NCERNIK SUFFREN

CYKL MORSKI

JULJAN GINSBERT

№ 144

CENA 30 GR.

BIBLJOTECZKA 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. „Sfałszowany testament" *W. Bilan.*
2. „Soliman i Roksolana" *Melcer-Rutkowska.*
3. „Kaźń Mikołaja II" *J. Łużyc.*
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" *Sieroslawski.*
*9. „Bohaterowie Krzyża" *prof. dr. O. Górka.*
10. „Kurtyzany Rzymu" *dr. Skarbek Tluchowski.*
11. „Kawaler Lauzun" *dr. Zajączkowski.*
12. „Tysiąc dziwów prawdziwych" *J. Tuwim.*
13. „Gwiazdy filmowe" *L. Bren.*
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 Doboszarka" *St. Cieszkowski.*
*22. „Ciupasem na Syberję" *W. Sieroszewski.*
23. „Tzu-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" *Mme J. Briares.*
*28. „Wyprawa na Ewerest" *Inż. Libański.*
29. „Tragiczna miłość Oświęcimów" *W. Rutkowska.*
30. „Dardolo. Joanna D'Arc" *prof. dr. Górka.*
31. „Proces Capelle-Lafarge" *Marja Szpyrkówna.*
32. „Jak zabiłem Rasputina" *Purvszkiewicz.*
*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 Miąsojedow" *Breszko-Breszkowski.*
39. „Za kręgiem polarnym" *W. Sieroszewski.*
40. „Dwaj Zbrodniarze" *Dr. Hofmok-Ostrowski.*
41. „Zdobywanie Syberji" *Prof. Dr. St. Nowakowski.*
*42. „John Big Foot" *Watra-Przewłocki.*
*43. „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.

OPŁATA POCZTOWA RYCZAŁTEM.

Nr. 144 BIBLJOTECZKA Nr. 144
HISTORYCZNO-GEOGRAFICZNA
CYKL MORSKI

I. GINSBERT.

Pancernik Suffren

Nie kłamać — bawiąc.

Nie nudzić — ucząc.

T-wo Wyd. „Rój" sp. z o. o.
Warszawa, Kredytowa 1. P. K. O. 9880.

MUZEUM POMORSKIE
BIBLIOTEKA
GDAŃSKU

Drukarnia R. i W. Wójcickich — Warszawa

I. SZEŚĆ „SUFFRENÓW".

Sześć okrętów zostało w marynarce fran-
skiej ochrzczonych mianem „Suffren". W ten
osób wielkie narody pielęgnują wielkie tradycje.

Piotr-Andrzej de Suffren de Saint-Tropez u-
dzony w roku 1729 był jednym z największych
arynarzy świata. Bitwy morskie pod Praya, Gon-
lour, Trinquemale świadczą dobitnie o wielkim
enjuszu tego wodza, który jedynie dzieki opie-
załości i intrygom ziomków, oraz niezrozumie-
u doniosłości spraw morskich na dworze Ludwi-
a XVI, nie pozyskał laurów Nelsona. Gdyby słu-
hano Suffrena Indje byłyby może dziś fran-
uskie...

Miał lat 59 kiedy umarł w randze wiceadmi-
ała. Napoleon, wielki znawca ludzi i historji wo-
ennej, oświadczył, że gdyby miał Suffrena, Tra-
algar i Abukir byłyby zwycięstwami Francji. [1])

Wartość wielkiego admirała oceniono jak
zwykle... po śmierci. Ludwik XVI nakazał wów-
czas aby okręt linjowy zbudowany w Brest
i spuszczony na wodę w roku 1793, został ochrz-
czony imieniem zwycięzcy Anglików.

Pierwszy „Suffren" był trzymasztowcem li-

---

1) patrz tomik Nr. 127 Od koronek do płyt pan-
cernych.

njowym o 74 działach, rozmieszczonych w trze piętrowych baterjach. Ale niedługo szczycił swem imieniem. 20 maja 1794 olbrzymie białe złote lilje haftowane bandery zostały opuszczo po raz ostatni, a wzamian wzbiła się na gaflu tró barwna flaga Narodowej Konwencji. Nazajutri Komitet Ocalenia Publicznego zmienił starą nazv na „Redoutable", uważając, że „Suffren" to im „pewnego uprzednio szlachcicem będącego czł wieka".

Zmiana nazwy nie zaszkodziła bynajmni sławie okrętu. Albowiem „Redoutable", pod wo dzą dzielnego kapitana Lucas, walczył po bohate sku pod Trafalgarem. Z jego to rei została wy strzelona przez majtka Roberta Guillemart musz kietowa kula, która pozbawiła życia słynnego Nel sona. Po sześciu godzinach walki z trzema znacz nie silniejszymi okrętami angielskiemi (Victory Temeraire i Tonnant), rozporządzającemi 28 działami przeciw jego 74, „Redoutable" zosta zdobyty przez Anglików. Zatonął w kilka godzin później z resztkami swej bohaterskiej załogi.

Bonaparte. — Pierwszy Konsul — przywrócił zmarłemu admirałowi należną cześć i sławę. Myślał już wówczas niezawodnie o zniszczeniu floty angielskiej i żałował, że Suffren nie dożył jego dni. W roku 1803 zostaje spuszczony na wodę w Lorient drugi „Suffren", również o 74 działach.

Okręt ten nie miał wielkiego pola do popisu i w r. 1816 został użyty na ponton koszarowy.

W roku 1829 spuszczono na wodę trzeciego „Suffrena". Był to już wielki trójmasztowiec trzyokładowy. Uzbrojenie jego składało się 54 dział, 6 granatników i 24 karonad. Waga salwy wynosiła 805 kg. co wydaje się śmieszne w stosunku do wyfr dzisiejszych (9450 kg. dla pancernika „Nelson"), ale jak na owe czasy było całkiem nie do pogardzenia.

Ten to okręt odznaczył się w zdobyciu Lizbony przez Francuzów, (1831) [1]) oraz w operacjach pod Tangerem i Mogadorem w r. 1844. Został uzbrojony w r. 1860.

„Suffren" zbudowany w roku 1867 w Cherburgu był fregatą parową i pancerną, wzbudzającą wówczas podziw całego świata. Podniósł na niej swą flagę admirał dowodzący flotą północnej Francji. Odwiedzali ją panujący. Jej 6000 ton wyporności, stosunkowo wielka szybkość (13 mil morskich na godzinę), pancerz żelazny o grubości 12 cm. i szereg innych ulepszeń były dziełem słynnego inżyniera Dupuy de Lome. Dzieło to przetrwało do roku 1897.

Wreszcie piątym „Suffrenem" był spuszczony 25 lipca 1889 pancernik o wyporności 12.500 ton, szybkości 18 mil i uzbrojony w 4 działa 305 mm., 10—164 mm., 8—100 mm., kilkadziesiąt działek małego kalibru i kilka rur torpedowych. Tym to okrętem zajmiemy się bliżej.

1) patrz tomik Nr. 127. Od koronek do płyt pancernych.

3 maja 1927 odbyła się w Brest wielka uroczystość. Wobec przedstawicieli rządu, parlamentu, marynarki, prasy, municypalności i zebranych na wybrzeżu tłumów powoli i majestatycznie ześlizgnął się ze stoczni na wodę krążownik opancerzony „Suffren". Najmłodszy ten imiennik wielkiego marynarza liczy 10.000 ton wyporności a uzbrojony jest w 8 dział 203 mm., 15 przeciwlotniczych, dwie potrójne wyrzutnie torpedowe i kilka maszynowych karabinów. Jego turbiny o sile 98.000 koni parowych zapewniają mu szybkość 33'5 mili na godzinę, a załoga wynosi 605 ludzi. Trzy samoloty uzupełniają oporządzenie okrętu, który jest słusznie uważany za ostatni wyraz nowoczesnej techniki.

Ale powróćmy do starego „Suffrena". Tego z roku 1899.

II. PRZED DARDANELAMI.

Kiedy wybucha Wielka Wojna „Suffren" jest już u schyłku sławy. Piętnaście lat to nawet dla pancernika wiek poważny. Minęły bezpowrotnie czasy dawnej świętności: rewje morskie, wizyty panujących, admiralskie bale w czasie których dziesiątki drobnych stóp kobiecych depczą surową

stal pokładu. Zamknięty w basenie arsenału tulońskiego, „Suffren" liczy się jako okręt uzupełniający. Na morze wychodzi coraz rzadziej.

Ze swego snu budzi się w pierwszy dzień mobilizacji. Po staremu syczą kondensatory, szumią wentylatory, dzwonią płyty pancerne pod nogami setek marynarzy. Z obydwóch kominów dobywają się czarne kłęby dymu. „Suffren" wypływa.

O zapewne nie danem mu będzie roztrzygnięcie zwycięstwa. Od tego jego młodsi bracia: trzy „Verite", sześć „Dantonów", cztery nagwałt wykańczane „Courbety". One to stanowią straż na Adrjatyku. „Suffrenowi" przypadają w udziale skromniejsze, acz nie mniej trudne zadania.

Ale flota austrjacka ani myśli wychodzić ze swych bezpiecznych kryjówek. Daremnie eskadry francuskie krążą wzdłuż wybrzeży Dalmacji. Poza małą „Zentą", nie udaje się im zatopić żadnego okrętu. Natomiast wzmacnia się działalność nieprzyjacielskich łodzi podwodnych.

31 października 1914 Turcja, idąca na pasku Wilhelma II. wypowiada wojnę państwom sprzymierzonym. Już przedtem „Goeben" i „Breslau" skryły się w Dardanelach. Trzeba pilnować starego Hellespontu.

To też 3 listopada dwa angielskie krążowniki linjowe — „Indefatigable" i „Indomitable", wspomagane przez „Verite" i „Suffrena", są wy-

razicielami gniewu aljantów. Ich ciężkie działa przez... całych jedenaście minut ostrzeliwują położone przy wejściu do cieśniny forty tureckie. Jedynym rezultatem tej strzelaniny jest przebudzenie zaspanych Turków i nakazanie im czujności. Zaskoczenie — największy sprzymierzeniec w każdej operacji wojennej, jest dla aljantów raz na zawsze stracony.

Dopiero w lutym 1915 ma miejsce dalszy ciąg działań. Anglicy wysyłają całą eskadrę admirała Cardena, w skład której wchodzi dywizja francuska złożona z czterech okrętów: „Suffren", „Bouvet", „Gaulois"' „Charlemagne". Trzy z nich syte chwały bojowej spoczywają dzisiaj na dnie morskiem. Czwarty został sprzedany na rozbiórkę. Sic transit gloria mundi.

Dywizją francuską dowodzi kontr-admirał Guépratte. Zwą go „admirałem przedniej straży", albo „Neyem na morzu". Bo tak jak słynny marszałek napoleoński, admirał Guépratte jest wszędzie pierwszy. A że do tego w taktyce dowodzenia na morzu niewiele się od czasów napoleońskich zmieniło i admirał po dawnemu musi ze swym okrętem stać na czele szyku, więc „Ney morski" ma szerokie pole do popisu.

Nie będę tu opisywał bliżej systemu obronnego Dardaneli. Dość powiedzieć, że niewczesna demonstracja z 3 listopada wywołała wilka z lasu. Turcy przy pomocy Niemców uczynili z cieśniny śmiertelną pułapkę, naszpikowaną minami, dzia-

łami wszelkich kalibrów i typów, wyrzutniami torpedowemi, przegrodami...

19 lutego akcja się rozpoczyna. Trzej admirałowie — Carden na „Inflexible", Robeck na „Vengeance" (obaj Anglicy) i Guépratte na Suffrenie" przewodzą działaniom floty. Chodzi o zniszczenie fortów wejściowych.

Po kilku godzinach bombardowania samoloty angielskie donoszą, że forty są w ruinach. Pomyłka doniosła w skutku. Bo jak tylko pancerniki angielskie wyruszają w głąb cieśniny, ogień rozpoczyna się na nowo. Tylko „Suffrenowi" udało się zmusić do milczenia fort Kum-Kalé.

