

BAROŹNIK WIATRÓW

CYKL MORSKI

JULJAN GINSBERT

N^o 153



CENA 30 GR.

BIBLIOTEKA
HISTORYCZNO - GEOGRAFICZNA

13 książeczek do wyboru za 3 zł.

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

Zaznaczone gwiazdką — odpowiednie dla młodzieży.

1. „Sfałszowany testament“ W. Bilan.
2. „Soliman i Roksolana“ Melcer-Rutkowska.
3. „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. „Kurytany Rzymu“ dr. Skarbek Tłuchowski.
11. „Kawaler Lauzun“ dr. Zajączkowski.
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. „Ciupasek na Syberję“ W. Sieroszewski.
23. „Tzcu-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^{re} J. Brłares.
- *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“ Puryszkiewicz.
- *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. „Ppułkownik Miasojedow“ Breszko-Breszkowski.
39. „Za kręgiem polarnym“ W. Sieroszewski.
40. „Dwaj Zbrodniarze“ Dr. Hofmokl-Ostrowski.
41. „Zdobywanie Syberji“ Prof. Dr. St. Nowakowski.
- *42. „John Big Foot“ Watra-Przewłocki.
- *43. „Powstanie gruzickie 1924 r.“ Breszko-Breszkowski.
- 44-45. „Czarny Czarownik“ F. A. Ossendowski.
- *46. „Zemsta lorda Fischera“ St. Strumphy-Wojtkiewicz.
47. „Sara Bernard“ Skarbek.
48. „35.000 klm. przez lądy i morza“ Por. Lepecki.
49. „Tragedja w Meyerlinku“ A. Nowicki.
50. „Z tożników carskiej policji“ Koszko, b. szef p. tl. Rosji.

Dalszy ciąg patrz str. 3-cia okładki.

OPLATA POCZTOWA RYCZAŁTEM

Nr. 153.

Nr. 153.

BIBLIOTECZKA
HISTORYCZNO-GEOGRAFICZNA
CYKL MORSKI.

JULJAN GINSBERT

NAROŻNIK WIATRÓW

(THE WINDY CORNER)

Nie kłamać —
bawiąc.



Nie nudzić —
ucząc.

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

Tomiki biblioteczki historyczno-geograficznej są łączone w następujące cykle:

- „SŁYNNI KOCHANKOWIE” Nr. Nr. 2, 11, 14, 104, 111, 129.
„ROSJA NA RUBIEŻY” Nr. Nr. 3, 32, 43, 63, 74, 80, 88, 90, 93, 98, 119, 121.
„WŁADCY” Nr. Nr. 4, 20, 23, 53, 103.
„PIORUNY I BŁYSKAWICE WSCHODU” Nr. Nr. 5, 37, 54, 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, 133.
„EKRAŃ I SCENA” Nr. Nr. 13, 47, 57, 71, 86, 136.
„ZMIERZCH HABSBURGÓW” Nr. Nr. 15, 34, 49, 55, 92.
„CYKL MORSKI” Nr. Nr. 17, 33, 46, 59—60, 91, 105, 107, 112, 117, 120, 125, 127, 131, 137, 114, 144, 145, 153, 159.
„POLACY NA SZLAKACH ŚWIATA” Nr. Nr. 18, 22, 39, 42, 44—45, 48, 58, 61, 72, 108, 140, 154.
„ZDOBYWCY I ODKRYWCY ŚWIATA” Nr. 19, 28, 41, 77, 114.
„CYKL MYŚLIWSKI” Nr. Nr. 26, 52.
„CYKL SZPIEGOWSKI” Nr. Nr. 27, 38, 51, 69, 76, 82, 84, 87, 96, 99, 110, 118, 130, 157.
„CYKL KRYMINALNY” Nr. Nr. 50, 73, 75, 95, 113, 132, 141, 143, 150.
„CYKL LOTNICZY” Nr. Nr. 79, 85, 102, 124, 128, 134—135.
„WOLA I PRACA” Nr. Nr. 62, 169.
„POLSKI CYKL OBYCZAJOWY” 21, 29, 56, 78, 83, 94, 138—139, 146, 155, 158, 161.
„ŚWIAT DZIWÓW” Nr. Nr. 12, 16, 64, 81, 115—116, 122—123, 126, 140—143, 149, 151—152, 160.
„WALKI O NIEPODLEGŁOŚĆ” Nr. Nr. 35—36, 70, 100—101.
„CYKL SPORTOWY” Nr. 147, 156.
„SPISKI I ZAMACHY” Nr. 106.

*Dowódca kontrtorpedowca „Nestor” —
honorable Bingham do swego starszego
oficera, porucznika Bethell: — A teraz
dokąd pójdziemy?...*

Porucznik Bethell:

*— Do nieba, sir, jestem tego pewny...
Pada zabity. — „Nestor” tonie.*

(Bitwa pod Jutlandem.)

001870



Wiele pisało się już i niezawodnie pisać będzie o największej z bitew morskich świata — Bitwie Jutlandzkiej. Poświęciliśmy jej już sporo miejsca w dwóch książeczkach *). Obecnie zaś zajmiemy się jednym z ciekawszych jej momentów, zwanym „The Windy Corner” — Narożnik Wiatrów.

Dnia 31 maja 1916 o godzinie 2.28 pp. krążownik angielski „Galatea” otworzył ogień w kierunku zauważonego woddali niemieckiego torpedowca. Były to pierwsze strzały w owym pamiętnym dniu. Wnet też krążowniki linjowe admirała Beatty starły się z eskadrą niemiecką von Hippera. O g. 3.48 rozpoczął się pojedynek między pływającymi twierdzami, rezultatem którego było zatopienie „Queen Mary” i „Indefatigable”, poczem Beatty, pod naporem całej floty niemieckiej, cofnął się ku zdążającej od północo-zachodu „Wielkiej Flo-

*) Nr. Nr. 60 i 120 .

cie Bojowej" głównodowodzącego siłami króla — admirała Jellicoe.

Około 5.45 prawe skrzydło „Wielkiej Floty” usłyszało od południa silną kanonadę. Wraz zaś potem na horyzoncie poczęły ukazywać się błyskawice strzałów działowych.

O powyższem admirał Burney, dowodzący szóstą dywizją pancerników na „Malborough”, zawiadomił natychmiast admirała głównodowodzącego. Jednocześnie prawie nadszedł meldunek od IV eskadry lekkiej. Ale na pokładzie „Iron Duke” — okrętu admirałskiego, na skutek mylnie interpretowanych, nadanych czy zagubionych meldunków, spodziewano się Niemców znacznie dalej na Wschód.

A tymczasem obie floty nieprzyjacielskie pędziły ku sobie z szybkością łączną 40 węzłów (około 72 km. na godzinę). Odległość malała z każdą chwilą. I naraz, na parę minut przed szóstą, z mgły i oparów wyłonił się poważnie uszkodzony „Lion” — okręt admirałski Beatty'ego, a tuż za nim zabłysły salwy okrętów niemieckich.

O godzinie 18.15 nastąpił kulminacyjny punkt bitwy. Na prawem skrzydle krążowniki bojowe Beatty'ego i V eskadra pancerna admirała Thomasa walczyły, trzymając kurs na wschód. Pomieszano ze sobą I, XIII, IX i X flotylle torpedowe, starały się towarzyszyć krążownikom, podczas gdy XII, XI i IV pełną parą pędziły na stanowiska. Dalej na wschód

III eskadra krążowników linjowych Hooda i III eskadra krążowników lekkich, płynęły na południe, wpoprzek drogi przeciwnika. Od północy „Bojowa Flota”, rozwinięta teraz ku południo - wschodowi, wkraczała do akcji. A pośrodku tego płomienistego koła tonął niemiecki krążownik „Wiesbaden”, wokół którego morze kipiało i bryzgało pod niebiosami słupami wzbitej pociskami wody.

Sto czterdzieści jeden okrętów brytyjskich wszelkich typów zbiegło się w poszukiwaniu przeciwnika na małym skrawku Morza Północnego. A tymczasem słabo widoczni, a czasem niewidoczni wcale Niemcy, płynęli z południo-zachodu, grając ze wszystkich dział. Morze stało się podobnem do owej równiny islandzkiej, na której co parę kroków wykwiatają strzeliste fontanny gejzerów. Tylko, że w Islandji, albo w amerykańskim parku narodowym Yellowstone, gejzery te nie czynią nikomu krzywdy. A tutaj trzydziesto - metrowe słupy wodne, wzbijane padającymi w morze pociskami, niosły często za sobą śmierć i zniszczenie.

Mgła gęstniała z każdą chwilą. Czarny wydech setek kominów, trujący oddech tysięcy dział, tu i owdzie wybuchające płomienie pożarów, uczyniły z pięknego majowego dnia — dzień sądu ostatecznego. Zielone szarfy dymów prochowych, czarne welony dymów węglowych, czerwone dymy pożarów, pokryły

horyzont nieprzeniknioną szreżogą. A za szreżogą tą czaiła się z obydwóch stron nieubлагana śmierć.

Ten to skrawek morza, na którym w poszukiwaniu wroga znalazła się nieco zmieszana, bombardowana i różnemi kursami płynąca flota brytyjska, Anglicy — naród dzielny, i posiadający wysoko rozwinięty zmysł humoru — nazwali „The Windy Corner” — Narożnik Wiatrów.

Był to moment niezwykle ciężki. Orjento-
wać się pod ogniem i w tłumie okrętów płynących z szybkością pośpiesznych pociągów, do tego reagować na zmieniające się co chwila rozkazy, obserwować wroga, odpowiadać na jego ogień, unikać zderzenia z coraz wylaniającemi się z mgły innemi okrętami — było zadaniem nielada. To też niejeden dowódca angielski spociał się w owej chwili potężnie, niejeden kapitan okrętu sądził, że nadeszła ostateczna jego godzina. Ci zaś, co z tego wybrnęli, mogli śmiało powiedzieć, że za życia byli w piekle. *)

Na przedzie „Bojowej Floty” szerokim grzebieniem płynęły cztery krążowniki pancerne: „Defence”, „Warrior”, Duke of Edim-

*) Jeden z młodych oficerów porównał „Windy Corner” do Placu Picadilly w Londynie podczas zdwojonego ruchu pojazdów i przy jednoczesnym strajku policji ruchu kołowego.

burgh" i „Black Prince”. Okręty po 14 do 15.000 tonn, o szybkości dochodzącej 23 mil, a załodze wynoszącej około 900 ludzi. Stanowiły one I-szą eskadrę krążowników pancernych, pod dowództwem kontr-admirała Arbuthnot. Szły ochoczo do walki, nie wiedząc, że trzy z nich los nieubłagany przeznaczył na zagładę.

Przejdźmy teraz na pokład jednego z nich — Okrętu Jego Królewskiej Mości „Warrior” i zobaczmy, co się tam dzieje.

