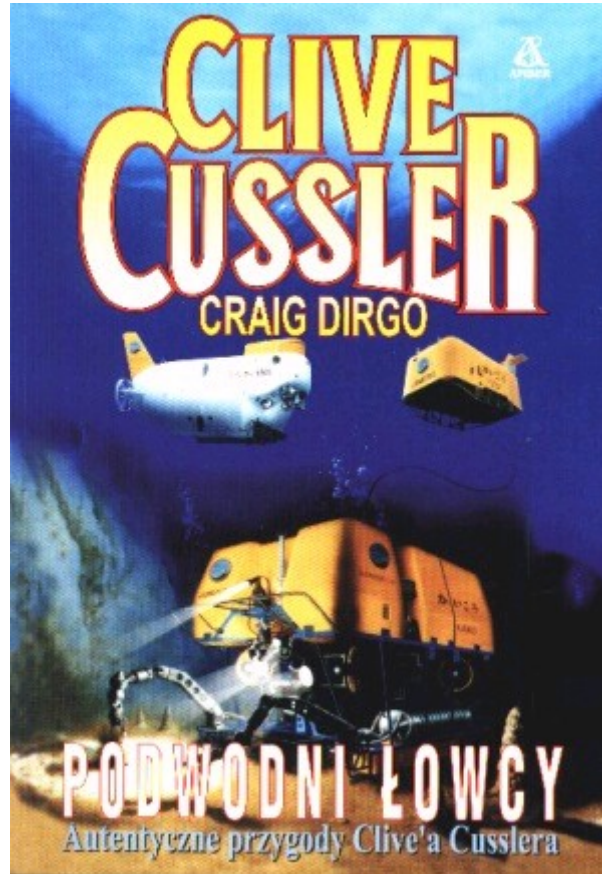


CLIVE CUSSLER

PODWODNI ŁOWCY



## SPIS TREŚCI

WSTĘP.....	
CZEŚĆ I PAROWIEC „LEXINGTON”.....	
1 Podróż zakończy się o świcie Poniedziałek, 13 stycznia 1840.....	
2. NUMA wkracza do akcji Kwiecień 1983.....	
CZEŚĆ II OKRĘT MARYNARKI REPUBLIKI TEKSASU „ZAYALA”.....	
1 Okręt, który prowadzi się z przyjemnością 1836-1842.....	
2 Okręt na parkingu Listopad 1986.....	
CZEŚĆ III USS „CUMBERLAND” i CSS „FLORIDA” NEWPORT NEWS, WIRGINIA.....	
1. Jego flaga wciąż łopocze 8 marca 1862.....	
2. Konfederacka diablica 28 listopada 1864.....	
3. Dokąd się udali? Kwiecień 1980.....	
4. Odwet Lipiec 1982.....	
CZEŚĆ IV CSS „ARKANSAS”.....	
1 Szpaler śmierci Lipiec 1862.....	
2. Pod groblą Listopad 198J.....	
CZEŚĆ V USS „CARONDELET”.....	
1 Wojna na rzece Luty 1862.....	
2. Są takie dni, kiedy nic się nie udaje Kwiecień 1982.....	
CZEŚĆ VI KONFEDERACKA ŁÓDŹ PODWODNA „HUNLEY”.....	
1. Mała łódź, która dokonała wielkiej rzeczy Luty 1864.....	
2. Najtrudniejsze odkrycie Lipiec 1980.....	
3. Jeszcze raz z uczuciem Czerwiec 1981.....	
4. Jeśli na początku nie odniesiesz sukcesu... Lipiec 1994.....	
CZEŚĆ VII ZAGINIONA LOKOMOTYWA Z KIOWA CREEK.....	
1. Podróż donikąd Maj 1878.....	
2. Tym razem im się udało Maj 1989.....	
CZEŚĆ VIII HMS „PATHFINDER”, „U-21” i „U-20”.....	
1. Śmierć z głębin 5 września 1914.....	
2. Zatonął w osiemnaście minut 7 maja 1915.....	
3. Wolałbym być na Hawajach Czerwiec 1984.....	
CZEŚĆ IX TRANSPORTOWIEC WOJENNY „LEOPOLDVILLE”.....	
1. Cicha noc, śmiertelna noc wieczór wigilijny, 1944.....	
2. Znów narozrabiałem Lipiec 1984.....	
CZEŚĆ X Jeśli będziesz ich szukać, nigdy się nie odnajdą.....	
Postscriptum.....	

## WSTĘP

Powiadają, że Jules Verne napisał *W osiemdziesiąt dni dookoła świata* nie opuszczając ani na chwilę Paryża. Rzadko wychodził nawet z pokoju, w którym tworzył pełne najdzikszej fantazji powieści, zachwycające świat.

Większość znanych mi autorów — kiedy pytam, czym zajmują się oprócz pisania — patrzy na mnie, jakbym był pomyłony. Nie mogą uwierzyć, że istnieją w życiu inne zajęcia niż wymyślanie fabuł i postaci, promocja książek, kłótnie z wydawcami i targi o jak najwyższe tantiemy w agencjach autorskich. Całe ich życie kręci się wokół tego, co produkuje ich komputer.

Dziennikarz, któremu udzieliłem wywiadu parę lat temu, napisał, że „maszeruję w rytm orkiestry wojskowej grającej na polu po drugiej stronie miasta”. Myślę, że miał rację. Karmienie czytelników awanturycznymi opowieściami, których bohaterem jest nieustraszony Dirk Pitt — to tylko jedna strona mojej egzystencji. Jestem nałogowym poszukiwaczem — zaginionych okrętów, samolotów, parowozów, ludzi. Kolekcjonuję też i restauruję wiekowe, klasyczne samochody. Fascynuje mnie wszystko, co stare.

W postaci Dirka Pitta jest coś ze mnie, a i ja mam w sobie coś z niego. Każdy z nas ma sześć stóp i trzy cale wzrostu. Jego oczy są tylko trochę bardziej zielone niż moje. I oczywiście, Dirk oczarowuje kobiety, odnosząc na tym polu większe sukcesy niż ja. Mamy to samo upodobanie do przygód, choć on osiąga znacznie więcej; ja na przykład nigdy nie wyciągnąłem z dna „Titanica”. Ani nie uratowałem prezydenta. Nigdy też nie znalazłem wielkiego skarbcza Inków u źródeł podziemnej rzeki. Ale i ja próbowałem paru szalonych rzeczy, jak włóczenie się po bagniskach w poszukiwaniu starych armat albo huśtanie się na fali w małej łódce przy sztormie o sile ośmiu stopni (bo właśnie wtedy, jak wiadomo, najłatwiej jest odnaleźć zatopioną łódź podwodną). W wieku pięćdziesięciu lat pojechałem na rowerze przez Góry Skaliste i wielką pustynię do Kalifornii, mając lat pięćdziesiąt pięć usiadłem po raz pierwszy za sterami szybowca, po sześćdziesiątce spróbowałem skoku banjee. Sześćdziesiąte piąte urodziny zamierzam uczcić nurkowaniem w powietrzu.

Skąd wzięła się ta skłonność do wcielania w życie fantastycznych rojeń?

Być może pamiętacie mnie. To ja byłem tym chłopcem z waszej klasy, który na lekcji arytmetyki, gdy nauczycielka mówiła o ułamkach, gapił się nieprzytomnie w okno. W istocie byłem wtedy gdzieś daleko, oddalony o całe wieki i tysiące mil: obsługiwałem działą na „Bonhomme Richardzie”, sławnym okręcie Johna Paula Jonesa. Szarżowałem wraz z dywizją Picketta na Wzgórze Cmentarne, albo powstrzymywałem indiańską lawinę pod Little Big Horn, ratując od historycznej klęski Siódmą Kawaleryjską Custer. Wywołany do tablicy, potrafiłem tylko gapić się tępo w podłogę, a moje bezsensowne odpowiedzi skłaniały nauczycielkę do przypuszczenia, że zabląkałem się do szkoły przez pomyłkę. Miałem jednak szczęście spędzać dzieciństwo w szczególnym sąsiedztwie. W pobliżu domu rodziców — przeciętnego mieszczańskiego domu w południowej Kalifornii — mieszkało co najmniej pięciu urwisów o podobnie jak ja rozwiniętej wyobraźni. Budowaliśmy razem domki na drzewach i szałas, kopaliśmy jaskinie, z kawałków drewna kleciliśmy okręty, z błota i drewnianych szalunków budowaliśmy makiety miast, a w garażu ojca urządzaliśmy na Halloween upiorne przedstawienia. Do domu wracaliśmy przed wieczorem tylko po to, by słuchać nadawanych przez radio przygód Jacka Armstronga, amerykańskiego superchłopca z tamtych lat, i wraz z nim przedzierać się przez dżunglę Konga.

Szczególony urok miały dla mnie historie morskie. Zaczytywałem się w książkach opisujących pojedynki sławnych okrętów: pancerników z okresu wojny secesyjnej, amerykańskich fregat walczących z Brytyjczykami w 1812, i okrętów Nelsona toczących śmiertelny bój z flotą napoleońską — zwłaszcza w apokryficznej relacji uczestnika tych wydarzeń, Horatio Hornblowera, w książkach C.S.Forestera.

Ponieważ jestem spod znaku Raka, zawsze ciągnęło mnie do wody. Miałem sześć lat, kiedy po raz pierwszy zobaczyłem Pacyfik. Bez namysłu rzuciłem się w fale, ale już pierwszy grzywacz wyrzucił mnie na plażę. Nie zrażony, znów pobiegłem tak daleko, aż cały znalazłem się pod wodą. Postępek niezbyt mądry, jeśli zważyć, że nie miałem pojęcia o pływaniu. Mimo to, pamiętam, jak zdążyłem jeszcze ujrzeć rozmazany podwodny świat, zauważyłem nawet jakąś małą rybkę. Kiedy zdałem sobie sprawę, że nie mogę oddychać mój ojciec zrobił na szczęście rozsądną rzecz: zaczął szperać po omacku po dnie, aż mnie odnalazł i wyciągnął na powierzchnię. Matka, obawiając się, że będę chciał powtórzyć ten balet pod wodą, na wszelki wypadek wysłała mnie natychmiast na najbliższy publiczny basen.

Ponieważ wciąż jeszcze byłem tylko dzieckiem — wymyślałem sobie różne zabawy. Jedną z nich była bitwa morska z udziałem okrętów „zbudowanych” z żetonów pokerowych. Niektóre „kadłuby” były płaskie, inne składały się z dwóch a nawet trzech warstw żetonów. Wrogie flotylle strzelały do siebie nawzajem z proc, przy czym siłę ich ognia wyznaczała grubość użytych gumek. Oczywiście moje działa zawsze rozbijały w proch i pył flotę przeciwnika, rozrzucając pokerowe żetony po linoleum całej podłogi w kuchni i jadalni. Podobne były reguły zabawy w wannie, gdzie puszczałem na wodę okręciki z papieru gazetowego, a następnie bombardowałem je kamykami tak długo, aż wszystkie szły na dno — albo pod ciężarem celnie wystrzelonych pocisków, albo dlatego, że papier nasiąkał wodą.

Popełniałem też wszelkie idiotyzmy, jakie w owych przedtelewizyjnych czasach zwykły czynić pomysłowe dzieci. Kiedyś zjechałem na rowerze z urwiska, wpadając na gałęzie rosnącego na dole drzewa, innym razem skoczyłem z dachu świeżo zbudowanego domu na przymę piachu, która pozostała po budowie, kiedy indziej znowu skleconą własnoręcznie prymitywną tratwą popłynąłem rwącym strumieniem w czasie burzy. Chyba są jakieś specjalne anioły-stróże, czuwające nad takimi zwariowanymi, rozbrykanymi chłopcami, bo rzecz szczególna, aż do pięćdziesiątego roku życia niczego sobie nie zламаłem. Potem, niestety, zaliczyłem: jedno złamanie nogi w kostce (w trakcie joggingu); dwa pęknięte kręgi (kiedy z wykrywaczem metalu w ręku wypadłem z jeepa gdy w nadziei odnalezienia jakiegoś zagrzebanego w piasku wraku pędziliśmy po plaży); sześć złamanych żeber, z czego dwa w trakcie surfingu, jedno podczas przejażdżki rowerem górskim, a reszta w głupich wypadkach, których już nie pamiętam.

Stosunkowo wcześniej zorientowałem się, że przygoda wcale nie musi dużo kosztować. W czasie którychś letnich wakacji załadowaliśmy z przyjacielem z college'u, Felixem Dupuy, jego forda — kabriolet model 1939 — i ruszyliśmy w podróż po kraju. W ciągu trzech miesięcy pokonaliśmy trzysta tysięcy mil i zaliczyliśmy trzydzieści sześć stanów. Spaliśmy na estradach koncertowych w Yermont, w kontenerach kolejowych w Texasie, w krzakach na przedmieściach Waszyngtonu. Cała podróż kosztowała mnie tylko trzysta pięćdziesiąt dolarów. Wróciliśmy do domu w samą porę, by zaciągnąć się w charakterze ochotników do sił lotniczych w związku z „akcją policyjną” w Korei — bardziej dlatego, że nudziła nas szkoła, niż pod wpływem szczególnie gorących uczuć patriotycznych.

Do dziś pamiętam, jak siedzieliśmy we trzech — Felix, Jack Hawkins i ja — w hallu biura werbunkowego, i powtarzaliśmy w kółko: „jak ty idziesz, to i ja idę”, albo: „zaciągnę się, jak ty się zaciągniesz”. Nie pamiętam już, kto pierwszy się zdecydował i złożył przysięgę,

że będzie „bronić kraju przed obcymi najeźdźcami do ostatniej kropli krwi” — ale wiem, że nigdy mu tego nie wybaczę.

Mimo mojej prośby o przydział do zwiadu lotniczego lub do służb informacyjnych — pewien sprytny sierżant w dowództwie szkolenia wyszperał w dokumentach, że startowałem w Kalifornii w wyścigach starych samochodów — w związku z czym zostałem skierowany na kurs obsługi silników

lotniczych. Po ukończeniu kursu trafiłem do Hickam Field na Hawajach, gdzie przeglądałem i naprawiałem monstrualne dwudziestoścylindrowe silniki gwiazdzące samolotów Boeing C-97 Stratocruiser. Były to wielkie transportowce o napędzie śmigłowym, przewożące do Korei zdrowych i całych żołnierzy, a w drodze powrotnej — zabierające rannych.

Przez trzy lata stacjonowania na Oahu każdą wolną chwilę spędzałem z Dave'em Andersenem i Alem Giordano — bystrym i ambitnym Włochem, którego sportretowałem później w swoich książkach w postaci Ala Giordino. Razem spenetrowaliśmy całą dżunglę wyspy, szukając a to zaginionego samolotu, a to starych grobowców ludów hawajskich, a to zbłąkanych podróżnych. O ile pamiętam — nikogo i niczego nie znaleźliśmy.

Wszyscy trzej byliśmy też — rzecz podówczas rzadka — amatorami sportowego nurkowania. Zaczynaliśmy w 1951 roku, kiedy produkcja sprzętu podwodnego była jeszcze w powijakach. Sami konstruowaliśmy wodoszczelne osłony dla kamer, kusze, pływaki. Moja pierwsza maska — produkcji francuskiej — była nadzwyczaj dziwnym gumowym urządzeniem zakrywającym całą twarz, z dwoma otworami do wydmuchiwania powietrza, w których role zaworów pełniły piłeczki pingpongowe. Płetwy były już wprawdzie produkowane przemysłowo, ale przypominały raczej kapcie domowe, do których dokleiono płaty gumy.

Wskakiwaliśmy do wody przy każdej okazji, badając zatoki i zatoczki wokół Oahu. Zabierałem swój sprzęt także w każdy rejs do Tokio: po drodze, kiedy samolot uzupełniał paliwo, próbowałem nurkowania na przybrzeżnych wodach wysp Midway i Wake. Były to wspaniałe czasy, kiedy pod wodą człowiek był naprawdę sam i nie natykał się wciąż — jak dzisiaj — na innych płetwonurków.

Chcąc nurkować głębiej, zamówiliśmy — chyba pierwszy w Honolulu — zbiornik powietrza z regulatorem ciśnienia. Po odebraniu ze sklepu zataszczyliśmy go do hangaru, gdzie potężną sprężarką wpompowaliśmy do środka dwieście funtów stęchłego powietrza. Następnie po kolei nurkowaliśmy ze zbiornikiem przy najbliższej rafie, schodząc na głębokość dwudziestu stóp. Nie było wtedy jeszcze kursów dla płetwonurków, nie było instruktorów, nie trzeba było licencji — ale też nikt nie wiedział, czym to grozi. Prawdziwy cud, że nikt z nas nie doświadczył groźnych dolegliwości nurków, takich między innymi jak embolia — powietrzny zator we krwi. W 1951 roku większość sportowych nurków nie słyszała ani o embolii, ani o wymaganym czasie dekompresji.

Po powrocie do cywila próbowałem dokończyć naukę w college'u — ale z przykrością stwierdziłem, że nic się tam nie zmieniło. Już sam zatechły odór klasy szkolnej przyprawiał mnie o mdłości, a zresztą i tak nie widziałem sensu nauki, bo nie miałem żadnych wyraźnych planów na przyszłość. Ciągnęło mnie znowu do zapachu smarów i benzyny, więc kupiłem, do spółki ze starym kumplem szkolnym, Dickiem Kleinem, stację benzynową przy szosie do San Bernardino, niespełna sześć mil od Los Angeles. Prowadziliśmy ją prawie przez dwa lata.

W czasie weekendów wyprawialiśmy się z Dickiem na pustynię południowej Kalifornii — starym kabrioletem Mercury 1948, który przedtem gruntownie przerobiliśmy, dodając mu,

na przykład, wielkie koła od ciężarówki. (Błąd. Zachowany w pierwotnym stanie byłby dziś wart więcej niż nowy mercedes). Oczywiście prowadziliśmy poszukiwania: szukaliśmy opuszczonych kopalni złota, zapomnianych miast-fantomów, i w ogóle wszystkiego, co mogło być śladem obecności dawnych podróżników czy nawet pierwszych hiszpańskich zdobywców. Jak zwykle, nie udało nam się nic znaleźć, ale wymyśliliśmy sobie świetną zabawę: strzelanie ze staroświeckich strzelb do odległych skał.

W końcu zdobyłem licencję pletwonurka. Porzuciłem w tym celu krótkotrwałą pracę w wielkiej agencji reklamowej, by zatrudnić się jako sprzedawca w skromnej sieci sklepów ze sprzętem podwodnym. W tym szaleństwie była metoda: postanowiłem już bowiem zająć się poważnie pisaniem morskich opowieści. Czy można wyobrazić sobie lepsze miejsce startu, rozpoczynającego karierę pisarza-marynisty, niż właśnie sklep dla fanatyków morza? Don Spencer, Roñ Merker i Omar Wood, legendarni nurkowie i właściciele sieci sklepów „Aqatic Center”, z pewnością długo się zastanawiali, czy nie mają do czynienia z wariatem — skoro chcę podjąć u nich pracę za czterysta dolarów miesięcznie, porzucając kierownicze stanowisko w krajowej agencji reklamowej, z pensją miesięczną wynoszącą dwa tysiące dolarów. Ponieważ jednak byli to (Spencer niestety już nie żyje) ludzie, przy całej swej ostrożności handlowej, pełni fantazji — machnęli ręką na wszystkie wątpliwości i zatrudnili mnie. Szybko zaprzyjaźniliśmy się — i mam wobec wszystkich trzech wielki dług wdzięczności. Z pewnością tylko dobrej woli Merkera zawdzięczam pierwszą licencję pletwonurka, na której widnieje pieczęć hrabstwa Los Angeles. Merker nie był szczególnie zachwycony moimi kwalifikacjami, i nie zmienił zdania nawet wtedy, kiedy przypomniałem mu, że sławny Czerwony Baron, Manfred von Richthofen, który w pierwszej wojnie światowej zestrzelił osiemdziesiąt alianckich samolotów, z najwyższym trudem przebrnął przedtem przez szkołę lotniczą.

Merker podpisał licencję, ale z wielkimi wahaniami wysłał mnie na wynajętym statku w pierwszy rejs do Cataliny. Pełniłem wtedy funkcję instruktora, mającego pod opieką dwudziestu początkujących pletwonurków. Z podwodnych wypraw najmocniej pamięta się wrażenia estetyczne — na przykład oderwany od dna wodorost, unoszący się ku powierzchni jak spirala. Z tamtej wyprawy zapamiętałem jednak coś całkiem innego; nigdy nie zapomnę, jak moi podopieczni, niczym stado niedożywionych barakud rzucali się na przygotowane dla nich na pokładzie posiłki.

W pracy w „Aqatic Center” wykorzystałem swój przewrotny talent, dzięki któremu odnosiłem sukcesy w agencji reklamowej. Używałem wszelkich wariackich tricków, by rozkręcić morski biznes. Wysiłki nie poszły na marne: w ciągu sześciu miesięcy udało mi się podwoić sprzedaż. Klientów kusił manekin w stroju bikini na chodniku przed sklepem; na dachu kilka podobnych manekinów tuliło się do pękatego zbiornika lotniczego, pomalowanego odblaskową pomarańczową farbą; wielki namiot, ustawiony na sąsiednim parkingu, zdobiły dziwaczne, bulwersujące hasła mojego pomysłu; pamiętam jedno z nich: Chronić zieloną Amerykę — homary precz z autostrady! Miałem powody do zadowolenia: już wkrótce mieliśmy znacznie więcej klientów, niż konkurencyjne sklepy Mela Fishera na Manhattan Beach. Choć, co prawda, Fisher śmiał się ostatni: to on znalazł wypełniony skarbami hiszpański galeon „Atocha”.

Ale i ja przeszedłem w pewien sposób do legendy. Prowadziliśmy telefoniczny serwis informacyjny dla nurków wyprawiających się w morze. Początkowo monotony głos z taśmy recytował urzędowo: „Tu »Aqatic Center«, nadajemy raport o stanie morza dla nurków: fala — trzy do czterech stóp; temperatura wody — siedemdziesiąt sześć stopni; widoczność — dziesięć stóp”. Kiedy przejąłem nagrywanie tych komunikatów, dzwoniący do nas amatorzy nurkowania mogli usłyszeć: „Cześć, ludzie żaby! To ja, wasz piekielny koleś, Horacy

Topielec, z najnowszym komunikatem z mrocznych głębin". Dalej oczywiście musiały być konkretne liczby, ale zdarzało mi się wtrącać nawet przepisy na gotowanie ślimaków. A ponieważ nie należę do ludzi, którzy marnują okazje, kończyłem każdy komunikat krótką listą atrakcyjnych artykułów, jakie mieliśmy właśnie w sprzedaży. Nie wiem dlaczego, ale nasi klienci uwielbiali te raporty. Do dziś zdarza się, że kalifornijscy nurkowie proszą mnie, aby wpisać im w książce dedykację z podpisem: „Horacy Topielec”.

W porze obiadowej, kiedy nie było klientów, siadałem przy karcianym stoliku na zapleczu sklepu i pisałem na małej, przenośnej maszynie książkę *Afera śródziemnomorska*.

Tak mnie to wciągnęło, że w końcu, doszedłszy do wniosku, że znalazłem wreszcie swoje miejsce w życiu — i podpisawszy umowę z nowojorskim agentem literackim, Peterem Lampackiem — z prawdziwym żalem rozstałem się ze sklepami „Aquatic Center”, aby rozpocząć nowe życie jako pisarz. Serdecznie uścisnąłem dłonie Spencera, Merkera i Wooda — a oni podarowali mi na pożegnanie podwodną doxę z pomarańczowym cyferblatem, którą przechowuję jak najcenniejszy skarb już ponad dwadzieścia lat. Wszyscy trzej pojawili się później jako bohaterowie mojej powieści *Wydobyć „Titanica”*, która stała się bestsellerem — i scenariuszem okropnego filmu. Okropny, nie okropny — właśnie książka *Wydobyć „Titanica”* przyniosła mi nagle i dosyć nieoczekiwane sukces, dzięki któremu miałem wreszcie czas i pieniądze, by poważnie zająć się poszukiwaniem zaginionych okrętów.

W grudniu 1977 roku przeczytałem w jednej z książek Petera Throckmorta, seniora amerykańskiej archeologii morskiej, że pewien dżentelmen z Anglii, niejaki Sidney Wignall, prawdopodobnie odnalazł szczątki sławnego okrętu Johna Paula Jonesa z okresu wojen napoleońskich. „Bonhomme Richard” — bo o nim mowa — zatonął na Morzu Północnym, w bitwie w pobliżu przylądka Flamborough Head. Ponieważ już wcześniej studiowałem dzieje tej bitwy i pamiętałem słynny okrzyk Jonesa: „Jeszcze nie zacząłem walczyć!” — kiedy jego okręt, trafiony nieprzyjacielskim pociskiem, rozpadł się w drzazgi — połknąłem haczyk i zareagowałem natychmiast, gdy tylko dowiedziałem się, że Wignall zbiera pieniądze na prace poszukiwawcze.

Moi brytyjscy wydawcy wytropili Wignalla. Kiedy zadzwoniłem do niego i bez żadnych wstępów powiedziałem, że chcę sfinansować wyprawę w poszukiwaniu „Bonhomme Richarda”, porywczy Walińczyk myślał, że ma do czynienia z kolejnym pomyłkiem. Dopiero upewniwszy się, że nie noszę napoleońskiego kapelusza ani surduta, umówił się ze mną na spotkanie, by przedyskutować szczegóły organizacyjne ekspedycji badawczej, a przede wszystkim budżet. Zaządał — ni mniej, ni więcej — sześćdziesięciu tysięcy dolarów.

I rzeczywiście wcale nie było to dużej. Odwrotnie. Okazało się, że potrzeba znacznie więcej. Ostateczny koszt zamknął się sumą osiemdziesięciu tysięcy dolarów.

Sidney miał już na swoim koncie odnalezienie galeonu hiszpańskiej armady i poszukiwania ołowianej trumny Sir Francis Drake'a w pobliżu Portobelo w Panamie. Był świetnym historykiem, ale sztuka organizacji stanowiła dlań nieprzeniknioną tajemnicę. W tej sytuacji powinienem był być ostrożniejszy — ale moja pasja poszukiwania wraków osiągnęła już taką temperaturę, że bez namysłu pogрузyłem się w to wszystko po uszy. Odtąd wiem już dobrze, co znaczy porównanie: „jak dziecko we mgle”.

Bo w istocie już na starcie pojawiły się oznaki, że ekspedycja zakończy się fiaskiem. Całe tony niepotrzebnego sprzętu — na przykład komorę dekompresyjną — załadowano na stary brytyjski trałowiec z drugiej wojny światowej, używany do badań geologicznych, a obsługiwany — jak sądzę — przez firmę „Mydło, Powidło i Sledzie”... Chyba nawet Latający Holender żeglował lepszym statkiem niż ten. Staruszek diesel był już bliski ostatecznej

agonii: psuł się regularnie trzy razy dziennie. Załoga cuchnęła tak, że trzeba było zatykać nosy. Tym ludziom słowo — łazienka (bath) — kojarzyło się wyłącznie z miastem w Anglii. Szczególnie dał mi się we znaki marynarz imieniem Gonzo: pamiętam to imię, bo miał je wytatuowane na czole. A cały statek nazywał się „Keltic Lord”. Jako dumny Amerykanin, zawsze uważałem, że „celtycki” pisze się przez „c”.

Wszyscy spotkaliśmy się w sierpniu 1978 roku, w angielskim mieście Bridlington nad Morzem Północnym, będącym czymś w rodzaju Las Vegas dla ubogich. Dołączyło do nas kilku nurków z University of Wales. Już wcześniej przyjechali — moja córka Teri i jej mąż, Bob Toft, aby pomóc Wignallowi w kompletowaniu sprzętu i przewożeniu go małą, rozlatującą się motorówką na pokład „Keltic Lord”.

Na miejscu był także Gary Kozak, wesoły i bystry chłopak, operator sonaru panoramicznego. To elektroniczne urządzenie odtwarza, na podstawie analizy akustycznej, obraz dna morskiego. Obraz na ekranie sonaru przypomina zwykłą fotografię — tyle że gorszej jakości, jakby ktoś kilkakrotnie kopiował zdjęcie.

Na poszukiwanie „Bonhomme Richarda” wyruszył też z nami Marty Klein — wielka figura (choć niewielkiego wzrostu) — w świecie techniki badań podwodnych dyrektor „Klein Associates, Inc.”, konstruktor sonaru, który mieliśmy na pokładzie. Kiedy dziś wspominam to wszystko, mam wrażenie, że sonar był jedyną rzeczą, jaka w tamtej ekspedycji działała sprawnie.

W Bridlington poznałem też pułkownika Waltera Schoba — sławnego nurka, który uczestniczył w tym czasie w poszukiwaniach „Mary Rose”, ale zadeklarował gotowość przyłączenia się do nas, gdy tylko zaczniemy prace. I jeśli nawet ta amatorska inauguracja mojej kariery poszukiwacza wraków nie przyniosła nic konkretnego — to zyskałem przynajmniej nowych przyjaciół. Gary, Marty i Walt są nimi do dziś. Zabrałem ze sobą do Bridlington całą swoją rodzinę: oprócz wspomnianej już Teri — także młodszą córkę Dane, syna Dirka i żonę Barbarę. Czuję się pewniej w ich towarzystwie: było mi to potrzebne w trudnym, skomplikowanym przedsięwzięciu. Zamieszkaliśmy wszyscy w nadmorskim hotelu „Excelsior” — co, jak mi wyjaśniono, oznacza po łacinie „najwyższą doskonałość”. Osobliwe to było miejsce, łacińskie nie tylko z nazwy; miałem momentami wrażenie, że niewiele zmieniło się tam od czasów, kiedy Rzymianie okupowali Brytanię. Najpierw zginęły z pokoju perfumy mojej żony, potem to samo stało się z kamerą Teri. Któregoś wieczora po powrocie do hotelu stwierdziłem, że moje łóżko jest nieludzko skotłowane, spytałem więc pokojówkę, czy zmieniła rano pościel. Odpowiedziała pytaniem:

— A czy zamawiał pan zmianę pościeli?

Na jej twarzy malował się ironiczny uśmiech: ach ci naiwni cudzoziemcy!

Ale już następnego dnia miałem okazję do rewanzu. W większości nadmorskich hoteli w Anglii każdy gość ma swój własny, osobny stół w jadalni. Jeśli ktoś ma ochotę porozmawiać z innym gościem przy śniadaniu czy obiedzie — musi to czynić metodą przekrzykiwania się przez całą salę.

Zszedłem jak zawsze pierwszy na śniadanie i przeglądałem właśnie gazetę, kiedy do jadalni weszli Gary i Marty; oczywiście zaprosiłem ich do mojego stołu. Po chwili pojawili się Dana, Dirk, Teri i Bob, i usiedli razem przy jednym stole. Wszystko to wprawiło personel hotelu w nerwowe podniecenie.

— Przepraszam, ale inni goście nie powinni siadać przy pańskim stole — pouczył mnie maitre d'hotel, z twarzą czerwoną ze zdenerwowania. — Każdy gość ma wyznaczony swój



własny stół.

— Czy to jest przywilej, czy kara? — spytałem niewinnie. Ale tamtego całkiem już opuściło poczucie humoru.

— Ci panowie nie mogą tutaj siedzieć — powtórzył tępo. — Mają wyznaczone inne stoły.

Popatrzyłem na Marty'ego i Gary "ego; ich dłonie groźnie zaciskały się na srebrnych nożach i widelcach.

— Myślę, że ci panowie dobrze się czują tu, gdzie są, więc proszę podać im kartę.

— Mamy tutaj inne zwyczaje — syknął mai trę w ostatecznej desperacji.

— Tak? Więc albo przyjmie pan moje zwyczaje, albo jeszcze dziś złożę skargę do komisji zdrowia, że mój balkon jest kompletnie zapaskudzony przez mewy.

Poszedł sobie. Sukces nie był wielki, ale sprawił mi dużą satysfakcję.

Pierwszy dzień badań zaczął się naprawdę dopiero około jedenastej. Morze było mocno wzburzone, więc nawet krótka podróż łódką z brzegu do „Keltic Lorda” stwarzała poważne trudności. Kiedy wreszcie dotarliśmy do statku, Gonzo i inni marynarze pomogli wszystkim wspiąć się na pokład. Wszystkim — tylko nie mnie. Zostałem sam, w ulewnym deszczu, a złośliwa fala rzucała łódką w górę i w dół, niebezpiecznie obijając ją o stalowy kadłub statku. Miałem przy tym do dyspozycji tylko jedną rękę, bo w drugiej ścisnąłem kurczowo uchwyt teczki, w której były moje materiały naukowe, a także paczka herbatników, wciśnięta tam w ostatniej chwili przez żonę. Moja wierna załoga, mój lojalny zespół badawczy i techniczny — wszyscy pobiegli do kambuza, by rozgrzać się kawą.

W końcu i ja tam dotarłem, przemoczony do suchej nitki. Nikt nie spojrzał w moją stronę. Nawet Sid Wignall zachowywał się tak, jakbym w ogóle nie istniał. Wtedy właśnie wymyśliłem „rytuał dłoni” — który później przydawał mi się wielokrotnie w rozmowach z krnąbrnymi (lub tylko leniwymi) załogami i zespołami nurków. Podniosłem w górę prawą rękę i spytałem głośno:

— Czy wszyscy widzą tę dłoń?

Spojrzeli na mnie obojętnie, niektórzy nawet łaskawie skinęli głowami.

— Pamiętajcie — ciągnąłem — cokolwiek się stanie: pożar na statku, zderzenie / górą lodową, albo torpedą z U-Boota, który do dziś się nie poddał — macie ratować tę dłoń.

Pierwszy odezwał się poczciwy Gonzo.

— Dlaczego mielibyśmy nadstawiać tyłka dla ratowania twojej dłoni, stary?

Ale byłem na to przygotowany. Popatrzyłem mu twardo w oczy i powiedziałem:

— Bo to jest dłoń, która podpisuje czeki.

To wprost niewiarygodne, jak w ciągu trzydziestu sekund zmieniłem się z karła w Arnolda Schwarzeneggera. Od tej chwili to ja byłem pierwszą osobą, której udzielano wszelkiej pomocy na pokładzie. A Gonzo stał się moim aniołem stróżem i zawsze dbał o to, abym miał pod ręką kubek gorącej kawy. Nawet kapitan zaczął zwracać się do mnie per „sir”. Teraz już miałem pewność, że znakomicie nadaję się na poszukiwacza wraków.

Poszukiwanie wraków z sonarem to żmudne przeczesywanie wyznaczonego akwenu w tę

i z powrotem kolejnymi, równoległymi liniami; trochę przypomina to strzyżenie trawnika. Ponieważ musieliśmy wracać do Bridlington przed zmrokiem, a haniebne spóźnienie z pierwszego dnia powtórzyło się i w dniach następnych — niewiele zostawało już czasu na same poszukiwania, a nasze postępy były znikome. Omówiłem tę sprawę z Sidneym — a on uznał, że jest tylko jedno dobre rozwiązanie.

— Jutro — powiedział — podnosimy kotwicę o szóstej rano.

Kiedy ogłosiłem tę decyzję, rozległ się pomruk niezadowolenia, ale w końcu wszyscy zgodzili się, że jeśli chcemy w ogóle coś osiągnąć — musimy zaczynać naprawdę wcześniej.

Nazajutrz wszyscy, którzy nocowali w mieście, stawili się na nabrzeżu punktualnie o piątej trzydzieści. Sumienny Walt Schob czekał już w motorówce z uruchomionym silnikiem, by przewieźć nas na „Keltic Lorda”. Martin Klein wyglądał co prawda równie zdrowo jak homar na pustyni, a Gary Kozak miał gigantycznego kaca, ale, jako się rzekło, byliśmy w komplecie.

Kiedy przebiliśmy się do statku przez gęstą mgłę i weszliśmy na pokład — nie było tu jakichkolwiek śladów życia. Cała załoga, brytyjski zespół nurków i Sidney Wignall spali głęboko, śniąc zapewne o wczorajszej pieczeni w cieście.

Z wyrazem wściekłości na twarzy i z bezgraniczną pogardą dla wszystkich, którzy nie wycierpiali tego, co ja wycierpiałem — zacząłem bębnić do pomieszczeń załogi; wreszcie wdarłem się, omal nie wrywając drzwi z zawiasów, do kajuty Wignalla, wrzeszcząc: „Jeżeli ten statek nie ruszy w drogę za dziesięć minut, przywiążę cię do śruby!”.

Trzeba oddać Sidneymu sprawiedliwość: wykazał pełne zrozumienie. Podnieśliśmy kotwicę, antyczny silnik wypułł przez komin chmurę czarnego dymu i dokładnie w osiem minut po moim alarmie dziób starego trałowca zaczął pruć wodę.

Wrak, który zdaniem Sidneya miał być pozostałością po „Bonhomme Richardzie”, okazał się wrakiem transportowca, zatopionego przez niemiecką łódź podwodną w czasie pierwszej wojny światowej. Bardzo mnie to rozczarowało i zniechęciło do dalszych podmorskich poszukiwań starych okrętów.

Dodatkowo przygnębiła mnie wiadomość, którą otrzymałem pół roku później: „Keltic Lord”, wraz z całą załogą, zaginął bez wieści podczas sztormu na Morzu Północnym. Założę się, że knajpy w portowym mieście Hull wiele straciły, odkąd nie bywa w nich marynarz z wytatuowanym na czole imieniem „Gonzo”.

Ku zdumieniu wszystkich znajomych podniosłem się jednak z maty i stanąłem do drugiej rundy. Postanowiłem zorganizować następną ekspedycję w poszukiwaniu „Bonhomme Richarda”. Znajomy prawnik z Austin w Teksasie, Wayne Gronquist — później nasz radca prawny, a w końcu prezes NUMA — zaproponował, abyśmy, ze względów podatkowych, zarejestrowali się jako fundacja nie nastawiona na zysk. Wayne złożył w Austin odpowiednie papiery — i staliśmy się jedną z wielu takich pozarządowych organizacji stanu Texas. Początkowo założyciele fundacji chcieli, aby nosiła ona imię Clive'a Cusslera. Nie należę do ludzi przesadnie skromnych, ale nie jestem też tak zarozumiały, żeby za życia stawiać sobie pomniki. Odrzuciłem więc ten pomysł. Wtedy doszli do wniosku, że byłoby zabawnie przejąć nazwę od fikcyjnej agencji rządowej, której pracownikiem jest stały bohater moich książek, Dirk Pitt. To też nie bardzo mi się podobało, ale zostałem przegłosowany, i w ten sposób powstała — naprawdę, i istnieje w rzeczywistości! — NUMA: National Underwater and Marine Agency, Krajowa Agencja Badań Morskich i Podwodnych. Teraz mogę powiedzieć: „Tak, Yirginio, naprawdę istnieje NUMA — fundacja powołana dla ochrony amerykańskiego

dziedzictwa morskiego, zajmująca się odnajdywaniem, identyfikowaniem i wydobywaniem sławnych a zaginionych statków i okrętów — zanim zgaśnie wszelka pamięć o nich".

Drugą próbą zlokalizowania „Richarda” dowodził były komandor US Navy, Eric Berryman. Zbadaliśmy dziesięciokrotnie większy akwen — i wydaliśmy na to o połowę mniej pieniędzy, niż przy pierwszej próbie. Tym razem miałem szczęście pozyskać do współpracy takich ludzi jak Peter Throckmorton i Bili Shea z Brandeis University (obaj są w radzie nadzorczej NUMA). Znalazłem też bardzo solidny, a zarazem wygodny statek badawczy, „Arvor III” — duży, mocny jacht, dziwnym zbiegiem okoliczności zbudowany tak, by spełniał wymagania stawiane w Szkocji trawlerom rybackim. Jego szyprem był Jimmy Flett — zawzięty Szkot, najwspanialszy facet, jakiego kiedykolwiek w życiu spotkałem. Ale nawet z takim znakomitym zespołem znowu nie udało nam się znaleźć nieuchwytnego „Richarda”. Natrafiliśmy natomiast i zidentyfikowaliśmy sowiecki trawler szpiegowski, który zatonął w tajemniczych okolicznościach na krótko przed naszą wyprawą. Natychmiast zawiadomiliśmy o odkryciu Royal Navy, a oni podjęli dalsze, ściśle tajne badania podwodne. Nigdy już więcej nie słyszałem o tej sprawie. Jeśli chodzi o „Bonhomme Richard”, to myślę, że podejmę jeszcze jedną próbę. Gary Kozak mawiał: „Nigdy nie znajdziesz okrętu, który nie chce być znaleziony”. Miejmy nadzieję, że następnym razem „pocziwy Ryszard” pokiwa do nas filuternie palcem.

Tymczasem NUMA stała się rzeczywistą instytucją — i to z całą plejadą wybitnych, znanych postaci w radzie nadzorczej i w gronie doradców. Jest wśród nich komandor Don Walsh, który w batyskafie „Trieste” opuścił się najgłębiej na dno oceanu; jest DOC Harold Edgerton, energiczny i płodny konstruktor sonarów i lamp błyskowych; jest admirał Bili Thompson, który niemal samodzielnie ufundował i doprowadził do jego wzniesienia Mauzoleum Floty w Waszyngtonie. Dzięki takim ludziom mogliśmy uruchomić poważny, długofalowy program poszukiwań starych okrętów.

Po nieudanych próbach w '78 i '79 na Morzu Północnym, zajęliśmy się naszymi, amerykańskimi wodami przybrzeżnymi. Pierwszy projekt badawczy — podjęty latem 1980 roku — dotyczył konfederackiej łodzi podwodnej „Hunley”. Szukaliśmy na niewielkim obszarze, w promieniu zaledwie pół mili od miejsca, w którym „Hunley” storpedował korwetę Unii, „Housato-nic” — pod Charlestonem w Karolinie Południowej. Zaraz po tym ataku „Hunley” i jego załoga zniknęli bez wieści, nie wiedząc, że przejdą do historii jako pierwsza w dziejach łódź podwodna, która zatopiła okręt wojenny.

Po wstępnych analizach dna morskiego w okolicach Charlestonu stało się dla nas oczywiste, że wrak „Hunleya” musiał z biegiem lat pograżyć się w miękkim mule, który grubą warstwą zalega w tym miejscu dno. Taki sam los musiał spotkać korwetę „Housatonic”.

Jedynym instrumentem pozwalającym skutecznie szukać obiektów zagrzebanych w mule jest wykrywacz metali. Jeśli panoramiczny sonar jest prawą ręką każdego poszukiwacza wraków — lewą ręką jest właśnie wykrywacz metalu. Dwa rodzaje wykrywczy, mierzących natężenie pola magnetycznego, najczęściej stosowane w badaniach podwodnych — to magnetometr protonowy i gradiometr. Oba działają podobnie, ale wykorzystują inne systemy pomiaru. Ponieważ mimo całej dostępnej aparatury nie znaleźliśmy „Hunleya” blisko brzegu, doszliśmy do wniosku, że trzeba znacznie rozszerzyć obszar badań.

W 1981 powróciliśmy w okolice Charlestonu z jeszcze lepiej wyposażoną ekspedycją. Szczególnie pomógł nam w tym Alan Albright, naczelny archeolog Stanowego Uniwersytetu Karoliny Południowej — który oddał do naszej dyspozycji statek badawczy i zespół nurków. Na pokładzie statku Bili Shea obsługiwał protonowy magnetometr własnej konstrukcji — a pomagał mu w tym Walt Schob, który kierował ruchami statku dokładnie wzdłuż

zaplanowanej siatki pomiarów. W ślad za tą jednostką płynęła druga, z nurkami, którzy natychmiast sprawdzali wszystkie anomalie wykryte przez magnetometr Billa. Pracami nurków kierował Ralph Wilbanks, pracownik uniwersytetu stanowego.

Aby utrzymać statek z magnetometrem na dokładnie tych torach, które przewidywała siatka badań — a miały one zaledwie trzydzieści metrów szerokości — używaliśmy nadajnika radarowego Motorola Mini Ranger Navigation Unit. Obsługiwał go mój syn, Dirk, siedząc na brzegu w rozgrzanej jak piec hutniczy wynajętej furgonetce; nadawał stąd sygnał kierunkowy, którego trzymał się sterujący statkiem Schob. Kiedy statek docierał do krańca akwenu badań, Dirk przesuwiał furgonetkę o trzydzieści metrów, wytyczał sygnałem radarowym następną linię siatki — i wszystko zaczynało się od nowa.

Mimo że nasze statki przepłynęły torami siatki badawczej ponad pięćset mil — nie znaleźliśmy grobu „Hunleya”. Jednak nasi nurkowie natrafili na szczątki czterech okrętów konfederackich, które próbowały wyrwać się z blokady pod Charlestonem, a także dwóch krążowników Unii, „Weehawken” i „Patapsco”, oraz dwuwieżowego pancernika „Ke-okuk”. Nasze odkrycia zaczęły się wreszcie składać w jakąś sensowną całość.

Wiosną 1982 roku, uzbrojeni w precyzyjny gradiometr Schonstedta — pożyczył go nam sam konstruktor, Eric Schonstedt, wspaniały, przemiły człowiek, który wspierał działania NUMA przy każdej okazji — wybraliśmy się z Waltem Schobem na poszukiwanie wraków u ujścia Missisipi. Wynajęliśmy na lotnisku w Nowym Orleanie duży samochód kombi (wtedy jeszcze produkowano takie) i pojechaliśmy przez miasto na południe, w stronę delty rzeki. Szosa kończy się w mieście Yenice — Wenecja; stąd promy i helikoptery zaopatrują liczne tkwiące w płytkim morzu platformy wydobywcze ropy naftowej oraz ich załogi.

W Yenice wynajęliśmy małą, sześciometrową aluminiową łódź. Jej właściciel, rybak Cajun, był początkowo niezwykle małomówny. Wziął pieniądze — i przez dwa dni nie powiedział ani słowa. Dopiero trzeciego dnia, kiedy uznał nas za „równych facetów”, rozgadał się do tego stopnia, że zaczął nawet opowiadać lokalne dowcipy Cajunów. A ponieważ dzień wcześniej złamałem sobie nogę w kostce i miałem założony gips prawie do kolana — wstawił mi do łódki fotel ogrodowy, abym mógł wygodnie siedzieć w czasie wypraw z Waltem. Siedziałem więc na dziobie, opierając zapakowaną w gips łydkę o nadburcie, a moja stopa sterczała nad błotnistą wodą jak taran.

W ciągu zaledwie trzech dni pracy z gradiometrem znaleźliśmy dwa konfederackie pancerniki — zidentyfikowane później przez profesjonalną ekipę naukowców z Texasu jako „Manassas” i „Louisiana”. Znaleźliśmy też szczątki kanonierek „Governor Moore” i „Yaruna”, zatopionych pociskami wystrzelowanymi z fortów, w okresie gdy flotylla wojenna Unii, pod dowództwem admirała Davida Farraguta, oblegała Nowy Orlean.

Usatysfakcjonowani, mogliśmy pożegnać się serdecznie z naszym rybakim, i ruszyć do Baton Rouge na poszukiwanie sławnego pancernika Konfederacji, „Arkansas”. (O losach CSS „Arkansas” opowiadam obszernie w jednym z dalszych rozdziałów książki).

Sukces naszej wyprawy w deltę Missisipi skłania do pewnych refleksji. Dowodzi przede wszystkim tego, że bardzo dużo można osiągnąć osobistym zaangażowaniem. W końcu największym naszym wydatkiem w tamtej wyprawie były bilety lotnicze; potem wystarczyła już pasja poszukiwawcza.

Żeby podjąć poszukiwania zaginionego statku, indiańskiego grobowca, sztab złota, srebrnych monet czy porcelanowych nocników — nie trzeba ciężarówek pełnych specjalistycznego sprzętu. Nie trzeba spadku w wysokości miliona dolarów. Wszystko, czego rzeczywiście potrzeba — to ofiarność, wytrwałość, a także trzymanie na wodzy wyobraźni,

aby nie gonić za tym co nierealne. Bo pewnych rzeczy znaleźć po prostu nie można; niektóre w istocie nigdy nie zaginęły, inne są czystym wytworem fantazji, wiele wreszcie — aż nazbyt wiele — znajduje się w zupełnie innych miejscach, niż spodziewamy się odnaleźć.

Typowym przykładem jest kołowy parowiec z Missisipi, „Sultana”. Był to luksusowy statek, wożący pasażerów między Nowym Orleanem i St.Louis. Tuż po zakończeniu wojny secesyjnej pewien pazerny oficer Unii, otrzymujący od armatora dwadzieścia dwa dolary łapówki za każdego ulokowanego na statku wojskowego pasażera, załadował na „Sultanę” dwa tysiące czterystu żołnierzy. Większość z nich stanowili wycieńczeni jeńcy wojenni, świeżo uwolnieni z osławionego obozu konfederackiego w Andersonville, którzy powracali do rodzinnych domów. Na pokładzie znalazło się także osiemdziesięciu cywilnych pasażerów oraz czterdzieści mułów. Fotografia zrobiona tuż przed rozpoczęciem rejsu przedstawia niesamowity widok. Stłoczeni ludzie — wśród nich stłoczone muły — wszystko to robi upiorne wrażenie.

27 kwietnia 1865 roku, o drugiej nad ranem, piętnaście mil powyżej Memphis, w stanie Tennessee — przeciążony kocioł „Sultany” eksplodował, siejąc na pokładzie śmierć, zanim cały statek, spowity chmurą pary i dymu, zatonął w nurtach wielkiej rzeki. Zginęło co najmniej tysiąc osiemset osób, może nawet dwa tysiące sto. Ta historia do dziś uważana jest za największą katastrofę okrętową w dziejach Ameryki.

W 1982 roku Walt Schob i ja pracowaliśmy z adwokatem z Memphis, Jerrym Potterem — wybitnym znawcą problemów związanych z tą katastrofą i autorem książki *The Sultana Tragedy* (Tragedia Sultany). Używając gradiometru badaliśmy kolejne linie siatki nakreślonej na mapie na północ od miasta. Szukaliśmy na lądzie, ponieważ w ciągu przeszło stu lat, jakie minęły od katastrofy, rzeka Missisipi znacznie zmieniła swój bieg. Potter przy pomniął nam wtedy słowa Marka Twaina: „Pewnego dnia jakiś farmer wykopie pługiem kawałek «Sultany» — i chyba bardzo się zdziwi”. Słowa Twaina okazały się prorocze. Wypalony kadłub Sultany znaleziono w końcu pięćdziesiąt jardów od miejsca, które wyliczyłem teoretycznie w 1982 roku, w odległości dwóch mil od obecnego brzegu Missisipi, dwadzieścia jeden stóp pod polem sojowym należącym do farmera z Arkansas.

Kluczem do wszystkiego jest przygotowanie poszukiwań. Nigdy nie dość studiowania materiałów. To sprawa tak zasadnicza, że powtórzę jeszcze raz. **NIGDY NIE DOŚĆ STUDIOWANIA MATERIAŁÓW.** Bez wiarygodnego i rozsądnego określenia granic obszaru, na którym znajduje się poszukiwany przedmiot, tracisz tylko czas i pieniądze, z takim samym prawdopodobieństwem sukcesu, jak byś szukał igły w stogu siana. Oczywiście, możesz mieć szczęście — i znaleźć. Ale lepiej nie stawiaj na to całej fortuny. Oblicz swoje szansę. Jeżeli prawdopodobieństwo trafienia wynosi jeden do stu — masz jeszcze pewną, choć bardzo małą, szansę sukcesu. Jeżeli jednak wyliczyłeś, że ta szansa to tylko jeden do tysiąca — daj sobie spokój. Nie warto się trudzić.

Wstępna praca badawcza daje możliwość określenia szans. Dzięki badaniom możesz tę szansę zwiększyć — albo przynajmniej stwierdzić, że sprawa jest beznadziejna. Zrezygnowałem z wielu projektów poszukiwania wraków — bez jakiegokolwiek próby dotarcia do nich — bo wstępna analiza danych wskazywała, że nie mam szans. Statek, który zatonął „gdzieś w Zatoce Meksykańskiej”; statek, który zaginął „gdzieś po drodze” z Bermudów do Norfolku; statek, który płynął „tylko” z San Francisco do Los Angeles, ale nikt go od momentu rozpoczęcia rejsu nie widział. Jeśli wiesz tylko tyle — siatka twoich poszukiwań rozciągnie się na tysiące mil kwadratowych.

I jeśli nawet któregoś dnia któryś z tych okrętów się znajdzie — stanie się to wyłącznie za sprawą przypadku.

Prawdę mówiąc, właśnie studiowanie materiałów jest moją największą pasją. Często powtarzam, że gdyby żona wyrzuciła mnie z domu, wziąłbym łóżko polowe i śpiwór, i zamieszkałbym w piwnicy biblioteki. Nic nie może się równać z podnieceniem i radością, jakie ogarniają mnie w chwili, gdy odnajduję w starych papierach wyraźny trop poszukiwanego przedmiotu, a tym samym rozwiązanie zagadki, którą uznawano za nierozwiązywalną.