Obramiona fontannami wybuchów „Vengeance" jest w niebezpieczeństwie. „Suffren" wyrusza jej z pomocą i trzema dobrze skierowanemi salwami zmusza do milczenia fort „Ertogrul". Nazajutrz admirał angielski gorąco dziękuje Francuzom.

Pozornie skutki bombardowania są potężne. Z okrętów widać było tumany kurzu i ziemi, fruwające resztki murów, płonące budynki. Niestety tylko pozornie. W rzeczywistości szkody i straty tureckie dają się naprawić w ciągu dni kilku, a nowa taktyka wojny okopowej sprawia, że posiadanie fortów nie jest nieodzowną koniecznością. Można je zastąpić szeregiem dobrze zamaskowanych ruchomych baterji. Zjedzą djabła na okrętach jeśli je wymacają.

Tymczasem pogoda staje się „turecka". Dmie wiatr południowy, pędząc ze sobą tumany piasku. Morze burzy się. Okręty aljanckie muszą oddalić się od brzegu.

25 lutego nowe bombardowanie, poparte desantem. Anglicy lądują w Seddul-Bar, Francuzi w Kum-Kalé. Jedynym rezultatem jest skonstatowanie, że szkody wyrządzone przez uprzednie ataki są stosunkowo niewielkie.

I zaczynają się długie dnie syzyfowej pracy. Cal po calu posuwają się oczyszczające cieśninę trawlery minowe. Cal po calu idą za niemi pancerniki, paszczami swych dział grożąc fortom. A w nocy Turcy ustawiają nowe baterje, nowe miny. Gorzej, — korzystając z prądu, puszczają miny dryfujące. Już kilka mniejszych statków padło ich ofiarą.

Żeby móc oczyścić cieśninę z min należy zmusić forty do milczenia. Inaczej trawlery nie będą mogły pracować.

Żeby zmusić porty do milczenia należy oczyścić cieśninę z min. Inaczej pancerniki nie będą mogły skutecznie strzelać.

Błędne koło!

Admirał Carden nie chcąc brać na siebie odpowiedzialności za nieudany atak, podaje się do dymisji.

III. W GARDZIEL SMOKA.

18 marca 1915 następca Cardena, admirał Robeck, rusza do ataku. Plan jego jest następujący:

Cztery wielkie pancerniki brytyjskie, ze słynną „Queen Elisabeth" na czele, rozpoczną ogień z odległości 14.500 metrów. Korzystając z osłony tego ognia, okręty starsze, których strata byłaby mniej bolesną, podejdą tak blisko jak tylko będzie można. Potem zastopują maszyny, aby zwiększyć celność ognia i rozpoczną metodyczne bombardowanie tureckich fortyfikacyj.

Oczywiście, że w myśl rycerskich tradycyj, Guépratte żąda od Robecka aby dywizja francuska poszła na pierwszy ogień. Anglik salutuje w milczeniu. Francuz powraca na „Suffrena"—swój admiralski czołowy okręt.

Jedenasta rano. Pogoda prześliczna. „Suffren", „Bouvet", „Gaulois", „Charlemagne" wpływają do cieśniny. Okręty wywieszają małą galę. Na admiralskim gra orkiestra i śpiewa chór marynarzy. Po „Marsyljance" — „Chant du Départ", „Sambra i Moza", „Marsz Marynarzy"...

Trrach! Buum!

11.20. To „Królowa Elżbieta" wtrąca się do

koncertu. Bas jej ośmiu dział 381 mm. brzmi wesoło dla przyjaciół — ponuro dla wrogów.

— Na stanowiska bojowe!

Śpiewacy i muzykanci znikają we wnętrzu „Suffrena". Każdy śpieszy do swej roboty. Jeszcze chwila i zaczynają grać działa. To dziesięciocentymetrówki szukają ukrytych za wzgórzami bateryj polowych.

A tymczasem cały horyzont zapala się. Błyskawice „odjazdów" zaćmiewają wybłyski uderzeń. Setki dział tureckich umieszczonych wzdłuż obu brzegów — europejskiego i azjatyckiego — zioną ogniem swych paszcz na francuską dywizję z „Suffrenem" na czele.

Południe.

Na okręcie admiralskim Robecka sygnał:

„Francuzi naprzód"!

Guépratte nie daje sobie tego dwa razy powtórzyć.

Dywizja dzieli się na dwie brygady. Pierwsza to „Suffren" i „Bouvet", druga „Gaulois" i „Charlemange". Mają działać na zmianę, aby zachować maksimum sprawności i ostrożności.

Ostrożności. Hm? Czy to nie ironja?

I rzeczywiście już na wysokości Eren-Keu krzyżowy ogień fortów koncentruje się na pierwszej brygadzie. Pociski jeden pod drugim padają we wodę o kilka metrów od „Suffrena".

Dowódca pancernika, kapitan okrętu de Marguerye, stoi na mostku, rezygnując z osłony pan-

cernego blokhauzu. Tuż obok admirał Guépratte jest w swoim żywiole. „Ney morski" w doskonałym humorze przekomarza się z podwładnymi. Co mu zresztą nie przeszkadza w wydawaniu rzeczowych rozkazów.

— Czy można zaczynać? — pyta kapitan.

— Bądź pan jak u siebie w domu, — odpowiada admirał.

Potężna salwa przedniej trzydziestocentymetrowej wieżycy wstrząsa powietrzem. „Suffren" koncentruje swój ogień na forcie Medżidjech, który nie pozostaje dłużny. Inne forty przyłączają się do zabawy. Ponad głowami Francuzów, świszczą pociski ustawionych na brzegach haubic. Cud prawdziwy, że „Suffren" nie jest dotychczas trafiony. Wszak daleko wtyle stojący „Inflexible" oberwał już kilka razy.

12.40. Praca „Suffrena" przesunięta jest na fort Kilid-Bar. Bowiem Medżidjech skrył się w dymie i kurzawie. Nie sposób regulować ognia. Horyzont zaćmiewa się i nie bez przyczyny. Chmury dymu z kominów, kurzawa pocisków, zatruty oddech tysiąca dział sprawiają, że z dnia robi się noc niemal. Dymy przesłaniają słońce i coraz trudniej jest celować.

Ba, żeby to móc jak Courbet pod Fu-Czeu zakotwiczyć pod ambrazurami fortów i zmuszać kolejno wszystkie działa do milczenia.[1]) Ale czasy

---

1) patrz tomik Nr. 127 „Od koronek do płyt pancernych".

romantycznych bitew zginęły bezpowrotnie. Bitwy dzisiejsze to krwawe i ponure mordownie, w czasie których niewidoczni wzajem przeciwnicy prześcigają się w arkanach techniki wojennej. I największy tchórz potrafi strzałem z betonowego schronu zabić najgenjalniejszego bohatera.

Teraz całe pociągi pocisków biegną po niewidzialnych powietrznych szynach ku francuskiej dywizji. Świst ich jest tak potężny, że zda się, „Suffrena" nakryło stalowe sklepienie! Już kilka okrętów brytyjskich odniosło poważne uszkodzenia. A Francuzi jeszcze nic. Niedarmo jeden ze słynnych admirałów powiedział, że własny celny ogień jest doskonałą osłoną, lepszą od wszystkich pancerzy.

Pierwsza. „Gaulois" strzela do dwóch min dryfujących z prądem. „Bouvet" zastępuje „Suffrena" bombardując Czanak. I nareszcie, jakby złe, że do tej pory im się to nie udało, pociski tureckie zaczynają trafiać.

1.10. Tuż nad „Suffrenem" wybucha bomba dymna, dając baterjom właściwą odległość. Za chwilę wiekszość dział koncentruje swój ogień na admiralskim pancerniku. Trommelfeuer jak się patrzy.

W ciagu czternastu minut czternaście ciężkich pocisków bije w nieszczęsny okręt. Nie licząc tych, które wybuchają opodal, zasypując odłamkami pokład i burty. Ale „Suffren" nie cichnie ani na chwilę. Paszcze dział po dawnemu wyrzucają długie

w Gdańsku

jęzory żółtego ognia. Obsługa armat zlana potem, naga do pasa, pracuje jak szalona.

Na kapitańskim mostku wciąż tkwi Guépratte obok kapitana Marguerye. Adjutant de Laurens-Castelet przekazuje rozkazy, a z mostku sygnałowego podporucznik telemetrzysta czyta z odległościomierza właściwe dystanse. Wokoło śmigają odłamki pocisków, leją się katarakty wzbitej granatami wody, pękają z hukiem szrapnele, a ludzie ci oddzieleni od wroga przegrodą... z żaglowego płótna, pełnią niczem na mustrze swą powinność.

Brrum!

Olbrzymi pocisk trafia w przedni komin. Gdy dym się rozwiewa, potężna rura wygląda jak dąb strzaskany piorunem. W chwilę później inny pocisk przebija nawylot kabinę nawigacyjną i przelatuje nad mostkiem. Jego uszkodzony zapalnik uratował życie admirałowi i zgrupowanym wkoło ludziom.

Inny pocisk wpada do kuchni niszcząc wszystko na swej drodze. Granat pancerny wybucha na tylnej wieżycy, rozpryskując wokoło tysiące drzazg i odłamków. Przez chwilę dowódcy drżą o los zamkniętych w wieżycy ludzi. Ale wnet bliźniaczy wydech potwornego płomienia i huk ogłuszający znamionują, że oba działa pełnią dalej swą powinność. [1])

1) W roku 1901 dokonano z tą samą wieżycą ciekawego i ryzykownego eksperymentu. Zamknię-

Nagle inny huk, stokroć groźniejszy, wstrząsa okrętem. Ze środka lewej burty wznosi się słup czerwonego ognia. Sięga do szczytu masztów, oślepiając stojących wpobliżu. To pocisk ciężki uderzył w wieżycę średniego kalibru.

Przypadek! Komu danem było zgłębić znaczenie tego słowa? Przypadek sprawił, że ślepa kula wystrzelona z masztu przez prostego majtka, zabiła najgenjalniejszego na świecie dowódcę morskiego.[1]) Przypadek chciał, że pod Jutlandem jedna z depesz wywiadowczych została zniekształconą, co później miało decydujący wpływ na przebieg bitwy i przyczyniło się do niepowodzeń angielskich. Przypadek też zrządził, że dwudziestoczterocentymetrowy pocisk, uderzywszy w wieżycę lewoburtową „Suffrena", wygiął ją w fantastyczne desenie, poczem poprzez lukę schodni wpadł do znajdującej się w dole kazamaty.

Po drodze urwał głowę oficerowi, zgniótł stalowe opancerzenie, i podpalił 20 przygotowanych

---

to w niej kilka baranów, poczem „Suffren" został zakotwiczony na środku redy w Brest. Z odległości 2000 m. pancernik „Massena" dał doń salwę z dwóch dział ciężkich, celując w wieżycę. Pancerz wytrzymał próbę a barany były tylko ogłuszone. Było to jedyne w swym rodzaju doświadczenie, zresztą całkowicie udane.

2) Nelson — patrz wyżej.

do strzału ładunków szedytu. W jednej chwili cała kazamata stanęła w płomieniach, w których, niby gromada piekielnych potępieńców, miotało się dwunastu ludzi obsługi.

Porucznik Girouin daje rozkaz ewakuowania górnej wieżycy. Ocaleni cudem marynarze wychodzą jeden po drugim. Porucznik zamyka pochód, zatrzaskując ciężkie odrzwia. Za nimi pozostaje dwanaście trupów.

— Uprzedźcie admirała, że wszystkie przyrządy przekaźnicze lewej burty są uszkodzone, — telefonuje z centrali nadporucznik Morris. — Woda wdziera się do okrętu.

Działa, których ogniem nie sposób kierować, milkną jedne po drugiem.

IV. NA WULKANIE.

Na mostku admirał nie śmieje się już. Oceniając całą trudność położenia daje dawód zimnej krwi i rozwagi.

