pancernikach są poważne.

„Suffren” (okręt admirałski) i „Gaulois”, odnoszą ciężkie uszkodzenia. „Bouvet” ma również zabitych i rannych. Jeden „Carlemagne”, jak dotąd, wychodzi cało.

Podczas gdy admirał z mostku „Suff-

rena" kieruje akcją, 24-o cent. pocisk armatni uderza w statek, uprzednio już 14 razy trafiony. Granat przebija nawyłot wieżycę działa 16-o cent. i wybucha w kazamacie dolnej, gdzie mieści się działo 10-o cent. Obsługa, złożona z 12 ludzi, pada trupem i pożar powstaje na okręcie.

Ogień dobiega już do szybu amunicyjnego. Jeszcze chwila i pancernik wyleci w powietrze. Ale mat Lanuzel, widząc grożące niebezpieczeństwo, rozkazuje majtkom usunąć się i sprawdzwszy, że nikt nie pozostał, odkręca krany, zatapiając szyb wodą. Poczem, mimo dotkliwej rany w rękę, udaje się na mostek i melduje kapitanowi o zalaniu szybu.

Na „Gaulois“, którego burta została przebita pociskiem 21-o cent., co spowodowało częściowe zalanie wodą kotłowni, praca we wnętrzu okrętu nie ustaje ani na moment. Przepisowe ciśnienie 15 kg. jest utrzymane przez cały czas operacji. A przecież jedna chwila wahania się maszynistów, czy palaczy, i okręt, stojący bezwładnie pod krzyżowym ogniem tureckim, byłby nieodwołalnie stracony.

Kapitan Biard, komendant „Gaulois“, nakazuje uruchomić pompy i strzelać dalej, jakby nic nie zaszło. I dopiero kiedy o 1.55 eskadra zawraca, widząc, że niebezpieczeń-

stwo zatonięcia zwiększa się, kapitan po wypłynięciu z cieśniny oddala zbyt dużą część załogi, przesadzając ją na inny statek, a sam ze swym pancernikiem płynie do pobliskiej wyspy Drepano. Ewakuacja odbyła się, jak na manewrach, a wchodzącego na uszkodzony i lada chwila zatonać mogący okręt admirała wita warta honorowa z trębaczem, grającym „baczność”.

O g. 1.55, kiedy dowództwo angielskie zdecydowało, że akcję należy przerwać, dano okrętom francuskim sygnał do powrotu. Usłuchały go jedynie trzy statki. „Bouvet”, wdany w zażartą walkę z jedną z baterij tureckich, uregulował był właśnie swój ogień i żal mu było w takim korzystnym momencie opuścić pole walki. To go zgubiło.

Na powtórny rozkaz admirała, „Bouvet” zawraca i płynie wślad za eskadrą. W tej chwili potężna mina, puszczonej przez Turków z prądem, wybucha pod dziobem nieszczęsnego pancernika. „Bouvet” przewraca się na sterbort i tonie, podczas gdy baterje tureckie (dowodzone przez Niemców) strzelają w skaczących do wody marynarzy.

Cały dramat trwa niespełna minutę. Z 29 oficerów i 680 szeregowych, stanowiących załogę, udaje się sąsiednim statkom

uratować zaledwie 71. Komendant Rageot  
e La Touche, uczyniwszy, co można było  
y tak krótkim czasie uczynić, ginie wraz  
e swym okrętem.

Dziwny jest duch tych ludzi. Jeden  
podoficerów, uratowany przez szalupę  
„Suffrena“, staje przed admirałem Gué-  
bratte. Ten przemawia doń kilkoma słó-  
wami otuchy. A marynarz na to: — Admi-  
rale, ja myślałem, że mina, to znacznie  
straszniejsza.



Tegoż fatalnego dnia Anglicy tracą  
dwa pancerniki: „Irresistible“ i „Ocean“,  
zatopione również przez płynące z prądem  
miny. Tracą ponadto dwa uszkodzone og-  
niem artyleryjskim torpedowce. A o godz.  
4.55 pp, zwycięzca z pod Falklandów, słyn-  
ny krążownik „Inflexible“, zostaje urato-  
wany jedynie dzięki hekatombie, z 26 ofiar  
złożonej. Mina, wybuchając, rozdziera  
przód okrętu. Kapitan rozkazuje za-  
mknąć wodoszczelne przegrody, wiedząc do-  
brze, że w przedziałach dziobowych znaj-  
dują się jeszcze marynarze. Trzeba ich  
poświęcić dla dobra okrętu i reszty załogi  
I dopiero po skończonej akcji, komandor  
Phillimore schodzi do fatalnej przegrody  
i, obnażywszy słowę, mówi:—Pokój tym,  
których poświęcić musiałem dla ocalenia

mego okrętu. Marynarze ci dobrze zasłużyli się Ojczyźnie.

Poniewczasie spostrzeżono się, że słowosowanie Dardaneli bez udziału wojsk lądowych jest rzeczą nie do pomyślenia. Ale błędny plan angielski eskadra admirała Guépratte przypłaciła życiem kilkuset dzielnych marynarzy i stratą „Bouverta”.

## II.

### TRAGEDJA „LEONA GAMBETTY”.

W nocy z 26 na 27 kwietnia 1915 został zatopiony w cieśninie Otranto przez austriacką łódź podwodną — francuski krążownik pancerny „Leon Gambetta”. Z załogi, liczącej 821 marynarzy, uratowano zaledwie 137. Wszyscy oficerowie w liczbie 32, włącznie z kontradmirałem Sénes — dowódcą eskadry krążowników, — zginęli na stanowisku. Oto garść szczegółów, nieubarwionych patosem, niezamąconych żadną legendą, prostych, a jednak groza tchnących:

W kwietniu 1915 r. 2-a dywizja lekka, pod dowództwem kontradmirała Sénesa, patroluje kanał Otranto między przylądkami Santa Maria di Leuca i Ducato. Chodzi o straż nad Adriatykiem, o zabezpieczenie się od lekkich sił austriackich, ciężkie bo-

wiem ani myślą wyjść ze swych bezpiecznych kryjówek w Pola i Cattaro. Żądanie dobre dla torpedowców, a nie dla krążowników pancernych wyporności 12.000 ton. Flocie francuskiej brak jednak okrętów lekkich. Zastępują je więc „Gambetta” i trzy inne krążowniki tegoż typu. Błąd taktyczny nie do darowania.

Noc z 26 na 27 jest pogodna, morze spokojne. Księżyc świeci jasno, ale właśnie dlatego widzialność jest utrudniona. Blask miesiąca odbija się w wodzie, tworząc na jej powierzchni migotliwą łuskę, niby srebrzystą karacnę wschodniego rycerza. Na łamiącej się, promienistej fali, nie sposób dojrzeć ani szarej sylwetki skradającego się peryskopu, ani nawet śladu, jaki przyrząd ten po sobie zostawia.

Marynarze czuwają na mostku i przy działach. Wszystko jest gotowe do odparcia spodziewanego podwodnego ataku. Oficerowie wachtowi, — kapitanowie Fay i Roussel, oraz porucznik artylerzysta Colbrant, napróżno obolałemi oczyma badają przez szkła błyskotliwą toń Adrijatyku. Morze jest ciche i puste.

I nagle, w czterdzieści minut po północy, dwie torpedy trafiają okręt pod linją wodną. Rozlega się przeciągły, przytłumiony huk i dwa słupy wodne wznoszą się na bakborcie, sięgając kominów, poczem z

szumem opadają na statek. Od wstrząśnięcia pęka drugi komin, antena telegrafu b. drutu opada na spardek, maszty łupią się grad odłamków leci na pokład.

Komandor André, — dowódca „Leo Gambetty”, jest już na mostku. Głosem spokojnym, równym wydaje rozkazy. Działają na bakbortcie poczynają grzmieć, szukają niewidzialnego przeciwnika. Ale okręt n. chyła się. Słychać bulgotanie wody w wnętrzu i głuchy trzask pękających przegród. Jedna z torped trafiła w stację elektryczną i wnet ciemność zaległa statek. Druga uderzyła w tylną kotłownię, uniemożliwiając maszyny. Położenie jest groźne.

Zobaczymy teraz, co się dzieje wewnątrz okrętu. Maszyniści i palacze zginęli odrazu na swych stanowiskach, bądź zabici eksplozją, bądź pochłonięci przez lejące się do wnętrza katarakty wody. Ci, co nie utonęli i nie spalili się żywcem w ogniu pękających kotłów, podusili się od nadmiaru ciśnienia. Ale reszta załogi, śpiąca w baterjach i na międzypokładzie, na razie ocalała. Powyrzucani z hamaków najtkowie daremnie jednak starają się w ciemnościach odnaleźć drogę ratunku.

Dobrze znany okręt staje się labiryntem i pułapką. Na skutek zwiększającego się z każdą chwilą nachylenia, wszystkie nieumocowane przedmioty poczynają niesamo-



wity taniec. Nie sposób odnaleźć schodni. Nie sposób utrzymać się na nogach. Światła! światła! — wołają przerażeni marynarze. Pod stopami ich bulgoce już woda, a wydostać się na pokład niepodobna. Światła! światła! — rozlegają się coraz głośniejsze, tchnące lękiem okrzyki. W mrocznych kursywach krążownika panika wyciąga swe zakrzywione szpony. Jeszcze chwila a wybuchnie, ogarniając tę kilkaset ludzi liczącą, nawpół zaspaną czeredę.

Wtedy od rufy ukazują się małe światełka. Migocą tu i ówdzie niby robaczki świętojańskie. Jednocześnie głos donośny rozlega się u schodni: — Tędy moje dzieci i spokojnie, spokojnie!

To oficerowie kieszonkowymi latarkami oświetlają drogę, wprowadzając jednocześnie porządek. W chwili alarmu wybiegli wszyscy na pokład, ale pozostali tam tylko ci, których to było obowiązkiem. Gdy wydano rozkaz zamknięcia przegród, oficerowie rzucili się nadół, by ratować podwładnych. Jeden z poruczników, brodząc po pas w wodzie, dotarł nawet do serwowatoru sterowego i uwolnił zamkniętych tam marynarzy. Teraz cały ten potok ludzki wydostaje się na wierzch.. Oficerowie wychodzą ostatni.