Wielu ludzi sądzi, że poszukiwanie zaginionego statku jest zajęciem ekscytującym, więcej: wspaniałą przygodą. Być może tak jest istotnie w przypadku wiecznych chłopców, zajmujących się tym z powołania i zawodowo, takich jak Bob Ballard i cały jego Wood's Hole Institute. Ale dla przeciętnego człowieka to nie jest żadna frajda. Przeciwnie, same prace poszukiwawcze są śmiertelnie, beznadziejnie nudne. Tłuczesz się w łódce tańczącej na falach od świtu do zmierzchu. Pocisz się w dusznej kabinie, tępo zagapiony w ekrany i taśmy urządzeń pomiarowych, na których całymi godzinami i dniami nie pojawia się nic ciekawego — walcząc przez cały czas z chorobą morską. Dopiero kiedy w sonarze pojawia się nagle nietypowy obraz, a wskazówki magnetometru zaczynają wściekle skakać — i widzisz, że parametry tej anomalii odpowiadają z grubsza temu, czego szukasz — twoje żmudne ślęczenie zmienia się w radosne oczekiwanie. A potem, kiedy powrócą na pokład nurkowie i powiedzą ci, że obiekt na dnie jest rzeczywiście tym, którego szukałeś, zapominasz o wszystkich przeżytych udrękach, a nawet o własnych, zastarzałych dolegliwościach. Czujesz się tak wspaniale, że codziennie masz ochotę na seks. No, prawie codziennie.

Co tydzień otrzymuję dziesięć—dwadzieścia listów od ludzi, którzy chcieliby poświęcić swój czas i energię pracy w NUMA. Z prawdziwym żalem muszę odrzucać te wspaniałe oferty. Nie jesteśmy — wbrew mniemaniom autorów listów — wielkim przedsiębiorstwem, z dziesięciopiętrowym biurowcem na palach wbitych w dno oceanu. W rzeczywistości nie mamy w ogóle biura, nie mamy urzędników, nie mamy nawet własnego statku badawczego. Owszem, próbowaliśmy przez parę lat prowadzić w NUMA biuro, którym umiejętnie zawiadywał Craig Dirgo, ale, prawdę mówiąc, niewiele — albo wcale — nie było dla tego biura roboty, więc zdecydowaliśmy się je zamknąć. A nasze ekspedycje dochodzą do skutku tylko wtedy, kiedy jestem w odpowiednim nastroju — co zdarza się nie częściej niż raz w roku.

Grupa naszych ochotników jest niewielka. Tylko nieliczni są nurkami. Większość to miłośnicy historii i technicy elektronicy. Kiedy wyruszamy w jakiś rejon na poszukiwania, wynajmujemy na miejscu statek, łódzie, i zapraszamy do współpracy nurków, którzy dobrze znają lokalne wody. Dość często przyłączają się do nas także archeolodzy ze stanowych uniwersytetów. Ponieważ większość kosztów tych wypraw pokrywam z własnych honorariów — nie korzystając z żadnych subwencji czy grantów — moja żona, mój księgowy, i zapewne urząd skarbowy uważają, że trzeba mi wyciąć płaty czołowe mózgu, ponieważ popełniam szaleństwa, nie mając z tego żadnej konkretnej korzyści, żadnego zysku. Nie próbuję nawet zarobić na raportach czy reportażach z naszych ekspedycji. Istotnie, mimo iż NUMA działa już 20 lat — dopiero pierwszy raz próbuję w tej książce opisać nasze doświadczenia. Pisanie w pierwszej osobie sprawia mi trochę kłopotów, ale ma tę zaletę, że mogę wreszcie po prostu opisać tych wszystkich wspaniałych ludzi, którzy działają na rzecz NUMA — i podziękować im.

Gdyby jeszcze było więcej takich dziwaków jak ja, skłonnych wydawać pieniądze bez najmniejszej nadziei ich zwrotu — moglibyśmy realizować więcej projektów badawczych i znaleźć więcej ciekawych rzeczy. Owszem, było paru takich, którzy obiecywali wesprzeć finansowo nasze poszukiwania legendarnych okrętów — ale szeroko otwierały się jedynie ich usta, a nie książeczki czekowe. Gdybym miał tylko jedną butelkę piwa za każdą rozmowę, w

której ktoś deklarował pomoc finansową — tylko po to, by wycofać się w ostatniej chwili — mógłbym otworzyć całkiem zasobny pub. Wielu obiecywało nawet bardzo dużo, ale nikt nie dał ani centa. Może szkoda, że nigdy nie doświadczyli emocji podwodnych łowów i satysfakcji z dokonanego odkrycia.

Znam tylko jednego człowieka, który podziela moje szaleństwo i gotów jest wydać na ten cel niejednego dolara. To Douglas Wheeler, dyrektor dużej firmy z Chicago. Ilekroć NUMA podejmuje nową ekspedycję — Douglas rzuca wszystko i przybywa nam na pomoc.

Można to uznać za dziwactwo — ale nigdy nie szukałem zatopionych skarbów, ani nie zabierałem do domu przedmiotów znalezionych we wrakach. Wszystkie takie przedmioty, po ich identyfikacji i zabezpieczeniu, przekazujemy do muzeów. Nie zatrzymujemy niczego. Moi goście dziwią się często, że nie mam w domu żadnych pamiątek z naszych wypraw. Owszem, mam: trzynaście własnoręcznie zbudowanych modeli wraków, znalezionych przez NUMA, boję, którą oznaczyliśmy miejsce odnalezienia „Hunleya”, i koło ratunkowe z jachtu „Arvor III”. Dlaczego robię to wszystko, nie mając żadnego zysku i mimo niepowodzeń? Nie potrafię odpowiedzieć. Może to zwykła ciekawość? Może chorobliwa ambicja? Chęć osiągnięcia celu, jaki innym wydaje się nieosiągalny, znajdowania tego, czego nikt inny nie potrafił znaleźć? Naprawdę trudno to zdefiniować, sklasyfikować, zaszufladkować. Tego rodzaju szaleństwo nie zdarza się często.

Na pewno zdarzyło się ono jednak człowiekowi nazwiskiem Alan Pegler. Ten wesoły, jowialny człowiek, z gęstymi bokobrodami a la Puszkin, był właścicielem niezłe prosperującej fabryki wyrobów plastikowych. Któregoś dnia przy śniadaniu przeczytał w „London Times”, że sławny ekspres, który na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych kursował między Edynburgiem i Londynem, „The Flying Scot”, ma być sprzedany na złom. Pegler natychmiast skontaktował się z naczelnym dyrektorem brytyjskich kolei i odkupił wspaniałą starą lokomotywę wraz z wagonami. Następnie wyremontował cały pociąg, przywracając go do dawnej świetności. Niezadowolony z faktu, że miałby on w jednym miejscu, jak eksponat muzealny, Pegler uruchomił w Anglii i w Stanach turystyczne przejazdy zabytkowym pociągiem.

Niestety, wszystko to okazało się strasznie kosztowne i doprowadziło Peglera do bankructwa. Zdażył wszakże podarować pociąg pewnej nie nastawionej na zysk fundacji, która teraz opiekuje się nim i udostępnia publiczności. Ludzie — starzy, młodzi i dzieci — przeżywają dreszcz wzruszenia, kiedy jadą w kłębach białej pary i czarnego dymu, wyrzucanych przez stary parowóz.

Na rozprawie upadłościowej surowy sędzia strofował Peglera: „Przyczyną pańskiego upadku jest bezrozumna namiętność do starych pociągów. Ten «Flying Scot» zupełnie pana opętał!”.

Pegler uśmiechnął się szeroko (rzecz niebywała w tej sytuacji) i odparł: „Oczywiście, żałuję, że straciłem pieniądze, dom, rezydencję na wsi, willę we Włoszech, «bentleya i volvo». Pozostało mi tylko to, co mam na sobie, ale ani przez chwilę nie żałuję, że kupiłem ten pociąg. «Flying Scot» został uratowany — a to było warte moich strat”.

Ta książka jest kroniką zaginionych okrętów, a także kroniką wielkiej pracy ochotników z NUMA, którzy cierpliwie i ofiarnie towarzyszyli poszukiwaniom. Ludzie, o których piszę — zarówno współcześni, jak ci z zamierzchłej przeszłości — istnieją lub istnieli naprawdę. Prawdziwe są również wydarzenia historyczne, które zostały częściowo udramatyzowane, gdyż pragnąłem, aby Czytelnik miał możliwość głębszego, bardziej osobistego wglądu w przebieg zdarzeń.

# CZĘŚĆ I

## PAROWIEC „LEXINGTON”

### 1

#### Podróż zakończy się o świcie Poniedziałek, 13 stycznia 1840

Wysoki, brodaty mężczyzna wysiadł z dwukołowego pojazdu. z zimna starał się schronić twarz za kołnierzem płaszcza. Postawił swą podróżną torbę na oblodzonym chodniku, po czym odwrócił się do siedzącego na koźle woźnicy i wręczył mu zapłatę. Przystanął na moment, by spojrzeć na zegarek. Złote, rzymskie cyfry zegarka wskazywały dwie minuty po piętnastej. Upewnił się, że bilet spoczywa bezpiecznie w kieszeni płaszcza, i przez budynek portowy pośpieszył w kierunku mola.

Miał zarezerwowany bilet na rejs parowcem „Lexington” z Nowego Jorku do Stonington w stanie Connecticut, gdzie miał się przesiąść do pociągu i kontynuować podróż do Bostonu. Był profesorem lingwistyki nowożytniej w Harvardzie. W Nowym Jorku wygłosił trzy wykłady oraz zaprezentował wydawcy swój nowy wiersz. Teraz wracał do domu. Nigdy nie pozostawał w nowojorskim hotelu dłużej, niż to było konieczne. Rzadko kiedy czuł się dobrze w tym wielkim mieście. Wolał jak najszybciej wrócić.

Dostrzegając obłoki czarnego dymu, wydobywające się z przedniego, wysokiego komina parowca, oraz słysząc przenikliwy dźwięk gwizdka szaleńczym pędem rzucił się w kierunku mola, przepychając się wśród pasażerów, którzy wysiedli właśnie z parowca „Richmond”. Obawa wkrótce przerodziła się w rozczarowanie.

Za późno. Jego statek właśnie odpływał.

Robotnicy portowi układali trap na deskach przystani, a marynarze wciągali na pokład liny, którymi przycumowany był statek. Zaledwie kilka stóp dzieliło kadłub od krawędzi mola. Przez chwilę mężczyzna miał ochotę spróbować skoku, jednak rzut oka na złowieszczą, lodowatą wodę sprawił, że szybko zrezygnował z tego zamiaru.

Kapitan parowca, stojący w drzwiach sterówki, dostrzegł przybysza. Uśmiechnął się i wzruszył bezradnie ramionami. Kiedy statek odbije od mola, żaden kapitan nie zdecyduje się, by wrócić po spóźnionego pasażera. Rzucił rozczarowanemu posiadaczowi bezwartościowego już teraz biletu krótkie spojrzenie i zamknął za sobą drzwi sterówki, szczęśliwy z powrotu do ciepła promieniującego z pękatego piecyka ustawionego koło wielkiego koła sterowego. Najszybszy parowiec w cieśninie Long Island mknął przez East River, burząc wielkimi kołami łopatkowymi szarozieloną wodę.

Spóźniony pasażer stał na molu ciężko dysząc. Jego zazwyczaj blada twarz przybrała kolor purpury. Tupnął ze złością w deski pomostu, krusząc lodowatą skorupę. Nagle spostrzegł obok ćmiącego fajkę pracownika portu.

Nieznajomy kiwnął w kierunku oddalającego się parowca.



— Odplynął bez pana? — zapytał.

— Gdybym przyjechał dziesięć sekund wcześniej, byłbym w stanie wskoczyć na pokład — wycedził zostawiony na lodzie pasażer.

— Łód pokrywa cieśninę — rzekł robotnik. — Ohydna noc na rejs statkiem.

— „Lexington” jest szybki i wytrzymały. Płynąłem już nim kilkanaście razy. Pójdę o zakład, że przed północą przycumuje w Stonington!

— Może tak, a może nie. Na pańskim miejscu dziękowałbym Bogu za możliwość pozostania na lądzie i spędzenia nocy w ciepłym hotelu. A jutro rano ma pan następną statek.

Niedoszły pasażer wcisnął pod pachę swą torbę, chowając osłonięte rękawiczkami dłonie głęboko w kieszeniach swego długiego płaszcza.

— Niech diabli wezmą takie szczęście — burknął do siebie. — Kolejna noc w tym mieście to ostatnia rzecz, jakiej pragnę w tej chwili.

Jeszcze raz rzucił okiem na parowiec, który płynął już szybko w górę ponurej i odpychającej rzeki, po czym odwrócił się na pięcie i ruszył w stronę budynku przystani. Czy mógł przypuszczać, że rezygnacja z pokonania tych kilku stóp między mołem a odpływającym statkiem uratowała go od okropnej śmierci...

— Przysięgłbym, że ten szaleniec skoczy w kierunku pokładu — powiedział kapitan George Child.

Sternik „Lexingtona” Stephen Manchester odwrócił głowę, nie zdejmując rąk ze steru.

— Dziwne, że pasażerowie zawsze czekają do ostatniej chwili z wejściem na pokład.

Child przeszedł do przedniej części sterówki i zerknął na termometr umieszczony na zewnątrz okiennej ramy.

— Ledwo cztery stopnie powyżej zera. W nocy spadnie pewnie do minus pięciu.

— Jeszcze przed Stonington spotkamy się z lodem — odezwał się Manchester.

— Stary „Lex” jest najmocniejszym statkiem w cieśninie. — Child wyciągnął z kieszeni cygaro i zapalił. — Z pewnością się przebijemy.

Cztery lata pracy na parowcach w cieśninie dały mu duże doświadczenie. Formalnie służył jako pierwszy oficer na „Moheganie”, innym parowym liniowcu pasażerskim. Tej nocy pracował w zastępstwie za kapitana Jacoba Yanderbilta, brata komandora Corneliusa Yanderbilta, który dorabiał się właśnie olbrzymiej fortuny na transporcie wodnym i lądowym. „Nieustraszonego Jake’a”, jak go zwano, słynął z brawury. Pływając w cieśninie Long Island, często rozpędzał „Lexingtona” do szalonych prędkości. Paskudne, ale — jak się później okazało — szczęśliwe przeziębienie zmusiło go tym razem do pozostania w domu; musiał przekazać dowództwo Childowi.

W przeciwieństwie do Jake’a Yanderbilta, George Child był ostrożnym, szyprem. Rzadko kiedy pozwalał sobie na zbędne ryzyko. Stał teraz u boku Manchestera, pilotując parowiec wśród niebezpiecznych wirów Heli Gate. Kręte przesmyki East River rozszerzały się tu nieco. Po minięciu Throgs Neck, parowiec wpłynął na zdradzieckie wody Heli Gate — Bramy Piekieł.

Child zostawił za sobą komfortowe ciepło sterówki i udał się na krótki przegląd ładunku.

Przestrzeń pod pokładem spacerowym wypełniona została blisko stu pięćdziesięcioma belami bawełny. Kilka z nich ułożono tuż przy osłonie komina. Taka koncentracja łatwo palnego ładunku złożonego w tym miejscu powinna była zaniepokoić kapitana, zwłaszcza że kilka dni wcześniej osłona komina zajęła się ogniem. Przeprowadzono jednak szybką naprawę i zapewne dlatego Child zignorował potencjalne niebezpieczeństwo.

Reszta ładunku, w drewnianych skrzyniach, umieszczona została wokół osłony maszyny. Kapitan z satysfakcją zauważył, że ładunek został umocowany w sposób uniemożliwiający jego przesuwanie się w razie nieuniknionych — przy tak wielkiej fali — przechyłów parowca. Idąc dalej minął kabinę zajmowaną przez Jesse Comstocka. Kasjer przeliczał właśnie pieniądze wpłacone przez pasażerów za posiłki. Child, nie chcąc mu przeszkadzać, skierował się w stronę kotłów parowych.

„Lexington” był napędzany najbardziej wydajnym silnikiem parowym ówczesnej epoki, wykonanym w odlewni West Point. Był to silnik z pionowym cylindrem o średnicy czterdziestu ośmiu cali z jedenastocalowym skokiem. Korbwód przetwarzał posuwisto-zwrotny ruch tłoka na obrotowy ruch głównego wału, który napędzał koła łopatkowe o średnicy dwudziestu trzech stóp, z dziewięciostopowymi łopatkami. Kocioł parowy, pierwotnie zaprojektowany do spalania drewna, zmodyfikowano w celu stosowania węgla. Gdy pełne ciśnienie pary zbliżało się do czerwonej kreski na manometrze, parowiec rozwijał prędkość dwudziestu pięciu mil na godzinę, a więc większą niż okręty Konfederacji, przebijające się później przez blokady Unii.

Główny mechanik Courtland Hemstead przyglądał się drżącym wskazówkom mosiężnych manometrów, kiedy podszedł do niego Child.

— Jak miniemy Sands Point, panie Hemstead, proszę dosypać węgla! — szum pary zmusił kapitana do krzyku. — Chcę, żebyśmy ostro przyśpieszyli!

— „Podróż zakończy się o świcie”, to nasze motto — odparł Hemstead i przerwał, by splunąć do zęzy brunatną od żutego tytoniu śliną. — Gdyby nie choroba kapitana Jake'a, nie musiałby pan, kapitanie, marznąć dziś na pokładzie.

— Wolę styczniowe mrozy od grudniowych sztormów!

— Ja również — potwierdził mechanik. — Tutaj przy kotłach mróz mi nie straszny.

— Niech się pan cieszy z tego, póki można — zaśmiał się Child. — Gdy nadejdzie lato, będzie się pan smażył jak w piekle.

Hemstead odwrócił się i zaczął wykrzykiwać rozkazy do Benjamina Coxa, Charlesa Smitha i dwóch pozostałych palaczy, aby podsypali węgla do palenisk pod dwoma wielkimi kotłami. Child postać jeszcze kilka minut w ciepłej maszynowni, po czym podążył do swojej kabiny, aby przygotować się do kolacji, podczas której dotrzymywał towarzystwa pasażerom.

Manchester przekazał ster drugiemu sternikowi, Martinowi Johnsonowi. Przetarł zaparowaną od wewnątrz szybę i popatrzył na latarnię morską na Kings Point.

— Trzy stopnie w lewo — odezwał się do Johnsona.

— Jest trzy stopnie w lewo — powtórzył komendę sternik.

Manchester wyjął spod pulpitu lunetę i spojrzał na szkuner zbliżający się przeciwnym kursem po lewej. Zauważył, że silna bryza mocno przechyliła statek na stronę zawietrzną. Odłożył lunetę i zaczął obserwować cieśninę przed parowcem. Słońce skryło się już za Manhattanem, na wschodzie zapadał zmrok. Manchester dostrzegł cienką lodową powłokę,

która pokryła powierzchnię wody w małych przybrzeżnych zatoczkach. Obserwował to bez lęku; byli już na otwartych wodach cieśniny, mieli więc za sobą najtrudniejszą część podróży. Manchester zupełnie już spokojny o „Lexingtona” odetchnął głęboko. Ta wyjątkowo szybka i wytrzymała jednostka, zaprojektowana była z myślą o ciężkich warunkach atmosferycznych.

Jej stępkę położono w stoczni Bishopa i Simonsona w Nowym Jorku w ciepły wrześnieowy poniedziałek 1834 roku. W odróżnieniu od późniejszych parowców, których projektowanie zaczynało się od szczegółowych rysunków, tym razem zaczęto od drewnianego modelu kadłuba. Była to miniaturka statku, którą rzeźbiono i przerabiano tak długo, aż rezultat sprostał wszelkim kaprysom komandora Yanderbilta. Dopiero wtedy statek został rozrysowany przez kreślarzy, wiernie odtwarzających zaakceptowany model. Wreszcie ruszyła do pracy brygada cieśli — mistrzów w swoim zawodzie, którzy zbudowali drewniany szkielet.

Cornelius Yanderbilt uczynił z „Lexingtona” najbardziej wytworny statek pasażerski epoki. Zainwestował znaczną fortunę w przemysłne rzeźbienie tekowych relingów, drzwi do kabin, schodów oraz boazerii. Głównym pomieszczeniem była fantazyjna jadalnia — salon. Oświetlenie, kotary oraz zdobiące salę rzeźby były w stanie przyćmić blask najpiękniejszych i najdroższych rezydencji Nowego Jorku.

Komandor osobiście przeanalizował każdy szczegół konstrukcji parowca, wprowadzając szereg innowacji w jego wyglądzie oraz funkcjonowaniu. Pokładniki oraz deski podłogowe wykonano ze starannie wysezonowanego białego dębu oraz żółtej sosny. Wymagania wytrzymałościowe były zgodne z normami stosowanymi w konstrukcjach mostowych. Mocny kadłub oparty został na skrzyniowej ramie — konstrukcji, której nie stosowano ani przedtem, ani potem.

Nie przeoczono żadnego elementu, który mógłby zapewnić statkowi bezpieczeństwo. Komin został odpowiednio odizolowany od pokładów, przez które przechodził. W kadłubie zamontowano specjalną rurę o dużej średnicy, przez którą odprowadzano do wody popioły z palenisk. Wszystkie drewniane części odsunięto od kotłów z parą. „Lexington” miał na pokładzie nawet własną pompę strażacką wraz z wężem. Trzy wielkie szalupy ratunkowe wisiały z żurawików za kołami łopatkowymi. Na przednim pokładzie umieszczono również specjalną tratwę ratunkową.

Parowiec rozpoczął służbę w poniedziałek, 1 czerwca 1835 roku, i od początku cieszył się dużą popularnością. Przez dwa lata wykonywał dzienne kursy pomiędzy Providence w stanie Rhode Island a Nowym Jorkiem. Później przeszedł na trasę do Stonington. Pomieszczenia dla pasażerów reklamowano jako luksusowe apartamenty, ceny biletów zaś należały do najwyższych w kraju. Szczególnymi względami cieszyły się na pokładzie kobiety. Yanderbilt pragnął spełniać ich zachcianki, starał się dostarczać pasażerkom wszystkiego, co mogłoby im sprawić przyjemność. Posiłki były wysmienite, a obsługa nie miała sobie równej.

Albo komandor Yanderbilt urodził się pod szczęśliwą gwiazdą — albo miał jakiś szczególny szósty zmysł handlowy. W grudniu 1838 roku otrzymał od swego największego konkurenta, „New Jersey Steam Navigation and Transportation Company” szczególnie atrakcyjną propozycję. Oferta dotyczyła odkupienia najszybszego parowca w cieśninie za sześćdziesiąt tysięcy dolarów. Kolejne dwanaście tysięcy dolarów wydane zostało na odnowienie wnętrza oraz przystosowanie palenisk pod kotłami do węgla. Brat komandora, Jake, podjął się prowadzenia statku do momentu, w którym rodzina zwoduje nową jednostkę.

Manchester pociągnął za dźwignię uruchamiającą dzwonek w maszynowni i krzyknął do rury głosowej:

— Wyszliśmy na prostą, panie Hemstead. Chłopcy mogą dosypać węgla.

— Według rozkazu, kapitanie — odezwał się z rury głos pierwszego mechanika.

Dym buchnął wysoko z głównego komina, potężniał i kłębił się. W miarę jak „Lexington” nabierał prędkości, białe grzywy piętrzyły się coraz wyżej z obu stron kadłuba. Pod olbrzymimi kołami łopatkowymi zakipiała woda. Parowiec przypominał charta, który zerwał się ze smyczy. Manchester nigdy nie umiał zapanować nad podnieceniem, gdy wielka maszyna pracowała pełną mocą, prując przez wodne przestrzenie szybciej niż jakikolwiek inny statek.

Ponownie sprawdził termometr. Wskazówka spadła poniżej zera.

Spędzenie takiej nocy na zewnątrz nie byłoby przyjemne — pomyślał. Zerknął na wodę, kłębiącą się za statkiem, rozciągniętą w szeroki kilwater. Wyobraził sobie, że nagle musi się w niej zanurzyć, i poczuł, jak cierpnie mu skóra.

Większość kapitanów liniowców regularnie kursujących w cieśninie unikała kontaktów z pasażerami, przebywając przez większą część rejsu na mostku albo chowając się do własnej kajuty. George Child był człowiekiem towarzyskim. Uważał przy tym za swój obowiązek dodawać ducha pasażerom, szczególnie tym, którzy obawiali się podróży parowcem.

Wszedł do salonu na piętnaście minut przed gongiem oznajmującym kolację. Rozejrzał się wokół. Pasażerowie siedzieli w małych grupkach skupionych wokół grzejników, prowadząc towarzyskie rozmowy. Job Sand, wysoki i dystyngowany starszy steward, poruszał się między nimi, serwując zakąski i trunki. W obsłudze jadalni tylko Sand był biały, pięciu pozostałych stewardów, pomoc kuchenna, szef kuchni Joseph Robinson oraz pokojówka Susan Holcomb — wszyscy byli czarni.

Nie patrząc na listę pasażerów, Child ocenił, że jest ich około stu piętnastu. Za rejs (i dodatkowo posiłek) każda z tych osób wpłaciła po dolarze. Bilet pokładowy kosztował pięćdziesiąt centów, ale dziś nie było chętnych do spędzenia nocy pod gołym niebem. Załoga statku liczyła trzydzieści cztery osoby, a więc w podróż do Stonington wybrało się tego dnia prawie sto pięćdziesięcioro mężczyzn, kobiet i dzieci. Statek stanowił miniaturowe miasteczko.

Wokół kilku stołów rozsiedli się, pochłonięci kartami, milczący gracze. Tylko Charles Eberle i Henry J. Finn, znani aktorzy komediowi z Bostonu, prowadzili przy kartach ożywioną rozmowę. A ponieważ nie lekceważyli żadnej okazji, by zdobyć publiczność, wspaniałomyślnie zaoferowali się odtworzyć po kolacji scenkę ze swojej nowej sztuki. Karty przyniosły zwycięstwo Peterowi McKennie, przedsiębiorcy z Nowego Jorku.

Matki i ojcowie zajmowali wygodne miejsca na sofach, umilając czas swym pociechom opowieściami i zabawkami zakupionymi w mieście. Pani Rusell Jarvis, kobieta niepospolitej urody, i jej dwie córki liczyły światła pław, znaczących niebezpieczne miejsca w cieśninie. James Bates przeglądał gazetę, podczas gdy żona czytała córce i synowi poezje. Wśród pasażerów tego poniedziałkowego rejsu „Lexingtona” przeważały małżeństwa z dwojgiem dzieci. William Townsend wybrał się z żoną i dwiema córkami na wycieczkę do Bostonu.

W pewnym oddaleniu od reszty pasażerów siedziała w milczeniu rodzina zmarłego Harrisona Winslowa — wdowa po nim Alice Winslow, jej teść William Winslow, i brat Harrisona, John Winslow. Towarzyszyli trumnie ze zwłokami, które znajdowały się teraz na pokładzie towarowym. Jechali do Providence, gdzie miały się odbyć uroczystości pogrzebowe. W przeciwnym krańcu salonu wesoło chichotały dwie młode kobiety, Mary

Russell i Lydia Bates. Mary wyszła dzień wcześniej za mąż w Nowym Jorku. Wracła do domu bez męża, wioząc nowinę rodzicom.

Grupa kupców, stojąc wokół grzejników, dyskutowała na tematy handlowe i polityczne. Bankier Robert Blake polemizował z przedsiębiorcami Abramem Howardem, Williamem Greenem i Samuelem Henrym na temat ogłoszonej przez nowojorski bank obniżki stóp procentowych. John Lemist, skarbnik „Boston Leather Company”, miał raczej złe zdanie o bankierach, którzy ostatnio wymusili na jego przedsiębiorstwie spłatę wysokich odsetek od pożyczki, zaciągniętej na zakup towaru.

Salon wyjątkowo tym razem gościł kapitanów żeglugi wielkiej, którzy powróciwszy z dalekich rejsów, udawali się do swych najbliższych. Kapitanowie J. D. Carver, Chester Hillard, E. J. Kimball, David McFarland, John Mattison, Theophilus Smits i Benjamin Foster powracali z trzyletniej podróży do Indii. Uprzejmiali sobie czas, prześcigając się w opowiadaniu frapujących morskich przygód.

Spośród innych pasażerów na szczególną uwagę zasługiwali Dr Charles Follen, sławny profesor germanistyki w Harvardzie, oraz Adolphus Harnden z Harnden's Express, który wioził dwadzieścia tysięcy dolarów w srebrnych monetach oraz pięćdziesiąt tysięcy dolarów w papierach wartościowych dla banku handlowego.

Job Sand i stewardzi podali kolację punktualnie o osiemnastej. Główny kucharz Joseph Robinson, wraz z pomocnikami Olivierem Howellem i Robertem Petersem, zaproponowali pasażerom wybór między baraniną z ziemniakami a pieczoną flądą w sosie winnym z ryżem.

Wśród pobrzękiwania szklanych naczyń oraz cichego szmeru głosów, żadna ze stu piętnastu dusz, zebranych wokół jadalnych stołów, nie mogła wiedzieć, że spożywa właśnie ostatni swój posiłek na ziemskim padole.

Wkrótce po dziewiętnastej trzydzieści pierwszy oficer Edwin Furber przekroczył drzwi sterówki, alarmując kapitana Manchestera, że na statku wybuchł pożar. Manchester natychmiast wyszedł i spojrzał na rufę. Ogień przedostawał się przez pokład spacerowy tuż przy izolacji komina. Przyjrzał się zaciemnionej linii brzegowej, próbując ustalić położenie parowca. Jednostka dawno już minęła stawę na Eatons Neck Point, zbliżając się do latarni na Old Field Point. Obydwa światła umiejscowione były na brzegu cieśniny po stronie Long Island. Na północy majaczyły światła Bridgeport. Manchester natychmiast przejął ster od Johnsona. Chciał skierować statek w stronę Long Island, by osadzić go na przybrzeżnych mieliznach. Parowiec jednak nie zmienił kursu.

Kapitan Child wpadł do sterówki, krzycząc:

— Mamy ogień na pokładzie! Skierować statek do najbliższego brzegu!

— Właśnie próbuję to zrobić — odpowiedział Manchester — ale ster nie reaguje na ruchy koła!

Trzech mężczyzn wspólnie chwyciło drążki koła sterowego, próbując z całych sił skierować statek w stronę zbawionego brzegu, znajdującego się cztery mile — lub dwadzieścia minut rejsu, jak kto woli — od statku. Zablockowane koło nagle puściło i zaczęło się bez oporu — ale i bez skutku — obracać w prawo.

— Żadnej reakcji — wymamrotał zaszokowany Johnson.

— Ogień musiał przepalić lewą linę sterową — powiedział Child.

Uwolniony spod kontroli, z pracującą wciąż maszyną, „Lexington” zaczął zataczać

szerokie kręgi. Child wychylił się przez drzwi i spojrział w kierunku rufy. Parowiec, przedmiot dumy Yanderbiltów, wypływał dym i ogień z całej środkowej sekcji. W tej samej chwili dotarła do niego ściskająca serce świadomość, że parowiec i wszystkie znajdujące się na pokładzie osoby są zgubione.

Opuszczając Johnsona i Childa, Manchester wybiegł, rozkazując załodze uruchomić pompę strażacką i przygotować wiadra. Przerażeni marynarze nie wiedzieli początkowo, co robić. Spróbowali uruchomić pompę, ale z wiadrami było gorzej. Nikt nie wiedział, gdzie się znajdują. Gryzący dym dostał się na mostek. Child ze sternikiem Johnsonem musieli wyjść na pokład, dusząc się od dławiącego dymu.

Drugi oficer David Crowley, gdy dostrzegł płomienie, buchające z kilkunastu bel bawełny, ruszył w kierunku centralnej części parowca. W tym momencie ogień dobrał się już do drewnianej konstrukcji statku. Crowley szybko uformował brygadę przeciwpożarową, w której znaleźli się marynarze, kelnerzy, stewardzi i obsługa kuchni. Ponieważ brakowało wiader, bez namysłu opróżniono kilkanaście drewnianych pojemników, wysypując z nich na pokład srebrne monety. W pośpiechu napełniane wodą, przekazywano z rąk do rąk osobom znajdującym się najbliższej płomieni. Ogień rozszerzał się jednak z zastraszającą prędkością. Być może, gdyby udało się dostrzec pożar wcześniej, załoga byłaby w stanie go ugasić. Teraz jednak to, co działo się na pokładzie, przedstawiało scenę z piekła.

Zniknęła jakakolwiek nadzieja uratowania „Lexingtona”.

Płomienie zmusiły głównego mechanika Courtlanda Hemsteada i jego pomocników do opuszczenia maszynowni, zanim udało im się zatrzymać maszynę — odporna na ogień, wciąż wprawiała w nieustanny ruch koła łopatkowe. Jak się wkrótce okazało, uniemożliwiło to opuszczenie na wodę łodzi ratunkowych.

Parowiec, pchany jakby niezmierną mocą, mknął wśród ciemnych wód.

Żar płomieni wkrótce odepchnął ludzi walczących z ogniem, którzy skryli się za osłoną kół łopatkowych. Dla załogi, znajdującej się na pokładzie dziobowym, było za późno na ucieczkę. Znaleźli się za, sięgającą już szczytu komina, kurtyną z ognia.

Kapitan Chester Hillard, który pomagał ściągać brezent okrywający łodzie ratunkowe, widząc rozgrywane się wokół niego sceny, stwierdził chłodno: — „Lexington” nie ma już żadnych szans.

Crowley podbiegł do kapitana Childa, pytając:

— Sir, co mamy zrobić?

Kapitan, patrząc na naznaczone przerażeniem twarze pasażerów, odpowiedział chłodno:

— Panowie, proszę zająć miejsca w łodziach — i ruszył na rufę, by pokierować opuszczaniem szalup ratunkowych.

Jeszcze dwadzieścia minut temu na statku panował nastrój spokoju i towarzyskiej biesiady. Teraz było tu piekło. Pasażerów ogarnęło skrajne przerażenie. Ich spokój i pogoda ducha ustąpiły niepohamowanej panice. Popędzili szaleńczo w kierunku szalup. Odepchnęli marynarzy, próbujących ich uspokoić i pomóc w wejściu do łodzi. Tłum ogarnięty szaleńczą trwogą wspiał się jak stado małą do wiszących wciąż na linach szalup — i tym samym mimowolnie wydał na siebie wyrok.

Znacznie przeciążone łodzie pourywały się z wysięgników i razem z wypełniającymi je ludźmi wpadły w fale. Wszyscy zatonęli w lodowatej wodzie.

Ci, którzy pozostali na pokładzie, byli całkowicie bezradni. Nikt nie wiedział, jak się ratować. Niektórzy skakali do wody. Był to tylko wybór rodzaju śmierci: utopienie zamiast całopalenia. W owych czasach zaledwie dziesięć osób na sto umiało pływać. Ale i ci, którzy umieli i skoczyli — nie mieli szans: lodowata woda w ciągu kilku minut powodowała równające się śmierci oziębienie ciała.

Kapitan Hillard zorganizował kilku marynarzy oraz garstkę pasażerów, kierując ich do wyrzucania za burtę tych bel bawełny, które nie zdążyły zająć się ogniem. Kiedy ponad tuzin sztuk znalazło się za burcią, Hillard wraz z palaczem Benjaminem Coxem zsunęli się po burcie, siadając okrakiem na jednej z bel. Suma ich ciężarów spowodowała tak znaczne zanurzenie się beli, że tylko jej jedna trzecia wystawała ponad powierzchnię wody. Prąd, płynący tu z prędkością półtora węzła, szybko oddalił ich od statku.

Kiedy mijali rufę, Hillard dostrzegł kobietę; rozpoznał w niej panią Jarvis. Stała przy relingu i szaleńczo krzyczała. Jedno z jej dzieci wypadło za burtę. Mężczyźni podpłynęli do dziecka tak blisko, że Hillard mógł wyciągnąć dłoń i dotknąć małego ciała. Sukienka oraz długie, rozpuszczone w wodzie włosy wskazywały, że jest to dziewczynka. Hillard natychmiast zorientował się, że dziewczynka jest bliska śmierci. Pani Jarvis zaklinała go, by wyciągnął jej córkę z lodowatej wody, ale nie posłuchał jej. Bardziej zależało mu na uratowaniu własnego życia. Znajdował się w takim stanie, że troska o samego siebie wzięła górę nad respektowaną na morzu zasadą — „Najpierw kobiety i dzieci!”.

Hillard odwrócił oczy od rozdzierającej serce sceny. Wyciągnął zegarek i w świetle płonącego parowca odczytał godzinę. Dochodziła dwudziesta.

Agonia statku miała trwać jeszcze długo.

Gęsta, skłębiona chmura czarnego dymu buchnęła na setki stóp w niebo, zasłaniając gwiazdy. Zapadł się główny pokład. Rufa oraz dziób do wysokości kabestanu były jedynymi częściami parowca, których nie dosięgły jeszcze płomienie. Na rufie wciąż stało dziesięć osób. Kolejnych trzydzieści, włączając Manchestera, tłoczyło się przy relingu na dziobie.

— Skaczemy? — zapytał Manchestera zszokowany Adolphus Harnden.

— Skok do wody równa się śmierci! — odpowiedział oficer.

— Przecież nie możemy tu tak stać i dać się żywcem spalić!

— Każdy musi decydować za siebie — sternik zdobył się na patetyczną sentencję.

Dostrzegł unoszący się na powierzchni wody kawał drewnianego poszycia statku. Zanim zsunął się nań po burcie, na przygodnej tratwie siedziało już dwóch innych mężczyzn. Ciężar nowego pasażera sprawił, że tratwa pogrążyła się pod wodę. Manchester dopłynął do dryfującej nieopodal beli bawełny. Siedział już na niej jeden z pasażerów, Peter McKenna. Po chwili sternik usłyszał wołanie Harndena, stojącego wciąż na dziobie.

— Czy znajdzie się tam miejsce dla mnie?

Zanim Manchester zdążył odpowiedzieć, Harnden skoczył, spychając McKennę z beli i zanurzając się razem z nim pod wodę. Ignorując Harndena, Manchester wciągnął McKennę z powrotem na wierzch bawełnianej beli. Znalezionym kawałkiem deski posłużył się jak wiosłem, starając się odpłynąć od płonącego parowca. Podobnie jak kapitan Hillard, on także, zaraz po opuszczeniu statku sprawdził godzinę. Właśnie mijała północ.

„Lexington” płonął już od czterech godzin.

Drugi oficer Crawley również dotarł do beli bawełny. Wciągnął się na jej wierzch i z zadziwiającą przytomnością umysłu zaczął wypychać ubranie strzępami bawełny, aby ustrzec się przed lodowatym, nocnym chłodem. Miał znacznie więcej szczęścia od innych, którym udało się znaleźć chwilowe bezpieczeństwo na pływających belach. Bez dodatkowego ciężaru drugiej osoby, leżał na beli nie zanurzając nóg, czy choćby stóp. Unoszony prądem wody, mógł przynajmniej czynić starania, by zachować ciepło oraz rozpoznawać brzegowe punkty, obok których przepływał.

Najdłużej przeżywał to piekło palacz Charles Smith, który przysnął na chwilę pomiędzy dwoma paleniskami pod kotłami parowca. Gdy nagle obudził go kolega, informując o pożarze, natychmiast popędził w kierunku pompy, wrzucił koniec węża strażackiego do wody i odkręcił zawór. Nie był jednak w stanie osiągnąć drugiego końca węża, aby skierować wodę na płomień. Gryzący dym wygnał go na rufę. Tam próbował dostać się do szalupy ratunkowej. Odnalazł kapitana Childa, stojącego przy żurawikach łodziowych na prawej burcie, i słyszał, jak kapitan wzywa głównego mechanika Courtlanda Hemsteda.

Po niecałej minucie Courtland pojawił się z nadpalonymi brwiami i włosami

— Czy wzywał mnie pan, kapitanie?

— Na Boga, proszę zatrzymać silnik! — wykrzyknął Child zdławionym głosem. — Nie możemy opuścić szalup, gdy koła wciąż się poruszają! Hemstead bezradnie pokręcił głową.

— Ogień zmusił nas do odejścia od maszyny, zanim zdążyłem zamknąć zawory z parą. Niestety, do tego piekła już się nie da wrócić. Child ze zrozumieniem kiwnął głową.

— W takim razie proszę wziąć swoich ludzi do walki z ogniem: trzeba powstrzymać pożar, przynajmniej do momentu, kiedy wszyscy pasażerowie znajdą się w szalupach.

Hemstead zniknął w dymie, podczas gdy Child usiadł okrakiem na relingu, próbując ustabilizować opuszczaną szalupę, pełną przerażonych pasażerów. Obracające się koła łopatkowe wprawiały kadłub parowca w histeryczne wstrząsy. Nagle urwały się liny żurawika. Łódź wpadła do wody, pociągając za sobą kapitana Childa. Do połowy wypełniona wodą szalupa zniknęła w mroku, podążając w ślad za ciałami pasażerów „Lexing-tona”.

Smith przedostał się przez reling rufowy i zszedł w dół, wybijając kopnięciami okna kabin, by znaleźć oparcie dla stóp. W końcu stanął na płetwie sterowej. Po półgodzinie dostrzegł schodzącego w jego kierunku młodego chłopaka. Spojrzał na jego pobladłą ze strachu twarz.

— Jeżeli chcesz się uratować, synu, ładuj się na bawełnę! — krzyknął, wskazując na przepływającą akurat w pobliżu belę.

— Ja... Ja nie umiem pływać — wyjąkał chłopak.

— Trzymaj się, dociągnę ją bliżej.

Wśliznął się do lodowatej wody, dopłynął do beli i wdrapał się na nią. Wiosłując dłońmi, starał się zbliżyć do rufy, aby umożliwić chłopakowi dołączenie do siebie. Na próżno. W końcu powrócił wpław do kadłuba. Tym razem znalazł się przy śródokręciu, tuż przy prawym kole łopatkowym. Kilkanaście osób wciąż jeszcze wisiało uczepionych drewnianych, osmolonych pozostałości tego, co kiedyś było ekskluzywnym pokładem. Pasażerowie kurczowo trzymali się burty, stojąc na wzdłużniku z mocnego drewna, ciągnącym się od dziobu do rufy. Występ ten, pierwotnie zabezpieczający statek przed nadmiernym kołysaniem, teraz pozwolił nieszczęśnikom o kilkadziesiąt minut przedłużyć życie.



Smith wdrapał się na wolne miejsce tuż przy głównym mechaniku Hemsteadzie. Nieco dalej stali Job Sand, szef kelnerów, Harry Reed, marynarz pokładowy, i inny palacz, George Baum. Wokół płonącego kadłuba widzieli unoszące się bezkształtne, zesmolone kawałki drewna, popiół oraz martwe ciała — od dzieci do starców. Na widok tej porażającej tragicznej sceny Smith zacisnął szczęki. Przełknął żółć, napływającą mu do gardła, i spojrzął w dół, na wodę cierpliwie czekającą, by go pochłonięć.

O trzeciej nad ranem, siedem godzin po wybuchu pożaru, zatoneła reszta tego, co pozostało z parowca. Gdy lodowata woda wdarła się do wypalonego wnętrza kadłuba, rozległ się głośny syk. Podniósł się całun dymu zmieszanego z parą wodną. Wiatr lekkim powiewem przesunął go w bok. Wkrótce drewniane szczątki zostały zniesione przez prąd, a nad podwodnym grobem „Lexingtona” nie pozostał nawet ślad jego istnienia.

Gdy wypalony kadłub zatonął, Smith wraz z czterema innymi — Harrym Reedem, George’em Baumem, aktorem Henrym Finem oraz chłopcem, który zajął jego miejsce przy sterze — znaleźli schronienie na drewnianej osłonie koła łopatkowego, która oderwała się od tonącego parowca i teraz kołysała się na falach. Tak jak poprzednio Manchester i Hillard, Smith także starał się z wszystkich swych sił utrzymać towarzyszy przy życiu. Trząsł nimi, masował, próbował zmusić do rozgrzewających ćwiczeń... Pokonani przez chłód, doprowadzeni do krańca wytrzymałości, umierali jeden po drugim, bezwładnie zsuwając się do wody.

Smith, beztroski pijak i zabijaka — zaciskając bezsilnie pięści, z rozpaczą wpatrywał się w to piekło.

Z brzegów Long Island i Connecticut dostrzeżono niezwykle blask płomieni nad ciemną powierzchnią wody. Ogień strzelał w niebo wysoką kolumną, oświetlając wodę w promieniu wielu mil.

William Sidney Mount, twórca wielu znanych pejzaży z okolic Long Island, był świadkiem katastrofy. Zapisał w swych wspomnieniach, jak miejscowi żeglarze próbowali wypłynąć na ratunek, przedzierając się bez większego skutku przez lód zalegający w przybrzeżnych zatokach. Rybacy, święcie przekonani, że są w stanie uratować ofiary tragedii — parowiec płuwał przecież tylko dwie mile od brzegu — wypłynęli ze swych portów, nie zważając na dotkliwie zimno. Niestety, gdy już im się zdawało, że dopłynęli na odległość umożliwiającą ustne porozumienie się z rozbitkami uczepionymi płonącego wraku, wiatr i silny prąd odepchnęły parowiec w głąb cieśniny. Pokonani przez kaprys przyrody, nieustraszeni rybacy musieli zawrócić. Woda w cieśninie była tej nocy zbyt wzburzona, aby mogli pływać swymi małymi łodziami.

William Tirrell, kapitan żaglowo-parowego „Improvement”, zmierzającego akurat w kierunku portu, dostrzegł płuńący stos, ale nie pospieszył z pomocą, wiedząc, że „Lexington” ma własne szalupy ratunkowe. Usprawiedliwiał się również tym, że gdyby zatrzymał się przy płuńącym parowcu, straciłby szansę wejścia do portu na wysokiej fali przyprływu. Podobnie postąpił siedemdziesiąt dwa lata później kapitan Stanley Lord z „Californii”, oskarżony o niedzielenie pomocy tonącemu „Titanicowi”. Opinia publiczna uznała Tirrella za człowieka okrutnego i bezlitosnego. Wobec domniemanej obojętności na cierpienia pasażerów „Lexingtona”, omal nie utracił patentu kapitańskiego. Późniejsze studia wykazały jednak, że jego statek znajdował się ponad dwanaście mil od płuńącego „Lexingtona”, i na dodatek zmagął się z przeciwnym wiatrem. Prowadzący śledztwo kwestionowali możliwość dopłynięcia na czas na miejsce katastrofy i uratowania pasażerów „Lexingtona”, nawet gdyby Tirrell chciał i próbował tego dokonać.

Oliver Meeker, kapitan „Merchanta”, widząc płonący parowiec, niezwłocznie wyruszył na pomoc z przystani w Southport. Niestety, silne fale przyływu zepchnęły jego statek na mieliznę.

Kapitan Hillard i Benjamin Cox znajdowali się już o milę od „Lexing-tona”, gdy ten zatonął. Rozproszone chmury przesunęły się w kierunku lądu i księżyc rozjaśnił wody cieśniny. Nocne powietrze było nieprawdopodobnie zimne. Mężczyźni starali się zachować ciepłość ciała uderzając dłońmi ramiona i całe ciało. Trudno o bardziej żalosalną sytuację. Nagle, jak gdyby chcąc przyspieszyć ich agonię, wielka fala wyrzuciła belę. Wpadli do lodowatej wody, potem z największym trudem wydobyli się na powierzchnię. Ponieśli przy tym dodatkową stratę: zgubili wiosło. Ów nadzwyczaj cenny dla nich kawałek deski nie tylko zmuszał ich do wysiłku fizycznego, ale pozwalał przeciwstawić się nagłym uderzeniom fal. Teraz utracili możliwość kontroli nad swą „szalupą”, która pod naporem fal wpadała w niebezpieczne przechyły.

Cox, opuszczając parowiec, ubrany był tylko w flanelową koszulę, luźne spodnie, buty i czapkę. Doświadczony żeglarz Hillard przezornie miał na sobie grubą, pikowaną, wełnianą kurtkę. Oddał Coxowi swoją kamizelkę, rozcierał mu ręce i nogi. Robił wszystko, co możliwe, aby podtrzymać krążenie krwi.

— Chcę umrzeć — wyszeptał nagle Cox.

— Gadasz jak idiota! — krzyknął Hillard. — Masz żonę i rodzinę?

— Kochającą żonę i sześcioro dzieci — wybełkotał Cox głosem pijanego.

— Będą nieszczęśliwe bez ojca. Nie wolno ci się poddać! Pomyśl o nich, przecież czekają na ciebie w domu!

Cox nie odpowiedział. Wydawało się, że stracił już całkowicie wolę życia.

Hillard początkowo nie zwracał na to uwagi. Wysiłek włożony w utrzymanie Coxa przy życiu bez wątplenia przedłużył jego własne życie.

— Cox, niech cię szlag... — warknął. — Nie wolno ci umrzeć, na miłość boską, pamiętaj o swojej rodzinie!

Cox zdawał się nie słyszeć. Nie był już w stanie zatroszczyć się o siebie. W belę bawełny uderzyła kolejna fala, co powodowało jej gwałtowny przechyl. Hillard przyłgnał do beli, wczepiając się w nią zdrtwiałymi palcami, i jakimś cudem utrzymał się na powierzchni.

Pozbawione czucia ciało Coxa ześliznęło się z beli. Hillard widział go wtedy po raz ostatni.

Identyczna wręcz scena rozegrała się na beli zajętej przez kapitana Manchestera i McKennę, który z trudem wytrzymywał przenikliwe zimno. Lodowata woda i przenikający ich na wylot wiatr doprowadzały McKennę do szału. Bezustannie mamrotał o swojej żonie i dzieciach, jak się z nimi całował ostatniego ranka, gdy wyjeżdżał z domu.

— Jutro o tej porze będziesz pan już z nimi — Manchester zapewnił go chytrze.

— Nie ma pan racji. Jestem całkowicie przekonany, że nie przeżyję godziny.

— Ruszaj się, człowieku — błagał oficer, próbując natchnąć McKennę odwagą. — Pobudzaj krążenie krwi. Poruszaj rękami, wierzgaj nogami, wszystko, żeby się rozgrzać!

— I na co mi to? — wymamrotał McKenna. — Obydwaj zginiemy.

— Gadaj za siebie! — odwarknął niespodziewanie Manchester. — Niech mnie diabli wezmą, jaśli miałbym się poddać!

Podobnie jak Benjamin Cox, McKenna niczego już nie słuchał, niczego nie przyjmował do wiadomości.

Manchester znał wiele opowieści o rozbitkach, którzy utracili chęć walki o życie. Warunkiem przeżycia jest dyscyplina wewnętrzna. Wielu żeglarzy, zmuszonych do opuszczenia swych okrętów, straciło życie na skutek apatii i utraty nadziei. Właśnie coś takiego rozgrywało się przed oczami Manchestera. Zdawało się, że McKennę nie interesuje to, czy żyje, czy już umarł. Myśl, by pozostać przy życiu, aby jego żona i dzieci nie musieli samotnie walczyć o przetrwanie, dawno już przestała go zajmować.

Manchester nie inogł zrobić nic więcej. Przyglądał się bezradnie, jak McKenna poddaje się losowi. Umarł w środku nocy, wkrótce po zatonięciu „Lexingtona”. Jego ciało przechyliło się w tył, głowa zanurzyła częściowo pod wodę. Pierwsza większa fala zmyła go z beli. Przez prawie pół godziny unosił się na powierzchni wody w pobliżu Manchestera. Księżyc oświetlał jego trupioblada twarz, w końcu oddalił się w mrok nocy.

Boleśnie zimna, dręcząca noc ciągnęła się, jak gdyby nigdy nie miała się skończyć. Wreszcie jednak wstało słońce, a powierzchnia wody wygładziła się. Kapitan Meeker do rana walczył o uwolnienie swego statku z mielizny, opróżniając go z ładunku. Udało mu się to dopiero o świcie; natychmiast skierował go na wody cieśniny.

Dryfując na bawelnianej beli, kapitan Hillard dostrzegł „Merchanta” około południa. Zaczął dziko wrzeszczeć i wymachiwać rękami w celu przyciągnięcia uwagi ludzi znajdujących się na pokładzie. Meeker gładko obrócił statek w stronę rozbitka i zbliżył się do niego. Pomocne dłonie załogi wciągnęły na pół zamrożonego człowieka na pokład, gdzie zajęto się nim z największą troską. Ściągnięto mokre ubranie, otulono ciepłymi kocami, posadzono przy gorącym piecu w kambuzie i napojono kawą po irlandzku — suto zakrapianą whisky.

Następnym uratowanym był kapitan Manchester. Mimo braku czucia w całym ciele i odmrożonych dłoni, zdołał wsunąć pomiędzy sztywne palce chustkę do nosa i zaczął nią niezadarnie powiewać. Dostrzeżony przez czujną załogę, już wkrótce znalazł się u boku kapitana Hillarda.

Okolo drugiej po południu także palacz Smith, ledwo przytomny, z poważnie odmrożonymi kończynami, został zauważony przez ludzi kapitana Meekera i zdjęty z tratwy, która jeszcze wczoraj była osłoną koła napędowego „Lexingtona”. Cała uratowana trójka cierpiała na skutek zabójczego wychłodzenia, ale wszystkim udało się dojść do siebie na tyle, by złożyć zeznanie przed obecnym na statku koronerem. Kapitan Meeker zdołał jeszcze odnaleźć dwa ciała, zanim skierował się w stronę Southport.