— Marguerye, daj się zdryfować prądowi i napraw połączenia. Pewno ciśnienie od eksplozji rozerwało kanalizację i przewodniki. Obrócimy się prawą burtą by móc strzelać dalej.

— Dobrze admirale, — odpowiada nieustraszony komendant.

A za chwilę słychać głos oficera artyleryjskiego:

— Baczność od sterbortu. Uprzedzić wszystkie sekcje, że strzelać będziemy prawą burtą.

Ale czy „Suffren" będzie strzelał to wielkie pytanie. Bowiem od kilku minut pożar szerzy się w prochowni.

Tak. Jedna z rozpalonych gilz, podrzucona wybuchem, wpadła w szyb amunicyjny. Jak straszliwy fajerwerk, ze świstem przebiegła go, opierając się dopiero w prochowni. W jednej chwili płomień obejmuje drewniane półki i przegrody. Ogniste języki poczynają lizać miedziane skrzynie z prochem. Jeszcze minuta — dwie i te 6000 kilogramów szedytu wybuchnie niczem wulkan podmorski. Biedny „Suffren".

W prochowni jest siedmiu ludzi. Jakoś cudem uniknęli poparzenia. Tem jaśniej zdają sobie sprawę ze strasznej sytuacji. Oni jedni na całym okręcie wiedzą...

Mat Lanuzel ma lat dwadzieścia i dopiero przed kilku dniami otrzymał swą szarżę. Jednak nie traci głowy gdy ognisty bolid, wzbijając pięciometrowe płomienie, wpada do napełnionej prochami komory. Jednem pociągnięciem ręki otwiera wodoszczelną przegrodę.

— Wynoście się! Prędko, prędko!

Marynarze wychodzą. Lanuzel, ostatni, jak przystało na szarżę, zamyka klapę, poczem wymijając kolegów biegnie do baterji. Tam chwyta

za klucz od odnośnego kingstonu, otwiera go i wpuszcza do zagrożonego przedziału wodę.

Ale to nie koniec. Woda może nie wejść dość szybko. Szluza kingstonu może źle działać. A tymczasem okręt wyleci w powietrze. Sumienny marynarz musi się własnoocznie przekonać...

I Lanuzel schodzi powtórnie do ogarniętej płomieniem prochowni. Tam klęka, unosi jedną z płyt podłogi i sprawdza, czy woda nabiega. Wszystko jest w porządku. Za chwilę chłopiec ma wody po kostki.

Teraz trzeba zamknąć jeszcze przewód wentylacyjny, żeby woda nie zalała innych przedziałów. Potem upewnić się o szczelności przegrody. A tymczasem skrzynie z prochem rozgrzewają się do czerwoności.

Ale i woda wzbiera coraz szybciej. Z sykiem gasną wniej kraśne języki ognia. Lanuzel wychodzi.

W baterji spotyka kapitana fregaty Du-Thouars, potomka słynnego dowódcy „Tonnant" z pod Abukiru. [1]) Kapitan pełni funkcję starszego oficera. Więc mat zdaje raport.

— Nie wiem, czy dobrze zrobiłem, komendancie, ale zatopiłem komorę numer szósty. Paliło się...

W rzeczywistości Lanuzel zrobił dobrze.

---

*) patrz tomik 127: Od koronach do płyt pancernych.

Bardzo dobrze nawet. Ocalił swój okręt i życie towarzyszy. Kapitan na tyle ocenia niebezpieczeństwo, że natychmiast rozkazuje oddziałowi przeciwogniowemu przyspieszyć zalanie komory przy pomocy hydrantów.

Wszystko to razem trwa całe trzy minuty.

Kapitan fregaty Verdier, szef służby bezpieczeństwa, dociera na czele strażaków do płonącej komory. Już rozciągnięto węże i mimo nieznośnego gorąca i dymu, ludzie wdzierają się na międzypokład. Oto klapa komory.

Rrraach!

Dwadzieścia ładunków prochu, leżących na półce, nie zdążyło jeszcze spłonąć. Ogień ożywiony pędem powietrza, dostał się do nich w chwili, gdy otwierano klapę. Olbrzymia, oślepiająca błyskawica przebiega od jednej do drugiej burty okrętu. Trzy sekundy wcześniej i ani jeden z ratowników nie uszedłby z życiem.

A tymczasem woda przestaje tryskać z wężów. Chwilę sączy się jeszcze nakształt dziecinnego wodotrysku, w końcu spływa tylko kroplami. Cóż u licha?

— Meugnan, — mówi kapitan Verdier do jednego z majtków, — idź do maszyny, powiedz, żeby dali więcej wody.

W maszynie istne piekło. Po wybuchu kazamaty morze płomieni runęło poprzez przewody

wentylacyjne do kotłowni Nr. 3. Tuż za płomieniem wionął śmiertelny podmuch trujących gazów.

— Zatrzymać wentylatory, — komenderuje inżynier-mechanik Brunet.

I natychmiast kotłownia zamienia się w krąg piekielny. Tu zioną ogniem paleniska staroświeckich kotłów. Tam znów płomienie przedzierają się od płonącej kazamaty. Z sufitu kapią rozpalone kawałki farby. Pod tym ognistym deszczem, w temperaturze wnętrza krateru wulkanicznego, ludzie pracują.

Ponakrywawszy głowy mokremi workami, nadzy zupełnie palacze zasilają żarłoczne paleniska. Wiedzą, że od nich zależy życie okrętu. Niechby tak para spadła. A tymczasem mokre worki wysychają na ich głowach w ciągu paru sekund. I murzyn by nie wytrzymał w podobnym skwarze.

Żaden powiew nie dochodzi do tego piekielnego pieca. Wentylatory są zatrzymane, a komin zdawna rozbity. Sufit wygina się w fantastyczne kształty.

Inżynier Brunet i bosman Roudaut dodają wszystkim odwagi. Oni też sądzą, że nadeszła ostatnia godzina. Ale pracować trzeba. Właśnie Meugnan przyniósł rozkaz usprawnienia pomp tłoczących. Chodzi o ugaszenie pożaru...

I w mękach, jakich żadne pióro opisać nie potrafi, ludzie ci pracują wytrwale. Gdy jeden omdlewa, drugi zajmuje jego miejsce. Zemdlonych

wynoszą, skrapiają wodą, cucą i... sprowadzają zpowrotem. Mija pół godziny...

— Hm. To już nie na dzisiaj ta podróż do nieba, — odzywa się żartobliwie jeden z palaczy.

Rzeczywiście Verdier ze swymi ludźmi dotarł wreszcie do płonącej kazamaty i zagasił ogień. Tuż za nim ukazuje się jakaś owiana dymem postać.

— Baczność! Na miejsca!

To admirał nadchodzi, aby oddać cześć poległym. Dwanaście ciał zalega podłogę kazamaty. Są nagie, bo pożar momentalnie strawił odzienie. I napozór nie mają żadnych ran. Tylko uwędzone w ogniu płuca przestały działać i tamtędy weszła nieubłagana śmierć.

Obok leży ciało porucznika, któremu pocisk urwał głowę. Kilka kropelek zakrzepłej krwi na dziwnie gołej szyji. Ot i wszystko.

Admirał salutuje. Ale nie czas na rozrzewnianie się. Tam na górze wre wciąż bitwa.

Ciężki pocisk uderza pod waterlinią, wstrząsając całym okrętem. W centrali gasną lampy. Olbrzymi słup wody zalewa mostek.

— Admirale, tu jeszcze bardziej wilgotno niż w Brest, — mówi zlany wodą kapitan fregaty du Plessix, szef sztabu dywizji.

W ciemnej centrali rozlega się przez tubę głos oficera: — Allo, woda wdziera się do dzio-

bowej wieżycy 305 m/m. Włączam kolektor od pompy. Skończone.

Centrala wnet przywołuje maszynę:

— Allo. Tu centrala. Włączyć pompę na sektor D. Skończone.

— Allo. Tu maszyna, służba bezpieczeństwa. Pompa włączona na kolektor ewakuacyjny. Skończone.

W pięć minut później z wieży nadchodzi meldunek:

— Allo, tu wieżyca dziobowa. Napływ opanowany. Kolektor działa. Skończone.

I tak ludzie ci walczą z niebezpieczeństwem.

Godzina 1.37. Okręty francuskie już dość długo koncentrują na sobie ogień przeciwnika. Czas dać im wytchnąć.

„Francuzi, cofnąć się!" — sygnalizuje admirał głównodowodzący.

V. KLĘSKA.

I tu dopiero zaczyna się właściwy dramat.

Na sygnał admirała angielskiego odpowiadają „Suffren", „Gaulois" i „Charlemagne". Czwarty pancernik — „Bouvet" pozostaje na stanowisku. W gorączce walki nie widzi sygnałów. Właśnie udało mu się trafić kilkakrotnie fort Namazieh. Moment jest decydujący.

Mimo min i pocisków, „Suffren" zawraca raz jeszcze, by już zbliska powtórzyć „Bouveto-

wi" sygnał odwrotu. Trzydzieści metrów dzieli zaledwie oba okręty. Ale „Bouvet" jest tak zajęty walką, że dopiero ślepy strzał działowy, nadany z „Suffrena" zwraca uwagę dowódcy-kapitana Rageot de la Touche.

„Bouvet" zawraca, oddając admirałowi honory. Oficerowie obu okrętów pozdrawiają się. Potem „Suffren" bierze kurs na wyjście, a „Bouvet" staje za nim w przepisowej odległości 400 metrów.

Bum! Fft!

„Bouveta" już niema. Tylko czarna chmura dymu unosi się w miejscu, gdzie przed chwilą płynął pancernik. Komendant, 23 oficerów i 619 marynarzy znajduje śmierć w falach. 75 pływa jeszcze po zmieszanej z krwią wodzie. Szalupy wszystkich okrętów, mimo piekielnego ognia Turków, wyruszają na ratunek. [1])

Mina niemiecka dokonała świetnie straszliwego dzieła. „Bouvet" zatonął w ciągu 55 sekund. Z „Suffrena" nie można nawet było spuścić szalup, bo... ich nie stało. Wszystkie łodzie pancernika oddawna zamienione były w drzazgi.

— Nie podchodzić! — woła wachtowy pancernika „Gaulois" do torpedowca angielskiego „Mosquito". — Sami toniemy!

„Mosquito" ma na pokładzie kilkudziesięciu rozbitków „Bouveta" i chce ich oddać na „Gau-

---

[1]) patrz tomik 112: „Francja na morzu".

lois". A tymczasem ten ostatni, sam ciężko uszkodzony pod waterlinją, tonie. Komendant Biard czyni co może, by uratować swój okręt. Maszyniści i palacze po pas w wodzie pracują przy zalanych maszynach. Zbyteczna część załogi zostaje ewakuowana.

— Admirał jedzie do nas!

Tak. To Guépratte wierny swemu przezwisku „Morskiego Neya" pędzi tam, gdzie największe niebezpieczeństwo. Na angielskiej motorówce (boć z francuskich nie ocalała ani jedna) podpływa do „Gaulois". Wita go u schodni, jak zwyczaj każe, kapitan Biard, a tuż obok warta prezentuje broń, zupełnie jak w czasie pokoju. Nawet trębacz gra przepisowy sygnał.

Podobno na sąsiednich okrętach angielskich rozentuzjazmowani „Blue-Jackets" bili frenetyczne brawo, unosząc się nad tym objawem nieśmiertelnej gallijskiej brawury...

Wreszcie połączonym wysiłkom marynarzy udaje się na ten raz ocalić pancernik, osadzając go na wybrzeżu wysepki Drepano.

Ale to nie koniec owego strasznego dnia. „Inflexible", zwycięzca z pod Falklandów, zostaje ciężko uszkodzony. Toną też pancerniki angielskie „Irresistible" i „Ocean". „Agamemnon" jest ciężko uszkodzony. Kilka mniejszych statków pomocniczych poszło na dno. Straty w ludziach ogromne.

Admirał Robeck przerywa akcję. Ze straszli-

wego pojedynku, cieśniny wychodzą zwycięsko. Odtąd jedno rozczarowanie po drugiem spotyka Anglików.

