

NO
JUN 1913
OPLATA POCZTOWA RYCZAŁEM

Nr. 107 BIBLIOTECZKA Nr. 107
HISTORYCZNO-GEOGRAFICZNA

Cykl „Cmentarze na dnie oceanów”.

JULJAN GINSBERT

ZAKORKOWANIE Z E E B R U G G E

 Nie klamać —
bawiąc.



Nie nudzić —
ucząc

Two Wyd. „Rój” s. z g. o.
Warszawa, Kredytowa 1. P. K. O. 9880.

WI 8 c 2 b

Źródłem niniejszego opowiadania były
następujące dzieła

Komandor Carpenter:

L'embouteillage de Zeebrugge

Kapitan fregaty Chack:

Sur les bancs de Flandre

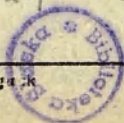
On se bat sur mer

425_325
1

o r a z

Komunikaty oficjalne Marynarki Brytyjskiej

K-79/121101
6.2. 51



ANTONI MARCZYŃSKI

„Polski Stevenson” (art. „Wiener Kurier”)
tłumaczony na czeski i niemiecki.

CZARNA PANI	6.—
W PODZIEMIACH KARTAGINY	6.—
ŚWIAT W PŁOMIENIACH	6 —
PIECZEŃ Z ANTYLOPY	6.—

w druku:

NIEWOLNICE Z LONG ISLAND

Wielka powieść o handlu żywym towarem na Wschodzie.

ALONA

SIOSTRA CARMEN

ARTAYNTA

ROK 1947

W zamian Zeebrugge, dzięki wysiłkom belgijskiego narodu, poczęło szybko rosnąć. Nie były to wprawdzie czasy dawnej świetności, bądź co bądź jednak, ruch w porcie wzrastał się z każdym rokiem. Aby dać okrętom należyte schronienie, inżynierowie belgijscy dokonali gigantycznej iscie pracy: stworzyli słynne molo. Molo to, lekko zakrzywione ku wschodowi, długości około 2400 metrów, zaczynało się nieco na zachód od ujścia kanału łączącego Bruges z morzem. Pierwsza część długości 230 m. była kamiennym wałem, po którym biegła droga i kolej. Dalej wał zmieniał się w 300-o metrowy wiadukt, na żelaznych kreksztynach oparty. Potem zaczynało się właściwe molo długości około 1700, szerokości przeszło 75 m. Mieściły się na niem stacja kolejowa, magazyny, hangary, windy, krany i t. p. urządzenia portowe. Wreszcie dalej ciągnął się jeszcze wąski granitowy język na przestrzeni 240 m. Język ten kończył się latarnią morską i był rodzajem parapetu, szerokości niespełna 5 metrów. Wysokość mola wynosiła 13 i pół metra ponad niskim, a 9 metrów ponad wyższym stanem morza, przyczem zaznaczyć należy, że była to wysokość zewnętrznej ściany. Teren na którym znajdowały się stacja i urządzenia portowe, był niższy o pięć metrów, a

wzdłuż niego biegł właśnie górny parapet zewnętrzny.

Pod ochroną mola znajdowało się wejście do portu i kanału. Kanał zaczynał się szluzą położoną o 800 m. wgłębi lądu i ciągnął do samego Bruges na dystansie około 10 kilometrów. Wejścia do niego strzegły dwie drewniane estakady. Port i wejście do kanału stale trzeba było pogłębiać, gdyż panujące na La Manchu prądy, zamulały je wielkimi masami piasku.

Tak mniej więcej miały się rzeczy, kiedy wybuchła wielka wojna światowa. Niemcy, ludzie nawskroś praktyczni, spostrzegli odrazu czem może być dla nich Zeebrugge. Urządzili w Bruges podstawę operacyjną dla swych torpedowców i łodzi podwodnych, zbudowali tam schrony, warsztaty, stocznie. Położony wgłębi lądu, jednak dostępny dla statków mniejszego typu, port w starożytnem Bruges, nabrał naraz niezwyklego znaczenia. Niemieckie łodzie podwodne których promień działania z Helgolandu był bądź co bądź ograniczony, tu miały wygodną podstawę operacyjną, pod samym nosem przeciwnika. Przez kanały prowadzące do Zeebrugge i Ostendy, statki te wychodziły na morze i bez miłosierdzia torpedowały wszystko co im stało na drodze, choćby to był okręt pasażerski lub szpitalny.

Sprzymierzeni usiłowali wprowadzić przez liczne bombardowania powietrzne i lądowe uszkodzić wejścia do kanału, ale sprytni Niemcy przykryli szluzy betonowymi dachami, a miejsca zbyt wrażliwe ubezpieczyli blachami stalowymi i workami z piaskiem. Jeśli do tego dodać, że prócz okrętów lekkich znajdujących się we Flandrii i misternie założonej sieci min podmorskich, około 240 dział ciężkich i tyleż polowych broniło kilkunasto - kilometrowego pasa wybrzeża od Ostendy do Zeebrugge, to widać jasno, że Anglicy nie mieli żadnych szans powodzenia, gdyby im przyszło do głowy zaatakować te dwa porty.

A jednak to zrobili i bohaterski ich wysiłek został uwieńczony zwycięstwem.

RYZYKOWNE PRZEDSIĘWZIĘCIE.

Whitehall. Admiralicja. Biura sztabu marynarki. W jasno oświetlonym, komfortowo urządzonym gabinecie, obraduje czterech mężczyzn: dwa mundury admirałskie, dwa smokingi. Zegar na opactwie Westminster'skim właśnie wybił północ. Londyn śpi, korzystając z szalejącej grudniowej wichury. Wie że dziś Zeppeliny i Gothy dadzą mu spokój, nie będą bombami

swemi mordować bezbronnych kobiet i dzieci.

— No i cóż, zgadzacie się panowie? — mówi jeden z marynarzy.

— Hm, — odpowiada wytworny, ubrany po cywilnemu mężczyzna, — czyż mamy jakie szanse powodzenia, admirale?

Admirał Keyes, Roger Keyes, niedawno jeszcze komodor, osławiony dowódca Dover - Patrolu, *) wstaje, wkłada ręce w kieszenie marynarki i rozpoczyna przechadzkę po wyłożonym bogatym dywanem apartamencie. Na jego młodej twarzy maluje się energia i odwaga. Z ust płyną słowa krótkie, zwięzłe, jakby odpowiedzią na myśl ministra będące.

— Udać się musi. Zresztą nie mamy wyjścia. Musimy zamknąć zwierza w pułapce. Niemcy stają się zbyt dokuczliwi. Na miejsce każdej zatopionej przez nas łodzi podwodnej, budują dwie. Jedyną radą jest zakorkować Zeebrugge i Ostende. Wtedy ich podstawy operacyjne na wodach niemieckich, będą zbyt odległe, aby stamtąd tak szkodzić nam mogli.

— Ale wszak nie jest tak źle — mówi minister. — Wiem że przeciętnie co 4 mi-

*) Siły lekkie do obrony Pas de Calais stacjonowane w Dover.

nuty jeden okręt opuszcza porty Zjednoczonego Królestwa by udać się do Francji, i że co 4 minuty takież okręt opuszcza porty francuskie by udać się zpowrotem. Ruch na Kanale La Manche jest całkowicie utrzymany. Transporty broni, amunicji, żywności kursują normalnie. Czyż więc podobnie ryzykowne przedsięwzięcie jest potrzebne. Cóż o tem myśli pierwszy lord morski?

— Myślę, — odpowiada drugi z admirałów, starszy poważny mężczyzna, — że Keyes ma rację. Siły Dover - Patrolu i naszych sprzymierzeńców, niezadługo mogą okazać się zbyt skąpe. Trzeba zaradzić złemu zgóry, a nie czekać, aż cieśnina stanie się nie do przebycia. Sytuacja i tak już jest groźna na froncie lądowym, coś dopiero jeśli byśmy utracili regularną komunikację z kontynentem. Jestem pewny, że pierwszy lord admiralicji całkowicie podziela me zdanie.

Czwarty z mężczyzn, jowialny, przysadzisty staruszek, uśmiecha się wesoło.

— Goddam, — mówi, — jeśli by to zależało ode mnie, oddawna rzecz byłaby zrobiona.

— Wobec tego nie pozostaje nic innego, jak zaakceptować, — przerywa minister. — Mamy dziś 4 Grudnia 1917. Kiedy zaczynamy admirał.

— To już nie odemnie zależy. Przygotowania muszą potrwać kilka miesięcy. Tajemnica musi być zachowana, inaczej pójdziemy na pewną zgubę. Okręty i załogi starannie dobrane. Ludzie odpowiednio wyszkoleni. Lotnictwo musi dostarczyć odpowiednich zdjęć. Hydrografia winna przygotować mapy i sprawdzić czy w ławicach La Manchu nie zaszły jakie zmiany. Trzeba także zidentyfikować pola minowe. To wszystko zajmie kilka miesięcy czasu. A przytem jesteśmy także zależni od pogody.

— Tak, — odzywa się Jellicoe, — mamy niejedno przeciwieństwo do zwalczania. Niemieckie hydroplatownce patrolowce, i łodzie podwodne, mogą nas zauważyć. Możemy z łatwością wylecieć w powietrze na minach. Możemy osiąść na mieliźnie lub rozbić się, gdyż światła latarni są pogaszone, a boje kierunkowe umyślnie przestawione przez Niemców. Około 300 dział czyha na nasze okręty. Wejście do portów jest z pewnością zagrodzone siecią, lub pływającymi pontonami. Prądy wodne i powietrzne, warunki atmosferyczne też dają dużo do myślenia. A jednak myślę, że się uda.

— Historia nie zna podobnego czynu, admirałe, — wtrąca minister. — Były wprowadzić próby zagrodzenia portów w Santiago przez Amerykanów, a w Port-

Arturze przez Japończyków, ale mimo bohaterских wysiłków, spełzły one na niczem. Najwięcej analogij, o ile się nie mylę, przedstawia operacja pod Santa Cruz na Teneryffie w roku 1797, podczas, której nasz nieśmiertelny Nelson stracił prawą rękę. Ale i tamta operacja się nie udała. Mam wrażenie admirała Keyesa, że będzie miał pan więcej szczęścia.