Szczególnie długą walkę o przetrwanie stoczył drugi oficer David Crowley. Miał olbrzymie szczęście, jego bela bowiem ani razu nie wywróciła się pod naporem fal; zdołał wygrzebać w niej coś w rodzaju gniazda. W ubraniu utkany strzępkami bawełny, wyglądał jak śnieżny bałwan, ale to ochroniło go przed zamrożeniem. Nie dostrzeżony przez załogę kapitana Meekera, Crowley musiał jeszcze przez cały wtorek oraz kolejną noc utrzymywać się na wodzie. Dopiero następnego dnia, w środę około dziewiątej rano, jego bela utknęła w przybrzeżnym lodzie.

Drżąc ze strachu, że cienka skorupa załamie się pod nim — co oznaczałoby niechybną śmierć w lodowatej wodzie, Crowley doczołgał się na brzuchu aż na ląd. Długo błądził,

zanim, po pokonaniu około mili, natknął się na zabudowania. Resztką sił zapukał do drzwi. Mieszkańcy budynku, Matthias i Mary Hutchinson, przerazili się widokiem napuchniętego topielca, który nie wiedząc czemu stał, chwiejąc się przed ich drzwiami. Jeszcze bardziej zdziwili się, kiedy domowe ciepło i energiczny masaż przywróciły zjawę do życia. Dopiero wtedy okazało się, że Crowley przetrwał czterdzieści godzin lodowatego zimna dryfując na bawełnianej tratwie przeszło pięćdziesiąt mil.

Wkrótce po jego cudownym ocaleniu, właściciele bawełny, którą transportował „Lexington”, podarowali Crowleyowi taka samą belę, na jakiej dopłynął do lądu. W domu Crowleya w Providence, w stanie Rhode Island, bawełna ta zajmowała przez długie lata zaszczytne miejsce w pokoju gościnnym. Kiedy w czasie wojny domowej bawełna osiągnęła niebotyczną cenę, Crowley sprzedał cenną pamiątkę, przeznaczając zysk na cele dobroczynne.

Historia „Lexingtona” miała także dalszą, intrygującą kontynuację.

Początek dziewiętnastego wieku przyniósł dużą popularność litografii. Ludzie w całym kraju kupowali obrazy wykonane tą techniką, dekorując nimi ściany mieszkań. Dzięki śmiesznie niskiej cenie, wynoszącej kilka pensów, mieszkańcy przyzwyczaili się do zmieniania eksponowanych na ścianach kolorowych litografii średnio co tydzień, szczególnie wtedy, gdy temat ilustracji żywo poruszał wyobraźnię.

Wkrótce po pożarze „Lexingtona”, pewien młody artysta został zaangażowany przez „New York Sun” do zobrazowania tragedii. Pracując bez przerwy dniem i nocą, wykonał zadanie w sześćdziesiąt godzin, a powstałe dzieło opatrzył bombastycznym tytułem:

POTWORNĄ POŻOGĄ PAROWCA „LEXINGTON” W CIEŚNINIE LONG ISLAND,  
W PONIEDZIAŁKOWY WIECZÓR 13 STYCZNIA 1840 ROKU, SPOWIŁA KIREM  
ŻAŁOBY RODZINY

PONAD STU ZAGINIONYCH PASAŻERÓW

Wydrukowany w nadzwyczajnym wydaniu „New York Sun” obraz mrożącej krew w żyłach katastrofy wywołał sensację. Znalazł się na ścianach prawie każdego amerykańskiego domu. Wydarzenie to zapoczątkowało przełom wydawniczy, wprowadzając na stałe na łamy prasy graficzną ilustrację najnowszych krajowych i światowych zdarzeń.

Młody artysta zyskał sławę, jego nazwisko stało się wkrótce świetnie znane całemu światu. Tragedia nieszczęsnego „Lexingtona” sprawiła, że Nathaniel Currier, który miał wówczas siedemnaście lat — wraz z innym artystą, Jamesem Merrittem Ivesem — tworząc kolorowe litografie, przyczynili się do rozbudzenia ducha młodej Ameryki.

Brodaty mężczyzna, który w poniedziałkowy wieczór spóźnił się na parowiec i nie zdecydował się wskoczyć na pokład odbijającego właśnie od mola „Lexingtona”, dowiedział się o katastrofie ze specjalnego dodatku do porannej gazety. Nie mógł uwierzyć we własne szczęście. Gdyby nie spóźnienie — spowodowane sporem z wydawcą Parkiem Benjaminem na temat redakcyjnych zmian w wierszu Wrak Hesperusa, który miał ukazać się w gazecie „The World” — z pewnością znalazłby się wśród blisko stu pięćdziesięciu ciał, unoszących się na wodach cieśniny.

Złożył gazetę i poprosił kelnera o kopertę i kartkę papieru. Po czym napisał list, w którym informował żonę i ojca, że ich mąż i syn, Henry Wadsworth Longfellow, jest wciąż wśród żywych i zdrowy przebywa w hotelowej restauracji w Nowym Jorku.

New Jersey Steam Navigation & Transportation Company zleciła zbadanie miejsca tragedii kapitanowi Josephowi Comstockowi — w celu odnalezienia ciał pasażerów i członków załogi oraz odzyskania chociaż części ładunku, będącego własnością towarzystwa. Do przeprowadzenia tej operacji wynajęto parowiec „Statesman” pod dowództwem kapitana George'a Pecka.

Pierwszym zadaniem Comstocka było określenie pozycji „Lexingtona” w momencie wybuchu pożaru oraz miejsca, w którym później zatonął. Świadkowie pożaru składali sprzeczne ze sobą zeznania. Jedni twierdzili, że widzieli płonący parowiec poza Eaton Neck Point, inni wskazywali na środek cieśniny, gdzieś w okolicy Crane Neck Point. Latarnik z Old Field Point utrzymywał, że płomień zgasł około trzeciej nad ranem, w odległości około czterech mil na północ od latarni i nieco na zachód od niej. Przybliżona głębokość wody w tym miejscu wynosiła dwadzieścia sążni.

Po dwóch dniach poszukiwań odnaleziono jedynie siedem ciał — w tym dwa wydobyte z wody przez kapitana Meekera, dowódcę „Merchanta”. Wiele kawałków wraku zostało wyrzuconych na brzeg. Odnaleziono też tablicę z całą nazwą „Lexington”, przymocowaną pierwotnie do budki sternika, a także jedną zatopioną szalupę wraz z kilkoma sztukami bagażu.

W czasie poszukiwań panowało przenikliwe zimno, temperatura powietrza bowiem spadła do czterech stopni poniżej zera. Nagłe nagromadzenie lodu wzdłuż linii brzegowej sprawiło, że dalsze poszukiwania stały się niemożliwe. Kapitan Comstock odwołał więc akcję i skierował „Statesmana” z powrotem do Nowego Jorku. Poszukiwania były dla niego szczególnie bolesne, gdyż jeden z zaginionych, Jesse Comstock, kasjer z „Lexingtona”, był jego bratem.

Koroner prowadzący śledztwo wysunął cały szereg różnych oskarżeń. Zdaniem sędziów przysięgłych, najbardziej winni byli właściciele, którzy eksploatowali niebezpieczny statek, umieszczając na nim — w rejsach pasażerskich — łatwo palne ładunki. Sędziowie obwinili też inspektorów stanowych za zignorowanie skandalicznego pogwałcenia zasad bezpieczeństwa, jak i pracowników portowych za umieszczenie łatwo palnego ładunku w pobliżu źródła ciepła. Kapitana Childa i załogę „Lexingtona” oskarżono o zaniedbanie obowiązków, jednocześnie oczyszczając z wszelkich zarzutów oficerów, którzy przeżyli katastrofę — Manchestera i Crowleya.

Werdykt głosił, że „Lexington” nie miał należytego zabezpieczenia przeciwpożarowego. Otulina komina zajęła się ogniem, który szybko przeniósł się na ustawione wokół bele bawełny. Nikt nie został postawiony w stan oskarżenia, nikogo nie aresztowano, nikt nie zapłacił kary ani nie utracił licencji.

Pozostały wypełnione rozpaczą serca. Katastrofa „Lexingtona” pozostawiła dziewięćdziesiąt wdów oraz blisko trzysta osieroconych dzieci. Nikt z zaginionych, oprócz wcześniej wyłowionej siódemki, nie ma do dziś własnego grobu.

#### POSTSCRIPTUM

Notatka z tygodnika „Long Islander” wydanego w Huntington, w stanie Nowy Jork, z 30 września 1842 roku:

„Wrak nieszczęsnego statku LEXINGTON wyciągnięto na powierzchnię wody. Niestety, pękł jeden z łańcuchów i parowiec ponownie pogrążył się na głębokość stu trzydziestu stóp. Rozpoczęto właśnie kolejną próbę wydobycia statku. Osiemset dolarów, które odzyskano, nie było w monecie — jak pierwotnie podała prasa, ale w ważących trzydzieści funtów grudkach

srebra".

## 2. NUMA wkracza do akcji Kwiecień 1983

Nie pamiętam, kiedy po raz pierwszy pomyślałem o „Lexingtonie”. Być może nastąpiło to w chwili refleksji podczas przeszukiwania piaszczystego dna wybrzeża Fire Island National Seashore w Nowym Jorku, kiedy staraliśmy się odnaleźć pozostałości „Savannah”, pierwszego parowca, który przepłynął Atlantyk. Wprawdzie „Savannah” korzystał ze swej maszyny parowej tylko przez osiemdziesiąt godzin, nie mniej jego sławna podróż została upamiętniona w historycznych kronikach. W 1821 roku, kilkanaście lat po tym pamiętnym wydarzeniu, statek rozbił się na brzegu we mgle.

Ten typ poszukiwań przyprawia mnie zazwyczaj o największe frustracje, prawie wszystkie bowiem statki, które osiadają na piaszczystych, morskich czy rzecznych wybrzeżach, z upływem czasu pogrążają się całkowicie w mulistym dnie. Z łatwością można zaobserwować takie zjawisko, stając na linii styku wody z plażą. Po kilku napływających falach stopy pogrążają się w rozmytym piasku i szybko zostają nim przykryte. To samo dzieje się ze statkiem — nawet dużym okrętem wojennym — jest to tylko kwestia czasu. Innym problemem jest fakt, że ukształtowanie brzegów również zmienia się wraz z upływem lat i opisy świadków historycznych wydarzeń rzadko kiedy można odnieść do teraźniejszości.

Intensywne poszukiwania wraku „Savannah” prowadziliśmy wraz z Billem Shea na łodzi należącej do pary mieszkańców Long Island. Uzbrojeni w magnetometr protonowy, podплыwaliśmy tak blisko, jak tylko się dało, do mielizny przy brzegu wyspy po stronie Oceanu Atlantyckiego. Mieliśmy nadzieje natrafić na ślad jakiegoś metalowego przedmiotu, który znajdował się na pokładzie parowca. Chociaż zaplanowaliśmy i wykreśliliśmy dokładną siatkę badawczą kwadratu o boku długości jednej mili, z łodzi nie udało nam się rozróżnić żadnych punktów orientacyjnych na piaszczystych wydmach Fire Island. A było to niezbędne, ponieważ nasza łódź nie miała wyposażenia nawigacyjnego; musieliśmy więc sami ustawić znaki na brzegu, by — biorąc na nie namiary — badać kolejne linie zaplanowanej siatki.

Zgodziłem się popłynąć na brzeg, by zorientować się, w jaki sposób moglibyśmy naszą siatkę odnieść do rzeczywistości. Patrząc z wydm, szybko odnalazłem punkty orientacyjne, które znałem z mapy topograficznej tych okolic. Według nich ustaliłem wschodnią granicę obszaru poszukiwań, zatknąłem na tej linii wyrzuconą przez morze deskę, którą mogliśmy dostrzec z łodzi, i ruszyłem na zachód, by w odległości jednej mili podobnie oznaczyć zachodnią granicę siatki.

Biorąc pod uwagę moją fatalną pamięć — gdy żona wysłała mnie do sklepu po bochenek chleba, wracam ze słoikiem ogórków — znałem ślad trasy małymi kamykami, układając je jeden za drugim. Plaża wydawała się całkiem opustoszała, nikomu więc nie przeszkadzałem i wesoło, na głos, odliczałem po dziesięć kamyków w rytmie piosenki Mitcha Millera.

Znajdując się mniej więcej w połowie, dostrzegłem sylwetkę człowieka, który szedł z przeciwnego kierunku. Po chwili, kiedy zbliżyliśmy się nieco do siebie, zorientowałem się, że jest to starszy mężczyzna w kapeluszu o szerokim rondzie. Byłem tak bardzo pochłonięty odliczaniem, że nie zwracałem na niego uwagi, dopóki się nie minęliśmy. W tym momencie jakaś maleńka komórka w mózgu podpowiedziała mi, że coś tu nie jest w porządku. Odwróciłem się więc.

Starszy dżentelmen zatrzymał się w odległości dziesięciu kroków i wpatrywał się we

mnie, jak bym był zszikowanym maniakiem, który zwiął ze szpitala dla wariatów. Na jego spalonej słońcem twarzy malowało się rozbawienie. Nie mógł, bez wątpienia, zrozumieć, dlaczego ktoś, maszerując po plaży, wpatruje się w piasek pod nogami i wyśpiewuje kolejne liczby.

Nie mógł być jednak bardziej rozbawiony niż ja, gdy zdałem sobie sprawę, że z wyjątkiem miękkiego, filcowego kapelusza na głowie, nieznanomy był kompletnie nagi.

Jednym z dobrych nawyków, który wszedł mi w krew podczas poszukiwań kolejnych wraków, było jednoczesne rozglądanie się za innymi statkami, które zatoneły w tej samej okolicy. Kiedy w trakcie poszukiwań dochodziłem do wniosku, że osiągnięcie celu numer jeden nie jest realne — albo przeciwnie, osiągałem go już na początku akcji — mogłem wykorzystać uzyskany dzięki temu czas na polowanie na drugi lub nawet i trzeci wrak.

Nie mogąc natrafić na wyraźny magnetyczny ślad „Savannah”, uznałem, że tracimy czas na darmo, przenieśliśmy się więc do cieśniny na drugą stronę Long Island, by rozejrzeć się za zaginionym sto pięćdziesiąt lat temu „Lexingtonem”.

Na ślad pechowego parowca naprowadził mnie Bob Fleming, znawca wraków i szanowany w całym kraju ich poszukiwacz, z którym od dawna współpracuję. To on przesłał mi historię tamtej tragedii. Moja bujna wyobraźnia sprawiła, że niemal słyszałem nawoływania ofiar „Lexingtona”, błagających, by ktoś odszukał ich cmentarzysko.

Nowojorska nauczycielka Margaret Dubitsky, która poświęciła bardzo dużo czasu na zebranie i skompilowanie z lokalnych i stanowych archiwów godnego uwagi materiału, napotkała wzmiankę, że w 1842 roku parowiec został wydobyty na powierzchnię. Inna niejasna relacja sugerowała nawet, że wrak „Lexingtona” został odholowany, a zatem nie spoczywa już na dnie cieśniny.

Te informacje niemal zastopowały projekt poszukiwań, zanim się one rozpoczęły. Do rezygnacji skłaniały nas też doświadczenia różnych przygodnych poszukiwaczy — nurków sportowych lub rybaków — którzy od wielu lat próbowali znaleźć jakiś ślad spalonego parowca. Nie znaleźli niczego. Czy rzeczywiście oznaczało to, że „Lexingtona” nie ma już w cieśninie Long Island?

Nie chciałem w to uwierzyć, choć większość najbliższych mi osób twierdziła, że marnuję czas, angażując się w daremne przedsięwzięcie.

Miałem jednak silne przeczucie, że „Lexington”, zapomniany i nietknięty przez prawie półtora wieku, wciąż spoczywa w mrocznych głębinach. Jeżeli istotnie tak było, wrak, który był kiedyś najwspanialszym parowcem w cieśninie Long Island, mógł stać się teraz niezwykle cennym obiektem dla historyków i archeologów.

Podniesienie spalonego okrętu o długości dwustu stóp z głębokości stu trzydziestu stóp byłoby nawet dziś nie lada wyczynem, o ile w ogóle byłoby to możliwe. Niepewna pogoda, niemożliwy do przewidzenia stan wody, konieczność zaangażowania w pełni profesjonalnego sprzętu do podnoszenia ciężkich obiektów oraz całość wydatków, wszystko to razem przerastało ówczesne możliwości. Czy można sobie wyobrazić, że w 1842 roku, dysponując technologią na ówczesnym poziomie, ktokolwiek byłby w stanie tego dokonać? Nurkowie stawiali dopiero pierwsze kroki. Nie znano zasad dekompresji. Czy nurkowie przeciągnęli stalowe łańcuchy pod kadłubem wraku, by wydzwignąć go na powierzchnię, czy też posłużono się linami, wciągniętymi pod „Lexingtona” przez dwa statki, płynące równolegle obok siebie? Jeżeli nawet miało się to udać, konieczne było zastosowanie później barki z żurawiem zdolnym wydzwignąć czterystuosiemdziesięciośm التونowy statek na



powierzchnię wody. Według naszej dzisiejszej wiedzy wymagałoby to użycia dźwigu prawie tak wielkiego, jak ten, którego użył „Glomar Explorer” do wydobywania rosyjskiej łodzi podwodnej. Takich dźwigów nie było w 1842 roku. A jednak wrak „Lexingtona” rzeczywiście został wtedy podniesiony! W czerwcu 1983 badacze NUMA znaleźli na to niepodważalne dowody.

Nie znalazłem żadnych świadectw ani zapisów firm ubezpieczeniowych na temat doholowania spalonego wraku do portu. Porzuciłem więc wszystkie wątpliwości i zacząłem przygotowywać ekspedycję poszukiwawczą okrętu, który — moim zdaniem — wciąż spoczywał na dnie morskim. Wielu nurków próbowało zniechęcić mnie do tego przedsięwzięcia.. Twierdzili, że na próżno wydają własne pieniądze i marnuje czas. Równie dobrze można było jednak zniechęcać McArthura do inwazji na Filipiny.

Współpracując z Zeffem Loda z Portu Jefferson na Long Island, który zgodził się wziąć na swoje barki zadanie koordynatora przedsięwzięcia, zacząłem analizować materiał historyczny, zgromadzony przez historyków Boba Fleminga i Margaret Dubitsky. Od razu na początku pojawił się zasadniczy problem — gdzie dokładnie znajdował się „Lexington”, gdy ostatecznie zatonął? Oficerowie, prowadzący statki wodami śródlądowymi, nie używali współrzędnych geograficznych. Przy określaniu swojej pozycji nie stosowali ani obliczeń nawigacyjnych, ani namiarów na gwiazdy. Notowali tylko punkty orientacyjne na brzegu. Dzienniki okrętowe statków, które żeglowały w cieśninie, zawierają zapisy w rodzaju: „O godzinie dwudziestej pierwszej trzydzieści pięć minięto Oak Neck Point”. Rzadko kiedy dane na temat aktualnej pozycji statku były bardziej szczegółowe.

Z wszystkich opisów tragedii „Lexingtona”, które pozostawili jej świadkowie, największe nadzieje pokładałem w zeznaniu latarnika z Old Field Point, który powiedział, że spostrzegł moment zgaśnięcia płomieni około pięciu mil na północ od przylądka i nieco na zachód. Zakładając, że nie pomylił się w ocenie odległości, rozrysowałem wstępną siatkę o boku czterech mil, zawierającą w sobie wspomniany w relacji obszar. Rozpoczęliśmy poszukiwania.

Pierwsze podejście ograniczyło się do zbadania okolicy, warunków dna, rozkładu i zasięgu przyływów i odpływów oraz widoczności pod wodą. Kapitan „Day Off” Tony Bresnah zakotwiczył nad zatopioną barką; tutaj rozpoczęliśmy próbne nurkowania. Bardzo mała widoczność — w granicach jednej lub dwóch stóp — nie była dla nas zaskoczeniem. Była nią natomiast siła podwodnego prądu. Jego prędkość przekraczała cztery węzły. Wszyscy nurkowie trzymali się łańcucha kotwicznego, a prąd utrzymywał ich w pozycji poziomej, podobnie jak dzieje się to z flagą na silnym wietrze. Stwierdziliśmy również, że połowa wyznaczonego obszaru poszukiwań znajduje się pod trasą promu łączącego Bridgeport z Port Jefferson, kursującego pomiędzy stałym lądem a Long Island zawsze w okresie lata, od 1874 roku aż do dziś. Fakt ten wyjaśnił nam zagadkę, dlaczego w najbliższym sąsiedztwie rybacy nie prowadzili połowów ani nie nurkowali nurkowie.

Na kolejną próbę Zeff Loria zebrał pierwszorzędną załogę. Wyczar-terowano „Mikado III” z kapitanem Mikiem Arnellem, doświadczonym nurkiem. Zespołem nurków dowodzili Doug Rutledge oraz Sandy Zicaro. Wyposażenie składało się z gradiometru Schonstedta, pozwalającego wykryć obecność metalu, sonaru Kleina, odtwarzającego na ekranie panoramę dna morskiego, oraz aparatury nawigacyjnej Lorana — wtedy jeszcze używanej, dziś zastąpionej przez satelitarny system nawigacyjny.

Tym razem nie doświadczyłem przeraźliwej nudy mozolnego posuwania się wzdłuż linii wyznaczonej siatki. Już w pierwszej godzinie poszukiwań Tom Cummings, obsługujący sonar Kleina, wykrył na dnie obecność aż trzech interesujących, dużych obiektów. Późniejsze

krążenie ponad znaleziskiem utwierdziło nas w przekonaniu, że jest to wielki statek przełamany na trzy części. Jeden z odczytów wyraźnie ukazał nam "balansjer silnika oraz wielki kawał osłony koła napędowego.

Kapitan Mike Arnell fachowo zakotwiczył „Mikado III” wprost nad wrakiem, wobec czego nurkowie mogli skorzystać z możliwości zejścia na dno, trzymając się łańcucha kotwicznego. Zarówno zainstalowana na statku echosonda, jak i mierniki używane przez nurków wskazały, że głębokość w tym miejscu wynosi sto czterdzieści stóp. Tym razem zaczęliśmy na porę zerowego pływu (między przyptywem i odpływem), aby nurkowie obejrzelik wrak z bliska. Rutledge i Zicaro zaopatrzyli się w bardzo mocne lampy podwodne.

Korzystając z liny bezpieczeństwa, zataczaliśmy małe kręgi w okolicy centralnej części wraku. Czas poszukiwań został znacznie ograniczony, nurkowie bowiem nie mogli pozostawać na dnie dłużej niż dziesięć minut. Wydobyli na powierzchnię kilka śrub i kawałków spalonego drewna. Z ich relacji wynikało, że rozpoznali jedno z kół łopatkowych oraz dużo spalonego drewna. Konstrukcja kadłuba przypominała klatkę o eliptycznym kształcie; ta nietypowa konstrukcja potwierdzała, że mamy do czynienia z „Lexingtonem”.

Żałowaliśmy, że nie było nam dane stanąć na piaszczystym dnie, cofnąć się o krok i z perspektywy spojrzeć na wrak. Długość spalonego i przełamane kadłuba, olbrzymie koła łopatkowe oraz balansjer parowego silnika istniały bardziej w naszej wyobraźni, niż mogły być dostrzeżone w rzeczywistości. Ciemnozielona, posepna i mroczna woda pozwoliła jedynie na rzut oka z bardzo bliskiej odległości, z czego trudno było odtworzyć taki obraz statku, jakim był on w czasach świetności. Czuliśmy się tak, jakbyśmy w środku nocy wtargnęli do nawiedzonego przez duchy domu, w którym dostrzec można jedynie niewyraźne cienie.

Ja wprawdzie, po długim studiowaniu materiałów, miałem wrażenie, jakbym już spacerował po drewnianym pokładzie „Lexingtona”, patrząc jak z jego kominów bucha dym, obserwując załogę i pasażerów. Dla innych nurków parowiec był jedynie kupą drewnianych szczątków, rozrzuconych na morskim dnie. W wyobraźni widziałem „Lexingtona” takim, jakim był kiedyś — chartem wód. I pomimo wszystko, nie było mi przykro go opuszczać.

Kiedy wydobyliśmy szczątki i starannie je skatalogowaliśmy, wysłałem kawałek wręgi Robertowi Baldwinowi, jednemu z najwybitniejszych ekspertów dendrologii, który ocenił, że jest to żółta sosna, jeden z rodzajów drewna, użytych w konstrukcji „Lexingtona”.

Rutledge i Zicaro opisywali także sploty dziwnego, zielonkawego drutu, które zapętliły się wokół wraku. Wierząc, że wrak rzeczywiście został podniesiony z dna morskiego, zanim rozpadł się na trzy części, postąpiłem jak detektyw i skontaktowałem się z Olivierem Tannetem, dyrektorem fabryki kabli. Miałem olbrzymie szczęście, okazało się bowiem, że kolekcjonuje on stare rodzaje drutu i jest w tej dziedzinie prawdziwym autorytetem. Stwierdził, że przed 1840 rokiem inżynierowie nie znali technologii wytwarzania giętkiego drutu o dużej średnicy. Odpowiedni efekt osiągnano nawijając stalowe nitki wokół miedzianego rdzenia. Taką właśnie kombinacją podźwignięto z dna cieśniny wrak „Lexingtona”. Minęło półtora wieku, stalowy opłot, wystawiony na działanie słonej wody, całkowicie skorodował i rozpadł się w pył, przetrwał natomiast pokryty zieloną patyną rdzeń.

Ocena latarnika z przyłądka Old Field niewiele mijala się z prawdą. Zamiast czterech mil na północ i lekko na zachód, wrak „Lexingtona” odnaleziono trzy i pół mili na północ i lekko na zachód.

Odnalezione przez NUMĘ szczątki (przykro mi, ale nie było wśród nich srebra) zostały podarowane Muzeum Yanderbilta w Centerport na Long Island z myślą o ich publicznej

ekspozycji. Pomysł podniesienia wraku szybko upadł, podobnie jak dzieje się z większością projektów; gdy zsumuje się całość kosztów, okazuje się, że brak chętnych do ich pokrycia.

Od momentu, w którym NUMA odkryła statek, wielu nurków przeszukiwało „Lexingtona”. Miejsce jego spoczynku jest obecnie dobrze znane miejscowym właścicielom łodzi wypożyczanych nurkom. Być może pewnego dnia szczątki „Lexingtona” doczekają się gruntownej i kompletnej analizy archeologicznej.

„Charty Cieśniny” od dawna należą do historii. „Lexington” jest czymś w rodzaju kapsuły czasu, symbolizuje erę, w której Stany Zjednoczone zaczynały dopiero prężyć swoje mięśnie, by przeskoczyć próg rewolucji przemysłowej. Rozwój technologii, któremu daliśmy się całkowicie pochłonać, był naszym przeznaczeniem. Szkoda, że nigdy już nie ujrzymy dymu buchającego z parowych kominów, nie usłyszymy znów ich gwizdków.

Na koniec krótkie ostrzeżenie. Nurkowanie do szczątków „Lexingtona” może być bardzo niebezpieczne. Przyływ w tym miejscu jest zdradziecki i może osiągać prędkość czterech węzłów. Naturalne światło prawie nie dociera do wraku. Łatwo więc o utratę orientacji, o ile nurek dobrze nie wykorzysta pomocniczych lin, przymocowanych do kotwicznego łańcucha. Gorąco radzę nurkować tylko w godzinie zerowych pływów, pozwoli to uniknąć tego cholernego rwącego prądu!

## **CZĘŚĆ II**

### **OKRĘT MARYNARKI**

### **REPUBLICKI TEKSASU**

### **„ZAYALA”**

#### **1**

### **Okręt, który prowadzi się z przyjemnością 1836-1842**

Wczesnym rankiem słońce przesłoniły czarne, ponure chmury, a wiatr z każdą godziną stawał się coraz szybszy. Błyskawice przecinały niebo, niemal bez przerwy słychać było huk piorunów. Ulewny deszcz i wzburzone morze towarzyszyły straszliwemu sztormowi, który w październiku 1837 roku nawiedził środkowe wybrzeże Atlantyku.

Kapitan Henry May patrzył na nadciągającą burzę z mostka swojego statku, parowca „Charleston”. Morze w niespełna czterdzieści minut straciło cały swój urok. Weteran rejsów między Filadelfią i Charlestonem w Karolinie Południowej, May wiedział z doświadczenia, że zapowiada się najgorszy sztorm, jaki widział w ciągu dwudziestu pięciu lat swego życia na morzu.

— Panie Lawler, niech pan ostrzeże pasażerów, żeby przywiązali się do koi. Fala może nas paskudnie uderzyć.

Na twarzy pierwszego oficera, Charliego Lawlera, pojawił się grymas.

— Paskudnie uderzyć? Wygląda raczej, jakby morze szalało w amoku.

— Niech pan powie Lelandowi, żeby dobrze pilnował ognia pod kotłami. Przy takiej fali będzie nas ciągle zalewać.

Sztorm uderzył w nich bez litości, całą siłą. W ciągu następnej godziny morze zmieniło się w wielkie wodne góry, które z impetem waliły w dziób „Charlestona”. Relingi górnego pokładu zostały zmyte razem z łodziami ratunkowymi, a żaluzje osłaniające okna dolnych kabin pasażerskich wciśnięte zostały do środka.

Doświadczona załoga Maya bez paniki walczyła ze zniszczeniami na pokładzie, zakrywając rozbite okna płótnem i deskami. Pracowali w potwornej ulewie. Głos Lawlera ginął pośród wycia wiatru; oficer musiał więc wydawać polecenia gestami rąk.

Na mostku May pomagał sternikowi. Wspólnymi siłami prowadzili „Charlestona” naprzeciw fali, starając się, by statek nie wpadł swoją długością w wodne kominy.

— Musimy zawrócić i doprowadzić go do brzegu — krzyknął May do sternika.

— Nie damy rady. Fale uderzą w burtę i rozwalą nas na kawałki.

— Zatonimy, jeśli tego nie zrobimy — uciął May.

Wysoki, dobrze zbudowany Jacob Hill pokiwał w milczeniu głową, wymamrotał parę słów modlitwy i z całej siły złapał za koło steru.

Wolno, stanowczo zbyt wolno dla Jacoba Hilla, kadłub wykonywał zwrot. Statek pochylił się gwałtownie, tak, że May mógł ze sterówki widzieć rozszalałe morze w odległości zaledwie paru stóp. Fale podrzucały „Charlestonem” jak bezbronnym kawałkiem drzewa; góry wody zalewały parowiec. Po jakimś czasie, który wydawał się wiecznością, fale uniosły i opuściły na dół rufę statku, a wielkie koła łopatkowe zaczęły bić w wodzie pianę. „Charleston”, bez żadnych zniszczeń, w niezwykły sposób, przetrwał zwrot o 180 stopni.

— Bóg raczy wiedzieć dlaczego — stwierdził May — ale jest cały.

— To statek, który prowadzi się z przyjemnością — wymamrotał Hill. — Nie znam innego, który przetrwałby taki zwrot.

Ważący pięćset sześćdziesiąt dziewięć ton parowiec, napędzany przez dwie maszyny parowe — i dodatkowy mniejszy silnik pomocniczy — miał długość dwieście jeden stóp. Zbudowany był w Filadelfii przez znaną stocznnię John Yaughan & Son. Jak na swoje czasy „Charleston” był bardzo szybki, osiągał bowiem prędkość szesnastu węzłów.

Mimo udanego manewru życie pasażerów i załogi nadal było w niebezpieczeństwie. Rozszalałe morze zniszczyło ściany nadbudówek. Żeby utrzymać kurs statku, May i Hill zmagali się teraz bezpośrednio z deszczem i wichurą. Fale, rozbijając się o nadwodną część burty, zalewały pokład. Woda zaczęła dostawać się do wnętrza. Szybko, za szybko sterowano — zanurzenie kadłuba zwiększało się z każdą chwilą.

Cała załoga była potrzebna do prowadzenia statku. Lawler nie mógł pozwolić, żeby którykolwiek z marynarzy marnował czas na wylewanie wody. Obszedł więc wszystkie kajuty i wezwał pasażerów do pomocy przy opróżnianiu dolnego pokładu z wody. Nikt nie odmówił udziału w ratowaniu statku. Przez osiemnaście godzin ludzie zmagali się ze sztormem. Ręk do pracy nie żalowały także kobiety, a nawet dzieci, które zatykały szmatami drzwi i okna kajut.

A jednak parę minut po dwunastej przednia pokrywa załamała się pod naporem wody, która zalała jeden z dwóch pieców. Główny mechanik Leland dziękował Bogu za istnienie zapasowego silnika, który natychmiast uruchomił. May zarządził kolejną próbę doprowadzenia do brzegu zmaltretowanego „Charlestona”. Podniesiono żagle, ale nagłe uderzenie wiatru porwało je na strzępy. Przez chwilę wydawało się, że zgasła wszelka nadzieja uratowania „Charlestona” i podzieli on los trzech innych statków pasażerskich zatopionych przez ten sztorm. May stwierdził jednak, że wiatr, który nagłe zmienił kierunek, zaczął działać na korzyść statku i pcha go w stronę wybrzeża Karoliny Północnej na osłonięte wody za przylądkiem Lookout.

Kiedy znaleźli się już za przylądkiem, May rozkazał rzucić kotwice. Teraz, kiedy umknęli przed szalejącym sztormem — statek, załoga i pasażerowie mogli czuć się bezpiecznie. Chmury na przemian zasłaniały i odsłaniały niebo. Mimo że groźba zatonięcia już minęła, wydawało się, że noc udreki nigdy się nie skończy. Zakotwiczony „Charleston” nadal szarpał się na uwięzi. Nadejście świtu przyniosło wprawdzie ulgę, ale umęczona załoga oraz zmarznięci i przemoknięci pasażerowie nie przestawali wylewać z pokładów wody.

Pod wieczór następnego dnia nastąpiła poprawa pogody. Burza przesunęła się na północ, ulewny deszcz zmienił się w mżawkę. Na niebie pojawiła się mewa, która zatoczyła krąg nad „Charlestonem”, jakby dziwiąc się, że nie zatonął.

Dwie godziny później mechanik Leland zawiadomił Maya, że pod dwoma kotłami płonie ogień i silniki są gotowe do pracy. Kucharz mógł nareszcie napalić w piecu i przygotować posiłek dla załogi i pasażerów. Przez blisko czterdzieści osiem godzin nie mieli nic w ustach. Kapitan May częstował wszystkich winem i rumem, którymi wznoszono toasty za niezwykle ocalenie.

Następnego dnia, ku ogromnemu zdziwieniu miejscowej ludności, umęczony i połamany „Charleston” przybił do portu Beaufort w Karolinie Północnej. Uszkodzenia, których doznał parowiec, nie były poważne. Po ich naprawieniu podczas krótkiego postoju w Beaufort statek popłynął dalej do Charlestonu, gdzie przywitały go okrzyki radości i podziwu, którym wtórowała orkiestra.

— Musimy po prostu mieć te pieniądze — powiedział Mirabeau B. Lamar, prezydent Republiki Teksasu, do swoich współpracowników w Austin, jesienią 1838 roku.

— Możemy wypuścić więcej obligacji — zaoferował minister skarbu.

— Więc zróbmy to — Lamar zamilkł na chwilę. — Jeśli nie zdołamy ochronić naszego wybrzeża, nie przetrwamy jako państwo. Nasza flota już prawie nie istnieje, musimy ją odbudować i sprawić, by stała się potężna.

Przez otwarte okno powiał jesienny wiatr i zaszeleścił papierami na biurku prezydenta.

— Zróbmy to — powtórzył Lamar, po czym skierował uwagę zebranych na groźne wciąż ataki Komanczów.

Pieniądze zostały zebrane

listopadzie tego samego roku Samuel

Baltimore. Stojąc na agentowi właściciela

Williams, pełnomocnik rządu Teksasu, wyruszył do pokładzie „Charlestona”, Williams zadawał pytania statku.

— Silniki?

— Niedawno wyremontowane.

— Kadłub i wyposażenie?

— Jak pan widzi, statek jest w świetnym stanie. Williams przyjrzał się uważnie agentowi.

— Ile?

— Obecny właściciel pan Hamilton żąda stu czterdziestu pięciu tysięcy dolarów.

— Proszę mu powiedzieć, że Republika Teksasu zapłaci mu sto dwadzieścia tysięcy dolarów.

Agent wyglądał na zdumionego. Wychowany w Nowej Anglii, w duchu salonowej elegancji — nie był przyzwyczajony do tak szczyrych, bezpośrednich targów.

— Nie sądzę, żeby pan Hamilton brał pod uwagę tak małą sumę.

— Sto dwadzieścia tysięcy i chcę, żeby był gotowy do drogi w przyszłym tygodniu.

— Przekażę właścicielowi pańską ofertę. To wszystko, co mogę zrobić. Williams odwrócił się i szedł po trapie do portu. Nagle przystanął i obrócił się do agenta.

— Jeszcze jedna rzecz.

— Słucham?

— Przepędźcie te ohydne gołębie z takielunku naszego statku.

„Charleston” otrzymał nową nazwę „Zavala” na cześć pierwszego wiceprezydenta Republiki Teksasu, Don Lorenzo de Zavala. Nadbudówki zostały zlikwidowane, a na ich miejscu stanęły dwunasto- i dziewięciofuntowe działa. Ładownię zamieniono na kwatery dla załogi. „Zavala” wyprzedził konstruktorów z marynarki Stanów Zjednoczonych i stał się pierwszym okrętem wojennym Ameryki Północnej.

Nowy dowódca Drugiej Floty Teksasu, Edwin Ward Moore, w poszukiwaniu nowych marynarzy popłynął na „Zavali” do Nowego Orleanu. Załoga „Zavali”, teraz już okrętu wojennego, miała liczyć stu dwudziestu sześciu ludzi, czyli trzy razy więcej niż dawna załoga „Charlestona”. Żołd załogi nie mógł stanowić podstawy do założenia konta w banku. Nowi rekruci dostawali po siedem dolarów miesięcznie, doświadczeni marynarze dwanaście. Wyżsi rangą otrzymywali więcej. Bosman miał pensję dwadzieścia pięć dolarów miesięcznie, a oficerowie i lekarze nawet po sto.

„Zavala” przeistoczył się w okręt wojenny w samą porę. Na południu bowiem zaczęły się problemy. Meksyk ogłosił blokadę teksaskich portów. Armia meksykańska była zajęta tłumieniem rewolucji na Jukatanie. Gdyby jednak nie zareagowano na zwycięstwa Teksańczyków, dowodzonych przez Sama Houstona, nad oddziałami prezydenta Meksyku Santa Any — mogło to oznaczać nawet inwazję na Teksas.

Prezydent Lamar, który zdecydował się na pomoc rebeliantom z Jukatana, buntującym się przeciwko Santa Anie, postanowił odciągnąć marynarkę Meksyku od wybrzeży Teksasu. 24 czerwca 1840 roku okręt wojenny „Zavala”, w asyście okrętu flagowego komandora Moore'a, korwety „Austin” i trzech uzbrojonych szkunerów, wymknął się z Galveston Bay i wziął kurs na południe, na Bay of Campeche na półwyspie Jukatana.

Po wplynięciu na wody Meksyku, Moore wydał rozkaz patrolowania wybrzeża. Szybko okazało się, że chytry plan prezydenta Lamara przyniósł właściwe skutki. Szpiedzy donieśli, że meksykańscy generałowie odstąpili od zamiaru wysłania swych armii na północ.

Podczas pobytu w Campeche Bay „Zavala” ani razu nie brał udziału w bitwie. Okazał się jednak niezastąpiony w śmiałej ekspedycji poprowadzonej przez komandora Moore'a jesienią 1840 roku. Pod dowództwem kapitana J.T.K. Lathropa „Zavala” przez dziewięćdziesiąt mil holował „Austina”, okręt flagowy Moore'a, i inny uzbrojony żaglowiec „San Bernard”, w górę rzeki San Juan Batista, aż do prowincji stolicy Tabasco, kontrolowanej przez rząd Meksyku.

Kiedy flota Moore'a dotarła do celu, rzucono kotwice, a armaty skierowano w stronę miasta. Komandor, z garstką swoich ludzi, wysiadł na brzeg i ruszył w stronę rynku miasta, które wydawało się opuszczone.

Moore zwrócił się do marynarza znającego hiszpański:

— Krzyknij, że chcemy rozmawiać z władzami miasta.

Rozkaz Moore'a został wykonany. Drzwi dużego, ceglanego budynku otworzyły się i stanął w nich niski, dobrze zbudowany mężczyzna. Na szyi miał długą, czerwoną chustę, opadającą aż na brzuch, w rękę trzymał patyk, na którym zawiązany był kawałek białego płótna.

— Spytaj się, kim jest — rzekł Moore.

Marynarz odezwał się do mężczyzny po hiszpańsku. Po otrzymaniu odpowiedzi zwrócił się do Moore'a:

— Mówi, że jest burmistrzem. Powiedział też, że stacjonujące tutaj oddziały uciekły z miasta.

Na ustach Moore'a, jak na pysku lisa w nie pilnowanym kurniku, pojawił się przebiegły uśmiech.

— Powiedz burmistrzowi, że jeśli nie dostaniemy od miasta dwudziestu pięciu tysięcy dolarów, zrównamy je z ziemią.

Burmistrz nie zastanawiał się nad odpowiedzią. Marynarz przetłumaczył:

— Burmistrz pyta się, czy mogą zapłacić srebrem? Zadowolony ze swojego fortelu Moore przytaknął.

— Może być srebro.

Okup otrzymany od miasta starczył na żołąd dla marynarzy i na uzupełnienie dostaw potrzebnych dla niedofinansowanej marynarki. Na początku 1841 roku flota zawróciła w kierunku Galveston w celu dokonania napraw i uzupełnienia zapasów. Zanim jednak załoga zobaczyła Galveston, statek omal się nie stał dryfującym wrakiem.

W powrotnej drodze do domu „Zawala” natknął się na sztorm, który ciągnął się bez końca. Przez pięć dni parowiec walczył z rozwścieczonym morzem. Pozbawiony nadbudówek pokład był regularnie zalewany wodą. Dla „Zawali” nie była to jednak nowość. Jego wielkie koła łopatkowe dzielnie zmagaly się z szalejącymi falami.

— Okręt tego dłużej nie wytrzyma! — krzyczał pierwszy marynarz do kapitana Lathropa, usiłując przekrzyczeć wycie wiatru.

Lathrop, stojący obok dwóch sterników, którzy walczyli z kołem sterowniczym, pokręcił głową.

— W 1837, podczas rejsu z Filadelfii do Charleston, przetrzymał o wiele większy sztorm. Podobno wszystkie statki wokół niego tonęły, a on się trzymał.

— Być może jest twardy, ale jeszcze pięć dni takiej pogody i założę się o swoje wynagrodzenie, że będziemy chodzić po dnie zatoki.

Na pokładzie pojawił się główny palacz i zbliżywszy się do Lathropa powiedział:

— Przynoszę pozdrowienia od głównego mechanika, ale kazał też powiedzieć, że kończą nam się zapasy węgla.

— Do domu mamy trzysta mil — pierwszy marynarz zwrócił się do Lathropa — jeśli stracimy parę, będzie po nas.

Kapitan popatrzył w zadumie na pokład. Westchnął i zwrócił się do palacza:

— Powiedz głównemu mechanikowi, że ma moje zezwolenie na spalenie wszelkich zapasów okrętowych, także mebli. Niech weźmie wszystko, byle tylko ogień nie zgaś.

Obdarty ze sprzętu i wyposażenia „Zawala” przetrzymał sztorm i cztery dni później dotarł do Galveston. Kiedy dopływał do portu, jego piece ledwo się żarzyły, a para napędzająca koła łopatkowe dawała prędkość zaledwie trzech węzłów.



„Zavala”, po odbyciu jednego i zarazem jedyne rejsu jako okręt wojenny, pozostawiony został swojemu losowi. Nowo wybrany prezydent Sam Houston odmawiał przekazania jakichkolwiek pieniędzy na renowację marynarki Teksasu. Oznaczało to zmarnowanie najlepszego okrętu floty: nie poddawany renowacji, zaczął tak przeciekać, że musiano go wciągnąć na ląd w obawie przed zatonięciem. Była to ostatnia już czynność, jaką wykonano dla ratowania „Zavali”. Z czasem okręt stał się masą rdzewiejącego żelastwa i pogrążył się w mule na peryferiach portu. Z piachu wystawały tylko górne części kotłów i kominów.

W 1870 roku to, co kiedyś nazywano najnowocześniejszym statkiem marynarki wojennej Teksasu, było zardzewiałą i zapomnianą ruiną, wystającą z mułu i szlamu.

## 2

### Okręt na parkingu

Listopad 1986

Moja przygoda z „Zawalą” rozpoczęła się podczas wizyty, jaką — wraz z żoną Barbarą, złożyłem u prezesa NUMY Wayne'a Gronaquista. Prezes miał swoje biuro w Austin, w Teksasie. W czasie naszego pobytu w Austin, Wayne pokazał nam budynek Kongresu i przedstawił gubernatorowi White'owi. Po krótkiej rozmowie na temat zagubionych wraków, gubernator wręczył mi własnoręcznie podpisany dokument — nominację na stopień admirała marynarki Teksasu. Pamiętam, że zażartowałem, iż zostałem prawdopodobnie admirałem numer 4932. Prawdziwą jednak gafę popełniłem w chwilę później, kiedy powiedziałem:

— Teraz, kiedy jestem admirałem, moim najtrudniejszym zadaniem będzie znalezienie sobie floty.

Nie śniło mi się nigdy, że marynarka Teksasu kiedykolwiek naprawdę istniała.

Nie miałem pojęcia, tak jak i wielu Teksaszczyków, że Republika Teksasu zdołała wybudować flotę, a nawet dwie. Pierwsza składała się z czterech małych korwet — wszystkie zostały zniszczone przez działania wojenne lub sztormy w latach 1835-37. Druga flota, pod znakomitym dowództwem komandora Edwina Moore'a, składała się z ośmiu statków, pływających w latach 1838-1843.

Obydwie floty pozostawiły dziedzictwo o historycznym znaczeniu. Pierwsza nieustannie nękała linie dostaw dla wojsk Santa Anay, przejmując ładunki statków kupieckich i okrętów, które przewoziły broń; przekazano ją następnie generałowi Houstonowi, co niewątpliwie przyczyniło się do jego zwycięstwa w San Jacinto.

Pomimo wielkich zasług i bohaterstwa floty wojennej Teksasu ukazały się tylko dwie książki na ten temat: *Thunder on the Gulf* (Sztorm w zatoce), napisana przez C. L. Douglasa i *The Texas Navy* (Marynarka Teksasu) autorstwa Jirna Dań Hilla. Pisma historyczne drukowały co jakiś czas ciekawostki z odkryć zatopionych wraków, większość z nich jednak nadal pozostawała nie odkryta, i tym samym zapomniana.

Nie ma nic gorszego niż zrozumiąły Clive Cussler. Z powodu własnej pychy znalazłem się w potrzasku; zmusiło mnie to do nawiązania kontaktu z moim dawnym kumplem Bobem Flemingiem, który prowadził dla mnie prace badawcze w Waszyngtonie. Zaproponowałem mu pracę nad odnalezieniem pozostałości po okrętach Teksasu, które, być może, przetrwały spustoszenia czynione przez czas i zapomnienie.

Z dwunastu okrętów, należących do Republiki Teksasu, pozostały tylko trzy. Reszta została zatopiona w walce, część — od czasu kiedy Teksas stał się stanem — wcielono do marynarki Stanów Zjednoczonych. Okręty, którymi zacząłem się zajmować, to trzy uzbrojone szkunery: „Invincible”, zatopiony w zatoce w czasie starcia z dwoma meksykańskimi okrętami; „Brutus”, zniszczony przez huragan w zatoce Galveston, i „Zawala”, który w obawie przed zatopieniem został wciągnięty na ląd.

Mój projekt odszukania zaginionych okrętów został przyjęty entuzjastycznie przez wielu mieszkańców Galveston. Okazywano mi dużo życzliwości, nie odmawiano pomocy. Kay Taylor-Hughes dokonał cudu, odnajdując materiały dokumentujące losy okrętów. Mikę Davis zajął się „Brutusem”. Wspaniała Sylvia Jackson, senator Chet Brooks i Stan Weber przełamali

blokady stawiane przez biurokrację. Wayne Gronquist zarządzał całym projektem; bardzo pomocny okazał się także Barto Arnold, pracujący w Komisji Historycznej Stanu Teksas.

Szkuner „Brutus” powstał w styczniu 1836 roku. Miał sto osiemdziesiąt stóp długości, dwadzieścia dwie szerokości, uzbrojony był w dziewięć krótkich armat. „Brutus” i „Invincible” robiły dużo zamieszania na wodach zatoki i wzdłuż wybrzeża półwyspu Jukatan. Ich łupem padło wiele statków kupieckich. Podczas swego krótkiego życia „Brutus” zasłużył na miano bojownika o wolność Teksasu.

W październiku 1837 roku wybrzeże Teksasu nawiedziła potężna wichura, niszcząc i zatapiając kilka statków. W znalezionych dokumentach dotyczących „Brutusa” była wzmianka: „poważnie uszkodzony”. Odnotowano również, że zatonął w pobliżu Wybrzeża Williamsa.

Mikę Davis, po przeprowadzeniu dokładnego śledztwa i starannym wymierzeniu obecnych terenów portowych w Galveston stwierdził, że „Brutus”, lub raczej jego szczątki znajdują się na wysokości numeru 23. 24 Ulicy, gdzie Nadbrzeżna Straż Ratownicza ma swój magazyn.

Ja sam skoncentrowałem się na „Zawali”. Perspektywa odszukania go stanowiła wyzwanie. Zachęcało mnie także to, że nie muszę tym razem spędzać długich godzin na łodzi i wsłuchiwać się w odgłosy magnetometru.

Pierwszą wskazówką był rysunek, odszukany przez Fleminga i Taylora-Hughesa. Ukazywał on przejście przez Konfederatów podczas wojny secesyjnej „Harriet Lane”, okrętu wojennego należącego do Unii. Na pierwszym planie widniało wchodzące w port trójkątne molo. Stali na nim żołnierze pilnujący budynków. Nad nimi widać było sztyl „Nabrzeże Beana”. W oddali wystawała z wody czarna rura. Artysta zidentyfikował ją jako fragment „Zawali”.

Nareszcie miałem punkt zaczepienia.

W spisie informacji z 1856 na temat Galveston, pod hasłem „nabrzeża”, znaleźliśmy następujący zapis:

„Nabrzeże Beana — wybudowane w roku bieżącym przez A. H. Beana i Nelsona Clementsa z Nowego Jorku, zarządzane przez firmę T. H. McMahan & Gilbert, znajduje się na tyłach bloku numer 689, naprzeciwko siedziby «Gazety Spedycyjnej\*». Długość 300 stóp”.

Nasz optymizm i wiara, że jesteśmy na tropie parowca, zostały zgaszone przez miejscowych historyków. Byli przekonani, że „Zawala” zatonął w kanale, przy odległym krańcu nabrzeża i wiele lat temu został wyłowiony przez pogłębiarki. Nie zgadzałem się z taką wersją wydarzeń. Byłem przekonany, że Bean nigdy nie wybudowałby pirsu w taki sposób, by wrak okrętu uniemożliwiał cumowanie i załadunek innych statków. Wydawało mi się logiczne, że szczątki „Zawali” znajdują się pod umocnieniami nabrzeża albo wzdłuż nich, ale nie na zewnątrz kanału.

Na szczęście odtworzenie historii kanału nie było trudne. Nabrzeże Beana miało świetną dokumentację z lat 1856-71. Pirs zaczynał się u wylotu 29 Ulicy i wchodził sto trzydzieści jardów w wodę. Miał kształt litery L. Doki ciągnęły się na zachód aż do 30 Ulicy. Po przestudiowaniu mapy portu z 1927 roku, stało się dla mnie oczywiste, że w ciągu siedemdziesięciu pięciu lat, w wyniku ciągłej przebudowy, cały teren zamknięty pirsem został zasypany. Ułożyłem mapy w porządku chronologicznym, tak by powstał ściśle określony plan poszukiwań.

W Galveston spotkałem się z moim przyjacielem i współnikiem Bobem Esbensonem, który jest również bohaterem moich książek. Razem z Bobem pojechaliśmy na nabrzeże. Zmartwił mnie fakt, że nad możliwym miejscem wiecznego spoczynku „Zavali” powstały różnego rodzaju konstrukcje: elewatory zbożowe, magazyny, które ciągnęły się ponad dwie mile wzdłuż kanału. Na szczęście jednak teren, gdzie kiedyś znajdowało się Nabrzeże Beana, pozostał nie zabudowany.

Miejsce, które nas interesowało, było puste, od czasu gdy w 1971 roku eksplodował, zabijając prawie trzydzieści osób, pobliski elewator zbożowy. Budynek został rozebrany, a gruzu wywiezione. Na pustym miejscu zrobiono parking, obsługujący sąsiedni elewator.

Wspiałem się na szczyt elewatora i porównałem ulice na starych mapach z ich współczesnymi odpowiednikami. Większość dawnych wielkich arterii, które przecinały tereny portowe, były teraz małymi alejami. Daleko w dole Bob Esbenson poruszał się po parkingu według moich, wykrzykiwanych z góry wskazówek. Wreszcie stanął i zaznaczył miejsce, w którym według mnie znajdował się „Zawala”.

Czekała nas żmudna praca z wykrywaczem metali, który w końcu zarejestrował duży obiekt znajdujący się kilkanaście stóp pod ziemią. Wynająłem faceta kopiącego studnie; sami nie dalibyśmy rady przekopać się przez grube warstwy ziemi. Było zimno i ohydnie, padał deszcz, ale przez całe popołudnie aż do wieczora wszyscy tkwiliśmy na miejscu pracy. Studiowaliśmy dokładnie każdą wykopaną warstwę ziemi.