Nie mam zamiaru pisać tu tragicznej historji ekspedycji dardanelskiej, jednej z najkrwawszych i najmniej udanych operacyj Wielkiej Wojny. Jest ona jaskrawym dowodem, jak na wojnie postępować nie należy. Błąd sztabu brytyjskiego kosztował Europę bardzo drogo.

Nie trzeba jednak wnosić, że forty i baterje górują zawsze nad okrętami. Zależy to całkowicie od terenu operacyjnego. Zasadniczo z okrętami mogą walczyć tylko okręty. A co było dobre w Dardanelach, może się okazać zgubnem w Gdyni... i naodwrót.

Port w Gdyni kosztuje nas wiele pracy i pieniędzy. Nie broni go dotychczas nic. A Zatoka Gdańska, to nie Dardanele. Powinniśmy o tem pamiętać.

Tylko silna i sprawna marynarka wojenna może zabezpieczyć nam dostęp do morza, ochronić przed zakusami wrogów na nasze wybrzeże, oraz zapewnić stałą i swobodną komunikację morską, bez której żaden kraj rozwijać się nie jest w stanie.

Wróćmy do „Suffrena". Wyreperowany

ako-tako, stary weteran bierze jeszcze udział w kilku bombardowaniach. Turcy znają dobrze jego dwukominową sylwetkę i nazywają go „okrętem szejtana". On to w kwietniu popiera swym ogniem lądujące na wybrzeżu oddziały piechoty. On przykrywa je podczas odwrotu. A gdy 9 stycznia 1919 ostatni żołnierz opuszcza krwią zlany rąbek półwyspu Gallipoli, „Suffren" jest tuż — na stanowisku.

Potem przychodzi kolej na Mudros i Saloniki. Potem następuje ewakuacja Serbów. Potem znów szereg drugorzędnych operacyj. Wreszcie zmęczony i zdezolowany pancernik wymaga gruntownego remontu. Przecież już pełne dwa lata trwa na morzu.

Odpływa więc na Maltę, gdzie ma być dokonana prowizoryczna naprawa. Potem zaś „Suffren" ma odwiedzić dawno niewidziane ojczyste brzegi.

VI. ŚMIERĆ PRZY STERZE.

W drugiej połowie listopada 1916, „Suffren" opuszcza Maltę. Uszkodzenia są prowizorycznie naprawione, a reszty ma dokonać arsenał tuloński. Dzielna, acz przemęczona załoga nie posiada się z radości. Nareszcie będzie można odpocząć, uściskać swoich, odetchnąć zdala od niebezpieczeństwa, które przez zgórą dwa lata czyhało bez przerwy na „Suffrena".

W ostatniej chwili szyfrowana depesza: „Wobec przeciążenia arsenału i doków w Tulon „Suffren" uda się do „Brest".

Hm! To mniej przyjemne. Zamiast słoneczn go Tulonu, z jego białemi domkami, ciepłym k matem i wdzięcznemi prowansalkami, — ponu i groźny Brest, ze słynną Zatoką Umarłyc z morzem wiecznie burzliwem, z niebem wieczn chmurnem, no i z surowemi a cnotliwemi breton kami. A do tego trzykrotnie dłuższa podróż po przez rozhuśtany w tej porze roku Atlantyk.

— Jesteśmy przegrani, — opinjują jedno myślnie marynarze.

No, ale ktoby się takiemi głupstwami przej mował. Tulon czy Brest, zawszeć to zasłużony wypoczynek i kilka miesięcy spokoju. Byle prędzej.

„Suffren" odpływa, a z brzegu żegna go kolorowy rój dziewcząt maltańskich. *Bon voyage!*

Powoli, statecznie płynie ciężki pancernik przez stosunkowo spokojne fale śródziemnomorskie. Szybkość uregulowana jest na 10 mil, by nadto nie męczyć sfatygowanego kadłuba. Z obu burt podwójne posterunki obserwacyjne w dzień i w nocy czuwają nad bezpieczeństwem okrętu. Lunety, lornetki wypatrują zdradzieckiego peryskopu czy śmiercionośnej torpedy. Ale jak dotąd, wszystko w porządku. — Gdzieżby Niem-

mieli się złakomić na takie stare pudło, — nieje się jeden z oficerów. — Szkoda by im było torpedy.

Dwudziestego trzeciego „Suffren" mija Gibraltar. Z przepływającego obok parowca hiszpańskiego ktoś fotografuje zasłużonego weterana bojów dardanelskich. Amator-fotograf ani na chwilę nie przypuszcza, że jest to ostatnie zdjęcie „Suffrena". Odtąd nikt go już nie ujrzy.

Dwudziestego piątego rano przepisowy meldunek radjotelegeraficzny ustanawia „Suffrena" o 22 mile na zachód od wybrzeży Portugalji, mniej więcej na wysokości granicy hiszpańskiej. Widać, że mimo wzburzonego morza, pancernik prze naprzód ku coraz bliższej Bretanji. Jeszcze kilka dni i zarzuci kotwicę w Brest, a majtkowie zalegną tłumnie słynną rue de Siam, z jej kawiarniami i czeredą bretonek w szerokich białych czepkach...

Nadchodzi ranek dwudziestego szóstego. Morze wczoraj już groźne, staje się coraz burzliwsze. Olbrzymie, pieniste grzywacze biją taranem w pancerny dziób. Całe tonny wody przewalają się przez pokład. Spojenia jęczą. Kadłub stęka jakby był żywem stworzeniem. Barometr spada.

Na mostku nowy dowódca, kapitan Guépin z oficerami. Przemokli, zgłodniali, zziębnięci, tem

nie mniej pełnią służbę ochoczo. Wszak już daleko do ojczystych brzegów.

Jeszcze jedno „ostatnie szarpnięcie", a potem błogi spokój.

Tak. Tylko może w innym sensie, niż to dzielnym marynarzom wydaje.

Około południa wiatr zmienia się w huragan. Rozszalałe fale, zdają się dosięgać nieba. Deszcz siecze. Horyzont jest tak zaćmiony, że najlepsze szkła uzbrojone oczy widzą zaledwie na kilkaset metrów od okrętu. Łódź podwodna miałaby tu łatwe zadanie.

No, ale czy łódź podwodna mogłaby się odważyć wypłynąć w taką pogodę na rozgniewany Atlantyk. Niemożliwe. Bosze jeśli gdzie są, to z pewnością skryli się pod brzegiem, a „neutralni" Iberyjczycy troszczą się, aby ten przymusowy postój nie był zbyt nudny i uciążliwy.

Godzina czwarta. Dzwon wybija cztery podwójne uderzenia. Zmiana wachty. Sterbort schodzi, Bakbort wchodzi. Przemokli i zziębli majtkowie z rozkoszą chronią się pod pokład. Ich następcy przecierając zaspane jeszcze oczy, (co lepszego robić w taką pogodę, jak spać) udają się na stanowiska.

Zmrok zapada powoli. Morze uspokaja się nieco, ale widzialność pogarsza się jeszcze. Szczęściem, że za godzinę idący bez świateł pancernik, stanie się sam niewidzialny. Jednak w mrokach nie trudno o zderzenie z jakim innym, również

bez świateł idącym okrętem. Trzeba szeroko otwierać oczy.

Otwierają je też komendant, oficerowie, wachtowi. Sternik, z okiem wpatrzonem w kompas, tkwi nieruchomo przy sterze. Kurs Nord-Ost 25.

O, ale jakiż to dziwny sternik! Przed chwilą przysiągłbyś jeszcze, że miał galony bosmana pierwszej klasy i bródkę a la Napoleon III, jaką wszyscy zawodowi podoficerowie noszą z upodobaniem. A teraz? Czyżby nas oczy myliły? Bródka zniknęła, a z kołnierza munduru świeci biała kość, w której zamiast ust, nosa i oczu, widnieją czarne zaropiałe jamy.

Brr! A oto szprychy steru obracają się. Powoli, powoli, jak na dobrego sternika przystało. Jedynie nowicjusze kręcą szybko kołem, wprawiając okręt w ruch wahadłowy i wypisując na morzu wzorzyste esy floresy. Sternik „Suffrena" jest widać mistrzem w swym fachu, bo jego długie, kościste, pozbawione mięsa palce, ledwo, ledwo trącają o szprychy. Kurs Nord-Ost 25.

I oto „Suffren" posłuszny tym kościstym palcom płynie ku swemu przeznaczeniu. Nic go już nie powstrzyma. Ani rozkazy dzielnego komendanta Guépin, ani sumienna służba oficerów i wachtowych, ani wytrwała praca potężnych maszyn. Przeznaczenie spełnić się musi...

U steru pancernika stanęła Śmierć.

VII. SEKRET OCEANU.

— *Teufel!* co za pogoda.

Kapitänleutnant Hans Walther, dowódca łodzi podwodnej „U 52", musiał się przywiązać na siodełku komendanta. Łódź ruluje i nurza się, jak oszalała. Część załogi, ukryta po kątach choruje. W taką psią pogodę nie wstyd to dla najlepszego marynarza.

Ale co robi „U 52" podczas sztormu tak daleko od brzegu? Czyżby komendant jej wściekł się wraz z żywiołami i chciał ludzi swych wystawić na pewną zgubę?

Nie, bo oto dziób łodzi, zanurzony pod fale, zrzuca z siebie płynne brzemię i smukłym profilem mierzy prosto w galopujące po niebie skłębione chmury. Z odmętu spienionej wody wyłania się powoli czarna masa kiosku i ociekająca strugami lufa dziesięciocentymetrowego działa. Potem wszystko przechyla się, słychać szum spływających po pokładzie potoków. wreszcie fala znów zakrywa dziób, a wzamian ukazuje się rufa z bijącą powietrze parą potężnych śrub.

Operacja taka powtarza się już po raz może dziesięciotysięczny. Bo „U 52" nie jest wcale zdana na łaskę losu i fali. Kieruje nią Herr Ka-

pitänleutnant Walther według własnego upodobania. I uśmiecha się do siebie. Napewno żaden z okrętów państw sprzymierzonych nie przypuszcza, że łódź podwodna może się utrzymać na morzu w taką pogodę. A jednak!

„U 52" to wcale nie taka zwykła łódź. To już niemal krążownik podwodny o 800 tonnach wyporności; uzbrojony w działa kal. 10,5, i torpedy może on osiągać na powierzchni szybkość 18 węzłów.

To też Hans Walther nie chroni się u wybrzeży Portugalji, co zostałoby prędzej czy później doniesione aljantom, ale śmiało płynie wzdłuż szlaku uczęszczanego przez okręty. A nuż zdarzy się jakaś zdobycz.

Czytelnik zapyta z pewnością dlaczego „U. 52" nie zanurza się, zamiast płynąć na powierzchni wpośród wzburzonych fal. Przecież w głębinie, gdzie wiatr nie sięga, winna panować cisza.

Omyłka. Ruch fal na powierzchni udziela się synchronicznie położonym głębiej masom wodnym. Komendanci łodzi podwodnych znają dobrze te denne fale i wiedzą, że groźniejsze są poniekąd od nawierzchnych . Łódź z łatwością stracić może równowagę i wywrócić się do góry dnem. A spokój względny panuje dopiero na głębokościach tak wielkich, że o dosięgnięciu ich na łodzi tej konstrukcji niema mowy.

Zresztą na zanurzenie się zawsze będzie

czas. Żeby to znaleźć jakąś zdobycz. A tu na złość ocean jest pusty. Ktoby to chciał pływać w taki sztorm?

Aż tu pod sam wieczór w polu widzenia łodzi ukazuje się czarny pióropusz dymu. „U. 52" bierze kurs w tym kierunku i po godzinie widać już wielki okręt, ciężko borykający się z falami.

Jest zbyt ciemno, by można go było dokładnie rozpoznać. Zresztą co chwila przesłaniają go niebotyczne góry wodne. Wróg, czy swój?

