

51546/90

OPLATA POCZTOWA RYC.

Nr. 213

BIBLIOTEČKA
HISTORYCZNO-GEOGRAFICZNA
CYKL SZPIEGOWSKI

JULJAN GINSBERT

**WYPRAWA KANONIERKI
ANTARÈS**

RÓJ

*Nie kłamać —
bawiąc.*

*Nie nudzić —
ucząc.*



T-WO WYD. „RÓJ” S. Z O. O.
WARSZAWA, KREDYTOWA 1. P.K.O. Nr. 9880.

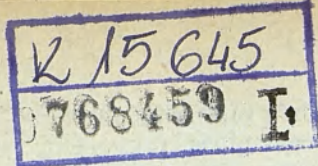
ICZAS WYSZŁY W CYKLU MORSKIM:

- 17 Korsarze 1914 — St. Str. Wojtkiewicz
- 33 Grób na Falklandach — St. Str. Wojtkiewicz
- 46 Zemsta lorda Fishera — St. Wojtkiewicz
- 59—60 Raidy łodzi podwodnych—St. Str. Wojtkiewicz
- 91 Orzeł morski — St. Str. Wojtkiewicz
- 105 Łódź podwodna — kom. Sadowski
- 107 Zakorkowanie — Zeebrugge J. Ginsbert
- 112 Francja na morzu — J. Ginsbert
- 117 Żywa torpeda — J. Ginsbert
- 120 Okręty pułapki — J. Ginsbert
- 121 Bunt na Potiomkinie — por. Kowalenko
- 125 Bohaterowie Adrjatyku — kom. Czeczott
- 127 Od koronek do płyt pancernych — J. Ginsbert
- 131 Dogger Bank — kom. Czeczott
- 137 Admirał Nelson — kom. Czeczott
- 144 Pancernik Suffren — J. Ginsbert
- 145 Tajemnice okrętu Falke — St. Zimnik
- 153 Narożnik wiatrów — J. Ginsbert
- 159 Cuszima — J. Ginsbert
- 166 Ucieczka Goeben i Breslau — kom. Czeczott
- 172 Zagadka żagłowca — Br. Falk
- 188 Walka tytanów — kom. Czeczott
- 194 Admirał Makarow — kom. Czeczott
- 204 Kitchener — kom. Czeczott.


CYKL MORSKI

jest jedynym w Polsce aktualnem odzwierciedleniem
ważniejszych zdarzeń historycznych na morzu, pióra
najwybitniejszych pisarzy fachowych.

K-9015154 6
77.12. 4,400,-



W 1 8 c 1 a

TAM GDZIE ŚWIAT SIĘ KOŃCZY.

Zdawałoby się, że w dzisiejszych czasach niema już na świecie okolic nieznanych, bezludnych lądów czy wysp, z wyjątkiem może niektórych okolic obu biegunów, które zresztą napróżno śniegiem, lodem i mrozem bronią się od ciekawości podróżników i odkrywców. Tam, gdzie dawniej okręty kruszyły się wśród lodów, a psy eskimoskie z trudem ciągnęły sanie, warczą obecnie śmigły samolotów i trzeszczy telegraf bez drutu. Jeszcze nie tak dawno Nansen potrzebował dwóch lat, aby zbliżyć się do bieguna na odległość kilkuset kilometrów, podczas gdy Andrée przypłacił życiem śmiałą próbę dotarcia tam balonem. Dziś balony sterowe i samoloty dokonywują w ciągu kilku, najwyżej kilkunastu godzin, przelotów nad dziewiczymi okolicami Arktydy i Antarktydy. Świat się kurczy.

Tem ciekawszą więc wydaje się wyprawa francuskiej kanonierki „Antarés“ w bezludne okolice, południowego oceanu Indyj-

skiego, gdzie leżą nieznane i prawie—że nieodwiedzane posiadłości francuskie: wyspy Amsterdam i Św. Pawła, wyspy Kerguelen (nazwane imieniem nieustraszonego żeglarsza, który w r. 1772 na ten kraniec świata dotarł), wreszcie wyspy Crozet.

Zagubione wśród bezmiaru stale rozszalałego w tych stronach oceanu, otoczone mgłą, smagane lodowatemi wichrami ciągnącemi od południowego bieguna, wyspy te zda się kryją ostatnią Wielką Tajemnicę. Przez czterdzieści lat nie zawinął tam żaden większy okręt, jeśli nie liczyć wielorybników czy łowców fok, których małe lecz silnie zbudowane statki tułają się po tych niegościnnych wodach gwoili zyskowi. Przecież wyspę Św. Pawła zwa niedarmo „wyspą grozy“, a znana jest historia nieszczęśliwych rozbitków żaglowca „Tamaris“, zapędzonego w te strony huraganem.

„Tamaris“ rozbił się na jednej z wysp archipelegu Crozet w roku 1887. Trzynastu ludzi dostało się na ląd, ale zmarło z zimna i głodu zanim nadeszła pomoc, sprowadzona przez wielkiego albatrosa, któremu rozbitkowie uwiązali u szyji płytę metalową z opisem ich męczeństw. Królewski ptak spełniwszy swe zadanie,

skonał na wybrzeżu Australji. A wysłany na ratunek transportowiec „Meurthe“ znalazł na pustynnych, zimnych skałach już tylko rozproszone przez wiatry kości ludzkie.

Mimo to, kiedy w znanym francuskim porcie wojennym Brest rozeszła się wieść, że „Antarés“ wyrusza na wody południowe, połowa niemal oficerów i załóg floty czyniła starania aby się dostać na pokład tego małego, zaledwie 1100 tonn i 100 ludzi załogi liczącego okręcika. Dowódca kanonierki Komandor Perot mógł więc sobie dobrać odpowiedni personel.

23 czerwca 1930 wyruszono z Brest i po długiej podróży zarzucono w sierpniu kotwicę w Capetown. Tam, wśród miejscowych wielorybników, wszczęto poszukiwania map, lub wskazówek dotyczących owych nieznanych lądów. Po długich staraniach, częściowo w Cap, częściowo w Durbanie, udaje się zgromadzić nieco szkiców, oraz słynną mapę francuskiego podróżnika Rallier du Baty, zresztą niezupełnie ścisłą. Ot i wszystko. Ani instrukcji nautycznych, ani wytkniętych głębokości, ani światła ostrzegawczych, ani nabieżników pozwalających bezpiecznie przechodzić cieśniny i fjordy, ani boji znaczących rafy

czy mielizny, ani latarni morskich zdala oznamiających ląd. Żegluga na łaskę boską. A D i e u v a t ! — jak mówią rybacy bretońscy.

25 Grudnia 1930 „Antarès” wypływa z Diego - Suarez na Madagaskarze, zabierając cztery wielkie znaki geodezyjne, oraz cały zagajnik zapakowany troskliwie w skrzynie. Chodzi o zasadzenie tych drzewek na archipelegu Kerguelen, co się niestety nie udaje. Albowiem biedne rośliny nie są w stanie znieść długiej i uciążliwej podróży morskiej.

Razem ze znakami i zagajnikiem siada na okręt przedstawiciel wyższej władzy cywilnej, dyrektor dóbr rządowych na Madagaskarze, p. Łoniewski. Ten bezsprzeczne pochodzenia polskiego wysoki urzędnik, kto wie, może potomek jednego z towarzyszy Beniowskiego, jest żywym dowodem, że Polacy we wszystkich częściach świata nie tylko dają sobie radę, ale też potrafią być doskonałymi pionierami i administratorami kolonialnymi.

Krótki postój w Durbanie, gdzie „Antarès” bierze na pokład siedem wołów, dwańście świni, dwanaście baranów, oraz osła i oślicę, pozatem zaś pełny ładunek węgla,

— i oto 10 stycznia 1931 kanonierka podnosi kotwicę. Czeka ją pełne dwa miesiące żeglugi w Nieznanem.

NA OCEANIE.

Zaczyna się od sztormu. Niedarmo Bartolomeo Diaz nazwał południowy cypel Afryki przylądkiem Burz i dopiero na życzenie swego królewskiego władcy zmienił tę nazwę na przylądek Dobrej Nadzieji. Na pokładzie „Antarès“ nadziei co do pomyslnego zakończenia podróży nie brak, ale rzeczywistość jest na razie dość przykra. Olbrzymie fale bawią się kanonierką jak piłką, chowając ją w swych mokrych załomach. Całe katarakty wody zalewają pokład, gdzie urządzono stajnię i oborę. Trzy woły są potłuczone. Jednego z nich trzeba zabić, bo złamał nogę. Osły oszalałe z trwogi, ryczą niczem trębacze pod Jerycho. Dwie świny zmyło za burzę, kilka innych kwiczy z bólu po kątach. Jedynie barany znoszą jakoś względnie szturm fal i nieodzowny jego skutek — morską chorobę.

Po trzech dniach wicher staje się lodo-waty, a czarne chmurzyska wiszą tak nisko, że „Antares“ d' urawi je niemal swemi

masztami. Marynarze mimowoli kurczą się i przydziewają ciepłe okrycia, kożuchy, wołkowe buty. W messie, jak za czasów dawnych żaglowców, kiedyto marynarka nie była jeszcze oficjalnie antyalkoholiczną, rozdają rum.

Po sześciu dniach podróży wśród zwalów wodnych, z szybkością 10—12 węzłów (trzeba oszczędzać węgiel, którego w tych stronach nigdzie dostać nie można), ukazują się pierwsze znamiona lądu. Wodorosty, ptaki morskie, potem stado wielorybów, czyniące swymi wodotryskami z tej części oceanu rodzaj igrzysk wersalskich. Wreszcie pod wieczór sonda znajduje dno, dno niebezpieczne, bo nie oznaczone na żadnej mapie. I oto w blaskach uchodzącego dnia na horyzoncie ciemna masa. To archipelag Apostołów, należący do grupy Crozet.