— Postaram się, Sir. Muszę wpierw znaleźć pięć okrętów, które nadawałyby się do zatopienia w kanałach wejściowych Zeebrusse i Ostendy. Samo zablokowanie Zeebrugge nie dałoby pełnego rezultatu, bo Niemcy posiadają jeszcze kanał łączący Bruges z Ostendą. Jest on wprawdzie długi i płytki, ale mogliby go pogłębić. Zakorkuje Zeebrugge trzema, a Ostendę dwoma okrętami. Djabła zjedzą jeśli wyjdą.

— Dziękuję panom, — mówi krótko minister.

DZIWNY KOROWÓD.

Okręty handlowe które w dniu 22 kweitnia zbliżały się do brzegów Anglii, napotkały pod wieczór, we wschodniej części Kanału La Manche, dziwny korowód okrętów. Przodem dążył duży krążownik opancerzony o trzech kominach,

holując dwa płaskie i niskie statki, w których starzy marynarze poznali wnet „Daffodil” i „Iris”, — dwa promy parowe służące dla komunikacji pasażerskiej z Liverpoolu do Birkenhead. Dalej płynęło pięć mniejszych krażowników, ze ściętymi masztami i dziwnymi na pokładzie zmianami. Co się tyczy okrętu czołowego, to jego maszt tylny został ustawiony poziomo w stosunku do pokładu, i podparty potężnem belkowaniem. Maszt przedni był ścięty na wysokości dolnego gniazda, z którego wyglądały lufy dwóch armat. Z lewej burty, niby łapy olbrzymiegoc chrabąszcza, sterczały jakieś rusztowania. Pokład usłany był workami z piaskiem, różnorodnymi żyrzawkami, drabinami, a z pod pokrowców wyglądały tu i ówdzie lufy potężnych moździerzy, których miejsce przecież nie jest na okręcie.

Ale wnet czujne motorówki i torpedowce nakazują oddalić się okrętom handlowym i kierują je do portów, gdzie będą aż do dnia następnego zatrzymane pod strażą. Należy bowiem zważyć, aby nic z tajemnicy nie przeniknęło do wroga.

Przypuśćmy jednak, że jesteśmy bardziej szczęśliwi, że jakaś wróżka merska czy wojenna, pozwoliła nam niepostrzeżenie dostać się na pokład „Vindictive”, okrętu czołowego, dowodzonego przez wa-

lecznego oficera, kapitana A. F. B. Carpentera, z Królewskiej Marynarki Brytyjskiej.

„Vindictive” zmieniony jest nie do poznania. Czyni wrażenie konia trojańskiego, czy innej belluardy. Owe łapy chrabąszcza, to pomosty. Jest ich czternaście, a mają być zarzucone na mur molo, w chwili gdy krążownik zbliży się doń dostatecznie. Miotacze płomienia, haubice, rakietnice, stanowiska strzeleckie, artylerja szybkostrzelna, w gniazdach masztów, cementowe przegrody, stłowe pancerze, wory z piaskiem, drabiny dopełniają niezwykle oporządzenia.

Krążownik ma przed sobą zadanie nielada. Ma przybyć do mola w Zeebrugge punktualnie o północy, przycumować od strony zewnętrznej (tam gdzie nigdy żaden kręt nie przybijał i gdzie wznosi się ponad morzem wysoka, stroma ściana) i wysadzić na ląd bataljon szturmowy. Bataljon ten zajmie molo i dokona dywersji, która przybyłym w 20 minut później starym, wyranżerowanym krążownikom „Thetis”, „Iphigenia” i „Intrepid”, pozwoli wejść do kanału i zatopić się wpoprzek takowego.

Kapitan Carpenter przegląda swych marynarzy. Twarze dzielne, rumiane Bill’ów i Jack’ów uśmiechają się doń wesoło,

techną nadzieją zwycięstwa. Wszak ci wszyscy ludzie, to ochotnicy. Od szeregu miesięcy trenują, ćwiczą i uczą się. Dziś dopiero dowiedzieli się o celu wyprawy. Przedtem mówiono im tylko, że potrzebni są ochotnicy do nader niebezpiecznego przedsięwzięcia. Zgłosiła się prawie cała Wielka Flota. Ale wybrano jedynie silnych, zdrowych i nieżonatych. A teraz dokonano jeszcze powtórnej selekcji. Część załogi, niepotrzebna w czasie samej operacji, ma przed przybyciem do mola, opuścić okręty. Pocóż nadaremnie narażać życie ludzkie.

Ale nie tak rozumieją to Bille, Tomy i Jacki. Wzięto ich na wyprawę, więc chcą wytrwać do końca. Jeden z nich prosi o raport dowódcy. Pewnym krokiem dochodzi do Carpenterai melduje:

— Sir, ja i moi koledzy pragniemy pozostać do ostatka na tem starem pudle. „*Old merry England*” *) musi być z nas zadowolona. Gdy moja Daisy dowie się, że opuściłem okręt przed akcją, napewno nie zechce wyjść za mnie.

Na gładko wygolonej, młodej twarzy kapitana znać wzruszenie. Tak, zawsze ci sami. Takimi byli za czasów Ryszarda

*) „Stara wesola Anglja”.

Łwie Serce, Cromwella, Czarnego Księcia, za czasów Francisa Drake, pod Hogue, Cressy i Abukirem. Tym to ludziom wywiesił Nelson pod Trafalgarem swój historyczny sygnał: „Anglja oczekuje by każdy spełnił swój obowiązek”. Wszak między nimi są ludzie ze służb pomocniczych, kuchaze, stewardzi, pisarze. Mimo to wszyscy chcą zostać. Palacze proszą, by podczas walki wolno im było wyjść z kółłowni. Trzeba im dopiero perswadować, że okręt nie może zostać bez obsługi. Stary Albion może spać spokojnie dopóki ma takich synów.

Ale choć oczy kapitana śmieją się do tej gotowości bojowej podwładnych, z ust padają słowa krótkie, surowe: był rozkaz, więc to wystarczy; wszyscy wyznaczeni opuszczają o wskazanej porze „Victive”. Marynarze salutują i odchodzą. Zobaczymy później, jak dziecinny podstęp użyją, by móc pozostać.

Już dziś rano przed opuszczeniem przystani w Swin, oficerowie i majtkowie z niepokojem śledzili za stanem pogody. Na „Hindustanie” zepsuto wszystkie barometry, przez ciągłe stukanie w ich szkiełka. Przecież dwie poprzednie próby spełzły na niczem, raz na skutek silnego przeciwnego wiatru, uniemożliwiającego zasłonę dymową, drugi raz z powodu zbyt burzliwego morza.

Operacji można dokonać jedynie w nocy i podczas kulminacji przypływu. Pozostało jeszcze kilka dni, kiedy te dwa czynniki koordynowały ze sobą; potem przedsięwzięcie stawało się już niemożliwym.

To też radość była niezmierna, kiedy zobaczono, że dyżurny adjutant udaje się do telefonu, by rozmawiać z admirałem w Dover. Biedny porucznik, którego niefortunnie włącznie w rozmowę jakiegoś Harolda, dającego swej Mabel rendez-vous na popołudniu, powraca wreszcie z miną rozpromienioną.

— Admirał mówi, żeby wykonać rozkazy! — woła donośnym głosem.

We dwie godziny później okręty wychodzą na morze.

PRZED BITWĄ.

Pogoda się psuje. Zaczyna mżyć drobny deszczyk. Fala niezbyt wielka, jest jednakże dokuczliwa dla małych statków, a szczególnie dla „Daffodila” i „Irisa”, statecznych promów które zapewne nigdy nie przewidywały że spotka je zaszczyt walczenia pod wojenną banderą Jego Królewskiej Mości. Z półmroku wyłaniają się kontury coraz to nowych okrętów. Jest ich całe mnóstwo, od potężnych monitorów,

aż do małych motorówek. Morze czyni wrażenie wielkiej areny cyrkowej, po której biegają miast koni — okręty. Ale wprawne oko marynarza wnet poznaje, że okręty te nie biegają na chybił - trafił, że każdy z nich ma swój cel, swe określone zadanie, swój „rozkład jazdy”, którego co do minuty przestrzegać musi.

Admirał Keyes jest na szybkobieżnym niszczycielu „Warwick”. Czuwa on nad całością zadania, ale nie wydaje żadnych rozkazów. Wszystko jest z góry przewiśnięte i ułożone. Rozkazy dawane sygnałami lub przez radio, mogłyby ostrzec Niemców. To też ta olbrzymia armada, ze 162 statków, z których każdy ma inne zadanie, złożona, kieruje się sama.

Gros flotyli, a właściwie jej jądro, złożone z „Vindictive”, „Daffodila”, „Irisa” i trzech krążowników przeznaczonych do zatopienia w kanale Zeebrugge, kieruje się obecnie, poprzez zasłone mgły i deszczu, wprost do tego portu. Nie jest rzeczą łatwą. Mimo dokładnego sprawdzenia instrumentów mierniczych i kierunkowych omyłki są możliwe. A każda z nich grozi katastrofą. Nawigacja w nocy, bez sygnałów i światła, na wodach upstrzonych minami i ławicami piasku do przyjemnych nie należy.

Torpedowiec admirała dąży przodem. Inne torpedowce strażują wytrwale wokół

krażownikóy. Noc jest ciemna, można się zatem spodziewać wycieczki Niemców. Okręty Wielkiej Floty są opodal w pogotowiu. Torpedowce francuskie, w myśl bohaterских tradycyj narodowych, biorą udział w operacji. Małe motorówki i ślizgacze szykują się do służby torpedowej i ratowniczej. Dwie łodzie podwodne, po brzegi wypełnione materiałami wybuchowemi, są gotowe do wysadzenia w powietrze wiaduktu łączącego molo z wybrzeżem. Na łodziach tych, z góry skazanych na zagładę, załoga składa się tylko z 2 oficerów i 4 majtków.

Siły przeznaczone do ataku na Ostendę odłączają się w punkcie zkóry przewidzianym. Deszcz pada coraz większy. Wiatr kaprysi i wieje to od lądu, to od morza. Biada, jeśli zasłony dymowe zawiodą. Ale cofać się jest już za późno.

U NIEMCÓW.