Wróg, bo flota niemiecka już oddawna nie opuszcza swych kryjówek. A Hans Walther wie dobrze, jakie krążowniki korsarskie tłuką się jeszcze po morzach dalekich.

Może to jednak okręt neutralny? Hm, to byłoby gorzej. Ale djabła tam z ceregielami! Czyż admirał Tirpitz nie mówił, że jedynie bezlitosna wojna podwodna może dać Niemcom zwycięstwo? Jeśli to okręt neutralny, pocóż włóczy się tam, gdzie nie trzeba? Tem gorzej dla niego.

Ale nie. Jakkolwiek widzialność jest kiepska, to jednakże rozróżnić już można między jedną falą a drugą, dwa buchające kłębami dymu kominy i potężne pancerne wieżyce. Nie ulega wątpliwości, że to okręt wojenny. Hurra!

Gra będzie łatwa. Djabła zje „nadwodnik", który przy tej pogodzie zobaczy skaczący na fali korek peryskopu. Można będzie się zbliżyć na odległość pewnego strzału.

Kilka zwykłych komend i „U 52" zanurza

się w otchłani. Nie głęboko, — na kilka metrów zaledwie. Szczękają głucho zawory wyrzutni torpedowych. Odległość zmniejsza się do 500 metrów. A równocześnie noc bierze w posiadanie groźne niebo, daleką ziemię i rozszalałe morze.

— Feuer!

Buum! Głuche uderzenie wzdłuż sterbortu. Tak słabe, że wobec szturmujących okręt taranów wodnych, zda się niemal niewinne. Może to jakaś skośna fala silniej uderzyła o burtę!

Ale oto po paru sekundach „Suffren" nachyla się gwałtownie. W kabinach wszystkie przedmioty spadają na prawą stronę.

Buum! Bum! Bum! Teraz wstrząs silny, a jednocześnie szereg głośnych, z wnętrza dochodzących wybuchów. Pokład faluje, ucieka pod nogami. Światło gaśnie. Pancernik leży niemal już na lewym boku.

I naraz jakby niewidzialna siła pociągnęła go w głąb, przewraca się zupełnie i tonie, ukazując z pośród fal swoje trzy śruby, bezradnie bijące powietrze. Od chwili uderzenia torpedy upłynęło niespełna dwie minuty.

„Suffren", pancernik o 13.000 tonnach wyporności, z załogą złożoną z 648 ludzi, zawija na cmentarzysko podwodne Neptuna.

Cóż działo się na „Suffrenie" w czasie owych tragicznych dwóch minut? Na pytanie to już nigdy nie dostaniemy odpowiedzi. Wie jeden Bóg. Nawet komendant „U 52" jest skąpy w wyjaśnienia. Podał radjo, że zatopił nieprzyjacielski krążownik. Jaki? czyj? — sam nie wiedział. Przez szereg długich dni rodziny zaginionych marynarzy żyły w straszliwej niepewności.

Wprawdzie gazety niemieckie doniosły o zatopieniu u brzegów Portugalji jakiegoś krążownika, ale „Suffren" był to przecież pancernik. Czyż możliwe, żeby niemiecki komendant się omylił? Może wszystko skończy się dobrze.

Nadzieja trwa jeszcze w sercach tych kilku tysięcy matek, sióstr, żon, narzeczonych, kochanek, córek, synów, wnuków, krewnych, rodziców... Człowiek nieszczęśliwy chwyta się nadziei, jak tonący brzytwy. Wszak niema jeszcze oficjalnego komunikatu.

Niestety władze morskie już wiedzą. Tam na rue Royale w Paryżu, na biurku ministra marynarki leży hiobowa depesza. Od pięciu dni „Suffren" nie dał znaku życia. Gdyby nawet zostało uszkodzone radio, to i tak okręt powinien był już zawinąć na ojczyste wody.

Minister czeka jeszcze. Czego? Sam nie wie. Cudu? Zmiłowania boskiego? Jakoś mu nie sporo jednem pociągnięciem pióra skreślić z listy floty stary, acz zasłużony okręt. I tem samem pogrążyć w otchłań rozpaczy rodziny tych 648 bohate-

rów, z których niejeden był podwładnym lub kolegą admirała.

Ale mijają jeszcze dwa dni i dłuższa zwłoka jest niemożliwą. Poczytywać by ją można za brak odwagi. Na pokładzie „U 52" po powrocie do portu znalezion gilzę armatnią i czapkę francuskiego majtka. Tragedja rozwiązana. Drżącą ręką admirał Lacaze podpisuje odnośny biuletyn:

„Dnia 26 listopada, w godzinach wieczornych, pancernik „Suffern" został na wysokości brzegów Portugalji storpedowany przez niemiecką łódź podwodną. Z powodu szalejącej burzy ratunek okazał się niemożliwy i prawdopodobnie cała, wynosząca 648 ludzi załoga zginęła na stanowisku".

„Prawdopodobnie". Jeszcze więc iskierka nadziei. Może tak, jak z „Admirała Charner", znajdzie się jeszcze chociaż jeden miotany na tratwie rozbitek? Może przepływający okręt uratował kogoś i wysadzi za dwa tygodnie w odległym porcie? Może?...

Ale dnie mijają, a z niemi i nadzieja. Wysłane na poszukiwania okręty wojenne powracają z niczem. Morze zamknęło się nad „Suffrenem". Będzie teraz zazdrośnie strzegło ponurej tajemnicy.

Pokój wieczny komendantowi Guépin i jego bohaterskiej załodze.

VIII ZEMSTA LOSU.

Karząca ręka sprawiedliwości dosięgła „U 52" w rok później. I to nie na morzu, podczas akcji, a w najmniej oczekiwanym momencie: podczas bezpiecznego postoju w porcie.

Działo się to 29 października 1917 roku w Kilonji. „U 52" stała właśnie u mola arsenału. Wymieniano stare torpedy na bardziej silne i nowoczesne. Była to wszak epoka bezpardonowej wojny podmorskiej.

I naraz w kilka minut po dziesiątej, huk potężny wstrząsnął powietrzem, a chmura z wodą zmieszanego czarnego dymu przesłoniła basen arsenału. Nie ulegało wątpliwości, że nastąpiła katastrofa.

Dowódca „U 52", który znajdował się podówczas w kierownictwie marynarki, tknięty złem przeczuciem, pobiegł na miejsce wypadku. Ale zamiast łodzi swej, tkwiącej u mola z dumnie powiewającą banderą żelaznego krzyża, ujrzał już tylko pogrążający się w wodzie kiosk, którego otwarta klapa wejściowa dodawała jeszcze grozy i tak już tragicznej sytuacji.

Wokół kiosku pływało kilku marynarzy, których uratowały portowe motorówki. Ci zdążyli

w porę wydostać się na wierzch. Ale część załogi zginęła wewnątrz, część została zabita lub ranna siłą eksplozji, która olbrzymiemi masami stali żonglowała niczem dziecinnemi zabawkami. Jeden z takich bloków (zapewne część kadłuba łodzi) wagi kilku ton, został przerzucony na stojący opodal pancernik „Prinzregent Luitpold". Spadając na pokład zabił marynarza i wgniótł się głęboko w pancerną powłokę. Inny marynarz poległ na stojącej nieco dalej łodzi podwodnej. Połowa załogi „U 52" brakowała do apelu.

A tymczasem wezwani śpiesznie nurkowie dali znać, że łódź spoczywa na głębokości 11 metrów i że o doprowadzeniu okrętu ratowniczego „Vulkan" nie może być mowy, albowiem bliskość mola nie dozwala na manewrowanie. Natomiast jeden z nurków, porucznik Brautigam oświadczył, że na wielokrotne pukanie, otrzymał z wnętrza łodzi słabą odpowiedź. Widać część załogi mogła zamknąć przegrody wodoszczelne i żyła jeszcze. Należało ją ratować.

Ale jak? „Vulkan" nie mógł być użyty, a pływające krany nie posiadały odpowiedniej siły nośnej. Sprowadzono ich dwa, ale zaraz przy pierwszych próbach kable osunęły się. Należało zaczynać na nowo i działać powoli, ostrożnie... A wszak dla uwięzionych w łodzi każda chwila była drogą.

Zostawmy teraz pracujących przy molu ratowników i moknący na deszczu a drżący z nie-

pokoju o los ofiar tłum. Zobaczmy co się dzieje we wnętrzu „U 52".

Starszy marynarz Szopka (Kaszub co się zwie) właśnie robi porządki w kabinie komendanta, kiedy nieprzeparta jakaś siła rzuca go o ziemię. Na chwilę traci słuch i wzrok, a kiedy je odzyskuje, wyczuwa zapach prochu i widzi kilku ludzi mknących wzdłuż kursywy.

Szopka podnosi się i biegnie za nimi. Ale w wąskiem przejściu prowadzacem do luku, zbiega się razem kilku majtków i oficer wachtowy. Następuje dzika walka o drogę do trapu, podczas której Szopka kopnietv potężnie w głowę, traci ponownie przytomność i spada w dół schodni.

Katarakta zimnej i słonej wody, wlewająca się przez otwór kiosku przywraca mu przytomność. Wraz z drugim majtkiem, któremu woda odcięła odwrót, Szopka biegnie teraz do centrali, usiłując zatrzasnąć przednią wodoszczelną przegrodę.

Ale z drugiej strony rozlegają się nieludzkie wycia i jęki. Szopka z narażeniem życia wyciąga stamtąd ciężko rannego maszynistę. Jednocześnie majster arsenału wciąga przez tylną grodź rannego robotnika.

O ucieczce niema już mowy. Trzeci robotnik, który usiłował uprzednio wydostać się przez otwór kiosku, został uderzony zamykajacą się pod ciśnieniem wody klapą i głową na dół spadł do cen-

trali. Tuż za nim runęła świeża katarakta. Jednocześnie z niezupełnie szczelnie zamkniętych grodzi, poczęła sączyć się woda.

Jeszcze dwóch rozbitków dostaje się przez tylną grodź do centrali. Grodzi tej nie sposób zamknąć szczelnie, bo przechodzi przez nią wąż pneumatyczny, połączony przez kiosk ze znajdującym się na molu rezerwoarem. Wzdłuż tego węża obficie spływa woda.

Szopka chwyta siekierę i odcina przeklęty wąż. Grodź zostaje zatrzaśnięta. Tylko w górnym otworze nie sposób dokonać uszczelnienia. Wówczas jeden z majtków uwiązuje u otworu klapy kabel, poczem wszyscy, wieszając się na nim, usiłują ściągnąć klapę w dół i jej ciężarem zgnieść wąż pneumatyczny. Udaje to się tylko częściowo.

Na całe szczęście elektryczność pali się jeszcze. Ale woda w tylnej części centrali dochodzi rozbitkom do pasa. Wszelkie próby uruchomienia łodzi i wypłynięcia na powierzchnię okazuja sie daremne. Tych ośmiu ludzi zda się skazanych na zagładę.

Do tego łódź leży przechylona o 20° w prawo i woda zalewa aparat regeneracyjny. Wobec tego powietrze nietylko nie odświeża sie, ale przeciwnie chlorek potasu zatruwa je zupełnie.

Obaj robotnicy arsenałowi poczynają ryczeć z przestrachu. Lecz Szopka z towarzyszami usuwa naboje potasowe, pompuje wodę, zatyka otwo-

ry wreszcie otwiera balony ze ścieśnionem powietrzem, równoważąc w ten sposób zewnętrzne ciśnienie. Woda przestaje się sączyć, zato w uszach szumi nieznośnie i piersiom brak tchu.

Godzina mija za godziną. Uwięzieni słyszą sygnały akustyczne nadawane przez inne łodzie, słyszą także stukanie nurków, ale zdenerwowanie i zmęczenie sprawia, że nie są w stanie odcyfrować ich znaczenia. Odpowiadają Morsem stale tą samą hiobową wiadomość: — Jest nas ośmiu uwięzionych. Woda napływa. Kiedy nas wyratujecie?

