

PŁYNAĄ POLSKIE OKRETY

Z CYKLU:

BUDUJEMY PAŃSTWO

Zbiory E-1

POLSKA i ŚWIAT WSPÓŁCZESNY
BIBLIOTEKA MŁODZIEŻY

JIM POKER

**PŁYNĄ
POLSKIE OKRĘTY**



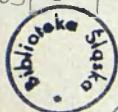
**NAKŁAD
GEBETHNERA i WOLFFA
WARSZAWA**



ST

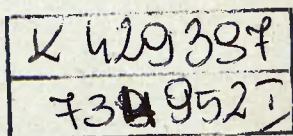
1259

b-09/ 805/106



30.09,

6r



*BITWA POD OLIWĄ.
(28 LISTOPADA 1627 R.)*

Nazywał się Benedykt Szelf, a pochodził z ubogiej rodziny Kaszubów, zamieszkałej w jednej z wiosek nad zatoką Pucką położonych — prawdopodobnie Mechlinkach. Ledwo od ziemi odrósł, musiał z ojcem-rybakiem i braćmi w wątlej żaglówce na połowy wypływać, w zimnych i burzliwych falach zatoki szukać flonder i węgorzy, które potem za grosze mieszkańcom gdańskim sprzedawano, byle tylko żyć. To też z morzem oswoił się prędko.

Ale przyszły czasy wojen szwedzkich i z połowami zaczęło być kręcho. Ryba, snąc wielkim ruchem okrętów wystraszona, trafiała się rzadziej, Szwedzi też Puck zajęli i rybakom wszelakie wstręty czynili, połów odbierając i na własny obracając użytek. Wreszcie dostęp do Gdańska stawał się coraz trudniejszy, bo go okręty szwedzkie blokowały, nikogo nie wpuszczając i nie wypuszczając. Tych zaś, co lądem dostać się pragnęli, szwedzcy rajtarzy chwyтали i albo przybierali nimi przydrożne drzewa, albo, obatożywszy srodze, zpowrotem do dom pędzili.

Dopieroż jak wojsko polskie pod panem Lanckorońskim, a potem i pod samym hetmanem Koniecpolskim przybyło na brzeg, i Pućk obległo, nastały znów lepsze czasy. Z podziwem spoglądał Benek na żelazne hufce polskiej jazdy, której się Szwedzi w polu i dwóch pacierzy ostać nie mogli. A w jeszcze większy podziw i radość wprowadził go widok sześciu polskich okrętów, co żaglami po wierzchołki masztów okryte i dumnie banderami królewskimi powiewające, pod Pućk płynęły, by takowy od strony morza z dział strychować.

Kiedy zaś 2 kwietnia 1627 r. Szwedzi zamek i miasto ze wszystką amunicją i armatą poddali, wydali zdrajców, sami zaś ze zwiniętymi chorągwiami, z milczącymi bębniami, z muszkietami włożonemi pod pachę (kolbą do przodu) wyszli, nastały znów lepsze czasy. W chacie starego Szelfa czas jakiś zamieszkiwał nawet jakiś towarzysz pancerny, który bardzo sobie ryby morskie chwalił i suto srebrem za nie sypał, co rodzinę Szelfów niemal od ostatecznej nędzy uratowało.

To też, gdy ów rycerz odjeżdżał, cała rodzina zegnała go ze łzami w oczach, a Benek, wówczas chłopiec piętnastoletni, strzemie mu trzymał. Kiedy zaś tamten konia już kolanami ścisnął, chłopak nie wytrzymał i zawołał:

— Zacierzcie mnie panie z sobą, bo i ja chcę królowi memu służyć!

Rycerz z początku zawahał się, ale że chłopca bardzo sobie upodobał, więc rzekł:

— Jeślić ojciec dadzą pozwolenie, to siadaj na podjezdka za czeladnikiem.

* * *

I oto, pożegnawszy się z rodziną, znalazł się Benek tegoż jeszcze dnia w Gdańsku, gdzie rycerz w gospodzie bogatej stanął. Zaraz też nazajutrz prosił Benek swego opiekuna, aby mu do floty okrętów królewskich zaciągnąć się było wolno. Zdumiał się na to rycerz i gniewnie powiada:

— Myślałem, że do jazdy, jako broni najszlachetniejszej, chcesz się zaciągnąć, i z konia nieprzyjaciół ojczyzny razić. Ale ty widać do tak wielkiego zaszczytu nie dorosteś, skoro na owych fluktach a nie na kulbace chcesz się kiwać...

— Nie gniewajcie się, panie — odpowiedział rezolutnie młody Szelf. — Każdy służy królowi, jak umie i może. Wy, panie, jesteście zamłodu do kulbaki przyzwyczajeni, ja zaś do barki i morza. Dobrych marynarzy też królowi potrzeba, bo kto inaczej okręty owe obsadzi?..

— Furda — obruszył się rycerz. — Okręty nam niepotrzebne, boć to tylko koszt wielki i kłopot. A przepawi się nieprzyjaciół do Polski, to go znów kopjami naszymi do morza wżeniemy, jak to było pod Kircholmem, Puckiem i w innych potrzebach.

— Darujcie, panie — powiada znów Benek. — Gdybyśmy okrętów mieli dużo, nie przeprawiłby się nieprzyjaciół wcale, nie śmiejąc nas zaczepić. A z tego pożytek wielki dla całego wybrzeża i dla Polskiby wypłynął. Moznaby i żyć w spokoju i pracować

i handlować z dalekimi krajami. A te talary, co flota kosztuje, łącznie byłyby na szkodach wojennych, takich jak ostatnie, oszczędzone. Czy zaś zawsze kopjami damy rady, niewiadomo. Bo chytry Szwed, morzem władając, nie w tem to w innem miejscu wyląduje...

Teraz rycerz rozgniewał się już na dobre i za kańczugiem obejrzał, chcąc tak hardą mowę skarcić. Aleć się opamiętał, a zastanowiwszy, że chłopak nie przez złość czy pychę mówi, tylko z prostoty ducha, kary zaniechał i rzekł:

— Kiedyś taki mądry, to wynoś mi się do owych okrętów. I żebyś mi więcej w oczy nie laźł, bo ci skórę wygarbuję, jakiem towarzysz pancerny poważnego znaku wojewody malborskiego.

*

*

*

Podprefekt floty królewskiej, inaczej wiceadmiral, imię pan Herman Witt, zrazu nawet i słyszeć nie chciał o przyjęciu chłopaka na okręty. Gdzieby to takie młode chuchro marynarzem zostać mogło? Dopieroż, jak mu Szelf opowiedział, że już z osiem lat na połowy z ojcem wypływa, a nadto rozmowę ową z towarzyszem pancernym przytoczył, stary wilk morski zmiękł jakoś.

— Chciałem cię kazać przepędzić, żeś tak obcesowo na okręt się pchał — powiedział. — Siła tu różnych obwiesiów i urwipołciów codzień przybywa, którym nie tyle służba dla króla i ojczyzny, aleć ino żądza łupu i przygód przyświeca. Takich każę gonić, bo z nich żadnego pożytku w potrzebie niema. Ale ty widać rezolutny chłopak jesteś, skoroś tamtemu ry-

cerzowi prawdę w oczy powiedział. A choć młodego wieku, rozum niczem dorosły posiadasz. Nie łzeszli tylko?

— Na Matkę Boską Swarzewską, którą wyznaję, że nie — zaklął się Benek.

— No, to cię biorę, — odparł Herman Witt. — Zostaniesz tu ze mną na „Wodniku“, bo chcę widzieć, co potrafisz i coś wart.

Poczem w dłonie klasnął, a gdy wezwany tym sposobem bosman okrętowy przybył, podprefekt oddał mu Szelfa pod opiekę.

* * *

Został tedy Benek chłopcem okrętowym na okręcie Jego Królewskiej Mości „Wodnik“. Ciężka to i niebezpieczna była służba, często nawet niemila, boć taki chłopiec okrętowy to najgorsze popychadło. Do roboty pędzą od rana do nocy, to na pokładzie, to w kuchni, to w baterji między działami, których paszcze poprzez *ambrazury* w burcie na świat wyglądają. Musiał smołę gotować, pokład zmywać, liny zwijać, niczem mała na drzewie, na maszty strzeliste się wspinać, chociaż mu się w górze dobrze kręciło w głowie. A w wolnych chwilach kucharz go do patroszenia ryb zapędzał, której to roboty Benek najwięcej nie lubiał, choć z rybim zapachem, jak mało kto był obyty.

Zato prawdziwą radość sprawiało mu czyszczenie dział okrętowych, których lśniące, śpiżowe cielska głaskał z dumą, usuwając troskliwie każdy pyłek czy plamkę. Dział tych było w baterji szesnaście dwu-

dziesiętocyfrowych, po osiem z każdej burty. Do tego dwie *hakownice* na kasztelu dziobowym stojące i dwie *śmigownice*, srodze donośne, w *kasztelu* na rufie ukryte. Nie licząc dwóch par *organków*, pośrodku okrętu umocowanych.

W czasie wypraw morskich — boć „Wodnik“ z innemi okrętami często port w Latarni pod Gdańskiem opuszczał, wypływając na szerokie wody Bałtyku — czuł się Benek dopiero w swoim żywiole. Od dziecka z morzem obeznany, nic sobie nie robił z największej nawet chwiejby i podczas gdy żołnierze królewscy, zzieleniali i półprzytomni od choroby morskiej, służbę takową przeklinali, on wesół i chętny wszędzie biegał, marynarzom pomagając a rozkazy oficerów spełniając z zapalem. Wnet go też i wszyscy polubili, a sam wiceadmiral Witt nieraz pochwalić raczył.

Bo właśnie flota polska pod dowództwem prefekta sił królewskich, admirała Arndta Dickmana, uwijała się po Bałtyku, aż hen na wody Kurlandji się zapuszczając, okręty nieprzyjacielskie chwytając, a nieraz i brzegom szwedzkim grożąc. W ten sposób wojska szwedzkie w Prusach czy Inflantach grasujące, odcięte zostały od kraju i niejedną sromotną klęskę ponieśli.

Cóż, kiedy wszystkiego tych okrętów polskich było siedem, podczas gdy Szwecja liczną i silną posiadała flotę. Wnet też admirał szwedzki Gildenhjelm z 25 okrętami Gdańsk znów zablokował, a eskadra polska, co się była w stronę Kołobrzega zapędziła, w nielada znalazła się niebezpieczeństwie.

Dwum okrętom udało się wprawdzie szczęśliwie do

kule do dział podając, albo lejąc wodę na rozgrzany spiż. Ale kanonierzy bardzo go sobie chwalili, że taki karny, spokojny i odważny chłopiec

* *

2 września tegoż pamiętnego roku miał Benek uciechę nielada. Do Latarni zjechał sam król Zygmunt III z królewiczem Władysławem i nuncjuszem papieskim Santa Croce. Dziesięć okrętów polskich witało swego władcę hukiem dział i dźwiękiem trąb, podczas gdy wiatr igrał banderami, z których wielka, czerwona z ręką, trzymającą miecz, była wówczas znakiem królewskim.

Patrzył więc zdaleka młody Szelf na swego króla, a w oczach miał łzy radości i rozczulenia. Niekażdemu to przecież danem było majestat królewski oglądać. Niekażdy mógł też, tak jak on, Szelf, panu swemu ofiarnie służyć tam, gdzie potrzeba była najpilniejsza. Tedy po owym przeglądzie chłopiec czuł w piersiach jeszcze więcej miłości dla króla i ojczyzny i jeszcze więcej zapału do pracy.

Aleć po odjeździe króla jegomości znów ciężkie czasy nastały. Flota szwedzka, w sile trzydziestu zgórą okrętów, zablokowała Gdańsk, nikogo nie wpuszczając i nie wypuszczając, a okręty polskie, zbyt były słabe, aby szczęścia w otwartym boju próbować. Dopiero w listopadzie okazja dobra trafić się miała.