Niemcy nie spodziewają się wprowadzić ataku, zbyt są dufni w swe siły i zbyt mało znają Anglików; jednakże czuwają wytrwale. Molo zamienione jest w fortecę. Na najdalej w morze wysuniętej wąskiej jego części, bateria z 6 dział średniego kalibru, szczyrzy swe paszcze. Bateria ta strychuje dostęp do mola i wejście do portu. Z ogniem

jej krzyżuje się ogień trzech dział, umieszczonych przy ścięciu szerokiej części mola, frontem ku morzu. Dalej całe wybrzeże usiane jest baterjami i stanowiskami karabinów maszynowych. Znajdujemy tu wszystkie kalibry, od zwykłych połówek, do potężnych dział morskich, niosących dwumetrowe pociski na odległość 35 kilometrów. Okopy ciągną się wzdłuż brzegu, a tkwią w nich liczne posterunki podsłuchowe i strażnicze. Na samem molu także ciągną się wykute w opoce okopy, upstrzone kołami hiszpańskimi, drutami, worami. Dziaśki silnych reflektorów mogą w każdej chwili wyszukać czającego się wśród nocy przeciwnika. W porcie stoją torpedowce, okręty strażnicze i parowiec „Brussels”, zamieniony na koszary. Śmiałek któryby usiłował sforsować wśród min, sieci, pontonów i pod krzyżowym ogniem setek dział, piaszczyste wejście do portu, szedłby na pewną śmierć, na nieuniknioną zagładę. Niemcy wiedzą dobrze, że taki warjat się nie znajdzie. Wprawdzie Anglicy bombardują od czasu do czasu Zeebrugge z morza lub powietrza, ale z pewnością nie ośmielą się przybliżyć. Wszak na trzy dni przedtem, admirał von Capelle, niemiecki minister marynarki, powiedział: — Największy pesymista przyznać musi, że położenie naszych wrogów pogarsza się z każdą

chwilą i nie ulega najmniejszej wątpliwości, iż wojna podmorska doprowadzi nas do rychłego zwycięstwa.

To też z wyjątkiem straży, załoga mola przeszło tysiąc ludzi licząca, śpi spokojnie. Śpią także lotnicy zaokrętowani na „Brussels” i podwachtowi marynarze na będących stale pod parą okrętach. Deszcz i niepogoda wykluczają możliwość powietrznego ataku. Ciemność jest tak wielka, że w najlepsze szkła uzbrojone oko nie jest w stanie jej przeniknąć.

Północ się zbliża. Skostniałe i mokre straże z niecierpliwością wyglądają zmiany. Jeszcze kwadrans i będzie można ogrzać się i posilić.

Naraz od strony Blankenbergu wzbija się rakietą świetlna. Pęk w górze i oświetla znaczną połąć wybrzeża. Jednocześnie ponury grzmot dział rozlega się od Ostendy. Alarm! — wołają wartownicy. Ale w tejże chwili straszliwy świst przecina powietrze. Pocisk ciężkiego kalibru przelatuje ponad mołem i pęka z hukiem tuż obok szluzu. Za nim drugi, trzeci, dziesiąty. Zaczyna się sądny dzień, bieganina. Trąbki grają larum. Żołnierze biegną na swe stanowiska bojowe.

Kilkadziesiąt rakiet i kilkanaście reflektorów, czyni z czarnej nocy — biały dzień.

W ich świetle widać. niby „Latającego Holendra”, wielki trzykominowy okręt, kierujący się ku zewnętrznej stronie mola. Wślad za nim kilka innych płynie ku wejściu do kanału. Jakieś cienie i ogniki mlgają szybko po wodzie, niby duchy. Jest ich coś bardzo dużo.

Okręty są tuż, przeraźliwie blisko, 300, 200, 100 metrów, dzieli je od mola. Wszystkie działa niemieckie grają jak szalone, starając się razić przeciwnika. Ale bliskość tego ostatniego, niespodziany napad, wreszcie grad sypiących się zewsząd strzałów, oszałamiają kanonierów Kaisera. Mierzą źle: pociski, kierowane drżącym rękoma, idą w morze.

I nagle rozlega się straszliwy, ogłuszający huk, a pasmo płomienia rozlewa się wokoło. To wylatuje w powietrze wiadukt łączący molo z lądem. Załoga niemiecka jest odcięta.

PRZEDPIEKLE.

Powróćmy teraz na pokład „Vindictive” i wejdźmy do blokhauzu. Kapitan Carpenter jest nieobecny. Z mostku kapitańskiego kieruje on ruchami statku. W blokhauzie zastępuje go pierwszy oficer, komandor Rosoman. Wszystko jest gotowe: drabiny, moździerze Stockesa, haubice, miota-

oże płomieni. Oficerowie wydają ostatnie rozkazy. Kompanja piechoty marynarki zbiera się w baterje pod pokładem. Dwie pozostałe kompanje są zakrętowane na „Daffodilu” i „Irisie”.

Wiatr zmienia się i poczyną dać od strony lądu. Żle. Motorówki mające za zadanie rozciągnięcie zasłony dymnej, będą miały kłopot nielada. Deszcz chwilami ustaje. Na północnym wschodzie zaczyna raz po raz błyskać. To dwa potężne monitory, „Erebus” i „Terror”; rozpoczynają bombardowanie Zeebrugge ze swych 30-centymetrowych armat. Wszystko idzie według rozkładu. Jedyne lotnictwo zawodzi. Noc wietrzna i dżdżysta nie pozwala na obserwację i bombardowanie powietrzne. Kilku odwżnych lotników mimo to wzbija się z Dunkierki, ale stan atmosfery zmusza ich do powrotu. Trudno, trzeba będzie się obejść bez tej ważnej części programu. I tak lotnicy uczynili już bardzo wiele. Cały plan ataku jest opracowany na zasadzie zrobionych przez nich zdjęć fotograficznych.

Dymy pierzchają i nagle niespełna 300 metrów przed dziobem „Vindictive”, ukazuje się długi szary wał, odcinający się dość wyraźnie na ciemnem tle nieba. Żegary okrętowe wskazują północ.

Błysk jeden, drugi, trzeci, szósty. Bateria z czubku mola dostrzegła smac okret. Reflektory zapalaja sie wzdluz brzegu. Ich biale pasma smagaja wode, oslepiajac marynarzy angielskich. Rakiety jedna po drugiej bija w gore. Coraz nowe dziala grmia do wtoru baterjom na molo.

„Vindictive” jak biały duch przechodzi tuż przed paszczami armat niemieckich. Wszystkie jej bakbortowe *) dziala graja zawzięcie. 50 metrów dzieli zaledwie tył okretu od baterji wroga. Śmierć zdaje się nechybna. Jakiż szaleniec mógłby ważyć się na podobne przedsięwzięcie? A jednak „Vindictive” mija ogniową strefę i przystaje do mola o 250 metrów dalej. Pokład jej usłany jest zabitymi i rannymi. Żywi mają przed oczyma okropną wizję paszcz armatnich, zionących ogniem z odległości kilkudziesięciu kroków, i nie mogą ochłonać z podziwu, że wyszli cało.

Ale nie pora na rozważania. Należy czem prędze jwydostać się na molo. Nie jest to łatwe, bo z 14 kładek, 12 zostało strzaskanych pociskami armatniemi. Dwie pozostałe są natychmiast zrzuczone na ścianę mola i mimo gwałtownego kołysania, oddział marynarzy usiłuje wylądować. Pada dowódca desantu, bohaterski kapitan

*) Cewostronne.

Halahan, pada pułkownik Elliot, komendant bataljonu piechoty marynarki. Pada jego zastępca major Corder.

Zastępca zabitego Halahana, kapitan Edwards, ciężko ranny osuwa się na pomost okrętu. Żołnierze i marynarze giną jak muchy. Klkanaście niemieckich karabinów maszynowych kosi parapet moła, i pokład „Vindictive”. Ciężkie działa baterij nadbrzeżnych biorą cel na molo, nie bacząc, że rażą i swoich. W takich wypadkach nie ma się nad czem namyslać.

Wysadzenie w powietrze wiaduktu przez łódź podwodną „C3” oszałamia na chwilę przeciwnika. Jednocześnie zaś „Thetis”, „Intrepid” i „Iphigenia”, mijają szczęśliwie przez „Vindictive”, wpływają na rejdę.

Krótki pojedynek z baterją na molu, poczem „Thetis” płynąc całą parą, przerywa łańcuch pontonów zamykających wejście do portu, zatapia jeden z nich ale dostaje się w linję sieci. Dzięki pędowi okrętu sieci są zerwane, jednak jedna ze śrub, snąc zaplątana, nie działa. Okręt staje w miejscu i cały ogień baterij wewnętrznych koncentruje się na nim. Jeden z pocisków przebija kadłub i wybucha w maszynowni, unieruchamiając „Thetis” ostatecznie. Mimo betonowych przegród i urządzeń zabezpieczających, okręt zaczyna tonąć przedwcześnie.

Nagle jakaś czarna, krwią i sadzą umorusana postać, ukazuje się na pokładzie. Komendancie, — woła, udało mi się naprawić lewoburtową maszynę! Możemy płynąć.

Komandor Sneyd, dowódca „Thetis”, z trudem rozpoznaje w potępieńcu swego porucznika - mechanika Boddie. Natychmiast wydaje odpowiednie rozkazy, Ale „Thetis” jest śmiertelnie ranna. Pokład jej to jedno rumowisko, boki podziurawione jak rzeszoto, załoga nie wyłączając komendanta i jego zastępcy, wybita lub ranna. Sneyd zapala tedy lonty ładunków wybuchowych i nakazuje opuścić statek. „Thetis” tonie w farwaterze, nieco za daleko od właściwego kanału, ale bądź co bądź kadłub jej, sterczący do połowy z wody, staje się poważną przeszkodą w nawigacji. W ostatniej chwili ranny Sneyd daje jeszcze sygnały dwom pozostałym krążownikom, wskazując im dalszą drogę, poczem wraz zresztą załogi zostaje uratowany przez motorówkę „526”.

„Intrepid” i „Iphigenia”, dzięki skoncentrowaniu ognia niemieckiego na „Thetis”, dostają się szczęśliwie do kanału. Jak na manewrach zajmują przewidziane planem miejsca, w punkcie gdzie właściwy farwater ma przy odpływie zaledwie 40 metrów szerokości. Wtedy dopiero Niemcy orjentują się w sytuacji i otwierają na nie ogień.

