

JULES VERNE

MIASTO

PŁYWAJĄCE

Jules Gabriel Verne

Miasto pływające

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=55843506

Miasto pływające:

Аннотация

Lektura, która usatysfakcjonuje miłośników morza, amatorów historii techniki oraz wielbicieli romansów. Przeprowa wczesną wiosną przez Atlantycką na parowcu Great Eastern, który w 1866 roku wślawił się połączeniem liną telegrafu dwóch kontynentów, staje się okazją do ukazania pracy maszynierii statku i jego załogi, a także ludzkich namiętności i nawyków: życia małej społeczności zgromadzonej na pokładzie „pływającego miasta”. Na deser spacer po Nowym Yorku i wycieczka nad Niagarę – w czasach, gdy Stany Zjednoczone były młodym państwem „w budowie”.

Содержание

I	4
II	9
III	14
IV	19
V	23
VI	26
VII	33
VIII	40
Конец ознакомительного фрагмента.	45

Jules Gabriel Verne

Miasto pływające

I

Dnia 18 Marca 1867 roku, przyjechałem do Liverpoolu. „Great Eastern” odpływał za kilka dni do Nowego Yorku, a ja na nim właśnie chciałem dla przyjemności jedynie odbyć podróż morską. Pociągał mnie ten olbrzymi statek i myśl przejażdżki po Oceanie Atlantyckim. Przy sposobności zamierzałem zwiedzić Amerykę północną; ale to było rzeczą podrzędną; na pierwszym planie stał „Great Eastern”, a dopiero potem kraj sławiony przez Coopera. Prawdziwie ten parostatek jest arcydziełem budowlı morskiej. Jest to coś więcej jak okręt, jest to pływające miasto, małe hrabstwo oderwane od gruntu Angielskiego, który przepłynąwszy morze, łączy się z lądem Ameryki. W wyobraźni mojej, rysowała się ta masa unoszona przez bałwany, jej zapasy z wiatrem, które wyzywała do walki jej zuchwalstwo wobec bezsilnego morza, jej obojętność na uderzenia fal i potęgą tego żywiołu co wstrząsa „Warriorami” i „Solferinami” jakby jaką szalupą. Ale na tem wyobraźnia moja zatrzymała się. Widziałem to wszystko w ciągu podróży i mnóstwo innych rzeczy, nie tyczących się żeglugi morskiej. „Great Eastern” nie jest tylko machiną żeglarską; – to świat

w miniaturze, i jeżeli unosi z sobą mnóstwo ludzi, to żaden badacz nie zadziwi się, spostrzegłszy nad nim, jakby na scenie olbrzymiej śmieszności, popędy i wszystkie namiętności ludzkie. Opuściwszy przystań, udałem się do hotelu Adelphi. Na 20 Marca ogłoszone było wyruszenie „Great Eastern”. Chcąc śledzić ostatnie przygotowania, postanowiłem zaraz się na nim umieścić, i prosiłem o pozwolenie kapitana Andersona dowódcy parostatku. Przystał na to z uprzejmością.

Następnego dnia zaszedłem do portu budowli okrętów, tworzących podwójną krawędź dachów na brzegach Mersey. Mosty łyżwowe dozwoliły mi dosięgnąć nadbrzeża New Prince, t.j. rodzaju tratwy ruchomej; czulej na poruszenie przyprływu i odpływu morza. Jest to miejsce wylądowania licznych łódek obsługujących Birkenhead, przedmieście od Liverpoolu po lewej stronie rzeki Mersey. Mersey podobnie jak Tamiza, jest raczej strumykiem niż rzeką, jakkolwiek wpada do morza. Jest to obszerne zniżenie ziemi, napełnione wodą, prawdziwa dziura, której głębokość, umożliwia żeglowanie największym statkom; takim jak „Great Eastern”, któremu większa część innych portów jest stanowczo wzbroniona. Dzięki temu naturalnemu przywilejowi, strumyki Tamiza i Mersey, ujrzały z czasem wznoszące się prawie przy ich ujściu, dwa wielkie miasta handlowe, Londyn i Liverpool, podobnie jak kiedyś dla tych samych powodów, Glasgow nad rzeką Clyde.

W spadzistości New Prince dymił tender, mały statek parowy, przeznaczony do posługi „Great Eastern”. Umieściłem się na

pokładzie napelnionym już robotnikami, którzy udawali się na ten parostatek.

Skoro siódma godzina z rana wybiła na wieży Victoria, tender rozpuścił liny, postępując z ogromną bystrością w górę rzeki Mersey. Zaledwie odpłynął, spostrzegłem na brzegu młodego człowieka, wysokiego wzrostu, mającego tę fizjonomię arystokratyczną, która odznacza oficera Angielskiego. Zdawało mi się, że poznaję w nim jednego z moich przyjaciół – kapitana armii Indyjskiej, którego od wielu już lat nie widziałem. Musiałem się jednak mylić, gdyż kapitan Mac Elwin nie mógł wyjechać z Bombay; byłbym bowiem o tem wiedział. Zresztą Mac Elwin był to chłopiec żywy, nie dbający o nic, wesoły towarzysz, ten zaś chociaż przedstawiał podobieństwo rysów mego przyjaciela, wydawał się smutny i przygnębiony zgrzyotą tajemną. Ktokolwiek on był, nie mogłem mu się lepiej przypatrzeć, gdyż tender oddalał się szybko, a wrażenie wywarłe tem podobieństwem, zatarło się prędko w moim umyśle.

„Great Eastern” stał na kotwicy prawie o trzy mile dalej, gdzie były pierwsze domy Liverpoolu. Z brzegu New Prince dostrzedz go nie było można. Dopiero za pierwszym zakrętem rzeki zobaczyłem ten olbrzymi gmach. Rzekłbyś widząc go, że to rodzaj wysepki, do połowy w mgłach zanurzonej.

Przedstawił się najprzód z przodu uniknąwszy bałwanów; wkrótce jednak tender w inną skierował się stronę a parostatek ukazał się w całej długości. Wydał mi się jakim był: wielkim! Trzy lub cztery „składy węgla” przymocowane przy jego bokach,

przez burty wycięte powyżej linii zanurzenia, wsypywały do niego swój ładunek węgla ziemnego. Przy „Great Eastern” te trzymasztowe małe statki, podobne były do bark. Olbrzym mógłby je prowadzić za sobą, jak szalupy parowe.

Tymczasem tender przybliżał się; przepłynął pod prawą stronę przodu „Great Eastern” którego łańcuchy wyciągnęły się gwałtownie przez ciśnienie fali; wreszcie pozostawiwszy go na lewej stronie, zatrzymał się przy rozległych schodach, które się wily u jego boków. W tej pozycji most tenderu dotykał tylko części niezanurzonej parostatku, tej części której miał on dosięgnąć w pełni ładunku a która teraz wystawała jeszcze na dwa metry. Robotnicy wysiadali z pośpiechem i wstępowali na liczne piętra schodów, które się kończyły u spodu okrętu. Ja jako turysta oglądający wspaniały gmach, stałem z głową w górę wzniesioną korpusem w tył pochylonym, i zastanawiałem się nad kołami „Great Easternu”.

Widziane z boku, koła te wydawały się małe, chociaż długość szprych była czterometrowa; widziane wprost, przedstawiały się olbrzymio. Misterne okucia, budowa silna, punkt oparcia w całym systemie poprzeczne belki przeznaczone do umocowania dzwona, ta obwódka szprych różowych, ten mechanizm w połowie przysłonięty cieniem szerokich przyrządów zdobiących całość; wszystko to razem uderzało umysł wywołując w nim wyobrażenie jakiejś siły dzikiej i tajemniczej.

Tender wysadził swoich pasażerów. Wszedłem na żelazne rowkowane schody a w kilka minut potem dostałem się na przód

parostatku.