Niebawem wysoka stożkowa sylwetka Wyspy Świń, tam gdzie właśnie rozegrała się tragedia „Tamaris“, jest na traversie. Jakiś straszliwy kataklizm, spowodowany gniewem Cyklopów, targnąć snąć musiał wznoszącym się na 250 metrów ponad poziom morza wulkanem. Albowiem góra wygląda zupełnie inaczej niż ją opisy żeglarzy przedstawiają. Cała jest potrzaskana i jak-

by otwarta uderzeniem gigantycznego noża. Pokruszone, rozsiane wokół skały bazaltowe, świadczą o potędze uderzenia. Całość czyni ponure i przygnębiające wrażenie.

Ostrożnie, sondując co chwila, zapuszcza się „Antarès” w głąb cieśniny oddzielającej Apostołów od wyspy Świń. Pod wieczór zarzuca kotwicę pod wiatrem wyspy, na miejscu gdzie przed czterdziestu pięciu laty zakotwiczyła „Meurthe”. Stro-me skały tragicznej wyspy odbijają groźnie szturm fal, poprzez który ledwo słychać drżące tony trąbki grającej sygnał „do bandery”. Trójkolorowa etamina Francji na rufie kanonierki opada powoli, a wraz z nią ginie słaby promyk słońca, który aby uświetnić tę uroczystość, na chwilę przebił skłębione pasmo chmur.

Nadchodzi noc tak pełna niesamowitej grozy, że na okręcie nikt prawie nieśpi. Wprawdzie morze w zatoczce osłoniętej bazaltową ścianą jest względnie spokojne i „Antarès” przewala się tylko od czasu do czasu na długiej, martwej fali, z burty na burtę, ale kto wie jakie niespodzianki kryją te tajemnicze wody i wyrosła z nich, podmuchem Cyklopów będąca wyspa.

Potęgując jeszcze wrażenie, rozlegają

się od strony lądu jakieś skowyty i kwilenia. Może ptaki morskie, może foki, a może... co innego? Łańcuch kotwiczny nerwowo szoruje o kluzy i około północy wachta daje znać, że „Antarès” dryfuje ku lądowi, wbrew wszelkiemu prawdopodobieństwu... pod wiatr. Jakież straszne prądy muszą panować w tym kraju śmiertelnej grozy!

Druga kotwica, maszyna w gotowości, nerwowe wyczekiwanie świtu. Wreszcie szczyty gór poczynają się wyraźnie odcinać od jaśniejącego horyzontu i blade słońce przebija ranną mgłę. Zimno jest tak przenikliwe, że marynarze klną na czem świat stoi. A przecież jest to sam środek australnego lata.

Okazuje się niebawem, że o wylądowaniu niema mowy. Szalupy podrzucane falą rozbiłyby się o poszarpane skały nadbrzeżne. Komandor Perot znajduje więc dogodniejsze miejsce, nieco dalej na Północ, i niebawem „Antarès” zarzuca tam kotwicę. Dwóch oficerów, lekarz, komisarz i p. Łoniewski, z kilkoma marynarzami lądują na małej plaży, wśród stada drzemiących fok, które absolutnie nic sobie nie robią z przybycia tak znamienitych gości.

Niebawem na maszcie, wbitym w znale-

ziony z trudem piaszczysty pagórek, podnosi się majestatycznie a zwolna trójkolorowa bandera Francji, salutowana dźwięcznymi tonami trąbki i gromkiem „prezentuj broń“. Potem rozpoczyna się przeszukiwanie wyspy. Ale niestety, po chatce rozbitków „Tamaris“ i szopie z żywnością pozostawioną tu na wszelki wypadek przez „Meurthe“, nie pozostało ani śladu. Czy padła ofiarą szalejących wichrów i burz, czy zniszczył ją kataklizm, co nie tak dawno musiał wstrząsnąć wnętrznościami wyspy — niewiadomo?

Zresztą badania są wielce utrudnione. Mech głęboki a ślizki wyrasta wprost na lawie, poszarpane skały drą obuwie, foki na brzegu zagradzają drogę i trzeba je odpędzać kijami. Zdobycz przedstawia się w postaci wspaniałego albatrosa, o rozpiętości skrzydeł równej 3,20 metrom, oraz kilku żywcem wziętych pingwinów, które swą komiczną paradę odprawiają teraz ze zwykłą dystynkcją na rufie kanonierki.

Niebawem „Antarès“ odkotwicza, i pozostawiając na boku smutną wyspę Pingwinów oraz niebezpieczne rafy Heroïne, kieruje się ku wyspie Possesion. W oddali trójkolorowa etamina, szarpana wichrem, żegna go swym łopotem. Niedługo ten sym-

bol Francji żyć tu będzie w podmuchach lodowatych sztormów. Zapewne za kilka dni pozostaną zeń tylko strzępki.

SAMOTNOŚĆ I HURAGAN.

Znów wieloryby, algi, ptaki morskie, a dla urozmaicenia olbrzymia góra lodowa, rzeźbiona jak gotycka katedra. Sonda ultra-dźwiękowa znajduje dno dopiero po ośmiu i pół godzinach pływania, w bezpośredniej bliskości stromych brzegów wyspy Possesion. Jedna ze skał nadbrzeżnych łudząco przypomina profil Napoleona. Tu i owdzie, w pośród gór, nieco suchotniczej zieleni i małe białe słupki, które zbliżka okazują się siedzącymi na gniazdach albatrosami. Pingwiny maszerują majestatycznie na spotkanie marynarzy, poprzez rzeczkę, która wspaniała kaskadę wpada ze skały do morza. Foki igrają na brzegu, tak gęsto, że niema gdzie wylądować. Ileż pięknych pań znalazłoby tu zadowolenie swych futrzanych ambicji.

Fetor jest zresztą tak straszny, że komandor Perot i jego marynarze ruszają czempredziej wgląd wyspy, zmuszając poczciwe pingwiny do odwrotu za rzeczkę i rezygnując z widowiska walczących

dwóch wielkich samców-fok, które dosłownie stojąc na ogonach, biją się zaciekle.

Trochę trawy, dużo mchu, tu i owdzie krzaki specjalnej odmiany kapusty, właściwej tym stronom. (Pringlea antiscorbutica). W jednym miejscu, wśród szkieletów fok (a może i kości ludzkich), zardzewiały kociołek. Znak widomy, że niegdyś były tu inne stworzenia prócz fok i pingwinów. Jednak musiało to być bardzo dawno, skoro zwierzęta nie okazują najmniejszej obawy przed ludźmi. Szczęśliwy, choć smutny kraj.

Chodząc tak, wśród tych spokojnych i nieszkodliwych zwierząt, ma się naprawdę wrażenie, że jest się patryjarchą z czasów biblijnych, albo że się odkryło nową planetę.

Niebawem masz z banderą i słup z napisem „Antarès 1931“ są gotowe. Jeden z oficerów, kilku marynarzy i doktor, zaopatrzeni w ciepłą odzież i żywność, pozostają na noc na lądzie dla poczynienia obserwacji astronomicznych.

Komandor Perot nie może jednak zasnąć. Mimo, że pogoda stosunkowo piękna i niebo skrzy się od gwiazd, dowódca niepokojny jest o ludzi pozostawionych na brzegu. Mój Boże, czy to raz bywało, że

aby ocalić okręt, trzeba było poświęcić tych, co zostali na lądzie? A jakże okrutne niespodzianki potrafi gotować ten zdradliwy ląd i to straszne, pustynne morze!

Około północy komandor wychodzi na mostek i wyczuwa silny podmuch Nord-Ostu. W chwilę później gwiazdy nikną, jak na komendę. Astronomję wzięli djabli. Natomiast barometr od wieczora spadł o dobre 20 milimetrów. Jeszcze pół godziny i „Antarès“, dotąd odpoczywający spokojnie, zaczyna kołysać, a od brzegu dochodzi głuchy szum przyboju. Urywaniem rykami syreny komandor Perot przyzywa swoich. Ale daremnie marynarze wypatrują oczy, starając się przeniknąć tajemniczą ciemność. Nikt nie powraca.

Nikt też nie wypowie tego, co się owej nocy działo w duszy dowódcy „Antarès“. To pewne, że nie zmrużył oka i że wyteżyc musiał całą siłę woli aby wydawać się spokojnym do świtu. Kiedy zaś wreszcie upragniony ten świt nadszedł, ołowiany a wietrzny, ujrzano jak przy brzegu szalupa i jo'ka walczyły z grzebieniastymi falami, kierując się do okrętu. Wszystkie serca zadrżały o los tych ludzi.

O zbliżeniu się kanonierki do brzegu

nie było mowy, a szalupy z trudem tylko posuwały się przeciw wiatrowi i rosnącej z każdą chwilą fali. Niekiedy niknęły zupełnie wśród zielonych grzywaczy i wtedy zda się słyszeć było bicie serc całej załogi „Antarès”.

Wreszcie po godzinie bohaterskich zmagania, wycieńczeni i zmoknięci do nitki „Possesiończycy” zostają wciągnięci na pokład. „Cała naprzód” — daje rozkaz uradowany komandor. Ale radość jest przedwczesna.

„Antarès”, który już przedtem pod wpływem wichru zaczął dryfować na kotwicach, teraz z trudem tylko odsuwa się od lądu. Niebawem jego dwa i pół tysiąca koni parowych ledwo są w stanie walczyć z huraganem.

Przez moment wydaje się, że okręt ulegnie. że nie przezwycięży parcia wichru i fal, że nie odejdzie od tego zdradzieckiego lądu i ciśnięty nań z powrotem, podzieli los kilku innych okrętów, o których słuch zaginął.

Wreszcie jednak powoli i mozolnie „Antarès” cal po calu zdobywa sobie miejsce. Strasznie powoli. Po trzech godzinach odszedł zaledwie o pięć mil. Ale grunt, że odszedł. Komandor Perot wykręca teraz

w cieśninę między wyspami Possesion i Wschodnią, gdzie jest nieco zaciszniej. Wyspa Wschodnia, inny chaos pokruszonego bazaltu i lawy, osłania nieco od wiatru, który kręci zresztą, jakby specjalnie szukał dzielnego okręcika, co ośmielił się sprofanować jego państwo.

O szukaniu miejsca kotwicznego niema mowy, bo na brzegu wypryski fal dochodzą szczytów skał, sięgając na oko wyżej masztów kanonierki. A morze dymi i kłębi się, jak oszalałe. Barometr spada o dalsze 8 milimetrów.