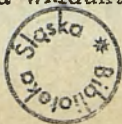
Ale jest zapóźno. Carter dowódca „Intrepid” i Billyard — dowódca „Iphigenii”, spełniają całkowicie swe zadanie. Oba okręty zostają zatopione wpoprzek kanału nawigacyjnego. Załogi ratują się na tratwach i łodziach, przyczem wielu marynarzy zostaje rannych. Carter, jego zastępca Wright, porucznik Babb i czterech marynarzy, dostają się ze swą tratwą pod ogień niemieckich karabinów maszynowych. Nadomiar złego zapala im się przy kontakcie z wodą, boja świetlna. Niemcy strzelają jak do tarczy. Ale śnać opatrzność jest dziś po stronie Anglii, bo żaden z marynarzy nie zostaje nawet ranny. Jedynie bosman, który z istic angielską flegmą siada na boi, by ją zagasić, jest lekko poparzony.

Motorówka „282”, która wraz z „526”, odważnie wpłynęła do portu, ratuje wreszcie rozbitków. Na małym stateczku mogącym co najwyżej pomieścić 40 ludzi, znajduje się ich 101, w tem kilkudziesięciu rannionych. Cud prawdziwy, że motorówka nie tonie. Jest nietylko przeciążona, ale i cała podziurawiona od pocisków. Ster ma strzaskany. Porucznik Deane kieruje swą łodzią zatrzymując kolejno to jedną, to drugą śrubę. Wkońcu udaje mu się tyłem wyjść z portu i przeładować rozbitków na torpedowiec admirałski „Warwick”.

„526” ma więcej szczęścia. Ratuje 65 ludzi i powraca nieuszkodzona. Z kilkunastu ślizgaczy mających za zadanie rozpostarcie zasłon dymowych i zaatakowanie okrętów wojennych stojących wewnątrz portu, wszystkie dykonywują swe zadanie. Mimo przeciwnego wiatru, i ostrej fali, podchodzą pod samo molo, wpływają do portu, kręcą się tuż pod nosem kanonierów niemieckich. Towarzyszą im małe szybkie motorówki, które tej nocy dokonywują cudów waleczności. Dwa torpedowce niemieckie i parowiec „Brussels” zostają storpedowane już przy molu. Niestety motorówki „424” (por. Robinson) i „110” (por. Young) padają ofiarą swej śmiałości. Zasypane gradem kul i pocisków armatnich, zostają ciężko uszkodzone. Dowódcy ich giną, a pozostali przy życiu marynarze, podpalają tanki z benzyną i zatapiają niezdatne do użytku łodzie, chroniąc się na nadbiegłe z pomocą torpedowce.

ŁÓDŹ PODWODNA „C3”.

Cofnijmy się teraz nieco i zobaczmy co miało miejsce pod wiaduktem. Jak nam wiadomo, dwie łodzie podwodne starego typu „C1” i „C3” naładowane materiałami wybuchowymi, miały służyć jako brandery do wysadzenia wiaduktu w powietrze. Po-



zbawione dostępu od strony lądu mole, przestawało mieć na dłuższy czas wartość militarną, a przytem załoga jego podczas dokonywanej przez „Vindictive” dywersji, była w ten sposób odcięta i pozbawiona pomocy. Jak się okaże później, miało to bardzo wielkie znaczenie.

Obie łodzie podwodne zostały zaopatrzone w przyrządy samokierujące, pozwalające załodze na opuszczenie statku przed chwilą decydującą. Ale wobec tego, że „CI” na skutek uszkodzenia nie mogła wziąć udziału w wyprawie, komendant „C3”, por. Sandford postanowił nie korzystać z tego urządzenia, obawiając się, że puszczona samopas łódź, może minąć cel, lub też zboczyć z drogi. Przyjrzyjmy się jego działalności.

Nieco po północy, łódź kierowana wprawną ręką, ukazuje się nawprost wiaduktu. Posterunki niemieckie spostrzegają ją i przy świetle rakiet rozpoczynają ogień. Wiatr przeciwny spycha zasłonę dymową i łódź płynie wprost pod strzały. Pociski armatnie wzbijają słupy wody po obu stronach „C3”, która ze względu na ławice piasku musi płynąć na powierzchni.

Wreszcie wiadukt jest tuż. Strzały armatnie nie mogą już szkodzić. Zato klekot karabinów maszynowych rozlega się coraz natarczywiej. Kule dzwonią po blachach

łodzi, jedna z nich przebija kurtkę dowódcy.

Z szybkością 10 węzłów (18 km na godzinę) por. Sandford wyrzuca swą łódź na kamienne podmurowanie wiaduktu. Rozlega się trzask okropny i „C3” wylania się z wody na 60 centymetrów, zagłębiając swój kiosk między żelazne filary. Chwilę załoga myśli, że na skutek wstrząśnienia, łódź wraz z całym ładunkiem materiałów wybuchowych, wyleci w powietrze. Na szczęście jednak po kilku przykrych chybotach, „C3” osiada twardo na podmurowaniu.

Sandford zapala lont i nakazuje opuścić statek. Ale łatwo powiedzieć, trudno wykonać. Ustawiony na wiadukcie karabin maszynowy, strzela z odległości kilkunastu kroków. Kilka kul trafia w śrubę i kadłub małej łódki motorowej, będącej jedyną deską ratunku. Czas upływa, chwila eksplozji staje się coraz bliższa. Położenie tych 6 ludzi staje się podobnem do położenia Kmicica, leżącego w rowie pod Jasną Górą, tuż obok gotowej do eksplozji szwedzkiej kolubryny. Jednakże Kmicic miał pod nogami twardy grunt, a przytem Szwedzi doń nie strzelali, podczas gdy znajdującym się w miotanej falami łódeczce Anglikom, groziło utopienie, zastrzelenie, rozbicie o wiadukt, wreszcie rozszarpanie przez własny materiał wybuchowy.

Wiele cudów miało miejsce tej nocy, ale największym z nich było bezwarunkowo ocalenie tej garski bohaterów. Nikt z uczestników wyprawy nie spodziewał się ich ujrzeć. A przecież nie wiadano, że Sandford i jego ludzie byli na „C3” do ostatniej chwili, i z aparatu samokierującego bynajmniej nie skorzystali.

Grad kul sypie się na nieszczęsną łódczkę. Marynarze chwytają za zapasowe wiosła i przy ich pomocy starają się oddalić. Szczęściem dopomaga im nieco fala, bo inaczej zapewne nie upłynęliby daleko. Sandford pada ranny. Za chwilę ten sam los spotyka bosmana - zastępcę. Łódka dziurawa od kul, jak rzeszoto, zaczyna nabierać wody. Jeden z marynarzy wypompowuje ją ręczną pompką. Por. Sandford, zostaje powtórnie ranny odłamkiem pocisku. Siły opuszczają marynarzy, łódź zwalnia. Reflektor niemiecki chwytają ją w swe białe kleszcze. Jeszcze chwila i będzie po wszystkim.

I zaraz, zaledwie jakie 250 metrów za łodzią, wzbija się w górę niebotyczny słup ognia. Wiadukt wylatuje w powietrze wraz ze znajdującymi się na nim Niemcami. Łódka oddala się nieco i wkońcu napotyka wysłaną na ratunek szalupę parową. Ta ostatnia przekazuje uratowanych torpedowcowi „Phoebe”, na którym przeżywają

oni jeszcze niejedną gorącą chwilę.

W kwadrans później kompanja cyklistów niemieckich, dążąca całym pędem na pomoc walczącej na moło załodze, wpada w otwartą czeluść wiaduktu i ginie w falach morza.

„NORTH STAR” i „PHOEBE”.

Torpedowiec „North Star”, którego zadaniem było patrolowanie wejścia na rejdę, spotkał się tuż przy latarni z torpedowcem nieprzyjacielskim. Oba okręty wyłoniwszy się z chmury sztucznego dymu, ujrzały się dopiero w ostatniej chwili, oba wystrzeliły torpedy i oba chybiły. Niemiec uciekł, a „North Star” goniąc go, dostał się w kleszcze reflektorów i ogień baterji na mołu. Mimo to, wpłynął na rejdę i storpedował znajdujący się tuż przy mołu statek niemiecki. Ale wzięty w krzyżowy ogień podziurawiony, z uszkodzoną maszyną i strzaskanym pokładem, stał się rychło bezwładnym pontonem, na którym śmierć obfite zbierała żniwo.

Dojrzał to znajdujący się wpobliżu „Phoebe”. Wyratowawszy załogę „C3”, której wszyscy członkowie byli ciężej lub lżej ranni, krążył właśnie wpobliżu latarni. Rozciągnawszy zasłonę dymową, zbliżył się do „North Star” i wziął go na hol.

Ale wiatr rozwiął dymy, a hol pękł. Ogień kilkudziesięciu dział, strzelających „à bout portant”, skoncentrował się na obydwu torpedowcach. Mimo to „Phoebe” zakłada hol i ciągnie. „North Star” zaczyna jednak napełniać się wodą i staje się przeraźliwie ciężki. Drugi hol pęka. Wtedy „Phoebe” stara się odepchnąć dryfujący wrak od baterij niemieckich. Ale ze względu na falę i wiatr operacja się nie udaje. Nadomiar złego, odłamek pocisku przecina syrenę „Phoebe”, której gwizdek zaczyna przeraźliwie ryczeć, wskazując Niemcom cel.

Nie pozostaje nic innego jak uratować załogę i zatopić uszkodzony torpedowiec. „North Star” spuszcza swe łodzie i prawie wszyscy ludzie są szczęśliwie wyratowani przez „Phoebe”. Ale dowódca kom. Helyar nie może się zdobyć na opuszczenie swego statku. Mimo gradu pocisków, wraz z kilkoma ochotnikami pozostaje na pokładzie. „Phoebe” jeszcze raz zaciąga zasłone i chwytą rzuconą przez Helyara cumę. Ta znów pęka i torpedowiec przechylając się na bok poczyną tonać. Wtedy komendant „Phoebe” Langton, przekonywa Helyara, że może opuścić swój okręt. „Phoebe” po raz trzeci przystaje do „North Staru” i ratuje ostatnich rozbitków.

Cała ta operacja, pełna niesłychanego poświęcenia ze strony obydwóch statków,

trwa pod gwałtownym ogniem przeciwnika, pełne trzy kwadranse. „Phoebe“ mając na pokładzie wielu zabitych i rannych powraca, mimo uszkodzeń, szczęśliwie do Dover.

PIEKŁO.