Ale nachylenie statku sięga już 30 stopni. Nie sposób opuścić szalup.

— Wszyscy na sterbort dla wyprostowania okrętu! — woła komendant.

Karność, poświęcenie i zaufanie załogi są tak wielkie, że marynarze porzucają wszelką myśl o własnem ocaleniu i wspinają się po stromym już pokładzie. Pomagając sobie wzajem, docierają do sterczącej w powietrzu burty, gdzie czepiają się lin i łańcuchów.

Przez chwilę wydaje się, że 40 ton żywego balastu ocali „Gambettę” od przewrócenia. Mija kilka straszliwie długich sekund... i okręt przechyla się tym razem na dobre. Woda sięga już bakbortowej wieżycy.

Usiłowania opuszczenia łodzi powiększają tylko grozę położenia. Na pochyłym pokładzie zdjęte z kozłów szalupy miotają się, jak oszalałe, siejąc wokół śmierć i zniszczenie. — Odwagi! jeśli umrzemy, to wszyscy razem, — woła porucznik Colbrant.

Jedna z łodzi rozbija się o komin, miażdżąc kilku marynarzy. Motorówka komendanta przewraca się i zahacza o wieżycę, którą zrywa. Wielki barkas, już prawie opuszczony, uderza na skutek nachylenia o pancierz i łupie się na kawałki. 20 marynarzy znajduje przytem śmierć. Kilka szalup, już opuszczonych, nabiera wo-

dy i tonie. W ciemnościach nie zauważono, że były uszkodzone wybuchem.

— Powoli, chłopcy, powoli! — woła porucznik Wachowski (z pochodzenia Polak) — nie bójcie się tylko.

— My się nie boimy, poruczniku, — odpowiadają majtkowie.

---

Na mostku kapitan André wydaje ostatnie rozkazy. Obok niego admirał Sénes i szef sztabu — kapitan Héraud, obaj w koszulach (jedynie legendy literackie wymagają, aby oficerowie na okręcie umierali zawsze w paradnym uniformie), starają się opanować sytuację. Ale wszelkie wysiłki są daremne. „Leon Gambetta” zanurza się coraz szybciej.

I wtedy komendant André z ciężkim sercem woła: — Ratujcie się, moje dzieci, ratujcie, jak możecie!

Teraz wszyscy oficerowie są zgrupowani na mostku obok swego dowódcy. Dziwny to mostek. Jedna jego strona kąpie się w morzu, a druga zda się sięgać ku obłokom. Trzeba się mocno trzymać. Komisarz Deligny zapala papierosa i, stojąc po kolanach w wodzie, mówi: — To nic tak strasz nego.

Po wielu trudach udaje się wreszcie spuścić szalupę Nr. 2, Przeznaczona na

50 ludzi, zabiera ich 108. Więcej wziąć niepodobna, bo łódź, zanurzona po burłę, grozi zatonięciem.

Potrójny okrzyk: „Niech żyje Francja!” rozdziera powietrze. „Gambetta” przechyla się zupełnie i kładzie na boku, przyczem dziób jego zanurza się coraz głębiej, a rufa wystaje ku górze. Marynarze rzucają się do morza, skacząc z pancerza lub z burty. Maszty walą się. Armaty wypadają z łożysk. Grad odłamków sypie się na nieszczęśnych topielców.

Sztab okrętu jest wciąż na mostku. Admirał Sénes trzyma w swej dłoni dłoń komendanta André. Jeden z adjutantów, kapitan Chédeville, zakłada niespodzianie na szyje admirała koło ratunkowe.

Od chwili wybuchu torped minęło dwadzieścia minut. Drugi, ale znacznie już słabszy okrzyk: „Niech żyje Francja!” rozlega się na mostku. „Gambetta” przewraca się zupełnie i tonie dziobem wprzód, ukazując swe trzy śruby. Jakiś głos rozbrzmiewa w ciemnościach. To bosman Grall dla dodania otuchy sobie i innym śpiewa pieśń: „Umierać za Ojczyznę”..

Teraz role są odwrócone. Dotychczas oficerowie ratowali majtków, obecnie ci ostatni ratują oficerów. Ale większość z nich odmawia pomocy. Kapitan Fay zrzeka się nawet ofiarowanego miejsca w sza-

nie parowej. Szalupa ta zresztą tonie, zeciążona rozbitkami.

Okolo drugiej w nocy jeszcze dwie setki ludzi borykają się z falą, starając się płynąć do lądu. Ale chłód i wyczerpanie sprawia, że jeden po drugim toną. O godzinie bosman Le Gall spotyka kapitana Fay, podtrzymującego zupełnie wyczerpanego porucznika Amet. — Już nie mogę, — mówi on, — żegnaj, kapitanie. Poczem, wracając się do Le Galla, dodaje: — Żegnaj, Le Gall. — Żegnaj, poruczniku, — odpowiada dzielny bosman, nie zapominając na chwilę o dyscyplinie i hierarchji.

Kapitan Fay tonie nieco później. Dzielny ten oficer pozostawia pięciu braci na pokładzie i trzy siostry szarytki.

O dziesiątej rano okolo 100 ludzi walczą jeszcze z wodą i znużeniem. Ale uciążliwe słońce sprawia to, czego chłodna noc nie wykończyć nie zdążyła. Gdy o drugiej pp. odbiega wreszcie pomoc, udaje się wydobyć z morza 29 żyjących i 58 trupów. Reszta wraz z „Leonem Gambetta” spoczywa w wiecznym na dnie Adriatyku.

---

Szalupa Nr. 2, po 8 godzinach usilnego posłowania i czerpania wody, dotarła do lądu. Wnet torpedowce włoskie wyruszyły na ratunek. Przybył także, niestety za późno

żno, zaniepokojony długim milczeniem sąsiada, krążownik „Ernest Renan“. Ale, poza wyżej wymienionymi, nie udało się już nikogo uratować. Admirala Sénes znaleziono pływającego w swem kole ratunkowym. Był martwy.

Austrjacka łódź podwodna, — „U 5“ (por. von Trapp), jakkolwiek krążyła w pobliżu miejsca katastrofy, nie pokusiła się bynajmniej o ratunek swych ofiar. Być może zresztą, że komendant jej obawiał się przeciążenia, czy innych zgubnych skutków takiej humanitarnej interwencji. Nie można go za to potępić.

A oto „cytacja“ komandora André, dowódcy „Leona Gambetty“:

*„André, G. H. M., — kapitan okrętu.....  
Wyczerpawszy wszelkie sposoby ratunku i uczyniwszy, co w ludzkiej mocy, aby ocalić powierzony mu okręt i załogę, oczekiwał śmierci, stojąc na swym posterunku...“*

## KAPITAN ROLAND MORILLOT.

Napoleon powiedział, że rozkazywać każdy kiep potrafi. Ale znaleźć posłuch, szacunek i miłość podwładnych, potrafi jedynie prawdziwy dowódca. Takim to właśnie dowódcą był kapitan marynarki francuskiej Roland Morillot.

Surowy ale sprawiedliwy, poważny, skupiony, ale nie nieprzystępny, nieuznający pobłażania dla innych a tem bardziej dla siebie, obowiązkowy i sumienny, dbały o dobrobyt i zdrowie podwładnych, troskliwy aż do przesady o stan powierzonego mu okrętu. — takim był ten 30-o letni kapitan. Nie dziw tedy, że jakkolwiek bynajmniej nie zabiegał o popularność, załoga łodzi podwodnej „Monge” gotowa była zanurzyć się w ogień.

W końcu 1915 roku „Monge” zostaje przeznaczona do blokowania słynnej zatoki Cattaro, gdzie kryją się lekkie siły austriackie. Zadanie niebezpieczne i trudne.

„Monge” jest siarą łodzią podwodną, werności około 400 ton, zaopatrzoną w maszyny parowe dla poruszania się na powierzchni. Rzecz miła i ekonomiczna w czasie pokoju, natomiast okropnie niebezpieczna w czasie wojny. Aby móc zanurzyć się, „Monge” musi najpierw złożyć kominy, potem izolować kocioł, zamknąć szereg rur i ewentualnie wypuścić nadmiar pary. Operacja dość długa i przykra w obliczu nieprzyjaciela.

Mimo to Morillot ze swą łodzią dokonywa cuda odwagi i waleczności. Udało mu się stoczyć kilka pomysłowych potyczek, a nawet wtargnąć do wnętrza fjordu, do owej niedostępnej Bocca di Cattaro, skąd powraca z miną, uczepioną u kadłuba łodzi. Admirał głównodowodzący proponuje mu pewną liczbę odznaczeń dla załogi. — Admirale, — odpowiada kapitan, — gdyby mina wybuchła, zginęlibyśmy wszyscy, trzeba było zatem wynagrodzić całą załogę. Lepiej poczekać, aż uczynimy coś naprawdę poważnego. Wówczas przedstawimy im wszystkich.

W nocy z 28 na 29 grudnia 1915 „Monge”, jak zwykle, jest na stanowisku, kiedy w tyle za nim wynurzają się jakieś szybkie mknące sylwetki. Kapitan Morillot nakazuje zanurzyć się, poczem przez peryskop ostrożnie bada horyzont. Nie ulega wą-



pliwości, że to Austrijacy. Płyną w podwójnym szyku torowym, a dymy ich kładą się na jasnej powierzchni morza.

Morillot uśmiecha się. Rzecz ta zdarza mu się rzadko. Ale tym razem ma rzeczywiście powód do zadowolenia. „Monge” znajduje się akurat na środku drogi przeciwnika. Austrijacy będą go mijali z obydwóch stron, a wtedy...

Torpedy są gotowe do strzału. Peryskop schowany, by śladem swym nie zdradzić obecności łodzi. Marynarze z naprężeniem oczekują komendy. Nie ulega wątpliwości, że uda się zatopić jeden, a może i więcej statków.

Kapitan uśmiecha się po raz drugi i ostrożnie wysuwa peryskop. Może już rozpoznać przeciwnika. Noc jest jasna i widać wyraźnie kontury okrętów.