Przy jednej z pierwszych prób kopania wiertło natrafiło na twarde przedmiot, którego nie mogło przebić. Miałem nadzieję, że są to kotły „Zavali”, ale by zdobyć pewność, musieliśmy kopać dalej. Kolejne wiercenia prowadziliśmy bardzo gęsto, zaledwie trzy stopy jedno od drugiego. W ten sposób wyciągaliśmy kawałki drewna, które mogły się okazać pozostałościami po Nabrzeżu Beana. Resztki węgla wydawały się wskazywać na szczątki ładowni parowca. Pozostałe wykopaliska były zbyt zniszczone i trudne do identyfikacji.

Zupełnie niespodziewanie, przy trzydziestej szóstej próbie przebicia się przez twarde przedmiot, który napotykało wiertło, odnieśliśmy sukces. Twarda powłoka pękła i naszym oczom ukazał się siedemnastocalowy kawałek drewna z przyczepioną od spodu miedzianą przykrywą. Najwyraźniej przewierciliśmy się przez kil okrętu (tylko w tym miejscu drewno mogło być tak grube) i przez osłaniającą go od spodu miedzianą pokrywę, chroniącą przed skorupiakami. Czy to, co odkryliśmy, było naprawdę kręgosłupem „Zavali”?

Esbenson pożyczył łopatę i zaczęliśmy kopać. Na głębokości dwunastu stóp dotarliśmy do bliźniaczych kotłów parowca. Odkryliśmy również boczną część kadłuba. To niewątpliwie był „Zawala”.

Zrobiono fotografie, a kilku małych skautów, po raz pierwszy od stu pięćdziesięciu lat, stanęło na kotłach „Zavali”. Barto Arnold stwierdził, że miejsce ma znaczenie historyczne, i zarządził rekonstrukcję „grobu”.

Później, podczas wywiadu z Bobem Esbensonem, zapytano go, w jaki sposób udało mi się odnaleźć miejsce wraku „Zavali”.

— Clive stał na szczycie dźwigu zbożowego i krzyczał do mnie: idź tu, idź tam. Wreszcie kazał mi się zatrzymać przy żółtym merkurym z 1967 roku.

— Czy tam właśnie odnaleźliście „Zawalę”?

— Nie, Clive spudłował.

Dziennikarz podniósł głowę znad notatnika.

— Twierdzi pan, że Cussler riie wskazał panu właściwego miejsca? Esbenson przytaknął.

— Tak, kazał mi stanąć dobre dziesięć stóp od środka statku. Dziennikarz spojrział na Esbensona pytająco; nie wiedząc, czy stał się przedmiotem żartu, szybko zakończył rozmowę.

Chciałbym we wszystkich swoich poszukiwaniach pudłować tylko o dziesięć stóp.

W następnym roku zleciłem Fredowi Tournierowi wykonanie dwóch identycznych modeli „Zavali”, w skali 1:96. Fred jest wspaniałym rzemieślnikiem i zrobił ponad tuzin różnych modeli odnalezionych przeze mnie statków; przechowuję je wszystkie w swoim biurze. Jeden z modeli „Zavali” zatrzymałem dla siebie, drugi oficjalnie podarowałem stanowi Teksas —odbyło się to pewnego pamiętnego popołudnia w biurze gubernatora w Austin.

Dzięki Craigowi Dirgo, dobremu przyjacielowi i długoletniemu współpracownikowi NUMY, model „Zavali” znalazł się w kabinie pilota podczas naszego lotu z Denver do Austin. Powiniennem dodać, że model znajdował się w dosyć dużej szklanej gablocie. Jej transport do urzędu miasta w Austin, najpierw taksówką, potem wnoszenie po schodach do biura gubernatora, kosztował nas sporo sił. Ponieważ spóźniliśmy się kilka minut, w biurze gubernatora siedzieli już dziennikarze, Wypytyując go o najnowsze prace legislacyjne. Porywając temat rozmowy.

Kiedy wychodzili, usiłowałem zainteresować panów z prasy historią „Zavali” i marynarki Teksasu. Drapali się w głowy i ziewali, kiedy mówiłem, że patrzą na model statku, który reprezentował Republikę Teksasu i walczył o jej niepodległość. Powiedziałem również, że jest to jedyny odnaleziony dotychczas wrak o historycznym znaczeniu. Patrzyli na mnie, jakbym próbował sprzedawać pijakowi wodę. Ludzie z prasy po prostu nie mają wycucia historii.

Poproszono nas wreszcie do gubernatora Billa Clementa. Weszliśmy razem z Waynem Gronquistem, Barto Arnoldem i bardzo bystrym szefem Komisji Historycznej Teksasu. Wayne zaprezentował model, po czym gubernator spytał:

— Czy pan to sam wybudował?

Politycy nigdy nie byli moimi ulubieńcami. Nie dają pieniędzy na kampanie partyjne. Pamiętam, że kiedyś głosowałem w wyborach, uważając, że wszyscy kandydaci są beznadziejni. Na karcie wyborczej napisałem więc nazwiska: John Dillinger, Baby Face Nelson, Pretty Boy Floyd i Ma Barker. To byli moi kandydaci na najwyższe urzędy w państwie.

Po setkach godzin spędzonych nad dokumentami marynarki Teksasu, poszukiwań w ulewnym deszczu, przeprowadzania wierceń w mokrej, błotnistej ziemi, nie mówiąc już o tysiącach dolarów wydanych na całe przedsięwzięcie, po tym wszystkim gubernator myśli, że jestem zwykłym świrem, który zbudował model według własnej fantazji?

Oczywiście nie zbudowałem modelu „Zavali”, ale zapłaciłem Fredowi kilka tysięcy dolarów, po to tylko, żeby NUMA mogła ofiarować ten model obywatelom Teksasu. Stałem więc bezradny w biurze gubernatora, wzgardzony przez prasę, zastanawiając się, czy Rodney Dangerfield nie był lepiej traktowany niż ja.

Gubernator nie uzyskał oczekiwanej odpowiedzi. Odwróciłem się do Gronquista i

Arnolda i wybełkotałem:

— To już koniec, ja wychodzę. I wyszedłem.

Biedny Wayne Gronquist i Barto Arnold zostali, wstydząc się za mnie. Gubernator wzruszył tylko ramionami i powiedział:

— Pewnie spieszno mu do budowy następnego modelu.

Boleję nad tym, że być może nigdy nie nadejdzie dzień, w którym bohaterowie marynarki Teksasu będą bardziej znani od Trvisa, Bowiego i Franina. Ponieważ jednak do „Zavali” jest dostęp, mam gorącą nadzieję, że pewnego dnia statek zostanie w całości odkopany i wystawiony na widok publiczny. Być może pozostałości po jego kadłubie i maszynierii pomogą w wykonaniu repliki okrętu, który był kiedyś dumą teksańskiej floty.

Po odnalezieniu „Zavali” skupiliśmy uwagę na „Invincible”, który w 1837 roku ugrzązł na mieliźnie w pobliżu Galveston, a potem przełamał się na pół pod ciosami fal. Jednak spośród trzech okrętów marynarki Teksasu, których szukaliśmy, z „Invincible” poszło nam najgorzej. Do dziś nie znaleźliśmy jego szczątków.

Akwarela Barda przedstawiająca parowiec z Long Island „Lexington” wkrótce po zwodowaniu

Litografia Curriera przedstawiająca pożar „Lexingtona”

Wiercenie w CA..L, v/e na „pui amgu” dla „Zavali”

Wykonany przez autora model okrętu wojennego Republiki Teksas „Zavala”

uss „Cumberland” w stoczni marynarki wojennej w Portsmouth ok. 1860 r.

USS „Cumberland” po staranowaniu przez CSS „Yirginia” („Merrimack”)

Słynny konfederacki korsarz CSS „Florida”

Autor z przedmiotami z USS „Cumberland” i CSS „Florida”

Wykonany przez autora model konfederacji pancerni CSS „Arkansas”

Bitwa pancernika Unn USS „Carondelet” z konfederackrm CSS „Arkansas”

n V

Słynny pancernik z rzecznej wojny USS „Carondelet”

Historyczny konfederacki okręt podwodny „Horace L. Hunley” na nabrzeżu w Charlestonie, 1863 r.

’J n. Siup Unii USS „Housatonic” zatopiony przez konfederacki okręt podwodny „Hunley” 17 latem 1864 r.

Konfederacki okręt podwodny CSS „Hunley” torpeduje okręt wojenny Unii USS „Housatonic”

Znany wynalazca dr Harold Edgerton z autorem w czasie pierwszych poszukiwań „Hunleya” w 1980 r.

Peter Throckmorton, dziekan wydziału archeologii morskiej, z autorem w czasie poszukiwań „Hunleya”

## **CZĘŚĆ III**

### **USS „CUMBERLAND” i CSS „FLORIDA”**

#### **NEWPORT NEWS, WIRGINIA**

#### **1.**

#### **Jego flaga wciąż łopocze**

**8 marca 1862**

L oruszał się jak potwór, który przypląnął z głębin zapomnianego, mezo-zoicznego morza. Olbrzymi kadłub schowany był pod ciemną pokrywą wody, podczas gdy wielkie, wręcz odrażające, szarosrebrne cielsko sunęło przez poranną mgłę. Przemiana spalonego, na wpół zatopionego kadłuba w naj-<sup>^</sup>nowocześniejszą na świecie maszynę do mordowania, trwała tylko dziesięć miesięcy. Żaden okręt nie wyglądał nigdy tak groźnie i złowieszczo. Wydawało się, że nie istnieje flota, która mogłaby go pokonać. Uważano, że jest niewyciężony.

Powstał jako „Merrimack”, fregata marynarki Stanów Zjednoczonych wyposażona w maszynę parową i napęd śrubowy. Po zdobyciu przez Konfederatów należącego do Unii portu w Norfolk, został przebudowany przez inżynierów z Południa. Ochrzczony na nowo jako CSS „Yirginia” pancernik dowodzony przez kapitana Franklina Buchanana, nieprzystępnego wyższego oficera z Akademii Morskiej w Annapolis, wyruszył na spotkanie swojego przeznaczenia.

Flota Unii leniwie kołysała się na falach zatoki Hampton Roads. Stojące na kotwicach okręty oczekiwały na nadejście przypląwu. Dzień zapowiadał się pogodnie, tylko nad samą wodą unosiła się lekka mgła. „Cumberland”, wyposażona w dwadzieścia cztery działa korweta, i fregata „Congress”, posiadająca pięćdziesiąt pięć dział, blokowały ujście James River niedaleko miasta Newport News w Wirginii. Trzy mile od Newport News znajdowały się trzy najpotężniejsze statki marynarki wojennej Unii, wielkie fregaty parowe „Minnesota” i „Roanoke” — każda z czterdziestoma czterema działami na pokładzie — i bliźniak „Cumberland” — „St. Lawrence”. Pięć okrętów, które mogły zniszczyć prawie każdą flotę na świecie.

„Cumberland” był kiedyś dumą floty Stanów Zjednoczonych. Zbudowany w Bostonie w 1842 roku, służył jako okręt flagowy w eskadrze afrykańskiej i śródziemnomorskiej. Lubili go malować artyści. Podziwiali strzeliste maszty, białe żagle łopoczące na tle błękitnego nieba, ciemny kadłub, który bezdźwięcznie przecinał zielonkawe fale, „Cumberland” był ostatnim przedstawicielem swojej epoki. W następnych dekadach zaczęto budować brzydkie, bezduszne okręty z żelaza, w końcu ze stali.

Uzbrojony pierwotnie w pięćdziesiąt cztery działa „Cumberland” został przebudowany i unowocześniony. Zlikwidowano dolny pokład, na miejsce dawnych dział zamontowano większe i potężniejsze, choć w mniejszej liczbie. Na dziobie i na rufie stanęły dwa dziesięciocalowe obrotowe działa Dahlgreny. Wzdłuż obu burt ulokowano dwudziestodwucalowe Dahlgreny i potężne siedemdziesięciofuntowe działa gwintowane. Jak

na drewniany okręt wojenny, „Cumberland” wyglądał groźnie i okazałe. Pozbawiony silników, był jednak anachronizmem, narzędziem wojennym z innej epoki.

Na pokładzie okrętu załoga robiła pranie i przyrządzała posiłek. Kołyszące się na wodzie szalupy cicho uderzały o potężną burtę. Część załogi, dostawszy-przepustki na popołudnie lub wieczór, wybierała się na ląd do miasta. Nie przypuszczali, że mają niezwykle szczęście opuszczając statek. Kapitan okrętu komandor William Radford otrzymał rozkaz przewodniczenia sądowi wojennemu w pobliżu Fort Monroe i wyruszył w dziesięciomilową podróż jeszcze przed świtem.

Kilkunastu marynarzy, którzy nie otrzymali przepustek, siedziało na rufie. Jeden z nich przygrywał na organkach brodatemu Irlandczykowi, który wykonywał taneczne ruchy wokół cumy. Irlandczyk cieszył się myślą o czekającej go wkrótce wyprawie na ląd w poszukiwaniu baru i ładnych dziewczyn.

Rozwieszona na olinowaniu pranie lekko kołysało się na wietrze. Młody, kilkunastoletni marynarz siedział na pokładzie i pisał list do najbliższych. Skończywszy, zakleił kopertę i włożył ją do kieszeni kurtki.

Na lądzie żołnierze z piechoty i artylerii przyglądali się zapasom mistrzów kompanii. Pogoda była upalna, co skłoniło większość oglądających do ochłodzenia się w rzece. Ci, którzy umieli pływać, wyśmiewali się z brodzących przy brzegu.

Unosząc się spokojnie na wodzie, jak łódź krocząca dumnie naprzeciw wymierzonej w niego strzelby myśliwego, „Cumberland” kołysał się na falach, nieświadomy niebezpieczeństwa zbliżającego się od strony zatoki. Nikt z załogi nie wyobrażał sobie piekła, w którym się znajdują w ciągu najbliższej godziny, ani ilu z nich zginie lub zostanie okaleczonych. Drewno miało się zderzyć z żelazem, co musiało doprowadzić do katastrofy.

„Yirginia”, płynąc pełną parą w dół Elizabeth River, zmierzała w kierunku wód zatoki Hampton Roads. Powolna jak przeciążona barka, brzydka jak blaszana balia przewrócona do góry dnem, była nagle dumą Konfederacji. Okoliczna ludność, która przyglądając się jej przebudowie głośno wyrażała dezaprobatę i sceptycyzm co do możliwości „Yirginii”, stała teraz wzdłuż brzegów rzeki machając i wiwatując. Jeden z marynarzy wciągnął na maszt konfederacką flagę z 1862 roku. Strzelano na wiwat z dział strzegących ujścia rzeki.

Uzbrojenie dawnego „Merrimaca” składało się z dziesięciu przestarzałych armat; teraz zmieniono je na dużo potężniejsze działa gwintowe. Nie było czasu na dziewiczą podróż ani próbę maszynierii lub szkolenie załogi. Stary Buck Buchanan był człowiekiem niecierpliwym. Wydał rozkaz wysłania „Yirginii”, skleconej przez nieprofesjonalnych konstruktorów, do boju. Jej artylerzyści nigdy przedtem nie byli nawet na pokładzie okrętu wojennego, nie wspominając już o udziale w bitwie morskiej.

Buchanan, nie mając do dyspozycji doświadczonych marynarzy, zebrał trzystu dwudziestu ochotników z piechoty i artylerii stacjonującej w Richmond. Tak bardzo zależało mu na dzielnych żołnierzach, że przyjął na pokład nawet pułkownika kawalerii J. T. Wooda.

Podczas kiedy okręt płynął ociążale w stronę nieprzyjaciela, Buchanan zebrał całą załogę i wygłosił zagrzewającą do walki mowę. Na koniec powiedział:

— Na pewno nie będziecie narzekać, że trzymam was daleko od nieprzyjaciela. A teraz — wszyscy na stanowiska!

Porucznik George Morris, oficer „Cumberlanda” i zastępca kapitana Radforda, stojąc obok porucznika Thomasa Selfridga Juniora, wskazał na widniejącą w oddali smugę czarnego



dymu.

— Co o tym myślisz, Tom? Selfridge spojrział przez lornetkę.

— Ta warstwa dymu nad wodą wygląda jak fatamorgana. Nie potrafię powiedzieć, czy się porusza.

Morris oparł lunetę na burcie i spojrział przez nią w dal.

— Wygląda na to, że zbliża się w naszą stronę.

Przez następne dziesięć minut Morris i Selfridge w milczeniu patrzyli na smugę dymu, która nagle wysunęła się z mgły. Okazało się, że dym wydobywa się z komina wielkiego okrętu, który, nie zbacząc z kursu, zbliżał się do „Cumberlanda”, ukazując swój rozchylony dziób. W marynarce Unii wszyscy wiedzieli, że przechwycony przez Konfederatów okręt ma być przebudowany i pokryty dodatkowym żelaznym pancerzem. Nie sądzili jednak, że odbędzie się to tak szybko.

— To jest „Merrimac” — powiedział cicho Morris. Selfridge patrzył przez lornetkę na zbliżającą się Nemezis.

— Płynie w naszą stronę.

— A więc będziemy dziś mieli bitwę.

— Czy mam przekazać wiadomość pozostałym oficerom? Morris kiwnął twierdząco głową.

— I niech dobosze zagrają alarm bojowy.

W ciągu paru chwil zniknęło pranie wiszące na olinowaniach, a suszące się na słońcu żagle zatrzepotały na masztach. Szalupy odciągnięto od statku na płytszą wodę. Na pokładzie rozsypano piasek, w który miała wsiąkać krew. Załoga dobrze wiedziała, że poleje się dużo krwi. Odbezpieczono i naładowano działa. Dziwna cisza zapanowała na statku. Wszystkie oczy zwrócone były w stronę żelaznej bestii, nieuchronnie zbliżającej się do „Cumberlanda”. Marynarze próbowali ocenić szybkość „Yirginii”, inni liczyli tylko jej działa.

Załoga „Cumberland” nie widziała jednak, że pod wodą kryje się ważąca dziesięć tysięcy funtów żelazna ostroga, przymocowana do dzioba „Yirginii”.

— Na razie zostawimy w spokoju fregaty parowe — Buchanan zwrócił się do zastępcy pułkownika Catesby'ego Jonesa — zaczniemy od „Cumberlanda” i „Congressu”.

Jones spojrział na starego Bucka.

— Czy na jednym z tych okrętów nie znajduje się pana brat? Buchanan zasepił się.

— To prawda. Jest kasjerem na „Congressie”.

— Który okręt zaatakujemy jako pierwszy? — zapytał Jones.

— „Cumberland” ma nowe siedemdziesięciofuntowe działa. Chcę sprawdzić, czy nasz pancerz to wytrzyma.

W oczach Jonesa błysnęło zrozumienie.

— Szkoda, że nie mieliśmy takiego działa w trakcie budowy. Moglibyśmy wcześniej zrobić próbę pancerza.

Buchanan zmusił się do uśmiechu.

— Zaraz zobaczymy, jak daje sobie radę.

Piętnaście minut później „Congress” jako pierwszy otworzył ogień. Wystrzelił wszystkimi burtowymi działami. Pociski głucho zadudniły po kazamatach — żelaznych osłonach, chroniących działa „Yirginii”. Wówczas rozpoczął ostrzał „Cumberland” — a wraz z nim artyleria lądowa. Ci, którzy obserwowali bitwę, zastanawiali się nad pochodzeniem dymu, który pojawiał się po uderzeniach pocisków w okręt Konfederacji. Nie mogli wiedzieć, że Buchanan kazał posmarować pancierz tłuszczem zwierzęcym, aby pociski ześlizgiwały się. Smród przypalanego ogniem tłuszczu rozchodził się po całej zatoce jak omen śmierci.

Jedyną szkodą, jaką poniosła „Yirginia”, był przestrzelony łańcuch kotwicy. Pocisk, który go przepołowił, zabił jednego marynarza i wielu ranił.

Żelazny potwór miał jednak przewagę. Ponieważ „Cumberland” cały czas stał na kotwicy, a „Yirginia” zbliżała się od strony dziobu, marynarze z okrętu Unii nie mogli celnie nakierować dział burtowych. „Yirginia” otworzyła ogień dopiero wówczas, gdy znalazła się odpowiednio blisko „Cumberlanda”. Już pierwszy pocisk z siedmiocalowego działa przebił burtę i rozerwał się na pokładzie artyleryjskim, zabijając i raniąc kilkunastu ludzi. Drugi wybuch wśród marynarzy obsługujących dziesięciocalowe działo. Masakrę przeżyli jedynie dowodzący baterią John Kirker oraz młody ładowacz prochu. Kapitan Kirker był jednak ciężko ranny; wybuch urwał mu obie ręce. Mimo to, kiedy znoszono go pod pokład do okrętowego chirurga, Kirker, plując krwią, krzyczał:

— Dajcie im popalić, chłopaki, dajcie im popalić!

Dowodzący walką porucznik Morris stał na pokładzie i bezradnie patrzył na powolną śmierć swojego statku. „Yirglnia” była już blisko, gdy nagle zmieniła kurs. Dopiero wtedy Morris zorientował się, że żelazny potwór chce staranować „Cumberlanda”.

— Płyn prosto na cel i trzymaj kurs — krzyczał Buchanan do swego sternika — Wal w środek, tuż za przednim masztem — sprecyzował.

— Wedle rozkazu, kapitanie — sternik usiłował przekrzyczeć huk dział.

„Wirginia”, po skrócie o dziewięćdziesiąt stopni, zbliżała się do „Cumberlanda”. Z jej kominów wydobywał się czarny dym. Płynęła z największą prędkością, pięć i pół węzła. Jak wielka pięść uderzająca pod wodą, ostroga przebiła zewnętrzną, zrobioną z drewnianych belek ochronę „Cumberlanda”. Pod naporem tak ogromnej masy belki połamały się jak wykałaczki. Po chwili ten sam los spotkał poszycie kadłuba.

Po wojnie, wspominając bitwę, Buchanan mówił, że najbardziej natchniony rozkaz, jaki kiedykolwiek wydał, miał miejsce na pół minuty przed uderzeniem „Yirginii” w „Cumberlanda”. Buchanan krzyknął wówczas:

— Cała wstecz!

Wielkie śruby zatrzymały się, by po chwili zacząć obracać się w przeciwnym kierunku, podczas gdy potężna ostroga, pchana masą niemal tysięcy ton, wbiła się w dolny, mieszkalny pokład „Cumberlanda”. Ci, którzy to widzieli, mówili później: „Przez wybitą dziurę mógłby przejechać koń i powóz”.

„Yirginia” otworzyła teraz bezpośredni ogień z dział na dziobie. Ludzie na pokładzie żaglowca ginęli jak muchy. Woda zaczęła wdzierać się do środka „Cumberlanda”, a jego maszty zakołysały się jak wielkie wahadła. Przez prawie dwie minuty oba okręty trwały w

śmiertelnym uścisku. „Yirginia” nie mogła uwolnić się z objęć „Cumberlanda”, którego dziób, pod ciężarem wlewającej się wody, zaczął się zanurzać. Przez chwilę wydawało się, że fregata pociągnie za sobą na dno żelaznego potwora. Gdyby Buchanan nie kazał odwrócić biegu silników jeszcze przed zderzeniem, „Yirginia” z pewnością zatonąłaby w śmiertelnym uścisku ofiary.

Na szczęście dla „Yirginii” jej potężny taran urwał się z zaczepów. Okręt Buchanana był wolny. „Yirginia” zaczęła się obracać tak, że oba statki zrównały się burtami. Wtedy zmaltretowana załoga „Cumberlanda” poczuła nagle chęć do walki i wypróbowania dział burtowych. Pociski zniszczyły wyloty luf trzech armat „Yirginii”, strzaskały komin, kotwice i wszystkie łodzie ratunkowe. „Cumberland” wycelował dobrze, ale nawet z bliskiej odległości nie był w stanie zadać przeciwnikowi dużych strat, a jego pokład przypominał scenę z horroru. Porozrywane ciała marynarzy leżały w kałużach krwi. Martwe ciała układano jedne na drugich, żeby zrobić miejsce żywym. Ranni, których w pierwszej fazie bitwy zniesiono pod pokład do okrętowego szpitala, nie mieli siły, by uciec przed wlewającą się gwałtownie wodą.

Winston Humbolt, ciężko ranny marynarz, czekał na swoją kolej u chirurga. Jego przyjaciel, Tom Lasser, wracał właśnie po opatrzeniu ręki na górny pokład. Gdy zobaczył Winstona, zatrzymał się, żeby dodać mu otuchy.

— Tom, zostawisz mnie tutaj? — wyszeptał Winston. Lasser pogłaskał głowę przyjaciela.

— Nie, Winny, nie zostawię cię.

Porucznik Morris stał na pokładzie, kiedy żelazny potwór wysłał kolejny pocisk, który trafił w obsługę baterii rufowej. Wybuch rozerwał ludzi na strzępy. Sztywny z przerażenia Morris nie mógł ruszyć się z miejsca. Poczuł, że cały zbryzgany jest krwią, a na mundurze ma strzępy ludzkiego ciała. Ze łzami w oczach patrzył na kanoniera Karla Hunta, który — choć wybuch urwał mu obie nogi — czołgał się do armaty, by po raz ostatni w życiu z niej wystrzelić, i strzelił celnie: pocisk trafił w komin pancernika.

Selfridge, widząc, że Morris traci przytomność, podbiegł do niego i pomógł mu usiąść na zwoju lin.

— George, zostań z nami, potrzebujemy cię. Morris złapał Selfridge'a za ramię.

— Nic mi nie jest, za chwilę przyjdę do siebie. Idź, zobacz, co z działami.

Nagle zerwał się na równe nogi i odepchnął Selfridge'a na bok. Poprzez huk dział usłyszał głos nawołujący do poddania się. Podeszedł do burty i spojrzał w stronę odległej zaledwie o parę jardów, „Yirginii”. Wychylając się z włazu na szczycie kazamaty, Buchanan powtarzał żądanie:

— Poddajcie się!

— Nigdy! — krzyknął Morris — Najpierw zatoniemy! A jego dalsze słowa zagłuszył huk wystrzału z jednego z Dahlgrenów „Cumberlanda”.

Działa żaglowca nie przestawały strzelać w stronę tryumfującej „Yirginii”. Wyglądało to, jakby umierający skorpion bronił się przed śmiercią. Nagle pod siłą wybuchu, uwolniła się z rygli wielka dziobowa armata. Porucznik Selfridge patrzył z przerażeniem, jak działo stoczyło się po pochyłym pokładzie, przygniatając młodego marynarza. Jego zmiażdżone ciało zostało zepchnięte do wody. Po chwili wypłynęło i dryfowało twarzą do dołu, jak symbol

rozgrywającej się tragedii.

Działa „Cumberlanda” odzywały się, dopóki woda nie zalała wylotów luf. Ostatni pocisk z ginącego okrętu wystrzelony został przez siedemnastoletniego marynarza Matthew Tenneya, który stał już po kolana w wodzie. Tenney trafił w przygotowywaną właśnie do strzału armatę „Yirginii”. W chwilę później fala zmyła młodego marynarza. Nie widziano go nigdy więcej.

Dopiero gdy dziób „Cumberlanda” zanurzył się pod wodą, Morris wydał rozkaz:

— Opuścić statek! Pomóc rannym wydostać się za burtę!

— A co z banderą?! — krzyknął młody marynarz.

Morris spojrzał w górę na łopoczące na wietrze gwiazdy i paski.

— Zostawimy ją, żeby wszyscy widzieli.

Odwrócił się i nachylił nad rannym marynarzem, pomagając mu wstać.

Młody doboż imieniem Joselyn przez cały czas bitwy nieustraszenie zagrzewał innych do walki. Dopiero teraz opuścił swoje miejsce i chowając za pasek pałeczki bębna, skoczył do wody. Płynął w stronę brzegu, używając bębna jako koła ratunkowego.

Okręt przechylił się na lewą burtę i zaczął osuwać się pod wodę. Z pokładu mieszkalnego słychać było jęki i krzyki zalewanych przez wodę rannych. Tom Lasser, trzymając wciąż na kolanach głowę przyjaciela, zamknął oczy, oczekując nieuchronnego końca. Utonął razem z Winstonem Humboltem.

Zmaltretowany, zniszczony, ale do końca walczący „Cumberland” poszedł na błotniste dno James River. Nad wodą pozostały tylko maszty i łopocząca flaga.

Załoga „Yirginii” była zgodna co do jednego: żaden okręt nie walczył dzielniej i nie zakończył żywota godniej niż „Cumberland”.

Z jego załogi, liczącej przed bitwą trzystu dwudziestu sześciu ludzi — ocalało zaledwie dwustu sześciu.

Słyszając odgłosy bitwy, kapitan „Cumberlanda” William Radford opuścił natychmiast rozprawę sądu wojennego, w której uczestniczył. W rozpiętym płaszczu wskoczył na konia i pędził przez dziesięć mil, jakby goniły go wilki. Kiedy dotarł do skał nad James River, jego koń był cały spocony.

Radford stanął nad urwiskiem i patrzył z przerażeniem na ludzi walczących o życie i tonących w rzece. Z okazałego niegdyś okrętu nie pozostało nic oprócz wystających nad wodę masztów. Iskierkę otuchy dawała jedynie bandera „Cumberlanda” dumnie łopocząca na wietrze.

Stojący obok koń zaczął się nagle trząść jak liść i słać na nogach. Po chwili upadł na ziemię, wysuwając z otwartego pyska język. Jego oczy zastygły z wyrazem skrajnego wyczerpania, spowodowanego szaleńczą jazdą Radforda. Jazdą spóźnioną i daremną.

Stary Buck Buchanan i załoga „Yirginii”, chociaż zmęczeni i poturbowani bojem z „Cumberlandem”, mieli jednak jeszcze dość siły do walki. Skierowali tę siłę przeciwko kolejnemu okrętowi Unii.

„Congress”, w rozpaczliwej próbie ucieczki na przybrzeżne wody, zbyt płytkie dla

„Yirginii”, sam osiadł na mieliźnie. Buchanan zatrzymał okręt w niewielkiej odległości i otworzył ogień. Kiedy kapitan „Congressu” padł martwy na pokład, jego zastępca wywiesił białą flagę i poddał statek.

Buchanan kazał spuścić łódź ratunkową, jedyną, jaka mu pozostała, i wysłał oficera, aby przejął „Congress”. Ale stary i doświadczony dowódca artylerii na brzegu rzeki nie przerwał ognia. Poddanie się „Congressu” dla niego nie oznaczało rezygnacji z walki.

Stojący na pokładzie Buchanan został poważnie ranny w udo. Wśród towarzyszących mu oficerów było wiele ofiar. Kiedy kapitana znoszono pod pokład, wściekły na artylerię Unii, która nie uznała białej flagi „Congressu” i nie uszanowała ceremonii poddania się, Buchanan rozkazał zniszczyć okręt nieprzyjaciela.

— Spalcie go, spalcie go na popiół! — krzyczał do stojącego obok pułkownika Catesby Jonesa.

Jones natychmiast przekazał rozkaz na pokład artyleryjski:

— Ostrzelać „Congress” pociskami zapalającymi!

Żelazne kule armatnie umieszczono nad rozpalonym paleniskiem i rozgrzano do czerwoności. Wystrzelone w stronę bezbronnej fregaty, w ciągu kilku minut zamieniły ją w płonący stos.

Jones obserwował przerażające widowisko przez lunetę. Ogień dotarł do dział pokładowych; które paląc się, wystrzeliwały same, jakby odpalane przez duchy załogi.

Flota Unii nie miała tego dnia szczęścia. „St. Lawrence”, płynący na pomoc zaatakowanym okrętom, ugrzązł na mieliźnie. Ten sam los spotkał „Minnesotę”. Jak na ironię, żeby dodać jeszcze wstydu do poniesionej klęski, „Roanoke” stał unieruchomiony z zepsutym wałem napędowym.

Trzy ostatnie okręty Unii były jak spętane owce, oczekujące na pojawienie się tygrysa.

Jones podszedł do Buchanana, któremu lekarz okrętowy bandażował nogę:

— Czy mam pana zgodę na kontynuowanie walki, kapitanie? — zapytał. Buchanan patrzył na nasiąkający krwią opatrunek na udzie.

— Powiedziano mi, że „Minnesota” i „St. Lawrence” ugrzęzły na mieliźnie.

Jones przytaknął.

— Wydaje się, że są unieruchomione. Nasi szpiedzy donieśli, że i „Roanoke” ma zepsuty wał napędowy.

Buchanan odwrócił głowę w stronę otwartej klapy, przez którą wpadało światło dnia.

— Za pół godziny będzie za ciemno, żeby cokolwiek widzieć. Myślę, że najlepiej będzie, jeśli wrócimy do portu. „Cumberland” walczył dzisiaj dzielnie i zadał nam sporo strat. Musimy doprowadzić okręt do porządku, zanim jutro uderzymy ponownie.

— Ma pan rację — powiedział Jones. — Jutro też będą zdani na naszą łaskę. Zdażymy ich wykończyć.

— Tak — powtórzył Buchanan — możemy swobodnie poczekać do jutra.

Jones rozkazał sternikowi, żeby płynął do Norfolk. Wracając z pola bitwy lub raczej

pobojowiska, „Yirginia” skierowała się w stronę Hampton Roads. Zostawiła za sobą około dwustu pięćdziesięciu zabitych marynarzy i ponad stu rannych. Była to największa jednorazowa porażka floty Unii.

Parę minut po zachodzie słońca ogień na fregacie „Congress” dotarł do składu z prochem, powodując serię wybuchów. W chwilę później „Congress”, idąc w ślady „Cumberlanda” poszedł na dno James River. Buchanan i Jones mieli poczucie tryumfu. Zwyciężyli, tracąc jedynie dwóch zabitych i ośmiu rannych, i liczyli na dalsze, wielkie sukcesy następnego dnia.

Nie wiedzieli, że nie będzie im dana rola zwycięzców w kolejnej bitwie.

Zanim dym z uszkodzonego komina „Yirginii” zniknął w promieniach zachodzącego słońca i umilkły unoszące się nad Hampton Roads echa ostatnich wybuchów dochodzących z „Congressu”, na horyzoncie Chesapeake Bay pojawił się dziwny złowieszczy okręt.

Nadpłynięcie „Monitora”, pancernika należącego do Unii, było prawdopodobnie największym zbiegiem okoliczności w historii. Następnego dnia „Yirginia”, na północy wciąż nazywana „Merrimakiem”, powróciła na pole bitwy. Trudno wyobrazić sobie zdumienie, kiedy zza kadłuba unieruchomionej „Minnesoty” wysunął się kształt podobny — jak określił go jeden z marynarzy „Yirginii” — do „pudła na kapelusze na tratwie”. Pancernik Unii płynął wprost na okręt Konfederacji. W stronę „Yirginii” wystrzeliły dwa dziesięciocalowe Dahlgreny. Konfederaci odpowiedzieli ogniem. Rozpoczęła się pierwsza w historii bitwa między dwoma pancernikami, która parę godzin później zakończyła się sytuacją patową. Żaden okręt nie chciał się przyznać do porażki, oba uważały się za zwycięzców.

W niecałe dwa tygodnie po historycznej bitwie na wodach Hampton Roads, ratownik Loring Bates badał szczątki „Cumberlanda”. Bates chciał się dowiedzieć, czy „Cumberland” można wydobyć i odbudować. Wrak leżał na głębokości sześćdziesięciu sześciu stóp, przechylony na bok pod kątem czterdziestu pięciu stopni. Jego stan był oślakany. Bates stwierdził, że koszty przedsięwzięcia będą zbyt duże.

Próby wydobywania szczątków okrętu, którym towarzyszyły spory o to, kto ma tego dokonać, trwały aż do końca lat osiemdziesiątych dziewiętnastego stulecia. Potem, mimo historycznej chwały, jaką okrył się „Cumberland” wraz z załogą —jego „grób” pozostał zapomniany. Dopiero w 1980 roku pojawili się ludzie, którzy na nowo odkryli wrak.

## 2.

### **Konfederacka diablica**

**28 listopada 1864**

Wieczór był pogodny, świecił księżyc, a okręt rzucał tajemniczy cień na wodę. Od czasu, kiedy „Cumberland” poszedł na dno w pobliżu Newport News w Wirginii, minął rok i siedem miesięcy. Pilnująca okrętu w porcie ośmioosobowa załoga nie spodziewała się żadnych kłopotów. Większość marynarzy, poza dwójką reperującą zapasową pompę, spała. Dodatkowa pompa była potrzebna po niedawnej przypadkowej kolizji z wojskowym transportowcem, w wyniku której nastąpiło poważne uszkodzenie kadłuba poniżej linii wodnej.

Tuż po północy od strony brzegu wiosłował w stronę statku samotny mężczyzna. Patrzył w górę na wznoszący się nad nim czarny kadłub. Przyjechał do miasta bardzo cicho, przywiązał konia do drzewa przy brzegu i „pożyczył sobie” łódź. Nie widział go nikt z mieszkańców ani ze stacjonujących nieopodal żołnierzy. Mężczyzna wszedł cicho po trapie, trzymając w ręku skórzaną torbę. Poruszał się niczym duch po pokładzie uspiętego okrętu. W ponurym świetle księżyca działa nie wyglądały złowieszczo, były raczej podobne do wielkich martwych zwierząt.

Wszedł do kabiny kapitana, gdzie z podziwem oglądał piękne mahoniowe drzwi. Potem minął kajutę, w której spali strażnicy, i skierował się w stronę maszynowni. Spostrzegł inżynierów, naprawiających pompę, prześlizgnął się więc po cichu i schował za jeden z kotłów. Intruz był inżynierem i doceniał doskonałe urządzenie statku. Przesuwając rękoma po mosiężnych wskaźnikach, przyglądał się zimnym kotłom.

— Jesteś pięknym okrętem — powiedział głośno, a jego słowa brzmiały dziwnie w panującej na statku ciszy. — Wybacz mi to, co teraz zrobię.

Z ciężkim sercem otworzył torbę i wyciągnął z niej duży klucz nasadowy, którym odkręcił śruby mocujące pokrywę otworu odpływowego w zezie. Kiedy uporał się z ostatnią śrubą, poczekał, aby popatrzeć, jak woda, bulgocąc, podnosi się z dna okrętu. Usłyszał nad sobą skrzypienie belek, na które oddziaływał rosnący ciężar dolnej części kadłuba. Brzmiało to jakby statek błagał o ratunek.

Inżynier zignorował to błaganie i wyszedł z maszynowni po drabinie. Kierując się z powrotem w stronę trapu, szczerze żałował swojej potajemnej misji, która miała zakończyć się zatopieniem okrętu. Jednak rozkaz jest rozkazem.

Wsiadł do łodzi i szybko powiosłował w stronę brzegu. Kiedy dotarł na miejsce, zostawił łódź na lasce rwącego prądu. Gdy zniknęła mu z oczu, odwiązał konia od drzewa i odjechał, nie oglądając się za siebie ani razu.

Przerażeni napływem wody do kadłuba, mężczyźni reperujący pompę obudzili głównego inżyniera Williama Lannana. On też nie mógł zrozumieć, co się dzieje. Podjęto wszelkie wysiłki, żeby zapobiec zagrożeniu, ale poziom wody wciąż wzrastał.

Wezwano holownik, żeby przeciągnąć okręt na płytszą wodę, ale przybył zbyt późno. O siódmej rano z wody wystawały tylko maszty, które wyglądały jak pazury usiłujące bezskutecznie zaczepić się o niebo. Pod ciśnieniem wody powietrze, znajdujące się wewnątrz statku, z sykiem wydobywało się przez wszystkie otwory. Brzmiało to jak ostatnia śmiertelna

pieśń. Wkrótce na powierzchni pozostały już tylko bańki powietrza. Kadłub okrętu dotknął błotnistej dna i zaczął się w nim pogrążyć. Brudny szlam miał stać się całunem śmiertelnym statku.

W ten sposób zakończył żywot pierwszy w dziejach państwowy okręt piracki.

Dwa i pół roku wcześniej, 22 marca 1862 roku, Thomas Dudley, konsul Unii w Liverpoolu w Anglii, stał na tamie i przyglądał się, jak „Oreto” wypływa w morze. Północny wiatr przyniósł mżawkę i Dudley musiał wciąż przecierać szkła lornetki. Poszukiwał okrętów, budowanych w brytyjskich stoczniach i — pomimo prawa morskiego, które zabraniało zbrojenia okrętów wojennych obcych państw, będących w stanie wojny — potajemnie sprzedawanych Konfederatom.

„Oreto” był pięknym okrętem, rzekomo zbudowanym dla marynarki włoskiej. Pochylone do tyłu kominy i maszty, nawet gdy stał na kotwicy, sprawiały wrażenie jak gdyby płynął. Zaprojektowany do bardzo szybkich rejsów, miał wiele innowacji. Jedną z nich była śruba napędowa, którą można było podnieść ponad powierzchnię wody. Dzięki temu, kiedy okręt płynął pod żaglami, zmniejszony opór wody pozwalał oszczędzać węgiel.

Dudleyowi okręt wydawał się zbyt mały na potrzeby floty konfederackiej — miał zaledwie dwieście dwanaście stóp długości i dwadzieścia siedem szerokości.

Zachwycając się jego linią, konsul doszedł do wniosku, że „Oreto” jest zbyt piękny, by mógł być naprawdę groźny. Nie przewidywał, że będzie to jeden z najskuteczniejszych w boju niszczycieli Stanów Południowych.

Dudley obserwował, jak holownik wyprowadza okręt z wąskiej zatoki.

— Wygląda to na próbny rejs — zwrócił się do asystenta, stojącego obok we mgle z nieszczęśliwą miną. — Jego kapitan James Duguid jest Brytyjczykiem i z tego co wiem, nie ma żadnych powiązań z Konfederatami.

Towarzysz Dudleya, chudy chłopak, który wyglądał najwyżej na dwadzieścia lat, wskazał na kilka obecnych na pokładzie kobiet.

— One-na pewno nie należą do konfederackiej marynarki.

— Tak, ten statek wygląda dość niewinnie — powiedział Dudley — ale mimo wszystko, gdy powróci do portu, będziemy go obserwować.

— Chętnie podejmę się tego zadania — obiecał rozmówca konsula, zerkając jednocześnie w stronę pobliskiego pubu; kusił go perspektywa wypicia szklaneczki whisky w ciepłym wnętrzu.

Dudley spojrział na oddalający się statek, po czym zwrócił się do zmokniętego towarzysza:

— Wracamy do konsulatu. Chcę natychmiast napisać sprawozdanie dla naszej ambasady w Londynie.

Rozczarowany chłopak tylko wzruszył ramionami:

— Jak pan sobie życzy.

Wyglądający jak rasowy koń, „Oreto” minął boje podejściowe do portu i zwiększając prędkość, skierował się na zachód od Liverpoolu. Kiedy ład zniknął w gęstej mgle, kapitan wydał rozkaz zatrzymania okrętu.



— Pilot jest przy burcie — kapitan zwrócił się do pierwszego oficera — pomóżcie kobietom zejść do łodzi.

Podszedł do trapu, po którym schodziły, i wręczył każdej z nich pięć złotych gwinei:

— Dziękujemy za towarzystwo, drogie panie — kapitan był wyjątkowo uprzejmy — przykro mi, że musicie nas opuścić.

Młoda dziewczyna o ciemnych oczach zwróciła się do Duguida z uśmiechem:

— To najłatwiejsze pieniądze, jakie zdarzyło mi się zarobić. Niech pan pamięta o mnie przy następnej wizycie w Liverpoolu. Duguid pocałował dziewczynę w rękę.

— Może pani na mnie liczyć.

Odsunął się i obserwował schodzące kobiety, a kiedy odpłynęły, kapitan zdjął kapelusz, po czym zwrócił się do sternika:

— Płyn na południowy zachód, dopóki nie podam ci właściwego kursu. Odwracając się do pierwszego oficera, powiedział:

— Podnieście śrubę i wciągnijcie żagle. Czeka nas długa podróż, trzeba oszczędzać węgiel.

Miesiąc później „Oreto” przyplłynął do portu Nassau na Bahamach. Nie zdążył nawet rzucić kotwicy, a już jego pojawienie się wzbudziło kontrowersje. Konsul Unii natychmiast wystosował protest do władz brytyjskich. Twierdził, że „Oreto” został uzbrojony na wodach brytyjskich i żądał zatrzymania statku. Anglicy, którzy byli zwolennikami Konfederacji, odpowiedzieli, że statek nie jest uzbrojony i nikt nie planuje zabrania na pokład broni.

Chłodny powiew wyspiarskiego wiatru poruszał lekko firankami w biurze gubernatora Wysp Bahama, C. J. Bayleya. Jedyne wyposażenie pokoju było wielkie tekowe biurko z miedzianym blatem. Przy biurku stały dwa krzesła z wysokimi sztywnymi oparciami; na jednym z nich siedział chudy mężczyzna o wąskiej twarzy.

Samuel Whiting, konsul Unii w Nassau, dowodził swoich racji.

— „Oreto” jest kanonierką, to całkiem oczywiste. Bayley popijał herbatę z filiżanki z chińskiej porcelany.

— Każdy statek z działem można nazwać kanonierką. Nie mamy żadnych dowodów, że „Oreto” jest uzbrojony.

— Pan wie, że w istocie należy do Konfederacji — powiedział ze złością konsul.

— Nic mi o tym nie wiadomo — twarz gubernatora poczerwieniała. — I co więcej, moje biuro nie otrzymało z Londynu żadnych informacji na ten temat.

Gubernator podniósł się zza biurka.

— Teraz, jeśli pan pozwoli, chciałbym udać się na mecz krykieta.

Whiting, zdenerwowany prokonfederackimi sympatiami Bayleya, szybko opuścił pokój.

Jednak nie wszyscy Anglicy sympatyzowali z Jeffersonem Davisem i rządem w Richmond. Pewien komandor marynarki brytyjskiej i zwolennik Unii zarazem, podejrzewając przestępstwo, zatrzymał „Oreto”. Gubernator stwierdził jednak, że jest to okręt brytyjski, pływający pod banderą z krzyżem świętego Jerzego, i dał rozkaz natychmiastowego

uwolnienia go. Co chwila pojawiały się nowe oskarżenia i argumenty w obronie „Oreto”. Zatrzymano go ponownie i ponownie szybko uwolniono. W końcu skierowano sprawę do sądu na Bahamach.

Udając chodzącą niewinność, kapitan Duguid zeznał, że nie widzi nic nietypowego w wyposażeniu statku. Zgodził się, że „Oreto” mógłby być świetną kanonierką, ale bez dział jest tylko zwykłym statkiem kupieckim. Sędziego zadowoliła odpowiedź kapitana i „Oreto” został znów uwolniony.

Wtedy Duguid przekazał potajemnie okręt Johnowi Maffittowi, młodemu oficerowi Konfederacji, który miał już za sobą sukcesy w przełamywaniu blokady morskiej. Wypełniając w ten sposób swoją misję, pierwszym nadarzącym się parowcem Duguit odpłynął do Anglii.

John Newland Maffitt był synem marynarza. Do marynarki Unii wstąpił w wieku trzynastu lat jako asystent pokładowy. Interesowały go prądy morskie i podwodna hydrografia. Po otrzymaniu stopnia porucznika, spędził piętnaście lat badając wybrzeże wschodnie i zatokę. Każdą zatoczkę na wschodnim i południowym wybrzeżu, od Portsmouth w stanie Maine do Galveston w Teksasie, znał jak własną kieszeń.

Był przeciętnego wzrostu, ale trzymał się prosto, co dawało złudzenie, że jest znacznie wyższy niż w rzeczywistości. Miał wydatną brodę, pokrytą gęstym czarnym zarostem, i zawadiacki błysk w oczach. Wydawało się, że jego wzrok nieustannie szuka czegoś na horyzoncie. Inteligentny, przebiegły jak lis, John Newland Maffitt był — po Raphaelu Semmesie, pływającym na „Alabamie” — najlepszym laipaczem blokad. Wśród dawnych przyjaciół z marynarki Unii budził strach i respekt zarazem. Maffitt był też stuprocentowym dżentelmenem.

Nie czekając, aż ktoś zechce znowu zatrzymać okręt, wymknął się z portu, umiejętnie omijając jednostki Unii, i popłynął w stronę małej, nie zamieszkałej wysepki. Tam już oczekiwał „Prince Albert”, przybrzeżny szkuner z przygotowanymi działami i amunicją. Natychmiast po zakotwiczeniu przeniesiono broń na „Oreto”.

Pośpiech dużo kosztował Maffitta, ponieważ nie zdążył zgromadzić wystarczająco licznej załogi. Miał tak mało rąk do pracy, że oficerowie razem ze zwykłymi marynarzami musieli prznosić działa. Ale już 16 sierpnia 1862, mając na pokładzie sześć sześciocalowych i dwa siedmiocalowe działa oraz dwunastofuntową haubicę, „Oreto” został oficjalnie przemianowany na CSS „Florida” i włączony do marynarki Konfederacji.

Pierwsza podróż „Floridy” okazała się koszmarem. „Prince Albert” nie dostarczył ekwipunku potrzebnego do odpalenia dział. Najnowszy niszczyciel Południa w istocie był więc bezbronny. Sytuacja, w której znajdował się Maffitt, ze złą szybko zmieniała się w jeszcze gorszą. Podczas przeładowywania broni, i tak nieliczna załoga została zdziesiątkowana przez żółtą febrę. Kiedy okręt opuszczał wreszcie rejon Wysp Bahama, na pokładzie niósł śmiertelną zarazę.

Maffitt popłynął do Hawany, żeby zostawić tam chorych marynarzy, ale władze Kuby, w obawie przed zarazą, nie pozwoliły mu rzucić kotwicy. Gdy Kuba zniknęła na horyzoncie, Maffitt poczuł ból w stawach — a to mogło oznaczać tylko jedno — atak żółtej febry.

Przez większą część podróży, zbyt słaby, żeby się podnieść, Maffitt leżał bezradnie w swojej kajucie. Zdawał sobie sprawę, że — przy zdziesiątkowanej załodze — jedyną szansą ocalenia jest ominięcie blokady Unii i skierowanie się do jakiegokolwiek południowego portu, zanim Jankesi odkryją i wykorzystają beznadziejną sytuację „Floridy”. Było to — także

w normalnych warunkach — prawie niemożliwe, a niezdolność do walki sprawiała, że taki wyczyn był jeszcze bardziej ryzykowny. Maffitt podjął jednak taką decyzję i rozkazał pierwszemu oficerowi, porucznikowi Jubalowi Haverleyowi, żeby „Florida” wzięła kurs na Mobile w Alabamie.

Późnym popołudniem 4 września 1862 roku, po trzydniowej podróży z Hawany, Maffitt ujrzał wreszcie ruiny latarni morskiej przy wejściu do zatoki Mobile w pobliżu fortu Morgan. Dostrzegł również trzy, blokujące port, okręty wojenne Unii. Maffitt, zbyt słaby po kolejnym ataku żółtej febry i bardziej przypominający ducha niż człowieka, nie mógł jeszcze chodzić o własnych siłach. Siedząc na krześle na pokładzie rufowym, przyglądał się ciężko uzbrojonym okrętom przeciwnika, zakotwiczonym na odcinku piętnastu mil, które dzieliły „Floridę” od konfederackich dział z fortu Morgan.

Maffitt zwrócił się do porucznika Johna Striblinga, który przedtem, razem z Raphaellem Semmesem, pływał na niszczycielu „Sumter”, i teraz zgłosił się do służby głównie po to, żeby wrócić do Karoliny Południowej, gdzie miał narzeczoną.

— Jak pan ocenia sytuację?

Stribling spojrział ponuro na okręty przeciwnika.

— Nasza załoga składa się z chorych i kalek, nie jesteśmy w stanie zaatakować. Mogą nas wysłać do nieba w ciągu paru minut.

— A więc sądzi pan, że nie mamy szansy przedostać się do zatoki Mobile?

— Mamy, ale tylko po zapadnięciu zmroku. Maffitt pokręcił głową.

— Błądząc po omacku w poszukiwaniu toru wodnego, na pewno utkniemy na mieliźnie.

— Równie dobrze możemy statek zakotwiczyć i spalić go — powiedział Stribling ponuro.

Maffitt spojrział w stronę okrętów Unii i zamyślił się.

— Jestem hazardzistą, lubię wyzwania — powiedział po chwili — wierzę, że możemy zablefować.

Stribling popatrzył na niego ze zdziwieniem.

— Nasz okręt jest bliźniaczo podobny do pewnej brytyjskiej kanonierki. Wciągniemy brytyjską banderę i popłyniemy wprost na ich spotkanie.

W ciągu kilku minut Maffitt zebrał nielicznych oficerów, którzy byli w stanie poruszać się o własnych siłach.

— Płyniemy do zatoki — ogłosił. — Wciągnijcie brytyjską flagę. Każda minuta, podczas której możemy oszukać kapitanów okrętów Unii, jest cenna. W momencie kiedy otworzą ogień, dajcie całą naprzód. Cała załoga łącznie z chorymi pójdzie pod pokład. Na górze zostaną ze mną tylko oficerowie.

Nie usłyszał ani słowa protestu. Ludzie poszliby nawet do piekła za Johnem Newlandem Maffittem.

— Panie Stribling, czy mógłby mi pan wyświadczyć przysługę i przywiązać mnie do relingu?

