

BOHATEROWIE ADRIATYKU

CYKL MORSKI.

PPOR. — KOMANDOR CZECZOTT

N^o 125



CENA 30 GR.

BIBLIOTECKA
HISTORYCZNO - GEOGRAFICZNA

13 książeczek do wyboru za 3 zł.

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

Zaznaczone gwiazdką — odpowiednie dla młodzieży.

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

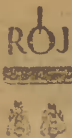
Dalszy ciąg patrz str. 3-cia okładk

gr Nr. 125 BIBLIOTECZKA Nr. 125
HISTORYCZNO-GEOGRAFICZNA

CYKL LOTNICZY
PPOR. — KOMANDOR CZECZOTT

BOHATEROWIE ADRIATYKU

*Nie kłamać —
bawiąc.*



*Nie nudzić —
ucząc.*

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

001368



PRZEDMOWA.

W CIEŚNINIE OTRANTO.

Wąski szmat morza Adriatyckiego, położony pomiędzy końcem obcasa buta włoskiego, a wybrzeżem Albanji, zwany cieśniną Otranto, był dawnemi czasy wielką bramą handlową, przez którą przestawiały się na wolne morze niezliczone okręty rzeczypospolitej Weneckiej. Podczas wojny światowej, cieśnina ta była również bramą, ale dla okrętów całkiem innego rodzaju. Zebrane w wielkiej ilości w wygodnych portach Austrii niemieckie i austriackie łodzie podwodne, podstępnie prześlizgiwały się przez tę bramę na wolną przestrzeń morza Śródziemnego, gdzie grasowały prawie że bezkarnie, wnosząc śmierć i spustoszenie w szeregi flot handlowych Anglii, Francji i Włoch.

Począwszy od roku 1915, około setki angielskich statków rybackich do połowu śledzi, tak zwanych „śledziarek“, przysłanych tu przez Admiralicję, usiłowało przegrodzić drogę łodziom podwodnym.

Były to okręciki bardzo niewielkie, ale krępe i mocno zbudowane, nie obawiające się najsilniejszej burzy.

Załogi ich były nieliczne, nie więcej niż po 10 ludzi, ale tak samo mocnych i zahartowanych na morzu, jak ich okręty.

Admiralicja, mobilizując, nie robiła żadnych zmian ani w okrętach, ani w ich załogach, dając tylko na każdy po jednym małym działku.

Ażeby zachęcić rybaków do nowej pracy, za każdą zatopioną łódź podwodną Admiralicja płaciła załodze szczęśliwego okrętu tysiąc funtów sterlingów.

Jednak poczciwi ci ludzie pracowali by nie mniej chętnie i bez tej nagrody, chociaż połów łodzi podwodnych był daleko niebezpieczniejszy, niż połów śledzi. Chwila nieuwagi, i myśliwy stawał się zwierzyną, padając ofiarą celnego strzału podowego, nie widząc nawet przeciwnika.

Jako broń, oprócz wspomnianego już małego działka, posiadały śledziarki sieci metalowe. Każdy okręt ciągnął za sobą taką sieć, długą, na tysiąc metrów, a sięgającą na dwadzieścia metrów pod wodę. Do sieci umocowane były miny, tak, że gdy łódź podwodna dotykała sieci, mina eksplodowała, niszcząc często łódź podwodną.

Płynąc powoli jeden za drugim w poprzek cieśniny Otranto i holując za sobą sieci w kilka rzędów, usiłowały śledziarki zamknąć bramę i nie wypuszczać łodzi podwodnych na wolne morze.

Marynarka włoska ma naczelne dowództwo na tych wodach; jej lekkie es-

kadry chronią śledziarki od Austriaków, stojąc w ostrem pogotowiu w Brindisi, a w Tarencie znajdują się ich główne siły, któremi dowodzi brat królewski, księżę Abbruzów.

Marynarka austriacka zamknęła się w swych portach; tylko łodzie podwodne wychodzą na morze, czasami nowoczesne krążowniki wykonywują krótkie raidy na wybrzeże włoskie i czemp prędzej ucho-
dzą z powrotem, nim nadejdą krążowniki włoskie. Jednak śledziarki angielskie niepokoją dowództwo austriackie, gdyż łodzie podwodne są jedyną nadzieją.

Co będzie, gdy i one zostaną zamknięte w Adriatyku?

A jednak flota austriacka posiada okręty, oprócz łodzi podwodnych, któreby mogły zadać dotkliwe ciosy flocie włoskiej.

Flota austriacka posiada cztery nowoczesne krążowniki „Admiral Spawa“, „Nowara“, „Saida“ i „Helgoland“; okręty te mogłyby szybkim, a niespodziewanem najazdem otworzyć bramę dla łodzi podwodnych.

RADA WOJENNA.

Rada wojenna na „Viribus Unitis“ w Poli.

W wielkiej kabinie admirałskiej. przy stole, pokrytym czerwonym suknem z

rozłożonemi mapami, zasiada sześciu oficerów.

Najstarszy w randze, średniego wzrostu, dość pełny i krępy, z energicznym wyrazem twarzy, słuchał uważnie, co mu mówił inny oficer, dowódca łodzi podwodnych.

Czterej inni również słuchali, robiąc notatki.

Jeden z nich wyróżniał się swoją elegancką osobą o wyrazie twarzy nader rozumnym i energicznym.

Był to Horthy, wschodząca gwiazda Austrii.

Jeden z oficerów nosił mundur niemiecki.

Był to delegat Berlina przy flocie austriackiej — oko Wilhelma II na Adrjatyku.

— Melduję panu admirałowi, że tak dalej nie może być. Nasze łodzie podwodne mają coraz więcej trudności przy wyjściu z Adrjatyku. W maju osiem naszych łodzi zostało zaatakowanych w **cieśninie Otranto**; dwie zginęły, pięć wróciło z powrotem, jedna tylko przedostała się przez zagrody. Kilka dni temu straciliśmy UC 52 na tejże zagrodzie. Same przez się straty te nie są tak straszne, ale stan moralny załóg jest nadwątłony i coraz niechętniej idą w tamtą stronę.

— Jak się przedstawia obecnie ta zagroda? — spytał admirał.

— Proszę spojrzeć tu na mapę. W pierwszym rzędzie napotyka nasza łódź podwodna patrol, złożony z pięciu lub dziewięciu kontr-torpedowców, na północ od Brindisi. Nieco dalej jeszcze są 2 kontr-torpedowce z balonami na uwięzi. Gdy tu naszej łodzi nie zauważą, to dalej na południe krąży piętnaście dywizjonów trawlerów, po 7 sztuk każdy, trawlerzy te posiadają aparaty podsłuchowe i raz po raz się zatrzymują, ażeby łapać na swoje hydrofony szmer śrub łodzi podwodnych.

Dalej między Otranto a Korfu. znajduje się główna zagroda stała. Jest to rzecz naprawdę piekielna. Są to sieci z grubych kolców stalowych; sieci te idą, na 60 metrów pod wodę i utrzymują się na miejscu za pomocą kotwic i ciężarów. Kilkanaście kontr-torpedowców pilnuje tej zagrody w dzień i w nocy. Mało tego. Równoległe do tej zagrody patroluje jakaś setka śledziarek z sieciami i pod stałą ochroną kontr-torpedowców. Dalej na południe jeszcze jedna linja trawlerów z hydrofonami. Jeszcze więcej na południe patroluje stale pięćdziesiąt co najmniej amerykańskich ścigaczy łodzi podwodnych i duże kanonierki z balonami na uwięzi. Jest to piekielna organizacja; gdy zaś za-

groda stała pomiędzy Otranto a Korfu zostanie wykończona, nasze łodzie podwodne zostaną ostatecznie zakorkowane.

— Położenie jest naprawdę krytyczne, — rzekł oficer niemiecki. — Moje dowództwo jest jednak zupełnie pewne, że flota austriacka pod energicznym kierownictwem pana admirała zniszczy wkrótce tę przegrodę. Energiczna akcja jest tembardziej wskazana, że na niektórych okrętach dają się zauważyć pewne oznaki braku karności. Trzeba przewietrzyć głowy.

— Słusznie, — rzekł admirał Niegowan, dowódca floty austriackiej.

Potem, zwróciwszy się do Horthy'ego, rzekł:

— Gdyby pan zabrał ze sobą swoje trzy szybkie krążowniki i spadłby niespodzianie na te śledziarki, narobiłby pan bigosu?

— Niezawodnie—odpowiedział bez żadnego namysłu Horthy. — Zniszczę całą organizację nim nadejdą posiłki. Wszystkie okręty sprzymierzonych są mniej szybkie od moich. Jedne jak „Aquila” i „Mirabello” są, za słabe, a „Quarte” i „Nino Bixio” są w remoncie i będą gotowe dopiero około 20-go

— A więc przed 20-m maja trzeba wykonać operację — rzekł Niegowan.

— Operacja powinna mieć powodze-

nie — dodał Niemiec — tembardziej, że Włosi jej nie oczekują wcale. Będzie to kompletna niespodzianka.

— Niech więc panowie opracują odpowiednie plany. Ale przedewszystkiem — tajemnica. Tylko nas sześciu ma wiedzieć o tem.

RZEŻ 15-go MAJA.

Była to jasna księżycowa noc z 14-go na 15-go maja 1917 r.

Takie noce bywają tylko na południu Włoch.

Przy świetle księżycy wyrysowuje się dokładnie długa linja śledziarek, posuwających się powoli w kierunku wschodnim.

Śledziarki ciągnęły za sobą swoje długie sieci.

Najmniejszy szmer nie dolatuje od śledziarek, najmniejszego światła nie widać na ich pokładach; okna kabin nawigacyjnych zasłonięte są ciemnymi firankami i sternicy patrzą przez wąziutkie otwory w firankach, wcale niewidoczni z zewnątrz. Na dziobach, oparty o swoje maleńkie działo, wachtowy artylerzysta oczekuje zmiany.

Reszta załogi, całkowicie ubrana, śpi snem sprawiedliwych w ciemnej, dusznej kabinie.

Wtem, przy świetle księżycy wyrysowują się długie, zgrabne sylwetki okrę-

tów wojennych, mknących szybko na wschód. Rybacy poznają odrazu dobrze im znajome okręty.

To flotylla kontr-torpedowców francuskich z krążownikiem wywiadowczym włoskim „Mirabello” na czele. Są to psy, pilnujące śledziarek od Austriaków, jak owczarki pilnują stada owiec od wilków.

— To dobrze — mówią pomiędzy sobą rybacy. — Gdy Austriacy wyjdą, będą mieli z kim rozmawiać.

• „Mirabello” i jego sfera są już daleko — hen pod wybrzeżem Albanji i suną szybko na północ, bez świateł i w grobowym milczeniu.

A nieco na zachód, bardzo blisko od grupy „Mirabello”, nie tak blisko jednak, ażeby można było ją zobaczyć. mknie na południe szybkobieżna dywizja: trzy nowoczesne krążowniki austriackie „Novara”, „Saida” i „Helgoland”.

Tymczasem zaczęło się rozwidniać i na śledziarkach zaczynają się krzątać rybacy. Na niektórych statkach, posiadających radiostacje, przełapują jakieś niezrozumiałe znaki...

Pomiędzy sąsiadującymi śledziarkami zaczyna się rozmowa; przy takiej ciszy słyszać daleko, a głosy rybaków są potężne i słyszać je o kilometr.

— Powiadają, że na zachodzie słyszać

huk dział — krzyczy sternik Deunis z „Floandri”.