Jest ich sześć. Wyglądają na kontrtorpedowce. Płyną tym samym kursem, co „Monge”, po trzy w rzędzie. Jednakże jeden z nich, nieco większy, zdaje się wykręcać ku środkowi.

Morillot chowa peryskop. Jeszcze parę minut i przeciwnik podejdzie na doniosłość strzału torpedowego. Cisza na łodzi jest tak wielka, że słyszać melodyjne burczenie motorów elektrycznych i niemal bicie serc marynarzy.

Po raz ostatni kapitan wysuwa peryskop, chcąc zbadać odległość, i nagle zimny dreszcz przeszywa mu ciało. Jakiś olbrzymi czarny przedmiot zasłania całe pole widzenia peryskopu. To okręt, idący pełną parą. Jest tuż. Zaledwie 50 metrów dzieli go od „Monge”.

— Zanurzenie 20 metrów! Szybko, szybko! — woła kapitan.

Niestety jest za późno. Krażownik „Helgoland” uderza swym kilem w kiosk łodzi. Rozlega się przeraźliwy, krew w żyłach mrozący zgrzyt. „Monge” pochyla się i chwilę tańczy, jak błędna. Całe kaskady wody leją się do rozdartego na pół kiosku.

Morillot, bosman Messenger i mat Beau-grand, przemoczeni do nitki, umykają czem prędej do centrali. Kapitan osobiście zamyka klapę, izolującą kiosk, i zaśrubowuje rury transmisyjne. Napór wody ustaje, ale łódź pozbawiona jest swego oka.

Wewnątrz kadłuba też jest niewesoło. Woda, która wtargnęła do wnętrza, połała się ku przodowi, przechylając statek. Dziób „Monge” kieruje się ku dnu morskemu. Łódź zaczyna tonąć z przeraźliwą szybkością. Zalane akumulatory błyskają ognikami krótkich świec. Blachy poczynają trzeszczeć. Przez rozluźnione nity woda sączy się ponownie. Wszystkie nieumocowane

przedmioty spadają z półek. Strzałka manometru głębokościowego skacze z podziałki na podziałkę. Za ledwie 30 sekund upłynęło od zderzenia, a łódź nurkuje dziobem pod kątem 40 stopni.

— Opróżnić balasty i tanki. Oba motory wtył, 400 amper. Puścić turbiny tłoczące.

Morillot spokojnym głosem wydaje rozkazy. Majtkowie, uczepieni przyrządów, boć ustać wewnątrz statku niepodobna, spełniają je, jak na manewrach.

Ale przeciążone motory stają. Korki są spalone. Turbiny nie mogą działać.

— Jaka głębokość Jaffry? — pyta kapitan.

— 60 metrów na dziobie, komendancie,  
— odpowiada bosman.

„Monge” jest zbudowana dla zanurzenia się do głębokości 30 metrów. Łada chwila powłoka może pęknąć, nie wytrzymawszy olbrzymiego ciśnienia. Już i tak woda sączy się przez rozluźnione uderzeniem spojenia.

Morillot namyśla się chwilę. Łódź wciąż opada. Manometr wskazuje 70 metrów. Stanowczo nie wolno mu dłużej narażać bezcelowo życia załogi. Trzeba wynurzyć się, jakkolwiek wiadomo, że na górze czyha nieprzyjaciel.

— Odczepić ołów.

Lekki wstrząs. Cztery tonny „ratunkowego ołowiu” odpadają od łodzi. Ta chwilę kołysze się, poczem nagle dziób wznosi się w górę, a rufa opada. Zawarta wewnątrz statku masa wody z szumem katarakty przelewa się wzdłuż kadłuba, zatapiając wszystko po drodze. Akumulatory wypadają ze swych skrzyń, rozlewając kwas, który do reszty zatruwa i tak już niemożliwe do oddychania powietrze. Światło gaśnie. W ciemnościach marynarze potykają się i przewracają, chwytają za naelektryzowane na skutek krótkich spięć i rozdarcia kabli blachy, ślizgają się na oliwą zlanej podłodze. Przez chwilę wydaje się, że łódź, straciwszy równowagę, zatonie, wywracając się do góry dnem.

— *Allons enfants de la Patrie...*

Wśród piekielnego chaosu kilka słabych głosów poczyna nucić Marsyljanekę. Ale komendant przerywa im. — Jeszcze za wcześnie, dzieci, — mówi, — łódź wznosi się.

Porucznik Appell zapala pomocnicze lampy. Manometr pokazuje 65, 40, 30 metrów. Równowaga jest odzyskana. Po chwili strzałka manometru zatrzymuje się na zerze. „Monge” jest na powierzchni.

Morillot otwiera klapę kotłowni i wysuwa głowę nazewnątrz. Ożywcze tchnienie świeżego morskiego powietrza przenika do wnętrza łodzi, ale jednocześnie z niem wkrada się blask austriackich reflektorów. Wróg czyha na śmiertelnie raną ofiarę. Armaty poczynają grać.

Kapitan zatrzaskuje klapę. — Na stanowiska, — komenderuje. — Otworzyć wentyle, napełnić balasty.

Szaleństwo. Jedna szansa ocalenia i 99 szans śmierci. Ale załoga tak bezgraniczną miłością i zaufaniem darzy swego młodego dowódcę, że nikomu nie przychodzi do głowy, nie usłuchać rozkazu. Majtkowie odkręcają wentyle. Woda poczyną szumieć w balastach. Zanurzyć „Monge” zanurzy się z pewnością, ale czy wypłynie?... Nikt nie ma odwagi zadać sobie tego pytania.

Bum! Pocisk austriacki uderza w łódź u podstawy kiosku, odłupując kawał kadłuba. Teraz o zanurzeniu nie może już być mowy. „Monge” zatonełaby, jak kamień.

— Zamknąć wentyle. Opróżnić balasty. Otworzyć luki i opuścić statek, — komenderuje Morillot.

Resztki ścieśnionego powietrza świszą w wentylach. „Monge” wynurza się po-

nownie. Ale nie sposób otworzyć klap. Kiosk i luk maszynowy są pod wodą, klapa luku kotłowni, uszkodzona pociskiem armatnim, nie daje się odemknąć. Jedyłą drogą ratunku jest na dziobie wąski otwór przedziału akumulatorów. Marynarze wślizgują się weń jeden po drugim.

Porucznik Appell udaje się na rufę i wyprowadza maszynistów. W centrali mijają oni swego dowódcę. Stoi oparty o tank wodny, z ręką na wentylu. Oczy ma utkwione w strzałkę manometru. „Monge” tonie, ale bardzo powoli. Załoga będzie miała czas się uratować.

— Komendancie, chodź z nami, jesteśmy ostatni.

— Pośpieszcie się, dzieci, już czas najwyższy, — odpowiada spokojnym tonem dowódca. Poczem widząc, że jeden z majtków zabłądził i chce iść ku rufie, miękkim gestem ujmuje go za ramię. — Nie tędy, mój chłopcze, — mówi, — na dziób, do akumulatorów. Śpiesz się.

Mat Mahe i kucharz Cochet są jeszcze na statku. W ostatniej chwili musieli naprawiać przeciekający wentyl przedni. W słabem świetle lampy widzą swego komendanta, stojącego w centrali. Wołają go. Ale Roland Morillot daje im znak ręką. Może to znaczyć — wynoście się — i może zna-

czyć — żegnajcie na zawsze. Majtkowie posłusznie wychodzą na pomost.

Ale ledwo znajdują się na górze, kiedy łódź zapada się pod ich stopami. To kapitan Morillot szeroko otworzył wentyle wpustowe. „Monge” tonie, a z nią razem idzie dobrowolnie na dno jej komendant. Ukochany statek będzie mu stalową trumną.

Torpedowce austriackie wyławiają marynarzy francuskich. Brak tylko matów Marel i Goulard. Śnać, pochłonięci przez wir tonącej łodzi, poszli w głębiny Adrjatyku szukać ukochanego dowódcy.

Radość Austriaków trwa krótko. Tegoż dnia tracą dwa ścigłe kontrtorpedowce „Lika” i „Triglav”, zaś po ukończonej wojnie bohaterska załoga „Monge” szczęśliwie powraca do Francji.

W dniu 20 grudnia 1916 roku majtkowie „Monge”, internowani w obozie jeńców w Deutsch - Gabel, wystosowali do wdowy po Rolandzie Morillot list, który kończył się słowami: „... czysty i szlachetny przykład dobroci, pracowitości, odwagi i dzielności. Wszyscyśmy go kochali, a on odpłacał nam tysiąckrotnie. Przysięgamy, że wspomnienie jego zawsze będzie nam żywe...”

A nieco później Ludwik Sabaudzki, książę Abruzzów, wódz floty włoskiej, pi-

sał: „... Jego Królewska Mość, pragnąc godnie uczcić ten prawdziwą i szczerą cnotą marynarską nacechowany czyn, zechciał *proprio motu* nadać ś. p. kapitanowi Morillot złoty medal wojskowej zasługi”.

Bohaterstwo załogi „Monge” i śmierć jej niezwykłego dowódcy zostały na zasadzie opowiadań uczestników i dziennika okrętowego opracowane przez komandora Chack’a, szefa biura historycznego francuskiej marynarki.

Śledztwo okazało, że katastrofa nie wynikała bynajmniej z winy kapitana. Padł on ofiarą złudzenia optycznego, spowodowanego niedokładnym działaniem peryskopu.

I my uchylamy czoła przed tą „prawdziwą cnotą marynarską” Rolanda Morillot.

---



#### IV.

### TORPEDOWIEC „BOUCLIER”.

Podobno w czasie walk pod Verdun Niemcy po uporczywej bitwie zawładnęli jednym z francuskich okopów, w którym zastali tylko kilka trupów i kilkunastu ciężko rannych żołnierzy. Nagle na widok wroga jeden z tych ostatnich uniósł się z granatem w ręce i straszliwym okrzykiem: „Powstańcie, umarli!” — zbudził z odrętwienia swych towarzyszy niedoli. Zawrzała dzika, bezpardonowa walka, gdzie z jednej strony biły się upojone zwycięskim atakiem wojska niemieckie, z drugiej zaś kilkanaście demonicznych, ociekających krwią postaci, broniło tej piędzi ziemi francuskiej. I podobno drużyna kalek zwyciężyła, zmuszając wrogów do opuszczenia okopu.

