

JOSEPH CONRAD

ZWIERCIADŁO MORZA

PRZEŁOŻYŁA: ANIELA ZAGÓRSKA
TYTUŁ ORYGINAŁU THE MIRROR OF THE SEA

PRZEDMOWA AUTORA

Książka ta mniej potrzebuje przedmowy niż inne, bądź moje, bądź czyjekolwiek. Ponieważ jednak zaopatruję w przedmowę wszystkie swoje książki, nie wyłączając nawet Ze wspomnień, które są po prostu fragmentem życiorysu, niepodobna mi wyłączyć tej jednej, aby nie stworzyć fałszywych pozorów obojętności lub znużenia. Widzę aż nadto dobrze, iż napisanie niniejszej przedmowy nie będzie łatwym zadaniem. W danym, wypadku potrzeba — matka wynalazków — jest wykluczona, toteż żaden temat do pogawędki nie przychodzi mi na myśl; a że najskuteczniejszym bodźcem do pracy jest również potrzeba, więc po prostu nie wiem, jak się zabrać do tej przedmowy. Wchodzi tu również w grę moje usposobienie; unikałem wysiłków przez całe życie.

Mimo tych odstręczających warunków poczucie obowiązku zmusza mnie jednak do pracy. Obiecałem napisać przedmowę. W przeciągu niespełna minuty kilku nieostrożnymi słowami wzięłem na siebie zobowiązanie, które odtąd ciąży mi bardzo na sercu.

Bo ta książka jest spowiedzią sięgającą bardzo głęboko; z czego więc jeszcze mógłbym się zwierzyć na paru kartkach, które dodaję do mniej więcej trzystu, zawierających najszczerze wyznania? Usiłowałem tu odsłonić z bezpośredniością ostatniej spowiedzi, jaki był mój związek z morzem, który zaczął się tajemniczo jak każda wielka namiętność zesłana na śmiertelnym — przez niezbadanych bogów, rozwijał się nieodparcie wbrew zasadom zdrowego rozsądku, wytrzymując próbę straconych złudzeń i przewyciężając rozczarowanie, co się czai w każdym dniu czynnego życia; trwał dalej wśród miłosnych rozkoszy i miłosnych mąk, pełen uniesienia, lecz próżen złudzeń, bez goryczy i bez skarg, od pierwszej chwili aż do ostatniej.

Ujarmiony, ale nigdy nie upadły na duchu, całe istotą poddałem się tej namiętności różnorodnej i wielkiej jak samo życie, zawierającej jak życie okresy cudownej pogody, którymi nawet i płocha kochanka w chwili ukojenia darzy nas niekiedy na swej piersi, pełnej podstępów, pełnej szaleństwa, a jednak zdolnej upoić zachwycającą słodyczą. Jeśli mi ktokolwiek powie, że to jest liryczne złudzenie starego, romantycznego serca, odrzeknę, iż przez dwadzieścia lat żyłem jak pustelnik ze swą namiętnością! Poza linią morskiego widnokregu świat dla mnie nie istniał, tak jak nie istnieje dla mistyków, którzy chronią się na szczyty wysokich gór. Mówię tu o życiu najwewnętrzniejszym, o burzliwych głębiach naszej istoty, gdzie spotyka na to, co najlepsze, i to, co najgorsze, gdzie człowiek musi żyć sam, lecz nie potrzebuje się wyrzec wszelkiej nadziei porozumienia z bliźnimi.

Może już dość powiedziałem przy tej sposobności o tych swoich pożegnalnych słowach, o tej ostatniej fazie mego wielkiego umiłowania morza. Nazywam je wielkim, ponieważ takim dla mnie było. Inni mogą, je nazwać głupim zadurzeniem się. Tak określają ludzie każde miłosne przeżycie. Ale jakkolwiek by nazwać tę moją miłość, jedno pozostaje niezbite: była czymś zbyt wielkim, aby można wyrazić ją w słowach. Oto co zawsze czułem niejasno: i dlatego to moje karty pozostaną niby szczerą spowiedź z faktów, które komuś przyjaznemu i łaskawemu w sądach mogą dać wyobrażenie o wewnętrznej prawdzie niemal całego żywota. Okresu między szesnastym a trzydziestym szóstym rokiem życia nie można nazwać wiekiem, ale jest to wcale długi szereg tego właśnie rodzaju doświadczeń, które powoli uczą człowieka patrzeć i czuć. Był to dla mnie okres odrębny; a gdy przeszedłem z niego do innej atmosfery, że się tak wyrażę, gdy rzekłem sobie: „Teraz muszę mówić o wszystkich tych rzeczach lub też pozostać nieznany do końca swych dni”, żywiłem niezłomną nadzieję — która towarzyszy człowiekowi zarówno w samotności, jak w tłumie — iż w końcu nadejdzie taki dzień, taka chwila, że mnie zrozumieją.

I to się ziściło! Zrozumiano mnie tak zupełnie, jak tylko to jest możliwe na naszym świecie, gdzie, rzekłbyś, wszystko się składa z zagadek. Mówiono o tej książce rzeczy głęboko mnie wzruszające, tym głębiej, że pochodziły od ludzi, których zajęciem jest bezsprzecznie zrozumienie i analiza, i objaśnienie — jednym słowem, od krytyków literackich. Wypowiadali się stosownie do swego sumienia, a niejeden wyrażał się w taki sposób, że poczułem i radość, i smutek z powodu napisania tej spowiedzi. Jasno lub mętnie, krytycy pojęli, co miałem na myśli, i orzekli w końcu, że sprostałem swemu zamierzeniu. Zrozumieli, iż książka ta należy do kategorii zwierzeń, lecz w niektórych wypadkach uznali zwierzenia moje za niezupełne.

Jeden z recenzentów napisał: „Czytając te karty człowiek spodziewa się wciąż rewelacji; lecz osobowość autora nigdy nie ujawnia się w całej pełni. Możemy tylko stwierdzić, że taka oto rzecz wydarzyła się p. Conradowi, że znał takiego a takiego człowieka i że właśnie tak mijają jego życie pozostawiając mu owe wspomnienia. Są one zapiskami wydarzeń przez niego przeżytych, nie zawsze wybitnych lub uderzających, raczej przypadkowych, wydarzeń, co z jakiejś nieuchwytniej przyczyny ryją się w umyśle i wylaniają z pamięci po upływie długiego czasu niby symbole niepojętego, świętego obrządku, który się odbywa za zasłoną.”

Mogę na to tylko powiedzieć, że moja książka, pisana na wskroś szczerze, nie ukrywa niczego poza fizyczną w niej obecnością autora. Na tych kartach spowiadam się najpełniej nie ze swych grzechów, lecz ze swych wzruszeń. Jest to najwłaściwszy hołd, jaki mój pietyzm

mógł złożyć ostatecznym twórcom mego charakteru, mych przekonań i w pewnym znaczeniu mego losu — niezniszczalnemu morzu, okrętom,, których już nie ma, i prostym ludziom, co swoje przeżyli.

J. C.

1919

„...Albowiem ten cud czy to dziwo
wzrusza mię wielce”

Boethius, de Con. Phil.

B. IV. Prose VI.

Pani Katherine Sanderson

której serdeczne powitanie i łaskawa
gościnność okazana przyjacielowi jej
syna rozjaśniły pierwsze mroczne dni
mego rozstania z morzem

ZAOCZENIE ŁĄDU. ODERWANIE SIĘ OD BRZEGU

A statki niech do brzegu podchodzą i giną
I niech tak wszystko trwa krótkich dni parę
The Frankkeleym's Tale

I

Zoczenie łądu i oderwanie się od brzegu nadają rytm życiu marynarza i dziejom statku. Od łądu do łądu — oto najzwęższe określenie dla ziemskich losów okrętu.

Oderwanie się od łądu nie jest tym, za co je mógłby uważać ród szczurów łądowych. Termin „zaoczenie łądu” łatwiej zrozumieć: marynarz dostrzega łąd — to kwestia bystrego oka i jasnej pogody. Oderwanie się od brzegu nie jest wyjściem, statku z portu, tak jak zaoczenie łądu nie może być uważane za jednoznaczne z zawinięciem do portu. Ale w oderwaniu się od brzegu jest pewna cecha odrębna: ten termin oznacza nie tyle etap morskiej podróży, co określoną czynność pociągającą za sobą szereg innych, a mianowicie dokładną obserwację niektórych łądowych znaków orientacyjnych przy użyciu kompasu.

Zaoczony łąd — czy to będzie góra osobliwego kształtu, czy skalisty przylądek, czy też obszar piaszczystych wydm — ogarnia się z początku jednym spojrzeniem. Dalsze rozpoznanie nastąpi w swoim czasie; lecz w zasadzie dobre czy złe zaoczenie łądu zawarte jest w pierwszym okrzyku: „Łąd!” Natomiast oderwanie się od brzegu jest przede wszystkim obrzędem nawigacyjnym. Zdarza się, że statek opuścił port już od pewnego czasu, że od szeregu dni znajdował się na morzu — w najpełniejszym znaczeniu tego słowa; a jednak póki wybrzeże, które opuścił, pozostało widzialne, okręt minionych dni zdążający na południe nie rozpoczął był jeszcze rejsu w pojęciu żeglarza.

Oderwanie się od brzegu nie następuje w chwili, kiedy łąd znika z oczu, lecz w momencie ostatniego fachowego rozpoznania łądu przez marynarza. Jest to techniczne „żegnaj”, tak odrębne od uczuciowego. Odtąd marynarz skończył już z brzegiem za rufą swego statku. Sprawa ta dotyczy osobiście marynarza. To nie statek odrywa się od brzegu, lecz marynarz, z chwilą gdy nakreślił ołówkiem na białej przestrzeni mapy drogowej pierwszy drobnutki krzyżyk oznaczający pozycję statku otrzymaną za pomocą krzyżowych namiarów; każdego dnia podróży pozycja statku w południe musi być oznaczona takim

samym drobnutkim krzyżykiem na tejże mapie. A krzyżyków tych może się znaleźć sześćdziesiąt, osiemdziesiąt czy tam ile, na szlak okrętu od lądu do lądu. Największa ich liczba w ciągu mego marynarskiego żywota doszła do stu trzydziestu — od stacji pilotów przy Sand Heads w Zatoce Bengalskiej do latarni morskiej na wysepkach Scilly. Była to zła podróż...

Oderwanie się od brzegu, ostatni fachowy rzut oka na ląd, bywa zawsze dobre lub przynajmniej dość dobre. Bo nawet jeśli pogoda jest zła, nie obchodzi to wiele statku, przed którym cała przestrzeń morza stoi otworem. Natomiast zaoczenie lądu może być dobre lub złe. Okrążamy ziemię z myślą o jednym jej miejscu. Wśród wszystkich krętych tropów, które kurs żaglowca zostawia na białym papierze mapy, statek ma zawsze na celu jeden drobny punkt — czy to będzie mała wysepka na oceanie, czy pojedynczy przylądek na długim wybrzeżu kontynentu, czy latarnia morska na urwistym brzegu lub po prostu spiczasty kształt góry, niby mrowisko unoszące się na wodach. Lecz jeśli się ujrzy brzeg w kierunku oczekiwanym, wówczas zaoczenie lądu jest pomyślne. Mgły, zawieje, sztormy pędzące chmury i, deszcz — oto nieprzyjaciele dobrych zaoczeń lądu.

II

Niektórzy kapitanowie odrywają się od brzegu ze smutkiem, pełni żalu i niezadowolenia. Mają żony, może dzieci lub w każdym razie jakieś więzy uczuciowe czy po prostu ulubiony nałóg, który trzeba porzucić na rok lub więcej. Pamiętam tylko jednego człowieka, co przemierzał swój pokład sprężystym krokiem i podawał pierwszy kurs podczas rejsu głosem radosnym. Ale, jak się później dowiedziałem, człowiek ów nie zostawiał poza sobą nic prócz mnóstwa długów i wezwań sądowych.

Skądinąd znałem wielu kapitanów, którzy natychmiast po opuszczeniu wąskich wód Kanału Angielskiego znikali zupełnie z oczu załogi na jakieś trzy dni lub więcej. Dawali jakby długiego nurka w swoją kabinę, aby po kilku dniach się wyłonić w usposobieniu mniej lub więcej pogodnym. Z tymi ludźmi łatwo było sobie poradzić. Poza tym takie zupełne odcięcie się od życia statku dowodziło w pewnej mierze, że kapitan ma dość dużo zaufania do swych oficerów, a zaufanie musi się spodobać każdemu marynarzowi godnemu tej nazwy.

Podczas pierwszej podróży, którą odbyłem jako starszy oficer z zacnym kapitanem MacW., pamiętam, że bardzo mi to pochwiliło; wykonywałem radośnie swe obowiązki wyobrażając sobie, iż jestem sam dowódcą. Ale wielkość mych złudzeń nie zmieniała faktu, że prawdziwy dowódca znajdował się na okręcie pod w śladzie torowym okrętu; znikają w wielkiej ciszy, wśród której okręt sunie niby za sprawą czarów. I tak mijają dni, tygodnie, miesiące. Tylko sztorm może zakłócić normalne życie na statku; a czar niewzruszonej jednostajności — który odbija się nawet na głosach załogi — bywa zakłócony jedynie przez bliskie zaoczenie lądu.

Wówczas dowódca statku jest znów poruszony do głębi. Ale nie ciągnie go wcale samotność, nie zamyka się, ukryty i beczynny, w małej kabinie, pocieszając się dobrym apetytem. Przed zaoczeniem lądu duch kapitana jest wydany na pastwę niepokoju, który nie da się przezwyciężyć. Dowódca nie może usiedzieć i paru sekund w sanktuarium kabiny nawigacyjnej; wychodzi na pokład i wpatruje się przed siebie wyteżonym wzrokiem, gdy przewidziana chwila się zbliża. Nie opuszcza go czujność napięta do ostateczności. Natomiast ciało kapitana słabnie od braku apetytu; taki jest przynajmniej wynik mego doświadczenia, choć „słabnie” nie jest może właściwym określeniem,. Trzeba by raczej powiedzieć, że ciało kapitana uduchawia się, zaniedbując pożywienie, sen i wszystkie zwykłe wygody, jakie daje życie na morzu. W paru znanych mi wypadkach to oderwanie od pospolitych potrzeb życia nie dotyczyło niestety alkoholu.

Ale oba te wypadki należały, właściwie mówiąc, do zakresu patologii i były jedyne, z jakimi się spotkałem na morzu. W jednym z nich stwierdziłem, że to uciekanie się do środków podniecających, po prostu aby zagłuszyć niepokój, nie przynosiło najmniejszego uszczerbku marynarskim zaletom dowódcy. A przy tym działo się to wśród bardzo groźnych okoliczności, ponieważ łódź odsłoniła się nagle, blisko, w nieoczekiwanym miejscu, podczas złej pogody i silnego wiatru w kierunku brzegu. Wkrótce potem zszedłem na dół, aby pomówić z kapitanem,! tak się fatalnie złożyło, że zastałem go właśnie w chwili, gdy odkorkowywał spieszenie butelkę. Wyznam, że struchlałem na ów widok. Chorobliwa wrażliwość tego człowieka była mi dobrze znana. Na szczęście udało mi się wycofać niepostrzeżenie; zatupałem głośno morskimi butami u stóp trapu i wszedłem po raz drugi. Ale gdyby nie tamten widok niespodziewany, postępowanie kapitana podczas następnych dwudziestu czterech godzin nie byłoby mi nasunęło najlżejszego podejrzenia, że władza nad sobą go zawiodła.

III

Z biednym kapitanem B. było zupełnie inaczej; trunki wcale tu w grę nie wchodziły. We wczesnej młodości cierpiał na ciężką migrenę za każdym razem, gdy się zbliżał do brzegu. Kiedy go poznałem, miał dobrze po pięćdziesiątce; krępy, tęgi, pełen godności, może z lekka pompatyczny, odznaczał się niezmiernie wszechstronnym umysłem; nie wyglądał ani trochę na marynarza, choć był to z pewnością jeden z najlepszych dowódców, pod jakimi miałem szczęście służyć. Pochodził, zdaje się, z Plymouth, był synem wiejskiego lekarza i obaj jego starsi chłopcy studiowali medycynę. Dowodził wielkim statkiem londyńskim, wcale dobrze znanym swojego czasu. Kapitana L. ceniłem bardzo wysoko i dlatego właśnie wspominam ze szczególnym zadowoleniem ostatnie słowa, jakie wypowiedział do mnie na pokładzie swego statku po półtorarocznej podróży. Było to w doku w Dundee, dokąd odstawiliśmy pełen ładunek juty z portu w Kalkucie. Wypłacono nam pensje tego samego dnia rano; wróciłem na statek, aby się pożegnać i zabrać swoją marynarską skrzynkę. Kapitan B. zapytał w zwykły swój sposób, trochę wyniosły, lecz uprzejmy, jakie są moja plany. Odrzekłem, że zamierzam udać się koleją do Londynu tegoż popołudnia, aby zdać egzamin na dyplom kapitana. Miałem za sobą właśnie tyle służby, ile było potrzeba. Kapitan B. polecił mi, abym nie tracił czasu i okazał przy tym tak wyraźne zainteresowanie moim losem, że to mię wręcz zaskoczyło; potem rzekł wstając z krzesła:

— Czy pan ma na widoku jakiś statek po zdaniu egzaminu?

Odpowiedziałem, że nie mam w ogóle nic na widoku. Uścisnęliśmy sobie ręce, przy czym kapitan B. wypowiedział te pamiętne słowa:

— Gdyby pan szukał miejsca, proszę pamiętać, że póki ja mam, statek, i pan go ma także.

Żaden komplement nie umywa się do takich słów, jeśli je wypowie kapitan statku do młodszego oficera u kresu podróży, gdy praca ukończona i podwładny dostał odprawę. Ale jest tragizm w tym wspomnieniu, gdyż biedny mój kapitan nigdy więcej na morze nie wypłynął. Niedomagał już, kiedy mijaliśmy św. Helenę; leżał w łóżku przez pewien czas, gdyśmy się znaleźli za Wyspami Zachodnimi, ale wstał, aby być obecny przy zaoczeniu ładunku. Wytrwał na pokładzie aż do Downs, gdzie zakotwiczył na kilka godzin, wydając rozkazy wyczerpanym głosem; posłał stamtąd telegram do żony i wziął na pokład pilota z Morza Północnego, aby mu pomógł żeglować w górę wzdłuż wschodniego wybrzeża. Nie czuł się na siłach sam temu podołać, gdyż zajęcie tego rodzaju trzyma na no—gach kapitana głębokich

wód cały dzień i całą noc mniej więcej.

Kiedy zawinęliśmy do Dundee, pani B. już tam była i czekała na kapitana, aby go zabrać do domu. Jechaliśmy do Londynu tym, samym pociągiem, ale nim zdałem egzamin, statek nasz odpłynął w podróż bez kapitana B. i zamiast się nań zaciągnąć skorzystałem z zaproszenia, aby odwiedzić mego dawnego dowódcę. Jest to jedyny z moich kapitanów, u którego byłem w jego własnym domu. Wstał już podówczas z łóżka i był „rekonwalescentem”, jak mi oświadczył podchodząc ku mnie chwiejnym krokiem, aby mię spotkać u drzwi salonu. Widać niespieszne mu było określić swą ostatnią pozycję na tej ziemi przed wyruszeniem w podróż — jedyną podróż o nieznanym kierunku, w jaką się żeglarz udaje.

Wszystko tam było bardzo przyjemne — duży, słoneczny pokój; głęboki fotel w wielkim sklepionym oknie, zaopatrzony w poduszki, i stołeczek pod nogi; spokojna, czujna opieka starszej, łagodnej kobiety, która urodziła kapitanowi B. pięcioro dzieci, a z którą może nie żył dłużej niż pięć całych lat z trzydziestoletniego mniej więcej okresu ich małżeństwa. Była tam także i druga kobieta, zupełnie już siwa, w skromnej czarnej sukni; siedziała bardzo prosto na krześle i szła cos spoglądając niekiedy spod oka na kapitana, przy czym nie odezwała się ani słowem w ciągu całej mojej wizyty. Nawet gdy — jak wypadło — zaniósłem jej filiżankę herbaty, skłoniła tylko głowę milcząco, a na jej zaciśniętych ustach pojawił się najniklejszy odblask uśmiechu. Przypuszczam, że musiała to być niezamężna siostra pani B. i że przybyła, aby pomagać w pielęgnowaniu szwagra. Najmłodszy z synów państwa B., chłopiec mniej więcej dwunastoletni, który im się późno urodził — podobno świetnie grający ‘w krykieta — rozprawiał z zapalem, o bohaterskich czynach W.G.Grace’a. Pamiętam, że najstarszy z synów domu, świeżo upieczony doktor, zabrał mię do ogrodu aa papierosa i szepnął potrząsając głową z powagą fachowca, a jednocześnie z prawdziwym niepokojem: „Tak, ale ojciec ani rusz nie odzyskuje apetytu. Nie podoba mi się to — wcale mi się to nie podoba.” Odwróciłem się, aby zamknąć frontową furtkę, i zobaczyłem kapitana B. po raz ostatni; kiwał ku mnie głową z wielkiego okna.

Odniosłem wówczas wyraźne i dokładne wrażenie, tylko nie wiem, jak je określić: czy to było zaoczenie łądu, czy też oderwanie się od brzegu? Pamiętam, że ten kapitan, który wyglądał nie na miejscu w głębokim fotelu, wpatrywał się niekiedy przed siebie wyteżonym, czujnym wzrokiem jak przy zaoczeniu łądu. Nie mówił ze mną wówczas o posadzie, o statkach, o tym, że gotów jest objąć inne dowództwo; słabym głosem rozwodził się długo o swojej młodości, gawędząc jak kapryśny rekonwalescent. Obie kobiety, najwidoczniej skłopotane, siedziały spokojnie, a ja podczas tej rozmowy dowiedziałem się więcej o swym

kapitanie niż w ciągu osiemnastu miesięcy, któreśmy razem przeżeglowali. Okazało się, że kapitan B. „wysłużył swój czas” w handlu rudą miedzianą, w dawnym handlu rudą miedzianą dawnych lat, między Swansea i chilijskim wybrzeżem, kiedy to wywożono węgiel i wwożono rudę na statkach ciężko załadowanych w obie strony, jakby rzucając swawolne wyzwanie wielkim falom u przylądka Horn; była to praca dla mocnych okrętów i dobra szkoła tężyzny dla zachodnich marynarzy. Cała flota niezrównanych statków o kadłubach obitych miedzianą blachą, o mocnych wręgach i poszyciu, o trafnie rozwiązanym takielunku, statków obsadzonych przez mężne załogi pod dowództwem młodych kapitanów — cała flota takich statków pracowała w tym handlu, który dawno już wygasł.

— Oto szkoła, w której się wykształciłem — rzekł do mnie prawie z przechwałką kapitan B. wsparty na poduszkach, z kolanami okrytymi derką. W tym handlu dostał także swe pierwsze dowództwo, kiedy był jeszcze bardzo młody. I właśnie podczas moich odwiedzin opowiedział mi, że jako młodzieńki kapitan chorował zawsze przez kilka dni, zanim dobił do lądu po długiej podróży. Ale to niedomaganie mijało na widok pierwszego znanego brzegowego znaku orientacyjnego. Kapitan B. dodał jeszcze, że z latami nerwowość ta zupełnie go opuściła, a ja przyglądałem się jego zmęczonym oczom, wpatrzonym spokojnie w przestrzeń, jakby nie było nic między nimi a prostą linią morza i nieba, linią, na której najpierw musi się pojawić to, czego marynarz wygląda. Ale widziałem także, jak oczy kapitana spoczywały z czułością na twarzach ludzi znajdujących się w pokoju, na obrazach, na wszystkich znanych mu dobrze przedmiotach tego domu, którego drogi i jasny wizerunek musiał często stawać mu przed oczami w dniach napięcia i niepokoju na morzu. Czy kapitan B. oczekiwał chwili, w której dostrzeże nieznaną Ląd, czy też w spokoju ducha określał swą pozycję przed ostatnim oderwaniem się od brzegu?

Trudno to powiedzieć; albowiem w tej podróży, z której żaden człowiek nie wraca, zaoczenie lądu i oderwanie się od brzegu są błyskawiczne i zlewają się w jedną chwilę najwyższej i ostatecznej uwagi. Nie przypominam sobie, abym zauważył kiedy objaw wahania na spokojnej, wycieńczonej twarzy kapitana B. — znak zdradzający nerwowy niepokój młodego dowódcy, który ma dobić do nie zbadanego brzegu. Zbyt wiele już przeżył oderwań od brzegu i zaoczeń lądu. I czyż nie „wysłużył swego czasu” w sławnym handlu rudą miedzianą koncentrującym się w Kanale Bristolskim — w służbie którego pływały najtęższe okręty, w tej szkole dzielnych marynarzy?

GODŁA NADZIEI

IV

Zanim się kotwicę podniesie, trzeba ją przedtem rzucić; ten truizm jasny jak słońce od razu przywodzi mi na myśl poniżenie morskiego języka w codziennej prasie tego kraju.

Dziennikarz, czy podejmuje się pisać o statku, czy też o flocie, prawie niezmiennie „zarzuca” kotwicę. Tymczasem kotwicy nigdy się nie „zarzuca”, a wykroczenie wobec technicznego języka jest zbrodnią przeciw jasności, ścisłości i pięknu udoskonalonej mowy.

Kotwica jest to kawał kutego żelaza przystosowany cudownie do swego celu, język zaś techniczny jest narzędziem doprowadzonym do doskonałości przez wieki doświadczenia — narzędziem bez skazy. Kotwica wczorajsza (ponieważ obecnie widuje się kotwice przypominające grzyby i kotwice podobne do szponów, bez szczególnego wyrazu lub kształtu — po prostu haki) — kotwica wczorajsza była w swoim rodzaju najbardziej celowym z narzędzi. O jej doskonałości świadczy jej rozmiar, bo żadne narzędzie nie jest tak małe w stosunku do wielkiej pracy, którą musi wykonać. Spójrzcie na kotwice wiszące u kotbelek wielkiego statku! Jakże są drobne w stosunku do wielkiej objętości kadłuba! Gdyby je robiono ze złota, wyglądałyby jak błyskotki, jak ozdobne zabawki, nie większe stosunkowo niż brylantowa kropla w uchu kobiety, A jednak od nich zależy wręcz, i to nieraz, życie okrętu.

Kotwica jest wykuta i ukształtowana dla wierności; dajcie jej grunt, w który może się wgryźć, a będzie trzymała, póki łańcuch nie pęknie — wówczas zaś, cokolwiek się stanie ze statkiem, kotwica jest „stracona”. Ten uczciwy, prosty kawał żelaza, taki zwykły na pozór, ma więcej części niż ludzkie ciało członków: składa się z kłamy, trzonu, ramion, pięty, łap, pazurów. Wszystko to według dziennikarza bywa „zarzucane”, gdy statek wejdzie na kotwiczowisko i stanie tam.

Uporczywość w używaniu obrzydłego słowa wypływa stąd, że jakiś szczególnie ograniczony szczur lądowy wyobraża sobie czynność zakotwiczenia jako przerzucenie czegoś przez burzę, gdy tymczasem kotwica, gotowa do użytku, znajduje się już za burzą; pozwala się jej po prostu spaść. Wisi u kadłuba na końcu ciężkiej, wystającej belki zwanej kotbelką, przymocowana krótkim, grubym łańcuchem, którego końcowe ogniwo zostaje nagle zwolnione wskutek uderzenia drewnianym młotem lub za pomocą pociągnięcia dźwigni, gdy padnie rozkaz. A rozkaz nie brzmi: „Kotwica za burzę!” jak jakiś gryzmoła zapewne sobie

wyobraża, lecz: „Kotwicę rzuć!”

Właściwie mówiąc, nic się nigdy nie zarzuca za burtę prócz ręcznej sondy, a robi się to, aby zbadać głębie pod statkiem. Przywiązaną łódź, zapasowe drzewce, beczkę lub jakikolwiek inny przedmiot przytwierdzony do pokładu „wyrzuca się” po odwiązaniu. A także i o statku mówi się, że „zarzuca na wiatr albo pod wiatr”, kiedy rusza w drogę. Lecz statek nigdy nie „zarzuca” kotwicy.

Mówiąc ściśle technicznie, statek lub flota „stają na redzie” — przy czym dorozumiewamy się tu dodatkowych słów „na kotwicy”, nie dopowiedzianych i nie napisanych. Mniej technicznie, lecz nie mniej poprawnie brzmi wyraz „zakotwiczyć”; charakterystyczny wygląd i zdecydowany dźwięk tego słowa powinny wystarczyć dziennikom największego morskiego państwa na świecie. „Flota zakotwiczyła w Spithead” — czyż może kto żądać lepszego zdania pod względem zwięzłości i brzmienia ściśle marynarskiego? Lecz bujda o „zarzucaniu kotwicy”, pozująca na morskie określenie (równie dobrze można by pisać: „zapaścił kotwicę”, „cisnął kotwicę” lub „smyrgnął kotwicą”), jest wstrętne dla marynarskiego ucha. Pamiętam z dawnych lat przybrzeżnego pilota (czytywał zawsze pilnie gazety), który chcąc powiedzieć, że jakiś szczer łądowy jest szczytem niemrawości, mawiał: „To taki biedny niedojda z tych, co to zarzucają kotwicę.”

V

Od początku aż do samego końca rejsu marynarz troszczy się bardzo o swoje kotwice. Obchodzą go nie tyle jako godła nadziei, co jako najcięższe przedmioty, y którymi ma do czynienia na pokładzie podczas codziennych swych obowiązków. Początek i koniec każdej podróży wyróżnia się pracą przy kotwicach. Statek w Kanale Angielskim ma stale kotwice w pogotowiu i łańcuchy kotwiczne przyszaklowane do nich, a ląd jest prawie zawsze widoczny. Kotwica i ląd połączone są nierozdzielnie w myślach marynarza. Ale z chwilą gdy okręt wychodzi z ciasnych mórz i dąży w świat szeroki, nie mając między sobą a Biegunem Południowym żadnego porządnego kawałka lądu — z tą chwilą kotwicę się wciąga, a łańcuchy znikają z pokładu. Lecz kotwicę nie znikają. Mówiąc technicznie — są zabezpieczone na pokładzie, czyli zamocowane na przedniej części dziobu do haków za pomocą lin i łańcuchów; pod napiętymi płachtami przednich żagli wyglądają bardzo leniwie, jakby spały. Godła nadziei, spętane, lecz strzeżone starannie, bezwładne a potężne, dotrzymują towarzystwa człowiekowi stojącemu na oku podczas nocnej wachty: I tak mijają dni przynosząc długie wytchnienie tym kawałom żelaza o charakterystycznym kształcie, co wypoczywają na dziobie, widzialne prawie z każdej części pokładu, i czekają na swą pracę gdzieś po drugiej stronie świata — tymczasem zaś statek niesie je nad skłębioną kipiela, a bryzgi otwartego morza pokrywają rdzą ciężkie ich członki.

Pierwszą oznaką zbliżania się do lądu, jeszcze niewidzialnego dla oczu załogi, jest szybki rozkaz pierwszego oficera wydany bosmanowi: „Przygotujemy kotwice dziś po południu”, albo: „jutro z samego rana”, zależnie od okoliczności. Gdyż pierwszy oficer jest opiekunem kotwic na statku i stróżem łańcuchów. Bywają statki dobre i statki złe, „wygodne lub takie, na których od pierwszego dnia podróży aż do ostatniego nie masz wypoczynku dla ciała i duszy pierwszego oficera. A statki są tym, co z nich ludzie uczynią; jest to wyrok marynarskiej mądrości, w zasadzie na pewno słuszny.

Jednak trafiają się statki, na których — jak mi raz powiedział stary, osiwiwały pierwszy oficer — „wszystko idzie zawsze na opak!”. Staliśmy obaj na rufie (złożyłem mu w doku sąsiedzką wizytę); spojrział wzdłuż pokładu i dodał: „On właśnie jest taki.” Popatrzył na moją twarz, która wyrażała należyte fachowe współczucie, i sprostował naturalny mój domysł: „O nie; ze starym wszystko w porządku. OB nigdy nie przeszkadza. Uczciwa marynarska robota zawsze go zadowoli. A jednak wszystko jakoś na tym stołku idzie na opak. Wie pan co? On jest z natury niesprawny.”

„Stary” był to oczywiście kapitan statku; zjawił się właśnie na pokładzie w cylindrze i brunatnym palcie, po czym uprzejmie skinąwszy nam głową zeszedł na ląd. Z pewnością nie miał więcej niż trzydziestkę; jego oficer, dobrze już w latach, szepnął do mnie: „To mój stary”, po czym zaczął mi wyliczać przykłady wrodzonej niesprawności okrętu, jakby chciał uzasadnić swoje słowa i powiedzieć: „Niech pan nie myśli, że mam do statku żal o to.”

Mniejsza o przykłady. Chcę zaznaczyć, że są okręty, na których doprawdy wszystko idzie na opak; ale na każdym statku — dobrym czy złym, szczęśliwym czy pechowym — dziób jego to część, w obrębie której pierwszy oficer czuje się najbardziej zadomowiony. Podkreślam, że to jest jego część statku, choć oczywiście ma pieczę nad całością. Są tu jego kotwice, jego takielunek fokmasztu, jego fokmaszt, jego stanowisko manewrowe, kiedy kapitan dowodzi. I tutaj również mieszka załoga okrętu, ludzie, między których pierwszy oficer ma obowiązek rozdzielić pracę dla dobra statku w dobrą czy złą pogodę. Gdy zabrzmi rozkaz: „Wszyscy na pokład!” — nie kto inny, tylko pierwszy oficer — jedyny człowiek z rufy — biegnie na dziób, przejęty ważnością swego zadania. Jest satrapą tej prowincji w autokratycznym królestwie okrętu i co więcej, ciąży na nim specjalna odpowiedzialność za wszystko, co by się wydarzyło na dziobie.

Tam również — gdy statek zbliża się do lądu — pierwszy oficer z pomocą bosmana i cieśli przygotowuje kotwice wspólnie z ludźmi swej własnej wachty, których zna lepiej od innych. Tam pilnuje, aby łańcuch został wyklarowany, winda kotwiczna wyłączona, hamulce zwolnione; i tam — na dziobie — wydawszy ostatni rozkaz: „Uwaga przy kotwicy!” — wyczekuje bacznie na milczącym statku, który sunie z wolna naprzód ku wybranej przystani — wyczekuje przenikliwego okrzyku z rufy: „Rzuć!” Przechyla się natychmiast przez burtę i patrzy, jak wierne żelazo z głośnym pluskiem spada w jego oczach, które śledzą, czy kotwica jest czysta.

Kotwica jest „czysta”, gdy nie zawadziła o swój łańcuch. Musi spaść z dziobu tak, aby łańcuch nie okręcił się o żaden z jej członków, gdyż inaczej okręt stanie na źle rzuconej kotwicy. Nawet na gruncie trzymającym najlepiej można ufać kotwicy tylko wówczas, gdy łańcuch ciągnie prosto za klamrę. Dobrze rzucona kotwica w chwilach ciężkich dla statku będzie ustępować powoli; z narzędziami i ludźmi trzeba się obchodzić uczciwie, aby wydali z siebie siłę, która w nich tkwi. Kotwica jest symbolem nadziei, lecz źle rzucona kotwica jest gorsza od najbardziej zwodniczej z fałszywych nadziei, jakie kiedykolwiek mamły ludzi lub narody poczuciem bezpieczeństwa. A poczucie bezpieczeństwa, nawet najbardziej usprawiedliwione, jest złym doradcą. Podobnie jak nadmierne poczucie błogości zwiastuje nadejście szaleń, poczucie bezpieczeństwa wyprzedza szybki cios klęski. Marynarz, który

pracuje w bezpodstawnym przeświadczeniu o bezpieczeństwie, traci od razu więcej niż połowę swej wartości. Dlatego też ze wszystkich mych pierwszych oficerów ten, któremu najbardziej ufałem, nazywał się B. Miał rude wąsy, chudą czerwoną twarz i niespokojne oczy. Był to marynarz pełnowartościowy.

Analizując teraz, po wielu latach, pozostałość uczuć, które wynikły z zetknięcia się na —szych indywidualności, odkrywam w nich bez wielkiego zdziwienia coś w rodzaju niechęci. W gruncie rzeczy sędzę, że dla młodego dowódcy był to najprzykrzejszy kolega, jakiego sobie można wystawić. Jeśli wolno krytykować nieobecnych, powiedziałbym, że miał trochę zanadto tego poczucia niebezpieczeństwa, które w marynarzu jest tak bezcenne. Robił wrażenie bardzo niepokojący, gdyż zdawało się, że gotów jest ustawicznie zmagać się z jakąś zagrażającą klęską, nawet gdy siedział przy stole po mojej prawicy nad talerzem z peklowaną wołowiną. Pospieszę dodać, iż posiadał także ową drugą cechę niezbędną dla odpowiedzialnego marynarza — pełną wiarę w siebie, W tym sęk, że posiadał obie te zalety w stopniu niepokojącym. Jego wiecznie czujne zachowanie, urywana, nerwowa rozmowa, nawet jego jak gdyby umyślne milczenia mogły nasuwać podejrzenie — i sędzę, że je nasuwały — iż jego zdaniem statek nie jest ani chwili bezpieczny w mych rękach. Taki był człowiek pilnujący kotwic na barku o niespełna pięciuset tonach — moim pierwszym dowództwie — stateczku, który nie istnieje już na tej ziemi, lecz który z całą pewnością będzie tkliwie wspomniany, póki ja żyję. Żadna kotwica nie mogłaby przy rzuceniu zaplątać się w łańcuch pod przenikliwym okiem pana B. Przyjemnie było mieć to poczucie, gdy na otwartej redzie słyszało się w kabinie wycie wiatru; ale były chwile, kiedy nie cierpiałem pana B. całe duszą. Po sposobie, w jaki czasem na mnie spoglądał, sędzę, że odpłacał mi to nieraz z nawiązką. Tak się złożyło, że obaj kochaliśmy mały bark bardzo serdecznie, I była to właśnie odwrotna strona nieocenionych zalet pana B., iż w żaden sposób nie mógł się zdobyć na przeświadczenie, że statek jest w moich rękach bezpieczny. Po pierwsze, pan B. był o pięć lat starszy ode ronię, w epoce życia, kiedy pięć lat naprawdę coś znaczy, albowiem ja miałem dwadzieścia dziewięć, a on trzydzieści cztery; po wtóre, zaraz po opuszczeniu portu (nie widzę powodu, by taić, że to był Bangkok) niektóre z moich manewrów na wodach Zatoki Syjamskiej napędziły panu B. strachu, czego mi nie mógł zapomnieć. Od tamtej chwili żywił stale tajemną, gorzką myśl o mej bezwzględnej, zuchwałej lekkomyślności. Lecz wnoszę, iż polubiliśmy się po Upływie dwóch lat i trzech miesięcy wspólnego życia — chyba że męski uścisk dłoni przy rozstaniu nic nie znaczy.

Ogniwem między nami był okręt; i w tym właśnie okręt — choć posiada cechy kobiece, choć miłość do niego Me ma nic wspólnego z rozsądkiem — w tym właśnie okręt

różni się od kobiety. Byłem strasznie przejęty swym pierwszym dowództwem, czemu się dziwić nie można, lecz muszę przyznać, że uczucia pana B. były Wznioślejsze. Każdemu z nas oczywiście zależało niezmiernie na pięknym Wyglądzie ukochanego obiektu; a choć ja byłem tym, który zbierał na lądzie pochwały dla statku, panu B. przypadło w udziale uczucie głębszej dumy, podobne do uczucia oddanej panny służącej. W tym wiernym, pełnym chępliwości przywiązaniu do małego stateczku B. posuwał się tak daleko, że chodził i otrzepywał kurz osiadły na politurowanej poręczy z tikowego drzewa — i to jedwabną chustką do nosa, darem pani B., jak mi się zdaje.

Oto jak się przejawiała jego miłość do statku. A w swym wspaniałym poczuciu niebezpieczeństwa posunął się raz do oświadczenia: „No, panie kapitanie, z pana to doprawdy jest szczęściarz!”

Powiedział to tonem znaczącym, choć niekoniecznie zaczepnym, i chyba wrodzony takt powstrzymał mnie od zapytania: „Co pan chce właściwie przez to powiedzieć?”

Zrozumiałem lepiej znaczenie jego słów po jakimś czasie, gdy pewnej mrocznej nocy znaleźliśmy się w ciężkiej opresji podczas wściekłego sztormowego wiatru wiejącego ku lądowi. Wezwałem pana B. na pokład, aby mi pomógł rozpatrzeć nasze bardzo przykre położenie. Nie mieliśmy wówczas czasu namyślać się głęboko i pan B. streścił się w słowach: „Tak czy owak, paskudnie to wygląda; ale pan, panie kapitanie, ze wszystkiego się zawsze wyplączę.”

VI

Trudno oddzielić w myśli kotwicę statku od jego pierwszego oficera — człowieka, który widzi, jak spadają czysto i podnoszą się czasem zaplątane w łańcuch; bo nawet najbaczniejsza uwaga nie zawsze zapobiegnie okręceniu się łańcucha naokoło trzonu albo łap, wskutek obracania się statku miotanego wiatrem lub prądami. Wówczas manewr „podniesienia kotwicy” i następnie zamocowanie jej przeciąga się ponad miarę i jest ciężkim trudem dla pierwszego oficera. Bo to on śledzi, jak „łańcuch rośnie” — marynarskie określenie posiadające całą siłę, ścisłość i obrazowość technicznego języka: a język ten tworzyli prości, bystroocy ludzie, chwytający istotną postać rzeszy, które widzą w zakresie swego zawodu i dla których znajdują odpowiednie określenia, trafiając w sedno, co jest właśnie ambicją artysty posługującego się skwarni. Toteż marynarz nie powie nigdy: „zarzucić kotwicę”, szyper zaś stojący na rufie woła, niby impresjonista, na dziób do pierwszego oficera: „Jak łańcuch patrzy?” Długi łańcuch pod naciskiem wyłania się ukośnie z morza, wyprężony nad wodą na kształt cięciwy, a głos stróża kotwic odpowiada zwięzłym, pełnym szacunku okrzykiem: „Patrzy wprost naprzód, panie kapitanie”, albo: „Patrzy w dół”, albo jeszcze inaczej, zależnie od okoliczności.

Na statku handlowym mającym wrócić do kraju rozkaz, który rozlega się najgłośniej i jest podjęty z najweselszymi okrzykami, brzmi: „Do podniesienia kotwicy!” Czekający marynarze wybiegają z kubryku porywając handszpaki, rozlega się tupot nóg i brzęk zapadek jako tło do żalostnej pieśni kotwicznej przy akompaniamencie wrzaskliwego chóru; a ten wybuch hałaśliwej krzątaniny, w której bierze udział cała załoga, jest niby odzew zbudzonego statku, co dotychczas „spął na swym żelazie”, jak głosi malownicze zdanie holenderskich marynarzy.

Bowiem okręt ze zwiniętymi żaglami na zbrasowanych rejach, przeglądający się od topów masztów do linii zanurzenia w gładkiej, połyskliwej wodzie portu otoczonego lądem, wygląda dla oka marynarza jak najdoskonalszy obraz sennego wypoczynku. Podniesienie kotwicy było hałaśliwym manewrem na handlowym żaglowcu minionych dni — radosną wrzawą krzepiącą ducha, jakby wraz z godłem nadziei marynarze spodziewali się wyciągnąć z głębin swoje upragnione marzenia — tylko sięgnąć ręką, a każdy z nich wyławiał nadzieję powrotu do domu, nadzieję wypoczynku, swobody, zabawy, niewybrednych rozrywek — po ciężkim mozole wielu dni spędzonych między niebem a wodą. A ten rozgwar, to uniesienie w chwili wyjścia statku, stanowi wielki kontrast z chwilą ciszy, kiedy okręt przybywa na obcą redę; ogłoszony z żagli, sunie z wolna ku wybranej przystani; luźne płótna trzepoczą) z lekka

wśród olinowania nad głowami załogi stojącej bez ruchu na pokładzie i kapitana patrzącego wyteżonym wzrokiem z rufy ku przodowi. Statek traci stopniowo coraz więcej na szybkości i ledwie już się po rusza, a trzy postaci na dziobie czekają uważnie obok kotbelki na ostatni rozkaz — u końca podróży trwającej może dziewięćdziesiąt pełnych dni — rozkaz brzmiący: „Rzuć!”

Oto ostatnie słowo po dokonanym rejsie, słowo kładące kres znojowi statku i jego czynom. Wśród życia, którego wartość mierzy się podróżami z portu do portu, plusk spadającej kotwicy i gromkie dudnienie łańcucha są niejako zamknięciem odrębnego okresu, na które statek odpowiada, zda się, świadomie lekkim wstrząsem przebiegającym od stępki aż po szczyty masztów. O tę podróż statek bliższy jest przeznaczonej mu śmierci, bo ani lata, ani podróże nie mogą trwać wiecznie. Jest to jak gdyby wydzwonienie godziny, a wśród przerwy, która nastaje, statek zdaje się rozmyślać nad mijającym czasem.

Ostatni to ważny rozkaz; inne są po prostu wskazówkami ustalonymi przez zwyczaj. Raz jeszcze słyhać głos kapitana: „Czterdzieści pięć sążni do wody”, a wówczas i dowódca na pewien czas skończył swoje. Przez szereg dni zostawia pracę w porcie pierwszemu oficerowi, stróżowi kotwic i okrętowej rutyny. Upłynie dłuższy czas, nim głos kapitana rozlegnie się na pokładzie, głos o brzmieniu krótkim i surowym, właściwym dowódcy, gdy znowu — po zamknięciu luków — na niemym, wyczekującym okręcie rzuci z rufy rozkaz: „Do podniesienia kotwicy!”

SZTUKA PIĘKNA

VII

Zeszłego roku przerzucałem gazetę o zdrowych zapatrywaniach, której współpracownicy upierają się jednak przy „zarzucaniu” kotwic i „wyjeżdżaniu” statku w morze (brr!). Znalazłem tam artykuł na temat sezonowego jachtingu. I wyobraźcie sobie! Artykuł był dobry. Dla człowieka, który mało miał do czynienia z żeglugą dla przyjemności (choć każda żegluga jest przyjemnością), a już bezwzględnie nic z wyścigami na otwartych wodach, surowa krytyka autora, odnosząca się do wyrównywania szans jachtów, jest zrozumiała, ale nic ponadto. Wylizywanie wielkich tegorocznych wyścigów nic a nic mi nie mówi. Co się zaś tyczy 52—stopowych jachtów regatowych, tak wychwalanych przez autora, wzrusza mnie jego zachwyty nad ich czynami; a jeśli chodzi o ścisłe zrozumienie treści, to opis autora, przemawiający tak jasno do człowieka, który uprawia jachting, nie budzi w moim umyśle żadnego określonego obrazu.

Autor wychwala ten rodzaj żaglowców służących dla rozrywki, a ja przyłączę się chętnie do jego zdania, jak każdy człowiek, który kocha wszystkie statki na morzu. Gotów jestem podziwiać i szanować 52—stopowe jachty wyścigowe, gdyż polegam na słowach człowieka, który ubolewa z takim współczuciem i zrozumieniem nad zagładą grożącą jachtowemu żeglarstwu.

Wyścigi jachtów są zorganizowaną rozrywką, zajęciem dla klas nie potrzebujących zarabiać, zaspokajającym prawie w równym stopniu próżność niektórych bogatych mieszkańców tych wysp, co wrodzoną ich miłość do morza. Lecz autor artykułu, o którym mówię, dowodzi dalej ze zrozumieniem i słusnością, że dla wielkiej liczby ludzi (dwudziestu tysięcy, o ile pamiętam) jachting stanowi po prostu środek utrzymania — czyli według słów autora, rzemiosło. Otóż etyczną stroną rzemiosła, produkcyjną lub nieprodukcyjną, wyzwalającą i idealną postacią zarabiania na chleb jest osiągnięcie i zachowanie przez fachowców możliwie największej sprawności. Tego rodzaju sprawność techniczna jest czymś wyższym niż uczciwość, jest kategorią szerszą, obejmującą i uczciwość, i wdzięk, i zasady w jednym wzniosłym i czystym uczuciu, nie koniecznie utylitarnym, które można nazwać honorem pracy. Uczucie to powstało z nagromadzonej tradycji; podsyca je duma jednostek, ulepsza je fachowa opinia i jak sztuki wyższe, dźwiga je i dodaje mu bodźca pochwała znawców. Oto dlaczego uzyskanie możliwie największej wprawy, baczne dociągnięcie swej

sprawności do najsubtelniejszych odcieni perfekcji jest kwestią żywotnego znaczenia. Biegłość prawie nieskazitelna może być naturalnie osiągnięta wśród walki o chleb. Ale jest coś jeszcze poza tym — coś wyższego; subtelny i niezawodny rys miłości i dumy niezależny od samego mistrzostwa: niemal natchnienie, które daje każdej pracy tę skończoność, która prawie jest sztuką — która jest sztuką.

Podobnie jak ludzie o wielkim poczuciu honoru ustanawiają wysoki poziom publicznego sumienia wynosząc go ponad przeciętną społeczną uczciwość, tak i ludzie wyróżniający się zręcznością, która staje się sztuką przez nieustanne doskonalenie się, podnoszą przeciętny, poprawny poziom rzemiosła na lądzie i morzu. Warunki sprzyjające rozwojowi tej najwyższej, żywej doskonałości, zarówno w pracy, jak i w rozrywkach, powinny być zachowane z największą pieczołowitością, aby ów przemysł lub też ów sport nie zginął od zdradliwego wewnętrznego rozkładu. Toteż prze czytałem z głębokim żalem w tym artykule, omawiającym pewien jachtowy sezon, że sztuka żeglarska na regatowych jachtach nie jest już tym, czym była jeszcze kilka, jeszcze parę lat temu.

Bo właśnie to stanowiło treść owego artykułu, na pisanego widać przez człowieka, który nie tylko wie, ale i rozumie — rzecz (zauważę tu mimochodem) znacznie radsza, niżby się zdawało, ponieważ tego rodzaju zrozumienie jest natchnione przez miłość; a miłość, choć w pewnym znaczeniu może być silniejsza od śmierci, nie jest bynajmniej tak powszechna i tak niezawodna. Miłość właściwie jest rzadka — miłość do ludzi, do rzeczy, do idei, miłość do mistrzostwa w swym fachu. Bowiem miłość to wróg pośpiechu; liczy się z dniami, które płyną, z ludźmi, którzy prze mijają, ze sztuką dojrzewającą stopniowo w ciągu lat i skazaną także w krótkim czasie na przeminięcie, na zagładę. Miłość i żal idą ręką w rękę na tym świecie, gdzie wszystko zmienia się szybciej od sunących chmur, odbitych w zwierciadle morza.

Obciążanie jachtu zależnie od piękności jego czy nów jest niesprawiedliwe w stosunku do rzemiosła i do jego wykonawców. Jest niesprawiedliwe wobec doskonałego piękna statku i wobec sprawności jego sług. Bo my, ludzie, jesteśmy w gruncie rzeczy sługami tego, cośmy stworzyli. Pozostajemy w wiecznej niewoli u wytworów naszego mózgu i u dzieł naszych rąk. Człowiek rodzi się, aby wysłużyć swój czas na tej ziemi, a w służbie, która nie wyrasta z pożytku, jest coś pięknego. Sztuka to władca bardzo wymagający.

A żegluga na jachtach jest sztuką, jak mówi z chwalebnym zapalem autor artykułu, który wywołał te rozmyślenia.