— Prawdopodobnie włoskie logary ścigają zwierzynę — odpowiada Stephen, ze statku „Taits”.

— Nie, nie, napewno nie — mówi sternik z „Gowan Lea”, Watts. — Trzeba być w pogotowiu. Lamb, leniuchu przekłety, czy zdejmiesz nareszcie pokrowiec ze swej armaty?

— Już zrobione, — odpowiada Lamb, ściągając śpiesznie pokrowiec z niesamowitego narzędzia na dziobie, które sternik pompatycznie nazywał armatą.

Robi się prawie zupełnie widmo, ostatnie mgły uniosły się w powietrze i jasna jutrenka zwiastowała nadchodzący wspólniały dzień. Jeden za drugim wyłaniają się z ciemności śledziarki, linja ich ciągnie się na wschód bez końca. Na zachodzie wyrysowuje się wysokie wybrzeże Italji.

Od północy horyzont niespodzianie ciemnieje i niebawem widać szybko się zbliżające trzy słupy dymu. Anglicy patrzą uważnie i czując niebezpieczeństwo, szykują się do boju. Słupy rosną szybko i wtem ktoś woła:

— Trzy „Nowara”!

— Niech ich djabli porwą — mówi jeden, co już się zaznajomił z artylerją austriackich krążowników.

Na „Floandi” radjotelegrafista Morris

skoczył do kabiny radja i nadaje raz po raz sygnały alarmu S. O. S.

Napróżno, bo Austriacy przeszkadzają swojemi silnemi radjoaparataami. Jest już czwarta rano. Nieprzyjaciół jest zupełnie blisko i wywiesza sygnał międzynarodowy:

— Stać na miejscu!

Śledziarki ani myślą słuchać i uciekają w rozsypce we wszystkich kierunkach, krążowniki są już wśród nich i oficerowie krzyczą dobrą angielszczyzną:

„Porzucajcie wasze statki. Zaraz je potopimy”.

Co tu robić, gdy się ma jedno mikroskopijne działko?

Na niektórych statkach usłuchano rozkazu.

Austriacy czekali cierpliwie, nim ludzie nie porzuca statku i nie wsiądą do łodzi potem zaś kilkoma celnemi salwami topili opuszczone statki.

Nieszczęśliwe stateczki, kręcąc się bezładnie pod salwami artyleryjskimi znikają jeden za drugim w głębinach morza.

Ale oto dwa z nich, uciekają całą parą, t. j. sześć mil na godzinę w kierunku południowym, ale nie tylko uciekają, lecz obsypują Austriaków gradem pocisków ze swych mikroskopijnych dział. Jednak te

małe pociski są bez skutku wobec grubego pancerza krążowników.

Austrjacy odpowiadają i ich ciężkie pociski piorunują zuchwałe stateczki. Na „Gowan Lea” sternik Watts usiłuje zmniejszyć celność strzałów austriackich tem, że rzucał się ze swoim statkiem to w prawo to w lewo. Pocisk trafił w skrzynkę z amunicją, wysadził ją w powietrze i urwał nogę artylerzyście Lamb'owi. Ale ten ostatni nie stracił przytomności i strzelał dalej.

Sternik Watts dodaje otuchy swej załodze, klnąc siarczyście w swej gwarze rybackiej.

Pociski robią swoje. Antena radiowa jest uszkodzona, lecz jeden z rybaków wchodzi na maszt i pod gradem pocisków, naprawia uszkodzenie.

Wokoło „Gowan Lea”, 3 stateczki giną w otchłani morskiej, prawie ze wszystkimi ludźmi.

Sternik Bruce nie chce porzucić swego tonącego statku, jego zaś ludzie nie chcą porzucić sternika i wszyscy giną razem. Na dwóch innych powtarza się ta sama scena. Austrjacy pozostawiają w spokoju „Gowan Lea”. /Zamiast uciekać, Watts skierował swój statek z powrotem i poszedł do „Floandi”, który podziurawiony pociskami, był w bardzo złym stanie. „Gowan Lea” był jednak też

w nielepszym stanie, mając burtę rozbitą, komin urwany, działo zniszczone...

Lecz „Gowan Lea” dobił do „Floandi” i Watts żywo skoczył na jego pokład, gdzie znalazł sternika Nichols'a. Sternik, sam ciężko ranny i ociekający krwią, robił opatrunki swej okrutnie pokiereszowanej załodze.

— Cóż to, przyjacielu, zrobiłeś się na stare lata pielęgniarką? A twój ster?

— Ster już dawno diabli wzięli — odpowiada Nichols. — Ale daj mi trochę pocisków, bo moja armata jeszcze może strzelać, nie mam tylko więcej pocisków. Twoje zaś działo rozbite. I pomóż mi opatrzyć moich ludzi.

Pociski przyniesiono i armatka z „Floandi” znów rozpoczęła strzelaninę.

Watts rzucił się do kabiny radja, myśląc, że może się uda dać znać o napadzie.

W kabinie zastał on radjotelegrafistę Morrisa siedzącego nieruchomo nad swym dziennikiem

„Dzień dobry stary. Śpisz czy co?” Watts dotknął go ręką i biedak bezwładnie obsunął się na pokład. Nie żył już od kilku minut.

Od samego początku Morris wołał rozpaczliwie SOS. SOS. Ale Austriacy wciąż przeszkadzali. Nareszcie, odpowiedziała mu stacja w Brindisi. W tej chwili straszliwa eksplozja wstrząsnęła kabiną. Odła-

mek pocisku zabił go na miejscu, prze-
szywając mu gardło i przygwożdżając za-
lany krwią dziennik do stołu.

„Floandi” został uratowany. Radjote-
legrafista Morris spoczywa na dnie mor-
skim, na głębokości 850 metrów pod wodą
w cieśninie Otranto. A jego zboczony
krwią dziennik można widzieć w muzeum
wojny w Londynie.

Austrjacy uchodzą na zachód i prze-
chodzą obok grupy śledziarek z „Coral'em”
na czele. Jeden z krążowników zbliża się
ku niemu i otrzymuje na przywitanie jeden
po drugim cztery pociski wprost w bur-
tę. Pięć pocisków austriackich przeszywa
nieszczęśliwy stateczek, kładąc trupem
prawie całą załogę... Sternik, po pas w
wodzie, strzela jeszcze ze swego działa
i ucieka wraz ze statkiem pod wodę.

Austrjacy się oddalają, zatopiwszy
czternaście statków i uprowadzając 72
jeńców.

67 Anglików znalazło śmierć na wodach
cieśniny.

Pozostałym przy życiu nadane zosta-
ły wysokie odznaczenia włoskie i angielskie.

Na piersi sternika Watts'a zajaśniał
Krzyż Wiktorji, najwyższa nagroda wo-
jenna angielska. Trzeba wiedzieć, że w
ciągu czterech lat wojny, król Jerzy udzie-
lił tylko piętnastu tych krzyży...

Po skończonej rzezi śledziarzy, Austriacy całą parą pędzą do Cattaro. Szczęście im dopisało. Podczas, gdy zajęci byli niszczeniem śledziarek, przypadkowo przepływał w pobliżu kontr-torpedowiec francuski „Bory”. Słyszając huk dział, „Bory” udał się w tym kierunku i spostrzegł niebawem Austriaków, zajętych rzezią angielskich rybaków. Na nieszczęście „Bory” miał maszyny niewporządku i nie mógł wobec tego szybko dać znać o tem, co widział. Jego zaś sygnały radiowe nie były przez nikogo odebrane, prawdopodobnie dlatego, że Austriacy ciągle przeszkadzali.

Rozpaczliwe sygnały Morris'a również nie były zrozumiane.

Jedynie posterunek obserwacyjny Suseno niedaleko od którego rzecz się działa, podał pierwszą wiadomość około czwartej rano.

W Brindisi wszystkie okręty szykują się do wyjścia, i admirał Acton rozkazuje przez radio grupie „Mirabello” nawiązać kontakt z nieprzyjacielem.

„Mirabello” i jego kontr-torpedowiec mkną całą parą i około godziny siómej widzą nieprzyjaciela. Niestety okręty francuskie nie mają potrzebnej szybkości i pozostają wtyle. Jeden tylko „Mirabello” utrzymuje kontakt z Austriakami, jest jednak zbyt słaby, aby z nimi walczyć. Po między „Mirabello” i krążownikami

austrjackimi wymieniono kilka strzałów, bez skutku.

O piątej admirał Acton wychodzi z Brindisi prowadząc z sobą 2 krążowniki angielskie i nadzwyczajnie szybkobieżny dywizjon kontr-torpedowców włoskich. Dywizjon był prowadzony przez wspaniały krążownik wywiadowczy „Aquila”, mogący rozwijać szybkość do 35 węzłów (70 km.) na godzinę.

Eskadra admirała Acton'a, około ósmej wpadła na 2 kontr-torpedowce austriackie, które tejże nocy zatopiły jeden parostatek włoski i ochraniający go mały torpedowiec.

Szybkiebieżny „Aquila” ruszył całą szybkością do ataku.

Pomiędzy nim a Austriakami rozpoczął się dość ożywiony pojedynek artyleryjski. Szczęśliwy strzał z kontr-torpedowca austriackiego uszkodził maszynę na „Aquila” i unieruchomił ten wspaniały okręt.

Korzystając z tego, Austriacy szybko się oddalili w kierunku swych portów, wołając o pomoc. Eskadra Acton'a ścigała ich, pozostając jednak wtyle. W tym momencie ukazały się na horyzoncie trzy krążowniki austriackie: „Nowara”, „Saida” i „Helgoland”, za którymi w trop szedł niezmordowany „Mirabello”.

Widząc to, Acton powrócił, ażeby o-

bronić „Aquilo” i atakować jednocześnie Austriaków.

Rozpoczęła się bitwa, lecz ogień Anglików i Włochów był tak celny, że na „Nowarze” wybuchł pożar i Austriacy, osłaniając się dymem, usiłowali wyjść z pola ognia, płynąc całą szybkością w kierunku Cattaro. Wszystkie okręty sprzymierzonych pozostają wtyle, tylko jeden krążownik angielski idąc z szybkością 25 węzłów strzela do Austriaków. Salwa za salwą trafiają w „Nowarę”. Krążownik mocno uszkodzony, zmniejsza szybkość i pozostaje wtyle; na jego rufie szalejsilny pożar.

Admirał Horthy, ranny, oddaje dowództwo swemu zastępcy.

Na szczęście, Austriacy są już w pobliżu Cattaro, skąd wychodzą na ratunek dwa pancerniki. Pod ich ochroną „Saida” bierze „Nowarę” na hol i wprowadza do portu.

Eskadra angielsko - włosko - francuska nie ma szczęścia. Widząc że nieprzyjaciół ukrył się w porcie Cattaro, sprzymierzeni powracają do Brindisi. W drodze powrotnej krążownik angielski „Duohno-uth” trafiony został torpedą z łodzi podwodnej UC 25, około Brindisi. Awarja była tak ciężka, że ledwie zdołano przyholować go do portu.

W ten sam dzień, u wejścia do Brindisi

jeden z kontr-torpedowców francuskich wpadł na minę zostawioną przez tą samą UC 25 i zginął prawie z całą załogą.

ZATOPIENIE PANCERNIKA „WIEN“.