Niewiadomo, ile w tej pięknej rycerskiej legendzie jest prawdy. Być może, że tak było w istocie, być może, iż upiększono

lub zmieniono tu nieco okoliczności. Ale fakt poniżej opisany jest ściśle autentyczny i jako taki był niedawno opublikowany przez Biuro Historyczne Francuskiej Marynarki Wojennej. Posłuchajcie:

Noc z 19 na 20 maja 1917 roku. Noc pogodna, choć niezwykle ciemna. Wody La Manchu falują lekko, odbijając czasami światła rakiet i strzałów, padających na skrajnym północnym czubku frontu, między Nieuport, a Westende.

Od strony ładu słychać huk dział i grzechot karabinów maszynowych. Ale na morzu panuje cisza, macona jedynie monotonnym pluskiem fal. Od ostatniego raidu torpedowców niemieckich upłynęły już blisko cztery tygodnie.

W granatowy mrok nocy wsrubowują się nagle jakieś cztery sylwetki. Są ciemne, podłużne, niemal jednakowe. - Zdażają od strony Dunkierki ku Ostendzie. Płyną równo, spokojnie, bez światła, w szyku torowym, aż dziw bierze człowieka, że w tych ciemnościach okręty mogą płynąć tak blisko siebie, nie narażając się na wypadek.

Te cztery okręty, to torpedowce francuskie: „Capitaine Mehl“, „Enseigne Roux“, „Maçon“ i „Bouclier“. Patrolują wybrzeże, jak zwykle. Co noc podobna eska-drylla, nie bacząc na stan nieba i morza,

kraży cierpliwie wzdłuż brzegu, wypatrując wroga, czujna i gotowa do walki.

Nie łatwe 'to zadanie. Niemcy wychodzą rzadko ze swych wybornych kryjówek: Zeebrugge i Ostendy. Korzystają z ciemnych i burzliwych nocy, kiedy służba wywiadowcza jest z natury rzeczy utrudniona. Wychodząc wiedzą, że każdy napotkany okręt jest dla nich okrętem nieprzyjacielskim, lub z nieprzyjacielem sympatyzującym. Tymczasem torpedowce francuskie muszą uważać, muszą umieć odróżnić własne i sprzymierzone okręty od wrogich, muszą przed rozpoczęciem ognia zidentyfikować przeciwnika. Dla Niemców co na drodze, to nieprzyjaciel. Dla Francuzów każdy napotkany okręt to zagadka: Anglik? Szwed? Norweg? Amerykanin? Włoch? — torpedowiec? kłazownik? czy zwykły okręt handlowy?

Tedy na mostkach kapitańskich oficerowie i marynarze wypatrują oczy, starając się przeniknąć ciemności. Na dwie minuty przed pierwszą okręty, bez wypadku, osiągają granicę odcinka strażniczego pod Nieuport i poczynają zawracać.

Nagle ztyłu, od strony Dunkierki, wysirzał działowy rozdziera powietrze. Za nim drugi, trzeci, dziesiąty. Na czarnym ekranie nocy ukazują się malutkie, złote

punkciki. Błyskają tu i ówdzie, a towarzyszy im często śmiercionośny poświst armatniego pocisku.

Kapitan fregaty Guy, dowódca patrolu, nie jest jednak pewien, czy to nie Anglicy. Na jego rozkaz „Capitaine Mehl” podaje sygnał rozpoznawczy — czerwono - białe - czerwone światło. W tejże chwili grad pocisków sypie się na statek, a wystrzelona przez niewidzialnego wroga torpeda mija go zaledwie o kilka metrów. Nie ulega wątpliwości, że to Niemcy.

Torpedowce francuskie szarżują teraz na uciekającego ku zachodowi przeciwnika. Nareszcie udało się go dojrzeć i rozpoznać po buchającym z kominów zarzewiu. Z szybkością 25 węzłów „Mehl”, „Henry”, i „Magon” pędzą na wroga. Ale co się dzieje z czwartym torpedowcem — „Bouclier”?

„Bouclier”, ostatni w szyku, kończy właśnie swój zwrot, kiedy rozległy się pierwsze strzały. Jego dowódca, kapitan Bijot, jest na mostku. Tuż obok, starszy oficer wachtowy, porucznik Peyronnet, przez lornetę stara się przeniknąć zagadkę nocy. W słabym świetle lampy kompasowej kilka sylwetek rysuje się jeszcze na mostku torpedowca. To jego „mały sztab”: Bosman - pilot Roussaouen, mat - telemetrzysta Ferec, trębacz Lamarche, mat - sternik

Nicolas, bosman Binet. Wszyscy wpatrzeni w ciemność, szukają wroga.

— Tam na bakborcie, — woła kapitan Bijot, spostrzegłszy kilka króciutkich błysków, jakby kto w ciemnym pokoju zapalał gasił elektryczną latarkę.

— Mamy ich tym razem, — dodaje pochwili. — Szybkość 25 węzłów. Ster na lewo, cały!

„Bouclier“, posłuszny rozkazom komendanta, wykręca. I nagle przeraźliwy świst rozlega się w ciemności, a z mroków nocy nadlatuje coś, co największym śmiałością mrozi krew w żyłach...

10-centymetrowy granat niemiecki wybuchu tuż u drzwi sternicy. Huk, płomień, dym, ostry zapach prochu. Gdy dym się rozgiewa, mostek przedstawia chaos połamanych rur, strzaskanego żelastwa, siłowanego szkła. Wśród szczątków leżą trupy i ranni. Komendant Bijot i czterej jego towarzysze nie żyją. Wszystkie przewody komunikacyjne są zerwane. Światło zgasło.

„Bouclier“, pozbawiony kierownictwa, ze sterem, zablokowanym w lewo, krąży, jak kula po cyrkowej arenie. Porucznik de Curzon spostrzega z pokładu niezwykle ruchliwy okręt i biegnie ku schodni. Ale drugi pocisk niemiecki kładzie go trupem. „Bouclier“ kręci się dalej z szaloną szybkością,

wykreślając na spokojnej toni morza krąg losforyzujący.

Cud to prawdziwy, bo nagle na wodzie ukazuje się ślad dwóch torped. Jedna przechodzi po stycznej, druga przecina drogę okrętu. Obydwie gubią się wdał, nie mogąc trafić w ten dziwny, mający kręćka, statek.

— Niema nikogo na mostku!

To z pośród ciał bezwładnych, leżących przy sternicy, rozlega się głos słaby, jakże słaby. Trębacz Lamarche, z odłamkiem pocisku armatniego w głowie, ma tyle siły jeszcze, że pragnie przywołać kolegów. W zgiełku bitewnym głos jego ginie jednak bez echa. Wtedy dzielny trębacz, wysiłkiem woli zmusza się do powstania i, potykając się o ciała poległych towarzyszy, wlecze do steru.

Mimo rany i upływu krwi Lamarche, który przecież nie jest sternikiem, orientuje się w sytuacji i wykręca statek we właściwym kierunku. A w tejże chwili inna jakaś ręka kładzie się na szprychach steru. To porucznik Peyronnet ocknął się z omdlenia. Brocząc krwią z sześciu ran, z czaszką rozłupaną niemal do mózgu, — oficer pełni swój obowiązek.

— Kto tu? Gdzie jesteśmy? — pyta.

— To ja, Lamarche, poruczniku, — odpowiada grajek. — Kompas już niema.

Zmiotło go pociskiem. Ale nawróciłem statek. Widać ognie frontu po prawej ręce.

Peyronnet z tej strony właśnie nic nie widzi. Ma nerw prawego oka zerwany. Może patrzeć tylko lewem. Zwraca więc głowę, co czynić musi za każdym razem, gdy chce coś ujrzeć z prawa. Operacja, bolesna dla człowieka sześciokrotnie rannego i z rozłupaną czaszką.

— Lamarche, daj znać do maszyny, żeby zwolniła na 15 węzłów.

Ale bohaterski trębacz zemdlął ponownie. Peyronnet, nie wypuszczając z ręki koła sterowego, szuka po omacku rączki maszynowego telegrafu. Nie znajduje go. „Chadburn” został zmieciony wraz z kompasem, zaś tuba akustyczna, zgnieciona i powyginana, jest nie do użytku.

W skroniach oficera biją tysiące młotów, krew zalewa jedyne zdrowe oko. Siły go opuszczają. Tam w dole, na pokładzie, walczą jego koledzy i podwładni. Peyronnet widzi błyski wystrzałów, słyszy słowa komendy. Nikt z tamtych nie wie, że kierownictwo okrętu spoczywa w rękach półżywego kaleki. Porucznik chce wołać pomocy, ale waha się. Wie, że walka poczyniła duże luki w załodze. Nie chce jej osłabiać. A właśnie pocisk niemiecki wybuchł tuż obok dziobowego działła, kładąc pokotem całą obsługę. Jedyne pozostały

przy życiu marynarz - pomocniczy, sam ładuje, celuje, strzela, pracując za cztery rechy. Peyronnet niema jednak sił pracować za siedmiu.

— Hola tam wdole! — woła. Powiedzcie, aby maszyna zwolniła na 15 i przyślijcie mi człowieka do steru.

— Rozkaz, poruczniku, — odpowiada bosman Cazalet, — już się robi.

Starszy marynarz Ollivier, sam zresztą ranny, przybywa w samą porę na mostek. Porucznik, ślepy na prawe oko, nie zauważył, że od sterbortu zbliża się wielka ciemna masa. To idący całym pędem „Magon”.

— Ster na prawo, cały! — woła porucznik, w ostatniej chwili ostrzeżony przez Olliviera.

Zderzenie zdaje się być nieuniknionem. „Magon” jest tuż, zaledwie kilkadziesiąt metrów dzieli go od torpedowca „Bouclier”. A tu nie sposób dać rozkaz maszynom, by ruszyły pełnym biegiem naprzód.