Teraz wiatr jest z burty i „Antares” kładzie się to na jednym, to na drugim boku, z takim zapalem, że najwytrawniejsi marynarze czują żołądek w powietrzu. Potem wiatr, znów wykręca i wieje z rufy. Wyspa ginie w oddali, ukazując jako ostatnią piekielną wizję, olbrzymią, przezroczystą niemal górę lodową, uwieczłą wśród przybrzeżnych skał. Całe tonny wody leją się na pokład, łamiąc i porywając wszystko na swej drodze.

Popołudniu wiatr i fala rosną jeszcze, jakby ich szaleństwo nie miało granic w wymiarach ludzkich pojęć. O pierwszej komandor Perot zmuszony jest zejść z kursu i sztormować. Oficerowie zwiedzają

pomieszczenia, badając czy wszystko jest szcze'ne. Śruba co chwila wychodzi z wody i trzeba zatrzymywać walczącą z próżnią maszynę. Pompa, której otwór umieszczony jest pod kilem, raz po raz ssie zamiast wody powietrze.

Wicher wyje, jakby stada szatanów szły powietrzem do szturmu na okręt. „Antarès“, stojący dziobem do fali, wspina się coraz mozolniej na spienione, niebotyczne grzbiety gór wodnych, poczem leci w mokrą otchłań, a fale z szumem mań spadają, druzgocząc wszystko, czego dotychczas zniszczyć lub porwać nie zdołały. Niektóre z tych fal mają dwanaście metrów wysokości, a „Antarès“ zbyt wielki aby skakał po nich jak korek, jest zbyt mały i słaby, by mógł długo wytrzymać ich wściekły napór. To też nurza zawzięcie swój dziób w lodowatych ścianach wodnych, aż jęczy ludzkim niemal głosem jego zbolwały od uderzeń kadłub.

O czwartej huragan zaczyna grać w ciuciubabkę z okrętem, chwytając go w swe szpony to z tyłu, to z boków, to z przodu. Krótkie szkwały o szalonej, djabelskiej sile, atakują co kilkanaście minut. Za każdym razem trzeba dawać pełne obroty maszyną aby utrzymać się przeciw fali.

Niebawem okręt, spychany w tył przez rozszalałe żywioły, przestaje słuchać steru i wykręca, grożąc położeniem się na burcie. Ustawiony bohaterskim wysiłkiem mały bezan-żagiel jakiś czas pomaga mu utrzymać się w łózysku wiatru. Ale i ten środek w końcu zawodzi. Albowiem porwany potężnem uderzeniem huraganu żagiel, niby wielki albatros, ucieka w przestworza.

Jednocześnie pękają z melodyjnym jękiem druty anteny radiotelegrafu. A D i e u v a t! Teraz ta ostatnia „duchowa“ nić łączności ze światem przestaje istnieć! Duchowa — albowiem „S. O. S.“ wysłane w tych pustynnych, odwiedzanych raz na parę lat wodach, ma tyleż szans sprowadzenia pomocy, co radio wysłane na księżyc. „Antarès“, zdany własnemu losowi, jest sam, przeraźliwie sam, w pośród szalejących z wściekłości żywiołów. Nikt i nic mu pomóc nie jest w stanie. Chyba jedna Ręka Boska.

Dziennik okrętowy notuje: „18 Stycznia 1931. Godzina czwarta. Morze chaotyczne o fałdach piramidalnych, przekraczających dwanaście metrów. Wiatr West 12, z gwałtownymi odskokami na Ost i Nord.

Fala zalewa pokład, nadbudówki, sternicę i mostek. W kursywach woda.“

Kilka zwięzłych słów o znamionach tragedji.

I to straszliwe uczucie osamotnienia. Oczy marynarzy coraz częściej, z niepokojem sięgają wgłąb oczu dowódcy, jakby wyczytać w nich chciały pociechę i zachętę do dalszej walki. Nic dziwnego. On jeden — dziś władca po Bogu — wie co czynić trzeba, w miarę oczywiście sił ludzkich. Wiadomo, że na morzu zaufanie do dowódcy to grunt, to silniejsza nieraz ostoja od żelaznych burt i potężnej maszyny.

Komandor Perot, który ma za sobą już cały dzień, całą noc i znów cały dzień spędzony na mostku, — przemoczony do szpiku kości, tkwi na stanowisku. Na zapytania stroskanych oczu marynarskich, oczy dowódcy odpowiadają ognikiem spokoju, energii i nadzieji. Tyle tylko trzeba, aby „Antarès“ walczył dalej.

Więc walczy, choć walka ta wydaje się beznadziejna. Czarne, skłębione chmurzyska cwałują nad jego masztami. Horyzont zaciemnia się i staje tak ciasny, że go zda się ręką dotknąć można. Morze i niebo łączą się w jednym szalonym, szumem i rykiem nabrzmiętym chaosie. Już nietylko

ludzie, ale i cały okręt, z jego dwa i pół tysiąca koni liczącą maszyną, z działami, masztami, szalupami i tą setką dzielnych marynarzy, wydaje się pyłkiem tylko, po którym lada chwila ni śladu nie zostanie.

Powierzchnia morza pokryta jest zasłoną solonej piany, biegnącej w zawody z wiatrem. U burty kanonierki fale wypryskują poprzez tą zasłonę, opadając ciężko na pokład. Okręt jęczy głucho pod uderzeniami wodnych taranów. Niebawem kładzie się zupełnie na prawą burtę, i słychać, jak oszalała śruba z impetem bije powietrze.

Boże, jakże długie wydają się te minuty! Powoli, bardzo powoli „Antarès“ wstaje, manifestując w ten sposób chęć do dalszej walki. Czas najwyższy! Już niejeden z marynarzy polecał duszę Bogu, którego obecność na tych pustynnych przestworzach wodnych czuje się i wielbi znacznie głębiej niż w ultracywilizowanej atmosferze wielkich miast.

Około szóstej wiatr wprowadzie nie słabnie, ale barometr zaczyna się podnosić. W dowdcę i jego ludzi wstępuje świeży zapas nadziei, krzepiąc siły, a potęgując chęć do dalszego zmagania z nieubłaganim żywiołem. Ale dopiero po północy hu-

ragan przechodzi w zwykły sztorm, i fala—regularniejsza, zaczyna się zmniejszać.

Przez dwa dni trwa jeszcze sztorm, uniemożliwiając dokładne ustalenie miejsca w którym „Antarès” się znajduje. Kanonierka płynie więc „na oko”, podczas gdy marynarze badają szkody. Biedna para osłów padła ofiarą burzy, a w obórcę woły i barany też ledwo dychają. Uszkodzoną antenę udaje się szybko naprawić i niebawem „Antarès” ma znów łączność ze światem.

Wreszcie żywioły zmęczone — dają za wygraną. Za to zaczynają coraz częściej ukazywać się góry lodowe. W nocy jedna z nich przepływa zaledwie o sto metrów od okrętu i gdyby nie zbawczy termometr, kto wie czy nie doszłoby do katastrofy. Wiadomo bowiem, że termometr umieszczony na kanalizacji kondensatora, spada o kilka stopni w bliskości góry lodowej.

22 Stycznia na horyzoncie samotna skała, niby bermyca napoleońskiego grenadjera. To skała Rendez-Vous, pierwsza placówka archipelagu Kerguelen.

KERGUELEN.

Kiedy 12 Lutego 1772 roku fregata pana de Kerguelen-Tremarec zarzuciła kotwicę u brzegów samotnie wśród bezmiarów Oceanu, Indyjskiego sterczącej, wielkiej, bo z górą 3500 kilometrów kwadratowych (bez okolicznych wysepek) leżącej wyspy, marynarzom francuskim wydało się, że przysporzyli swemu królowi nową perłę w koronie, a krajowi bogatą kolonję. Rzeczywiście, wybrzeże wyspy obfitowało jeśli nie we florę, to w każdym razie w bogatą faunę, wśród której liczne wieloryby stanowiły najgodniejszą zwierzynę. To też niebawem zorganizowano kilka ekspedycyj, obiecując sobie wiele po tych dalekich krajach.

Niestety, nieubłagany Ocean, polarna niemal zima, pędzone od bieguna lodowce, śniegi, wichry i sztormy, sprawiły niebawem, że z tych kilkuset śmiałków mało któremu danem było ujrzeć za powrotem brzegi słodkiej Francji. Ale i w dzisiejszych czasach archipelag nie cieszy się dobrą reputacją. Najlepszy dowód, że wielorybnicy i łowcy fok, umykają odeń jak tylko połów się uda.

Kiedy kotwica „Antarès“ sięgnęła dna

w Port-Christmas, małym fiordzie położonym u północnego cypla Kerguelen, na pokładzie znajdowało się już tylko 90 ton węgla i 10 ton wody. Jeszcze dzień - półtora takiego jak poprzedni huragan i kanonierka zdana na łaskę fal i wichrów, stałaby się igraszką Oceanu, bardziej może bezbronna od dawnych fregat i korwet kawalera de Kerguelen.

To też radio pracuje zawzięcie, wzywając wielkim głosem parowiec „Ile St. Paul“, zafrachtowany jeszcze przed rozpoczęciem wyprawy jako węglownik. A tymczasem w messii oficerowie zażywają zasłużonego acz krótkiego wypoczynku, wspominając pełne tajemnic dzieje wyprawy nieustraszonego żeglarza, który przed stu sześćdziesięciu laty odważył się dwukrotnie strony te odwiedzić.

Za pierwszym razem, wracając z Indyj i szukając t. zw. krótszej drogi, przybił przypadkowo do południowego krańca wyspy. W niespełna dwa lata powrócił od północy z trzema okrętami: „Rolland“, „L'Oiseau“ i „La Dauphine“. Kilka tygodni zmęczone załogi zmuszone były lawirować na widoku wyspy, nie mogąc z powodu wiatru i fali, wejść do zatoki. Aż wreszcie 6 Stycznia 1774 porucznik de Ro-

chegude wylądował szczęśliwie w Port-Christinas, rozwijając na brzegu haftowaną w złote lilje białą banderę Ludwika XV.