Napróżno oczekiwali marynarze Italji, że flota austriacka porzuci nareszcie swoje mocne kryjówki i wyjdzie na morze, ażeby w walnej bitwie rozstrzygnąć losy wojny. Austriacy jednak nie mieli wcale takiego zamiaru. Główne swoje siły trzymali oni beczynnie w portach, pozostawiając pole dla lekkich, szybkich okrętów i łodzi podwodnych. Żywili oni nadzieje, że w ten sposób osłabiają flotę włoską, a wtenczas można będzie stoczyć walną bitwę w dogodnych warunkach.

Pomyśleli wobec tego Włosi, że o ile góra nie chce przyjść do Mahometa, to Mahomet musi się pofatygować do góry.

Porty austriackie były mocno obwarowane, dostępu do nich broniły najrozmaitsze przegrody, miny, sieci i t. d.

Forsowanie tych portów było więc przedsięwzięciem ryzykownem, graniczącem z szaleństwem.

Włosi jednak zdecydowali to uczynić i postanowili najpierw sforsować port w Tryjeście i zatopić stojące tam pancerniki „Wien“ i „Budapest“.

Sprawa była dokładnie przestudjowana i wszystkie przygotowania poczynione

były w Wenecji, pod kierownictwem admirała Cito.

Szefem wyprawy wyznaczony został kapitan Rizzo, znany ze swej odwagi i zimnej krwi.

Wybrał on dla tego specjalny typ okrętu, tak zwany „ścigacz łodzi podwodnych”, czyli, jak go nazywają częściej po włosku M. A. S.

M. A. S. jest okręcikiem niewielkim, bo mierzy nie więcej, niż 8 — 12 metrów długości. Posiada natomiast ogromną szybkość, sięgającą do 80 km. na godzinę. Jako uzbrojenie, nosi on ze sobą 2 torpedy i posiada karabin maszynowy. Załoga liczy 3 — 4 ludzi. Szybki i zwinny, niewidoczny zdaleka, trudny jest do zauważenia, zwłaszcza w nocy.

Dla swej wyprawy wybrał Rizzo M. A. S. 9 i M. A. S. 13.

W nocy 9-go grudnia 1916 r. małeńki zespół Rizzo opuścił Wenecję i udał się w kierunku Tryjestu; część drogi M. A. S. były holowane przez dwa torpedowce.

Na M. A. S. 9 znajdował się sam Rizzo, a na M. A. S. 13 chorąży Farrazini.

Gęsta mgła omal, że nie zmusiła śmiałków do zaniechania awantury, lecz dzięki temu, że Rizzo doskonale znał te miejscowości, udało się obrąć właściwy kierunek.

Gdy około godziny jedenastej, oba M.

A. S. znalazły się blisko od wejścia do Tryjestu, torpedowce rzuciły hole i M. A. S. już o własnych siłach ruszyły dalej.

W dziesięć minut później, M. A. S. podeszły do głównego mola, gdzie znajdowało się wejście po portu. Rizzo wyskoczył na molo, ażeby stwierdzić, czy nie ma jakiej ochrony lub warty; a nie zobaczywszy nic podejrzanego rozkazał płynąć do wejścia.

Wejście było przegrodzone za pomocą kilku grubych łańcuchów stalowych nadwodnych i podwodnych. Marynarze rozpoczęli przecinać łańcuchy, ażeby zrobić sobie przejście. Podczas tej pracy, która trwała 2 godziny, słysząc było rozmowę na molo około małego domku z oświetlonym oknem. Była to prawdopodobnie strażnica. Nakoniec około 2-giej, łańcuchy zostały przecięte i oba M. A. S. przedostały się do portu, płynąc bez szumu wzdłuż molo i uważając bacznie, ażeby nie trafić w pole reflektorów, które stałe oświecały port we wszystkich kierunkach.

W 20 minut później ujrzał Rizzo ciemną masę okrętu w odległości 200 metrów. Rozpoznawszy, że był to jeden z pancerników, Rizzo przybliżył się do niego na 50 metrów, aby stwierdzić, czy nie posiadał pancernik żadnej ochrony przeciwko torpedzie, sieci i t. p.

Rizzo przywołał do siebie M.A.S. 13 i rzekł przyciszonym głosem: „Ferrazini, pozostanie pan tu, ja zaś udam się na poszukiwanie drugiego pancernika, gdy usłyszysz pan wybuch torpedy, to strzelaj natychmiast do tego okrętu i uchodź pan nie czekając na mnie”.

Ścisnąwszy dłoń Ferraziniego na pożegnanie Rizzo na M. A. S. 9 pocichu popłynął w głąb portu, szukając drugiego pancernika. Nie znalazłszy go, wrócił Rizzo do miejsca, gdzie zastał Ferraziniego.

„Panie, szepnął Ferrazini, drugi pancernik jest w tamtej stronie o jakie 600 metrów stąd. Widziałem go. Niech pan kapitan zezwoli bym go zaatakował, mnie to będzie dogodniej”.

„Dobrze, mój chłopcze, odrzekł Rizzo, a ja zajmę się naszym sąsiadem. Z Bogiem i punkt o godzinie 2. 32 wypuszczamy torpedy”.

M. A. S. zajęły swe stanowiska i w oznaczonym momencie cztery torpedy błyskawicznie mknęły ku swym ofiarom.

Potężny słup ognia oświecił nagle port, straszny huk eksplozji torped wstrząsnął powietrzem, potem zapadły ciemność i cisza.

W parę sekund później do Włochów dochodziły rozpaczliwe wołania o pomoc. Odpowiedziawszy radosnym okrzykiem

„Niech żyje Król!”, Rizzo i Ferrazini udali się w kierunku do wyjścia, pewni, że torpedy ich zrobiły swoje.

Reflektory austriackie nerwowo poszukiwały sprawców, artylerja strzelała na chybił trafił lecz oba M. A. S. szczęśliwie wyszły z portu.

Wkrótce M. A. S. znalazły dwa torpedowce, które na nie oczekiwały i cały zespół powrócił do Wenecji, entuzjastycznie witany przez ludność, gdzie już wiadano o udanym wypadzie.

Okazało się, że zatopiony został pancernik „Wien”, przyczem zginęło 46 ludzi.

Niestety, torpedy M. A. S. 13 chybiły i „Budapest” został nietkniętym.

Bohaterski ten czyn miał ogromne znaczenie moralne, gdyż podniósł ducha marynarzy włoskich; Austriacy zaś nie czuli się teraz zupełnie pewni nawet w głębi swych portów, oczekując lada chwila nowego ataku strasznych M. A. S.

PIERWSZE FORSOWANIE POLI.

Pola była głównym portem wojennym Austrii, w którym znajdowały się jej największe okręty. Rzecz zrozumiała, że dowództwo włoskie łamało sobie głowę nad tem, jakby się przedostać do tego portu i zniszczyć chociażby jedną z tych jednostek, ażeby pomścić stratę pancernika

„Leonardo da Vinci”, który wyleciał w powietrze w Tarencie na skutek pracy szpiegowskiej wroga.

Ażeby się przedostać wewnątrz portu, należało pod nosem wroga usunąć zagrody, które zamykały wejście. Zagroły te złożone były z grubych belek, powiązanych łańcuchami. Od dołu do tych belek uwiązane były sieci z minami przeciwko łodziom podwodnym.

Przez tę zagrodę nie można było przedostać się w ten sposób, jak to później zrobiono w Tryjeście. Należało zastosować jakiś inny system.

Włosi wybrali mały torpedowiec 9 P. N. i na jego dziobie umocowali 2 bryły ołowiu, ważące każda po 2 tonny. Przy pomocy bardzo dowcipnego urządzenia, bryły te mogły być opuszczone na wodę. Plan polegał na tem, że 9 P. N. miał stanąć obok zagród portowych w Poli i opuścić na nie ciężkie bryły ołowiu; w ten sposób cały system zagrodowy zostałby pogrążony w wodę na jakie 1 — 1½ metra i wtenczas lekki stateczek, najlepiej M. A. S. mógłby przedostać się do portu ponad zagrodą.

Wybrany dla tego celu M. A. S. został specjalnie przystosowany, starano się zmniejszyć w miarę możliwości szum, pochodzący od pracy silników; ponieważ tego nie osiągnięto, to zamiast silni-

ów spalinowych, zastosowano motor elektryczny, nie dający prawie wcale szumu.

Załoga była dobrana również bardzo starannie.

Całą imprezą kierował komandor Ciaio; na M. A. S. znajdował się komandor Goraino, a na PN9 Cavaquari.

W nocy z 1-go na 2-go grudnia 1916 r. wyprawa wyruszyła w drogę i niespostrzeżona przez wroga dotarła do zagrody u wejścia do portu. Tak bezszumnie pracowali Włosi, że łódź strażnicza austriacka, która się znajdowała o kilkanaście metrów, nic nie usłyszała i nie zobaczyła. Pograżanie pod wodę zagrody poszło doskonale dzięki uprzednim gruntownym studjom nad tą sprawą. Podczas tej operacji, dwóch marynarzy pracowało po szyję w wodzie, bardzo zimnej o tej porze roku. Gdy nareszcie zagroda była na tyle pograżona, iż można było przepłynąć ponad nią, M. A. S. przeslizgnął się do wnętrza portu. Na miejscu pozostał w maleńkiej łódce marynarz de Angelis; miał on przy pomocy latarki ślepej wskazywać drogę powrotną.

Prowadzony twardą ręką Goirano, M. A. S. przeszukał port wzdłuż i wszerz, nie znalazłszy nic godnego uwagi, nareszcie zauważyli Włosi niejasno, sylwetkę okrętu wojennego. Natychmiast wypuszczone-

były obie torpedy, niestety eksplozja nie nastąpiła, prawdopodobnie z powodu wadliwego działania mechanizmów torped. M. A. S. rozpoczął odwrót, kierując się światłem latarki, którą trzymał nieustraszony de Angelis, chociaż kilkakrotnie oświecany był reflektorami nieprzyjaciela. Przedsięwzięcie się nie udało, ale marynarze włoscy wiedzieli już teraz, że forsowanie Poli jest rzeczą możliwą i wyciągnęli z tego wnioski na przyszłość. Dowiedli również, że nie zważają na ciężkie warunki wojny morskiej i nie upadli na duchu.

A że tak było świadczy taki fakt.

W październiku 1916 r. torpedowiec „Nembo” konwojował na morzu transportowiec z żywnością dla Montenegro. Nagle nastąpiła straszliwa eksplozja i jednocześnie zauważono w pobliżu peryskop łodzi podwodnej. „Nembo” korzystając z ostatnich drgań swej maszyny uderzył łódź podwodną dziobem, poczem pogrążył się na zawsze w morzu, razem z dowódcą, odważnym kapitanem Russo.

Czterech ludzi z pośród załogi „Nembo” zdołało się utrzymać na wodzie, dzięki pasom ratowniczym. Postanowili oni popróbować dotrzeć wpław do brzegów ojczystych. Niespodzianie usłyszeli w nocy szum motoru i ujrzeni zbliżającą się do nich łódź. Okazało się, że była to łódź z podwodnej łodzi U 16, która zatopiła,

„Nembo“, lecz i sama została przez niego zniszczoną.

Na łodzi znajdował się dowódca i kilkunastu ludzi.

Austriacy zaproponowali rozbitkom wejście do łodzi, lecz Włosi odmówili jednogłośnie, woląc śmierć, niż niewolę.

Po sześciu godzinach walki ze śmiercią, wylądowali rozbitkowie na ziemi ojczyściej.

Pierwszą ich myślą było zaalarmowanie najbliższego posterunku wiadomością, że łódź z kilkoma Austriakami musi się znajdować w pobliżu. Zarządzony natychmiast pościg dał dobre wyniki. Wszyscy Austriacy dostali się do niewoli.