— Ależ, kapitanie, jeśli statek pójdzie na dno...

— Wówczas zatonej razem z nim — powiedział Maffitt, uśmiechając się gorzko. Potem zwrócił się do Jamesa Billupsa i Samuela Sharkeya, dwóch najodważniejszych sterników „Floridy”.

— Panowie, chciałbym żebyście kierowali nasz okręt w stronę największego okrętu eskadry Unii. Celujcie prosto w jego dziób.

— Tak jest, kapitanie — odpowiedział Billups — niech pan powie jedno słowo, a przetniemy go na pół.

Kapitan „Winony”, pierwszego okrętu Unii, do którego zbliżyła się „Florida”, podszedł do relingu i zawołał:

— Podajcie nazwę statku!

— Okręt Jej Królewskiej Mości „Vixen”.

Kapitan „Winony”, zaufał słowom Maffitta i przekazał pozostałym okrętom sygnał, że obca jednostka nie ma złych zamiarów.

— Jeden mamy już za sobą, zostały jeszcze dwa — powiedział Maffitt kiedy „Florida” przepływała obok „Winony”. Kapitan kolejnego okrętu Unii „Rachel Seaman”, również dał się nabrać, nie widząc nic podejrzanego w brytyjskim okręcie, którego działa sterczały beczynnym bez żadnego nadzoru. Ostatnią przeszkodą była „Oneida”, wielka korweta z dziesięcioma działami. Jej kapitan komandor George Preble nie chciał ryzykować i rozkazał swoim sternikom obrócić okręt w stronę brytyjskiego intruza.

Na dole, w maszynowni „Floridy” marynarze, nieświadomi rozgrywającego się na górze dramatu, umorusani pyłem węglowym, dokładali do pieca jak szaleni. Nowe maszyny odpowiedziały nagłym zrywem, który spowodował, że „Florida” popędziła przez fale, zostawiając za sobą burzę piany.

Billups i Sharkey, mocno uczeplieni drążków koła sterowego, skierowali „Floridę” wprost na kadłub „Oneidy”. Komandor Preble, widząc, że Anglik chce staranować jego okręt, kazał włączyć całą wstecz. Zaczynał rozumieć, że obcy okręt na pewno nie należy do floty brytyjskiej. Wyglądał jednak zbyt elegancko i niewinnie jak na okręt Konfederatów. Widząc kapitana na pokładzie, Preble zasalutował...

— Zatrzymajcie się! Co to za statek?

Maffitt jak w hipnotycznym transie przyglądał się wielkim jedenasto-calowym działom i załodze gotowej w każdej chwili do strzału. Wiedział, że przekroczył punkt, z którego nie ma powrotu. Obydwa okręty znajdowały się teraz w jednej linii, dzieliło je tylko sto jardów. Preble rozkazał wystrzelić w stronę dziobu „Floridy”; drugi strzał rozbryztał tylko wodę wokół pędzącego statku. Maffitt rozgrywał ostatnią rundę swej gry, w której stawką była „Florida” wciągnięta niespodziewanie w wir bitewny. Jej los był w rękach przeznaczenia.

„Oneida” wystrzeliła z dział burtowych. Pociski uderzyły w okręt Konfederacji. Maffitt i jego załoga mieli jednak szczęście, ponieważ działa „Onedy” celowały wysoko. Gdyby lufy dział skierowane były niżej, żywot „Floridy” już tego dnia zakończyłby się na dnie zatoki. Pociski roztrzaskały łódzie ratunkowe i reling, z olinowania zostały tylko strzepy. Płonące szczątki spadały na pokład, chyba tylko cudem omijając Maffitta. W ciągu paru chwil piękny statek zmienił się w brzydkie kaczątko.

Działa Unii celowały teraz w najbardziej podatne na zniszczenie części „Floridy”. Jeden z pocisków przebił prawą burtę tuż nad linią wodną, rozbił kocioł, urwał głowę jednemu z ludzi

Maffitta, zranił dziewięciu innych, aż w końcu przebił także lewą burtę, wrywając w niej dziurę wielkości konia. Gdyby stało się to chwilę później, „Florida” poszłaby na dno.

Maffitt, spokojny jak gdyby obserwował paradę a nie bitwę, zawołał:

— Panie Stribling, już czas, żebyśmy pokazali im, kim jesteśmy. Zdejmijcie brytyjską flagę i wciągnijcie naszą.

Sternik Sharkey skoczył na pokład i — choć przed chwilą jakiś odłamek urwał mu palec — nie zwracając uwagi na ból i krew chwycił fał i wciągnął flagę na maszt. Kiedy na „Floridzie” zatrzepotała konfederacka flaga, oficerowie Unii pojęli wreszcie, jak haniebnie dali się oszukać. Chcąc ratować swoją reputację podjęli wszelkie wysiłki, by zniszczyć okręt nieprzyjaciela.

„Winona” i „Rachel Seaman” otworzyły ogień ze wszystkich dział. Jeden pocisk zniszczył kuchnię okrętową „Floridy”, inny rozerwał się koło lewego trapu. Odłamki zasypały okręt i morze wokół. Na domiar złego marynarze z „Oneidy” strzelali do każdego, kto tylko pokazał się na pokładzie. Ludzie, którzy na rozkaz Maffitta poprawiali żagle, zostali podziurawieni kulami. Pięciu z nich zdołało zejść pod pokład o własnych siłach; położono ich obok chorych na żółtą febrę.

Wreszcie szybsza „Florida” zaczęła oddalać się od okrętów przeciwnika. Jednak jeszcze dwadzieścia jeden jedenastocalowych pocisków trafiło w bezbronny okręt. Wydawało się, że kolejna burtowa salwa „Oneidy” zmiecie „Floridę” z powierzchni wody. A jednak, ku zdumieniu marynarzy Unii, cel, do którego strzelali tak zawzięcie, mknął dalej i mimo oczywistych ran i szkód, nie miał zamiaru się poddać.

Maffitt, nie zważając na nieustające wybuchy i detonacje, głosem zupełnie pozbawionym strachu wydawał sternikom rozkazy. Później oficerowie „Oneidy” opowiadali, że podczas bitwy widzieli siedzącego przy burcie człowieka, który wyglądał tak spokojnie, jak gdyby obserwował wyścigi konne. Mówili o tym z najwyższym podziwem.

Przez ponad godzinę nieprzyjaciel ścigał „Floridę” i nękał ogniem — tym śmieiej, że sam nie był i nie mógł być przedmiotem ostrzału. „Florida” płynęła jednak z prędkością czternastu węzłów i jej odległość od okrętów Unii szybko się zwiększała. Marynarze Unii po każdym strzale musieli teraz zmieniać ustawienie celowników.

Tymczasem Fort Morgan był coraz bliżej. Żołnierze Konfederacji ustawieni na wałach ochronnych, witali okrzykami swój okręt. Ich działa były nabite i gotowe do strzału, jeśli tylko okręty Unii odważyłyby się podpłynąć bliżej. Nadzieje Konfederatów rosły: wrogie pociski nie trafiały już we „Floridę”, tylko rozbryzgiwały wodę daleko od jej burt.

Jakkolwiek wydawało się to nieprawdopodobne — stał się cud. Maffitt postawił wszystko na jedną kartę i wygrał. Okręty wojenne Unii zawróciły, gdy tylko z Fortu Morgan wystrzelono w ich kierunku pierwszy pocisk. „Florida” była wreszcie bezpieczna.

Maffitt odwiązał się od relingu i chwiejnie stanął na nogi. Natychmiast otoczyli go oficerowie, którzy podczas całego pościgu ani na moment nie opuścili swoich stanowisk.

— Panowie — powiedział Maffitt, szeroko się uśmiechając — jeśli nasze zapasy rumu nie zostały uszkodzone, proponuję, żebyśmy się nimi zajęli.

Maffitt nie zapomniał też o sternikach. Uścisnął dłoń Jamesa Billupsa, który dzielnie manewrował pośród deszczu pocisków.

— Moje gratulacje, Billups. Jesteś dzielnym człowiekiem.

— Pan nawet nie wie, jak jestem szczęśliwy, że mogłem służyć pod pańską komendą — odparł całkiem szczerze i bez wahania Billups.

— Uważajcie na boje, chłopcy. Podpłyniemy z drugiej strony fortu Morgan i tam rzucimy kotwicę.

Maffitt polecił zmniejszyć szybkość i „Florida” majestatycznie wpłynęła do zatoki Mobile. W porannej bryzie łopotała flaga. Żołnierze z Fortu Morgan witali okręt radosnymi okrzykami. Zabrzmiały salwy na wiwat. Maffitt i jego załoga osiągnęły coś, co wydawało się niemożliwe. Gratulacje posypały się z całego Południa. Dumna była też Anglia, której dziełem był okręt. Wszyscy podziwiali „Floridę” za pokonanie takich przeciwności losu. Fascynacji nie ukrywali nawet nieprzyjaciele z Północy. Znany z ciętego języka, admirał Unii David Porter był pod wielkim wrażeniem wyczynów Maffitta. Powiedział:

— Nigdy nie byłem świadkiem wydarzeń, w których człowiek okazałby więcej energii lub odwagi.

Reperacja tysiąca czterystu ran „Floridy” zajęła trzy i pół miesiąca. Dopiero 16 stycznia 1863 roku Maffitt zdołał wydostać się z zatoki Mobile i przemknąć podczas silnego sztormu przez blokady Jankesów. „Florida” rozpoczęła wówczas swoją pierwszą podróż jako państwowy okręt piracki, otwierając tym samym nowy, wielki rozdział w dziejach marynarki.

— Ma na maszcie gwiazdzistą flagę — powiedział Maffitt, przyglądając się pełnym wdzięku kształtom klipra, który rozwinął wszystkie żagle — wystrzelcie pocisk przed dziobem.

Z wylotu dwunastofuntowej haubicy wyleciał pocisk, który spadł pięćdziesiąt jardów przed dziobem klipra.

— Już zrozumieli, o co chodzi — zameldował pułkownik Charles Morris, zastępca Maffitta — ustawiają się dziobem do wiatru.

— Wydaje się, że mają duże obciążenie — zauważył Maffitt. Kiedy „Florida” podpłynęła bliżej, samotny marynarz na pokładzie wywiesił białą flagę.

— Tym razem obędzie się bez pościgu — powiedział wesoło Maffitt. Zwrócił się do Morrisa:

— Proszę wejść na pokład i przejrzeć list przewozowy.

— Tak jest, kapitanie.

Morris szybko zebrał załogę i opuścił łódź na fale. Kiedy podpływał do jankeskiego statku, przeczytał nazwę na prawej burcie, wypisaną złotymi literami. Kliper nazywał się „Jacob Bell”. Pomyślał, że statek, który nosi imię człowieka, to zły znak.

Kapitan Charles Frisbee, nieprzystępny mieszkaniec Nowej Anglii, czekał na Morrisa na pokładzie.

— Nie powiem: „witajcie na pokładzie”, powiem: „niech was diabli wezmą” — zaczął kapitan „Jacobella”.

— Jestem pułkownik Charles Morris z CSS „Florida”, której kapitanem jest John Maffitt — Morris był bardzo oficjalny — konfiskujemy wasz statek.

— Słyszałem o waszym diabelskim okręcie — przerwał kapitan — i o Maffittcie też słyszałem.

- Mogę prosić o list przewozowy? Kapitan podał Morrisowi plik papierów.
- Wiedziałem, że będziecie o to pytać. Morris przejrzał wykaz ładunków.
- Widzę, że macie tu duży transport herbaty. Kapitan „Jacob Bella” przytaknął:
- Jest wart półtora miliona dolarów. Morris nie ukrywał swojego zdziwienia:
- Szkoda, że ta herbata nigdy nie znajdzie się w filiżankach.
- Czy to znaczy, że mam zostawić ładunek w obcym porcie?
- Niestety, kapitanie, nie możemy ryzykować konfrontacji z flotą Unii.
- Chcecie zatopić okręt? — wymamrotał z wściekłością kapitan.
- Chcemy go spalić.

Przeniesiono zapasy żywności i rzeczy wartościowe na pokład „Floridy” i „Jacob Bell” stanął w ogniu. Widok płomieni ogarniających tak piękny okręt przynębił Johna Maffitta. Stary wilk morski nie lubił patrzeć na śmierć okrętu, jakiegokolwiek okrętu. I nie ucieszył go fakt, że „Jacob Bell” jest prawdopodobnie najcenniejszym łupem, jaki kiedykolwiek przechwycili piraci Konfederacji-

Pierwszy rejs „Floridy” zakończył się nadspodziewanym sukcesem. Maffitt miał niezwykły talent w wyszukiwaniu i przechwytywaniu okrętów handlowych Unii. W ciągu sześciu miesięcy pojmał dwadzieścia pięć statków handlowych, a łączna wartość ich ładunku wynosiła prawie pięć milionów dolarów. Większą ilością morskich zdobyczy mógł poszczycić się tylko Raphael Semmes i jego „Alabama”.

Dwa z przechwyconych statków uzbrojono, dano im nową załogę, po czym zaczęły pływać jako okręty pirackie. Dowódcą jednego z nich był wszędobylski Charles Read, który walczył w bitwie o Nowy Orlean i dowodził baterią dział na statku „Arkansas”. Read, zanim został złapany podczas napaści na port w Nowej Anglii, pojmał dwadzieścia jeden statków.

W sierpniu 1863 roku silniki „Floridy” wymagały przeglądu, kadłub zaś dokładnego oczyszczenia z glonów, które kilkucalową warstwą oblepiły spód. Maffitt wolał, żeby te prace wykonano w dokach angielskich, z powodu konfliktu między Konfederacją i Wielką Brytanią było to jednak niemożliwe. Tak więc „Florida” popłynęła do francuskiego portu w Breście.

Reperacje miały trwać tylko osiemnaście dni, ale kłopoty z Francuzami przeciągnęły czas napraw do pięciu miesięcy. Maffitt miał w tym czasie nawroty żółtej febry, musiał więc poprosić sekretarza Marynarki Konfederacji o zwolnienie go z dowództwa. Ostatecznie „Floridę” przejął zastępca Maffitta, zawsze lojalny wobec swego kapitana, Charles Morris.

W lutym 1864 roku Morris z nową, mało doświadczoną załogą wypłynął z Brestu w drugi wielki rejs „Floridy”. Zdobycze były tym razem mizerne, ponieważ pirackie rejsy „Floridy” i „Alabamy” spowodowały wzrost stawek ubezpieczeniowych, przez co większość statków, zarejestrowanych pod banderą amerykańską, pozostawała w portach. Po pojmaniu jedynie trzynastu okrętów pułkownik Morris popłynął do portu w Bahii, w Brazylii, w celu uzupełnienia zapasów żywności i węgla. Na nieszczęście dla Morrisa i „Floridy”, w porcie zakotwiczony był okręt wojenny Unii USS „Wachusett”, pod dowództwem Komandora Napoleona Collinsa.

— Że też w neutralnym porcie musieliśmy trafić na ten diabelski okręt — Collins zwrócił się do konsula Stanów Zjednoczonych w Bahii, Thomasa F. Wilsona, kiedy ten odwiedził „Wachusett”.

— Czy nie możecie go rozwalić po wyjściu z portu — zapytał Wilson. Komandor Collins przyglądał się „Floridzie” przez lornetkę.

— Jest szybsza od nas. Jeśli wymknie się podczas bezksiężycowej nocy, nie ma szans, żeby ją dogonić.

— Do cholery — powiedział Wilson — jeśli nie zdołamy jej zniszczyć,

Bóg jeden wie, ile jeszcze splądruje i spali niewinnych okrętów handlowych.

Collins nie odpowiedział. Zdawał się bardzo intensywnie o czymś myśleć.

— Musicie coś zrobić, zanim ucieknie — nalegał Wilson.

— Jak pan myśli, jakie będzie stanowisko Brazylii, jeśli zaatakujemy „Floridę” teraz w tym porcie?

— Prawdopodobnie zagrożą, że wysadzą was w powietrze — odpowiedział Wilson — ale wątpię, czy naprawdę to zrobią. Poza tym, ja będę wezwany do Waszyngtonu, a pan stanie przed sądem wojennym za wywołanie międzynarodowego skandalu.

Collins odsunął od oczu lornetkę i uśmiechnął się przebiegle:

— Szkoda. Łatwo byłoby ją przejąć. Większość załogi i oficerów wyszła na ląd. Słyszałem, że kapitan Morris wraz z oficerami udali się do opery.

— Mamy przed sobą niezwykłą okazję, komandorze. Bez względu na osobiste konsekwencje, musimy spełnić naszą powinność. Collins zwrócił się do pierwszego oficera:

— Panie Rigsby!

— Słucham, kapitanie.

— Odszukaj głównego inżyniera i powiedz mu, żeby rozgrzał silniki. Rigsby spojrzał z podziwem na kapitana:

— Atakujemy „Floridę”?

— Mam zamiar ja staranować i na miejscu zatopić. Na twarzy Wilsona pojawił się chytry grymas:

— Będę szczęśliwy, mogąc bronić pańskiego argumentu, że był to tylko niefortunny wypadek.

Collins odwrócił się w stronę steru:

— Żeby nie mieli wątpliwości, kogo powiesić, sam będę sterował okrętem, a pan stanie u mojego boku.

— Będzie to dla mnie zaszczyt — odpowiedział bez wahania Wilson.

Następnego ranka, tuż przed świtem, „Wachusett” cicho podniósł kotwice i ruszył w stronę „Floridy”, która stała pomiędzy dwoma brazylijskimi okrętami wojennymi, co miało zapobiec niespodziewanej konfrontacji pomiędzy okrętami Unii i Konfederacji. Z Collinsem u steru, „Wachusett” ominął okręt brazylijski i szedł na zderzenie z niczego nie spodziewającą się „Floridą”. Widząc wynurzający się z ciemności okręt jankeski, strażnik na pokładzie „Floridy” podniósł alarm. Niestety, było już za późno. Zanim załoga zdążyła zerwać się z hamaków i załadować działa, „Wachusett” uderzył we „Floridę”, niszcząc jej osprzęt, relingi, a także główny maszt.



Collins w ciemności źle jednak obliczył odległość. Zamiast uderzyć dziobem w śródkręcie, co spowodowałoby natychmiastowe zatopienie okrętu, „Wachusett” drasnął tylko nieprzyjaciela, nie czyniąc mu wiele szkód. Marynarze Collinsa zasypali „Floridę” gradem pocisków z broni ręcznej, wystrzelono też z dwóch dział burtowych — choć nie było takiego rozkazu. W ogólnym zgiełku Collins krzyknął do załogi „Floridy”, żeby poddała się, jeśli nie chce być wysadzona w powietrze.

Porucznik Thomas Porter, zastępujący Morrisa pod jego nieobecność, nie miał innego wyjścia jak poddać się. Jego działa były nie załadowane, połowy załogi nie było na pokładzie, a marynarze „Wachusetta” strzelali do wszystkiego, co się rusza. Porter naradził się z nielicznymi oficerami, którzy nie popłynęli na ląd, i wszyscy uznali, że jakakolwiek próba obrony zakończy się tylko bezsensownymi stratami w ludziach. Ociągając się Porter opuścił konfederacką flagę.

Collins wziął bezbronną „Floridę” na hol i w ciągu kilku minut okręt został wyciągnięty z portu. Odgłosy wystrzałów zaalarmowały jeden z brazylijskich okrętów wojennych. Kiedy jego kapitan odkrył prawdę o ataku na „Floridę”, co godziło w neutralność wód brazylijskich, rozkazał wziąć na cel „Wachusetta”. Collins zignorował protest i odmówił oddania zdobytego okrętu. Kiedy słońce ginęło za horyzontem, „Wachusett” był już na otwartym morzu, ciągnąc za sobą więźnia.

Konsul Wilson został na okręcie „Wachusett” do momentu przybycia do Stanów Zjednoczonych. Decyzja pozostania na pokładzie okazała się dla niego zbawienna. Wzburzeni bezczelnym naruszeniem ich neutralności, mieszkańcy Bahii splądrowali i spalili konsulat Unii. Gdyby Wilson pozostał w Bahii, zawisłby niewątpliwie na najbliższej latarni.

„Wachusett” doholował pojmaną „Floridę” do Hampton Roads i przycumował ją w Newport News. Jakiś czas później piracki okręt Konfederacji — stojąc na kotwicy — zatonął w tajemniczych okolicznościach. Chodziły plotki, że „Floridę” staranował w nocy jakiś transportowiec wojenny. Prawda jednak, wyszła na jaw dopiero pewnego letniego wieczoru 1872 roku, kiedy John Maffitt został zaproszony na kolację przez admirała Portera.

Podczas przyjemnego wieczoru, popijając brandy i paląc cygara na werandzie w domu starego wilka morskiego, Maffitt patrząc na Portera zapytał:

— Admirale, czy mógłbym dowiedzieć się prawdy o zatopieniu „Flo-ridy”?

Porter uśmiechnął się przebiegle:

— Oczywiście. Upłynęło wystarczająco dużo czasu.

— Więc to nie był wypadek?

— Nie — Porter pokręcił głową — prezydent Lincoln był bardzo niezadowolony, otrzymując protesty z całego świata przeciwko niecnemu pojmaniu okrętu w Brazylii. Lincoln nalegał, żeby uwolnić okręt i wysłać go do Bahii; nie chciał również, aby Konfederacja płaciła odszkodowania, których wymagał brazylijski rząd. Podczas rozmów na ten temat sekretarz stanu Henry Seward wezwał mnie do swego biura.

Porter ciągnął dalej opowieść o końcu „Floridy”.

— Seward chodził po swoim biurze, a jego makiaweliczny umysł szukał sposobu na ucieszenie europejskiego sprzeciwu. „Nie możemy dopuścić do wypuszczenia na wolność tego postrachu okrętów handlowych”. „Co pan proponuje, panie sekretarzu?” zapytałem. „Chciałbym, żeby ten statek znalazł się na dnie morza”. „Czy naprawdę pan tak myśli?”.

Seward przytaknął ponuro „Na mą duszę, tak”. „Więc tak się stanie” obiecałem mu. — Następnego dnia wysłałem potajemnie inżyniera, który pod osłoną nocy, dostał się na ukradziony parowiec. Miał rozkaz, żeby odkręcić zawory w dzień. Rozkaz wykonał.

Porter przerwał, by wypuścić chmurę dymu z cygara.

— Wydawało mi się to bardzo romantyczne, żeby zatopić „Floridę” dokładnie w tym samym miejscu, w którym „Merrimack” staranował i zatopił „Cumberland”.

Maffitt słuchał w milczeniu, wpatrując się w szklanekę z brandy, jakby ujrzał w niej swój niegdyś dumny okręt, spoczywający w wiecznej ciemności na dnie James River.

Tak kończy się ostatni rozdział w historii „Floridy”. Pozostał wszakże jeszcze epilog.

### 3.

#### **Dokąd się udali? Kwiecień 1980**

Jeszcze jedno prawo Cusslera „Każdy zna miejsce pobytu wraku, którego ty nie znalazłeś”.

Niestety, człowiek nie zawsze kieruje się rozsądkiem. Nawet zbyt często wierzymy intuicji i rozumiemy na ślepo, nie mając oparcia w faktach. Musimy czuwać, żeby jedno nie uzyskało przewagi nad drugim. Nigdy nie słyszałem o wypadku odnalezienia wraku za pomocą cudownego objawienia lub czystych domysłów.

Ponieważ wiadomo było, że „Florida” i „Cumberland” znajdują się od siebie w odległości mniejszej od jednej mili, zdecydowałem, że wystarczy jedna ekspedycja. Ten prosty do wykonania — jak się wydawało — pomysł okazał się bardzo skomplikowanym i trudnym przedsięwzięciem. Chociaż „Congress” wyleciał w powietrze i spalił się aż do linii zanurzenia, nigdy nie był celem wypraw, ponieważ natychmiast w 1865 roku został wydobyty, doholowany do Nowego Jorku i sprzedany na złom.

Pozostaje tajemnicą, dlaczego „Florida” i „Cumberland” przez tyle lat pozostały na dnie. Jak wiadomo, obydwie zatoniły pomiędzy kanałem rzeki Jakuba i wybrzeżem Newport News. Podobnie jak w przypadku morderstwa lub wypadku samochodowego, relacje świadków różnią się od siebie. Chociaż wielu poszukiwaczy zajmowało się tą zagadką i w latach 1904-1980 zebrano sporo danych, nikt naprawdę nie podjął poważnych działań w celu odnalezienia wraków.

Nawiązałem współpracę z Bobem Flemingiem i dr Chesterem Brad-leyem — autorytetami w sprawie zatopionych okrętów „Cumberland”, „Floridy” i „Congressu”. Zebraliśmy i studiowaliśmy raporty z akcji ratowniczych, relacje naocznych świadków, korespondencję i artykuły z prasy. Odkryliśmy, że po wojnie niejaki George B. West, syn farmera, którego posiadłość nad wodą znajdowała się w pobliżu miejsca zatopienia obu okrętów, podczas akcji ratowniczej łowił ryby blisko wraków. West opisywał, jak nurkowie usiłowali wtedy odnaleźć w pomieszczeniu należącym do kasjera „Cumberlandu” żelazną skrzynkę, która miała zawierać czterdzieści tysięcy dolarów w złocie. Prawdę mówiąc nigdy nie wierzyłem w istnienie tego skarbu, nie słyszałem bowiem, by żołnierzom amerykańskim kiedykolwiek — od czasów wojny o niepodległość aż po „Pustynną Burzę” — wypłacano żołd w złocie. To prawda, że dziesięć lat po wojnie, w 1875 roku, Clements Brown odnalazł i wydobył jakiś sejf, ale gazety doniosły, że znajdowało się w nim tylko dwadzieścia pięć albo trzydzieści dolarów.

Rzecz ciekawa a typowa: w dwa tygodnie po zatonięciu statku — czy jest to holownik, czy transatlantyk — szerzy się plotka, że było tam dziesięć tysięcy dolarów. Po upływie dwudziestu lat suma ta rośnie do stu tysięcy dolarów w srebrze. Po stu latach mówi się już o milionie dolarów w złocie. Po dwustu latach ekipy wydobywcze i poszukiwacze skarbów zaklinają się, że na statku znajdowało się dziesięć ton złota i worek z kosztownościami wartymi co najmniej pół miliarda dolarów. Na tym polega hipnotyczny czar skarbów.

W rzeczywistości zaś, mimo takich wielkich odkryć jak „Atocha” i „Central America”, w pogoni za skarbami, na przeszukiwanie mórz wyrzucono więcej pieniędzy, niż ich naprawdę wydobyto z dna.

George West pisał, że nurkowie ratujący „Floridę” pracowali obok „Przystani 1” i „Przystani 2” w pobliżu plaży Newport News. Pisał także, że „Cumberland» zatonął w pobliżu «Przystani 6» na środku kanału”.

Nakładając kalkę starej mapy z 1870 roku na aktualną mapę, obliczyłem miejsce prawdopodobnego położenia wraków. Porównując zaznaczone punkty z opisów Westa, odkryłem, że „Przystań 6” to obecnie „Przystań C”, gdzie znajduje się Zarząd Portu Wirginia, a obecny dok braci Horne znajduje się na miejscu dawnych „Przystani 1 i 2”.

Z pomocą przyszedł nam John Sands, kustosz muzeum marynarki w Newport News, dostarczając akwarele i szkice ówczesnych artystów. Widniały na nich maszty „Cumberland”, które wystając ponad wodę między przystaniami, widoczne były z odległości około trzystu jardów od brzegu.

Mieliśmy więc wyznaczony teren działania.

Zdecydowałem, że nadszedł czas, by zabrać się do dzieła. Otworzyłem słoik masła orzechowego Laury Scudder. Przygotowując ulubioną kanapkę z masłem orzechowym, majonezem i piklami, zatelefonowałem do Billa Shea i Walta Shoba, by umówić się na spotkanie z nimi w Wirginii w celu przeprowadzenia czterodniowej inspekcji. Zamierzaliśmy zebrać następne dane do późniejszych bardziej szczegółowych poszukiwań.

Następnym krokiem było wystąpienie do Komisji Zasobów marynarki Wirginii o uzyskanie pozwolenia na podwodne badanie miejsc historycznych. John Broadwater, szef sekcji Archeologii Podwodnej, bardzo nam pomógł przysyłając zespół nurków archeologów. Przyszli nam także z pomocą członkowie brytyjskiego specjalnego zespołu podwodnego — grono naprawdę wesołych i dobrodusznych chłopaków.

Ekipa NUMY dostała tym razem do dyspozycji luksusowy jacht — o długości stu stóp — zbudowany w 1920 roku; po jego pokładzie przechadzali się niegdyś dwaj prezydenci Coolidge i Hoover. Jacht nosił nazwę „Sakonit”, pokłady zrobione były z drzewa lękowego, a boazeria w kajutach z mahoniem. Szyper, Danny Wilson, poświęcił wiele czasu i sporo pieniędzy na doprowadzenie jachtu do dawnej świetności. Razem z rodziną mieszkał na jachcie.

Siedząc na tylnym pokładzie, pod kolorową markizą, można było sobie wyobrażać duchy mężczyzn w smokingach i kobiet w kokieterijnych strojach z pończochami poniżej kolan, uróżowane i popijające przemycany alkohol, tańczące przy dźwiękach orkiestry Dixieland jazz band.

Wilson miał nadzieję, że poszukiwania statków z czasów wojny secesyjnej oderwą go na trochę od codziennej rutyny i być może z tego powodu za połowę ceny, na pięć dni wynajął NUMIE „Sakonit”. Zapropozował mi nocleg w najlepszej kajucie tego słynnego jachtu. Niestety, nie mogłem tam zasnąć, gdyż nie było klimatyzacji, a lipiec w Wirginii jest upalny i wilgotny.

Leżałem w kajucie, przyglądając się przez bulaj falom, i obficie się pocąc, zazdrościłem Billowi Shea, Waltowi Schobowi i memu synowi Dirkowi, którzy mieszkając w pobliskim Holiday Inn, przesiadywali w przyjemnie chłodnych pokojach i tylko parę kroków dzieliło ich od baru, gdzie serwowano chłodzone piwo. Na myśl o przyłączeniu się do nich przetykałem ślinkę, jak pies na mięsnym targowisku, ale przewyciężyłem się — Wil-sonowie byli przecież tacy mili i gościnni. John Broadwater i jego ekipa, a także brytyjska grupa nurków, wcale nie byli pewni, czy jesteśmy odpowiednio przygotowani do prac archeologicznych. Z jakiegoś niewytłumaczonego powodu uważali, że efekty naszych poszukiwań będą mizerne.

Ich zdaniem nasz ekwipunek był niewystarczający. Istotnie nie zamierzaliśmy tu prowadzić prac na większą skalę i dlatego przywieźliśmy ze sobą tylko niezawodny gradiometr Schonstedta, własnego eksperta archeologa Dana Koski Karelia, dwie skrzynki piwa i cztery butelki bombajskiego ginu. Zawsze uważam, że samo rozpoczęcie prac to już połowa przyjemności.

Teraz widzę, że różniliśmy się zasadniczo w poglądach. Broadwater i jego ekipa podeszli do sprawy bardzo poważnie i oczekiwali podjęcia poszukiwań na pełną skalę, ja natomiast zamierzałem jedynie ocenić warunki pracy, określić punkty orientacyjne i przy okazji trochę się odprężyć. Na poważniejsze prace przyjdzie czas później.

Kolejne linie poszukiwań, oddalone od siebie o pięćdziesiąt stóp, wytyczyliśmy perpendykularnie do brzegu (to to samo, co prostopadle, ale osobliwie lubię takie uczone słowa). Każdą wykrytą anomalie magnetyczną oznaczaliśmy boją. Potem w promieniu stu stóp nurkowie badali rejon znaleziska.

Ponieważ wszystkie obiekty poszukiwań znajdowały się na głębokości siedemdziesięciu pięciu stóp, przebywanie na dnie ograniczone było do maksimum czterdziestu minut, dla nurków zaś nurkujących powtórnie do dwudziestu pięciu minut. A ponieważ przepisy angielskie ograniczają przebywanie na dnie do trzydziestu minut, nie pozwalając na powtórne zanurzenie, brytyjska ekipa mogła przeszukiwać miejsce tylko raz dziennie.

Pływanie w odmętach James River nie można porównywać ze sportowym nurkowaniem w Morzu Karaibskim. Później podjęto próby oczyszczenia wody rzeki — ale wtedy, w czasie naszych badań w 1981 i 1982 roku, musieliśmy się pogodzić z mętną, błotnistą cieczą, zawierającą wszelkie możliwe zanieczyszczenia: ścieki, keton, chemikalia i pałeczki Coli — budziły przerażenie specjalistów zajmujących się ochroną środowiska. Do tego trzeba jeszcze dodać prąd rzeki i miotające nurkami przyływy z Chesapeake. Ruch na rzece był duży; poruszające się kadłuby, łopaty śrub napędowych tankowców, statków towarowych, holowników i barek, przepływających tam i z powrotem, stanowiły ciągle niebezpieczeństwo dla nurków.

Walt Shob, który nurkował w wielu miejscach na świecie i pracował przy wydobyciu „Mary Rose”, okrętu flagowego króla Henryka VIII, spoczywającego przez czterysta lat na dnie, stwierdził, że trudno o gorsze warunki pracy niż na dnie James River.

Jedynym plusem była ciepła woda. Poza tym jednak głównym marzeniem nurka, po osiągnięciu w mętnej wodzie głębokości siedemdziesięciu stóp i dotarciu do mulistego dna, było wydostanie się z powrotem na powierzchnię do słonecznego świata. Nic nie było widać. Nurkowie noszący okulary musieli korzystać z pomocy optyka, który instalował specjalne szkła w ich maskach. Nawet z doskonałą ostrością wzroku trudno było dojrzeć wyraźnie obiekt znajdujący się w odległości mniejszej niż sześć cali.

Pozostawiając większość prac na dnie młodszym kolegom, spędzałem czas głównie na bacznych obserwacjach przepływających statków i ewentualnych sygnałów świadczących o jakichkolwiek problemach na dnie. Moim drugim zajęciem było odparowywanie pytań dostojników i dziennikarzy. Zawsze bawiło mnie, kiedy gość wchodząc na „Sakonit”, żeby obserwować prowadzone tu prace, zauważył nagle sztuczną nogę leżącą na pokładzie. Wyraz twarzy był nie do opisania. Noga ta była własnością Dicka Swete, jednego z archeologów Centrum Naukowego Wirginii, który stracił prawdziwą nogę w Wietnamie. Zanim zdumiony gość zadawał pytanie, wyjaśniałem, że nogę znaleziono przeszukując dno rzeki. Dick chyba nigdy nie dowiedział się, że opowiadałem naiwnym historyjkę o jednonogim marynarzu, który w momencie staranowania „Cumberlanda” siusiał do kazamaty w „Yirginii”.

Kiedyś dziennikarz zapytał mnie:

— Czy jest lekarz na pokładzie?

— Niezupełnie — odpowiedziałem — właściwie to ja sam zajmuję się wszystkimi przypadkami.

— Czy uczęszczał pan do szkoły medycznej?

— Nie, ale prenumeruję „Reader's Digest”.

Zawsze mnie zdumiewało, że panowie i panie ze świata prasy nie rozumieją dowcipów.

Z dwu obiektów rokujących największe nadzieje, jeden okazał się starą żelazną barką węglową. Przy drugim obiekcie jednakże odkryto masę nadgryzionej przez robactwo klepki, która zdaniem archeologów pochodziła ze szczątków dziewiętnastowiecznego wraku. Czy mogły to być szczątki „Floridy”?

#### 4.

### Odwet

### Lipiec 1982

Pewnego wieczoru, sącząc podwójne martini, po długim namyśle zdecydowałem się na podjęcie kolejnej próby zidentyfikowania „Floridy” i „Cumberlanda”.

Ponieważ byliśmy prawie pewni miejsca spoczynku „Floridy”, a wielkość terenu, gdzie według pomiarów miał się znajdować „Cumberland”, nie przekraczała rozmiarów boiska piłki nożnej —jako dobry obywatel, sól ziemi i podpora Ameryki uznałem — że nadszedł czas na rozpoczęcie profesjonalnych poszukiwań, którymi zajęłaby się ekipa poważnych archeologów.

Szczerze uśmiechnęło się do mnie. Nie musiałem dawać ogłoszeń w rubryce „Szukam pomocy”. Czterech archeologów ze Wspólnoty Wirginii, którzy uczestniczyli w nurkowaniu dla NUMY w 1981 roku — James Knickerbocker, Sam Margolin, Dick Swete i Mikę Warner — założyli teraz własną organizację pod nazwą „Podwodna Spółka Archeologiczna” (UAJV), i zaproponowali mi swoje usługi. Nie znalazłbym lepszej ekipy. Wszyscy . czterej spędzili ponad osiemset godzin na dnie James River i mimo beznadziejnych warunków, osiągnęli niepodważalny sukces.

Pierwszą przeszkodą do pokonania było uzyskanie pozwolenia z Korpusu Saperów z Wirginii na prace wydobywcze w miejscu znajdowania się wraków.

Nigdy nie przywiązywałem wagi do nieistotnych szczegółów. Przebijanie się przez nie kończące się biurokratyczne przeszkody, począwszy od rozmaitych ograniczeń, obaw przed zagrożeniem dla połowów muszli i bogactw kultury, aż po żądania przedstawienia raportów dziennych, raportów nurkowania, rezultatów wykopalisk, spisu odnalezionych rzeczy, raportów miesięcznych, sprawozdań z metodologii (znów mądre słowo) i setki innych spraw, wydało mi się niezwykle męczące.

Nie mam zakodowanej w genach manii zbieractwa archeologicznego, dlatego też dostałem wreszcie pozwolenie tylko dzięki cierpliwości gangu UAJV, przedzierającego się wytrwale przez stosy papierkowych formularzy.

Przed rozpoczęciem właściwej akcji ludzie z UAJV przeprowadzili wywiady z miejscowymi wioślarzami, nurkami sportowymi, łowcami małż i krabów, kapitanami łodzi do wynajęcia, jednym słowem z wszystkimi, którzy mogli cokolwiek wiedzieć o dnie rzeki. Można powiedzieć, że natrafili na złotą żyłę, kiedy stary łowca ostryg Wilbur Riley zaofiarował swe usługi i pokazał miejsce, gdzie usiłując odzyskać obcęgi, które zaczepiły się o znajdujący się pod wodą przedmiot, odnalazł narzędzie z czasów wojny secesyjnej.

Nurkowie opuścili się na dno i odkryli masę rozrzuconych szczątków dużego drewnianego okrętu, którego burty wystawały z mułu, niczym duchy zastygłe w przeszłości. Zaraz potem zauważyli trzon dużej kotwicy, deski pokładu i akcesoria do armat, używane przez kanonierów. W ciągu następnych dni odkryto wiele interesujących przedmiotów z okrętu, który musiał stoczyć zacieklą walkę. Jednym z nich była nieregularna rama, do której właściciel--marynarz dopasował połamane kawałki lustra. Najbardziej wstrząsającym znaleziskiem był dzwon okrętowy z brązu o wysokości sześciu cali i szerokości dziewiętnastu cali. Wyobraziłem sobie, jak w chwili zbliżania się „Yirginii” uderza weń niewidzialna ręka, wzywając załogę „Cumberlanda” do broni.

Przedmiotem, za który wszystkie muzea morskie zapłaciłyby każdą cenę, była ostroga z „Merrimaca”/„Virginii”, która ciągle jeszcze tkwi wewnątrz kadłuba „Cumberlanda”. Jest to najcenniejsze ze wszystkich znalezisko, którego wydobycie wymaga jednak bardzo kosztownej i rozległej akcji, na którą NUMY nie stać.

Zagadką nie do rozwiązania, która trapiła naszą ekipę, było nieustanne znikanie boi oznaczających miejsca nurkowania. W raportach można znaleźć ciągle takie wzmianki jak: „Nowy komplet boi”, „Zaginięcie boi”, „Boje zmieniły miejsce”, „Boje zaginęły”. Wyglądało na to, że liny były wrywane z dna. A przecież nie każdej nocy przez miejsce naszych poszukiwań przepływały statki i łodzie rybackie. Podejrzewaliśmy, że ktoś robił nam na złość. Nie znalazłszy winnych i powodów tych zdarzeń, przypisaliśmy je ostatecznie przebywającym we wraku duchom, które znane są z tego, że lubią płatać figle...

Kiedy ostatecznie udowodniono, że statek obok Przystani C to „Cumber-land”, Warner, Margolin i spółka posunęli się sześćset jardów w górę rzeki do miejsca, które oglądaliśmy dwa lata temu, obok doku Braci Horne. Znaleziono część kadłuba o długości stu dwudziestu jeden stóp. Część wraku wystająca z mułu miała sto trzydzieści pięć stóp długości i dwadzieścia trzy stopy szerokości. Wydobyto i zarejestrowano wiele przedmiotów, takich jak — skrzynka pocisków do Enfielda, nie naruszone pudło z butelkami szampana, przedmioty z żelaza, lonty pocisków, but, bloki i haki olinowania i wysoki zdobiony dzban cynowy.

Nurkowie odkryli bez wątpienia szpital oraz aptekę okrętu, wydobyli bowiem komplet słoików i butelek. Jedna z butelek pozostała szczelnie zamknięta przez 120 lat. Na białej porcelanowej misie narysowany był czerwony wąż okręcony wokół drzewa palmowego. Widniała na niej nazwa jednej z aptek w Breście — francuskim porcie, w którym Maffitt zrzekł się dowództwa „Floridy”.

W sytuacji, kiedy wiadomo już było, że szczątki wraków należą do dwóch sławnych okrętów z okresu wojny secesyjnej — o czym przynajmniej ja byłem całkowicie przekonany, nawet jeśli nie byli tego pewni obnoszący swe wizytówki archeologowie, którzy spodziewali się znaleźć na statku tablicę z wygrawerowaną nazwą, numerem seryjnym, grupą krwi i DNA — spuściliśmy kurtynę na scenę naszych poszukiwań i zajęliśmy się konserwacją znalezionych przedmiotów.

Wynajęliśmy na pewien czas mały garaż i włożyliśmy odkryte przedmioty do kadzi z dobrą, starą wodą z James River, żeby utrzymać dotychczasowe warunki i nie pozwolić, by rozsypały się w proch. Zamiast wydać przyznane pieniądze na hot dogi i piwo, ekipa UAJV zakupiła do przechowywania zdobyczy tuzin winylowych baseników dziecięcych. Do wykonania prac konserwacyjnych zobowiązał się początkowo Departament Znalezisk Historycznych. Ale po wydobyciu wszystkich przedmiotów, wycofali się, uzasadniając decyzję wyczerpaniem funduszy na ten rok. Co proponowali? Wrzucenie cennych relikwów z powrotem do rzeki.

Zwróciłem się do Wszechmogącego z pytaniem: „Boże, dlaczego jestem oszukiwany i napotykam przeszkody na każdym kroku?”. A Bóg spojrzał na mnie z góry i powiedział: „Jeśli nie jesteś zadowolony z tego co robisz — weź się za zbieranie znaczków”.

Ostatecznie jednak jakoś okazał mi współczucie. Pojawiła się Annę Garland z Centrum Konserwacji z William and Mary College w Williamsburgu, która zaproponowała podzielenie się kosztami chemicznego zabezpieczenia znalezisk, w zamian za zorganizowanie wystawy w Muzeum Marynistycznym w Newport News. Dobiliśmy targu i rzeczywiście wykonaliśmy wspaniałą robotę, konserwując ponad trzydzieści różnych przedmiotów.

Ale wtedy znowu wyciągnięto nam spod nóg oparcie.



John Sands, kustosz muzeum, zorganizował wspaniałą wystawę znalezisk z „Cumberlanda” i „Floridy”. Wystawa była otwarta przez blisko sześć miesięcy, gdy nagle jakiś admirał wraz z kustoszem Muzeum Morskiego z Norfolk wkroczyli na wystawę, zażądali widzenia się z Sandsem i przekazania im, jak to łaskawie określili, „naszych” (tzn. ich) eksponatów.

Wygląda na to, że sędziemu — adwokatowi marynarki coś się przyśniło. Wyobraził sobie, że dwa lata moich badań, niemałe pieniądze, które wydałem na całe przedsięwzięcie i nieustające wysiłki chłopców z UAJV — wszystko to było robione na wyłączny użytek marynarki. Uroczyście oświadczył, że oba okręty i wszystkie pochodzące z nich przedmioty należą do Departamentu Marynarki Wojennej. Ktokolwiek po wojnie secesyjnej sprzedał prawa do wydobycia „Cumberlanda” — uczynił to nielegalnie. Przyznał, że „Florida”, jako własność Konfederacji należała do Głównego Zarządu Admiralicji. Jednak z badań i dokumentów wynika, że „Florida” przyłapana na przedzieraniu się przez blokadę, stała się własnością sił morskich Unii.

Demonstrując brak stylu i delikatności, przedstawiciele marynarki wojennej zagrozili podaniem sprawy do sądu w celu odzyskania odnalezionych staroci, do których wydobycia nie przyłożyli ręki. A ponieważ posiadali trzydzieści tysięcy etatów w akwenach Wirginii, Wspólnota Wirginii dała się przekabacić i dołożyła swoje. Wystawa Johna Sandsa została zdemontowana, a eksponaty przewiezione do Norfolk, gdzie znajdują się do dnia dzisiejszego.

Mógłbym wystąpić przeciw tym kłamstwom, walczyć i wygrać w Sądzie Administracyjnym. Mam kopie całej korespondencji z pierwszymi ratownikami „Cumberlanda”, którym Gideon Welles — minister marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych, odsprzedał prawa do wraku. Jeśli Welles nie miał prawa sprzedaży wraku na złom, to kto miał to prawo? Pretensje marynarki wojennej do „Floridy” były równie absurdalne. To nie o ten okręt chodziło. Okręt, o którym wspominali, nie był tym samym pirackim Diabłem Morskim, którym dowodził groźny John Maffitt, lecz zwykłym handlowo-przemysłowym statkiem, któremu udało się przedrzeć przez blokadę, a po zatrzymaniu został wcielony do marynarki jako okręt wojenny, który nazwano „Florida”.

W takich przypadkach kusi mnie, żeby zająć się psychodelicznym malowaniem powiek. Przez wiele lat z obopólną korzyścią współpracowałem z marynarką wojenną Stanów Zjednoczonych. Ale czasami dziwię się, jak do diabła wygrali tę wojnę na Pacyfiku? Tak długo, jak eksponaty pozostają dostępne dla publiczności w Muzeum Marynistycznym w Norfolk, nie zamierzam robić z tego sprawy. Gdyby jednak ukryli je w piwnicach, marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych będzie po wieki wieków przeklinać imię Clive'a Cusslera. Zresztą chyba i tak już to robią.

A jak podziękowano NUMIE i UAJV za wysiłki w ocaleniu morskiego dziedzictwa kraju?

Wiele lat później byłem z wizytą u przyjaciół w Portsmouth. Patrząc z Norfolk jest to po drugiej stronie Elizabeth River. Odwiedziłem muzeum morskie i podziwiałem właśnie owoce naszej pracy, kiedy minął mnie wychodzący z biura porucznik marynarki.

— To dziwne, ale nie ma tutaj plakietki z nazwiskami ludzi, którzy odnaleźli wraki i wydobyli te przedmioty — wypowiedziałem głośną uwagę. Zatrzymał się i spojrzał na mnie:

— O kim pan mówi?

— O ekipie Krajowej Agencji Badań Morskich i Podwodnych (NUMA) i o Podwodnej

Spółce Archeologów.

Twarz mu poczerwieniała:

— Może pan zna Clive'a Cusslera? — zapytał gwałtownie.

— Cussler, tak widywałem go — odparłem, wspominając swoją twarz ogladaną milion razy w lustrze.

— Może mi pan wierzyć — warknął porucznik — że ten sukinsyn ze swoją bandą złodziei nie mieli nic wspólnego z tym, co pan tutaj widzi. To ekipa marynarki SEAL wydobyla to wszystko.

— Naprawdę?

— Te dupki fałszywie przywłaszczyły sobie nasze zasługi. To jest sukces marynarki.

Niewdzięczność, brak uznania, niechęć.

No cóż, takie jest życie, prawda? Bez fajerwerków. Bez defilady. W końcu dochodzisz do wniosku, że zbieranie znaczków mogłoby być całkiem ciekawym zajęciem.

Koniec tej historii nie został jeszcze napisany. Ekipa nurków marynarki wielokrotnie podejmowała próby odnalezienia ostrogi „Yirginii”, ale do dnia dzisiejszego nie udało im się tego dokonać.

W marcu 1990 roku FBI zrobiła najazd na małe prywatne muzeum wojny secesyjnej w Wirginii i na sklep z antykami. Uzbrojeni w nakaz rewizji i konfiskaty zabrali olbrzymią liczbę przedmiotów, które skradziono z miejsca spoczynku „Floridy” i „Cumberlanda”. Były to kawałki drewna, pompy żęzowe, kule armatnie, amunicja, rozmaite przedmioty z mosiądzu i skóry. Wydano wprawdzie wyroki, ale nikt nie został uwięziony, a kary pieniężne były minimalne.

Przynajmniej wiadomo, że wraki są pod obserwacją, łatwo więc wyśledzić pochodzące stamtąd przedmioty, co zmusza do zastanowienia, zanim grabieżcy zdecydują się na rabunek. Pozostaje nam tylko nadzieja, że znajdą się fundusze i zostaną podjęte poważne prace archeologiczne. Kto wie? Może pewnego dnia wasze wnuki będą w muzeum spoglądać z lękiem na wielką ostrogę „Yirginii”?

Skradzione przedmioty ocenione zostały na sześćdziesiąt tysięcy dolarów. Gdyby Kapitan Charles Frisbee z „Jacobella” dożył sędziwego wieku stu sześćdziesięciu pięciu lat, byłby chyba zadowolony, że jakiś zbieracz zapłacił za łyżkę z jego klipra trzy tysiące dolarów.

## CZEŚĆ IV CSS „ARKANSAS”

### 1 Szpaler śmierci Lipiec 1862

Brzegi wijącej się meandrami rzeki Yazoo obrastały gęste, splątane zarośla, świadczące o bogatej żyznej glebie rozległej delty. Wzdłuż brzegów ciągnęły się pola, obecnie leżące odłogiem. Widać było dawne łany upraw bawełny, porzucone przez mężczyzn, którzy poszli walczyć dla Konfederacji.

W pobliżu Satartii, w stanie Missisipi, Ephraim Pettigrew siedział na rozpadającym się ganku swego domu. Był stary i mizerny; zbliżał się do siedemdziesiątki. Utrzymywał się z łowienia ryb; czasem również pożyczał za opłatą swą małą drewnianą łódkę innym rybakom.

Kilka ostatnich zębów, które pozostały w jego pustych dziąsłach, miało kolor brązowy od ciągłego żucia tytoniu; resztki rzadkich włosów na opalonej głowie były całkiem siwe. Wolno kołysał się w rzeźbionym bujanym fotelu i głąskał żółtoburego kota, który mruczał na jego kolanach.

Warkot zbliżającego się parowca usłyszał jeszcze, zanim ukazał się on na odległym zakręcie wijącej się rzeki. Pettigrew nadal cierpliwie głąskał kota, czekając na ukazanie się okrętu.

Zamiast popularnego w tych stronach, zwykłego kołowego parowca rzeczno-tycznego tym razem ujrzał najdziwniejszy statek, jaki z werandy swego domu kiedykolwiek oglądał.

Kadłub pancernika Konfederacji wystawał wysoko ponad powierzchnię wody: ogromna żelazna ostroga umocowana na dziobie pruła wodę, pozostawiając na ciemnej rzece szeroką białą skibę. Pośrodku głównego pokładu wznosiła się kwadratowa kazamata o pochyłym dachu i nietypowych pionowych ścianach, obłożonych jak boazerią, kawałkami szyn kolejowych. Z przedniej części dachu kazamaty wystawała, podobna do piramidy z uciętym szczytem, budka sternika.

Spoza pancernych ścian swe zimne gardziele wychylało dziesięć dział: po trzy w środkowej części każdej burty i po dwa z przodu i z tyłu kazamaty; działa ustawione z przodu i z tyłu, dzięki szerokim, zaokrąglonym otworom strzelniczym, mogły strzelać również na boki. Była to przedziwna zbieranina dziewięćcalowych, trzydziestodwufuntowych dział o gładkiej lufie, ośmio-calowych sześćdziesięcioczwurfuntowców, oraz sześciocalowych dział z nowoczesnymi lufami gwintowanymi.

Niepodobny do większości szarych pancerników Konfederacji, upiorny okręt był koloru brudnobrązowego, który harmonizował z barwami wysokich rzecznych brzegów. Zanurzony trzynaście stóp w wodzie CSS „Arkansas” był, jak wszystkie pancerniki Konfederacji, groźny i niebezpieczny; płynął gotowy do walki w dół rzeki Yazoo.

Pettigrew przestał głąskać kota, gdy ujrzał zylastego człowieka z gęstą czarną brodą,

który stojąc obok budki sternika wpatrywał się w dół rzeki. Śliną zmieszaną z tytoniem Pettigrew splunął na krzak rosnącego obok ganku pomidora, wstał z bujającego się fotela i wszedł do domu, by oprawić wiewiórkę, którą upolował sobie na kolację. Jeszcze raz spojrzął przed siebie — „Arkansas” zniknął właśnie za kolejnym zakrętem rzeki.