H. M. S. „WARRIOR”.

*Pamiętajcie o chwalebnym dniu 1
czerwca. Pomścicie Belgję.
(Sygnał adm. Jellicoe pod Jutlandem).*

Morze spokojne, dzień jasny. Nastrój jest tak pogodny, tak daleki od denerwującego wy-
czekiwania bitwy, że o drugiej po południu do-
wódca H. M. S. „Warrior”, kapitan Molteno,
schodzi z mostku, aby zająć się szeregiem
spraw służbowych, a między innemi rachunko-
wością statku.

Okręt płynie w dziesięciu milach przed
„Bojową Flotą” i wraz z trzema swoimi to-
warzyszami ma za zadanie patrolować na pra-
wym skrzydle frontu. Szybkość 18 węzłów.
Kurs na południo-wschód.

Naraz jeden po drugim zaczynają nadcho-
dzić meldunki radiowe, burząc spokój wiosen-
nego popołudnia. Brzmia groźnie, coraz groź-
niej. Oto ich złowróżbny różaniec:

2.20. „Galatea” do Głównodowodzącego:

Krażownik nieprzyjacielski na wschód—południo-wschód.

2.36. Tenże. Gonię za torpedowcami lub krążownikami.

3.02. Głównodowodzący do podległych okrętów: Przygotować się do walki. 18 węzłów. Wzmocnić ogień.

3.55. Beatty do Głównodowodzącego: Nieprzyjaciół płynie na południe. Walczę z pięcioma krążownikami linjowymi.

4.00. „Southampton” do głównodowodzącego: Niemiecka Flota Bojowa zdąża na północ.

4.04. Głównodowodzący do II eskadry krążowników linjowych: Wesprzeć natychmiast flotę krążowników Beatty'ego.

4.33. V eskadra bojowa do Głównodowodzącego: Walczę z wrogiem.

4.54. Głównodowodzący do Admiralicji: Spodziewam się bitwy.

Kapitan Molteno już oddawna wydał rozkaz alarmu bojowego. Teraz śledzi z uwagą zasnuty dymem horyzont. Obok niego starszy oficer, komandor Ingham i oficer nawigacyjny komandor-porucznik Birch pełnią swą powinność. Szybkość wzrasta do 20 węzłów.

Jest 5.40, kiedy na zaciemnionym od południo-zachodu horyzoncie ukazują się jakby błyszczące główki szpilek — świetlane punkciki. A w chwilę później głuchy grzmot

poczyna toczyć się nad spokojnymi wciąż falami.

— Dziwnie, — mówi Molteno do swego zastępcy. — Nieprzyjaciół wydaje się płynąć z zachodu, a nie ze wschodu. Przytem spodziewałem się go dopiero za pół godziny.

Ingham nie odpowiada, bo wzrok jego biegnie poprzez szkła lornety, w dal. Oto z oparu wyłania się kilka sylwetek. Baczność!

Wokół sylwetek tych morze kipi i burzy się. Nie ulega wątpliwości, że okręty te są pod ostrzałem. Co za jedne?

— To lekkie okręty Beatty'ego, — melduje po chwili jeden z poruczników. — A oto i nieprzyjaciół. Widać cztery krążowniki o 20° w prawo.

— 21 węzłów, — komenderuje Molteno, wykonywując rozkaz, nadany z „Defence”

Admirał Arbuthnot śnać dostrzegł wroga, bo zwrócił się ku niemu, dając sygnał „Warriorowi” aby wszedł w kilwater. W odległości 400 metrów oba okręty płyną jeden za drugim

Na flaglinach „Defence” drugi sygnał: Otwórz ogień! Przerwa między salwami 12 sekund

Buum! Działa obu krążowników grają. Ale wróg jest jeszcze bardzo daleko. To też admirał manewruje aby się przybliżyć. „Warrior” wciąż płynie w ślady „Defence”.

6.01. Krążowniki lekkie floty Beatty'ego

przechodzą ztyłu. Teraz między wrogiem a nami niema już nic. Oto pierwsze strzały Hunnów. Tak się bowiem nazywa Niemców we flocie królewskiej, od czasu splądrowania przez nich Louvain.

Lewe burty „Defence“ i „Warrior“ świecą czerwonymi smugami ognia. Zielono-błękitnawy dym ściela się wzdłuż pokładu. Wokół poczynają wyrastać z morza, niczem potworne tulipany, wysokie kolumny wzbitej niemieckimi pociskami wody. Gra rozpoczęta.

Już druga salwa angielska trafia w „Wiesbaden“. Biały obłok pary ukazuje się u burty niemieckiego krążownika. Widać, że maszyny ma uszkodzone, bo odległość zmniejsza się gwałtownie.

— 5.600 jardów — melduje podoficer przy telemetrze.

— Well, — odpowiada Molteno. A zwracając się do Bircha, dodaje: — Nigdy jeszcze — nawet na ćwiczeniach — nie mieliśmy tak łatwej i szczęśliwej koncentracji ognia.

Komandor-porucznik Bromley, — oficer torpedowy, szuka okazji do strzału. Ale w tejże chwili z oparu wyłania się kilka czarnych, buchających płomieniem kolosów. Jak oszalałe mastodonty pędzą wprost na oba krążowniki.

— Ster lewo na burt!

„Defence“ i „Warrior“ zawracają i z trudem przechodzą skośnie przed frontem

zmniejszonej znacznie floty Beatty'ego. Już tylko cztery okręty płyną pod rozkazami bohaterkiego admirała. Dwa — „Queen Mary” i „Indefatigable” zawinęły niedawno do podwodnej przystani Neptuna. Z drugiego ocalało tylko dwóch ludzi. 2288 marynarzy poległo za Króla i Ojczyznę.

Nie zmniejsza to zapału na pozostałych okrętach. Z „Warriora” widać wyraźnie (odległość wynosi zaledwie milę angielską) jak „Lion”, „Princess Royal”, „Tiger” i „New Zealand” strzelają do wroga. Ale gdzież ten jest? Zdawał się przed chwilą na wschodzie, a teraz pociski nadlatują od zachodu.

— Przekleństwo!

W ogniu i dymie nic nie widać. Krążowniki wykręcają na zachód, strzelając jeszcze do płonącego „Wiesbadenu”. I naraz staje się coś okropnego.

Ze straszliwym poświstem poczynają nadlatywać całe masy pocisków. Nakształt potwornych pociągów szybują powietrzem, niosąc śmierć i pożogę. Niebo całe wali się na oba krążowniki.

W luce wytworzonej wpośród jadowitych dymów ukazuje się ciemna sylwetka. Za nią druga, trzecia. Potem znów dym przesłania wszystko. Ale rozdzierając welon mgły, nadlatują świeże stada granatów. Morze wokoło wygląda, jak basen Wersalski w czasie gry wodotrysków. Tylko, że gra to śmiertelna.

Molteno i jego ludzie nie wiedzą, gdzie przeciwnik. Ale wiedzą Niemcy. Zaledwie 6.300 metrów dzieli największe jednostki floty niemieckiej od „Defence” i „Warriora”. „Lützow”, „Grosser Kurfürst”, „Markgraf”, „Kronprinz” i „Kaiser” koncentrują na nich swój ogień. Kilkadziesiąt dział najcięższego kalibru zieje płomieniem na dwa bądź co bądź słabo opancerzone krążowniki.

O 6.18, pod wzrastającym coraz ogniem, odległy o 450 m. od „Warriora” admirał „Defence” wykręca. Snać admirał Arbuthnot zdał sobie sprawę z niebezpieczeństwa. Zresztą z pokładu „Warriora” widać dobrze jak dwa pociski uderzyły w burty „Defence”, wzbijając czarny obłok kurzawy.

— Zaczyna być gorąco, — mówi Molteno do Bircha. — Zejdźmy lepiej do blokhauzu.

W tejże chwili (jest 6.19) jeszcze dwie salwy uderzają w „Defence”. A wraz potem morze płomieni rozlewa się na przednim pokładzie. Trwa to ledwo parę sekund, poczem ogień i dym w gigantycznym stumetrowym słupie unoszą się ku górze. Gdy wiatr go rozwiewa, po 15.000 tonn liczącym krążowniku nie pozostaje nic, prócz wołujących w powietrzu i pływających na falach odłamków. Kontr-admirał Arbuthnot, kapitan Stanley Ellis, 52 oficerów i 853 marynarzy ginie śmiercią bohaterów. Nikt z załogi nie pozostaje przy życiu, by móc przeka-

zać potomności dzieje owych chwil tragicznych.

Teraz ogień skupia się na „Warriorze”. Zaledwie dowódca wraz z oficerem nawigacyjnym schodzą do blokhauzu, pocisk uderza w mostek. Oficer torpedowy Bromley pada ranny, a bosman sygnalista zostaje literalnie ogołocony z odzienia. Tu i owdzie pokład krążownika pokrywa się cienkimi, brunatnymi nitkami.

Krew!

Odtąd będzie jej wszędzie pełno. Bowiem „Warrior” znajduje się między obu walczącymi flotami. Molteno znów zawraca o 135° i chce udać się wślad za V eskadrą bojową. Ale czy tym razem okręt będzie jeszcze słuchał swego dowódcy, to wielkie pytanie. Bo oto szybkość poczyną gwałtownie spadać. Widać coś niedobrze jest z maszynami.

Ogień trwa. Pociski różnych kalibrów lecą jak grad. O dogonieniu V eskadry niema co marzyć. W złości „Warrior” oddaje jeszcze dwie salwy do tonącego „Wiesbadenu”. Poczem poczyną płynąć zygzakiem, aby rozregulować piekielnie celny ogień przeciwnika.

Tłok na morzu straszliwy. Po jednej stronie cała flota brytyjska, zmieszana ciągłymi obrotami, niepewna gdzie nieprzyjaciół, ciężko już doświadczona stratą trzech krążowników. Po drugiej niemiecka „Hochseesflotte”, dotąd zwycięzka, ale nieoczekiwanie dla sie-

bie znajdująca się w sąsiedztwie całej potęgi brytyjskiej. Pośrodku biedny „Warrior” z granatem ciężkiego kalibru w maszynie i pokładem pocharatanym przez kilkanaście innych pocisków.

Ale cóż to za statek pozostaje w tyle za V eskadrą i kręci się wółko, jak koń po cyrkowej arenie? Przez lornetę porucznik Mends rozpoznaje pancernik „Warspite”. Czyżby ten piękny okręt tonął?

Nie. „Warspite” ma tylko poważną awarię steru i nie jest panem swego kierunku. Ale jego ruch obrotowy ratuje, przynajmniej chwilowo, „Warrior” od losu „Defence”. Uszkodzony krążownik kryje się za pancernikiem. Ten ostatni koncentruje teraz na sobie cały ogień niemiecki. Czy aby wytrzyma?

Wytrzyma. Poczciwy dzielny „Warspite” wytrzyma. Sześć pancerników kaisera pluje nań ogniem. A on — bezwładny — nie może nawet uchodzić. Przeciwnie, kręcąc się, zbliża się wciąż do wroga. I nie milczy: — gra przecież ze wszystkich armat.

Zostawmy go wtyle, walczącego z przewagą i podziurawionego jak rzeszoto. Wróćmy doń jeszcze. A tymczasem zobaczymy co się dzieje na tak cudownie ocalonym „Warriorze”.