Sztormy i niepogody spędziły wówczas do Królewca i Piławy większość sił szwedzkich, a pod Gdańskiem została tylko eskadra krążownicza, złożona z sześciu wielkich okrętów, pod wodzą zdobywcy Rygi

i komendanta Piławy, wiceadmirała Niklasa Stiernskjölda. Z tej to okoliczności admirał Dickmann skwapliwie skorzystał postanowił, słusznie sądząc, że w ten sposób pożytku ojczyźnie a chwały swemu królowi z pewnością przysporzy.

* * *

Ranek 28 listopada 1627 roku był chmurny, chłodny i mglisty. Zegar na wieży gdańskiego ratusza wydzwonił właśnie ósmą i na okrętach po odśpiewaniu modlitwy podniesiono gałę flagową, a wraz potem żagle. Niebawem strzał działowy dał znak do odkocowania.

Wyłynęło więc dziewięć okrętów polskich: „Święty Jerzy“, na którym był sam admirał Dickmann, „Łatający Jeleń“ pod kapitanem Appelmannem, „Panna Wodna“, którą kawaler Argan dowodził, „Wodnik“ pod wiceadmirałem Wittem, a dalej „Arka Noego“ pod Magnusem, „Tygrys“ pod kawalerem Venturos (ognistym Hiszpanem), „Delfin“, „Biały Pies“ i „Syrena“. Opodal Latarni połączył się z nimi „Król Dawid“, któremu dzielny Murrey przewodził. Kurs wzięto wzdłuż brzegu na Północny-Zachód.

Na wysokości wsi Oliwa, gdzie mieścił się słynny klasztor Cystersów, z mgły wyłoniły się dwa wielkie okręty. Był to admirałski „*orlog*“ Stiernskjölda i towarzyszący mu „Pelikan“. Pozostałe cztery szwedzkie okręty były daleko w tyle na *zawietrznej*.

Nikt nie opisał zdziwienia Szwedów, którym możliwość wycieczki czy ataku ze strony młodej polskiej floty nie powstała w głowie. W te pędy skoczyli do

armat, rozległ się gwałtowny warkot bębnow, a płaczliwe głosy trąb zdały się dziurawić mgłę. Ta zaś się od kilku chwil powoli, w górę unosiła, jakby dobrej sprawie służąc, kryła okręty polskie tak długo, jak to było potrzebne.

Ale na „Świętym Jerzym“ wzbił się już na wielki maszt bojowy znak admirała i powiał wesoło na szczęśliwą wróżbę. A wraz potem rozległ się donośny głos samego Arndta Dickmanna:

— W imię Boże! Naprzód ku Szwedom!

A w chwilę potem:

— Ognia!

Flota polska pierwsza rozpoczęła bitwę.

Wnet „Święty^{*} Jerzy“^{*} szczepił się ze szwedzkim „admiralem“, zagrzechotały muszkiety, rozległ się szcęk rapierów, tasaków, halabard. Ręczne granaty i płonące żagwie posypały się z pokładu na pokład. Polscy marynarze natarli z taką furją, że odrazu zwycięstwo przechyliło się na ich stronę. Padł trafiony trzema kulami admirał Stiernskjöld, ranny został kapitan Stonart, padło kilku oficerów i kilkudziesięciu ludzi załogi. Chłopcu, który na rozkaz dogorywającego admirała chciał zapalony lont rzucić do prochowni, kula działowa urwała głowę. Biegnie w jego miejsce puszkarz Holender, ale temu przerażony szyper szwedzki lont z ręki wyrywa, wołając hańbę niewoli od chwalebnej śmierci.

Tymczasem „Panna Wodna“, zakotwiczywszy z drugiej strony Szweda, odcięła go od towarzyszy. Więcej — kilka celnych salw posłała mu w burty, wypłaszając na pokład tych, którzy się byli do wnętrza

„orloga” schronili. Jeszcze chwila i głośne wołania „Pardon, pardon!” rozlegają się na nieprzyjacielskim okręcie, a błękitna ze złotym krzyżem bandera Szwecji, odcięta uderzeniem polskiego topora, spływa na pokład.

Jednakże szwedzkiemu „Pelikanowi,” udało się, dzięki niezręczności dowódcy „Latającego Jelenia”, dotrzeć w pobliże obu szczepionych okrętów i oddać salwę do burty „Św. Jerzego”. Polski okręt odpowiedział, a będący w pobliżu „Król Dawid” nadbiegł na pomoc. To też „Pelikan” wnet zrejterował, wiatr wykorzystując, i już z oddalenia z rufowych armat ostatnią oddał salwę.

Salwa ta jednak była dla polskiej bandery wysoce nieszczęśliwa. Albowiem tak zwany pocisk ramowy — dwie ze sobą łączone kule — trafił nie w „Świętego Jerzego”, a właśnie w zdobyty admirałski okręt szwedzki. Tam admirałowi Dickmannowi, który właśnie na pokład przytu przeszedłszy, rozkazy co do jeńców i holowania wydawał, obie nogi zgruchotał. Tak oto dobry, pobożny i dzielny admirał Jego Królewskiej Mości Zygmunta III w chwil kilka ducha wyzionął, żołnierską śmiercią zszedłszy z tego świata. I dziwnym trafem ciała dowódców obu wrogich sobie eskadr na jednym znalazły się okręcie.

Tymczasem pozostałe okręty szwedzkie zbliżyły się znacznie, ale tylko najpotężniejszy z nich — „Słońce” — do sprawy śmiało stanął. Trzy inne, widząc wyciągnięte ku nim w szyku torowym okręty polskie, rychło zawróciły, i wiatr pełnemi żaglami wykorzystując, uszły ku Helowi.

Natomiast „Słońcu“ zabiegł drogę wiceadmirał Herman Witt na „Wodniku“ i tu dopiero zaczęła się walka. Benedykt Szelf po raz pierwszy w tak gorącej znalazł się sprawie, boć w porównaniu do niej ucieczka z pod Kołobrzega fraszka była.

„Słońce“ miało dziesięć dział więcej od „Wodnika“ a i same działa większego były wagomiaru. Liczniejszą też była załoga. Jednak Herman Witt znał na wylot nie tylko rycerskie, ale i marynarskie rzemiosło. Tak sprytnie swoim „Wodnikiem“ kierował, że z trzech salw oddanych przez Szweda, jedna tylko w polski okręt trafiła, podczas gdy wszystkie trzy salwy „Wodnika“ były straszliwie celne. Padł od nich dowódca „Słońca“, kapitan Forrat, a szwedzcy żołnierze pokotem zalegli pokład.

Tego wszystkiego jednak Benedykt Szelf nie widział, bo przy działach zajęty, kanonierom jako zwykle pomagał. Przez ambrazury zaś takie kłęby dymu i ognia buchały, że światła bożego z za nich nie było widać.

W baterji zaś panowało istne piekło: Łoskot bębna, odmierzającego salwy, turkot kół, krzyki ociekających potem, półnagich mimo listopadowego przymrozku kanonierów, szum fal i stukot kul nieprzyjacielskich o burty okrętu, wreszcie donośny głos oficera dowodzącego działobitnią:

— Spokojnie chłopcy! Odmie , podsyp, ładuj! Bez pośpiechu — cell Celuj w żagle!

Poczem, pokryty łoskotem bębna, gromki okrzyk:
— Pall

I osiem dział wypłuwa salwę, jak orzech zgryzł. Ale jeszcze czerwony błysk płomienia drga w powietrzu, jeszcze bębni w uszach dzwonią od strasznego huk, gdy kanonierzy rzucają się na rozpalone cielska armat. Jeden długim wyciorem łaskocze spiżowe gardło, drugi kubłem wody zlewa lufę, trzeci rychtuje, naprowadza, boć przecież działo po strzale odskoczyło do środka. A tu już Szelf biegnie, skacząc przez wyciory, koła zapasowe, kubły, stosy kul. Zwinnie podaje ładunek ładownicemu. Ten wsuwa go w wystygłą już gardziel, chwyta z rąk drugiego chłopca garść pakuł, przybija mocno. Trzeci kanonier zapycha wnet kulę, ciężką, żelazną i znów przybija.

W tym czasie okręt obrócił się snąć, bo gruchnęła salwa z przeciwnej burty. Ale tu już wszystko w porządku. Błękitnawe dymki lontów, trzymanych krzepkimi dłońmi ogniomistrzów, unoszą się ku górze. — Gotowel — melduje starszy puszkarz.

— Lewa burta, uwaga! Pall

Znów płomień, łoskot piekielny, dym, gryzący gardło. Pomroka zalega galerję, mimo że pod pułapem lampy oliwne płoną szeregiem. W ich rozchybotanem świetle pokład bateryjny czyni wrażenie piekielnego kręgu, w którym miotają się nadzy, uczernieni sadzą, czerwoni od ognia, a niekiedy i od krwi, potępieńcy. Aleć w tem pozornem piekle wszystko dzieje się na komendę, a porządek jest tak wzorowy że ani jeden wysiłek nie idzie na marne.

Naraz z górnego pokładu rozlega się gwizdek, a wślad za nim wrzeszczy ktoś przez tubę:

— *Pikieta abordażowa na górę!*

Połowa obsługi dział chwytła w mig za umocowane wzdłuż burt piki, pałasze, halabardy, i wśląd za oficerem wybiega na górę. Jest między nimi i Szelf ze sporym toporem w ręku. Przez chwilę stoją na spowitym w dymach pokładzie, łapiąc dech w piersi, aż wreszcie na gromki okrzyk oficera ruszają ku burcie.

Bo właśnie wstrząs potężny przeszedł po całym okręcie, a następujący po nim trzask i chrobot jest oczywistym znakiem, że „Wodnik“ i „Słońce“ szczepiły się ze sobą. Z burt, z wantów, z abordażowych kładek skaczą polscy marynarze na pokład wroga. Inni w górze na rejach i w gniazdach bocianich tkwiący, miotają ręcznymi granatami, prażą z pistoletów i muszkietów. Szwedzi zresztą czynią to samo. Aleć tego dnia nikt i nic nie jest w stanie powstrzymać rozpędu dzielnych Kaszubów i Gdańszczan. Dopiero co trzech skoczyło na pokład, a tu już uwija się ich trzydziestu. Między nimi sam wiceadmirał Witt, w pierwszym szeregu przykład dając. A tuż za nim Szelf, siekierą swoją straszliwe młyńce wyczyniający.

Coraz to nowi skaczą zresztą za nimi, niebaczni na palbę muszkietową i własne straty. Boć ten i ów krwią już na pokładzie broczy, inny znów między okręty do morza zleciał, gdzie go w takiej chwili nikt szukać nie będzie. Z obu stron padają zabici i ranni.

Porucznik szwedzki, który po śmierci Forrata objął dowództwo „Słońca“, broni się dzielnie. Już dwóch marynarzy polskich rapierem przebił, bosmana z pistoletu postrzelił. Stanowczość i odwaga maluje się

w jego obliczu, pokrytem rozwianą na wietrze, nawpół od prochów spaloną brodą. Aż wreszcie sam Witt tnie go halabardą w szyję i ciało drugiego kometanta spada do wody.

Dwa razy pokład „Słońca” jest już w mocy naszych i dwa razy nasi muszą się cofać pod ogniem granatów ręcznych i razami pik. Za trzecim razem jednemu z polskich marynarzy udaje się podciąć liny wiążące uszkodzony fok-maszt. Ten wali się z trzaskiem, a spadające żagle wielkim całunem przykrywają obrońców i napastników. Długą chwilę pod stosem płótna i lin kotłuje się coś z brzękiem i przewraca, aż wreszcie róg płótna uchyla się, i wypełza z poden dwóch ludzi. To marynarz Simson i chłopiec okrętowy Szelf.