Chodzi mu o to, że wyścigi przy forach udzielanych jedynie ze względu na tonaż — to znaczy na wielkość — doprowadziły do doskonałości sztukę żeglugi. Od kapitana żaglowego

jachtu wymaga się wszelkich możliwych rzeczy — i obciążanie statku w stosunku do powodzenia jego dowódcy może być korzystne dla samego sportu, ale ma bezwzględnie ujemny wpływ na żeglarstwo. Piękna ta sztuka zanika.

VIII

Żeglarstwo i regaty jachtowe wyszkoliły grupę ka pitanów i żeglarzy jachtowych, ludzi urodzonych i wychowanych na morzu, zajmujących się w zi mie rybołówstwem, a w lecie jachtingiem; ludzi, dla których posługiwanie się tym szczególnym typem takielunku nie ma tajemnic. Walka marynarzy o zwycięstwo podniosła żeglarstwo dla rozrywki do godności sztuki w tym specjalnym znaczeniu. Jak już wspo mniałem, nie znam się wcale na wyścigach, a bardzo mało na skośnym ożaglowaniu; lecz korzyści takiego ożaglowania są oczywiste, szczególnie jeśli chodzi o pływani e dla rozrywki — czy to będą wycieczki, czy też regaty. Osprzęt jachtowy wymaga mniej wysiłków przy manewrowaniu; pozwala na ustawianie płaszczyzn żagli stosownie do wiatru szybko i dokładnie; nieprzerwany ciąg płaszczyzn żagli przynosi niezmiern e korzyści; przy tym zaś najmniejsza ilość płótna może być rozpięta na możliwie najmniejszej ilości drzewc. Lekkość i skupiona Biła są największy mi zaletami skośnego ożaglowania.

Flota skośnożaglowców stojących na kotwicy odznacza się szczególną smukłością i wdziękiem. Stawianie żagli na jachcie podobne jest bardziej niż na innych statkach do rozwijania skrzydeł u ptaka; lekkość, z jaką jacht się porusza, stanowi rozkosz dla oczu. Te statki są morskimi ptakami, których pływani e jest podobne do lotu i przypomina raczej naturalną funkcję niż posługiwanie się narzędziami wymyślonymi przez człowieka. Skośne ożaglowanie w prostocie i piękności swego wyglądu z każdego punktu widzenia jest, jak sądzę, niedoścignione. Szkuner, jol czy kuter w ręku zdolnego człowieka zdaje się sam sobą kierować, jakby był obdarzony rozumem i szczególną sprawnością. Udany manewr jachtem pobudza wręcz do radosnego śmiechu, podobnie jak widok szybkiej orientacji i dokładności pełnej wdzięku, wykazanej przez żywą istotę.

Z tych trzech odmian skośnożaglowców kuter — o osprzęcie *par excellence* regatowym — wygląda najbardziej imponująco, ponieważ wszystkie jego żagle stanowią właściwie jedną całość. Gdy w naszych pełnych podziwu oczach kuter mija z wolna przylądek lub koniec mola, olbrzymi jego grotżagiel nadaje mu wyniosły, niemy majestat. Na kotwicy za to szkuner wygląda lepiej; wydaje się bardziej sprawny i stateczny ze swymi dwoma masztami wznoszącymi się nad kadłubem i przechylonymi zawiadaczająco ku rufie. Ożaglowanie zaś jola można z czasem pokochać. Zdaje mi się, że manewrować nim jest najłatwiej.

Do regat najlepszy jest kuter; na długą podróż dla przyjemności — szkuner; na

krążenie po wodach krajowych — jol; a władanie nimi jest zaiste wyższą sztuką. Wymaga nie tylko znajomości ogólnych zasad żeglarstwa, lecz starannego zapoznania się z odrębnym charakterem statku. W teorii obchodzimy się w taki sam sposób ze wszystkimi okrętami, podobnie jak postępujemy ze wszystkimi ludźmi według ogólnych, ustalonych zasad. Ale jeśli się chce zdobyć w życiu owo powodzenie, które wypływa z miłości i zaufania bliźnich, wówczas nawet i z dwiema osobami nie będzie się postępowało w taki sam sposób, choćby ich natury wydawały się zupełnie do siebie podobne. Istnieją może zasady, według których się postępuje, ale nie ma zasad dla koleżeństwa. Obcowanie z ludźmi jest równie wielką sztuką jak obcowanie ze statkami. I ludzie, i statki żyją w niestałym żywiole, podlegają subtelnym i potężnym wpływom i pragną, aby raczej zrozumieć ich zasługi niż się poznać na błędach.

Aby współżyć w owocnej spółce z okrętem, trzeba poznać nie to, czego on dokonać nie może; trzeba raczej posiadać dokładną wiedzę o tym, na co się okręt zdobędzie, jeśli przez życzliwą podniętę wezwiemy go do popisania się wszystkim, na co go stać. Na pierwszy rzut oka nie ma wielkiej różnicy między tymi dwoma sposobami podejścia do trudnego zagadnienia możliwości. A jednak w istocie różnica jest wielka. Polega na duchu, w jakim przystępujemy do zagadnienia. W gruncie rzeczy sztuka władania okrętami jest może piękniejsza niż sztuka władania ludźmi.

I jak wszystkie sztuki piękne, musi być oparta na zasadniczej, trwałej szczerości, która niby prawo natury panuje nad ogromem przeróżnych zjawisk. W na szych usiłowaniach musi być dużo prostoty. Inaczej się mówi do węglarza, inaczej zaś do profesora. Ale czyżby to była dwulicowość! Twierdzą, że nie. Prawda polega na szczerości uczuć, na istotnym uznaniu tych obu ludzi — tak podobnych do siebie i tak różnych — za partnerów w grze życia. Oczywiście blagier, myślący tylko o dopięciu swego marnego celu, próbuje szczęścia posługując się fortelami.

Ludzi, czy to będą profesorowie, czy węglarze, oszukać jest łatwo; przedstawiają nawet materiał nie zwykle podatny do nabierania i wykazują coś w rodzaju ciekawej, niepojętej skłonności do tego, aby się dać prowadzić za nos z otwartymi oczami. Lecz statek jest istotą, którą stworzyliśmy jakby umyślnie po to, żeby nas utrzymał na poziomie. Statek nie zniesie, aby nim władał zwykły blagier, natomiast społeczeństwo zniesie pana X., popularnego męża stanu, pana Y., popularnego uczonego, lub pana Z. — jakby go określić? — popularną osobistość, pośrednią między profesorem wyższej moralności a komiwojazerem — ludzi, którzy dopięli swego marnego celu. Ale choć nie zwykłem się zakładać, chętnie bym zaryzykował dużą sumę i założył się o to, że ani jeden z niewielu pierwszorzędnych

kapitanów na jachtach regatowych nie był blagierem. Przedstawiałoby to zbyt wiele trudności. A trudności wypływają stąd, że się nie obcuje z całą gromadą statków, lecz z jednym jedynym. To samo można by powiedzieć o obcowaniu z ludźmi. Ale w każdym z nas czai się coś z ducha tłumu, z usposobienia tłumu. Bez względu na to, jak zawzięcie przeciw sobie walczymy, pozostajemy braćmi na gruncie najniższych stron naszego umysłu i niestałości naszych uczuć. Ze statkami jest inaczej. Choć znaczą dla nas bardzo wiele, dla siebie nawzajem są niczym. Te wrażliwe stworzenia nie mają uszu dla naszych pochlebstw. Trzeba czegoś więcej niż słów, aby wyjednać u nich posłuszeństwo dla naszej woli, aby nas okryć chwałą. I to całe szczęście; w przeciwnym razie byłoby więcej marnych marynarzy cieszących się pierwszorzędną reputacją. Powtarzam, że statki nie mają uszu, choć zaiste znałem takie, które zda wały się mieć oczy — bo inaczej bym nie rozumiał, jakim sposobem pewien znany mi 1000 tonowy bark nie posłuchał raz swego steru, przez co zapobiegł straszному zdruzgotaniu nie tylko dwóch okrętów, ale i reputacji bardzo dzielnego człowieka. Znałem ów statek dobrze przez dwa lata i w żadnym innym wypadku, przedtem czy później, nie zachował się w podobny sposób. Człowieka, któremu się tak dobrze zasłużył (odgadując może głębię jego przywiązania do siebie), znałem o wiele dłużej i muszę mu oddać sprawiedliwość, że ten wypadek doświadczający jego zaufania (choć tak szczęśliwy) wzmógł tylko jego wiarę w statek. Tak, nasze okręty nie mają uszu i dlatego nie można ich oszukiwać. Wyjaśnię swoje pojęcie o wierności łączącej człowieka ze statkiem, mistrza z jego sztuką, za pomocą tezy, która jest właściwie bardzo prosta, choć może się wydać rażąca i naciągnięta. Powiedziałbym, że kapitan regatowego jachtu, zaprzątnięty tylko myślą o chwale płynącej z wygrania wyścigu, nie zdobędzie nigdy wybitnej reputacji. Prawdziwi mistrzowie w swoim rzemiośle — mówię to z przeświadczeniem opartym na znajomości statków — myśleli jedynie o najcelowszym wykorzystaniu okrętu powierzonego ich pieczy. Zapomnieć o samym sobie, podporządkować wszystkie osobiste uczucia służbie dla tej sztuki, jest jedynym sposobem, w jaki marynarz może wiernie wypełnić zlecone mu zadanie.

Oto jak się służy sztuce i statkom, co żeglują po morzu. Sądzę, że tu właśnie można uwydatnić różnicę między marynarzami dnia wczorajszego, co jeszcze są z nami, a marynarzami jutra, którzy we szli już w posiadanie swego dziedzictwa. Historia się powtarza, lecz odrębny zew zaginionej sztuki wskrzesić się nie da. Zanika równie bezpowrotnie jak śpiew zgładzonego dzikiego ptaka. Nic nie obudzi już tego samego oddźwięku, nie wywoła tych samych miłych wzruszeń i sumiennych (wysiłków). Żegluga statków jest sztuką, której piękno zdaje się już nas opuszczać w drodze do mrocznej Doliny Zapomnienia. Prowadzenie po świecie współczesnego parowca (nie chciał bym pomniejszyć odpowiedzialności jego

dowódcy) nie ma tej samej cechy poufnego obcowania z naturą, które właściwie stanowi warunek niezbędny dla powstania sztuki. Ten zawód jest mniej zależny od jednostki i bardziej ścisły; mniej trudny, lecz dający mniej zadowolenia, ponieważ brakuje mu bliskiego związku między artystą a narzędziem jego sztuki. Jednym słowem, miłość odgrywa tu mniejszą rolę. Wyniki tego zajęcia można obliczyć dokładnie w czasie i przestrzeni, co jest niemożliwe dla wyników sztuki. Zawodowi temu może się oddać każdy człowiek, nie podlegający w beznadziejnym stopniu morskiej chorobie, i wykonywać go z zadowoleniem, choć bez zapału, z pilnością, choć bez przywiązania. Hasłem jest tu punktualność. Niepewność, która towarzyszy z bliska wszystkim artystycznym wysiłkom, jest wyłączona z tej ujętej w karby czynności. Nie ma w niej wielkich chwil wiary w siebie lub nie mniej wielkich chwil zwątpień i rycia się we własnej duszy. Jest to zawód, który — jak inne zawody — ma swój romantyzm, swój honor i swą nagrodę, swe gorzkie niepokoje i swe godziny wytchnienia. Lecz tego rodzaju żegludze brakuje cech artyzmu właściwych walce na własną rękę z czymś znacznie od nas potężniejszym; nie jest to znojna, pochłaniająca praca dla sztuki, której ostateczny wynik spoczywa w ręku Boga. To nie są bynajmniej indywidualne czyny jednostki, lecz po prostu biegłe użycie okiełznanej siły, jeden krok dalej na drodze do ujarzżenia świata.

IX

Każda podróż wczorajszego okrętu, którego reje brasowano z zapalem w chwili, gdy pilot dostał się na pokład z kieszeniami pełnymi listów, każda taka podróż była jak gdyby wyścig — wyścig z czasem o najwyższy poziom dzieła, poziom przechodzący oczekiwania przeciętnych ludzi. Jak każda prawdziwa sztuka, dowodzenie statkiem w ogóle i manewrowanie nim w poszczególnych wypadkach wymagało swoistej techniki, którą omawiali z rozkoszą ludzie szukający w pracy nie tylko chleba, lecz i ujęcia dla swych odrębnych temperamentów. Wykorzystać w najskuteczniejszy sposób nieskończenie zmienne fazy nieba i morza, nie w znaczeniu malarskim, lecz w myśl swego zawodu, oto było ich powołanie, wszystkich co d& jednego; a wyznawali to z taką szczerością i czerpali tyle natchnienia z tego faktu co każdy człowiek, który kiedykolwiek miał się pędzla. Różnorodność usposobień była niezmierna wśród mistrzów tej sztuki.

Niektórzy z nich przypominali pewien typ członków Królewskiej Akademii. Nie zaskoczyli nigdy oryginalnym posunięciem, nieoczekiwaną śmiałością na tchnienia. Byli poprawni, bardzo poprawni. Nosili się godnie w poczuciu swych uświęconych i bezpodstawnych reputacji. *Nomina sunt odiosa*, lecz pamiętam jednego z nich, który był stworzony na ich prezesa, prezesa Królewskiej Akademii marynarskiego zawodu. Jego ogorzała, piękna twarz, imponująca postać, jego przody od koszul, szerokie mankiety i złote łańcuszki, jego dystynkcja pełna swobody, wszystko to wywierało wielkie wrażenie na skromnych widzach (robotnikach portowych, liczmanach, celnikach), gdy schodził na ląd po trapie swego statku, zacumowanego przy Circular Quay w Sydney. Głos miał głęboki, serdeczny i rozkazujący — głos prawdziwego księcia wśród marynarzy. Robił wszystko z miną, która budziła uwagę i wzniecała nadzieję, lecz wyniki były jakoś zawsze banalne, nieciekawe, pozbawione jakiegokolwiek nauki, którą można by wziąć do serca. Utrzymywał statek we wzorowym porządku i to byłoby wcale po marynarsku, gdyby nie pewna przesada w szczegółach. Oficerowie tego kapitana pozowali na wyższość w stosunku do nas wszystkich, lecz dręcząca ich nuda zdradzała się w posępnej uległości, z jaką znosili kaprysy swego dowódcy. Tylko nieposkromiony duch jego chłopców okrętowych nie poddawał się wpływowi uroczystej i szacownej przeciętności owego artysty. Było ich czterech, tych wyrostków; jeden był synem doktora, drugi pułkownika, trzeci jubilera; czwarty nazywał się Twentymann, oto wszystko, co o nich pamiętam. Ale wydawało się, że żaden z nich nie ma w charakterze ani krzty wdzięczności. Choć dowódca ich był na swój sposób dobrym

człowiekiem i postanowił wprowadzić ich do najlepszych domów w mieście, aby nie wpadli w złe towarzystwo chłopców z innych okrętów, muszę wyznać z przykrością, że stroili miny za jego plecami, wcale się z tym nie kryjąc, i przedrzeźniali jego pompatyczny sposób bycia.

Ów mistrz w swojej sztuce był dygnitarzem i ni czym więcej; ale, jak już mówiłem, wśród znanych mi mistrzów tej sztuki pięknej panowała nieskończona różnorodność usposobień. Niektórzy z nich byli to wielcy impresjoniści. Narzucali człowiekowi strach przed Bogiem i Nieskończonością — lub w innych słowach, przed zatonięciem wśród straszliwej wspaniałości. Mógłby kto sobie wyobrazić, że miejsce, w którym człowiek rozstaje się z tym światem, uduszony w wodzie, nie odgrywa wielkiej roli. Wcale tego pewien nie jestem. Może odznaczam się nadmierną wrażliwością, ale wyznaję: wzdrygałem się zawsze z uczuciem niesmaku na myśl, że mógłbym wpaść nagle do rozwścieczonego oceanu wśród ciemności i zgiełku. Nieświadomi rzeczy nazwą utopienie cię w stawie losem haniebnym, a jednak jest to koniec wesóły i kojący w porównaniu do innych zakończeń ziemskiej kariery, przed którymi drżałem, bywało, w przerwach wśród gorączkowej pracy, a nawet podczas największego jej natężenia.

Lecz dajmy temu pokój. Dowódcy, których wpływ zostawił po dziś dzień ślady na moim charakterze, łączyli twórczą zapalczywość z umiejętnością wykonania, opartą na trafnej ocenie środków i celów, która stanowi najwyższą zaletę człowieka czynu. A artysta jest człowiekiem czynu, czy stwarza jakąś postać, czy wymyśla jakieś narzędzie, czy też znajduje wyjście z zawikłanej sytuacji.

Znałem także i kapitanów, których sztuka polegała właśnie na tym, że unikali wszystkiego, co groziło niebezpieczeństwem. Nie potrzebuję mówić, iż nie osiągnęli nic wielkiego w swoim zawodzie; ale nie zasługują przez to na wzgardę. Byli skromni, zdawali sobie sprawę ze swych możliwości. Dowódcy owych marynarzy nie przekazali świętego ognia ich zimnym, zręcznym rękóm. Pamiętam szczególnie jednego z nich: spoczął już teraz z dala od morza, które za sprawą swego temperamentu uczynił zapewne terenem spokojnej pracy. Raz jeden pokusił się o śmiały manewr, wczesnym rankiem, przy spokojnej bryzie, wchodząc na redę zatłoczoną statkami. Ale nie był szczery w tym popisie, który mógł się wznieść do wyżyn sztuki. Myślał o sobie samym; pożądał tandetnej chwały płynącej z efektownego czynu.

Okrażaliśmy właśnie ciemny, zalesiony przylądek skąpany w chłodnym powietrzu i słońcu, gdy nam się ukazał tłum okrętów zakotwiczonych może o pół mili przed nami; kapitan wezwał mnie na rufę ze stanowiska na dziobie i rzekł obracając lornetkę w brunatnych rękach,: — Widzi pan ten wielki, ciężki statek o białych kolumnach masztów?

Staniemy pomiędzy nim a brzegiem. Niechże pan dopilnuje, aby ludzie skoczyli żwawo na pierwszy rozkaz.

Odpowiedziałem: — Tak jest, panie kapitanie — i myślałem doprawdy, że to będzie coś pięknego. Pomknęliśmy przez flotę we wspaniałym stylu. Musiało tam być wiele ust otwartych ze zdumienia i wpatrzonych w nas oczu na tych statkach — holenderskich, angielskich oraz kilku amerykańskich i paru niemieckich — które podniosły bandery o ósmej, jakby chcąc uczcić nasze przybycie. Byłby to piękny manewr, gdyby się udał, ale nic z tego nie wyszło. Ów skromny artysta o rzetelnych zaletach w przyprawie egotyzmu sprzeniewierzył się swemu usposobieniu. Nie była to sztuka dla sztuki, tylko dla osobistych celów dowódcy i ponura przegrana stała się karą, którą kapitan zapłacił za ten największy z grzechów. Mogło się skończyć jeszcze gorzej, ale tak się złożyło, że nie wpędziliśmy statku na brzeg aniśmy nie wybili porządnej dziury w wielkim okręcie, którego kolumny masztów były pomalowane na białe. Dziwna rzecz, iż się łańcuchy od naszych obu kotwic nie urwały, bo można sobie wyobrazić, że nie zwlekałem po rozkazie: „Rzuć!”, który drżące wargi kapitana wypowiedziały zupełnie nie znanym mi głosem. Rzuciłem obie kotwice z szybkością, która po dziś dzień mnie zdumiewa, gdy o tym wspomnę. Na żadnym przeciętnym handlowym statku nie rzucono kotwic z szybkością tak fantastyczną. I obie chwyciły. Byłbym ucałował z wdzięczności ich szorstkie, zimne, żelazne łapy, gdyby się nie zaryły w lepki muł pod dziesięciu sążniami wody. W rezultacie zatrzymaliśmy się mając bukszpryt holenderskiego brygu w naszym bezanżaglu — i na tym koniec. Upiekło się nam.

Ale w sztuce liczyć na szczęście nie można. Po jakimś czasie kapitan mruknął do mnie z nieśmiałością: „Jakoś nie chciał w porę pójść na wiatr. Co mu się stało?” A ja nic nie odrzekłem.

Lecz odpowiedź była jasna. Statek przeniknął chwilową słabość swego człowieka. Ze wszystkich żywych stworzeń na lądzie i morzu tylko okrętów nie można nabrać na fałszywe pozory, tylko okręty nie zniosą partactwa ze strony swoich dowódców.

PAJĘCZYNY I BABIE LATO

X

Ze szczytu grotmasztu na statku średniej wielkości widzi się horyzont zakreślający koło o promieniu wielu mil, w którym można ujrzeć drugi statek zanurzony po swą linię wodną; oczy, które śledzą pióro spisujące tę opowieść, naliczyły swego czasu przeszło sto żagli unieruchomionych, rzekłbyś, w magicznym kręgu niedaleko Azorów — statków większych i mniejszych. Nie wiem, czy były między nimi choćby dwa zwrócone dokładnie w jednym kierunku, jakby każdy z tych statków rozmyślał o wyrwaniu się z zaczarowanego koła w inną stronę świata. Ale czar ciszy ma w sobie wielką potęgę. Następnego dnia ujrzano jeszcze owe statki, widzące się nawzajem i zwrócone w przeróżne strony; gdy zaś wreszcie zjawił się wiatr, a wraz z nim ciemniejące zmarszczki, które przeciągnęły głębokim błękitem po bladym morzu, wszystkie statki ruszyły razem w tym samym kierunku. Były to bowiem statki wracające do kraju z dalekich krańców ziemi, a szkuner z ładunkiem owoców, najmniejszy z nich wszystkich, wysforował się naprzód. Można było sobie wyobrazić, że bardzo jest piękny, choć wcale nie duży, i że zostawia za sobą woń cytryn i pomarańcz.

Nazajutrz mało już statków było widać ze szczytów naszych masztów — najwyżej z siedem, poza kilku bardziej odległymi plamkami o kadłubach ukrytych za magicznym pierścieniem widnokręgu. Czar silnego wiatru włada chytrą mocą, która rozprasza białoskrzydłą kompanię statków patrzących w jedną stronę — wszystkich z białymi wstęgami piany kotłującej się pod dziobem. Cisza zbliża tajemniczo okręty, a wiatr je rozdziela.

Im większy okręt, z tym większej odległości można go dostrzec; pierwszą zapowiedzią rozmiarów statku jest jego biały ogrom, w który dmie wiatr. Wyniosłe maszty trzymające w górze białe płótna, rozpostarte jak sidła do chwytania niewidzialnej siły powietrza, wyłaniają się stopniowo z wody, żagiel za żaglem, reja za reją, i rosną wciąż, aż wreszcie pod spiętrzoną budową okrętowego mechanizmu dostrzega się nieznaczną, drobną plamkę kadłuba.

Wysokie maszty są słupami utrzymującymi w równowadze płaszczyzny, co — nieruchome i bezgłośnie — chwytają z powietrza siłę napędową okrętu niby dar niebios udzielony łaskawie człowiekowi za jego śmiałość; i te same wysokie maszty, ogołoczone, wyzute z białej swej wspaniałości, chylą się pod gniewem zachmurzonego nieba.

Kiedy gną się w poddaństwie przed szkwałem, smukłe i nagłe, wówczas długość ich

uzmysławia się najlepiej nawet marynarzowi. Człowiek, który widział swój statek nadmiernie przechylony, zdaje sobie sprawę z niesłychanej wysokości masztów. Te złocone jabłka, które można było zobaczyć tylko, jeśli się zadarło głowę do góry, teraz dostały się niżej w zasięg wzroku i wydaje się niepodobieństwem, aby nie zawadziły aż o skraj widnokregu. Takie przeżycie daje człowiekowi lepsze pojęcie o wyniosłości masztów niż choćby najczęstsze wspinanie się po wantach. A jednak w moich czasach bombramreje przeciętnego handlowego statku znajdowały się dobry kawał nad pokładem.

Zapewne i w maszynowni parowca ruchliwy człowiek może się nabiegać porządnie po żelaznych trapach, ale pamiętam chwile, kiedy mimo giętkich członków i dumy ze swej zwinności odnosiłem wrażenie, iż mechanizm żaglowca sięga do samych gwiazd.

Albowiem to jest mechanizm, który pracuje w zupełnym milczeniu i wdzięcznym bezruchu i zdaje się kryć kapryśną, nie zawsze uległą siłę nie zawdzięczającą nic materialnym zasobom ziemi. Ta siła nie ma w sobie dokładności stali wprawionej w ruch białą parą, oddychającej czerwonymi płomieniami i żywionej czarnym węglem. Żaglowiec czerpie siłę jakby z samej duszy świata, swej potężnej współpracownicy, okiełznanej przez najkruchość z więzów niby dzik? duch schwyty w sidła delikatniejsze od jedwabnej przędzy. Gdyż wobec potężnego tchnienia nieskończoności czymże jest przyrząd z najsilniejszych lin, najwyższych masztów i najtęższego płótna, jeśli nie badyłami ostu, pajęczyną i niciami babiego lata?

XI

Zaiste mniej to niż mc; toteż byłem świadkiem, w chwili gdy wielka dusza świata przewalała się po morzu z ciężkim westchnieniem, jak nowiutki, pierwszorzędny fokżagiel znikł niby strzęp powiewnej tkaniny lżejszej od nici pajęczych. Wówczas wyniosłe maszty musiały wytrwać wśród potężnego zgiełku. Mechanizm nie może zaprzestać swej pracy, nawet jeśli duch świata oszalał.

Dzisiejszy parowiec sunie po cichym, mrocznym morzu wśród pulsujących drgnień kadłuba, przy rozbrzmiewającym, niekiedy w jego głębi metalicznym odgłosie, jakby statek miał żelazne serce w żelaznym ciele; sunie naprzód dudniąc rytmicznie, z miarowym trzepotem śruby, który sięga daleko w noc wzniosłym i znojnym dźwiękiem niby pochod nieuniknionej przyszłości. Ale bezdźwięczny mechanizm żaglowca chwycił wśród burzy nie tylko siłę, lecz i dziki, radosny głos duszy świata. Czy statek biegł kołysząc wysokimi masztami, czy stawiał czoło szkwałowi pochylając wysokie maszty, dziki ów śpiew nie ustawał ani na chwilę, głęboki jak hymn wygrywany na wierzchołkach fal, przechodzący od basu do ostrego gwizdu i przerywany od czasu do czasu grmiącym rytmem rozbijających się fal. Czasem ta niesamowita, niewidzialna orkiestra tak działała na nerwy, że się pragnęło ogłuchnąć.

Gdy wspominam to swoje pragnienie — którego doznawałem na różnych oceanach, gdzie duch świata ma dosyć przestrzeni, by się przewalać wzdychając potężnie — przychodzi mi na myśl, że aby roztoczyć staranną opiekę nad masztami okrętu, marynarz powinien mieć słuch w zupełnym porządku. Tak ścisła była zażyłość, w jakiej marynarz musiał żyć ze swoim statkiem, że zmysły żeglarza były zmysłami statku, a z pędu wiatru odczuwanego własnym ciałem żeglarz wnioskował o naporze na maszty.

Spędziłem już czas jakiś na morzu, zanim sobie uświadomiłem, że słuch odgrywa wyraźną rolę w ocenie siły wiatru. A przekonałem się o tym w nocy. Statek był jednym z tych żelaznych kliprów do przewozu wełny, wypuszczanych w świat całymi rojami przez stocznie nad rzeką Clyde w ciągu siódmego dziesiątka zeszłego wieku. Był to piękny okres dla budownictwa okrętowego, a zarazem można powiedzieć, że był to okres przeciążania masztami. Na wąskich kadłubach ustawiano wówczas maszty naprawdę wysokie, a statek, o którym myślę, był z pewnością jednym z najbardziej przeciążonych masztami. Krawędzie pokrywy jego luku świetlnego z kolorowego szkła zdobiło motto „Wiwat Glasgow”; zbudowano go do ciężkiego trudu i obarczano na pewno taką ilością pracy, jakiej mógł tylko

podolać. Nasz kapitan wslawił się był szybkimi podróżami, których dokonywał na starym „Tweedzie”, słynnym na cały świat ze swej ścisłości. „Tweed” był to statek drewniany i jego dowódca zabrał z sobą tradycję szybkich rejsów na żelazny kliper. Byłem na nim najmłodszym z oficerów, trzecim pomocnikiem pełniącym służbę u boku pierwszego oficera; i raz, właśnie podczas jednej z nocnych wacht, wśród silnego, wzmagającego się wiatru usłyszałem dwóch ludzi w zacisznym kącie na górnym pokładzie, jak zamieniali następujące uwagi. Jeden z nich rzekł:

— Coś mi się zdaje, że czas sprzątnąć niektóre z żagli górnych.

A drugi, starszy od poprzedniego, mruknął kwaśno: — Nie ma strachu! Nie sprzątnie się ich, póki pierwszy oficer pełni służbę. Głuchy jak pień, skądże ma wiedzieć, jaka jest siła wiatru.

I rzeczywiście biedny P., człowiek zupełnie młody, słyszał bardzo źle. A jednocześnie opowiadano o nim, że sady zawsze żagle jak szalony. Ukrywał z niezwykłym sprytem swoją głuchotę; co się zaś tyczy przeciążania statku żaglami, był wprawdzie człowiekiem nieustraszonym, lecz nie zdaje mi się, aby chciał wyzywać los. Nie zapomnę nigdy jego naiwnego zdziwienia, kiedy mu robiono wyrzuty za manewr, który się okazał czystym szaleństwem. Oczywiście, jedyną osobą, która mogła mu robić uwagi z odpowiednim skutkiem, był nasz kapitan, znany sam jako śmiałek nieustraszony; i doprawdy, sceny te wywierały na mnie silne wrażenie, wiedziałem bowiem, pod kim służę. Kapitan S. miał wielkie imię ze względu na swe marynarskie zalety, imię budzące we mnie młodzieńczy podziw. Po dziś dzień przechowuję pamięć o tym człowieku, który w pewnym sensie uzupełnił moje wykształcenie. Przebieg tego dokształcania był nieraz burzliwy, ale mniejsza z tym. Jestem przekonany, że kapitan S. miał najlepsze chęci; z całą pewnością nawet w owych czasach nie czułem do niego żalu za niezwykły jego dar ciętej krytyki. A słyszeć, jak on beszta za przeciążenie statku żaglami, było jednym z tych niewiarygodnych przeżyć, które trafiają się tylko w snach.

Działo się to zwykle w sposób następujący: noc, chmury pędzą nad głową, wiatr wyje, bombramżagle postawione i okręt pędzi wśród ciemności, z olbrzymią białą płachtą piany na poziomie poręczy burty zawietrznej. Pan P. pełni wachtę na pokładzie wśród doskonałej pogody ducha, uczepiony olinowania bezanmasztu od strony nawietrznej; ja, trzeci oficer, także uczepiony gdzieś od nawietrznej na pochyłej rufie, z czujnością napiętą do ostateczności czatuję na rozkaz, aby w razie potrzeby skoczyć natychmiast na pierwsze słowo, i jestem w idealnej zgodzie ze wszystkim, co się dzieje. Nagle z zejściówki wyłania się wysoka, ciemna postać z gołą głową i krótką białą brodą przyciętą w szpic, odcinającą się

wyraźnie w ciemności — kapitan S., któremu straszne skoki i przechyły okrętu przeszkodziły czytać na dole. Trzymając się pod ostrym kątem do stromo przechylonego pokładu, kapitan chodzi tam i z powrotem bez słowa, przystaje na chwilę przy kompasie, znów trochę pochodzi i nagle wybucha:

— Co pan wyprawia ze statkiem?

A pan P., który niełatwo chwycił głos na wietrze, mówi pytająco:

— Słucham, panie kapitanie?

Wówczas wśród wzrastającego sztormu rozpętywała się mała prywatna burza na statku, podczas której można było usłyszeć mocne słowa wypowiedziana z wściekłością oraz usprawiedliwianie się na wszystkie możliwe tony skrzywdzonej niewinności.

— Na miłość boską, panie P.! Ja też używałem na żaglach swojego czasu, ale...

Reszta słów ginęła w gwałtownym porywie wichru. Potem, gdy na chwilę przycichło, słychać było, jaki P. zapewniał, iż nic nie zawinił:

— Zdaje się, że statek znosi to bardzo dobrze.

I znowu wybuchał oburzony głos:

— Każdy dureń potrafi stawiać żagle na statku...

I tak dalej, i tak dalej, a tymczasem statek pędził w swą drogę coraz więcej przechylony, z donośniejszym pluskiem, z groźniejszym sykiem białej, prawie oślepiającej płachty piany po zawietrznej. Bo co najciekawsze, kapitan S. był jak gdyby zasadniczo niezdolny do wydawania swym oficerom rozkazu, by skrócić żagle, i tak się ciągnęła ta dziwaczna, nieokreślona sprzeczka, póki nie błysnęło obydwóm, przy jakimś szczególnie niepokojącym uderzeniu wichru, że czas już wreszcie coś zrobić. Nie ma to jak groźne przechylenie wysokich masztów przeciążonych żaglami, jeśli trzeba doprowadzić do przytomności dwóch ludzi, z których jeden jest głuchy, a drugi rozgniewany.

XII

Tak więc skracano żagle mniej więcej w porę nawet i na tym statku, a jego wysokie maszty nie poszły za burtę w czasie, gdy na nim służyłem. Ale kapitan S. i pan P. niezbyt się z sobą zgadzali przez cały ten okres. P. sadył żagle „jak szalony”, ponieważ zanadto był głuchy, aby zdać sobie sprawę z siły wiatru, a kapitan S. (który, jak już powiedziałem, niezdolny był niejako z natury do wydania oficerom rozkazu, by skrócili żagle) odczuwał dotkliwie konieczność narzuconą mu przez wariackie praktyki pana P. W tradycji kapitana S. leżało, aby raczej wyrzucać swym oficerom, że stawiają zbyt mało żagli, że — jak się wyrażał — „nie wyciągają aż do ostatka korzyści z silnego wiatru”. Ale wchodził tu również w grę pewien motyw psychologiczny, który utrudniał niepomierne obcowanie z kapitanem S. na tym żelaznym kliprze. Kapitan S. opuścił był właśnie zdumiewający „Tweed”, statek, jak słyszałem, ciężki na wygląd, lecz chyżości fenomenalnej. W środku lat sześćdziesiątych „Tweed” pobił raz o półtora dnia parowiec pocztowy między Hongkongiem a Singapurem. Może jego maszty rozmieszczone były wyjątkowo szczęśliwie — któż to wie? Oficerowie okrętów wojennych przychodzili na pokład, aby brać szczegółowe wymiary jego powierzchni ożaglowania. A może przy kształtowaniu zarysów dziobu i rufy powiało tchnienie geniuszu lub uśmiechnęło się szczęście? Niepodobna tego rozstrzygnąć. Zbudowano go gdzieś w Indiach Wschodnich; był cały z tikowego drzewa, oprócz pokładu. Miał wysoki dziób i przysadzistą rufę. Ludzie, którzy go widzieli, mówili o nim, że „na oko nie było to nic szczególnego”. Lecz podczas wielkiego głodu w Indiach w latach siedemdziesiątych ten statek, stary już wówczas, zrobił kilka niezwykle szybkich rejsów z ładunkami ryżu, poprzez Zatokę Bengalską od Rangunu do Madrasu.

Zabrał do grobu tajemnicę swojej ścisłości i choć był niepokazny, wizerunek jego tkwi z pewnością na honorowym miejscu w zwierciadle starego morza.

Otóż rzecz w tym, że kapitan S., który mawiał często: „Od czasu jak go opuściłem, nie zrobił ani jednego przyzwoitego rejsu”, myślał zapewne, że tajemnicą szybkości statku był jego znakomity dowódca. Tajemnica doskonałości wielu statków zawarta jest w ich dowódcach, lecz kapitan S. usiłował bezskutecznie podciągnąć swój nowy żelazny klipper do poziomu czynów, za których sprawą nazwa „Tweed” stała się pochwałą w ustach marynarzy mówiących po angielsku. W tych wysiłkach kapitana było coś wzruszającego, jak w dążeniu artysty, który na starość usiłuje dorównać arcydziełom młodości — bowiem rejsy „Tweeda” sływały jako arcydzieła kapitana S. Było to więc wzruszające i może odrobinę niebezpieczne.

W każdym razie jestem szczęśliwy, że wzięty w dwa ognie między tęsknotę kapitana S. za dawnymi triumfami a głuchotą pana P. widziałem niektóre z pamiętnych faktów stawiania żagli w podróży. I sam też sadziłem żagle na wysokich masztach tego arcydzieła stoczni okrętowych rzeki Clyde, jak nie sadziłem ich nigdy ani przedtem, ani potem.

Ponieważ drugi oficer zachorował w ciągu podróży, awansowałem na oficera wachtowego, czuwającego samodzielnie nad pokładem. Toteż olbrzymia siła napędowa wyniosłego omasztowania stała się sprawą bardzo bliską memu sercu. Było to chyba pewnego rodzaju uznanie dla młodzika, że dowódca taki jak kapitan S. mu zaufał, pozornie bez żadnego nadzoru; chociaż, o ile sobie przypominam, ani z tonu, ani z zachowania kapitana S., ani z treści jego uwag do mnie zwróconych nie można było wnioskować — nawet przy najlepszych chęciach — że ma korzystną opinię o mych zdolnościach. A muszę powiedzieć, że był to najprzykrzejszy z dowódców, jeśli chodziło o wydostanie od niego rozkazu w nocy. Gdy miałem wachtę od ósmej do północy, około dziewiętej opuszczał pokład ze słowami: „Niech pan mi nie sprzątnie ani jednego żagla.” Potem, zanim znikł w zejściu do kabiny, dodawał krótko: „Proszę, żeby mi pan nic nie zwijał.” Miło mi stwierdzić, że zawsze trzymałem się jego rozkazów; jednakże pewnej nocy zaskoczyła mnie poniekąd nagła zmiana wiatru.

Zapanował naturalnie porządny zgiełk; ludzie biegali wkoło, krzyczeli, żagle łopotały — że wprost bębrenki w uszach mogły popękać. Ale S. nie zjawił się na pokładzie. Gdy w godzinę później pierwszy oficer mię zwolnił, kapitan S. przysłał po mnie. Wszedłem do jego kabiny; leżał na kanapie otulony derką; pod głową miał poduszkę.

— Co się działo przed chwilą u was na pokładzie? — zapytał.

— Wiatr zaszedł, panie kapitanie — odrzekłem.

— A nie widział pan, że zmiana się zbliża?

— Tak, panie kapitanie, przypuszczałem, że wkrótce nastąpi.

— Więc dlaczego pan nie podciągnął dolnych żagli? — zapytał głosem, od którego krew powinna była zastygnać mi w żyłach.

Ale nie przepuściłem sposobności, która mi się nasuwała.

— Bo, panie kapitanie — rzekłem usprawiedliwiająco — szliśmy bardzo przyzwoicie jedenaście węzłów i myślałem, że to potrwa jeszcze z pół godziny.

Spojrzał na mnie groźnie spode łba i czas jakiś leżał bez ruchu, z głową na białej poduszce.

— Aha, właśnie, jeszcze z pół godziny. W taki to sposób maszty idą za burtę.

I na tym skończyło się wcieranie. Poczekałem sekundę i wyszedłem zamykając za

sobą ostrożnie drzwi.

A więc obcowałem z morzem, kochałem je i opuściłem nie ujrawszy nigdy, jak wysoka konstrukcja z drągów, pajęczyn i babiego lata idzie za burtę. Po prostu sprzyjało mi szczęście. Ale co się tyczy biednego P. jestem pewien, że nie byłby wykreślił się sianem, gdyby nie bóg sztormów, który zawezwał go wcześniej z tej ziemi będącej w trzech czwartych oceanem i — co za tym idzie — przybytkiem odpowiednim dla marynarzy. W parę lat później spotkałem w indyjskim porcie człowieka, który służył na statkach tego samego towarzystwa okrętowego. Różne nazwiska pojawiły się w czasie naszej rozmowy, nazwiska naszych kolegów w tym samym zawodzie; zapytałem naturalnie i o pana P. Czy dostał już dowództwo? A mój rozmówca odpowiedział niedbale:

— Nie; ale w każdym razie kariera jego jest zapewniona. Wielka fala zmiotła go z pokładu między Nową Zelandią a Hornem.

I tak P. przeniósł się na tamten świat spośród wysokich masztów, których niejednokrotnie doświadczał do ostateczności w burzliwą pogodę. Pokazał mi, co znaczy podnoszenie zbyt wielu żagli, lecz oględności nie można się było od niego nauczyć. Nie mógł nic poradzić na swoją głuchotę. Pamiętam tylko jego wesołe usposobienie, jego podziw dla dowcipów „Puncha”, jego drobne dziwactwa — na przykład dziwną pasję pożyczania luster. W każdej z naszych kabin było lustro przyśrubowane do grodzi i na co P. mógł ich potrzebować więcej, tegośmy nigdy zgłębić nie mogli. Prosił o pożyczanie lustra tonem poufnym. Dlaczego? Tajemnica. Krążyły różne domysły. Teraz już nikt nigdy się nie dowie. W każdym razie było to niewinne dziwactwo i oby bóg sztormów, który zabrał go tak nagle z tego świata między Nową Zelandią a Hornem, pozwolił odpocząć jego duszy w jakimś rajku dla rzetelnych marynarzy, gdzie najgroźniejsze nawet przeciążenie żaglami nigdy statku z masztów nie ogołocił.

CIEŻAR BRZEMIENTA

XIII

Był czas, kiedy pierwszy oficer statku, z notesem w rękę i ołówkiem wetkniętym za ucho, jednym okiem spoglądał w górę na ludzi porządkujących takielunek, a drugim w luk na robotników portowych układających ładunek; czuwał pilnie nad rozmieszczeniem ciężaru zdając sobie sprawę, że jeszcze przed wyjściem na morze robi w miarę swoich sił wszystko, aby zapewnić statkowi łatwą i szybką podróż.

Gorączkowość współczesnego życia, urządzenia służące dla załadowania i wyładowania w dokach, posługiwanie się dźwigami, które pracują szybko i nie chcą czekać, naglenie do pośpiechu, nawet sam rozmiar statku, wszystko to utrudnia współczesnemu marynarzowi ogarnięcie przez niego całkowitej wiedzy o swoim rzemiośle.

Bywają statki rentowne i nierentowne. Statek rentowny przewiezie duży ładunek nie zważając na dobrą czy złą pogodę, a w czasie wypoczynku będzie stał w doku i przesuwał się z miejsca na miejsce bez balastu. Jeśli statek osiągnie pewien stopień doskonałości jako pracownik, mówi się o nim, że umie żeglować bez balastu. Nigdy się sam z podobnymi wzorami perfekcji nie zetknąłem, lecz czytałem o nich w ogłoszeniach polecających statki wystawione na sprzedaż. Taki nadmiar cnoty i dobroduszości w statku budził we mnie zawsze podejrzenia. Każdemu wolno mówić, że jego statek będzie żeglował bez balastu, i są ludzie, którzy tak mówią z wszelkimi pozorami głębokiego przekonania, szczególnie jeśli sami nie zamierzają na swym statku żeglować. Oświadczenie, że okręt może żeglować bez balastu, nie jest zbyt ryzykowne, bo nie zawiera gwarancji, iż ów okręt dotrze do celu podróży. Poza tym prawdą jest najściślej, że statki mogą na ogół żeglować krótki czas bez balastu, póki się nie przewrócą dnem do góry, grzebiąc załogę.

Armator przepada za statkiem rentownym. Marynarz jest z niego dumny; rzadko wątpi o piękności swego statku, a jeśli się może przy tym chlubić bardziej pożytecznymi jego zaletami, wówczas jego miłość własna podwójnie zyskuje.

Branie ładunku było ongi kwestią wprawy, umiejętności i rozważli. Pisano o tym grube księgi. Stevens — o rozmieszczeniu ładunku — to pękaty tom mający taką samą sławę i znaczenie (w swym własnym świecie) co książka Coke'a o Littletonie. Stevens jest pisarzem przyjemnym i jak się zdarza u zdolnych ludzi, talent dodaje uroku wielkiej jego solidności. Stevens podaje urzędową wiedzę techniczną, określa ściśle jej podstawy, mówi o

objaśniających ją przykładach, przytacza procesy sądowe, w których wyroki zależały od sposobu, w jaki towar był załadowany. Nigdy nie jest pedantem i choć trzyma się ściśle ogólnych zasad, przyznaje chętnie, że z każdym okrętem należy się obchodzić inaczej.

Układanie ładunku wymagało dawniej umiejętności, obecnie zaś staje się szybką pracą, która może się obyć bez umiejętności. Współczesny parowiec ma wiele ładowni i właściwie nie ładuje się go w marynarskim znaczeniu tego słowa; napęnia się go po prostu. Nie rozmieszcza się w nim ładunku; wrzuca się ten ładunek przez jakieś sześć luków przy użyciu mniej więcej

dwunastu wind, z hałasem i pośpiechem, i łoskotem, i rozgorączkowaniem, wśród obłoków pary, w brudzie węglowego pyłu. Jeśli się dopilnuje, aby śruba napędowa była pod wodą i aby nie rzucać na przykład beczek z oliwą na bale jedwabiu lub nie umieścić żelaznej belki mostowej ważącej, dajmy na to, pięć ton na podściółce z worków kawy — spełnił człowiek mniej więcej cały swój obowiązek o tyle, o ile na to pozwoliło naglenie o pośpiech.

XIV

Żaglowiec, który znałem u szczytu jego doskonałości, była to istota obdarzona rozsądkiem. Mówiąc o doskonałości żaglowca, mam na myśli budowę, osprzęt, zalety żeglowne i zwinność, nie zaś doskonałą szybkość. Ta zaleta przypadła wraz ze zmianą budulca. Żaden ze statków żelaznych dnia wczorajszego nie dorównał cudom szybkości, które kunszt żeglarski ludzi sławnych swojego czasu umiał wydobyć z dawnych drewnianych żaglowców obitych miedzianą blachą. Zrobiono wszystko, aby udoskonalić statek żelazny, lecz umysł ludzki nie potrafił wymyślić mieszaniny, z której wytworzona powłoka zapewniłaby kadłubowi powierzchnię tak czystą i gładką jak żółte metalowe poszycie. Po krótkim, kilkotygodniowym pobycie na morzu żelazny statek zaczyna się ociągać, jakby się zmęczył zbyt szybko; a to po prostu dno jego zarasta brudem. Nawet drobiazg może wpłynąć ujemnie na szybkość żelaznego statku, którego nie wprawia w ruch bezwzględna śruba. Często niepodobna określić, co jest ową drobnostką przeszkadzającą statkowi w rozwinięciu jego ścigłości. Pewna tajemniczość otacza tę zaletę, którą wykazywały dawne żaglowce dowodzone przez doświadczonych marynarzy. W owych czasach szybkość zależała od marynarza; toteż obok praw, zasad i przepisów dotyczących się dobrego przechowania ładunku dowódca pilnował bacznie jego rozmieszczenia, czyli tego, co się nazywa technicznie trymowaniem statku. Niektóre okręty żeglowały szybko na równej stepce, inne musiały mieć przegłębienie jedną stopę na rufę, a raz słyszałem o statku, który rozwijał z wiatrem największą szybkość, kiedy miał przegłębienie parę cali na dziób.

Powracam pamięcią do pewnego zimowego krajobrazu w Amsterdamie: na pierwszym planie pusta równina i rozrzucone po niej z rzadka stosy budulca, niby szalasy w obozie jakiegoś nędznego plemienia; długa ulica Handelskade; wielkie, kamienne nabrzeża przysypane śniegiem i twarda, zamrznięta woda w kanale, gdzie tkwiły jeden za drugim statki o oszroniałych cumach zwisających luźno i pustych pokładach bez życia — a to z tego powodu, jak mi objaśnił majster z ekipy robotników wyznaczonych do układania ładunku (łagodny błądy osobnik z poczerwieniałym nosem i kilku złotymi włosami na brodzie), że ładunki zamarzły gdzieś w głębi kraju na lichtugach i skutach. W dali za pustą płaszczyzną rząd brunatnych domów o ciepłym kolorze zdawał się chylić pod dachami zasłanymi śniegiem. Z odległego końca Tsar Peter Straat rozchodził się w mroźnym powietrzu dźwięk dzwonek od konnych tramwajów, co się ukazywały i nikły w przerwie między budynkami niby malutkie wózki–zabawki zaprzęzone w konie–zabawki, którymi się bawili ludzie nie więksi od dzieci.

Jak to mówią Francuzi, gryzłem sobie pięści z niecierpliwości, oczekując na ten ładunek unieruchomiony przez mróz w głębi kraju; byłem wściekły na zamrznięty kanał, na zimowy i opustoszały wygląd tych wszystkich statków, które, rzekłbyś, butwiały, posępne i zgnębione, tak im brakowało otwartej wodnej przestrzeni. Byłem wówczas pierwszym oficerem i czułem się bardzo osamotniony. Natychmiast po przybyciu na statek dostałem od swych armatorów polecenie, aby wszystkich praktykantów oficerskich wysłać jednocześnie na urlop, ponieważ wobec wielkich mrozów nikt nie miał nic do roboty, chyba wziąć się do podsycania ognia w piecu w kajucie. Zajmował się tym zatabaczony, rozkudłany dozorca okrętowy, niemożliwie brudny i dziwacznie bezzębny; umiał zaledwie trzy słowa po angielsku, ale widać posiadał gruntowną wiedzę o tym języku, ponieważ zawsze rozumiał na opak wszystko, co się do niego mówiło.

Mimo żelaznego piecyka atrament zamarzał na wiszącym stole w kajucie; wygodniej mi było udawać się na ląd — najpierw potykając się wśród arktycznej płaszczyzny, a potem trzęsąc się z zimna w oszklonych tramwajach — aby co wieczór pisać list do właścicieli statku we wspaniałej kawiarni znajdującej się w środku miasta. Był to olbrzymi lokal, wysoki, pełen złocen, o meblach wyściełanych czerwonym pluszem, oświetlony jaskrawo elektrycznością i tak dobrze ogrzany, że nawet marmurowe stoliki wydawały się ciepłe przy dotknięciu. Kelner, który przynosił mi filiżankę kawy, wyglądał wobec mej zupełnej samotności na zaufanego przyjaciela. Sam jak palec wśród hałaśliwego tłumu, pisałem wolno list zaadresowany do Glasgow, list o treści następującej: Ładunku nie ma i nie ma nadziei, aby nadszedł, chyba dopiero późną wiosną. A przez cały czas, co tam siedziałem, konieczność powrotu na statek dolegała memu mózgowi na wpół już stężałemu od mrozu; znów mię czekało trzęsienie się z zimna w oszklonych tramwajach, potykanie się na pustej równinie pokrytej śniegiem i wreszcie wizja okrętów zamrzniętych rzędem, majaczących jak trupy czarnych statków wśród białego świata — takie się wydawały ciche, takie martwe, takie bezduszne.

Wspinałem się ostrożnie po trupie swego własnego statku; czułem, że jest zimny jak lód i jak lód śliski pod stopami. Zimna koja połykała niczym chłodna grobowa nisza moje dygocące ciało i podniecony umysł. Była to sroga zima. Powietrze wydawało się twarde i ostre jak stal; ale to nie wystarczało bynajmniej, aby zagasić święty ogień, którym płałem dla swego zawodu. Żaden dwudziestoczteroletni młodzian, mianowany pierwszym oficerem pierwszy raz w życiu, nie pozwoliłby tej uporczywej holenderskiej zimie przeniknąć do swego serca. Zdaje się, że w ciągu owych dni nie zapomniałem ani przez chwilę o fackie mego wywyższenia. Ogrzewało mię chyba nawet we śnie skuteczniej niż wysoki stos kołder,

które po prostu skrzypiały od mrozu, kiedy zrzucałem je rano. A budziłem się wcześniej dla tej wyłącznie przyczyny, że cała odpowiedzialność ciążyła na mnie. Kapitan nie był jeszcze mianowany.