Co się potem stało dokładnie niewiadomo. Podobno piękna Luison, — przebrana za majtkę i potajemnie wzięta na wyprawę przyjaciółka kawalera de Kerguelen, nie w porę zdradziła się ze swych wdzięków niektórym oficerom, a może i prostym marynarzom. Dość, że na pokładzie okrętów króla zawrzało. Poszły w ruch piki, halabardy, szable i muszkiety. Strzał pistoletowy osmalił nawet policzek komendanta. Zapachniało buntem i krwią.

Ale pan de Kerguè'en, żelazny Bretończyk, zgasił właśnie bunt w potokach krwi. Niejeden całun z płótna żaglowego, z ucze-pioną doń kulą armatnią, powędrował na dno tych zimnych, niezgłębionych mórz, zabierając trupa wraz z tajemnicą. A potem kapitan kazał podnieść żagle, pozostawwszy na brzegu tę garstkę zuchwalców, która przeciwko niemu wystąpić śmiała. Głód, zimno i nieunikniony szorbut zrobiły tam swoje, znacznie lepiej niżby to zrobił imé pan kat na placu Notre-Dame.

Zresztą za powrotem do Francji coś nie coś się wydało i pan de Kerguelen poszedł pod sąd wojenny. Zdegradowany i osadzo-

ny w zamku Saumur, wydostał się na wolność gdy wybuchła wojna z Anglią, boć brak było odważnych i doświadczonych marynarzy, gotowych do walki z okrętami Albionu. Ale niebawem Rewolucja przypomniała sobie piękną Louison i dawne sprawki na oceanie Indyjskim. Więzienie i dymisja przygnębiły kapitana ostatecznie i świetny a nieustraszony żeglarz zmarł w r. 1797, w wieku zaledwie 52 lat.

Te i inne myśli snują się po głowach załogi „Antarès“, podczas gdy kanonierka chroni się za 400 metrów wysokimi skałami Port-Christmas od ataków znów sztormowego wichru. Kto wie, może kotwica chwyciła właśnie w tem miejscu, gdzie chwytały kotwice tragicznych okrętów kawalera de Kerguèlen, gdzie tkwiły kotwice okrętów słynnego Cooka w r. 1776, niezmordowanego Rossa w r. 1840 i wreszcie transportowca „Eure“ w r. 1893. Na brzegu rodzaj stopni skalnych, pokrytych wareszem (trawą morską) wskazuje na miejsce, gdzie żeglarze ci lądowali.

Niebawem szalupa i jolka przybijają do lądu. Zastępca dowódcy osobiście nadzoruje branie wody, którą łapie się w płóciennie wory u spadającej ze skał kaskady. Kaskad takich, istnych wodogrzmotów,

które wiatr rozpyła, niosąc daleko ich zimne bryzgi, jest w zatoce kilka. Spływa nie-
mi woda ze sporego, położonego w głębi
łądu jeziora, które widać poprzez wyłom
w skałach. Nigdzie śladów ludzi. Tylko
pingwiny, młode fokki i dość liczne króliki.
Na brzegu tkwi jeszcze maszt flagowy
z napisem „Eure—1893“.

**Niedarmo Ross nazwał archipelag Ker-
gulem — Ziemią Rozpaczy.**

Nabrawszy 10 tonn wody, „Antarès“
odpływa ku wyspie Howe. Zaczyna się
trudna i niebezpieczna żegluga wśród fior-
dów, poszarpanych przyłądków, cieśnin
i zatok, których nie zna żadna mapa. Kie-
rując się szkicami wielorybników, kompa-
sem i instynktem starego marynarza, ko-
mandor Perot mija cypel Zawalonej Arki,
(której dwa pilastry przypominają wieże
skamieniałej katedry), lawiruje ostrożnie
sondując co chwila między kamieniami
i rafami, zagłębia się we fiordy, których
zielona woda różowi się miejscami od ref-
leksu dalekich lodowców.

Pejzaż choć dziki, jest majestatyczny.
Okryte bielą śniegu góry wyrastają śmiało
ku niebu, kontrastując z ubogą zielenią
wybrzeża i szarzystą skał. Te ostatnie
przybierają często fantastyczne kształty.

W tajemniczym półmroku fiordów, między ścianami wprost z morza wyrastających skał, „Antarès“ szuka sobie drogi. Niekiedy prowadzi go skrawek nieba widziany w górze szczeliny, albo refleks jakiegoś z gór spływającego lodowca.

Ale usiłowanie zakotwiczenia przy wyspie Howe spełza na niczem. Dmący od morza wicher sprawia, że brzegi są niebezpieczne. Do tego czas leci, a na kursie ukazuje się coraz więcej raf i kamieni podwodnych. Komandor Perot porozumiewa się więc przez radio z polującym w tych stronach parowcem „Austral“, pytając gdzie się najlepiej schronić. „Austral“ wskazuje mu Port Hopeful na jednym z pół-wyspów.

„Antarès“ opuszcza tedy niegościnne brzegi Howe, mija wyspy Sibbald, gdzie przed kilku laty rozbił się parowiec „Lozère“, którego załoga ocaliwszy szczęśliwie aparat radiowy, mogła dać znać o swoim nieszczęściu, (inaczej spotkałby ją los rozbitków „Tamaris“), omija ławice goemonów, zieleniących w niepokojący sposób powierzchnię morza, i wreszcie, ominawszy wyspę Henry, zasłaniającą wejście do fjordu Hopeful, tuż przed zmrokiem zarzuca nie bez trudu kotwicę. Albowiem trawa

morska nie pozwala należycie wysondować dna, a brak jakiegokolwiek nabieżnika szczególnie komplikuje sytuację.

Wreszcie jednak spokój. Kotwica tkwi mocno na 26 metrach głębokości, a petrele i kormorany porzucają leżący na brzegu szkielet wieloryba i otaczają okręt, witając go przenikliwym krzykiem.

Noc zapada raptownie. I niebawem wśród mroków fiordu, „Antarès“ usypia snem sprawiedliwych, oświetlony tylko przez migocące w górze korytarza skalnego gwiazdy.

Nazajutrz, podczas gdy młodszy oficerowie zajęci są hydrografią i geodezją, „Antarès“ cumuje u stóp prostopadłej skały, tuż niemal pod spadającą z hukiem gromu kaskadą. Chodzi o nabranie drogocennego żywiołu: słodkiej wody. Operacja jednak nie idzie tak łatwo. Okręty nie są zbudowane aby brać wodę wprost z wodospadów. To też mechanik i załoga maszynowa morderują się całe dwa dni, zanim zapas wody w tankach jest uzupełniony.

Neptun z Eolem snąć byli zajęci gdzieś indziej, bo pogoda przez te dwa dni dopisywała jako-tako. Natomiast pod wieczór drugiego dnia nagle przypomnieli sobie, że

jakaś śmiała kanonierka odważyła się przybyć z Europy aż na australne wody. Barometr zaczął wnet spadać „na morde”, a w kanjonie między skałami zawył ponuro wichher.

Wnet na kanonierce podniesiono parę i przygotowano się do odkotwiczenia. Wobec tego jednak, że późnym wieczorem barometr podniósł się nieco, a u stóp osłoniętej skałami kaskady panowała jeszcze względna cisza, dowódca, nie chcąc przemęczać załogi maszynowej, odwołał pogotowie, ufając swym cumom.

Niestety, przekonał się niebawem, że na tych niegościnnych wodach, zwyczajka barometru niekoniecznie oznacza pogodę i że najmocniejsze nawet cumy pękają pod wpływem lodowatych podmuchów wiatru „made in Kerguelen”.

Bo rzeczywiście, wkrótce porywiste szkwały poczynają targać spokojną dotąd wodą fiordu, fala wznosi się, wichher uderza to z góry, to z boku, to z dołu... śnać odbijając się w tym wąskim korytarzu od powierzchni morza. Z trzaskiem strzału karabinowego pęka jedna z cum i dziób „Antarès” poczyną z dźwiękiem dziurawego garnka bić o skałę. Jeszcze trochę i wiązania gotowe puścić...

Rzucona szybko druga cuma w porę przytrzymuje statek, a niebawem zbawcza para, którą podniesiono „bojowo“, przychodzi w sukurs. Przez całą noc trwa pogotowie w obawie dalszych niespodzianek. Bo i czegoż można spodziewać się w kraju, gdzie podniesienie barometru oznacza zwiększenie siły sztormu?

To też skoro świt „Antarès“ opuszcza Port Hopeful, kierując się ku południowi wyspy. Opłynawszy półwysep Courbet, wpływa śmiało w Królewskie Przejście, prowadzące do największego na Kerguelen fjordu, u krańca którego leży port Joanny d'Arc.

Szczęście sprzyja, bo przy wejściu do cieśniny, ukazuje się powracający z połowu mały trawler „Esperance“. Oto wymarzony pilot na tych obfitujących w niespodzianki wodach. Pięć godzin prowadzi cierpliwie kanonierkę przez labirynt zatok, cieśnin, wąwozów, wysepek i fjordów, których ciemne ściany tu i wodzie upiększają białe pióropusze piany porwanej z kaskad przed wichher. Tenże wichher, stały gość na Kerguelen, dmie w chwili zakotwiczenia tak silnie, że komandor zaczyna wątpić, czy port Jeanne d'Arc wogóle nadaje się na postój. W końcu jednak, biorąc

przykład z „Esperance“ i przybyłego przed kil'ku godzinami z drogocennym ładunkiem węgla „Ile St. Paul“, komandor Perot wypuszcza obie kotwice i długi zwój łańcucha.

Tym razem „Ziemia Rozpaczy“ wydaje się zaludnioną. Ale tylko pozornie. Na brzegu wielka hala wędzarni, bekoniarni i olejarni (tran) jest pusta. Puste są piece do topienia sałda, puste baseny na tran, puste maszynownie, puste magazyny, puste pomieszczenia dyrekcyj i domki robotnicze. A nad tym obrazem pustkowia i smutku wielki kamienny krzyż rozciąga swą opiekę, patronując czterem mniejszym krzyżom kamiennego cmentarzyka.