— A Szwedzi? — pyta przebiegający sierżant. — Uszli do kasztelu?

— Nie, panie — odpowiada Benek. — Nie uszli.

Więcej powiedzieć nie może, bo mu tchu brakuje, ale Simson wnet dodaje:

— Kilku rozciągnęliśmy, a z dziesiątek tak omotaliśmy płótnem i linami, że niczem raki w więcierzu siedzą. Jest między nimi oficer jeden znaczny.

Już jednak Witt, skorzystawszy z zamieszania, jakie runięcie żagli sprawiło, skoczył ze swymi ludźmi naprzód. Zawrzała na nowo walka, tym razem rozstrzygająca. Jakaś szabla dotknęła Benkowego ramienia, ale chłopak tylko toporem rąbnął naodlew i szabla prysła w drzazgi. Skrwawiony, odurzony zapachem prochu, ruszył ku wantom, jednym susem wdarł się

na nie, jak wiewiórka począł wspinać się ku górze. Miał myśl

Jakoż dostawszy się do bocianiego gniazda, za flaglinę chwycił, toporem ciął, pociągnął. Wielka bandera bojowa Szwecji spadła mu prosto w ramiona. W chwilę później po linie na dół się zsunął i cenną zdobycz samemu Wittowi doręczył.

Krzyknęły niedobitki szwedzkie na ten widok, ostatek ducha tracąc. A wiceadmirał Witt chciał właśnie chłopca pochwalić, kiedy ten znikł mu nagle z oczu.

— Nie widziałeś gdzie Szelfa? — zagadnął po chwili jednego z oficerów. — Banderę szwedzką zdobył, a tem na patent rycerski zasłużył. Moja w tem sprawa, żeby do szlacheckiego stanu został podniesiony, bo pożytek z tego chłopaka wielki być może.

— Widziałem Wasza Miłość, — odparł oficer — jak na dziób okrętu pobiegł. Widać mu się zachciało znaku, co na bugszprycie powiewa...

Oficer nie skończył. Bo nagle wśród garstki niedobitków szwedzkich, która się jeszcze u stóp grotmasztu broniła, ukazał się sternik z zapalonym lontem w jednej, a rapierem w drugiej dłoni. Jak oszalały, swoich i obcych roztrącając, pobiegł do luku...

— Czuj — duch! — wrzasnął oficer. — Chcą okręt w powietrze wysadzić!!!

A Witt, który szybko, jak nikt, rozeznac się potrafił, skomenderował:

— Odwróć! Na „Wodnika“ wróć! Biegiem!

Wnet odezwały się trąbki, wzywające polskich

żołnierzy i marynarzy, co się byli na pokładzie „Słońca“ porozbiegali, do odwrotu. Skoczyli jedni przez drugich, jak który mógł i umiał. Jeden nawet do wody między okręty wleciał, aleć go szczęśliwie na lince wyłowiono. 32 Szwedów rzuca broń i wślada za Polakami szuka ocalenia.

Ale gdzie jest Szelf? Aha! Oto i on. Biegnie właśnie ku swoim, zdobyty znak pokazując. Prędejj, prędejj!!!

Jednak pokład usiany porwanymi żaglami, splątanymi linami, trupami i rannymi, bronią wszelkiego rodzaju, straskanemi bierwionami, a śliski od krwi i wody, jest trudny do przebycia. Czy chłopiec aby zdąży?...

Dobry stary Witt wahał się dotąd z odbiciem, daje jednak znak swemu szyprowi. Niesposób dla tego chłopaka i może garstki innych, co się na „Słońcu“ zapóźnili, trąbek nie słuchając, — ryzykować życie wszystkich innych, wydać na zgubę pewną okręt Jego Królewskiej Mości. Trudno!... Wiceadmiral z bólem serca decyduje się.

— Odbijaj! — woła do szypra.

— Skacz do wody. Skacz do wody. Prędejj! — wołają na Szelfa marynarze, stojący na dziobie „Wodnika“. — Już my cię wyłowimy!

Chłopiec właśnie podbiega do burty. Tuż za nim biegnie sierżant, który z chorążym szwedzkim walcząc, sygnału nie słyszał. A za nim kilku jeszcze naszych.

Zapóźno! Zaledwie „Wodnik“ odsunął się na kilka łokci, straszliwy łomot wstrząsa szwedzkim okrętem.

Z wnętrza jego aż pod obłoki wybucha olbrzymi słup ognia i dymu, z którego zaczynają jak grad lecieć odłamki: najprzód działa, muszkiety, kłody drzewa, sprzęt wszelaki. Potem ciała ludzkie. A potem drobniejsze kawałki, pomieszane z trąbą wody. Aż nawet na „Wodniku“ kilku ludzi szwank poważny od owych odłamków poniosło, a i takielunek uszkodzony został.

Tak oto „Słońce“ zaszło dnia tego w samo południe, a wraz z niem zginął, śnać prochami na sztuki rozerwany, piętnastoletni polski marynarz Benedykt Szelf, który młode swe życie królowi i ojczyźnie w ofierze złożył.

* * *

Z triumfem wracała flota polska do Gdańska. „Panna Wodna“ holowała zdobyty szwedzki okręt o 36 działach, który jednak wnet trzeba było porzucić, bo, podziurawiony jak rzeszoto, tonąć zaczął. Ale wzięto zawsze na nim kasę, dwie chorągwie, czterech oficerów, pastora i 66 jeńców, nie licząc rannych. Radość ze zwycięstwa przyćmiewała tylko śmierć admirała Dickmanna i dwóch tuzinów marynarzy króla, którzy zwycięstwo życiem swoim okupili.

To pierwsze polskiej floty walne zwycięstwo miało ogromne znaczenie. Stwierdziło ono przedewszystkiem, że flota nieprzyjacielska, choć silniejsza, może być przecież zwyciężona, acz o tem wielu dotąd wątpiło. Że okręty polskie mogą iść z nią w zawody, jeśli tylko są należycie uzbrojone i wyekwipowane, jeśli nadto ilość ich jest dostateczna, choćby nawet liczbą

floty nieprzyjacielskiej nie osiągała. Albowiem na morzu niekoniecznie zwycięża silniejszy.

Ale najcenniejszym skutkiem zwycięstwa było złamanie blokady, odzyskanie wolności morskiej, bez której żaden kraj istnieć nie jest w stanie. Przez pewien czas Rzeczpospolita swobodnie ze wszystkimi zamorskimi krajami handlować mogła, jako że morza nie dzieli, ale łączy narody.

Okres kilku miesięcy następujących po bitwie pod Oliwą — to nietylko najpiękniejsza chwila w dziejach polskiej marynarki, to także „złoty wiek“ polskiego narodu. Niestety trwał on krótko, bo naród na flotęłożyć nie chciał, królowi jeno ten obowiązek przekazując. A że w ten sposób do potęgi morskiej Polska dojść nie mogła, więc ją coraz dalsze pustoszyć zaczęły napady.

Jak to arcybiskup Dymitr Solikowski jeszcze w 1571 roku pisał: „Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddała, a wszystkie szkody na się przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim...”

NA BRZEGACH KAMERUNU.

W jasny grudniowy ranek 1882 roku wypłynął z portu francuskiego Le Havre mały, zgrabny okręcik o łacińskiem ożaglowaniu. Na grot-maszcie jego powiewała dziwna, w żegludze międzynarodowej nieznana bandera: Syrena na biało-czerwonem polu. A załoga podlegała komendantowi wyprawy, młodemu człowiekowi, który niebawem miał zastąpić jako znany podróżnik.

Komendantem był nikt inny, tylko urodzony w Kaliszu r. 1860 Stefan Scholtz Rogoziński, a jego czterej towarzysze zwali się: Janikowski, Tomczek, Hirszfeld i Ostaszewski — wszyscy pięciu — Polacy. Pod banderą Warszawy płynęli na podbój afrykańskich lądów.

„Łucja-Małgorzata“ — tak się nazywał ów okręcik, była lugrem o pojemności 110 tonn, czyli statkiem mniejszym jeszcze od słynnej „Santa Maria“ Kolumba. Mimo to żeglarze nasi (Rogoziński był oficerem marynarki rosyjskiej) nie wahali się wypłynąć na szerokie wody Atlantyku. Jeszcze jeden dowód, że nie wielkość statku, ale jego budowa i sprawność załogi stanowią o bezpieczeństwie.

Nie danem jednak było „Łucji Małgorzacie“ dopłynąć spokojnie do brzegów Afryki. O tej porze roku w Zatoce Biskajskiej szaleją potężne sztormy, które omal że nie zatopiły statku wraz z ekspedycją. Bugszpryt złamał się, chronometry stanęły, załoga ledwo trzymała się na nogach. Ale dzięki żelaznej energii komendanta, po 33 dniach pełnej niebezpieczeństw podróży, zawinięto do portu Funchal na Maderze. Po krótkim wypoczynku i przetrwaniu znów kilku sztormów, „Łucja Małgorzata“ odwiedziła 18 marca rzeczpospolitą murzyńską Liberję. A 16 kwietnia bandera Warszawy powiała w Santa Isabel na wyspie Fernando Po. Stamtąd łodziami nieustraszeni podróżnicy puścili się ku lądowi afrykańskiemu, zakładając na wyspie Mondoleh, leżącej na wybrzeżu Kamerunu, polską faktorję.

Zaczęły się żmudne dni wypraw, poszukiwań, pertraktacyj z miejscowymi kacykami. Niebawem taktownem, przychylnem ale stanowczem postępowaniem podróżnicy zdobyli sobie sympatję i miłość wszystkich okolicznych plemion. Niejednokrotnie Rogoziński i jego towarzysze służyć musieli za sędziów, za rozjemców, łagodzić zatargi i miejscowe dzikie obyczaje. Nie lękali się zapuszczać samotrzeć (boć ostatni dwaj wycofali się z wyprawy) w najdziksze ostępy puszczy afrykańskich. Kolonizujący to wybrzeże Anglicy niejednokrotnie uciekali się do polskiej pomocy.

W r. 1884 zostało ich tylko dwóch, bo dzielny Tomczek padł ofiarą straszhwej żółtej febry. Mimo to ufność w „białych ludzi z dalekiej Północy“ przy-

byłych, była tak wielka wśród murzynów, że główny kacyk, król Jerzy z Boty, oddał rządy nad swym krajem w ręce Rogozińskiego, a niebawem za jego przykładem poszli i sąsiedni kacykowie.

Rogoziński nabył poprostu na własność te plemiona, a ekspedycja polska wzięła w posiadanie ziemię i objęła rządy. I nastał okres dobrobytu i pokoju.

Rogoziński snuł już szerokie plany sprowadzenia do Kamerunu Polaków, założenia tam Nowej Polski niepodległej, boć przecież stara, za błędy ojców, co morza odbiegli, pokutując, jęczała w niewoli.

Ale jakże tu władać nadmorskiem państwem czy kolonją bez floty wojennej? Niebawem w sąsiedniej Bimbji pojawili się Niemcy. Ogniem i żelazem kanonierki ich zaczęły krzewić „cywilizację“. Wynik był taki, że murzyni jeszcze tłumniej garnęli się pod opiekę ludzkich i wyrozumiałych Polaków.

Tu przyszły na Rogozińskiego i Janikowskiego ciężkie chwile. Jakże bronić się w dwie strzelby i dwa rewolwery przeciwko karabinom i armatom? Żeby mieć choć jeden mały okręt wojenny — możnaby spróbować partyzantki czy podstępu. Ale tak... Nie było innej rady, jak oddać się pod opiekę Wielkiej Brytanji, której wszak okrętów nie brakowało.