Spora łódeczka — mruknął do zupełnie obojętnego kota.

Kapitan pancernika lekko zeskoczył na niższy pokład przez otwór w dachu kazamaty. Powietrze było ciężkie; słaby wiatr wywołany ruchem okrętu z trudem przedostawał się do obszernego wnętrza.

Isaac Brown, nie przestrzegając sztywnej etykiety marynarskiej, zrzucił kurtkę szarego uniformu; letni upał był nie do wytrzymania. Teraz dopiero, w samej bieliźnie i w szelkach, rozpoczął przegląd uzbrojenia. Idąc w stronę tylnej części kazamaty, spotkał poruczników A. Barbota i A.D. Whartona, dowodzących bateriami burtowymi.

— Dzień dobry, panie kapitanie — powitał Barbot Browna. — Zdaje się, że jest pan gotów do akcji.

— Zawsze jestem gotów — odrzekł Brown uśmiechając się i poprawiając szelki. — Co panowie powiedzą o tych żołnierzach przysłanych z Missouri przez generała Thompsona?

— Dobre chłopaki, sir — odrzekł Wharton.

— Pasują do karabinów jak ulał — zgodził się Barbot.

Brown skinął głową. — Cieszę się, że to słyszę. Bądźcie gotowi i ćwiczcie dalej. To się przyda. Jutro o tej porze spotkamy się z wrogiem.

Isaac Brown, weteran dwudziestosiedmioletniej służby w marynarce Unii, spoglądał z napięciem na dwóch oficerów. Stali przed nim sztywni i wyprostowani. Obaj z właściwym młodości optymizmem głęboko oddani byli sprawie. Całą grozę wojny mieli jednak jeszcze przed sobą.

Wharton miał dwadzieścia lat; właśnie ostatnio zareczył się ze śliczną i miłą dziewczyną z Południa, z Nastwille. Dwudziestodwuletni Barbot nie był już kawalerem. W domu w Karolinie Południowej czekała na niego żona z dwojgiem małych dzieci.

Brown spojrzął jeszcze raz w dół na pokład artyleryjski. Dokładnie posprzątane i wymyte mydłem deski pokładu lśniły jak polakierowane. Wielkie działa umieszczone były na ruchomych lawetach, żelazne kule wraz z żelaznymi wyciorami i prochem poukładano na drewnianych półkach. Wszystko było pod ręką, gotowe do strzału. Brown z satysfakcją patrzył na zręcznie krzątającą się wokół dział załogę.

— Schodzę na dół, żeby sprawdzić maszynownię. Niech chłopcy nadal pracują przy broni.

Ocierając drobne kropelki potu z czoła wielką chustką do nosa, drugą ręką szukał czegoś w kieszeni. Zszedł do piekielnej otchłani maszynowni. Na widok Browna główny mechanik George City podniósł się znad metalowego biurka, które było na stałe przytwierdzone do ściany.

City zbliżał się do trzydziestki. Jego i tak zwykle czerwona twarz okolona mahoniową czupryną była purpurowa od panującego w pomieszczeniu gorąca. W przeciwieństwie do reszty załogi był dokładnie ogolony, słusznie zakładał bowiem, że pomoże mu to lepiej znosić upał.

Przy pospiesznej budowie pancernika zapomniano o dostatecznej wentylacji. Płonące piece pochłaniały ogromne ilości powietrza, a w rezultacie w maszynowni panowało podciśnienie. Tylko przy otwartych klapach z szumem wpadało do środka chłodne powietrze z wyższych pokładów. Niestety tego dnia temperatura powietrza nad powierzchnią, wody wynosiła prawie dziewięćdziesiąt stopni, czyli niewiele mniej niż gorąco bijące z kotłów. Różnica temperatur nie mogła więc spowodować oczekiwanego przewiewu. Pospieszenie zbudowane w Memphis maszyny były równie ciężkie i niewydolne jak para zmęczonych mułów.

Koszula głównego mechanika była gruntownie przesiąknięta potem, a duża kropla słonego płynu wisiała na czubku jego nosa.

— Dzień dobry, City — rzekł Brown.

— Dobry — zgodził się City — ale gorący.

— Jak tam pańskie maszyny?

— Trzymam za nie kciuki. Kocioł prawej śruby nie był należycie zrobiony. Jeśli spadnie ciśnienie, balansjer może przestać działać. Boję się też o łożyska.

Już od próbnego rejsu co pewien czas psuł się któryś z silników; działała wtedy tylko jedna śruba, a pancernik, niczym pies goniący własny ogon, kręcił się wkoło.

— Modłę się, żeby nic nie nawaliło, kiedy się spotkamy z jankeską flotą.

— Sądzę, że uda nam się dotrzeć do Yicksburga — zapewniał City — w razie czego sam wezmę okręt na plecy.

Oszczędzając niepewne silniki, „Arkansas” wolno płynął w dół rzeki. Z zapadnięciem nocy wodne świerszcze ślizgały się po powierzchni wody, wydając ciche, melodyjne ćwierkanie. W wieczornej purpurowej mgle mężczyźni przy umieszczonych z przodu działach zapalili terpentynę w metalowych lampach, które oświetlały mętny nurt wody.

Główny sternik John Hodges w regularnych odstępach czasu wydawał polecenie zatrzymywania silników, by okręt mógł zwolnić bieg. Dwaj wachtowi na dziobie, zawieszonym na linie ołowianym ciężarkiem, sondowali wtedy dno rzeki. Porównując pomiary głębokości z oznaczeniami na brzegu, sternik określał położenie okrętu na mapie, po czym nakazywał ponowne włączenie silników.

Kapitan Brown siedział w mesie z oficerem wykonawczym Henrym K. Stevensonem, i porucznikami Johnem Grimballem, George'em W. Giftem, A. Barbotem, A.D. Whartonem i Charlesem Readem. Steward Hiram McCeechum sprzątnął resztki ze śniadania, które składało się z kaszy i bekonu. Napełniwszy ponownie filiżanki kawą, McCeechum opuścił mesę; oficerowie omawiali szczegóły zbliżającej się batalii.

— Będziemy na Missisipi o dwudziestą drugą — rzekł Brown. — Wszystko wskazuje na to, że flota Jankesów już na nas czeka. — Przerwał, dopił kawę i odstawił filiżankę. — Nasi szpiedzy donoszą, że trzy federalne kanonierki czatują powyżej ujścia Yazoo. Kiedy się spotkamy, mam zamiar staranować pierwszą z nich. Czy są jakieś pytania?

Zaprzeczyli ruchem głowy.

Potem Brown wypowiedział sakramentalną formułę:

— Panowie, idziemy na wojnę, w której musimy zwyciężyć albo polec. Jeśli zginę, pod dowództwem mojego następcy musicie zniszczyć flotę wroga lub pójść na dno. Jeśli wezmą

nas do niewoli, musimy przedtem wysadzić okręt w powietrze. W żadnym wypadku nie może dostać się w ręce wroga. A teraz idźcie do dział.

Jeden po drugim oficerowie powoli wracali do swoich stanowisk. Brown przez chwilę z głęboką uwagą studiował mapę rzeki. Westchnął, odsunął krzesło i podszedł do drabinki, prowadzącej do budki sternika.

Czarny dym wydobywał się z wielkiego komina, kłębiąc się nad powierzchnią wody. Wzdłuż pokrytych trawą, spadzistych brzegów rzeczne ptaki oblegały gałęzie drzew, nieopodal zaś kilka krów brodziło w błotnistej wodzie, spoglądając spokojnie na przepływający pancernik. Brown, zanim wszedł do kabiny sternika, zatrzymał się przez chwilę: scena wydawała mu się wyjątkowo kojąca: nie miała nic wspólnego ze zbliżającą się batalią.

Z rękami mocno wspartymi na godzinie dziesiątej i drugiej gładkiego drewnianego koła steru, główny sternik Hodges patrzył przed siebie na rzekę, zerkając jednocześnie na ustawione rzędem na pokładzie działa. Ciągłe wpatrzony w rzekę odezwał się do Browna:

— Widzę dym, unoszący się nad koroną drzew za następnym zakrętem.

— Jesteśmy jedynym w tych stronach okrętem Konfederacji. To z pewnością Jankesi — odpowiedział Brown.

Hodges przytknął zapalną do fajki, którą trzymał w zębach. Brzozowa fajka ożyła.

— Założę się o całą moją pensję, że szykują nam ładne przyjęcie.

Zanim jeszcze zdążył skończyć zdanie, w ich polu widzenia pojawił się pancernik Unii „Carondelet”. Szpiedzy Unii widzieli, jak Brown z resztek starego żelastwa konstruował swój dziwnie wyglądający okręt. Byli świadkami jego budowy — od kilku aż do instalowania dział. Kiedy poinformowali admirała Farraguta, że „Arkansas” wyruszył w dół Yazoo w stronę Missisipi, by dotrzeć do Yicksburga, który był w rękach Konfederacji, Farragut wysłał przeciwko niemu trzy okręty. Były to: szybka fregata „Queen of the West”, lekko uzbrojona kanonierka „Tyler” i pancernik „Carondelet” pod komendą Komandora Henry'ego Walke'a, starego przyjaciela Browna jeszcze sprzed wojny. Razem z Brownem płynęli w rejsie dookoła świata, bliscy sobie wówczas jak bracia.

Kiedy mała flotylla Unii ukazała się na zakręcie, „Arkansas” nagle ożył. Maszerujący tam i z powrotem po pokładzie dobosze dali sygnał do akcji; załoga podleczyła działa w stronę burt: ich lufy wychynęły z otworów strzelniczych. Oficerowie na wypadek konieczności walki z bliska, rozdawali marynarzom muszkiety, pistolety i kordy. Licząc się z rozlewem krwi podczas zbliżającej się batalii, na deski pokładu artyleryjskiego rozsypano piasek. Większość załogi była obnażona do pasa; głowy mieli poobwiązywane chustkami. Niektórzy oficerowie, podobnie jak Brown, zrzucili kurtki mundurów i wykonywali swe obowiązki w podkoszulkach.

Z kabiny pilota Brown obserwował zbliżające się okręty.

— Płyną wszystkie trzy obok siebie — stwierdził. — Panie Hodges, proszę celować w środkowy, ten największy. Uderzymy w jego śródokręcie.

„Queen of the West”, jak na okręt wojenny, była dość osobliwą jednostką: nie miała dział. Jej główną i jedyną bronią była potężna stalowa ostroga przed dziobem, którą mogła, dzięki ogromnej szybkości, jaką dawały silniki, taranować okręty przeciwnika. Ale płynąc pod silny prąd Yazoo River, straciła ten swój jedyny atut. Na widok złowieszczego kształtu pancernika

Konfederacji, kapitan natychmiast zdecydował odwrót w dół rzeki. Prące nadal pod prąd „Carondelet” i „Tyler” otworzyły ogień w kierunku wroga. Jednak „Arkansas” zbliżał się szybciej, niż to oceniali celowniczo wie dział; w rezultacie ich pociski przeleciały nad okrętem Konfederacji, nie czyniąc mu żadnej szkody.

— Niech pan weźmie tubę — rozkazał Walkę pierwszemu oficerowi „Carondeleta” i zawiadomi „Tylera”, że zawracamy i płyniemy z prądem w dół. Będziemy kontynuować walkę ostrzeliwując ich z rufy i w ten sposób pociągniemy pancernik Konfederacji za sobą.

Sternik „Carondeleta”, wykonując pełny obrót kołem steru, zawrócił okręt o sto osiemdziesiąt stopni. Zwiększono do maksimum obroty silników, załadowano działa rufowe.

W odpowiedzi na rozkaz wydany przez miedzianą tubę, „Tyler” natychmiast zaczął zawracać. A ponieważ był krótszy i lżejszy niż „Carondelet”, szybciej wykonał manewr i płynąc pełną parą zaczął oddalać się, podążając, w ślad za umykającą „Queen of the West”.

Hodges wolno manewrował kołem steru, kierując się prosto na najbliższy okręt Unii, jakim był teraz pancernik „Carondelet”. Stojący obok sternika Brown obserwował „Carondeleta” przez lornetkę. Przez chwilę przyglądał się chmurze dymu, wydobywającej się z luf dział pancernika Unii, po czym zwrócił się do Hodgesa:

— Widzę poniżej pancerza świeże drewno. Kiedy się zrównamy, sześćdziesięcioczworofuntowe działo porucznika Grimballa powinno zmieść ich kazamatę i zatopić okręt.

Grimball nie potrzebował rozkazu kapitana. Wraz z całą załogą strzelali, ładowali, jeszcze raz i jeszcze raz. Rytm tego skoordynowanego działania wprowadził ich w rodzaj transu. Grimball liczył strzały obserwując, jak każde cofnięcie się lawety wywołuje rytmiczne kołysanie dziobu. Pierwsze działo, potem drugie, każde z dokładnością zegarka co trzy minuty.

„Arkansas”, niczym wściekły smok buchający dymem i ogniem, posuwał się groźnie w dół rzeki w stronę swej ofiary. Po każdym wystrzale z nadbrzeżnych drzew zrywały się stada wędrownych gołębi.

W maszynowni palacze z pasją dorzucali węgiel pod kotły. Temperatura ciągle wzrastała, lecz mechanik City, usiłując przekrzyczeć hałas silników i huk dział, wołał:

— Jeszcze więcej pary! Dokładajcie węgla, jakby sam diabeł wam rozkazywał!

Rozrzarzone węgle przypominały wnętrze wulkanu. Machając szuflami jak opętani, palacze wciąż wrzucali węgiel w huczące płomienie; przestali już nawet zamykać drzwiczki pieców; nie było na to czasu.

— Mamy nad nimi przewagę, sir — -rzekł Hodges do Browna.

Zanim Brown zdążył odpowiedzieć, kolejny wystrzał z „Carondeleta” rozbił szybę budki sternika; jej odłamek trafił w czoło Browna, który upadł na twardą, żelazną podłogę kabiny. Nie stracił jednak przytomności. Leżąc na podłodze czuł pod sobą drgania silników; palcami próbował zbadać ranę na czole, z której krew zalewała mu oczy.

— Sir? — Hodges pochylił się nad nim — czy potrzebuje pan chirurga?

Brown spokojnie otarł krew z powiek, aby móc coś zobaczyć. Nie znalazłszy śladów niczego, co mogłaby wskazywać na uszkodzenie mózgu, rzekł z ulgą:

— Nie sądzę...

Słowa jego przerwał następny pocisk z „Carondeleta”, który tym razem uderzył w ścianę kabiny sternika i rozsadził jej pancerną obudowę. Część koła sterowego odpadła: Brown został opryskany fontanną krwi, która siknęła z ciała Hodgesa, jak sok z rozgniecionego pomidora. Sternik leżał na ziemi, pozbawiony ręki i części barku. Na pomoc pospieszył natychmiast J.H. Shacklett, doświadczony pilot z Yazoo River. Jednak kiedy wspinał się po drabinie do kabiny sternika, trafił go w pierś odłamek kolejnego pocisku. Spadł na pokład, ale mimo ciężkiej rany próbował jeszcze raz doczołgać się do drabiny, by przejąć ster. Wyрęczyl go James Brady, młody, wysoki chłopak z Missouri. Dostrzegł on z pokładu jatkę, jaka dokonała się w budce sternika, wysłał marynarza po chirurga i sanitariuszy, a sam szybko wspiął się po drabinie i dopadł połamanego steru.

— Trzymaj kurs na pancernik federacji, staranuj go — rozkazał słabym głosem Brown.

Ale na uderzenie było już za późno. Leżący na podłodze, niemal oślepiiony Brown nie zdawał sobie sprawy, że pędzący bez sternika „Arkansas” już niemal zrównał się z „Carondeletem”. Brady nie mógł skierować dziobu okrętu w stronę wroga, bo na wyjątkowo w tym miejscu wąskiej rzecze zaczepiłby rufą o brzeg; mógł już tylko utrzymywać okręt na kursie równoległym.

Płynąc burta w burtę pancerniki ostrzeliwały się bezlitośnie bezpośrednim ogniem. W ogniu walki artylerzyści Konfederacji okazali się jednak znacznie lepsi. Ich kolejne pociski przebijały rufę „Carondeleta”, niszcząc przewody pary i mechanizm steru. „Carondelet” stracił szybkość i pozostał daleko w tyle. Zrezygnowany komandor Walkę kazał sternikowi skierować okręt do brzegu.

Mniej więcej w tym samym czasie główny chirurg, H.W.M. Washington, dotarł do kabiny sternika i klęknął nad leżącym Brownem.

— Nie jestem ciężko ranny — wyszeptał Brown. — Niech się pan zajmie tamtymi.

Chirurg zgodził się i zaczął badać puls na szyi Hodgesa. Pokręcił głową i rzekł do sanitariuszy:

— Przykryjcie go i znieście na dół.

Potem wrócił do prawie już wykrwawionego, lecz ciągle jeszcze przytomnego Shackletta.

— Zabierzcie go na stół operacyjny i ułóżcie wygodnie. Zaraz tam przyjdę.

Kiedy sanitariusze spełnili swój obowiązek i wynieśli obu sterników, Washington wrócił do Browna.

— Muszę pana zbadać, sir.

Brown z trudem podniósł się i stanął obok Brady'ego przy sterze. Trwał nadal w milczeniu, kiedy Washington oglądał ranę na jego czole, a następnie owinał szerokim bandażem górną część głowy.

1DQ

- Ma pan twardą głowę — rzekł Washington, skończywszy zabieg. Mój ojciec zawsze mi to mówił — odparł Brown z ponurym uśmiechem.

„Tyler” zawrócił w górę rzeki, by pomóc uszkodzonemu „Carondeletowi”. Komandor porucznik Gwin, kapitan „Tylera”, wezwał do siebie wyborowych strzelców.

— Idźcie na pokład i strzelajcie z muszkietów i pistoletów do tych przeklętych



buntowników.

Jak terier tropiący wilka, kanonierka śmiało puła wodę obok „Arkansasa”: strzelcy celowali swą skromną bronią w pokład ogromnego pancernika.

— Niech pan się trzyma Jankesów, Brady — zarządził Brown. — Schodzę na dół, by kierować ogniem.

— Przykleję się do nich jak melasa — odrzekł Brady żartobliwie.

Brown zszedł na pokład artyleryjski, ślizgając się po nasączonym krwią piasku. Właśnie wtedy trzy boczne działa wypaliły jednocześnie. Ze straszliwym hukiem pociski przelatowały przez wodę w stronę rozbrojonego „Carondeleta”. W tym samym czasie dziobowe armaty kierowały lufy na oddalonego już tylko o kilka jardów „Tylera”. Brown z satysfakcją obserwował rezultat tej szybkiej akcji.

Mała kanonierka zatrzęsała się w posadach i kawałki „Tylera” wyleciały w powietrze. Jednocześnie z drugiej burty „Arkansas” wysyłał wciąż pociski na „Carondeleta”. Jego prawy pokład znalazł się pod wodą. W tym samym momencie kula karabinowa wystrzelona przez oficera Unii z pokładu „Tylera” wpadła przez otwór strzelniczy do kazamaty i drasnawszy Browna w skroń zniknęła w obłokach dymu. Po raz drugi w ciągu pół godziny Isaac Brown prawie bez zmysłów padł na pokład.

Porucznik Wharton, kierujący ogniem na lewej burcie, krzyknął:

— Kapitan został trafiony! Zawołać chirurga!

W trwającym piekle walki Brown powoli otworzył oczy, usiadł i rozejrzał się wokoło. Kiedy próbował się podnieść, podbiegł jeden z oficerów, Samuel Milliken, i podtrzymał go za ramię.

— Sir, powinien pan zostać na dole. Ma pan całą głowę we krwi.

— Przeżyję — mruknął Brown. Odepchnawszy Millikena ruszył lewym pokładem w stronę baterii dziobowej, skąd lepiej mógł obserwować wspaniałą pracę artylerzystów.

„Carondelet” był jedną ruiną: pancierz rozbity, silniki martwe, około trzydziestu osób załogi zabitych lub rannych. Wszystko to było dziełem powstańczego okrętu, który jeszcze godzinę temu istniał tylko w raportach

im

szpiegów. „Carondelet” był niezdolny do życia — tego dokonał „Arkansas”. Nad resztkami jego kominów unosiły się chmury, a spanikowana załoga szukała ratunku, skacząc do mętnej rzeki.

Brown wszedł na dach kazamaty okrętu i usiłował coś krzyknąć do swego starego przyjaciela Henry'ego Walke'a. Nie wiadomo, czy Walke go usłyszał. Odpowiedzi nie było. Minęli ostrzelany „Carondelet”, oparty jakby o stojące przy brzegu wierzby. Brown kazał sternikowi Brady dalej posuwać się za „Tylerem” i „Queen of the West”.

W zwykłych warunkach batalia taka byłaby zapewne zakończeniem znojnego dnia, lecz dla „Arkansas” i jego załogi to był dopiero wstęp. Choć ranny w głowę, kapitan Brown myślał sprawnie i był pełen energii.

— Schodzę na dół — poinformował pierwszego oficera, Stevensa. — Nie przerywajcie ognia.

Bandaż na jego głowie stał się intensywnie czerwony. Brown zszedł do maszynowni.

— Wielki Boże — jęknął odrzucony falą rozpalonego powietrza. Temperatura w maszynowni sięgała stu trzydziestu stopni F i pięła się wyżej. Nagich do pasa palaczy pokrywała warstwa węglowego pyłu zmieszanego z potem. Twarze mieli purpurowe, oczy zaś bezustannie łzawiły od gorąca. Mieli wrażenie, że skóra ich piecze się w ogniu.

Stevens spojrział w dół i przez otwarty luk krzyknął do Browna:

— Nie można tak dłużej! Obsługa maszynowni musi pracować na dwie wachty!

Brown spojrział na pierwszego mechanika City'ego, który sprawiał wrażenie na wpół uduszonego z gorąca.

— Pan jest już ledwo żywy, City. Niech pan wyjdzie na chwilę na górny pokład.

Ranny kapitan pomógł mechanikowi podejść do drabiny prowadzącej na chłodniejszy pokład artyleryjski. Gdy wyszedł z maszynowni, City stracił przytomność. By go docucić, któryś z marynarzy połał mu twarz wodą. City otrząsnął się i oprzytomniał.

— Panie kapitanie — wyszeptał do Browna, łykając chłodne powietrze: — Nie mogę panu dostarczyć więcej niż dwadzieścia funtów pary. — I znowu zemdłał.

— Niech się pan opiekuje tymi ludźmi — polecił Brown Stevensowi. — Nie mogą być w tym piekle dłużej niż piętnaście minut. I muszą mieć pełen zapas świeżej wody. — Gdyby mnie pan potrzebował, będę w budce sternika.

Ściskając pulsującą głowę Brown wszedł do pomieszczenia sternika, lawirując między trupami i rannymi. Położył rękę na ramieniu Brady'ego.

— Jak „Arkansas”? — spytał.

— Ciągle gotów do walki, panie kapitanie. Ale już nikogo nie staranujemy. Ledwie mamy tyle sił, by posuwać się naprzód.

— Nie wracamy w górę rzeki?

— Wykluczone. Jeśli popłyniemy pod prąd, byle piechur nas wyprzedzi.

— W takim razie wkroczymy w samo piekło — rzekł Brown, zastanawiając się, jak ich przyjmie rzeczno-oceaniczna flota admirała Farraguta, czekająca na Missisipi o dwie mile poniżej ujścia Yazoo.

„Arkansas” nie miał cienia szansy. Rozciągnięte od brzegu do brzegu trzydzieści siedem okrętów wojennych Szwadronu Rzeki Missisipi wypełniało cały horyzont. Czarne kadłuby, las masztów i nie kończące się szeregi kominów tworzyły najeżony tysiącem dział, nie do przebycia szpaler.

— O Boże — szepnął przerażony Brady.

Brown siedział na wysokim stołku, z którego przez szpary zniszczonego pancerza budki sternika mógł się wszystkiemu przyglądać.

— Niech pan celuje w sam środek, panie Brady. Musimy zniszczyć każdy okręt, do którego strzelamy.

Podbródek Brady'ego trząsł się ze strachu na widok całej floty, której działa wycelowane były, jak mu się zdawało, prosto w niego. Pot ściekał mu po twarzy. Tylko dłonie spokojnie

spoczywały na połamanych sterach.

— Dobrze, sir — odparł z determinacją. — Prosto w środek.

— „Arkansas” idzie!!!

Przekazywany przez kolejne okręty Unii okrzyk, powtarzał się jak echo. Dobosze na pokładach zaczęli wybijać sygnał pełnej gotowości bojowej. Ale gotowości nie było: armada Unii nie była zdolna w ciągu paru minut tak zmienić szyki, by przywitać wroga zmasowanym, bezpośrednim ogniem. Farragut nie poczynił wcześniej odpowiednich przygotowań, bo ani przez chwilę nie wierzył, że „Arkansas” ośmieli się zaatakować samotnie całą wielką flotę. Okręty Farraguta bez pary w kotłach drzemały więc na kotwicach, i tylko nieliczne załadowane działa czekały gotowe.

W ponurej desperacji ludzie z załogi pancernika mogli tylko błagać Boga, aby pozwolił im przeżyć, zbliżający się nieuchronnie piekielny ostrzał. Prąd niósł ich z szybkością czterech węzłów prosto w monstrualną żelazną paszczę, jaką utworzyły ustawione po obu stronach rzeki okręty Unii.

Już po chwili „Arkansas” zbliżył się do USS „Hartford” — pierwszego w szeregu, flagowego okrętu admirała Farraguta — ciężkiej, oceanicznej jednostki, uzbrojonej w wielkie, dwudziestodzieściocalowe działa. Ale te działa nie zdążyły nawet skierować się w stronę przeciwnika, kiedy na pokład „Hartforda” spadły pierwsze, precyzyjnie wymierzone pociski z okrętu „Arkansas”. Kolejne wybuchy odcięły kotwicę, zmiotły z pokładu dwie łodzie ratunkowe i zerwały wielki kawał stalowego nadburcia, za którym schroniła się część załogi.

Artylerzyści mogli strzelać swobodnie we wszystkich kierunkach. Nie musieli, jak ich przeciwnicy, obawiać się, że źle wymierzony pocisk trafi w bratni okręt, bo nie było tu żadnych innych okrętów Konfederacji. Okrętów Unii było natomiast tyle, że ogniomistrze z pancernika nie musieli specjalnie celować: nawet wystrzelony na oślep pocisk mógł trafić w jednostkę wroga. Zupełnie, jakbym polował w ogródku na indyki — pomyślał kapitan Brown.

Mijali kolejne okręty Unii: nowoczesną śrubową korwetę „Iroquois”, śródładowy pancernik „Benton”, korwetę „Richmond” i uzbrojony w działa prom „Essex”. Ostrzelali wszystkie i wszystkie trafili, dokonując spustoszeń na pokładach. Strzelali bez żadnych przerw, we wszystkich kierunkach, z wszystkich dziesięciu dział.

Nie było w ogóle wiatru, więc już po paru minutach dym z setek dział gęstą czarną chmurą zawisł nad powierzchnią wody. Jeszcze bardziej pogorszyło to sytuację artylerzystów Unii: nie widząc już prawie nic, z krwawych rozbłysków luf armatnich domyślali się aktualnej pozycji rebelianckiego pancernika; coraz częściej przy tym trafiali w stojące po drugiej stronie rzeki swoje własne jednostki. Ze statków Unii rozległy się wołania, by wstrzymać ogień, dopóki dym nie odsłoni pola walki.

Reigard Lowry, dowódca USS „Sciota”, długo przyglądał się majaczącemu w dymie brunatnemu intruzowi, zanim rozkazał strzelać w jego kierunku z jedenastocalowych dział, kanonierki. Już pierwszy strzał był celny, ale pocisk ześliznął się po pancerzu i eksplodował w powietrzu, nie czyniąc nikomu szkody. Drugi pocisk trafił w pancerz w pobliżu otworu strzelniczego. Lowry zobaczył rzecz makabryczną: do wody spadła, jak odcięta toporem, górna połowa ciała ludzkiego. Dopiero po chwili zrozumiał, co się stało: tamten człowiek, artylerzysta, wychylił się do połowy z otworu strzelniczego, by przeczyścić wyciorem lufę; wybuch pocisku ze „Scioty” oderwał tors od dolnej części ciała.

Działem, przy którym wybuchł pocisk ze „Scioty”, dowodził porucznik Barbot. Walcząc

z odruchem wymiotnym, patrzył na leżącą u jego stóp w kałuży krwi dolną połowę człowieka. Obawiając się, że ten widok źle wpłynie na i tak już nadwątlone w dotychczasowym krwawym boju morale artylerzystów, kazał stojącemu najbliżej kanonierowi wyrzucić ciało za burtę.

— Nie mogę, panie poruczniku! — zawołał przejmująco kanonier. — Niech pan mnie zrozumie, to przecież mój brat!

Rad nie rad, porucznik Barbot musiał sam wykonać upiorne zadanie.

Porucznik George Gift, mocny, szeroki w barach, dowodzący baterią dziobową, zaklął szpetnie, gdy pocisk Unii uderzył w pancierz kazamaty tuż obok lewego dział.

— Już nas prawie trafili! — krzyknął do chłopców z baterii.

— Tym lepiej, poruczniku — odezwał się młody prochowy. — W moich stronach mówią, że piorun nigdy nie trafia dwa razy w to samo miejsce.

Zaledwie to powiedział, kolejny pocisk wpadł do wnętrza przez otwór strzelniczy i eksplodował ze straszliwą siłą za plecami Gifta. Czapka spadła mu z głowy, a żar eksplozji spalił włosy do skóry. A kiedy odwrócił się, zobaczył rozrzucone bezładnie ciała szesnastu swoich artylerzystów. Kilku zginęło na miejscu, inni byli ciężko ranni; w większości ciał tkwiły długie, ostre drzazgi, odłupane wybuchem z drewnianej konstrukcji kazamaty. W paru miejscach drewno płonęło, Gift natychmiast uruchomił pompę, by zgasić ogień. Strumień wody obmył (warz leżącego najbliżej martwego człowieka; był to ten sam prochowy, który przed chwilą dodawał porucznikowi otuchy.

Ciało chłopca było okropnie zmasakrowane: jedna noga całkiem wyrwana z biodra — głowa trzymała się tułowia tylko strzępem tkanki. Dobrze tylko — pomyślał Gift — że umarł natychmiast, nim jeszcze upadł na pokład.

W odległej, rufowej części kazamaty porucznik Charles Read, wsławiony w bitwie o Nowy Orlean, przyszły bohater CSS „Florida”, dowodził obsługą dwu trzydziestodwufuntowych dział na obrotowych lawetach. Spokojny, skoncentrowany, pogwizdywał cicho, jakby się znajdował na pikniku w lesie. Wydawał się nawet rozbawiony, kiedy duży, lity pocisk, uderzył w pancierz kazamaty obok otworu strzelniczego, ale odbił się i jak rozplaszczony placek spadł na pokład rufowy.

„Arkansas” zbliżył się teraz do kanonierki „Lancaster”. Przepłynął tak blisko, że pociski, które wystrzelił z burty przebiły bez trudu cienki pancierz kanonierki i dotarły do maszynowni. Wprawdzie kapitan „Lancastera” przewidział wcześniej taką możliwość i kazał owinać kotły grubymi, żelaznymi łańcuchami, ale ta ochrona okazała się niewystarczająca. Dwa pociski przebiły kotły na wylot. Wrząca woda i jeszcze gorętsza para wypełniły całą kanonierkę; wszyscy ludzie, którzy byli w jej wnętrzu, w ciągu trzydziestu sekund ugotowali się jak raki w garnku. Ich przeraźliwe, mrozące krew w żyłach krzyki mimo grubego pancerza i nieustannego huku dział, dotarły do uszu marynarzy atakującego pancernika. Szczęśliwcy z załogi „Lancastera”, którzy w momencie przebicia kotłów znajdowali się na pokładzie, uciekali przed wrzącą łaźnią na oślep do wody, w ciasną przestrzeń między burtami okrętów. Obserwujący to z budki sternika Brady odwrócił wzrok; wpatrując się w przestrzeń przed dziobem, kurczowo zacisnął ręce na połamanym kole sterowym. Wolał nie myśleć o tym, ilu jeszcze ludzi z „Lancastera” zmielił śruby rozpędzonego statku.

Za nimi było już najgorsze: „Arkansas” został paskudnie pogruchotany, jego pancierz w wielu miejscach przedziurawiony, jego maszyny ledwie działały, ale utrzymywał się wciąż na

wodzie, w kotłach była para i docierała do tłoków, a działa na przekór wszystkiemu strzelały.

Przed nimi był już tylko jeden, samotny okręt Unii, pancernik, na którym powiewał kwadratowy proporzec dowódcy eskadry. Był to „Benton”, dowodzony przez komandora Davida Dixona Portera, uważany za najpotężniejszy okręt całej floty rzecznej.

— Myślę, że tego możemy staranować — powiedział Brady do Brow-na. — Prąd jest tu silniejszy i mamy już całkiem niezłą szybkość.

Jednak obserwator na pokładzie „Bentona” zauważył w porę ten manewr. „Benton” z niespodziewaną energią wystartował z miejsca, w którym się czaił, i umknął z drogi szarżującego pancernika pod przeciwległy brzeg rzeki.

— Poczęstujcie ich salwą burtową! — rozkazał Brown.

Wyczerpani, wykrwawieni kanonierzy zdobyli się na jeszcze jeden wysiłek. Pięć dział jednocześnie wysłało swe pociski w stronę wroga. Wszystkie trafiły, dwa rozerwały się na pokładzie artyleryjskim „Bentona”: marynarze Unii padali jak żyto pod kosą żniwiarza.

Admirał Farragut miał powody do wściekłości: samotny okręt konfederacji wymknął się połączonym siłom dwu wielkich flot. Admirał sięgnął po swoją ostatnią broń: wysłał w pogoń za pancernikiem mały, ale bardzo szybki i potężnie uzbrojony parowiec rzeczny „Laurel Hill”.

Próba pogoni została jednak podjęta za późno. Wprawdzie „Arkansas” z powodu licznych uszkodzeń płynął wolno, lecz był już za daleko.

Pancernik, który teraz bardziej, niż kiedykolwiek przedtem, przypominał barcę wiozącą kupę złomu, pokonał ostatni przed Yicksburgiem zakręt rzeki i znalazł się pod ochronnym parasolem rozmieszczonych na wysokich urwiskach baterii brzegowych armii Konfederacji. Isaac Brown, osłaniając oczy od słońca, obserwował dym nad zbliżającym się parowcem „Laurel Hill”.

— Może zaczekamy tu, aż znajdzie się w zasięgu naszych dział? — spytał przekornie stojącego przy sterze Brady'ego. Ten jednak pokręcił poważnie głową.

— Lepiej nie ryzykować; nie wiem nawet, czy siarczy nam pary, by dojść do nabrzeża w Yicksburgu.

— No to płynmy tam — zgodził się Brown i poklepał sternika przyjaźnie po plecach. — Dosyć się już dzisiaj nawojowaliśmy.

Na wzgórza Yicksburga wyległy tysiące żołnierzy, a także wielki tłum mieszkańców miasta, którzy pragnęli gromkimi okrzykami radości powitać zmęczony bojem okręt. Usłyszawszy kanonadę w górze rzeki, wysłali w tamtą stronę konnych obserwatorów; to oni na długo przedtem, zanim bohaterski pancernik dotarł do Yicksburga, przywieźli wiadomości o bitwie i jej wyniku. Teraz, gdy „Arkansas” zbliżał się wolno do nabrzeża, wszyscy biegli ku rzece, by szczerze pogratulować załodze.

Wojsku i cywilnym tłumom towarzyszyły trzy orkiestry pułkowe, które na wieść o chwalebnym wydarzeniu wysłano z jednostek; zgromadzeni na nabrzeżu ludzie entuzjastycznie wymachiwali rękami i wołali w stronę oszołomionych i oślepionych słońcem marynarzy, gdy jeden po drugim wychodzili z czeluści pancernika na otwarty pokład. Czarni od dymów prochowych, broczący krwią z licznych ran — stali na pokładzie w milczeniu, nie reagując na radosny zgiełk powitań.

— Niech wszyscy, którzy jeszcze trzymają się na nogach, wyniosą na brzeg rannych i zabitych — zwrócił się Brown do porucznika Stevensa. Ten, choć śmiertelnie zmęczony, zdobył się jeszcze na służbisty salut.

— Natychmiast się tym zajmę, sir!

Przez wiele następnych minut marynarze zdolni jeszcze chodzić, choć sami w zakrwawionych bandażach, wynosili z okrętu swoich zmarłych i półżywych kolegów.

Ludzie, zgromadzeni na nabrzeżu, jak widzowie groteskowego karnawału stłoczyli się przy pancerniku, usiłując zajrzeć do środka przez odsłonięte otwory strzelnicze. Ci, którym się to udało, ujrzeli straszny widok. Niemal cała podłoga kazamaty była złana krwią. Wokół dymiących jeszcze dział wały się poodrywane kończyny. Ludzie z przerażeniem oglądali też wielkie dziury, wyrąbane w pancerzu pociskami okrętów Unii.

Początkowy radosny gwar zgasł ostatecznie, kiedy przez tłum zaczęły się przeciskać konne wozy szpitalne i cmentarne ze swym żalosnym ładunkiem. Marynarze, którzy wynieśli na brzeg zabitych i rannych, natychmiast wrócili na okręt, aby bez chwili odpoczynku zabrać się do naprawiania szkód.

— Niech pan dopilnuje, żeby armia przywiozła nam tutaj węgiel — polecił Brown porucznikowi Harrisowi. — Chcę mieć jak najszybciej pełną ładownię.

Poniżej Yicksburga kanonierki Unii zastawiły kolejną pułapkę na „Arkansas”. Skąd się tam wzięły?

Dowódcy skompromitowanej floty, rozwścieczeni stratami, jakie zadał im samotny „rebeliancki” okręt, kazali podnieść kotwice i popłynęli w dół rzeki. Ich frustracja była zrozumiała, jeśli zważyć, że „Arkansas” siedemdziesiąt trzy razy trafił w okręty Unii, zabijając czterdziestu dwóch ludzi i ciężko raniąc sześćdziesięciu dziewięciu.

Początkowo trzymali się z daleka od konfederackiego brzegu, bojąc się rozmieszczonych tam potężnych baterii artyleryjskich (jedną z nich dowodził szwagier prezydenta Lincolna, David Todd). Potem jednak zbliżyli się do miasta, by ponownie ostrzelać, leczącego rany i uzupełniającego zapasy, pancernika. Około siódmej wieczór minęli w szyku torowym nabrzeże, przy którym przycumowany był „Arkansas”, oddając w jego kierunku ponad sto wystrzałów. Mieszkańcy Yicksburga mogli aż do zmroku z bliska oglądać piekło bitwy, gdy pociski okrętów Unii bębniły po pancerzu pancernika, powodując nowe szkody i wzniesając na ciemniejącym niebie gejzery iskier. Rano, już znowu bezpiecznie oddaleni o kilka mil na południe od miasta, oficerowie Unii (byli wśród nich i admirał Farragut, i komandor Porter) wpatrywali się przez lornetki w nabrzeże w Yicksburgu, mając nadzieję, że „Arkansas” pogrążył się już w mulistej wodzie Missisipi. Ku ich zdumieniu, utrzymywał się nadal na powierzchni; co więcej, płynął w ich kierunku, najwyraźniej z zamiarem ataku!

— Ci Jankesi nie umieją przegrywać — powiedział kapitan Brown. Nie należał do ludzi, którzy unikają walki, i rzeczywiście wydał swej załodze rozkaz ataku.

Pancernik nie był bynajmniej przygotowany do kolejnej bitwy z przeważającymi siłami wroga. Parł jednak niezmordowanie naprzód, a nad nim przelatywał w stronę floty Unii grad pocisków z lądowych baterii Konfederacji. Mieszkańcy Yicksburga ponownie wylegli na wzgórze, by w niemym zachwycie podziwiać, jak „Arkansas” już po raz drugi w ciągu dwudziestu czterech godzin — atakuje całą wrogą armadę.

Zanim jednak „Arkansas” rozpoczął swój atak, już został trafiony dwustudziestopięcioletnim pociskiem żelaznym, który przebił ścianę

kazamaty, następnie jej podłogę i zdewastował maszynownię. Ciężko rannego, nieprzytomnego City'ego — głównego mechanika — wynieśli na pokład artyleryjski dwaj palacze. Dwaj inni palacze zginęli na miejscu, kilku mechaników zostało rannych, a jeden silnik kompletnie rozbity. Nie koniec na tym: morderczy pocisk przebił jeszcze ścianę do lazaretu i utknął dopiero w drewnianym szalunku kadłuba, nie przebijając na szczęście pancernej blachy, co musiałoby się zakończyć zatopieniem okrętu.

W toku dalszej, całodziennej walki zginęło jeszcze kilku ludzi, a wielu zostało rannych. Zginął między innymi kolejny sternik, William Gilmore, który zastąpił kolegów poległych w walce z „Carondeletem”, a James Brady, dzielny pilot z Missisipi, który poprzedniego dnia po mistrzowsku przeprowadził pancernik przez szpaler śmierci, potężnym wybuchem na pokładzie wyrzucony został za burtę.

O zachodzie słońca „Arkansas”, wlokąc się na jednym silniku, dotarł z powrotem do Yicksburga, i przy tym samym nabrzeżu ponownie wyładował zabitych i rannych. Ale i okręty Unii doznały strat. Celny ogień konfederatów poważnie uszkodził kilka z nich, a łączna liczba zabitych i rannych przewyższyła straty załogi CSS „Arkansas”.

Kilka kolejnych dni, w czasie których dokonywano niezbędnych napraw, mijało powoli. Kapitan Brown zadowalał się drażnieniem flotylli admirała Farraguta. Każdego dnia, za każdym razem o innej porze kazał rozpalać w kotłach. Gdy tylko z komina ukazywał się dym, cała flota Unii, przekonana, że „Arkansas” znów wypływa, stawała w gotowości bojowej. Letnie upały dostarczały wystarczająco dużo gorąca, ale załogi maszynowni musiały się pocić przy rozpalaniu kotłów.

Niezrażony Farragut szykował się do kolejnego ataku. O świcie 22 lipca okręty federalne wróciły gotowe do walki. Pancernik „Essex” wysunął się na czoło i, przedarłszy się przez ogień baterii konfederackich, płynął wprost na pancernik. Trudno sobie wyobrazić lepszy momentu do ataku, ponieważ spośród dwustu ocalałych członków załogi konfederackiego okrętu tylko dwudziestu ośmiu pozostało na pokładzie. Reszta — chorzy i ranni znajdowali się w szpitalach.

Lufy dział obydwu okrętów znajdowały się od siebie w odległości kilku jardów. Pociski z „Essex” przebiły opancerzenie na rufie i przecięły prawie na połowę prawą burtę, zabijając ośmiu Konfederatów i raniąc sześciu, czyli dokładnie połowę pozostałej na pokładzie załogi. „Arkansas” strzelał jednak nadal ze wszystkich swoich dział i zdołał tak uszkodzić okręt Unii, że zmusił go do wycofania się z walki.

Zmasakrowany „Essex” dryfował w dół rzeki. Jego kominy były podziurawione jak sito, miał przestrelone rury parowe i potworne dziury w kadłubie. Konfederackie baterie przybrzeżne nie pozwoliły mu jednak przepłynąć w spokoju: podziurawiły pokłady, odstrzeliły łodzie ratunkowe i kotwicę oraz zraniły kapitana.

Wtedy z kłębow dymu wysunęła się „Queen of the West” i wbiła swoją ostrogę w bok rebelianckiego okrętu. „Arkansas” zatrzęsł się i przez moment wydawało się, że kadłub nie wytrzyma uderzenia. Po chwili jednak okręt wyprostował się i zionął ogniem w stronę „Queen of the West”, zmuszając ją do ucieczki.

Marynarze Unii byli coraz bardziej zniechęceni; niektórzy zaczęli myśleć, że okręt Konfederatów jest zaczarowany i że nigdy nie uda się go pokonać. Admirał Farragut podjął mądrą decyzję i odwołał atak.

— Jeśli nie chce pan ponieść gorszych konsekwencji, musi leżeć pan w łóżku — powiedział stanowczo wojskowy chirurg po zbadaniu Isaaca Browna.

— Czekaj na mnie okręt i jego załoga, która mnie potrzebuje — zaprotestował słabo Brown.

— Nie będą mieli wielkiej pociechy z umrzyka — stwierdził chirurg — a właśnie tym pan się stanie, jeśli nie usłucha moich poleceń.

Brown poddał się w końcu i odjechał do Grenady w Missisipi. Tam, w domu bliskich przyjaciół, kazano mu leżeć i wypoczywać, żeby zaleczyć rany i odzyskać siły. Niestety, nie mogło to trwać długo.

— Niech mnie diabli wezmą, jeśli mój okręt popłynie beze mnie — powiedział Brown, kiedy usłyszał, że „Arkansas” otrzymał rozkaz wzięcia udziału w bitwie o Baton Rouge. — Mechanik City jest w szpitalu, a bez niego w maszynowni może nastąpić katastrofa.

Brown polecił porucznikowi Stevensowi, żeby przed jego powrotem nie ruszać okrętu z Yicksburga. Ale Stevens, będąc pod presją rozkazów wydanych przez wysokiego oficera marynarki, musiał je wykonać. Wyruszył więc w trzystumilową podróż w dół rzeki do Baton Rouge.

Jeśli istniała jakaś rzecz, której nigdy nie brakowało Isaacowi Newtonowi Brownowi, to była nią brawura. Podniósł się z łóżka i wszedł do pierwszego pociągu jadącego do Yicksburga. Nie mogąc się prawie ruszyć, przejechał sto osiemdziesiąt mil na kupie worków pocztowych. Nękanym nadal przez chorobę, wynajął powóz, którym pokonał pozostałą część drogi. Przybył o cztery godziny za późno. „Arkansas” w swoją ostatnią podróż wypłynął bez niego.

Zastępca kapitana, porucznik Henry Stevens był teraz dowódcą pancernika. Stał właśnie na dziobie okrętu podążającego w dół Baton Rouge i wpatrywał się z wielką obawą w błotniste wody. Mimo że dokonano wszelkich napraw i „Arkansas” wyglądał równie dobrze, jak na początku wojny z flotą Unii, załoga bez Browna czuła się niepewnie. Brak mechanika City'ego oznaczał, że jakkolwiek problem z silnikami może skończyć się źle. Człowiek, przydzielony teraz do maszynowni, był młodym oficerem, który nie miał wiele doświadczenia z silnikami parowymi. Okręt nie przebył jeszcze połowy drogi; gdy już się trzeba było zatrzymać dla dokonania napraw.

Następnego ranka, kiedy niezwykłym „Arkansas” sunął przez zamuloną wodę, a dym leniwie sączył się z jego naprędce połatanych kominów, Stevensowi wydało się, że słyszy w oddali odgłos grzmotu. Rozpoznał odgłosy bitwy. Była to walcząca w Luizjanie artyleria piechoty. Zrozumiał, że siły Konfederacji rozpoczęły atak na Baton Rouge, by wyrwać miasto z rąk armii Unii.

Stevens przeszedł przez pokład artyleryjski, po czym zsunął się po drabinie do maszynowni.

Jak sprawują się maszyny? — zapytał.

— Niezbyt dobrze, sir — odpowiedział zgodnie z prawdą mechanik. — Nie można na nich zbyt wiele polegać.

Pięć minut później, zupełnie jakby zostało to przepowiedziane, jeden z silników przestał pracować.

— Zebrałem tu panów wszystkich, żeby dowiedzieć się, co myślicie o kontynuowaniu rejsu do Baton Rouge — porucznik Stevens zwrócił się do grupy oficerów, znajdujących się w pokoju oficerskim. — Zapewniono mnie, że silniki mogą być zreperowane i nadal



pracować. Nie mamy jednak gwarancji, jak długo.

— Więc może lepiej przesiądziemy się na szalupy i sami powiosłujemy— odezwał się sarkastycznie porucznik Charles Read. Stevens spojrzął na stół, po czym rzekł:

— Przed wami leżą kartki papieru. Chcę, żeby każdy wyraził swoją opinię, czy powinniśmy kontynuować podróż, czy też zawrócić. Nie wpisujcie nazwisk. Chcę, żeby każdy napisał uczciwie, nie obawiając się potępienia innych.

Jeden po drugim, podając sobie ołówek, oficerowie wypełniali kartki i wrzucali je do leżącego na środku stołu kapelusza. Stevens wrzucił swoją kartkę jako ostatni i zamieszał w kapeluszu ręką.

— Zobaczmy teraz, jaki będzie nasz los — powiedział, wyciągając z kapelusza i rozwijając kawałki papieru. — „Kontynuować”, „kontynuować”, „kontynuować”, „Baton Rouge”, „kontynuować”, „walczyć”, „kontynuować”... i tak do końca. Decyzja została podjęta jednomyślnie. Stevens odsunął krzesło i wstał od stołu.

— Wracajcie na swoje stanowiska, panowie. Mamy sprawę do załatwienia w Baton Rouge.

Stevens przyglądał się trzem okrętom Unii, płynącym w górę rzeki od strony Baton Rouge.

— To nasz stary przyjaciel „Essex”! — zwrócił się do sternika. — Staranujmy go! Potem wykończymy pozostałe dwa.

„Arkansas” dopływał do ostatniego przed oblężonym miastem zakrętu rzeki, gdy Stevens wyszedł i stanął na pokładzie kazamaty. Spojrzął przez swoją lornetkę. Widział, jak artyleria Konfederatów z zachodniego brzegu ostrzeliwuje okręty Unii. Zaledwie powrócił do budki sternika, kiedy na okręcie rozległ się potworny zgrzyt metalu. Silnik przy prawej burcie przestał nagle pracować, a obracająca się nadal lewa śruba spowodowała, że „Arkansas” zatoczył bezwładnie łuk, wpływając na mieliznę.

Przybiegł mechanik i powiedział, co się stało.

— Rozwalił się czop korbowy. Na górnym pokładzie organizujemy kuźnię. Kowal wykuje nowy i natychmiast go zamontujemy.

— Kiedy będziemy mogli znów ruszyć? — zapytał Stevens.

— Jutro o świcie. — Mechanik czarną, tłustą szmatą otarł czoło. — Na pewno nie wcześniej!

Zgodnie z tym, co powiedział, maszyna zaczęła pracować o świcie i „Arkansas” natychmiast uwolnił się z mielizny. Jankesi, którzy sami bali się uwięzienia na mieliznie, nie atakowali nocą.

— Płyn w stronę „Essexa”! — rozkazał Stevens sternikowi.

„Arkansas” wpłynął znów na głęboką wodę i miał właśnie skrócić w stronę Baton Rouge, kiedy silnik — tym razem lewy — zgrzytnął przeraźliwie i zatrzymał się. Napędzany teraz tylko przez jeden, naprędce zreperowany prawy motor, okręt znów zmienił kierunek, zatoczył spory łuk na rzece i ponownie wbił się ostrogą w błotnisty brzeg.

— Przykro mi, sir — powiedział mechanik, którego twarz wyrażała zrezygnowanie. — Tego silnika już nie zreperujemy.

— A więc to koniec — mruknął Stevens z rozpaczą w głosie. Z wielkim żalem wydał rozkaz, żeby opuścić okręt.

Załoga skierowała się do swoich kajut; zaczęto wynosić przedmioty, które można było uratować. Wszystkim udzielił się grobowy nastrój. Nie mogli uwierzyć, że ich ukochany, wojenny rumak umrze bez walki. Posuwając się jak w kondukcje żałobnym, powoli schodzili na brzeg.

Stevens zwrócił się do jednego ze swoich oficerów:

— Poruczniku Wharton!

— Słucham, sir?

— Kiedy wszyscy znajdą się na brzegu, niech pan przejmie dowództwo nad załogą i zrobi zbiórkę.

— A pan, kapitanie?

— Ja podpalę okręt.

Rząd mężczyzn, brnąc przez płytką wodę, zebrał się w końcu na lądzie. Silniejsi pomagali słabszym dotrzeć do brzegu. Wyglądali jak obdartusy, brudni i półnagzy. W rękach nieśli swe osobiste rzeczy: strzelby, zawiązane w węzełek ubrania, skrzynki z listami i zdjęciami najbliższych. Na pokładzie zostali tylko Stevens i Read.

— Działa nabite i gotowe do strzału — oświadczył Read.

— Dobrze — powiedział Stevens. — To będzie dla niego wspaniałą salwą pożegnalną. Czy posypaliście pokład prochem? Read skinął głową.

— Tak, ścieżka prochowa prowadzi prosto do magazynu.

— Bardzo dobrze. Może pan zejść na ląd.

Kiedy Stevens podkładał ogień pod okręt, któremu kapitanował niespełna trzy dni, łzy spływały mu po twarzy.

Załoga w milczeniu przyglądała się z brzegu okrętowi. Kiedy języki ognia zaczęły lizać pokłady i wysuwać się przez działowe otwory, w górę uniósł się słup dymu. „Essex”, który podpłynął teraz bliżej, wystrzelił w stronę pancernika kilka pocisków. I wtedy nastąpił ogłuszający huk. Eksplodował magazyn z prochem. Woda wdarła się do wnętrza i wypełniła rufę. Dziób uniósł się w górę, pancernik zsunął się z mielizny i zaczął dryfować w dół rzeki. Jego kazamata wyglądała jak płonące piekło, a załadowane wcześniej działa wystrzeliły — pod wpływem żaru — swą ostatnią salwę. Wkrótce potem eksplozja w składzie amunicji rozerwała kadłub i pogrążyła okręt pod wodami rzeki.