O g. 14 gaśnie światło. Zapalona lampa ratunkowa pali się słabo. Ludzie po pas w wodzie dzwonią zębami. Dwaj ranni marynarze jęczą. Robotnicy płaczą. Powietrza coraz ubywa.

Tak mija znów kilka godzin. Lampa gaśnie. Tych ośmiu nieszczęśników pogrążonych jest teraz w mroku. Słyszą wprawdzie szczęk łańcuchów, tarcie kabli, stukanie nurków, ale nie są już pewni czy to nie halucynacja.

Wreszcie szarpnięcie... i łódź porusza się. Krótka radość. Za chwilę znów opada i staje prawie dęba, przyczem woda przelewa się z kąta w kąt. Marynarze znajdujący się w tylnej części centrali krzyczą ze strachu, sądząc, że zostają zatopieni. Wreszcie o g. 17 znów wstrząśnienie, a wraz potem trochę światła ukazuje się na ekranie peryskopu. To obu żórawiom, w połączeniu z windą

łotwiczną „Luitpolda", udało się wydobyć łódź na tyle, że okular peryskopu wyłonił się z wody.

Uwięzieni mogą teraz widzieć co się dzieje zewnątrz i śledzić za pracami ratunkowemi. Dodaje to im otuchy. Ale cierpliwość ich narażona zostaje na ciężką próbę.

Około g. 19 udaje się wypompować wodę z przedniej części łodzi. Ratunek tamtędy okazuje się jednak niemożliwy, ze względu na ciśnienie gazów trujących. Trzeba wypompować wodę z kiosku, który jeszcze częściowo znajduje się pod powierzchnią. Aby tego dokonać należy zrobić rodzaj tamy z drzewa i hamaków.

Olbrzymie pompy okrętów ratunkowych zostają uruchomione i cal po calu „U 52" wynurza się. Teraz trzeba jeszcze usunąć ciało zabitego robotnika, leżące w otworze. Wreszcie o g. 21.20 klapa kiosku zostaje ze wszelkiemi ostrożnościami otwartą. Po jedenastu z górą godzinach, rozbitkowie są ocaleni. Najwyższy czas. Są już bowiem u krańca ludzkiej wytrzymałości.

„U. 52" zostaje zaholowana do doku. Tam inżynierowie stwierdzają, że przyczyną eksplozii była wada w konstrukcji torped, które wybuchły samoczynnie. Na lewarze rury torpedowej pozostała jeszcze ręka nieszczęsnego mechanika-torpedysty, rozszarpanego przez wybuch na sztuki.

„U. 52" nie brała już więcej udziału w ope-

racjach wojennych, a po zawieszeniu broni została wydana Sprzymierzonym.

Los bywa mściwy.

IX. PO „SUFFRENIE" — „GAULOIS".

Z dumnej eskadry admirała Guepratte, eskadry „przedniej straży", chwałą pod Dardanelami okrytej, pozostały po zatonięciu „Bouveta" i „Suffrena" już tylko stary „Gaulois" i jeszcze starszy „Charlemagne". Ale „Gaulois" nie o wiele przeżył swego młodszego kolegę.

Ocalony szczęśliwie przez kapitana Biard pod Dardanelami i należycie wyremontowany, „Gaulois" bierze udział w kilku jeszcze operacjach wojennych. 17 grudnia 1916 roku wypływa z Korfu do Salonik. Jest to jego ostatnia podróż.

Dzień jest piękny, Morze Egejskie spokojne, jak górskie jezioro. W oddali majaczą porosłe cyprysami brzegi — krainy bogów — Grecji. Nic nie zdaje się wskazywać, że za chwilę błękitna toń morska zaczerwieni się krwią...

„Gaulois" płynie majestatycznie, eskortowany przez torpedowiec „Dard". Od czasu katastrof „Suffrena" i „Hampshire" nauczono się ostrożności. Kilkadziesiąt par oczu przepatruje sumiennie szafirową powierzchnię morza.

Nieco po dziewiątej nadporucznik de la Boulaye kończy swą wachtę i schodzi do kabiny. Przez iluminator spogląda z rozkoszą na błękitny łań-

łuch górski, profilujący się wyraźnie na tle złotawego nieba. Odblaski słoneczne kładą na białym suficie kabiny tysiące pławnych, migotliwych światełek. Na biurku fotografja żony i dziatek porucznika zda się uśmiechać.

Bum!

Uderzenie. Pozornie słabe. Ale szyby wylatują z opraw, a czarny dym wdziera się do kabiny. Torpeda!

W jednej chwili porucznik jest na pokładzie. Torpeda, którą zauważono w ostatniej chwili (Bosz ustawił się pod słońce), uderzyła w prawą burtę. Po dwóch minutach „Gaulois" zaczyna się nachylać. Z początku wolno, potem coraz prędzej. Tył pogrąża się w wodzie. Czyżby załogę czekał los nieszczęsnych kolegów z „Bouveta"?

Nie, bo oto wszyscy są na stanowiskach i każdy spełnia spokojnie swą powinność. Stary „Gaulois", acz trafiony śmiertelnie, wytrzyma jeszcze kilka minut. Telegraf iskrowy gra pełnem napięciem. Płynący obok „Dard" jest już u burty.

Bum! bum! bum! bum!

To artylerja „Gaulois" szuka niewidzialnego wroga. Działa grają. Śmiertelnie ranny pancernik broni się jeszcze. Jak odyniec trafiony kulą drze kłami gorące cielska psów, tak „Gaulois" grzmi z armat, choć wie, że to niewiele pomoże. Kanonierzy tkwią na stanowiskach, mimo-że pokład ucieka pod ich stopami, a zdradliwa toń unosi się coraz wyżej.

— Spuścić tratwy!

La Boulaye na rufie wydaje odpowiednie rozkazy. Marynarze ustawiają się jak na ćwiczeniu ratunkowem. Słychać nawoływania podoficerów:

— Spokojnie dzieci, spokojnie! Mamy czas.

— Chodź tu, jest jeszcze miejsce.

— Spuszczać tratwę. A powoli.

— Ostrożnie, ranny. Ho, z szalupy! Podejdźcie.

Lekarz okrętowy czuwa nad ewakuacją chorych i rannych, których przenoszą do szalup. Zdrowi odpływają na tratwach, połączonych linami.

Porucznik skończywszy swe zadanie wraca na mostek. Tam, jakby nic nie było, wydaje rozkazy dowódca — kapitan okrętu Morache. Jest spokojny jak na musztrze. Wokół niego oficerowie uwijają się, spełniają swe czynności.

Nadpływają dwa patrolowce. „Marie Rose" pierwsza podchodzi do burty, mimo-że manewr delikatny i pancernik lada chwila grozi wywróceniem. 256 ludzi przechodzi na pokład patrolowca.

Zanim dobija następny — „Rochebonne". „Gaulois" nachyla się tak strasznie, że ludzie nie mogą już ustać na nogach. Czepiając się jedni drugich, wdrapują się na przeciwległą lewą burtę, która staje się niemal prostopadłą. Z tej to wysokości, po przybiciu patrolowca, ześlizgują się w dół, prosto na jego pokład.

Wszyscy już są uratowani. Brak kilku ofice-

rów,—mechaników i kapitana. Pierwsi, w myśl obwiązków, sprawdzali czy w dole nikt nie pozostał. Teraz wychodzą właśnie na pokład, bez pośpiechu. Jeszcze chwila i mieliby odcięty odwrót. Z „Rochebonne" witają ich westchnieniem ulgi.

Ale gdzie jest kapitan Morache? W ostatniej chwili widziano go jeszcze na wieżycy przedniej, której wyloty dział kąpią się teraz w morzu. Czyżby komendant chciał zginąć wraz z okrętem?

Tego wymaga tradycja. Ale w tym wypadku byłoby to niepotrzebną ofiarą. Jeden z oficerów i jeden majtek przeskakują zpowrotem na tonący pancernik. Poświęcenie czy miłość do dowódcy? Zapewne jedno i drugie.

Znajdują go za wieżycą. — Komedancie, chodź, — woła oficer, — wszyscy ocaleli!

Majtek jest sprytniejszy. Bez słowa chwyta kapitana w pół, unosi go i podaje na „Rochebonne". Czas najwyższy. Patrolowcowi lada chwila grozi zgniecenie. Jeśli ciężka masa pancernika przewróci się na wątły stateczek, będzie po wszystkiem.

— Maszyna całą wtył!

„Rochebonne" odbija. Zaledwie kilka metrów dzieli g ood „Gaulois", kiedy ten nagle kładzie się na boku. Widać zielone dno, widać jak oblepiony wodorostami kil wznosi się ku górze. Wewnątrz kadłuba słychać ponure trzaski. To ścieśnione powietrze rozsadza pokłady. Tu i tam tryskają wy-

sokie wodne fontanny. Wał śrubowy ukazuje się w całej swej nagości...

— Baczność!

Rażne dźwięki trąbki. Wszyscy marynarze, nie wyłączając tych na tratwach, zastygają w postawie zasadniczej. „Gaulois" pogrąża się zwolna. Już tylko długa ostroga sterczy nad powierzchnią.

Niech żyje Francja!

Jeden okrzyk z siedmiuset piersi, powtórzony trzykrotnie. Jeszcze sygnał na trąbce. A potem grobowa cisza. Każdy skupia się by pożegnać starego „Gaulois".

I naraz ostroga wykręca się i znika. Jest godzina 10.02. Od chwili storpedowania upłynęło 17 minut. „Gaulois" zatonął, zabierając ze sobą na cmentarzysko podmorskie ciała czterech dzielnych marynarzy, zabitych przez wybuch.

W kilka godzin później, wszyscy rozbitkowie znajdują się bezpieczni na greckiej wyspie Milo, tej samej skąd pochodzi słynny posąg Wenus.

Czwarty i ostatni z eskadry Guepratta — „Charlemagne" — ocalał. Odbył po bohatersku całą kampanję, a po skończonej wojnie zamieniony został na hulk (pływające koszary). Mieści się na nim kadra V dywizji morskiej. Przejeżdżający przez Tulon, podróżni mogli do niedawna oglądać jego dumną jeszcze sylwetkę, kontrastującą dziwnie z zapełniającemi port nowoczesnemi okrętami.

OSTATNI Z ZAŁOGI.

Z początkiem 1916 roku cała olbrzymia połać Azji Mniejszej, od Smyrny po Kanał Suezki, stała się utrapieniem aljantów. Anglja i Francja wiedziały doskonale, że tamtędy idą wielkie transporty wojsk niemiecko-tureckich, mających atakować Egipt. Wiedziały też o licznych pogromach miejscowej ludności chrześcijańskiej, dokonywanych przez półdzikich redyfów.[1]) Wiedziały, że pierwsze niemieckie łodzie podwodne przybywszy na Morze Śródziemne, tam właśnie operować będą. Cóż kiedy oba państwa były, w stosunku do tej długiej i pokręconej linji brzegowej, zupełnie bezsilne.

Już i tak chybiony atak na Dardanele pochłonął mnóstwo istnień ludzkich, wiele materjału wojennego, okrętów. W Salonikach należało nagwałt zakładać wielką podstawę operacyjną by ratować bohaterskich Serbów. A na froncie europejskim ataki na Verdun nie ustawały ani na chwilę, wymagając pełnego poświęcenia bohaterskiego wysiłku wojsk francuskich.

[1]) wojsko tureckie

To też dla dokonania desantu w Azji Mniejszej nie było ludzi, nie było też okrętów. Część tych ostatnich blokowała Dardanele, gdzie „Goeben" i „Breslau" (dwa krążowniki niemieckie) stały się jądrem mizernej dotąd tureckiej floty. Część pilnowała Cieśniny Otranto, mając oko na flotę austrjacką. Część wreszcie spełniała niewdzięczne zadanie eskortowania transportów wojskowych.