Czterem bohaterom miasto Florencja ofiarowało medal złoty z tym prostym napisem: „nie!“

NAZARIO SAURO.

Gdy w południowej części Adrjatyku toczyła się walka o zdobycie wolnego wyjścia z tego morza dla łodzi podwodnych, w północnej jego części chodziło Włochom o obronę Wenecji.

Na czele sił włoskich północnego Adrjatyku stał admirał Thaen di Revel. Był to mąż ostrożny, o charakterze wytrwałym i zdecydowanym; oficerowie nazywali go żartobliwie „Fabjuszem Kuntatorem“.

Admirał był przekonany, że chwila

walnej rozprawy z marynarką austriacką jeszcze nie nastąpiła i wszelką operację w tym sensie uważał za niepotrzebną i nadzwyczajnie niebezpieczną.

Nie mając jednak najmniejszego zamiaru poprzestać na pasywnej obronie, powołał do współpracy młodych, energicznych i pełnych zapału oficerów, układając wraz z nimi plany atakowania okrętów austriackich w ich własnych portach.

Jednym z głównych współpracowników jego był Nazario Sauro. Sauro był Włochem z Tryjestu i obywatelem austriackim. Gdy wybuchła wojna Sauro uciekł z Austrii i wstąpił na ochotnika do marynarki włoskiej.

Ponieważ znał doskonale wszystkie kąty na wybrzeżu wokoło Tryjestu, postanowił admirał wykorzystać Sauro jako pilota podczas zamierzonych operacji.

Razu jednego, w maju 1916 r. przywołał do siebie Sauro i rzekł:

— Mamy wiadomość, że w Tryjeście znajduje się parostatek, naładowany bardzo cenną amunicją dla armii nieprzyjacielskiej. Stoi on pod ochroną baterij nadbrzeżnych, ale zdaje się, że Austriacy nie są zbyt czujni, gdyż nie oczekują napadu w samym porcie. Czy pan rozumie, o co mi chodzi?

— Tak, ekscelencjo.

Admirał ciągnął dalej:

— Dziś w nocy, torpedowiec 24 O. S. przedostanie się do portu w Tryjeście i zniszczy ten parostatek; pan ma się zameldować u dowódcy torpedowca, kapitana Gravina, jako doświadczony pilot.

— Rozkaz, ekscelencjo.

— Czy pan zdaje sobie sprawę z tego co się stanie z panem jako z obywatelem austriackim, gdy dostanie się pan do niewoli? — spytał admirał.

— Powieszą mnie natychmiast—odpowiedział spokojnie Sauro.

— Wobec tego, czy pan się zgadza?

— Ekscelencjo, wasza ekscelencja codziennie prawie naraża swoje życie, które jest dla Italji daleko cenniejsze niż moje. Gdybym zginął, chciałbym urodzić się raz jeszcze, aby znów oddać życie za Italję.

W nocy z 27 na 28 maja, torpedowiec 24 OS wypłynął z Wenecji i udał się w kierunku na Tryjest.

Noc była ciemna, wszystkie ognie i latarnie morskie były nieczynne i tylko zawdzięczając zdumiewającej zdolności Sauro orjentowania się w tych warunkach, udało się zachować właściwy kierunek.

Torpedowiec przebył szczęśliwie pola minowe ochraniające wejście do Tryjestu.

— Mamy szczęście—zauważył Sauro,— że żadna z tych min nie wysadziła nas w powietrze, co jest wprost niezrozumiałe.

— Z minami trzeba umieć dawać sobie radę — odrzekł Gravina. — Czy pan wie co zrobił admirał amerykański Farragut, gdy, forsując wejście do Mobilu w 1862 r. znalazł się wśród pola minowego i jeden z jego okrętów wyleciał w powietrze?

— Nie.

— Otóż, Farragut krzyknął tylko na oficera, który mu meldował o minach:

— Idź pan do diabła ze swojemi minami. Całą parą naprzód!

Roześmieli się obaj.

— Wysyłając mnie tu, nasz Fabjusz wyraził się mniej więcej w ten sam sposób — dodał Gravina.

Torpedowiec był już w porcie i płynął ostrożnie za wskazówkami Sauro.

Wtem na jednym ze stojących w porcie okrętów zaczęła migać czerwona lampa na szczycie masztu. Było jasnem, że Austriacy zauważyli torpedowiec i dawali sygnał rozpoznawczy.

— Nie odpowiadać nic! — krzyknął Gravina. — Naprzód całą parą! Baczność u aparatów torpedowych!

Torpedowiec zbliżał się szybko do parostatku z amunicją, którego maszty dość wyraźnie zarysowały się w ciemności.

— Pierwsza torpeda — pal! Druga torpeda — pal! — padła komenda.

Ze złowrogim sykiem wyleciały torpe-

dy z aparatów, torpedowiec zaś skreślił wlewo i całą parą szedł ku wyjściu.

Dwie straszliwe eksplozje rozległy się prawie że jednocześnie.

Parostatek stał tak blisko, że gęsty deszcz żelaznych i drewnianych odłamków spadł na niego, raniąc lekko dwóch ludzi.

Austrjacy zbudzeni ze snu, obsypali torpedowiec gradem kul karabinowych, lecz nikt nie został ranny.

Cała akcja torpedowca 24 OS była tak błyskawiczną, że artylerja nadbrzeżna nie zdążyła dać ani jednego strzału.

W kilka dni później, 7-go czerwca admirał znów kazał wykonać bardzo ryzykowną operację w tym samym rodzaju.

Austrjacy zorganizowali w miejscowości Parenzo lotnisko dla swych wodnopłotowców. Parenzo położone jest blisko Wenecji i stąd wylatywały samoloty austriackie, które tak bardzo dały się we znaki temu miastu. Thaen di Revel postanowił zniszczyć to gniazdo os.

Należało więc znaleźć dokładne miejsce, gdzie się znajdowało lotnisko; dotychczas ani lotnicy włoscy, ani ich szpiegi nie zdołali tego dokonać.

Admirał powierzył wykonanie operacji komandorowi - pporucznikowi Ciano, dowódcy torpedowca „Zeffiro”, który cie-

szył się opinią strasznego ryzykanta. Miał on zabrać ze sobą Sauro, jako pilota.

Całe to przedsięwzięcie było bardzo dokładnie przestudjowane przez samego admirała di Revel przy pomocy admirała Cagni, słynnego podróżnika podbiegunowego.

Było więc ustalone, że „Zeffiro” uda się do Parenzo pod eskortą dwóch małych torpedowców; 4 duże kontr-torpedowce miały być w pogotowiu, ażeby przyjść z pomocą, gdyby Austriacy chcieli przeszkodzić operacji większymi siłami.

Sam „Zeffiro” miał zaraz po północy zjawić się niespodzianie w Parenzo, odnaleźć lotnisko i zniszczyć jego urządzenia ogniem artyleryjskim.

„Zeffiro” przybył szczęśliwie do portu w Parenzo, nie mógł jednak odnaleźć w ciemnościach miejsca gdzie się znajdowało lotnisko.

— Przybijmy do molo, a ja wysiądę na ląd i postaram się odnaleźć to przeklęte lotnisko — proponował Sauro.

Ciano zgodził się i „Zeffiro” zaczął podchodzić do molo, gdy doleciały ich głosy w języku miejscowym, które się pytały, co to za statek.

— Torpedowiec N. 51 — odpowiedział Sauro dobrze mówiący po niemiecku. — Wieziemy benzynę dla lotniska. Pomóżcie nam ocumować się około molo.

Okazało się, że na molo znajdowało się trzech żandarmów austriackich. Przy ich pomocy „Zeffiro” stanął wzdłuż molo i Sauro jął pytać żandarmów gdzie, się znajduje lotnisko.

— To w przeciwnym końcu portu, — mówili żandarmi.—Przez ląd stąd trudno się tam dostać.

— No, to chodźcie na torpedowiec i wskażcie nam drogę — zaproponował Sauro.

Nic nie podejrzewając, żandarmi prze-
na otulony nocą pokład torpedowca i „Zeffiro”, kierując się ich wskazówkami, znalazł się niebawem nawprost lotniska.

Jakież było **najpierw** zdumienie, a po-
tem konsternacja nieszczęśliwych ludzi, gdy „Zeffiro” rozpoczął bombardowanie lotniska. Żandarmów rozbroili i zamknęli w kabinie.

Baterje nadbrzeżne prawie, że natych-
miast rozpoczęły odpowiadać; najpierw ogień ich nie był celny, lecz wkrótce pociski zaczęły padać blisko i kilka z nich trafiło „Zeffiro”, zabijając 5 ludzi i raniąc 12.

Na odgłos strzałów nadeszły dwa inne torp dowce włoskie i przyłączyły się do bombardowania.

Wszystkie urządzenia lotniska — hangary, składy, kilka samolotów — spłonęły.

Ciano, uważając swe zadanie za skończone nakazał odwrót.

W drodze powrotnej, torpedowce włoskie zostały napadnięte przez samoloty austriackie, lecz udało się im powrócić szczęśliwie do Wenecji.

Niefortunni żandarmi odesłani zostali do obozu jeńców wojennych; Ciano i Sauro otrzymali medale złote.

Po bombardowaniu Parenzo, Nazario Sauro brał udział w całej serii ryzykownych wypraw, niepokojąc Austriaków w głębi mało dostępnych kryjówek wybrzeża północnej Dalmacji.

4-go czerwca przeprowadził łódź podwodną „Alropo” do portu Quarnero gdzie „Alropo” strzałem torpedowym zatopiła duży transportowiec austriacki „Albanien”. W końcu przydzielony został jako pilot na łódź podwodną „Pullino”.

Dowódca „Pullino”, Degli Uberto, miał przedostać się do portu Fiume i zniszczyć znajdujące się tam transportowce austriackie. Transportowce te przewoziły do Cattaro amunicję i wyżywienie.

Przedsięwzięcie było bardzo niebezpieczne, gdyż należało przechodzić pomiędzy licznymi wysepkami, na których pełno było punktów obserwacyjnych, wyposażonych w reflektory i artylerię. W tych przejściach miałizny nie pozwala-

ły łodzi płynąć w stanie kompletnego zanurzenia.

„Fullino” dostała się szczęśliwie do zatoki Fiume, gdzie zatopiła dwa parostatki austriackie, ale przechodząc pomiędzy wyspami Galiola i Unie, wpadła na skały Galioli, prawdopodobnie z powodu silnego prądu. Wszystkie próby zejścia z kamieni pozostały bez skutku.

Na wyspie zaś znajdowała się niewielka latarnia morska, gdzie było kilku uzbrojonych w karabiny marynarzy austriackich.

Austriacy zauważyli łódź podwodną, i, kryjąc się poza skałami rozpoczęli ogień.

Położenie było rozpaczliwe, bo Włosi żadnej innej broni, prócz rewolwerów nie posiadali.

— Niech część załogi ukryje się w skałach, — rzekł Sauro. — Ja zaś zabiorę kilkunastu ludzi i pójdę z nimi wzdłuż wybrzeża znaną mi ścieżką. Napadnę na Austriaków z tyłu; trzeba to uczynić, nim nie dadzą znać do Poli, inaczej natychmiast będą tu torpedowce austriackie.

Nazario Sauro ze swymi ludźmi niespostrzeżenie okrążył latarnię i uderzył na Austriaków z tyłu. Po krótkiej walce wszyscy Austriacy byli rozbrojeni i powiązani. Pozatem Włosi zniszczyli telefon i maszt sygnałowy.