II

Pokład wyglądał obecnie jak ogromny warsztat, przeznaczony dla całej armii robotników. Nie wierzyłem własnym oczom, że jestem na okręcie. Tysiące ludzi, rzemieślników, służby okrętowej, mechaników, oficerów, robotników, z ciekawości patrzących, mijali się i potracali wzajemnie. Jedni na pokładzie, inni przy machinach, inni wśród lasu masztów wszystko to nie do opisania. Tu latające żórawie unosiły olbrzymie kawały lanego żelaza; tam ciężkie tarcice wlatywały w górę przy pomocy windy parowej; nad pokojem przeznaczonym do machin, bujał się cylinder żelazny, prawdziwy pień metalowy; na przodzie wstępowały do góry drągi uginające się wzdłuż masztów bocianiego gniazda, z tyłu stało rusztowanie, zapewne ukrywające jakąś zaczęłą budowę. Budowano, wykończano, wykonywano robotę ciesielską, sztychowano, malowano, wśród największego nieporządku.

Moje bagaże były już przeniesione. Dowódca, kapitan Anderson, o którego się pytałem jeszcze nie przybył, lecz jeden z szafarzów podjął się mnie umieścić, i kazał zanieść moje kufry, do kajuty w tyle okrętu położonej.

– Mój przyjacielu – zapytałem go – na 20 marca, ogłoszono odpięcie „Great Easternu”, ale nie podobna, aby wszystkie te przygotowania były wykończone w dwadzieścia cztery godzin. Nie wiesz pan, kiedy będziemy mogli opuścić Liverpool?

W tym względzie szafarz tyleż wiedział co i ja. Zostawiając mnie, odszedł. Wtedy postanowiłem zwiedzić wszystkie dziury tego ogromnego mrowiska, i rozpocząłem przechadzkę, jakby turysta w jakim obcym mu mieście. Na pokładzie parostatku, było błoto czarne, to błoto brytańskie, które się przylepia do bruku miast angielskich. Cuchnące strumyki wiły się w rozmaite strony; zdawało mi się, że jestem na jednym z najgorszych placów Upper Thames street na brzegach portu Londyńskiego. Szedłem około tych pokojów które się ciągnęły w tyle okrętu. Między nimi i parapetami, z każdej strony, odznaczały się dwie szerokie ulice a raczej dwa bulwary, wypełnione ciągnącym się tłumem. I tak przyszedłem do samego środka statku, między budynkami, połączonymi podwójnym systemem mostków.

Rzuciwszy okiem na wykończane roboty, zwróciłem się na przód okrętu. Tam, tapicerzy kończyli obicie, dosyć obszernego pokoju przeznaczonego pod nazwą *smoking room*, na pokój do palenia cygar, prawdziwa knajpa tego pływającego miasta, okazała kawiarnia oświetlona czternastoma oknami, z sufitem białym w złote cytryny rzeźbionym. Przeszedłszy małe miejsce trójkątne zakończone przód pokładu, siedłem do kawałka drzewa upadającego w powierzchnię wody.

Z tego punktu ostatecznego, spostrzegłem przez szparę we mgle, tył „Great Eastern” w odległości przeszło dwu hektometrów. Ten kolos zasługuje na to aby takimi cyframi oceniać jego rozmiary. Zaledwie dostrzedz mogłem szczyt masztów wysokich na dwieście stóp, ginących w mgle, z

którymi mieszał się czarny dym z tendru i ze „składów węgla”. Wyszedłszy drzwiczkami maszyny kołowej, spostrzegłem mały hotel po lewej stronie; wreszcie długą boczną facyjatę pałacu z którego wystawał taras. Nakoniec dostałem się do tyłu parostatku do tego miejsca, gdzie się wznosiło rusztowanie, o którym już wspominałem. Tam między ostatniem i ogromnem oknem do przewietrzenia nad którym osadzone były cztery koła steru, mechanicy spieszyli się z umieszczeniem maszyny parowej. Machina ta składała się z dwu cylindrów poziomych i przedstawiała system kół zębatach, drągów i drążków, który wydał mi się bardzo skomplikowanym. Niezrozumiałem z początku ich celu, lecz zdawało się że tu, jak i wszędzie, dużo brakowało do wykończenia przygotowań.

Więc po cóż to spóźnienie, po co tyle przewozów, na brzegu „Great Eastern” statku stosunkowo nowego? To właśnie objaśnić potrzeba w kilku słowach. Po dwudziestu przepływach między Angliją i Ameryką z których jeden był pamiętny wypadkami nadzwyczajnymi, eksploatacja „Great Easternu” chwilowo przerwała się. Ten ogromny statek, przeznaczony do przewożenia podróżnych, wydawał się niezdatnym do niczego; był uważany za dymisyonowanego przez podejrzliwe plemię passażerów z tamtej strony oceanu. Kiedy pierwsze usiłowanie umieszczenia liny telegraficznej spełżyło na niczem – które to niepowodzenie zawdzięczać należało po części niedostateczności statków do przewożenia, – inżynierowie pomyśleli o „Great Eastern”. On jeden zabrać mógł te trzy

tysiące czterysta kilometrów druta metalowego, ważących cztery tysiące pięćset beczek. On jeden to mógł, ze swoją siłą w walce z morzem, rozwinąć i zanurzyć tę niezmierną linę. Lecz dla umieszczenia tej liny na bokach statku, potrzeba było zmian szczegółowych. Wysadzano dwa kotły na sześć a jeden komin na trzy, należące do maszyny szrubowej. Na ich miejsce urządzono obszerne recypiensa dla umocowania liny, którą kaskada wody ochraniała od zmian powietrza. Druk w ten sposób przechodzi z tych pływających jezior do morza, nie stykając się wcale z powietrzem atmosferycznym. Czynność założenia liny dokonała się pomyślnie a po otrzymaniużądanego skutku „Great Eastern” na nowo pozostawiono w opuszczaniu. Właśnie przypadała Wystawa powszechna 1867. Powitała wtedy spółka francuzka, nazwana Stowarzyszeniem Wynajmujących „Great Eastern” z odpowiedzialnością ograniczoną, z kapitałem dwu milionów franków, w zamiarze użycia tego obszernego okrętu, do przewiezienia zaoceanowych amatorów. Stąd powstała konieczność zastosowania parostatku do tego użytku, uzupełnienia recypiensów, poprawienia kotłów a mianowicie powiększenia sal, które tysiące podróżnych zamieszkać miało i wspanialszego urządzenia jadalnych pokojów; w końcu trzeba było przygotować trzy tysiące łóżek po bokach tej olbrzymiej kotliny.

„Great Eastern” został wynajęty za dwadzieścia pięć tysięcy franków miesięcznie.

Dwie umowy były zrobione z G. Forrester et com. z

Liverpoolu: pierwsza za pięćset trzydzieści osiem tysięcy, siedemset pięćdziesiąt franków, dla wstawienia nowych kotłów śrubowanych; druga umowa za sześćset sześćdziesiąt dwa tysiące pięćset franków dla ogólnej naprawy i wprowadzenia w ruch statku. Rzucono się do dzieła. Przez pięć dni, ciągnęły się roboty, z żarliwą akuracją. Opóźnienie szkodziło znacznie, przedsięwzięciu wynajmujących ale nie mogli na to nie poradzić przedsiębiorcy. Wyruszenie było oznaczone, nieodzownie na 26 marca. Jeszcze 25 pokład parostatku był założony rozmaitemi narzędziami dodatkowymi. Nakoniec tego ostatniego dnia wszystko było w pogotowiu. Wieczorem około piątej godziny, przybyła szalupa parowa. Przeznaczono ją do „Great Eastern”. Jej lokomobila została z początku odjęta i wniesiona na pokład za pomocą windy. Ale co do samej szalupy, to niepodobna było z powodu jej ogromnego ciężaru wnieść na parostatek. Trzeba więc było obejść się bez niej i innego użyć sposobu. Tego wieczora, wszystko było prawie skończone. Bulwary wyczyszczone nie zostawiały śladów błota; użyto do tego całej armii zamiataaczy. Ładunek był zupełnie skończony. Poszedłem spać z nadzieją jutrzejszego wyjazdu. I wtem się nie omyliłem. Z brzaskiem dnia 26 marca, zobaczyłem powiewającą przy maszcie z przodu, banderę amerykańską, przy wielkim maszcie banderę francuską, a wrogu tylnego masztu angielską.