To też z wielką biedą stworzono tak zwaną trzecią eskadrę Śródziemnomorską, przeznaczoną do blokowania wybrzeży Syrji i Palestyny. Składa się ona z samych starych krążowników francuskich. Znak admirała Moreau powiewa na „Jeanne d'Arc", późniejszym krążowniku szkolnym, na którym niejeden polski aspirant odbył dalekie pływanie. „Amiral Charner", „Amiral Aube", „Pothuau", „D'Entrecastaux" (obecnie nasz „Bałtyk"), „D'Estreés" i kilka patrolowców kompletują tę różnolitą eskadrę, której cechą charakterystyczną jest to, że nie posiada ani jednego naprawdę szybkobieżniego okrętu.

Zadanie eskadry, zmuszonej patrolować wzdłuż olbrzymiej długości upstrzonego pułapkami wybrzeża, przy wrodzonym sprycie narodów wschodnich do uprawiania szpiegostwa i kontrabandy, — do lekkich nie należy. Tem nie mniej okręty, w miarę możności, wywiązują się z trudnego i niebezpiecznego zadania. Patrole raz po raz chwytają statki z kontrabandą, bombardują ba-

je nadbrzeżne, a nawet okupują wojskowo dwie yspy: Castellorizzio i Ruad.

7 lutego 1916 krążownik pancerny „Amiral arner" (5000 ton, 19 węzłów) zawija na tę tatnią. Przywozi pocztę i żywność dla załogi nieszkańców wysepki, ponadto zaś dowódca krąwnika komandor Causse chce zabrać porucznika ablat i kilku marynarzy detaszowanych na Ruad.

— Są mi potrzebni, szczególnie porucznik, ako doskonały hydrograf, — mówi gubernator yspy kapitan Trabaud. — Możeby pan komanor zostawił ich jeszcze.

— Niemożliwe, mój drogi, — odpowiada komandor. — W tych dniach kończę dwuletni okres dowodzenia „Charnerem". Chcę memu następcy przedstawić wszystkich podwładnych, całą załogę w komplecie. Potem będziesz ich mógł wyreklamować.

— Strzeż się, komendancie, — mówi jeszcze Trabaud, — bo okolica niepewna. Sygnalizowano mi już dwie łodzie podwodne. Z brzegu widać co się dzieje na wysepce.

— Pilnuję się. Na takim starym gracie jak „Charner", torpeda może mieć nieobliczalne skutki. Wyjdę więc nocą, a w ciemności djabła zje kto nas dojrzy.

Wieczór zapada. W ciszy nocnej słychać dzwięk łańcucha kotwicznego wciąganego przez windę. Potem jeden po drugim dwa okrzyki dochodzą do uszu pozostałych na wyspie Francu-

zów. To kapitan Ferry, stojąc na dziobie krążownika, melduje:

— Kotwica puściła.

— Kotwica na miejscu.

„Charner" wykręca powoli ku wyjściu. Sylwetka okrętu zaciera się, zlewa z otaczającą ścianą nocy. 426 zuchów, pod dowództwem dzielnego komandora, płynie pełnić swą powinność.

A jednak okrzyki te dosłyszane z wybrzeża są ostatniemi. Nikt już nie zobaczy „Charnera". Na szprychach steru krążownika śmierć zaciska swe kościste palce.

We wtorek 8 lutego, w odległości 40 km. od Beyruth, „Charner" zostaje trafiony torpedą, wystrzeloną z niemieckiej łodzi podwodnej „U 21". Stary, zjedzony przez rdzę kadłub nie wytrzymuje uderzenia. Burta zostaje literalnie sproszkowaną. Światło gaśnie. W krętych zakamarkach staroświeckiego okrętu marynarze gubią się pociemku, nie mogąc znaleźć wyjścia. W minutę po wybuchu, krążownik nurkuje dziobem, ukazując w powietrzu swe śruby. Potem nachyla się na prawą burtę. Marynarze, którym udało się wyjść na pokład, nie mają czasu chwycić za pasy ratunkowe. Skaczą do wody jak i gdzie się da. O spuszczeniu szalup niema już mowy.

Jeszcze minuta i „Charner" przewraca się, ciężarem swych kilku tysięcy tonn, miażdżąc wi-

ące się w wodzie mrowisko ludzkie. Za jednym zamachem ginie przeszło 300 ludzi. Pozostali pływają wokoło, starając się oddalić od niebezpiecznego leja, wytworzonego przez tonący okręt.

Blady świt oświetla około setki ludzi uczepionych do dwóch tratew, lub pływających na kawałkach drzewa, złamanych wiosłach, strzaskanych skrzyniach... Coraz to któryś traci siły i tonie wciągnięty w chłodną otchłań.

Na mniejszej tratewce, wokoło mata Józefa Cariou zebrało się dwunastu marynarzy. Ocalenie swe zawdzięczają temu właśnie matowi, który z zadziwiającą przytomnością umysłu przeciął w porę linki przytrzymujące tratewkę na pokładzie. Potem zatonął wraz z krążownikiem, ale dzięki sile i umiejętności wypłynął... tuż pod tratwą. O mało nie rozbił sobie o nią głowy. Wkońcu jednak wydostał się na powierzchnię i zawołał towarzyszy.

Tratewka zalewana falą kołysze się okrutnie. Niema na niej żywności, ni wody, ni żagła, ni wioseł. Rozpacz. Nadomiar złego zrywa się wiatr od lądu i odpycha rozbitków na pełne morze.

Wielka tratwa tonie przeciążona. Marynarzy, uczepionych odłamków, opuszczają siły. Morze zamyka nad nimi swe lazurowe odmęty.

Od drugiej w południe admiralski krążownik „Jeanne d'Arc", zaniepokojony brakiem radiomeldunków zaczyna nawoływać „Charnera". Co go-

dzina lecą w przestwór dwie iskrowe litery, będące znakiem rozpoznawczym krążownika. Niestety, radiotelegrafja nie sięga w podwodne cmentarzyska.

Admirał i jego sztab sądzą z początku, że to zwykłe uszkodzenie radiostacji. Gdy jednak nadchodzi wieczór, a meldunków wciąż niema, niepokój ogarnia wszystkich. — „Charner", „Charner"! — woła co godzinę telegrafista z „Jeanne d'Arc". Odpowiada mu grobowa cisza.

O świcie cała eskadra wyrusza na poszukiwania. Mija dzień jeden, drugi, trzeci na bezowocnych trudach. Ostatnia nadzieja odnalezienia krążownika stracona. Mimo to admirał Moreau nie daje za wygraną.

Unoszona wiatrem i prądami tratewka dryfuje na zachód. Czternastu rozbitków (jednego wyłowiono z wody, gdy zatonęła wielka tratwa) przeżywa piekielne katusze. Głód, pragnienie, w nocy chłód, w dzień palące promienie słońca I znikąd nadziei.

Wieczorem jeden z majtków umiera z wycieńczenia. Pozostali cierpią okrutnie. Morze, dotąd spokojne, burzy się. Olbrzymie fale zalewają tratwę.

O północy przygarnięty rozbitek dostaje ataku szału. Krzycząc dziko, rzuca się do gardła towarzyszy. Następuje krótka walka, w rezultacie

której tratwa przewraca się i wszyscy wpadają do morza. Gdy, dzięki energji mata Cariou, udaje się przywrócić tratwie równowagę, jeszcze ośmiu rozbitków szuka schronienia na rozmokłych deskach.

O świcie morze uspokaja się nieco. Zato słońce zaczyna prażyć nieznośnie. Góry Libanu dawno znikły na horyzoncie. Wokół nic — ani dymku, ani żagla. Pustynia wodna, usiana zwałami granatowych grzywaczy.

Po południu kilku ludzi zaczyna bredzić. Nadchodzi burza i kładzie kres ich cierpieniom. Rozszalałe fale spłukują czterech. Pozostali czterej nadstawiają spękane od wiatru i soli wargi pod zbawczy deszcz. Ale chwilowe ugaszenie pragnienia potęguje jeszcze ich męki.

W czwartek 10 lutego Cariou przygląda się stadu igrających delfinów. Gdyby dało się choć jednego schwytać?... Mat odwraca się, by pomówić z towarzyszami. O Boże! tratwa jest próżna.

Dwaj marynarze zmarli w straszliwych męczarniach. Skóra schodziła z nich całemi pasmami. Sól wżarła się w poranione ciało. Nieznośny ból szarpał wnętrzności. Trzeci rozbitek wrzucił niezawodnie ciała do morza, poczem pewnie sam skoczył, nie chcąc umierać taką śmiercią.

Józef Cariou jest sam. Sam na bezludnem, straszliwem morzu. Zdala od lądu i pomocy ludzkiej.

Ale uparty Bretończyk nie chce się poddać żywiołowi. Wierzy, jeśli nie w ludzką pomoc, —

to w boską. Z wzrokiem utkwionym na wschód — ku Ziemi Świętej, modli się żarliwie. I naraz morze uspokaja się, a w oddali ukazuje się sylwetka okrętu.

Może halucynacja? Osłabione, zżarte od wody morskiej oczy rozbitka, nie są w stanie rozróżnić rzeczywistości od majaczenia wyczerpanych zmysłów. Ileż to lądów i okrętów widują rozbitkowie przed śmiercią?

Tym razem jednak to naprawdę okręt. Patrolowiec „Nord-Caper". Cóż, kiedy słońce przeszkadza mu w obserwacji, a miotaną falami tratewkę trudno dojrzeć. I bezsilny Cariou widzi, jak okręt oddala się, oddala, a z nim razem ostatnia nadzieja ratunku.

12 lutego. Cariou żyje jeszcze, ale jest bardzo słaby. Fala znów rośnie i zalewa tratwę. Ostatkiem sił mat wyjmuje kozik i na korkowem kole ratunkowem ryje napis: „Tu zginęło z pragnienia i zimna 12 rozbitków z *Admirała Charnera*. Módlcie się za..."

Ból nieznośny szarpie całe ciało. W głowie młoty i świdry. W kościach dreszcze. Na ustach słowa modlitwy. Noc zapada: księżyc oświeca jasno tułającą się po bezmiarze wód tratewkę i człowieka, który kona.

Niedziela, 13 lutego, rano. Cariou jest w agonji. Głowa jego zwiesza się za burtę tratwy. Fala oblewa tę głowę miłośnie. Wie, że to już jej własność. Wtem, muśnięty zwałem piany, mary-

narz otwiera oczy, unosi się resztką sił. Chce zmówić ostatni pacierz. Staje na kolanach.

Boże! Dwa okręty na horyzoncie! To nie miraż. Widać wyraźnie czarne kłęby dymu, buchające z kominów.

Jakim cudem Cariou znajduje dość sił, aby na odłamku wiosła uczepić swą marynarską bluzę i stanąwszy na równe nogi, powiewać nią dłuższą chwilę, — pozostanie tajemnicą, której człowiek zgłębić nie potrafi. Jedno tylko może być wytłumaczenie: Łaska Opatrzności.

— Łódź podwodna przed sterbortem, 4.000 metrów!—woła wachtowy holownika „Laborieux".

— Alarm bojowy! Trzymać na łódź podwodną! Maszyna całą naprzód! — komenderuje dowódca, kapitan Jacotin.

Długa lufa dziesięciocentymetrowego działa wyciąga się powoli ku tratwie rozbitka. Czyżby teraz, w chwili ocalenia, właśni ziomkowie mieli go zabić?

Nie, bo oto kapitan spostrzega pomyłkę. Widać już, że domniemana łódź jest tratwą. „Laborieux" podchodzi do niej pełną parą.

Cariou jest uratowany. Kilka łyków herbaty, kropelka rumu. Posłanie w koji kapitana.

— No, jesteś ocalony, mój chłopcze, — mówi dowódca. — Skąd się tu wziąłeś?

— Cariou, mat - artylerzysta z „Charnera"...

zatopieni wtorek siódma rano... czternastu na trat-wie... tamci zginęli...

I naraz gorączkowych słów parę:

— Komendancie... uprzedź moją żonę w Port-Clet... jest w ciąży... żeby się nie zlękła...

— Zaraz mój chłopcze, zaraz się zrobi. Śpij spokojnie.