Prawie co dzień rano przychodził list od mych armatorów, polecający, abym się udał do dzierżawców statku i żądał dostarczenia towaru; abym groził im najcięższymi karami za przetrzymanie zafrachtowanego ładunku i domagał się, żeby asortyment różnych towarów — unieruchomiony gdzieś w głębi kraju wśród ściętego lodem krajobrazu pełnego wiatraków — został przeniesiony natychmiast do wagonów, które by go odstawiały codziennie w jednakowych ilościach na statek.

Wypijałem trochę gorącej kawy, niby podbiegunowy badacz wybierający się w podróż saniami do północnego bieguna, po czym, wyszedłszy na ląd, toczyłem się tramwajem, drżąc z zimna, aż do samego serca miasta, wzdłuż czystych fasad domów, obok tysięcy mosiężnych kołatek u tysięcy pomalowanych drzwi połyskujących za rzędami typowo ulicznych drzew, bezlistnych, chuderlawych i jakby na zawsze umarłych.

Ta część wyprawy była dość łatwa, choć sople lodu połyskiwały nieprzyjemnie na koniach, a twarze konduktorów robiły wrażenie odrażającej mieszaniny czerwieni i fioleto. Lecz co się tyczy nastraszenia czy wzięcia za łeb pana Hudiga lub choćby tylko wyłudzenia od niego jakiegokolwiek odpowiedzi, sprawa przedstawiała się zupełnie inaczej. Był to wielki, śniady Niderlandczyk o czarnym wąsie i śmiałych oczach. Zaczynał zawsze od tego, że nim jeszcze zdążyłem otworzyć usta, sadowił mię na krześle, częstował serdecznie wielkim cygarem i doskonałą angielszczyzną rozwodził się bez końca o wyjątkowej srogości tej zimy. Niepodobna było grozić człowiekowi, który wprawdzie znał świetnie angielski, ale najwidoczniej nie mógł zrozumieć żadnego zdania wypowiedzianego tonem wyrzutu lub niezadowolenia. Wszczęcie z nim kłótni wyglądałoby po prostu głupio. Pogoda była na to zbyt okropna. W biurze Hudiga panowało takie miłe ciepło, ogień palił się tak wesoło, boki gospodarza trzęsły się tak serdecznie od śmiechu, że z wielką trudnością pokonywałem zawsze niechęć do sięgnięcia po kapelusz.

W końcu ładunek nadszedł. Z początku sącył się leniwie na wagonowych platformach, póki nie nastąpiła odwilż, potem zaś przybywał na mnóstwie lichtug, wśród wielkiego pędu rozhukanych wód. Łagodny majster od ładowania miał nareszcie mnóstwo roboty, a starszy oficer bardzo się kłopotał, aby rozmieścić należycie ciężar ładunku, gdyż pierwszy raz wypadło mu brać ładunek na statek, którego wcale przedtem nie znał.

Statkowi należy dogadzać. Trzeba mu iść na rękę, kiedy się nim manewruje, a jeśli się chce sprawnie nim władać, trzeba mu dogodzić przy rozmieszczeniu ciężaru, który ma

przewieźć w czasie rejsu bez względu na złe czy dobre warunki podróży. Statek jest stworzeniem delikatnym; należy uwzględnić jego wrodzone właściwości, jeśli się chce, aby przyniósł zaszczyt sobie i człowiekowi wśród wiru i zamętu życia.

XV

Zdaje się, że takie było zdanie nowego kapitana, który przybył nazajutrz po rozmieszczeniu ładunku, w przeddzień wyjścia na morze. Spostrzegłem pierwszy raz na nabrzeżu tego nie znanego mi człowieka; najwidoczniej nie był Holendrem; miał na sobie krótkie piaskowe palto i czarny melonik, co wyglądało śmiesznie na tle zimowego pejzażu, pustej równiny obrzeżonej brunatnymi frontami domów o dachach ociekających stopniałym śniegiem.

Ów obcy człowiek chodził tam i z powrotem, najwyraźniej pochłonięty badaniem zanurzenia dziobu i rufy; lecz gdy zobaczyłem, że przysiadł na piętach w na wpół roztajałym śniegu, u samej krawędzi nabrzeża, aby spojrzeć na prąd pod nawisem rufy, powiedziałem sobie: „To jest kapitan.” I wkrótce dostrzegłem jego bagaż — typową skrzynkę marynarza niesioną na stropach z lin przez dwóch ludzi oraz parę skórzanych walizek, a na nich zwój morskich map opakowanych w płótno. Nagła, odruchowa zwinność, z jaką skoczył na pokład wprost z poręczy nadburcia, odsłoniła mi po raz pierwszy prawdziwy jego charakter. Bez żadnych innych wstępów poza przyjaznym skinieniem głowy odezwał się do mnie:

— Wcałe dobrze wytrzymał pan dziób i rufę. No, a jak tam z rozmieszczeniem ciężaru?

Odrzekłem, że jak sądzę, udało mi się utrzymać ciężar dostatecznie wysoko; jedna trzecia została umieszczona w górnej części statku „nad pokładnikami”, według technicznego określenia. Gwizdnął: „Fiu!”, obrzucając mię od stóp do głów badawczym spojrzeniem. Coś w rodzaju zafrasowanego uśmiechu pojawiło się na jego rumianej twarzy.

— No, założyłbym się, że użyjemy co się zowie w czasie podróży — rzekł.

Miał rację. Okazało się, że był pierwszym oficerem na tym statku podczas dwóch poprzednich rejsów; poznałem już charakter jego pisma czytając w kajucie ze zrozumiałą ciekawością stare dzienniki okrętowe, przeglądając zapiski o dziejach mego nowego statku, o jego zachowaniu, o szczęśliwych chwilach, jakie przeżył, i o niebezpieczeństwach, z których wyszedł cało.

Kapitan nie omylił się w swej przepowiedni. Nasza podróż z Amsterdamu do Samarangu z ładunkiem — którego, niestety! tylko jedną trzecią umieściłem „nad pokładnikami” — była bardzo urozmaicona. Urozmaicona, lecz bynajmniej nie wesoła. Nie mieliśmy w ciągu tego rejsu ani jednej chwili spokojnej, ponieważ żaden marynarz nie może się czuć dobrze na ciele i duszy, gdy wprowadził swój statek w tarapaty.

Podróżować na zbzikowanym okręcie przez mniej więcej dziewięćdziesiąt dni jest bez kwestii ciężkim przeżyciem; w danym zaś wypadku błąd polegał na tym, że przez mój system załadowania statek stał się zanadto stateczny.

Nigdy przedtem ani też potem nie doświadczyłem, aby statek kołysał się na boki tak ostro, tak gwałtownie, tak ciężko. Kiedy raz zaczął, wiedziało się, że chyba nigdy nie przestanie, i to beznadziejne poczucie — charakterystyczne na statkach o środku ciężkości umieszczonym zbyt nisko podczas ładowania — męczyło wszystkich, którzy musieli się utrzymać na nogach. Pamiętam, że posłyszałem raz, jak jeden z ludzi powiedział:

— Do licha, Jack! chyba plunę na wszystko, i niech mi ta cholerna łajba łeb rozbije.

Kapitan rzucał często uwagę:

— No tak, zapewne; jedna trzecia ciężaru nad pokładnikami wystarczyłaby dla większości statków. Ale widzi pan, nie ma dwóch jednakowych okrętów na wszystkich morzach świata, a ten nasz kalosz jest niezwykle grymaśny pod względem ładunku.

Na południu, gdyśmy szli przed burzami wysokich szerokości, życie nam zbrzydło na tym statku. Były dni, kiedy nic nie chciało uleżeć nawet na wiszących stołach, kiedy nie było pozycji, w której by się nie czuło ustawicznie naprężenia wszystkich mięśni. Statek kołysał się z burty na burtę wśród strasznych wstrząsów wysadzających z miejsca i obłędnie szybkich zataczań się masztów za każdym przechylem. To cud, że ludzi wysłanych na górę nie strząsało z rej, że rej nie odrywało od masztów, że masztów nie zmiotło za burtę. Kapitan siedzący z posępną miną przy stole na pierwszym miejscu, utrzymywał się z trudem na krześle; waza z zupą toczyła się po podłodze z jednej strony, steward leżał rozciągnięty z drugiej, a kapitan mówił:

— Ma pan tę swoją trzecią część ciężaru nad pokładnikami. Jedna tylko rzecz mnie zdumiewa: że nie zmiotło jeszcze patyków.

W końcu niektóre z mniejszych drzewc poszły na burtę — nic ważnego, bezanbomy i tym podobne — ponieważ przy kołysaniu się z boku na bok pękały czasem od straszego rozmachu poczwórne talie z nowej, trzycalowej manilowej liny, jakby były słabsze niż szpagat. Sprawiedliwość wymagała, aby, jak to się dzieje

w książkach, pierwszy oficer, który przy rozmieszczaniu ładunku popełnił błąd — może do pewnego stopnia zrozumiały — odpokutował za niego. Jedno z mniejszych drzewc, oderwawszy się, ugodziło w plecy pierwszego oficera, który padł na twarz i przejechał się dobry kawał po pokładzie. Wynikły stąd dla oficera różnorodne i przykre skutki natury fizycznej — „dziwne objawy”, jak się wyrażał leczący go kapitan — zagadkowe okresy bezsilności, nagłe napady tajemniczego bólu. Pacjent zgadzał się najzupełniej ze swym

bardzo troskliwym kapitanem, który pomrukiwał pod nosem: „Szkoda, że to nie jest po prostu złamana noga!” Nawet doktor, Holender, objąwszy w Samarangu dalszą pieczę nad pacjentem, nie umiał dać naukowego wyjaśnienia choroby. Rzekł tylko:

— Hm, kochany przyjacielu, pan jest jeszcze młody; to może być coś bardzo poważnego, coś na całe życie. Musi pan statek opuścić; musi pan być zupełnie cicho przez trzy miesiące, zupełnie cicho.

Oczywiście chciał przez to powiedzieć, że pierwszy oficer ma się zachowywać spokojnie — a właściwie leżeć. Obejście doktora było imponujące, choć jego jakby dziecinna angielszczyzna pozostawiała dużo do życzenia w porównaniu z płynną wymową pana Hudiga, osobnika z drugiego krańca podróży, postaci również na swój sposób pamiętnej. W wielkiej, przewiewnej sali szpitala na Dalekim Wschodzie leżałem na wznak i patrząc na pędy palm, które chwiały się i szeleściły na wysokości okna, miałem w bród czasu, aby wspominać okropny mróz i śnieg w Amsterdamie. Pamiętałem uczucie radosnego uniesienia i zimno przejmujące do szpiku kości podczas tych jazd tramwajem w głąb miasta, w celu — jak to się w języku dyplomatycznym nazywa — „wywarcia presji” na zacnego Hudiga; pamiętałem ciepły ogień w jego pokoju, jego fotel, jego wielkie cygaro — i nieodzowne przypuszczenie wypowiedziane dobrodusznym głosem:

— Koniec końców to chyba pana mianują kapitanem, nim statek wyruszy?

Może odgrywała tu rolę jego niezmierna dobroduszość — pełna powagi dobroduszość otyłego, śniadego człowieka o kruczym wąsie i spokojnych oczach; ale kto wie, może i było w nim trochę z dyplomaty. Kuszące jego przypuszczenia odpierałem skromnie, zapewniając, że to jest zupełnie nieprawdopodobne, ponieważ brak mi doświadczenia.

— Pan umie bardzo dobrze chodzić koło interesów — mawiał Hudig udając zafrasowanie, przy czym pogodna, okrągła jego twarz pochmurniała. Ciekawym, czy też się śmiał sam do siebie, kiedy wyszedłem już z biura; przypuszczam jednak, że nie, ponieważ dyplomaci, czynni lub dymisjonowani, odnoszą się do własnej osoby i do swych kawałów z wzorową powagą.

Lecz zdołał mię prawie przekonać, że pod każdym względem zasługuję na to, aby mi powierzono dowództwo. A zamiast tego nastąpiły trzy miesiące zgryzoty, przykrych rozpamiętywań, wyrzutów sumienia i fizycznego bólu, aby dać mi dobrą naukę i wbić mi w pamięć brak mego doświadczenia.

Tak, statkowi trzeba dogadzać ze znajomością rzeczy. Trzeba się odnosić z szacunkiem i zrozumieniem do tajemnic tkwiących w jego kobiecej naturze, a wówczas

będzie wiernym towarzyszem wśród nieustannej walki z mocami, których zwycięstwo nie okrywa hańbą pokonanego. Stosunek wiążący człowieka z jego statkiem jest poważny. Statek ma swoje prawa, jakby mógł oddychać i mówić; i są naprawdę okręty, które, jeśli trafią na odpowiedniego człowieka, zdobędą się na wszystko; brak im tylko mowy.

Statek nie jest niewolnikiem. Trzeba mu dogadzać w czasie podróży i nie zapominać, że należą mu się w pełni nasze myśli, cała nasza umiejętność i poświęcenie. Jeśli człowiek pamięta bez wysiłku o tym zobowiązaniu, jakby je czuł instynktownie w głębi jestestwa, okręt będzie dla niego żeglował, zatrzymywał się, pędził póki mu starczy sił, lub jak morski ptak spoczywający na gniewnych falach przetrzyma najcięższą z burz, podczas których człowiek wątpił, czy wyżyje i ujrzy jeszcze wschód słońca.

STATKI ZAPÓŹNIONE I STATKI PRZEPADŁE

XVI

Szukam często w dziennikach ze smutnym zaciekawieniem szpalty poprzedzonej nagłówkiem: „Z żeglugi”. Spotykam tam nazwy znanych mi ongiś okrętów. Co rok niektóre z tych nazw znikają — nazwy dawnych przyjaciół. *Tempi passati*.

Różne rubryki tych wiadomości ułożone są w pewnym porządku, a układ treściwych nagłówków zmienia się bardzo nieznacznie. Na początku mamy rubrykę: „Spotkania” — raporty o statkach napotkanych i, sygnalizowanych na morzu; wymienia się tam nazwę statku, portu, skąd statek idzie i dokąd, ile dni jest w podróży, a kończy się zwykle słowami: „Wszystko w porządku”. Dalej następują: „Rozbicia i wypadki”, długi szereg notatek, chyba że pogoda była piękna i przyjazna dla okrętów na całym świecie.

W niektóre dni ukazuje się nagłówek: „Statki zapóźnione” — złowieszcza groźba zatracenia i smutku ważąca się jeszcze na szalach losu. Jest coś złowróbnego dla marynarza w samym zestawieniu liter, które tworzą ten wyraz, jasny w swej treści i rzadko grożący na próżno.

Jeszcze tylko kilkanaście dni — przerażająco mało dla serc, które postanowiły dzielnie wierzyć wbrew wszelkiej nadziei — może trzy tygodnie, może miesiąc, a nazwy statków spod groźnego nagłówka: „Statki zapóźnione” pojawią się znowu w dziale: „Z żeglugi”, lecz tym razem pod nieodwołalnym stwierdzeniem: „Statki przepadło”.

„Statek albo bark, albo bryg — ten a ten, który opuścił ten a ten port, z takim a takim ładunkiem, dążąc do tego a tego portu, wyszedł w dniu tym a tym, widziany na morzu tego a tego dnia i odtąd nigdzie już nie spotkany, został uznany dziś za przepadły.” Oto jest ściśle oficjalna forma pogrzebowych mów dla okrętów, które — może znużone długą walką, a może zaskoczone, co się zdarza i najostrożniejszym z nas — uległy nagłemu ciosowi wroga.

Któż to wie? Może ludzie na poległym statku żądali od niego zbyt wiele, może wyzyskiwali ponad miarę niezłomną jego wierność, jak gdyby wrobioną i wkułą w to zbiorowisko żelaznych wręg i poszycia, drewna i, stali, i płócien, i lin stalowych, które się składają na statek — doskonały twór obdarowany siłą, indywidualnością, zaletami i wadami przez ludzi i spuszczoney ich rękami na wodę; twór, z którym inni ludzie zawrą znajomość bardziej zażyłą niż stosunek łączący człowieka z człowiekiem, który pokochają miłością prawie równie wielką jak miłość mężczyzny do kobiety i często równie ślepą w

zapoznawaniu wad i ułomności.

Trafiają się okręty o złym imieniu, ale nie spotkałem jeszcze żadnego, którego załoga nie ujęłaby się za nim i nie odparła z gniewem wszelkiej krytyki. Przypominam sobie statek, o którym mówiono, że zabija jednego człowieka w czasie każdej podróży. Nie była to potwarz, a jednak pamiętam dokładnie — działo się to w połowie lat siedemdziesiątych — iż załoga tego statku była raczej dumna z jego sławy, jakby się składała z zepsutych do cna desperatów, chełpiących się spółką z ohydny stworem. My, którzyśmy należeli do załóg innych statków zacumowanych przy Circular Quay w Sydney, kręciliśmy głową nad tym statkiem w wyraźnym poczuciu nieskazitelnej cnoty naszych własnych ukochanych okrętów.

Nie wymienię jego nazwy. Jest obecnie statkiem „przepadłym” po złowrogiej, lecz z punktu widzenia swych właścicieli korzystnej karierze, która trwała wiele lat i, że tak powiem, objęła wszystkie oceany naszego globu. Ten statek zabijający człowieka za każdą podróżą stał się może stopniowo jeszcze większym mizantropem wskutek kalectw, które z latami spadają na każdy okręt, i postanowił zgładzić na raz całą załogę, zanim opuści arenę swoich wyczynów. Życiu wypełnionemu pożytkiem i zbrodnią odpowiada taki koniec: ostatni wybuch złowieszczej namiętności, zaspokojonej w pełni może podczas jakiejś szalonej nocy wśród poklasku wichru i fal.

Jakim sposobem tego dokonał? W słowie „przepadły” jest straszliwa głębia domysłów i niepewności. Czy zapadł się szybko pod nogami załogi, czy też opierał się do końca, pozwalając morzu roztrzaskać siebie na kawałki, obłuzować złącza, pogiąć wręgi, obciążyć kadłub wzrastającym ciągle ciężarem słonej wody i — pozbawiony masztów, bezwładny, przewalając się ciężko na burty, ogołocoony z łodzi i wszystkiego, co jest na pokładzie — zadreńczył prawie na śmierć swoich ludzi nieustanną pracą przy pompach, nim zapadł się z nimi jak głaz?

Lecz taki wypadek rzadko chyba się zdarza. Wyobrażam sobie, że jakąś tratwę zawsze się uda sporządzić; nawet gdyby nikogo nie wyratowała, unosiłaby się na powierzchni i zostałaby znaleziona, dając może jakieś wskazówki co do nazwy zaginionego statku. W takim razie ów statek nie byłby właściwie „przepadły”. Nazywałoby się, że jest „stracony wraz z całą załogą” a w tym rozróżnieniu jest pewien subtelny odcień — mniej zgrozy i ciemność mniej przerażająca.

XVII

Myśl o ostatnich chwilach statku określonego jako „przepadły” na szpaltach „Shipping Gazette”¹ pociąga niesamowitym urokiem zgrozy. Nic z takiego statku nie znajdzie się nigdy — ani kratownicy, ani koła ratunkowego, ani szczątków łodzi lub nacechowanego wiosła, aby wskazać miejsce i datę nagłego końca. „Shipping Gazette” nie mówi nawet o takim statku, że jest „stracony z całą załogą”; określa go po prostu jako „przepadły”. Pograżył się zagadkowo w tajemnicę przeznaczenia rozległą jak świat, gdzie błądzi bez przeszkód wyobraźnia brata — marynarza, sługi i miłośnika statków.

A jednak można sobie czasem wyobrazić, czym jest ostatnia scena z życia statku i jego załogi, podobna do dramatu przez swą walkę z wielką potęgą, bezkształtną, nieuchwytną, chaotyczną i tajemniczą — jak los.

Było to w szare popołudnie, podczas chwili ciszy wśród trzydniowego sztormu, który rzucał na nasz statek cały Ocean Południowy pod niebem zawieszonym łachmanami chmur, jakby pociętych i poharatanych ostrą klingą południowo—zachodniego wichru.

Nasz okręt, tysiactonowy bark zbudowany na rzece Clyde, kołysał się tak gwałtownie z burty na burtę, że w górze coś się oberwało. Mniejsza z tym, jaka to była szkoda, wcale jednak poważna, dość że z jej powodu wspiałem się na górę z paru ludźmi i cieślą, chcąc dopilnować, aby wykonano porządnie tymczasem naprawę.

Niekiedy musieliśmy rzucać wszystko i czepiać się oburącz rozkołysanych rej, wstrzymując oddech z obawy przed szczególnie groźnym przechyłem statku. Bark szedł z szybkością jakichś dziesięciu węzłów; tarzał się, jakby się chciał z nami wyrwać, pokład był zalany wodą, takielunek powiewał spleątany. Zapędziło nas daleko na południe — znacznie dalej, niż zamierzaliśmy; i nagle, siedząc na środku fokrei, w ogniu roboty, poczułem na ramieniu potężną łapę cieśli, który chwycił mię z taką siłą, że dosłownie wrzasnąłem z niespodziewanego bólu. Oczy cieśli patrzyły we mnie z bliska. Krzyknął:

— Niech pan patrzy, niech pan patrzy! Co to takiego? — wolną ręką wskazywał przed siebie.

Z początku nic nie zobaczyłem. Morze było głuchą pustką złożoną z czarno—białych wzgórz. Nagle wśród zamętu spienionych fal dojrzałem, że coś na wpół ukrytego, olbrzymiego, wznosi się i opada na wodzie; rozpościerało się to jak białą pianą, lecz wyglądało solidniej i bardziej niebieskawo.

1 „Gazety Żeglarskiej” (ang.)

Był to kawał roztającej lodowej kry, dość jeszcze duży, aby nas zatopić, zanurzony głębiej niż tratwa i znajdujący się ściśle na naszej drodze, jakby się przyczaił wśród fal w morderczym zamiarze. Nie było czasu zejść na dół. Krzyknąłem z góry, że omal mi głowa nie pękła. Usłyszano mnie na rufie i zdołaliśmy wyminąć zatopioną krę, która odbyła całą tę drogę od południowego bieguna, aby .urządzić zamach na nas, Bogu ducha winnych. W godzinę później nic by już statku nie uratowało, gdyż żadne oko nie mogłoby rozpoznać w zmierzchu tej bladej bryły lodu omiatanej przez białogrzywe fale.

A gdy stanęliśmy obok siebie u poręczy na rufie, kapitan i ja, patrząc na krę ledwie już widoczną, lecz wciąż jeszcze bliską, kapitan rzekł z zamyśleniem w głosie:

— Gdyby nie ten obrót koła sterowego w samą porę, byłby jeszcze jeden wypadek „przepadłego” okrętu.

Nikt nie powraca nigdy z takiego statku, aby powiedzieć, jak ciężka była jego śmierć, jak nagła i druzgocąca rozpacz jego ludzi. Nikt nie wie, jakie były ich myśli, jakie żale w chwili śmierci, z jakimi słowami na ustach umarli. Lecz jest coś pięknego w nagłym przejściu tych serc od najgwałtowniejszej walki i wysiłku, i strasznego hałasu, od rozległej, nieukozonej, wścieklej powierzchni mórz — do wielkiego spokoju głębin, których snu nie zamąciło nic od zarania wieków.

XVIII

Jeśli słowo „przepadły” kładzie kres wszelkiej nadziei i ustala straty akcjonariuszy, słowo „zapóźniony” potwierdza trwogi już obudzone w wielu domach i otwiera pole dla spekulacji.

Oczywiście spekulacji na ubezpieczeniach przeciw stratom morskim. Jest pewna kategoria optymistów, którzy gotowi są ponownie ubezpieczyć zapóźniony statek za bardzo wysoką cenę. Ale nic nie może ubezpieczyć serc na wybrzeżu od gorzkiego wyczekiwania na najgorsze.

Gdyż jeśli statek „przepadły” nie pojawił się ani razu za pamięci marynarzy z mego pokolenia, imię „zapóźnionego” okrętu, jakby ważąc się na skraju złowrogiego nagłówka, ukazywało się czasem w rubryce statków „przybyłych”.

Z jakąż wspaniałością musi jaśnieć matowa farba drukarska na kilku literach tworzących imię okrętu w niespokojnych oczach tych, którzy przeszukują gazetę z trwogą i, drzeniem. Jest to jak wiadomość o skasowaniu wyroku żałoby grożącej wielu domom, nawet jeśli niektórzy ludzie z załogi są najbardziej samotni ze śmiertelników wędrujących po morzach.

Agent, który ubezpieczył statek po raz drugi, optymista wśród ludzi przewidujących zło i katastrofę, uderza się z zadowoleniem po kieszeni. Akcjonariusz, co usiłował zmniejszyć grożącą mu stratę, żałuje swego przedwczesnego pesymizmu. Okręt okazał się wytrzymałszy, nieba łaskawsze, morze mniej gniewne, a może ludzie na pokładzie dzielniejsi, niż akcjonariusz przypuszczał.

„O statku tym a tym, który szedł do takiego a takiego portu i był uznany za «zapóźniony», doniesione wczoraj, że przybył bezpiecznie do celu podróży.”

Tak brzmią urzędowe słowa ulaskawienia zwrócone do serc na lądzie zagrożonych strasznym wyrokiem. Nadbiegają szybko z drugiej strony ziemi po drutach i kablach, bowiem telegraf to wielki uśmierzyciel niepokoju. Potem oczywiście nadejdą szczegółowe wiadomości. I może przyniosą opowieść o wyratowaniu się cudem, o uporczywym pechu, o silnych wiatrach i złej pogodzie, o lodach, o ciszy bez końca lub nieustannych sztormach przeciwnych; opowieść o zwyciężonych trudnościach, o przeszkodach, którym stawiała czoło drobna garstka ludzi wśród wielkiej samotności morza; opowieść o sprycie, odwadze — a może o bezbronności.

Spośród wszelkich statków uszkodzonych przez morze parowiec ze straconą śrubą jest

najbardziej bezbronny. A jeśli prąd go poniesie w odludne okolice oceanu, wówczas staje się szybko zapóźniony. Groźba zawarta w słowie „zapóźniony” i nieodwołalność słowa „przepadły” spadają szybko na parowce, których życie, podsycane węglem i zionące czarnym oddechem dymu, toczy się bez względu na wiatr i fale. Taki właśnie parowiec, i, to wielki w dodatku, którego żywot był rekordem wiernej punktualności w krążeniu od lądu do lądu bez względu na wiatr i morze, stracił raz swoją śrubę na południu, w czasie podróży do Nowej Zelandii.

Był to zimowy, pochmurny okres chłodnych wiatrów i wielkich fal. Z pęknięcia wału śrubowego życie zdawało się opuszczać wielkie ciało parowca, który z upartego, pysznego istnienia przeszedł do biernego stanu dryfującej kłody. Statek chory wskutek własnej niedoskonałości nie wzrusza nas tak głęboko jak statek zwyciężony w walce z żywiołami, walce, która stanowi właśnie dramat jego życia. Żaden marynarz nie spojrzy bez współczucia na okręt niezdatny do żeglugi, lecz gdy się patrzy na żaglowiec pozbawiony wyniosłych masztów, to tak jakby się patrzyło na zwyciężonego, lecz nieugiętego wojownika. Jest zuchwałe wyzwanie W pieńkach, które zostają po masztach i wznoszą się jak okaleczone członki ku groźnemu marsowi burzliwego nieba; jest wzniosłe męstwo w liniach żaglowca biegnących w górę ku dziobowi; a z chwilą gdy na prowizorycznym maszcie podniesie się szmat płótna obrócony na wiatr, aby stawić czoło morzu, żaglowiec będzie dalej pruł fale z nieposkromioną odwagą.

XIX

Sprawność parowca polega mniej na jego dzielności niż na sile, którą parowy statek w sobie nosi. Ta siła drga i bije jak pulsujące serce między żelaznymi żebrami, a gdy się zatrzyma, parowiec — którego życie jest nie tyle walką, co pogardliwym ignorowaniem morza — słabnie i umiera na falach. Żaglowiec, statek o nie pulsującym kadłubie, wiezie, rzekłbyś, tajemnicze życie jak gdyby nieziemskie, pokrewne magii niewidzialnych sił, a podtrzymywane tchnieniem życiodajnych i śmiercionośnych wichrów.

Tedy ów wielki parowiec, konający od nagłego ciosu, dryfował — niezgrabny trup — daleko od szlaku innych okrętów. I byłby naprawdę się dostał do rubryki „zapóźnionych” lub może „przepadłych”, gdyby wielorybnik, dążący na północ ze swego podbiegunowego terenu łowów, nie dostrzegł go niewyraźnie wśród śnieżnej zawiei niby dziwną, rozkołysaną wyspę. Żywności było w bród na parowcu i sądzę, że pasażerowie nie przejmowali się tym wypadkiem; w niezwykłym ich położeniu dokuczała im chyba tylko beznadziejna nuda albo niejasny lęk. Czy pasażer odczuwa kiedy życie statku, który go wiezie na kształt szacownej paki z wysoce wrażliwym towarem? Człowiekowi, co nigdy pasażerem nie był, niepodobna tego rozstrzygnąć. Ale wiem, że nie ma cięższej próby dla marynarza niż czuć pod nogami martwy statek.

Nie można się pomylić co do tego wrażenia, takie jest złowieszcze, dręczące i przenikliwe, takie pełne zgryzoty i niepokoju. Nie umiem sobie wystawić cięższej kary wiecznej dla złych marynarzy, którzy umierają bez żalu za grzechy na ziemskim morzu, niż wyrok skazujący ich dusze na dryfowanie bez końca po burzliwym morzu—widmie na widmach martwych okrętów.

Ten uszkodzony parowiec, rozkołysany wśród śnieżnej zawiei, musiał zaiste wyglądać jak widmo — ciemna zjawa wśród światła zasypanego białymi płatkami — dla marynarzy wpatrzonych weń na wielorybniku. Ale widać nie wierzyli w duchy, bo kapitan, przybywszy do portu, złożył raport bynajmniej nie romantyczny o tym, że dostrzeżono uszkodzony parowiec na szerokości południowej mniej więcej 50 stopni, a długości jeszcze bardziej niepewnej. Inne parowce wyruszyły, aby go znaleźć; wynotowały go w końcu z zimnych krańców świata i wprowadziły do portu zaopatrzonego w doki oraz warsztaty reperacyjne, gdzie pod uderzeniami młotów przywrócono ruch bijącemu sercu ze stali, aby statek mógł znów wyruszyć, pełen odrodzonej dumy ze swojej siły, karmiony ogniem i wodą, ziejący w powietrze czarnym dymem, pulsując, drgając, torując sobie dumnie drogę wśród wielkich fal

ze ślełą pogardą dla wichrów i morza.

Podczas dryfowania tropy statku, którego serce stanęło między żebrami z żelaza, wyglądały jak poplątana nitka na białym papierze mapy morskiej. Pokazał mi ją mój przyjaciel, drugi oficer owego parowca. Wśród tej dziwacznej plątaniny tkwiły słowa wypisane przez oficera tu i ówdzie drobnymi literkami: „sztormy”, „gęsta mgła”, „kry” — notatki o pogodzie. Parowiec kręcił się bez końca po tych tropach, przecinając raz po raz swój przypadkowy szlak, który w końcu był najbardziej podobny do dziwaczego labiryntu kreślonych ołówkiem linii bez żadnego znaczenia. Lecz w tym labiryncie krył się cały romantyzm słowa „zapóźniony”, i odcień groźby zawarty w słowie „przepadły”.

— To trwało trzy tygodnie — rzekł mój przyjaciel. — Pomyśl tylko!

— Jakże ci tam było? — zapytałem.

Machnął ręką, jakby chciał powiedzieć: „Służba nie druźba.” A potem rzekł niespodzianie, jakby powziąwszy decyzję:

— Zresztą, powiem ci. Pod koniec zamykałem się w kajucie i płakałem.

— Płakałeś?

— Zalewałem się łzami — wyjaśnił krótko i zwinął mapę.

Mogę zaręczyć, że to był człowiek dzielny — jeden z najlepszych, jacy kiedykolwiek znaleźli się na pokładzie — lecz nie umiał znieść uczucia, że ma pod stopami nieżywy statek, mdlącego, pozbawiającego odwagi uczucia, którego doświadczyli ludzie na nielicznych „zapóźnionych” statkach, doprowadzonych w końcu do portu pod sztormowymi żaglami — uczucia, z którym się zmagali i które zwyciężyli wypełniając wiernie swój obowiązek.

UCHWYT ŁADU

XX

Trudno uwierzyć marynarzowi, aby jego statek, który osiadł na mieliznie, nie był równie nieszczęśliwy w tym nienaturalnym położeniu — nie mając wody pod stępką — co on sam, marynarz, czujący, że jego okręt wpadł na mieliznę.

Wejście na mieliznę jest zaiste przeciwieństwem zatonięcia. Morze nie zamyka się nad pełnym wody kadłubem, jaśniejąc w słońcu zmarszczkami, lub nie wymazuje statku z listy żyjących gniewnie rozpedzoną i kędzierzawą falą. Nie. To się tak dzieje, jakby niewidzialna dłoń podniosła się z dna cichaczem, aby chwycić statek za stępkę sunącą przez wodę. Wejście na mieliznę bardziej niż jakikolwiek inny wypadek daje marynarzowi poczucie bezwzględnej i złowroziej przegranej. Bywają różne rodzaje wejścia na mieliznę, lecz powiem bez wahania, że w dziewięćdziesięciu procentach marynarz — bez ubliżenia sobie — może doprawdy pragnąć śmierci w takim wypadku; i nie wątpię, iż ci, co przeżyli chwilę zetknięcia się dna statku z gruntem, w dziewięćdziesięciu procentach życzyli sobie śmierci przez jakie pięć sekund.

„Wejście na mieliznę” jest technicznym określeniem dla statku, który osiadł na gruncie wśród spokojnych okoliczności. Ale wydaje się raczej, że naprawdę mielizna chwyciła statek. Ci, co są na pokładzie, doznają uczuć zdumiewających. Człowiek ma wrażenie, iż nogi dostały się w nieuchwytny potrzask; czuje, że równowaga ciała jest zagrożona, a spokój duszy przepada od razu. To wrażenie trwa tylko sekundę, bo w tej samej chwili, kiedy się człowiek zachwieje na nogach, coś jakby przewraca się w jego głowie, wrywając mu niemy okrzyk pełen zdumienia i zgrozy:

— Boże mój, osiadł na gruncie!

I to jest straszliwe. Jedyne posłannictwo marynarskiego zawodu to czuwanie, aby statek nie dotknął stępką dna. Więc też chwila wejścia na mieliznę odbiera marynarzowi wszelkie usprawiedliwienie jego dalszej egzystencji. Do marynarza należy utrzymywanie statku na wodzie; powierzono mu ten obowiązek; jest to zasadnicza formuła tkwiąca na dnie wszystkich mglistych porywów, marzeń i złudzeń, które się składają na powołanie chłopca. Uchwyt ładu na stępce okrętu, nawet jeśli nie ma skutków gorszych niż zniszczenie takielunku i strata czasu, zapada w pamięć marynarza niezatartym posmakiem kłęski.

Wejście na mieliznę w ujęciu niniejszego artykułu jest błędem mniej lub więcej

wytłumaczalnym. Okręt może być „wyrzucony na brzeg” przez burzę. Jest to klęska, katastrofa. Natomiast w „wejściu na brzeg” tkwi małość, dotkliwość i gorzkość ludzkiego błędu.

XXI

Dlatego właśnie wypadki wejścia na mieliznę są przeważnie tak nieoczekiwane. W gruncie rzeczy są zawsze nieoczekiwane, poza tymi, które zwiastuje jakiś krótki przebłysk niebezpieczeństwa, pełen niepokoju i podniecenia, podobny do ocknięcia się z obłądnego snu.

Łąd wyrasta nagle nocą tuż nad dziobem statku lub może rozlega się okrzyk: „Kipiel wprost przed dziobem!”, i jakaś długotrwała pomyłka, jakiś skomplikowany gmach — który powstał z oszukiwania samego siebie, ze zbytnej ufności we własne siły i fałszywych rozumowań — zapada się ze złowrogim wstrząsem w rozdzierającej chwili, gdy stępka statku skrzypi i zgrzyta sunąc po — dajmy na to — koralowej rafie. Ten dźwięk, chociaż względnie słaby, jest stokroć straszniejszy dla duszy marynarza niż huk zapadającego się świata, na który przyszedł nagły koniec. Lecz chaos mija, człowiek znów odzyskuje wiarę w swą ostrożność, swój rozsądek i pyta siebie: „Gdzież się, u licha, znalazłem? Jakim sposobem, u licha, tu się dostałem?” — w przekonaniu, że to się stało nie za jego sprawą, że jakieś tajemnicze okoliczności sprzysięgły się na niego, że mapy są zupełnie fałszywe, a jeśli mapy nie są fałszywe, to łąd i morze zamieniły się na miejsca; że nieszczęście, które go spotkało, pozostanie na zawsze niezrozumiałe, ponieważ żył ciągle w świadomości swej misji, która była jego ostatnią myślą przed zamknięciem oczu i pierwszą po ich otwarciu, jakby dusza strzegła jej podczas godzin snu.

Rozpatrujemy w duchu swój pech, aż po trochu nastrój się zmienia, zimne zwątpienie przenika nas do szpiku kości i widzimy niepojęty fakt w innym świetle. Oto chwila, w której człowiek stawia sobie pytanie: „Jak mogłem być takim durniem, żeby się tu dostać?” I gotowiśmy wyprzeć się wszelkiej wiary w swój rozsądek, w swoją wiedzę, w swoją wierność, w to, co się dotychczas uważało za najlepsze swe cechy, co dawało człowiekowi powszedni chleb i moralną podporę zaufania u ludzi.

Statek albo przepadnie, albo też ocaleje. Gdy się dostał na mieliznę, musimy zrobić dla niego wszystko, co się tylko da. Może ocaleć skutek naszych wysiłków, naszej pomysłowości i siły moralnej przeciwstawiającej się dzielnie ciężkiemu brzemieniu winy i przegranej.

Wejście na mieliznę bywa niekiedy usprawiedliwione pośród mgły, na nieznanych morzach, przy niebezpiecznych brzegach, skutek zdradliwych prądów. Ale czy dowódca ocali statek, czy też nie, pozostaje mu wyraźne poczucie straty, posmak istotnego, trwałego niebezpieczeństwa, które czyha we wszystkich formach ludzkiego życia. Człowiek może

zyskać na tym uczuciu, może wyciągnąć z niego moralną korzyść, ale taki sam już nie będzie. Damokles ujrzał miecz zawieszony na włosie nad swoją głową; i choć dzielny człowiek nie straci na wartości wskutek tego poczucia, uczta nie będzie dlań miała takiego samego smaku.

Przed laty służyłem jako pierwszy oficer na statku, który wpadł na mieliznę — co się jednak dobrze skończyło. Pracowaliśmy przez dziesięć godzin z rzędu, zawożąc kotwice, aby z ich pomocą ściągnąć przy wysokiej wodzie statek z mielizny. Krzątałem się wciąż po pokładach na dziobie, kiedy posłyszałem u swego boku stewarda:

— Pan kapitan pyta, czyby pan nie przyszedł i nie zjadł czego, bo pan jeszcze dzisiaj nic nie jadł.

Wszedłem do kajuty. Mój kapitan siedział przy stole na pierwszym miejscu jak posąg. Wszystko było dziwnie nieruchome w tej ładnej kabince. Wiszący stół, który przez siedemdziesiąt kilka dni stale się ruszał choć odrobinę, tkwił nieruchomo pod wazą. Nic nie mogłoby wpłynąć na żywą cerę mego dowódcy, wyłożoną hojnie przez słońce i morze; lecz jego łysina, na biegła zwykle krwią między dwiema kępkami jasnych włosów powyżej uszu, jaśniała martwą bielą jak kopuła z kości słoniowej. Wyglądał przy tym dziwnie nieporządnie. Zauważyłem, że się tego dnia nie ogolił; a jednak najszałeńsze miotanie się okrętu w szczególnie burzliwych szerokościach, któreśmy przebywali, nie przeszkadzało mu nigdy się golić, odkąd opuściliśmy Kanał Angielski. Widocznie już tak jest, że kapitan nie może się golić, kiedy jego okręt dostał się na mieliznę. Dowodziłem wprawdzie statkami, ale nic o tym nie wiem; nigdy w życiu nie próbowałem się golić.

Kapitan nie częstował mnie i sam nic nie jadł, aż wreszcie kaszlnąłem znacząco kilka razy. W czasie obiadu poruszałem wesoło różne fachowe tematy i zakończyłem pełnym wiary twierdzeniem: — Ściągniemy go przed północą, panie kapitanie. Uśmiechnął się słabo nie podnosząc oczu i mruknął jakby do siebie:

— Tak, tak; kapitan wpędza statek na mieliznę, a my go ściągamy.

Podniósł głowę i natarł szorstko na stewarda, chudego, niespokojnego młodzika o długiej, bladej twarzy i dwóch wielkich przednich zębach.

— Dlaczego ta zupa taka gorzka? Dziwię się, że pierwszy oficer może jeść to paskudztwo. Kucharz chlusnął chyba przez pomyłkę słonej wody do zupy.

To oskarżenie było tak oburzające, że steward za całą odpowiedź spuścił wstydliwie oczy.

Zupie nic nie brakowało. Nalałem sobie drugi talerz. Podnieciły mię te godziny ogromnego trudu na czele chętej załogi. Byłem dumny, że puściłem w ruch ciężkie kotwice, liny, łodzie i że mi to poszło gładko; byłem zadowolony, że umieściłem według wszelkich

prawideł kotwice postojową, zawoźną i zapasową ściśle tam, gdzie przypuszczałem, że przyniosą najwięcej pożytku, W tym wypadku gorzki smak wejścia na mieliznę nie dla mnie był przeznaczony. Doświadczyłem go później i dopiero wówczas zrozumiałem osamotnienie człowieka, na którym ciąży odpowiedzialność.

To kapitan wpędza statek na mieliznę; to my go ściągamy.

CHARAKTER WROGA

XXII

Chyba żaden człowiek szczerzy wobec siebie nie powie, że widział, aby ocean wyglądał młodo jak ziemia na wiosnę. Lecz niektórzy z nas, przyglądając się morzu ze zrozumieniem i miłością, widywali je starym, jak gdyby niepamiętne wieki wydzwignęły się na jego powierzchnię z dna, z nietkniętego mułu. Albowiem wichura jest tym, co postarza ocean.

Gdy po latach przywołuję wspomnienia przeżytych sztormów, właśnie to wrażenie odcina się jasno na tle niezliczonych wrażeń, których doznałem w ciągu wielu lat poufnego obcowania z morzem.

Jeśli się chce poznać wiek naszego globu, trzeba się przyjrzeć oceanowi wśród burzy. Siwizna całej jego olbrzymiej przestrzeni, bruzdy od wichru na obliczu fal, wielkie masy piany, które miotają się i kołyszą jak zwichrzone białe kędziory, wszystko to sprawia, iż wzburzony ocean wygląda sędziwie, mrocznie i wcale nie błyszczący, jakby był stworzony, zanim jeszcze stało się światło.

Gdy się spogląda w przeszłość po latach miłości i cierpienia, instynkt pierwotnego człowieka, który dąży do uosobienia sił Przyrody, aby je kochać i lękać się ich — instynkt ten budzi się znowu w piersiach ludzi cywilizowanych, co już w dzieciństwie przekroczyli prymitywny stopień rozwoju. Człowiek doznaje wrażenia, że burze były jego wrogami, i mimo to ogarnia je tym serdecznym żalem, z którym się łączy do przeszłości.

Każda burza ma swoją indywidualność i właściwie może to nawet nie jest dziwne, ponieważ w gruncie rzeczy burze są przeciwnikami, których podstępny trzeba udaremnić, których przemoc trzeba się przeciwstawić, a z którymi trzeba jednak obcować poufale we dnie i w nocy.

Mówię to jako człowiek od masztów i żagli; morze nie jest dla mnie żywiołem, po którym się pływa, lecz zażyłym towarzyszem. Długość rejsów, wzrastające poczucie samotności, ścisła zależność od potęg, które dzisiaj zycżliwe, stają się jutro groźne nie zmieniając swej natury, po prostu okazując swą siłę — wszystko składa się na owo poczucie koleżeństwa, jakiego współcześni marynarze doznać nie mogą pomimo ich całej dzielności. A poza tym współczesny okręt, który jest parowcem, dokonywa rejsów na innych zasadach: nie stosuje się do pogody i nie idzie morzu na rękę. Dostaje miazdzące ciosy, lecz posuwa się

naprzód; jest to uparta walka, nie zaś bitwa według zasad strategii. Maszyny, stal, ogień, woda, para wkroczyły między człowieka a morze. Współczesna flota nie tyle posługuje się morzem, co wyzyskuje utarte szlaki. Współczesny statek nie jest igraszką fal. Można powiedzieć, że każda z jego podróży jest tryumfalnym parciem naprzód; ale nasuwa się pytanie, czy to nie większy i bardziej ludzki tryumf być igraszką fal, a jednak utrzymać się przy życiu i dopiąć celu.

Każdy człowiek jest dzieckiem swojej epoki. Czy za trzysta lat marynarze będą zdolni do współczucia, niepodobna tego przewidzieć. Niepoprawna ludzkość hartuje swe serca w miarę, jak się doskonali. Jakich uczuć dozna przyszły marynarz patrząc na ilustracje do dzisiejszych albo wczorajszych morskich powieści? Niepodobna tego odgadnąć. Lecz żeglarz z ostatniego pokolenia, mający słabość do karawel dawnych czasów, bo żaglowiec jest ich potomkiem, nie może spojrzeć na niezgrabne ich sylwetki, pływające po naiwnych morzach starodawnych drzeworytów, bez uczucia zdumienia, dobrodusznego szyderstwa, zazdrości i podziwu. Albowiem na tych statkach — których niezwrótność, widoczna nawet na papierze, zapiera dech budząc wesołość i zgrozę — pływali ludzie będący w prostej linii naszymi przodkami po fachu.

Nie; sędzę, że za trzysta lat marynarze nie będą ani przejęci, ani też skłonni do szyderstwa, czułości lub podziwu. Popatrzą na wizerunki naszych prawie już wymarłych żaglowców okiem chłodnym, badawczym i obojętnym. Wczorajsze okręty nie będą dla ich statków przodkami w prostej linii, lecz po prostu poprzednikami, którzy spełnili już swoje zadanie i których rasa wygasła. Marynarz przyszłości, jakimkolwiek statkiem będzie sprawnie władał, poczuje się nie naszym potomkiem, lecz naszym następcą.

XXIII

A tak wiele zależy od statku, który, stworzony przez człowieka, stanowi z nim jedno, że ocean nabierze innego wyglądu dla naszych następców. Pamiętam z dawnych lat, jak dowódca — właściwie szyper, a przez grzeczność: kapitan — pięknego żelaznego statku z dawnej floty przewożącej wełnę kiwał raz głową nad bardzo ładną brygantyną. Szła przeciwnym kursem. Był to czyściutki mały statek, wzorowo utrzymany; w pogodny ów wieczór, gdyśmy go z bliska mijali, wyglądał jak uosobienie zalotności i morskiego komfortu. Działo się to gdzieś w pobliżu Przylądka — to znaczy naturalnie Przylądka Dobrej Nadziei, Przylądka Burz, jak go nazwał jego portugalski odkrywca. I — może dlatego, że nie trzeba wymawiać słowa „burza” na morzach, gdzie się roi od sztormów, lub dlatego, że ludzie przyznają się niechętnie do swych nadziei, przylądek ten stał się bezimienny — stał się *tout court* Przylądkiem. Dostyc to dziwnie wygląda, iż drugi wielki przylądek świata bardzo rzadko bywa nazywany przylądkiem. Mówi się: „Podróż naokoło Horn”; „okrzyżyliśmy Horn”; „dostaliśmy porządnie w skórę niedaleko Horn”; lecz bardzo rzadko mówi się: „Przylądek Horn”, i to nie bez przyczyny, ponieważ Horn jest równie dobrze wyspą jak przylądkiem. Trzeci burzliwy przylądek świata, Leeuwin, dostaje zwykle całe swe imię, jakby się go chciało pocieszyć za to, że jest dostojnikiem drugiego stopnia. Oto przylądki, które są świadkami burz.

Więc mała brygantyna okrzyżyła Przylądek. Szła może z Port Elizabeth, a może z East London — któż to wie? Było to przed wielu laty, ale pamiętam dobrze, jak kapitan klipra przewożącego wełnę kiwał nad nią głową i mówił:

— Ot los, żeglować po morzu w takiej łupince! Człowiek ten wychował się na wielkich okrętach dalekomorskich i objętość statku, który miał pod nogami, była dlań nieodłączna od wyobrażenia o morzu. Jego statek był oczywiście duży jak na okręt ówczesny. Może ów kapitan myślał o rozmiarach swojej kajuty lub może — pewno bezwiednie — wyobraził sobie taki maleńki stateczek podrzucany przez wielkie fale. Nie zapytałem o to, a w oczach młodego drugiego oficera dowódca ładnej małej brygantyny — siedzący okrakiem na polowym krześle, z brodą wspartą o ręce skrzyżowane na poręczy — mógł się wydać czymś w rodzaju pomniejszego króla wśród ludzi. Minęliśmy się na odległość głosu bez obwołania się, wyczytując nawzajem imiona swych statków gołym okiem.

W kilka lat później ów drugi oficer, który wysłuchał prawie machinalnego mruknięcia swego kapitana, mógł mu powiedzieć, że człowiek wychowany na wielkich statkach może się

jednak rozkoszować i to jak jeszcze, tym, co bylibyśmy wówczas nazwali małą jednostką. Prawdopodobnie kapitan wielkiego statku nie byłby tego dobrze rozumiał. Odburknąłby: „Ba, żeby te było większe!” Usłyszałem takie właśnie zdanie z ust innego człowieka w odpowiedzi na uwagę wychwalającą zwrotność małego statku. Słów tych nie podyktowało zamiłowanie do wspaniałości ani urok związany z dowództwem wielkiego statku, gdyż człowiek ów mówił dalej z pogardą i obrzydzeniem:

— Niech tylko nastanie zła pogoda, to jak nic wyrzuci człowieka z koi.