— Jesteśmy teraz Robinzonami na tej wysepce — mówił Uberto.

— Wcale nie wyobrażam sobie, w jaki sposób stąd się wydostaniemy.

— Przecie obsługa latarni powinna posiadać jakąś łódź, — rzekł Sauro.

Zaczął wypytywać jeńców, a gdy ci nie chcieli nic mówić, zagroził, że przypiecze ich ogniem, gdy nie powiedzą. Poskutkowało to natychmiast, okazało się, że Austriacy posiadali aż 2 łodzie, jedną dużą, a drugą małą.

Żałoga „Pullino” wsiadła do większej łodzi. Sauro nie chciał jechać z nimi.

— Panowie mają bardzo mało szans na powrót do Italji, napewno łódź zostanie zauważoną przez Austriaków; gdy się panowie dostaną do niewoli, utracą wolność na pewien czas, ja zaś jestem w oczach Austriaków pospolitym zdrajcą, czeka mnie szubienica.

— Pozostając tu, będzie pan również wzięty — mówił Degli Uberto.

— Jadąc z nami, będzie miał pan chociaż małe szanse ratunku — dodał drugi oficer Coreggio — zresztą, my nie możemy tu pana porzucić.

— Moi panowie — rzekł Sauro — ja wsiadę do tej małej łodzi i wyląduję na wybrzeżu Istrii, której znam każdy zakątek. Łódź jest małą i nikt mnie nie zobaczy. Potem przedostanę się przez granicę.

Tymczasem jeden z Austriaków niespostrzeżenie skoczył do wody i przedostał

się wplaw do sąsiedniej wysepki Unie, gdzie opowiedział o tem, co zaszło. Z wysepki dano notychmiast znać do Poli skąd wysłano kilka torpedowców na poszukiwanie załogi „Pullino”.

Większa łódź została szybko zauważona i załoga jej została wzięta do niewoli.

Nieco później, torpedowiec „Satellit” zauważył małą łódź i wziął Sauro do niewoli. Sauro bronił się zaciekle i zabił z rewolweru dwóch Austriaków. Sam został ranny w twarz.

Na zapytanie, kim jest, odpowiedział że nazywa się Nicolo Sambo, trzeci oficer na „Pullino”, jak się umówił z Ubertim.

Odstawiono go do Poli, gdzie został poddany badaniu przez żandarmerję. Utrzymywał, że jest oficerem marynarki włoskiej, Sambo, urodzonym w Wenecji.

Podejrzenie żandarmów było jednak wzburzone tym faktem, że posiadali oni wiadomość, iż porucznik Sambo został przed dwoma miesiącami przeniesiony na inną łódź.

Tegoż samego dnia Nazario Sauro został zamknięty w więzieniu wojskowem w Poli, jako podejrzany.

W parę dni później, jeden z żandarmów w rozmowie ze znajomym pilotem Antonio Pozzetto, opowiedział mu o Sauro.

— Jak wygląda ten Sambo? — spytał Pozzetto.

— Jest bardzo wysoki, wygląda na lat 50, siwiejący, ma czarne przenikliwe oczy.

— Mam wrażenie, że znam go—rzekł Pozzetto.

Nazajutrz przyprowadzono Sauro do sali badań, gdzie znajdował się również i Pozzetto.

— Zna pan tego człowieka? — zapytano Sauro.

— Widzę go po raz pierwszy.

— A pan?

— Ten człowiek nie jest wcale oficerem marynarki włoskiej i nie nazywa się Sambo. Jego prawdziwe nazwisko jest Sauro Nazario z Tryjestu.

— Cóż pan na to?

— Nic, ten człowiek ma dobrą fantazję, ale bardzo złą pamięć.

— Proszę się spytać innych pilotów z Tryjestu,—rzekł Pozzetto.—Oni go powinni znać dobrze, bo Sauro był kapitanem okrętu handlowego.

Rozpoczęło się dochodzenie, które Austria prowadziła metodami średniowiecznej inkwizycji, przypominającymi procesy patriotów włoskich w roku 1821.

Nie można czytać bez oburzenia opisu badań i konfrontacji, którym poddany był bohaterski marynarz: wystarczy powiedzieć, że sędziowie austriaccy sprowadzili matkę i siostrę Sauro, ażeby one

go poznały; te nieszczęśliwe i szlachetne kobiety do ostatniego momentu oświadczają stanowczo, że nie znają go wcale.

Wściekli tym uporem Austriacy wtrącili obydwie kobiety do więzienia; Sauro, nie mogąc więcej znieść tej moralnej męki, przyznał się wtenczas, kim był w rzeczywistości.

10-go sierpnia 1916 r. odbyło się posiedzenie sądu wojskowego w Poli. Sąd uznał Saura winnym zdrady głównej i na wniosek prokuratora, majora Kahlera skazał go na karę śmierci przez powieszenie.

Tejże nocy, na podwórzu więziennym wyrok wykonano.

Sauro bez najmniejszego wahania stanął pod szubienicą.

„Umieram w przekonaniu, że Italia zwycięsko wyjdzie z tej wojny. Śmierć moja nie ma znaczenia i takich jak ja posiada Italia tysiące. Niech żyje król!”

Były to jego ostatnie słowa.

Kiedy po zajęciu Poli przez Włochów, grób Saura znaleziono, został on pochowany na nowo z honorami wojskowymi. Minister marynarki, admirał del Bono w rozkazie dziennym tak pisał:

„Austria pogrzebała święte zwłoki Saura, jak coś nieczystego, w głuchej miejscowości. Teraz, tu, na cmentarzu wolnej Poli, wywiązaliśmy się z przyrzeczenia, któreśmy dali jego rodzinie, dając mu godne miejsce dla wieczne-

go spoczynku. Ta bryła granitowa, pod którą leży, skromna i czysta, jaką była jego dusza, mocna jak jego włara, przypominać będzie na wieczne czasy o wielkość ojczyzny".

W kilka dni później, brat królewski, książę Aosty osobiście udekorował matkę i siostrę Saura medalami złotymi.

BOHATEROWIE „SALPA” I „BALLILA”.

Austrjacy chcieli zdjąć z kamieni „Pullino” i przyholować ją do Poli, jako trofeum wojenne; Włosi starali się wszystkimi sposobami temu przeszkodzić, atakując Austrjaków przy pomocy wodnopławców i łodzi podwodnych i usiłując zniszczyć „Pullino”. Na drugi dzień po katastrofie tej łodzi, admirał Thaen di Revel dał następujący rozkaz dowódcy łodzi podwodnej „Salpa”, kapitanowi Pericene:

— Ma pan dziś wieczorem wyruszyć w drogę, ażeby o świcie być w zatoce Quarnero, około wysepki Gajola. Droga na południe od wyspy powinna być przebyta pod wodą na wielkiej głębokości, gdyż jest minowana.

Musi pan odnaleźć „Pullino” i zniszczyć ją artylerją, albo torpedami. Po wykonaniu tego zadania, daj pan znać przy pomocy gołębi pocztowych i wracaj natychmiast.

Po odebraniu tego rozkazu, zakomunikowanego osobiście przez admirała,

„Salpa” wyszła w morze. W ciągu nocy, płynąc na powierzchni, przeszła blisko około Poli, tak, że widoczne były światła na lądzie.

Przed świtem była „Salpa” już w zatoce Quarnero; tu wielka ilość statków patrolowych austriackich zmusiła Perricene’a być gotowym do natychmiastowego zanurzenia się. Ognie patrolowców notowano stale ze wszystkich stron i w bardzo bliskiej odległości. Na szczęście, noc była ciemna i nikt z nich nie zauważył łodzi włoskiej.

O świcie, licząc, że znajdują się na południowym krańcu pola minowego, Perricene kazał zanurzyć łódź, ażeby przejść pod minami.

„Salpa” zanurzyła się na 25 metrów i płynęła na tej głębokości, oczekując lada chwila fatalnej eksplozji. Kilkakrotnie łańcuchy kotwiczne od min zgrzytały złowrogo, zaczepiając o kadłub łodzi.

W odległości jednej mili od Gajoli, „Salpa” przeszła na dwunasto-metrowe zanurzenie i Perricene ją oglądać miejscowość przez peryskop. „Salpa” tak była blisko od wyspy, że widać było ludzi na wybrzeżu.

Łódź podwodna, płynąc z wysuniętym peryskopem, okrążyła wyspę, zbliżając się o 500 metrów do wybrzeża.

„Pullino” nie można było dostrzec.

Perricene nie wiedział, że onegdaj powiodło się Austriakom ściągnąć łódź z kamieni, lecz podczas gdy holowano ją do Poli, pękły stalowe liny i „Pullino” znikł momentanie w otchłani morskiej, pociągając za sobą kilku marynarzy austriackich. Perricene nie widząc „Pullino”, zdecydował powrócić do Wenecji.

Zanurzył się więc znowu na 25 metrów, dając nurka pod pole minowe, wysuwając co godzinę peryskop dla orientacji i sprawdzenia miejsca gdzie się znajdował.

Okolo godziny 9-ej rano, gdy płynął na głębokości 10 metrów pod wodą, określając na mapie miejsce łodzi podwodnej przy pomocy peryskopu, zauważył Perricene od strony Poli dymy szybko się zbliżające.

— Alarm bojowy! Całą szybkością naprzód!—zakomenderował Perricene, kierując łódź na spotkanie dymów.

W chwilę później rozpoznał Perricene że były to torpedowce austriackie „Magnet” i T.B. 34, idące z szybkością 20 mil. „Salpa” z wysuniętym peryskopem całą mocą spieszyła na spotkanie i dowódca obliczał, że za pół minuty będzie w odległości 700 metrów od „Magnet” w dobrej pozycji dla strzału.

— Bacność u torped! Zaraz pomścimy „Pullino”.

Dwie torpedy, jedna za drugą, pomknęły z błyskawiczną szybkością, Torpedowce w tym momencie zauważyły niebezpieczeństwo i zaczęły strzelać do łodzi, a T.B. 34 rzucił się do ataku.

Perricene, ciekawy wyniku strzałów patrzył przez peryskop, aż dostrzegł ogromny słup wody i czarnego, gęstego dymu, oraz blado żółty płomień, które zakryły kompletnie „Magnet”.

— Dostał! — krzyknął radośnie. — Zanurzyć się na 40 metrów!

Był ostatni czas, bo T. B. 34 był w pięciuset metrach od „Salpa” i osypywał go gradem pocisków, z których jeden eksplodował tak blisko, że marynarze doznali wrażeń, iż „Salpa” została trafiona.

Łódź zanurzyła się szybko, słysząc warczenie śruby torpedowca tuż nad sobą. W chwilę później tak silna eksplozja wstrząsnęła łodzią, że ludzie popadali na pokład i elektryczność zgasła. Łódź gwałtownie pochyliła się na dziób i na chwilę stanęła prawie pionowo.

Były to skutki eksplozji bomby podwodnej, rzuconej przez torpedowca.

„Salpa” jednak szybko przysłała do równowagi. Kilka nowych wybuchów bomb, ale już znacznie słabszych.

W pół godziny później, nie słysząc swych prześladowców, wysunął Perrice-

ne na chwilę peryskop i zauważył kilka torpedowców o jakie 1½ kilometra. Zanurzył się wobec tego i skierował kurs na Wenecję, dokąd przybył wieczorem.