Oddala się on — jak może — obierając drogę między salwami. Zaiste po mistrzowsku prowadzi go Molteno. Salwy niemieckie

padają zwartemi grupami. Jedna czy dwie takie salwy na pokładzie — i koniec pewny. Ale też ominąwszy jeden pocisk, omija się całą salwą. W myśl starej taktyki brytyjskiej, kapitan manewruje w ten sposób, że zbliża się do wroga kiedy salwy padają krótko, a oddala się, gdy są długie. W ten sposób Niemcom trudno uregulować ogień.

Jednak niektóre salwy padają o parę metrów od okrętu i odłamki jak grad gruchoczą po pokładzie. A oto i „volltreffery”.

O 6.26 przestają działać wszystkie aparaty elektryczne i hydrauliczne, połączone z systemem wieżyc. A o 6.30 nadchodzi hiobowy meldunek od naczelnego inżyniera Kitchinga:

— Prawa maszyna niezdatna do użytku.

— Do djaska, — woła Molteno. — Róbcie co chcecie, a maszyny krecić się muszą.

I posłuszni rozkazowi „władcy po Bogu” ludzie tam na dole dokonywują snąc cudu, bo po dłuższej chwili przychodzi meldunek następny:

— Obie maszyny dają „wolno naprzód”! To wszystko co zrobić możemy.

6.35. Przedni międzypokład w ogniu.

6.40. Tylne międzypokłady w ogniu.

Ale walczące floty przesuwały się ku południo-wschodowi. Jeszcze chwila, i „Warrior” jest poza zasięgiem ognia działowego.

Czas najwyższy.

SYZYFY.

Zostawmy teraz kapitana Molteno, borykającego się z pożarem i awaryjami i zejdzmy w dół do obu potężnych maszyn „Warriora”. Wszak maszyny te są duszą okrętu.

O 5 pp. załoga maszynowa piła właśnie herbatę, kiedy zawołano wszystkich na stanowiska. O 5.30 mimo hermetycznego zamknięcia, usłyszano odgłos strzałów armatnich dochodzący z prawej burty. Jednocześnie rozległy się różne dźwięki trąbek grających alarm bojowy.

Starszy inżynier Kitching udaje się natychmiast na obchód swego „mechanicznego państwa”. Tu i owdzie coś sprawdza, coś majstruje, wydaje instrukcje, rzuca kilka zachęcających słów. Palacze i maszyniści słuchają go z zapalem.

— No, chłopcy. Nie tracić ducha. Kraj dziś będzie nas potrzebował — może więcej niż kiedykolwiek. I nie przejmujcie się wybuchami pocisków. Te, co padają do wody, czynią przez rezonans znacznie więcej hałasu od tych co uderzają w okręt...

O 5.55 regularne wstrząsy poczynają odbijać się w maszynie. Bums! bums! Nie ulega wątpliwości, że to własna artylerja „Warriora” zaczęła koncert. Szkoda, że nie można popatrzeć.

Ale obowiązkiem inżyniera jest być w dole

przy swoich ludziach. To też Kitching wśród akompanjamentu wybuchów, schodzi po metalowej drabinie.

Na platformie prawej maszyny wszystko w porządku. W świetle potężnych żarówek błyszczy imponująco zimna stal korb i dźwigni. Licznik wskazuje 135 obrotów na minutę, co równa się szybkości około 22 węzłów. Wszyscy są na stanowiskach.

Duma rozpiera Kitchingowi szerce. Oto owoc jego czteroletniej, pełnej poświęcenia i zaparcia pracy. Inżynier rozumie, że te cztery lata niezmordowanych wysiłków były tylko jednym przygotowawczym momentem „Wielkiej Chwili”. A chwila ta właśnie nadchodzi.

Drzwi między obu maszynami są hermetycznie zamknięte, więc aby przedostać się na lewą burtę, trzeba przejść górą. Kitching korzysta z tego, by rzucić okiem na horyzont.

Ale w oddrzwiach trawersu pancernego zamyka mu drogę starszy bosman z kilkoma ludźmi. Podobno niezbyt wesoło jest na górze. Pociski wielkiego kalibru padają jak grad.

Inżynier obraca się i, o dziwo... W przedziale fizyljerów morskich, skąd przed chwilą wyszedł, widzi pełno dymu. Drużyna przeciwogniowa wyciąga właśnie czterech rannych pociskiem żołnierzy.

Zaniepokojony o los lewej maszyny, Kit-

ching zbiega w dół. Zastaje tam swego zastępcę, porucznika Morgana. Dialog:

— Co nowego, Morgan?

— Nic, sir. Wybuchło mi wprawdzie coś nad głową, ale tylko kilka żarówek zgasło od wstrząsu. W dole zdaje się wszystko w porządku.

Uspokojony Kitching przechodzi znów po schodni na drugą stronę. Towarzysza mu stłumione odgłosy wybuchów. Ale wciąż ma wrażenie, że to nie wojna, a manewry. Tu w dole, pod grubą pancerną pokrywą, człowiek jakoś nie może przytomnić sobie zewnętrznego niebezpieczeństwa.

To też w kancelarii palacz - sekretarz spokojnie siedzi przy biurku, zapisując rejestr maszynowy. Na widok przełożonego wstaje i melduje:

— Zdaje się, że tam wprzodzie „coś” gruchnęło, sir.

Inżynier daje parę kroków we wskazanym kierunku i zatrzymuje się przed okrągłą wyrwą. Wszystkie pokłady, nie wyłączając pancernego, są przebite, a blask dzienny przechodzi przez nie nawylot, nadając ciemnemu zwykle zakątkowi międzypokładu iście rembrandtowskie oświetlenie.

Kitching powraca do swego przedziału, kiedy około 6.15 potężna eksplozja wstrząsa tyłem okrętu. Ciężka skrzynia z oliwą przeleci o cal nad głową inżyniera. Większość

lamp gaśnie. A z dołu rozlega się zrazu słaby, potem coraz silniejszy charakterystyczny pomruk zmieszanej z wodą pary.

— Torpeda! toniemy!

Kilka zmieszanych, przerażeniem tchnących głosów. Tupot licznych nóg po metalowej podłodze. Plusk i bulgot wody. Syk pary. Jeden z przebiegających ludzi ma całą twarz we krwi.

Inżynier - komandor Kitching wie już jak wygląda strach.

Ale dowódca powinien umieć opanować swoje nerwy i świecić przykładem podwładnym. W marynarce Jego Królewskiej Mości przywileje oficerów są wielkie, ale i obowiązki olbrzymie. Należy im sprostać i nie zawieść zaufania Króla i Narodu.

— Na stanowiska!

Kilka wydanych rozkazów i znów spokój panuje pod pokładem. Przewyciężając nagromadzone wybuchem przeszkody, inżynier udaje się ku tyłowi.

Maszyny są pozornie nietknięte. Po dawnemu olbrzymie suwaki i balansjery obracają się, zagłębiając w przepaścistych cylindrach. Ale w słabym świetle pomocniczem widać w końcu maszynowni rodzaj Niagary. Całe tonny wody zalewają przedział. Nie sposób przekonać się czy bije ona z dołu czy z góry.

Potężne pompy są już włączone na kolektor ewakuacyjny, ale inżynier zdaje sobie od-

razu sprawę z daremnego trudu. Tego wodospadu pompy „Warriora” nie przezwyciężą.

Ostrzegawczy świst pary tuż u stóp Kitchinga. To pocziwe, wierne swemu panu maszyny, same ostrzegają go o grożącym niebezpieczeństwie. — Uchodź, — mówią, — jakby jemu tylko zrozumiałym językiem. — Uchodź, póki czas. Za chwilę będzie za późno.

— Zbiórka! Otworzyć przegrodę do lewej maszyny. Ewakuować!

Ale drzwiczki przegrody snąć silnie zawarte, nie ustępują. Kitching nie wie zresztą, że w tamtej maszynie dzieje się nie lepiej. Ale, obawiając się, że otwarte za późno drzwi przepuszczą podnoszącą się szybko wodę, wydaje rozkaz:

— Wróć! Nie otwierać. Wszyscy przez górny pokład!

— Czy mamy zatrzymać maszyny, sir?

— Nie. Niech się kręcą.

W tejże chwili reszta lamp gaśnie. Ciemność zupełna zalega prawą maszynę. A od dołu bulgotanie staje się coraz głośniejsze.

Załoga biegnie do tylnej schodni... i po chwili wraca. Odwrót jest odcięty przez wodę.

— Nie tędy! Środkową schodnią. Spokojnie! — woła Kitching. Poczem namacawszy ostatniego mechanika wędruje z tyłu za swoimi ludźmi.

W górze przedziału maszynowego ciemność jest jeszcze gęściejsza. Trzeba poomacku posuwać się wzdłuż barjery schodni i balkonu. Cudem nikt się nie gubi w ciemnych zakamarkach. A z dołu wciąż słychać bulgot wznoszącej się wody. Czuje się nawet jej słony zapach i swąd przypalonych blach.

Oto wreszcie zbawcze drzwi prowadzące na międzypokład. Ale jeden z palaczy ostrzega:

— Nie można, sir. Międzypokład cały w ogniu.

Jakoż z otwartych drzwi bucha dym wraz z płomieniem. O wydostaniu się niema mowy. Z tyłu para i woda, z przodu pożar. Pułapka!

Na chwile w życiu ludzkim, kiedy najodważniejszych opuszcza zimna krew, a szalony wąż strachu wypelza z zakamarków duszy. Jeśli komandor Kitching miał kiedy taką chwilę to wówczas. Pierwsze wrażenia odniesione na początku walki, zdały się dziecinnymi wobec tego potwornego uczucia. Tak musi czuć się szczur zamknięty w klatce, a drażniony rozpalonem żelazem.

Podczas gdy inżynier napoły żywy ze strachu i grozy, zdaje się już na łaskę Niebios, ktoś trąca go w ramię. To jeden z mechaników

— Tędy, sir, — woła. — Przez tą dziurę. I pomaga oficerowi wspiąć się.

Okazuje się, że ów „rembrandtowski” otwór wybity pociskiem, przydał się teraz, by ocalić życie uwięzionym. Jeszcze chwila i wszyscy są na pokładzie.

O — ale to z deszczu pod rynnę. Na pierwszym planie płomienie, które daremnie usiłuje zwalczyć kilku ludzi skupionych wokół zepsutego pożarnego kranu. Dalej potrzaskana burta, powyginane wieżycy. A na widocznym między kazamatami skrawku horyzontu, kilka sylwetek naszpikowanych jasnymi plamami wyblasków. W uszach świst piekielny i huk pękających granatów.

— Trzeba zejść do lewej maszyny. Tam teraz moje miejsce, — myśli inżynier.

Łatwo powiedzieć — trudno wykonać. Dostęp do głównej schodni odcięty przez płomienie. Ostry, smrodliwy dym chwyta Kitchinga za gardło, dławi. Jeszcze chwila i zemdleje. Ostatnim wysiłkiem woli wycofuje się poza trujący krąg.

Spróbujmy z innej beczki.