Nieco zieleni, która kilkaset metrów dalej przechodzi w odpadki fabrykacji, (puste, nadgniłe beczki, kości fok i wielorybów), a jeszcze dalej w śnieg, pokryty obficie króliczym nawozem. Nad wpadającą do morza rzeczką, ma'owniczy most z lodu i śniegu, most, który nigdy nie... topnieje. Za całą faunę tym razem tylko dwa dzikie psy, których jasna sierść kontrastuje z ciemną szatą skał.

Jedyny mieszkaniec tych okolic, topograf Towarzystwa Eksploatacji Wysp Kerguelen, p. Ratmanow, oprowadza komando-

do Perot i p. Łoniewskiego po swoim mrocznym i zimnem państwie.

Olbrzymia fabryka przemysłu wielorybnego jest opuszczona. Mieszkanie dyrektora, w którym aksamitna sypialnia jakby zaprasza strudzonego wędrowca do snu, a łazienka z zimną i gorącą wodą do kąpieli, także puste. Zresztą instaluje się tam niebawem przybyła na „St. Paul“ para młodych naturalistów francuskich — państwo Aubert de la Rue — zdecydowana na przezimowanie w Kraju Rozpacz. Komfort mieszkania i wdzięk młodej paryżanki, dziwnie kontrastują z otoczeniem.

Wieczorem przybywa do kompanji jeszcze „Austral“ i cumuje przy nawpół zrujnowanem drewnianem molo, omal że nie rozbijając go ciężką rufą. Nazajutrz, korzystając z pogody, „Antarès“ przykleja się do burty „Ile St. Paul“ i niebawem oba okręty giną w kurzawie czarnego pyłu. Czas najwyższy. Albowiem w bunkrach „Antarès“ pozostało już tylko 40 tonn czarnych djamentów.

Przeładunek węgla trwa dzień cały, mimo że barometr znów spada. — Uwaga kiedy zacznie się podnosić, — oznajmia już świadomy miejscowych niespodzianek komandor Perot. Jakoż rzeczywiście, o świcie

wiatr zachodni szaleje po zatoce i fala poczyną przeskakiwać nadbrzeżne skały.

Wkrótce „Austral“, snąc niedostatecznie zacumowany (niedobrze lekceważyć niebezpieczeństwo i być zbyt pewnym siebie) zrywa wiążące go stalówki i dryfuje na skały. Rzucone w pośpiechu kotwice nie są w stanie go powstrzymać. Rufa parowca mija o kilka centymetrów rufę „Antarès“. Jeszcze trochę, a kadłub kanonierki pozostałby nazawsze w kraju kawalera de Kerguelen, dodając swą masę żelaza do rdzewiejących kotłów i narzędzi.

„Antarès“ i „St. Paul“ zmuszone są przerwać przeładunek węgla i rozdzielić się. I tak mają już poobijane burty. Pierwszy szuka schronienia u stóp zasłaniającej nieco od wiatru skały. Drugi trzyma się jako tako na swoich dwóch wielkich kotwicach.

Wicher dmucha całą noc i „Antarès“ musi zmęczonym kotwicom pomagać maszynami. Rankiem ukazuje się w całej wspaniałości odległa, pokryta białą kopułą śniegu, wysoka na 1900 metrów, góra Rossa. Znak, że będzie krótkotrwałe wypogodzenie.

Korzystając z tego „Antares“ i „St. Paul“ znów stają burta w burtę. Uciekając

od tumanów węglowego pyłu młodszy oficerowie zajmują się hydrografią i topografią wyspy. Za powrotem, łodzie ich omalże nie zostają wywrócone przez fale. Wycieczkowicze muszą nocować na brzegu, w oczekiwaniu aż wiatr ścichnie. I to się nazywa port.

Nie koniec na tem. Kiedy trzeciego dnia przeładunek węgla jest wreszcie ukończony, „Antarès“ odchodząc na fali od burty „St. Paul“, traci swą prawą kotwicę. Osłabiony wysiłoną pracą ostatnich dni łańcuch, snąć nie wytrzymał i pękł tuż u podstawy. Komandor Perot nie bawi się w bezowocne na tych wodach poszukiwania, ale przeniósłszy nie bez trudu kotwicę zapasową z rufy na prawy otwór kotwiczny, opuszcza 30 Stycznia smutny port Jeanne d'Arc.

Po trzech i pół godzinach pływania oto zatoka Grenlandji i Port-Navalo. Tu jest nieco zaciszniej, albowiem liczne wysepki osłaniają wejście od strony morza, a brzegi nie są tak urwiste. Wiatr już nie „skanalizowany“, hula mniej gwałtownie, znajdując dość wolnej przestrzeni dla zabawy.

Noc i dzień zasłużonego dobrze wypoczynku. Nawet dwa pozostałe po pogromie woły i barany otrzymują ucztę w postaci

autentycznej trawy i kapusty „Kerguelen“. Ta sama kapusta, podana jako sałata w messie oficerskiej, smakuje wszystkim. Pogoda wspaniała, słońce świeci jasno. Humory poprawiają się znakomicie. Komandor Perot postanawia popołudniu odwiedzić zatokę Larose u południo - zachodniego krańca wyspy.

Ala baczność, bo oto barometr znów zaczyna harce. Rankiem wychodzącą z Port-Navalo kanonierkę chwyta w swe mroźne objęcia sztorm Sud-West o niezwykłej sile. W oddali ukazuje się „Austral“, zmykający całą siłą pary. Dowódca „Antarès“ myśli jednak, że gwałtowność sztormu jest oznaką jego krótkotrwałości i próbuje stawić czoło.

Daremnie. Po kilku godzinach walki sytuacja staje się niemiłą. Do portu Joanny d'Arc jest za daleko, a Port-Navalo nie chroni dostatecznie od południowych wichrów. Wyjścia innego jednak няма. Całą noc „Antarès“, na dwóch kotwicach i pod parą, opiera się z trudem spadającemu z gór wichrowi, od którego jej żelazny kadłub jęczy jak pudło wiolonczelli.

Zawiódł więc i ten „bezpieczny“ port. Świt zastaje kanonierkę w drodze na Północ, gdzie komandor Perot spodziewa się

znaleźć osłoneę od wichrów. Ciężko załadowany węglem, „Antarès“ nurza się w falach jak kaczką.

ŁUDZIE Z KOŃCA ŚWIATA.

Na północ od półwyspu Courbet panuje rzeczywiście cisza, i rzadki w tych stronach wypadek, morze jest gładkie jak szkło. Jeszcze jeden dowód jak dziwnie kapryśne a tajemnicze są te wody, przechodzące od lutej wściekłości do zupełnego spokoju i odwrotnie — w ciągu dosłownie kilkunastu minut.

Wejście do Port-Elisabeth, niepewne, pozostawia „Antarès“ z lewej burty i posuwając się wzdłuż nabrzeżnych urwisk, zakotwicza w południe w Port-Couvreux. Wnet wzbija się nad jedną z dwu nadbrzeżnych chatek trójkolorowa bandera.

Co za radość z obu stron. Port-Couvreux jest zamieszkały. I to nie przez Norwegów czy Rosjan (tych ostatnich można dziś znaleźć na wszystkich krańcach świata), ale przez rdzennych Normandów. Jest ich czworo, a wraz z topografem z Port-Jeanne d'Arc, stanowią całą ludność wyspy.

Buum! — huczy wesoło petarda, podpalona na cześć okrętu wojennego, co ban-

derę ojczystą przyniósł aż w te dalekie strony. A kiedy biały tuman kurzu się rozwiewa, widać całą „ludność“, jak galopowali ku brzegowi.

Czworo kolonistów wita „Antarès“ niczem Mesjasza. Przecież tylko raz do roku zawija tu okręt, przywożąc żywność, odzież, amunicję i środki lecznicze. A tu naraz takie święto: prawdziwy okręt wojenny i do tego francuski.

W messie „Antarès“, za stołem dowódcy, czwórka zasiada ze łzami w oczach. Świeży chleb, dwie butelki starego St. Emilion, pływająca w pikantnym sosie pieczeń wołowa, — to dla pustelników z krańca świata uczta luksusowa. A do tego jakże miło jest pogawędzić o dalekiej ojczyźnie z rodakami, którzy wprost z niej przybywają. Jakże dobrze posiedzieć trochę w tej części rodzinnego kraju, jaką stanowi przecież własny okręt wojenny.

Jest ich, jak zaznaczyliśmy, czworo. Ojciec, matka, córka i prawdopodobnie narzeczony. Przed rokiem było ich sześcioro, ale nieubłagana zima sprowadziła okrutną beri-beri. Zachorowali na nią wszyscy i nie było komu nieść pomocy. Biedni koloniści musieli niemal sami kopać własne groby. Nie mieli nawet sił aby drugiego zmarłego

odnieść na cmentarzyk i pochowali tuż za chatką. Na fasadzie kotła starego rozbrojonego trawlera, służącego za przetapialnię tłuszczu, ryli nazwiska zmarłych i datę ich zgonu. Obawiali się bowiem, że jeśli pomrą wszyscy, a wichry zimowe rozniosą chłaskę, nie pozostanie po ich istnieniu wieści ni śladu.

Teraz jednak rozmawiają wesoło, ściskając dłonie oficerów i marynarzy. Niestety krótka radość. Po rewizycie w ciasnej i smutnej chatce kolonistów, komandor Perot daje znak do odkotwiczenia. Nowy wybuch petardy „salutuje“ kanonierce, której bandera odpowiada skwapliwie na trzykrotny ukłon flagi dzielnych Normanów.

Teraz z powrotem do Port-Hopeful. Pogoda, jakby chcąc osłodzić smutne chwile rozstania z pozostawionymi na krańcu świata rodakami, ustala się. Słońce, prawdziwe słońce, wyziera zza ołowianych chmur, cieniując delikatnie mroczne głębie zatoki Irlandzkiej, budząc opalowe aureole na lodowcach, srebrząc okrywające szczyty gór wieczne śniegi. Pod jego pieśczętą nawet ciemno-zielona woda zatoki nabiera błękitnawych odcieni.

Ale zły duch Kerguelen przygotowuje

nowy figiel. Podczas gdy „Antarès“ bierze znów wodę u kaskady Lozère, jolka z porucznikiem i dwoma marynarzami pracuje nad hydrografią fiordu. I nagle, kiedy jest tuż pod brzegiem, olbrzymi kawał skały obłupuje się i z głośnym pluskiem spada do wody, tuż obok łodzi.