Okazało się później, że pierwsza torpeda eksplodowała pod rufą „Magnet”, wybuch był tak silny, że jedna trzecia część torpedowca została oderwana i zatona; resztki torpedowca przyholowane zostały do Poli. Druga torpeda, trafiona pociskiem, eksplodowała o kilkanaście metrów od torpedowca, był to jedyny wypadek tego rodzaju podczas całej wojny.

Na „Magnet” 12 marynarzy zostało zabitych, rannych było czterech, dziesięciu zaś utonęło.

Nie tak szczęśliwie poszły sprawy łodzi podwodnej „Ballila”. W lipcu tegoż roku „Ballila” razem z angielską łodzią H-3 wysłane były na czaty w okolice Cattaro. Po ich odejściu upłynęło kilka dni, łodzie nie powracały i nie było o nich żadnych wiadomości.

Torpedowce włoskie napróżno ich poszukiwały. W parę dni później, radjostacja włoska w Brindisi odebrała następującą depeszę od radjostacji austriackiej:

Czy chcecie wiedzieć nowiny?
Dwie wasze łodzie podwodne zostały zniszczone 14-go i 15-go lipca. Nie zdołaliśmy uratować nikogo.

W dwa lata później, już po wojnie wyjaśniły się szczegóły tego dramatu.

„Ballila” została zauważona przez punkt obserwacyjny austriacki, gdy przechodziła w pobliżu wyspy Lissa. Natychmiast dwa torpedowce, wysłane z Sebenico, rozpoczęły poszukiwania. Gdy torpedowce posuwały się ostrożnie, zauważył jeden z nich ślad szybko się doń zbliżającej torpedy. Torpedowiec skręcił w stronę i tuż zauważył drugą torpedę, idącą prosto na niego. Zręcznym manewrem udało się mu uniknąć drugiej torpedy, która przeszła w odległości 2-ch metrów od dziobu torpedowca.

W parę minut później, zauważyli Austriacy peryskop łodzi podwodnej, a potem i sama ona częściowo się wynurzyła. Miała widocznie jakieś uszkodzenia, bo dziób jej znajdował się pod wodą, rufa zaś sterczała w powietrzu.

Łódź próbowała nadal atakować, wypuszczając jeszcze dwie torpedy, które jednak chybiły.

Torpedowce rozpoczęły strzelać do łodzi, nie bacząc, że jej kadłub już był podziurawiony, wykonała ona jeszcze atak, wypuszczając torpedę, od której jeden z torpedowców ledwie zdołał się wywinąć.

Torpedowce przybliżyły się tak, że słyszały dochodzące z wnętrza łodzi słowa komend i jęki rannych. Łódź znów

szykowała się do ataku, lecz w tej chwili, trafiona torpedą, przełamała się na dwoje, dziób i rufa stanęły pionowo i szybko się pograżyły w morzu. Na miejscu została tylko ogromna kałuża nafty, wśród której pływał płaszcz, parę materaców i notes, podług którego ustalono, że łódź podwodna nazywała się „Ballila”.

Dowódca austriackich torpedowców w meldunku o bitwie, między innymi, pisał:

Zaznaczam wyjątkowe bohaterstwo nieprzyjaciela, który wykonał atak z wielką odwagą, atak się nie udał, tylko wypadkowo. Poczuję się do obowiązku zameldować, że załoga „Ballila”; walcząc z kompletną pogardą śmierci, wykonała swój obowiązek i znalazła śmierć bohaterską na dnie Adriatyku.”

Dowódcą łodzi podwodnej „Ballila” był kapitan Tolosetto Farinali Degli Uberti, imię którego nosi obecnie jedna z najnowszych łodzi podwodnych włoskich.

Co zaś dotyczy H-3, to zginęła ona w tenże dzień od miny nieprzyjacielskiej.

• SZPIEGOSTWO AUSTRIACKIE WE WŁOSZECH.

Kiedy marynarze włoscy przy pomocy swoich M. A. S. i małych torpedowców usiłowali atakować okręty austriackie w ich portach, Austriacy również starali się zniszczyć flotę włoską w jej portach i nie

bez powodzenia. Używali jednak do tego całkiem innych środków.

W końcu września 1915 r. w samym porcie Brindisi, wyleciał w powietrze pancernik „Benedetti Brin”. Eksplozja była tak straszna, że pancernik został zniszczony doszczętnie. Zginęło 400 ludzi.

Wdrożone dochodzenie nie dało żadnych konkretnych rezultatów; katastrofę przypisano więc nieszczęśliwemu wypadkowi.

Wypadki późniejsze rzuciły nowe światło na tę sprawę.

W lutym roku następnego została zniszczona fabryka dynamitu w Cenigio, a w maju tegoż roku aresztowano pewnego osobnika, który zamierzał przy pomocy piekielnej maszyny zniszczyć elektrownię w Marmore. Zeznania tego człowieka naprowadziły policję na trop rozległej organizacji szpiegowskiej austriackiej, centrum której znajdowało się w Bernie. Na czele tej organizacji stał oficer austriacki Meyer. Te wiadomości pociągnęły ze strony ministerstwa marynarki włoskiej odpowiednie kroki kontr - wywiadu.

Tymczasem, nowe straszne nieszczęście spadło znów na marynarkę włoską.

O północy 2 sierpnia, wybuchł pożar w prochowni jednego z najpotężniejszych pancerników włoskich „Leonardo da Vinci” który stał w Tarencie. Mimo

wysiłeków załogi, pożaru nie udało się dość szybko stłumić i wspaniały okręt wyleciał w powietrze, przyczem zginęło 21 oficerów i 182 marynarzy.

Do zbadania sprawy powołana była komisja śledcza, do której obok władz wojskowych, weszli również najznakomitsi uczeni i chemicy włoscy.

Komisja ta, po skrupulatnem wybadaniu pozostałych przy życiu członków załogi oraz po przeprowadzeniu doświadczeń technicznych, przysłała do jednogłośnego wniosku, że katastrofa spowodowana była zamachem szpiegów austriackich. Jakaś zbrodnicza ręka wprowadziła do amunicji pancernika piekielną maszynę, przedtem jeszcze, nim amunicja została załadowana na „Leonardo da Vinci”.

Równocześnie stwierdzono pewne bardzo poważne zaniedbanie w służbie okrętowej, jak również i w organizacji służby bezpieczeństwa w samym porcie Tarentu.

Wszystkie nici organizacji szpiegowskiej prowadziły do Berna.

Ministerstwo Marynarki zdecydowało dostać się do tego gniazda i zlikwidować je.

Było to tembardziej konieczne, że wyniki dochodzeń rzuciły cień podejrzenia na wysoko stojących urzędników włoskich.

W ścisłej tajemnicy wyjechali do Berna oficer marynarki i dwóch bosmanów. Tam bardzo prędko udało im się wejść w kontakt z niektórymi członkami austriackiej organizacji szpiegowskiej.

Wyjaśniło się, że rzeczywiście, cała organizacja posiadała na czele oficera marynarki Meyera. Meyer miał swoje biuro w konsulacie austriackim.

W krótkim czasie udało się Włochom zawrzeć znajomość ze stróżem konsulatu. Był to człowiek bez zasad moralnych, a skuszony wielką sumą złota, którą mu ofiarowali Włosi, przyrzekł współpracę. Stróż opowiedział, że Meyer urzęduje zwykle do 6-tej poczem wraca do siebie, a zamieszkuje za miastem i że w nocy oprócz tajnej obserwacji zewnętrznej, nie było żadnej ochrony.

Jednak obserwacja zewnętrzna mogłaby być usunięta tymże samym sposobem, którym została uzyskana pomoc stróża.

Wyjaśniło się dalej, że Meyer wszystkie dokumenty i pieniądze trzymał w szafie żelaznej, która stała w jego biurze.

Szafę tą można było otworzyć tylko wycinając drzwiczki żelazne za pomocą ognia acetylenowego. Trzeba było jednak zaopatrzyć się w maski gazowe, gdyż ściany szafy zrobione były z dwóch płyt żelaznych pomiędzy którymi znajdował się rezerwuar gazu trującego.

Do operacji wycinania drzwi w szafie potrzebny był specjalista, którego w Szwajcarii wynajmować byłoby niebezpiecznie. Potrzebny był człowiek zaufany.

Zaopatrzeni w te informacje, powrócili Włosi do ojczyzny, ażeby znaleźć tam wszystko potrzebne dla operacji.

Największa trudność była ze znalezieniem specjalisty do otwierania szaf żelaznych.

Admirał Canevaro, szef służby informacyjnej, zwrócił się w tej kwestji do dyrektora naczelnego więzień włoskich.

— Mam takiego człowieka—rzekł ten ostatni. — Odbywa karę dożywotnego więzienia w Genui. Otworzył podczas swej kariery więcej kas żelaznych, niż mam włosów na głowie. Zresztą jest człowiekiem „solidnym” i można mu zaufać.

„Specjaliście” obiecano darowanie kary, gdy się zgodzi na podjęcie pracy. Człowiek ten okazał się jednak interesownym.

— Co mi z tej wolności — rzekł, — gdy będę bez grosza w kieszeni. Musicie dać mi wszystkie pieniądze, które się znajdują w kasie.

Zgodzono się i na to.

A więc cała wyprawa, złożona z 3-ich marynarzy i złodzieja-specjalisty znalazła się niebawem w Bernie.

Chciano przystąpić natychmiast do

operacji. Lecz tu powstała przeszkoda, zgola nieprzewidziana. Przekupiony stróż oświadczył, że w tych dniach ma przybyć do Meyera znaczna suma pieniężna na cele szpiegowskie i że trzyma on zwykle te pieniądze w tejże kasie, gdzie złożone są dokumenty.

Usłyszawszy to, specjalista - kasiarz oświadczył:

— Nim te pieniądze nie dostaną się do kasy, nie będę pracował. Nie chcę wrócić z pustemi rękoma.

Nie pomogły żadne perswazje. Kasiarz obstawał przy swoim.

Co było począć? Musiano się zgodzić na zwłokę.

Na szczęście, pieniądze przyszły już na trzeci dzień.

W nocy tegoż samego dnia, oficer, bosman i kasiarz, przy pomocy dobranych kluczy, przedostali się do wnętrza konsulatu, pod przewodnictwem stróża. Znalazszy biuro Meyera, przystąpili do pracy. Na ulicy pozostał drugi bosman, ażeby pilnować konsulatu nazewnątrz.

Włosi pracowali w maskach gazowych, gaz jednak okazał się tak silny, że trzeba było przerwać pracę, aby przewietrzyć pokój.

Dopiero po dwugodzinnej przerwie rozpoczęto dalszą pracę nad szafą żelazną.

Dobrano się szczęśliwie do wnętrza. Nie tracąc czasu na segregację dokumentów, Włosi zabrali wszystkie papiery, bez różnicy do worków, „specjalista” zabrał pieniądze (okazało się ich, ku jego zmartwieniu wyjątkowo mało, bo tylko 25.000 franków) i ostrożnie opuścili konsulat.

Przed wyjściem, na zniszczonej szafie napisali kredą: „Savoja”,

Nikt ich nie zauważył.

Nazajutrz, byli już w Rzymie.

Zrabowane papiery zawierały informacje pierwszorzędnej wagi. Dowiedziało się dokładnie o całej organizacji szpiegowskiej we Włoszech; wykryto wszystkich sprawców katastrof „Benedetto Brin” i „Leonardo da Vinci”.

Bardzo niska ilość przestępców zdołała zbiec zagranicę.

Reszta została ujęta i po szybkim dochodzeniu, skazana na śmierć i rozstrzelana.

Karze tej uległo przeszło 100 osób.