Pozostawiliśmy „Vindictive“ w chwili gdy przystał do mola. Wnet potem kapitan Carpenter rozkazuje przycumować. Ale cumy nie chwytają i okręt odsuwa się od muru. Wtedy, w myśl planu, „Daffodil“ otrzymuje rozkaz podepchnięcia „Vindictive“ do muru i utrzymania go w tej pozycji. Mały stateczek wykonywuje natychmiast to zadanie, i przez cały czas dywersji, to jest przeszło 70 minut, pozostaje w tej pozycji, niebacznym na skierowany nań ogień. Niestety, ze względu na to ekscentryczne położenie (dziób „Daffodila“ opiera się o znacznie wyższą burtę krążownika), kompanja piechoty marynarki nie może wysiąść. Zaledwie kilkunastu ludzi z por. Chevalier na czele, ryzykuje karkołomną podróż i bierze udział w walce.

Tymczasem po smaganych ogniem, prawie prostopadle ku górze sterczących i kłyszających się kłódkach, wśród przeraźliwego huku i zgielku, w którym ginie nawet eksplozja wiaduktu, oddział marynarzy pod

dowództwem komandora Adamsa, wyrusza na molo. Ogień ustawionych na statku moździerzy, i dział umieszczonych w gniazdach masztów, stara się utorować im drogę.

Niestety, wielkie miotacze płomieni, znajdujące się na pokładzie, zawodzą. Strzaskane pociskami armatnimi rezerwoary, zioną naftą, która grozi zapaleniem. Załoga z narażeniem życia, zapobiega pożarowi. W blokhauzie, Carpenter, Rosoman i porucznik inżynierji Eastlake, wśród ognia i dymu kierują akcją, nie widząc się wzajemnie. Rosoman chcąc się upewnić, czy jego dowódca jeszcze żyje, woła co chwila: — How do you do, captain? *)

Mimo silnej chwiejby, marynarze i żołnierze wylażą na mur, skaczą na parapet i biegną na wroga. Ale parapet jest wąski i długi, a właściwe molo ze swemi składami i hangarami, ciągnie się o 5 metrów niżej. Schodki są tylko w niektórych miejscach, a drabiny na ten cel przygotowane, pozostały wtyle; ludzie skaczą więc odważnie wprost na okopy i druty. Komander Brock ginie, rzucając się na schron przeciwnika.

Mimo straszliwego ognia armat i karabinów ręcznych i maszynowych, Anglicy posuwają się naprzód, walcząc granatami, ręcz-

*) Jak się masz, kapitanie.

rami miotaczami płomieni, bagnietami wreszcie. Ale wnet, to oślepieni przeraźliwym blaskiem reflektorów i rakiet, to zatopieni w czarnych jak smoła ciemnościach, zdziesiątkowani, rozproszeni, gubią się w tem piekle. W ciasnych przejściach, strychowani ogniem kartaczowym, giną po bohatersku, starając się za wszelką cenę utrzymać na molu przez czas przepisany. Wiedzą, że od tego zależy powodzenie wyprawy. Komandor Harrisson, trzeci z kolei zastępca Halahana, zbiera kilku ludzi i mimo otrzymanej uprzednio na „Vindictive” bolesnej rany (ma strzaskaną szczękę), szarżuje na niemiecki karabin maszynowy. Harrisson, znany szampion rugby, czyni to z takim spokojem, jakby wygrywał mecz w Hyde-Parku. Tym razem jednak gra ze śmiercią w zawody i ta ostatnia wygrywa. Z oddziałku pozostaje tylko marynarz Mc. Kenzie, który do ostatniej chwili strzela ze swego Lewisa.

Major Weller przyprowadza posiłki. Anglicy znów idą naprzód, zajmują jeden z hangarów i rzucają granaty na stojący u mola torpedowiec. Przybywają także drabiny. Żołnierze schodzą po nich, nie bacząc że zwracają się plecami do przeciwnika. Walka wre w całej pełni i Niemcy zaczynają się cofać.

„IRIS” I JEGO BOHATEROWIE.

Drugi z promów „Iris”, stosownie do planu, przybił do mola nieco bliżej lądu. Ale niski i mały statek, tańczy jak korek na wznmagającej się fali. Drabiny nie sięgają szczytu muru i łamią się przy chwiejbie. Jednakże kapitan Hawkins, wspina się po trzymanej rękoma majtków drabinie i z jej wierzchołka skacze na molo. W chwilę później drabinoą uderzywszy o mur, zostaje strzaskana w kawałki. Hawkins chwytając rzuconą mu linę i stara się przycumować statek. Marynarze widzą go chwilę siedzącego okrakiem na murze, z liną w jednej, a rewolwerem w drugiej ręce. Widać jednak ktoś strzela doń z ukrytego za murem parapetu, bo kapitan stacza się martwy do wewnątrz.

Wnet komandor Bradford zajmuje na ochotnika jego miejsce. Z postawionego prostopadle do krętu, bomu tylnego masztu, komandor przeskakuje ponad otchłanią i uwiązuje „Iris”. Ale w minutę później, trup Bradforda, przeszyty kulami, spada do morza.

Gibbs, kapitan „Irisa”, wobec niemożności wylądowania, postanawia przybić do „Vindictive” i przeprowadzić ludzi przez pokład krążownika. Zanim jednak manewr ten zostaje wykonany, operacja jest ukoń-

ezona i pada sygnał do odwrotu. „Iris”, ciężko uszkodzony, mając na pokładzie śmiertelnie rannego komendanta i wielu zabitych i rannych, oddala się powoli, wśród morza ogarniających go płomieni. Marynarz Blake gasi je z narażeniem życia, poczem wrzuca do morza odbezpieczone granaty, leżące wśród płonących szczątków. Bosman Smith jedną ręką trzyma pochodnię, oświetlając uszkodzony kompas, drugą steruje, prowadząc „Iris” ku ojczytym brzegom, dokąd nazajutrz statek szczęśliwie przybywa. Ostatnie słowa umierającego komandora Gibbsa brzmią:

— Jak tam nam idzie?

„VINDICTIVE”.

Podczas, gdy na molu wre zacięta walka, krążownik „Vindictive” ogniem swych moździerzy i haubic stara się poprzeć desant. Umieszczone w gnieździe przedniego masztu dwa działka, grzmiały bez przerwy. Dowodzący niemi por. Rigby, kieruje swój ogień na stojący po przeciwległej stronie mola, w odległości 75 metrów, nieprzyjacielski torpedowiec. Widać wyraźnie jak granaty padając na pokład tego statku, krzeszą złowrogie iskry. Wnet jednak dobrze wycelowany pocisk wielkiego kalibru, trafia w gniazdo. Rozlega się straszliwy

trząsk i trzon masztu łamie się i wali. Z biednego Rigby i jego ośmiu ludzi robi się marmelada. Działa milkną. Ale cóż to? Po chwili jedno z nich znów grać poczyną.

To cudem pozostały przy życiu sierżant Finch, zauważywszy że jedna z armatek jest jeszcze zdalna do użytku, nie bacząc, ani na krew broczącą ze strzaskanego ramienia, ani na położenie galeryjki, mogącej lada chwila oberwać się do morza, zdrową ręką ładuje, celuje, odpala. Wreszcie drugi pocisk niemiecki kończy dzieło zniszczenia. Finch nieprzytomny dostaje się do lazaretu, gdzie dyżurny lekarz widzi w nim natychmiastowego kandydata do podróży na tamten świat. Jednak twarda anglo-saksońska natura, zadaje kłam medycynie. Finch wraca do zdrowia i otrzymuje „Victoria Cross“ *).

Z ustawionych na pokładzie okrętu trzech haubic, dziobowa milknie zaraz po pierwszych strzałach. Pociski niemieckie niszczą lawetę i wybijają kanonjerów. Zapasową obsługę spotyka los podobny. Druga 19-centymetrowa haubica, ustawiona na śródokręciu, strzela z przerwami. I jej obsługa musi być kilkakrotnie dopełniana. Haubica rufowa kalibru 28 cm. bije cały czas z nadzwyczajną precyzją. Na zrobionych następ-

*) Krzyż Wiktorji.

nego dnia fotografjach lotniczych, widać wyraźnie olbrzymie leje jej pocisków.

O wpół do pierwszej komendant Carpenter schodzi do baterji. Leżą tam pokotem zabici i ranni. Lekarze i sanitariusze, w czerwonych od krwi fartuchach, uwijają się między nimi, nie mogąc podolać zadaniu. Ale na widok kapitana, świeży duch wstępuje w te ludzkie szczątki. Lżej ranni otaczają dowódcę i bez żadnego poczucia hierarchji, pytają o nowiny. Ciężej ranni unoszą się na swych legowiskach. Każdy jest ciekaw rezultatu. Jeden z umierających tak niebezpiecznej wyprawie, odpowiada: — Nie, sir, bo byłem na molu. — Kapitan rezerwy Hilton-Young pokazuje Carpenterowi swą obandażowaną rękę i powiada: — Mam „jednego” w ramieniu, — poczem wraca na plac boju. — Czyśmy wygrali, sir, czyśmy wygrali? — pytają ze wsząd żołnierze, zupełnie jakby chodziło o jaki mecz footballowy.

Carpenter uspakaja ich i powraca do blokhauzu. Odchodząc słyszy jeszcze ich gromkie „Hurrah!”, górujące nad hukiem dział i trzaskiem kartaczownic. Jest godzina dwunasta pięćdziesiąt. Oznaczony czas upływa. Trzeba myśleć o powrocie. Kapitan przywołuje swych sygnalistów.

Ale, tak bohaterski marynarz Buckley, który od początku akcji, mimo gradu pocis-

ków, stał na mostku z istną pogardą śmierci, jak i jego towarzysze, polegli na stanowisku. Carpenter rozgląda się za ochotnikiem. I naraz staje przed nim ów marynarz, który prosił o pozwolenie pozostania na okręcie i któremu kapitan odmówił. Co mam sygnalizować, sir? — pyta.

— Sygnalizuj „Daffodilowi”, żeby syreną swą wezwał desant do powrotu.

W istocie jednak obie syreny „Vindictive” oddawna przestały istnieć. Przedni komin przedstawia rodzaj powyginanej na wsze strony żelaznej koronki. Reflektory sygnałowe także nie działają.

— Rosófan — woła komendant do swego zastępcy, — dlaczego ludzie z pierwszej zmiany nie zostali ewakuowani w myśl rozkazu?

— Kuter, który miał ich odwieźć okazał się uszkodzony. Prawdopodobnie uczynili to naumyślnie, by móc pozostać.