III

Rzeczywiście „Great Eastern” przygotowywał się do odplynięcia... Z pięciu jego kominów już rozchodziły się kłęby czarnego dymu. Gorący ług, parował naprzeciwko głębokich studni, które podawały wodę do machin. Kilku majtków nabiło cztery duże armaty; które miały pozdrowić Liverpool przy naszym przejściu. O godzinie jedenastej, tapicerzy wbili ostatni gwóźdź, malarze wykończyli ostatnie malowidło. Potem odplynęli na małym statku, który na nich czekał. Ponieważ ciśnienie było dostateczne, parę puszczo w cylindry maszyny nadającej ruch statkowi i mechanicy uznali, że genialnie pomyślany przyrząd działał jak się należy.

Pogoda była dosyć ładna. Wielkie smugi słońca, przedzierały się poprzez raptownie rozbiegające się chmury. Wiatr był wielki na morzu i dął gwałtownie, na co „Great Eastern” był obojętnym. Wszyscy oficerowie już byli na miejscu i rozeszli się w różne strony statku, ażeby wyruszenie przyprowadzić do skutku. Sztab składał się z kapitana, kapitana drugiej klasy, dwu drugorzędnych oficerów, pięciu poruczników z których jeden M. H... był francuzem i z jednego ochotnika także francuza.

Kapitan Anderson jest to wielkiej sławy marynarz w handlu angielskim. Jemu to zawdzięczamy ustawienie liny transatlantyckiej. Co prawda, jeżeli mu się udało tam gdzie jego poprzednicy chybili, to przyczyną tego jest że działał

w warunkach daleko korzystniejszych, mając „Great Eastern” do rozporządzenia. Bądź co bądź, tem powodzeniem zasłużył na tytuł „Sir” który mu królowa nadała. Był to komendant bardzo uprzejmy. Człowiek mający lat piędziesiąt, włosy płowoblonde, tego koloru blond co to utrzymuje swój odcień na złość wiekowi i porze, wysokiego wzrostu, twarz duża uśmiechnięta, fizyjonomija spokojna, postawa prawdziwie angielska, chód poważny i jednostajny, głos miły, oczy trochę biegające, nigdy nie trzyma rąk w kieszeniach, zawsze w rękawiczkach, wytwornie ubrany, z tym znakiem szczególnym, że wystawał mu koniec białej chusteczki z kieszeni surduta niebieskiego z potrójnym galonem złotym. Kapitan drugiej klasy, dziwnie się różnił od kapitana Andersona. Opiszę go łatwo. Człowiek to mały, żwawy, płeć mocno opalona, oko cokolwiek krwią nabiegłe, czarna broda sięgająca aż do pasa, nogi kabłąkowate, stawiające opór wszystkim kołysaniom niespodziewanym. Marynarz czynny, baczny, drobiazgowo dokładny, wydawał rozkazy głosem urywanym rozkazy które powtarzał nadzorca ładunku z tym rykiem lwa zakatarzonego, który jest właściwy marynarce angielskiej służby. Ten drugiej klasy kapitan nazywał się W... Zdaje się że to był oficer od floty, przez szczególne pozwolenieznaczony do „Great Eastern”. Nakoniec miał ruchy „wilka morskiego” i zapewne był ze szkoły tego francuzkiego admirała – męża wypróbowanego we wszystkich poświęceniach – który w chwili walki, bezustannie wołał do swoich ludzi: „Dalej dzieci, nie cofajcie się, gdyż znacie mój

zwyczaj wysadzania wszystkich w powietrze!”

Oprócz tego sztabu, maszyny były pod zarządem głównego inżyniera, przy pomocy ośmiu czy dziewięciu oficerów mechaników. Pod ich rozkazami pracował batalion z dwustu pięćdziesięciu ludzi złożony; palaczy, smarowników i t. p. którzy głębokości statku nigdy nie opuszczali.

Dzień i noc, ten batalion był zajęty, żeby sto ognisk rozpalić przy dziesięciu kotłach, z których każdy miał po dziesięć kominów.

Wszyscy byli na swoich miejscach. Mały statek który miał „przeprowadzić” „Great Eastern” z ujścia Marsey był od wczoraj gotów. Spozrzegłem równie mały statek francuski, z wyspy Molere, około Ouessant, który miał znami przepłynąć z Liverpoolu do New Yorku, a z powrotem wprowadzić parostatek do przystani Brest.

– Zaczynam wierzyć, że dziś odpłyniemy – rzekłem do porucznika H.

– Czekamy tylko na pasażerów – odpowiedział mój spółrodak.

– Czy są liczni?

– Tysiąc dwieście lub trzysta. Jestto ludność większego miasteczka.

Jak przekonałem się później, byli to Kalifornijczycy, Kanadejczycy, Yankeesi, Peruwijanie, Amerykanie południowi, Anglicy, Niemcy, i dwu czy trzech Francuzów. Między innymi odznaczyli się – sławny Cyrus Field z New Yorku; zacny Jan Rose z Kanady; szanowny Mac Alpine,

z New Yorku; państwo Alfredowie Coher, z San Francisko; państwo Whitnej z Mont Béal; kapitan Mac Ph... z żoną. Pomędzy francuzami znajdował się założyciel Stowarzyszenia Wynajmujących Great Eastern p. Juljusz D..., reprezentant owej Telegraph construction and maintenainu company która wniosła do interesu dwadzieścia tysięcy liwrów. Rozpoczęło się pomieszczenie bagaży i pasażerów, spokojnie a prędko, jakby to byli ludzie wchodzący do swoich mieszkań. Francuzom zdawało się, że powinni iść jak do szturmu, postępując jak prawdziwi żuawi.

Każdy z pasażerów, jak tylko stanął na pokładzie, poszedł do sali jadalnej, by obrać miejsce przy stole. Na kawałku papieru zapisawszy swe nazwisko lub zostawiwszy bilet, zapewniło się sobie jedzenie. Stoły były nakryte i wkrótce wszystkie, obsiedli współbiesiadnicy, którzy jeżeli są Anglo-Saksoni, umieją doskonale w podróży czas przepędzić przy pomocy widelca i noża.

Zostałem na pokładzie, aby się przypatrzeć wszystkim szczegółom wylądowania. O wpół do pierwszej bagaże zostały przeniesione. Widziałem wtym nieładzie, tysiące kufrów rozmaitego kształtu, różnej wielkości, skrzynie duże jak wagony, które mogły pomieścić wszystkie ruchomości, małe wytworne woreczki i owe walizy amerykańskie lub angielskie, tak odznaczające się kosztowną skórą, licznymi sprzączkami połyskującymi, blaskiem okuć miedzianych i t. p. Wszystkie te rupiecie wprędce znikły w magazynach. Tender ruszył,

pokrywając kłębamii dymu, świąteczne płótno „Great Easternu”. Zwróciłem się na przód statku i niespodziewanie spostrzegłem tego młodego człowieka, którego wdziałem na brzegu New Prince. Zobaczywszy mnie, stanął, wyciągnął rękę, ja ją uściśnąłem z czułością.

– Jesteś tu Fabianie? – zawołałem.

– Tak kochany przyjacielu.

– Więc się nie myliłem, więc ciebie to widziałem kilka dni temu na brzegach portu?

– Prawdopodobnie – odpowiedział Fabian – jednak ja ciebie nie spostrzegłem.

– I płyniesz do Ameryki?

– Oczywiście! Czy można lepiej spędzić czas kilka miesięcznego urlopu, jak przebiegając świat?

– Dla tej turystowskiej przejażdżki, szczęśliwym trafem zrobiłeś wybór z „Great Easternu”.

– To niewypadkiem, kochany przyjacielu; w jednym z dzienników czytałem, że masz popłynąć na „Great Eastern” a nie widząc cię od lat kilku, przyjechałem, aby odbyć z tobą razem tę podróż.

– Z Indyi przybywasz?

– Onegdaj wysiadłem z „Godawery” w Liverpoolu.

– Więc podróżujesz, Fabianie?... – pytam się patrząc na jego twarz bladą i smutną.

– Dla rozrywki, jeżeli ona dla mnie być może – ściskając mi rękę ze wzruszeniem, odpowiedział kapitan Fabian Mac Elwin.