Kitching wycofuje się ku rufie, schodzi na w połowie zniszczony międzypokład i kieruje się do drzwi w pancernym obwodzie. Ale i tu drogę zagradzają płomienie. To przewodniki elektryczne płoną nakszałt świętecznego fajerwerku, prychając iskrami i wyrzucając w górę ogniste tęczę.

Jeszcze jedna próba. Przez górny pokład biegiem i na dziób. Jednak i tu luk ma-

szynowy odcięty. Wszędzie jedno morze ognia.

Uf! Zbierzmy myśli. Przywołajmy na pomoc zimną krew. Nie róbmy szcaura w pułapce. Spokoju, spokoju. Starajmy się zorjentować w położeniu.

Może dałoby się opanować ogień? Ale jak? Czy aby krany pożarne działają jeszcze? No i co dalej.

Inżynier Kitching czuje nagle, że myślenie sprawia mu wielką trudność. Mózg widać działa z wysiłkiem. Przedsmak paraliżu. Apatja i bezwład.

Trwa to 2 — 3 minuty, ale wydają się one wiecznością. I dopiero nadejście dziobowej drużyny pożarniczej budzi inżyniera z odrętwienia. Człowiek znika — budzi się oficer.

— Dajcie wody jak najwięcej. Co na rufie?

— Prawie cała drużyna zginęła, sir.

— Idę do blokhauzu. Zaraz przyślę wam pomoc.

Rzut oka na zegarek, potem na morze. Jest 6.35. Horyzont wyklarował się trochę. Nieprzyjaciel niewidoczny. Okręt płynie jeszcze około 15 mil na godzinę. Ale płomienie rosną z każdą chwilą.

Zaczyna się teraz straszliwa walka człowieka z żywiołem. Walka okrutna, bezpardonowa. Ogień idzie do ataku naoslep. Chwyta się wszystkiego. Jeszcze przed bitwą wyrzucono za burtę wszystkie łatwopalne

przedmioty i pozornie na okręcie niema się co palić. Tylko pozornie. Bo płoną przedmioty, których nikt nie posądziłby o zdolność spalania się.

Grube płyty pancerne wyginają się i topią. Płoną nie tylko mapy, papiery, ale także etażerki i szuflady blaszane. Farba i linoleum odpadają wielkimi płomienistymi płatami. Stałowe przegrody rozgrzane są do czerwoności. Woda z węzów pożarniczych staje się parą zanim jeszcze dociera do ognia.

Niektóre kazamaty zamieniają się w rozpalone piece. W jednej z nich ranny marynarz wyciąga ręce do inżyniera. Ale ten niema czasu. Z rozkazu dowódcy biegnie na lewą burtę. Chodzi o uratowanie okrętu. „Warrior” nie tylko bowiem płonie, ale także zagłębia się coraz więcej. Przebity pod waterlinją kadłub wpuszcza coraz więcej wody, a grodzie mogą lada chwila pęknąć.

Kitching biegnie dalej, poleciszszy rannego jakimś marynarzowi. Oto i wentylatory lewej maszyny. Wydobywają się z nich gęste kłęby pary. Biedny Morgan!

Inżynier staje i oddycha ciężko. Za chwilę zatrzymuje się przy nim kapitan Molteno. Obaj ze smutkiem patrzą na buchającą z wentylatorów parę.

— Niemożliwe, aby który z nich ocalał, —

mówi Kitching. — Skoro para wychodzi wentylatorami, znaczy, że już po wszystkim.

O dostaniu się do maszyny niema mowy. Pożar zamyka drogę. A ugasić pożaru niepodobna z powodu dobywających się kłębow pary. Błędne, straszliwe koło syzyfowej pracy.

— Może zagasić kotły, sir? — pyta Kitching.

— Dobrze.

Ale nawet po zagaszeniu kotłów ogień nie daje za wygraną. Dopiero kiedy jeden z marynarzy z wylotem ręcznej sikawki zawisa na sznurowej drabinie zewnątrz burty i zalewa ognisko pożaru przez otwór wybity pociśnięciem, — wówczas dopiero następuje przesilenie.

Do 9 wieczór trwa jednak zmaganie się z rozszalałym żywiołem. I dopiero po tej godzinie udaje się otworzyć luki wiodące do maszyny.

— Help! help! *) — wołają z dołu jakieś głosy.

Duchy czy ludzie? Czyżby ktoś żywy mógł wrócić z tego piekła?

Zapewne, bo oto marynarze wyciągają trzech ludzi, w tem porucznika Morgana. Jest nawpół umarły. Ale kilka łyków konja-

*) Pomocy.

ku przywraca mu przytomność. Usadowiony wygodnie w fotelu mussy, opowiada swoje dzieje. Posłuchajmy.

POWRÓT Z TAMTEGO ŚWIATA.

— Pocisk, który wypędził was z prawej maszyny, przebił przegrodę między maszynami i wybuchł w lewej, zapelniając cały przedział smrodliwym, duszącym gazem. Przewrócony ciśnieniem wybuchu, wstałem jednak zaraz i usiłowałem zdać sobie sprawę z położenia. O ucieczce po schodni nie było już mowy. Jedyna droga odwrotu wiodła przez prawą maszynę.

Nie wiedziałem o tem, że ją opuściliście. To też otworzywszy drzwi w przegrodzie, zdziwiony byłem panującymi ciemnościami. Ale cofać się było za późno. Trzeba było iść naprzód.

W świetle jedynej lampy oliwnej ruszyliśmy — ja i moi ludzie. Za chwilę dziwny chłód objął nam kończyny. Wtedy dopiero poczuliśmy, że brodzimy w wodzie.

Czemp prędzej zamknęliśmy drzwi. Olbrzymie maszyny obracały się jeszcze, ale woda wznosiła się stale ku podstawie cylindrów. Korby babrały się w niej, rozpryskując ją wkoło wraz z oliwą.

Usiłowałem włączyć pompy, ale wnet przekonałem się, że to wysiłek daremny. Wów-

czas, w obawie eksplozji, czy wypadku, postanowiłem zatrzymać maszyny. I to było niemożliwem, bo mieliśmy już wody po piersi, a dostać się do przedziału kierowniczego było niepodobieństwem. Ciężkie płyty podłogi, uniesione prądem, pływały tu i ówdzie. Brodzenie po wodzie ponad zenzami, kto wie, może otwartemi wprost na głębie morza, groziło zgubą. Do tego wiry, wywołane obrotem korb, zdawały się nas przyciągać.

Poczęliśmy więc wspinać się ku górze wzdłuż rur i kondensatorów. Trzymaliśmy się jeden drugiego, by nie dać się porwać przez owe, wytworzone maszyną, wiry. Niestety, łańcuch ludzki pękł raz i drugi, i kilku ludzi spadło między korby i tryby. Biedacy utonęli, albo zostali porwani na sztuki, zgnieceni na miazgę. Mam jeszcze w uszach ich przeraźliwe krzyki.

My, pozostali, w ciemności dotarliśmy aż do krat podłogi balkonu, umieszczonego nad cylindrami. Ale krat tych podnieść nie mieliśmy siły, a woda z dołu nadpływała. Do tego rozpalone cylindry zamieniały ją w ukrop, nasycony oliwą. A kłęby pary unosiły się w niemożliwie zgęszczonem powietrzu.

Byliśmy poparzeni, przemokli, nawpół zduszeni. Obwijaliśmy się mokremi płachtami naszych podartych koszul. Polewaliśmy się wzajemnie wodą, czerpiąc ją z chłodniejszych miejsc. A tymczasem pod nami maszyny,

wciąż kręciły się niezmordowanie, maniac nas w swe stalowe objęcia. Byłem pewny, że la-da chwila siły mnie opuszczą i nie będę w stanie utrzymać się zbawczej kraty. Wówczas maszyny zrobią ze mnie miazgę.

Powietrze stawało się coraz nieznosięjsze. Płucom brakło tchu. Skronie biły młotami. Przestrzeń wolna zmniejszała się z każdą chwilą — ciśnienie rosło. W ciemności grozę budziły nawoływania ludzi, wzajemnie dodających sobie odwagi.

Wreszcie woda doszła do połowy cylindrów i maszyny stanęły. Nie wiedziałem, że izolowaliście kotły. W każdym razie mieliśmy się za straconych.

Jeden z podoficerów, z prawdziwem poświęceniem, wspomagał kolegów, dodawał im ducha. Ale jednego po drugim opuszczały siły. Z początku było nas ośmiu. Potem sześciu. Potem pięciu. Co kilka minut, wiekami się zdających, złowróżbny plusk głosił o śmierci towarzysza. W brudnej, nasyczonej oliwą wodzie, pływały ciała utopionych.

Wreszcie siły opuściły i mnie. Rozprostowałem palce. Ale jakieś krzepkie ramię schwyciło mnie w pól. To ów bosman przyszedł mi z pomocą. Uczepiony jedną ręką kraty, trzymał mnie tak długo, aż nieco sił mi wróciło.

Wkońcu zostało nas tylko trzech. Myśleliśmy, że okręt tonie, opuszczony przez zało-

gę. Poleciliśmy się Opatrzności. Dalsza walka o życie stawała się zbyt ciężką.

I wówczas poczuliśmy nagle ożywczy prąd zimnej wody, a jednocześnie usłyszeliśmy szmer otwieranego wentyla. A więc „Warrior” płynął jeszcze. I nie był opuszczony przez załogę. Nadzieja ratunku zaświtała nam powtórnie.

Wreszcie, po blisko trzech godzinach niewypowiedzianych męczarni, usłyszeliśmy nad głową stapania, świstek bosmański, wreszcie otworzyliście luk. Ostatkiem sił zawołaliśmy o ratunek..

WALKA O ŻYCIE.

Powróćmy teraz na pokład do kapitana Molteno.

Kiedy kontakt z nieprzyjacielem został zerwany, cały wysiłek załogi skierowany zostaje ku ocaleniu okrętu. Ale zadanie to przerasta ludzkie siły.

Na szczęście wszystkie działa większego kalibru mogą strzelać przy zastosowaniu napędu ręcznego. Dwie wieżycy, zablokowane odłamkami, udaje się jako-tako uwolnić i zwiększyć ich pole ostrzału. Najwyższy czas, bo oto wachtowi meldują łódź podwodna.

Fałszywy alarm. Żadna łódź podwodna nie brała udziału w bitwie jutlandzkiej. Ale obawa przed niemieckimi U-bootami była tak

wielka, że dostrzeżono ich coś kilkanaście, a nawet admirał Beatty, człowiek nieustraszony i trzeźwy, dał się meldunkom tym zasugerować. Widać z tego, że łódź podwodna jest bronią straszną i demoralizującą przez samą swą obecność.

6.55. Okręt na horyzoncie! „Warrior” bierze, o ile możliwości, kurs w tym kierunku. Tamten też się przybliża. To transportowiec lotniczy „Engadine”.

Z jego pokładu wzbił się w początkach bitwy jedyny brytyjski samolot. Ale ciekawy raport lotników doszedł rąk głównodowodzącego zbyt późno i pożytek żaden.