Jednak kapitan Thouroude, komendant „Magona”, jest doświadczonym oficerem. Najprzód zapala reflektor, by przekonać się, z kim ma do czynienia. Jeśli to Niemiec, biada mu: zostanie przepoławiony. Ale w srebrnym blasku reflektora widać pocharatany „Bouclier”.



— Ster na lewo, cały! Maszyna pełny bieg wtył! — słyhać komendę.

I dziób „Magona” mija rufę „Bouclier” o małe 5 metrów.

Godzina 1.26. Nieprzyjaciel, korzystając z ciemności i zasłony dymowej, umknął. Torpedowce francuskie powracają do dawnego szyku. Peyronnet wciąż na stanowisku, dowodzi swym okrętem.

— Jeśli kipnę, obejmiesz dowództwo— mówi do podporucznika Joannet, który, jakkolwiek ranny, po skończonej walce udał się na mostek.

Apel załogi wypada ponuro: jest 9 zabitych, 8 ciężko rannych, 17 zaginionych. Granat wybuchł w maszynowni, uszkadzając turbiny. Mimo duszących kłębców pary żaden z maszynistów i palaczy nie opuścił stanowiska.

O 3.30 flotylla wpływa do portu w Dunkierce. Dowódca sił lekkich, kontradmirał Exelmans, potomek słynnego napoleońskiego generała, wyjeżdża na jej spotkanie.

— „Bouclier”, stop! Admirał wejdzie na pokład, — brzmi rozkaz, nadany przez tubę.

Przy schodni rufowej, jak tego wymagają przepisy morskie, porucznik Peyronnet, oczekuje swego dowódcy. Jest błady

i stania się na nogach. Głowę obwiązują mu krwawe bandaże, rękę ma na temblaku. Tuż za nim, na świeżo umyтым pokładzie, śpią snem wiecznym towarzysze broni. Fałdy trójkolorowej bandery okrywają pieśczołliwie komendanta, porucznika i 7 marynarzy.

Admirał powoli wstępuje na pokład, rozgląda się i odkrywa głowę. Peyronnet ostatnim wysiłkiem woli staje w postawie zasadniczej i saltuje, przykładając zdrową rękę do krwawiących bandaży.

— Admirale, — brzmi jego raport, — komendant Bijot... poległ... od pierwszego strzału. Udało mi się... ocalić... statek...

I ciężko ranny porucznik osuwa się w ramiona towarzyszy broni.

## V.

### ESKORTA.

W trzecim roku wielkiej wojny Niemcy zawzięli się, że swemi łodziami podwodnymi zwyciężą sprzymierzonych, że unieruchomią wszelkie transporty wojsk i materjałów wojennych, i w ten sposób zmuszą przeciwnika do kapitulacji. Jednakże wielkie nadzieje, pokładane przez admirała Tirpitz'a i sztab niemiecki w nowym sposobie prowadzenia wojny podmorskiej, zawiodły. Wprost przeciwnie, przez swe niehumanitarne postępowanie i zatapianie bezbronných okrętów handlowych, Niemcy narazili sobie, cały świat cywilizowany. Co się zaś tyczy transportów wojskowych, to po kilku katastrofach, porafiono je ustrzec od ataków podmorskich, a przynajmniej utrudnić te ostatnie znacznie. W rezultacie niemieckie łodzie podwodne płaciły drogę za swe nieznaczne sukcesy i wkońcu propagowany system okazał się zgubnym.

W roku 1917, podczas największego natężenia wojny podmorskiej, udało się jednak mocarstwom centralnym zatopić około 6.200.000 tonn okrętów. Była to dla sprzymierzonych strata bądź co bądź bolesna. To też wszelkimi siłami przystąpiono do zwalczania łodzi podwodnych. Torpedowce, patrolowce, samoloty, balony, motorówki, uzbrojone handlowce, okręty-pułapki, sieci, miny i t. p. — wszystko to polewało na niewidzialnego przeciwnika. Akcja ta wprędce osiągnęła zadowalające rezultaty. Po kilku miesiącach na każde 10 łodzi podwodnych, wychodzących na morze, trzy conajmniej nie powracały do ojczystych portów. Na dnie morskiem w przystani zaginionych okrętów aż roiło się od tych literami „U”, „UB”, „UC” oznaczonych stalowych rekinów. Niniejsze opowiadanie przedstawia właśnie napad łodzi podwodnej na transport wojskowy i walkę z jego eskortą.

14 grudnia 1917 roku transport francuski, składający się z krążownika „Chateaurenauld” i parowca „Rouen”, pod eskortą torpedowców „Lansquenet” i „Mameluk”, zdąży z Tarentu do Itea. Ta ostatnia miejscowość, położona w zatoce Korynckiej, służy obecnie sprzymierzonym za podstawę komunikacyjną dla Armji Wschodniej.

Wysyłanie transportów do Salonik drogą morską wokoło Grecji, jest aż nadto niebezpieczne. To też wojska francuskie podróżują koleją do Tarentu, skąd okręty przewożą je wpoprzek Adryatyku do Itea, poczem oddziały maszerują ku Salonikom.

Na pokładzie „Chateaurenault” znajduje się 984 oficerów i szeregowych Armji Wschodniej. Są to po większej części urlopnicy lub „uzdrowieńcy”. Załoga okrętu liczy 447 ludzi. Parowiec „Rouen” wiezie spory zapas materiału wojennego.

„Chateaurenault” został przeznaczony do celów transportowych, gdyż wartości bojowej stary ten okręt już nie posiada. Po raz trzydziesty odbywa tę samą podróż. Kilkakrotnie był już atakowany przez łodzie podwodne, jednakże zawsze udało mu się szczęśliwie uniknąć katastrofy.

Transport znajduje się właśnie w pobliżu przylądka Dukato na wyspie St. Maure, sterując ku wejściu do zatoki Patras. O g. 7.34 oficer wachtowy na „Chateaurenault” spostrzega w odległości 2000 metrów coś, co przypomina peryskop. Alarm. Okręty zmieniają kurs. Czuiność jest podwojona. Ale tajemniczy przedmiot znika. Może oficer padł ofiarą optycznego złudzenia.

Mija pół godziny i nic się nie pokazuje. Okręty wracają do normalnego kursu. I po-

gle o g. 8.10 torpeda niemieckiej łodzi podwodnej „UC. 38” uderza w bok krążownika na szerokości czwartego komina.

Głuche uderzenie i niebotyczny wytrysk wody, która, opadając niszczy wszystko po drodze i porywa do morza jednego ze znajdujących się na pokładzie żołnierzy. Jeszcze gorzej jest we wnętrzu. Torpeda trafiła w kotłownię Nr. 3, przerywając główny kolektor parowy. Strumień zimnej wody prze niepowstrzymanie do wnętrza, zatapiając jedną kotłownię po drugiej. Para ucieka przez otwarty kolektor i po chwili ciśnienie we wszystkich kotłach opada na zero. Maszyna staje. Pompy i telegraf bez drutu są nie do użytku. W zalanych kotłowniach 3 i 4 jedenaście trupów pływa w czarnej, od węgla wodzie.

Kapitan Jeanson, komendant krążownika, usiłuje ocalić swój statek. Ale z dołu hiobowe wieści nadchodzą od oficerów mechaników. Trzeba się zdecydować na opuszczenie okrętu. Oficerowie przebiegają ciemne kursywy, zaglądają do zakątków, nawołują pozostałych wewnątrz ludzi do wyjścia na pokład. Mat — palacz Le Goff, ze świecą w ręku, do ostatniej chwili trwa na stanowisku w kotłowni Nr. 3. Podnosząca się woda zmusza go do schronienia się na górną platformę kotłowni, gdzie lada chwila grozi mu uduszenie.

Dopiero na rozkaz bosmana Toby, który zbliża się doń, cały oblepiony błotem, dzielny palacz opuszcza kotłownię. Pozostali palacze i mechanicy wycofują się, jak mogą: przez wentylatory, poprzez pęknięte przegrody, po drabinkach...

Oficer - mechanik Tual i bosman Toby brodzą jakiś czas jeszcze w wodzie, sprawdzając, czy nikt nie pozostał, wkońcu rozkaz kapitana przywołuje ich na pokład.

Tym razem obywa się bez paniki. Doskonale wyszkoleni na próbnym alarmach żołnierze i marynarze pracują, jak na muście. Podczas, kiedy torpedowce krążą wokół, rzucając granatami podwodnymi w niewidzialnego przeciwnika, trzy znajdujące się w pobliżu patrolowce podchodzą do okrętu. Załoga i pasażerowie są uratowani. Tratwy spuszczone na wodę. Powracające torpedowce zabierają rozbitków: „Mameluk” — 710, „Lansquenet” — 436. Może to nieostrożnie brać na pokład tak małych statków tyle ludzi, podczas kiedy nieprzyjaciół jest w pobliżu.

Wszak w razie czego nie będzie można nawet użyć artylerji.

Ale co to? Na dziobie krążownika poruszają się jakieś postacie. Wszak wyszedł rozkaz opuszczenia okrętu. Któż to ośmielił się pozostać?

To sztab „Chateaufrenault” — kapitan i oficerowie. A wraz z nimi kilku ochotników: bosmani Laurent, Le Roux, Le Gouanf, Guennou, maszynista Jégo, palacz Bourcier, majtek Auvray. Niektórzy z nich byli już na torpedowcach i powrócili, widząc, że oficerowie usiłują ocalić statek. Niektórzy pochowali się po kątach, a teraz nadbiegają z pomocą. Ale szczytem bohaterstwa jest postępek dwu szeregowców 176 pułku piechoty, Massona i Delemera, którzy na ochotnika ofiarowali się pomóc marynarzom: — Umiemy pływać, — mówią, — a jest was tu mało.

O g. 8.50 patrolowice „Balsamine” rzuca hol, który oficerowie uczepiają na dziobie krążownika. „Chateaufrenault” holowany poczyna zwolna płynąć ku zbawczemu brzegowi. I naraz, po niespełna 10 minutach, drugi, jeszcze straszniejszy wstrząs podrywa statek. „UC 38”, obawiając się, aby ofiara mu nie uszła, poprawia pierwszy strzał. Torpeda trafia w dziób okrętu. Słup wody, opadając, wywraca dzielnych marynarzy, a statek, przechylając się na bok, poczyna tonąć.