To też, kiedy przybyła na wody Kamerunu angielska kanonierka „Forward“, stanął wnet następujący traktat:

„Jej Królewska Mość królowa Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji, Cesarzowa Indyj itd.

itd. i pan Stefan S. Rogoziński, oraz król Jerzy i kacyk Boty czyli Bobii, pragnąc podtrzymać i wzmocnić pokojowe i przyjazne relacje, które tak długo istniały między nimi, postanowili co niżej:

Jej Wielkobrytyjska Królewska Mość zamianowała i nazaczyła p. E. H. Hewetta swym konsulem na zatoki Beninu i Biafry dla zawarcia traktatu.

Porucznik Artur Furlonger, dowodzący okrętem J. Kr. M. „Forward“, mając odpowiednie upoważnienie od rzeczonoego p. Hewetta, w imieniu i dla Jej Kr. Mości, królowej Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji, oraz rzeczony p. S. S. Rogoziński wraz z królem i kacykiem Boty zawarli następujący traktat:

I. Jej Kr. Mość królowa Wielkiej Brytanji, stosując się do życzenia p. S. S. Rogozińskiego, oraz króla i kacyka Boty, podejmuje się rozpościerać nad nimi i nad krajem, znajdującym się pod ich władzą Swą łaskawą opiekę i protekcję.

II. P. S. S. Rogoziński, oraz król i kacyk Boty postanawiają i zobowiązują się nie wchodzić w żadne korespondencje, układy czy traktaty z obcym narodem lub rządem bez wiedzy Rządu Jej Kr. Mości królowej Wielkiej Brytanji.

III. Niniejszy traktat wchodzi w życie z dniem podpisania.

Dan w dwóch egzemplarzach dnia 28 sierpnia 1884 roku w mieście Bota.



Podpisano:

A. Furlonger,

komendant okrętu J. Kr. M. „Forward”

S. S. Rogoziński

Świadkowie:

Król (x) *Jerzy*

R. M. Parson,

Kacyk (x) *Mollende*

komisarz na H. M. S. „Forward”

Amonaco (x) tłumacz

S. Burnley

Po trzech latach Rogoziński z Janikowskim wrócili do kraju, przywożąc bogate zbiory i zdobycze naukowe. A choć Kamerun nie stał się nową Polską, toć jednak imię polskie szeroko wsławili i dali żywy dowód, że podróże i odkrycia Polakowi rzecz nie obca.

BAŁTYK — MARE NOSTRUM.

Bezdrut zapiał cieniutko jak zarzynany kur. Z pod ołówka dyżurnego radjotelegrafisty poczęły wnet wyskakiwać nabrzmiące znaczeniem litery, formując się w krótkie lecz tragiczne zdanie:

„S. O. S. Yacht „Hertha“ in schwerer Not. S. O. S.

— Ale gdzie? — zniecierpliwiał się telegrafista, chwytając za *taster*.

Odpowiedź, acz mętna, nie dała na siebie czekać.

— „*Travers Schievenhorst... S. O. S.*“...

Rozdzwoniły się telefony. Zabiegali gońce. Kilku oficerów, schylonych w walce z dmącym od morza wichrem, przedarło się na chłostane fałdę molo. Nie upłynęło kwadransa, jak służbowy torpedowiec — O. R. P. „Krakus“ — wyskoczył poza falochron, całą siłą swych sześciu tysięcy koni zmierzając tam, gdzie ginęli ludzie.

*

Siedli pewno w ujściu Wisły na mieliźnie, jak „Baltara“ — mówił dowódca „Krakusa“, kapitan Górski, do porucznika Neya. — Będzie twardy orzech do zgryzienia.

— Przy tej pogodzie — tak. Dziwi mnie jednak ta historia. W Schievenhorst jest przecież stacja ratunkowa.

— Widocznie do tej pory nie mogli dotrzeć...

Reszta zdania popłynęła w przestworza wraz z tonną wody, która się przelała przez mostek. Już bowiem „Krakus” nurzał się jak delfin w pianie i krótkiej, stromej fali, bijącej taranem w blachy pokładu. Czarne postrzępione chmurzyska cwałowały po nawisem nisko niebie, a w powietrzu wyło i świstało, jakby całe tłumy potępieńców szły niem do szturmu na okręt.

Po pół godzinie trzeba było zmniejszyć obroty maszyn, bo „Krakus” zarywał dziobem i przeradzał się w łódź podwodną, podczas gdy obie śruby bezsilnie biły powietrze. Na mostku oficerowie i sygnaliści przemokli do nitki, mimo ceratowych płaszczy, starali się w świat, rozchybotany do ostatnich granic wyobraźni, wprowadzić nieco równowagi i porządku.

Po kilku godzinach borykania się z rozszałym żywiołem, skroś poryk wichru doszło ciche, jak szept dziecinny, wołanie prawoburtowego sygnalisty.

— Piętnaście stopni zprawa *wrak!*...

*

Górski nie miał czasu oglądać z trudem uratowanych rozbitków, bo obowiązek dowódcy trzymał go na mostku. Zameldowano mu tylko, że jest ich pięciu. Ulokowani są w messie i kabinach, gdzie czuwa nad nimi sanitariusz z ordynansami.

Dopiero kiedy długa kosa Helu skryła torpedowiec od wściekłych ataków fali, zostawił okręt Neyowi,

a sam zeszedł na dół. Nachylił się nad pierwszym z brzoza rozbitkiem, półprzytomnie drzemiącym na kanapie *messy*.

— To, panie kapitanie, sam właściciel yachtu, — objaśnił sanitariusz. — Dosyć był kiepski, bo się opił wody, kiedyśmy go wyciągali. Ale już mu lepiej.

— Skąd ja jego znam? — zdziwił się naraz Górski, patrząc z uporem w wybladłe rysy niemieckiego yachtsmana, przenosząc potem wzrok z siwiejącej bródki na leżącą na krześle mokrą do cna kurtkę, z wstążeczką „Żelaznego Krzyża“ w klapie.

Tamten otworzył oczy, łyknął sporą porcję grogu, a ujrawszy Górskiego, zaczął słabym głosem:

— Fregatten-kapitän von Wernicke z niemieckiej marynarki... Dziękuję za ratunek...

Przenikliwa błyskawica świadomości w mózgu Górskiego. Jasność ogromna, ale bolesna. Tak! To von Wernicke.

Po rozbujanym pokładzie kapitan chłostany falą, wraca na mostek. Sprawdza kurs, okiem pana ogarnia okręt. Wszystko w porządku. Można puścić wodze myślom.

*

Wiosna 1914 roku w rodzimym Trzemesznie. W gimnazjum młody Hans von Wernicke z dumą opowiada, że dziś przyjedzie jego brat, świeżo mianowany podporucznik cesarskiej marynarki. Stefan Górski, który nie lubi Niemców, ale od czasu, kiedy był z matką w Kołobrzegu, czuje dziwny pociąg do morza i wszystkiego, co z niem związane, chciałby bardzo obejrzeć

źbliża prawdziwego marynarza. Mundur morski jest dlań bowiem symbolem rycerskości, potęgi i wiedzy.

Leutnant Otto von Wernicke przyjeżdża. Braciszek Hans, którego młody wiek uchronił na razie od krzyżackiej nienawiści, obiecał Stefkowi, że go do brata zaprowadzi. Bodajby nie był obiecywał.

Albowiem leutnant von Wernicke na ukłon Stefka nie raczył odpowiedzieć i poprawiając monokl, rzekł szyderczym głosem do wpatzonego weń jak w tęczę gimnazysty:

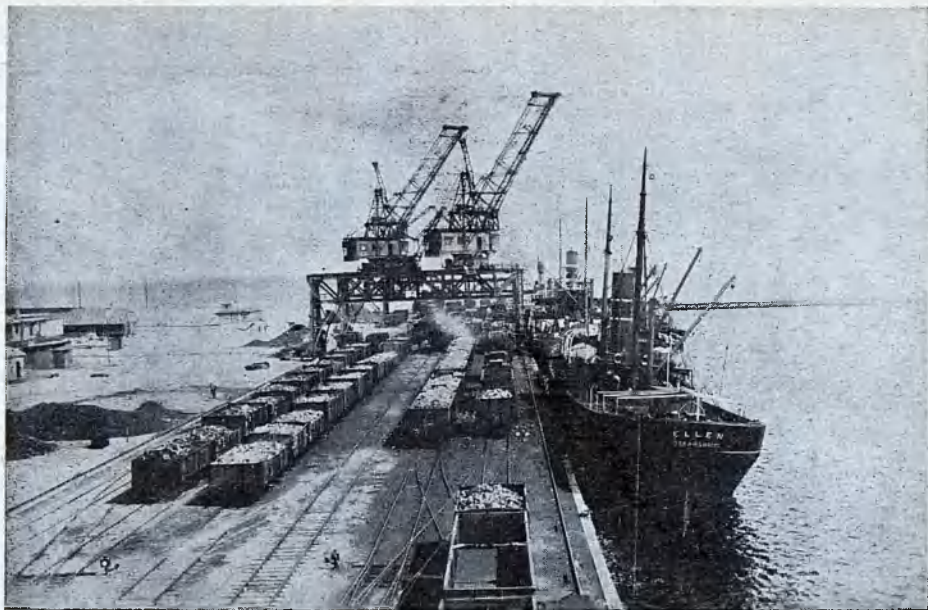
— Wynoś się stąd, smarkaczul

Stefek obrócił się na pięcie i wybiegł. Nie tak sobie wyobrażał marynarza — choćby nawet niemieckiego. Toż ten porucznik cesarskiej marynarki nie zachowywał się lepiej od grubego wachmistrza żandarmerji, co kilka razy do roku przynosił panu adwokatowi Górskiemu różne nakazy karne...

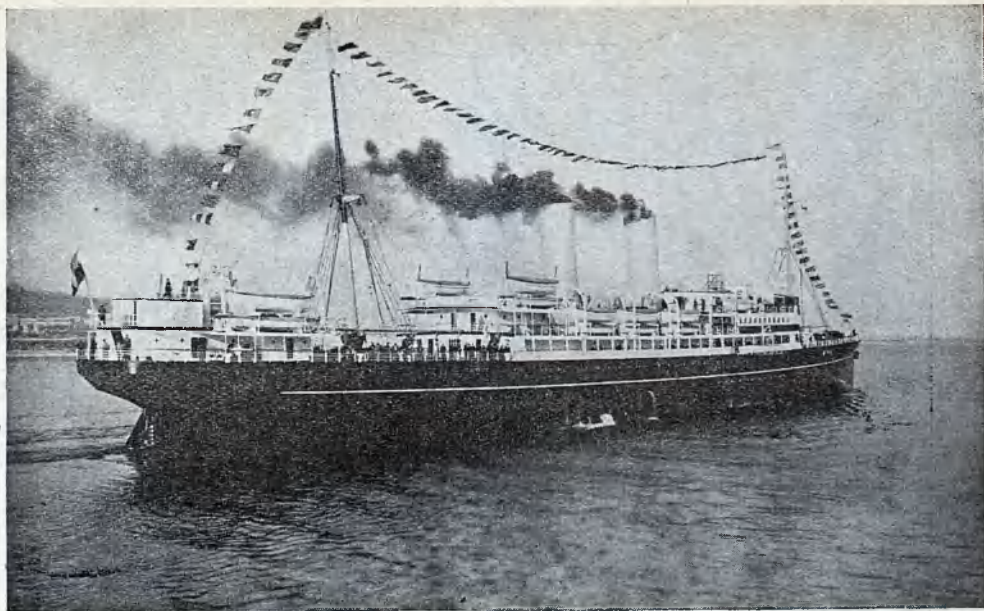
Dopiero w domu Stefek dał upust swojej żalości. — Tatusiu, — żalił się ojcu — czy jak Polska znów będzie wolna, to zbudujemy flotę?... Bo ja chcę być marynarzem, ale nie niemieckim...

Ojciec pogłaskał go po głowie.