IV

Fabian oszczędził dla umieszczenia się podług numeru swego biletu, w pokoju 73 w korytarza dużego salonu. W tej chwili, kłęby dymu wychodziły z szerokich kominów parostatku. Wrzenie kotłów słychać było, para z nich opadała drobnym deszczem na pokład. Poruszenia z hukiem połączone oznajmiały działania machin. Można już było odpłynąć. Trzeba było najprzód podnieść kotwicę. Fala wznosiła się jeszcze ciągle, parostatek skręcony jej pędem, zwrócił się do niej przodem. Wszystko było gotowe aby wypłynąć z rzeki. Kapitan Anderson powinien był skorzystać z chwili, i wyruszyć, gdyż długość parostatku nie dozwalała obrócić się w Massey. Nie płynąc z biegiem wody, lecz przeciwnie odbijając prąd fali, był pewniejszym kierowania swym olbrzymem, pomiędzy licznymi statkami na rzece. Najmniejsze dotknięcie tego kolosu byłoby straszne w swych skutkach.

W tych warunkach trzeba było sił wielkich dla podniesienia kotwicy. Parostatek popychany pędem, wyciągał łańcuchy, na których był przymocowany. Aby wyciągnąć kotwicę z ich zagłębienia, użyć musiano silnych narzędzi. Przymocowano do łańcuchów *anchor-boat* – rodzaj statku używanego do tej roboty, – lecz jego windy nie były dostateczne, więc wzięto przyrządy mechaniczne, które „Great Estern” miał na swój użytek. Do podniesienia kotwic użyto maszyny o sile siedemdziesięciu

koni. Para z kotłów wpuszczona w cylindry, zastosowaną była do windy. Wszystko to atoli nie było wystarczające. Kapitan Anderson kazał przyrządzić drągi i niemi pięćdziesięciu ludzi windę obracało.

Parostatek zaczął wchodzić na kotwicę. Robota jednak szła wolno; ogniwa łańcuchów chrzęszczały w otworach na przodzie okrętu; według mego zdania można było ulżyć pracę, okręcając parę razy koła, dla łatwiejszego ich zdjęcia. Byłem wówczas na pokładzie wraz z innymi pasażerami. Przypatrywaliśmy się szczegółom działania i skutkom przyrządów.

Koło mnie, stał jakiś podróżny; wzruszał ramionami, zniecierpliwiony powolnością tych robót, nie szczędził bezustannych żartów z powodu bezskuteczności machin. Byłto, mały chudy człowieczek, muskularny, z ruchami gorączkowemi; pod zmarszczkami powiek zaledwie widać mu było oczy. Fizyjonomista byłby odrazu poznał, że koleje życia przedstawiały się zawsze ze strony śmiesznej dla tego filozofa ze szkoły Demokryta, nigdy u niego nie spoczywały muszkuły zygomatyczne, potrzebne do poruszeń śmiechu. Zresztą widziałem go później – miły towarzysz podróży.

– Panie – powiedział mi – myślałem dotąd, że maszyny są zrobione dla pomocy ludziom a nie ludzie dla pomocy machinom!

Właśnie miałem odpowiedzieć na tę słuszną uwagę, kiedy powstały krzyki! Ja i mówiący zostaliśmy naprzód popchnięci. Wszyscy ludzie rozstawieni przy sztabach leżeli przewróceni.

Jedni się podnosili, inni na pokładzie spoczywali. Ponieważ jedno kółko maszyny złamało się, lina zboczyła pod strasznym naciskiem łańcuchów. Ludzie zaskoczeni z tyłu, zostali uderzeni z okropną gwałtownością w głowę lub piersi. Sztaby, oderwane od sznurów, naokoło kartacząc, zabiły majtków czterech, a pokaleczyły dwunastu. Pomiedzy temi ostatniemi, jednego Szkota z Dundee nadzorcę służby okrętowej.

Skoczono ku tym nieszczęśliwym. Rannych zaniesiono do miejsc dla chorych przeznaczonych. Co do czterech zabitych, miano ich na brzeg niezwłocznie przewieść. Zresztą, Anglo-Saksoni, są tak obojętni na życie ludzkie, że ten wypadek nie zrobił na nich szczególnego wrażenia. Ci nieszczęśliwi zabici i ranni, uderzeni byli tylko zębami koła maszyny które w krótkim czasie naprawić było można i bez wielkiego kosztu. Tender oddalony wrócił za danym znakiem. W kilka minut potem, przybył do statku. Poszedłem do coupée, pomost nie był jeszcze zdjęty. Zaniesiono na tender zabitych obwiniętych w kołdry. Jeden z doktorów, popłynął z niemi do Liverpoolu, z zaleceniem spieszego powrotu na „Great Eastern”. Tender odpłynął natychmiast a majtkowie poszli zmyć ślady krwi, pozostałe na pokładzie.

Muszę i to dodać, że jeden z pasażerów lekko uderzony, skorzystał ze sposobności i wrócił tenderem. Miał już dosyć „Great Easternu”.

Patrzyłem za oddalającym się z całą szybkością statkiem. Odwróciwszy się spostrzegłem za sobą towarzysza mego z

wyrazem twarzy ironicznym, mrużącemu te słowa:

– Podróż dobrze się zaczyna!

– Fatalnie – odpowiedziałem. – Z kimże mam przyjemność mówić?

– Z doktorem Dean Pitferge.

V

Podjęto robotę na nowo. Za pomocą *anchorboat* ulżono łańcuchom i kotwice zostały wreszcie ze swego zagłębienia wyjęte. Z wieży Birkenhead, wybił kwadrans na drugą. Nie można już było zwlekać dłużej, jeżeli się chciało skorzystać z przypływu morza. Kapitan i sternik weszli na statek. Jeden porucznik stanął przy przyrządzie śrubowym, drugi przy przyrządzie sygnałowym. Sternik stał między nimi przy małym kole do poruszania sterem. Na wypadek niedostateczności maszyny parowej, czterech innych sterników czuwało z tyłu przy kołach wielkich, znajdujących się koło okien do przewietrzania. „Great Eastern” był wprzestrzeni swobodnej, i potrzeba było tylko odepchnąć falę dla wyjścia z rzeki. Dano znak do odjazdu. Koła uderzyły o powierzchnię wody, śruba odwinęła się w tył i ogromny okręt zaczął wyruszać. Większa część pasażerów wszedłszy na najwyższe piętro przyglądali się podwójnemu pejzażowi najeżonemu kominami który przedstawiał po stronie prawej Liverpool a po lewej – Birkenhead. Marsey zapchana statkami, z których jedne były na kotwicach, inne wylądowały lub odpływały, pozostawiał naszemu parostatkowi same tylko kręte przejścia. Lecz pod ręką żeglarza, czuły na najmniejszy kierunek steru, przesuwiał się on w wązkich przejściach, i obracał jak okręt do połowu wielorybów, pod silnem wiosłem sternika. Myślałem na chwilę, że uderzymy o statek handlowy,

który płynął z biegiem wody, i o mało co się nie otarł o „Great Eastern”, ale uniknęliśmy uderzenia; a gdy potem spojrziałem, okręt ten, objętości siedmiu do ośmiu beczek, wydał mi się jak jedno z tych czółen które dzieci puszczają przy porcie Green Park, albo Serpentine Rivero. Wkrótce przepływał „Great Eastern” głębokość wylądowania przy Livrepoolu. Z tych czterech armat którymi miano salutować miastu, nie strzelano przez uszanowanie dla umarłych, których tender wysadzał w tej chwili na ląd. Zamiast wystrzałów, straszliwa burza zagrzmiała. Było to ostatnie wyrażenie grzeczności narodowej. A więc klaskano w dłonie, poruszano ramiona, chustkami powiewano z tem, uniesieniem, którym anglicy tak szafują na wyjazd każdego statku, chociażby to było czółno, mające odbyć przechadzkę w zatoce. Jakież bo odpowiadano na te pożegnania! Jakie echa sprowadzały one na wybrzeżach! Tysiące ciekawych pokrywało mury Liverpoolu i Birkenheadu. Małe statki, zapełnione widzami, mrowiły się na Maresey. Marynarze z „Lord Clyde”, statku wojennego; stojącego w przystani, powchodzili na drągi masztowe, witając olbrzymia swemi okrzykami. Ze szczytu najwyższego piętra statków, stojących na kotwicy w rzece, muzyka donosiła nam przestraszające harmonije, których nawet wszystkie okrzyki zagłuszyć nie mogły. Bandery wznoszono i spuszczano na cześć „Great Easternu”. Wkrótce atoli zaczęły się krzyki przyciszać i niknąć w oddali. Nasz parostatek przyplłynął blisko „Tripoti”, pakiebotu z linii Cunard przeznaczonego do przewiezienia emigrantów, który pomimo swej objętości dwu

tysięcy beczek, wydawał się zwyczajną barką. Później po obydwu brzegach coraz mniej widać było domów. Dymy zaczerniać pejzaż przestały. Wieś zakończyła się na murach z cegły. Jeszcze kilka długich i jednakowych rzędów domów rzemieślniczych. Nakoniec wille się pokazały, i po lewej stronie rzeki Marsey, z platformy latarni morskiej i z oszańcowanego bastjonu kilka ostatnich okrzyków poraz ostatni nas powitało.