Kapitan Molteno wnet sygnalizuje na „Engadine” po pomoc. Oba okręty płyną teraz opodal. Inwentarz strat:

Przeszło 15 pocisków ciężkiego kalibru i 6 średniego trafiło w nieszczęśliwy krążownik. Nie licząc, oczywiście, odłamków i rykoszetów. Cały okręt pełny jest płomienia, dymu i trujących gazów prochowych. W międzypokładzie jedno morze ognia. Pokład porwany niczem koronka, a wszystkie szalupy w drżących. Maszty i kominy sterczą jeszcze dumnie ku niebu, ale pierwsze odarte są z takielunku, drugie podziurawione, jak rzeszoto. Niżej linii wodnej z lewej burty zionie olbrzymia dziura, poprzez tylny przedział bunkrowy, aż do maszyn. Podwójne dno jest przebite w innem jeszcze miejscu. Kolektor

parowy przerwany. Kanalizacje i przewody przekąźnicze zniszczone. Olbrzymia wyrwa (3 metry na 5) widnieje w głównym pokładzie.

Jak dotąd, 68 trupów zaściela pokład, a w lazarecie jęczy około 40 rannych. Trzech z nich dogorywa. Lekarze i sanitariusze mają roboty po łokcie.

W jednym miejscu cały pokład jest pokryty artykułami spożywczymi. We krwi i kurzu leżą piękne szynki, bekony, bułki, owoce. To pocisk rozwalił kredens. Poległ oficer cieśla z większością swoich ludzi. Wszystkie sikawki są nie do użytku, z wyjątkiem dwóch małych, typu Downtons i jednej ręcznej. Ubrani w przeciwdymowe aparaty marynarze, poprzez dziury bunkrowe dostają się do wnętrza, podając sobie wiadra z wodą. Ludzie walczą na śmierć i życie, jakby każdy miał potrójny zasób sił. A przecież to już wieczór.

Wreszcie ogień, zwalczany od zewnątrz i wewnątrz, poczyną przygasać. Zato drugie niebezpieczeństwo staje się coraz groźniejsze. „Warrior” tonie.

Tonie nieodwołalnie, przechylając się na prawą burtę. Daremnie czterej pozostali przy życiu cieśle czynią cuda, podpierając zagrożone przegrody, zatykając dziury, budując kesony. Daremnie pomagają im cała wolna część załogi. Okręt zagłębia się coraz więcej,

— Przygotujcie tratwy! — komenderuje Molteno.

A jednocześnie wydaje rozkaz (jak wyżej): zatrzymania maszyn i przywołania „Engadine”.

— Weźcie nas na hol! — sygnalizuje.

Operacja nie jest łatwą. Hol trzeba ucześcić na głównym pokładzie, w miejscu, gdzie dopiero co wygasł pożar. Ale poprzez dymy majtkowie rażno ciągną stalową linę.

O dziewiątej „Engadine” poczyną holować z szybkością 8 węzłów. Barometr spada. Morze dotychczas spokojne, zaczyna falować. Mocno zagłębiany okręt tacza się, jak pijany. Hol trzeszczy i grozi zerwaniem.

Zapada noc ciemna i burzliwa. Na spienionej fali dwa okręty borykają się z żywiołem. Majtkowie „Warriora” pracują niezmordowanie. Czyż poto wydarli swój okręt jednemu żywiołowi, aby go oddać drugiemu?

Wicher i fala rosną. Z mostku do tylnej kabiny sterniczej wydaje się rozkazy przez polowy telefon, boć właściwy ster i telegraf maszynowy nie istnieją już dawno. Ale „Warrior” już nie słucha steru. Coraz staje wpoprzek fali, kładąc się na burtę.

O północy trzeba zmniejszyć szybkość do 6 węzłów. O drugiej w nocy udaje się nieustrudzonej załodze powstrzymać dalszy opór wody. Ale o czwartej wobec wichru i fali, przeogrody ustępują. Woda coraz szybciej wdziera

się do ażurowego kadłuba. Dzień wstaje ponury, deszczowy.

Szósta. Kapitan Molteno już po raz trzeci obchodzi cały okręt, zachęca majtków, dodaje im ducha. Jednak oficerowie orzekają jednogłośnie, że stary „Warrior” nie wytrzyma. Gdyby to choć pogoda... Ale przy takiej fali...

7.15. Fala wciąż wzmacza się. Hol trzeszczy niepokojąco. Co chwila specjalny oddział majtków pracuje nad jego wzmocnieniem. Co będzie jednak, gdy pęknie pomiędzy okrętami?

Komander Ingham, inżynier Kitching i jeden ze starszych oficerów schodzą w dół, by raz jeszcze określić położenie okrętu. Ten przewala się coraz ciężej, nie wstaje już, i czyni wrażenie, jakby lada chwila miał się wyrzucić kilem wwyż.

Czy można dłużej czekać? Czy można wystawiać na pewną śmierć kilkaset istnień ludzkich? Czy nie uczyniono wszystkiego, co tylko było możliwem dla uratowania krążownika?

— Okręt nie wytrzyma w żadnym wypadku ponad dwie godziny — melduje Ingham. — A katastrofa może nastąpić i wcześniej. Choćby zaraz.

Barometr spada w dalszym ciągu. Długie, głębokie, zielone grzywacze ciągną do szturmu przeciw bezbronnemu okrętowi. Wiedzą już, że zdobycz im nie ujdzie.

-- „Engadine”, podejść!

Umówiony sygnał zawisa na flaglinach „Warriora”. Ale to sprawa niełatwa. Podejść do tonącego statku przy tak wzburzonym morzu i zabrać zeń załogę należy do rzeczy najtrudniejszych na świecie. Przecież „Warrior” może uszkodzić, a nawet pociągnąć za sobą w odmęty znacznie mniejszy „Engadine”.

Mimo to ten ostatni zbliża się. Jego dowódca, komandor Robinson, dokonywuje prawdziwego majstersztyku, by ratować ginących towarzyszy. O przeprawie szalupami czy tratwami, wobec wzburzonego morza, nie można przecież marzyć. A zresztą, wszystkie szalupy „Warriora” są nie do użytku, „Engadine” zaś posiada ich zbyt mało. Cała nadzieja w umiejętnym manewrze.

„Engadine” próbuje ostrożnie. Z początku z prawej burty — rzecz wydaje się niemożliwa. Potem z lewej: sprawa beznadziejna. Tonący „Warrior” zatacza się niebezpiecznie, drąc swym stalowym pancerzem gładkie boki transportowca.

Ten próbuje po raz trzeci. Nerwy marynarzy „Warriora” wystawione są na jedyną w swoim rodzaju próbę. Jeśli „Engadine” nie podejmie, nie pozostanie im nic innego, jak skakać do morza. Ilu wówczas uda się wyratować — Bóg jeden raczy wiedzieć.

Mija pół godziny, wobec której wiek wy-

dałby się chwilką. Wreszcie „Engadine” przybija do rufy, bokiem do prawej burty.

„Warrior” ruluje ciężko. Okręty trą się bokami, stykając się w jednym tylko miejscu. Fala przewala się już przez pokład krążownika, zaledwie na dwie stopy sterczący nad woda. Wewnętrzne pomieszczenia są zatopione.

Bum, bum, bum — biją skrzywione działa i połamane blachy „Warriora” w burtę „Engadine”. Ale kapitan Molteno nie śpieszy się. Wie, że zbytni pośpiech w takich wypadkach szkodzi. Jedna chwila słabości, czy niedopatrzenia—i popłoch gotowy, a oszalały z trwogi tłum rzuci się na transportowiec, tratując, miażdżąc i spychając do morza. Wszak w ludziach zwierzęce instynkty drzemią tylko.

— Najprzód ranni!

W przygotowanych zawczasu hamakach sanitariusze i ochotnicy przenoszą ciężiej rannych. Potem następują lżej ranni. Załoga „Engadine” pomaga im, jak może. Trzeba być nieładą akrobatą, aby w takich warunkach przejść z jednego okrętu na drugi.

To też jeden z rannych wpada do wody. Natychmiast porucznik-lotnik Rutland skacze za nim i wydobywa go.

Teraz kolej na załogę. Kolejno numerowanymi plutonami marynarze postępują ku rufie. Podoficerowie i oficerowie, jak przystało, idą z tyłu.

— Uważać! Wyczekać momentu!

Trzeba uchwycić stosowną chwilę, kiedy pokład „Engadine” znajduje się na równi lub nieco niżej z zalewanym falami pokładem „Warriora”. Ponieważ ten ostatni siedzi już głęboko w wodzie, chwile takie zdarzają się coraz rzadziej. Niebawem trzeba wspinać się w górę, co na rozkołysanych okrętach i dla wymęczonych ludzi — nie jest łatwem, ni przyjemnem.

To też lekkie zdenerwowanie przejawia się między załogą „Warriora”. Tu i ówdzie marynarze poczynają się tłoczyć — napierać od tyłu: Uważaj, kapitanie Molteno!

— Trębacz, zagraj „baczość!”

Trębacz — mały, dzielny chłopiec, gra do brze znany sygnał. I jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, tłum marynarzy zatrzymuje się, przestaje tłoczyć. Więcej — posłuszny swemu „władcy po Bogu”, odbiega od zbawczego okrętu, i jak na mustrze, biegnie na spardek. Tam ustawia się, jak należy, plecami do potrzaskanych kominów.

Oficerowie „Engadine” mają łzy w oczach. Nie każdemu bowiem jest danem być świadkiem podobnie bohaterskiego poświęcenia, podobnie pięknego przykładu karności i obowiązku. A przecież są to najpiękniejsze cnoty żołnierskie i dumnym może być naród, mający takich obywateli.

— Naprzód!

Na dany przez kapitana znak trębacz znów gra. Tym razem w ordynku, dwójkami marynarze wyruszają na rufę. Wszystko odbywa się jak należy. Po kwadransie na pokładzie krążownika pozostaje tylko dowódca i starszy oficer.

— Wszystko gotowe, sir — melduje ten ostatni.

— Nikt nie pozostał?

— Nie, sir.

— A więc kolej na nas, stary przyjacielu. I stosowanie do tradycji, obaj oficerowie opuszczają okręt. Ingham przedostatni, Molteno ostatni. W chwilę później wielka czarna fala przelewa się przez pokład.

— Hurra! hurra! hurra!

To załoga „Warriora” żegna swój okręt. Niejeden z marynarzy płacze. Są chwile, których „szczur lądowy” nigdy zrozumieć nie potrafi.

— Naprzód wolno!

„Engadine” odbija. Ma dziurę w przedziale maszynowym i kilka wyrw w pokładzie. To działa i wystające części kadłuba krążownika tak go urządziły. Ale ktoby teraz zważał na takie głupstwa.

Jeszcze trzy hurra. „Engadine” oddala się, unosząc rozbitków. I długo widać jeszcze z wody unoszącą się dumnie rufę „Warriora”.

a nad nią wielką, białą, ze skośnym krzyżem w rogu, banderę Królowej Mórz — Wielkiej Brytanji.

OKRĘT JEGO KRÓLEWSKIEJ MOŚCI „WARSPITE“.