Organizacja szpiegowska we Włoszech przestała istnieć.

GABRIELE D'ANUNZIO W BUCCARI.

Po zniszczeniu „Wien” powstało pomiędzy oficerami marynarki włoskiej szlachetne współzawodnictwo w chęci dokonania podobnych czynów. Napadać nieprzyjaciela w jego własnych portach, zmu-

szać go do porzucania swych kryjówek — oto hasła, które emocjonowały młodzież oficerską i marynarzy.

Duszą tego ruchu był Thaen di Reval, organizatorem zaś i wykonawcą komandor Costanzo Ciano, dowódca flotylli M. A. S.

Włoski wywiad lotniczy ustalił w zatoce Buccari, głęboko wrzynającej się w ląd, wielką ilość okrętów transportowych i wojennych. Zniszczyć te okręty, w głębi zatoki Quarnero, najbardziej odległym punkcie terytorjum nieprzyjaciela, było przedsięwzięciem nęcącym Ciano i jego zuchów.

Należało przepłynąć przez liczne pola minowe, przejść przez dobrze pilnowaną cieśninę Farasina, długą na kilka mil, a szeroką zaledwie na 4.500 metrów. Przedsięwzięcie to wydawało się desperacką awanturą, nie mającą żadnych widoków powodzenia.

Było jednak ono wykonane, zawdzięczając gruntownemu przestudjowaniu wszystkich detali, jedności wykonawców, odwadze i patriotyzmowi organizatorów.

Wielki poeta, Gabriele d'Annunzio, złączony mocnymi więzami przyjaźni z Ciano, Rizzo, oraz innymi smiałkami, zaofiarował się jako ochotnik i stał się Herme-sem tej wyprawy; jego „Beffa di Buccari”

(„Kpiny w Buccari”) stał się najpopularniejszym utworem poety.

Dywizjon torpedowców miał zaholować trzy M. A. S. (94, 95, 96) aż do wejścia do Quarnero, poczem holować wgłąb zatoki miały małe torpedowce, do wejścia do cieśniny Farasina. Od tego miejsca, wszystkie trzy M. A. S., pod ogólnem dowództwem Ciano, miały płynąć o własnych siłach wgłąb zatoki Buccari, do Porto Re. Poszczególnymi M. A. S. dowodzili: Rizzo, de Sanctis i Ferrazini.

Przed odejściem, Gabriele d'Annunzio zwrócił się do uczestników z gorącym przemówieniem, w którym między innemi tak mówił:

„Jesteśmy grupką ludzi na trzech skorupach. Lecz odważne serca i silna wola znaczą więcej niż motory i pancerze: prawdziwą podstawą bohaterskiego czynu jest duch poświęcenia się dla dobrej sprawy. Ażeby pozostawić jakiś znak wrogowi, mamy 3 butelki z zakorkowanemi w nich banderkami Italji: zostawimy je tam...

Dziś, każdy powinien zapomnieć o sobie powinien dać Ojczyźnie wszystko, na co go stać, nawet więcej, trzeba pracować ponad siły. Czy na to przysięgacie?”

Odpowiedź brzmiała jednomyślnie:

„.... Przysięgamy! Niech żyje król!”

Około godziny 6-ej wieczorem małejki zespół Ciano porzucił Wenecję.

W milczeniu patrzyli marynarze na krzyż Św. Marka, połyskujący w ostatnich promieniach zachodzącego słońca. Czy zobaczą go znowu.

Trzy M. A. S. były holowane przez kontr-torpedowce; trzy mniejsze torpedowce szły nieco na przodzie.

Gdy zespół wyszedł z portu, Ciano kazał się zatrzymać, zawołał pozostałe M. A. S. ku sobie, ażeby ogłosić ludziom cel wyprawy, o którym dotąd wiedzieli tylko oficerowie.

— Chłopcy, idziemy wгłęb Quarnero, do Porto Re, ażeby zniszczyć okręty austriackie, które tam się znajdują. Nie poraz pierwszy prowadzę was na podobne wyprawy, nie poraz pierwszy i ostatni zobaczy Austria w głębi swego łądu banderę włoską. Nie skrywam przed wami, że niebezpieczeństwo jest wielkie, ale jestem przekonany, że zadanie wykonamy, gdyż mamy niezłomną wiarę w zwycięstwo.

Podczas podróży — spokój, zimna krew i milczenie — oto moje rozkazy. Avanti!

Zespół ruszył dalej w kierunku Punta Maestra (połud. cypel Istrii).

Morze było niespokojne. Małeńkie M. A. S. tańczyły tarantelę na falach i należało iść powoli, ażeby nie popękały liny holownicze.

Ciemniało. Na wschodzie, w ciemnej

części horyzontu zarysowały się niewyraźnie brzegi Istrii.

Trzeba było przejść pod fortami Poli...

— Czy pan się nie obawia, że stan morza nam przeszkodzi? — spytał d'Annunzio.

— Nie, — odrzekł Ciano. — W Quarnero będzie spokojnie. Grunt, żeby nas nie zauważyli ci z baterij nadbrzeżnych i statków patrolowych.

— Ale podejścia do Farasiny są napewno bronione przez miny i specjalne zagrody.

— Są cztery linje min, lecz zagród specjalnych niema — rzekł Ciano. — Austriacy nie liczą się z możliwością zjawienia się nieprzyjaciela w Quarnero, pod nosem baterij artylerji nadbrzeżnej.

— A więc urządzimy im niezrównany kawał, — rzekł poeta. — Gdy powrócimy, będę miał materiał do sensacyjnego poematu.

— Panie kapitanie, „Animoso” sygnalizuje: Stop! Przygotować się, oddać hole na małe torpedowce.

Zespół zatrzymał się. Szybko i sprawnie duże torpedowce oddały hole małym; byli już u wejścia do Quarnero i iść dalej na holu u dużych torpedowców byłoby szaleństwem.

— Możecie iść dalej. Życzę powodze-

nia i szczęśliwego powrotu — sygnalizował „Animoso”.

— Dziękuję. Jesteśmy pewni powodzenia — odpowiedział Ciano ślepą latarką.

Maleńki zespół ruszył naprzód do Quarnero, prawdziwej lisiej jamy, wejścia do której, od zachodu broniły liczne baterie Poli, od wschodu zaś baterie na Cherso.

Reflektory Poli, jak potworne macki ośmiornicy, drgały nerwowo w powietrzu.

— Byle nie trafić w te promienie — szepnął Ciano.

Kazał płynąć bliżej do ciemnych brzegów Cherso, ażeby dalej być od promieni reflektorów.

„Stop! Miny od przodu!” sygnalizuje torpedowiec O. S. 18, idący w straży przedniej.

Wszyscy zamarli na swych miejscach oczekując eksplozji i niechybnej śmierci... Zespół zatrzymał się.

— Prawdopodobnie są to miny, które oderwały się od swych kotwic i pływają teraz na powierzchni, — rzekł Ciano.

„Nie zwracajmy na nie uwagi”.

„Avanti!” — sygnalizuje ślepa latarka Ciano.

Zespół rusza dalej, obchodząc ostrożnie 2 duże miny, czerniejące złowrogo w wodzie.

— Jesteśmy wśród pola minowego! szepnął Ciano na ucho d'Annunzio.

— A zatem można oczekiwać lotu powietrznego, albo zimnej łaźni, — roześmiał się cicho poeta.

— Albo jednego i drugiego razem!

„Ognie od przodu!” sygnalizuje O. S.
[18.

Ciano i d'Annunzio patrzą uważnie przez lornetki, starając się dostrzec w ciemnościach podejrzane ognie.

Na kilkanaście metrów widać było czerwony blask, jak od pochodni, który się zbliżał. Już widoczne były sypiące się iskry.

— Ten ogień bije z komina torpedowca, rzekł Ciano. — Trzeba się uchylić od tego spotkania.

— Dwadzieścia stopni w prawo.

W kilka minut później okręt z nieprzyjacielami przeszedł obok, nie zauważywszy Włochów. Odetchnęli z ulgą:

„Avanti! 13 węzłów!”

— Czy nie czas już iść samodzielnie? — spytał d'Annunzio.

— Noc jest bardzo ciemna — rzekł Ciano. — Pójdziemy bliżej Farasiny, aż nie zauważymy brzegów i tam dopiero zwolnimy torpedowce.

Niebawem w ciemnościach zarysowały się niewyraźne kontury obu wybrzeży.

Śmiałkowie znajdowali się u wejścia

do Farasiny, cieśniny, oddzielającej ląd od Cherso.

Była to najniebezpieczniejsza część drogi. Z obu brzegów M. A. S. przy najmniejszej nieostrożności, mogły być zauważone i wtenczas byłby koniec.

„Stop! Torpedowce mają rzucić hole i iść z powrotem!” — sygnalizował Ciano.

Rzucono hole; ciemne sylwetki torpedowców znikają w mroku. M. A. S. pozostały same.

„Avanti! Szybkość 13 mil!”

M. A. S. mkną przez cieśninę w szyku trójkąta: Ciano na czele, za nim Rizzo i Ferrazini.

Wszyscy leżą, wyciągnięci na pokładzie.

Grobowe milczenie, przerywane tylko przytłumionym szumem motorów. Brzegi Istrii są oświetlone, natomiast brzegi Cherso są zupełnie ciemne.

M. A. S. idą wzdłuż brzegów Cherso. W jednym tylko punkcie brzegu dostrzegli wdali odbłask ognia. To posterunek nadbrzeżny rozniecił ogień i żołnierze grzeją się, bo noc jest zimna. Włosi dostrzegli trzech żołnierzy austriackich, z których jeden czuwał, paląc papierosa, dwóch spało obok ognia.

M. A. S. oddaliły się nieco i przeszły

bezszeleśnie w odległości 100 metrów od tych ludzi.

Już więcej nie widać brzegów.

— Wyszliśmy z Farasiny — szepnął Ciano.

— Teraz pozostaje tylko przejść przez wejście do Buccari.

Tylko! Wejście to ma zaledwie 200 metrów szerokości, a na jego zachodnim brzegu znajduje się bateria Porto Re.

Przed sobą ujrzeli Włosi znów niewyraźnie ląd. To już Buccari.

Ażeby pewniej prześlizgnąć się nie-
spotrzeżenie, kazał Ciano iść pod samym brzegiem: tu ciemności nocne spotęgowane były cieniem gór nadbrzeżnych.

Trzy M. A. S. zwolniły biegu i powoli posuwają się naprzód. Ruchy ich są tak ciche, że o 20 mtr. nie można ich usłyszeć.

Najkrytyczniejsza chwila. Przechodzą obok baterji Porto Re, o 50 metrów od niej.

Zatrzymano motory. M. A. S. posuwają się tylko dzięki sile bezwładności.

Tak blisko, że słyszać głosy. Na baterji nie śpią. Ktoś się nawet śmieje.

— Teraz się śmieje, za parę minut zapłacze! — mruknął d'Annunzio do ucha leżącego obok Ciano.

Ten tylko ścisnął mocno dłoń poety.

Baterja pozostała w tyle. M. A. S. były w zatoce Buccari.

Znów motory zaczęły pracować.

Ciano, d'Annunzio, Rizzo, de Sanctis i Ferrazini szukają w ciemnościach sylwetek transportowców.

Ledwie je dostrzeżono bo kryły się w cieniu wybrzeża.

Trzy transportowce stoją u wybrzeża północnego, a jeden obok baterji Porto Re.

Ciano wydaje ostatnie rozkazy, wyznaczając dla każdego M. A. S. odpowiednią ofiarę.