O godzinie trzeciej, „Great Eastern” przepłynął zakręty rzeki Marsey i wszedł w kanał Świętego Jerzego. Wiatr południowo zachodni dał gwałtownie. Nasze żagle wyciągnięte dobrze, nagiąć się nie dały. Morze wzdymało się kilku bałwanami, lecz nie czuł ich nasz parostatek.

Kapitan Anderson kazał się zatrzymać około godziny czwartej. Tender, aby nas dogonić, przypuszczał pary. Odwoził nam doktora. Kiedy łódka dopłynęła, rzucono drabinę ze sznurów, po której nie bez trudności dostał się do nas lekarz. Zręczniejszy od niego nasz sternik też samą drogą spuścił się aż do swojej barki, która nań oczekiwała, każdy jej wioślarz był opatrzony w pas do pływania. Wkrótce potem połączył się z ładnym dwumasztowcem, który nań oczekiwał z wyteżonymi żaglami.

Puszczono się natychmiast w drogę. Pod działaniem śruby i innych przyrządów szybkość „Great Easternu” zwiększyła się. Pomimo wiatru, nie było kołysania. Wkrótce zmrok pokrył morze, a wyspa hrabstwa Walii zaznaczona wierzchołkiem, Hoty Head, znikła wreszcie w ciemnościach nocy.

VI

Nazajurz, 29 marca „Great Eastern” płynął bokiem przy wybrzeżach Irlandzkich. Wybrałem sobie izdebkę na przodzie pierwszego rzędu z brzegu. Był to mały pokoik, dobrze oświetlony dwoma szerokimi okienkami. Długi rząd izb oddzielał go od pierwszego salonu na przodzie, w ten sposób, że nie było słychać rozmów ani stukotu fortepianów, których nie brakowało na statku. Była to niby chatka odosobiona na końcu przedmieścia. Umebłowanie jego składały kanapa, łóżko, i gotowalnia.

O siódmej z rana przeszedłszy przez dwie sale dostałem się na pokład. Kilku pasażerów już tam było. Wiatr dał wielki, kołysanie było jednak nieznaczne gdyż morze zasłonięte wybrzeżem dosyć spokojnie się zachowywało. Przeszedłszy na najwyższe piętro do smoking-room, zobaczyłem tę długą przestrzeń wzgórza ładnie przedstawiającą się z profilu, z wieczną zielonością, która kazała nadać mu nazwę „szmaragdowego wybrzeża”.

Pomiędzy nami a wybrzeżem, morze przedstawiało się z odcieniem brudno zielonym jak blacha siarczanem miedzi nieregularnie poplamiona. Wiatr był jeszcze mroźny, mgły jak kurz tu i owdzie latały; mnóstwo statków chciało się podnieść z ziemi; parowce przechodziły wypluwając dym czarny; „Great Eastern”, chociaż nie szedł jeszcze z wielką szybkością,

wyprzedzał je bez trudności.

Wkrótce rozpoznaliśmy Queen's Town, małą przystań do wypoczynku, przy której kręciła się mała rybacka flotylka. Tam towarzyskie statki płynące z Ameryki i z oceanu południowego, – statki parowe czy żaglowe, zaatlantyckie czy handlowe, – przejeżdżając zostawiają worek z depeszami. Umyślny posłaniec z pospiechem odnosi je do Dublina w kilka godzin. Sam pakiebot, zawsze z gotowemi machinami, zawsze dymiący, prawdziwe wrzeciono na kołach, idące przeciwko falom, statek podróżny w inny sposób użyteczny niż „Gladiator” albo „Fille de l'air”, zabiera te listy i składa je w Liverpoolu, przepływając tę przestrzeń, z szybkością osiemnastu mil na godzinę. Depesze w ten sposób przesyłane zyskują jeden dzień nad najszybszemi zaatlantykami. Około dziewiątej, wyszedłem na pokład, gdzie spotkałem kapitana Mac Elwina. Towarzyszył mu jeden z jego przyjaciół, wysoki na sześć stóp, z brodą blond, z długimi wąsami które ginęły między faworytami, podług ostatniej mody odsłaniając podbródek.

Ten wysoki mężczyzna przedstawiał typ oficera angielskiego, miał głowę do góry wzniesioną, spojrzenie śmiałe, łatwość i swobodę w ruchach, jednym słowem, wszystkie znamiona tej rzadkiej odwagi, którą nazwać można „odwagą bez gniewu”. Nie omyliłem się co do jego zawodu.

– Mój przyjaciel Archibald Corsicon – rzekł do mnie Fabian – jak ja kapitan 22 pułku armii Indyjskiej.

W ten sposób przedstawieni, kapitan Corsican i ja skłoniliśmy

się sobie wzajemnie.

– Tak krótko widzieliśmy się wczoraj kochany Fabianie – rzekłem do kapitana Mac Elwin ściskając go za rękę. – Byliśmy właśnie w chwili odpłynięcia. Wiem tylko tyle że nie sam przypadek spowodował nasze spotkanie na przestrzeni „Great Easternu”. Wyznaję, że jeżeli w czemkolwiek wpłynąłem na postanowienie z twojej strony...

– Bez wątpienia, kochany towarzyszu – odpowiedział Fabian. – Kapitan Corsican i ja przybyliśmy do Liverpoolu z zamiarem, dostania się na brzeg „China” na linii Cunard, kiedy tymczasem dowiedzieliśmy się, że „Great Eastern” miał przebyć nową podróż z Anglii do Ameryki: zdarzyła się więc sposobność. Dowiedziałem się, że znajdujesz się u brzegu, była to dla mnie wielka radość. Nie widzieliśmy się już od trzech lat, od naszej pięknej podróży do Państw Skandynawskich. Nie namyślałem się ani chwili i oto dla czego tender wysadził nas wczoraj przed tobą.

– Kochany Fabijanie – odrzekłem – sądzę, że ani kapitan Corsican ani ty nie będziecie żałowali swego postanowienia. Przebycie Atlantyku na tym wielkim statku, jest bardzo interesującym nawet dla was, chociaż nie wielkimi jesteście marynarzami. Warto to widzieć. Lecz mówimy o tobie. Twój ostatni list, pisany przed sześcioma tygodniami, miał pieczęć Bombajską. To mi dało do myślenia, że jesteś jeszcze w swoim pułku.

– Byliśmy tam przed trzema tygodniami – odrzekł Fabijan. – Prowadziliśmy tam to pół wojenne pół towarzyskie życie

oficerów indyjskich, więcej czasu spędzając na polowaniach niż na wycieczkach przeciwko nieprzyjaciołom. Przedstawiam ci właśnie kapitana Archibalda jako wielkiego pogromcę tygrysów. Jest to postrach Jungtów. A chociaż jesteśmy kawalerami i bez rodziny, jednak wzięła nas chętka zostawić trochę w spokoju biednych krwiożerców półwyspu, i pojechać odetchnąć nieco powietrzem Europejskiem. Dostaliśmy pozwolenie na rok, i zaraz przez morze Czerwone, Suez przez Francję, przybyliśmy szybkością umyślnego do naszej starej Anglii.