— Polska prędzej czy później wolność odzyska, wątpić nam nie wolno, mój synu. Może my chwili tej nie doczekamy, ale przyjść ona musi. Inaczej nie byłoby Boga nad światem. Tylko czy flota będzie, w to wątpię... Mówił dawniej Kłonowicz: — „Może Polak nie wiedzieć, co morze, gdy pilnie orze“.



Załadunek statków przy moło portowem w Gdyni.



Statek „Kościuszko” wypływa z Gdyni.

Z czystej duszy dziecka wylęgają się czasem—ideje, na które nie stać dorosłych. Iluż to polskich chłopów w ciężkich latach niewoli marzyło o wojsku narodowem, ustawiało w myśli jego szeregi, nadawało mundury i numery pułkom, rozmieszczało garnizony. Jak pięknie idea niepodległościowa kiełkowała u tych młodocianych patryjotów, co nie znając zwątpienia, puszczała śmiało wodze marzeniom, mierząc „nie siły na zamiary, a zamiar według sił”. Starzy walczyli biernie, utartymi ścieżkami, wszelki śmielszy pomysł uważając za warjactwo. Ale młodzi, których dusze jeszcze nie stwardniały w niewoli, rwali się do czynu. Chcieli mieć Polskę nie pokorną i splekaną, ale orężną i dumną. I oto wbrew wszelkim przewidywaniom, życie zadało kłam rozsądkowi i rozwadze, rację dając młodym zapaleńcom.

Stefek Górski odbiegł jednak myślą od swych towarzyszów. Marzenia tamtych ograniczały się zawsze do ulańskich rabatów, do bermyc artylerji konnej, do głębokich szeregów najeżonej bagnietami piechoty, nad którymi powiewały sztandary Białego Orła. Widzieli Polskę wolną tylko na lądzie. On widział ją wolną i na morzu, a przez to stokroć potężniejszą, niezależną, pod osłoną dział okrętowych handel z zamorskimi krajami prowadzącą, zakładającą własne faktorje, ba, nawet kolonje, hen na drugiej półkuli. Wiedział o Rogozińskim i serce w nim drżało z bólu na myśl, że Kamerun mógłby być polskim, choć był niemieckim. Wiedział o Beniowskim i żałował Madagaskaru. A w ma-

rzeniach swoich widział zawsze stojącą w zatoce Gdańskiej silną eskadrę pancerną, z powiewającą na rufie okrętów banderą Białego Orła.

Tak jak inni chłopcy formowali szwadrony i baterje, jak rzucali bataljonami strzelców i budowali polskie twierdze, — tak on budował dywizjony i eskadry okrętów, zbroił je i nadawał im historyczne nazwy. Ten oto pancernik zwać się będzie „Batory“, tamten „Jagiello“, ów „Sobieski“. Krążowniki wezmą imiona od bohaterów narodowych — „Kościuszko“, „Dąbrowski“, „Poniatowski“. Kontrtorpedowce od hetmanów — „Konięcpolski“, „Chodkiewicz“, „Czarniecki“. I tak dalej... W wyobraźni młodego chłopca stała już ta flota na straży polskiego Bałtyku — najwidoczniejszy czynnik siły i suwerenności państwa, źródło korzystnych przemierzy i dobrobytu narodowego.

Zwierzył się z tych marzeń zaufanemu otoczeniu. Ale starsi śmieli się zeń i żartobliwie nazywali „wilkiem morskim“, podczas gdy młodszy ideę Polski na morzu jakoś niebardzo zrozumieć mogli. Anglicy, Francuzi, Włosi — tak. Ale skąd Polacy do morza?

— Przecież i Niemcy — upierał się tuż przed maturą — dopiero przed czterdziestu laty flotę zaczęli budować. A zobaczcie, jak z każdą chwilą stają się silniejsi, nabierają znaczenia. Czy nauczyciel w szkole nie opowiadał nam, jak jedna jedyna wysłana do Agadiru kanonierka, „Panther“, potrafiła wymóc uległość Francji i Anglii i dać Niemcom nowe państwo kolonialne?

.

I nagle cud. Wojna, porażka i rozkład państw zaborczych. Spełnienie marzeń tych, co walczyli o niepodległość. I on — Górski — dopiero co maturzysta — już żołnierz jednej z legionowych brygad. Potem oficer i wolny obywatel wolnej Ojczyzny. Jakże małej wiary ludźmi byli ci, co w odrodzenie Najjaśniejszej nie wierzyli.

Ale spełnienie marzeń byłoby niekompletne, gdyby coś w dwa lata po zwycięskiej wojnie Górski nie wstąpił do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. On, stary już oficer, w bojach doświadczony, popołu z młodymi podchorążakami w jednej siadł ławce, byle tylko zdobyć upragnioną wiedzę morską i nią państwu i narodowi służyć. Dzień, w którym pierwszy raz postawił stopę na pokładzie okrętu Rzeczypospolitej Polskiej, był dlań najszcześniejszym dniem w życiu...

*

Kapitan postawił „Krakusa“ na beczce awanportu i sygnałem flagowym przywołał służbową szalupę. Trzeba było wyokrętować rozbitków.

Ci siedzieli na rufie, wygrzewając się w promieniach bladego słońca, co przez sztormowe chmurzyska przeglądając zaczęło, złocąc szczyty dźwigów, wywrotnic i magazynów, jakby chciało obcym przybyszom pokazać twórcze dzieło polskich rąk i polskiego ducha.

Von Wernicke pierwszy podszedł do Górskiego i zaczął:

— Podziwiam właśnie waszą Gdynię. Rzeczywiście, zrobiliście bardzo wiele — trzeba to przyznać.

Z tego, co nazywaliśmy „polnische Wirtschaft“ ani śladu. Nie docenialiśmy was...

Kapitan zawahał się. Już język swędził go, aby odrzec tonem von Wernickiego z przed lat dwudziestu: — Wynoś się, stary Szwabiel — Ale zmitygował się i możliwie grzecznym tonem odparł:

— Dziękuję za słowa uznania. Są mi one tem bardziej cenne, że słyszę je z ust tak doświadczonego marynarza. Znamy się bowiem oddawna, panie von Wernicke. Czy pamięta pan Trzemeszno i młodego, naiwnego gimnazystę, którego widok pańskiego munduru podniecił do śmiałych bardzo marzeń. Do marzeń o Polsce na morzu. Dziś marzenia te stały się rzeczywistością.

Coś jakby chmurka czerwieni — niewiadomo wstydu, złości czy upokorzenia, przesunęła się przez twarz kapitana fregaty. Ale wnet natura germańska wzięła górę. I odpowiedź brzmiała hardo tak, jak owo poselstwo Ulrycha von Jungingen w przeddzień Grunwaldu:

— Zbudowaliście wielki port, rozpoczęliście handel morski. Ale dostęp do morza bez panowania na niem jest mrzonką. Te wszystkie wspaniałości zdane są na łaskę i niełaskę jednej salwy armatniej. Boć siły zbrojnej na morzu, w kraju, nie posiadającym tradycji morskich, w dzisiejszej dobie kryzysu, stworzyć przecież nie potraficie...

Górski wparł swe jasne spojrzenie w blade oczy kapitana.

— A dlaczego? — odparł z naciskiem. — Czy wtedy, kiedy nazwał mnie pan smarkaczem, myślał pan

choć przez chwilę, że w dwa lata później ten „polski smarkacz“ będzie już żołnierzem swego kraju, a w cztery obywatelem wolnej Polski? Czemu więc nie wierzy pan w możliwość stworzenia floty, kiedy dziś jest to rzeczą znacznie łatwiejszą od ówczesnego stworzenia armji i wywalczenia sobie jej bagnetem wolności i niepodległości?

Niemiec zamilkł. Od strony portu szedł ku nim kuter motorowy, brózdząc pomarszczoną powierzchnię wody w długą białą smugę. Słońce, jakby zmęczone walką z chmurami sztormu, pochyliło się ku zachodowi, oparłszy się poufale o horyzont. Jeszcze chwila i złocistą swą tarczę zaczęło omywać w morzu.

Dowidzenia! — rzekł von Wernicke, siadając z towarzyszami do kutra. A powiedziane to było takim tonem, że niewiadomo: pożegnanie dziękczynne, czy też groźba rychłego powrotu, już nie w charakterze rozbitka.

— Do widzenia! — odparł Górski. — Zastanowimy się nad pana nauką, która, mam wrażenie, nie pójdzie w las...

*

Ranek wstał tak pogodny a słońcem promienny, jakby nigdy sztormu żadnego nie było. Bałtyk, snąc zmęczony wczorajszem kotłowaniem, pieszczotliwie głaskał burty „Krakusa“. Na suficie kabiny Górskiego słońce pospołu z morzem kładło śliczne, rozedrgane, świetliste wysepki.

Kapitan ubrał się przy akompanjamencie wesołego tupotu marynarskich butów, ubijających nad jego gło-

wą blachy pokładu, — niczem stado młodych słoń—
dżunglę. Naraz tupot umilkł, zamknięty jak kropką—
jednem rytmicznym trzaśnięciem. I w jasny błękit
nieba popłynęły dźwięki pieśni: „Kiedy ranne wstają
zorce“.

— — — — —
Minęły dwie godziny i od strony portu wojennego
rozległ się wystrzał działowy, któremu zawtórowały
wnet srebrne głosy trąbek i dźwięki dzwonów. Kil-
kanaście wielkich, biało-czerwonych, godłem srebrnego
orła opatrzonych bander, wzbiło się dumnie na rufie
okrętów. Młoda polska marynarka wojenna rozpoczy-
nała nowy dzień pracy ad maiorem Patriae gloriam...

Bałtyk — Mare Nostrum — zdawało się pisać
słońce na roziskrzonej, tu i owdzie cieniem polskiej
bandery przesłanianej sali...

TRZY GODZINY POD WODĄ.

— Motory elektryczne wolno wtył!

Ledwo dostrzegalnym ruchem „Wilk“, pierwsza polska łódź podwodna, odbija od pontonu w arsenale Cherbourga. Przesuwa się w przeciwnym kierunku długi, zórawiem dalekonośnej armaty opatrzony kadłub „René Audry“ — dawnej niemieckiej — dziś francuskiej podwodnej łodzi. Zostają zlewa błękitne sylwetki kontrtorpedowców „Basque“ i „Forbin“.

Tak! To już nie powieść fantastyczna, nie marzenie. Słowo stało się ciałem. To polska łódź podwodna. Nie żaden wąż, bez znaczenia wojskowego stateczek. Ale okręt w całym tego słowa znaczeniu, wypierający prawie tysiąc tonn na powierzchni a 1300 pod wodą. Okręt, zaopatrzony w silne motory, o dużym zasięgu, uzbrojony w działa: jedno średniego kalibru dalekonośne, drugie małego kalibru przeciwlotnicze. Zabierający nadto poważny ładunek torped i min.

— Lewy motor stop! Prawy małą naprzód!

Basen arsenału i stojące w nim okręty zaczynają teraz wirować wokoło „Wilka“. Niczem w kalejdoskopie przesuwają się smukłe kontury „Wichru“ — pierw-

szego polskiego prawdziwie bojowego okrętu. Za „Wichrem“ dziwna, pękata sylwetka i strzeliste maszty, niczem u dawnej fregaty. To słynny „Pourquois pas?“ — historyczny okręt podbiegunowych ekspedycji dr. Charcota. Powiewa dumnie swą trójbarną banderą, boć niejedną polarną wyprawę jeszcze odbędzie.

Dalej — wstydliwie za parkanem skryty, jeszcze nagi, zielenią dziewiczego żelastwa świecący, długi kadłub największego na świecie krążownika podwodnego — „Surcouf“. Władze francuskie zazdrośnie strzegą tajemnicy tego nowego cuda. I słusznie. Niedyskrecje własnych obywateli są czasem równie, a może i więcej groźne od przenikliwości szpiegów.