Gdyby trafił w jolkę, nikt nie uszedłby żywcem. Tak kończy się szczęśliwie na wywróceniu i przymusowej kąpeli w lodowatej wodzie. Odtąd marynarze są ostrożni i trzymają się zdala od niebezpiecznych urwisk.

W ciągu następnych kilku dni odkrycia, poszukiwania i prace hydrograficzne trwają bez przeszkód. Między innemi na brzegu jeziora Dasté znaleziono bogate pokłady szpatu Irlandzkiego i agatów. Potem wzięto jeszcze resztkę węgla z „Ile St. Paul“, bo droga powrotna jeszcze daleka. A 7 Lutego „Antarès“ podniósł kotwicę, żegnając przez radio znajdujące się u południowego cypla parowce.

Na pokładzie miejsce baranów i wołów zajęły zabawne pingwiny, które niestety spotkał w drodze los biednych osłów. Z tą tylko różnicą, że trudy podróży nie tyle

może dały im się we znaki, co miłe marynarzom Francji ciepło wód Madagaskaru.

Pierwsza część podróży była skończona.

POWRÓT.

Jakby nie chcąc wypuścić okrętu co zgłębił ich tajemnice, żywiły rzucają się na „Antarés“, skoro tylko brzegi Kerguelen znikają na horyzoncie. Najprzód mgła, w tych wodach usianych górami lodowymi, rzecz niebardzo miła. A potem sztorm Nord-West i znów „dymiące“ morze. Kanonierka, przeciążona zapasem węgla, ryje dziobem w fali i całe katastrofy płyną po pokładzie. Krótkie, ostre uderzenia przebiegają od dziobu do rufy.

Jest to ostatnia godzina dla mebli okrętowych. Te „dzielne“ przedmioty, wytrzymujące dotychczas ze stoickim spokojem wszystko to co z nimi wyprawiano, nagle jakby ożywione tajemniczą potęgą, oświadczają, że mają dość. Stoły na trzech nogach, fotele w pięciu kawałkach, za którymi napróżno uganiają się ordynansi, krzesła z których można zrobić pudełko zapalek. Podobno kredens, widząc wzruszony, padł w ramiona „Mesjasza“, zwichnąwszy mu rękę.

O uormalnem jedzeniu niema mowy. Mimo założenia na jedyny ocalały stół t.zw. skrzypiec, talerze, jakby kpiąc sobie z prawa ciężenia, woltyżują po messie, a karafka komendanta strzela aż pod sufit. Ci co chcą mimo wszystko jeść, czepiają się relingu, albo wtłaczają w któryś z kątów, trzymając pod pachą puszkę z konserwami.

8-go Lutego pogoda nieco się poprawia i barometr idzie w górę. Pomny doświadczenia, komandor Perot żąda od maszyn pełnych obrotów. Czuje, że gna za nim drugie wydanie sztormu, może jeszcze silniejsze od pierwszego.

Mając tym razem wiatr od rufy, „Antarès“ z szybkością 16—17 węzłów ucieka przed huraganem. 10-go o świcie mija samotnie sterczącą z wody skałę, przednią placówkę wyspy św. Pawła. A o szóstej rano zakotwicza przy wejściu do starego krateru, służącego dziś za port rybacki. Sic transit gloria... Vulcano.

Zresztą St. Paul to raczej skała niż wyspa. Stożek wulkaniczny, którego ściana północno-wschodnia, na skutek jakiegoś strasznego kataklizmu, pękła i wpadła do morza. Przez wyrwę morze to runęło do

środku krateru i dziś strome ściany dawnego wulkanu stanowią doskonale chronioną od wiatrów przystań. Przystań, której dna nikt jeszcze nie zbadał, — wie dzie ono bowiem... do środka ziemi.

W przeciwieństwie do bezludnych Crozet i pięciu mieszkańców liczących Kerguelen, wyspa Św. Pawła jest dość ludna. Rybacy francuscy na pięknych motorowych pinassach i trawlerach polują w tych stronach na langusty i różne rodzaje ryb. Wychodząc na ląd człowiek ulega miłemu zdziwieniu. Nie wiedząc jakim cudem, na kawałeczku wydartej wulkanowi ziemi, stoi wspaniała fabryka konserw. Połów, niemal prosto z sieci wędruje do blaszanek, a w nich do Europy. Niejedna piękna dama, zjadając w wytwornej restauracji langustę w majonezie, nie wie, że przebyła ona (langusta nie dama), tysiące mil z drugiej półkuli byle tylko zadowolnić jej (damy nie langusty) podniebienie.

Ludność wyspy składa się z pół setki rybaków i kolonistów białych, oraz przeszło stu zatrudnionych w fabryce konserw Malgaszów (mieszkańców Madagaskaru) obojga płci. Nadaje to malutkiej wysepce malowniczy i wesoły charakter, w oczach spragnionych widoku ludzi marynarzy

„Antares“. Ładna pogoda, zarastająca zbocza wulkanu bujna trawa (drzew i tu oczywiście niema), pierwsze jaskółki ciepła i dobra przystań sprawiają, że humor na pokładzie bardzo się poprawia.

Podczas gdy „Antarès“ ładuje znów 30 tonn węgla, dowódca z p. Łoniewskim i kilkoma marynarzami zwiedza wyspę. Ale jedynym jej żywym zakątkiem to port, fabryka i wieś murzyńska. Reszta to bazalt, postrzępione skały, skamieniała lawa. W jednym miejscu pokryty mchem napis pamiątkowy, świadczący, że w ubiegłym stuleciu wyspa miała mały garnizon i że w r. 1874 bawiła na niej misja admirała Mouchez, obserwująca przejście Wenus przez słońce.

Wieczorem odkotwienie. Komandor Perot sądzi, że w ciągu kilku nocnych godzin uda się osiągnąć sąsiednią wyspę Amsterdam, słynącą ze smacznych ryb. Ale z kolei władca po Bogu na „Antarès“, ugiąć się musi przed Władcą Wszechświata. O wylądowaniu na niegościnnym Amsterdamie mowy niema. Brak tam dobrego schronienia dla okrętów, a jak na złość wiatr znów wzmaga się, fala rośnie i białe jej bryzgi wyskakują na nadbrzeżnych skałach.

Po kilkugodzinnem daremnym wyczekiwaniu na pogodę, „Antarès“ odkotwicza w samo południe, pozostawiając za sobą wyspę z jej wysokim na 900 metrów wulkanem. Mimowoli dreszcz przechodzi żeglarzy na myśl, co za niespodzianki z dnia na dzień mogą mieć miejsce na tych dwóch wysepkach, wydzwigniętych z morza kaprysem cyklopów i w morze to zapaść się za takimże kaprysem mogących.

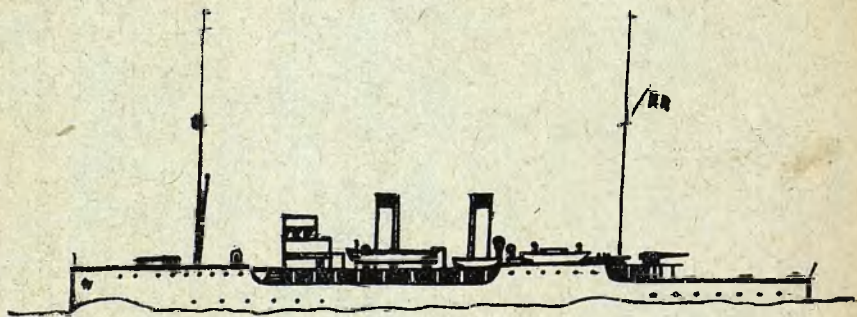
Teraz osiem dni stosunkowo spokojnej podróży ku Północy. Z każdym dniem słońko przygrzewa mocniej, zmuszając marynarzy do zamiany swetrów i kożuchów na sukienne bluzy, potem na płócienne ubrania kolonjalne. Niebawem biedne pingwiny trzeba zlewać wodą z pompy pożarnej, bo widocznie źle się czują w tropikalnej atmosferze.

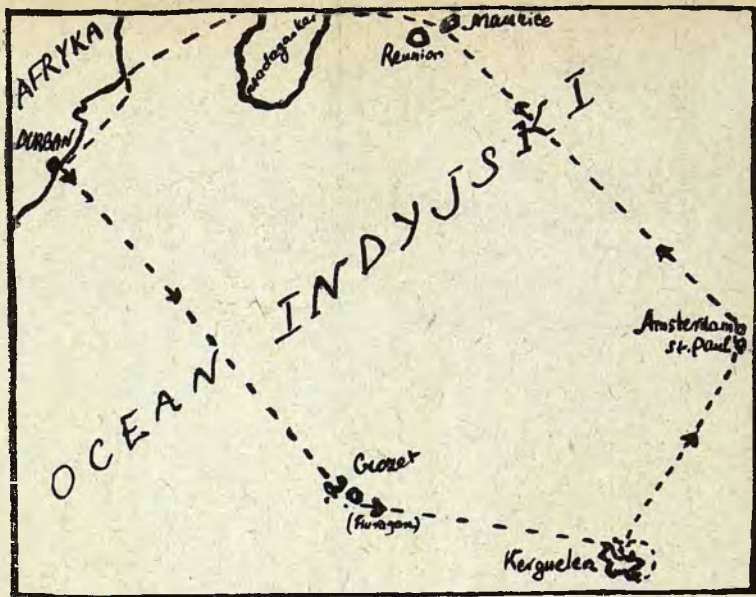
I oto żywy kontrast „Ziemi Rozpaczy“, słoneczne Mauritius, gdzie w Port-Louis ludność i pasażerowie parowca „Leconte de Lisle“ urządzają oficerom i załodze kanonierki owacyjne przyjęcie. Potem do pobliskiej Reunion, a stamtąd do Tamatave na Madagaskarze, gdzie p. Łoniewski wysiada ze swymi królikami, krzakami kapusty i resztką ocalałych pingwinów.