Nie mam o tym własnego zdania. Pamiętam kilka nocy w swym życiu, i to na statku wielkim (jak na ówczesny), kiedy człowieka nie wyrzucało z koi po prostu dlatego, że nie usiłował się nawet położyć, do tego stopnia był zgnębiony i zmordowany. Nie opłacało mi się kłaść na pościeli przeniesionej na mokrą podłogę, ponieważ niepodobna było utrzymać się w miejscu lub odpocząć choć przez minutę, czy leżąc, czy w jakiejś innej pozycji. Lecz ten, którego dusza związana jest z morzem, nie wątpi o rozkoszy, jaką daje widok drobnego statku sunącego odważnie wśród wielkich fal. I tak pamiętam dobrze trzydniowy rejs, na który się zdobył mały, czterystutonowy bark, gdzieś między Wyspami Św. Pawła i Amsterdamem a przylądkiem Otway na australijskim wybrzeżu. Był silny, długotrwały sztorm przy szarych chmurach i zielonym morzu, zła niewątpliwie pogoda, lecz taka, z którą można dojść do ładu, jakby się wyraził marynarz. Pod dwoma dolnymi marsłami i zarefowanym fokzagle bark zdawał się iść w zawody z długą, równą falą, nie zatrzymując się nawet w jej dolinie. Grzmiące, groźne grzywacze chwytały statek od rufy, mijały go wśród kipieli kotłującej się wściekle na poziomie nadburcia, pędziły ku przodowi z sykiem i wyciem; a mały stateczek, zanurzając bukszpryt w rozszalałej pianie, biegł po gładkiej, szklistej wklęsłości, po głębokim wąwozie między dwoma grzbietami morza kryjącymi widnokrąg z przodu i z tyłu. Śmiałość małego statku, jego zwinność, ciągle wykazywanie swej niezawodnej żeglowności, a przy tym, rzekłbyś, wytrzymałość i odwaga przykuwały wzrok, tak że nie mogłem odmówić sobie rozkoszy przyglądania mu się w ciągu trzech niezapomnianych dni owego sztormu, który mój pierwszy oficer lubił wynosić pod niebiosa jako „rejs pierwsze] klasy”. Był to jeden z tych sztormów surowych i pełnych dostojeństwa, wspominanych z przyjemnością po latach niby szlachetne rysy nieznanego, z którym się skrzyżowało miecz w rycerskim spotkaniu i którego nigdy się już nie zobaczy. Tak się to dzieje, że sztormy mają różne oblicza. Pamiętamy je według własnych uczuć i nie ma dwóch burz, które by się odbiły jednakowo na naszej wrażliwości. Niektóre czepiają się statku przygniatając rozpaczliwą niedolą, inne powracają, wściekle i dziwaczne jak wampiry chcące wyssać z nas wszystką siłę; w innych znów jest wspaniałość katastrofy; dla niektórych odczuwa się pogardę jak dla

rozwścieczonych żbików szarpiących pazurami nasze udęczone wnętrzości; jeszcze inne są surowe jak dopust boży, a jedna lub dwie ukazują mi się w pamięci zakwefione i tajemnicze, jakby ziały złowieszczą groźbą. Każda z tych burz ma punkt kulminacyjny, w którym wszystkie uczucia zdają się skupiać w jedną jedyną chwilę. I tak raz o czwartej nad ranem, gdy wśród mętnego ryku biało—czarnego świata wyszedłem na pokład, aby objąć wachtę, odniosłem nagle wrażenie, że statek nie przeżyje i godziny wśród tak rozszalałego morza.

Ciekaw jestem, co się teraz dzieje z ludźmi, którzy w milczeniu (nie można było usłyszeć własnego głosu) dzielili zapewne moje przekonanie. Nie jest to chyba los godny zazdrości, że przypadło mi w udziale pisać o tamtej burzy; ale rzecz w tym, iż w potęgę owego wrażenia streszcza się cała moja pamięć o wielu dniach beznadziejnie groźnej pogody. Znajdowaliśmy się wówczas, z powodów, których tu wyszczególniać nie warto, w bliskim sąsiedztwie ziemi Kerguelen; i teraz, kiedy otworzę atlas i zobaczę drobne punkciki na mapie Oceanu Południowego, widzę jakby odbite na papierze rozwścieczone oblicze tamtej burzy.

To dziwne, ale inny znów sztorm przypomina mi milczącego człowieka A jednak nie zbywało wówczas na hałasie; był wprost straszliwy. Ów sztorm spadł na statek jak pampero, który jest rzeczywiście wiatrem bardzo nagłym. Nimesmy się opatrzyli, wszystkie postawione żagle pękły; zwinięte, powiewały luźno, liny śmigwały, morze syczało — i to okropnie — wiatr wył, a statek leżał na burcie, tak że połowa załogi pływała, a druga połowa czepiała się rozpaczliwie wszystkiego, co się znalazło pod ręką — zależnie od zawietrznej czy też nawietrznej strony pokładu, gdzie ludzie zostali zaskoczeni przez katastrofę. Nie potrzebuję wspominać o krzykach, były zaledwie kroplą w oceanie hałasu, a jednak wydaje mi się, że charakter tego sztormu mieści się we wspomnieniu o małym, niezbyt imponującym, bladym człowieku z gołą głową i bardzo spokojną twarzą. Kapitan Jones — tak go nazwijmy — został zaskoczony. Przy pierwszym objawie zupełnie nieprzewidzianego natarcia wydał dwa rozkazy, potem zaś doniosłość jego błędu jakby go oszołomiła. Robiliśmy wszystko, co było trzeba i co dało się zrobić. Statek sprawiał się dobrze. Upłynął naturalnie pewien czas, nim mogliśmy odsapnąć wśród zapamiętałej krętaniny, lecz w ciągu pracy, podniecenia, hałasu i do pewnego stopnia popłochu odczuwaliśmy bez ustanku obecność tego cichego niskiego mężczyzny, który stał na podwyższeniu rufy bez słowa i bez ruchu, często przesłonięty pędzącymi bryzgami.

Gdyśmy, oficerowie, wdrapali się wreszcie na rufę, kapitan jakby się ocknął z tego odrętwienia i krzyknął do nas z wiatrem:

— Do pomp!

Potem znikł. Co się tyczy statku, nie potrzebuję mówić, że nie rozstał się jednak z tym

światem, choć zaraz połknęła go noc, jedna z najczarniejszych, jakie pamiętam. Bogiem a prawdą, wątpię, aby nam wówczas groziło wielkie niebezpieczeństwo; a chociaż przeżycie nasze należało do zgiełkliwych i szczególnie wstrząsających, zapadło mi w pamięć jako pełne spokoju milczenie.

XXIV

W gruncie rzeczy bowiem wichura, która włada głosem tak potężnym, nie może się wypowiedzieć. To tylko człowiek odtwarza czasem w przygodnych słowach żywiołową wściekłość swego wroga. I tak utkwiała mi w pamięci burza, na którą składał się głęboki, dudniący ryk bez końca, światło księżyca i jedno wypowiedziane zdanie.

Było to w pobliżu tego drugiego przyłądka, który jest zawsze pozbawiony swego określenia, jak Przyładek Dobrej Nadziei pozbawiony jest swojej nazwy.

Było to w pobliżu Hornu. Jeśli chodzi o wierne oddanie rozpętanej dzikości, nie ma jak sztorm w jasnym blasku księżyca na wysokich szerokościach.

Statek, postawiony w dryf, chylił się przed olbrzymimi błyszczącymi falami i połyskiwał wilgocią od pokładu do topów masztów; jedyny jego podniesiony żagiel odcinał się, czarny jak sadza, na posępnym błękitie powietrza. Byłem wówczas bardzo młody i cierpiałem wskutek znużenia, zimna oraz nieprzemakalnego ubrania, które przepuszczało wodę wszystkimi szwami. Zapragnąłem ludzkiego towarzystwa i zszedłem z rufy, aby stanąć u boku bosmana (człowieka, którego nie lubiłem), w miejscu względnie suchym, gdzie w najgorszym razie woda sięgała tylko do kolan. Nad naszymi głowami przelatywały ustawicznie grzmiące wybuchy wiatru, usprawiedliwiając marynarskie powiedzenie: „Wali jak z armat”. I z tej to właśnie potrzeby ludzkiego towarzystwa rzekłem, a raczej krzyknąłem stojąc bardzo blisko bosmana:

— Dmie, że aż hej, bosmanie!

Odpowiedź jego brzmiała:

— Uhm, a niech zadmie choćby trochę mocniej, wszystko pójdzie precz z pokładu. Póki się rzeczy trzymają, to jeszcze pół biedy, ale jak je zacnie zmiatać, będzie źle.

Odcień przerażenia w wyteżonym krzyku, istotna prawda tych słów usłyszanych przed laty od nielubianego człowieka nadały sztormowi specjalny charakter.

Popatrzenie w oczy koledze, cichy szept w miejscu najbardziej osłoniętym, gdzie służbowa wachta skupiła się w gromadkę, wymiana znaczących pojęków przy spojrzeniu na zawietrzną stronę nieba, znużone westchnienie, gest wstrętu rzucony na pastwę nawałnicy stają się częścią burzy. Oliwna barwa huraganowych

chmur wygląda szczególnie przerażająco. Zaś czarne jak smoła, poszarpane chmurzyska, biegnące z północno—zachodnim wichrem, oszołamiają zawrotną szybkością, która oddaje pęd niewidzialnego powietrza. Silna południowo—zachodnia wichura przeraża

ciasnym widnokretem i niskim, szarym niebem, jakby świat się zamienił w więzienie, gdzie nie ma spoczynku dla ciała i duszy. Bywają czarne szkwały, białe szkwały, szkwały z grzmotami i nagle porywy wichru, które nadbiegają zupełnie niespodzianie; a w zakresie każdej z tych odmian wszystkie wiatry najzupełniej są różne.

Nieskończona jest różnorodność sztormów na morzu i wyjąwszy osobliwy, straszny, tajemniczy jęk przewijający się niekiedy wśród ryków huraganu — wyjąwszy ten dźwięk niezapomniany, ponury, który brzmi, jakby się wyrwał z udręczonej duszy wszechświata — to właściwie ludzki głos nadaje sztormowi piętno ludzkiej świadomości.

WŁADCY WSCHODU I ZACHODU

XXV

Nie ma miejscowości w świecie wybrzeży, kontynentów, oceanów, mórz, cieśnin, przylądków i wysp, która by nie podlegała władzy panującego wiatru, monarchy, od którego zależy pogoda. Wiatr rozstrzyga o wyglądzie nieba i działaniach oceanu. Lecz żaden wiatr nie rządzi bez przeszkód swym królestwem lądu i wody. Podobnie jak to bywa z ziemskimi królestwami, istnieją strefy bardziej burzliwe od innych. W środkowym pasie ziemi panują niepodzielnie Pasaty, niby monarchowie dawno istniejących królestw; tradycyjna ich potęga hamuje wszelka niepowołane ambicje i jest nie tyle sprawowaniem osobistej władzy, co funkcją dawno ustanowionych instytucji. Pasaty między zwrotnikami sprzyjają codziennemu życiu statków kupieckich. Pobudka trąb wzywających do walki rzadko przy pływa na skrzydłach Pasatów do czujnych uszu marynarzy. Strefy rządzone przez północno—wschodnie i południowo—wschodnie Pasaty są pogodne. Dla statku, który dąży na południe i zamierza odbyć długą podróż, przejście przez ich władztwo zaznacza się ulgą w wysiłkach i czujności ludzi na pokładzie. Ci obywatele oceanu czują się bezpieczni pod egidą bezspornego prawa i ugruntowanej dynastii. Jeśli można wierzyć pogodzie gdziekolwiek na ziemi, to tylko tam.

Ale nie bezwzględnie. Nawet w konstytucyjnym królestwie Pasatów na północ i na południe od równika okręty przechodzą przez dziwne tarapaty. Jednak wschodnie wiatry odznaczają się stałością, tak jak w ogóle pogoda przy wschodnim wietrze.

Jako władca Wiatr Wschodni jest wybitnie opanowany; jako najezdnik na wysokie szerokości leżące pod hałaśliwymi rządami swego wielkiego brata, Wiatru Zachodniego, bardzo jest trudny do wyrugowania z powodu swej zimnej przebiegłości i głębokiego fałszu.

Płytke morza naokoło Wysp Brytyjskich, gdzie stróżują admirałowie strzegąc szlaków Atlantyku, poddane są burzliwej władzy Wiatru Zachodniego. Wszystko jedno, czy nazwiemy go północno—zachodnim, czy też południowo—zachodnim; będzie to odmienna faza tego samego charakteru, zmieniony wyraz na tej samej twarzy. W orientacji wiatrów władających morzami północny czy południowy kierunek jest bez znaczenia. Nie ma ważnych Wiatrów Północnych i Południowych na tej ziemi. Wiatry Północne i Wiatry Południowe są tylko drobnymi książkami wśród dynastii, od których zależy pokój i wojna na morzu. Nie panują nigdy długo na wielkiej przestrzeni. Zależą od lokalnych warunków—

od zarysu wybrzeża, od kształtu cieśnin, od właściwości śmiałych przylądków, w pobliżu których odgrywają nieznaczną rolę. W polityce wiatrów, zarówno jak ziemskich plemion, prawdziwa walka rozgrywa się między Wschodem a Zachodem.

XXVI

Wiatr Zachodni panuje nad morzami, które otaczają wybrzeża brytyjskich królestw; i z wrót kanałów, z przylądków jakby z wież strażniczych, z ujść rzek jakby z tylnych bram, z wąskich przesmyków, Cieśnin, zatok — garnizon Anglii oraz załogi statków wychodzących z kraju i powracających doń spoglądają na zachód, aby wnioskować o humorze arbitralnego mocarza ze zmiennych wspaniałości płaszcza, który władca przywdziewa o zachodzie. Koniec dnia jest porą, kiedy się patrzy w królewskie oblicze Wiatru Zachodniego, ten wiatr bowiem rozstrzyga o losie statków. Łaskawe i wspaniałe lub wspaniałe a złowróżbne zachodnie niebo odbija skryte zamysły królewskiej duszy. Potęga Wiatru Zachodniego, przybrana w płaszcz z olśniewającego złota lub obwieszona jak żebrak łachmanami czarnych chmur, króluje na tronie zachodniego widnokręgu mając za podnózek cały północny Atlantyk; migotanie pierwszych gwiazd tworzy diadem na jej czole. Wówczas marynarze, czujni dworzanie monarchy, usiłują zastosować prowadzenie swych statków do jego humoru. Wiatr Zachodni zbyt wielkim jest władcą, aby być obłudnikiem; nie jest to kombinator knujący przebiegłe plany w mrocznym sercu; zbyt silny jest na drobne podstępny; namiętność tkwi we wszystkich jego nastrojach, nawet w łagodnym nastroju jego pogodnych dni, nawet w błękitnym jego niebie, którego nieskończona, bezdenna tkliwość odbita w zwierciadle morza ogarnia, przenika, kołysze do snu okręty o białych żaglach. Jest wszystkim dla wszystkich oceanów; jest jak poeta, który zasiadł na tronie — wspaniały, prosty, barbarzyński, zadumany, hojny, porywczy, zmienny, nieprzenikniony—lecz kiedy się go rozumie, jest zawsze taki sam. Niektóre jego zachody słońca przypominają widowiska obmyślane dla rozkoszy tłumów, kiedy wszystkie klejnoty królewskiej skarbnicy rozsypują się ponad morzem. Zaś inne zachody są jak przebłyśki monarszej ufności, smutnej i pełnej współczucia, dumającej wśród melancholijnego przepychu nad krótkotrwałym spokojem wód. A raz widziałem, jak Wiatr Zachodni przelał gniew rozsadzający mu serce w tarczę niedostępnego słońca, i sprawił, że spoglądało srogo z niebios białych i załęczonych, niby oko nieubłaganego władcy.

To on jest panem wojny i śle do ataku na nasze wybrzeża oddziały atlantyckich fal. Na władczy głos Wiatru Zachodniego porywa się cała moc oceanu. Rozkaz monarchy wywołuje wielki rozruch na niebie nad wyspami Anglii i olbrzymia masa wód rzuca się na nasze brzegi. Niebo podczas takiej pogody pełne jest lecących chmur, wielkich i białych; nadciągają coraz gęściej i gęściej, aż wreszcie łączą się jakby w masywny baldachim, na którego szarym tle

niskie strzępy burzy, drobne, czarne i złe, przelatują z zawrotną szybkością. Sklepienie z oparów staje się coraz bardziej zwarte, schodzi coraz niżej nad morzem i zacieśnia widnokrąg wokół statku. I oto nastaje typowa dla Zachodniego Władcy pogoda o kolorycie szarym jak dym, mglistym, ponurym; ogranicza zasięg ludzkiego wzroku, zalewa ciała, uciska dusze, zapiera dech porywami huczącego wiatru, ogłusza, oślepia, gna ludzi na rozkołysanych statekch ku naszym wybrzeżom zagubionym w mgłach i deszczu.

Kaprysy wiatrów, podobnie jak samowola ludzi, pociągają za sobą zgubne skutki wpływające z pobłażania samemu sobie. Długotrwały gniew Wiatru Zachodniego, jego poczucie nieokiełznanej potęgi, psuje szczerą i szlachetną jego naturę. Wygląda to, jakby serce władcy zostało wynaturzone przez złośliwy, posepny gniew. Monarcha pustoszy własne królestwo, marnotrawiąc swawolne siły. Północny zachód jest częścią nieba, gdzie pokazuje chmurne czoło. Daje folgę wściekłości wśród straszliwych szkwałów i przytłacza swe państwo kotłowaniną nieprzebranych chmur. RzUCA ziarna niepokoju na pokłady pędzących stateków, postarza ocean pokrywając go pręgami piany i nakrapia siwymi włosami głowy kapitanów na statekach, które wracają do kraju, zmierzając ku Kanałowi Angielskiemu. Wiatr Zachodni z południowo—zachodniej strony sprawuje często władzę jak oszalały monarcha, pędząc przed sobą wśród dzikich przekleństw najwierniejszych dworzan na rozbicie, klęskę i śmierć.

Pogoda przy południowo—zachodnim wietrze jest par excellence kiepską pogodą. Nie cechuje jej gęsta mgła, raczej zacieśnianie się widnokregu, tajemnicze przesłonięcie brzegów chmurami, które tworzą jakby niskie, sklepione więzienie nad biegnącym statkiem. Wiatr Zachodni nie poraża ludzi ślepotą, tylko skraca im wzrok. Nie mówi do marynarza: „Oślepniesz”, lecz ogranicza mu pole widzenia i budzi w jego piersi strach przed lądem. Zabiera mu połowę sił, połowę sprawności. Często się zdarzało, że stałem w długich gumowych butach i ociekającym wodą nieprzemakalnym ubraniu u boku mego dowódcy na rufie statku, który wracał do kraju przez Kanał Angielski; patrzyłem ku przodowi w szarą, udręczoną wodną pustynię i nieraz słyshałem ciężkie westchnienie, które kończyło się uwagą wyrzeczoną niby to niedbałym tonem:

— Mało co widać w taką pogodę.

Odpowiadałem równie cicho i niedbale:

— Tak jest, panie kapitanie.

Było to po prostu odruchowe, wypowiedzenie nieustannej myśli łączącej się ściśle ze świadomością, że ląd jest gdzieś przed nami i że okręt pędzi bardzo szybko. Silny wiatr, silny wiatr! Któż by śmiał się użalać na silny wiatr? To przecież łaska ze strony Zachodniego

Króla, który włada niepodzielnie północnym Atlantykiem od szerokości Azorów do szerokości przylądka Farewell. Cóż za wspaniałe zakończenie pomyślnej podróży! A jednak człowiek nie mógł jakoś przywołać na usta pełnego wdzięczności uśmiechu dworzanina. Wielki autokrata udzielał swej łaski z wyniosłym marsem na czole, marsem, który Wiatr Zachodni przybiera w chwili, gdy postanowił zgruchotać kilka okrętów, inne zaś pognać do domu jednym okrutnym i łaskawym podmuchem, którego i okrucieństwo, i łaskawość są równie niepokojące. — Tak jest, panie kapitanie. Mało co widać. I tak to głos oficera powtarzał myśl kapitana; obaj wpatrywali się przed siebie, pod ich stopami okręt pędził jakieś dwanaście węzłów w kierunku zawietrznego brzegu; a tylko parę mil przed rozkołysanym i ociekającym wodą bukszprytem, ogołoconym z żagli i jak włócznia skierowanym ukośnie ku górze, szary horyzont zamykał widok mnóstwem fal spiętrzonych gwałtownie, jakby chciał uderzyć w zniżające się chmury.

Straszny, groźny mars zaciemnia oblicze Wiatru Zachodniego, gdy władca jest w chmurnym, południowo—zachodnim nastroju; a z sali tronowej Króla dochodzą od strony zachodu silne porywy wiatru niby dzikie wrzaski rozszalałej wściekłości, którym użycza dostojenstwa tylko posępna wielkość widowni. Ulewa bombarduje pokład i żagle statku, jakby gniewna dłoń ciskała ją z krzykiem; a gdy noc nastanie—noc południowo—zachodniej burzy — wydaje się bardziej beznadziejna od cieni Hadesu. Południowo—zachodni nastrój potężnego Zachodniego Wiatru jest nastrojem bezświetlnym, pozbawionym słońca, księżyca, gwiazd i wszelkich połysków prócz fosforycznego lśnienia wielkich błamów piany, która kipi z każdej strony okrętu i rzuca niebieskawe błyski na ciemny, wąski kadłub kołyszący się w pędzie na burty, ścigany przez olbrzymie fale, oszołomiony wśród zgiełku.

W królestwie Zachodniego Wiatru złe noce spadają czasem na wracające do kraju statki, które dążą do Kanału Angielskiego; dni gniewu wstają nad nimi, bezbarwne i mgliste, jak światło niewidzialnych lamp odkręconych nieśmiałą ręką na scenie, gdzie szaleje wybuch roznamiętnionej tyranii; a wybuch ten jest straszliwy przez monotonię swych sposobów i wzrastającą ciągle gwałtowność. Są to wciąż te same chmury, ten sam zamglony widnokrąg. Ale wiatr jest silniejszy, chmury wydają się gęściejsze i bardziej przytłaczające, a fale stały się jakby większe i groźniejsze w ciągu nocy. Godziny, znaczone co minuta hukami rozbijających się fal, mijają wśród hałaśliwych, bombardujących szkwałów, które dopadają statku biegnącego wciąż naprzód i naprzód z pociemniałymi żaglami, z rejami i linami ociekającymi wodą. Ulewy są coraz częstsze. Przed każdym deszczem tajemniczy mrok Baczy się na statek, jakby cień jakiś przesuwiał się w górze nad szarymi chmurami. Niekiedy deszcz spływa strumieniem na głowę jak z rynny. Wydaje się, iż statek utonie, zanim pogrąży

się w morzu, jakby powietrze zamieniło się w wodę. Człowiek dyszy, bełkoce, jest oślepiiony i ogłuszony, zatopiony, wymazany z życia, rozpuszczony, unicestwiony i spływający wodą, jakby wszystkie jego członki w wodę się przemieniły. I z nerwami naprężonymi do ostateczności czeka, aby Zachodni Król się rozpogodził; powinno to nastąpić przy zmianie wiatru, przy czym jest prawdopodobne, że wszystkie trzy maszty statku będą w mgnieniu oka zmiecione.

XXVII

Poprzedzona wzrastającą gwałtownością szkwałów, a czasem słabą błyskawicą, niby sygnałem danym przez machnięcie zapaloną pochodnią wysoko ponad chmurami, zmiana wiatru wreszcie nadchodzi, ciężka chwila przejścia od posępnej, ukrytej gwałtowności południowo—zachodniej burzy do iskrzącego się, dotkliwego, jasnookiego gniewu, którym Król wybucha pod wpływem północno—zachodnich nastrojów. Oglądamy inną fazę jego wściekłości, furię usianą gwiazdami — może z nowiem księżyca na czole — potrząsającą szczątkiem poszarpanego płaszcza z chmur, wśród czarnych jak sadza szkwałów sypiących gradem i śniegiem niby deszczem kryształów i pereł, które odbijają się od rej, bębnią po żaglach i kłapią po nieprzemakalnym ubraniu bieląc pokłady okrętów zdążających do kraju. Słabe, czerwone błyskawice migocą w świetle gwiazd nad szczytami masztów. Zimny powiew huczy w naprężonym takielunku i sprawia, że statek drży cały aż do stępki, a przemoczeni ludzie na pokładach dygocą w mokrych ubraniach, zziębnięci do szpiku kości. Nim jeden szkwał przeleciał i zapadł na wschodzie, inny wygląda już spod zachodniego widnokregu i pędzi szybko, bezkształtny jak czarny worek z lodowatą wodą, gotów pęknąć nad głowami załogi pełnej poświęcenia. Humor władcy oceanu się zmienił. Każdy powiew z okresu mglistej pogody — jakby rozgrzany przez żar serca rozplomienionego gniewem — ma teraz swój odpowiednik w zimnych podmuchach, które, rzekłbyś, wydobywają się z piersi zlodowaciałej od nagłego przewrotu uczuć. Zamiast oślepić ludzi i miażdżyć ich ducha straszliwym mechanizmem z chmur i mgieł, i deszczu, i fal Król Zachodu zużywa swą siłę na to, by pogardliwie siec grzbiety sopłami lodu, wyciskać łzy ze znużonych oczu jakby pod wpływem zgryzoty i sprawić, że wycieńczone ciała dygocą żałośnie. Lecz każdy nastrój wielkiego autokraty ma swoistą wielkość i każdy jest ciężki do zniesienia. Tylko że północno—zachodnia faza tego potężnego widowiska nie demoralizuje do tego stopnia, ponieważ w przerwach między gradowymi i śnieżnymi szkwałami północno—zachodniego sztormu można sięgnąć wzrokiem daleko.

Widzieć! widzieć! Oto namiętne pragnienie zarówno marynarza, jak i reszty ślepej ludzkości. Każde ludzkie stworzenie dąży do tego, aby widzieć jasno drogę przed sobą w ciągu naszego mglistego i burzliwego istnienia. Słyszałem raz, jak opanowany, milczący, przeciętnie wrażliwy człowiek wybuchnął namiętnie po trzech dniach ciężkiej drogi z burzliwym południowo—zachodnim wiatrem: „Boże wielki, gdybyśmy choć cośkolwiek mogli zobaczyć!”

Zeszliśmy właśnie na dół, aby naradzić się chwilę w szczelnie zamkniętej kajucie; pod światłem kopcącej lampy leżała na zimnym, lepkim stole wielka biała mapa, zwiotczała i wilgotna. Mój kapitan rozparł się na tym milczącym, zaufanym doradcy marynarza, umieściwszy jeden łokieć na wybrzeżu Afryki, a drugi w sąsiedztwie przylądka Hatteras (była to mapa generalna północnego Atlantyku) i podniósł surową, zarośniętą twarz, patrząc we mnie na wpeł ze zniecierpliwieniem, na wpeł pytająco. Nie widzieliśmy słońca, księżyca ani gwiazd przez jakieś siedem dni. Kryły się przed wściekłością Zachodniego Wiatru chyba już więcej niż od tygodnia, a w ciągu trzech ostatnich dni południowo-zachodni sztorm wzmógł się od „silnego”, przez „bardzo silny”, do „gwałtownego”, jak świadczyły zapiski w moim dzienniku okrętowym. Potem rozstaliśmy się z kapitanem; wrócił na pokład, posłuszny temu tajemniczemu wezwaniu, co dźwięczy chyba zawsze w uszach kapitana — ja zaś poszedłem zataczając się do swej kajuty z niejasnym zamiarem zapisania słów: „Wiatr gwałtowny”, w dzienniku okrętowym, który nie był doprowadzony do ostatniej chwili. Ale nie zrobiłem tego, natomiast wlałem, tak jak stałem, do swojej koi, w butach i czapce (to było obojętne, wszystko w kajucie przesiąkło wodą, ponieważ wielka fala rozbiła poprzedniej nocy luki świetlne na rufie), aby leżeć przez parę godzin jakby w koszmarze, czymś pośrednim między czuwaniem a snem, co miało stanowić tak zwany wypoczynek.

Wiatr Zachodni w swym południowym nastroju nie znosi, aby odpowiedzialni oficerowie statku spali lub choćby odpoczywali w pozycji leżącej. Po dwóch godzinach bezpłodnych, rozstrzelonych, gorączkowych rozmyślań o wszelkich możliwych rzeczach w tej ciemnej, wilgotnej, mokrej spustoszonej kajucie wstałem nagle i potykając się poszedłem na górę, na pokład. Władca północnego Atlantyku ciemnił wciąż swe królestwo i jego odległe kolonie z Zatoką Biskajską włącznie wśród ponurej tajemniczości ciężkiej, bardzo ciężkiej burzy. Siła wiatru, pomimo że szliśmy przed nim z szybkością jakichś dziesięciu węzłów, była tak wielka, że pchnęła mię na przednią część rufy, gdzie mój dowódca trzymał się wytrwale.

— Co pan o tym myśli? — krzyknął do mnie pytająco.

Myślałem po prostu, że obaj mamy tego już dosyć. Sposób, jaki potężny Wiatr Zachodni obiera czasem, aby rządzić swymi posiadłościami, nie zasługuje na pochwałę w oczach prawomyślnego człowieka o spokojnym usposobieniu, skłonnego do ustalania granic między złem a dobrem w obliczu sił przyrody, których hasłem jest naturalnie tylko potęga. Lecz nie odpowiedziałem nic, oczywiście. Dla człowieka, co się znalazł między swym kapitanem a wielkim Wiatrem Zachodnim, jak między młotem a kowadłem, milczenie jest dyplomacją najbezpieczniejszą. A przy tym znałem swego dowódcę. Nie był wcale ciekaw

mych myśli. Kapitanowie, którzy przed tronami wiatrów rządzących morzem ważą się na ich technieniu, mają swoistą psychikę, a jej działanie równie jest ważne dla statku i tych, co się na nim znajdują, jak zmienne nastroje pogody. W gruncie rzeczy mój kapitan w żadnych okolicznościach nie dbał w najmniejszym stopniu o to, co myślę lub co myśli ktokolwiek inny na jego statku. Odgadywałem, że miał tego wszystkiego mniej więcej dosyć i że właściwie szukał jakiegoś natchnienia.

Dumą jego życia stanowiło to, że nie zmarnował nigdy okazji do wykorzystania silnego wiatru, choćby ten był najbardziej gwałtowny, groźny i niebezpieczny. Jak ludzie pędzący na oślep ku otworowi w płocie, kończyliśmy zawrotnie szybką podróż z antypodów, lecąc w szalonym tempie wśród najbardziej mglistej pogody, jaką tylko pomięłam; ale psychika kapitana nie pozwalała mu stanąć w dryf przy silnym wietrze — a przynajmniej nie z własnej inicjatywy. Czuł jednak, iż bardzo prędko trzeba koniecznie coś zrobić. Chciał, żeby projekt wyszedł ode mnie, tak aby później, kiedy wydostaniemy się z tarapatów — mógł to wysunąć z właściwą sobie bezwzględnością i przypisać mi całą winę. Muszę mu oddać sprawiedliwość, że tego rodzaju pycha była jedyną jego słabostką.

Ale nic ze mnie nie wy dostał. Rozumiałem jego psychikę. A poza tym miałem wówczas swoje słabości (zupełnie różne od dzisiejszych), do nich zaś należało zarozumiałe przeświadczenie, że znam się świetnie na psychologii Wiatru Zachodniego. Wierzyłem — ni mniej, ni więcej — iż z genialną przenikliwością umiem odgadywać zamysły wielkiego władcy wysokich szez rokości geograficznych. Wydawało mi się, że już dostrzegam znaki wróżące odmianę w jego królewskim humorze. I rzekłem tylko:

— Powinno się wypogodzić ze zmianą wiatru.

— A to ci dopiero nowina! — rzucił mi pogardliwie kapitan głosem podniesionym do najwyższego tonu.

— Chcę powiedzieć, że to nastąpi przed zmierzchem! — odkrzyknąłem.

Nic więcej ze mnie nie wy dębił. Skwapliwość, z jaką chwycił się moich słów, świadczyła o nurtującym go niepokoju.

— No, niech tam — krzyknął udając zniecierpliwienie, jakby ustępował wobec długich nalegań. — Dobrze, dobrze. Jeśli do wieczora zmiany nie będzie, zwiniemy fokzagieli i statek schowa na noc głowę pod skrzydło.

Uderzyła mnie malowniczość tego określenia w zastosowaniu do statku, który staje w dryf, aby się wydostać ze sztormu, i pod którego piersią przebiegają fale jedna za drugą. Ujrzałem w myśli, jak będzie odpoczywał wśród zgiełku żywiołów, niby morski ptak śpiący z głową schowaną pod skrzydło na rozszalałych wodach podczas burzy. Zdanie to w

malowniczej dokładności, w trafnym odczuciu jest jednym z najwyrazistszych, jakie slyszalem z ludzkich ust. Ale co sie tyczylo rozkazu, aby zwinac fokzagiela, zanim statek bedzie mogl schowac glowe pod skrzydlo—mialem co do tego powazne watpliwosci. Byly usprawiedliwione. Ten wytrzymały kawał płótna został skonfiskowany przez despotyczny rozkaz Zachodniego Wiatru, do którego należy życie ludzi i dzieła ich rąk w obrębie jego królestwa. Rozległ się przyciszony huk jakby wystrzału i fokzagiela znikł w mglistym powietrzu; z mocnego płótna nie został nawet pojedynczy strzęp, który by wystarczył na uskubanie garści szarpi dla — powiedzmy — rannego słonia. Wydarty z liklin rozplynał się jak kłęb dymu w dymnych, sunących chmurach, rozbitych i poszarpanych przez zmianę wiatru, albowiem zmiana nadeszła. Odsłonięte, niskie słońce spoglądało gniewnie z zamętu nieba na zmierzwione i straszliwe morze rozbijające się o brzeg. Rozpoznaliśmy leżący przed nami przyładek i spojrzeliśmy na siebie oniemiały ze zdumienia. Nie mając o tym pojęcia, przepłynęliśmy wzdłuż wyspy Wight, a tamta oto wieża, zabarwiona słabą wieczorną czerwienią pośród słonych wietrznych oparów, była morską latarnią na przyładku St. Catherine.

Mój kapitan otrząsnął się pierwszy z osłupienia. Oczy, które wyszły mu na wierzch, cofnęły się stopniowo do orbit. Psychika jego była na ogół zupełnie godna pochwały jak na przeciętnego marynarza. Ominęło go upokorzenie polegające na postawieniu statku w dryf przy silnym wietrze; i natychmiast człowiek ten o charakterze otwartym i szczerym rzekł z na wskroś dobrą wiarą, zacierając brunatne, włochate ręce — ręce majstra w morskim rzemiośle:

— Hm! Znaleźliśmy się mniej więcej tam, gdzie się spodziewałem.

Oczywistość i w pewnym sensie naiwność tego złudzenia, niedbały ton, odcień rodzącej się dumy były po prostu rozkoszne. Lecz w gruncie rzeczy spadła na kapitana jedna z największych niespodzianek, jakie rozpogadzający się Zachodni Wiatr zesłał kiedykolwiek na jednego z najświetniejszych swych dworzan.

XXVIII

Wiatry północne i południowe to, jak już mówiłem, pomniejsi książęta wśród morskich potęg. Nie mają własnych posiadłości i w ogóle nie są wiatrami panującymi. A jednak z ich pnia wywodzą się dynastie, które podzieliły między siebie wodne obszary globu. Pogoda całego świata opiera się na walce polarnych i równikowych dążeń tej rasy tyranów. Wiatr Zachodni jest królem najpotężniejszym. Wschodni rządzi między zwrotnikami. Podzielili między siebie wszystkie oceany. Każdy z nich na swój sposób sprawuje najwyższą władzę. Król Zachodu nie narzuca się swemu królewskiemu bratu, nie wkracza do jego dominiów. Jest barbarzyńcą północnego typu. Widzę go, jak siedzi władczo z obosiecznym mieczem na kolanach wśród malowanych i złożonych chmur zachodu, gwałtowny, lecz nie przebiegły, rozwścieczony, lecz nie złośliwy, z płomienną brodą na piersi, pochyliwszy kędzierzawą głowę ze złotymi lokami, imponujący, olbrzymi, o potężnych członkach, grmiącym głose, rozdętych policzkach i srogich niebieskich oczach, nagłąc do większej szybkości swe sztormy. Drugiego władcę, Króla Wschodu i krwawych porannych zórz, wyobrażam sobie jako szczupłego południowca o wyrazistych rysach, czarnych brwiach i ciemnym oku; zasiadł w szarej szacie wśród słonecznego blasku, wsparłszy o dłoń wygolony policzek, i obmyśla napaści — niezbadany, tajemniczy, pełen podstępów, bystry, subtelny.

Wiatr Zachodni dotrzymuje wiary swemu bratu, Królowi Wschodnich Wiatrów. „Podzieliliśmy się raz na zawsze”, zdaje się mówić szorstkim głosem ten prostoduszny władca. Rzuca po niebie jakby dla zabawy olbrzymimi masami chmur i ciska wielkie fale Atlantyku z wybrzeży Nowego Świata aż na oszronione przylądki starej Europy, która na swym pokrytym bliznami, pobrużdżonym ciele daje schronienie większej liczbie królów i władców niż wszystkie razem wzięte oceany świata. „Podzieliliśmy się raz na zawsze; a że ani wypoczynek, ani cisza na tym świecie nie przypadły mi w udziale, zostaw mnie w spokoju. Pozwól mi bawić się w krążki cyklonami, rzucać dyski skłębionych chmur i wirującego powietrza z krańca w kraniec mej ponurej krainy, nad wielkimi ławicami albo wzdłuż krawędzi pływających lodowisk; jednym dyskiem mierzę celnie w rozwartą kąt Zatoki Biskajskiej, drugi ciskam na fiordy Norwegii poprzez Morze Północne, gdzie rybacy wielu narodów patrzą baczenie w me gniewne oczy. Nadszedł czas królewskiej zabawy.”

I władca wysokich szerokości geograficznych wzdycha potężnie; zachodzące słońce spoczywa na jego piersi, a obosieczny miecz na kolanach; wydaje się znużony niezliczonymi wiekami znojnego panowania i posmutniały wskutek bezkresnej perspektywy przyszłych

wieków, gdzie praca siania wiatru i zbierania huraganu będzie się ciągnęła bez końca, póki królestwo żywych wód nie stanie się zamarzłym, nieruchomym oceanem.

Lecz drugi władca, przebiegły i obojętny, trzyma wygolony podbródek między wielkim a wskazującym palcem smukłej, zdradzieckiej dłoni i rozmyśla chytrze w głębi serca pełnego podstępów: „Aha! Nasz brat zachodni pograżył się w nastroju królewskiej melancholii. Zmęczyły go strzały z wielkich armat, igranie okrężnymi burzami, rozwijanie gęstych porpców mgły w swawolnej zabawie kosztem swych biednych, nędznych poddanych. Los ich jest godzien litości. Trzeba zrobić najazd na władztwo tego hałaśliwego barbarzyńcy, wielki wypad od Finisterre aż po Hatteras; zaskoczę jego rybaków, udaremnię wysiłki flot ufających jego potędze, sypnę chytrymi strzałami na ludzi zabiegających o jego łaski. To skończony niegodziwiec.” Powiedziane, zrobione — i Wiatr Wschodni opanowuje natychmiast północny Atlantyk, podczas gdy Zachodni Władca rozmyśla nad marnością swej nieograniczonej potęgi.

Pogoda panująca zwykle na północnym Atlantyku jest typowa dla sposobu, w jaki Wiatr Zachodni sprawuje rządy w swoim królestwie, gdzie słońce nigdy nie zachodzi. Północny Atlantyk stanowi jądro wielkiego władztwa. Jest to część dominiów Wiatru Zachodniego zaludniona najgęściej pokoleniami pięknych okrętów i dzielnych ludzi. Dokonano tam bohaterskich czynów i śmiałych wypraw w samym obrębie twierdzy Wiatru Zachodniego. Najlepsi żeglarze świata urodzili się i wychowali w cieniu jego berła, ucząc się władać statkami zręcznie i śmiało u stopni burzliwego tronu. Zuchwali miłośnicy przygód, uznojeni rybacy, admirałowie najmędrsi i najdzielniejsi, jakich świat widział, wypatrywali znaków na zachodnim niebie Władcy. Floty zwycięskich okrętów ważyły się na jego tchnieniu. Podrzuczał na dłoni eskadry trójpokładowców okrytych wojennymi bliznami i dla zabawy darł na strzępy bandery uświęcone tradycją honoru i chwały. Dobry z niego przyjaciel i niebezpieczny wróg, nie znający pardonu dla nieżeglownych statków i marynarzy o słabych sercach. Zwyczajem królów mało się liczy z życiem ludzi, których poświęca dla swej impulsywnej polityki; jest królem dzierżącym w prawicy nagi miecz obosieczny.

Wiatr Wschodni, najeźdźca posiadłości Zachodniego Władcy, to tyran o niewzruszonym obliczu, trzymający za plecami ostry puginał gotowy do zdradzieckiego ciosu. Podczas napadów na pomocny Atlantyk zachowuje się jak przebiegły i okrutny awanturnik bez krzty honoru i uczciwości. Widziałem, jak ten wychudły, zbójcecki szejik morza przesłaniał wyrazistą, pociągłą twarz warstwą gęstej, wysokiej chmury i zatrzymywał wielkie karawany okrętów, dochodzących do trzystu i więcej, u samych wrót Kanału Angielskiego. A co najgorsze, żadnym okupem nie można było nasycić chciwości

Wschodniego Wiatru, bo wszelkie zło sprawione przez jego najazdy ma na celu doskwieranie królewskiemu bratu z Zachodu. Patrzyliśmy bezsilnie na systematyczny, zimny, szarooki upór Wiatru Wschodniego; zmniejszone racje były na porządku dziennym i głód skręcający kiszki stał się udziałem każdego marynarza tej zatrzymanej floty. Co dzień nas przybywało. Grupki, gromady, rozproszone oddziały statków miotały się tam i sam przed zamkniętą bramą. A tymczasem statki wyruszające z kraju mijały nas, pędząc przez nasze upokorzone szeregi pod wszystkimi żaglami, jakie tylko mogły pokazać.

Wyobrażam sobie, że Wiatr Wschodni pomaga statkom opuszczającym kraj w złośliwej nadziei, iż przyjdzie na nie nagły kres i więcej się o nich nie usłyszy. Przez sześć tygodni zbójcecki szeik władał handlowym traktem ziemi, a tymczasem nasz prawowierny zwierzchnik, Wiatr Zachodni, spał głębokim snem jak znużony tytan lub też zatapiał się w beczynnym smutku, który znają tylko szczerze natury. Zupełna cisza panowała na zachodzie; na próżno spoglądaliśmy ku fortecy naszego władcy; król spał tak głęboko, że jego plądrujący brat ukraść mu z pochylonych pleców purpurowy płaszcz z chmur podbitych złotem. Gdzie się podział olśniewający skarb królewskich klejnotów wystawianych na pokaz przy każdym schyłku dnia? Znikły, przepadły, zdmuchnięte, porwane, nie zostawiając nawet złotej pręgi lub promienia na wieczornym niebie! Dzień za dniem poprzez zimną smugę niebios, naga i biedna jak wnętrze złupionej kasy, bezpromienne, ogołocone słońce skradało się wstydliwie, pozbawione okazałości i przepychu, aby ukryć się spieszenie pod wodami. Król spał w dalszym ciągu lub oplakiwał marność swej władzy i swej potęgi, a tymczasem najezdnik o wąskich wargach wyciskał piętno swego zimnego, nieubłaganego ducha na niebie i morzu. Z każdym świtem wschodzące słońce musiało brnąć przez szkarłatny strumień, jaśniejący i ponury jak rozlana posoka niebieskich ciał pomordowanych w ciągu nocy.

W wypadku, który opisuję, podły napastnik władał drogą przez jakieś sześć tygodni, zaprowadzając właściwe sobie metody rządzenia na najważniejszej części północnego Atlantyku. Wyglądało to, jakby Wiatr Wschodni tu przybył, aby pozostać na zawsze — lub co najmniej tak długo, póki wszyscy nie pomrzemy z głodu w tej zatrzymanej flocie — póki nas nie zamorzy niejako w obliczu wszelkiej obfitości, w bezpośrednim niemal zetknięciu z hojnym sercem imperium. I oto tkwiliśmy tam nakrapiając białymi, suchymi żaglami twarde błękit głębokiego morza. Na to nam przyszło, wzrastającej wciąż kompanii statków, z których każdy dźwigał swe brzemię ziarna, budulca, wełny, skór, a nawet pomarańcz, gdyż przyłączyło się do nas parę zapóźnionych szkunerów z owocami. Na to nam przyszło owej pamiętnej wiosny przy końcu lat siedemdziesiątych; pomykaliśmy to tu, to tam, zawiedzeni na każdym halsie, a nasze zapasy do cna się wyczerpały, tak że wymiatano skrzynie od chleba

i wydrapywano beczki po cukrze. Było to zupełnie w stylu Wiatru Wschodniego, głodzić ciała niewinnych marynarzy, a jednocześnie zatruwać ich proste dusze rozjątrzeniem prowadzącym do wybuchów bluźnierstw równie ponurych jak spływające krwią wschody słońca. Potem nastały szare dni pod baldachimem wysokich, nieruchomych chmur, niby wyrzeźbionych na marmurowej płycie barwy popiołu. A po każdym nędznym, zgłodniałym zachodzie słońca wzywaliśmy, złorzecząc, Wiatru Zachodniego, aby zbudził się choćby w najbardziej mglistym humorze — i, zwrócił nam wolność, niechby tylko po to, abyśmy mogli rozpędzić się i strzaskać dzioby statków o ściany naszego niedostępnego kraju.

XXIX

Przez powietrze właściwe Wiatrowi Wschodniemu, przejrzyste jak kryształ i załamujące promienie jak pryzmat, widzieliśmy naszą przeraźliwie liczną, bezbronną kompanię aż do tych statków, które w normalnych warunkach pozostałyby niewidoczne, z żaglami poniżej linii horyzontu. Wiatr Wschodni doznaje złośliwej uciechy w powiększeniu siły naszego wzroku prawdopodobnie po to, abyśmy spostrzegli wyraźniej dotkliwe upokorzenie i beznadziejność naszej niewoli. Ten wiatr jest zwykle pogodny—oto wszystko, co można powiedzieć na jego korzyść — prawie nadnaturalnie pogodny, jeśli mu się spodoba; ale w jakimkolwiek będzie usposobieniu, zawsze ma w naturze coś niesamowitego. Dwulicowość jego jest tak wielka, że wprowadza w błąd naukowa przyrządy. Żaden barometr nie ostrzeże przed wschodnim sztormem, choćby najwilgotniejszym. Byłoby to niesprawiedliwe i niewdzięczne, gdyby się rzekło, że barometr jest głupim instrumentem. Ale jego zasadnicza uczciwość nie może wręcz sprostać podstępom Wiatru Wschodniego. Po wielu latach doświadczenia najlepiej wypróbowany z barometrów, jakie wyruszyły kiedykolwiek na morze, przyśrubowane do grodzi kajuty, podniesie się prawie niezawodnie, za sprawą diabelskiej chytrłości Wiatru Wschodniego, właśnie w chwili gdy ten władca, odrzucając metodę nieugiętego, oschłego, obojętnego okrucieństwa, zamyśla utopić resztki ludzkiej wytrzymałości w potokach niezwykle zimnej i ohydnej ulewy. Szkwał z deszczem i gradem, i śniegiem, który wybucha zwiastowany przez błyskawicę u kresu zachodniej wichury, jest już dostatecznie zimny i odrętwiający, i dokuczliwy, i okrutny. Lecz gdy suchy wschodni sztorm zamienia się w mokry, wówczas rozpętany przez niego deszcz spada jak zatruty na głowy marynarzy. Jest to coś w rodzaju spokojnej, wytrwałej, oszołamiającej, nieskończonej ulewy, która uciska serce i otwiera je dla złych przeczuć. Ten burzliwy nastrój Wiatru Wschodniego majaczy na niebie czernią dziwaczną i zdumiewającą. Wiatr Zachodni rozwiesza nam przed oczami ciężkie, szare zasłony z mgły i piany, lecz napastnik ze wschodnich płytkich mórz, gdy zebrał całą swoją odwagę, całe okrucieństwo i zdobył się na burzę, odbiera nam wzrok, odbiera go doszczętnie, tak iż czujemy się beznadziejnie ślepi mając ład od strony zawietrznej. I oto ten wiatr właśnie sprowadza śnieżycę.

Z głębi czarnego i bezlitosnego serca zarzuca na statki biały, oślepiający całun. Więcej zna niczemnych podejść niż włoski ksiądz z siedemnastego wieku i równie mało ma sumienia. Bronią jego jest sztylet zatknięty pod czarnym płaszczem, gdy się udaje na swe nielegalne wyprawy. Najlżejsza możliwość jego pojawienia się napęlnia strachem wszystkie

statki, które uznają władzę Wiatru Zachodniego, od rybackich czólenek aż do czteromasztowników. Nawet gdy jest w najukładniejszym humorze, budzi lęk przed swą zdradą. Słyszałem, jak dziesiątki wind budziły się ze szczękiem wśród cichej nocy niby na komendę, zapełniając Downs chrzęstem kotwic wrywanych spiesznie z dna w panicznym strachu przy pierwszym tchnieniu zwiastującym przybycie Wiatru Wschodniego. Na szczęście, brak mu często odwagi; nie zawsze dociera do naszych nie osłoniętych brzegów; nie jest taki nieustraszony jak jego brat zachodni.

Natury tych dwóch braci, którzy podzielili się władztwem wielkich oceanów, są zasadniczo różne. To dziwne, że wiatry, które ludzie określają chętnie jako kapryśne, pozostają wierne swemu charakterowi w przeróżnych strefach ziemi. I tak Wiatr Wschodni przybywa do nas poprzez wielki kontynent, pędząc nad największym skupiskiem lądu na ziemi. Dla wschodniego wybrzeża Australii Wiatr Wschodni jest wiatrem morskim, przelatującym nad największą przestrzenią wody na globie; a jednak i tu, i tam zasadnicze jego rysy pozostają takie same zgadzając się z dziwną konsekwencją we wszystkim, co jest podłe i niskie. Członkowie dynastii Wiatru Zachodniego zmieniają się w pewnej mierze według stref, nad którymi panują, tak jak Hohenzollern, nie przestając być sobą, staje się Rumunem zasiadłszy na tronie w tym kraju lub jak księżę sasko-koburski uczy się przebierać swoje takie lub owakie myśli w bułgarskie zdania.

Autokratyczną władzę Wiatru Zachodniego — czy to będzie czterdzieści stopni na północ czy na południe od równika — cechuje otwarta, wspaniałomyślna, szczerza, barbarzyńska beztroska. Albowiem jest wielkim autokrata, aby zaś być wielkim autokrata, trzeba być wielkim barbarzyńcą. Zbyt długo urabiała mię jego władza, abym żywił teraz jakąkolwiek buntowniczą myśl w sercu. A przy tym czymże jest bunt w czterech ścianach pokoju przeciwko burzliwemu władaniu Wiatru Zachodniego! Pozostałem wiemy pamięci potężnego króla trzymającego obosieczny miecz w jednej ręce, a w drugiej nagrody wielkich dziennych rejsów i wspaniale szybkich podróży dla tych swoich dworzan, którzy umieją czatować bacznie na każdą oznakę jego tajemnego nastroju. Obliczaliśmy zawsze my, żeglarze dalekich wód, że na okres trzyletni przypadał jeden rok, kiedy Władca Zachodni dawał szkołę tym, którzy mieli coś do roboty na Atlantyku albo tam w dole wzdłuż czterdziestego stopnia szerokości na Oceanie Południowym. Trzeba było schować wszystko do kieszeni; a nie da się zaprzeczyć, że władca igrał niedbale z naszym życiem i mieniem. Lecz był zawsze królem potężnym, godnym panowania nad wielkimi wodami, gdzie, prawdę mówiąc, tylko śmiałość ludzka sprawiła, że człowiek wyrasta, gdzie go nie posiali.

Śmiałkowie nie powinni się skarżyć. Kupiec nie ma co narzekać na myto pobierane

przez potężnego króla. Potęga jego jest czasem przygniatająca; lecz nawet wówczas, gdy musieliśmy wyzywać go jawnie, jak na wybrzeżach Agulhas w drodze do kraju z Indii Wschodnich lub w czasie podróży na Wschód naokoło Hornu, Wiatr Zachodni zadawał nam otwarcie dotkliwe ciosy (i to prosto w twarz); trzeba się było trzymać i nie dać wytrącić zbyt z równowagi. A przy tym jeśli człowiek sprawiał się dzielnie, dobroduszny barbarzyńca pozwalał wywalczyć drogę tuż obok stopni swego tronu. Od czasu do czasu miecz opuszczał się i głowa spadała; ale jeśli człowiek poległ, czekał go imponujący pogrzeb i obszerny, wspaniały grób.