Żaden wróg nie stąpił nigdy po jego pokładzie, żaden okręt Unii, ani cała jej morska flota nie pokonała go. Zakończył swój żywot w chwale: walczył do ostatniej chwili i zginął jak największy bohater. Niewiele okrętów w historii przewyciężało tyle przeciwności losu. Skonstruowany w pośpiechu, z byle jakich i przypadkowych materiałów, podczas swojego krótkiego życia dokonał rzeczy niemożliwych.

Niezwykła kariera pancernika „Arkansas” trwała tylko dwadzieścia trzy dni. Może właśnie dlatego nigdy nie zyskał on takiej sławy jak inne pancerniki z tamtego okresu. „Merrimac” (albo „Virginia”, jak przechrzcili go Konfederaci) — jest na przykład o wiele bardziej znany. Często opisywana jest niezwykła walka, jaką stoczył „Tennessee” zanim

poddał się w Mobile Bay. Napisano wiele książek o „Albemarle”, ale „Arkansas” nie doczekał się żadnej. Przyczyną jest, być może, fakt, że przysporzył on wiele strat marynarce Unii, a książki historyczne piszą przecież zawsze zwycięzcy.

„Arkansas” leży zapomniany w błotach Missisipi i, o ile wiem, nigdy nie został wydobyty. Jedyna wzmianka o nim pojawiła się sześćdziesiąt pięć lat po jego zniszczeniu. Został wówczas źle zidentyfikowany, jako należąca do marynarki Unii, fregata „Mississippi”.

Z artykułu zamieszczonego w gazecie „Baton Rouge”, z czerwca 1927:

Pracownicy Thompson Gravel Company parę mil na północ od Baton Rouge wykopali, na zachodnim brzegu rzeki, sporo pocisków i szkieletów ludzkich. Stwierdzono, że są to szczątki okrętu flagowego, którym dowodził George Dewey.

Major J.C. Long, który pracuje w Agencji Dróg Publicznych Stanów Zjednoczonych, stwierdził, że trzycalowy pocisk, pokazany przez P.A. Thompsona — Jamesowi R. Wootenowi z Louisiana Highway Commission — został wystrzelony z działa konfederackiego. Zdaniem majora Longa jest zupełnie oczywiste, że ten pocisk — to typ amunicji używanej przez Konfederatów,

Okręt pod dowództwem George'a Deweya, który płynął w dół rzeki z admirałem Farragutem, został poniżej portu Hudson unieruchomiony przez działa Konfederacji. Dryfował następnie w dół rzeki, po czym o parę mil stamtąd osiadł na brzegu miasta. Wybuchł na nim pożar, większość załogi zdążyła jednak uciec. Uważa się, że szkielety ludzkie oraz pociski pochodzą właśnie z tego okrętu. Pocisk konfederacki po wystrzeleniu... ugrzązł prawdopodobnie w burcie! Jeden z pocisków ważył sto dwa funty...

## 2.

### Pod groblą Listopad 198J

Kiedy zaczynałem poszukiwanie pancernika „Arkansas”, próbowałem znaleźć bratnią duszę, która przyłączyłaby się do naszych prac i wydatków. Miałem wtedy świeżo w pamięci pamiętnik Ernesta Shackletona, sławnego brytyjskiego badacza polarnego. Przed którąś ze swych wypraw zamieścił on w „The London Times” ogłoszenie, że szuka ochotników skłonnych wesprzeć wyprawę na Biegun Południowy. Otrzymał ponad tysiąc pozytywnych odpowiedzi. Sparafrazowałem jego dowcipne ogłoszenie w swoim własnym, zamieszczonym w „Wall Street Journal”:

Potrzebuję ludzi i funduszy w celu poszukiwania historycznych wraków. Sporo ryzyka i niebezpieczeństw. Dużo rozczarowań Długie, nudne godziny na morzu. Duża szansa niepowodzenia. Nie ma mowy o jakimkolwiek zwrocie nakładów. Ogromna satysfakcja osobista, jeśli coś znajdziemy. Kontakt: Clive Cussler NUMA, Austin, Texas.

Otrzymałem tylko dwie odpowiedzi od ludzi, których to po prostu zaciekało. Ani jednej oferty pomocy finansowej. Lata doświadczeń nauczyły mnie, że prośby o subwencję to czysta strata czasu, i że znacznie bardziej opłaca mi się poświęcić ten czas na pisanie książek, a z honorariów finansować ekspedycje NUMA. Była to mądra decyzja, której nigdy nie żałowałem. Oczywiście mogłem zatrzymać te pieniądze na koncie i więcej pozostawić dzieciom. Mogłem też za to, co wydałem na poszukiwanie wraków, zafundować sobie luksusową kochankę; ale nie byłoby to fair wobec mojej ukochanej żony, z którą jestem już czterdzieści jeden lat. A zresztą, satysfakcja, jaką daje odkrycie długo poszukiwanego obiektu o historycznej wartości, jest większa i trwalsza od tej, którą daje seks. Zapewne większość normalnych mężczyzn i kobiet nie zgodziłoby się z tą opinią, ale przecież nigdy i nigdzie nie twierdziłem, że jestem normalny. Przeciwnie: zwykle głoszę coś przeciwko światu i aż nazbyt często świat ma rację. Ale bywa też inaczej. Kiedyś, z pomocą jednego tylko człowieka, pułkownika Walta Schoba, oraz gradiometru Schonstedta i bardzo skromnego budżetu, w krótkim czasie znalazłem na dnie Missisipi trzy pancerniki Konfederacji. Były to: „Manassas” i „Louisiana”, zatopione podczas oblężenia Nowego Orleanu przez admirała Farraguta, a przede wszystkim niezwykły „Arkansas”. Ten ostatni sprawił nam szczególnie dużo satysfakcji ze względu na niezwykle wyczyny bojowe, o których jednak nie wie nikt, z wyjątkiem paru fanatyków historii wojny secesyjnej.

Najlepsza rada, jaką mogę dać każdemu, kto prowadzi poszukiwania historycznych obiektów w małym miasteczku, jest następująca. Zacząć od wizyty u szeryfa lub innego lokalnego szefa policji; wyjaśnić, co zamierzasz tu robić, i prosić o pomoc oraz błogosławieństwo. Dzięki takiej szczerości już nie raz poradziłem sobie z trudnymi problemami i korzystałem z życzliwej, przyjaznej pomocy miejscowych ludzi. Widząc obcego, który nie wiadomo po co szwenda się wokół miasta, tubylcy często traktują go podejrzliwie; ale jeśli powiesz, że szeryf zna i popiera twoje przedsięwzięcie — jesteś traktowany przez wszystkich jak stary przyjaciel.

Jadąc w ulewnym deszczu z Nowego Orleanu w górę rzeki dotarliśmy — Walt Schob i ja — do parafii (tak w Luizjanie nazywają się powiaty) West Baton Rouge i skierowaliśmy się prosto do biura szeryfa. Szeryf Bergeron okazał się wielce sympatycznym mężczyzną, zawsze uśmiechniętym i mówiącym miękko, śpiewnym, południowym akcentem. W jakiś sposób jednak wyczuwało się, że za tym zewnętrznym ciepłem i humorem kryje się ktoś, przed kim

nie byłoby przyjemnie uciekać po lokalnych bezdrożach i rozlewiskach Wielkiej Rzeki.

Kiedy przedstawiliśmy nasze plany, szeryf Bergeron wykonał wspaniały gest: oddał do naszej dyspozycji policyjną łódź poszukiwawczą, i to za darmo. Prosił jedynie, by zapłacić jego zastępcy, który poprowadzi łódź. Była to, bardzo porządna, mądrze skonstruowana jednostka — jak się okazało, dzieło jakiegoś pilnego, wzorowego więźnia.

Każde nadrzeczne miasto ma oczywiście łodzie, które służą do ścigania przestępców lub do akcji ratowniczych. Pożyczona nam łódź, jak się wkrótce dowiedzieliśmy, służyła głównie do wyławiania topielców. Już następnego ranka, gdy pojawiliśmy się na rzece, ciągnąc za sobą sondę gradiometru, na grobli był tłumek gapiów. Widząc zwisającą za rufą linę, pytali, przekrzykując się nawzajem:

— Kto znowu utonął?

— Czy to ktoś z miasta?

— Ilu ich było?

Nikt nie chciał wierzyć naszym zapewnieniom, że szukamy starego wraku. Prowadzenie poszukiwań na rzece ma, w porównaniu z ekspedycją morską, kilka jasnych stron. Przede wszystkim w zasięgu wzroku jest nie tylko woda, ale i różne ciekawe rzeczy na brzegu. A i woda jest spokojniejsza, bardziej przyjazna: jedyne fale, jakie się tu pojawiają, pochodzą od przepływających holowników i barek. Wiele radości daje praca z ludźmi, którzy mieszkają nad rzeką i dużo o niej wiedzą; często opowiadają fascynujące historie. Słucham zawsze z najwyższym zainteresowaniem, tym bardziej że każda opowieść może być inspiracją do nowej książki.

Łódź, którą wypożyczył nam szeryf Bergeron, miała małą, ale wygodną kabinę, dobrze chroniącą przed słońcem i deszczem. Wyznaczony przez Bergerona sternik — zastępca szeryfa — w tę i z powrotem nudnymi kursami prowadził łódź po rzece, pod dyktando Schoba, który drugim okiem śledził nieustannie swoją aparaturę badawczą. Sternik znosił to wszystko cierpliwie, bez słowa skargi. Raz tylko odwrócił się do mnie i spytał:

— A czego my właściwie szukamy?

— Starego wraku z okresu wojny secesyjnej — odparłem.

— Po co? — zdziwił się szczerze.

Pomyślałem, że odpowiedź: „Bo on tu jest” — nie będzie wystarczająca, odpowiedziałem więc:

— To był jedyny konfederacki pancernik, który wyrwał się z łap tych cholernych Jankesów.

Jego wzrok rozjaśnił się natychmiast, jak morska latarnia.

— Hej, to mi się podoba!

I właśnie wtedy po raz pierwszy (ale nie ostatni) puścił w obieg swój termos z gorącą kawą. O tej kawie parzonej z cykorią, domowym sposobem ludzi z Południa mogę powiedzieć tylko jedno: Jeśli ktoś miał robaki, po jej wypiciu już nigdy nie będzie ich miał.

Czasem marzy mi się taki scenariusz ekspedycji: podczas gdy gradiometr śpiewa swoją monotonną piosenkę, ja leżę wygodnie w hamaku, sącząc Dom Perignon i zakąszając płatkami zimnej pieczeni z bażanta oraz kawiozem. Pomarzyć nigdy nie zaszkodzi, zwłaszcza jeśli

rzeczywista rutyna jest całkiem odmienna. Zwykle bowiem muszę zadowolić się tandetnym sand-wiczem, popijając pospiesznie geriatrycznym sokiem owocowym. Myślę, że nie jest to dla mnie najlepsze.

Zaczęliśmy nasze poszukiwania cztery mile na północ od Baton Rouge (Czerwony Kij), powyżej Free Negro Point (Przylądek Wolnego Murzyna), przy Mulatto Bend Landing (Przystań na Zakręcie Mulata; dosyć dziwne nazwy można spotkać na tej rzece). W tym właśnie miejscu, według historycznych zapisów, załoga wprowadziła „Arkansas” na przybrzeżną mieliznę, by po opuszczeniu pokładu zamienić okręt w gigantyczną pochodnię. Wiadomo, że płonący pancernik zsunął się z mielizny i jeszcze przez jakiś czas dryfował. Pozostawało pytanie, dokąd dopłynął, zanim ostatecznie poszedł na dno?

Jak przy większości sławnych katastrof, wielu było naocznych świadków agonii okrętu, nikt z nich jednak nie zanotował dokładnie miejsca, gdzie „Arkansas” eksplodował i zatonął. Stosunkowo najwięcej wskazówek można znaleźć w książce Sary Morgan Dawson, „A Confederation Girl's Diary” (Pamiętnik młodej Konfederatki). Jako kilkunastoletnia dziewczyna obserwowała ona z grobli na zachodnim brzegu, jak powstańcza załoga podpaliła swój pancernik. Sarah opisała go jako „niezgrabny, zardzewiały, brzydki okręt z ogromną kwadratową skrzynią pośrodku i wielkimi armatami, których lufy sterczały do przodu i na boki. Na pokładach pełno było niechlujnych, brudnych i wrzeszczących mężczyzn, pospiesznie dojadających swoje śniadanie. Ale to właśnie był sławny „Arkansas”. Więc prosiliśmy Boga, by błogosławił i chronił okręt i jego dzielną załogę”.

Jak przystało na dziewczyny w tym wieku, Sarah, jej siostra Miriam i dwie przyjaciółki entuzjastycznie powitały na brzegu młodych marynarzy z załogi „Arkansas”, a z niektórymi nawet zaczęły flirtować. Sarah szczególnie przypadł do gustu bohater konfederackiej floty Charles Read — człowiek, który potrafił śmiać się szyderczo w obliczu śmierci, ale rumienił się nieśmiało w towarzystwie młodej, wyszczekanej dziewczyny.

Według relacji Sary, w momencie, w którym załoga podłożyła ogień, pancernik znajdował się przy zachodnim brzegu, tuż przed zakrętem rzeki; potem zdryfował „w okolice żwirowni” i tam zatonął. Przyjąłem tę relację jak ewangelię, odrzucając zarazem tezę, wyczytaną w jakiejś starej gazecie, że przy żwirowni w Baton Rouge zatonąła fregata Unii „Mississippi”. Wszystkie dokumenty z czasów wojny secesyjnej świadczą, że „Mississippi” zakończyła swój żywot w miejscu położonym znacznie bardziej na północ.

Historia ta jest stosunkowo dobrze znana i udokumentowana. Fregata USS „Mississippi” zapaliła się w wyniku ostrzału artyleryjskiego z konfederackiego fortu w Port Hudson, i zatонуła dobre piętnaście mil przed Baton Rouge. Autorów gazetowej „rewelacji” zmyliło, być może, podobieństwo przebiegu zdarzeń. „Mississippi”, podobnie jak „Arkansas”, została porzucona przez załogę, a potem dryfowała płonąc, aż wreszcie wybuch zgromadzonego w ładowniach prochu sprawił, że znalazła się na dnie rzeki, od której wzięła swoją nazwę. Roztrzaskany kadłub „Mississippi” spoczywa głęboko pod bagnami na południe od Prophet Island, tam, gdzie sto lat temu przebiegał główny nurt rzeki.

Dla mnie oczywiste więc było, że okręt z czasów wojny secesyjnej, na którego fragmenty natrafili robotnicy ze żwirowni Kompanii Thompsona, to nie „Mississippi” ale „Arkansas”. Wskazują na to znalezione wtedy pociski, pochodzące niewątpliwie z ciężkich dział pancernika. Zagadką są tylko szkielety ludzkie, bo z tego, co wiadomo, załoga „Arkansas” nie pozostawiła na pokładzie ani jednego ciała; ale i z „Mississippi” zdołali podobno uciec wszyscy marynarze.

Problem polegał, jak zawsze, na wydzieleniu z mnóstwa niepewnych pogłosek,

niewątpliwych faktów. Takim był potwierdzany w licznych relacjach czas, jaki upłynął od momentu, w którym płonący pancernik zsunął się z mielizny, do chwili eksplozji. Ten czas oceniano na „godzinę lub więcej”. Ponieważ prąd rzeczny nie przekracza w tym miejscu czterech węzłów, uznaliśmy, że zaczniemy nasze poszukiwania o milę powyżej miejsca, w którym „Arkansas” po raz pierwszy utknął przy zachodnim brzegu, i będziemy je prowadzić na odcinku siedmiu mil, a więc o dobre dwie mile dalej, niż pancernik przy tym prądzie mógł zdryfować w ciągu półtorej godziny. Chcieliśmy jednak mieć pewność, że nie przeoczyliśmy niczego.

Intuicja podpowiadała mi zresztą, że od przypuszczalnego czasu dryfowania trzeba odliczyć okres, jaki minął od momentu, w którym porucznik Stevens podpalił okręt, do chwili, kiedy przedziurawiona rufa nabrała wody. Dopiero to bowiem spowodowało uniesienie dziobu z przybrzeżnej mielizny i pozwoliło prądowi ponieść pancernik dalej, w stronę zakrętu rzeki i Baton Rouge.

Słusznie., czy niesłusznie, mam zwyczaj zaczynać poszukiwania od najdalszej linii wytyczonej siatki i stopniowo zbliżać się do punktu, który w świetle zbadanych wcześniej dokumentów, jest najbardziej prawdopodobny. Większość łowców wraków nie ma na to dość cierpliwości: zaczynają od środka. Kto ma rację? Trudno powiedzieć. Jak w przypadku złota, wrak jest tam, gdzie go znajdziesz.

Kierując się moją metodą, zaczęliśmy o milę powyżej Free Negro Point i popłynęliśmy wzdłuż wschodniego brzegu, przez cały zakręt, a potem jeszcze prawie pięć mil. Następne kursy, w górę i w dół rzeki, odbywały się wzdłuż kolejnych linii, coraz dalej od wschodniego brzegu i coraz bliżej zachodniego, przy którym najprawdopodobniej znajdował się nasz cel. Ogromnie wydłużało to czas poszukiwań, ale dawało pewność, że niczego nie przegapimy.

Czas rzeczywiście dłużył się niemiłosiernie, tym bardziej że wskazania magnetometru były wciąż bliskie zera i z wyjątkiem momentów, w których przepływaliśmy nad przecinającym rzekę rurociągiem naftowym czy też gazowym, nie było nawet fałszywych alarmów. Nudę potęgowały bezwietrzna, wilgotna aura i leniwy bieg rzeki. Jedyne urozmaicenie stanowiły ogromne, sześciopiętrowe holowniki, pchające przed sobą długie, ciężkie barki. Z ciekawością patrzyłem, jak przeciskają się między filarami mostów, mając niezdrową nadzieję, że o któryś zawadzą. Ale nigdy do tego nie doszło.

Oczywiście pierwsza i jedyna anomalia magnetyczna pojawiła się dokładnie tam, gdzie należało się jej spodziewać — przy zachodnim brzegu: wskazówki gradiometru przeskoczyły skalę. Czy zatem dotychczasowe poszukiwania były głupotą? Może tak. Ale gdybyśmy okrętu nie znaleźli, dzięki całej tej nudnej robocie, mielibyśmy przynajmniej pewność, gdzie szukać nie należy. W takiej sytuacji mówi się zwykle: „nie wiem, gdzie to jest, ale wiem, gdzie tego nie ma”.

„Arkansas” leży pod szeroką, usypaną z kamieni groblą. Schob przemierzył ją całą z magnetometrem, oznaczając plastikowymi butelkami wszystkie miejsca, w których stwierdził bliskość dużej masy żelaza. Kształt oznaczony na grobli butelkami miał niemal dokładnie wymiary pancernika „Arkansas”: sto sześćdziesiąt pięć stóp długości, trzydzieści pięć stóp szerokości. Ta zbieżność, to może niewystarczający dowód dla jednoznacznej identyfikacji, ale na ostateczny argument nie musieliśmy długo czekać.

Wkrótce po tym, jak przekazaliśmy wiadomość o naszym odkryciu archeologom stanu Luizjana, pewien znany historyk, szczególnie interesujący się losami pancernika „Arkansas”, adwokat Fred Benton odnalazł sędziwego księdza, jednego z najstarszych mieszkańców Baton Rouge, i zawiózł go na szczyt najwyższego budynku w centrum miasta.

— Czy ksiądz — spytał — może mi pokazać, gdzie znajdowała się zwirownia Kompanii Thompsona?

Wielebny bez wahania wyciągnął rękę.

— Dokładnie tam, na zachodnim brzegu rzeki.

Benton natychmiast zorientował się, że palec księdza wskazuje to samo miejsce, w którym Schob i ja znaleźliśmy jedyną wielką anomalię magnetyczną na siedmiomłowym odcinku Missisipi.



## CZEŚĆ V

### USS „CARONDELET”

#### 1

#### Wojna na rzece Luty 1862

Przygotować działa — rozkazał Henry Walkę, dowódca „Carondeleta”. Już tylko jedna mila dzieliła pancernik od konfederackiej twierdzy w Fort Donelson.

„Carondelet” posuwał się samotnie. Pozostałe kanonierki Unii z Eskadry Rzecznej Missisipi, które otrzymały rozkaz komandora Portera, żeby wesprzeć atak na fort, pozostały w odległości kilku mil w dole rzeki. Walkę wydał rozkaz otwarcia ognia: trzy ośmiocalowe armaty umieszczone na przedzie opancerzonej kazamaty plunęły gradem metalu przez szerokość rzeki. Wkrótce dołączyły do nich trzydziestodwu- i czterdziestodwufuntowe działa z prawej burty. Przez dwie godziny samotny okręt utrzymywał nieustanny ogień, wystrzeliwując sto czterdzieści pocisków.

Usytuowany w niezwykle dogodnym do obrony miejscu, Fort Donelson zbudowany został na skalnym urwisku, sto dwadzieścia stóp nad zachodnim brzegiem rzeki. Dysponował możliwością ostrzału w zakresie stu osiemdziesięciu stopni w górę i w dół Cumberland River w Tennessee. Trzy baterie ciężkich dział kierowały swe paszcze w stronę wody: jedna na szczycie, druga pięćdziesiąt stóp niżej, a trzecia na wysokości dwudziestu stóp nad brzegiem. Teraz wszystkie szesnaście dział było wymierzonych w „Carondeleta”.

Przez długi czas pociski wybuchające wokół żelaznego okrętu Unii nie czyniły mu szkody. Ale w końcu ogień z fortu zaczął dziurawić dwuipółcalowy pancierz, a studwudziestoośmiopuntowy pocisk przeciął powietrze i wpadł przez ściany kazamaty do maszynowni.

Wstrząs wybuchu w kotłowni przewrócił palacza Alberta Floyda, który klęcząc patrzył na swego towarzysza Williama Jeppsena leżącego na pokładzie twarzą do dołu.

— Na Boga, Billy, przysięgłbym, że ten pocisk polował specjalnie na nas dwóch.

Jeppen nie odpowiedział.

Floyd zawołał więc głośniej, przekonany, że syk pary, wydobywający się z przedziurawionej rury, zagłuszył jego słowa.

— Billy, słyszysz?

Dalej nie było odpowiedzi.

Floyd pochylił się, żeby potrząsnąć partnerem i przyjacielem. Nie wyczuwając żadnego oporu, przewrócił Jeppsena na wznak.

Jeppen prawie nie miał klatki piersiowej. Brzuch był rozplątany, a z wnętrza wydostały się wielkie jak robaki wnętrzności. Rysy twarzy były potwornie zniekształcone. Drewniane

odpryski z poszarpanych desek utkwily w skórze jak kolce jeżozwierz. Wyglądał jak groteskowy i krwawy strach na wróble.

Zszokowany i przerażony Floyd zatoczył się na najbliższą drabinę, zwymiotował i, wyjąc jak potępieniec, wybiegł z maszynowni.

— Wycofujemy się! — krzyknął Walkę do pierwszego sternika Williama Hoela, podczas gdy zszokowany palacz, krzycząc biegł wzdłuż pokładu.

Hoel zakręcił kołem steru i okręt zaczął oddalać się od fortu. Jednak przy słabym ciśnieniu — rury były uszkodzone — koła łopatkowe z ledwością pchały pancernik naprzód. Kolejny studwudziestoośmiofuntowy pocisk, wystrzelony z wielkiej armaty na wyspie, odciął, łamiąc ją jak gałąź, olbrzymią kotwicę „Carondeleta”. Potem kula potoczyła się w stronę budki pilota i zanim wpadła do rzeki, zmiażdżyła część komina. Duszący dym zaczął wypełniać pokład, zmuszając załogę, by dla zacerpnięcia powietrza rzuciła się do bulajów.

Okręt oddalał się, ale ogień z fortu nie ustawał. Z wysięgników spadły wszystkie łodzie ratunkowe; opancerzenie okrętu na linii wody zostało kompletnie podziurawione i przez otwory wlewała się do ładowni woda. Żelazne poszycie okrętu wyglądało jakby przebiło je olbrzymie dłuto.

„Kule skakały po wodzie jak kamienne kaczki”, wspominał później Walkę.

— Całą parą! — rozkazał. Ale pary zostało już niewiele.

Kiedy powoli wycofywali się z linii ognia, na lewej burcie eksplodowała jedna z armat. Rozpalone do czerwoności pociski zraniły dwanaście osób z załogi i spadły na pokład, wzniesając pożar.

Simon Grange, ładowacz armaty, która eksplodowała, został tylko lekko ranny. Natychmiast podbiegł do pompy, żeby ugasić ogień. Grange miał zaledwie siedemnaście lat. Jego włosy były koloru piasku, a próby zapuszczenia brody, dla nabrania wyglądu rasowego marynarza, dały mierny rezultat. Miał mocny podbródek i ukośny uśmiech. W jego oczach odbijała się niewinność młodości.

Grange pracował gorączkowo przy strzaskanej pompie, kiedy ostatni pocisk konfederacki wpadł do otworu działowego. Z przerażeniem patrzył, jak trzy ciała jego towarzyszy, z głowami zmiażdżonymi wybuchem, przefrunęły obok i tworząc wielką krwawą masę spadły u jego stóp.

Pokład artyleryjski „Carondeleta” wyglądał jak rzeźnia. Szczątki metalu, odłupanego z kazamaty drewna i ciał ludzkich przemieszały się. Grange patrzył z obrzydzeniem na strumienie krwi, które pomieszane z wodą z pomp strażackich znikwały w szparach desek pokładowych. Zanim ugasił pożar i zaczął opatrywać rannych, jego oczy, w których utrwalił się widok okrutnej śmierci, stały się twarde i zimne.

Podczas nocy z pokładu usunięto rannych i zabitych, a potem rozpoczęto reperacje. Następnego ranka, dołączyła do „Carondeleta” reszta floty. Pancerniki „St. Louis”, „Pittsburgh” i „Louisville” towarzyszyły jego powrotowi w górę rzeki w stronę fortu Donelson. Za nimi płynęły drewniane kanonierki „Tyler” i „Conestoga”, ten ostatni dowodzony przez porucznika Thomasa Selfridge'a, dawniejszego drugiego oficera nieszczęsnego „Cumberland”, który został zatopiony przez „Merrimaca”.

O świcie bitwa rozpoczęła się od nowa. Admirał Andrew Foote, dowódca eskadry, rozkazał swym okrętom zbliżyć się do fortu. Był to poważny błąd, który miał spowodować

niepotrzebne straty.

Okręty Unii znajdowały się dużo niżej niż armaty konfederackie; żeby trafić do celu, kule nieprzyjacielskie nie musiały już zakreślać łuku. Zamiast tego, leciały prosto w dół i z impetem, wzmocnionym przez siłę ciężenia, uderzały w słabo zabezpieczone kadłuby jednostek Unii.

„St. Louis”, okręt flagowy Foote'a, uderzony został pociskiem, który zabił sternika, następnie odciął koło sterowe i zranił admirała, trafiając w kostkę jego nogi. „St. Louis” unieszkodliwiony i niezdatny do walki zdryfował w dół rzeki.

Niemal w tym samym momencie w wyniku ostrzału z nadbrzeża odcięte zostały linki sterowe „Pittsburgh”. Pozbawiony sterowności okręt spłynął z prądem rzeki do miejsca, gdzie nie był już narażony na ogień z fortu. Ucierpiał także „Louisville”: trafiony dobrze wymierzonym strzałem konfederackim w burtę poniżej linii zanurzenia, zaczął na środku rzeki powoli tonąć. Jedynie kilka pomieszczeń, do których nie przenikała woda, pozwoliło okrętowi utrzymać się na powierzchni.

Na widok efektu tej jednostronnej kanonady, dowódcy „Tylera” i „Cones-togi” nakazali szybki odwrót, pozostawiając znowu samotnego „Carondeleta” na pastwę ognia z dział fortecznych.

— Trzymać się kursu! — wrzasnął Walkę z pokładu armatniego do budki sternika.

W dymie z własnych armat, ukrywającym go przed obserwacją z nadbrzeża, samotny „Carondelet” kontynuował ogień. Walka wkrótce rozpoczęła się od nowa. Pocisk z przedniej armaty nie wystrzelił, lecz wybuchł rozginając lufę jak skórę od banana i zabijając całą załogę. Wgnieciony pancierz został wypchnięty na zewnątrz, co wyglądało jakby na kazamacie utworzył się olbrzymi czyrak.

Pociski kanonierów konfederackich, przecinając ze świstem dym, rozbryzgiwały wodę rzeki wokół „Carondeleta”. W końcu lekki wiatr oczyścił powietrze tak, że mogły trafić do celu. Jeden z nich uderzył w budkę sternika i zabił marynarza, który zastępował chwilowo Hoela. Odłam żelaza odciął flagę Unii i — jak topór, zdzierający korę z drzewa, zerwał pancierz z kazamaty. Widząc, po godzinie walki, że okręt jest całkowicie zmiążdżony, a nieprzyjaciel nie poniósł żadnych strat, Walkę wydał rozkaz wycofania się z linii ognia.

W ciągu dwóch dni „Carondelet” został trafiony pięćdziesiąt cztery razy, czterdziestu ludzi z załogi było zabitych lub rannych, a tym, którzy przeżyli, od nieustannych wybuchów płynęła z uszu krew.

Walkę natknął się na rannego marynarza skulonego pod kocami przy otworze wybitym w kazamacie obok jego armaty.

— Jak się czujesz, synu? — zapytał cicho.

— Trochę mi zimno.

— Idź do kotłowni i ogrzej się przez chwilę.

— Nie mogę opuścić stanowiska, szefie.

— Możesz, jeśli Ci rozkażę — rzekł Walkę z uśmiechem. — Idź.

Marynarzowi nie trzeba było tego dwa razy powtarzać. Pokuszył się w stronę maszynowni.

Henry Walkę wcale nie wyglądał na twardego, zahartowanego marynarza-bohatera. Był wysoki, chudy i posępny, a ciemne oczy miały zagubiony i nieobecny wyraz. Gęste, czarne jak heban włosy zaczesywał wysoko z czoła do tyłu. Nosił bródkę i mógł uchodzić za brata bliźniaka Benjamin Disraeli, premiera Wielkiej Brytanii.

Po obejrzeniu uszkodzeń Walkę wdrapał się do rozbitej budki pilota i zwrócił się do Williama Hoela:

— Zatrzymaj się w doku w Cairo. Chcę, żeby nasi ranni jak najszybciej znaleźli się w szpitalu. Jak tylko ich dowieziemy, zaprowadzimy okręt w górę rzeki do stoczni w Mound City.

— Jest bardzo uszkodzony, kapitanie — odparł Hoel. — Myśli pan, że cieśle zdołają go jeszcze połatać?

— Można go doprowadzić do porządku — odpowiedział stanowczo Walkę, przyglądając się straszliwym zniszczeniom.

Był dumny z „Carondeleta”, który podjął walkę pierwszy i ostatni opuścił pole bitwy.

Parę dni później, dowódca Fortu Donelson poddał go generałowi Ulyssesowi S. Graniowi, który — widząc, jak bardzo ogień „Carondeleta” osłabił obronę fortu — uznał, że ma dług wobec tego okrętu i jego załogi.

Malcolm Chesley przed wojną pracował jako cieśla okrętowy w stoczni w Liverpoolu, w Anglii. W 1860 roku wyemigrował do Chicago w poszukiwaniu pracy. Kiedy wybuchła wojna, zgłosił się do stoczni w Mound City, gdyż było oczywiste, że Unia będzie potrzebować wykwalifikowanych cieśli.

Teraz stał w doku obok ciężkiej skrzynki z drzewa wiśniowego, zawierającej odziedziczone po dziadku cenne, niektóre blisko stuletnie, narzędzia. Czekał na pomoc, żeby je wnieść na pokład, przyglądał się dziwnie wyglądającemu okrętowi, który miał reperować.

„Carondelet” był jednym z siedmiu pancerników, zbudowanych z przeznaczeniem do bitew na rzece przez sławnego konstruktora Jamesa B. Eadsa. Był on twórcą zbudowanego w 1874 roku pierwszego stalowego mostu o trzech metalowych przęsłach, który do dziś jest używany, łącząc dwa brzegi rzeki Missisipi.

Wcześniej, gdy tylko zaczęły szaleć wichry wojny, Eads zaproponował do walki przeciwko siłom Południa zbudować rzeczną flotę pancerników napędzanych parą. Rząd Unii ostatecznie zgodził się na jego projekt i Eads wykonał go w rekordowo krótkim czasie. Zatrudnił, pracującą bez przerwy, czterotysięczną załogę i ukończył nowatorskie okręty w ciągu 'stu -dni, na wiele miesięcy przed pojedyńkiem „Monitora” i „Merrimaca” w Hampton Roads. „Carondelet” i jego sześciu braci utworzyły pierwszą w świecie flotę pancerników, które stanęły do walki z flotą wroga i przeciwko fortyfikacjom na lądzie.

Jego poetyczna nazwa nie była związana z żadnym egzotycznym miejscem lecz pochodziła od barona de Carondelet, ostatniego hiszpańskiego gubernatora Luizjany.

Niezbyt urodziwe, ale mocne i skuteczne w działaniu pancerniki Eadsa, zwane z powodu ukośnych boków, „żółtiami Pooka”, blokowały działania ofensywne generała Ulyssesa Granta — od Fortu Donelson — aż do Yicks-burga. Walczyły na całej rzece, od Tennessee, do Teksasu. „Carondelet” od roku 1862 do końca roku 1864 brał udział prawie w każdej akcji, zupełnie jakby walczył o zdobycie złotego medalu.

Chesleyowi zdawało się, że nigdy nie widział takiego okrętu. Kadłub zaokrąglony na obu końcach miał sto siedemdziesiąt pięć stóp długości i pięćdziesiąt stóp szerokości. Jego wyporność wynosiła pięćset dwanaście ton i do manewru na płytkiej wodzie potrzebował jedynie sześciu stóp wody. Podłużna kazamata umieszczona była na wierzchu płaskiego kadłuba. Jej pancerne ściany, pochylone pod kątem trzydziestu pięciu stopni po burtach i czterdziestu pięciu stopni na dziobie i na rufie, wieńczył gruby, płaski dach. Na przedzie okrętu znajdowała się ośmiokątna budka sternika, także opancerzona. W żelaznych ścianach wycięto małe kwadratowe otwory obserwacyjne.

Za budką sternika, dwa bliźniacze kominy wypływały dym z sześciu kotłów, które dawały moc dwu wysokociśnieniowym silnikom. Za kominami, patrząc w stronę rufy, znajdowała się kwadratowa konstrukcja z zaokrąglonym dachem, osłaniająca dwa wewnętrzne koła łopatkowe. Z wysięgników zwisały cztery łodzie, po dwie na każdej stronie. Okręt, aby zwiększyć szybkość i skuteczność zwrotów, zaopatrzone w dwa bliźniacze stery.

Opancerzona kazamata miała chronione tarczami otwory strzelnicze, które można było otwierać i zamykać. Przez otwory wзираło trzynaście armat: trzy na dziobie, cztery na każdej burcie i dwie na rufie.

Chesley oglądał uważnie ciężkie uszkodzenia spowodowane przez działa Fortu Donelson. To zupełny cud, pomyślał, że ten okręt, unosi się jeszcze na powierzchni wody. Najwyższy czas, by wziąć się do roboty.

Młodszy cieśla przechodził właśnie przez trap, zmierzając ku dziobowi okrętu.

— Hej, kolego — zawołał Chesley. — Pomożesz mi wnieść narzędzia? Mężczyzna zawrócił i podniósł jeden koniec ciężkiej skrzynki. Wskazał na poszczerbione otwory w panczeru okrętu.

— Będziemy mieli robotę aż do Bożego Narodzenia, prawda?

— Może nawet do następnej Wielkanocy — mruknął Chesley, podnosząc swój koniec skrzynki.

Ale już dziesięć dni później „Carondelet” dołączył do reszty floty.

Henry Walkę sięgnął do kieszeni i wyciągnął starą sfatygowaną fajkę. Nappełnił ją ulubionym tytoniem Ohio Yalley, który nosił w kapciuchu z foczej skóry. Potem rozpoczął inspekcję maszynowni. Stwierdziwszy, że wszystko znajduje się w najlepszym porządku, zwrócił się do głównego mechanika:

— Kotły dobrze naprawione?

— Wydaje się, że są w porządku, sir. Kiedy rozpalimy pod wszystkimi, otworzę zawory i wypuszczę parę do maszyn.

W kotłowni rozległ się głośny dźwięk dzwonka.

— To sternik — powiedział Walkę. — Właśnie nas wyciągnęli z doku. Mechanik kiwnął głową.

— Jedna czwarta wstecz — rozkazał marynarzowi obsługującemu silniki; ten natychmiast chwycił za mosiężną dźwignię i pchnął ją do dołu.

— Zawiadom mnie, jakby się coś działo — rzekł Walkę.

— Oczywiście, kapitanie — odparł z uśmiechem mechanik. — W razie czego najpierw

się panu poskarżę.

Walkę skinął głową w milczeniu, zapalając fajkę.

— Czy wolno zapytać, dokąd zmierzamy? — chciał wiedzieć mechanik.

— Wyspa Numer Dziesięć — rzucił Walkę przez ramię. — Tam właśnie spojrzymy diabłu w oczy.

Konfederackie umocnienia na Wyspie Dziesiątej zajmowały kluczową pozycję w górnym biegu Missisipi. Granice między Kentucky i Tennessee zmieniały się tu nieustannie, linie na mapie były niewolnikami rzeki, nie uznającej wyznaczonych między stanami granic.

Fort na wyspie położony był prawie na środku Missisipi, uniemożliwiając siłom morskim Unii swobodne poruszanie się po rzece. Na samym początku wojny Konfederacja zbudowała tu cały zespół jedenastu fortów. Baterie rozporządzały prawie sześćdziesięcioma armatami. Wspierała je dodatkowo ruchoma bateria centralna, złożona z szesnastu armat, ze zdolnością podnoszenia i opuszczania platformy strzelniczej. Ta potężna artyleria, w połączeniu z siedmioma tysiącami żołnierzy na wschodnim brzegu Missisipi, dawała Konfederatom całkowitą kontrolę nad górnym biegiem rzeki.

Zdobycie Wyspy Dziesiątej było więc dla Unii w tej fazie wojny absolutną koniecznością.

Jankesi z dołu rzeki przyholowali długi sznur łodzi z moździerzami. Ukryto je pod wierzbami, których gałęzie zwisały nad wodą na zachodnim brzegu. Łódź taka była właściwie tylko dużą tratwą z olbrzymim moździerzem pośrodku. Wokół niego zmagazynowano stopy kuł armatnich i baryłki z prochem. Mały podnośnik umieszczał olbrzymie pociski w masywnej lufie.

Obsługa miała proste zadanie: załadować pocisk do lufy i podpalić lont. Potem trzeba było szybko uciec i przykucnąć za ścianą na pokładzie. Z ustami otwartymi, żeby zapobiec popękaniu bębneków, i zatkanymi rękoma uszami należało czekać na wybuch. Nawet przy zachowaniu takich środków ostrożności większość załóg łodzi moździerzowych szybko jednak głuchła.

O świcie cała ta moździerzowa armada otworzyła ogień w kierunku wyspy.

Atak na wyspę z łądu i rzeki trwał już wiele dni. Wbrew oczekiwaniom Unii, siły Konfederacji na widok floty nieprzyjaciela nie poddały się i dzielnie broniły swych pozycji.

Generał-major Unii John Pope, dowodzący siłą dwunastu tysięcy ludzi, rozłożył się obozem na zachodnim brzegu rzeki poniżej wyspy. Zakładał, że jeśli uda mu się przetransportować swoje oddziały przez rzekę i zaatakować wyspę od południa i wschodu, Konfederaci zostaną odcięci i nie pozostanie im nic innego jak złożyć broń, oddając tym samym siłom Unii kontrolę nad rzeką. Plan był rozsądny, ale do tego potrzebny był okręt, który przebiłby się przez zmasowany ogień z wyspy i uciszył artylerię Konfederatów, która mogła utrudnić przeprawę przez rzekę.

Konradmirał Foote, dowodzący flotą Unii, nie zgadzał się z tym planem. Był przekonany, że działa Konfederacji rozbiją na kawałki każdą z kanonierek, która spróbuje okrążyć fort na wyspie.

Wśród kapitanów kanonierek tylko jeden nie podzielał obaw Foote'a.

Pod dachem namiotu polowego nad rzeką wrzała gorąca dyskusja.

— Musimy wynaleźć inny sposób — dowodził admirał Foote.

— Efektywność ostrzału z moździerzy jest bardzo mała, praktycznie żadna, admirale — argumentował zgodnie z prawdą generał Pope. Siedząc na stołku polowym otrzepywał błoto z butów, uderzając obcasem o obcas, gładząc jednocześnie swą bujną brodę i popijając z metalowego kubka ulubioną herbatę.

— Potrzebujemy pomocy marynarki wojennej. Dopiero wtedy moi ludzie zdobędą wyspę.

— Jeśli stracę któryś z okrętów podczas nieudanej próby przebijania się przez ogień sześćdziesięciu armat, co to będzie za pomoc dla pana — Foote?

Kapitanowie kanonierek słuchali go uważnie, bez komentarzy. Walkę siedział także w milczeniu, wpatrując się w ziemię, głęboko zatopiony w myślach. Nagle podniósł głowę i powiedział stanowczo:

— Jestem przekonany, że uda mi się przeprowadzić „Carondeleta” wokół Wyspy Dziesiątej, admirale. Moja załoga jest najbardziej doświadczona z całej floty. Wiedzą, co to ogień wroga. Jeśli wyruszymy w środku nocy, bardzo możliwe, że nam się powiedzie.

— Dobrze, że znalazł się choć jeden odważny — zauważył lodowato Pope.

Kontradmirał Foote zignorował uwagę i popatrzył uważnie na Walkę'a. Pochylił się do przodu i zacisnął ręce.

— Pańscy koledzy nie wierzą w pomyślność tej akcji. Dlaczego miałbym ryzykować utratę pana i pańskiej załogi?

— „Carondeletowi” zawsze się udaje, admirale. Brał udział w każdej bitwie rzecznej stąd do Belmontu i przeżył. Jeśli którykolwiek okręt może to zrobić — to właśnie on. Przysięgam, że jeśli pan mi pozwoli, przebije się.

Foote wpatrywał się w Walkę'a.

— Długie lata służby w marynarce wojennej nauczyły mnie zaufania do moich dowódców. Jeśli pan czuje, że to się panu uda — choć wszyscy inni uważają to za szaleństwo — to się na to szaleństwo zgadzam. Wierzę w pana zapał i poświęcenie. Henry. Ma pan przemknąć się bezpiecznie obok tej przeklętej wyspy, rozumie pan?

— Tak, sir, może pan na mnie polegać.

— Dobrze — mruknął Foote. — Pokaż im, jak wygląda piekło.

— Amen — westchnął generał Pope. — Amen.

Czwartego kwietnia zakończono przygotowania.

Wzmocniono kazamatę, a przy lewej burcie okrętu przymocowano — ochronną tarczę przed pociskami z wyspy. „Carondelet”, już w momencie narodzin niezbyt urodziwy, wyglądał teraz jak pływający wrak w podróży donikąd.

— Wydać ludziom pistolety, strzelby i kordy dla odparcia prób zaczepek — polecał Walkę pierwszemu oficerowi, Charlesowi Murphy. — I proszę sprawdzić, czy węże parowe są w porządku.

W czasie napraw w stoczni Walkę kazał zamontować węże prowadzące parę z kotłów aż na górny pokład. Gdyby okręt został unieszkodliwiony, a Konfederaci próbowali zdobyć

statek w walce wręcz — zostaliby oblani wrzątkiem.

Zadowolony, że zrobił wszystko, co należało, Walkę rozkazał rzucić cumy.

O godzinie dziesiątej wieczorem nad rzeką panowała już zupełna ciemność, a księżyc i gwiazdy zakryły ciężkie chmury. Wielkie jak piątka dziecka krople deszczu wiosennej burzy zabębniły po pokładzie, w chwili gdy okręt odbijał od brzegu.

/ Błyskawica jak zwiastun rozdarła czarne niebo. Pioruny były, migając poszarpanymi, najpierw niebieskimi, potem białymi i żółtymi błyskawicami.

Patrzącym z brzegu wydawało się, że „Carondelet”, jak bezcielesny duch, pojawia się i znika.

Na pokładzie załoga zgromadziła się wokół kapitana, który z Biblią w ręku odmawiał wspólnie modlitwę. Oświetlany co chwila przez błyskawice — on także wyglądał jak duch.

— „Carondelet” rusza! — krzyknął przez tubę podniecony Foote w stronę kanonierek zacumowanych w sąsiedztwie okrętu flagowego.

Zaledwie ucichły jego słowa, na tratwach przy zachodnim brzegu zamontowane moździerze Unii zaczęły na oślep strzelać, zagłuszając maszyny parowe „Carondeleta”. Okręt z coraz większą szybkością płynął przez ciemną rzekę, a jedynym światłem w jego wnętrzu była pojedyncza latarnia w maszynowni. Reszta okrętu tonęła w ciemnościach jak krypta, gdy tak sunął — zdaniem wielu — ku swojej zagładzie.

— Już niedaleko — powiedział Walkę do pierwszego oficera Hoela, który stojąc przy sterze, tylko dzięki ogromnemu doświadczeniu utrzymywał okręt na głębokiej wodzie i omijał mielizny. W normalnych, nocnych ciemnościach było to chyba niemożliwe; sternik dziękował więc Bogu za światło błyskawic, które pozwalało mu przynajmniej przez ułamki sekund dostrzegać brzegi rzeki.

— Zbliżamy się do północnego krańca wyspy — zauważył Hoel.

Para, wydobywająca się dotychczas ze świstem z zewnętrznych zaworów bezpieczeństwa, teraz została skierowana na osłony kół łopatkowych. Okręt płynął ciszej, ale nadał jego obecność zdradzały iskry, a nawet płomienie buchające z kominów. Mimo to nic nie wskazywało, że „Carondelet” został zauważony. Ani jeden strzał armatni nie zakłócił nocnej ciszy.

— Ostro w lewo! — krzyknął nagle Hoel i sam wykonał rozkaz, gwałtownie kręcąc sterem. Zaledwie o trzy stopy ominął przeszkodę, którą rebelianci ukryli w wodach rzeki. Cudem udało się uratować okręt przed katastrofą. Ale manewr ten spowodował, że „Carondelet” znalazł się bardzo blisko wyspy, akurat w chwili gdy oświetliła go kolejna błyskawica. Na widok wyłaniającej się z ciemności kanonierki Unii, Konfederaci rzucili się do armat.

Grad chaotycznie wystrzelonych pocisków poleciał w stronę barki węglowej, którą Konfederaci uznali za burtę okrętu Unii. Ogień nie wyrządził szkód. Ani jeden pocisk nie uderzył w kazamatę „Carondeleta”.

Wyrzucając z kominów snopy iskiei, obracając gorączkowo kołami łopatkowymi, z tryumfującym Walke'em, który w wyzywającym geście pociągał wciąż za łańcuch gwizdka, „Carondelet” minął kolejny zakręt rzeki i wpłynąwszy na otwarte wody, zniknął w ciemnościach nocy.



Kilka mil poniżej Wyspy Dziesiątej, szczęśliwy okręt sunął wzdłuż brzegu przy akompaniamencie wiwatów oddziałów Unii, uradowanych, że potężne działa pancernika wkrótce przyłączą się do ataku na siły Konfederacji.

Dwie noce później, zachęcony przez sukces Walkę'a i „Carondeleta”, drugi pancernik „Pittsburgh” pokonał ten sam niebezpieczny odcinek, a wkrótce potem, przez rzekę zostały przewiezione oddziały generała Pope'a, które zaatakowały buntowników od tyłu. 7 kwietnia, otoczona przez przeważające siły z lądu i rzeki, Wyspa Dziesiąta poddała się.

Trzy miesiące później kapitan Walkę został wezwany na pokład okrętu flagowego „Hartford”, admirała Farraguta, który właśnie przeprowadził swoją flotę z Nowego Orleanu w górę rzeki obok umocnień konfederackich w Port Hudson.

Częstując go szklanką portwajnu, Farragut powiedział:

— Kapitanie Walkę, nasi szpiedzy donoszą, że okręt-taran, który Konfederaci budowali w górze Yazoo River, jest prawie gotowy. Ma poszycie ze stali, z której robi się szyny kolejowe. Niech pan weźmie swój okręt w górę Yazoo River i sprawdź to.

— Czy mam z nim stoczyć bitwę?

— Jeśli pan będzie mógł, niech pan go zniszczy.

— Trudno sobie wyobrazić, że Konfederaci mieli dość materiału, aby zbudować okręt wojenny.

— „Queen of the West” i „Tyler” będą panu towarzyszyć — ciągnął dalej Farragut. Jego sympatyczna twarz zeszpecona była stałym grymasem. David Farragut był bożyszczem dla wszystkich oficerów marynarki wojennej. Sprawiał wrażenie ich dziadka.

— Jak buntownicy nazwali ten taran?

— Podobno nazywa się „Arkansas”.

— Czy wiadomo, kto nim dowodzi? — zapytał Walkę. Farragut skinął głową.

— Dawny oficer marynarki Unii, porucznik Isaac Brown. Zdaje się, że to pański stary przyjaciel.

— To prawda, znam Isaaca Browna. Przed wojną byliśmy ze sobą bardzo blisko.

— Jeśli nie uda się panu zatopić „Arkansasa”, proszę mnie uprzedzić dostatecznie wcześniej żeby przygotować flotę do spotkania z nim, jeśli próbowałby się zbliżyć do Yicksburga.

— Może pan liczyć na „Carondeleta”, admirałe. Farragut uściśnął rękę Walkę'a.

— Życzę panu szczęścia, kapitanie.

Wracając szalupą na swój okręt, Walkę ani przez chwilę nie wyobrażał sobie, jak trudnym przeciwnikiem może okazać się „Arkansas”.

— Działa dziobowe ognia! — Walkę rzucił rozkaz w stronę obsługi dział. Przez otwory w pancerzu obserwował zbliżającego się pancernika rebeliantów, który ukazał się za odległym zakrętem i płynął wprost na „Carondeleta”.

— Wygląda jak twór zdesperowanych ludzi — mruknął Walkę na widok niesamowitego okrętu, płynącego pod komendą dawnego przyjaciela. — Pomalować okręt na brązowo

mógł tylko pocziwy Isaac Brown.

— Brązowy czy szary, nie można go lekceważyć — powiedział, stojący przy sterze pilot Hoel.

— Czy jest dość miejsca na rzece, żeby go minąć i pochwyć w krzyżowy ogień między nami a „Tylerem”? — zapytał Walkę.

— Szerokość rzeki nie stanowi problemu, sir — odpowiedział pilot.

— Jeżeli spróbujemy, staranuje nas.

Walkę odwrócił się i zobaczył, że „Queen of the West” zrobiła zwrot i umyka w dół Yazoo River w kierunku Missisipi.

— Wydaje się, że nie mamy wyboru; musimy też zawrócić i walczyć uciekając.

Obwieścił swój zamiar kapitanowi Gwinowi z „Tylera”. Po chwili oba okręty wykonały pełny obrót i Walkę wydał rozkaz otwarcia ognia z dział rufowych. W ciągu paru sekund dwa trzydziestodwufuntowe działa umieszczone na rufowej kazamacie otworzyły ogień w kierunku szybko zbliżającego się pancernika Konfederacji.

— To trochę ruszy starego Isaaca — powiedział podniecony Walkę w chwili gdy strzał z „Carondeleta” uderzył w budkę sternika na wrogim okręcie.

— Nasi chłopcy dobrze mierzą — stwierdził z satysfakcją Hoel, w momencie gdy drugi strzał z „Carondeleta” znowu uderzył w budkę sternika.

Na rufie „Carondeleta” kanonierzy strzelali natychmiast po kolejnym załadowaniu dział. „Arkansas” podszedł już tak blisko, że nie mogli chybić celu, lecz pancernik Konfederacji nadal zbliżał się, przyjmując pociski, które, jak się zdawało, nie czyniły mu większej szkody.

— Działa z lewej burty, ognia! — krzyknął Walkę, widząc jak mknący „Arkansas” zaczyna ich wyprzedzać.

— Czy nie możecie szybciej?! — krzyknął przez rurę telefonu do głównego mechanika Samuela Garreta.

— Strzałka ciśnienia jest na czerwonym — odpowiedział z rury bezcielesny głos Garreta.

„Arkansas” zbliżył się tak bardzo, że oba okręty bezpośrednio ostrzeliwały swoje kadłuby. Były tak blisko siebie, że Walkę mógł dostrzec Isaaca Browna. Z zabandażowaną głową kierował bitwą, stojąc obok budki sternika, w miejscu uszkodzonym przez pocisk.

Lecąc z rykiem grzmotu nad wąskim pasem wody pocisk z „Arkansas” uderzył w kazamatę „Carondeleta”.

— Straciłem koło sterowe! — krzyknął Hoel. — Okręt nie słucha rozkazów.

Któryś z bosmanów wtargnął do budki sternika z twarzą białą jak prześcieradło.