A oto historia pancernika „Warspite“.

Piękny ten okręt najnowsze go typu (28.500 tonn, 25 węzłów, 8 dział największego podówczas kalibru morskiego 381 mm) jest przedostatni w szyku V eskadry bojowej kontr-admirała Evan Thomasa, przydzielonej do floty krążowników Beatty'ego. Eskadra, złożona z okrętów bratnich, „Barham“, „Valiant“, „Warspite“ i „Malaya“, podtrzymuje aktywnie swego dowódcę w ciężkiej walce z gros floty niemieckiej.

— Wkrótce po naszym zwrocie — opowiada H. T. Walwyn — starszy oficer „Warspite“, — zauważyłem z tyłu całą niemiecką „Hochseeflotte“. Widziałem maszty, kominy i nieskończoną, przeraźliwie długą linię pomarańczowych wyblasków. Osiem okrętów waliło do nas z dział. Huk nadlatujących i pękających pocisków ogłuszył mnie zupełnie. Do tego własne nasze salwy raz po raz wstrząsały okrętem. Spostrzegłem przez lornetę, jak dwa razy trafiliśmy w czołowy okręt

wroga. Sam poczułem kilka dość dziwnych wstrząsów, ale nie zwróciłem na nie uwagi.

Wnet zadzwonił telefon. To dowódca rozkazał mi udać się na rufę, gdzie podobno odnieśliśmy poważne uszkodzenia. Zażądałem powtórzenia rozkazu, sądząc, że to pomyłka. Ale powtórzono mi go w tym samym sensie.

Co było robić? Chwilę zastanawiałem się, czy iść górą, czy dołem. Wybrałem pierwszą drogę, jako krótszą. Ale zaraz na dachu najbliższej wieżycy wzięło mnie piekło w swe objęcia. Pociski leciały jeden za drugim, huk przeszedł w jedno ogłuszające wycie. Nie powiem, abym tracił tam swój czas. Biegłem tak szybko, jak tylko mogłem.

Kiedy przebiegałem pokład szalupowy, granat uderzył w tylny komin, przebił go i pękł z hukiem. Odłamki posypały się na wszystkie strony. Podniosłem kołnierz — jakby mi to co mogło pomóc — i pobiegłem dalej, niczem tropiony jeleni.

Zadyszany wpadłem na międzypokład. Posterunek ogniowy Nr. 6 był na stanowisku. Zadzwoniłem do dowódcy, że wszystko w porządku. W rzeczywistości byliśmy trafieni w okolicy tylnego kabestanu, ale o tem jeszcze nie wiedziałem.

Przeszedłem przez szyb kuchenny i po drodze oznajmiłem ludziom, zatrudnionym podawaniem amunicji, że wszystko „all right”. I wyruszyłem już spokojniej ku dziobowi,

kiedy nagle pocisk trzydziestocentymetrowy przebił pancerz międzypokładu.

Chwilę wydawało mi się, że to koniec świata. Morze żółtego płomienia, tuman brudnego, czarnego kurzu, niewysłowiony zaduch, wreszcie huk straszliwy. Cały okręt zdał się walić z trzaskiem.

Drużyna pożarnicza Nr. 2 nadbiegła na moje wołanie. Pod prądem wody z dwóch węzłów, płomienie przygasły. Ale kilku ludzi zostało zaczadzonych wyziewami wybuchu.

Dziura, wybita przez granat pancerny, miała około 30 cm. średnicy. Wielkie kawały odłupanego pancerza zostały wypchnięte na międzypokład, gdzie wołyżowały przez chwilę, niszcząc wszystko na swej drodze. Kilkadziesiąt wyrwanych nitów leżało na podłodze. Tuby przekąźnicze i kable elektryczne, przechodzące pod sufitem, zostały pogięte i poszarpane.

Godzina 5.20. Wyruszyłem znów na rufę z lewej burty. Znalazłem apartament admirała zalany wodą, przelewającą się przez iluminatory. Tylny pokład był pozrywany i powyginany w fantastyczne kształty. W rufowej kabine stopa wody. Nie ulegało wątpliwości, że kadłub był przebity od spodu i wobec wielkiej szybkości i zwiększenia wagi, zagłębiał się ponad normę. Stąd też przy silniejszym kołysaniu nabiegała woda.

Tylny przedział torpedowy również sygna-

lizował, że wzbiera w nim woda. Ale okazało się, że to nic ważnego. Wyszedłem na pokład, gdy dano mi znać, że pocisk wybuchł w magazynie dowódcy. Znalazłem moją własnąabinę literalnie wyrzuconą na wierzch. W pokładzie czterometrowa dziura. Resztki mej kabiny płoną. Udało mi się tylko ocalić fotografię żony.

Drużyna pożarna Nr. 5 pracowała w pocie czoła. Uszkodzone przewody wodne zatykano płótnem i drzewem. Mimo to woda sączyła się zewsząd i spływała kaskadami na międzypokład przez otwory, wybite w pokładzie głównym. Do tego całe masy wody wzbitej padającymi wokoło nas pociskami, stanowiły niezbyt miły prysznic. Nie było kawałka pokładu nie posiekanego odłamkami. Nawet grube pancerne odrzwia leżały wyrwane z zawiasów

Ciężki pocisk wybuchł na dachu wieżycy „X”. Nie przebił jej, ale ogłuszył część załogi. Odłamki zabiły i raniły kilkunastu ludzi z drużyny pożarnej. Inny pocisk przebił centralny przewód wentylacyjny maszyny.

W chwilę potem zaczęła zewsząd napływać woda. Czyniliśmy co można, by powstrzymać jej napór. Uszkodzony przewód wentylacyjny zatkailiśmy kauczukiem i sosnowymi bierwionami. Woda przestała się wdzierać, ale w maszynie zapanało straszliwe

gorąco. Trudno. Był to jedyny sposób aby ocalić maszyny od zalania.

Z różnych części okrętu meldunki, że napływa woda. Fizyljerzy hamakami probują powstrzymać jej napór. Ale ciśnienie jest tak silne, że wypycha hamaki do wewnątrz. Jeden z pocisków niszczy instalację elektryczną. Wszystkie lampy gasną i złowroga ciemność zalega wnętrze okrętu.

Stąpając po szkle rozbitych żarówek udaje mi się znaleźć i zapalić świecę. Inni czynią to samo. Strażacy mają ręce we krwi od ciągłego uprzątania sterczących ostrych blach.

W warsztacie mechanicznym trzydziestocentymetrowy pocisk. Nie wybuchł na szczęście. Ładunek wychodzi zeń, jak wielkanocne drewniane jajko. Dwóch palaczy odkręca zapalnik. Przybywam dość wcześnie by przerwać tę niebezpieczną zabawę.

Daję rozkaz jednemu z oficerów zatelefonować do dowódcy, że wszystko w porządku. Sam zapalam papierosa aby doprowadzić umysł do równowagi. Spotykam naszego intendenta, który spacerował w kamizelce ratunkowej i wymyślał w sposób niezbyt wytworny na „Wielką Flotę”. — Czyż nadpłynie nareszcie ten zbór gamoniów? — wołał. Uśmieliśmy się nieco.

W tejże chwili trzydziestocentymetrowy pocisk wpada do kuchni i wybucha pod po-

kładem. Dym, płomień, zaduch. Jeden z palaczy woła: — O, mój obiad djabli wzięli!

Paskudna awaria obok kancelarii mechaników. Trójkątna płyta pancerza zupełnie zerwana. Rezerwoary ze słodką wodą i ropą są przebite. Kurz, ropa, woda tworzą jeden straszliwy melanż. Dziura mieści się zaledwie 30 cm nad powierzchnią morza. Załoga usiłuje ją zatkać, ale za każdym rozkołychem, fala bije w otwór, odrzucając ludzi. Oblani wodą i tłustą ropą wyglądają jak złote rybki, miotające się w basenie.

Praca w tym miejscu trwa do późnej nocy. Nagromadzono około 600 hamaków i mnóstwo drzewa. Z wielkim trudem udało się wkońcu powstrzymać napór wody.

Drugi boczny przewód wentylacyjny został przebity. Znowu woda napływa do maszyny. Wraz z bosmanem - cieślą wlałem do rury i zatkałem ją gumą. Wyszedszy zobaczyłem, jak pocisk uderzył w górną baterję. Kazałem otworzyć żaluzję, by się tam dostać, ale wionęło żarem i płomieniem. Kazałem zamknąć. Od góry słychać jęki i nawoływania.

Na dziobie pożar. Odłamek granatu spowodował wybuch czterech ładunków armatnich. Ale udaje się ugasić. Pożar ten nie miał więc tak katastrofalnych skutków jak na „Malaya”, gdzie spowodował śmierć i kalectwo wielu ludzi.

Wylazłem na spardek i znalazłem wszystko w ogniu. Przewody wodne były oddawna porwane i o zwalczaniu pożaru nie było mowy. Przez szczeliny blokhauzu sygnaliści darli się w niebogłosy: „Ugaście ogień, ugaście ogień”! Biedacy lękali się, że będą żywcem usmażeni.

Było około szóstej, gdy udało się nam ugaścić płomienie przy pomocy pary puszczanej z kolektora. Ale zato za chwilę zaczęło się palić w kabinie nawigacyjnej. Były tam gumowe kołnierze ratunkowe. Płonąc wydziełały tak straszliwy fetor, że nie sposób było przedostać się do ogniska pożaru.

Wszystkie nadbudówki były zniszczone lub powyginane i wyglądały jak spalona fabryka. W kursywach płonęło z suchym trzaskiem linoleum. Pokład falował od gorąca. A pociski niemieckie wciąż jeszcze nadlatywały.

Przez otwór w pancerzu rzuciłem okiem na zewnątrz. Wszystko wydawało mi się czerwone, ponure, straszliwe i groźne. Wokół nas gwałtowna kanonada i niebotyczne gejzery wodne, wzbite padającymi w morze pociskami. Woda wciąż jeszcze wdziera się do centralnej maszyny. Ale nikt nie traci ducha. Żołnierze marynarki znajdujący się z lewej (niezaangażowanej) burty spokojnie grają w karty.

Otrzymałem wiadomość, że ludzie zam-

knieci w tylnym przedziale maszyny sterowej nie mogą wyjść i że woda wznosi się w ich klatce. Ale drzwi zacięły się. Nie sposób ich otworzyć. Przez telefon dodają uwięzionym ducha. Zresztą woda podnosi się bardzo powoli*).

Dwaj palacze chcą mi koniecznie wręczyć cały szereg zegarków, portmonetek, listów i innych przedmiotów znalezionych przy trupach. Nie wiem, co się dzieje nazewnątrz. A hałas wzrasta się z każdą chwilą.

ŚMIERTELNY KRĄG.

Nic dziwnego, że komandor Walwyn słyszy wzmagający się hałas. Bowiem od kilku minut „Warspite” zawróciwszy, zmierza wprost na wroga.

Oto, co się stało.