Oto król, przed którym wodzowie Wikingów gięli karki, a którego nowoczesny, pałacowy parowiec wyzywa bezkarnie dzień po dniu. Ale jest to tylko wyzwanie, nie zaś zwycięstwo. Wspaniały barbarzyńca siedzi na tronie w płaszczu z chmur podbitych złotem, patrząc z wysoka na wielkie okręty sunące jak mechaniczne zabawki po jego morzu i na zbrojnych w ogień i żelazo ludzi, którzy nie potrzebują już śledzić niespokojnie oznak królewskiego humoru. Lekceważy się władcę; lecz zachował całą swą siłę, całą wspaniałość i znaczną część swojej władzy. Nawet czas, który wstrząsa tronami, stoi po stronie tego króla. Obosieczny miecz w jego dłoni nie stracił nic na ostrości; wielki władca może nadal bawić się po królewsku huraganami, ciskając nimi z kontynentu republik na kontynent królestw — pewien, że zarówno nowe republiki, jak stare królestwa, i żar ognia, i siła żelaza, wraz z niezliczonymi pokoleniami śmiałych ludzi rozlecą się w proch u stóp jego tronu i przeminą, i zapadną w niepamięć, nim jego władztwo dobiegnie końca.

WIERNA RZEKA

XXX

Ujścia rzek przemawiają silnie do bujnej wyobraźni. Ich urok nie zawsze pociąga pięknem, gdyż bywają ujścia o wybitnie przygnębiającej brzydocie: niziny, moczary lub może jałowe wzgórza piasku pozbawione powabnych kształtów i miłego wyglądu, pokryte lichą skąpą roślinnością, która przywodzi na myśl biedę i bezużyteczność. Czasem taka brzydota jest tylko odrażającą maską. Rzeka o ujściu podobnym do wyrw w piaszczystym wale może płynąć przez najurodzajniejszą krainę. Lecz wszystkie ujścia wielkich rzek mają swój czar — urok rozwartej bramy. Woda jest dla człowieka przyjazna. Ocean — część przyrody najbardziej odległa w niezmienności i majestacie swej potęgi od ludzkiego ducha — sprzyjał od wieków przedsiębiorczym narodom ziemi. A wśród wszystkich żywiołów jest tym, któremu ludzie zawsze byli skłonni się powierzyć, jakby jego ogrom zawierał nagrodę równą swojej wielkości.

Gdy się patrzy z pełnego morza, otwarte ujście rzeki obiecuje zaspokoić wszelkie pragnienia fantastycznych przygód. Ta droga otwarta dla przedsiębiorczości i odwagi zachęca odkrywcę wybrzeży do nowych wysiłków celem urzeczywistnienia wielkich nadziei. Dowódca pierwszej rzymskiej galery był pewnie głęboko pochłonięty widokiem ujścia Tamizy, gdy obrócił spiczasty dziób swego okrętu na zachód tuż przy North Foreland. Ujście Tamizy piękne nie jest; nie ma ani szlachetnych zarysów, ani romantycznej wielkości, ani uśmiechniętego powabu; lecz jest rozwarte szeroko, obszerne, nęcące, przyjazne od pierwszego wejrzenia, owiane aż po dziś dzień dziwną tajemniczością.

Prowadzenie statku musiało skupiać całą uwagę Rzymianina wśród spokoju letniego dnia (marynarz wybrał sobie zapewne odpowiednią pogodę), a pojedynczy rząd długich wiosł (galera była przypuszczalnie lekkim statkiem, nie zaś triremą) spadał w spokojnym rytmie na powierzchnię wody, na szklaną taflę odbijającą wiernie klasyczny kształt okrętu i zarysy odludnych brzegów z lewej strony. Przypuszczam, że dowódca galery płynął trzymając się lądu i przebył tak zwane dzisiaj Margate Roads wymacując starannie drogę wzdłuż ukrytych ławic piasku, z których każda ma teraz latarnię morską lub pławę na obu końcach. Rzymianin musiał być niespokojny, choć prawdopodobnie zebrał przedtem na wybrzeżach Galii sporo wskazówek z opowieści kupców, poszukiwaczy przygód, rybaków, handlarzy niewolników, piratów — wszelkiego rodzaju nieurzędowych osobników

związanych z morzem w sposób mniej lub więcej poprawny. Słyszał zapewne o przesmykach i piaszczystych mieliznach, o przyrodzonych cechach kraju mogących służyć za znaki orientacyjne, o wsiach i plemionach, i sposobach handlu zamiennego tudzież ostrożnościach, które należy zachować; wysłuchiwał też pouczających opowieści o tubylczych wodzach pomalowanych na różne niebieskie odcienie, wodzach, których charakter — chciwość, okrucieństwo lub uprzejmość — zapewne opisywano mu z tym talentem do barwnego opowiadania, który jest jakby wrodzony ludziom o podejrzanym moralności i lekkomyślnym charakterze. Nakarmiwszy swój niepokój tego rodzaju jaskrawymi opowieściami ów żeglarz —wojak z krótkim mieczem u boku, z brązowym hełmem na głowie, pionierski kapitan wojennej floty cesarów, płynął w górę rzeki, jak umiał najlepiej. Ciekaw jestem, czy plemię zamieszkujące wyspę Thanet było dzikie z natury, gotowe zaskoczyć z tyłu nieostrożnych marynarzy dzierżąc nabijane kamieniami maczugi i drewniane lance.

Spomiędzy wielkich handlowych rzek na tych wyspach chyba tylko jedna Tamiza może budzić romantyczne uczucie ze względu na to, że odgłosy ludzkiej pracowitości i widok ludzkiego trudu nie sięgają wzdłuż jej brzegów aż do morza i nie psują wrażenia tajemniczej przestrzenności wywołanej przez zarys wybrzeża. Szeroka brama rozwarta na płytkie Morze Północne przechodzi stopniowo w zwężony kształt rzeki: ale jeszcze przez długi czas statek czuje się jak na otwartym morzu, sterując na zachód przez jeden z oznakowanych światłami i pławami przesmyków Tamizy — jak Queen's Channel, Prince's Channel, Four—Fathom Channel — lub też płynąc rzeką Świn od północy. Pęd żółtego przyływu niesie okręt jakby w nieznane między dwiema niknącymi liniami wybrzeża. Krajobraz nie ma tu wyraźnego charakteru, nie ma wybitnych, rozstawionych szeroko znaków orientacyjnych dla oka; nie widać tu w dole nic, co by zapowiadało największe ludzkie skupisko na ziemi, umieszczone nie dalej niż o dwadzieścia pięć mil, tam gdzie słońce zachodzi wśród zorzy rozgorzałej na złotym tle, a ciemne, niskie brzegi dążą na swoje spotkanie. W wielkiej ciszy głęboki, odległy huk wielkich armat próbowanych w Shoeburyness błądzi wokoło Norę — historycznej miejscowości pozostającej pod opieką jednego z urzędowych stróżów Anglii.

XXXI

Piaski Nore pozostają zalane nawet przy niskiej wodzie i nie widziało ich ludzkie oko; lecz Nore jest nazwą, która wywołuje wizję historycznych zdarzeń, bitew, flot, buntów, straży stojącej na warcie u wielkiego pulsującego serca Państwa. Ten idealny punkt ujścia, ten ośrodek wspomnień zaznaczony jest na stalowosiwej przestrzeni wód przez latarniowiec pomalowany na czerwono, który z odległości paru mil wygląda jak tania i dziwaczna zabaweczka. Kiedy płynąłem po raz pierwszy w górę rzeki, pamiętam, jak mię zdumiała małość tego barwnego przedmiotu; wyglądał niby drobna, ciepła plamka czerwieni zagubiona wśród nieskończoności szarych tonów. Zaskoczyło mię to, jak gdyby główna latarnia morska na wodnym szlaku największego miasta na ziemi musiała być rozmiarów imponujących. I patrzcie! Oto brunatny żagiel rozprzowy barki rzecznej zakrył ją doszczętnie przed moim wzrokiem.

Kiedy się wchodzi ze wschodu, pustkę i wielką rozpiętość ujścia Tamizy uwydatnia jasna barwa latarniowca znaczącego część rzeki powierzoną opiece jednego z admirałów (dowódcy obszaru Nore). Lecz wkrótce na kursie statku otwiera się ujście Medway z okrętami wojennymi zacumowanymi rzędem, z długim drewnianym pomostem Port Victoria, z kilku niskimi budynkami, które przypominają spieszenie zbudowaną osadę na dzikim, niezbadanym wybrzeżu. Sławne barki Tamizy siedzą na wodzie w brunatnych gromadkach niby ptaki na stawie. Na imponującej przestrzeni wielkiego ujścia ruch handlowy portu, w którym dokonywa się tak wielka część pracy świata i pracy ludzkiej myśli, staje się nieznaczny, rozproszony; cienkie sznury statków ciągną się aż do wschodniej dzielnicy i snują poprzez różne żeglowne kanały, które zaczynają się odgałęziać przy latarniowcu na Nore. Handlowe statki przybrzeżne sterują na północ; okręty dalekich wód kierują się na wschód z odchyleniem ku południowi, poprzez Downs, ku najdalszym krańcom świata. Między rozszerzającymi się brzegami, które zapadają w szarą, dymną dal, ogrom morza wchłania handlową flotę tęgich statków, które Londyn wysyła przy każdej wysokiej wodzie. Suną jedne za drugimi, mijając bardzo blisko wybrzeże Essexu. Jak paciorki różańca, odmawianego przez skrzętnych armatorów na intencję większych zysków dla świata, przesuwiają się jeden za drugim ku wolnej przestrzeni, a tymczasem na otwartym morzu statki dążące do kraju ukazują się pojedynczo i w gromadkach zza morskiego horyzontu zamykającego ujście rzeki między Orfordness i North Foreland. Zmierzają wszystkie ku Nore, ciepłej plamce czerwieni wśród płowych i szarych tonów, między odległymi brzegami,

które zbiegają się na zachodzie, niskie i płaskie, niby krawędzie olbrzymiego kanału. Morski obszar Tamizy ciągnie się w linii prostej, a gdy się zostawi za sobą Sheerness, brzegi wydają się bardzo odludne z wyjątkiem grupki domów, która się składa na Southend, lub tu i ówdzie samotnych drewnianych pomostów, gdzie statki naftowe zostawiają swój niebezpieczny ładunek, a zbiorniki z zapasami nafty, niskie i okrągłe, o z lekka sklepionych dachach, stoją nad samą krawędzią brzegu, niby środkowo—afrykańska wieś odtworzona z żelaza. Obrzeżone przez czarne, lśniące kałuże, płaskie bagno ciągnie się milami. Daleko w głębi grunt się wznosi zamykając widok nieprzerwanym lesistym stokiem, tworzącym w oddali nieskończony wał porośnięty krzewami.

Potem przy łagodnym zakręcie Lower Hope Reach ukazują się wyraźnie grupki fabrycznych kominów, wysokie i smukłe nad przysadzistymi szeregami wytwórni cementu w Grays i Greenhithe. Dymią spokojnie na tle ogromnej jasności wspaniałego zachodu słońca nadając krajobrazowi przemysłowy charakter; mówią o pracy, fabrykach i handlu, jak kępy palm na koralowych brzegach dalekich wysp mówią o bujnym wdzięku, o pięknie i sile podzwrotnikowej przyrody. Domy Gravesend tłoczą się na brzegu jakby w nieładzie, rzekłbyś, zbiegły na chybił trafił ze szczytu wzgórza w głębi krajobrazu. Tu się kończą płaskie wybrzeża Kentu. Flota holowników parowych stoi na kotwicy przed różnymi molami. Rzuca się w oczy wieża kościelna, pierwsza, którą się dostrzega wyraźnie z morza, pełna wdzięku i zadumy, pogodna w swym pięknym kształcie nad chaotycznym nieporządkiem ludzkich domostw. Lecz z drugiej strony, na płaskim brzegu Essexu, bezkształtny i samotny czerwony gmach — wielki stos cegieł o licznych oknach i łupkowym dachu, bardziej niedostępnym od alpejskich zboczy — góruje nad zakrętem w swej potwornej brzydocie jako najwyższy, najcięższy budynek na mile wokoło, niby hotel, niby kamienica czynszowa (o wszystkich mieszkaniach do wynajęcia), wygnana tu na te pola z ulicy, z West Kensington. Tuż blisko, jakby za węglem, na molo z kamiennych bloków i drewnianych pali, biały maszt, wysmukły jak źdźbło słomy i przekreślony reją niby drutem do robótek z włóczki, porusza flagą i kulą sygnałową czuwając nad kilkorgiem ciężkich wrót dokowych. Szczyty masztów i okrętowych kominów sterczą ponad flachami z giętego żelaza. Jest to wejście do Tilbury Dock, najnowszego ze wszystkich doków londyńskich i położonego najbliżej morza.

Między stłoczonymi domami Gravesendu i potwornym stosem czerwonych cegieł na wybrzeżu Essexu okręt zostaje oddany całkowicie we władzę rzeki. Ten poprzez różne żeglowne kanały, które zaczynają się odgałęziać przy latarniowcu na Norę. Handlowe statki przybrzeżne sterują na północ; okręty dalekich wód kierują się na wschód z odchyleniem ku południowi, poprzez Downs, ku najdalszym krańcom świata. Między rozszerzającymi się

brzegami, które zapadają w szarą, dymną dal, ogrom morza wchłania handlową flotę tęgich statków, które Londyn wysyła przy każdej wysokiej wodzie. Suną jedne za drugimi, mijając bardzo blisko wybrzeże Essexu. Jak paciorki różańca, odmawianego przez skrzętnych armatorów na intencję większych zysków dla świata, przesuwają się jeden za drugim ku wolnej przestrzeni, a tymczasem na otwartym morzu statki dążące do kraju ukazują się pojedynczo i w gromadkach zza morskiego horyzontu zamykającego ujście rzeki między Orfordness i North Foreland. Zmierzają wszystkie ku Norę, ciepłej plamce czerwieni wśród płowych i szarych tonów, między odległymi brzegami, które zbiegają się na zachodzie, niskie i płaskie, niby krawędzie olbrzymiego kanału. Morski obszar Tamizy ciągnie się w linii prostej, a gdy się zostawi za sobą Sheerness, brzegi wydają się bardzo odludne z wyjątkiem grupki domów, która się składa na Southend, lub tu i ówdzie samotnych drewnianych pomostów, gdzie statki naftowe zostawiają swój niebezpieczny ładunek, a zbiorniki z zapasami nafty, niskie i okrągłe, o z lekka sklepionych dachach, stoją nad samą krawędzią brzegu, niby środkowo—afrykańska wieś odtworzona z żelaza. Obrzeżone przez czarne, lśniące kałuże, płaskie bagno ciągnie się milami. Daleko w głębi grunt się wznosi zamykając widok nieprzerwanym lesistym stokiem, tworzącym w oddali nieskończony wał porośnięty krzewami.

Potem przy łagodnym zakręcie Lower Hope Reach ukazują się wyraźnie grupki fabrycznych kominów, wysokie i smukłe nad przysadzistymi szeregami wytwórni cementu w Grays i Greenhithe. Dymią spokojnie na tle ogromnej jasności wspaniałego zachodu słońca nadając krajobrazowi przemysłowy charakter; mówią o pracy, fabrykach i handlu, jak kępy palm na koralowych brzegach dalekich wysp mówią o bujnym wdzięku, o pięknie i sile podzwrotnikowej przyrody. Domy Gravesend tłoczą się na brzegu jakby w nieładzie, rzekłbyś, zbiegły na chybił trafił ze szczytu wzgórza w głębi krajobrazu. Tu się kończą płaskie wybrzeża Kentu. Flota holowników parowych stoi na kotwicy przed różnymi mołami. Rzuca się w oczy wieża kościelna, pierwsza, którą się dostrzega wyraźnie z morza, pełna wdzięku i zadumy, pogodna w swym pięknym kształcie nad chaotycznym nieporządkiem ludzkich domostw. Lecz z drugiej strony, na płaskim brzegu Essexu, bezkształtny i samotny czerwony gmach — wielki stos cegieł o licznych oknach i łupkowym dachu, bardziej niedostępnym od alpejskich zboczy — góruje nad zakrętem w swej potwornej brzydocie jako najwyższy, najcięższy budynek na mile wokoło, niby hotel, niby kamienica czynszowa (o wszystkich mieszkaniach do wynajęcia), wygnana tu na te pola z ulicy, z West Kensington. Tuż blisko, jakby za węglem, na molo z kamiennych bloków i drewnianych pali, biały maszt, wysmukły jak źdźbło słomy i przekreślony reją niby drutem do robótek z włóczki, porusza

flagą i kulą sygnałową czuwając nad kilkorgiem ciężkich wrót dokowych. Szczyty masztów i okrętowych kominów sterczą ponad flachami z giętego żelaza. Jest to wejście do Tilbury Dock, najnowszego ze wszystkich doków londyńskich i położonego najbliższej morza.

Między stłoczonymi domami Gravesendu i potwornym stosem czerwonych cegieł na wybrzeżu Essexu okręt zostaje oddany całkowicie we władzę rzeki. Ten duch samotności, to morskie tchnienie, które towarzyszyło statkowi aż do Lower Hope Reach, opuszcza go przy pierwszym zakręcie w górę. Słony, cierpki zapach znika z powietrza wraz z poczuciem nieograniczonej przestrzeni otwierających się za progiem piaszczystych ławic poniżej Norę. Morskie wody przebiegają obok Gravesend, podrzucając wielkie beczki cumownicze umieszczone wzdłuż miasta; lecz tu jest kres swobody morza, które poddaje swój słony prąd potrzebom, fortelom, maszynom pracujących znojnio ludzi. Nabrzeża, przystanie, wrota doków, schody następują jedne za drugimi nieprzerwanym ciągiem aż do London Bridge, a gwar ludzkiego trudu napęnia rzekę groźnym, szemrzącym pomrukiem jakby zdyszanego, nieustannego sztormu. Wodny szlak, tak jasny u góry i szeroki u dołu, ciągnie się, uciśniony przez cegły i wapno, i kamień, między szerniałymi belkami i brudnym szkłem, i rdzawym żelazem — pokryty czarnymi barkami, smagany przez wiosła i śruby, przeciążony statkami, obwieszony łańcuchami, omroczonego przez mury zamieniające jego łożysko w stromy wąwóz zasnuty mgłą dymu i kurzu.

Przestrzeń Tamizy od London Bridge do Albert Docks tak się ma do innych nadrzecznych dzielnic portowych jak dziewiczy las do ogrodu. Tej dzielnicy nie zbudowano, wyrosła sama przez się. Przypomina dżunglę niewyraźnym, różnorodnym i nieprzeniknionym wyglądem budynków wzdłuż brzegu, nie rozmieszczonych według celowego planu, lecz jakby wyrosłych przypadkiem z rozspanych nasion. Niby skłębiona masa zarośli i lian, przesłaniająca ciche głębie niezbadanej dziczy, kryją te zabudowania głębiny londyńskiego życia, nieskończenie różnorodnego i kipiącego siłą.

W innych nadrzecznych portach jest inaczej. Otwierają się ku swej rzece bulwarami podobnymi do rozległych polanek, ulicami niby aleje wycięte w gęstym lesie dla wygody handlu. Myślę tu o portach, które widziałem — na przykład o Antwerpii, o Nantes albo Bordeaux, a nawet o starym Rouen, gdzie nocny wachtowy na statku, oparłszy się łokciami o poręcz nadburcia, patrzy w okna sklepów i wspaniałych kawiarni i widzi, jak publiczność wchodzi do gmachu Opery i opuszcza go po przedstawieniu. Lecz Londyn, najstarszy i największy z portów rzecznych, nie posiada nawet stu jardów otwartych bulwarów wzdłuż rzeki. Ciemne w nocy i nieprzeniknione jak oblicze lasu jest londyńskie wybrzeże. Jest to wybrzeże nad wybrzeża, gdzie można oglądać życie tylko w jednej postaci i gdzie tylko jeden

rodzaj ludzi pracuje znośnie na skraju rzeki. Ciemne w nocy i nieprzeniknione jak oblicze lasu błota, na którym leżą barki wyciągnięte na brzeg, a wąskie uliczki schodzące aż na krawędź wybrzeża przypominają ścieżki wydrażone i wydeptane wśród gąszczu, którymi gruba zwierzyna schodzi pić na brzegi podzwrotnikowych strumieni.

Za gęstwą budynków na londyńskich wybrzeżach rozpościerają się doki gładkie i spokojne, zagubione wśród domów jak ciemne laguny ukryte w gęstym lesie. Leżą schowane w poplątanym gąszczu zabudowań, a łodygi masztów górują gdzieś nad dachami czteropiętrowych magazynów.

Dziwne jest to zestawienie dachów ze szczytami masztów, murów z rejami. Pamiętam raz, jak uprzytomniono mi w sposób namacalny dziwaczną tego połączenia. Byłem pierwszym oficerem pięknego statku wprowadzonego właśnie do doku z ładunkiem wełny z Sydney po dziewięćdziesięciu dniach podróży. Nie minęło pół godziny, odkąd zajęliśmy nasze leże, i wciąż jeszcze byłem zajęty cumowaniem statku do kamiennych pacholek bardzo wąskiego nabrzeża naprzeciw wysokiego składu towarów. Stary człowiek o zarośniętym podbródku i mosiężnych guzikach na kurtce szedł spiesźnie wzdłuż nabrzeża obwołując mój statek. Był to jeden z urzędników zwanych dokmistrzami, nie ten, co nas cumował, ale drugi, który był przedtem zajęty bezpiecznym zacumowaniem parowca w drugim końcu doku. Dostrzegłem z daleka, że jego niebieskie oczy o twardym spojrzeniu patrzyły w nas jak urzeczone; dziwnie był czymś pochłonięty. Zaciekawilo mię, co ten zacny wilk morski znalazł do skrytykowania w takielunku mego statku. I ja też spojrzałem w górę z niepokojem. Nie mogłem tam dostrzec nic wadliwego. A może mój dymisjonowany kolega w zawodzie po prostu zachwyca się idealnym porządkiem osprzętu, pomyślałem z ukryta dumą; albowiem za wygląd statku odpowiada pierwszy oficer i jemu należą się pochwały lub nagany dotyczące zewnętrznego stanu okrętu. Tymczasem stary wilk morski („eks-szyper przybrzeżny” było napisane wielkimi literami na całej jego postaci) przykuszykał do statku w ciężkich, lśniących butach i — kiwając ramieniem krótkim i grubym jak płetwa foki, zakończonym łapą czerwoną niby surowy befszyk — zawołał w stronę rufy ochrypłym, słabym, wysilonym głosem, jakby wszystkie możliwe gatunki mgieł Morza Północnego osiadły na stałe w jego krtani:

— Przebrasujcie je, panie! Jeśli pan nie będzie uważał, pańskie górne reje znajdują się w oknach tego oto składu towarów!

Był to jedyny powód jego zainteresowania dla pięknych rej statku. Wyznaję, że oniemiałem na chwilę wskutek tego dziwaczego zestawienia rej i szyb okiennych. Wybicie okien to ostatnia rzecz, jaka może przyjść na myśl w związku z górnymi rejami statku, chyba

że się jest doświadczonym dokmistrem w jednym z doków londyńskich. Staruszek odrabia} swoją drobną część pracy świata z należytą sprawnością. Jego małe błękitne oczka wypatrzyły niebezpieczeństwo z odległości kilkuset jardów. Zreumatyzowane nogi starego marynarza, zmęczone wieloletnim kołysaniem przysadzistego korpusu na pokładach małych statków przybrzeżnych i obolałe wskutek mil wydreptanych po kamiennych płytach bulwarów, zdążyły na czas, aby zapobiec śmiesznej katastrofie. Przykro mi, ale zdaje się, że odpowiedziałem mu z niecierpliwością, jakby jego słowa nie były dla mnie niespodzianką:

— Dobrze, dobrze! Przecież nie mogę zrobić wszystkiego na raz.

Stał blisko statku pomrukując coś pod nosem, póki reje nie zostały przebrasowane na mój rozkaz.

— W samą porę — odezwał się znowu zachrypłym, grubym głosem, rzucając krytyczne spojrzenie na piętrzącą się ścianę składnicy. — Pół suwerena zostało panu w kieszeni. Trzeba się zawsze rozejrzeć, jak tam jest z oknami, zanim pan dobieje statkiem do nabrzeża.

Była to dobra rada. Ale niepodobna myśleć o wszystkim, niepodobna przewidzieć zetknięcia się rzeczy pozornie tak od siebie odległych jak gwiazdy i tyki do chmielu.

XXXII

Widok statków zacumowanych w starych dokach Londynu przywodził mi zawsze na myśl stado łabędzi zamkniętych na zalanym wodą podwórzu brudnego czynszowego domu. Jednostajność murów otaczających ciemny staw, na którym siedzą statki, uwydatnia świetnie płynne, wdzięczne linie ich kadłubów. Lekkość tych kształtów, obmyślonych dla przeciwstawiania się wiatrom i morzom, sprawia, że przez kontrast z wielkimi stosami cegieł łańcuchy i liny ich cum wydają się niezbędne, jakby zapobiegały wzbiciu się statków w górę ponad dachy. Najłżejszy powiew wiatru skradający się zza węgła dokowych budowli porusza tymi jeńcami przykutymi do niewzruszonych brzegów. Wygląda to, jakby duch statku niecierpliwił się w swoim więzieniu. Te omasztowane kadłuby pozbawione ładunku niepokoją się przy najslabszym podmuchu mówiącym o swobodzie wiatrów. Choć krótko zacumowane, przesuwają się nieco na swych leżach chwiejąc niedostrzegalnie strzelistymi płatanimi lin i drzewc. Można dostrzec ich niecierpliwość, śledząc, jak szczyty masztów chwieją się na tle niewzruszonej, bezdusznej powagi wapna i kamieni. Gdy się przechodzi obok tych beznadziejnych więźniów przykutych do nabrzeża, lekki zgrzyt drewnianych odbijaczy rozlega się jak gniewny pomruk. Lecz w gruncie rzeczy może to i dobrze dla statków, że przechodzą okres ograniczenia wolności i wypoczynku, ponieważ takie ograniczenie i beczynne pogrążenie się w sobie mogą wyjść na dobre niesfornemu duchowi; nie chcę jednak przez to powiedzieć, aby statki były niesforne — przeciwnie, są stworzeniami wiernymi, co może poświadczyć wielu ludzi. A wierność jest wielkim ograniczeniem wolności, jest najsilniejszym z więzów pętających samowolę ludzi i statków na tym globie z lądu i morza.

Czasowa niewola w dokach uzupełnia każdy okres w życiu okrętów poczuciem dokonanego obowiązku i odegranej z pożytkiem roli w pracy świata. Doki są widownią tego, co świat uznałby za najpoważniejszą fazę w lekkim, skocznym, rozbujanym życiu statku. Ale bywają doki i doki. Brzydota niektórych doków jest przerażająca. Za żadne skarby świata nie zdradziłbym nazwy pewnej północnej rzeki o wąskim ujściu, niegościnnym i niebezpiecznym, o dokach, które przypominają senną zmore, ponurą, przygniatającą. Posępne ich brzegi są gęsto usiane olbrzymimi budowlami z drzewa podobnymi do szafotów, a wysokie szczyty owych budowli przesłania od czasu do czasu piekielna, mroczna chmura węglowego pyłu. Najpotrzebniejszy z surowców, za którego sprawą praca świata posuwa się naprzód, bywa tam rozdzielany wśród warunków największego okrucieństwa wyrządzanego

bezbронnym okrętom. Można by się obawiać, że wolny statek, zamknięty w pustym okręgu tych basenów, zmarnieje i zamrze jak dziki ptak wsadzony do brudnej klatki.

Lecz okręt — może wskutek swej wierności względem ludzi — potrafi wytrzymać bardzo wielką poniewierkę. Widziałem jednak statki wychodzące z pewnych doków niby na wpół żywi więźniowie z ciemnicy, statki zaszargane, pogiębione, zmienione nie do poznania pod wpływem brudu; ludzie z ich załóg toczyli białkami w czarnych, strudzonych twarzach wzniesionych ku niebu, co przysłonięte dymem i brudne, rzekłbyś, odbijało niechlujstwo ziemi.

Na korzyść doków londyńskiego portu po obu stronach rzeki można jedno powiedzieć: mimo wszelkich skarg na ich skąpe zaopatrzenie w potrzebny sprzęt, na ich przestarzałe przepisy, na niedostateczną sprawność (jak mówią), gdy chodzi o szybki załadunek, żaden statek nie wyszedł nigdy na wpół omdlały z ich bram. Londyn jest portem do ładunków masowych, jak przystoi największej stolicy świata. Porty o ładunkach masowych należą do arystokracji handlowych punktów ziemi, a wśród tej arystokracji Londyn uderza jak zwykle charakterem na wskroś odrębnym.

Dokom otwierającym się na Tamizę niepodobna zarzucić braku malowniczości. Wbrew mym nieuprzejmym porównaniom do łabędzi i podwórzy nie można zaprzeczyć, że każdy dok lub grupa doków wzdłuż północnej strony rzeki ma swój powab indywidualny. Zaczynając od przytulnego, małego St. Katherine's Dock, który leży zacieniony i czarny, niby spokojne jezioro pośród stromych skał; poprzez czcigodne i sympatyczne London Docks, nie mające ani jednego toru kolejowego na całym swym obszarze, gdzie wśród składnic towarów unosi się aromat korzeni i mieszczą się słynne piwnice z winem; w dół poprzez ciekawą grupę West India Docks, przez piękne doki w Blackwall, obok Galleons Reach, wejścia prowadzącego do Victoria and Albert Docks, aż do rozległego mroku wielkich basenów w Tilbury — każde z tych miejsc zamknięcia dla statków ma swoją odrębną fizjonomię, swój odrębny wyraz. A odrębność i powab tych doków polega na wspólnym ich rysie romantyzmu połączonego z pożytkiem.

Na swój sposób są one romantyczne, a rzeka, której służą, różni się bardzo od innych handlowych rzek świata. Przytulność St. Katherine's Dock, starodawny wygląd London Docks zapadają w pamięć na zawsze. Doki w dole Tamizy naprzeciwko Woolwich imponują rozmiarami i wielką brzydotą swego otoczenia — brzydotą tak malowniczą, że się staje rozkoszą dla oka. Kiedy się mówi o dokach Tamizy, słowo „piękny” jest nie na miejscu, lecz romantyzm władał tak długo tą rzeką, iż opromienił czarem jej wybrzeża.

Starożytność londyńskiego portu przemawia do wyobraźni długim szeregiem śmiałych

przedsięwzięć, które poczynały się z miasta i płynęły w świat na wodach rzeki. Nawet najnowszy z doków, Tilbury Dock, pociąga urokiem wypływającym z historycznych wspomnień. Królowa Elżbieta odbyła tu jedną ze swych wypraw— bynajmniej nie wspaniałą ani uroczystą, lecz wywołaną przez troskę o interesy państwa w chwili narodowego kryzysu. Groźby owych czasów przeminęły, a Tilbury jest teraz znane ze swoich doków. Są zupełnie współczesne, lecz ich odludność wśród trzęsawisk Essexu nadaje im coś romantycznego, zarówno jak dni przegranej towarzyszące ich powstaniu. Nic nie mogło być podówczas bardziej uderzające niż obszerne, puste baseny otoczone całymi milami pustych bulwarów i szeregi szop na ładunek, między którymi jeden czy dwa statki wyglądały jak zaczarowane dzieci zgubione w lesie chudych dźwigów hydraulicznych. Odnosiło się tam dziwne wrażenie zupełnego opuszczenia, zmarnowanej sprawności. Od pierwszej chwili Tilbury Docks działały bardzo sprawnie i były gotowe do pracy, lecz może pojawiły się na scenie zbyt wcześnie. Wielka przyszłość leży przed Tilbury Docks. Lecz te doki nie zaspokoją nigdy dawno odczuwanej potrzeby, jak brzmi sakramentalne zdanie stosowane do dróg kolejowych, tuneli, dzienników i nowych wydań książek. Pojawiły się na scenie zbyt wcześnie. Braku ich nigdy się nie odczuje, ponieważ już istnieją, nie spętane prądami, łatwo dostępne, wspaniałe i odludne, gotowe przyjąć i ugościć największe z okrętów pływających po morzu. Te doki są godne najstarszego z rzecznych portów świata.

W gruncie rzeczy mimo wszystkich krytyk, z jakimi się spotykają spółki dokowe, reszta doków nad Tamizą nie przynosi ujmy miastu o ludności liczniejszej niż ludność niektórych krajów. Rozrost Londynu jako dobrze zaopatrzonego portu odbywał się powoli, choć był godzien wielkiej stolicy— wielkiego rozdzielczego ośrodka. Nie trzeba zapominać, że Londyn nie posiada zaplecza o wielkich przemysłowych okręgach czy obszernych polach do naturalnej eksploatacji. Różni się tym od Liverpoolu, Cardiffu, od Newcastle czy Glasgow; i w tej samej mierze Tamiza różni się od Mersey, Tyne lub Clyde. Jest to rzeka historyczna i pełna romantyzmu, płynąca przez ośrodek wielkich spraw; wbrew wszelkim krytykom odnoszącym się do administracji Tamizy twierdzą, że rozwój tej rzeki odpowiada jej godności. Przez długi czas sama rzeka mogła obsłużyć zupełnie swobodnie handel zamorski i przybrzeżny. Działo się to w czasach, kiedy na odcinku zwanym The Pool, nieco poniżej London Bridge, statki zacumowane dziobem i rufą wśród najsilniejszego prądu tworzyły zwartą masę, niby wyspę pokrytą lasem chuderlawych, bezlistnych drzew; a gdy handel się rozrósł i rzeka nie mogła mu już podolać, pojawiły się St. Katherine's Docks i London Docks, wspaniałe przedsiębiorstwa odpowiadające potrzebom czasu. To samo można powiedzieć o innych sztucznych jeziorach pełnych statków, co dążą tam i z powrotem tym wielkim

szlakiem wiodącym do wszystkich części świata. Praca na brytyjskim szlaku wodnym przechodzi z pokolenia na pokolenie, trwa dzień i noc. Nic nie wstrzymuje nigdy jej bezsennej pilności prócz pojawienia się gęstej mgły, która obleka tętniącą życiem rzekę w szatę nieprzeniknionej ciszy.

Wówczas wszelki ruch, wszelkie dźwięki ustają stopniowo na wiernej rzece, słyhać tylko uderzenia dzwonów okrętowych, tajemnicze i przytłumione wśród białych oparów, od London Bridge prosto w dół aż do Nore, dźwięczące coraz ciszej na przestrzeni wielu mil, aż wreszcie rzeka rozszerza się w Morze Północne, a zakotwiczone statki stoją rozsiane z rzadka w bezpiecznych przesmykach między ławicami piasku u ujścia Tamizy. W ciągu długiej i przesławnej opowieści o latach znoej służby rzeki u narodu są to jedyne jej chwile wytchnienia.

W NIEWOLI

XXXIII

Statek w doku, otoczony nabrzeżami i ścianami składnic, wygląda jak więzień rozmyślający o swobodzie, jak pogrążony w smutku wolny duch, któremu narzucono niewolę. Łańcuch i tęgie liny trzymają go na uwięzi u kamiennych pachółków przy krawędzi zabrukowanego brzegu, a dokmistrz z mosiężnymi guzikami u kurtki snuje się niby ogorzały od wichrów więzienny stróż rzucając zazdrosne, czujne spojrzenia na cumy więżące bierny statek, cichy i bezpieczny, jakby pogrążony w głębokim żalu za dniami wolności i niebezpieczeństw na morzu.

Rój renegatów — nadzorców portowych, dokmistrzów, odźwiernych śluz i tym podobnych — zdaje się żywić wiele wątpliwości co do rezygnacji uwięzionego statku. Nie ma takiej ilości łańcuchów i lin, która by zaspokoila ich troskę o bezpieczne przykucie wolnych statków do silnej, błotnistej, ujarzmionej ziemi. „Niech pan wzmocni cumę na rufie”, oto słowa zwykłe na ich ustach. Piętnuję ich jako renegatów, gdyż po większej części byli swego czasu marynarzami. Zdawałoby się, że kalectwa przywiązane do starości — siwe włosy, zmarszczki koło oczu, węzły żył na rękach — są oznakami moralnego zatrucia, bo ci stróże narzuceni okrętom skradają się po nabrzeżach, jakby rozkoszowali się skrycie zgębieniem szlachetnych więźniów. Trzeba im więcej odbijaezy, więcej cum; trzeba im więcej szpringów, więcej szakli, więcej kajdan; chcieliby, aby statki o lotnych duszach stały się równie nieruchome jak kwadratowe bloki kamienia. Te znikczemniałe wilki morskie stoją na błotnistym bruku na tle długich rzędów nie krytych wagonów brzęczących łańcuchami i ogarniają nieprzyjaznym spojrzeniem statki od takielunku fokmasztu aż do poręczy nadburcia na rufie, przejęte wyłącznie żądzą tyranizowania biednych stworzeń pod fałszywym pozorem dobroduszości i pieczy. Tu i ówdzie ładunkowe dźwigi, wyglądające jak narzędzia tortur dla statków, chwieją okrutnymi hakami u końca długich łańcuchów. Gromadki robotników dokowych o zabłoconych nogach roją się po trapach. Jest to widok dojmujący, kiedy tylu ludzi ziemi, ludzi z lądu, których statki nic a nic nie obchodzą, depta podkutymi butami obojętnie, brutalnie, bezbronne ciało okrętu.

Na szczęście, nic nie może skazić jego piękności. To poczucie uwięzienia, poczucie okropnego i haniebnego nieszczęścia spadającego na istotę piękną i godną zaufania, odnosi się tylko do statków zacumowanych w dokach wielkich portów europejskich. Czuje się, że

zamknięto te statki bezprawnie, aby je pędzić od nabrzeża do nabrzeża po ciemnym, zatłuszczonym, kwadratowym stawie czarnej wody, w brutalnej nagrodzie u kresu wiernej podróży.

Statek zakotwiczony na otwartej redzie, z lichtugami u burty i własnymi taliami dźwigającymi ciężary, wypełnia na wolności jedną z funkcji swego życia. Nie ma tu ograniczenia wolności; jest przestrzeń, jasna woda dookoła, jasne niebo nad szczytami masztów, krajobraz z zielonych pagórków i urocze zatoki wokół kotwiczowiska. Marynarze nie opuszczają swego statku, zdając go na łaskawą opiekę ludzi z wybrzeża. Statek ma wciąż na pokładzie oddaną sobie gromadkę, która go dogląda; czujemy, że przesunie się wnet między przyładkami i zniknie. To tylko w kraju, w ojczystym doku, leży opuszczony, odcięty od wolności przez fortele ludzi, którzy myślą o prędkim wyładunku i o zyskownych opłatach za przewóz. Tylko wówczas ohydne, czworokątne cienie ścian i dachów padają na pokłady wraz z deszczem sadzy.

Dla człowieka, co nie widział nigdy niezwyklej szlachetności, siły i wdzięku, wysnutych przez wierne pokolenia budowniczych statków z głębi czystych, prostych dusz, widok, który można było oglądać przed dwudziestu pięciu laty, widok wielkiej floty kliprów zacumowanych wzdłuż północnej strony New South Dock — był porywający. Te statki — zacumowane po dwa u licznych mocnych drewnianych pomostów — zajmowały wówczas jakie ćwierć mili, licząc od żelaznych wrót doku strzeżonych przez policjantów; tworzyły długą, podobną do lasu perspektywę masztów, których wyniosłość sprawiała, że szopy z falistego żelaza wydawały się jeszcze niższe; bukszpryty sięgały daleko nad brzeg, białe i złote figury na dziobach, prawie olśniewające czystością kolorów, wznosiły się nad prostym, długim bulwarem, nad błotem i brudem nabrzeża, gdzie krzatali się ludzie w gromadkach i pojedynczo, niespokojni, brudni, pod bokiem wyniosłych, nieruchomych okrętów.

W czas przyływu widziało się, jak któryś z załadowanych statków o dobrze zamkniętych lukach opuszczał szereg i wypływał na wolną przestrzeń doku; przytrzymały go ciemne liny, wątle jak osnowa sieci pajęczej, ciągnące się od dziobu i rufy do pachółków na brzegu. Wdzięczny i nieruchomy statek, gotów jak ptak rozwinąć skrzydła, czekał tam, póki nie otworzyły się wrota doku i póki jeden lub dwa holowniki nie wpadły ze zgiełkiem, krążąc wkoło jakby z hałaśliwą troskliwością, aż wreszcie zabierały go na rzekę i wiodły przeprowadzając przez rozwiedzione mosty, przez wrota podobne do tam, między płaskimi końcami mola z odrobiną zielonej murawy okolonej żwirem; stał tam biały sygnałowy maszt z gaflem i reją, z której powiewało parę flag ciemnobłękitnych, czerwonych lub białych.

Ów New South Dock (była to jego urzędowa nazwa), dookoła którego skupiają się

moje wcześniejsze fachowe wspomnienia, należy do grupy West India Docks razem z dwoma mniejszymi i znacznie starszymi basenami nazwanymi „Importem” i „Exportem”, których wielkość handlowa należy już do przeszłości. Malownicze i czyste jak na doki, te bliźnie baseny ciągną się obok siebie połyskując ciemną, szklaną wodą, zamieszkałe z rzadka przez kilka statków zacumowanych do beczek lub umieszczonych daleko od siebie u końca szopy w rogach pustych nabrzeży, gdzie zdają się drzemać spokojnie, dalekie, nietknięte zamętami ludzkich spraw — raczej wycofane z obiegu niż czynne. Te dwa skromne baseny, staroświeckie, sympatyczne, były ogołoczone ze sprzętu i ciche; nie chwaliły się wyzywająco dźwigami, nie miały przyrządów do gorączkowej pracy na swych wąskich brzegach. Żadne szyny kolejowe ich nie obarczały. Grupki robotników o niezgrabnych ruchach wychodziły zza węglów szopy, aby zjeść w spokoju posiłek wydobyty z czerwonej bawełnianej chustki do nosa; wyglądali jak majówkowicze nad brzegiem samotnego górskiego stawu. Baseny owe były spokojne (i powiedziałbym: bardzo mało rentowne); pierwszy oficer jednego ze statków wciągniętych w nużącą, wytężoną, hałaśliwą krzątanicę New South Dock — oddalonego zaledwie o parę jardów — mógł się wymknąć w obiadowej porze i wałęsać wokół obu basenów, nie skrepowanych ani ludźmi, ani ich interesami, rozmyślając (o ile by to uznał za stosowne) o marności wszystkich ziemskich spraw. Te doki musiały być ongi pełne dzielnych, starych, powolnych statków kursujących do Indii, statków o kwadratowej rufie, które znosiły — jak sobie wyobrażam — swą niewolę z taką samą flegmą, z jaką przeciwstawiły tępe, uczciwe dzioby podzucającym je falom lub wyłaniały z siebie statecznie za pomocą własnych wind i talii cukier, rum, melasę, kawę lub drzewo kampszowe. Ale gdy poznałem te doki, nie było tam ani śladu eksportu; co się zaś tyczy importu zdarzyło mi się tylko widzieć kilka skąpych ładunków podzwrotnikowego budulca, olbrzymie, z gruba ociosane kłody drzewa żelaznego z lasów nad Zatoką Meksykańską. Leżały ułożone stosy potężnych pni i trudno było uwierzyć, że całą tę masę martwych, obdartych z kory drzew wydobyto z łona smukłego barku o niewinnym wyglądzie, a często i o pospolitym kobiecym imieniu — Ellen taka lub Annie owaka — wypisanym na pięknym dziobie. Ale tak dzieje się zwykle z wypakowanym ładunkiem. Kiedy go się rozłoży na nabrzeżu, wydaje się niepodobieństwem, aby wszystko to mogło się zmieścić na tym oto statku przy molo.

Były to spokojne, pogodne zakątki w pracowitym świecie doków, te baseny, dokąd ani razu nie miałem szczęścia wprowadzić statku po mniej lub więcej trudnej podróży. Lecz można się było przekonać od pierwszego wejrzenia, że ludzi i statków nigdy tam nie popędzano. Owe doki były takie spokojne, że choć się je dobrze pamięta, można wątpić, czy

w ogóle istniały — te miejsca wypoczynku dla znużonych statków mogących oddać się tam marzeniu, miejsca do rozpamiętywań raczej niż do pracy, gdzie złe okręty — postrzelone, leniwe, ciekące, nieznośne, niesterowne, kapryśne, uparte i w ogóle takie, z którymi nie można było sobie poradzić — miały w bród czasu, by policzyć swe grzechy i za nie żałować, posmutniałe i nagie, ogołocone ze swej podartej żaglowej odzieży, ze szczytami masztów nurzającymi się w kurzu i popiele londyńskiego powietrza. Bo nie mam wcale wątpliwości, że najgorszy ze statków żałowałby za grzechy, gdyby mu dano dość—czasu. Zbyt wiele ich znałem. Żaden statek nie jest z gruntu zły; a teraz, kiedy kłęb pary zdmuchnął z oblicza morza ciała żaglowców, które stawiały mężnie czoło tyłu burzom, zdmuchnął złe razem z dobrymi do otchłani przeznaczonej dla sprzętów, co wysłużyły swój czas — można śmiało powiedzieć, że wśród tych wygasłych pokoleń wiernych służebników nie znalazła się nigdy dusza zasługująca bezwzględnie na potępienie.

W New South Dock brakowało na pewno czasu — czy to uwięzionym statkom, czy ich oficerom — na wyrzuty sumienia, zagłębiania się w siebie, żal za grzechy lub jakikolwiek inny przejaw wewnętrznego życia. Od szóstej rano aż do szóstej wieczór ciężka praca w domu więziennym — który jest nagrodą za dzielność statków, co dotarły do portu — odbywała się spokojnie; wielkie stropy z ładunkiem sunęły nad nadburciem opadając ciężko w luki na znak uczyniony ręką przez trapowego. W New South Dock dokonywano załadunku specjalnie dla kolonii w tych wielkich (i ostatnich) dniach zwinnych kliprów, które były tak przyjemne z wyglądu, a tak — powiedzmy — podniecające, gdy się nimi manewrowało. Niektóre wyróżniały się urodą; było wśród nich wiele (łagodnie mówiąc) o nieco zbyt wysokich masztach; po wszystkich spodziewano się pięknych podróży; a w całym tym szeregu statków — których takielunek tworzył na niebie olbrzymią, gęstą sieć, a mosiądz świecił tak mocno, że policjant u wrót doku mógł dostrzec jego błyski tak daleko, jak tylko wzrok jego sięgał — w całym szeregu tych kliprów nie znalazłoby się prawie takich, które by znały więcej portów na szerokim świecie niż Londyn i Sydney albo Londyn i Melbourne, albo Londyn i Adelaide, a ze statków o mniejszym tonażu chyba jeszcze odwiedzające Hobart Town w dodatku. Można było prawie uwierzyć, że — jak mawiał o swym statku, starym „Duke of Sutherland”, drugi jego oficer z siwymi bokobrodami — klipry te znały lepiej drogę do antypodów niż ich Właśni dowódcy, którzy rok w rok zabierali je z Londynu, miejsca ich niewoli, do jednego z australijskich portów, gdzie przed dwudziestu pięciu laty nie czuły się więźniami, lecz poważnymi gośćmi, choć były zacumowane porządnie i mocno u drewnianych nabrzeży.

XXXIV

Te miasta na antypodach, mniejsze wówczas niż obecnie, okazywały wiele zainteresowania dla statków, ruchomych ogniw łączących je z „krajem”, ogniw, których liczba utwierdzała australijskie porty w poczuciu wzrastającego ich znaczenia. Statki stały się w tych miastach nieodłączną częścią powszednich miejscowych spraw. Działo się tak szczególnie w Sydney, gdzie z samego serca pięknego miasta, patrząc z góry perspektywą głównych ulic, można było widzieć klipry z wełną stojące przy Circular Quay — który to bulwar nie był, jak doki, otoczonym murami więzieniem, lecz częścią jednej z najpiękniejszych, najbardziej uroczych, rozległych i bezpiecznych za tok pod słońcem. Teraz wielkie parowce liniowe tkwią na tych leżach rezerwowanych zawsze dla arystokracji morza — statki istotnie wspaniałe i imponujące, ale dziś są, a w przyszłym tygodniu już ich nie ma; gdy tymczasem współczesne mi klipry o mieszanych ładunkach lub emigranckie, lub pasażerskie — odznaczające się pięknymi liniami statki o wielkim ożaglowaniu — czekały przez całe miesiące na swój ładunek wełny. Imiona ich dostępowały tego zaszczytu, że były znane w każdym domu. W niedzielę i święta obywatele miasta zjawiali się tłumnie, by zwiedzać okręt, a samotny oficer na służbie pocieszał się odgrywaniem roli cicerona — szczególnie wobec obywaterek o zachęcającym obejściu i należycie rozwiniętym poczuciu zabawy, która się nastrecała przy zwiedzaniu kajut mieszkalnych i służbowych. Dźwięki mniej lub więcej rozstrojonych pianin płynęły przez otwarte iluminatory, aż wreszcie lampy gazowe zaczynały migotać na ulicach i nocny wachtowy przychodził zaspany objąć swe obowiązki po niewystarczającej dziennej drzemce; spuszczał banderę i przywiązywał u trapu zapaloną latarnię.

Noc zapadała szybko nad milczącymi statkami, których załogi przebywały na lądzie. W górę krótkiej, stromej uliczki z szynkiem King's Head, popieranym przez kucharzy i stewardów floty, u końca George Street — gdzie tanie jadłodajnie (sześć pensów posiłek) są prowadzone przez Chińczyków (jadłodajnia Sum—Kum—ona była wcale niezła) — rozlegał się głos człowieka wołającego w równych odstępach czasu: „Gorące kielbaski!” Słuchałem nieraz godzinami tego najwytrwalszego z przekupniów (ciekaw jestem, czy umarł, czy też zrobił majątek) siedząc u nadburcia starego „Duke of Sutherland” (już biedak nie żyje! zginął gwałtowną śmiercią u wybrzeży Nowej Zelandii), urzeczony miarową monotonią ostrego, powtarzającego się krzyku i taki wściekły na idiotyczny urok, któremu podlegałem, że życzyłem przekupniowi, aby na śmierć się udławił kęssem własnego obrzydliwego towaru.