M. A. S. 96 atakuje pierwszy transportowiec.

M. A. S. 95 atakuje transportowiec, stojący obok Porto Re.

M. A. S. 94 atakuje dwa transportowce jednocześnie.

Oficerowie sprawdzają zegarki co do sekundy.

Torpedy mają być wypuszczone o godz. 1 m. 20 i 15 sekund.

Torpedziarze zastygają u swoich torped.

M. A. S. rozdzielają się i każdy zbliża się do swej ofiary.

Punktualnie o wyznaczonej godzinie, wszystkie M. A. S. wypuszczają torpedy. Włosi z zapartym oddechem śledzą za ich biegiem.

Torpedy szybko przebyły odległość, dzielącą je od transportowców...

Oczekiwane eksplozje nie nastąpiły!

— Przekleństwo! Mają siatki ochronne — syczy Ciano. — Ale przecie torpedy posiadają nożyce.

Widać było, jak torpedy utkwily w sieciach ochronnych i bezskutecznie usiłowały je przeciąć

Wtem jedna z torped rozerwała siatkę i nastąpiła eksplozja. Jednocześnie d'Annunzio wyrzucił do wody trzy butelki z zawartemi w nich flagami Włoch.

Natychmiast po eksplozji, zatoka ożyła: zapalono światła, z transportowców zaczęto strzelać na chybił trafił, reflektor na Porto Re zaczął szperać w ciemnościach.

— Niema rady — rzekł Ciano drżącym z oburzenia i rozczarowania głosem. — Musimy wracać. Za mną, szybkość 22 mile.

Jak trzy strzały przeleciały M. A. S. obok dział Porto Re. Na Porto Re było straszne zamieszanie: reflektory świeciły, wypuszczono rakiety, ale śmiałków nie dostrzeżono.

Zbudzeni hałasem, ludzie na posterunkach u wejścia do Farasiny, dostrzegli jakieś trzy cienie, szybko mknące na południe. Rozpoczęto strzelać z karabinów.

— Przestać strzelać, to napewno nasze torpedowce — rozkazał podoficer.

Strzelanina ustała.

Włosi już wychodzili z Farasiny, gdy zauważono nieobecność M.A.S. 94. Ciano kazał zawrócić, ażeby go odnaleźć.

Po półgodzinnych bezskutecznych poszukiwaniach, Ciano kazał iść dalej, mając nadzieję, że M. A. S. 94 powróci o własnych siłach.

Około 5-ej oba M. A. S. znalazły się w miejscu, gdzie na nich miały oczekiwać torpedowce.

Ciano kazał nadać sygnał rozpoznawczy, na który natychmiast odpowiedziano.

„Stop”

M. A. S. stanęły i usłyszano szum wentylatorów na torpedowcach. Niebawem zgrabne ich sylwetki zarysowały się w nocy.

— No cóż tam było? — zapytano z torpedowców przez megafon.

— Dostaliśmy się do Buccari i wykonaliśmy atak, lecz tylko jedna torpeda wybuchła — odpowiedział Ciano. — W powrotnej drodze straciliśmy M. A. S. 94.

— On już tu jest — odpowiedziano.

Ciano i jego koledzy z radością ujrzeli zbliżający się M. A. S. 94.

— Miałem lekkie uszkodzenie motoru, ale już w porządku — rzekł Ferrazini. — Niech diabli porwą te torpedy!

Zaczynało już świtać, gdy małeńka flotylla szczęśliwie wychodziła z Quarnero i skierowała się ku Ankonie.

Flotylla stanęła w Ankonie około dziesiątej.

Ciano, meldując o raidzie, tak kończył:

— Wadliwe działanie naszych torped pozbawiło nas triumfu, na który moi ludzie całkowicie zasłużyli... Komunikuję waszej ekscelencji o spokojnem zachowaniu się załogi wobec grożącego jej niebezpieczeństwa.

Na M. A. S. 96 znajdował się, jako ochotnik, major kawalerji Gabriele d'Annunzio, który słowami gorącego patryjotyzmu potrafił wpoić w dusze wszystkich chęć całkowitego poświęcenia się dla chwały Ojczyzny, podnosząc w szczególności ogromne znaczenie moralne, jakie nasza wyprawa wywrze w całej marynarce włoskiej.

KONIEC.



51. „Tajniki szpiegostwa angielskiego“ Robert Boucar.
52. „Wielkie łowy“ Ejsmond.
53. „Caryca Praskowja“ Kazimierz Bartoszewicz.
54. „Bajazet Blyskawica“ Jerzy Bandrowski.
55. „Zdrajca w rodzinie Habsburgów“ Adam Nowicki
56. „Biała Czarodziejka“ Aurelja Wyleżyńska.
57. „Eleonora Duse“ Hanna Skarbek.
58. „Wśród kosmatych ludzi“ Wacław Steroszewski.
- 59—60. „Raidy łodzi podwodnych“ St. Str. Wojtkiewicz.
61. „Łakir z Namanganu“ Junosza Gzowski.
62. „Dynamitem ku bogactwu i sławie“ Hulka-Laskowski.
63. „Miłość Wielkiego Księcia“ Breszko-Breszkowski.
64. „Ossowiecki — polski jasnowidz“ Zofja Tuwanowa.
65. „Kat Sanson : jego epoka“ K. Sierp.
66. „Mohammed II“ J. Bandrowski.
67. „Listy anonimowe“ Z. Dromlewiczowa.
68. „Arlekin i Kolombiny“ Dr. Tluchowski.
69. „Tajniki szpiegostwa niemieckiego“ Dr. Zajączkowski
70. „Zabójstwo gen. Marrafskiego“ Krzesławski.
71. „Valentino“ S. Heymanowa.
72. „Car kirgiski Abda Chan“ A. Gzowski.
73. „Różowy brylant“ Keszko.
74. „Zabójstwo pułk. Sudiejkina“.
75. „Grün—kat Warszawy“ Wroczyński.
76. „Tajniki szpiegostwa austriackiego“ M. T.
77. „Wyprawa Livingstona“ Dr. Majewski.
78. „Wojna Konopki z Toruniem“ J. Grabowski.
79. „As-asów, por. Fonc“ St. Str. Wojtkiewicz.
80. „Grün—ochrannik“ J. Sokolicz-Wroczyński.
81. „Czciociele S-go Kaktusa“ Dr. J. M. Majewski.
82. „Tajniki szpiegostwa francuskiego“ Dr. J. P. Zajączkowski.
83. „Radziwiłłowe“ Kazimierz Bartoszewicz.
84. „Tajniki szpiegostwa czeskiego“ Mergiel.
85. „Lindbergh“ St. Strumph-Wojtkiewicz.
86. „Trująca Syrena Andaluzji“ H. Skarbek.
87. „Szpiegostwo niemieckie w Polsce“ Br. Tkaczyk.
88. „Za kulisanie caratu“ Dr. J. P. Zajączkowski.
89. „Snadek, którego nie było“ Z. Dromlewiczowa.
90. „Zdręta ppłk. Grimma“ Gen. Wejtko.
91. „Orzeł morski“ St. Strumph-Wojtkiewicz.
92. „Księżna i poręcznik“ Jan Feldman.
93. „Jak zabiłm Płehwego“ Borys Sawinkow.
94. „Truciciele i trucicielki“ W. Melcer-Rutkowska.
95. „Niebieskie ptaki XIX w“ Meb.
96. „Dwie hieny“ Wł. Mergiel.
97. „Ostatnia Wojewodzina Włocławska“ K. Bartoszewicz.
98. „Jak zabiłm W. Ks. Sergiusza“ Sawinkow.
99. „Snowiedź szpiega pruskiego“ Dr. Vilelius.
- 100—101. „W odniecie prowokacji“ prof. I. Iwaszkiewicz.
102. „Najsłynniejsze ra'dy letricze“ R. Krechowicz.
103. „Cesarz w niewoli“ J. Feldman.
104. „Tierwsze miłości wielkich ludzi“ Meb.
105. „Łódź podwodna“ Komander-por. Sedowski.
106. „Zamach gen. Malet“ Dr. J. M. Majewski.

107. „Zakorkowa
108. „Na podbój
109. „Rockefeller
110. „Azef" Dr.
111. „Księżna Ju
112. „Francja na
113. „Kulisy poli
114. „Amundsen"
- 115—116. „Telegr
117. „Żywa torpe
118. „Szpiegostwo
119. „Ojciec Har
120. „Okrety • pułapki J. Ginsberr.
121. „Bunt na Potiomkinie" Por. Kowalenko.
- 122—123. „Biljon słońc" Bruno Winawer.
123. „Biljon słońc" Bruno Winawer.
124. „Zeppelin 127" Roman Krechowicz.
125. „Bohaterowie Adrjayku" Pp. komandor Czeczott.

BIBLIOTEKA

Muzeum
Morskiego
w Gdańsku

010 1868

**„Żółte książeczki", stanowiące w każdym to-
miku oddzielną całość (spis tytułów na we-
wnętrznych okładkach) są łączone w cykle:**

- „SŁYNNI KOCHANKOWIE" Nr. Nr. 2, 11, 14, 104, 111.
 „ROSJA NA RUBIEŻY" Nr. Nr. 3, 32, 43, 63, 74, 80, 88, 90, 93,
 98, 119, 121.
 „WŁADCY" Nr. Nr. 4, 20, 23, 53, 103.
 „PIORUNY I BŁYSKAWICE WSCHODU" Nr. Nr. 5, 37, 54, 66.
 „JAK UMIERALI WIELCY LUDZIE" Nr. Nr. 6, 9, 30.
 „CYKL OBYCZAJOWY" Nr. Nr. 7, 10, 65, 68, 81, 94.
 „WIELKIE PROCESY" Nr. Nr. 1, 8, 24, 25, 31, 40, 67, 89.
 „FKRAN I SCENA" Nr. Nr. 13, 47, 57, 71, 86.
 „ZMIERZCH HABSBUURGÓW" Nr. Nr. 15, 34, 49, 55, 92.
 „CYKL MORSKI" Nr. Nr. 17, 33, 46, 59—60, 91, 105, 107, 112,
 117, 120, 125.
 „POLACY NA SZLAKACH ŚWIATA" Nr. Nr. 18, 22, 39, 42,
 44—45, 48, 58, 61, 72, 103.
 „ZDOBYWCY I ODKRYWCY ŚWIATA" Nr. Nr. 19, 28, 41, 77, 114.
 „CYKL MYŚLIWSKI" Nr. Nr. 26, 52.
 „CYKL SZPIEGOWSKI" Nr. Nr. 27, 38, 51, 69, 76, 82, 84, 87, 96,
 99, 110, 118.
 „CYKL KRYMINALNY" Nr. Nr. 50, 73, 75, 95, 113.
 „CYKL LOTNICZY" Nr. Nr. 79, 85, 102, 124.
 „WOLA I PRACA" Nr. Nr. 62, 109.
 „POLSKI CYKL OBYCZAJOWY" Nr. Nr. 21, 29, 56, 78, 83, 97.
 „ŚWIAT DZIWÓW" Nr. Nr. 12, 16, 64, 81, 115—116, 122—123.
 „WALKI O NIEPOLEGŁOŚĆ" Nr. Nr. 35—36, 70, 100—101.
 „SPISKI I ZAMACHY" Nr. 106.

**Two Wyd. „Rój" sp. z o. o. Warszawa,
Kredytowa 1.
Konto P. K. O. 9880.**

PROSPEKTY NA ŻĄDANIE GRATIS.