Żelazna brama zwodzonego mostu otwiera się na przyjęcie „Wilka“. Mijamy wielki kadłub „Wilji“ — polskiego transportowca wojennego, na którym pływają i ćwiczą uczniowie Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Przechodzimy obok kilku francuskich okrętów i wreszcie jasna tafla wody zewnętrznej rozciąga się przed dziobem „Wilka“.

— Motory elektryczne stop! Oba Diesle pół naprzód!

Teraz szybciej zaczynamy przecinać lekko sfalowaną powierzchnię morza. Jeszcze chwila — ponury betonowy fort wyspy Pelée — i oto „Wilk“ kotłusze się na długiej fali Kanału La Manche. Wdali skalisty brzeg Normandji zaciera się zwolna.

Na mostku, a raczej w malutkiej, niczem mostku nieprzypominającej wianie, dowódca wesół, uśmiechnięty spogląda to na kompas, to na widoczne na

brzegu latarnie morskie. Przed zanurzeniem trzeba dokładnie obliczyć miejsce, gdzie się łódź znajduje, aby móc potem pod wodą iść w obranym kierunku. Poniżej 15 metrów zanurzenia łódź przecież jest ślepa.

K-rrrl k-rrrl Przerażliwy łoskot klaksonu — niczem w warszawskim autobusie.

— Sygnał do zanurzenia.

Tkwiący na pokładzie marynarze zapadają wdół, jak marjonetki, wrzucone do magicznego pudełka. Trzaskają uszczelniane pośpieszne pokrywy włazów. W kiosku — właz nurkowy z sykiem zawiera swą gilotynę. Przez tubę zaczynają napływać meldunki.

— Przedział dziobowy gotów! Podoficerski gotów! Diesle gotowe! Centrala gotowa!

Dowódca raz jeszcze uśmiecha się do słońca i upewniwszy się, że wszyscy już zesli, wstępuje sam na stromą, oślizgłą drabinkę. Z pieca na łeb — jeśli na morzu użyć można takiego wyrażenia — zjeżdżamy do wnętrza kiosku. W chwilę później pokrywa centralnego luku — ostatnia nić, wiążąca łódź ze światem, zapada głucho.

W jasnym świetle lamp elektrycznych kiosk wydaje się jakimś czarownym laboratorium. Guziczki, lewarki, kółka, przyciski, światełka kolorowe, wskaźniki, cyferblaty. Sternik, trzymający w ręku ster kierunkowy — rodzaj malutkiego mosiężnego regulatora — ma zaledwie dość miejsca, aby rękawem obetrzeć pot z twarzy.

— Zanurzenie 13 metrów.

Przez chwilę ma się wrażenie łagodnego zjeżdżania po równi pochyłej. Towarzyszy mu ledwo dosły-

szalny szum wody, napływającej do balastów przez otwarte odwietrzniki. Chwilę trwa balansowanie łodzi: dopompować do przedniego zbiornika 50 litrów, odpompować z tylnego zbiornika 100 litrów, wysłać jednego ciężkiego człowieka na dziób (pod wodą najmniejszy ciężarek przesunięty z miejsca na miejsce ma swoje znaczenie) — i łódź wyprostowuje się. Okienka iluminatorów kiosku nabiegają zielonym odzieniem. Widać przez nie pograżoną w wodzie balustradę i igrające wokół roje baniek powietrznych.

Jest rzeczą ciekawą, że na małych głębokościach w dnie słoneczne jest równie widno, jak na górze. Promienie słońca załamane w wodzie igrają pod jej powierzchnią tysiącem światłocieni. Ale o jakiegokolwiek obserwacji przez malutkie, grube do niemożliwości i zboku kopuły położone iluminatory nie może być mowy.

Motory elektryczne, zastępując wyłączone automatycznie Diesle, rozpoczynają swą monotonną pieśń. Wtórzuje im motorek kompasu żyroskopicznego, wskazującego kierunek. Zresztą cisza głęboka — grobowa niemal. Na łodzi podwodnej cisza — to reguła — to warunek bezpieczeństwa — to służbowa konieczność — gaduły i krasomówcy nie mają tu nic do roboty.

Bańki świetlne w zielonkawej toni przesuwają się zwolna wzdłuż okienek kiosku. Znak, że płyniemy.

Jakże kolosalne postępy zrobiła w ostatnich czasach technika. Nie mówiąc już o pierwszych łodziach podwodnych, przecież nawet te z czasów wojny były dalekie od doskonałości. Niektóre — poruszane na

powierzchni parą — potrzebowały kilku minut do zanurzenia, a potem cóż za piekło być musiało w takiej — znagła oderwanej od powietrza łodzi. Inne miały malutki zasięg pływania. Wszystkie posiadały zwykle jeden tylko peryskop, po którego uszkodzeniu łódź stawała się zupełnie ślepa. Granica zanurzenia wahała się od 30 do 50 metrów. Aby zaś wystrzelić torpedę w okręt nieprzyjacielski, należało celować całą łodzią.

Dopiero w ostatnich latach wojny udoskonalono znacznie okręty podwodne, a obecnie doprowadzono je do doskonałości. Granica zanurzenia wzrosła już trzykrotnie, zasięg działania wystarcza dla dokonywania podróży przez ocean, szybkość różni się niewiele od szybkości okrętów nadwodnych, a cały szereg aparatów skomplikowanych a cudownych, których ze względu na tajemnicę wojskową opisywać nie można — stwarza z łodzi narzędzie walki potężne a straszne. Straszne nawet bez walki — bo tajemnicze i trudno uchwytnie. Straszne — bo sama obecność w składzie floty wystarcza dla zaniepokojenia przeciwnika.

A oto centrala. Tu znajduje się właściwy mózg łodzi — stąd rozchodzą się wszystkie przewody. Tu wola ludzka zamieniana jest na energję mechaniczną.

Młody porucznik z okiem utkwionem w niezliczone tarcze manometrów, wskaźników, kompasów, wahadeł, zegarów, przyrządów samopiszących i samorejestrujących — jest tu dowódcą. Najlepszy dowód, że Polak potrafi być marynarzem całą gębą. Porucznik mógłby być śmiało chlubą każdej marynarki.

Zamiłowany w swym zawodzie, znający na wylot

wszystkie tajniki „Wilka“, specjalista broni podwodnej — ma wielką przyszłość przed sobą. Inżynierowie stoczni francuskiej, która łódź zbudowała, mówią o nim z największym szacunkiem. A koledzy — żartobliwie nazywając fanatykiem — cenią go i lubią. I dobrze. Cóż bowiem wart jest oficer, który nie wierzy w skuteczność broni, której się poświęcił.

Na dwóch składanych taburecikach siedzą obaj sternicy głębokościowi. Przed oczyma migają im roje cyfrowych sygnałów świetlnych, pokazujących w każdej chwili nachylenie łodzi. Gdy ta zniża się zbyt lub wypływa, jeden ze sterników krótkim ruchem ręki naciska dźwignię elektryczną i przywraca łodzi równowagę. Obok podoficer-pilot obserwuje log i serje światełek steru kierunkowego.

Z szumem wyjeżdża do góry osmarowana oliwą długa rura peryskopu. Przez okular widać daleki kontur brzegu i zdążający do Cherbourg'a wielki transatlantycki parowiec. Po budowie kadłuba i 4 kominach można poznać „Mauretanję“ — rodzoną siostrę zatopionej przez Niemców w czasie wojny „Lusitanji“. Jak wiadomo, niemiecka łódź podwodna, która dokonała tego zbrodniczego czynu, padła z kolei ofiarą losu, a jej dowódca, przeniesiony na inną łódź, zginął tragiczną śmiercią wraz ze swą załogą.

„Wilk“ płynie spokojnie dalej, a tymczasem przez obrocony peryskop widać znów wodnopławiec, zwany niesłusznie największym wrogiem łodzi podwodnych. Szybuje dość nisko, plamiąc szafirowe niebo swym szarym kształtem. Dziś, gdy płyniemy na małej

głębokości i morze jest spokojne — mógłby nas dostrzec. Ale przy nie pogodzie — zje diabła samolot, który wypatrzy łódź podwodną.

W przedziale motorów elektrycznych upał tropikalny. Inżynier, chłop na schwał, poci się odpowiednio do swej postawy i tuszy. Biedak odbył kiedyś ćwiczebną podróż na łodzi podwodnej po Morzu Śródziemnem. Przy temperaturze nadwodnej 35° i wielkiej fali, i przy zamkniętych na głucho lukach. Że po powrocie był jeszcze żywy, zasługa to chyba jakiegoś bóstwa morskiego.

Zanurzenie 20 metrów!

Sternik dziobowy nalega zlekka na rączkę steru. Głuchy warkot bębena i zjedzamy o piętro niżej. Z łuku nad małą messą poczynają kapać kropelki wody — niczem drobny deszczyk.

— Pompa na przewód osuszający!

Miarowy stukot w głębi hali maszyn i wilgoć znika. Inżynier jest naprawdę cudotwórcą.

— Ba — mówi. — Mam jeszcze pompy odwadniające — drenażowe. Mogę pod wodą wypompywać wodę z wydajnością dwukrotnie przewyższającą naszą własną pojemność.

Tymczasem zaczyna być ciepławo. Wentylacja i aparaty do odświeżania powietrza jeszcze nie działają, bo z reguły uruchamia się je dopiero po dłuższem pływaniu.

— Ile nadciśnienia? — pyta przez tubę dowódca.

— 12 milimetrów.

— Na powierzchnię — sterami!

Czuje się wyraźnie, jak dziób unosi. W szybkach kiosku światło staje się coraz jaskrawsze.

— Przedmuchać balasty środkowe!

Szum — gwałtowny bulgot, świst sprężonego powietrza — i łódź zatacza się ciężko, utrzymując się na powierzchni tylko dzięki dwóm opróżnionym tankom balastowym. Resztę wody wydmuchuje się dmuchawą o niskim ciśnieniu, a to celem oszczędzania sprężonego powietrza — najważniejszego bogactwa łodzi.

— Dmuchawa w ruch! Opróżnić wszędzie!

Znów bulgot i lekki poświst. „Wilk“ wynurza się całkowicie. Za chwilę — z odpowiednimi ostrożnościami, w celu zrównoważenia nadciśnienia, — jeden z marynarzy otwiera przykrywą wjazdu. Ożywczy prąd słonego powietrza cienkim strumieniem wkrada się do wnętrza.

— Oba Diesle pełnym wprzód!

Część załogi wybiega na pokład. Jest jeszcze mokry po niedawnej kąpieli. Bandera — okręcona na maszcie jak zamoczona ścierka, wzywa litości promieni słonecznych. Drobne kryształki soli tkwią tu i owdzie. Z lufy działa — sownicie wysmarowanego — leje się istny wodospad.

Kołysząc się lekko „Wilk“ wraca do Cherbourga. Oto i trzy wielkie masy żelaza i stali — przybyłe w odwiedzinach pancerniki amerykańskie, „Arkansas“, „Utah“ i „Florida“. Potężne ich cielska ocieężałe tkwią na gładkiej powierzchni ujętej kleszczami falochronów redy.

Z admirałskiego rozlegają się naraz dźwięczne głosy trąbki. Wtórują im podobne sygnały z dwóch pozostałych pancerników. Widać wyraźnie jak amerykańscy marynarze wybiegają na pokład i ustawiają się na baczność wzdłuż zwróconej do nas burty.

To flota gwiazdzistej bandery wita odradzającą się flotę Białego Orła.

POLSKIE TORPEDOWCE NA BAŁTYKU.

Jest siódma rano, kiedy stojący w porcie wojennym na Oksywiu O. R. P. „Podhalanin“ budzi się z kilkudniowego snu. Wentylatory rozpoczynają swą monotonną pieśń. Sprężarki mruczą. Pompy stukają. Przez ściankę, dzielącą kabiny od kotłowni, wyczuwa się oddech rozpalonych, ziejących ropą dysz. Rytmiczne drganie przechodzi od dziobu do rufy. Torpedowiec zaczyna żyć.