Koledzy moi twierdzili, iż funkcja nocnego wachtowego na statku uwięzionym (choć otoczonym szacunkiem) to głupie zajęcie, odpowiednie tylko dla starców. I zwykle najstarszy z marynarzy załogi dostaje tę funkcję. Ale czasem nie ma pod ręką ani najstarszego, ani też jakiegokolwiek innego z odpowiedzialnych marynarzy. W owych czasach załogi miały zwyczaj ulatniać się szybko. Tedy przypuszczalnie ze względu na moją młodość, niewinność i zamiłowanie do rozmyślań (które sprawiało, że guzdrałem się czasem przy pracy koło takielunku) pan B., nasz pierwszy oficer, mianował mię nagle na owo godne zazdrości stanowisko, oświadczając mi to w najbardziej ironiczny swój sposób. Nie żałuję związanych z tym przeżyć. Nocne wybryki miasta przedostawały się z ulic na wybrzeże podczas tych cichych wacht; łobuzy zbiegały w dół gromadkami, aby rozstrzygnąć jakąś kłótnię bójką na pięści z dala od policji, na ciemnej arenie na wpół ukrytej przez stosy ładunku; słychać było odgłosy uderzeń, jęk od czasu do czasu, tupot nóg i okrzyk: „Dość!”, wznoszący się nagle nad złowróżbnymi i gorączkowymi szeptami. Nocne ćmy, ścigające lub ścigane, wydawały niekiedy zduszone krzyki, po których zapadało głuche milczenie; inne skradały się jak duchy nabrzeżem wzdłuż statku zwracając się do mnie tajemniczo z niezrozumiałymi propozycjami. Dorożkarze byli także na swój sposób bardzo zabawni; dwa razy na tydzień w nocy, kiedy statek pasażerski A. S. N. Company miał przybyć, ustawiali naprzeciw całej szereg jaśniejących lamp. Schodzili z kozłów i soczystym językiem opowiadali sobie nawzajem nieprzyzwoite kawały, z których każde słowo dochodziło mnie wyraźnie, gdy siedziałem z papierosem na luku śródokręcia.

Raz prowadziłem przez jaką godzinę rozmowę na wskroś intelektualną z człowiekiem, którego nie mogłem dojrzeć wyraźnie; miał głos kulturalny i powiedział mi, że mieszka w Anglii; ja mówiłem do niego z pokładem, a on siedział na nabrzeżu na pace od pianina (wyładowanego z naszej ładowni tegoż popołudnia) i palił cygaro pachnące bardzo ładnie. Poruszyliśmy różne tematy, naukę, politykę, historię naturalną, mówiliśmy też o śpiewaczkach operowych. Wreszcie rozmówca mój zauważył nagle: „Wydajesz mi się dość inteligentny, mój człowieku”, i powiadomił mię z naciskiem, że nazwisko jego brzmi Senior, po czym odszedł — zapewne do hotelu. Wszystko to cienie! Cienie! W chwili gdy skręcał pod latarnią, wydało mi się, że dostrzegam białe bokobrody. To jest naprawdę wstrząsające, gdy pomyśle, że naturalnym biegiem rzeczy ów człowiek pewnie już teraz nie żyje. Nic nie można było zarzucić jego inteligencji, chyba może trochę dogmatyzmu. I nazywał się Senior! Pan Senior!

Moje stanowisko miało jednak strony ujemne. Raz w zimną, ciemną, wietrzną noc lipcową, gdy stałem sennie na rufie w miejscu osłoniętym od deszczu, coś podobnego do

strusia wbiegło po trapie. Mówię, że to stworzenie było podobne do strusia, gdyż biegło na dwóch nogach i machało krótkimi skrzydłami, jakby sobie pomagając. Był to jednak człowiek, tylko że kaftan jego, rozdarty na plecach i powiewający w dwóch połach koło ramion, nadawał mu ten dziwaczny ptasi wygląd. Przynajmniej domyślam się, że to był kaftan, bo niepodobna było coś dojrzeć wyraźniej. Jak się temu człowiekowi udało wpaść na mnie od razu z taką szybkością i nie potknąć się na obcym pokładzie, tego zrozumieć nie mogę. Musiał widzieć po ciemku lepiej niż kot. Chwytając oddech zasypał mię prośbami, abym mu pozwolił schronić się do rana w naszym kubryku. Stosownie do surowych rozkazów dowództwa odmówiłem, z początku łagodnie, a potem tonem ostrzejszym, gdy nalegał ze wzrastającą bezczelnością.

— Na miłość boską, niechże mnie pan wpuści! Gonią za mną — a ja zwędziłem zegarek!

— Proszę się stąd wynosić! — rzekłem.

— Niechże się pan nie znęca nad biedakiem, panie kolego! — zaskomlał żałośnie.

— No, marsz na ląd natychmiast. Słyszano?

Milczenie. Zdawało mi się, że się skulił, jakby mu zabrakło słów ze zmartwienia; potem — łup! poczułem wstrząs i ujrzałem olśniewający błysk, w którym natręt znikł zostawiając mię leżącego na wznak na pokładzie z najokropniej podbitym okiem; chyba jeszcze nikt nie oberwał takiego sińca podczas wiernego pełnienia obowiązków. Wszystko to cienie! Cienie! Mam nadzieję, że uszedł swym wrogom, że do dziś dnia żyje i prosperuje. Ale jego pięść była niezwykle twarda, a cios świetnie wymierzony w ciemnościach.

Miewałem tam i inne przeżycia, na ogół mniej bolesne i zabawniejsze, a jedno zakrawało na dramat, lecz najważniejsze z nich dotyczyło samego pana B., naszego pierwszego oficera.

Co noc wychodził na ląd, aby się spotkać w gabinecie jakiegoś hotelu ze swym starym kompanem, oficerem barku „Cicero” zacumowanego po drugiej stronie Circular Quay. Późną nocą słyszałem z daleka ich chwiejne kroki i podniesione głosy rozprawiające o czymś bez końca. Oficer barku „Cicero” odprowadzał swego kamrata. Bardzo przyjacielskim tonem dyskutowali mętnie bez ładu i składu przez jakieś pół godziny na nabrzeżu tuż przy naszym trapie, a potem słyszałem, jak pan B. nalegał, aby odprowadzić kolegę na jego statek. I odchodzili, a ich głosy rozmawiające wciąż z czułą przyjaźnią rozlegały się stopniowo coraz dalej naokoło portu. Nieraz się zdarzało, że wędrowali tak trzy albo cztery razy tam i z powrotem odprowadzając się nawzajem z czystej i bezinteresownej przyjaźni. Wreszcie gdy się po prostu zmęczeni lub może w chwili zapomnienia, udawało im się jakoś rozstać i

wkrótce deski naszego długiego trapu ugięły się trzeszcząc pod ciężarem pana B. wracającego nareszcie na statek.

Barczysta jego postać przystawała chwiejąc się na nabrzeżu.

— Wachtowy!

— Jestem.

Pauza.

Czekał na chwilę równowagi, zanim się odważył zejść po trzech stopniach wewnętrznego trapu od poręczy nadburcia do pokładu; a wachtowy, nauczony doświadczeniem, powstrzymywał się od ofiarowania pomocy, która byłaby przyjęta jako zniewaga w tej właśnie fazie powrotu. Ale nieraz drżałem, aby karku nie skręcił. Był bardzo tęgi.

Wreszcie zeskakiwał z łoskotem. Nigdy nie doszło do tego, by się musiał podnosić, lecz znalazłszy się na pokładzie zbierał myśli przez jaką minutę.

— Wachtowy!

— Jestem.

— Kapitan na statku?

— Tak jest.

Pauza.

— Pies na statku?

— Tak jest.

Pauza.

Nasz pies był stworzeniem chudym i nieprzyjemnym, podobnym raczej do chorowitego wilka niż do psa, i przy żadnej innej okazji nie zauważyłem, aby pan B. troszczył się o niego choćby w najmniejszym stopniu. Ale to pytanie nigdy nie zawiodło.

— Niech mi pan poda rękę, to się oprę.

Byłem zawsze przygotowany na tę prośbę. Opierał się na mnie ciężko, póki się nie znalazł blisko drzwi swej kabiny i nie chwycił za klamkę. Wówczas puszczał moje ramię od razu.

— Dosyc. Teraz sam sobie poradzę.

I umiał sobie poradzić. Umiał znaleźć drogę do koi, zapalić lampę, położyć się — tak, i wstać z łóżka, kiedy wezwałem go o wpół do szóstej; pojawiał się pierwszy na pokładzie i spokojną ręką podnosił do ust filiżankę rannej kawy, gotów sprawować swe obowiązki, jakby spał cnotliwie przez dziesięć godzin z rzędu; był to lepszy pierwszy oficer od niejednego, co nigdy grogu nie pokosztował. Umiał sobie z tym wszystkim poradzić, ale nie umiał poradzić

sobie w życiu.

Raz tylko nie udało mu się chwycić klamki od drzwi swej kajuty za pierwszym sięgnięciem. Poczekał chwilę, sięgnął znów i znów chybił. Opierał się coraz ciężiej o moje ramię. Westchnął przeciągle.

— Ta cholerna klamka!

Odwrócił się nie puszczając mego ramienia i księżyc w pełni oświetlił jego twarz jakby w« dnie.

— Czemuż nie jesteśmy na morzu — burknął z wściekłością.

— Tak jest.

Czułem potrzebę odezwania się, gdyż wisiał bezradnie na moim ramieniu i oddychał ciężko.

— Porty są do niczego — statki gniją, ludzie schodzą na psy!

Milczałem, a on powtórzył po chwili z westchnieniem:

— Chciałbym, żebyśmy już byli na morzu, daleko stąd.

— Ja także — ośmieliłem się wtrącić.

Trzymając mnie wciąż za ramię warknął:

— Pan! Co to pana obchodzi, gdzie statek jest? Pan... nie pije.

Lecz nawet tamtej nocy zdołał sobie w końcu „poradzić”. Pochwyił klamkę. Ale nie potrafił zapalić lampy (chyba nawet nie usiłował), choć rano był jak zawsze pierwszy na pokładzie, kędzierzawy, o grubym karku, pilnując ze zwykłym sobie ironicznym wyrazem i nieugiętym spojrzeniem, aby ludzie wzięli się do roboty.

Spotkałem go przypadkiem na ulicy w dziesięć lat później wychodząc z biura moich odbiorców towaru. Czyż mogłem go zapomnieć i jego słowa: „Teraz już sobie poradzę.” Poznał mnie od razu, pamiętał moje nazwisko i statek, na którym służyłem pod jego rozkazami. Obejrzał mię od stóp do głów.

— Co pan tu robi? — zapytał.

— Dowodzę małym barkiem — rzekłem — który bierze ładunek na wyspę Mauritius.
— Potem dodałem bezmyślnie: — A co pan tu robi?

— A ja — odpowiedział patrząc na mnie nieugięcie z dawnym ironicznym uśmiechem — a ja szukam jakiegoś zajęcia.

Czemuż nie ugryzłem się w język! Krucze, kędzierzawe włosy pana B. stały się siwe niby stal; był jak zawsze niezmiernie schludny, ale ubranie miał strasznie wytarte. Obcasy u jego świecących butów były przydeptane. Wybaczył mi jednak mój nietakt i po

Jechaliśmy razem dorożką zjeść obiad na moim statku. Obszedł go sumiennie, chwalił

z serdecznością i wieszował mi jak najszczerzej mego dowództwa. Przy obiedzie, kiedy częstowałem go winem i piwem, potrząsnął głową, a gdy popatrzyłem na niego pytająco, mruknął półgłosem:

— Skończyłem już z tym wszystkim.

Po obiedzie wyszliśmy znowu na pokład. Zdawało się, że pan B. nie może się oderwać od statku. Zakładałem nowe dolne wanty, a on chodził tu i tam, chwalił, poddawał projekty, udzielał mi rad w dawny swój sposób. Dwa razy odezwał się do mnie „mój chłopcze” i poprawił się zaraz na „kapitanie”. Mój pierwszy oficer opuszczał mnie właśnie (miał się żenić), ale ukryłem to przed panem B. Bałem się, że może wyjedzie z jakimś tragicznym żartem dając do zrozumienia, iż objąłby u mnie miejsce, a ja nie będę w stanie mu odmówić. Bałem się. To by było niemożliwe. Nie mógłbym dawać rozkazów panu B. i jestem pewien, że nie byłby ich ode mnie długo przyjmował. Nie potrafiłby z tym sobie poradzić, choć potrafił wyleczyć się z pijaństwa — za późno.

Wreszcie pożegnał się ze mną. Patrzyłem, jak się oddalał, tęgi, o grubym karku, i pytałem siebie ze ściśniętym sercem, ile mu zostanie w kieszeni, gdy zapłaci za swój nocleg. I zrozumiałem, że gdybym w tej chwili za nim zawołał, nie odwróciłby nawet głowy. On też jest już tylko cieniem, lecz wydaje mi się, że słyszę jeszcze jego słowa wypowiedziane na starym „Duke of Sutherland”, gdyśmy stali na pokładzie zalanym światłem księżyca:

— Porty są do niczego — statki gniją, ludzie schodzą na psy!

WTAJEMNICZENIE

XXXV

— Okręty! — wykrzyknął marynarz dobrze już w latach, odziany w czyste cywilne ubranie. — Okręty — powtórzył; jego bystry wzrok odwrócił się od mojej twarzy i pobiegł wzdłuż szeregu wspaniałych figur dziobowych, które ku końcowi lat siedemdziesiątych sterczały w zwartym rzędzie nad błotnistym brukiem New South Dock. — Okręty są zawsze w porządku; to tylko ludzie na nich...

Co najmniej z pięćdziesiąt kadłubów — budowanych z drewna, z żelaza pod hasłem piękna i szybkości, kadłubów o kształtach stanowiących najwyższe osiągnięcia współczesnego budownictwa okrętowego — stało zacumowanych w rzędzie dziobem ku nabrzeżu, jakby je zgromadzono na pokaz, ale nie na pokaz wielkiego przemysłu, tylko wielkiej sztuki. Były pomalowane na szaro, czarno, ciemnozielone, z wąską, żółtą pręgą podkreślającą linię wzniosu pokładu lub z rzędem wymalowanych na kadłubie kwadratów naśladujących otwory armatnie dawnych żaglowców wojennych — wojowniczą ozdobę przystrajającą krzepkie burty tych towarowców, które nie miały znać innych tryumfów poza tryumfem szybkości w przewiezieniu ciężaru, innej chwały poza chwałą długoletniej służby, innych zwycięstw poza nieskończoną, pozbawioną rozgłosu walką z morzem. Te wielkie, puste kadłuby o opróżnionych ładowniach wyszły dopiero co z suchego doku; farba na nich błyszczała; zanurzone płytko u drewnianych pomostów, tkwiły na wodzie z masywną godnością, przypominając raczej nieruchome budynki niż przedmioty przeznaczone do pływania; inne, już na wpół załadowane, miały niebawem odzyskać prawdziwy morski wygląd statków zanurzonych do swej wodnicy ładunkowej i wydawały się bardziej przystępne. Ich łagodnie pochylone trapy, rzekłbyś, zapraszały marynarzy wałęsających się w poszukiwaniu zaciągu, aby weszli na pokład i „spróbowali szczęścia” u pierwszego oficera, którego obowiązkiem jest czuwać nad sprawnością statku. Parę „wykończonych” statków o uprzątniętych pokładach i zakrytych lukach tkwiło na wodzie głęboko, jakby chcąc się ukryć wśród górujących nad nimi braci; zdawało się, że naprężają smycze swych dziobowych cum, że lada chwila wysuną się rufą naprzód z pracujących szeregów, popisując się prawdziwą harmonią kształtów, której statki nabierają dopiero wówczas, gdy są gotowe do wyjścia na morze. A od wrót doku do jego najdalszego zakątka — gdzie stary, zadomowiony hulk, „President” (wówczas okręt ćwiczebny marynarki wojennej), stał ocierając się burta o

kamienne nabrzeże — nad wszystkimi tymi kadłubami, gotowymi i niegotowymi do wyjścia, około stu pięćdziesięciu wyniosłych masztów rozpięto pajączynę takielunku niby olbrzymią sieć, w której gęstych okach, czarnych na tle nieba, tkwiły ciężkie reje, jakby zaplątane i zawieszane.

To dopiero był widok! Najskromniejszy ze statków unoszących się na wodzie przemawia do serca marynarza wiernym swym życiem; a tutaj oglądało się arystokrację okrętów. Było to szlachetne zgromadzenie najpiękniejszych i najbardziej chyżych, z których każdy miał na dziobie rzeźbione godło swego imienia; wyglądało to niby galeria odlewów z gipsu — kobiecych postaci z koronami na głowie, w powłóczystych szatach; kobiet z włosami ujętymi w złotą siatkę, czasem z błękitną szarfą w pasie, wyciągających toczono ramiona, jakby wskazywały drogę; głów mężczyzn w hełmach lub bez; wojowników w całej postaci, królów, mężów stanu, lordów i księżniczek, białych od stóp do głów; gdzieś trafiała się ciemna postać w turbanie, pomalowana na różne kolory — jakiś wschodni sułtan lub bohater — a każda z figur chyliła się naprzód pod ukośnym potężnym bukszprytem jakby w tej zgiętej pozie pragnęła rozpocząć znów jak najprędzej podróż długości jedenastu tysięcy mil. Takie to były owe piękne galiony² najpiękniejszych okrętów świata.

Ale po co się starać o oddanie w słowach wrażenia, którego wierności nie może stwierdzić żaden krytyk i żaden sędzia? Chyba tylko przez miłość dla życia, które dzieliły z nami owe wędrowne, obojętne wizerunki, bo żadne oko ludzkie nie ujrzy więcej takiej wystawy sztuki budownictwa okrętowego i sztuki rzeźbienia galionów, jaką się widziało przez rok okrągły w New South Dock, w galerii pod otwartym niebem. Całe to cierpliwe, blade towarzystwo królowych, księżniczek, królów i wojowników, alegorycznych postaci i bohaterów, i mężów stanu, i pogańskich bogów w koronach, w hełmach, z gołymi głowami, opuściło morze na zawsze, wyciągając aż do ostatka piękne, krągłe ramiona nad kotłującą się pianą lub wystawiając włócznie, miecze, tarcze, trójzęby w tej samej nieznużonej, podającej się naprzód postawie. I nic po nich nie zostało; może tylko we wspomnieniach kilku ludzi trwa jeszcze dźwięk ich imion, które znikły od dawna z pierwszej strony wielkich londyńskich dzienników, z dużych afiszów na stacjach kolei, z drzwi biur linii okrętowych, z pamięci marynarzy, dokmistrzów, pilotów i ludzi na holownikach; z szorstkich głosów obwołujących statki i z trzepotu flag sygnałowych, którymi porozumiewają się okręty zbliżając się do siebie, aby zaraz się rozstać wśród nieskończoności morza.

Ów zacny marynarz w starszym wieku, odwróciwszy wzrok od mnóstwa masztów i rej, spojrzął na mnie, aby się upewnić co do naszego koleżeństwa w zawodzie i w tajemnicy

² Figury dziobowe.

morza. Spotkaliśmy się przypadkiem i nawiązaliśmy z sobą kontakt w chwili, gdy się przy nim zatrzymałem; uwagę naszą przyciągnął ten sam szczegół w takielunku statku najwidoczniej nowego, statku, którego reputacja miała się dopiero ustalić w rozmowach marynarzy dzielących w przyszłości jego życie. Nazwa tego statku była już na ich ustach. Słyszałem, jak ją wymieniało dwóch grubych jegomościów o czerwonym karku, ludzi typu na wpół morskiego, na stacji kolejowej przy Fenchurch Street, gdzie w owych czasach codzienna cizba pasażerów rodzaju męskiego była odziana w trykotowe bluzy oraz żeglarskie sukno i wyglądała na bardziej spoufaloną z godzinami wysokiej wody niż z godzinami pociągów. Imię nowego statku zauważyłem na pierwszej stronie porannej gazety. Gdy pociąg portowej linii kolejowej przystawał u obskurnych, drewnianych peronów przypominających pomosty, przypatrzyłem się nie znanemu mi zestawieniu błękitnych liter tego imienia widniejących na białym tle na tablicach do ogłoszeń. Statek ów został naturalnie ochrzczony, przy zachowaniu odpowiedniego rytuału, w dniu kiedy zeszedł z pochylni; lecz mimo to daleko mu jeszcze było do tego, aby mieć „imię”. Nie był jeszcze wypróbowany, nie znał wcale sposobów i podejść morza, gdy rzucono go między znakomite sławne okręty, aby wziął ładunek na dziewiczą swą podróż. Nic nie mogło świadczyć o jego krzepkości i zaletach charakteru prócz reputacji stoczni okrętowej, w której został spuszczonej w świat wód. Wydał mi się pełen skromności. Stał bardzo spokojnie i tulił się lękliwie burtą do nabrzeża, mocno do niego uwiązany nowiutkimi linami; wyobraziłem sobie, że nie dowierza swym siłom, że jest onieśmielony towarzystwem swych wypróbowanych i doświadczonych braci, już oswojonych z wszystkimi gwałtami oceanu i z wymagającą miłością ludzi. Te sławne okręty więcej odbyły długich podróży, podczas których wyrobiły sobie opinię, niż ów statek przeżył tygodni pod troskliwą ludzką opieką, albowiem nowy okręt otoczony jest pieczołowitością niby panna młoda. Nawet zgryźliwi starzy dokmistrze spoglądali na niego życzliwie. Świeżo wykończony ten statek, stojący nieśmiało u progu pracowitego, niepewnego życia, w którym tyle się od okrętu spodziewamy, uczułby się pocieszony nad wyraz i pokrzepiony na duchu, gdyby mógł usłyszeć i zrozumieć słowa wypowiedziane tonem głębokiego przekonania przez mego zacnego marynarza, który raz jeszcze powtórzył pierwszą część swego powiedzenia:

— Okręty są zawsze w porządku...

Grzeczność nie pozwalała mu powtórzyć drugiej, gorzkiej części zdania. Przyszło mu do głowy, że byłoby może niedelikatnie kłaść na to nacisk. Poznał we mnie oficera marynarki, szukającego prawdopodobnie pracy tak jak on, i pod tym względem kolegę, ale jednocześnie człowieka przynależnego do skąpo zaludnionej rufy, gdzie w rozmowach marynarzy ustala się w znacznej części dobra lub zła reputacja statku.

— Czy mógłby pan powiedzieć to samo o wszystkich okrętach bez wyjątku? — zapytałem mając dużo wolnego czasu, bo choć byłem najoczywściej oficerem marynarki, ale właściwie nie po to znalazłem się w dokach, aby „poszukiwać zaciągu”, które to zajęcie pochłania jak szulerka i równie mało nadaje się do swobodnej wymiany myśli, a przy tym oddziaływa ujemnie na dobroduszną konieczną do przypadkowych rozmów z bliźnimi.

— Zawsze sobie można z nimi poradzić — rozstrzygnął zacny marynarz.

On także nie stronił od pogawędki. Jeśli przyszedł do doku, aby szukać zaciągu, nie trapił go widać niepokój o rezultat owych starań. Był pogodny jak człowiek, którego zacny charakter przebija dyskretnie, lecz wyraźnie z powierzchowności, a temu nie oprze się żaden pierwszy oficer poszukujący ludzi. Jakoż istotnie usłyszałem wkrótce, że pierwszy oficer „Hyperiona” zapisał nazwisko mego rozmówcy na starszego sternika.

— Podpiszę kontrakt w piątek i zamustruję nazajutrz przed rannym przyplywem — rzekł z wolna tonem niedbałym, który stanowił kontrast z jawną gotowością do długiej pogawędki na stojąco — z zupełnie obcym człowiekiem.

— „Hyperion” — rzekłem. — Nie pamiętam, abym kiedy widział ten statek. Jaką on ma opinię?

W obszernej odpowiedzi marynarza okazało się, że „Hyperion” nie ma właściwie żadnej określonej opinii. Nie jest bardzo szybki. Zdaje się jednak, że niełatwo utrzymać go na kursie. Przed kilku laty mój rozmówca widział go w Kalkucie i pamięta, jak mu wówczas mówiono, że podczas rejsu w górę rzeki „Hyperion” zniszczył obie swe kluzy kotwiczne. Ale mogła to być wina pilota. Ot i teraz przed chwilą, gawędząc z praktykantami na pokładzie, mój sternik słyszał, że w czasie ostatniej podróży „Hyperion”, wykonując zwrot około Downs w drodze z kraju, strzaskał burtę na śródokręciu, zdryfował i stracił kotwicę z łańcuchem. Ale mogło się to stać wskutek niedbalstwa załogi. Swoją drogą tak to wygląda, jakby jego urządzenie kotwiczne działało opornie. Prawda? W każdym razie zdaje się, że tym statkiem ciężko jest manewrować. Zresztą, ponieważ „Hyperion” będzie miał, jak słychać, nowego kapitana i nowego pierwszego oficera w tej podróży, niepodobna przewidzieć, jak się sprawi...

W takich oto marynarskich gawędach na lądzie ustala się z wolna opinia statku, jego sława, przechowuje się rejestr jego zalet i wad oraz komentarze do jego idiosynkrazji, wygłaszane z lubością niby plotki o ludziach; wysławia się zalety statku, tłumaczy się jego błędy jako rzeczy, na które nie ma rady na naszym niedoskonałym świecie i których podkreślać nie wypada ludziom, co przy pomocy okrętów wydzierają dla siebie gorzki kęs chleba z burzliwego uchwytu morza. A wszystkie te rozmowy składają się na „opinię” okrętu,

którą jedna załoga przekazuje drugiej bez goryczy, bez niechęci, z pobłażaniem wynikającym ze wzajemnej zależności, z poczuciem ścisłego zespolenia ze statkiem zarówno podczas wykorzystywania jego zalet, jak wśród niebezpieczeństw, którymi grożą jego wady.

To uczucie wspólnoty tłumaczy dumę ludzi ze statków. „Okrety są zawsze w porządku”, jak powiedział z głębokim przekonaniem i pewną ironią mój leciwy, zacny sternik; ale niekoniecznie są tym, za co je ludzie uważają. Mają własną indywidualność; mogą wzmocnić szacunek, jaka mamy dla samych siebie, wskutek wymagań, które ich zalety stawiają naszej biegłości, a ich wady naszemu męstwu i tężyznie. Trudno powiedzieć, które z tych wymagań pochlebiają bardziej marynarzowi; ale nie ulega wątpliwości, że przysłuchując się przez dwadzieścia lat z górą marynarskim gawędom na morzu i lądzie nie wykryłem w nich nigdy tonu prawdziwej niechęci. Nie zaprzeczam, że na morzu nuta bluźniercza dźwięczała niekiedy dość silnie w gderliwych wymysłach, które przemokły, zziębnięty, zmęczony marynarz rzuca swemu statkowi, a które w chwilach rozdrażnienia gotów jest cisnąć wszystkim okrętom, jakie kiedykolwiek spuszczone na morze, całemu temu pomiotowi, co stawia wymagania bez końca, pływając po dalekich wodach. Słyszałem także przekleństwa rzucane na niestały morski żywioł, którego urok przetrwał mimo doświadczeń nagromadzonych wiekami i usidlił tamtego bluźnierczego marynarza, jak usidlił pokolenia jego praojców.

Mimo wszystko, co niektórzy (na lądzie) mówią o miłości, którą jakoby czują do morza, mimo wszelkich uniesień nad morskim żywiołem w prozie i pieśni, morze nie było nigdy życzliwe dla człowieka. Co najwyżej dzieliło ludzką nieukojność i odgrywało rolę niebezpiecznego podżegacza wszechświatowych ambicji. W przeciwieństwie do dobrotliwej ziemi nie dochowało wierności żadnej rasie; ludzka odwaga i znoj, i poświęcenie nie zostawiły na nim żadnych śladów; nie uznało niczyjego ostatecznego władztwa i nigdy nie przejęło się sprawą swych panów jak owe kraje, gdzie zwycięskie narody zapuściły korzenie, kolebiąc kołyski i stawiając grobowce. Ten, kto — człowiek lub naród — pokłada ufność w przyjaźni morza, a pozostawia odłogiem swą chytrą i siłę swojej prawicy, jest głupi! Ocean jakby był zbyt wielki, zbyt potężny na pospolite cnoty, nie zna ani współczucia, ani wiary, ani prawa, ani pamięci. Jego zmienność można ujarzmić na rzecz ludzkich zamysłów tylko przez niezłomną wolę i bezseną, zbrojną, zazdrosną czujność, w której zawsze chyba było więcej nienawiści niż miłości. *Odi et amo* może być zaprawdę hasłem tych, którzy świadomie lub na oślep poddali swe istnienie urokowi morza.

Wszystkie burzliwe namiętności przeżyte przez ludzkość w zaraniu jej dni, żądza grabieży i żądza sławy, żądza przygód i żądza niebezpieczeństw, wraz z wielką miłością do

nieznanego i marzeniami o władzy i potędze, przeminęły jak obrazy odbite w zwierciadle nie zostawiając żadnego śladu na tajemniczym obliczu morza. Niezbadane i bez serca, morze nie dało z siebie nic ludziom starającym się o jego niepewne łaski. W przeciwieństwie do ziemi nie może być ujarzmione ani niewyczerpaną cierpliwością, ani najcięższym znojem. Pomimo swego czaru, który zwięcił tak wielu ku gwałtownej śmierci, ogrom morza nie był nigdy kochany na podobieństwo gór, równin, a nawet pustyni. Pomijając zapewnienia i hołdy pisarzy, którzy — można to śmiało powiedzieć — nie dbają prawie o nic na świecie poza rytmem swych zdań i harmonią swych okresów, podejrzewam zaiste, iż miłość do morza, do której pewni ludzie i pewne narody przyznają się z taką gotowością, jest uczuciem złożonym; składa się na nią wiele dumy, sporo musu, a najlepsza i najistotniejsza jej część to przywiązanie do okrętów, niestrudzonych służebników naszych nadziei i naszej godności. Wśród setek ludzi, którzy urągali morzu, poczynając od Szekspira —

Dzikszy niż męka serca, głód lub morze,

aż do ostatniego z wilków morskich dawnego typu, mających do rozporządzenia niewiele słów i jeszcze mniej myśli — nie znalazłby się, jak sądzę, ani jeden, który by złączył z przekleństwem złe lub dobre imię okrętu. Jeśli marynarz kiedykolwiek posunął się w bluźnierstwach, wydartych mu przez ciężki trud na morzu tak daleko, że dotknął swego statku, było to tylko niby lekki dotyk ręki, która bez grzesznej myśli spocznie dobrotliwie na kobiecie.

XXXVI

Miłość do statku jest zupełnie różna od miłości, którą ludzie czują do wszystkich innych tworców swych rąk — na przykład do swego domu — ponieważ nic jest skażona przez dumę wynikłą z posiadania. Może wchodzi tu w grę duma człowieka z własnej sprawności, odpowiedzialności, tężyzny, lecz poza tym miłość do statku jest uczuciem bezinteresownym. Żaden marynarz nie kochał statku — nawet własnego — jedynie z powodu zysków, którymi ów statek napychał mu kieszenie. Jestem tego pewien, jeśli chodzi o marynarza; gdyż właściciel statku, nawet człowiek najbardziej dodatni, znajduje się zawsze poza obrębem tego uczucia, które jednoczy w poufnym koleżeństwie statek i człowieka, wspierających się nawzajem w obliczu nieubłaganej, choć czasem zatajonej wrogości świata wód.

Morze — należy wyznać tę prawdę — nie jest wcale wspaniałomyślne. Nie słyszano nigdy, aby rozwinięcie męskich zalet — odwagi, tężyzny, wytrzymałości, wierności — wzruszyło wrodzoną mu świadomość swej potęgi. Ocean jest pozbawiony sumienia jak dziki samodzierżca zepsuty mnóstwem pochlebstw. Nie może ścierpieć najłżejszego pozorów wyzwania; był zaważę nieprzejednanym wrogiem okrętów i ludzi, odkąd okręty wspólnie z ludźmi ośmieliły się w swym niesłychanym zuchwalstwie wypłynąć nań nie bacząc na groźny mars na jego obliczu. Od owej chwili ocean połykał bez przerwy ludzi i floty, a złości jego nie nasyciła bynajmniej ilość ofiar — tyle rozbitych statków, tylu zgładzonych ludzi. Dziś, jak i zawsze, gotów jest mamić i zdradzać, druzgotać i zatapiać niepoprawnych optymistów — ludzi, co opierając się na wierności okrętów usiłują wydrzeć oceanowi bogactwo dla swych domostw, panowanie nad światem lub tylko kęs strawy dla zaspokajania głodu. Jeśli nie zawsze starczy mu furii, aby druzgotać, gotów jest w każdej chwili zatopić cichaczem. Najbardziej zdumiewającym dziwem głębin jest ich bezdenne okrucieństwo.

Odczułem pierwszy raz jego grozę pewnego dnia na środku Atlantyku, przed wielu laty, gdy uratowaliśmy załogę duńskiego brygu wracającego do kraju z Indii Wschodnich. Lekka, srebrzysta mgła łagodziła spokojną, majestatyczną wspaniałość światła pozbawionego cieni — rzekłbyś, czyniła niebo mniej odległe i pomniejszała ogrom oceanu. Był to jeden z dni, kiedy potęga morza wydaje się naprawdę pociągająca, niby charakter silnego męża w spokojnych chwilach poufnego z nim obcowania. O wschodzie słońca dostrzeżliśmy czarną plamkę od strony zachodniej, na pozór zawieszoną wysoko w pustce za iskrzącą się zasłoną ze srebrzystomodrej mgły, która chwilami jakby ją poruszała i płynęła w powiewie, co pchał nas powoli naprzód. Spokój tego czarodziejskiego poranka był taki głęboki, taki

niezamałony, że zdawało się, iż każde słowo wymówione głośno na pokładzie przeniknie do samego jądra tej nieskończonej tajemnicy zrodzonej ze związku wody i nieba. Nikt nie podnosił głosu.

— Zdaje się, panie kapitanie, że to na pół zatopiony, opuszczany statek — rzekł spokojnie drugi oficer schodząc z góry z lornetką w futerale przewieszonym przez ramię. Nasz kapitan skinął bez słowa na sternika, aby skierował statek ku czarnej plamce. Wkrótce rozróżniliśmy niski, strzaskany pieniek sterczący na dziobie — wszystko co zostało po straconych masztach statku. Kapitan gawędził półgłosem z pierwszym oficerem rozwodząc się nad niebezpieczeństwem takich opuszczonych szczątków i nad strachem, aby nie wejść na nie nocą, gdy wtem jeden z marynarzy na dziobie krzyknął:

— Tam są ludzie na statku, panie kapitanie! Widzę ich!

Głos tego człowieka był nadzwyczajny, nie słyszało się jeszcze na naszym statku takiego głosu; był to zdumiewający głos kogoś nieznanego. Wywołał nagły zgłębienie krzyków. Podwachta wybiegła na dziób statki jak jeden mąż, kucharz wypadł z kuchni. Wszyscy widzieliśmy teraz tych nieboraków. Byli przed nami i natychmiast wydało się, że nasz statek — który zasłużył sobie dobrze na opinię, iż nie ma równego w szybkości przy lekkim wietrze — utracił moc poruszania się, jakby morze stało się lepkie i przyłgnęło do jego burt. Ale się jednak poruszał. Nieobjęty ogrom, towarzyszy nieodłączny okrętowego życia, wybrał ten dzień, aby tchnąć na statek leciutko jak śpiące dziecko. Wrzawa wywołana przez nasze podniecenie zamarła i żywy nasz statek słynny z tego, że nie tracił sterowności ani na chwilę, póki był powiew wystarczający dla utrzymania piórka w powietrzu, sunął bez szmeru niemy i biały jak duch, ku okaleczonemu i rannemu bratu, z którym zetknął się w chwili jego śmierci wśród rozświetnionej mgły spokojnego dnia na morzu.

Z lornetką jakby przyrośniętą do oczu kapitan rzekł drżącym głosem:

— Powiewają do nas czymś tam na rufie. — Położył gwałtownie szkła na luku świetlnym i jał chodzić po pokładzie. — Koszulą czy też flagą — wykrzyknął niecierpliwie. — Nie mogę rozróżnić... Jakimś tam parszywym łachmanem! Zaczął znów chodzić po rufie tam i z powrotem spoglądając od czasu do czasu za burłę, aby się przekonać, jak prędko się posuwamy. Jego nerwowe kroki rozlegały się wyraźnie wśród ciszy panującej na statku; nasi ludzie wpatrzeni w jedną stronę ani drgnęli w swym zapamiętaniu.

— Nic z tego! — wykrzyknął nagle kapitan. — Spuścić łodzie natychmiast! Łodzie na wodę!

Nim skoczyłem do swojej, wziął mnie na stronę jako niedoświadczonego młodzika i rzekł ostrzegawczo:

— Jak pan się znajdzie przy statku, niech pan uważa, żeby was z sobą nie zabrał. Rozumie pan?

Szepnął to poufnie, aby żaden z ludzi u talii nie słyszał — a ja się zgorszyłem. „Mój Boże, jakże można w podobnych okolicznościach myśleć o niebezpieczeństwie!” — wykrzyknąłem w duchu, gardząc taką zimnokrwistą ostrożnością.

Potrzeba wiele lekcji, aby urobić prawdziwego marynarza, toteż skarcono mnie natychmiast. Doświadczony dowódca, rzekłbyś, odczytał jednym badawczym spojrzeniem myśli na mojej naiwnej twarzy.

— Pan wyrusza po to, żeby wyratować ludzi, a nie, żeby niepotrzebnie zatopić łódź z załogą — warknął mi surowo do ucha. A gdy odbijaliśmy, przechylił się przez nadburcie i zawołał: — Wszystko zależy od siły waszych ramion, chłopcy. Pokażcie, co umiecie!

Był to wyścig co się zowie; nigdy bym nie uwierzył, że załoga zwykłej łodzi towarowca potrafi nadać tak zawziętą gwałtowność miarowemu rytmowi wiosła. To, co nasz kapitan widział wyraźnie, nimeśmy wyruszyli, stało się teraz jasne dla nas wszystkich. Wynik naszej wyprawy wisiał na włosku nad tą przepaścią wód, która nie wyda swych umarłych aż po dzień sądu ostatecznego. Był to wyścig dwóch łodzi okrętowych sprzysiężonych przeciw śmierci dla zdobycia w nagrodę życia dziewięciu ludzi — a śmierć miała duże fory w tym wyścigu. Widzieliśmy z dala, jak załoga statku praco wała przy pompach; pompowali bez ustanku na tym wraku zanurzonej już tak głęboko, że łagodna, niska fala — na której nasze łodzie wznosiły się i opadały bez szkody dla szybkości — sięgała na dziobie prawie poręczy nadburcia, skubiąc końce strzaskanego olinowania chwiejące się rozpaczliwie pod nagim bukszprytem.

Nie mogliśmy zaiste wynaleźć lepszego dnia dla naszego wyścigu, nawet gdybyśmy mieli do wyboru wszystkie dni, jakie zaświtały nad samotnym zmaganiem się i samotną agonią statków, odkąd skandynawscy korsarze wyprawili się po raz pierwszy na zachód przeciw biegowi atlantyckich fal. Był to wyścig pierwszorzędny, przy finiszu nie było różnicy nawet na długość wiosła między pierwszą a drugą łodzią, a śmierć zbliżała się według wszelkiego prawdopodobieństwa jako trzeci groźny zawodnik na szczycie najbliższej gładkiej fali. Otwory ściekowe brygu bulgotały wszystkie razem łagodnie, gdy woda wznosząca się u burty cofała się sennie z lekkim szumem, jakby igrając wokół niewzruszonej skały. Nadburcie było zniesione na dziobie i rufie i widziało się nagi pokład, zanurzony głęboko jak tratwa, огоłocony na czysto z łodzi, masztów, nadbudówek — ze wszystkiego prócz pierścieni do mocowania lin i pomp. Objąłem jednym spojrzeniem ten ponury widok, w chwili gdy zbierałem siły, aby pochwycić ostatniego człowieka opuszczającego statek, kapitana, który

dosłownie opadł w moje ramiona.

Był to ratunek niesamowicie cichy — bez żadnego okrzyku, bez jednego wypowiedzianego słowa, bez gestów i znaków porozumiewawczych, bez świadomej wymiany spojrzeń. Aż do najostatniejszej chwili ludzie na pokładzie tkwili u pomp, z których tryskały dwa jasne strumienie wody na gole nogi rozbitków. Brunatna ich skóra przeglądała przez podarte koszule; dwie małe gromadki półnagich obszarpańców nieustannie gięły się w pas jedna przed drugą w pracy, od której grzbiety ledwie nie pękły — w górę i w dół; tak byli tym pochłonięci, że nie mieli czasu spojrzeć przez ramię na pomoc, która się do nich zbliżała. Gdyśmy dotarli w pędzie do brygu, pozornie nie zauważeni, jakiś głos zawył ochryple raz jeden, rzucając rozkaz, a potem — tak jak stali, bez czapek, mrugając błędnie czerwonymi powiekami, z solą zasychającą szarymi pręgami w zmarszczkach i fałdach zarośniętych, wynędzniałych twarzy — porwali się od rękojeści pomp potykając się, wpadając jedni na drugich i dosłownie rzucili się nam na głowy.

Stukot przy ich wpadaniu do łodzi oddziałwał wręcz druzgocąco na złudę tragicznego dostojenstwa, którą — przez szacunek dla samych siebie — osłoniliśmy walkę ludzkości z morzem. W ów czarowny dzień dyszący łagodnym spokojem, przesycony zamglonym blaskiem słońca zginęła moja romantyczna miłość do tego, co ludzka wyobraźnia uznała za najwznioślejszy przejaw Natury. Oburzyła mię cyniczna obojętność morza na zasługi ludzkich cierpień znoszonych z odwagą, obojętność odsłonięta w tej śmiesznej scenie nacechowanej panicznym strachem wydartym przez okropną ostateczność dziewięciu marynarzom dzielnym i godnym szacunku. Ujrzałem fałsz w najtkliwszym nastroju morza. Takie było i inne być nie mogło: przepadł mój pełen lęku młodociany szacunek dla niego. Gotów byłem uśmiechać się gorzko w obliczu jego nieprzepartego czaru i patrzeć z gniewem na jego furję. Od razu, zanim jeszcze odbiliśmy od brygu, spojrzałem chłodnym okiem na wybraną przez siebie drogę życia. Złudzenia przepadły, ale czar pozostał. Nareszcie stałem się marynarzem.

Wiosłowaliśmy zawzięcie przez jakiś kwadrans, po czym złożyliśmy wiosła czekając na nasz statek. Szedł ku nam ze wzdymającymi się żaglami i wyglądał niezwykle szlachetnie; smukłość jego nabrała we mgle wytworności. Kapitan brygu, który z twarzą ukrytą w rękach siedział obok mnie na tylnej ławce, podniósł głowę i zaczął mówić jakby z posępną gadatliwością. Huragan pozbawił ich masztów i nadwerężył kadłub, który jął przeciekać; statek dryfował całymi tygodniami, załoga tkwiła bez ustanku przy pompach; spotkała ich znowu burza; okręty, które widzieli, nie dostrzegały ich, wody było coraz więcej w kadłubie, a fale nie zostawiły nic, z czego by się dało sporządzić tratwę. Bardzo było ciężko patrzeć na

statki mijające ich raz po raz w pewnej odległości, „jak gdyby się umówiono, że musimy zatonać”, dodał. Ale starali się wciąż utrzymać możliwie najdłużej bryg na powierzchni, pompując bez ustanku przy skąpym pożywieniu, przeważnie surowym, aż „wczoraj wieczorem”, ciągnął kapitan jednostajnie, „akurat o zachodzie, ludzie się załamali”.

Zamilkł na prawie niedostrzegalną chwilę, po czym ciągnął dalej prawie zupełnie takim samym tonem:

— Powiedzieli mi, że brygu wyratować się nie da i że spełnili już swój obowiązek. Nic na to nie odpowiedziałem. Mieli słuszość. To nie był bunt. Nic im na to nie mogłem odpowiedzieć. Przez całą noc leżeli porozkładani na rufie jak martwi. Ja się nie położyłem. Czuwałem. O brzasku dostrzegłem wasz statek. Czekałem, aż się zrobi jaśniej; powiew zaczął zamierać na mojej twarzy. Wówczas krzyknąłem ze wszystkich sił: „Spójrzcie na ten okręt!”, ale tylko dwóch ludzi podniosło się bardzo wolno i zbliżyło do mnie. Z początku staliśmy tylko we trzech patrząc, jak się zbliżacie, i czując, że bryza ustaje niemal zupełnie; ale potem inni podnieśli się także jeden po drugim i wkrótce miałem za sobą całą załogę. Odwróciłem się i rzekłem do nich: „Widzicie, że okręt idzie w naszą stronę, ale przy tej słabej bryzie może przybyć za późno, chyba że zabierzemy się do pomp i postaramy się utrzymać bryg na powierzchni, aby zdążył wyratować nas wszystkich.” Tak do nich powiedziałem, a potem wydałem rozkaz, aby się wzięli do pomp.

Wydał rozkaz i sam służył przykładem zabierając się do pompowania, ale ludzie ociągali się przez chwilę, popatrując niepewnie je—den na drugiego, nim wzięli się do roboty.

— Hi, hi, hi! — wybuchnął najniespodziewaniej kapitan głupkowatym, tragicznym, nerwowym chichotem. — Załamali się zupełnie. Za długo z nimi igrano — wyjaśnił usprawiedliwiająco, spuścił oczy i zamilkł.

Dwadzieścia pięć lat to duży szmat czasu — ćwierć wieku jest odległą i mroczną przeszłością; lecz do dziś dnia pamiętam ciemnobrunatne nogi, ręce i twarze tych ludzi, których morze złamało na duchu. Leżeli bokiem bardzo spokojnie na deskach dna między ławkami, zwinięci w kłębek jak psy. Załoga mojej łodzi, wsparłszy się o rękojeście wiosła, patrzyła i słuchała jak na przedstawieniu. Nagle kapitan brygu spojrzął na mnie i zapytał, jaki mamy dzień.

Stracili rachubę czasu. Kiedy mu powiedziałem, że to niedziela, 22, ściągnął brwi obliczając coś w myśli, po czym wpatrzył się w próżnię i żałośnie kiwnął głową po dwakroć.

Wyglądał dziwnie niechlujnie i rozpaczliwie smutno. Gdyby nie wygasła szczerokość jego błękitnych oczu, nieszczęśliwych i znużonych, które co chwila zwracały się tam, gdzie

mogły znaleźć wytchnienie — wzięłoby się go za wariata. Ale za dużo w nim było prostoty, aby mógł zwariować, owej męskiej prostoty, która wyłącznie jest powołana do tego, aby uodpornić ludzkiego ducha i ludzkie ciało na zmaganie się ze śmiertelnymi igraszkami morza lub z mniej ohydną Jego wściekłością.

Ani gniewne, ani żartobliwe, ani uśmiechnięte, obejmowało nasz daleki jeszcze statek, powiększający się w miarę, jak zbliżał się do nas, nasze łodzie z wyratowanymi ludźmi i огоłocony kadłub brygu, który pozostał w tyle za nami; obejmowało wszystko rozległą, spokojną ciszą — na wpół zagubione w jasnej mgłę, niby w marzeniu o niezmiernej, tkliwej łaskawości. Nie było zmarszczek na obliczu morza, choćby najłżejszych. A niska fala biegła gładko, że przypominała wdzięcznie rozkołysany, lśniący popielaty jedwab, usiany zielonymi błyskami. Wiosłowaliśmy powoli, a gdy kapitan brygu, spojrzawszy przez ramię, podniósł się z cichym okrzykiem, moi ludzie, nie czekając rozkazu, wynurzyli instynktownie wiosła i łódź straciła pęd.

Kapitan opierał się o moje ramię, ściskając je silnie, a druga jego ręka, wyciągnięta sztywno, wskazywała oskarżycielskim palcem niezmierny spokój oceanu. Po pierwszym okrzyku, który zatrzymał rytm naszych wiosel, kapitan nie odezwał się ani słowem, ale całą postawą wyrażającą oburzenie zdawał się wołać: „Patrzcie!...” Nie miałem pojęcia, jaka wizja złego go nawiedziła. Poczulem lęk; zdumiewająco energiczny, zastygły gest przyspieszył bicie mego serca w oczekiwaniu na rzecz potworną i niespodzianą. Cisza wokół nas stała się przygniatająca.

Przez chwilę rozkołysane jedwabne fale biegły niewinnie jedna za drugą. Widziałem, jak każda z nich wzdymała mglistą linię widnokregu daleko, hen za opuszczonym brygiem, a w następnej chwili, podrzuciwszy leciutko, przyjaźnie naszą łódź, przechodziła pod nami i już jej nie było. Kołyszący rytm wznoszenia się jej i opadania, niezmacona łagodność tej nieodpartej siły, wielki urok głębokich wód rozkosznie ogrzały mi serce, niby chytra trucizna miłosnego napoju. Ale upłynęło zaledwie parę bojących sekund, gdy zerwałem się także, zakołysawszy łodzią jak skończony szczur lądowy.

Dokonywało się spieszenie coś przerażającego, mętnego, tajemniczego. Zapatrzyłem się w to jak urzeczony z niedowierzaniem i zgrozą, niby śledząc niewyraźne, szybkie ruchy jakiegoś gwałtu dziejącego się w mroku. Rzekłbyś, na dany sygnał rozkołysanie gładkich fal zatrzymało się nagle wokół brygu. Przez dziwne optyczne złudzenie całe morze jak gdyby rzuciło się na wrak, przytłaczając go wezbraną jedwabistą powierzchnią, na której w jednym miejscu wybuchnął dziko kłęb piany. Potem fala opadła. Było po wszystkim; gładkie rozfalowanie biegło ku nam jak przedtem od widnokregu w nieprzerwanym rytmie i

przesuwało się pod nami, podrzucając łódź leciutko, przyjaźnie. Hen daleko, tam gdzie był bryg, gniewna biała plama, kołysząca się na powierzchni stalowoszarych wód nakrapianych przebłyskami zieleni, zmniejszała się szybko, bez syku, jak płachta czystego śniegu topniejącego w słońcu. A wielka cisza, która zapadła po tym wtajemniczeniu w nieubłaganą nienawiść morza, była pełna zgrozy i mroku kłęski.

— Koniec! — wykrzyknął z głębi piersi mój dziobowy tonem konkluzji. Plunął w dłonie, ujął mocniej wiosło. Kapitan brygu opuścił z wolna sztywne ramię i popatrzył po naszych twarzach w uroczystej, rozmyślnej ciszy, która wezwała nas do zjednoczenia się z nim w prostodusznej grobie i zdumieniu. Nagle usiadł przy mnie i pochylił się z powagą ku ludziom mojej załogi, którzy kołysali się rytmicznie, wiosłując powoli długimi uderzeniami, wpatrzeni wiernie w kapitana.

— Żaden statek nie spisałby się tak dzielnie — rzekł do nich z mocą, gdy minęła chwila naprężonej ciszy, podczas której siedział z drżącymi ustami i zdawał się szukać słów odpowiednich do wyrażenia tak wysokiego świadectwa. — Był mały, ale był dzielny. Nie niepokoiłem się woale. Był silny. Podczas ostatniej podróży była na nim moja żona i dwoje dzieci. Żaden inny okręt nie byłby wytrzymał tak długiej niepogody, a mój statek musiał ją znieść przez wiele dni, zanim zmiotło nam maszty temu dwa tygodnie. Po prostu wyczerpały się jego siły — nic więcej. Wiercie mi. Trwał pod nami przez wiele dni, ale nie mógł trwać wiecznie. Długo się to ciągnęło. Cieszę się, że już po wszystkim. Nigdy dzielniejszemu okrętowi nie było sądzone zatonać w taki dzień jak dzisiejszy.

Kapitan brygu miał dane po temu, aby wypowiedzieć mowę pogrzebową nad statkiem, jako syn dawnego morskiego ludu, którego narodowe istnienie, tak mało skażone przez wybujałość męskich zalet, żądało od ziemi tylko oparcia dla swoich stóp. Prostoduszność kapitana i zasługi jego przodków, bogatych w wiedzę o morzu, sprawiły, że nadawał się do wygłoszenia tej doskonałej mowy. Nie brakowało nic w jej kompozycji — ani pietyzmu, ani wiary, ani pochwalnego hołdu należącego się zasłużonym zmarłym wraz z budującym zestawieniem ich czynów. Statek żył i był kochany przez swego dowódcę; wycierpiał dużo i jego dowódca cieszył się, że statek wypocznie. Była to mowa świetna, a zarazem prawowierna w swym odarciu się o główny artykuł wiary marynarza, wiary, której stanowiła prostoduszne wyznanie: „Okręty są zawsze w porządku.” Ci, co współżyją z morzem, muszą wyznawać tę wiarę od początku do końca; i przyszło mi na myśl, gdy patrzyłem z ukosa na kapitana brygu, że są ludzie, którzy ze względu na swą prawość i czyste sumienie godni są tego, by wygłosić żalobną pochwałę dla wierności na śmierć i życie.