Carpenter uśmiecha się. Jest to wprawdzie naruszenie dyscypliny, ale w takim wypadku wiele wybaczyć można. W następstwie okazało się, że na „Thetis” i dwóch pozostałych blokerach, działo się to samo. Załogi tych statków, wynoszące 53 ludzi, miały być zredukowane przed wejściem na rejdę do 36. Mimo to prawie wszyscy marynarze pozostali na okrętach, co w następstwie utrudniło znacznie łodziom

motorowym ratunek i przyprawilo o śmierć wielu śmiałków.

Ale coś syrena „Daffodila” się nie odzywa. Rosoman wychodzi na mostek i widzi jak wśród gradu pocisków, ochotnik-sygnalista kieszonkową lampką elektryczną podaje rozkaz. Wszystkie przyrządy sygnalizacyjne okazują się zniszczone.

Wreszcie w zgłębku bitewny wkłada się cichy szum, jakby ktoś otworzył w łazience zbyt gorący prysznic. Szum ten zamienia się w rechot, rechot w skrzek. Na więcej uszkodzona syrena „Daffodila” nie może się zdobyć.

Na szczęście sygnał dosłyszany został z mola, gdzie i tak oficerowie spoglądali już na zegarki. Oddziały desantowe poczynają powracać. Nielatwe to zadanie. Trzeba pod ogniem przeciwnika wdrapać się na parapet, przeskoczyć mur i zejść na bujający się okręt. Niemcy, którzy już myśleli o poddaniu się, przypuszczając, iż chodzi rzeczywiście o próbę wylądowania znacznych sił brytyjskich w Belgji, wreszcie orientują się, że desant był tylko demonstraacją, mającą na celu odwrócenie uwagi od kanału portowego. Z tem większą nacierają więc energją, pewni, że im teraz nikt nie ujdzie.

Ale Anglicy powracają. Przynoszą nawet swych zabitych i rannych. Zaledwie

tuzin trupów i kilku śmiertelnie rannych, których niesposób z drutów i zasiek wydobyc, pozostaje na placu boju. Jeden z żołnierzy przynosi na plecach ciężko rannego towarzysza, stawia go na pokładzie, całuje i mówi: — Widzisz Bill, obiecałem, że cię nie zostawię i dotrzymałem słowa. Inny przynosi swego oficera. Niewiadomo, co więcej podziwiać: bohaterstwo tych ludzi, odwagę czy poświęcenie. Gdyby się którego z nich zapytać, w jaki sposób zdołał pod ogniem niemieckim, wspiać się na blisko siedmiometrowy mur, z zabitym lub rannym towarzyszem na plecach i znaleźć drogę do okrętu, napewno nie potrafiłby odpowiedzieć.

„BRAVO, VINDICTIVE!”

W blokhauzie krążownika, Carpenter i Rosoman są teraz nieco niespokojni. Czy aby wszyscy powrócili, czy operacja skończona? No i jak wycofać się od mola? Przybić było względnie łatwo, bo przeciwnik był całkowicie zaskoczony. Ale teraz co innego. Niemcy z pewnością dołożą wszelkich starań by zatopić okręt, którego burtę nie będą już pod osłoną wyniosłości mola. Dreszcz chwytą komendanta na myśl co by się stało, gdyby i tak już ciężko uszkodzony „Daffodil”, odsunął się przed-

wcześniej. „Vindictive” odbiłaby wtedy od muru, wystawiając cały bok na ogień wroga, a przytem ludzie pozostali na molu, byliby bezpowrotnie straceni.

Jednak mały „Daffodil”, pod dowództwem swego dzielnego komendanta, kapitana Campbella, trzyma się dzielnie. Ostatni żołnierze powracają. W tejże chwili dwa pociski wielkiego kalibru, wybuchają tuż przy blokhauzie. Rosoman pada ranny w obie nogi, wnet jednak wstaje i przytrzymując się barjery, dowodzi dalej. Sternik Youlton ma strzaskaną rękę. Sam Carpenter jest lekko ranny. Jednocześnie wybuch na pokładzie amunicja do moździerzy Stockesa. Gryzący dym i płomień ogarniają statek. Wszystkim się zdaje, że to już koniec.

Jednak energja i odwaga marynarzy triumfuje nad wszystkimi przeciwnościami. Ciągnąc węże pożarnicze i gaśnice, biegną oni w zagrożone miejsca, na nic niebacznii. Zapalone granaty wrzucają do morza. Pożar (piąty czy szósty z kolei) zalewają wodą i pianą z gaśnic. Niebezpieczeństwo mija.

Godzina 1.10. Nikt więcej nie powraca. Carpenter daje sygnał do odjazdu. „Daffodil” przestaje pchać, chwytą rzuconą linę i zaczyna holować „Vindictive”. Lina wnet pęka, ale krążownik siłą bezwładności po-

suwa się dalej. Wałące się kładki chwilę powstrzymują śruby, które zresztą są teraz tak blisko muru, że Carpenter drży o ich całość. Ale osadzony poprzecznie tylny maszt, uderzając o molo, szczęśliwie powstrzymuje statek. Rufa oddala się od mola, dziób zakręca ku zachodowi.

— Ster na burtę, cały! — woła kapitan, — obie maszyny pełny bieg!

Pod osłoną chmur dymu, wydzielanych ze wszystkich przyrządów dymotwórczych obu okrętów „Daffodil” i „Vindictive” oddalają się szczęśliwie. Wprawdzie w chmurach tych raz po raz błyskają wybuchy niemieckich granatów, ale snąc wiatr jest tego dnia angielskim, bo obraca się znów ku południowi i pędzy dym Niemcom w oczy.

Z szybkością 17 węzłów „Vindictive” płynie teraz w mrokach nocy. W blokhauzie wśród czterech zabitych i tyluż rannych marynarzy, oficerowie kierują statkiem, według wymalowanej na pancernej ścianie mapy. Wszystkie inne oddawna zostały zniszczone. Ani jeden z przyrządów łącznościowych nie jest w porządku. Telegraf maszynowy nie działa, tuby są pogięte i pozatykane, telefon przerwany, kompas uszkodzony. Z podziurawionych i nawpół zwalonych kominów, buchają czerwone płomienie. Wobec braku sternika, sam Carpenter trzyma koło sterowe.

Z czeluści nocy wylania się nagle długi szary kształt. Załoga rzuca się do dział, sądząc że to niemiecki torpedowiec. Ale jest to niszczyciel „Morsoom”, który odtąd wiernie eskortuje „Vindictive”.

Świta. Z szarej mgły porannej, ukazuje się drugi niszczyciel, idący pełnym biegiem. Dziób jego rozcina fale, tworząc dwie góry wodne. Kominy zioną gęstymi kłębam dymu.

Załoga „Vindictive” poznaje admirałski torpedowiec „Warwick”. Znak admirała Keyesa dumnie powiewa na maszcie. Potrójne „hurra” dobywa się z piersi marynarzy. To radość z ocalenia admirała, o którym rozeszła się pogłoska, że zginął podczas bombardowania mola. Zresztą i tak pokład torpedowca wygląda jak pobojo-wisko.

Ale cóż to za dziwny sygnał powiewa na flaglinach „Warwicka”? Carpenter spogląda przez lornetę, uśmiecha się i tłumaczy:

Admirał sygnalizuje: „Brawo, Vindictive!”

REZULTATY.

Wbrew temu, co twierdzą Niemcy, operacja pod Zeebrugge udała się Anglikom w zupełności. Blokery, z wyjątkiem „The-

tis", zostały zatopione w oznaczonem zgóry miejscu i całkowicie zakorkowały wejście do kanału. Co się tyczy „Thetis”, to tej położenie na rejdzie, również nie ułatwiało żeglugi. Molo było dłuższy czas niezdatne do użytku, a prowizoryczny most, zbudowany na miejsce wiaduktu, nie pozwalał na ruch kolejowy. Do końca wojny, w porcie Bruges, stało zablokowanych 12 niemieckich łodzi podwodnych i 23 torpedowce. Jedynie małe stateczki mogły podczas pełni przypływu wychodzić na rejdę. Straty w ludziach i materiale także były poważne.

Operacja pod Ostendą nie udała się wprawdzie (Brillant i Sirius zmyliły drogę i zatoneły opodal wjazdu do portu), ale powtórzona w dniu 10 maja dopięła skutku. Ten sam stary krążownik „Vindictive” został zatopiony w kanale, przyczem jego nowy dowódca, kap. Godsal, zginął śmiercią bohatera.

Straty angielskie pod Zeebrugge, jak na podobną operację, były stosunkowo niewielkie. Poza torpedowcem „North Star”, zatoneły jedynie dwie małe motorówki. Z 86 oficerów i 1698 szeregowych, biorących bezpośredni udział w akcji, było ogółem 170 zabitych, 400 rannych i 45 zaginionych. Sam „Vindictive” miał 60 zabitych i 171 rannych. Straty te byłyby wzglę-

dnie mniejsze, gdyby w myśl pierwotnych rozkazów, część załogi miast brawurować, dobrowolnie opuściła okręty.

Skutki moralne były też bardzo poważne. Osłabiły one ducha w Niemczech, a podniosły go u sprzymierzonych. Jednem słowem, zakorkowanie Zeebrugge jest rzeczywiście najpiękniejszym czynem bojowym w historii morskiej świata. Anglicy mogą być słusznie z niego dumni.

MAŁA DYGRESJA NA TEMAT DYSKRECJI I PUNKTUALNOŚCI.

Jeśli znajdzie się przedstawicielka płci pięknej, która tę skądinąd czysto „męską” (wojskowo morską) książeczkę potrafi przeczytać do końca, nie rzuciwszy jej uprzednio w kąt, z wyrazem nudy i zniecierpliwienia na miłej twarzyczce, to tę wyjątkową czytelniczkę autor uprzejmie prosi o wybaczenie mu kilku poniższych wierszy.

Dwa były główne czynniki powodzenia pod Zeebrugge: dokładne i punktualne wykonanie, oraz ścisła dyskrecja. Pamiętajmy, że bez zachowania całkowitej tajemnicy, żadna w świecie operacja wojskowa udać się nie może. Oficer, zwierzający się swej żonie czy przyjaciółce z tajemnic wojskowych, jest zbrodniarzem, bo naraża w

ten sposób na szwank swą ojczyznę, i na śmierć swych kolegów i podwładnych. Nie-winna panienka powtarzająca otrzymane w tajemnicy od narzeczonego informacje, często nie wie, iż staje się mimowolną sprawczynią jego zguby. A przecież wszystkie kobiety są pod tym względem do siebie podobne: nie potrafią zachować tajemnicy.