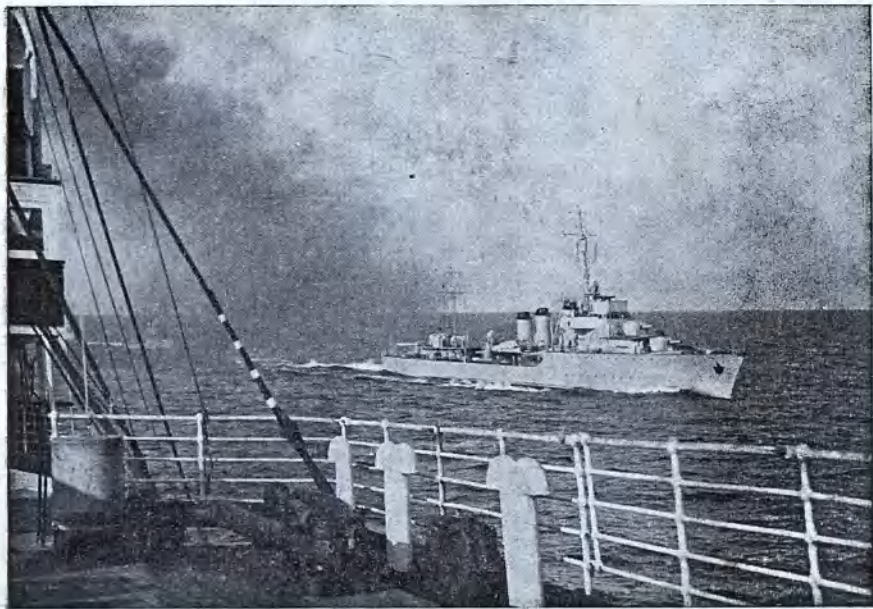
Zakłęta w cienkim, stalowym wrzecionie mocarna siła wzbiera z każdą chwilą.

Wydaje się, że porwie okręt na skrzydła i poniesie wdal.

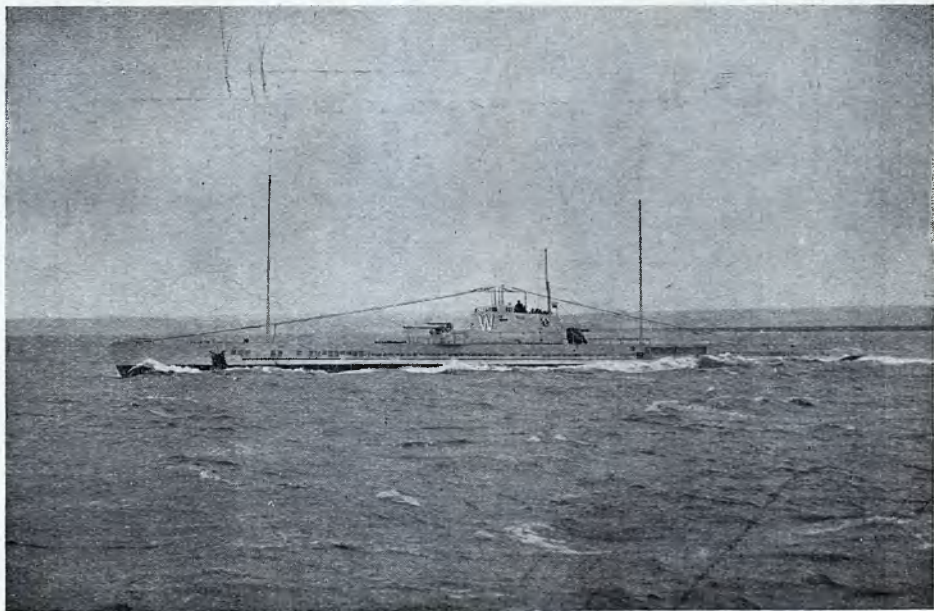
Przecież „Podhalanin“ składa się, jak wszyscy jego bracia, cały z maszyn. W jego kadłubie, długim na 60, a szerokim zaledwie na 6 metrów, tkwi sześć tysięcy parowych koni.

— Maszyny gotowe!

Gwizdek. Dzwonek telegrafu maszynowego. Potrójny ryk syreny. Szum wody, mąconej parą potężnych śrub. Odpływamy!



Kontortorpedowiec „Wicher”.



Łódź podwodna „Wilk”.

Óho! Już w zatoce, na „małym morzu“, jest niedobrze. Dokuczliwa, krótka fala szturmuje pokład, pryskając aż na kapitański mostek. Idący za nami „Krakowiak“ nurza się w niej jak kaczką.

Zato za Helem, o dziwo... cisza. Cisza prawie zupełna. Tem groźniejsza, że zdradliwa. Czarna kula — znak sztormu — wisi na maszcie sygnałowym. Pod brzegiem przywarowały trzy wielkie transportowce. Widać nie ośmielają się wyjść w morze.

— Umocować wszystko. Zamknąć lukil...

W sam czas. Zaledwie pasmo lądu zawraca ku zachodowi, kiedy wicher i fala, kryjące się dotąd za łańcuchem lesistych wzgórz, wybuchają z podwójną siłą. Jak sfora zgłodniałych psów na dwa zgonione odyńce, rzucają się na „Podhalanina“ i „Krakowiaka“.

To, co było dotychczas w zatoce, wydaje się dziecinną igraszką. Skończyły się pieniste bryzgi, obramiające dziób pasmem świetlistych tęcz. I zabawne podskoki, niczem na jarmarcznej karuzeli. I śmiechy majtków, pierzchających przed słonym prysznicem. — Morze zaczyna z nami bój na serjo.

Jeden z marynarzy ma zaledwie czas uchwycić się poręczy, kiedy „Podhalanin“, jak koń podcięty biczem, staje dęba, a potem kładzie się na boku. Przez chwilę widać uciekający naukos w górę horyzont. Potem miejsce jego zabiera również ukośna, granatowa ściana wodna, upstrzona srebrnymi grzywaczami. Mostek nachyla się i leci, leci... Kiedyż się wreszcie zatrzyma?

„Trrr! Głuchy warkot śrub, bijących miast wody — powietrze. Brzęk łańcucha sterowego. Szum spływającej po pokładzie fali. I posłuszny swemu władcy, „Podhalanin“ zwolna unosi się, wstaje, prostuje strzeliste maszty, zagląda w niebo czarnym otworem kominu... by po chwili znów, niby ranny rycerz, lec na zbolałym boku.

Godzina czwarta.

Wiatr rośnie. Białe, postrzępione obłoczki cwałują po niebie. Tu i ówdzie, niby groźne macki nadciągającego potwora, wysuwają się od horyzontu długie, ciemno-granatowe chmury. Słońce blednie...

Ej, któż to powiedział, że Polak nie potrafi być marynarzem? Że z żywiołem morskim nie da sobie rady? Że nie wie, co to morze?

Dawajcie go tu! Niech patrzy...

Niech patrzy na tych kilku ludzi, uczeplonych na mostku. Są poważni, spokojni i czujni, ale nie znać na ich twarzach cienia niepokoju. Mogliby, w myśl instrukcji, zawrócić — nie chcą. Cóż to za marynarz, co lęka się sztormu.

Dowódca daje przykład wytrwania i zimnej krwi. Nie korzysta ze stalowej ochrony sternicy. Wystawiając się na podmuchy wichru i bryzgi fali, tkwi spokojnie na skrzydle, z wzrokiem wbitym w bezmiar wodny.

Tuż obok dwaj sygnaliści, młodzi, zaledwo ze szkoły wypuszczeni marynarze. Jeden — chłopiec osiemnastoletni nazwiskiem Chudobiński, niedawno wstąpił jako ochotnik. Śniły mu się zapewne piękne

podróże, podzwrotnikowe kraje, oblane słońcem wyspy. Zamiast nich ma chłodny, wietrzny i wiecznie groźny Bałtyk.

Ale Chudobiński nic sobie z tego nie robi. Z ma-lutkiej, uwieszonej o siedem metrów nad wodą plat-formki, podaje chorągiewkami sygnały na zdążający ztyłu „Krakowiak“. Platforemka zatacza co chwila wraz z okrętem łuk o 40 stopniach nachylenia. A chłopa-k sygnalizuje chorągiewkami i odczytuje wlot od-powiedzi, zupełnie jakby stał przed tablicą szkolną.

Mat Sikorski przy sterze wygląda raczej na posąg niż na żywą istotę. Mimo rozkołysania okrętu, ani drgnie. Oczy utkwione w kompas i wskaźnik odchy-leń. Ręce na szprychach steru. Aż dziwno, że to Si-korski kręci „Podhalaninem“, a nie „Podhalanin“ Si-korskim. Chwilami wydaje się, że uczeptiony szprych sternik wykona wraz z kołem całkowitego koźła. Tak źle jednak nie jest. Albowiem nie koło kręci sterni-kiem, ale sternik przy pomocy koła porusza parową maszynkę, obracającą pióro steru.

W kabinie nawigacyjnej młody podporucznik ślęczy nad mapami. Manipulowanie cyrkłami, kątomie-rzem, przenośnikiem i ołówkami w ciasnej, rozbujanej kabinie, niemal pół obwołu koła co chwila opisującej — to sztuka nielada. A przecież na barkach mło-dego oficera spoczywa duża odpowiedzialność za kurs okrętu. Jedna pomyłka w zliczeniu czy obserwacji i nieszczęście gotowe.

I oto na tych pięciu ludziach spoczywa los okrętu,

oni czuwają nad jego bezpieczeństwem, wolę swą żywiołom narzucając.

O kolacji niema mowy. Sos pomidorowy — chluba okrętowego kucharza — wyleciał za burtę. A na mięso przy tem kołysaniu „niema apetytu“.

Jeden z oficerów zagląda w luk maszynowy. Od maszynistów i palaczy zależy dziś bardzo wiele. Niechby tak maszyny stanęły. Brrl

Śpiewny pomruk rotorów, monotonny stuk sprężarki, metalowy połysk sześćdziesięciu zgórą wskaźników, zegarów, liczników, manometrów. Turbiny robią swoje. Tu można być spokojnym.

A wszak stary bosman — kierownik maszyn — ma pod sobą obsługę, złożoną z najmłodszego rocznika. Ludzie ci dopiero szósty tydzień przebywają na okręcie. Dla większości jest to pierwszy sztorm.

Wachtowy na tylnym mostku, zgięty w kabłąk, „jedzie do Rygi“. Na widok przechodzącego bosmana wypręża się służbiście i jak na rozkaz chorować przedstawia. Podziwu godna siła woli tych ludzi. Dokuczliwa choroba, któraby z niejednego cywila uczyniła inwalidę na przeciąg całego rejsu, im nie przeszkadza wcale w pełnieniu czynności służbowych. Zresztą po kilku miesiącach organizm przyzwyczaja się znakomicie.

— Dziobowe działo obluzowane!

Jakby nigdy nic, jeden z majtków, odziany w ceratowy płaszcz, wypęłza na nurzający się w fali dziób. Kładzie się na wznak obok lawety i trzymając się jedną ręką, drugą zabija drewniany klin. Za chwilę

działo jest umocowane, a ociekającego wodą majtka towarzysze wciągają pod mostek.

— Melduję posłusznie, panie poruczniku, działo umocowane.

Ludzi tych nigdy nie opuszcza najwyższa cnota żołnierska, poczucie karności i obowiązku. Mówi się, że Polak to najlepszy żołnierz na świecie. Cóż dopiero powiedzieć można o polskim marynarzu.

Niesposób w tem miejscu pominąć jednego z nich:

Marynarz Smaga pochodzi z Górnego Śląska i oczywiście, jako „pieron“, ma pewne trudności językowe. Ktoregoś dnia zapytany przez kapitana o kamasze odparł:

— Wnet przyniosę, zaś ale naleję atramentu.