Okolo g. 6.20 dostrzeżono nareszcie „Wielką Flotę” rozwijającą się do boju. To też Evan Thomas nakazuje swoim pancernikom wykręcić w lewo, aby zająć stanowisko w ogonie linii bojowej. „Barham”, „Valiant” i „Warspite” wykręcają na dany sygnał, jak na mustrze. Ale będący nieco w tyle i z lewa „Malaya”, — biegnie dalej poprzednim kursem.

*) Uwolniono ich dopiero po ośmiu godzinach.

Gdy pancernik admirałski wykręca znów w prawo, dowódca „Warspite”, obawiając się zderzenia z „Malaya” wydaje rozkaz — „W prawo 20”. W ten sposób chce uprzedzić tylnego matelota o swoich intencjach.

Zdenerwowany bliskością pędzącego pod prostym kątem, z szybkością pośpiesznego pociągu, pancernika — sternik przekłada ster zbyt szybko i gdy w chwilę później otrzymuje rozkaz — „zero” — ster zacina się.

Teraz już nie „Malaya” jest groźny dla „Warspite”, a pobliski „Valiant”. Z zablokowanym na brawo sterem pancernik z szybkością 24 węzłów pędzi wprost na bratni okręt. Jeszcze chwila, a zderzenie jest nieuniknione.

Ale obaj dowódcy nie tracą zimnej krwi. Odrazu właściwie oceniają sytuację. „Warspite” przechodzi tuż za rufą „Valianta”, zakręcając w przeciwnym kierunku.

Teraz już nie groza zderzenia zawisa nad „Warspite”, a inne niebezpieczeństwo. Zakręciwszy ku wrogowi, bezwładny okręt stawia teraz czoło całej flocie niemieckiej.

Hałas eksplodujących pocisków jest tak straszny, że nie słychać nawet rozkazów dowódcy, wrzeszczanych z blokhauzu. Oficer nawigacyjny jest oślepiiony. Własne działa nie mogą grać, bo okręt zakręcając, zmienia wciąż położenie. Teraz właśnie mierzy dzio-bem wprost w nadbiegające całym pędem

pancerniki niemieckie. Odległość zmniejsza się z każdą chwilą.

Odrąciwszy ранego porucznika — dowódca sam podbiega do przyrządów przekątniczych. Rączka telegrafu maszynowego raz i drugi porusza się gwałtownie.

— Włączyć zapasową maszynę sterową, — ryczy komendant Phillpotts.

„Warspite“, na którym sześć okrętów czołowych wroga skoncentrowało swoją artylerję, ginie cały w morzu ognia i płomienia. Ale te właśnie dymy, płomienie i wypryski wodne stają się jego zbawieniem. Niemcy przestają widzieć cel. Zresztą tak oni, jak i Anglicy pewni są, że dla „Warspite“ nadeszła ostatnia godzina. Niemcy są nawet tak głęboko przekonani, że powoli wstrzymują ogień.

A tymczasem pod wpływem wciąż zablokowanego steru, pancernik wykręca znów ku linjom angielskim. Opisał właśnie całe koło i teraz trzeba go w tym żyroskopicznym ruchu zatrzymać. Inaczej biada. Drugi obrót może stać się śmiertelny.

— Lewa maszyna małą wtył.

Kompensując maszyną położenie steru, dowódca wyprostowuje okręt. Ale szybkość z tego powodu znacznie spada. Odległość od nieprzyjaciela znów zmniejsza się. Pociśki niemieckie poczynają uderzać. A po-

przez dymy i słupy wodne kanonierzy „Warspite” nie mogą nawet dojrzeć celu.

— Pomocnicza maszyna sterowa włączona! Uf! Nareszcie! Może się uda wyjść z tego piekielnego kotła?

Both engines full ahead *).

Pełną szybkością pędzi „Warspite”, by dogonić „Malayę”. Ale co to? Po chwili zaczyna znów zawracać w prawo. Gorze!

Z dymów wyłania się w pobliżu jakiś okręt. Płonie, ale mimo to grzmi z dział. Oficerowie „Warspite” poznają krążownik pancerny „Warrior”. Na nim teraz skupia się ogień przeciwnika.

Cóż u licha z tym obrotem? Mimo wszystko pancernik zawraca. Znów dziób jego zmierza ku wrogowi. Czyżby ster nie działał?

„Warspite” przechodzi z tyłu za „Warriorem”, poczem opływa ten ostatni, czyniąc koło nieco mniejsze od pierwszego. Ogień nieprzyjacielski znów koncentruje się na pancerniku. Około trzydziestu pocisków wali weń jeden po drugim. Ale ruch ten przynajmniej ratuje „Warriora” od natychmiastowej zagłady.

A tymczasem wśród ognia, dymu i zgiełku, marynarze starają się stwierdzić, co jest przyczyną obrotu. I oto po chwili nadchodzi telefoniczny meldunek:

*) Wszystkie maszyny pełną naprzód!

— W pośpiechu źle załączono maszynę pomocniczą. Zamiast na „zero” — na „15” w prawo”. Zaraz naprawimy.

I rzeczywiście po chwili dumny pancernik wyprostowuje się. Najwyższy czas.

— Toniemy! Na rufie pełno wody.

— Zatrzymać maszyny. Sprawdzić uszkodzenie.

Okazuje się na szczęście, że uszkodzenie, acz poważne, nie jest śmiertelne. Tymczasem ciężar bitwy przenosi się gdzieindziej. Niemcy pod naporem „Wielkiej Floty” podają tył.

O 8.30 wieczór, „Warspite”, którego maszyna nie jest w stanie dać ponad 16 węzłów, płynie do Rosyth. Ma na pokładzie 16 zabitych i 17 rannych. Załoga wciąż walczy jeszcze z pożarem. Ale nie tu koniec jej trudów.

1 czerwca o 8 rano, podczas gdy pochyłony i ciężko w wodzie siedzący okręt zbliża się do brzegów Anglii, atakuje go niemiecka łódź podwodna.

Jedna torpeda przechodzi o parę metrów przed dziobem. Druga przesuwa się wzdłuż prawej burty. Szczęśliwym manewrem dowódca omija obydwie. Poczem, zwiększywszy z trudem szybkość do 21 węzłów, poczyną płynąć zygzakiem.

Wokół pustkowia, żadnego okrętu. Jeden trafny strzał torpedowy i będzie po wszystkim. To też w przewidywaniu ostateczności,

kapitan nakazuje wynieść na pokład rannych i przygotować tratwy.

O dziesiątej okrzyk: — Łódź podwodna z lewej burty, 800 metrów w tyle!

Działa otwierają ogień i Niemiec znika.

— Ten ranek jest jednym z najpodlejszych jakie miałem w życiu, — twierdzi komandor Walwyn. — Czuliśmy wszyscy, że nasz los zawisł na włosku. To też gdy wreszcie przeszliśmy pod mostem w Forth, odetchnąłem z prawdziwą ulgą.

Bilans strat bitwy juiilandzkiej:

Anglicy:

Indefatigable	18.750 tonn
Queen Mary	27.000
Invincible	17.250
Defence	14.600
Warrior	13.600
Black Prince	13.600
Tipperary	1.730
Nestor	1.025
Nomad	1.025
Turbulent	1.080
Fortune	1.000
Shark	935
Ardent	980
Sparrowhawk	935

14 okrętów	112,450 tonn
Zabitych	6097
Rannych	510
Jeńców	177

Niemcy:

Lützow	26.300 tonn
Pommern	13.200
Wiesbaden	5.500
Elbing	4.300
Rostock	4.700
Frauenlob	2.670
S. 35	640
V. 27	640
V. 29	640
V. 4	560
V. 48	1.100
11 okrętów	59.610 tonn
Zabitych	2551
Rannych	507

Niemcy zwyciężyli „na punkty”, dzięki może przesadnej nieco ostrożności adm. Jellicoe. Plac boju pozostał przy Anglikach.

Z naznaczonych przez fatum krążowników „Arbuthnota”, wyleciał w powietrze w nocy po bitwie jeszcze trzeci okręt — „Black Prince”. I tu nie pozostał ani świadek klęski. Z całej eskadry ocalał tylko będący poza akcją „Duke of Edimburgh”.

BITWA NA ŁAWICACH FLANDRII.

Kanał La Manche w czwartym roku wojny. Noc z 20 na 21 marca 1918. Szósty dywizjon

patrolowy wyrusza z Dunkierki aby czuwać nad Pas de Calais. Raidy torpedowców niemieckich stają się bowiem coraz częstsze.

Szósty dywizjon składa się z dwóch kontrtorpedowców angielskich: — „Botha” — (dowódca Murray Rede) i — „Morris” — (Percival), — oraz trzech francuskich: — „Capitaine Mehl”, — (de Parceval), „Magon” — (Champoiseau) i „Bouclier” (Alfred Richard). Ten sam Richard, którego w zeszłym roku żegnaliśmy na dworcu głównym w Warszawie, gdy po trzyletnim pełnieniu obowiązków szefa francuskiej misji morskiej w Polsce, odjechał do Francji, aby objąć dowództwo najnowszego krążownika, noszącego miano marszałka Francji i Polski Ferdynanda Focha.

Godzina dziewiąta. Noc pogodna, ale księżyc poczyną zachodzić. Jednocześnie od strony Dunkierki w ciszę nocną wsrubowuje się obcy pomruk.

Nie jest to pomruk wiatru czy fali, bo żywioły są dziś spokojne. Rośnie też nadto szybko. Po kilku minutach wprawne ucho odróżnić już może miarowy turkot motorów niemieckich samolotów. Atak powietrzny.

Z ziemi wykwita cała kolumnada pasm świetlnych. To, reflektory poczynają szukać wroga. Jednocześnie odzywa się ponury bas dział przeciwlotniczych, przerywany wybuchami bomb. Samoloty niemieckie sieją dzieło zniszczenia.

Po raz 120 od czasu wybuchu wojny Dunkierka — drugie po Verdunie miasto bohaterów — zostaje bombardowane. Na szczęście, tym razem z rzuconych 50 bomb, żadna nie czyni ofiar. Straty są czysto materialne.

Ale o tem wszystkiem marynarze 6-go dywizjonu nie myślą. Z wzrokiem wbitym w granatową powierzchnię morza, czuwają. Nawigacja na La Manchu jest w czasie wojny bardzo niezdrowa. Żadnych latarni morskich, boi huczących czy dzwoniących, pływających znaków. Zamiast nich miny własne i nieprzyjacielskie, łodzie podwodne czyhające na swą ofiarę, tajemnicze okręty bez świateł. Do tego nieoznaczone już niczem mieliżny i rafy, przejścia między którymi trzeba odgadywać instynktem. Jeden fałszywy manewr i siedzi się na piasku.

Aby ułatwić nawigację okrętom patrolowym, Anglicy którejs nocy ustawili w pobliżu Ostendy małą czerwoną boję. Ale Niemcy dostrzegli ją i następnej nocy przestawili w inne miejsce. W kilka dni później torpedowiec brytyjski osiadł na mieliźnie i ledwo udało się go ściągnąć. Anglicy ustawili zaraz podobną boję w inem miejscu i tym razem rozbił się niemiecki patrolowiec. Odtąd obie strony za cichą zgodą, przestały bawić się bojami w piłkę i zaniechały wogóle ustawiania znaków. To też pływanie, szczególnie w nocy i w szyku torowym (dziób za rufą), gdzie

idący w środku okręt widzi tylko latarkę szczelinową poprzednika, do łatwych nie należało.