– Nasza stara Anglija – odrzekł z uśmiechem kapina Corsican – nie jesteśmy już w niej, Fabijanie. Wprawdzie statek to angielski, co nas wiezie, lecz wynajęty przez towarzystwo francuskie, a ma nas zawieść do Ameryki. Trzy odmienne bandery powiewają nad naszymi głowami i dowodzą, że depczemy nogami ziemię francusko-angielsko-amerykańską.

– Mniejsza o to – odpowiedział Fabijan, na chwilę marszcząc czoło pod bolesnem wrażeniem – mniejsza o to, aby tylko dobrze przepędzić czas naszego urlopu! Potrzebujemy ruchu. To mi życie! Miło jest zapomnieć o przeszłości, a zabijać czas obecny nowymi rzeczami, które w około siebie napotykamy! W kilka dni będziemy w New Yorku, gdzie uściskam swoją siostrę i jej dzieci, których niewidziałem od kilku lat. Później zwiedzimy wielkie jeziora, popłyniemy w dół Mississipi aż do Nowego Orleanu. Z Ameryki przeskoczmy do Afryki, gdzie lwy i słonie dały sobie rendez-vous na uczczenie przybycia kapitana Corsican, a ztamtąd powrócimy by narzucić Sypojom

wolę metropolii!

Fabijan mówił to z prędkością nerwową, pierś jego wznosiła się westchnieniem. Widocznie miał jakąś przeciwność w swoim życiu, o czym nie wiedziałem, a nawet z jego listów nie mogłem nic przeczuć. Wydało mi się, że Archibald Corsican, wiedział o tych szczegółach. Okazywał on bardzo żywą przyjaźń Fabijanowi, młodszemu od siebie o lat kilka. Tak. Ten wysoki kapitan angielski, którego poświęcenie, przy sposobności mogło się posunąć, aż do heroizmu wydawał się starszym bratem Mac Elwina.

W tym czasie na pokładzie rozległa się trąbka i nasza rozmowa została przerwana. Jakiś pucołowaty steward zapowiadał na kwadrans naprzód, przekąskę (lunch) o w pół do pierwszej. Cztery razy dziennie z wielkim zadowoleniem pasażerów, odzywał się ten ochryPLY rozek, o w pół do dziewiątej na śniadanie, o w pół do pierwszej na przekąskę, o czwartej na obiad, o w pół do ósmej na herbatę. W krótkim czasie bulwary opustoszały, a wszyscy współbiesiadnicy zasiedli niebawem obszerne stoły, gdzie udało mi się umieścić blisko Fabiana i kapitana Corsicana.

Cztery rzędy stołów było w sali jadalnej. Na nich szklanki, butelki, poustawiane na podstawkach, przedstawiały niewzruszoność i porządek doskonały. Parostatek żadnych poruszeń fali czuć nie dawał. Współbiesiadnicy, mężczyźni, kobiety i dzieci, mogli jeść bez obawy. Potrawy wybornie przyrządzone, krążyły na okół. Wielu stewardów pilnie

usługiwało. Na żądanie każdego, wymienione na małej karcie *ad hoc*, dostarczali win, likierów, piwa angielskiego, te przedmioty szły na osobny rachunek. Pomędzy wszystkimi, mieszkańcy Kalifornii odznaczali się zdolnością picia szampana. Była tam obok swego męża, dawnego celnika, praczka zbogacona praniem bielizny w San Francisco, która piła wino Cliquot, butelkę po trzy dolary. Dwie czy trzy młode misses, wątle i błache, pożerały kawałki wołowiny z krwią. Drugie Mistress odpychające swym widokiem wypróżniały z małych kieliszków jaja na miękko. Inne kosztowały z widocznem zadowoleniem torty, rumbarbarum albo sefery na wety. Każden działał z zapalem. Wydawało się, że jesteśmy w jakiejś restauracyi na bulwarach samego Paryża, nie zaś na Oceanie.

Przekąska się skończyła, pokład zaludnił się na nowo. Ludzie mijając się kłaniali się sobie, lub zbliżali do siebie jak spacerujący w Hyde Park. Dzieci biegały, bawiły się puszczając balony, popędzając kółka, jakby to robiły na piasku Tuileryjskiem. Większa część mężczyzn przechadzając się palili cygara. Damy siedząc na ławkach pracowały, czytały lub z sobą rozmawiały. Guwernantki i bony malców dozorowały. Kilku grubych opastych amerykańów baryłów, huštało się na krzesłach kołyszących się, oficerowie statków szli i wracali jedni odbywając swą kolej na pomostach i czuwając nad kompasem, inni odpowiadając na zapytania, często śmieszne pasażerów. Słysząc było także przy uciszeniu się wiatru głos organu umieszczonego przy dużym maszcie tylnym, dźwięk dwu

czy trzech fortepijanów Pleyela, które puściły się na niezdolne wyścigi w salonach dolnych.

Około godziny trzeciej powstały głośne okrzyki. Pasażerowie zajęli najwyższe piętro. „Great Eastern” spotkał prawie ręką w rękę okręt pocztowy. Było „Opropontis” płynący do New Yorku, witał on olbrzymia morskiego przepływając, a ten wzajemnie oddawał powitanie.

O w pół do piątej widać było jeszcze ziemię na trzy mile od prawego brzegu. Zaledwie ją można było dojrzeć wśród pasm ulewy, która raptownie się puściła. Wkrótce światło się nam pokazało. Była to latarnia z Fasteszota umieszczona na pustej skale; noc się zrobiła, podczas której mieliśmy przepłynąć za przylądek C'Lear, ostatni punkt wybrzeży Irlandyi najbardziej naprzód wysunięty.

VII

Z środy na czwartek nie dobrą noc mieliśmy. Moje łóżko poruszało się najokropniej tak, że na jego deskach musiałem się opierać łokciami i kolanami. Worki i walizy wysuwały i wsuwały się w moim pokoiku. Nieład niezwykle zapełniał sąsiedni salon, w którym dwieście czy trzysta skrzyń tymczasowo złożonych, toczyły się od jednej ściany do drugiej, potracając z łoskotem ławki i stoły. Drzwi trzaskały, szklanki i butelki potraçały się w swem zawieszeniu ruchomem, naczynia stołowe spadały z kredensu na podłogę. Słyszałem także chrapania nieregularne szruby i uderzenia kół, które kolejno wychodząc na wierzchy uderzały powietrze swemi szprychami. Po tych wszystkich oznakach poznałem, że wiatr wzmógł się znacznie i że parostatek nie był już obojętnym na fale morskie, które go zabierały w poprzek.

Wstałem o siódmej rano, spędziwszy noc bezsennie. Uczepiłem się jedną ręką łóżka, a drugą byle jak się ubierałem. Bez oparcia nie byłbym się utrzymał na nogach, stoczyłem też prawdziwą walkę z mojem paltotem aby go na siebie włożyć. Wszedłem z mego pokoiku przez salon, rękami i nogami torując sobie drogę pomiędzy tą falą skrzyń. Wszedłem na schody na kolanach, jak wieśniak rzymski, wdrapujący się po schodach *Scala Sante* Poncyjusza Piłata i na koniec dostałem się na pokład, gdzie silnie się uczepiłem haczyka.

Ziemi nie było widać zupełnie. Za przylądek C'Lear przez noc przepłynęliśmy. W koło nas roztaczał się obszerny obwód, zakreślony linią wody na sklepieniu niebieskiem. „Great Eastern” wzięty w poprzek bez pomocy żagla, kołysał się strasznie. Morze koloru siwego, wzdymało się wielkimi falami. Maszty jak długie końce cyrkla zakreślały w powietrzu liczne łuki. Kołysanie okrętu wzdłuż było nieznaczne, przyznaję, lecz kołysanie się z boku na bok było nieznośne. Niepodobna się było utrzymać na nogach. Oficer kolejny uczepiwszy się mostku, wyglądał jakby na huśtawce. Od haczyka do haczyka zaledwie dostałem się do buduaru na prawym boku okrętu. Pokład był mokry od mgły i bardzo śliski. Przygotowywałem się już ucześcić za sztachety mostka, gdy ciało jakieś padło mi pod nogi.