Biedak pomieszał kamasze z kałamarnicą.

Innym razem, podczas silnej chwiejby, kapitan wydał rozkaz nałożenia na stół t. zw. skrzypiec — przyrządu, służącego do utrzymywania talerzy w równowadze. Smaga wrócił po chwili i zameldował:

— Panie kapitanie, skrzypców niema, ale pan bosman mają gramofon.

Raz, podczas sztormu, zgłodniały, tkwiący od szeregu godzin na mostku kapitan, krzyknął:

— Smaga, przynieście mi z messy kanapkę.

Za chwilę zjawił się na mostku przerażony bosman.

— Panie kapitanie — melduje — Smaga taszczy kanapkę z salonu na mostek. Jeszcze wyleci za burtę.

— A co powiedział?

— Powiedział, że pan kapitan kazał przynieść kanapkę, tylko on nie rozumie poco.

Nauczeni doświadczeniem oficerowie byli już

ostrożni. Posyłając Smagę po zakupy, sprawdzali, czy aby się nie pomyli i zamiast marchewki nie przyniesie rabarbaru. Chodziło przecież o ich zdrowie.

— Kupicie nam dziś kalafjor. Wiecie, jak to wygląda?

— Wiem, panie poruczniku. Tem smaruje się skrzypce.

Ładnieby wyglądali stołownicy, którym zamiast kalafioru podanoby kalafonję.

Smaga jest jednak wzorowym ordynansem, doskonałym marynarzem i uczciwym człowiekiem. Z polską mową oswaja się też potrochu. Z zawodu piekarz — jak nikt potrafi obsługiwać piekarnię okrętową. Wypieka taki chlebek, że palce lizać. Ale żeby mieć pojęcie, co Smaga jest wart, trzeba go zobaczyć w czasie sztormu.

Ot i teraz, schłustany srodze falą, biegnie poprzez oślizgły, nieraz zupełnie pod wodą stojący pokład, na rufę, by zobaczyć, ile mil na logu. Rufa to wjeżdża w górę „na drugie piętro“, to zapada się w mokrą, huczącą czeluść między dwiema ścianami wodnemi. Ale Smaga na szeroko rozstawionych nogach stoi sztywno na samym końcu torpedowca i, nie przejmując się, patrzy na białą tarczę logu, której malutkie cyferki skaczą mu przed oczyma.

— 78 mil — melduje — jakby nigdy nic, odbywszy zpowrotem „podwodną“ podróż na mostek.

* * *

Po piekielnej nocy — słoneczny ranek. Morze spokojniejsze, choć fala jeszcze duża. Z prawej burty

w odległości kilku mil zielone zarysy wielkiej wyspy. Powoli wyłaniają się coraz dalsze wzgórza, lasy, wioski, latarnie morskie...

Naraz ląd ukazuje się i z lewej. „Podhalanin“, a za nim „Krakowiak“ wchodzi w cieśninę pozornie szeroką, w istocie tak jednak płytką, że tylko w jednym miejscu, pod samym lądem, mapa wskazuje głębokość czterech metrów. A nasze torpedowce zagłębiają się na dwa i pół.

Z pobliskiego portu rybackiego wychodzi pilot. Pewny jest, że bez jego usług torpedowce siądą na mieliźnie. Dowódca zespołu jednak ani myśli „siadać“. Prowadzi je samodzielnie, a po mistrzowsku.

Małą szybkością, sondując co kilkanaście metrów, torpedowce polskie przechodzą tak blisko lądu, że niemal ocierają się o pomost przystani. Mijają kilka kutrów rybackich, których właściciele spoglądają na nie z podziwem. Wreszcie po dwudziestu minutach wydostają się na nieco głębszą wewnętrzną lagunę.

Sztuka tem większa, że, jak wiadomo, „dno przyciąga“. Praca śrub na płytkiej wodzie wywołuje ssanie, rzecz bardzo niebezpieczną, bo sprawiającą, że właśnie wówczas tył okrętu zanurza się głębiej.

Oto i miejsce, gdzie w czasie wielkiej wojny zginął dywizjon rosyjskich kontrtorpedowców. Dalej obstawiony pławami i wiechami długi kanał. Wreszcie około południa dość dziwny widok.

W labiryncie zielonych wysepek Ryskiej zatoki, widnieje tuż nad wodą jakiś długi, ciemny kształt. Coś, jakby wyrzucony przez fale martwy wieloryb.

Tuż obok sterczą z wody maszty zatopionego okrętu, na których kołysze się jeszcze sygnałowa latarnia. Obok inny okręt i kilka łodzi.

Statki te salutują nas banderą. Torpedowce uprzejmie odpowiadają, a o pierwszej zarzucają kotwicę w odległości dwóch kabli od wraku rosyjskiego pancernika „Sława“, który zatonął tu 17 października 1917 roku.

Podróż powrotna idzie szybko. Świt zastaje torpedowce na szerokich wodach, zdala od brzegów. Słońce, jakby chcąc wynagrodzić za wczorajszy sztorm, dopieka okrutnie. Mewy krążą za rufą, wrzeszcząc swoje „irri-krrr.“

Cały dzień trwa na okrętach praca, odbywają się ćwiczenia. A późnym popołudniem wachtowy oznajmia Hel. Do portu niedaleko.

Słońce chyli się zachodowi, świecąc swą z polerowanej miedzi dziś zrobioną tarczą. W jego złocistych promieniach rysują się już wyraźnie wzgórza Radłowa i Oksywia. Granatowe morze, granatowe niebo i ciemnozielona ziemia składają się na jeden precudowny obraz, którego majestatu nic zmącić nie może. Ani woda pienia się pod śrubami „Podhalanina“ i „Krakowiaka“, ani ścielące się nad portem dymy, ani ów parowiec niemiecki, przepływający w kierunku przeciwnym, a salutujący nasze okręty swą banderą.

Jeszcze kwadrans i oba torpedowce cumują w porcie wojennym. A wnet potem słońce kryje się za horyzontem. Uszykowana w dwa szeregi załoga za-

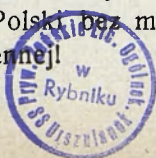
styga „na baczność“. Ostry przeciągły gwizdek, długie tony trąbki i oto stojący jak posąg na rufie marynarz, powoli i ostrożnie spuszcza banderę. Ta spływa lekko, muskając pieszczotliwie spracowane dłonie majtka.

Jeszcze modlitwa wieczorna — „Wszystkie nasze dzienne sprawy“ — i oto dzień marynarza skończony. Ci, co nie mają służby, mogą iść na łódź lub na spoczynek. A od świtu znów do pracy — ku chwale Ojczyzny.

Tu, na tym małym, bo tylko 140 kilometrów liczącym skrawku wybrzeża, oddanem nam dziś wzamian za dawne tysięczmilowe władanie Chrobrych czy Batorych, tu, gdzie prastarzy Słowianie toczyli wojny krwawe z najeźdźcami, walcząc o Bałtyk, tę kolebkę Słowiańszczyzny, tu, gdzie duch i mowa polska utrzymały się mimo 150 lat obcych rządów, — stoją teraz na straży granic morskich Rzeczypospolitej polskiej okręty wojenne. Rzekłbyś — wielki srebrny Orzeł — symbol prastarej piastowej ziemi, skrzydłami swymi opiekuńczo nakrył port i miasto.

Od okrętów tych w dużej mierze zależy spokojny byt polskiego kupca, rzemieślnika, czy robotnika. Od nich dobrobyt, pokój i korzystne przymierza. Od nich wolność Polski na morzu, a zatem i wolność jej obywateli. Powinno ich być jak najwięcej, aby sama obecność tej floty powstrzymała wszelkie zakusy wroga na polskie morze, na polskie Pomorze. Wówczas dopiero żyć i pracować będziemy mogli w spokoju.

Bo, jeśli niema Polski bez morza, to niema także morza bez floty wojennej!



S Ł O W N I C Z E K.

Bitwa pod Oliwą.

flukta — fale morskie.

ambrazury — strzelnice na okręcie.

hakownice, śmigownice, organki — różne rodzaje armat.

kasztel — nadbudówka na rufie.

orlog — po szwedzku okręt linjowy.

nawietrzna — strona wystawiona na wiatr

zawietrzna — strona ukryta od wiatru.

pryz — zdobyty okręt.

pikieta abordażowa — oddział, przeznaczony do szturm na pokład nieprzyjacielskiego okrętu.

wanty — drabiny i liny, podtrzymujące maszt.

reje — drągi poprzeczne na masztach, do których umocowuje się żagle.

fokmaszt — maszt przedni.

szyper — na dawnych okrętach rodzaj kapitana, ale tylko do spraw żeglugi. Właściwym dowódcą był zawsze oficer królewski.

Na brzegach Kamerunu.

Grotmaszt — maszt główny.

luger — rodzaj żaglowca.

bugszpryt — poziomy niski maszt na dziobie okrętu.

Mare nostrum.

Mare nostrum — nasze morze.

S. O. S. — Yacht „Hertha“ in Schwerer Not — na pomoc! Jacht Hertha w ciężkim położeniu.

Travers Schievenhorst — na wysokości Schievenhorst.
Taster — klawisz sygnałowy.
Messa — jadalnia oficerska.
Avanport — zewnętrzna część portu bliżej morza, oddzielona od niego tamą falochronu.
Polnische Wirtschaft—polska gospodarka, wyrażenie pogardliwe.
Ad maiorem Patriae gloriam—dla tem większej chwały ojczyzny.

Trzy godziny pod wodą.

ponton — rodzaj łodzi, służącej w tym wypadku za przystań.
Diesel — motor systemu Diesla.
odwietrzniki — wentyle powietrzne.
balansowanie — zrównoważenie.
iluminatory — okienka.
kompas żyroskopiczny — kompas wirowy, działający nie przy pomocy magnesów i dlatego nieczuły na prądy elektryczne.
log — przyrząd do mierzenia szybkości okrętu.
peryskop — przyrząd optyczny, pozwalający z łodzi podmorskiej obserwować powierzchnię morza.
Lusitanja — wielki parowiec angielski, zatopiony w czasie wojny przez Niemców.

Polskie torpedowce na Bałtyku.

O. R. P. — Okręt Rzeczypospolitej Polskiej.
mał — kapral w marynarce.
rotory — część składowa turbiny.
sprężarka — pompa powietrzna.
rejs — przejście okrętu z portu do portu.
rufa — tył okrętu.
laguna — rodzaj połączonego z morzem jeziora, względnie szereka zatoka, oddzielona od pełnego morza pasem ziemi.
wachtowy — marynarz, pełniący czterogodzinną służbę.
cumować — wiązać okręt.

SPIS ROZDZIAŁÓW.

	Str.
Bitwa pod Oliwą	5
Na brzegach Kamerunu	24
Mare nostrum	29
Trzy godziny pod wodą	39
Polskie torpedowce na Bałtyku	48
Słowniczek	58

UTWORY

ASNYKA, BYRONA, CHRZANOW-
SKIEGO, FREDRY, GOETHEGO,
KACZKOWSKIEGO, KARPIŃSKIE-
GO, KNIAŻNINA, KOCHANOW-
SKIEGO, KONDRATOWICZA, KO-
NOPNICKIEJ, KRASICKIEGO, KRA-
SZEWSKIEGO, KUBALI, LENAR-
TOWICZA, MICKIEWICZA, ORZE-
SZKOWEJ, PRUSA, RZEWUSKIE-
GO, SIENKIEWICZA, SKARGI,
SŁOWACKIEGO, SZAJNOCHY,
SZEKSPIRA I INNYCH NAJCEL-
NIEJSZYCH PISARZY POLSKICH
I OBCYCH

ZNAJDUJĄ SIĘ

W BIBLIOTECZCE UNIWERSYTETÓW
LUDOWYCH I MŁODZIEŻY SZKOLNEJ

GEBETHNERA
I WOLFFA