Oficerowie rzucają się do wnętrza, chcąc stwierdzić rozmiary wybuchu, a może zaradzić złemu. Ale spokojny głos komendanta zatrzymuje ich na miejscu:



— Janssen, Desboeuf, Tual, proszę pozostać na pokładzie. Okręt tonie. Zawołać ludzi z luku kotwicznego. Prędko!

Lekarz Chazaud, porucznik Bros i bosman Laurent wychodzą na dziób, pokryci warstwą kurzu, rdzy i farby. „Balsamine” przystaje do bułty i zabiera ostatnich ratowników. Komendant ogląda się na rufę, sprawdzając, czy aby trójkolorowa bandera jest na swem miejscu. Statek przechyla się coraz prędezej. Woda liże sterbortowe armaty.

— Komendancie, chodź z nami. Wszyscy już są na „Balsaminie”, — woła lekarz.

Ale kapitan Jeanson, obejmując kurczowo dłońmi poręcz mostku, tkwi niewzruszenie na swem stanowisku. Czyż dowódca nie powinien zginąć wraz z okrętem?...

— Komendancie, uczyniłeś wszystko, co w mocy ludzkiej, — wołała oficerowie. — Chodź prędko, bo „Balsamina” musi się oddalić.....

Jeanson nie odpowiada.

A wtedy doktor du Chazaud i jeden z majtków, mimo grożącego niebezpieczeństwa, przeskakują zpowrotem z „Balsminy” na „Chateaurenault”. Siłą odrywają kapitana od balustrady i unoszą go na patrowiec.

Zaledwie ten odbija, kiedy krążownik nachyla się nagle o całe 50 stopni. Śruby

wystają z wody, dziób zanurza się. Jest godzina 9 minut 3. Od chwili uderzenia drugiej torpedy minęło zaledwie kilka minut.

— Niech żyje Francja!

To marynarze i żołnierze żegnają tonący statek. A on zapada się w otchłań wodną, jakby przyciągany jakąś magiczną siłą. Kominy pękają. Rufa sterczy jeszcze chwilę, jakby jak najdłużej chciała ukazywać światu powiewającą dumnie banderę Francji, ale wnet fale zamykają się nad strzępem trójkolorowej etaminy.

„Chateaubault” — krążownik o 8200 tonnach, przestał istnieć.

---

Bum! — — — BUM, bum, bum, bum!...

Cóż to za strzały? Czyżby z torpedowców żegnano tak sztandar Francji?

Nie. — To torpedowce odkryły wreszcie krwiożerczego rekina. Pełną parą pędzą ku miejscu, gdzie na wodzie ukazał się srebrny szlak peryskopu.

„Lansquenel” rzuca resztę swych granatów podwodnych. Tam, gdzie łódź zapadła, woda gotuje się przez chwilę, świecąc tysiącem baniek i kryształków. Torpedowiec krąży jakiś czas wokół, ale wkońcu oddala się. Wszak zaginięcie łodzi podwodnej pozostaje często zagadką

nietylko dla tych, co na nią polują, lecz i dla własnych władz morskich.

Ale tym razem łódź jest trafiona.

Komendant torpedowca „Mameluk”, kapitan Girardon, widzi naraz w odległości 800 metrów, jak morze poczyna burzyć się i kipieć. Nie ulega wątpliwości, że uszkodzona łódź usiłuje wypłynąć na powierzchnię.

— Alarm! — woła. — Łódź podwodna od sterbortu. Trzymajcie wprost na nią. Obie maszyny pełny bieg.

Ale czy „Mameluk” będzie mógł walczyć? Wszak ma na pokładzie 710 rozbitków, wypełniających wszystkie kąty i zakątki statku. Nie sposób nawet wycelować armat.

Jednak ci rozbitkowie—to żołnierze. Rozumieją, co to walka. Pragną pomsty. Wiedzą, że są zawadą. I oto kilkudziesięciu powraca dobrowolnie na tratwy, skacząc na łeb na szyję do wody. Pozostali zaś skupiają się tak ściśle, iż przysięgnąłbyś, że jest ich zaledwie 50.

— Odległość 600 metrów. Otwórz ogień!

„UC 33”, której kiosk wynurzył się na chwilę, zanurza się ponownie. Ale jest już za późno. „Mameluk” rzuca wślad za nią 75-kilogramowy granat. Głuche uderzenie.

Okrzyk radości żołnierzy. Potem cisza. Torpedowiec zawraca.

— Jakto, — pyta jeden z sierżantów piechoty, — nie będziemy nawet mieli pewności?

— Tak, mój drogi, — odpowiada bosman „Mameluk”. — Skąd można wiedzieć, co się tam w głębi dzieje. „Bosz” zapewne leży na dnie, spłaszczony, jak flądra. A jeśli udało mu się zwiać, to na pewno nie zechce wynurzyć się, by ci o tem powiedzieć.

W tejże chwili okrzyk wachtowego przesywa powietrze.

— Kipiel o 1500 metrów na sterborcie!

— Ster na prawo, cały, — komenderuje kapitan. — Na stanowiska bojowe.

— Widzisz, że „Bosz” chce nam jednak powiedzieć, co się z nim dzieje, — uśmiecha się sierżant.

Woddali „UC 38” wypływa. Widać, jak kanonierzy przez otwarty luk wybiegają na pomost i szykują się do otwarcia ognia. Ale „Mameluk” jest pierwszy. Strzały jego obramiają przeciwnika. „Lansquenet” nadpływa także. W ciągu kilku minut 150 pocisków bije w łódź niemiecką.

Przerażeni „Bosze” skaczą do wody. „UC 38” staje dęba i tonie rufą w dół. W

chwile później spoczywa na piasku podmorskim obok swej ofiary.

Teraz torpedowce w myśl rycerskiej tradycji ratują wrogów. 3 oficerów i 13 majtków znajduje schronienie na „Mameluku“, 4 majtków na „Lansquenecie“. 8 brak do apelu.

Porucznik marynarki niemieckiej Bock, śmiertelnie ranny, ma jeszcze tyle zimnej krwi, że doskonałą francuszczyznę przedstawia kapitanowi Girardon swego dowódcę, kapitan - lejtenta Wendlandt, oraz oficera - mechanika, Hempla. Późem, mimo natychmiastowej pomocy lekarskiej, zamyka oczy na zawsze. „Chateaurault“ jest pomszczony.

---

Odtąd działalność niemieckich łodzi podwodnych zmniejsza się z każdym dniem. Ochotnicy nie zgłaszają się już. Marynarze wolą tkwić beczynnje w portach, niż narażać się na śmierć oczywistą. Nie pomaga wysoki żołd i specjalna premja. Marynarka niemiecka jest zmuszona wyznaczać załogi nurkowców z urzędu. Załogi te pracują z niechęcią. A nieco później bunty poczynają się szerzyć w szeregach niemieckich i austriackich marynarzy. Kto mieczem rządzi, ten od miecza ginie.

## ZAGINIENI LOTNICY.

W związku z coraz częstszymi wypadkami zaginięcia samolotów na morzach i oceanach, nie od rzeczy będzie przytoczyć tu opublikowany niedawno przez Wydział Historyczny Marynarki Francuskiej fakt cudownego wprost ocalenia dwu zaginionych lotników.

2 lipca 1918 roku dwa wodopłatowce (hydroplany) wzbijają się w powietrze z portu Marsylji. Są to biplany „H4” i „H48” typu „F. B. A.” z motorem Hispano - Suiza 150 HP. Zadaniem ich jest przepatrolowanie wybrzeży i wyjście na spotkanie wielkiego, z kilkunastu okrętów złożonego, transportu morskiego, co do którego istnieją obawy że będzie zaatakowany przez niemieckie łodzie podwodne.

Półtorej godziny oba samoloty patrolują morze, nie napotykając ani nieprzyjaciela, ani spodziewanego konwoju. Ten o-

statni w obawie przed nurkowcami zeszedł ze zwykłej trasy, przekradając się wzdłuż lądu. Lotnicy zaniepokojeni szukają go coraz dalej ku pełnemu morzu. Ale żaden okręt nie ukazuje się w ich polu widzenia.

O g. 12.35 motor „H4” odmawia pracy i samolot musi „wodować”. Mimo trudności udaje się to szczęśliwie. „H 48” krąży tuż nad nim. Lotnicy „H4” podają sygnał: — Motor uszkodzony. Dajcie znać w Marsylii.

Podczas kiedy „H48” odlatuje ku lądowi, załoga uszkodzonego samolotu bierze się do pracy. Pilot — porucznik Langlet i mechanik — bosman Dien, starają się naprawić uszkodzenie. Wiatr odpycha lekko płatowiec od i tak już dalekiego lądu.

G. 12.45. Dwa gołębie pocztowe, wypuszczone przez lotników, wzbijają się w powietrze. Zabierają depeszę jednakowej treści: — „H4” uszkodzony o 50 mil <sup>1)</sup> na południe przylądka Planier. Próbujemy hydroplanować <sup>2)</sup>, by zbliżyć się do brzegu.

Ale fala i wiatr wzmagają się. Motor po kilku próbach zawodzi ostatecznie. Samolot dryfuje w kierunku południowo-wschodnim.

O godzinie trzeciej kontury lądu zacie-

---

<sup>1)</sup> 90 km.

<sup>2)</sup> Płynąć przy pomocy motoru.

rają się. Na horyzoncie żadnego statku. Mimo to lotnicy nie niepokoją się zbyt. Kadłub aparatu, jak dotąd, trzyma się dobrze na fali. Konwój powinien lada chwila nadejść. Przytem „H48” zapewne zawiadomił już lotnisko w Marsylji.

Ale spodziewanych okrętów nie widać. Konwój, jak wiadomo, zmienił kurs, czego lotnicy oczywiście domyśleć się nie mogli.