„Laborieux" podaje wnet depeszę o cudownem ocaleniu mata Cariou na okręt admiralski „Jeanne-d'Arc". Sam admirał pilnuje, aby zaraz zawiadomiono żonę marynarza. I poprzez dalekie lądy i morza, poprzez sieć urzędowych doniesień, depesz wojennych, tajnych komunikatów, — krótki radiogram bieży chyżo ku małej mieścinie francuskiej, gdzie w skromnej chacie młoda, dorodna rybaczka spodziewa się potomka.

Cariou, przeniesiony na pokład admiralskiego okrętu jest tak słaby, że nie może mówić. Dopiero 15 lutego opowiada o swych straszliwych przygodach i płacze nad losem 426 towarzyszy, z których ani jeden nie pozostał przy życiu. Mat jest ostatnim i jedynym marynarzem z załogi „Charnera".

A zapytany przez szefa sztabu, co myślał przez te drugie pięć dni męczarni, Cariou odpowiada poprostu:

— Komendancie, modliłem się przez cały czas.

Piękny przykład wiary, wytrwania i cnót żołnierskich.

KONIEC

MUZEUM M. G. BIBLIOTEKA GDAŃSKU

ŹRÓDŁA.

Informacje, udzielone łaskawie przez francuską Misję Morską. Prace kpt. freg. P. Chack'a — szefa biura historycznego marynarki francuskiej. Praca kpt. arm. Vedel'a: „Nos marins a la guerre" Praca por. mar. niemieckiej J. Spiess'a: „6 lat podwodnego pływania".

RODION MARKOVITS

SYBERYJSKI GARNIZON

2 TOMY STR. 566 ZŁ. 15.—

DZIEJE KSIĄŻKI

Przed trzema laty, nie mogąc znaleźć nakładcy na swoją książkę „Syberyjski Garnizon", wydrukował ją Węgier, Rodion Markovits, na własny koszt. Książka nie miała, rozumie się, powodzenia.

Wówczas zdobywa się Markovits na odwagę i posyła pracę swoją Ludwigowi Hatvany, który jednak rzuca niepokaźną książkę nieprzeczytaną do kosza. Opatrzność wszelako, w postaci pokojówki, nie pozwala na to, aby książka została spalona. Wraca ona z powrotem na biurko Hatvany'ego. Przecina on pierwsze kartki, zaczyna czytać, czyta jednym tchem do końca i pisze list pełen zachwytu do autora.

Teraz dopiero zdobywa książka powodzenie niebywałe, dotychczas bowiem na Węgrzech, w przeciągu półrocza zostało sprzedanych 30.000 egzemplarzy. W ciągu tego czasu ukazały się też przekłady książki tej w dziesięciu językach, nie wyłączając wydań w Ameryce i Anglji.

GEORG FINK

JESTEM GŁODNY...

Oddawna już świat literacki nie przeżywał takiej sensacji: młody autor napisał powieść, *podarował* ją jednemu ze znanych pisarzy niemieckich i — znikł.

A tymczasem legenda otoczyła już postać tego dziwaka, którego nazwisko brzmi (prawdopodobnie) *Georg Fink*. Pod tem nazwiskiem przedstawił się owemu pisarzowi — Kurtowi Minzerowi — kiedy zjawił się u niego przed dwoma laty i zwierzył się, że zamierza napisać powieść — opowiedzieć dzieje swego dzieciństwa. Po tym dniu nikt nie widział Finka. W sześć miesięcy później otrzymał Minzer pocztą nieczytelny manuskrypt i list, w którym autor donosił mu, że emigruje do Ameryki i daruje mu swoją powieść. Niech z nią zrobi, co mu się podoba.

Trzydziestu wydawców odrzuciło manuskrypt, wzruszając ramionami. Trzydziesty pierwszy osiągnął z nim sukces, jakiego nie notowano w Niemczech od czasów Remarque'a.

Ten niespodziany sukces ,ten nagły entuzjazm publiczności, ta tajemniczość, otaczająca osobę autora — spowodowały zapewne, że od pierwszej chwili porównywano dzieło Finka z „Na zachodzie bez zmian". Mimo zupełnego braku podobieństwa zewnętrznego mają te książki jedną cechę wspólną: obie są nie

„powieściami", nie „utworami literackiemi", ale głęboko przemyślanemi i odczutemi pamiętnikami, wiernemi obrazami rzeczywistej grozy życia.

Książka Finka jest wstrząsająca. To nadużywane słowo jest tu jedynem właściwem. Nie jest to dzieło literatury proletarjackiej. Nędza nie krzyczy tu, nie oskarża — co najwyżej szepcze ustami czteroletniego chłopca: jestem głodny... I dlatego może przemawia tak głośno i silnie. Środowisko, które opisuje Fink ze swoich przeżyć, stoi poza obrębem wszelkiego porządku społecznego. Książka ta nie opisuje życia ubogich, ani ich twardego losu, nie jest oskarżeniem ani wyzwaniem, nie jest nawet skargą. To księga miłości ubogiego dla ubogich.

A wojna? Jest tu i wojna, ale jakże inna! Widziana niejako od dołu, oczyma nędzarza, którego wzbogaca, gdyż zrównywa go z bogaczem, kupującym od niego kartki chlebowe. Wojna — która oznacza tylko: sacharynę, margarynę, chleb kartkowy. Śmierć nie jest straszna: śmierć ojca oznacza rentę iwalidzką. Tej strony wojny nie opisał jeszcze nikt w „literaturze wojennej ostatnich lat.

RODION MARKOVITS

SYBERYJSKI GARNIZON

OCENA PRASY ZAGRANICZNEJ

„Morning Post", London: Żadna krytyka nie jest w stanie sprawiedliwie ocenić porywającej potęgi tego zobrazowania. (3.12 1929 r.).

„Manchester Guardian": Dzieło to celuje prawdą i jest nieskazitelne... Z powodu oryginalności tematu zasługuje ono na zajęcie miejsca wpośród najlepszych utworów literatury wojennej. (8.I.1930).

„Daily Mail", London: Literackie arcydzieło stulecia. (7.I.1930).

„Pester Lloyd", Budapest: Książka zupełnie oryginalnego rodzaju. W tym pełnym objektywizmu umiarze żarzy się zimny ogień... Humor zaprawiony goryczą, gryzącą satyrą tryska z tych napisanych ze spokojem wierszy. (10.III.1930).

„Times", London: Książka ta ma jak największe znaczenie.

„New-York Times": Napisana z imponującą prostotą (3.II.1929).

Początek patrz str 2-a okładki.

*51. „Tajniki szpiegostwa angielskiego" *Robert Boucar.*
*52. „Wielkie łowy" *Ejsmond.*
53. „Caryca Praskowja" *Kazimierz Bartoszewicz.*
54. „Bajazet Błyskawica" *Jerzy Bandrowski.*
55. „Zerajca 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" *Zofja Łuwanowa.*
65. „Kat Sanson i jego epoka" *K. Sierp.*
66. „Mohammed II" *J. Bandrowski.*
67. „Listy anonimowe" *Z. Dromlewiczowa.*
68. „Arlekini i Kolombiny" *Dr. Tłuchowski.*
*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 austryjackiego" *M. T.*
*77. „Wyprawa Livingstona" *Dr. Majewski.*
*78. „Wojna Konopki z Toruniem" *J. Grabowski.*
*79. „Asasów. por. Fonc" *St. Str. Wojtkiewicz.*
80 „Grün—ochrannik" *J. Sokolicz-Wroczyński.*
*81. „Czciciele Śgo 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 ppłk. Grimma" *Gen. Wejtko.*
*91. „Orzeł morski" *St. Strumph-Wojtkiewicz.*
92. „Księżna i porucznik" *Jan Feldman.*
93. „Jak zabiliśmy Plehwego" *Borys Sawinkow.*
94. „Trucicielc i trucicielki" *W. Melcer-Rutkowska.*
95. „Niebieskie ptaki XIX w" *Meb.*
96. „Dwie hjery" *W. Mergiel.*
97. „Ostatnia Wojewodzina Wiedeńska" *K. Bartoszewicz.*
98. „Jak zabiliśmy Z. Ks. Sergjusza" *Sawinkow.*
99. „Spowiedź szpiega pruskiego" *Dr. Vitelius.*
*100—101 „W odmecie 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.

„ROJ"—„Żółta [illegible] — 13 [illegible] — — [illegible]lezierski
107. „Zakorko
*108. „Na pod
*109. „Rockfel
110. „Azef"
111. „Księżna
*112. „Francja
113 „Kulisy p
*114. „Amund
*115.—116. „T
*117. „Żywa t
118. „Szpiego
119. „Ojciec
*120. „Okręty [illegible]
*121. „Bunt na Potiomkinie" *Por. Kowalenko.*
*122—123 „Biljon słońc" — *Bruno Winawer.*
*124. „Zeppelin 127" — *Roman Krechowicz.*
*125. „Bohaterowie Adrjatyku" — *Pp. komandor Czeczott.*
*126. „Naj—Naj" *Johnes.*
*127. „Od koronek do płyt pancernych" — *J. Ginsbert.*
*128. „Tajemniczy DOX" — *R. Krechowicz.*
*129. „Z Wersalu do klasztoru" — *J. Straszewski.*
*130 „Szpieg—bohaterka" *M. Godlewski.*
*131. „Dogger Bank" — *Kpt. mar. R. Czeczott.*
132 „Fałszywe tropy" — *H. Czerwiński.*
133 „Tragedje małżeńskie" — *prokur. Januszkiewicz.*
*134—135 „Przez Atlantyk" — *Major Kubala.*
*136. „Film dźwiękowy" — *M. Kren.*
*137. „Admirał Nelson" — *Kpt. mar. Czeczott.*
138—139. „Jan III i Marysieńka" — *J. Kiewnarska.*
*140. „Ceilon". *Wacław Sieroszewski.*
*141. „Selimchan" *M. Domański.*
*142—143 „Turnieje maszyn" *Bruno Winawer.*
*144. „Pancernik Sulfren" *J. Ginsbert.*

„SŁYNNI KOCHANKOWIE" Nr. Nr. 2, 11, 14, 104, 111, 129.
„ROSJA NA RUBIEŻY" Nr. Nr. 3, 32, 43, 63, 74, 80, 88, 90 93 98, 119, 121
„WŁADCY" Nr. Nr 4, 20, 23, 53, 103
„PIORUNY I BŁYSKAWICE WSCHODU" Nr. Nr. 5, 37, 54, 96
„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, 89, 133
„EKRAN I SCENA" Nr. Nr. 13, 47, 57, 71, 86, 136
„ZMIERZCH HABSBURGÓW" Nr Nr. 15, 34, 49, 55, 92
„CYKL MORSKI" Nr Nr 17, 33, 46, 59—60, 91, 105, 107, 112 117, 120, 125, 127, 131, 137, 114.
„POLACY NA SZLAKACH ŚWIATA" Nr. Nr 18 22, 39, 42 44—45, 48, 58, 61, 72, 108, 140
„ZDOBYWCY I ODKRYWCY ŚWIATA" Nr. 19, 28 41, 77, 114
„CYKL MYŚLIWSKI" Nr. Nr 26, 52.
„CYKL SZPIEGOWSKI" Nr. Nr. 27, 38, 51, 69, 76, 82, 84, 87 96 99, 110, 118, 130
„CYKL KRYMINALNY" Nr. Nr 50, 73, 75 95, 113, 132, 141
„CYKL LOTNICZY" Nr. Nr 79, 85 102, 124, 128, 134—135.
„WOLA I PRACA" Nr. Nr. 62, 109.
„POLSKI CYKL OBYCZAJOWY" 21, 29, 56, 78, 83 94, 138—139
„ŚWIAT DZIWÓW" Nr. Nr. 12, 16, 64, 81, 115—116, 122—123, 126 140—143.
„WALKI O NIEPODLEGŁOŚĆ" Nr. Nr. 35—36, 70, 100—101.
„SPISKI I ZAMACHY" Nr 106

„Rój". Warsz. Kredytowa 1. P. K. O 9880.

BIBLIOTEKA
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku
001869