Potem kapitan nie powiedział już ani słowa; siedział nieruchomo u mego boku z

rękoma splecionymi luźno między kolanami, póki cień naszego statku nie padł na łódź; w odpowiedzi na głośny okrzyk radości, witający powrót zwycięzców z ich łupem, kapitan podniósł stroskaną twarz i uśmiechnął się słabo ze wzruszającą pobłażliwością. Uśmiech tego godnego potomka najdawniejszego z morskich plemion — którego śmiałość i męstwo nie zostawiły żadnego śladu wielkości i chwały na obliczu wód — dopełnił mego wtajemniczenia. Nieskończona głębia dziedzicznej mądrości była we współczującym smutku tego uśmiechu, za którego sprawą serdeczny wybuch radosnych okrzyków zabrzmiał mi w uszach jak zgiełk dziecinnego tryumfu. Nasza załoga wydawała okrzyki niezachwianej pewności siebie — zacne dusze! Jakby człowiek mógł kiedykolwiek być pewien, że wziął górę nad morzem, które zdradziło tyle statków o „wielkim imieniu”, tylu dumnych ludzi, tyle wyniosłych ambicji dążących do sławy, potęgi, bogactwa, wielkości!

Gdy doprowadziłem łódź pod talie, mój kapitan w pysznym humorze rozparł się na poręczy nadburcia czerwonymi, piegowatymi łokciami, wychylił się i zawołał do mnie sarkastycznie z głębi sokratesowskiej brody:

— A więc jednak przyprowadził pan łódź z powrotem, co?

Sarkazm był w jego zwyczaju; na obronę kapitana mogę co najwyżej powiedzieć, że był to sarkazm wrodzony. Nie wynikało stąd jednak, aby był przyjemny. Lecz przyzwoitość i rozsądek nakazują dostroić się w sposobie bycia do swego kapitana.

— Tak jest, panie kapitanie. Wszystko w porządku — odrzekłem. A pocziwiec mi uwierzył. Nie był w stanie rozpoznać we mnie oznak świeżego wtajemniczenia. Jednak nie byłem już tym samym młodzikem, który poprowadził łódź paląc się do wyścigu ze śmiercią, wyścigu, którego nagrodę stanowiło życie dziewięciu ludzi.

Patrzyłem na morze innymi już oczami. Wiedziałem, że — obojętne na dobro i zło — potrafi zdradzać równie bezlitośnie szlachetny zapał młodości, jak zdradziłoby najnikczemniejszą chciwość lub najwznioślejsze bohaterstwo. Przepadło moje wyobrażenie o wspaniałomyślnej wielkości morza. I patrzyłem na morze prawdziwe — morze, które igra z ludźmi, póki z nich sił nie wypije, i zadręcza statki na śmierć. Nic nie jest w stanie wzruszyć posępnej goryczy jego ducha. Otwarte dla wszystkich i nie dochowujące wierności nikomu, roztacza swój czar na zgubę najlepszych. Niedobrze jest je kochać. Nie zna więzów danego słowa, nie dotrzymuje wiary w nieszczęściu, nie sprzyja długoletniej zażyłości, długoletniemu oddaniu. Obietnica, którą wiecznie nęci., jest bardzo wielka; ale jedyny sekret owładnięcia nim to siła — zazdrosna, czujna siła człowieka, który strzeże wewnątrz swych bram skarbu pożądanego przez innych.

KOLEBKA RZEMIOSŁA

XXXVII

Kolebka zamorskiego handlu i morskiej sztuki wojennej, Morze Śródziemne, przemawia tkliwie do marynarza niezależnie od nasuwających się skojarzeń x awanturycznymi wyprawami i chwałą, wspólnym dziedzictwem całej ludzkości. To morze dało schronienie dziecięctwu żeglarskiego rzemiosła. Marynarz spogląda na me jak na obszerny pokój dziecienny w starym, starym domu, gdzie niezliczone pokolenia jego rodu uczyły się chodzić. Mówię: jego rodu, ponieważ w pewnym sensie wszyscy marynarze należą do jednej rodziny; wszyscy są potomkami tego żądnego przygód kudłatego przodka, co siadł okrakiem na bezkształtną kłodę i wiosłując koślawą gałęzią dokonał pierwszej przybrzeżnej podróży w osłoniętej zatoce rozbrzmiewającej pełnym zachwytem wyciem jego szczepu.

Jest rzeczą godną pożałowania, że wszyscy ci bracia w rzemiosle i uczuciu, którzy od pokoleń uczyli się chodzić nią pokładzie statku w tym pokoju dzieciennym, niejednokrotnie zajmowali się tam również dzikim podrzynaniem sobie gardła. Ale widać życie tego wymaga. Bez ludzkiej skłonności do mordu i innych rodzajów nieprawości me byłoby nigdy historycznego bohaterstwa. Jest to myśl pocieszająca. A przy tym jeśli spojrzymy bezstronnie na czyny gwałtu, wydadzą się mało ważne. Od Salaminy aż do Akcjum, przez Lepanto i Nil aż do morskiej rzezi pod Navarino, pomijając inne zbrojne spotkania mniejszej wagi, cała krew, wylana po bohatersku do Śródziemnego Morza, nie splamiła ani jedną smugą purpury głębokiego lazuru klasycznych wód.

Można oczywiście dowodzić, że bitwy ukształtowały przeznaczenie ludzkości. Kwestia, czy ukształtowały je dobrze, pozostałaby jednak otwarta. Ale nie warto chyba tego roztrząsać. Bardzo być może, iż gdyby bitwa pod Salaminą nigdy się nie odbyła, oblicze świata byłoby bardzo zbliżone do dzisiejszego, które zostało ukształtowane przez słabe natchnienie i krótkowzroczny ludzki trud. W następstwie długoletnich, nieszczęsnych doświadczeń wypływających z cierpienia, zła, hańby i napastliwości narody ziemi rządzone są głównie przez strach, tego rodzaju strach, który za pomocą taniego krasomówstwa łatwo przemienić we wściekłość, nienawiść i gwałt. Niewinna, naiwna trwoga była przyczyną wielu wojen. Oczywiście nie trwoga przed samą wojną, którą skutek ewolucji uczuć i idei zaczęto w końcu uważać za na wpół mistyczny i chlubny obrzęd o pewnego rodzaju ustalonym przez zwyczaj rytuale i przedwstępnych zaklęciach; zatraciło się w nich pojęcie o jej rzeczywistej

naturze. Aby zrozumieć prawdziwą istotę, siłę, prawdziwą moralność wojny jako przyrodzonej funkcji ludzkości, trzeba mieć pióra zatknięte we włosach i kółko w nosie albo — jeszcze lepiej — spiłowane zęby i wytatuowaną pierś. Powrót do tego rodzaju ozdób pełnych prostoty jest, niestety, niemożliwy. Jesteśmy przykuci do rydwanu postępu. Niepodobna się cofnąć; i jak chciał zły los, nasza cywilizacja, która uczyniła tak wiele dla wygody i przyozdobienia naszych ciał oraz dla podniesienia naszego ducha, sprawiła, że zabijanie uznane przez prawo stało się najniepotrzebniej w świecie strasznie kosztowne.

Sprawę doskonalenia zbrojeń podjęły rządy na tej cierni z nerwowością i bezmyślnym pośpiechem, a tymczasem właściwa droga leżała wyraźnie przed nami i trzeba było tylko trzymać się jej ze spokojną stanowczością. Czuwanie po nocach i uczony trud pewnej kategorii wynalazców należało wynagradzać zaszczytami, hojną ręką, jak wymagała tego sprawiedliwość, a ciała rzeczonych wynalazców należało wysadzać w powietrze za pomocą ich własnych udoskonalonych środków wybuchowych oraz ulepszonej broni, i to z jak największym rozgłosem, co zalecała zwykła przezorność. Za pomocą powyższej metody zapal do badań w tym kierunku zostałyby powściągnięty bez naruszenia świętych przywilejów nauki. Wskutek braku chłodnej rozwagi u naszych przewodników i władców nie poszło się tą drogą; poświęcono metodę piękną i prostą nie osiągając żadnych realnych korzyści. Skromny umysł nie może się oprzeć uczuciu głębokiej goryczy na myśl, że w bitwie pod Akcjum — która rozgrywała się o stawkę nie mniejszą niż panowanie nad światem — flota Cezara Oktawiana i flota Antoniusza, włączając w to eskadrę egipską i galerę Kleopatry o purpurowych żaglach, kosztowały przypuszczalnie mniej od dwóch współczesnych pancerników, czyli według żargonu współczesnych książek marynistycznych, dwóch wielkich jednostek bojowych. Ale żaden prostacki żargon książkowy nie zasłoni powyższego faktu, który martwi niechybnie każdego ekonomistę o zdrowych poglądach. Nie zanosi się na to, aby Morze Śródziemne było kiedy świadkiem bitwy o donioślejszych następstwach; ale gdy przyjdzie czas na drugą bitwę historyczną, dno tego morza wzbogaci się, jak nigdy, mnóstwem poszarpanego żelastwa, opłaconego prawie na wagę złota przez obalamucone narody zamieszkujące wyspy i kontynenty naszej planety.

XXXVIII

Szczęśliwy, kto, jak Ulisses, odbył podróż bogatą w przygody; a nie ma morza tak sprzyjającego awanturniczym podróżom jak Morze Śródziemne — morze wewnętrzne, które starożytni uważali za takie rozległe i pełne cudów i przerażających zjaw, bowiem tylko my sami, powodowani śmiałością naszego ducha i drzeniem naszych serc, jesteśmy jedynymi twórcami wszystkich cudów i całej romantyczności świata.

Nie dla kogo innego, tylko dla śródziemnomorskich żeglarzy jasnowłose syreny śpiewały wśród czarnych skał zanurzonych w białej pianie; dla nich tajemnicze głosy mówiły w ciemności nad biegnącą rafą — groźne, uwodzicielskie lub prorocze, niby ów głos słyszany na początku ery chrześcijańskiej przez dowódcę afrykańskiego statku w zatoce Syrta, której spokojne noce pełne są dziwnych szeptów i przelatujących cieni. Ów głos zawołał żeglarza po imieniu rozkazując mu, aby szedł i oznajmiał wszystkim ludziom, że wielki bóg Pan umarł. Lecz wspaniała legenda Morza Śródziemnego, przechowana w tradycyjnych pieśniach i historii, żyje w naszych duszach, urokliwa i nieśmiertelna.

Tajemnicze i groźne morze z wędrówek chytrego Ulissesa, wzburzone od gniewu olimpijskich bogów, dające na swych wyspach przytułek wściekłości dziwnych potworów i podstępom dziwnych kobiet; ów szlak bohaterów i mędrców, wojowników, piratów i świętych, morski warsztat pracy kartagińskiego kupiectwa i jezioro służące dla przyjemności rzymskich cesarów — domaga się czci każdego marynarza jako historyczna siedziba tego ducha, który rzucił otwarte wyzwanie wielkim wodom naszej ziemi i który jest istotą marynarskiego zawodu. Ów duch, wyruszywszy z Morza Śródziemnego na zachód i na południe — jak młodzieniec, który opuszcza schronienie ojczyznanego domu — wynalazł drogę do Indii, odkrył wybrzeża nowego lądu i w końcu przebył ogrom Pacyfiku bogatego w grupy wysp odległych i tajemniczych jak gwiazdozbiory na niebie.

Pierwszy impuls do żeglarstwa urzeczywistnił się w tym basenie pozbawianym przyływu i odpływu, wolnym od ukrytych ławic i zdradliwych prądów, jakby z czulej troskliwości dla dziecięstwa sztuki żeglarskiej. Strome brzegi Morza Śródziemnego sprzyjały ludziom początkującym w jednym z najzuchwalszych przedsięwzięć i czarowne śródładowe morze klasycznych przygód wyprowadziło ludzkość łagodnie — od przylądka do przylądka, od zatoki do zatoki, od wyspy do wyspy — na nęcące obietnicami, szerokie jak świat oceany za Słupami Herkulesa.

XXXIX

Czar Morza Śródziemnego żyje w rozkosznych wspomnieniach mojej młodości i po dziś dzień to morze, którym tylko Rzymianie władali bezspornie, zachowało dla mnie romantyczny urok młodzieńczych przygód. Pierwsza noc Bożego Narodzenia, jaką spędziłem poza lądem, zesłała na ucieczkę przed sztormem z Zatoki Liońskiej; od uderzeń wiatru stękały wszystkie wręgi w statku, gdy pędził ze sztormem przez krótkie fale, aż wreszcie doprowadziliśmy go, poturbowanego i bez tchu, na zawietrzną stronę Majorki, gdzie lekkie podmuchy szarpały gładką wodą pod bardzo burzliwym niebem.

Trzymaliśmy statek w bezpiecznej odległości od brzegu, a raczej załoga trzymała go tak przez cały dzień, albowiem ja zetknąłem się dotąd ze słoną wodą zaledwie parę razy. Po raz pierwszy przysłuchiwałem się z ciekawością chłopięcego wieku pieśni wiatru w takielunku. Jej monotonna, drgająca nuta miała się zrosnąć poufnie z mym sercem, przejść w krew i kości, towarzyszyć myślom i czynom przez dwa pełne dziesiątki lat, nawiedzać jak wymówka spokój cichego domowego ogniska i wpleść się w osnowę snów porządnego obywatela, śnionych bezpiecznie pod dachem z krokwi i dachówek. Wiatr był silny, lecz owego dnia nie wyszliśmy już na pełne morze.

Nasz kalosz (nie zasługiwał właściwie na nazwę statku) przeciekał. Przeciekał co się zowie, obficie, na wszystkie strony — niby kosz. Uczestniczyłem z zapalem w podnieceniu wywołanym przez to ostatnie kalectwo szlachetnych statków, nie troszcząc się zbytnio, o co chodzi. W dojrzałym wieku wpadłem na domysł, że czcigodny antyk, znudzony swym życiem bez końca, po prostu ziewał każdym szwem z nudy. Ale wówczas o tym nie wiedziałem, wiedziałem w ogóle bardzo mało, a najmniej ze wszystkiego, co robię na tej galery.

Pamiętam, że zupełnie jak w owej komedii Moliera mój wuj zadał mi słowo w słów to samo pytanie — nie zwrócił się z nim jednak do mego zaufanego lokaja, lecz zawarł je w liście, który przewędrował wielkie obszary ziemi i którego sarkastyczny, lecz pobłażliwy ton źle pokrywał niepokój prawie ojcowski. Zdaje się, że usiłowałem podzielić się z wujem wrażeniem (zupełnie bezpodstawnym), że Indie Wschodnie oczekują mego przybycia. Musiałem tam pojechać. Było to coś w rodzaju mistycznego przeświadczenia — coś na kształt wezwania. Ale trudno mi było wyrazić jasno źródła mej wiary temu człowiekowi o nieubłaganej logice, a zarazem o nieskończonej pobłażliwości.

Prawda musiała polegać na tym, że choć niewprawny w podstępach chytrego Greka,

oszusta bogów, kochanka dziwnych kobiet, wywoływacza krwiożerczych cieni, tęskniłem jednak za rozpoczęciem mej własnej, skromnej Odysei, która miała rozwinąć swe cuda i swą grozę hen za Słupami Herkulesa, jak przystoi nowoczesnemu człowiekowi. Lekceważący ocean nie rozwarł się szeroko, aby pochłonać zuchwalca, chociaż statek, śmieszna, przedpotopowa galerę mego szaleństwa, stary, znużony, z wątpiały kalosz, wydawał się niezmiernie skłonny do tego, by się rozpękać i wchłonać tyle słonej wody, ile mógł jej pomieścić. Taka katastrofa byłaby mniej wspaniała, lecz równie ostateczna.

Ale obyło się bez katastrofy. Ocalałem, by śledzić na obecnym wybrzeżu czarnoskórą, młodzieńczą Nauzykaę wśród radosnego orszaku dziewcząt niosących kosze z bielizną do jasnej strugi ocienionej czubami śmigłych palm. Żywe barwy fałdzistych szat i złoto zausznic nadawały barbarzyńskiej, królewskiej wspaniałości dziewczęcym postaciom stąpającym swobodnie wśród ulewy słonecznego blasku nakrapianego cieniem. Białosc ich zębów bardziej była olśniewająca niż wspaniałe klejnoty w uszach. Cienista strona wężowu promieniała ich uśmiechami. Te dziewczęta były śmiałe na podobieństwo księżniczek, lecz niestety! — żadna z nich nie była córką czarnego jak węgiel władcy. Taki już mój pech, że się spóźniłem o włos — o dwadzieścia pięć wieków — na ten padół, gdzie królowie przeredzili się ze skandaliczną szybkością, a ci nieliczni, co się zachowali, przyjęli nieciekawie maniery i obyczaje zwykłych milionerów. W roku tysiąc osiemset siedemdziesiątym którymś płonna była oczywiście nadzieja, by ujrzeć damy królewskiego dworu idące na przemian w blasku słonecznym i cieniu, z koszykami bielizny na głowie, ku brzegom jasnej strugi, nad którą zwisały pędy palm rozchodzące się z pni promieniście. Nadzieja ta była płonna. Nie zapytałem siebie, czy warto żyć wśród tak zniechęcających warunków, lecz nie zapytałem tylko dlatego, że zaprzętało mię wówczas kilka innych palących zagadnień; nie wszystkie z nich po dziś dzień rozwiązałem. Dźwięczne, roześmiane głosy tych wspaniałych przybranych dziewcząt spłoszyły chmarę kolibrów, których drobne skrzydełka otaczały rozedrganą mgłą wierzchołki kwitnących zarośli.

Nie, to nie były księżniczki. Niepohamowany ich śmiech przepelniał upalną, obleczoną w paproć dolinkę i dźwięczał bezdusznie, przejrzyście, niby śmiech jakichś dzikich, nieczłowieczych stworzeń zamieszkujących tropikalne lasy. Idąc za przykładem pewnych ostrożnych podróżników wycofałem się niepostrzeżenie — i wróciłem, niewiele co mędrszy, na morze klasycznych przygód.

«TREMOLINO»

XL

Przeznaczenie chciało, abym tam, w pokoju dzieciennym naszych żeglarskich przodków, nauczył się chodzić drogami swego rzemiosła i wzrósł w miłości morza, ślepiej jak często miłość u młodych, lecz pochłaniającej i pozbawionej egoizmu jak każda miłość prawdziwa. Nie żądałem od morza nic — nawet przygód. Może dowodziło to raczej intuicyjnej mądrości niż wzniosłego zaparcia się siebie. Nigdy przygoda nie zjawia się na żądanie. Temu, kto wyrusza rozmyślnie na poszukiwanie przygód, zostają w rękach same plewy, chyba że jest umiłowany przez bogów i wielki między bohaterami, jak szlachetny rycerz Don Kiszot z La Manczy. My, ludzie zwykli, o przeciętnych duszach, przechodzimy aż nazbyt skwapliwie obok złych olbrzymów, jakby to były uczciwe wiatraki — a przygody podejmujemy niby aniołów, którzy nas przyszli nawiedzać. Przygody zjawiają się niespodzianie mącąc spokojny, przyjemny tryb życia. Jak to bywa z nieproszonymi gośćmi, zjawiają się często w chwili najmniej odpowiedniej. A nam w to graj, gdy odchodzą od nas nie rozpoznane, gdy nie przyjęliśmy do wiadomości, że przypadła nam tak wielka łaska. Kiedy zaś po wielu latach obejrzymy się w pół drogi życia na wydarzenia przeszłości — co niby przyjazny tłum zdają się wpatrywać ze smutkiem w nas, śpieszących ku brzegowi kimeryjskiemu — dostrzegamy gdzieś w szarej ciżby postać, która promienieje nikłym blaskiem, jakby wchłonęła całe światło naszego mierzchnącego już nieba. A przy tym blasku możemy rozpoznać oblicza naszych przygód prawdziwych, tych ongi nieproszonych gości, których podejmowaliśmy nieświadomie w dniach młodocianych.

Było mi sądzone, że Morze Śródziemne — czcigodna (i czasem strasznie nieznośna) piastunka wszystkich żeglarzy — wykołysze mą mądrość, a dostarczenie potrzebnej do tego kołyski powierzył Los zebranej na chybił trafił gromadce nieodpowiedzialnych, młodych ludzi (wszyscy byli jednak starsi ode mnie), którzy, niby pijam prowansałskim słońcem, trwonili życie z radosną lekkomyślnością na wzór Balzaka *Histoire des Treize*, nieco przeinaczonej nalotem romansu *de cape et d'épée*.

Tę, która była podówczas moją kołyską, zbudował nad rzeką Savona sławny twórca okrętów, a na Korsyce urny tęgi majster zaopatrzył ją w osprzęt; w papierach swych została określona jako tartane o sześćdziesięciu tonach. W rzeczywistości zaś była to *balancelle* o dwóch krótkich masztach pochylonych ku dziobowi i dwóch wygiętych rejach równie długich

jak kadłub; ten stateczek — nieodrodne dziecko łatyńskiego jeziora — o dwóch rozpostartych, ogromnych żaglach, podobnych do spiczastych skrzydeł na drobnym ciele morskiego ptaka, raczej muskał w pędzie morze jak ptak, niż płynął.

Nazywał się „Tremolino”. Jakże to przełożyć! Drżący? Cóż to za imię dla najdzielniejszego z drobnych stateczków, jakie się kiedykolwiek nurzały w gniewnej pianie! Czulem, jak drżał dniem i nocą pod moimi stopami, lecz drżał od wysokiego napięcia wiernej odwagi. W swej krótkiej a świetnej karierze nie nauczył mnie nic, lecz dał mi wszystko. Zawdzięczam mu obudzenie miłości do morza, która wraz z dygotem chyżego ciała i nuceniem wiatru u stóp łacińskich żagli wkradła mi się do serca słodko a gwałtownie i zawładnęła despotycznie moją wyobraźnią. „Tremolino”! Po dziś dzień nie mogę wymówić — nawet napisać — tego imienia bez szczególnego skurczu serca i bez zatchnięcia się rozkoszą i grozą, jak na wspomnienie pierwszej miłosnej przygody.

XLI

Tworzyliśmy we czterech syndykat (używam terminu zrozumiałego dziś w każdej warstwie społeczeństwa), którego własnością był „Tremolino”: dziwny syndykat międzynarodowy. A byliśmy wszyscy zapalonymi rojalistami barwy śnieżnobiałej — Bóg raczy wiedzieć dlaczego. W każdym stowarzyszeniu jest zwykle jednostka, która nadaje całemu zespołowi pewien ogólny charakter wspierając się o autorytet wieku i dojrzałej wiedzy. Jeśli powiem, że najstarszy z nas był bardzo stary, niezmiernie stary — miał prawie trzydzieści lat — i że mawiał niedbale a rycersko: „Żyję ze swego miecza”, chyba wystarczy to, aby dać pojęcie o naszej zbiorowej mądrości. Ów młody człowiek był szlachcicem z Karoliny Północnej; początkowe litery jego imienia i nazwiska brzmiały: J.M.K.B., żył zaś istotnie ze swego miecza, o ile mi wiadomo. A później poległ również od miecza w bałkańskiej zwadzie, walcząc w sprawie jakichś tam Serbów czy też Bułgarów, którzy nie byli ani katolikami, ani dżentelmenami — w każdym razie nie byli nimi w wyniosłym, lecz ciasnym znaczeniu, jakie karoliński szlachcic słowu „dżentelmen” przypisywał.

Biedny J.M.K.B. *Américain, catholique et gentilhomme*, jak lubił siebie charakteryzować w chwilach górnych zwierzeń! Ciekawym, czy istnieją jeszcze w Europie wysmukli i eleganccy dżentelmeni o twarzy pełnej zapału, dystyngowanej powierzchowności, czarujących salonowych manierach oraz złowrogim spojrzeniu, żyjący ze swego miecza? Rodzina pana J.M.K.B. zrujnowana, zdaje się, podczas wojny domowej, wędrowała przez jakie dziesiątek lat to tu, to tam, po starym kontynencie. Co się tyczy Henryka C., następnego wiekiem i wiedzą z naszej gromadki, wyłamał się spod niezłomnej surowości swej rodziny, zakorzenionej z dawna, o ile pamiętam, na którymś z zamożnych przedmieść Londynu. Polegając na szacownym zdaniu swych bliskich, przedstawiał się obcym potulnie jako „czarna owca”. Nigdy nie spotkałem niewinniejszego okazu wykolejeńca. Nigdy!

Ale rodzina posyłała mu łaskawie trochę grosza od czasu do czasu. Henryk C. rozkochał się w Południu, w Prowansji, w jej ludziach, jej życiu, jej blasku słońca i w jej poezji; wzrostu był wysokiego, miał krótki wzrok, wąskie piersi i chadzał wielkimi krokami wzdłuż ulic i uliczek, wystawiając daleko długie nogi; biały nos i rude wąsy zagrzebywał w otwartej książce, miał bowiem zwyczaj czytać chodząc. Jakim sposobem unikał wpadania do przepaści, zlatywania z nabrzeży lub schodów, jest wielką tajemnicą. Boki jego palta były zawsze napęczniałe od kieszonkowych wydań przeróżnych poetów. Gdy go nie pochłaniało czytanie Wergiliusza, Homera lub Mistrala — w parkach, restauracjach, na ulicach i tym

podobnych miejscach publicznych — układał sonety (po francusku) do oczu, uszu, podbródka, włosów tudzież innych widzialnych doskonałości nimfy zwanej Teresą, córki (uczciwość każe mi wyznać) niejkiej Madame Léonore, która utrzymywała małą kawiarnię dla marynarzy przy jednej z najważniejszych ulic starego miasta.

Nigdy piękniejsza twarz, twarz o rysach subtelnie rzeźbionych jak na starożytnej gemmie, o barwie delikatnej jak pyłek róży, nie była osadzona na tułowiu niestety trochę krępy. W tejże kawiarni Henryk C. czytywał głośno, z naiwnością dziecka i próżnością poety, własne wiersze swej uwielbionej. Za jego przykładem chodziliśmy tam chętnie choćby tylko po to, aby patrzeć, jak boska Teresa śmieje się pod czujnym wzrokiem Madame Léonore, swej matki. A śmiała się bardzo ładnie, nie tyle z sonetów — mogła mieć dla nich tylko uznanie — ile z francuskiego akcentu biednego Henryka, akcentu, co przypominał ptasi świergot, o ile ptaki mogą się jąkać i świergotać przez nos.

Trzecim naszym kompanem był Roger P. de la S., najbardziej skandynawski z prowansalskich ziemian, blondyn mierzący sześć stóp, jak przystało na potomka skandynawskich korsarzy, władczy, cięty, wzgardliwie dowcipny — z trzyaktową komedią w kieszeni, a w piersiach sercem porażonym beznadziejną miłością do swej pięknej kuzynki, żony bogatego kupca handlującego skórami i łożem. Roger miał zwyczaj zabierać nas do nich bez ceremonii na drugie śniadanie. Podziwiałem świętą cierpliwość owej zacnej damy. Jej mąż był usposobienia pojednawczego i posiadał wielką dozę rezygnacji, z którą znosił „przyjaciół Rogera”. Podejrzewam, że w głębi ducha najścia nasze przejmowały go zgrozą. Lecz był to dom karlistowski i co za tym idzie, witano nas tam gościnnie. Rozprawiało się dużo w tym salonie o możliwościach wzniecenia buntu w Katalonii na rzecz Reynetto, który właśnie wtedy przeprowdził się przez Pireneje.

Don Karlos musiał mieć wielu dziwacznych przyjaciół (zwykły to los pretendentów do tronu), ale wśród nich nikt nie był bardziej cudaczny i fantastyczny od naszego syndykatu, od właścicieli „Tremolina”, którzy spotykali się w pewnej tawernie na nabrzeżu starego portu. Starożytny gród Massilia od najdawniejszych czasów fenickich nie znał z pewnością dziwaczniejszego zespołu armatorów. Schodziliśmy się, aby przedyskutować i ustalić plan operacji dla każdej wyprawy „Tremolina”. W tych operacjach brał także udział pewien dom bankowy — i to bardzo solidny. Ale boję się, że w końcu powiem za wiele. Były w to wmieszane również panie (doprawdy, że mówię za wiele) — panie wszelkiego autoramentu, niektóre dość już stare, by wiedzieć, że pretendentom do tronu ufać nie należy, inne zaś młode i pełne złudzeń.

Jedna z nich była niezmiernie zabawna, gdy poufnie naśladowała przed nami różne

wysoko postawione osoby, do których jeździła wciąż do Paryża dla porozumiewania się w interesie sprawy — Por el Reyf Albowiem była karlistką, i to krwi baskijskiej w dodatku; miała coś lwiego w odważnym wyrazie twarzy (szczególnie gdy rozpuściła włosy) i płochą duszyczkę wróżbicy przybranej w piękne paryskie piórka, które nieraz opadały z niej niespodzianie, przyprawiając ludzi o kłopot.

Lecz gdy przedrzeźniała pewnego paryskiego dostojnika — zajmował stanowisko istotnie bardzo wysokie — jak stał w rogu pokoju twarzą do ściany i pocierał sobie tył głowy jęcząc bezradnie: „Rita, ty mnie wpędzasz do grobu!” — można było doprawdy (będąc młodym i beztroskim) pęknać ze śmiechu. Rita miała wuja w podeszłym wieku, również bardzo czynnego kariistę, proboszcza małej górskiej parafii w Guipuzcoa. Ponieważ byłem członkiem–marynarzem syndykatu (plany tego syndykatu zależały w wielkiej części od informacji dońy Rity), obarczano mię często pokornymi, serdecznymi listami do staruszka. Te listy obowiązany byłem wręczyć aragońskim poganiaczom mułów (którzy o wyznaczonym czasie czekali bez zawodu na „Tremolina” w sąsiedztwie zatoki Rosas), aby odwieźli je właśnie w głąb kraju wraz z najróżniejszym zakazanym towarem wydobytym potajemnie z ładowni „Tremolina”.

No, teraz to doprawdy powiedziałem za wiele (czego się było można zresztą spodziewać) o zwykłej zawartości swej morskiej kołyski. Ale niechaj to już zostanie. A jeśli kto zrobi cyniczną uwagę, że byłem wówczas chłopcem obiecującym, niech i to także zostanie. Chodzi mi tylko o dobre imię „Tremolina” i twierdzę, że statek jest zawsze bez winy wobec grzechów, przestępstw i szaleństw swych ludzi.

XLII

Nie było to winą „Tremolina”, że syndykat zależał w tak wielkim stopniu od sprytu i mądrości, i informacji dońy Rity. Wynajęła niewielki umeblowany domek na Prado dla dobra sprawy — *Por el Rey!* Wynajmowała ciągle domki, aby komuś dogodzić — chorym czy smutnym, wykolejonym artystom, splukanym graczom lub też spekulantom, którym się chwilowo nie powodziło; *vieux amis* — dawni przyjaciele, jak się usprawiedliwiała wzruszając pięknymi ramionami.

Trudno powiedzieć, czy Don Karlos należał także do „dawnych przyjaciół”. W palarniach słyszy się nieraz bardziej nieprawdopodobne historie. Wiem tylko, że pewnego wieczora, gdy wszedłem niebacznie do salonu Rity zaraz po otrzymaniu przez wiernych wiadomości o znacznym sukcesie karlistów, schwycono mię wpół, objęto za szyję i w szalonym wirze obtańczono ze mną trzy razy naokoło pokoju, wśród trzasku przewracających się mebli, pod takt walca nuconego ciepłym kontraltem.

Uwolniony z zawrotnego uścisku, siadłem na dywanie nagle i mimo woli. W tej pozie pełnej prostoty uświadomiłem sobie, że J.K.M.B. wszedł za mną do pokoju, elegancki, złowrogi, poprawny, surowy, w białym krawacie i koszuli o wielkim gorsie. Odpowiadając na grzeczne a posepnie pytanie malujące się w przeciągłym spojrzeniu pana J.K.M.B., dona Rita szepnęła z pewnym zmieszaniem i zniecierpliwieniem:

— *Vous etes bete, mon cher. Voyons. Qa n'a aucune consequence.*³

Byłem rad, że w tym wypadku nie przypisano mej osobie żadnego szczególnego znaczenia; poczucie rzeczywistości już we mnie kiełkowało.

Doprowadzając do porządku swój kołnierzyk — który prawdę powiedziawszy, nie był, jak się należało, wykładany przy krótkiej kurtce — rzekłem sprytnie, że przyszedłem się pożegnać, ponieważ wyruszam tej samej nocy na morze na pokładzie „Tremolina”. Pani domu, z lekka rozczochrana, oddychając jeszcze szybko, natarła ostro na J.M.K.B. żądając, aby powiedział, kiedy on będzie gotów wyruszyć, czy to na „Tremolinie”, czy jakim innym sposobem, aby dotrzeć do głównej królewskiej kwatery. Czyżby zamierzał znaleźć się tam dopiero w wilię wejścia do Madrytu? — pytała dalej z ironią. Tak to przez umiejętne zastosowanie taktu oraz uszczypliwości równowaga salonowej atmosfery została przywrócona długo przedtem, nim przed samą północą opuściłem tych dwoje już czule pogodzonych; zszedłem do portu i jak zwykle wezwałem „Tremolina” cichym gwizdem z

³ Pan jest niemądry, mój drogi. Przecież to nie ma żadnego znaczenia, (fr.)

nabrzeża. Był to nasz sygnał, którego nie omieszkał nigdy usłyszeć czujny Dominik, *padrone*.

Dominik podnosił milcząc latarnię, aby mi poświecić, gdy szedłem po wąskiej, elastycznej desce — naszym prymitywnym trapie. „A więc wyruszamy” — mruczał w chwili, kiedy stanąłem na pokładzie. Byłem zwiastunem nagłych wyjść na morze, ale nic pod słońcem nie mogło zająć tak dalece nagłego, aby Dominika zaskoczyć. Jego gęste, czarne wąsy, zakręcane co rano gorącymi szczypcami przez golarza na rogu bulwaru, zdawały się ukrywać nieustanny uśmiech. Ale chyba nikt nigdy nie widział, jak jego usta wyglądały naprawdę. Sądząc z leniwej, niezachwianej powagi tego mężczyzny o szerokich piersiach można było przypuszczać, że nigdy się nie uśmiecha. W oczach jego czaiła się okrutna ironia, jakby przyszedł na świat z niezmiernym zasobem doświadczenia, a najłżejsze rozdęcie nozdrzy nadawało jego brązowej twarzy wyraz niezwyklej śmiałości. Do żadnej innej gry rysów nie wydawał się zdolny, bo należał do typu południowców skupionych i opanowanych. Hebanowe włosy wiły mu się z lekka u skroni. Miał pewno ze czterdzieści lat i zjeździł wzdłuż i wszerz morze śródłądowe.

Chytry i bezlitosny, mógłby rywalizować w wybiegach z nieszczęsnym synem Laertesa i Antyklei. Jeśli nie używał swej chytrości i swego męstwa przeciwko samym bogom, to tylko dlatego, że olimpijscy bogowie pomarli. Nie uląkłby się na pewno żadnej kobiety. Jednooki olbrzym nie umiałby ani rusz sobie poradzić z Dominikiem Cervoni — z Korsyki, nie zaś z Itaki, i bynajmniej nie królem ani potomkiem królów, ale członkiem bardzo szanowanego rodu — autentycznych Caporali, jak twierdził. Niech i tak będzie. Ród Caporali sięga dwunastego stulecia.

W braku bardziej wzniosłych przeciwników Dominik zwrócił swą śmiałość, obfitującą w bezbożne fortele, przeciwko władzom ziemskim, uosobionym w instytucji komory celnej i we wszelkich śmiertelnikach, którzy mieli z nią związek: gryzipiórkach, oficerach oraz guardacostach na morzu i lądzie. Był to człowiek dla nas jedyny, ten nowożytny włóczęga żyjący w niezgodzie z prawem, otoczony własną legendą miłostek, przebytych niebezpieczeństw i przelanej krwi. Opowiadał nam czasem fragmenty ze swego życia miarowym, ironicznym głosem. Mówił po katalońsku, po włosku narzeczem korsykańskim i po prowansalsku z tą samą swobodą i łatwością. Kiedy się wystroił po cywilnemu w białą nakrochmaloną koszulę, czarną kurtkę i okrągły kapelusz — tak był ubrany, gdy wzięłem go raz do doñi Rity — wyglądał nadzwyczaj przyzwoicie. Umiał być zajmujący wskutek swej taktownej, surowej powściągliwości, zaprawionej szorstką, prawie niedostrzegalną żartobliwością głosu i obejścia.

Miał pewność swoich sił fizycznych, jak w ogóle ludzie nieustraszeni. Po

półgodzinnej rozmowie w jadalni Dominik porozumiał się wprost nadzwyczajnie z Ritą, która nam oświadczyła najbardziej wielkopanskim tonem: *Mais il est parfait, cet homme.*⁴ I rzeczywiście, w swym rodzaju był doskonały. Na pokładzie „Tremolina”, zawinięty w czarny oaban, malowniczy płaszcz śródziemnomorskich marynarzy, z gęstym wąsem i okrutnymi oczami uwydatnionymi przez cień głębokiego kaptura, wyglądał jak korsarz i jak zakonnik, i jak wtajemniczony w ponure, najstraszliwsze sekrety morza.

4 Ależ on jest doskonały, ten człowiek, (fr.)

XLIII

Słowem był doskonały, jak oświadczyła dona Rita. Jedno tylko było nieprzyjemne, a nawet niepojęte w stosunkach z naszym Dominikiem: jego bratanek, Cezar. Zdumiewał mnie często wyraz rozpaczliwego wstydu przesłaniający okrutną śmiałość w oczach Dominika, wyższego ponad wszelkie skrupuły i strachy.

— Nie byłbym siłą nigdy ośmielił wziąć Cezara na pokład pana *balancelle* — usprawiedliwiał się raz przede mną. — Ale co ja pocanę? Matka Cezara nie żyje, a mój brat zaszył się w gąszcz.

W taki to sposób dowiedziałem się, że nasz Dominik ma brata. Jeśli zaś chodzi o „zaszycie się w gąszcz”, znaczy to po prostu, że mężczyzna wypełnił swój obowiązek doprowadzwszy szczęśliwie do skutku dziedziczną zemstę. Spór, który istniał już od wieków między rodzinami Cervonich i Brunaschich, był zastarzały i zdawało się, że w końcu wygaś. Raz wieczorem Piętro Brunaschi po całodzienniej pracy przy oliwkach śniedział na krześle pod ścianą swego domu, z garnkiem rosołu na kolanach i kromką chleba w ręku. Brat Dominika wracał do siebie ze strzelbą przewieszoną przez ramię i poczuł się nagle urażony tym obrazem zadowolenia i wypoczynku, mającym tak jawnie na celu wzbudzenie uczuć nienawiści i zemsty. Między bratem Dominika a Piętrem nie było nigdy sprzeczki osobistej; lecz, jak wyjaśniał Dominik, „wszyscy nasi zmarli zawołali na niego”. Krzyknął zza kamiennego ogrodzenia:

— Hej, Pietro! Patrz, co się stanie!

A gdy tamten, Bogu ducha winien, podniósł oczy, brat Dominika wziął na cel jego czoło i załatwił sprawę dawnej vendetty tak gracko, że, jak mówił Dominik, zabity siedział w dalszym ciągu z kubkiem rosołu na kolanach i kromką w ręku.

I oto dlatego, że zmarli na Korsyce nie dają ludziom spokoju, brat Dominika zaszył się w *maquis*, w gąszcz zarośli nią nieuprawnym zboczem góry, aby wymykać się żandarmom przez resztę swego marnego życia; Dominik zaś wziął nią siebie opiekę nad bratankiem i misję, aby uczynić zeń człowieka.

Niepodobna sobie wyobrazić bardziej beznadziejnego przedsięwzięcia. Zdawało się, że nawet fizycznie brakuje w Cezarze materiału do tego zadania. Ród Cervonich nie odznaczał się wprawdzie pięknnością, ale był krzepki i dzielny. A ten niezwykle chudy i bladej wyrostek miał w sobie tyleż krwi co i ślimak.

— Jakaś przeklęta wiedźma musiała wykraść z kołyski dziecko mego brata, a na jego miejsce położyła ten diabelski przyplódek — mawiał do mnie Dominik. — Proszę spojrzeć na

meo! Proszę tylko spojrzeć!

Patrzeć na Cezara nie należało do przyjemności. Jego pergaminowa skora, przeświecająca na czaszce martwą bielą przez wątle kosmyki ciemnych włosów, wyglądała jak ciasno obciągnięta i przylepiona bezpośrednio do grubych kości. Wprawdzie Cezar był zbudowany normalnie, lecz nie widziałem nigdy i nie mógłbym sobie wyobrazić kogoś, kto by zbliżał się bardziej do tego, co rozumiemy zwykle przez słowo „potwór”.

Nie wątpię, że źródło tego wyrażenia było właściwie moralne. Beznadziejnie, do gruntu znieprawiona natura wyrażała się w fizycznych rysach, z których każdy osobno nie miał właściwie nic przerażającego. Człowiek sobie wyobrażał, że Cezar musi być zimny i lepki w dotknięciu jak wąż. Najlżejszy zarzut czy najbardziej usprawiedliwiona i łagodna nagana wywoływała mściwe spojrzenie, zły skurcz cienkiej górnej wargi i nienawistne warknięcie, które Cezar łączył zwykle z przyjemnym dźwiękiem zgrzytających zębów.

Raczej dla tych jadowitych min niż dla kłamstw, czelności i lenistwa stryj Cezara powalał go na ziemię. Nie trzeba jednak myśleć, że było to coś w rodzaju brutalnej napaści. Krzepkie ramię Dominika zataczało powoli, z godnością, szeroki poziomy gest, a Cezar przewracał się nagle jak kręgiel — co było bardzo zabawne. Ale upadłszy wił się po pokładzie zgrzytając zębami w bezsilnej wściekłości — co było wręcz ohydne. Nieraz zdarzało się także, iż znikał zupełnie — co było zastraszające. To jest ścisła prawda. Czasem pod takim majestatycznym szturchańcem Cezar przewracał się i znikał. Wlatywał na łeb na szyję w otwarte luki, w paki do węgla, za stojące beczki, zależnie od miejsca, gdzie wypadło mu się zetknąć z potężnym ramieniem stryja.

Raz — a było to w starym porcie, bezpośrednio przed ostatnią podróżą „Tremolina” — znikł tak za burtą, ku memu niezmiernemu przerażeniu. Dominik gawędził ze mną na rufie o naszych sprawach, a Cezar wśliznął się za nas, aby podsłuchiwać, gdyż obok swych innych doskonałości był mistrzem w podsłuchiowaniu i szpiegostwie. Gdy usłyszałem głośny plusk u burty, zgroza mię przykuła do miejsca; lecz Dominik podszedł spokojnie do poręczy i wychylił się czekając, aż głowa łotra wyłoni się z wody.

— Ohe, Cezar! — krzyknął z pogardą do parskającego nędznika. — Złap no tę cumę — *charogne!*⁵

Powrócił do mnie, aby nawiązać przerwana rozmowę.

— Co z Cezarem? — spytałem niespokojnie.

— Canaille! Niech tam wisi — brzmiała odpowiedź i Dominik w dalszym ciągu rozmawiał spokojnie o zaprzątających nas sprawach, a ja tymczasem usiłowałem na próżno

⁵ ścierwo (fr)

zapomnieć o obrazie Cezara zanurzonego po brodę w wodzie starej przystani, stuletnim wywarze morskich odpadków. Usiłowałem o tym zapomnieć, ponieważ sama myśl o owym płynie przyprawiała mię o mdłości. Niebawem Dominik okrzyknął jakiegoś beczynnego wioślarza i polecił mu wyłowić bratanka: jakoż wkrótce Cezar ukazał się i wszedł na pokład od strony nabrzeża drząc i ociekając brudną wodą: we włosach miał źdźbła zgniłej słomy, a na ramieniu osiadł mu kawałek utyłanej skórki z pomarańczy. Szczekał zębami; żółte jego oczy rzuciły nam z ukosa złowieszcze spojrzenie, gdy skierował się ku dziobowi. Uznałem za swój obowiązek zrobić Dominikowi uwagę

— Czemu go zawsze przewracasz, Dominiku? — spytałem. Byłem przekonany, że to do niczego nie prowadzi, że Dominik marnuje tylko siłę swoich mięśni.

— Muszę zrobić z niego człowieka — odpowiedział? zrezygnowany Dominik.

Powstrzymałem odpowiedź cisnącą mi się na usta, iż przy takim postępowaniu Dominik naraża się na to, że zrobi z Cezara „wyjątkowo mokrego, nieprzyjemnego trupa”, według słów nieśmiertelnego pana Mantalini.

— On chce być ślusarzem! — wybuchnął Cervoni. — Chyba po to, żeby nauczyć się otwierać zamki — dodał z gorzką ironią.

— Dlaczego mu nie pozwolisz być ślusarzem? — zaryzykowałem pytanie.

— A któż by go uczył? — wykrzyknął Dominik. — Gdzie bym go mógł zostawić? — Tu głos mu się załamał i po raz pierwszy odczułem w Dominiku prawdziwą rozpacz. — Widzi pan, on kradnie, niestety! Par la Madonne! Zdaje mi się, że i panu, i mnie wsypałby do jedzenia trucizny, żmija!

Podniósł z wolna ku niebu twarz i obie zaciśnięte pięści. Lecz Cezar nie wrzucił nam nigdy trudźmy do filizanek. Nie mogę tego twierdzić na pewno, ale zdaje się, że zaczął działać w innym kierunku.

Podczas tej wyprawy, której szczegółów podawać nie potrzebuję, mieliśmy wystarczające powody, aby odbyć okrężny rejs. Gdyśmy wracali z południa, żeby u końca podróży wykonać ważną i naprawdę niebezpieczną część naszego planu, uznaliśmy za konieczne wpaść do Barcelony dla zasięgnięcia pewnych ścisłych informacji. Na pozór kładliśmy głowę do paszczy lwa, ale nie było tak w rzeczywistości. Mieliśmy tam paru wpływowych, wysoko postawionych przyjaciół oraz wielu innych, znacznie skromniejszych, lecz cennych, albowiem kupionych za brzęczącą monetę. Nie ryzykowaliśmy, aby nas tam niepokojono; i rzeczywiście, potrzebna wiadomość doszła nas szybko przez oficera komory celnej, co przybył na pokład, pełen udanej gorliwości, i dźgał żelaznym prętem w warstwę pomarańcz, która stanowiła widzialną część naszego ładunku w ładowni.

Zapomniałem zaznaczyć, że „Tremolino” uchodził oficjalnie za statek handlujący owocami i drzewem korkowym. Przy schodzeniu na ląd gorliwy oficer potrafił nieznacznie wsunąć Dominikowi do ręki pożyteczną kartkę papieru, a w kilka godzin później, skończywszy urzędowanie, wrócił na pokład, spragniony trunków i wdzięczności. Obdarzyliśmy go naturalnie i jednym, i drugim. Gdy siedział w małej kabince popijając likier, Dominik żyłował go pytaniami co do miejsc postoju okrętów strażniczych Morska służba strażnicza była dla nas właściwie jedyna, z która trzeba było się liczyć, i ze względu na powodzenie naszej sprawy oraz bezpieczeństwo musieliśmy znać dokładnie pozycję okrętu patrolującego w sąsiedztwie. Wieści były jak najbardziej pomyślne. Oficer wymienił małą miejscowość na wybrzeżu, oddaloną o jakie dwanaście mil, gdzie okręt strażniczy, nie przygotowany do podróży, stał na kotwicy ze zdjętymi żaglami, nic nie podejrzewając; jego załoga malowała reje i czyściła maszty. Wreszcie oficer opuścił „Tremolino” po zwykłych grzecznościach, szczerząc do nas porozumiewawczo zęby przez ramię.

Siedziałem prawie cały czas pod pokładem ze zbytku ostrożności. Stawka, o którą szło w tej wyprawie, była duża.

— Gotowiśmy do drogi choćby zaraz, brakuje tylko Cezara; nie ma go już od śniadania — oświadczył Dominik cedząc ponuro wyrazy.

Dokąd chłopak się wybrał i po co — nie mieliśmy pojęcia. Zwykle domysły w razie spóźnienia się marynarza na okręt nie miały zastosowania w tym wypadku. Cezar był zanadto wstrętny, by . znać miłość, przyjaźń, szulerkę lub nawet przelotne stosunki. Ale zniknął już tak parę razy.

Dominik poszedł na ląd, aby go szukać, lecz wrócił po upływie dwóch godzin sam i w bardzo złym humorze, o czym świadczył jego uśmiech, wyraźniej zarysowany, choć ukryty pod wąsami. Byliśmy ciekawi, co się stało z łobuzem, i przeszukaliśmy szybko nasze rzeczy. Nie ukradł nic.

— Wróci niedługo — rzekłem ufnie.

Po upływie dziesięciu minut któryś z ludzi na pokładzie zawołał głośno:

— Widzę go! Wraca.

Cezar był tylko w koszuli i spodniach. Widać sprzedał kurtkę na drobne wydatki.

— Ty łotrze! — rzekł Dominik straszliwie łagodnym tonem. Powstrzymał swój gniew na chwilę. — Gdzie byłeś, włóczęgo? — zapytał groźnie.

Cezar nie chciał za nic odpowiedzieć na to pytanie. Zdawało się, że nie raczy nawet kłamać. Stał naprzeciw nas zgrzytając wyszczerzonymi zębami, a gdy Dominik zatoczył ramieniem, nie cofnął się ani o włos. Oczywiście zwałił się jak kłoda. Lecz tym razem

zauważyłem, że kiedy się podnosił, pozostał na czworakach dłużej niż zwykle, szczerząc przez ramię wielkie zęby i wpatrując się w stryja z nowym odcieniem nienawiści w okrągłych żółtych oczach. To zwykle mu uczucie było w owej chwili jakby zaostrome przez szczególną złość i dociekliwość. Zaciekało mnie to. Pomyślałem, że jeśli się kiedy Cezarowi uda wsypać trucizny do potraw, tak właśnie będzie wyglądał siedząc z nami przy stole. Ale oczywiście nie wierzyłem ani trochę, żeby chciał zatruć nasze potrawy. Jadł przecież to samo co i my. Przy tym nie miał trucizny. A nie umiałem sobie wyobrazić ludzkiej istoty zaślepionej przez chciwość do tego stopnia, aby mogła sprzedać truciznę tak ohydnemu stworowi.

XLIV

O zmroku wysunęliśmy się spokojnie na morze i wszystko szło dobrze w ciągu nocy. Bryza była porywista; nadciągał wiatr południowy, który był nam na rękę. Od czasu do czasu Dominik uderzał po kilkakroć w dłonie z wolna i rytmicznie, jakby oklaskiwał sprawowanie się „Tremolina”. Stateczek buczał i drżał lecąc naprzód i płasając lekko pod naszymi nogami.

O świcie wskazałem Dominikowi jeden statek wśród wielu innych, co pędziły przed zbierającą się burzą. Miał postawione wszystkie żagle, co sprawiało, że wznosił się wysoko niby szara kolumna tkwiąca bez ruchu dokładnie na naszym kursie.

— Dominiku, popatrz na ten statek — rzekłem. — Wygląda, jakby się śpieszył.