Było to ciało doktora Dean Pitferge. Podniósł się zaraz mój oryginał na kolana, i patrząc na mnie rzekł:

– Otóż to właśnie. Wielkość łuku, zakreślonego przez ściany „Great Easternu” wynosi czterdzieści stopni, dwadzieścia pod poziomem, a dwadzieścia nad poziomem.

– Doprawdy – zawołałem śmiejąc się – nie ze spostrzeżenia, tylko z położenia, w jakim one były zrobione.

– Tak jest – powtórzył doktor. – Podczas kołysania się szybkość ścian wynosi jeden metr, siedemset czterdzieści cztery millimetrów na sekundę. Okręt za atlantycki który jest o połowę węższy, w tem właśnie czasie przeważa się z jednego boku na drugi.

– A więc – odrzekłem – ponieważ „Great Eastern”, wraca

tak prędko do położenia prostopadłego, jest to skutkiem zbyt wielkiej nieruchomości.

– A tak, dla okrętu, lecz nie dla jego pasażerów – przerwał wesoło doktor Pitferge – gdyż oni jak pan widzisz, powracają do poziomu i to prędeziej niżby chcieli.

Doktor zachwycony swą odpowiedzią, podniósł się, a potem wzajemnie się podpierając doszliśmy przecie do ławek na najwyższym piętrze w tyle okrętu urządzonych. Dean Pitferge wyszedł cało podrapawszy się tylko w kilku miejscach, winszowałem mu tego, bo mógł sobie głowę rozbić.

– O! na tem nie koniec! – odpowiedział – wkrótce mieć będziemy klęskę.

– My?

– Parostatek, a zatem, ja, my i wszyscy pasażerowie.

– Jeżeli pan mówisz bez żartów – zapytałem – dla czego wsiadłeś pan na okręt?

– Żeby zobaczyć co nastąpi, gdyż nie bardzo by mi się nie podobało nasze rozbicie! – odrzekł doktor, patrząc na mnie znacząco.

– Czy to po raz pierwszy płyniesz pan na „Great Easternie”?

– Nie. Odbyłem już kilka podróży... jako amator.

– Nie masz więc pan czego żałować!

– Ja też wcale nie żałuję, konstatuje tylko fakta, a oczekuję cierpliwie, godziny nieszczęścia.

Czy doktor żartował sobie ze mnie? Nie wiedziałem co myśleć. Wydawały mi się bardzo ironicznie jego małe oczy.

Chciałem go się lepiej wypytać.

– Doktorze – mówię mu – niewiem na czym opierasz swoje złe przepowiednie, ale pozwól pan sobie przypomnieć, że „Great Eastern” już dwadzieścia razy przebył atlantyk i jego podróże były zadawalniające.

– Mniejsza z tem! – odrzekł Pitferge.

Ten okręt został „zaczarowany” używając wyrażenia upowszechnionego między ludem. On nie ujdzie swego przeznaczenia. Wiedzą o tem i nie mają w nim zaufania. Przypomnij pan sobie, ile trudności inżynierowie doznali, aby go zepchnąć. Nie chciał się dalej posunąć, tak samo jak szpital w Greenwich. Sądzę nawet, że Brunnel, który go budował, umarł „ze skutków operacji”, jak my się wyrażamy po lekarsku.

– Ah! doktorze – odrzekłem – to jesteś pan chyba materyjalistą?

– Skądże to pytanie?

– Gdyż uważałem, że wiele osób nie wierzących w Boga, wierzą zresztą we wszystko, nawet w złe oko.

– Żartuj pan – odpowiedział doktor – lecz pozwólże mi dalej ciągnąć moje dowodzenie.

„Great Eastern” zrujnował już kilka spółek handlowych. Zbudowany dla przewożenia emigrantów i handlu towarami w Australii, nigdy nie był w Australii. Obrachowany dla nadania szybkości większej, niż mają statki za oceanem, nie dorównał im wcale.

– Z tego – rzekłem – można wnosić!...

– Czekał pan – odrzekł doktor. – Już utonął jeden z kapitanów „Great Easternu”, a było jeden z najzdolniejszych gdyż trzymając go prawie na wprost fal, umiał uniknąć tego niezdolnego kołysania z boku na bok.

– A więc! trzeba żałować straty tego zdolnego człowieka i nic więcej.

– Potem – odparł Dean Pitferge, nie zważając na moje niedowiarstwo – opowiadają różne historyje o tym parostatku. Mówią, że jednego z pasażerów, co zbłądził w jego głębokościach, jak pijonier w lasach Ameryki, nie można było nigdy wynaleść.

– Ach! – powiedziałem ironicznie – otóż i dowód!

– Opowiadają także – znów przerwał doktor – że przy urządzeniu kotłów, jeden mechanik został wepchniętym, przez nieostrożność w skrzynkę z parą.

– Brawo! – wykrzyknąłem – Mechanik wepchnięty! *E ben trovato*. I ty wierzysz temu doktorze!

– Wierzę – odpowiedział mi Pitferge – wierzę na prawdę, że nasza podróż źle się zaczęła i źle się skończy.

– Wszak „Great Eastern”, jestto okręt trwały – odrzekłem – zrobiony z całą ścisłością sztuki budowniczej, co mu pozwala opierać się falom jak gdyby był pniem pełnym i wyzywać spokojnie morze najbardziej wzburzone!

– Zapewne jest on trwały – odparł doktor – ale niech no wpadnie we wklęsłość fal morskich, a zobaczysz pan czy się podniesie. Jestto to olbrzym, dajmy na to, lecz olbrzym, którego

siła nie jest proporcjonalna do jego budowy. Machiny są za słabe dla niego. Słyszałeś pan o jego podróży dziewiętnastej z Liverpoolu do New Yorku?

– Nie słyszałem.

– Otóż ja byłem na niem. Wyjechaliśmy z Liverpoolu 10 grudnia we wtorek. Pasażerów było dużo, wszyscy przejęci byli największą ufnością. Wszystko szło dobrze, dopóki byliśmy zabezpieczeni od fal przyładkiem Irlandzkim. Nie było ani kołysań ani chorych. Drugiego dnia ta sama obojętność na morze, ta sama niewypowiedziana radość pasażerów. Nad ranem 12, wiatr zaczął dąć porządnie. Bałwany od strony morza wzięły nas w poprzek: „Great Eastern” zaczął się kołysać. Pasażerowie, mężczyźni i kobiety schowali się do swoich pokoików. O godzinie czwartej wiatr dął burzliwie. Meble zaczęły tańczyć. Uderzeniem głowy uniżonego sługi pańskiego, stłukło się jedno z luster dużego salonu. Rozbijają się wszystkie naczynia stołowe. Hałas straszny! Osiem szalup, urwało się ze swoich haków przez jedno uderzenie morza. W tej chwili położenie zaczęło być niebezpieczne. Machina kołowa musiała być wstrzymana. Zagroził wпадnięciem narzędzia w maszyny, ogromny kawał ołowiu oderwany przez kołysanie. Tymczasem szruba nie przestawała popychać nas naprzód. Wkrótce koła nabierają znowu pół prędkości, lecz jedno z nich, w czasie wstrzymania, wyszło z linii prostej, a jego sprychy i pale skrobnęły po pudle statku. Trzeba było na nowo zatrzymać maszynę i zadowolnić się szrubą dla utrzymania przodu okrętu.

Noc była okropna. Burza się wzmogła. „Great Eastern” wpadł w zagłębienia fal morskich i nie mógł się z nich wydobyć. Z brzaskiem dnia nie było ani jednego okucia na kołach. Rozwinęto kilka żagli dla nadania obrotu statkowi i postawienia go prosto na morzu. Żagle zaledwo rozciągnięte zaraz zostały porwane. Zamięszanie panuje wszędzie. Łańcuchy wyrwane, toczą się z jednego boku okrętu na drugi. W jednym ogrodzeniu dla bydła dno się zapadło, i krowa wleciała do salonu damskiego, w poprzek drzwiczek na pomoście okrętu do schodzenia na dół. Nowe nieszczęście! część śrubowa rudla pęka. Nie mają czym sterować. Uderzenia zastraszające dają się słyszeć. To rezerwoar od oliwy, ważący trzy tysiące kilogramów którego spojenia popękały, zamiatając przedział między dwoma pomostami, uderza naprzemian o boki wewnętrzne, które się mogą zapaść! Sobota przechodzi wśród ogólnego przest్రachu. Byliśmy jeszcze ciągle w zagłębieniach fal. W niedzielę dopiero wiatr zaczyna ustawać. Jeden inżynier amerykański, pasażer okrętu, potrafił przyczepić łańcuchy do rudla. Po mału zaczęto robić obroty. Wielki „Great Eastern” powraca do prostej pozycji na morzu, w osiem dni po opuszczeniu Liverpoolu, przyплыnęliśmy do Osseenstownu. Otóż kto wie panie, gdzie będziemy za osiem dni.