O g. 3.15 pp. Langlet wypuszcza ostatnią parę gołębi z następującą depeszą: — *Wiatr odpycha „H4” na pełne morze. Hydroplanowaliśmy tylko 10 minut. Aparat trzyma się dobrze. Jesteśmy o 50 mil od brzegu. Gdyby wiatr wzmógł się, obnażymy skrzydła.*

Niestety pierwsze dwa gołębie nie nadlatują wcale do gołębnika. Z następnych dwóch jeden przybędzie na lotnisko nazajutrz o 6 pp., drugi jeszcze później. Co zaś się tyczy samolotu „H48”, to kierowany przez młodych pilotów gubi się, mija Marsylję i wreszcie o 2.20 wodzi z braku benzyny o 80 km. od portu.

O g. 2.55 konwój przybywa do Marsylji. Ale samolotów ani śladu. Zaniepokojony komendant eskadrylli zarządza poszukiwania. Trzy patrolowce wypływają na morze.

O g. 3.20 gołąb. Przybywa z „H48”.



Depesza:—*Wodowaliśmy opodal przylądka Couronne z braku benzyny. „H4” uszk.*

Tekst się urywa. Przez fatalny zbieg okoliczności, kalka założyła się i reszta słów jest czytelna tylko na oryginale. A oryginał przybywa za pośrednictwem drugiego gołębia dopiero o 6.10. Urwane zdanie brzmi: — „H4” uszkodzony o 50 mil na południe - wschód <sup>1)</sup>).

O 7.30 wieczór łódź motorowa przyholowuje „H48”. O „H4” niema żadnych wieści.

---

Wiatr wzmağa się coraz więcej. Trzymetrowe fale zalewają dryfujący samolot. Perspektywa spędzenia nocy na burzliwym morzu bynajmniej nie uśmiecha się lotnikom, którzy od ciągłych wstrząsów i kołysania dostają morskiej choroby. Mimo to muszą pracować. Trzeba ulżyć aparatowi, inaczej gotów zatonać. Bomby, chłodnica, rezerwoar na oliwę, różne drobne

---

<sup>1)</sup> Depesze takie pisze się przez kalkę. Oryginał powierzony jest jednemu gołębiowi, kopia drugiemu. Fatalność chciała, że z dwóch jednocześnie wypuszczonych gołębi pierwszy przybył ten z kopją.

przyrządy padają do morza. Zalewani falą, opadający z sił lotnicy gramolą się na dolne skrzydła i obrywają płótno.

— Poruczniku, — wiatr zerwał pływającą kotwicę <sup>2)</sup>).

Bosman Dien czyni gest rozpaczny. Teraz z pewnością aparat wykręci z wiatrem i zatonie, rozbity na drzazgi. Ale od czegoż pomysłowość?

Fracując gorączkowo, Langlet i Dien ze skórczanego siedzenia robią drugą kotew i na drucianej lince rzucają w morze. Samolot znów staje pod wiatr, ale trzeba mu pomagać sterami. Przez cały czas obaj lotnicy zmieniają się na siodełku pilota. Chwila nieuwagi i aparat wywróci się lub zatonie.

Słońce zachodzi krwawo, poczyną wiać mistral. Taki sobie wiaterek, panujący od czasu do czasu na Śródziemnym Morzu. Zwykle zrywa dachy i kominy, łamie drzewa. Okrętom na morzu grozi zagłada. Mieszkańcy Prowancji znają go dobrze i twierdzą, że wieje zwykle trzy, sześć lub dziewięć dni.

Przed zapadnięciem nocy por. Langlet sprawdza zawartość skrzyni z żywnością: dwie tabliczki zepsutej czekolady, dwa

---

<sup>2)</sup> Rodzaj worka napelnianego się wodą i utrzymującego statek dziobem do fali i wiatru

spleśniałe suchary, dwie puszkony konserw, puszkony pasztetu, pół litra rumu. Szczęściem choroba morska odbiera lotnikom apetyt.

W nocy co trzy godziny wypuszczają rakiety sygnałowe. Daremnie. Nikt ich nie widzi. Wprawdzie trzy patrolowce i dwie kanonjerki przeszukują morze, ale fala jest tak wielka, że z pokładu statków nie widać. Bryzgi piany i błyski księżycy, to skrywającego, to ukazującego się wśród galopujących chmur, oślepiają marynarzy.

Rankiem 3 lipca mistral nabiera rozpędu. Żaden samolot nie może wylecieć z Marsylji na poszukiwanie. Patrolowce powracają do portu, wyczerpawszy cały węgiel. Kilka torpedowców udaje się natychmiast na morze, ale jest to już szukanie igły w korcu maku.

Sześciometrowe fale szturmują teraz nieszczęsny samolot. Górne skrzydła porzynają się obrywać. Horyzont jest pusty.

4 lipca szaleje istne piekło. Kadłub samolotu jakimś cudem utrzymuje się jeszcze na fali. Lotnicy z trwogą zadają sobie pytanie, ile dni potrwa mistral: trzy, sześć, czy dziewięć?

Teraz są już głodni. Otwierają pasztet, który także okazuje się zepsuty. Po-

piją trochę rumu. Przemokli do nitki, z kośćmi, obolałymi od ciągłych uderzeń, zziębnięci i osłabieni, mimo wszystko zmieniają się na siodełku, sterując i wyglądając wytrwale ratunku.

Pod wieczór 5 lipca wiatr uspakaja się. Najwyższy czas. Roztrzęsiony kadłub samolotu nie wytrzymałby dalszych ataków. Ale radość jest krótka. Po burzy nastaje przeraźliwa cisza. Znikąd wietrzyka. Kołysany słabnącą falą, aparat tkwi nieruchomo na pustynnym morzu.

Teraz zaczyna się tortura słońca. Gorąco wzmagą się z każdą chwilą. Promienie słoneczne załamują się na powierzchni morza i na okrywach solą skrzydłach samolotu. Nieznośny blask kłuje w oczy. Upał i pragnienie dokuczają straszliwie.

Noc przynosi ochłodę, ale rozgorączkowani lotnicy biorą mruganie gwiazd za światło latarni morskiej i niepotrzebnie marnują ostatnie rakiety.

O świcie 7 lipca powracają wszystkie okręty. Powraca także trawler z balonem na uwięzi. Nic nie znaleziono. Wszelka nadzieja stracona. Władze szykują listy do rodzin.

Tymczasem lotnicy wypijają ostatnie krople rumu. Teraz śmierć z pragnienia grozi im już nieodwołalnie. Ale mechanik

pada na świeży pomysł. Z licznika obrotów, rurki od benzyny i skrzyni żywnościowej Dien urządza aparat destylacyjny. Koszuli skręca knot i w nadłamanej bańce spala benzynę. Po długim wyczekiwaniu skręconej w serpentynę rurki ukazuje się kropla wody. Po godzinie jest jej już cały aparstek. Hurra!

Cisza trwa pełne trzy dni, do 10 lipca. Potem przychodzą krótkie szkwały, popływające samolot to ku północy, to ku zachodowi. Na horyzoncie widać czasami dywagii okrętów, ale są one zbyt daleko, aby lotnicy mogli wezwać ratunku. Wszak ranniety są już zdawna wyczerpane.

Podczas, gdy Dien ulepsza swój destylator, dający już kieliszek słodkiej wody na godzinę, Langlet z płócien samolotu montuje żagle. Przypuszcza, że Korsyka musi być niedaleko, stara się tedy kierować na wschód.

11 lipca ukazują się motyle i osy. A po południu słychać warczenie motoru. To samolot z lotniska Ajaccio. Ale i on jest zbyt daleko, by coś dostrzec. Złudna chwila radości i znów zwątpienie ogarnia lotników.

Wreszcie przychodzi wietrzyk z północno - zachodu. Z okiem na kompasie, Langlet stara się wykorzystać każdy jego podmuch. Dien z kawałka blachy montuje nowy ster.

12 lipca o 5 wieczór Langlet spostrzega na wschodzie, między chmurami, jakiś punkt ciemniejszy. Ręce mu się trzęsą, gdy spogląda przez lornetkę. Może znów miraż? Ale w szklach rysuje się wyraźnie ciemna ściana jakiejś góry. Porucznik poznaje Paglia Orba na Korsyce.

— Dien, jesteśmy w pobliżu lądu.

Tamten ma łzy w oczach. — Ocaliłeś nas, poruczniku, — mówi.

— Nie mój drogi. Gdyby nie twój destylator, zdechlibyśmy z pragnienia.

13-go o świcie wrak samolotu jest już niedaleko brzegu. Widać dzikie i malownicze kontury wyspy. Byleby tylko nie zerwał się wiatr przeciwny, lub też nie wzmochnił zbyt mocno wiejący obecnie. W pierwszym wypadku groziłoby odegnanie na pełne morze, w drugim rozbicie o skały przybrzeżne.

Niebo jednak jest łaskawe. Widać wyraźnie rafy, ciągnące się wzdłuż lądu, i leżącą za nimi małą plażę. Ale jak się tam dostać?

Nigdzie przejścia. Woda, przezroczysta, jak szkło, ukazuje wszędzie ostre wierzchołki skał podwodnych. Czyżby samolot poto tylko ocalał, aby zatonać teraz o kilkadziesiąt metrów od brzegu?

W położonej na szczycie wzgórza wiosce Tour de Piana młoda korsykancka imieniem Francyna Ceccaldi, spogląda na morze. I naraz spostrzega dziwny jakiś przedmiot, unoszący się na falach. W pierwszej chwili nie zdaje sobie sprawy, co to jest. Łódź podwodna, szczątki rozbitego okrętu, czy coś w tym rodzaju? Niemniej jednak alarmuje sąsiadów. Celnik i kilku rybaków zbiega z nią ku wybrzeżu. Teraz widać już, że to szczątki samolotu. Pędzą do jednej w całej okolicy łodzi.

O 2-iej pp. Langlet i Dien są uratowani. Cała ludność wioski holuje ocalony samolot. Żony i córki rybaków krzają się wokoło nawpół omdlałych lotników. Celnik biegnie na telegraf.

Tegoż dnia rano, w katedrze Tulońskiej, odbyła się msza żałobna za dusze obu lotników. Dowództwo przyznało im pośmiertne cytacje za dzielność. Koledzy ze łzami w oczach wspominają tragicznie zaginionych towarzyszy.