Padrone nic nie odpowiedział, lecz otuliwszy się szczelnie czarnym płaszczem wstał, aby spojrzeć. Z jego twarzy spalonej przez wiatry i okolonej kapturem przebijała władcza, wyzywająca siła; głęboko osadzone oczy patrzyły nieruchomo w dal bez mrugnięcia jak wyteżone, bezlitosne, spokojne oczy morskiego ptaka.

— *Chi va piano, va sano*⁶ — zauważył wreszcie, patrząc szyderczo za burtę, w aluzji do naszej szalonej szybkości.

„Tremolino” wyteżał wszystkie swe siły i zdawał się ledwie, ledwie muskać potężne wypryski piany, po których pędził. Przykucnąłem znowu pod osłoną niskiego nadburcia. Dominik trwał więcej niż pół godziny w rozkołysanym bezruchu, wyrażającym skupioną, baczną czujność, i wreszcie osunął się na pokład tuż przy mnie. W głębi mniszego kaptura oczy jego połyskiwały z dzikim wyrazem, który mię zdumiał. Powiedział tylko:

— Chyba po to znalazł się tutaj, żeby zmyć świeżą farbę ze swoich rej.

— Co? — krzyknąłem zerwawszy się na kolana. — To okręt strażniczy?

Nieustanny majak uśmiechu pod korsarskimi wąsami Dominika stał się jakby wyraźniejszy — zupełnie rzeczywisty, posępny, prawie dostrzegalny przez mokry, rozfryzowany zarost. Sądząc z tego objawu musiał Dominik szaleć z wściekłości. Ale jednocześnie widziałem, że jest zaskoczony, i to odkrycie dotknęło mnie w przykry sposób. Dominik zaskoczony! Oparty o nadburcie, wpatrywałem się długi czas poprzez rufę w szary słup, który stał na naszym kursie, chwiejąc się lekko, ciągle w tej samej odległości.

A tymczasem Dominik, czarny i zakapturzony, przysiadł ze skrzyżowanymi nogami na pokładzie tyłem do wiatru, trochę podobny do arabskiego wodza w burnusie siedzącego na piasku. Nad nieruchomą jego postacią chwost na sznureczku u sztywnego końca kaptura

⁶ Kto idzie powoli, temu nic nie grozi, (wł.)

chwiał się bezładnie na wietrze.

W końcu przestałem się wpatrywać w deszcz gnany wiatrem i przykucnąłem obok Dominika. Upewniłem się, że owa jednostka była okrętem strażniczym. Nie należało mówić głośno o jego pojawieniu się, lecz wkrótce między dwiema chmurami napchanymi gradem promień słońca padł na jego żagle i nasi ludzie rozpoznali sami, co to za statek. Zauważyłem, że od tej chwili przestali zwracać uwagę na kolegów i w ogóle na wszystko. Mieli oczy tylko dla smukłej sylwetki w kształcie kolumny za naszą rufą i tylko o niej myśleli. Dostrzegano się już jej kołysanie. Przez chwilę była olśniewająco biała, potem rozplynęła się zupełnie wśród szkwału, aby ukazać się znów, prawie czarna, podobna do słupa tkwiącego pionowo na tle sianej chmury. Od chwili kiedyśmy ją dostrzegli, nie zbliżyła się do nas ani na jotę.

— Nie dopędzi nigdy „Tremolina” — rzekłem w radosnym uniesieniu.

Dominik nie patrzył na mnie. Rzekł słusznie, choć z roztargnieniem, że zła pogoda sprzyja ścigającemu nas. Okręt strażniczy był trzy razy większy do „Tremolina”. Należało utrzymać się w tej samej odległości do zmięzchu, co bynajmniej nie było trudne, a polem pójść dalej na morze i rozważyć nasze położenie. Lecz wyglądało na to, że myśli Dominika potykają się w mroku jakiejś nie rozwiązanej zagadki; zamilkł niebawem. Pędziliśmy spokojnie z wiatrem. Przylądek San Sebastian, prawie na wprost nas, jakby się cofał wśród szkwału, po czym wychodził zmów na nasze spotkanie, coraz wyraźniejszy w przerwach między ulewami.

Co do mnie, nie byłem wcale pewien, że ten *gabelou* (jak nasi ludzie nazywali go obelżywie) w ogóle nas ściga. Sprzeciwiałyby się temu trudności nawigacyjne, toteż wyraziłem nadzieję, że statek strażniczy zmienia po prostu swe stanowisko bez żadnych złych zamiarów. Na to Dominik raczył odwrócić głowę.

— Mówię panu, że on nas ściga — zapewnił posepnie, rzuciwszy krótkie spojrzenie w stronę rufy.

Nie wątpiłem nigdy o zdaniu Dominika. Ale przy całym zapale neofity i dumie pojętego ucznia byłem podówczas wielkim kazuistą w sprawach tyczących się morza.

— Czego nie mogę zrozumieć — obstawałem chytrze przy swoim — to jakim sposobem przy tym wietrze statek zdołał się znaleźć tam, gdzieśmy dostrzegli go po raz pierwszy. Jasne jest, że nie mógł wyprzedzić nas o dwanaście mil w ciągu nocy i że nas nie wyprzedził. To jest niemożliwe także i z innych względów...

Dominik siedział nieruchomo jak bezduszny czarny stożek umieszczony na rufowym pokładzie blisko głowy steru, jak stożek z małym chwościkiem powiewającym u spiczastego końca — i zadumany, trwał tak czas pewien bez ruchu. Potem zaśmiał się krótko, pochylając

się do mego ucha, i powierzył mi gorzki owoc swoich rozmyślań. Rozumiał teraz wszystko jak najdokładniej. Okręt znalazł się tam, gdzieśmy go po raz pierwszy ujrzeli, nie dlatego, że nas dopędził, lecz dlatego, że minęliśmy go nocą, podczas gdy już na nas czekał, prawdopodobnie stojąc w dryfie, ściśle na naszym kursie.

— Rozumie pan? Już na nas czekał — mruknął wściekle półgłosem. — Już czekał! Jak pan wie, wyruszyliśmy dobrych osiem godzin wcześniej, niż się spodziewano; gdyby nie to, byłby czyhał na nas po drugiej stronie przylądka i — klapnął zębami jak wilk tuż przy mojej twarzy — i byłby nas wziął, o tak.

Teraz rozumiałem już wszystko. Tamci na okręcie mieli oczy ku patrzeniu i olej w głowie. Minęliśmy ich w ciemnościach, gdy sunęli swobodnie, bez pośpiechu, ku swej zasadzce, przekonani, że zostaliśmy hen w tyle za nimi. O świcie, dostrzegłszy przed sobą *balancelle* pod wszystkimi płótnami, rozwinęli żagle do pościgu. Ale jeśli rzecz tak się miała, to...

Dominik chwycił mnie za ramię.

— Tak, tak. Okręt znalazł się tu na skutek donosu, rozumie pan? Donosu... Sprzedali nas, zdradzili. Dlaczego? Jak? Po co? Takeśmy im dobrze płacili tam na łądzie... Nie! Po prostu głowa mi pęka.

Miałem wrażenie, że Dominik się dusi; zaczął targać u szył zapięty guzik od płaszcza, zerwał się z otwartymi ustami, jakby chciał miotać przekleństwa i oskarżenia, lecz opanował się natychmiast i zawinawszy się szczelniej w płaszcz, najspokojniej siadł z powrotem na pokładzie.

— Tak, to jest sprawka jakiegoś łotra z ładu — zauważyłem.

Dominik nasunął głębiej brzeg kaptura na czoło i wymruczał:

— Tak... to łotr... Nie ma dwóch zdań.

— No, ale nie mogą nas dopędzić — powiedziałem — to jasne.

— Aha — potwierdził spokojnie — nie mogą. Okrążyliśmy przylądek bardzo blisko brzegu, aby uniknąć prądów przeciwnych. Po drugiej stronie. wskutek bliskości ładu, wiatr ustał na chwilę tak zupełnie, że dwa górne żagle „Tremolina” zwiły beczynnymi na masztach wśród grzmiącego huku fal rozbijających się o brzeg, który został za nami. A gdy wracający podmuch znów wydał płótna, ujrzeliśmy ze zdumieniem, że połowa nowego grotżagla wyleciała dosłownie z liklin — żagla, który według naszego przekonania prędzej by wpędził statek pod wodę, niż puścił. — Spuściliśmy reję natychmiast i uratowaliśmy go, ale nie był to już żagiel, tylko stos przesiąkniętego wodą płótna, które zawałało pokład obciążając stateczek. Dominik rozkazał wyrzucić to wszystko za burtę.

— Byłbym kazał wyrzucić i reję — rzekł prowadząc mię znowu na rufę — gdyby z tym nie było tyle roboty. Niech pan nic po sobie nie pokaże — ciągnął unizając głos — ale powiem panu coś strasznego.

Proszę posłuchać; zauważyłem, że ścięgi nici żaglowej mocującej liklinę do tego żagla zostały przecięte! Słyszysz pan? Przecięte nożem w wielu miejscach. A jednak trzymał się jeszcze przez cały ten czas. Niedokładnie były przecięte. Nagłe opadnięcie żagli dokonało reszty. Mniejsza z tym. Ale rozumie pan? Zdrada czai się wkoło nas. Na wszystkie moce piekielne! Siedzi tu, za naszymi plecami! Nie odwracaj się, signorino.

Staliśmy wówczas twarzą ku rufie.

— Co robić? — spytałem przerażony.

— Nic. Cicho! Trzeba być mężczyzną, signorino.

— Ma się rozumieć — rzekłem.

Aby pokazać, że umiem być mężczyzną, postanowiłem nie odezwać się ani słówkiem, póki sam Dominik potrafi utrzymać język za zębami. Niektórym sytuacjom odpowiada tylko milczenie. A przy tym to zetknięcie ze zdradą poraziło jakąś beznadziejną sennością moje myśli i zmysły. Przez godzinę lub więcej śledziliśmy, jak ścigający nas okręt wy taniał się coraz bliżej i bliżej spomiędzy szkwałów, które niekiedy kryły go doszczętnie. Ale nawet nic nie wiedząc, czuliśmy go Jak nóż na gardle. Odległość między nami zmniejszała się przerażająco. A „Tremolino” przed srogą bryzą, na znacznie gładszej wodzie, kołysał się sunąc lekko naprzód pod swym jedynym żaglem; była jakaś straszliwa beztroska w radosnej swobodzie jego pędu. Upłynęło znów pół godziny. Nie mogłem już tego wytrzymać.

— Złapią naszą biedną *balancelle* — wykrztusiłem nagle prawie ze łzami.

Dominik ani drgnął. Poczucie katastrofalnej samotności przygniotło moją niedoświadczoną duszę. Przesunęła mi się, przed oczami wizja mych towarzyszy. Obliczyłem, że cała banda rojalistów musiała teraz być w Monte Carlo. Stanęli mi przed oczami wyraźni i bardzo drobni, o sztucznych głosach i sztywnej gestykulacji, niby orszak marionetek na scenie teatru—zabawki. Drgnąłem — co to jest? Tajemniczy, okrutny szept wy dostał się z nieruchomego czarnego kaptura u mego boku:

— *Il faut la tuer*⁷.

Usłyszałem to bardzo dobrze.

— Co ty mówisz, Dominiku? — zapytałem ledwie poruszając wargami.

A szept wewnątrz kaptura powtórzył tajemniczo:

⁷ Trzeba ją zabić, (fr.)

— Trzeba ją zabić!

Serce zaczęło mi bić gwałtownie.

— Trzeba — wyjąkałem. — Ale jak?

— Kocha ją pan?

— Kochami.

— Więc musi pan i na to się zdobyć. Musi pan ją sam poprowadzić, a już ja w tym, że umrze prędko nie zostawiając po sobie nawet drzazgi.

— Potrafisz to zrobić? — szepnąłem. Urzekł mię ten czarny kaptur wychylony bez drgnienia za rufę i jakby obcujący bezbożnie z owym dawnym morzem muzyków, wygnańców, wojowników i handlarzy niewolnikami, morzem legend i grozy, na którym żeglarze odległej starożytności słyszeli, jak nieukojny cień starego wędrowca płacze głośno wśród mroku.

— Wiem tu o jednej skale — szepnął sekretnie wtajemniczony głos wewnątrz kaptura. — Ale... baczność! Trzeba to zrobić, zanim nasi ludzie spostrzegą, co zamierzamy. Komu można — teraz zaufać? Gdyby kto pociągnął nożem po przednich fałach, spadłby fokzagiel i w dwadzieścia minut byłby koniec naszej wolności. A najlepsi z naszych ludzi mogą się bać utonięcia. Mamy wprawdzie łódeczkę, ale w takiej historii nikt nie może być pewien, że ocaleje.

Głos zamilkł. Wyruszając z Barcelony holowaliśmy naszą łódeczkę, potem było już zbyt ryzykowne ją wciągać, więc zostawiliśmy ją na los szczęścia wśród fał u końca porządnie długiej liny. Zdawało się nam nieraz, że morze ją pochłoneło, lecz wkrótce ukazywała się znowu na fali, wciąż lekka i nieuszkodzona.

— Rozumiem — rzekłem po cichu. — Dobrze. Kiedy?

— Jeszcze nie teraz. Musimy zbliżyć się bardziej do brzegu — odpowiedział widmowym szeptem głos spod kaptura.

XLV

Postanowienie zapadło. Ośmieliłem się teraz odwrócić. Nasi ludzie siedzieli przycupnięci tam i sam na pokładzie; twarze ich, niespokojne i zgnębione, zwracały się wszystkie ku ścigającemu nas okrętowi. Pierwszy raz tego ranka spostrzegłem Cezara rozciągniętego blisko fokmasztu; zaciekawilo mnie, gdzie się chował dotychczas. Ale może i był tuż przy mnie przez cały ten czas. Zanadto nas pochłaniało śledzenie tego, co miało nastąpić, abyśmy mogli zwracać na siebie uwagę. Nikt nie tknął jedzenia tego ranka, ale ludzie przychodzili wciąż pić do beczki z wodą.

Zbiegłem na dół do kabiny. Miałem tam dziesięć tysięcy franków w złocie zamkniętych w schowku i, o ile mogłem przypuszczać, nikt na statku prócz Dominika nawet się tego nie domyślał. Kiedy znów wyszedłem na pokład, Dominik stał zwrócony ku brzegowi i wpatrywał się weń spod swego kaptura. Przylądek Creux zamykał widok przed nami. Na lewo rozległa zatoka, o wodzie dartej i miotanej przez wściekle szkwały, wydawała się pełna dymu. Za rufą niebo wyglądało groźnie.

Zobaczywszy mię Dominik spytał natychmiast flegmatycznym głosem, co się stało. Podeszedłem blisko do niego i siląc się na wygląd możliwie obojętny powiedziałem mu półgłosem, że zamek wyłamany, a pieniędzy nie ma ani śladu. Wczoraj wieczorem jeszcze tam były.

— A co pan chciał z nimi zrobić? — zapytał trzęsąc się cały.

— Naturalnie, że przywiązać je naokoło pasa — odrzekłem słysząc ze zdumieniem, że Dominik szczeka zębami.

— Przeklęte złoto! — mruknął. — Ciężar pieniędzy byłby może pana kosztował życie. — Wstrząsnął się. — Nie ma teraz czasu o tym mówić.

— Jestem gotów.

— Jeszcze nie. Czekam, żeby ten szkwał ustał — wymruczał. Przeszło kilka minut ciężkich jak ołów.

Szkwał minął wreszcie. Ścigający nas okręt, ogarnięty czymś w rodzaju mrocznej trąby powietrznej, znikł nam z oczu. „Tremolino” dygotał i pędził naprzód. Łąd przed dziobem znikł również; wyglądało to, jakbyśmy zostali sami na świecie składającym się z wody i wichru.

— *Prenez la barre, monsieur* — przerwał nagle ciszę Dominik surowym głosem. — Niech pan weźmie rumpel. — Nachylił kaptur do mego ucha. — Statek należy do pana. Własnymi rękami musi pan zadać cios. Ja... ja mam co innego do roboty. — Oddaj rumpel,

signorino — rzekł głośno do człowieka u steru — a sam z innymi stań w pogotowiu, żeby na rozkaz podciągnąć łódkę do burty.

Zdziwiony marynarz spełnił rozkaz milcząc. Inni poruszyli się nadstawiając uszu. Usłyszałem ich szepty: „Co teraz będzie? Czy dobijemy gdzieś do brzegu i weźmiemy nogi za pas? *Padrone* wie dobrze, co robi.”

Dominik poszedł ku dziobowi. Zatrzymał się, aby popatrzeć w dół na Cezara, który, jak już mówiłem, leżał wyciągnięty na brzuchu u fokmasztu; potem przestąpił przez bratanka i dał nurka pod fokżagiel znikając mi z oczu. Nic nie widziałem przed sobą. Nie mogłem nic widzieć poza fokżagle rozpostartym i nieruchomym jak wielkie mroczne skrzydło. Lecz Dominik miał swój punkt orientacyjny. Doszedł mnie od dziobu jego głos. krzyk ledwie uchwytny:

— Teraz, signorino!

Nacisnąłem rumpel według danych mi przedtem wskazówek. Znow usłyszałem słaby głos Dominika, a potem miałem już tylko sterować na wprost. Nigdy okręt nie biegł tak radośnie ku śmierci. Wznosił się i opadał, jakby płynął w powietrzu, i pędził naprzód świszcząc niby strzała. Dominik, schyliwszy się pod dolną krawędź fokżagla ukazał się z powrotem; wsparł się o maszt i podniósł palec ruchem baczny, wyczekującym. Na sekundę przed wstrząsem ramię jego się opuściło. Widząc to zacisnąłem zęby. A potem...

Huk pękających desek poszycia i roztrzaskiwanych wręg! Rozbicie tego statku, pełne zgrozy i ohydy jak morderstwo, ciąży mi na duszy wiecznym wyrzutem sumienia, iż od jednego ciosu unicestwiłem żywe, wierne serce. Chwilę przedtem pęd — i rozkołysany, szybki wzlot; chwilę potem trzask — i śmierć, i cisza, straszliwy bezruch, pieśń wiatru zmieniona w przeraźliwy lament i wzburzone wody kipiące groźnie i ociężałe wokół trupa. Widziałem przez wstrząsającą chwilę, jak przednia reja, rozpędzona brutalnie, przeleciała z dziobu na rufę, jak ludzie zbili się w kupę klnąc ze strachu i ciągnąc zapamiętałe linę łódki. Z dziwnym uczuciem satysfakcji dostrzegłem wśród nich, jak zwykle, Cezara i poznałem dawny, dobrze mi znany, skuteczny gest Dominika — poziomy rozmach potężnego ramienia. Pamiętam wyraźnie, że powiedziałem sobie: „Cezar wywróci się naturalnie”, a potem, kiedy gramoliłem się na czworakach, rozbujany rumpel, który wypuściłem z rąk, trzasnął mię za uchem i powalił bez zmysłów.

Nie sądzę, abym był nieprzytomny dłużej niż parę minut, bo kiedy przyszedłem do siebie, łódka szła z wiatrem ku osłoniętej zatoce; dwóch ludzi wiosłowało kierując ją wprost ku brzegowi. Siedziałem na tylnej ławeczce obok Dominika, który mię otaczał ramieniem i podtrzymywał.

Wyładowaliśmy w znanej nam okolicy. Dominik zabrał z sobą jedno z wiosła. Pewno miał na myśli strumień, który musieliśmy przebyć niebawem; na tym strumieniu znajdował się zwykle lichy okaz czółna o tępym dziobie, często pozbawiony tyki. Ale najpierw trzeba się było wspiąć na grzbiet wzgórza w głębi przylądka. Dominik podtrzymywał mnie. Kręciło mi się w głowie. Doznawałem wrażenia, że mam głowę bardzo wielką i ciężką. U szczytu pochyłości oparłem się o Dominika i przystanęliśmy, aby wypocząć.

Na prawo, tuż pod nami, rozległa, zasnuta oparami zatoka była pusta. Dominik słowa dotrzymał. Nawet drzazgi nie było widać naokoło czarnej skały, z której „Tremolino” o mężnym sercu, zmiażdżony jednym ciosem, zsunął się w głęboką wodę na wieczny spoczynek. Przestrzeń otwartego morza przesłaniały ruchome mgły, a w środku rzednącego szkwału dojrzeliliśmy, niby widmo, nieświadomą niczego guardacosta pod strasznym naporem żagli, ścigającą nas wciąż ku północy. Nasi ludzie schodzili już po przeciwnej pochyłości wzgórza, aby poszukać tego czółna, które, jak wiedzieliśmy z doświadczenia, nie zawsze było łatwo odnaleźć. Patrzyłem za nimi oszołomionymi, mglistymi oczami. Jeden, dwóch, trzech, czterech.

— Dominiku, gdzie Cezar? — krzyknąłem.

Jakby odtrącając sam dźwięk tego imienia *padrone* zrobił zwykły swój gest — szeroki, zamaszty, obalający. Odstąpiłem krok w tył i spojrzałem na niego lękliwie. Otwarta koszula Dominika odsłaniała muskularną szyję i gęsty zarost na piersi. *Padrone* wbił wiosło prostopadle w miękki grunt i podwinawszy z wolna prawy rękaw, wyciągnął gołe ramię przed moją twarą.

— Oto — zaczął z kamiennym spokojem osiągniętym przez nadludzki wysiłek, a głos jego drgał od poskromionej gwałtowności uczuć — oto ramię, które zadało cios. Obawiam się, że pańskie złoto dokonało reszty. Zapomniałem zupełnie o pańskich pieniądzach. — Załamał ręce w nagłej rozpacz. — Zapomniałem, zapomniałem — powtarzał niepokieszony.

— To Cezar ukradł pas? — wyjąknąłem w oszołomieniu.

— A któż by inny? *Canaille!* Widać szpiegował pana od dawna. I to on uknuł wszystko. Nie było go przez cały dzień w Barcelonie. *Traditore!* Sprzedał kurtkę, żeby wynająć konia. Ha! Ha! Ładna historia! Mówię panu, że to on nasłał na nas ten okręt...

Dominik wskazał morze, gdzie guardacosta była już tylko ciemną plamką. Opuścił głowę na piersi.

— Donosiciel — mruknął ponurym głosem. — *Cervoni!* O, biedny mój bracie!...

— A ty go utopiłeś — rzekłem słabym głosem. — Uderzyłem raz i nędznik poszedł na dno jak kamień... z tym złotem. Tak. Ale miał czas wyczytać mi z oczu, że nic by go nie

ocaliło, póki ja żyję. A czy nie miałem do tego prawa, ja, Cervoni, *padrone*, który go przyprowadziłem na pana felukę, swego bratanka, zdrajcę?

Wyciągnął z ziemi wiosło i jął sprowadzać mię troskliwie ze zbocza. Przez cały ten czas nie spojrzał mi w twarz ani razu. Przewiół nas przez strumień, potem wziął znów wiosło na ramię i czekał z podaniem mi ręki, aby nasi ludzie trochę się oddalili. Gdyśmy uszli kawałek drogi, ukazała się wioska rybacka, do którejśmy zmierzali. Domimik przystanął.

— Czy pan będzie mógł dojść o własnych siłach aż do tych domów? — zapytał spokojnie.

— Chyba tak. Ale dlaczego? Dokąd chcesz iść, Dominiku?

— Gdziekolwiek. Cóż to za pytanie! Signorino, zadajesz pytania jak dzieciak człowiekowi, którego rodzinę spotkało coś podobnego. Ach! *Traditore!* Czemuż ja uznałem za naszą krew to diabelskie nasienie! Złodziej, oszust, tchórz, kłamca — niechby się tym inni parali. Ale ja byłem jego stryjem i stąd... Czemuż mnie nie otruł *charogne!* *Signorino!* Żebym ja, człowiek zaufany, Korsykanin, musiał pana przeproszać za to, że przyprowadziłem na pokład pańskiego statku — którego byłem padronem — członka rodziny Cervonich, człowieka, co pana zdradził, co jest zdrajcą! Tego za wiele. No, więc proszę o przebaczenie; a pan może plunąć w twarz Dominikowi, ponieważ zdrajca z naszej krwi plami nas wszystkich. Kradzież da się między ludźmi wyrównać. Kłamstwo można sprostować, śmierć można pomścić, ale co człowiek może zrobić, żeby okupić taką zdradę?... Nic.

Odwrocił się i odszedł wzdłuż potoku wymachując mściwie ramieniem; raz po raz powtarzał do siebie z wolna z wściekłym naciskiem:

— Ach! *Canaille! Canaille! Canaille!*...

Zostawił mię drżącego z osłabienia i niemego ze zgrozy. Niezdolny do wymówienia słowa, wpatrywałem się w dziwnie samotną postać tego marynarza, który niósł na ramieniu wiosło i wspinał się jałową, usianą skałami dolinką pod posepnym, ołowianym niebem, w ostatnim dniu „Tremolina”. I tak idąc powoli, odwrócony od morza, Dominik znikł mi z oczu.

Ponieważ rodzaj naszych pragnień, myśli i zachwyków uwarunkowany jest nieskończoną naszą małością, więc nawet i do pojęcia czasu stosujemy własną miarę. Nam, więzniom osobistych złudzeń, trzydzieści wieków w historii ludzkości wydaje się krótszym okresem czasu, gdy wstecz spoglądamy, niż trzydzieści lat własnego życia. A Dominik Cervoni tkwi w mej pamięci przy legendarnym wędrowcu po morzu cudów i przerażających zjaw, przy tym posepnym i bezbożnym poszukiwaczu przygód, któremu wywołany cień wieszczbiarza przepowiedział podróż w głąb kraju z wiosłem na ramieniu, póki nie spotka ludzi, co nie widzieli nigdy okrętów ni wiosł. Zdaje mi się, że dostrzegam ich obu, jak idą

ręka w rękę o zmierzchu jałowym krajem — nieszczęśni posiadacze tajemnej wiedzy morza, niosący na ramieniu godło twardego rzemiosła, otoczeni milczącymi, ciekawymi ludźmi; tak właśnie i ja, porzuciwszy morze, kreślę te słowa o zmroku w nadziei, że gdzieś w dolinie, w głębi lądu, powita mię nieme pozdrowienie jakiegoś cierpliwego słuchacza.

WIEK BOHATERSKI

XLVI

„Człowiek nie ma teraz żadnej możliwości awansu, jeśli nie wlezie do armatniej lufy i nie wylezie przez zapłon.”

Ten, kto przed stu laty mniej więcej wypowiedział w niepokoju serca powyższe słowa, spragniony wybicia się w swym zawodzie, był młodym oficerem marynarki. O jego życiu, karierze, czynach i śmierci nie przechowało się nic ku zbudowaniu młodych jego następców we flocie dzisiejszej — nic prócz tego zdania, które brzmi po marynarsku przez prostotę wyrażonych uczuć oraz plastyczną siłę wyrazu i które wciela ducha epoki.

To skromne, lecz dobitne świadectwo ma swą wartość, swą wagę i zawiera naukę. Pochodzi od przodka godnego szacunku. Nie wiemy, czy ów przodek żył długo, aby otrzymać awans, do którego droga była najeżona tylu trudnościami. Marynarz ten należy do licznego zastępu nieznanych — którzy zaiste są wielcy przez uzyskaną sumę wszystkich wysiłków i poświęceń, przez olbrzymią skalę powodzenia osiągniętego nienasyconą i wytrwałą ambicją. Nie znamy jego nazwiska; wiemy o nim tylko to, co jest dla nas ważne — że w groźnych chwilach nie ociążał się nigdy. Przekazał nam to wybitny marynarz z czasów Nelsona. Sir Thomas Byan Martin, który rozstał się z tym światem jako admirał floty w przeddzień wojny krymskiej, powtórzył nam wśród swoich zbyt skąpych autobiograficznych notatek powyższe znaczące słowa, wypowiedziane przez jednego młodzieńca lub przez wielu młodych ludzi, którzy odczuwali ową szczególną niedogodność bohaterskiego wieku.

Wybitny ten admirał żył sam w owych bohaterskich czasach i mógł dobrze osądzić, czego się wówczas spodziewano po ludziach i po okrętach. Ten człowiek o zdrowym sędzie, wspaniałej odwadze i pogodnym duchu, był świetnym dowódcą fregaty; troszczył się najsumienniejszy o dobro i honor marynarki, a minął się z większą sławą tylko przez brak odpowiednich okazji w czasie swej służby. Możemy dzisiaj śmiało wymienić słowa o Nelsonie, napisane u schyłku pięknie przeżytego życia przez sir T.B.Martina, który umarł przed pięćdziesięciu laty, w samą rocznicę Trafalgaru:

„Szlachetność ducha Nelsona była wybitnym i pięknym rysem jego charakteru. Na jego słabostki — błędy, jeśli chcecie — nie będę nigdy kładł nacisku w swoich notatkach” — oświadcza i mówi dalej: — „On, którego wspaniałe i niezrównane czyny będą wspomniane z podziwem, póki w sercach Brytyjczyków jest wdzięczność i póki okręty pływają po oceanie;

człowiek, którego przykład w chwili wybuchu wojny dał rycerską podniechęć młodszym oficerom, że wszyscy rzucili się do współzawodnictwa w męstwie, lekceważąc wszelkie przestrogi ostrożności i prowadząc do rozwinięcia bohaterskiej inicjatywy, co przyczyniło się wielce do powiększenia chwały naszego narodu.”

Oto słowa sir T.B.Martina, słowa na wskroś zgodne z prawdą. Świetny młody dowódca fregaty, człowiek, który w średnich swych latach nie cofnął się przed ściganiem w pojedynkę całej floty na siedemdziesięcioczerdziałowym okręcie, marynarz pełen przedsiębiorczości, odznaczający się sądem wręcz niezawodnym, stary admirał floty, dobry i zaufany sługa kraju pod dwoma królami i jedną królową, odczuł trafnie wpływ Nelsona i wypowiedział się dobitnie z pełni swego marynarskiego serca.

„Wyolbrzymić”, powiedział, nie zaś „powiększyć”. Tu właśnie jego odczucie i jego pióro uchwyciły sam rdzeń prawdy. Inni mężowie byli gotowi i zdolni do tego, aby pomnożyć skarb zwycięstw, które brytyjska marynarka dała narodowi. Nelsonowi przypadło w udziale wyolbrzymić całą tę chwałę. Wyolbrzymić! Oto słowo, które jest jakby stworzone dla tego człowieka.

XLVII

Marynarka brytyjska mogła zaiste przestać liczyć swoje zwycięstwa. W najbardziej fantastycznych snach o powodzeniu i sławie niepodobna sobie wymarzyć takiej obfitości tryumfów. W którymś ze szczytowych dni swej historii brytyjska marynarka powinna by raczej sięgnąć pamięcią do niepowodzeń dla przebłagania zazdrosnego losu, który strzeże pomyślności i tryumfów narodu. Albowiem ta marynarka dźwiga najcięższe z dziedzictw, jakie powierzono kiedykolwiek odwadze i wierności zbrojnych ludzi.

Dziedzictwo to jest zbyt wielkie, aby wzbudzić tylko dumę. Powinno przejąć tajną pokorą serca współczesnych marynarzy i sprawić, że wewnętrzne ich postanowienia staną się niezłomne. Na całej przestrzeni historii nie zdarzyło się nigdy, aby zwycięski los był tak wierny mężom wojującym na morzu. A należy wyznać, że ze swej strony mężowie ci umieli być wierni zwycięskiej Fortunie. Byli podniosli. Czyhali zawsze na jej uśmiech, dniem i nocą, w dobrą czy złą pogodę, wypatrywali jej najlżejszego skinienia dzierząc w dłoniach ofiarę dzielnych swych serc. A pobudkę do tej wzniosłej stałości zawdzięczają tylko lordowi Nelsonowi. Bez względu na ziemskie uczucia, po które wielki admirał sięgał i które odrzucał, był zawsze, przede wszystkim i nade wszystko miłośnikiem Sławy. Kochał ją zazdrośnie z nieugaszonym żarem i nigdy nie sytą żądzą, kochał ją z władczym poświęceniem i zaufaniem bez miary. Owładnięty swą namiętnością, był kochankiem wymagającym. A ona nie zawiodła nigdy wielkości jego zaufania. Towarzyszyła mu do końca; umarł przyciskając do serca ostatni jej dar: dziewiętnaście zdobytych okrętów. „Kotwica, Hardy, kotwica!” — był to w równej mierze okrzyk namiętnego kochanka co znakomitego marynarza. Z tymi słowami Nelson przytulił do piersi ostatni dar Sławy.

Stał się wielki właśnie przez swój zapał. Nelson jest wspaniałym przykładem dla zalotników przesławnej Fortuny. Byli i przed nim znakomici dowódcy — na przykład lord Hood, którego sam Nelson uważał za największego dowódcę morskiego, jakiego miała Anglia. Długi szereg świetnych wodzów otworzył morze dla potężnego geniuszu Nelsona. Nadszedł jego czas; i od wielkich oficerów marynarki wielka marynarska tradycja przeszła do rąk wielkiego męża. Niepoślednim tytułem do chwały marynarki jest to, że rozumiała Nelsona. Lord Hood pokładał w nim zaufanie. Admirał Keith powiedział mu: „Pan jest nam niezbędny — i jako dowódca, i jako admirał.” Hrabia St. Vincent powierzył Nelsonowi, nie krępując go rozkazami, eskadrę swej floty, a sir Hyde Parker dał mu pod Kopenhagą o dwa okręty więcej, niż Nelson żądał. Tyle co się tyczy dowódców; reszta marynarki obdarzyła go

zapamiętałym przywiązaniem, ufnością i podziwem. Nelson ofiarował im w zamian ni mniej, ni więcej, tylko wzniosłą swą duszę. Tchnął w nich swój zapał i swoją ambicję. W kilka krótkich lat zrewolucjonizował nie strategię lub taktykę morskiej bitwy, lecz samo pojęcie zwycięstwa. Oto czym jest geniusz. W tym właśnie Nelson, dzięki sprzyjającemu mu wiernie szczęściu i potędze swego natchnienia, wybija się spośród wszystkich dowódców flot i marynarzy. Z bohaterstwa uczynił obowiązek. Jest zaprawdę przodkiem przerażającym.

A jego marynarze kochali go. Kochali go, nie tylko jak zwycięska armia kocha wielkiego wodza; mieli dla niego —uczucie bardziej zażyłe, jako dla jednego spośród nich. Według słów współczesnego mu człowieka, „umiał jak najszcześliwiej zdobyć serdeczny szacunek wszystkich, co służyli pod jego rozkazami”.

Być tak wielkim i pozostać tak przystępnym dla miłości swych bliźnich jest właściwością ludzi najgłębiej ludzkich. Wielkość lorda Nelsona była bardzo ludzka. Miała podstawę moralną; musiała czuć naokoło siebie żarliwe oddanie bratniej gromady. Nelson był próżny i tkliwy. Nieograniczona miłość i podziw, których dowody dawała mu marynarka, łagodziły niepokój jego zawodowej dumy. Ufał swym ludziom tyleż co oni jemu. Był to marynarz nad marynarze. Sir T.B.Martin stwierdza, że nie zdarzyło mu się nigdy rozmawiać z oficerami służącymi pod wodzą Nelsona, aby nie usłyszeć „najgorętszych wyrazów przywiązania dla jego osoby oraz podziwu dla jego szczerego i ujmującego obejścia z podwładnymi”. A sir Robert Stopford, dowodzący jednym z okrętów, na którym Nelson ścigał do Indii Zachodnich flotę prawie dwakroć silniejszą, mówi w liście: „Jesteśmy na wpół zagłodzeni i cierpimy od różnych innych niedostatków będąc już tak długo na morzu, ale w nagrodę jesteśmy z Nelsonem.”

Ten bohaterski duch męstwa i wytrzymałości, który zatarł publiczne i prywatne nieporozumienia w całej flocie, jest wielkim legatem lorda Nelsona, potrójnie przypieczętowanym zwycięskimi pieczęciami Nilu, Kopenhagi i Trafalgaru. Jest to legat, którego wartości nie naruszają zmiany towarzyszące czasowi. Przeminieli ludzie, przeminiły okręty, które Nelson umiał prowadzić z miłością ku dziełu męstwa i nagrodzie chwały, lecz wzniosły wpływ Nelsona tkwi niezatarty w poziomie doskonałości ustalonym przez niego na wieki. Być może, iż zasady strategii są niezmiennie. Nie ulega kwestii, że odstępowało się od nich i będzie się od nich odstępowało przez nieśmiałość, ślepotę, brak wytrwałości. O taktyce wielkich dowódców na lądzie i morzu można rozprawiać bez końca. Głównym celem taktyki jest zderzyć się z nieprzyjacielem w najkorzystniejszych dla siebie warunkach; lecz żadnych niewzruszonych zasad nie można wysnuć z doświadczenia, między innymi dla tej głównej przyczyny, że wartość przeciwnika jest w zagadnieniu czynnikiem zmiennym. O taktyce lorda

Nelsona rozprawiano szeroko z wielką dumą i niejaką korzyścią. A jednak właściwie obchodzi nas ona tylko z historycznego punktu widzenia. Jeszcze kilka lat i wielkie trudności manewrowania flotą pod żaglami staną się niepojęte dla marynarzy, którym kraj powierzył dziedzictwo bohaterskiego ducha przekazane przez lorda Nelsona. Zmiana w charakterze okrętów jest zbyt wielka i zbyt zasadnicza. Dobrze jest studiować czyny wielkich ludzi ze czcią, z rozważą i czynić to wypada; lecz ścisły cel sławnego memoriału lorda Nelsona leży już jakby pod tą zasłoną, którą Czas rzuca na najbardziej przejrzyste pomysły każdej wielkiej sztuki. Nie trzeba zapominać, że wówczas po raz pierwszy Nelson, dowodząc flotą, zderzył się z przeciwnikiem będącym w ruchu — po raz pierwszy i ostatni. Gdyby Nelson żył dłużej, gdyby znalazły się inne floty mogące mu stawić czoło, byłibyśmy się może dowiedzieli więcej o jego wielkości jako oficera marynarki. Do jego wielkości jako wodza nic by już dodać nie można. Można by jedynie powiedzieć, że w żadnym innym dniu swej kariery, krótkiej i pełnej chwały, nie był Nelson wierniejszy swemu geniuszowi i pomyślności swego kraju.

XLVIII

A jednak pozostaje faktem, że gdyby wiatr ustał i flota straciła sterowność albo, co gorzej, gdyby ją zaskoczono od wschodu i gdyby jej wodzowie znaleźli się w polu ostrzału armat nieprzyjacielskich, chyba nic by nie ocalało najdalej wysuniętych okrętów od niewoli lub zniszczenia. Nawet najbieglejszy z wielkich morskich dowódców nie mógłby sobie poradzić w takich okolicznościach. Lord Nelson był czymś więcej niż znakomitym morskim dowódcą i jego geniusz nie ucierpiałby nic na porażce. Ale, oczywiście, taktyka morska, zależna tak bardzo od wypadków, na które nie ma rady, musi się wydawać współczesnemu marynarzowi czymś zupełnie niegodnym studiów. Dowódca floty przyszłej wielkiej morskiej rozprawy — która w historii marynarki brytyjskiej zajmie miejsce obok bitwy pod Trafalgarem — nie będzie podlegał podobnym niepokojom i nie poczuje ciężaru równie wielkiej odpowiedzialności. Minęło już sto lat, odkąd flota brytyjska nie starła się z nieprzyjacielem w szyku bojowym. Sto lat to duży szmat czasu, lecz różnica między dawnymi a nowoczesnymi warunkami jest olbrzymia. Dzieli nas ogromna przepaść. Gdyby ostatnią wielką bitwą floty angielskiej pozostała na przykład bitwa z pierwszego czerwca, gdyby nie było zwycięstw Nelsona, przepaść ta stałaby się prawie nie do przebycia. Szczupła, szarpana namiętnościami postać wielkiego admirała stoi u rozstaju. Ten człowiek miał śmiałość geniuszu i prorocze natchnienie. Nowoczesny marynarz musi czuć, że nadeszła już chwila, aby metodę taktyczną wielkich wodzów z przeszłości złożyć w świątyni wzniosłych wspomnień. Taktyka floty z czasów żaglowych powodowała się dwoma względami; śmiertelną siłą ognia wzdłuż szyku okrętów i strachem — naturalnym u dowódcy zależnego od wiatrów — aby w krytycznej chwili część floty nie została rzucona beznadziejnie ku stronie zawietrznej. Te dwa względy były osią taktyki morskiej i one to właśnie zostały wyłączone z nowoczesnych zagadnień taktycznych wskutek zmian w sile napędowej i uzbrojeniu. Lord Nelson pierwszy zaczął je lekceważyć z przeświadczeniem i śmiałością podtrzymywaną przez nieograniczone zaufanie do ludzi, których prowadził. To przeświadczenie, ta śmiałość i to zaufanie biją ze słynnego memoriału, który jest tylko wyznaniem wiary Nelsona w przytłaczającą wyższość armatniego ognia jako w jedyne narzędzie zwycięstwa i jedyne cel rozsądnej taktyki. Wśród trudnych ówczesnych warunków Nelson dążył do tego, i tylko do tego, wprowadzając w czyn swoją wiarę bez względu na wszelkie ryzyko. A w tej wyłącznej swej wierze lord Nelson ukazuje się nam jako pierwszy z ludzi nowożytnych.

Bez względu na wszelkie ryzyko, rzekłem; a ludzie dzisiejsi, urodzeni i wychowani w wieku pary, z trudnością mogą zdać sobie sprawę, ile niebezpieczeństw tkwiło w pogodzie. Wyjawszy bitwę u ujścia Nilu, gdzie były idealne warunki dla wszczęcia boju z nieprzyjacielem zakotwiczonym na płytkich wodach, lord Nelson nie miał szczęścia do pogody.

W gruncie rzeczy tylko wskutek niebywałego osłabienia wiatru stracił rękę w czasie teneryfskiej wyprawy. W dniu bitwy pod Trafalgarem pogoda była nie tyle zła, co wyjątkowo niebezpieczna.

Był to jeden z tych chmurnych dni o lekkich, niestałych wiatrach — kiedy słońce to się ukazuje, to znika, a fala biegnie od zachodu; dni te są na ogół mgliste, lecz ład rysuje się niekiedy wyraźnie naokoło przyładka. Los zrządził, że niejednokrotnie spoglądałem ze czcią na to miejsce przez wiele godzin z rządu. Prawie trzydzieści lat temu pewne wyjątkowe okoliczności spoufaliły mnie na jakiś czas z owe zatoką u hiszpańskiego wybrzeża, zatoką, której cięciwa biegnie od Faro do Spartel. Wskutek pamiętnych mi przeżyć nabrałem przekonania, że kiedy w tym zakątku oceanu wiatr obróci się na północ przez zachód (jak to się stało dwudziestego października, gdy zaskoczył flotę brytyjską), pomimo wszelkich pozorów obróci się prawdopodobnie dalej na wschód, zamiast cofnąć się z powrotem na zachód. W tych właśnie okolicznościach o siódmej rano dwudziestego pierwszego dano sygnał, aby flota stawiała czoło wschodniemu wiatrowi. Pamiętam dobrze te leniwe powiewy od wschodu, marszczące wodę w kierunku przeciwnym do gładkiej fali, nie zapowiedziane żadną inną oznaką prócz dziesięciminutowego spokoju i dziwnego zmierzchnięcia wybrzeża — i dlatego nie mogę wspomnieć owej chwili wyrocznej bez dreszczu przerażenia. Może osobiste moje przeżycia w wieku, kiedy odpowiedzialność ma szczególną świeżość i wagę, sprawiły, że przesadzam wobec siebie niebezpieczeństwo pogody. Wielki admirał i dobry marynarz umiał czytać znaki na morzu i niebie, jak tego dowodzi jego rozkaz z końca dnia, rozkaz, aby przygotować kotwicę; ale w każdym razie sama myśl o tych zwodniczych wschodnich powiewach, które mogły przyjść każdej chwili, mniej więcej w pół godziny po oddaniu pierwszego strzału — sama myśl o tym wystarcza, aby przyprawić człowieka o utratę tchu, jeśli sobie wyobrazimy, że najdalsze okręty obu eskadr odpadają, niezwrotne, obrócone burzą ku zachodniej fali, i że dwaj brytyjscy admirałowie znajdują się w rozpaczliwym niebezpieczeństwie. Do dziś dnia nie mogę się pozbyć wrażenia, że przez jakie czterdzieści minut los wielkiej bitwy zależał od tchnienia wiatru, owego tchnienia, które czułem nieraz na policzku, skradające się niejako od tyłu, gdy patrzyłem na wschód wypatrując oznak stałej pogody.

Nigdy już brytyjscy marynarze przystępując do bitwy nie będą musieli powierzyć tchnieniu wiatru losów swego męstwa. Bóg wichrów i bitew sprzyjał aż do końca angielskiemu orężowi i sprawił, że słońce żaglowej floty Anglii i największego mistrza jej sztuki żeglarskiej zaszło wśród bezchmurnej chwały. A teraz dawne okręty i dawni ich ludzie przeminęli; nowi ludzie i nowe okręty — wiele z nich nosi te same szczęśliwe imiona — dzierżą straż na surowym i bezstronnym morzu, co zsyła szczęśliwe okazje tylko tym, którzy umieją chwycić je czujną dłonią i nieulekłym sercem.

XLIX

Marynarka wojny dwudziestoletniej umiała doskonale to zrobić, a najlepiej wówczas, gdy lord Nelson tchnął w jej ducha swą własną pasję honoru i sławy.

Szczęśliwa to była marynarka. Jej zwycięstwa nie polegały wyłącznie na miażdżeniu bezsilnych okrętów i mordowaniu struchlałych ludzi. Oszczędzono jej tych okrutnych łask, o które żadne męzne serce nigdy modłów nie zanosi. Miała szczęście do swych przeciwników. Mówię: przeciwników, bo przyzywając na pamięć tak wspaniałe wspomnienia, należy unikać słowa „nieprzyjaciół”, którego wrogi dźwięk przedłuża w nieskończoność przeciwieństwa i walki narodów, może nieuchronne, może wyroczone — a zarazem takie daremne. Wojna jest jednym z darów życia; lecz niestety, żadna wojna nie wydaje się niezbędną, gdy czas położy kojącą dłoń na namiętnych nieporozumieniach i namiętnych pożądaniach wielkich narodów. „*Le temps — jak powiedział pewien wybitny Francuz — est un galant homme.*”⁸ Popiera ducha zgody i sprawiedliwości, których dzieło przynosi tyleż chwały co wojenne czyny.

Obie floty naszych przeciwników. — jedna rozprzężona wskutek zmian wywołanych przez rewolucję, druga zaśniedziała wśród niedbalstwa upadającej monarchii — rozpoczęły walkę mając dużo szans przeciw sobie od samego początku. Wskutek naszego męstwa, naszej odpowiedzialności oraz geniuszu wielkiego wodza wzmocniliśmy w czasie wojny naszą przewagę i utrzymaliśmy ją do końca. Lecz w radosnym złudzeniu niezwyciężonej potęgi, złudzeniu, które długi szereg wojennych powodzeń daje narodowi, łatwo można stracić z oczu mniej uderzającą stronę takich sukcesów. Dawna marynarka w swych ostatnich dniach zapracowała na sławę, której niczyja złośliwa niechęć nie ośmieli się podać w wątpliwość. A tę najwyższą łaskę zawdzięcza tylko swym przeciwnikom.

Można śmiało powiedzieć, że nasi przeciwnicy umieli lepiej się nam przeciwstawić w 1797 niż w 1793; brakowało im umiejętności, lecz nie odwagi, choć złowieszczy los pozbawił ich tej wiary we własne siły, która krzepi zbrojne zastępy. Później jeszcze opór stawiony naszej flocie u Nilu był wszystkim, czego w najlepszym razie można się było domagać od marynarzy, którzy — o ile nie byli ślepi i pozbawieni rozsądku — musieli widzieć, że ich los jest przesądzony od chwili, kiedy „Goliath” kierując się na dziób „Guerriera” zajął pozycję u brzegu. Połączone floty z 1805 roku, które dopiero co opuściły port i którym towarzyszyły tylko przykre wspomnienia niepowodzeń, stały nam dzielnie czoło, czego kapitan Blackwood, przejęty rycerskim duchem, powinszował serdecznie swemu admirałowi. Przez

⁸ Czas jest rycerski, (fr.)

wysiłki swego męstwa przeciwnicy nasi dodali tylko chwały naszemu orężowi. Żaden przyjaciel nie mógłby się lepiej przysłużyć, bo nawet wśród wojny, która niweczy na jakiś czas uczucia ludzkiego braterstwa, pozostaje jednak między mężczyznami subtelny łącznik polegający na tym, że ostateczne świadectwo o wartości zwycięstwa mogą wydać tylko zwyciężeni.

Ci, którzy wśród żaru bitwy pograżyli się razem w morzu i zapadli na spoczynek w chłodne głębie oceanu, nie zrozumieliby haseł dnia dzisiejszego, przyglądaliby się zdumionymi oczami narzędziom naszej walki. Wszystko przemija, wszystko się zmienia: wrogie uczucia narodów, manewrowanie flotami, kształty okrętów i nawet samo morze wydaje się inne i zmniejszone od czasów lorda Nelsona. Wśród nieprzerwanego pędu cieni i mroków — które niby ciemne widma dziwacznych chmur, sunące w dzień wietrzny po wodzie, przelatują mimo nas, aby zapaść na oślep aa ostrym brzegiem nieubłaganego horyzontu — musimy się zwrócić do ducha narodu; ten duch wyższy jest w swej sile i ciągłości nad zły czy dobry los i tylko on jeden może nam dać poczucie trwałego istnienia i potęgi, wobec której los jest bezsilny.

Niby subtelny i tajemniczy eliksir, przelany w kruchą glinę każdego z mijających pokoleń, duch narodu pogłębia z biegiem wieków swą prawdę, wspaniałość i potęgę. Czystym prądem obiega cały ziemski glob, zachowując od upadku i zapomnienia śmierci wspaniałość naszych wielkich ludzi, a wśród nich wielkość Nelsona, który — łagodny i namiętny zarazem — według słów dzielnego marynarza i wybitnego admirała, przez swój geniusz „wyolbrzymił chwałę naszego narodu”.

SPIS TREŚCI

Przedmowa Autora.....	
Zaoczenie ładu. Oderwanie się od brzegu.....	
I.....	
II.....	
III.....	
Godła nadziei.....	
IV.....	
V.....	
VI.....	
Sztuka piękna.....	
VII.....	
VIII.....	
IX.....	
Pajęczyny i babie lato.....	
X.....	
XI.....	
XII.....	
Cieżar brzemienia.....	
XIII.....	
XIV.....	
XV.....	
Statki zapóznione i statki przepadłe.....	
XVI.....	
XVII.....	
XVIII.....	
XIX.....	
Uchwyt ładu.....	
XX.....	
XXI.....	
Charakter wroga.....	
XXII.....	
XXIII.....	

XXIV.....	
Władcy wschodu i zachodu.....	
XXV.....	
XXVI.....	
XXVII.....	
XXVIII.....	
XXIX.....	
Wierna rzeka.....	
XXX.....	
XXXI.....	
XXXII.....	
W niewoli.....	
XXXIII.....	
XXXIV.....	
Wtajemniczenie.....	
XXXV.....	
XXXVI.....	
Kolebka rzemiosła.....	
XXXVII.....	
XXXVIII.....	
XXXIX.....	
«Tremolino».....	
XL.....	
XLI.....	
XLII.....	
XLIII.....	
XLIV.....	
XLV.....	
Wiek bohaterski.....	
XLVI.....	
XLVII.....	
XLVIII.....	
XLIX.....	
Spis treści.....	