Zbliża się północ. Księżyc chowa się za horyzontem, a jednocześnie rozpoczyna się przypływ. Za kilka godzin ławice Flandrii zostaną pokryte i okręty będą miały zupełną swobodę ruchów.

Godzina 3.50. Salwy armatnie od zachodu. Kanonada od wschodu. Nad Dunkierką błękitnawe ognie granatów świecących. Jednocześnie białe nożyce reflektorów obrony wybrzeża poczynają krajać ciemność. A oto i bas potężnych dział angielskiego monitora „Terror” i wybłyski wybuchów nadbrzeżnych baterij.

Raid! Raid torpedowców! W ciągu 10 minut piętnaście wielkich torpedowców niemieckich grzmi z dział. 1200 pocisków na nieszczęsne miasto. Korzystając z ciemności, wraz potem umykają ku Zeebrugge, chroniąc się za potężną zasłoną dymową.

Zaledwie 10 minut upłynęło od pierwszych strzałów, a już 6 dywizjon patrolowy pełną parą mknie na wschód, by odciąć wrogowi odwrót. „Botha” prowadzi. „Bouclier” ma dziurę powierzchni 3 m kw., wybitą w burcie. Podczas zwrotu w ciemnościach najechał na

„Magon”. Ale w oczach kapitana Richard to drobnotka. Przecież przed dwoma miesiącami, goniąc w nocy łódź podwodną, „Bouclier” padł ofiarą własnego granatu głębinowego. Przedwczesny wybuch poszarpał całą rufę okrętu i położył 12 ludzi. Myślicie, że dowódca powrócił do portu? Gdzie tam. Całą noc szukał niemieckiej łodzi w polu ustawionych przez nią min. Za co zresztą „Bouclier” ze swą załogą został wymieniony w rozkazie dziennym floty.

Z szybkością 30 węzłów kontrtorpedowce w szyku torowym krają ciemność. Oto i światła Newport, Ostendy i błędne latawice rakiet tułających się nad północnym cyplem lądowego frontu. Natomiast z lewej burty horyzont nagle się zaciemnia. Gwiazdy gasną jedna po drugiej, jakby kto zaciągał na niebo czarną zasłonę. Czyżby to były chmury?

Tak chmury, ale sztucznego dymu, miotanego z kominów wszystkich niemieckich torpedowców. Pierwszy pocisk świecący, wystrzelony z pokładu „Bothy” ukazał w odległości 4 mil czarną skłębioną ścianę i pomykające za nią cienie.

A oto pierwsze pociski Niemców. Z charakterystycznym gwizdem przeszywają powietrze. „Botha” odpowiada, waląc na chybił trafił w ścianę dymów. Białe fontanny wody tu i ówdzie wykwitają na morzu.

Race świetlne raz po raz rozpraszają mrok,

poczem z sykiem pogrążają się w wodzie. Złote błyski strzałów armatnich dziurawią ciemność. Odpowiadają im czerwone punkciki trafnych wybuchów. I obie flotylle z szybkością 60 km na godzinę pomykają równoległe na wschód, grzmiąc ze wszystkich dział.

Naraz między zasłoną dymową a sprzymierzonym dywizjonem, zjawia się jakiś ciemny punkt. Ciemniejszy nieco od otaczającego tła, zbliża się z wielką szybkością. Igrają nad nim roje czerwonych iskier — znak niechybny że to okręt, którego kotły dają swoje maksimum.

I rzeczywiście jest to niemiecki torpedowiec „A-19” dowodzony przez kapitana Boldmana. W ciemnościach oddalił się od swych towarzyszy, a teraz szuka ich. Widzicie — właśnie wywiesił sygnał rozpoznawczy: trzy czerwone światelka.

Odpowiedź przychodzi w postaci salwy armatniej z O. J. K. M. „Botha”. Niemiec natychmiast czyni zasłonę dymową i skrywa się poza nią, wygarniając ze wszystkich armat. Anglicy kierują się na błysk strzałów.

Naraz zasłona zwiana wiatrem ustępuje i „A-19” ukazuje się o kilkaset metrów w lewo od „Bothy”. Rozpoczyna się pojedynek artyleryjski *à bout portant*. Pociski działowe grzmiały po blachach pokładu. Na obu okrętach są już zabici i ranni.

„A-19” raz jeszcze usiłuje ujść. Daremnie! „Botha” siedzi mu na karku i idąc skośnie, przecina kurs. W mdłym świetle rakiet walczący dzielnie marynarze niemieccy widzą tuż, tuż zbliżający się z szybkością pośpiesznego pociągu angielski kontrtorpedowiec. Słyszą już rytmiczny terkot maszyn dających całą moc. I nagle oślepia ich przeraźliwe światło reflektora.

To komandor Rede, — dowódca dywizjonu — spokojny jak na mustrze, wybiera miejsce do skoku i upewnia się, czy aby ofiara nie ujdzie. Przez chwilę ostry, wysoki dziób O. JKM „Botha” wisi nad burtą niemieckiego torpedowca. Potem rozlega się trzask piekielny, jakby w tysiącnych kuźniach bito w tysiączne blachy. Potem zgrzyt hałaśliwy krajanego żelaza. A potem „Botha” przechodzi tryumfalnie między dwiema połowami rozdartego „A-19”.

A tymczasem „Mehl” i „Bouclier” dognały drugi torpedowiec niemiecki „A-7”. Trafiony torpedą okręt broni się dzielnie. Ale towarzysze, miast przyjść z pomocą, uciekają dalej ku Zeebrugge. Ofiara spełnić się musi.

— Ster prawo na burt! — komenderuje Richard, chcąc za przykładem „Botha” uderzyć dziobem ▶

I „Bouclier”, posłuszny swemu władcy po Bogu, jak rumak bojowy rzuca się do ataku całą siłą swych 15.000 koni. Ale w ostatniej

chwili ster zaczyna się i okręt przechodzi w odległości jednego metra za rufą „A-7”. Oba torpedowce walą do siebie z dział na doniosłość pistoletowego strzału.

Na mostku kapitan Richard wydaje rozkazy. Gestami, znakami, — bo słowa giną w tumultie bitewnym. Jego kanonierzy są widać lepsi od niemieckich, a może „A-7” uszkodzony torpedą, nie jest w stanie się ruszać. Dość że maszt torpedowca wali się z trzaskiem, a ze śródkręcia wykwitają długie, czerwone płomienie. Każdy nowy pocisk wycina w czarnym kadłubie ognisty otwór.

W blasku pożaru karabiny maszynowe „Bouclier” omiatają pokład „A-7”. Ten po bohatersku grzmi jeszcze z ostatniego zdającego do użytku działa. Az wreszcie przewraca się i tonie. Mimo niebezpieczeństwa „Bouclier” stopuje i wylawia niedobitków.

Obie połowy „A-19” toną także. Przez chwilę kilka gestykulujących sylwetek unosi się na czarnej powierzchni morza. Ale pole bitwy przesunęło się już dalej na wschód. Któżby miał czas wracać? I załoga „A-19” zawią do przystani zatopionych krętów.

Od wschodu niebo lekko różowieje. Reszta torpedowców niemieckich, skryła się w dymach i mgłę porannej. Zapewne są już w Zeebrugge.

Okręty sprzymierzone wracają do Dunkler-

ki, holując ciężko uszkodzonego „Bothe“, który w ostatniej chwili otrzymał postrzał torpedowy.

Bitwa na ławicach Flandrji miała większe znaczenie, niż to się napozór wydaje. Okazała, że właściwą obronę wybrzeża mogą pełnić tylko okręty. Tak długo jak sprzymierzeni ograniczali się do biernej obrony przy pomocy monitorów i baterij nadbrzeżnych, rajdy torpedowców niemieckich powtarzały się raz poraz. Wysyłane w pogoń z dalszych baz okręty wojenne nie mogły raidom tym zapobiec. Wręcz przeciwnie, w zamieszaniu spowodowanem nieświadomością kto swój, kto przeciwnik, ponosiły straty. Dopiero przeznaczenie do obrony Dunkierki 6-go dywizjonu patrolowego, pozwoliło dać nieprzyjacielowi surową nauczkę. To też raid z 19 marca 1918 był ostatnim. Odtąd Niemcy nie odważyli się już atakować od strony morza.

Jest rzeczą jasną bowiem, że przeciwko okrętom mogą walczyć tylko okręty. Nie baterje brzegowe, miny, czy samoloty, bo są to środki połowiczne. Klin trzeba wybić klinem. Najpotężniejsze baterje lądowe nie przeszkodziły Anglikom wylądować w Zeebrugge. *To też każdy kraj, mający wybrzeże, musi mieć marynarkę wojenną.*

Sceptycy wysuną tu oczywiście przykład Dardaneli, których nie mogła sforsować sprzymierzona flota anglo - francuska. Ale Dardanele posiadały wyjątkowe warunki terenowe i przedstawiały sobą długi i wąski, otoczony górami przesmyk morski. Tymczasem nasze wybrzeże jest ze wszech stron otwarte. Mówi się często, że torpedowiec i łódź podwodna to broń słabego. Powiedzmy lepiej — oszczędnego i pokojowo usposobionego. A jednak w czasie ostatniej wojny, oba te rodzaje okrętów oddały znaczne usługi i były często postrachem wielkich pancerników. Ten sam komandor Richard, podczas swego pobytu u nas, stale twierdził, że Polska dla obrony swego wybrzeża musi mieć conajmniej pięć torpedowców i 20 łodzi podwodnych.

Zachłanność jednej strony wynika zwykle z braku zabezpieczenia się się drugiej. A staropolskie przysłowie niedarmo twierdzi, że „wśród serdecznych przyjaciół, psy zającą zjadły”. Wyobraźmy sobie, że któregoś dnia pod Gdynią nastąpi to samo, co owej nocy, odbyło się pod Dunkierką.

Nie brak nam dzielnych i zdolnych marynarzy. Brak nam tylko odpowiedniej ilości okrętów. Niestety, znane jest i drugie polskie przysłowie: „Mądry Polak po szkodzie”.

Na zakończenie mała historyczna anegdota:

Podczas ostatniego kongresu panamerykań-

skiego w Havannie, ówczesny prezydent St. Zjednoczonych, Coolidge, wyraził się, że wszystkie narody Ameryki mają jednakowe prawa.

— Tak — odparł na to delegat Haiti, — mają jednakowe prawa, tylko nie mogą z nich korzystać, bo nie mają jednakowych pancerników.

BIBLIOTEKA
Centralnego
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku

I 1870

ŹRÓDŁA:

Fawcett i Cooper (Fighting at Jutland), Wilson (Historja wojen morskich), adm. Harper (The true about Jutland), opowiadania świadków i komunikaty oficjalne admiralicji brytyjskiej (Jutland Despatches)