W Diego Suarez komandor Perot dowiadyuje się, że tuż po odejściu „Antarès“, straszliwy cyklon spustoszył wyspy Maurice i Reunion. Widocznie złe duchy Ziemi Rozpaczy wyruszyły w pogoń za śmiałą kanonierką, której na swych wodach zniszczyć nie zdołały. „Antarès“ szczęśliwie jednak uszedł ich zażartych szponów, dokonywując swego zadania w rekordowym czasie.

Tak oto skończyła się wyprawa na kraniec świata, wyprawa która umocniła prestiż Francji na wodach australnych, kilku kolonistom tamtejszym przyniosła osłodę ciężkich chwil i świadomość opieki ojczystej, a nauce przysporzyła kilka poważnych zdobyczy.

K o n i e c





PIĄTEK — TRZYNASTEGO

PIĄTEK — TRZYNASTEGO.

Trzy niemieckie łodzie opuściły port wojenny Wilhelmshaven w piątek trzynastego stycznia 1915: „U22“ dowódca Hoppe, „U31“ dowódca Wachendorff i „U32“ dowódca baron Spiegel von und zu Peckelsheim.

W piątek — trzynastego...

Kto by tam w wieku pary, elektryczności, samolotów i radia był przesadnym?

A jednak...

A jednak „U32“ wróciła nie wykonawszy swego zadania, z potrząskanemi przez sztorm burtami, ze skrzywioną lawetą działa, z czterema rannymi marynarzami, których wściekle rozkołychy łodzi przyprawiły o złamanie rąk lub nóg. Dziewięć dni „U32“ była w morzu, dziewięć dni szalał sztorm, dziewięć dni nie ujrano ani jednego nieprzyjacielskiego okrętu.

A jednak „U22“ wróciła z pięciodniowym opóźnieniem, tak że wszyscy mieli ją już za przepadłą, a kiedy chciano ją powitać gromkiem „hurra“, na mostku ukazał się b'ady komendant Hoppe i znacząco ski-

nał ręką, powstrzymując owacje. Poczem nadbiegłemu dowódcy flotylli zaraportował sucho: „Melauję, że przez pomyłkę zatopiłem „U7“. Ocalał tylko jeden człowiek“.

Dowódcą „U7“ był osobisty serdeczny przyjaciel Hoppego — kapitan Koenig.

Co się tyczy „U31“, to łódź ta nie powróciła wogóle...

*

Na zzieleniałej z wściekłości, obramionej białymi pasmami piany fali Północnego morza, „U31“ ruluje ciężko, to ukazując swój ostry dziób, to warczące gniewnie śruby. Piętrowe grzywacze przelewają się przez kiosk dowódcy, chłuszcząc lodowatym prysznicem okrytych ceratą czterech ludzi: dowódcę, oficera wachtowego, sternika i sygnalistę. Morze wokół puste.

— Verdammt, — stara się przekrzyć szum fal i ryk wichru komendant Wachendorff, — przy tej pogodzie psa z kulawą nogą nie spotkamy. Chyba w samem ujściu Humber.

— No, a'e za to co za nadzwyczajna okazja do strzału, — odpowiada młody porucznik. — Na takiej fali najlepsza lornetka nie wypatrzy peryskopu.

Nurzając się w pianach „U32“ trzyma kurs na Hull. Czterej ludzie na mostku wydają się męczennikami, ale cóż dopiero powiedzieć o trzydziestu znajdujących się wewnątrz. Oddawna wszystkie otwory zamknięte są naглуcho i powietrze nasycone zapachem spalonej przez Diesle ropy, przegrzanej oliwy, wymiotów ludzkich, zgrzanych ciał i stęchłej wody — staje się nieznosne... Für Kaiser und Vaterland...

Jest trzecia popołudniu i do zmroku niedaleko. Gdzieś z prawej burty musi być Doggerbank — wielka śródmorska mielizna. Jak dobrze byłoby zanurzyć się na jakieś dwadzieścia pięć metrów i położyć na dnie morskiem, poczem kołysanym przez refleks fal spać, snuć o białych domkach na zielonych wzgórzach Oldenburgu czy Fryzji. Jak dobrze...

I komendant Wachendorff waży właśnie w umyśle tę możliwość, analizuje swoje sumienie oficera (Czy wolno mu na kilka godzin przestać być drapieżnikiem szukającym zdobyczy i myśleć o własnym i załogi spoczynku?) — kiedy nagle oficer wachtowy woła w rytm wichru przeciągłe: — żaglowiec!... Piętnaście stopni z praaawa...

O przyłożeniu lornetki do zamkniętych,

zżartych pędzoną wichrem słoną pianą oczu, nie ma mowy, bo i tak pole widzenia śmiga z góry wdół i z dołu do góry. Ale i gołem okiem można już rozróżnić wyskakujące wysoko na fali cztery cieniutkie chwiejne tyczki, upstrzone tu i owdzie małymi plamkami. Nie ulega wątpliwości, że czteromasztowiec, idąc pod sztormowemi żaglami, przecina z prawa na lewo kurs „U31“.

— Z Norwegji do Londynu zapewne z wiktualjami, — mruczy dowódca, a nachyliwszy się do sternika dodaje:

— Lewo dziesięć... tak... Oba motory trzysta obrotów.

Dziób „U31“ poczyną teraz szybciej rozdierać zielone ściane wodne, pryskając wkoło długimi wąsami piany. Żaglowiec, pędzony na skrzydłach wichru, rośnie w oczach. Wachendorff waży szanse...

— Czy aby Anglik? (W owym czasie wojna podmorska podlegała jeszcze pewnym „humanitarnym“ ograniczeniom.). No i czy warto zrobić mu prezent z torpedy? Boć o użyciu działka na tej fali mowy nie ma...

— Do zanurzenia!...

Klekot sygnału, głuche uderzenie zamyszanego władu, szum napływającej do

tanków balastowych wody, kilka podrzutów (utrzymać łódź w płytkim zanurzeniu kiedy morze kłębi się i miota, to sztuka nielada), potem cisza, maćona tylko turkotem sterów głębinowych: „U31“ jest niewidoczna.

Przez peryskop, często zresztą zalewany falą, komendant bada horyzont. Wszystko w porządku. Wokół pustka. Za pięć minut będzie można zaczynać.

*

Ociekający wodą dziób „U31“ wynurza się tuż pod burtą żaglowca. W chwilę później dwa kolorowe gałganki, przylepione wichrem do flagliny, oznajmniają mu: „Zastopujcie natychmiast“! Następne dwa gałganki pytają: „Skąd i kto“?

Czteromasztowiec posłusznie staje w dryf. Długi jego kadłub zasłania teraz łódź podwodną od wiatru i fali. Na bezani wykwitają w odpowiedzi inne gałganki:

„Merry Scotland“ z Bergen do Londynu na balaście.

Zdanie to podkreślone jest wywieszoną na rufie banderą Wielkiej Brytanji.

Uf! A więc wszystko dobrze. Nareszcie jest robota. Bark ma ze dwa tysiące tonn, więc ostatecznie godny jest torpedy. A rze-

komy bałast jest pewno angielską hypokryzją. Kapitan wie dobrze, że przy takiej pogodzie nikt nie odważy się podejść i sprawdzić co to za ładunek wiezie „Merry Scotland“.

— Macie dziesięć minut czasu na opuszczenie okrętu, — sygnalizuje Wachen-dorff.

— Biedni ludzie, — mruczy sam do siebie sygnalista Hans Weier. — Przy takiej pogodzie spuszczać szalupę, to wszystko jedno co kamień do szyji.

Na pokładzie barku ruch, bieganina. Zapewne popłoch. Jedna z szalup zostaje wypchnięta, ale Anglicy wahają się coś ze spuszczeniem. Czas leci szybko...

.
— Zlitujcie się, panie... Nie wiozę kontrabandy... Okręt ten to cały mój majątek! Mam na pokładzie żonę i córkę... Musiałem wracać z Bergen do kraju... Nie było za co siedzieć... Na tej fali nie dam rady w szalupach... Do lądu daleko...

Komendant „U31“ milczy, a rozpaczliwe wołania megafonu Anglika wicher tylko porywa, niosąc z jękliwą skargą w dal. Sygnalista Weier, który wciąż trzyma podniesiony do noku sygnał ewakuacyjny,

spuszcza oczy. Czy rzeczywiście dla zwycięstwa Niemiec potrzebna jest ofiara z tego pięknego, białego statku. Żeby choć parowiec, ale bark żaglowy, zanikający przedstawiciel poezji mórz, z czasów, kiedy to jeszcze nie topiono się z ukrycia, ale walczono oko w oko, po rycersku...

Łódź pogrąża się zwolna. Na „Angliku“ wołają coś jeszcze, patrząc z przestrachem na znikający w wodzie kiosk „U31“. Uszu Hansa, który zamykał właz, dobiegły jeszcze słowa:

— Weźcie chociaż kobiety...

Zameldował o tem komendantowi.

— Nie twoja sprawa. Na wojnie jak na wojnie. Zresztą nie chcę bab na łodzi... Jeszcze będzie jaki skandal, — dodaje dowódca zwracając się do porucznika.

Teraz w polu widzenia peryskopu wysoka burta „Merry Scotland“, o którą bezlitośnie tłucze wypryskająca wysoko fala. Niema co dłużej czekać.

— Baczość! Prawy aparat dziobowy... Pal!

Syk zgęszczonego powietrza... chwila oczekiwania... głucho uderzenie, huk i łomot. Torpeda zrobiła swoje. „U31“ wypływa.

Przepołowiony żaglowiec tonie szybko,

pożerany z rozkoszą przez rozwścieczone fale. Jedyne rufa wznosi się wysoko ku górze, ukazując szarpaną wichrem banderę Królowej Mórz, co na urągowisko dzisiejszemu zwycięzcy powiewa dumnie i zniknie ostatnia, jakby rzecz chciała: Zobaczymy się jeszcze, mości piracie cesarski.

I tam, na tejże uniesionej prawie prostopadle rufie, jakieś sylwetki ludzkie: Mężczyzna tulący do siebie dwie kobiety i kilka innych postaci, uczepionych relingu. Widać Anglicy nie mieli odwagi sięść do szalup... Tem gorzej dla nich.

Jeszcze chwila i rufa pięknego „Merry Scotland“ znika wśród bryzgów piany. Sygnaliście Weierowi wydaje się przez chwilę, że widzi ponad falami wielką, ciemną, grożącą „U31“ pięść.