Armja, w której żona dowódcy, lub masynistka szefa sztabu, wie o zamierzonych działaniach, jest zgóry skazana na niepowodzenie. Ofensywa francuska w Szampanji w r. 1916, załamała się, bo jeden z ministrów zwierzył się o niej przedwcześnie swej przyjaciółce.

W Rosji kobiety miały dostęp do frontu i dzięki temu ani jedna operacja wojenna nie udała się tam całkowicie. Niedarmo Dalila wydała Samsona Filistynom.

Anglicy, zabierając się do ataku na Zeebrugge, wiedzieli że niedyskrecja może być powodem katastrofy. To też zgóry wyeliminowali kobiety. W operacjach przygotowawczych i bojowych, brało udział, licząc w to siły atakujące, okręty strażnicze i bombardujące, samoloty, warsztaty okrętowe, stocznie, biura, sztaby itd., kilkanaście tysięcy mężczyzn. Żaden z nich nie popełnił niedyskrecji. Żaden nie zdradził położonego w nim zaufania. A przecież, z

natury rzeczy, niektórzy z nich już na kilka miesięcy przed terminem, musieli być uprzedzeni o celu wyprawy.

Podziwu godną była też punktualność. Cały, ułożony zgóry rozkład, był utrzymany. Admirał Keyes czuwał jedynie nad całością zadania. „Vindictive” przybił do mola z jedną minutą opóźnienia, mimo że noc była ciemna, dżdżysta i że w drodze pękł hol przytrzymujący oba promy. Wybuch wiaduktu nastąpił w ściśle oznaczonym czasie. Nawet powrót odbył się w przewidzianych ramach.

Na szczególną uwagę zasługuje przygoda jednej z szybkobieżnych łodzi motorowych. Pocisk armatni wybucha na dziobie, dziurawiąc dno motorówki.

— Bertie, siadaj na otworze! — woła dowodzący porucznik na jednego z majtków, — dając jednocześnie łodzi pełny bieg.

Wiadomo, że motorówki te płynąc całą szybkością, stają niejako dęba, wynurzając przednią część kadłuba z wody. Porucznik uratował więc swój statek od zagłady. Ale ani na chwilę nie mógł zwolnić, gdyż woda natychmiast wdarłaby się do wnętrza, mimo oporu stworzonego przez siedzenie marynarza Bertie. To też po ukończeniu zadania, nie chcąc powrócić przedwcześnie, porucznik krążył przez

część nocy i cały ranek, z szybkością 27 węzłów, wokół znacznie wolniej płynącej eskadry.

Na zakończenie, mały przykład dyskrekcji: jeden z podkomendnych kapitana Carpentera, chcąc już po szczęśliwym powrocie do Dover, przysłużyć się swemu zwierzchnikowi, zwolniony z tajemnicy wojskowej, nie omieszkał zatelegrafować do lady Carpenter: „Operacja udana, mąż ma się dobrze”.

Można sobie wyobrazić przez jakie transe przeszła o niczem nie poinformowana żona kapitana. Biedaczka wyobraziła sobie, że jej drogi małżonek ma ciężkie zapalenie ślepej кишки.

„M. A. S. 15”.

Opowiadanie historyczne.

Bezczynność jest zgubna. Wśród zamkniętej w r. 1918 w portach Poli i Catarro austro-węgierskiej marynarki szerzy się rokosz. Wojna jest niepopularna. Austria — sztuczny zlepek ludów, trzymany w ryzach bądź intrygą, bądź terrorem, musi się rozpaść. Zagrabione Italji prowincje, ciążą zpowrotem ku swej macierzy. Polacy dążą do odzyskania niepodległości. Słowacy nienawidzą Niemców, Rumuni — Węgrów, Madziarzy — Czechów. Dowództwo — w rękach starych, zdziecinniałych generałów — jest bezsilne. Wybuchą bunt i czerwony sztandar zawisa na rufie kilku okrętów. Władze z trudnością uśmierzają rokosz i stawiają na czele floty jedyne go oficera, który do tej pory coś zdziałał, który nie wahał się na czele kilku krążowników dotrzeć aż do Kanału Otranto i tam ogniem działowym dać znać, że marynarka austriacka

ka jeszcze żyje. Oficera tego mianuje się, poza kolejką, admirałem i zobowiązuje do natychmiastowej akcji zaczepnej.

Admirał Horthy, on jest bowiem tym wybrańcem losu, rażno bierze się do dzieła. Sztab niemiecki, który od początku wojny napróżno żąda od swego „wspaniałego sprzymierzeńca” pomocy na morzu, nakoniec będzie miał satysfakcję. Flota Austro-węgierska wyruszy ku południowi, na spotkanie floty Italskiej. Plan jest następujący:

Dywizja lekka (4 krążowniki i 8 kontrtorpedowców) wyruszy do cieśniny Otranto. Tam ściągnie na siebie wszystkie siły sprzymierzone stojące w Brindisi, a składające się z dwunastu krążowników i kilkudziesięciu torpedowców italskich, angielskich i francuskich. Jednocześnie dywizja pancerników starszego typu, wspomagana przez flotyllę torpedowców, dokona bombardowania Valony i zablokuje znajdujące się po albańskiej stronie cieśniny, siły italskie. Oczywiście, że eskadra anglo-franco-italska z Brindisi skorzysta z tak dawno oczekiwanej okazji i ruszy do boju z dywizją lekką. A wtedy krążowniki austriackie, zręcznym manewrem sprowadzą ją pod ogień 60 olbrzymich dział pancerników typu „Viribus Unitis” i „Zrinyi”. Masakra będzie całkowita, gdyż przeciwko tym 7 okrętom linjowym, sprzymierzani

nie będą w stanie wystawić ani jednego pancernika. Eskadry linjowe Italji i Francji znajdują się o przeszło 100 mil na południe w Tarento i na Korfu i napewno na czas nie zdążą. Przeciwnie, można je będzie pobić każdą z osobna, tem bardziej, że okręty francuskie są mocno nadwerężone, blisko czteroletnią wyczerpującą służbą morską.

7 czerwca 1918 roku pierwsze okręty opuszczają Polę. Pod osłoną nocy przebywają jedynie niebezpieczny odcinek wpoprzek Quarnero, zatoki morskiej między przylądkiem Promontore i wyspą Premuda. Potem żeglują już bezpiecznie, pod osłoną wysp Dalmackich, aż do samej Raguzy. Punktem zbornym jest Cattaro: stamtąd zaczynają się właściwe działania, których plan trzymany jest w ścisłej tajemnicy. Biada sprzymierzonym, biada słonecznej Italji. „Gott strafe das treulose Italien”, wołają Niemcy, nie mogąc darować, że ten kulturalny i rycerski kraj, stanął po stronie sprawiedliwości i cywilizacji.

8 czerwca opuszczają Polę pod silną eskortą dwa drednoty: „Viribus Unitis” i „Prinz Eugen”. 9 czerwca wypływają za nimi dwa dalsze: „Szent Istwan” i „Tegetthof”.

Kości są rzucone. Lekkim siłom, a może i całej flocie ilalskiej grozi zagłada. Admirał Horthy dobrze ułożył i obliczył całe

przedsięwzięcie, ale nie wziął pod uwagę jednej „drobnej rzeczy”, której zresztą przewidzieć nie mógł.

Noc z 9 na 10 czerwca 1918 roku. Noc cicha i piękna, choć ciemna. Toń morską gładką jak tafla górskiego jeziora. Od północy otoczone podwójnym łańcuchem torpedowców, płyną oba drednoty „Szent Istwan” i „Tegetthof”, potęga i chluba floty austriackiej. Morze naokół puste, co zresztą zgadza się z meldunkiem samolotów. Zgadza, ale niezupełnie. Na południe od Lussino kołyszają się na ledwo dostrzegalnej fali jakieś dwie łódeczki: zapewne rybacy. Poruszają się bez najmniejszego szmeru, a są tak małe, że granatowe ramiona nocy ukrywają je bez trudu, nawet przed najlepszymi dalekowidzami.

Te dwie napozór niewinne łódeczki, to włoskie motorówki: „MAS 15”, prowadzona przez szefa grupy, kapitana korwety Luigi Rizzo, i „MAS 21”, dowodzona przez aspiranta Aonzo.

Co robią te małe stateczki tak daleko od ojczystych brzegów. Przecież szaleństwem byłoby wszelkie samodzielne przedsięwzięcie na takich łupinach. Ale szaleństwa są właśnie specjalnością kapitana Rizzo i jego załogi. Przecież nie tak dawno udało mu się, mimo tam, min i sieci ochronnych, wedrzeć do portu w Trieście, zato-

pić pancernik „Wien” i uszkodzić kilka innych statków.

A teraz admirał Galleani, dowódca sił lekkich w Ankonie, rozkazał przetraulować kanał między Lussino i Asinello, wydobyć miny i udostępnić to przejście italskim nurkowcom. Dwa torpedowce przyholowały motorówki w pobliże kanału, poczem odpłynęły na pełne morze aby tam oczekiwać powrotu obu „MAS”.

Godzina 3 w nocy. Praca skończona. Motorówki ściągają traul i zawracają ku torpedowcom. Od wschodu gwiazdy bledną i niebo zaczyna się różowić. Od północy, horyzont zaćmiewa się, z początku lekko, potem coraz więcej. Czyżby burza? Torpedomistrz Mario wpatruje się w tę chmurę i naraz biegnie do kapitana. Ale kapitan już wie. Przywołuje drugą łódź. Obaj oficerowie obserwują osobliwą chmurę przez lornetki nocne, poczem z ust kapitana pada rozkaz: *Avanti!*

Szałeństwo. Sądząc po dymach które przysłoniły horyzont, płynie tam cała eskadra. Tak, ale noc jeszcze trwa, atak może się udać, a dowódca który nie wykorzysta wszelkich szans zwycięstwa nie jest wart być oficerem. Naprzód! Za pół godziny świta, trzeba więc przedtem skończyć, bo inaczej los obydwóch „MAS” jest przesądzo-

ny. — Szybkość 18 węzłów — komenderuje kapitan.

Dymy są coraz bliżej. Na lekko jaśniejącem niebie rysuje się szereg mniejszych sylwetek, otaczających dwa wielkie, masywne cienie. Mario wypatruje oczy, ale nic odróżnić nie może: zapewne jakieś transportowce.