Komendant lotniska siada po południu do pisania tradycyjnego listu do rodziny. Ręce mu się trzęsą ze wzruszenia. Kilkakrotnie odkłada pióro. Wreszcie naczyna pisać:... Syn pani, któregośmy wszyscy kochali.....

Wtem ktoś puka do drzwi. Wchodzi  
ordynans.

— Kapitanie, — melduje. — Ważny  
telegram z Prefektury Morskiej.

Kapitan czyta i mgła przestania  
oczy. Czyta raz, drugi i trzeci. Wreszcie  
jak bomba, wybiega do kasyna oficerskiego.

— Uratowani, uratowani! — woła.

Oto, co głosi depesza: — *Kapitan  
Ajaccio do kapitanatu w Tulonie. „H  
odnaleziony w zatoce Porto. Porucznik  
Langlet i bosman Dien żywi i zdrowi.*

---

Jak z powyższego wynika, nie należy  
przedwcześnie tracić nadziei. Wodopłot  
wiec silnej konstrukcji może dłuższy czas  
w tym wypadku 11 dni, utrzymać się nawet  
na silnie wzburzonem morzu. Wystarczy  
by jego załoga ożywiona była energją i du-  
chem twórczym, jak to miało miejsce z obu  
bohaterskimi Francuzami.



## SPIS RZECZY:

	Str.
Wstęp . . . . .	3
I. Dardanele . . . . .	7
II. Tragedja „Leona Gambetty” . . . . .	12
III. Kapitan Roland Morillot . . . . .	21
IV. Torpedowiec „Bouclier” . . . . .	31
V. Eskorta . . . . .	41
VI. Zaginieni lotnicy . . . . .	52

# Wybitne dzieła XX w.

George Bernanos Pod słońcem szatana prze. Aleksanred Wat	9.—
Sygyda Undset Krystyna, córka Lawransa przeł. Krystyna Wragen	
I Wianek	9.—
II Żona	9.—
III Krzyż	9.—
Miguel de Unamuno Mgła przeł. dr. Edward Boyé	7.—
Jan Giraudoux Bella przeł. Maria Kuncewiczowa	7.—
Paul Morand Magia czarnych przeł. Waclaw Rogowicz	7.—
Paul Morand Żyjący Budda przeł. Jarosław Iwaszkiewicz	7.—
Paul Morand Swawolna Europa	7.—
Upton Sinclair Nafta przeł. Antonina Sokolicz	
Herman Hesse Wilk stepowy przeł. Józef Wittlin	
André Gide Falszerze przeł. St. Baliński i Jar. Iwaszkiewicz	
John Ersbine Życie prywatne Heleny Trojańskiej przeł. St. Kuszelewska	
Tomasz Mann Zauberberg przeł. dr. Józef Kramstyk	
Józef Roth Ucieczka bez końca przeł. Józef Wittlin.	
Józef Roth Zipper i jego ojciec przeł. Józef Wittlin.	
Henri de Montherlant Bestjarnie przeł. Jan Parandowski,	

51. „Tajniki szpiegostwa angielskiego“ Robert Boucar.  
 52. „Wielkie łowy“ Ejsmond.  
 53. „Caryca Praskowja“ Kazimierz Bartoszewicz.  
 54. „Bajazet Błyskawica“ Jerzy Bandrowski.  
 55. „Zdrajca w rodzinie Habsburgów“ Adam Nowicki  
 56. „Biała Czarodziejka“ Aurelja Wyleżyńska.  
 57. „Eleonora Duse“ Hanna Skarbek.  
 58. „Wśród kosmatych ludzi“ Wacław Sieroszewski.  
 59—60. „Raidy łodzi podwodnych“ St. Str. Wojtkiewicz  
 61. „Fakir z Namanganu“ Junosza Gzowski.  
 62. „Dynamitem ku bogactwu i sławie“ Hulka-Laskowski.  
 63. „Miłość Wielkiego Księcia“ Breszko-Breszkowski.  
 64. „Ossowiecki — polski jasnowidz“ Zofia Tuwanowa.  
 65. „Kat Sanson i jego epoka“ K. Sierp.  
 66. „Mohammed II“ J. Bandrowski.  
 67. „Listy anonimowe“ Z. Dromlewiczowa.  
 68. „Arlekin i Kolombiny“ Dr. Tuchowski.  
 69. „Tajniki szpiegostwa niemieckiego“ Dr. Zajączkowski  
 70. „Zabójstwo gen. Margrafskiego“ Krzesławski.  
 71. „Valentino“ S. Heymanowa.  
 72. „Car kirgiski Abda Chan“ A. Gzowski.  
 73. „Różowy brylant“ Koszko.  
 74. „Zabójstwo pułk. Sudiejkina“.  
 75. „Grün—kat Warszawy“ Wroczyński.  
 76. „Tajniki szpiegostwa austriackiego“ M. T.  
 77. „Wyprawa Livingstona“ Dr. Majewski.  
 78. „Wojna Konopki z Toruniem“ J. Grabowski.  
 79. „As-asów, por. Fone“ St. Str. Wojtkiewicz.  
 80. „Grün—ochrannik“ J. Sokolicz-Wroczyński.  
 81. „Czciciele Ś-go Kaktusa“ Dr. J. M. Majewski.  
 82. „Tajniki szpiegostwa francuskiego“ Dr. J. P. Zajączkowski.  
 83. „Radziwiłłowe“ Kazimierz Bartoszewicz.  
 84. „Tajniki szpiegostwa czeskiego“ Mergiel.  
 85. „Lindbergh“ St. Strumph-Wojtkiewicz.  
 86. „Trująca Syrena Andaluzji“ H. Skarbek.  
 87. „Szpiegostwo niemieckie w Polsce“ Br. Tkaczyk.  
 88. „Za kulisami caratu“ Dr. J. P. Zajączkowski.  
 89. „Spadek, którego nie było“ Z. Dromlewiczowa.  
 90. „Zdrada pplk. Grimma“ Gen. Wejtko.  
 91. „Orzeł morski“ St. Strumph-Wojtkiewicz.  
 92. „Księżna i porucznik“ Jan Feldman.  
 93. „Jak zabiliśmy Plehwego“ Borys Sawinkow.  
 94. „Truciciele i trucicielki“ W. Melcer-Rutkowska.  
 95. „Niebieskie ptaki XIX w.“ Meb.  
 96. „Dwie hjeny“ Wl. Mergiel.  
 97. „Ostatnia Wojewodzina Wileńska“ K. Bartoszewicz.  
 98. „Jak zabiliśmy W. Ks. Sergiusza“ Sawinkow.  
 99. „Spowiedź szpiega pruskiego“ Dr. Vitelius.  
 100—101. „W odmęcie prowokacji“ prof. I Iwaszkiewicz  
 102. „Najsłynniejsze raidy lotnicze“ R. Krechowicz.  
 103. „Cesarz w niewoli“ J. Feldman.  
 104. „Pierwsze miłości wielkich ludzi“ Meb.  
 105. „Łódź podwodna“ Komandor-por. Sadowski.  
 106. „Zamach gen. Malet“ Dr. J. M. Majewski.

Dalszy ciąg patrz str. 4-a okładki.

107. „Zakorko  
 108. „Na poc  
 109. „Rockefe  
 110. „Azef“  
 111. „Księżna  
 112. „Francja  
 113. „Kulisy  
 114. „Amund  
 115-116. „Te  
 117. „Żywa t  
 118. „Szpiegc  
 119. „Ojciec Hapon“ *Brezki.*

BIBLIOTEKA

Muzeum  
 Morskiego  
 w Gdańsku

001373

„Zółte książeczki“, stanowiące w każdym to-  
 miku oddzielną całość (spis tytułów na we-  
 wnętrznym okładkach) są łączone w cykle:

- „SŁYNNI KOCHANKOWIE“ Nr. Nr. 2, 11, 14, 104, 111  
 „ROSJA NA RUBIEŻY“ Nr.: 3, 32, 43, 63, 74, 80, 83, 90, 93, 98, 119.  
 „WŁADCY“ Nr. Nr. 4, 20, 23, 53, 103  
 „PIORUNY I BŁYSKAWICE WSCHODU“ Nr. Nr. 5, 37, 54, 66  
 „JAK UMIERALI WIELCY LUDZIE“ Nr. Nr. 6, 9, 30  
 „CYKL OBYCZAJOWY“ Nr. Nr. 7, 10, 65, 68, 81, 94  
 „WIELKIE PROCESY“ Nr. Nr. 1, 8, 24, 25, 31, 40, 67, 8'  
 „EKRAŃ I SCENA“ Nr. Nr. 13, 47, 57, 71, 86  
 „ZMIERZCH HABSBUURGÓW“ Nr. Nr. 15, 34, 49, 55, 92  
 „CYKL MORSKI“ Nr. Nr. 17, 33, 46, 59-60, 91, 105, 107, 112, 117.  
 „POLACY NA SZLAKACH ŚWIATA“ Nr. Nr. 18, 22, 39, 42,  
 44-45, 48, 58, 61, 72, 108.  
 „ZDOBYWCY I ODKRYWCY ŚWIATA“ Nr. Nr. 19, 28, 41, 77, 114.  
 „CYKL MYŚLIWSKI“ Nr. Nr. 26, 52  
 „CYKL SZPIEGOWSKI“ Nr. 27, 38, 51, 69, 76, 82, 84, 87, 96,  
 99, 110, 118.  
 „CYKL KRYMINALNY“ Nr. Nr. 50, 73, 75, 95, 113.  
 „CYKL LOTNICZY“ 79, 85, 102.  
 „WOLA I PRACA“ Nr. Nr. 62, 109.  
 „POLSKI CYKL OBYCZAJOWY“ Nr. Nr. 21, 29, 56, 78, 83, 97  
 „ŚWIAT DZIWÓW“ 12, 16, 64, 81, 115-116.  
 „WALKI O NIEPODLEGŁOŚĆ“ Nr. Nr. 35,-36, 70, 100-101.  
 „SPISKI I ZAMACHY“ Nr. 106

T-wo Wyd. „Rój“ sp. z o. o. Warszawa, Kredytowa 1

Konto P. K. O 9880.

PROSPEKTY NA ŻĄDANIE GRATIS.