VIII

Trzeba przyznać, że doktor Dean Pitferge nie dodawał otuchy. Pasażerowie nie byliby go słuchali bez drżenia. Czy też on żartował, czy mówił poważnie? Czyto prawda, że on był na „Great Eastern” podczas wszystkich jego podróży, a żeby mieć udział w jakiejś katastrofie? Lecz wszystko jest podobne dla takiego dziwaka, zwłaszcza dla Anglika.

Tymczasem parostatek ciągnął dalej swój bieg, tocząc się jak łódź. Zachował niewzruszenie linię łoksodromiczną statków parowych. Wiadomo, że na powierzchni płaskiej najkrótszą drogą z jednego miejsca do drugiego jest linia prosta. Na kuli linia krzywa utworzona przez wielkie łuki. Okręty dla skrócenia podróży, muszą z konieczności, trzymać się tej drogi. Lecz statki żaglowe, nie mogą płynąć tą linią, jeżeli są wprost wiatru. Jedne tylko parowce są w stanie trzymać się ciągle kierunku ściśle oznaczonego, one też przybierają drogę wielkich łuków. I tak zrobił „Great Eastern” podnosząc się trochę ku północozachodowi.

Koływanie nie ustawało. Ta szkaradna choroba morska, od razu udzielająca się i epidemiczna, robiła gwałtowne postępy. Niektórzy pasażerowie, wynędzniali, bladzi, z nosem cienkim, policzkami wklęsłymi, skroniami ściśniętymi, mieszkali prawie na pokładzie, dla wciągania do płuc świeżego powietrza. Po większej części wściekli byli na ten nieszczęśliwy parostatek

który wyglądał na prawdę jak wiązka pływająca dla wskazówki, gdzie zarzucono kotwicę i złościł się na stowarzyszenie, którego prospekty ogłaszały, że choroby morskiej „nie ma na tym okręcie”.

Około godziny 9-tej, z lewego boku tylnej części okrętu dano znać o jakimś przedmiocie oddalonym o 3 czy 4 mile.

Czy to był szkielet wieloryba, czy rozbity okręt? nie można jeszcze było rozpoznać! Grono pasażerów zdrowych zebrało się by patrzeć, na te szczątki pływające o trzysta mil od najbliższego brzegu.

Tymczasem „Great Eastern” posuwał się ku przedmiotowi zapowiedzianemu. Lornety wszystkie tamże się zwróciły. Zdania o tem były bardzo podzielone, a wśród amerykańców i anglików, dla których każdy pozór do zakładów jest dobry, stawki zaczęły iść w górę. Pomiedzy tymi ludźmi szalenie lubiącymi zakłady, zwróciłem uwagę na człowieka wysokiego wzrostu, którego rysy twarzy uderzyły mnie, z powodu oznak niedwuznacznych, głębokiej nieszczerości. Indywiduum to miało jakieś uczucie nienawiści ogólnej, wystereotypowane na swej twarzy, na którym nie pomylili by się nigdy ani fizyjonomiści ani fizyjologowie; czoło sfałdowane zmarszczką prostopadłą, wzrok zuchwały zarazem i nieuważny, oko suche, brwi jedna przy drugiej, ramiona wysokie, głowa do góry, nakoniec wszystkie oznaki niezwyklej bezczelności, połączonej z rzadkiem oszukaństwem. Kto był ten człowiek? nie wiedziałem, lecz niepodobał mi się nadzwyczajnie... Mówił głośno i tym tonem, co to zdaje

się rzucać obelgi. Kilku służalców, godnych jego, śmiało się z grubijańskich jego żartów. Osobistość ta utrzymywała, że rozpoznaje wdali szkielet wieloryba i twierdzenie swoje podtrzymywała znacznymi zakładami, na co natychmiast nie zabrakło amatorów.

Zakłady te, które się podniosły do sumy kilkuset dolarów, przegrał wszystkie. W istocie było to pudło rozbitego statku. Parostatek przybliżył się do niego szybko. Można już było poznać miedź zielono-szarą na jego zewnętrznym spodzie. Był to statek trzy masztowy, z popsutemi masztami leżący na boku. Zapewnie miał miarę pięciu do sześciu set beczek. Czy opuściła go służba okrętowa? było to pytanie, czyli używając wyrażenia angielskiego *great attraction* tej chwili. Jednak nie było widać nikogo na tym pudle. Może rozbitek schronili się wewnątrz? Przez lunetę widziałem od niejakiego czasu, przedmiot poruszający się na przodzie tego statku, lecz wkrótce przekonałem się, że to była resztką trójkątnego żaglu, którą wiatr powiewał.

Z odległości pół milowej, wszystkie szczegóły tego pudła zaczęły być widoczne. Było ono nowe i zachowane w bardzo dobrym stanie. Jego ładunek, który się stoczył pod naciskiem wiatru, zniewolił go do pochylenia się na bok. Oczywiście ten statek zaskoczony w chwili krytycznej, musiał poświęcić swe maszty.

„Great Eastern” przysunął się do niego. Opłynął w około. Dawał znaki swej obecności licznymi gwizdaniem. Powietrze

się od nich rozdzierało. A na tym rozbitym statku panowała cisza głucha i nieożywiona. Na całej przestrzeni morza zakreślonej horyzontem, nic nie było widać. Ani jednej szalupy przy boku tego rozbitek.

Służba okrętowa miała czas do ucieczki. Ale czy mogła się dostać na ląd, odległy o trzysta mil? Wątpliwe łódki czy mogły się oprzeć falom morskim, które tak przerażająco podrzucały „Great Eastern”. Z resztą w jakim czasie mogła się stać to katastrofa? Z powodu wiatrów panujących czy nie wypadało też szukać dalej na zachodzie, miejsca tego rozbicia? Wszystkie te pytania musiały zostać bez odpowiedzi.

Kiedy parostatek płynął z tyłu rozbitego statku, przeczytałem wyraźnie na jego tablicy nazwisko „Lérida”; lecz znaku portu do którego należał, wcale nie było. Z jego układu, z jego kształtów wysokich, z wysmukłości szczególnej, sztuki drzewa na przodzie okrętu, majtkowie z naszego parostatku wnioskowali, że był budowy amerykańskiej.

Statek handlowy, okręt wojenny pewnie by się nie wahał, zabrać to pudło, które musiało w sobie zawierać drogie towary. Wiadomo, że w wypadkach, ocalenia szczątków rozbitego statku, prawa morskie, przeznaczają wybawcom trzecią część wartości. Ale „Great Eastern”, obowiązany do służby regularnej, nie mógł wziąć tego szczątku aby go wlec za sobą tysiące mil. Wracać się nazad, aby go zaprowadzić do najbliższego portu, było także niepodobieństwem. Trzeba więc było zostawić go z wielkim żalem majtków; wkrótce też ten rozbitek został tylko

małym punktem w przestrzeni, nikającym na horyzoncie. Grono pasażerów rozeszło się. Jedni poszli do swoich salonów, inni do pokoiów, trąbka na drugie śniadanie nie zdołała zbudzić wszystkich tych śpiących obezwładnionych chorobą morską.

Około dwunastej kazał kapitan Anderson umieścić dwa maszty przednie i jeden najmniejszy tylny. Okręt lepiej oparty mniej się kołysał. Majtkowie próbowali także ustawić statek mały przykręcony do parostatku podług nowego systemu. Ale system był „zanowy” zapewne, gdyż nie mogli go zużytkować i ten mały statek w całej podróży nie był użytecznym.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.