*

O jakże dobrze i zacisznie jest tu w dole, na ławicy Dogger. „U31“ leżąc swym szerokim brzuchem na piaszczystym dnie, kołysze się lekko, zachęcając do snu przemęczoną załogę. Aparaty regeneracyjne pracują sprawnie, a perspektywa kilkugodzinnego wypoczynku po trudach — to rzecz miła. Herr Wachendorff — rzuciwszy okiem po raz ostatni na swój okręt — zasypia

spokojnie. Spełnił wszak swój obowiązek i na wypoczynek ten zasłużył. Gott strafe England.

W centrali czuwa jeden za wszystkich torpedysta Müller. Rozsiadłszy się wygodnie na składanym zydelku, słucha z uwagą opowiadania Hansa, który jakoś zwłóczy z udaniem się na spoczynek.

— ...nie powinniśmy byli topić tego zagłowca. Boję się, że przyniesie nam nie-szczęście. Wypłynęliśmy przecież w piątek, trzynastego...

— Nie bądź głupi. Dziś już niedziela...

— Więc tembardziej nie trzeba było...

— Idź spać Hans. To ci rozjaśni umysł. Sumienie niech dręczy dowódcę, a cóż my... Gute-Nacht.

.
Śpi komendant Wachendorff, śniąc może o pozostałej w Berlinie młodej żonie i córeczce — złotowłosej Lottchen, co właśnie zaczęła chodzić do szkoły. Śpią obaj porucznicy, marząc pewnie o narzeczonej czy kochance. Śpią starzy, zahartowani w bojach podoficerowie, co z niejednego pieca chleb jedli i których serca zeschły na kamień. Śpią marynarze, którzy dla cesarza i ojczyzny odważyli się jako ochotnicy pójść na najcięższą, najniebezpieczniejszą

służbę. Śpi sygnalista Hans Weier — człowiek o przewrażliwionych nerwach...

Torpedysta Müller czuwa. Czuwa sam jeden w centrali. Ale i jego śpić morzy zawzięcie. Zresztą co się stać może tu, w głębinie?...

Syczą cicho piecyki elektryczne, cykają tu i owdzie monotonne kropelki zacieków, kołysze leciutko łódź. — Spać!... Jak strasznie chce się spać.

I wogóle, czy to rzeczywiście dno morskie tu, pośrodku Północnego morza? Czy nie raczej mały, przytulny pokój w Hamburgu na Jungferstieg, z rozkosznie pomrukującym kominkiem? Zaraz wróci Gerda i zrobi kolację... Dobra dziewczyna.

Obiecał, że się z nią ożeni, a tymczasem żyją sobie tak — na wiarę... Gotuje smacznie... A jaka przedsiębiorcza... No i pracowita... Powiedziała, że ma trzysta marek uzbieranych na służbie... To będzie jej posag...

Ale dziś długo coś nie przychodzi... Gdyby tak się trochę zdrzemnąć... So gemütlich... Kiedy się przebudzi kolacja będzie gotowa...

*

Mijają dni, tygodnie, miesiące. W Wilhelmshaven, dowództwo cesarskiej floty

decyduje się wreszcie na komunikat. Rodziny załogi „U31“ otrzymują lakoniczną wiadomość, w której słowo „verschollen“ szczerzy swe trupie litery, rozpacz budząc obłądną, pogrążając w żałobie matki, siostry, żony, narzeczone, kochanki...

Mijają jeszcze miesiące. Aż któregoś letniego popołudnia, rybak angielski, wracając swym kutrem z połowu, spostrzega u wschodnich wybrzeży Norfolku, płynącą na powierzchni łódź podwodną, zgola do łodzi Jego Królewskiej Mości niepodobną...

Zawraca tedy ile sił w suchotniczym motorku i żaglach, biorąc kurs na najbliższy punkt obserwacyjny. Wzdłuż całego wschodniego wybrzeża Wielkiej Brytanji biegnie niebawem wieść: — Baczność — łódź podwodna... Niebezpieczeństwo!

Do oznaczonego punktu zbiega się wnet sfera torpedowców i patrolowców. Wyciągają się długie szyje dział baterji nadbrzeżnych, prują fale szybkobieżne krążowniki, jachty, motorówki... W dwie godziny po alarmie zwierz jest osaczony ze wszech stron. Byleby tylko nie zanurzył się, nie uciekł...

Ale łódź płynie powoli, kołysząc się majestatycznie. Musi iść z dalekiej podró-

ży, bo kiosk zzieleniały jest od rdzy i wodorostów. Na pokładzie nie widać nikogo.

Patrolowce zbliżają się. Jeden z nich otwiera ogień. Ale z łodzi nikt nie odpowiada. Przeciwnie — łódź płynie po małym, widać już, że niesiona prądem, bo za rufą zamarte śruby nie pienia wody ze zwykłą pracowitością... Niebawem stałowy potwór osiada na przybrzeżnej mieliźnie, ku niemałemu zdumieniu nadbiegłych rybaków i żołnierzy brzegowej obrony...

.

Kiedy załadowano „U31“ do doku, podniesiono ją i otwarto włazy, — oczom Anglików przedstawił się widok niesamowity: Cała załoga, od dowódcy do ostatniego majtka, pogrążona była w śnie głębokim. Oficerowie spali w swych kojach, marynarze w hamakach... Krzyki i hałasy przy pracy w doku nie potrafiły ich zbudzić. A leżący w kabinie dowódcy dziennik okrętowy, kończył się akurat sześć miesięcy temu, opisem zatopienia „Merry Scotland“ i odpoczynkiem na ławicy Dogger...

Kiedy zaś jeden z podoficerów brytyjskich, nie mogąc oprzeć się wrażeniu, ujął mocno za ramię i potrząsnął śpiącym w centrali na zydłu wachtowym — nastąpiło

coś, co najodważniejszym zmroziło krew w żyłach...

Wachtowy rozsypał się na proszek.

.

Co się na „U31“ stało, pozostanie wieczną tajemnicą. Bo nawet umarli, gdyby ożyli, nie byłiby w stanie odgadnąć powodów własnej śmierci. Technicy i inżynierowie długo biedzili się nad rozwiązaniem zagadki, poza granicami ludzkiej imaginacji pozostającej... Wreszcie zgodzili się na jedno: Wachtowy zasnął, a z akumulatorów, motorów, tanków ropowych, lub regeneratorów zaczęły się wydzielać trujące gazy. Cała załoga zaczadziła. Potem powoli — dzięki jakimś zmianom ciśnienia, czy rozprężeniu powietrza wewnątrz łodzi, ta ostatnia odzyskała dodatnią pływalność, wyszła stopniowo na powierzchnię i jak prawdziwy „Latający Holender“ znalazła się któregoś dnia na mieliźnie u brzegów Anglii... akurat w sześć miesięcy po wypłynięciu z Wilhelmshaven, w piątek — trzynastego...

Jakże mściwy bywa czasem los.

FLOTA WOJENNA TO GWARANCJA
POKOJU I DOBROBYTU
NARODOWEGO.

WPŁAĆ ZARAZ NA WŁASNE
KONTO KIEROWNICTWA
MARYNARKI WOJENNEJ
P. K. O. 30680.

Żądajcie bezpłatnych prospektów!

Biblioteka Powieściowa

«R O J U»

to najstaranniej dobierana
lektura
dla wszystkich!

Prenumerata „ROJU” to najtańszy i najlepszy
kontakt
z całym kulturalnym światem!

Żądajcie bezpłatnych prospektów!

Tow. Wydawnicze „R Ó J”
Warszawa, Kredytowa 1.

DALSZY CIĄG ŻÓŁTYCH KSIĄŻECZEK Z 4-EJ STR. OKŁADKI.

169. Z kroniki Bemów — Włodz. hr. Bem de Cosban
170. „Fałszywy Hohenzollern” — A. M. Matoga-Ferus
171. „Więzienia i ucieczki” — Michał Godlewski
172. „Zagadka Zagłowiecwa” — Br. Falk
- 173—174. „Szpilka z trupią główką” — L. Kurnatowski
- 175—176. „Bohater mechaniczny” — Bruno Winawer
177. „Fałszywe promienie” — H. Ashton Wolf
178. „Casanowa w Warszawie” — * * *
179. „Wywiad rosyjski” — M. Godlewski
180. „Król sutenerów” — D. Bachrach
- 181—182. „Ząb czasu” — Bruno Winawer
- 183—184. „Hanoi-Szan” — H. Ashton Wolf
185. „Subutaj-pogromca” — I. Ziemiański
- 186—187. „Sprawa Dreyfusa” — Jerzy Stefaniowski
188. „Walka tytanów” — komandor ppor. Czeżcott
189. „Bohater pustyni” — Jerzy Karin
190. „Tajemnica pokoju Nr. 18” — D. Bachrach
- 191—192. „Od bieguna do bieguna” — Bruno Winawer
193. „Awanturnicy i bohaterowie wielkiej wojny” —
M. Godlewski
194. „Admirał Makarow” — komandor ppor. Czeżcott
195. „Obłęd złota” — L. Kurnatowski
196. „Gizanka” — T. Kutz
197. „Ludzie sławni w anegdocie” — W. Kietlicz-
Wojnacki
- 198—199. „Tempo” — Bruno Winawer
200. „Czarni Brazylijanie” — Bohdan Teofil Lepecki
201. „Ataman Machno” — adw. Seweryn Grzałkowski
- 202—203. „Od roku 1908 do dzisiaj...” — M. L. Kur-
natowski
204. „Kitschener” — komandor ppor. Czeżcott
205. „Czan Tso-Lin” — Teodor Parnicki
- 206—207. „Gandhi w Afryce” — L. Lasocka
- 208—209. „G. P. U.” — Tadeusz Bleszyński
210. „Jagiellowie ożenki” — Skiba
211. „Wielkie Kurtyzany” — Edward Boyé
212. Zielone Granice — Godlewski Michał
213. „Wyprawa kanonierki Antares” — inż. J. Ginsbert
- 214—215. „Co dzień — Epoka — Bruno Winawer
- 216—217. „Gwara” — Gandhi na Indjach — J. J.