— Motory benzynowe stop! Puścić motory elektryczne! Szybkość 8 węzłów! — Nieprzyjaciół jest tuż, o niespełna 3 kilometry. Mario sprawdza zamki rur torpedowych. Niebo różowieje coraz bardziej. Można już odróżnić pojedyncze kontury statków. Widać pięć torpedowców strażujących wokół dwóch wielkich okrętów.

— 2000 metrów. Uwaga! Gotuj torpedy. Mamy pięć minut czasu. Ja atakuję pierwszy wielki okręt, Aonzo drugi. Przedostaniemy się między pierwszym i drugim torpedowcem. Szybkość 18 węzłów, — komenderuje Rizzo.

Obie motorówki mkną naprzód. Przejdą czy nie przejdą? Jeżeli którykolwiek z okrętów austriackich zapali swój reflektor, Rizzo, Aonzo, Gatti i 13 pozostałych, to żer dla ryb morskich. Marynarze włoscy nie tchórzają, ale w takich chwilach nawet najwięksi bohaterowie słyszą bicie własnych serc.

Pierwszy torpedowiec wyminięty szczęśliwie. Teraz naprzód, zanim nadbiegnie drugi, odległy zaledwie o 50 metrów. Widać jego ostry, wysoki dziób, rysujący się wyraźnie na tle jaśniejszego nieba. Ależ kiepskich wachtowych mają ci austriacy. Przecież przy odrobinie uwagi... Cóż, kiedy załogi okrętów podwójnej monarchji są już zdemoralizowane i zniechęcone, a przytem w czasie długiej bezczynności, odwykły od służby na pełnem morzu.

Cud, szczęście, czy prosty przypadek, ale oba „MAS” przechodzą linię torpedowców niepostrzeżenie. I kapitan Rizzo szepciem daje Gattiemu rozkaz: Bandera! Tak, jeśli przyjdzie polec, niech nieprzyjaciół przynajmniej wie z kim miał do cznienia. W słabym brzasku poranka, kolory italskie dumnie trzepoczą na wietrze.

Teraz torpedowce są już daleko w tyle, natomiast oba wielkie okręty tuż, tuż. Załogi „MAS” ledwo wstrzymują okrzyk grozy i zdziwienia. Przed nimi defilują majestatycznie, dwa najpotężniejsze drednoty floty austro-węgierskiej, dwie olbrzymie twierdze stalowe, tak wysokie, że z pokładu motorówek ledwo dojrzeć można ich jakby niebotyczne burty.

— Dystans 350 metrów, obie torpedy. Cel pierwszy pancernik. Ognia! Mario po-
ciąga za cyngiel. Suchy trzask i dwa śmier-

cionośne wrzeczona pędzą z szybkością 40 węzłów ku czołowemu pancernikowi.

— Motory elektryczne stop. Motory benzynowe pełny bieg. Ster na lewo, cały. Odwrot!

Teraz już wszystko jedno: życie albo śmierć, ale przedtem zwycięstwo i chwała. Rizzo, Mario, wszyscy marynarze liczą sekundy: 8, 10, 12, 14 — nic. Rizzo błędnie: czyżby torpedy nie wybuchły.

Dwa głuche uderzenia, potem huk przytłumiony warkotem motorów. Dwa kolosalne słupy wody wykwitają u burty pancernika i nakształt potężnych gejzerów chwilę wiszą w powietrzu, poczem z szumem opadają na pokład, ustępując miejsca chmurze czarnego dymu.

Zaczyna się rwetes nie do opisania. Syreny obu pancerników ryczą, smugi reflektorów prują niebo i wodę we wszystkich kierunkach. Tu i ówdzie grają już działa.

Aonzo na „MAS 21” ucieka na północ. Jego torpedy niestety chybiły, (zmylił go cień pierwszego pancernika) to też aspirant nie posiada się ze złości. Rizzo na „MAS 15” mknie wprost na zachód. Od wschodu niebo jaśniej. Już zupełnie świta.

Na okrętach austriackich sądny dzień: „Szent Istwan” tonie, przechylając się na prawą burtę. „Tegetthof” ucieka całą siłą pary ku Poli. Torpedowce szukają niewi-

działnego wroga. Gdzie? co? jak? Łódź podwodna? Torpedowiec? Padają pojedyncze strzały dawane na chybił-trafił. Wreszcie jeden z torpedowców widzi: mała łupinka pomyka w kierunku Italji.

Rozpoczyna się pościg. Motory „MAS 15” aż warczą, ale torpedowiec jest coraz bliżej. Bojąc się snąć min czy łodzi podwodnych, pędzi wprost śladem motorówki.

Bum! Pierwszy pocisk, szczęściem za daleko; za nim drugi, trzeci, dziesiąty. Po obu stronach motorówki fontanny wodne wykwitają raz po raz. Corz szybciej umyka „MAS 15”. Coraz szybciej goni torpedowiec, z komina którego wałę gęste kłęby dymu: snąć ciśnienie w kotłach jest doprowadzone do maximum. 26, 27, 28 węzłów. Torpedowiec jest już o 150 metrów. Lada chwila któryś pocisk trafi i obróci w perzynę całą motorówkę.

Niema chwili do stracenia. Szczęściem pędząc śladem „MAS” torpedowiec maskuje ją przed innymi okrętami, a strzelać może tylko z dziobowego dział.

Uwaga — woła Rizzo — trzymać kurs nawprost. Przygotować granaty podwodne! — Trzy wielkie bomby, rzucone własnoręcznie przez kapitana, padają do morza. Pierwsza nie wybucha, ale druga i trzecia spełniają swe zadanie. Torpedowiec zwalnia bieg. Nie wie co to znaczy. Boi się tor-

ped i min. Jeszcze chwila i zawraca, śląc za motorówką ostatnią salwę ze wszystkich swych dział.

Jeden z pocisków trafia w nadbudówkę pokładową. Nie wybucha, ale przebija ją na wylot i przewraca stojącego po drugiej stronie Maria, który właśnie podawał kapitanowi pistolet raketowy.

Kapitan Rizzo nachyla się i z rąk zemdlonego Maria odbiera pistolet, poczem sześć rakiet rozświeca ciemne jeszcze na zachodzie niebo. To sygnał dla oczekujących włoskich torpedowców. Wracajcie sami, niebezpieczeństwo!

Dobry marynarz musi o wszystkim pamiętać.

Z ofensywy austro - węgierskiej nici. „Szent Istwan” zatonął. „Tegetthof” w popłochu powrócił do Pola. Dwa torpedowce zderzyły się ze sobą podczas zamieszania. „Viribus Unitis” jest uszkodzony, niewiadomo, umyślnie czy przypadkiem. Energia admirała Hortyego rozbija się o bierny opór zdemolowanych podwładnych. Marynarka austriacka przestaje istnieć. Zwycięstwo!



Największy czyn wojenny w historii morskiej wszystkich czasów i wszystkich narodów. (Admirał Fournier, francuski minister marynarki).

Port w Zeebrugge został zaatakowany i zamknięty dzięki wspólnym wysiłkom, bezprzykładowemu poświęceniu i wspaniałemu wykonaniu (Marszałek Foch, dowódca Armii Sprzymierzonych).

Historja tego niezwykłego i bohaterского czynu, jest jednakowo interesującą, tak dla wojskowych jak i dla cywilnych. (Admirał Sims, dowódca eskadry amerykańskiej).

Czyn ten charakteryzuje wartość militarną i moralną marynarki brytyjskiej i świadczy, że w sercach naszych marynarki żyje wielki i nieśmiertelny duch tradycji, dzięki któremu istnieje potęga Wielkiej Brytanji. (Admirał Beatty, dowódca Wielkiej Floty).

ZEEBRUGGE.

Opodal wybrzeża Flandrii, nieco na wschód od Ostendy, leży prastare miasto Bruges (Brügge). Kiedyś było ono jednym z

pierwszych portów Europy. Wydzierali je sobie z rąk hrabiowie flamandzcy, książęta burgundzcy, marszałkowie Francji. Hiszpanie, Anglicy, Austriacy. W r. 1488 dumne miasto więziło w swych murach Rzymskiego króla Maksymiljana I, i wypuściło go dopiero z chwilą, gdy z praw do Flandrii zrezygnować zechciał.

Ale powoli morze ustępując piaskom, zaczęło odsuwać się od Bruges, a jednocześnie zaczął się upadek miasta. Galeony, pinki, fregaty, poczęły omijać zbyt piaszczysty i trudno dostępny port. Mieszczanie usiłowali zaradzić złemu przez kopanie kanałów i budowę szluz. Ale morze uciekało coraz dalej. I wreszcie, w naszych już czasach, powstało Zeebrugge, nowe miasto, tuż nad morzem położone, a połączone ze starem siecią kanałów, dróg i kolei.

Stare Bruges odtąd przeszło do historii. Pokazywano je podróżnikom jako „Belgijską Wenecję” lub „Bruges la morte” (zamarte miasto). Pobrzeża kanałów porosły trawą, ulice opustoszały i tylko słynny zegar na ratuszu macił panującą wokół ciszę. Dawne dumne miasto upadło do rzędu prowincjonalnej dziury, której mieszkańcy prowadzili spokojny i bogobojny żywot.

ISTRATI

Autor o którym każdy kulturalny
człowiek słyszał ale którego Polska
zna dotychczas tylko z powieści
„KYRA KYRYLINA”.

Ukazały się:

Kodyn 4.80 zł.

Prezentacja hajduków
4.80 zł.

w przygotowaniu

Domnica ze Snagow

O ISTRATIM:

Ukazał się nowy Gorkij! Ciągnie
z Bałkanów jak mroźny wiatr.

Romain Rolland.

„MORZE“

z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY”

organ oficjalny Ligi Morskiej i Rzecznej

Jedynе w Polsce czasopismo ilustrowane,

poświęcone zagadnieniom morskim.

Wychodzi 1-go Każdego miesiąca.

~~~~~  
Marynarka handlowa i wojenna

Żegluga morska

Sprawy portowe

Literatura morska

Sport wodny

Bogata kronika morska

Zagadnienia kolonjalne.

---

Każdy numer zawiera obfitą treść oraz kilkadziesiąt ilustracyj i rysunków w tekście.

Cena numeru pojedynczego 1.20zł.

Prenumerata roczna zł. 12, półroczna 6 zł.

Konto czekowe PKO. 9747.

Adres redakcji i administracji:

Warszawa, ul. Królewska 9 m. 6. tel. 315-88.

---

Administracja na żądanie wysyła bezpłatnie numery okazowe „MORZA”.