— Kapitanie, trafili w kotły — wyjąkał bez tchu — kilka przewodów pary jest zniszczonych. Główny mechanik mówi, że ciśnienie pary szybko spada.

— Biegnij na pokład i zamelduj porucznikowi Donaldsonowi — powiedział spokojnie Walkę — że mechanizm sterowy jest uszkodzony. Trzeba ściągnąć linę na lewą burtę i dobić do brzegu.

Obserwując bezradnie, jak jego okręt bezlitośnie bombardują ciężkie działa pancernika

„Arkansas”, Walkę czekał cierpliwie na wykonanie wydanych rozkazów. Kazamata wyglądała teraz, jakby zgniótł ją gigantyczny otwieracz do puszek.

— Okręt zaczyna skręcać do brzegu — zameldował Hoel.

— Trzeba go dobrze wbić dziobem w muł. Odstrzelono nam kotwicę. „Arkansas” powoli się oddalał. Walkę usłyszał głos Isaaca Browna, stojącego na dachu swej kazamaty:

— Życzę powodzenia następnym razem, Henry!

Drań ma czelność, pomyślał Walkę. Miał krzyknąć coś w odpowiedzi, ale w tej samej chwili instynktownie uchylił się na bok, gdyż salwa burtowa uderzyła w „Carondeleta” i przechyliła go pod kątem dwudziestu stopni, sprawiając, że woda zalała pokład. W tym momencie dziób kanonierki Unii dotarł do brzegu i utknął w błocie. Walkę upadł na ścianę budki sternika i dotkliwie potłukł sobie ramię. ,

Zanim się podniósł i wyszedł z budki, żeby odpowiedzieć Brownowi, było już za późno. „Arkansas” oddalał się, zaangażowany w walkę z małym, dzielnym „Tylerem”. Zawiedziony Walkę mógł jedynie pomachać pięścią.

— „Carondelet” — wspominał wiele lat później kontradmirał Henry Walkę — spośród wszystkich jednostek, biorących udział w tej wojnie — odniósł najwięcej zwycięstw.

Istotnie pod dowództwem siedmiu kolejnych kapitanów, USS „Carondelet” brał w czasie wojny secesyjnej udział w większej liczbie bitew i był pod ostrzałem nieprzyjacielskiego ognia częściej niż jakikolwiek statek marynarki wojennej Unii. Począwszy od Fortu Henry, przez ogień Fortu Donelson, niewiarygodne okrążenie Dziesiątej Wyspy, udział w oblężeniu Yicksburga, walkę z potężnym pancernikiem „Arkansas”, aż do bitwy o Memphis, obrony Nashville i kampanii Unii w górze Red River — „Carondelet” miał na swoim koncie tyle bitew, że rekord ten został pobity dopiero podczas drugiej wojny światowej.

Podczas nieustannej służby, od początku 1862 roku, do końca wojny, okręt był trafiany przez pociski nieprzyjaciela trzysta razy, zginęło trzydziestu siedmiu członków załogi, a sześćdziesięciu trzech było rannych. Sam „Arkansas” spowodował śmierć trzydziestu pięciu ludzi.

Tydzień po zakończeniu wojny „Carondelet” wyruszył w ostatnią podróż w górę Missisipi, do Mound City w Illinois, gdzie został wyłączony ze służby. Kilka dni później wszystkie działa i wojenny sprzęt zostały zdjęte, załoga otrzymała gażę, a oficerowie przeniesienia. Kariera wielkiego, starego i walecznego dżentelmena została zakończona. W listopadzie 1865 roku sprzedano go na aukcji Danielowi Jacobsowi z St. Louis za trzy tysiące sześćset dolarów.

Nie wiadomo, co się działo z „Carondeletem” w ciągu następnych kilku lat. Przypuszczano, że został sprzedany przez Jacobsa i zabrany do Cincinnati, gdzie jakoby pocięto go na złom. Wbrew tym pogłoskom, okręt przetrwał. Ale jego losy między rokiem 1865 a 1872 są nieznane.

W końcu 1862 roku rozpoznano go w Gallipolis, w Ohio, gdzie służył jako pływający pomost żeglugi przybrzeżnej. Jego właścicielem był kapitan John Hamilton. Zdjęcie z tego okresu ukazuje okręt w zmienionej postaci, lecz wciąż na wodzie.

W Gallipolis stary pancernik stawał się jednak coraz mniej sprawny, aż Hamilton zdecydował się go spalić i pociąć na złom. Wartość pozostałego w kadłubie żelaza oceniono na trzy tysiące dolarów. Ale zanim rozpoczęto złomowanie, wiosenna powódź w 1863 roku

zerwała cumy i powlokła kadłub sto trzydzieści mil w dół Ohio River. Ostatecznie „Carondelet” zatrzymał się u czoła Manchester Island, gdzie osiadł w miękkim mule. Potem wszelki słuch o nim zginął.

## 2.

### **Są takie dni, kiedy nic się nie udaje Kwiecień 1982**

Ktoś inteligentny napisał kiedyś: „Rzecz zagubiona i ukryta czeka i szeptem”. Przykro mi, że nie pamiętam autora powiedzenia. Myślę, że ona lub on wybaczy mi, ale powiedzenie to przypomniało mi się w związku z wieloma wrakami, które szeptały do mnie przez wiele lat. Wyobrażam sobie, że szept „Carondeleta” brzmiał najgłośniejszym. Jak gdyby wołał przez mgłę minionych stu dziesięciu lat, błagając, aby go odnaleziono. To smutne, lecz — podobnie jak szwadron kawalerii przybywa już po spaleniu pociągu przez Indian — tak ja przybyłem na miejsce zbyt późno.

Żywiłem zawsze specjalny sentyment dla pancerników wojny secesyjnej, ponieważ tak bardzo różniły się od wszystkich statków, jakie przed nimi i po nich zbudowano. Niezdarne, prymitywne okręty, skonstruowane na Południu, okazały się praktyczne i pomysłowo urządzone. Niektóre z nich konstruowano w hutach żelaza, inne klecono z byle czego na polach kukurydzy. Pochyłe ściany kazamat — zbawienne, bo ześlizgiwały się po nich pociski — nie były wynikiem świadomego zamysłu, ale konieczności. Oszczędzono w ten sposób żelazo, które było towarem reglamentowanym, przeznaczonym do produkcji armat dla wojsk Konfederacji. Ich pancierz obronny zrobiony był często z szyn kolejowych, ułożonych jedna przy drugiej, tworząc dziwną, ale skuteczną tarczę.

Pancerniki marynarki Unii, w większości konstruowane według modelu „Monitora”, dzięki obrotowym wieżyczkom działowym, gładkiemu pokładowi oraz pozbyciu się żagli i olinowania uczyniły przełom w technice wojen na morzu. Ten typ okrętu okazał się tak doskonały, że marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych zamówiła i eksploatowała do 1903 roku ponad pięćdziesiąt takich jednostek. Ostatni okręt tego typu skreślono z rejestru marynarki dopiero w 1937 roku. Można śmiało powiedzieć, że oryginalny „Monitor” był praprzodkiem wojennych okrętów-gigantów, które zbudowano później i które brały udział w kolejnych pięciu wojnach.

Kiedy dowiedzieliśmy się, że „Carondelet”, sławny bohater bitew rzecznych, po zakończeniu wojny secesyjnej został sprzedany na złom, a później służył jako pływające molo na rzece Ohio w Gallipolis, łatwo było prześledzić owe ostatnie sto trzydzieści mil, jakie pokonał niesiony wiosenną powodzią, w kierunku Manchester Island. Nawet jeśli właściciel, John Hamilton, dla odzyskania żelaznej części okrętu spalił wrak na Manchester Island, wiedziałem z doświadczenia, że podwodna część kadłuba prawdopodobnie pozostała nienaruszona.

W pobliżu Manchesteru znajdują się dwie wyspy. Mniejsza nazwana jest Manchester Island Numer 1, większa — Numer 2. Trudność polegała na ustaleniu, przy brzegu której z tych wysp „Carondelet” osiadł na mieliźnie. Rozwiązanie tej zagadki znalazłem dzięki poprawkom naniesionym przez Boba Fleminga, na mapę Adams County, w Ohio, około 1875 roku. W końcu stulecia mniejszy kawałek lądu, znajdujący się na środku rzeki, zwany był Tow Head Island. To, co pozostało z „Carondeleta”, znajdowało się przy brzegu wyspy nazywanej teraz Numer 2.

Powiększając mapę Fleminga do skali nowoczesnych map morskich i nanosząc samemu poprawki, zorientowałem się natychmiast, że czoło Manchester Island z 1982 roku znajdowało się dwieście jardów dalej w dół rzeki, w porównaniu z miejscem, gdzie czoło

wyspy dzieliło rzekę w 1873 roku. Pozwoliło mi to na określenie obszaru poszukiwań o wielkości boiska do piłki nożnej.

Po uzyskaniu wystarczającej liczby danych, koniecznych do podjęcia prób odnalezienia „Carondeleta”, zabierając gradiometr Schonstedt, poleciałem z Waltem Schobem samolotem do Cincinnati w Ohio. Gdy wynajętym samochodem przemierzaliśmy dalszą drogę, nagle krzyknąłem do Schoba, który siedział za kierownicą.

— Zatrzymaj samochód i obróć się! Spojrzał na mnie pytająco:

— Dlaczego, czy coś się stało?

— Nie — odpowiedziałem podniecony. Minęliśmy stodołę przy drodze, muszę się bliżej jej przyjrzeć.

— Stodoła?

— Stodoła.

Walt zawrócił samochód i jechał z powrotem do chwili, kiedy kazałem mu stanąć. Czując się jak bym został przeniesiony w przeszłość, przeszedłem około pięćdziesięciu jardów wąską, zakurzoną drogą, aż znalazłem się obok sporej stodoły o szarych, zniszczonych ścianach. Stojący na drabinie człowiek malował wielkie litery na wiszącej poprzecznie tablicy.

— Brawo! — rzekłem. — Robi pan dobrą robotę. Odwrócił się, spojrział na mnie i uśmiechnął się.

— Od czterdziestu pięciu lat to robię, znam się chyba na tym.

— Nie sądziłem, że ciągle jeszcze reklamuje się tytoń Mał Pouch na ścianach stodół. Myślałem, że reklamy mał pouch zniknęły z takich miejsc razem z przydrożnymi reklamami burma shave.

— Wcale nie, ciągle jeszcze są.

Po krótkiej rozmowie powróciłem do samochodu.

— O co chodziło? — zapytał Walt.

— Kiedy jako dziecko byłem w Minnesota, lubiłem podczas przejażdżek z ojcem i rodziną szukać reklam mał pouch na ścianach stodół. Myślałem, że teraz już ich nie ma.

— Czy jeszcze się pali tytoń Mał Pouch?

— Ten tytoń się żuło. Walt wykrzywił się.

— Paskudny zwyczaj. Zęby od tego gniją.

Biedny Walt, nie ma w sobie ani krztyny romantyzmu.

Po przybyciu do Manchesteru późnym popołudniem, zatrzymaliśmy się w biurze szeryfa i spytaliśmy, czy możemy się z nim zobaczyć. Wszedł do nas duży, wesoły facet nazwiskiem Louis Fulton. Chociaż jego biuro nie dysponowało rzeczonym sprzętem patrolowo-ratowniczym, lokalna straż pożarna miała sporą łódkę plastikową z zaburtowym silnikiem, więc można ją było użyć do tych celów. Szef strażaków, Frank Tolle, był kompanem od wędki szeryfa i zanim zdążyłem zauważyć — że dobrze mieć wpływowych przyjaciół — łódź patrolowa była już do naszej dyspozycji. Następnego ranka o świcie popłynęliśmy po pięknej

Ohio River łodzią kierowaną przez strażaka Earla Littletona.

Był jednak mały szkopuł. W ramach wyświadczenia przysługi obiecaliśmy szeryfowi użyć naszego magnetometru dla odnalezienia kobiety, która w nie wyjaśnionych okolicznościach zniknęła przed trzema laty.

Zagadka należała do typowych nie wyjaśnionych tajemnic. Szeryf opowiedział nam historię sześćdziesięcioletniej wdowy. Pewnego popołudnia, zostawiając w domu piekącego kurczaka, skoczyła do oddalonego o milę miasteczka, by zrobić zakupy w sklepie spożywczym. Od tego momentu nikt już ani jej, ani jej samochodu nie widział. Kiedy zorientowano się, że zniknęła, przeszukano natychmiast dom. Poza spieczonym na węgiel kurczakiem, nie było jednak śladów włamania, nic też nie zginęło.

Ponieważ dom znajduje się przy schodzącej w stronę rzeki drodze, mniemano, że gdy była już w pobliżu, zemdląca lub dostała ataku serca. Murowana skrzynka pocztowa była od strony wjazdu w bramę uszkodzona, co sugerowało, że samochód uderzył w nią, kiedy kobieta straciła przytomność. Jak przypuszczano, pozbawiony kontroli samochód potoczył się drogą do rzeki i zatonawszy, zniknął.

Nurkowie przeszukali jednak rzekę bez żadnego rezultatu. Kobieta i jej samochód przepadli bez wieści.

Będąc amatorem rozwiązywania łamigłówek, chętnie ofiarowałem pomoc przed podjęciem poszukiwań „Carondeleta”. Wraz z zaciekawionym naszymi metodami pracy szeryfem oraz dwoma jego zastępcami na pokładzie rozpoczęliśmy z Waltem naszą akcję. W miejscu gdzie kończyła się droga, tam i z powrotem przeczesywaliśmy wodę magnometrem. Zbadaliśmy w ten sposób sto jardów płynąc w dół rzeki, i blisko trzydzieści jardów w kierunku środka rzeki, ale bez rezultatów. Nie odebraliśmy sygnału żadnego obiektu, którym mógłby ewentualnie być samochód.

Nie lubię przystępować do poszukiwań nie przygotowany. Zaproponowałem powrót i przerwę na lunch. To dało mi czas na sprawdzenie kilku szczegółów. Przemierzyłem drogę, poczynszy od szosy obok dawnego domu zaginionej kobiety, w dół wzgórza aż do rzeki. Następnie zapytałem szeryfa, w którym miesiącu dama zaginęła.

— Wczesny grudzień — odpowiedział.

— Czy było zimno?

— W tym okresie temperatura spada poniżej zera.

— W takim razie można założyć, że okna samochodu były zamknięte. Skinął głową.

— To logiczne przypuszczenie.

— Jaka jest prędkość nurtu rzeki — spytałem.

— Aż do wiosny około dwóch do trzech mil na godzinę. Przy roztopach dochodzi do czterech lub pięciu.

— To prawie taka szybkość, jak krok pieszego.

— Chyba tak.

Wskazałem na drogę obok domu.

— Nachylenie wynosi dobre dziesięć stopni. Dostyc strome zbocze. Jeśli przytomność

straciła, zanim skręciła w aleję wjazdową do domu i samochód z nogą na pedale gazu toczył się jeszcze osiemdziesiąt jardów, jest prawdopodobne, że wpadła do rzeki z szybkością ponad trzydziestu kilometrów na godzinę.

— Można założyć, że tak było — zgodził się szeryf. — Nasze obliczenia wskazywały na trzydzieści pięć.

— Wziąwszy wszystko pod uwagę — powiedziałem — szukamy w niewłaściwym miejscu.

— Uważa pan, że nie ma jej blisko końca drogi? — zapytał. Potrząsnąłem głową.

— Uderzenie i szybkość wyrzuciło ją prawie na środek kanału. A ponieważ — bo było zimno — zamknęła okna, musiało upłynąć dość dużo czasu, zanim woda dostała się do wnętrza i zatopiła samochód. To wystarczyło, żeby prąd zniósł pojazd dobre sto jardów lub więcej w dół rzeki.

— Upłynęły już trzy lata — rzekł szeryf. — Naprawdę nie pamiętam, czy posunęliśmy się daleko. Wiem, że nurkowie mieli dość roboty, walcząc z prądem, i w zasadzie szukali tylko tam, gdzie kończy się droga.

W podobny sposób utonęło dwóch synów Susan Smith w Union, w Karolinie Południowej. Jakkolwiek tragedia ta wydarzyła się w jeziorze a nie w rzece, widoczność była tak marna, że przy pierwszej próbie nurkowie szybko zrezygnowali z poszukiwań. Przy drugiej próbie samochód znaleziono dalej i głębiej niż oczekiwano pierwotnie.

Poszukiwania pod wodą przy pierwszej próbie rzadko kończą się sukcesem.

— Co pan sugeruje — zapytał szeryf Fulton.

— Proponuję przeniesienie poszukiwań dalej od brzegu i jeszcze bardziej w dół rzeki.

Pół godziny później płynęliśmy znowu z zanurzonym dziesięć stóp pod powierzchnią wody gradiometrem. Walt bacznie obserwował wskazania naszego przyrządu, a ja do końca liny przywiązałem pławę. Włożyłem parę grubych rękawiczek, które zawsze mam ze sobą podczas wypraw, i ująłem bosak zakończony hakiem, żeby go ciągnąć po dnie rzeki. Jeśli się nam poszczęściło i zahaczylibyśmy o kawałek samochodu, rękawiczki uchroniłyby moje ręce od pokrzwawienia, a boja zaznaczyłaby to miejsce.

W odległości prawie dwustu jardów od drogi Walt natrafił na masę żelaza. Okrążyliśmy to miejsce tam i z powrotem i uzyskaliśmy ten sam odczyt. Jednakże bosak wbijał swoje szpony jedynie w rzeczny muł.

— Cokolwiek się tam znajduje, jest duże i głęboko zakopane — powiedziałem.

Szeryf spojrzał w górę rzeki.

— To bardzo daleko. — Wzruszyłem ramionami.

— Być może, ale to jedyny prawdopodobny obiekt między miejscem gdzie się znajdujemy a końcem drogi.

— Nie może pan nic zahaczyć bosakiem?

— Osiem razy okrążyliśmy miejsce bez skutku, więc bardzo prawdopodobne, że samochód po dach jest zagrzebany w mule rzeczonym. Szeryf zamyślił się.

— Chyba będziemy musieli posłać nurków, pogrzebać i zobaczyć, co tam jest.



Następnego dnia wyruszyliśmy z Waltem w drogę powrotną. Nigdy nie dowiedzieliśmy się, czy zaginiona kobieta i samochód zostały we wskazanym przez nas miejscu odnalezione.

Pozostało nam jeszcze kilka godzin dziennego światła, wysadziliśmy więc szeryfa i jego zastępców na przystani i popłynęliśmy w górę rzeki, tam gdzie spodziewaliśmy się, że może znajdować się „Carondelet”. Kiedy okrążyliśmy czoło Manchester Island, oczom naszym ukazała się największa, jaką widziałem w życiu, pogłębiarka. Wyglądała jak olbrzymia trójkątna budowla z karbowanymi ścianami z metalu i jak nam się wydawało, z nieskończonym szeregiem stalowych wiader z poszczerbionymi zębami, które zanurzały się w wodę i wylaniały wypełnione tonami rzecznoego mułu. Poczułem się tak, jakbym z winy drobnostki stracił całą wygraną na loterii, gdy zorientowałem się, że pogłębiarka pracowała zaledwie sto jardów od miejsca, gdzie miałem rozpocząć poszukiwania.

Nie zanurzyliśmy nawet gradiometru w wodę, lecz płynęliśmy prosto w stronę pogłębiarki i zatrzymaliśmy się obok. Oficer kierujący statkiem wyszedł z kajuty i zaprosił nas na pokład. Wielki, rozmiarów budki telefonicznej, mężczyzna z czerwoną twarzą wyciągnął do nas potężną rękę. Odpowiedziałem na uścisk i usłyszałem chrzęst kostek mojej ręki.

— W czym mogę panom pomóc? — zapytał uśmiechając się szeroko.

Wyjaśniłem, że poszukujemy zatopionego statku i zapytałem, czy pogłębiarka posuwa się w dół rzeki. W takim wypadku chciałbym, aby powstrzymał swą nienasyconą łódź, zanim połknie szczątki „Carondeleta”.

Uśmiech zniknął z jego twarzy.

— Nie idziemy w dół rzeki — powiedział — idziemy w górę.

Mały świat Cusslera zachwiał się nad brzegiem przepaści. Ciągłe jednak istniała szansa, że wykopany już przez wielkie wiadra rów ominął wrak. Wskazałem na miejsce, gdzie zamierzałem rozpocząć poszukiwania.

— Czy pogłębialiście w tym miejscu? — zapytałem. Kapitan skinął głową.

— Przekopaliśmy to miejsce już cztery godziny temu.

— A może wydobyto jakieś kawałki drewna?

— Oczywiście. Kilka udało się nawet uratować. Chce pan zobaczyć? — i nie czekając na moją odpowiedź zniknął za drzwiami i po minucie powrócił niosąc fragment belki, brązowej i śliskiej od długiego przebywania w wodzie przez długie lata, cegłę ogniotrwałą, która być może pochodziła z paleniska maszyny parowej, i kilka kawałków mocno zardzewiałego żelaza. Wśród tych przedmiotów rozpoznałem płytkę wspornikową, długie kolce i fragmenty przewodów parowych.

Pełni śmiertelnego przerażenia spojrzeliśmy z Waltem na siebie.

— Czy to był jakiś statek? — zapytał superintendent.

— Jeden z najświetniejszych okrętów z okresu wojny secesyjnej — odpowiedziałem.

— Naprawdę? Ja i moi chłopcy byliśmy pewni, że wykopaliśmy starą barkę.

Dla upewnienia się, że pogłębiarka rzeczywiście zmiażdżyła kadłub „Carondeleta”, rozpoczęliśmy razem z Waltem poszukiwania. Z jednego końca w drugi, za pomocą boi ciągnęliśmy za sobą gradiometr, przerywając robotę dopiero z nastaniem ciemności. Dla

pewności rozciągnęliśmy nasze poszukiwania daleko poza dawne czoło Manchester Island. Jedyne sygnały, jakie otrzymaliśmy, pochodziły dokładnie z miejsca, gdzie, jak określił kapitan pogłębiarki, wyciągnięto resztki statku. Na głębokości osiemnastu stóp wskaźnik manetometru drgnął kilkakrotnie. Kilka zanurzeń pozwoliło na odkrycie rozrzuconych szczątków dużego wraku. Wiadra nie wyciągnęły wszystkiego. Wygląda na to, że pogruchothane części kadłuba i kil „Caron-deleta” wciąż spoczywają pod mułem rzeczonym.

Nie pozostało nam już nic do roboty, wróciliśmy więc z Waltem do Cincinnati, zatrzymaliśmy się w hotelu i rano odlecieliśmy do domu.

Przez wiele nocy nie mogłem spać. Wpatrując się w sufit, nie mogłem sobie darować, że nie udało się natychmiast na wyznaczone miejsce, lecz spędziliśmy szereg godzin, polując na zaginioną kobietę i jej samochód. Jestem prawie pewien, że mogliśmy być na czas i uratować szczątki starej kanonierki przed zniszczeniem przez okrężerną pogłębiarkę.

Wielka szkoda, że się nam nie powiodło. Wydaje się wprost nieprawdopodobne, że po prawie stu dziesięciu latach poszukiwań okrętu, spóźniliśmy się dosłownie o kilka godzin. Znajdowaliśmy się z Waltem w odległości jednej mili od kanonierki, podczas gdy właśnie ją niszczone.

Nigdy nie przestanę żałować, że na szept „Carondeleta” odpowiedziałem za późno.

## CZEŚĆ VI

### KONFEDERACKA ŁÓDŹ PODWODNA „HUNLEY”

#### 1.

#### Mała łódź, która dokonała wielkiej rzeczy

Luty 1864

Łały krab pędził wzdłuż plaży i schował się do dziury. Mężczyzna, ubrany w mundur żołnierza Skonfederowanych Stanów, spojrzawszy przelotnie na kraba, po czym wstał i strzepnął z kolan mokry piach, który przyczepił mu się do spodni. Miał włosy koloru jesiennych liści, jasnoniebieskie oczy i chłopcę twarz ze zbyt dużymi oczyma. Sprawdził wskazania swojego kompasu i zanotował je na skrawku papieru.

— Zrzucili na noc kotwicę — powiedział, stojący obok niego, mężczyzna o jasnych włosach.

Porucznik George Dixon złożył starannie papier i schował go do kieszeni spodni.

— Mam nadzieję, że ma pan rację, panie Wicks.

Obaj mężczyźni przyglądali się okrętowi, który kołysał się na falach. Z odległości czterech i pół mili wyglądał jak mała, ciemna zabawka bujająca się na tle niebieskiego nieba. Jego żagle były zwinięte na rejach, ale z komina wydobywał się dym, co sugerowało, że okręt może szybko ruszyć, gdy wachta zauważy jednostkę, która usiłuje przełamać blokadę i przemknąć się do portu Charleston.

— Jak pan myśli, co to za okręt? — spytał Wicks.

— „Housatonic” — odpowiedział Dixon — nowiuteńka jankeska korweta, świeżo spuszczonej na wodę w dokach Unii. Szybki okręt, chyba szybszy od wszystkich statków handlowych, jakie znam.

— Nie na długo — powiedział Wicks uroczyście Dixon uśmiechnął się i przytaknął:

— Jak Bóg da, to tylko na tę noc.

Godzinę po zachodzie słońca, dziewięciu członków załogi konfederackiej łodzi podwodnej „Horace L. Hunley”, weszło na drewniany pomost w kanale za wyspą Sullivan. Siedzący na słupie falochronu, pelikan przyglądał im się jednym okiem, nim rozpostarł skrzydła i wznosił się ponad zatokę. Żelazny grzbiet łodzi podwodnej, dwie wieżyczki z otwartymi włazami oraz dwudziestojednostopowa rura na dziobie — tylko tyle widać było nad wodą. Łódź wyglądała jak prehistoryczny stwór uspijony w mezo-zoicznym stawie.

Dwaj marynarze zamocowali torpedę w rurze, następnie sprawdzili nawiniętą na bęben linkę, służącą do uruchamiania ładunku. Na dziobie torpedy — miedzianego cylindra, w którym znajdowało się sto funtów czarnego prochu — osadzona była, niczym napastrzek na palcu, stalowa tuleja z ostrymi, szpiczastymi zębami z przodu. W teorii, po wbiciu torpedy w kadłub wrogiego statku, „Hunley” wycofałby się co najmniej o sto pięćdziesiąt jardów; wtedy

rozwinęta już całkowicie linka szarpnęłaby dźwignią detonatora i spowodowała wybuch. Mechanizm jednak nie był jeszcze w pełni wypróbowany.

Ci, którzy byli już w środku łodzi podwodnej, otrzymali manierki z wodą, małe pojemniki z żywnością i latarki z niebieskim szkłem. To była nocna misja, która miała trwać od zachodu do wschodu słońca. Załoga „Hunleya” była przyzwyczajona do wilgoci, zimna, przebywania w zamkniętej przestrzeni i wysiłku fizycznego, który powodował ból mięśni i całkowite wyczerpanie.

Cena, którą w ciągu ostatnich tygodni płacili marynarze, była wysoka. Pięć nocy tygodniowo spędzali na bezowocnych próbach zatopienia okrętów przeciwnika, często ledwo unikając złapania przez strażnicze łodzie Unii, lub ryzykując, że zniosą ich nieprzyjazne prądy. Ryzyko śmierci było o wiele większe niż szansę przeżycia. To też, po tylu sytuacjach, w których uniknęli śmierci, marynarze patrzyli na siebie jak na nieśmiertelnych. Byli dumni, że obcują z najnowocześniejszą techniką i wierzyli, że właśnie ich łódź będzie pierwszą w historii łodzią podwodną, która pewnego dnia zatopi okręt nieprzyjaciela.

Marynarz Frank Collins powrócił z krótkiej wyprawy do Breech Inlet, kanału, który oddzielał wyspę Palms od wyspy Sullivan. Wrzucił tam do wody gałązkę cyprysu i przyglądał się, jak prąd unosi ją szybko w stronę morza. Zbliżył się do Dixona i zasalutował.

— Morze się cofa bardzo szybko, sir. Dixon również zasalutował:

— Dziękuję, panie Collins. Niech pan zajmie swoje miejsce na pokładzie.

Collins podążył cicho za swoimi towarzyszami do jednego z wąskich, bliźniaczych luków, które unosiły się nad żelaznym ciałem „Hunleya”. Każdy zajął swoje miejsce. Zrogowaciałe dłonie spoczęły na metalowych osłonkach rączek od korb. Dixon mógł wejść na pokład dopiero wtedy, kiedy marynarz Wicks wcisnął się na swoje miejsce, które znajdowało się obok tylnego balastu. Kapitan stanął za sterem; przed nim, na pulpicie sterowniczym były tylko dwa instrumenty: wskaźnik zanurzenia i kompas.

— Wszyscy na miejscach?

— Tak jest — odpowiedział Wicks z rufy.

Dixon dał znak ręką dwóm, stojącymi na pomoście strażnikom:

— Gotowi do wyjścia!

Strażnicy zrzucili z podwików, oplecione wokół wieżyczek łodzi, liny konopne, potem pociągnęli je, by siłą mięśni wypchnąć łódź na otwartą wodę. Przez chwilę, zanim Dixon nie wydał rozkazu „naprzód”, „Hunley” kołysał się bezwładnie na wodzie. Wówczas ośmiu siedzących za nim mężczyzn zaczęło kręcić korbami, które za pośrednictwem długiego wału obracały śrubę na rufie. „Hunley” ruszył powoli w kierunku Sullivan Island.

Już od paru tygodni wyruszali tak w stronę floty Unii, tylko po to, żeby — na skutek złego zrzędzenia losu — wracać bez żadnego sukcesu. Nie raz zbliżali się do okrętów patrolowych nieprzyjaciela tak blisko, że gdy Dixon otwierał luk, by zaczerpnąć świeżego powietrza, słyszał w ciemności śpiew i rozmowy jankeskich marynarzy. Teraz znowu zapalili umocowane w latarkach świece, żeby oświetlić swoją pływającą trumnę.

Podczas miesięcy treningów nie wypowiedziano ani słowa skargi. Teraz załoga Dixona składała się z ludzi twardych i wytrwałych, których łączyły wspólne przejścia, trudy i zagładanie każdej nocy śmierci w oczy. Dzisiejsza noc należała do nich.

Księżyc był w nowiu, a morze spokojne. Utrzymując wolny rytm przy kręceniu śruby i korzystając z odpływu, przez pierwszą milę poruszali się z szybkością czterech węzłów na godzinę. Na szczęście, zimne wnętrze łodzi szybko ogrzało się ciepłem ich ciał, ze ścian zaczęła nawet kapać skroplona para. Ponieważ morze było spokojne, Dixon mógł trzymać otwarty przedni luk i patrzeć przed siebie, by pewnie kierować łódź w stronę „Housatonica”.

— Szkoda, że nie możemy zabrać beczki z piwem zamiast nędznej manierki z wodą — mruknął Collins.

— Dobry pomysł — odpowiedział szeregowy Augustus Miller, nowy ochotnik z kompanii artylerii z Karoliny Południowej, który przyłączył się do załogi razem z kapralem Charlesem Carlsonem. Poza Dixonem, tylko oni — z całej obsługi łodzi — nie byli marynarzami.

— Wał napędowy się zaciera — powiedział marynarz Arnold Becker do Wicksa.

Wicks bez słowa sięgnął do metalowego wiadra z łożem zwierzęcym i posmarował wał w miejscu, w którym wchodził on w uszczelkę zapobiegającą przeciekom. Uwagi Beckera były rutynowe. Tylko on ciągle narzekał, że smarowanie wału śruby jest niedostateczne.

Czas nieznośnie się włókł. Zaczęli pracować na zmianę: czterech mężczyzn kręciło korbami, czterech odpoczywało. Siły były potrzebne na wypadek ostatecznego spotkania z nieprzyjacielem i długiej drogi powrotnej do Breech Inlet. Wspomagani przez prąd, prowadzili łódź poprzez gładkie jak szklana tafla morze z prędkością jedynie dwóch i pół węzłów.

Dixon trzymał wciąż otwarty przedni luk i sterował przyglądając się trasie. Słabe światło księżyca ukazywało morze na sto jardów przed dziobem, zostawiając czas na zamknięcie luku, gdyby zobaczył falę wysoką na tyle, aby mogła ich zalać. Czarny kadłub „Housatonica” powoli stawał się coraz większy. Elektryczność była jeszcze w powijakach i Dixon mógł jedynie marzyć o mechanicznym systemie napędzania, które nie wymagałoby stałego dopływu powietrza, dzięki czemu mogłoby działać pod wodą.

Ze swojego dobrego miejsca obserwacyjnego Dixon zaczynał odróżniać sylwetki ludzi kręcących się po pokładzie korwety Unii. Przypuszczał, że są bardzo czujni, w oczekiwaniu na nocny atak piekielnych maszyn podwodnych Konfederatów, więc zsunął się w dół i zamknął luk. Zwrócił się do wyglądającej jak duchy w migotliwym świetle świec załogi.

— „Już tylko trzysta jardów dzieli nas od okrętu. Odpocznijcie przez chwilę, a potem wszyscy chwytają za korby.

— Okręt — wyszeptał z zachwytem marynarz Joseph Ridgeway. — A więc naprawdę zaatakujemy Jankesów? Dixon pokazał zęby w uśmiechu:

— Nie wrócimy tej nocy do domu z pustymi rękoma.

— Ku chwale Konfederacji — powiedział marynarz Collins.

— Ku chwale nas wszystkich — dodał Wicks. — Poślemy tych przeklętych Jankesów na dno i podzielimy się pieniędzmi z nagrody.

— Myślę, że to może być około pięciu tysięcy na głowę — powiedział Ridgeway.

— Nie dziel skóry na niedźwiedziu — ostrzegł Dixon — Najpierw musimy na te pieniądze zapracować.

Starannie wytarł trzy małe szklane okienka w wieżyczce luku, zaparowane oddechami

stłoczonych w zamknięciu ludzi. Przez przednie okienko przyglądał się „Housatonicowi”.

Okręt stał na kotwicy z dziobem skierowanym na północny zachód w stronę Fortu Sumter. Ruch na pokładzie był niewielki. „Hunley” zbliżał się powoli tyłem, od strony rufy, nieco z prawej. Wyglądało na to, że łódź podwodna nie została zauważona.

Kiedy zobaczył boje, które podtrzymywały zewnętrzną sieć wokół okrętu, Dixon podjął rozstrzygającą decyzję. Odwrócił głowę i krzyknął przez ramię:

— Panie Wicks, proszę napełnić zbiornik balastowy do jednej czwartej! Wszyscy ucichli i patrzyli na siebie pytająco. Spodziewali się, że porucznik poprosi o dwie trzecie balastu, by zanurzyć „Hunleya” pod powierzchnię wody i umknąć przed wzrokiem wachtowych z „Housatonica”.

— Bardzo przepraszam, kapitanie — powiedział Wicks — czy nie będziemy atakować pod wodą?

— Przebyliśmy zbyt długą drogę, żeby stracić cel w czarniejszej od atramentu wodzie, panie Wicks. Poza tym, ten okręt ma siatkę ochronną wokół kadłuba. Podpłyniemy pod siatkę, a z wody będą wystawały tylko wieże naszych luków. Ładunek zostawimy tuż pod powierzchnią wody. Jeśli stracimy tę okazję, nie będziemy mieli już następnej.

W czasie krótszym niż jedna minuta do zbiorników na dziobie i na rufie została wpompowana odpowiednia ilość wody; łódź zanurzyła się — nad powierzchnią widoczna była tylko górna część kadłuba i wieżyczki luków. Nikt nie myślał o powrocie, nie było chwili wahania. Zamknięci wewnątrz „Hunleya” ludzie nie czuli strachu, ale nie byli też zbyt pewni swego losu. Nie ustawali jednak w wysiłku, dając z siebie wszystko. Prawdopodobnie nie zdawali sobie sprawy, że wieczna chwała jest w zasięgu ich ręki.

— Teraz — powiedział Dixon, głośniejszym głosem niż zamierzał — kręćcie korbami ile sił. Atakujemy.

Mężczyźni, nie oszczędzając mięśni, szarpnęli korby tak, że śruba zaczęła zmieniać wodę w pianę. Stojący w przedniej wieży luku, Dixon wpatrywał się w ciemność, dopóki okręt nieprzyjaciela nie wypełnił dokładnie trzycalowej średnicy okienka celownika. Wówczas pokręcił mocno kołem steru, aż łódź zatoczyła łuk w stronę prawej burty „Housatonica”. Kierując się bezanmasztem, sterował pod czarny kadłub.

Kapitan Charles Pickering, dokonując wieczornej inspekcji okrętu USS „Housatonic”, zatrzymał się i spojrzął w stronę świateł parowego słupa „Canandaigua”, widniejących nad czarnymi wodami wokół Charlestonu. Większa i lepiej uzbrojona niż okręt Pickeringa „Canandaigua” stała na redzie o milę dalej w głąb morza. Jej zadaniem było przechwytywanie statków handlowych usiłujących przemieścić dostawy dla Konfederacji. Pickering odwrócił się i spojrzął z zadowoleniem na długość swojego okrętu. „Housatonic” był gotowy na wszelkie niebezpieczeństwa, zagrażające, zarówno z nad, jak spod wody.

Była to jedna z najnowszych śrubowych korwet, świeżo zwodowana przez stocznię w Bostonie. „Housatonic” miał trzynaście dział, a wśród nich jedno wielkie stufuntowe. Ważył tysiąc dwieście czterdzieści ton i miał dwieście pięć stóp długości i trzydzieści osiem stóp szerokości, a zanurzenie wynosiło szesnaście stóp i siedem cali. Tej nocy tylko dwanaście stóp dzieliło kil od miękkiego szlamu dna morskiego.

Pickering był świadom niebezpieczeństwa możliwego ataku ze strony torpedowej łodzi konfederackiej. Dzięki dezertrom i szpiegom cała flota Unii wiedziała o tym niebezpieczeństwie. Pickering podjął jednak pewne środki ostrożności — polecił opuścić

siatkę ochronną wokół kadłuba. Sądził — błędnie, jak się potem okazało — że taka sieć będzie wystarczającą przeszkodą dla łodzi podwodnych wroga. Na wszelki wypadek wzdłuż burt przechadzali się obserwatorzy, a lufy niektórych dział mierzyły w powierzchnię wody. Mechanicy mieli rozkaz utrzymywać ciśnienie pary w kotłach na poziomie dwudziestu pięciu funtów. Maszyny były nastawione na wsteczny bieg, co w momencie ucieczki — umożliwiłoby wciągnięcie kotwicy bez zaplątania okrętu we własny łańcuch.

Zadowolony, kapitan Charles Pickering powrócił do swojej eleganckiej, wyłożonej cedrem kabiny, zapalił lampę naftową i zaczął studiować mapy wybrzeża Karoliny Południowej.

Pierwszy Oficer „Housatonica”, porucznik Higginson, rozmawiał przez chwilę z dowódcą wachty Johnem Crosbym, który stał na mostku, wpatrując się przez lornetkę w mrok nocy. Gdyby na horyzoncie pojawił się jakiś intruz — zdradziłyby go iskry z komina.

— Nigdy nie sądziłem, że na południu może zrobić się tak zimno — powiedział Higginson, chowając ręce do kieszeni. Crosby opuścił lornetkę i wzruszył ramionami:

— Przed wojną mój brat ożenił się z dziewczyną z Georgii. Mówiła, że w Atlancie często pada śnieg.

Po tej krótkiej wymianie zdań, Higginson zszedł pod pokład, by dokonać inspekcji maszynowni. Ledwo zdążył podejść do mechanika Cyrusa Houlihana, gdy usłyszał poruszenie na pokładzie.

Okolo dwudziestej czterdzieści pięć porucznik Crosby zobaczył coś, co na początku wyglądało jak pływający morświn. Zawołał do najbliższego obserwatora, który czuwał na bocianim gnieździe:

— Widzisz coś w wodzie, tam sto jardów od prawej burty?

— Nie, tylko małe fale na powierzchni.

— Popatrz uważnie! — krzyczał Crosby. — Tam coś bardzo szybko płynie w naszym kierunku.

— Tak, widzę! — odpowiedział strażnik — Dwa wybrzuszenia nad powierzchnią.

Crosby szturchnięciem obudził dobosza.

— Wal ze wszystkich sił!

Kazał natychmiast wyciągnąć kotwicę i dał znak do maszynowni, żeby szykowali okręt do odwrotu. Jego rozkazy wykonano w czasie krótszym niż dwadzieścia sekund. Kiedy Higginson wrócił na pokład, śruba napędowa już się kręciła

— Ktoś chce przejść przez blokadę? — zapytał Crosby'ego. Oficer pokręcił głową i wskazał za burtę.

— Tam jest. To chyba ta cholerna łódź torpedowa.

— Widzę ją — potwierdził Higginson. — Tak, to łódź. Na górze widać migocące światło.

Kapitan Pickering wybiegł ze swojej kwatery, niosąc karabin z podwójnym bębniem. Kiedy pokazano mu zbliżającą się łódź podwodną, powtórzył rozkazy Crosby'ego, żeby wciągnąć kotwicę i ruszać wstecz. Zbliżający się obiekt wyglądał jak duża, przewrócona do góry dnem łódź wielorybnicza. Pickering wycelował staranniej zaczął strzelać. Krzyknął

jeszcze raz:

— Cała wstecz! Szybciej, szybciej!

Higginson zabrał karabin wartownikowi i sam także zaczął strzelać. Wkrótce dołączyli do niego inni, łącznie z chorążym Charlesem Cravenem, który zdążył jeszcze oddać strzały ze swojego rewolweru. Atakujący okręt był teraz tak blisko, że Craven, aby wystrzelić po raz kolejny, musiał wychylić się za burtę.

Zorientował się jednak, że mała broń ręczna jest bezużyteczna, podbiegł więc do najbliższego trzydziestodwufuntowego działka, próbując wycelować je w kierunku obiektu w wodzie, który teraz odsuwał się od „Housatonica”. Miał właśnie pociągnąć za dźwignię, gdy poczuł, że pokład podnosi się pod jego nogami.

W momencie kiedy stalowy czerep, osłaniający cylinder ze stoma funtami czarnego prochu, wbił się w miedziane poszycie kadłuba okrętu Unii, Dixon krzyknął:

— Cała wstecz, szybko!

Mężczyźni wewnątrz łodzi podwodnej zatrzymali korby, po czym szybko zakręcili w przeciwną stronę. Łódź zaczęła powoli odsuwać się od przeciwnika. Po chwili Dixon mógł — przez okienko celownika — zobaczyć ludzi strzelających nad relingiem „Housatonica”. Słyszał, jak pociski z broni ręcznej, nie robiąc krzywdy „Hunleyowi”, uderzają w jego pancerz. Był pewien, że ładunek został wepchnięty głęboko w głąb kadłuba. Teraz musieli wycofać się i zdetonować ładunek.

Dixon zauważył wycelowane w „Hunleya” trzydziestodwufuntowe działko obsługiwane przez chorążego Cravena. Łódź podwodna znajdowała się teraz w odległości pięćdziesięciu jardów od „Housatonica” — zbyt blisko, by bezpiecznie przetrwać eksplozję.

Porucznik zdawał sobie sprawę, że tylko sekundy dzielą ich od wysadzenia w powietrze. Nie widział innego wyjścia, jak tylko ryzykować i mieć nadzieję, że los będzie dla nich przychylny. Miał zamiar otworzyć luk, wysunąć rękę, chwycić linkę detonatora i samemu pociągnąć za spust.

Zanim zdążył cokolwiek zrobić, pocisk z rewolweru chorążego Cravena trafił w bęben liny i zablokował go. Zaciśnięta lina szarpnęła i uruchomiła detonator.

Ładunek wybuchł głęboko pod linią wody. Nie było słyhać eksplozji, woda nie rozbrzgnęła się, nie było dymu ani płomienia. Ludzie, którzy znajdowali się na pokładzie okrętu Unii, porównywali później ten wybuch do zderzenia z innym okrętem. Któryś z nich powiedział, że wybuch przypominał odległy strzał z haubicy, po którym nastąpiło trzęsienie ziemi. Inny mówił, że widział wyrzucone w powietrze fragmenty statku.

Woda wdarła się do „Housatonica”, łamiąc i gniotąc wszystkie przegrody. Pękł wał napędowy śruby, a uwolniony od obciążenia silnik rozpedził się do niezwykłych obrotów. Od bezanmasztu do rufy wyrwany został wielki kawał burty. Okręt pochylił się na rufie i zaczął natychmiast tonąć. Jak umierające zwierzę, osunął się na dno, a czarna woda okryła całunem martwy kadłub. W pięć minut po wybuchu ponad powierzchnię wody wystawały już tylko czubki masztów.

Tylko dwie, z sześciu szalup, jakimi dysponował „Housatonic”, zostały opuszczone w porę z tonącego okrętu. Nie wszyscy marynarze zdołali się w nich zmieścić. Niektórzy przywarli do wystających z wody masztów i bezradnie oczekiwali pomocy: prawie nikt nie umiał pływać.



Kapitan Pickering, mocno potłuczony, trzymał się masztu i krzyczał do ludzi w łodziach:

— Wiosłujcie w stronę „Canadaiguy” — rozkazał. — Niech przyślą pomoc!

Dopiero następnego dnia, podczas apelu, wyszło na jaw, że pięć osób z załogi „Housatonica” zaginęło — prawdopodobnie utonęło.

Konsekwencje eksplozji okazały się jednak groźniejsze dla ludzi wewnątrz „Hunleya” niż dla załogi „Housatonica”. Siła wstrząsu odebrała im dech i rzuciła o ściany łodzi. Dixon został na chwilę ogłuszony i czuł, jak fala spowodowana wybuchem huśta „Hunleyem”, rzucając nim na bok, w górę i w dół, jak tratwę na górskiej rzece. Do tej pory nie wiedział, że podwodna eksplozja może mieć aż tak ogromny wpływ na łódź podwodną, która znajduje się w niewielkiej odległości od wybuchu. Nie słyszał nigdy o próbach, które symulowałyby taką sytuację.

Marynarz Wicks, wpadając na Arnolda Beckera, który znajdował się najbliżej niego, przy korbie, miał krwotok z nosa. W środku łodzi Simpkins uderzył tyłem głowy o ścianę, a następnie o rączkę korby, tracąc natychmiast przytomność. Frederick Collins miał złamaną szczękę; znajdujący się obok kapral Charles Carlson boleśnie potłukł sobie plecy, a kanonier Augustus Miller, odrzucony od ściany, upadł na korbę i złamał ząb.

— Cholera — mamrotał przez zakrwawione usta — straciłem ząb. Pomóżcie mi znaleźć ząb...

Wszystkim dzwoniło w uszach, prawie wszyscy byli potłuczeni. Nie wpadli jednak w panikę. Milczeli przez parę chwil w szoku, zanim dotarła do nich świadomość tryumfu. Dixon otrząsnął się z oszołomienia i spojrzał przez okienko w luku. Prąd odsunął „Hunleya” o następne pięćdziesiąt jardów i obrócił go bokiem do tonącego okrętu, Dixon widział, jak „Housatonic” idzie na dno.

— Czy ktoś jest ciężko ranny? — zawołał.

— Simpkins stracił przytomność — odpowiedział Wicks.

— Chyba złamałem nos — powiedział Collins.

— Ja straciłem ząb — wymamrotał Miller.

— Co się stało, poruczniku — zapytał z ciekawością Wicks — czy trafiliśmy go?

— Wyrzycie przez tylne bulaje — odpowiedział Dixon, który po chwilowym zamroczeniu wrócił już do siebie.

— Zatopiliśmy przeklętych Jankesów.

Napięcie nagle opadło. Wszyscy otrząsnęli się i zaczęli wiwatować, tak jakby zostali niespodziewanie przeniesieni w inny świat. Mimo niewiarygodnych przeciwności losu, zaryzykowali własne życie i wygrali. „Hunley” spełnił nareszcie swoje zadanie. Koncepcja łodzi podwodnej zdała egzamin.

— Niebezpieczeństwo jeszcze nie minęło — ostrzegał Dixon. — Łapcie się za korby. Chcę odsunąć się o kolejne trzysta jardów, zanim flota Unii zorientuje się, że „Housatonic” zatonął.

Upojona sukcesem załoga napędzała okręt nie zważając na ból i zmęczenie. Simpkins przychodził do siebie, ale był za słaby, żeby podjąć pracę przy korbie. Dixon zakręcił kołem steru, i wziął kurs na wschód; płynęli przez ćwierć mili, zanim skierował dziób w stronę

Breech Inlet. Dopiero kiedy uznał, że są dostatecznie daleko, pozwolił załodze odpocząć.

— Pracujcie po czterech na zmianę; trzeba utrzymać tę pozycję, dopóki nie zacznie się przypływ, a wtedy wrócimy do portu. Dopóki Simpkins nie odzyska sił, będę kręcił korbą za niego.

— Jeśli mogę coś powiedzieć, poruczniku — powiedział Wicks — zamiast wracać do bazy, moglibyśmy popłynąć prosto do Charlestonu i osobiście powiadomić starego generała Beauregarda o naszym sukcesie.

— Niezła myśl — powiedział Dixon, uśmiechając się — ale to oznaczałoby przedzieranie się przez całą flotę Unii. Będzie lepiej, jeśli wrócimy do Breech Inlet i dopiero stamtąd popłyniemy dalej do Charlestonu przez zatokę.

Załoga „Hunleya”, zmieniając się przy korbach i pracując tylko tyle, żeby nie dać się znieść dalej w morze, zanim nie odwróci się prąd, zrelaksowana zabrała się do przygotowanych posiłków: składały się one z rzepy i suszonego mięsa. Dixon i Wicks otworzyli luki, żeby wpadło trochę świeżego powietrza.

Dixon wstał, i trzymając w ręku niebieską latarnię, machał nią w kierunku straży w Battery Marshall, aby wypuścili racę, która doprowadziłaby „Hunleya” do domu.

O dwudziestej pierwszej dwadzieścia kapitan okrętu wojennego Unii „Canandaigua” został przywołany na pokład przez oficera dyżurnego, który zauważył zbliżającą się łódź z rozbitkami. Green natychmiast zbliżył się do relingu i przechyliwszy się przez burtę zawołał:

— Z jakiego okrętu jesteście?

— Z „Housatonica” — odpowiedział marynarz Robert Fleming. — Zostaliśmy zatopieni przez rebeliancką łódź torpedową. Ci, którzy przeżyli, trzymają się masztów.

Green i jego załoga byli zaszokowani: nie słyszeli eksplozji. Kapitan natychmiast kazał podnieść flagę sygnałową „niebezpieczeństwo” i wystrzelić trzy race, żeby dać znać reszcie floty. „Canandaigua” podniosła kotwice i natychmiast pośpieszyła z pomocą załodze „Housatonica”. Po drodze zabrano drugą łódź z pechowym kapitanem Pickeringem na pokładzie.

Po dopłynięciu do zatopionego okrętu, o dwudziestej pierwszej trzydzieści pięć, spuszczone łódzie ratunkowe i zabrano ludzi uczeplonych sterczących z wody masztów. Nikt z oficerów ani z załogi „Canandaiguy” w drodze do wraku „Housatonica” nie zauważył niczego szczególnego.

Zbyt późno przez żelazne ściany „Hunleya” Dixon odczuł wibrację. Zbyt późno zobaczył światła okrętu płynącego na pomoc rozbitkom z „Housatonica”. Zbyt późno zatrzaśnięto pokrywy luków, zbyt późno padł rozkaz zanurzenia. Ośmiu mężczyzn rozpaczliwie zaatakowało korby, próbując usunąć „Hunleya” z drogi „Canandaiguy”. Daremnie.

Dixon stał jak skamieniały patrząc przez okienko w luku na dziób okrętu wojennego Unii, który pojawił się w ciemności. Siła uderzenia przewróciła „Hunleya” na bok i wepchnęła głęboko pod wodę. Żelazne ściany nie wytrzymały i woda w ciągu paru sekund wypełniła wnętrze.

Nikt nie wie, o czym myśleli członkowie skazanej na śmierć załogi „Hunleya”, gdy fale przykryły łódź po raz ostatni. Być może ostatnie myśli Dixona dotyczyły jego narzeczonej Queenie Bennett, która czekała na niego w Alabamie. Może James Wicks, zanim pochłonęła go ciemność, miał przed oczami swoją żonę i cztery córki,

Łączna liczba ofiar „Hunleya” wyniosła dwadzieścia dwie osoby.

Z czasem kości Dixona i jego załogi przykryły się mułem, który powoli wnikał do środka łodzi. Minęło ponad sto trzydzieści lat, zanim ktokolwiek dowiedział się, gdzie i dlaczego zginęli.

Mała łódź podwodna, która jako pierwsza w historii zatopiła okręt wojenny — wyczyn powtórzony dopiero podczas I wojny światowej, kiedy to „U-21” storpedowała brytyjski krążownik HMS „Pathfinder” — została zwodowana w Nowym Orleanie, na początku 1861 roku.

Jej przodkiem był „Pioneer”, zbudowany przez konstruktora Jamesa McClintocka, trzy lata wcześniej niż „Hunley”. „Pioneer” miał kształt cygara, stożkowate końce, trzydzieści stóp długości i cztery stopy średnicy. Cwierć-calowe blachy kadłuba, dla zmniejszenia oporu wody, łączone były wpuszczanymi nitami. W ówczesnych opisach czytamy, że łódź — sterowana przez trzyosobową załogę — poruszała się nadzwyczaj sprawnie i podczas rejsu próbnego na Lakę Pontchartrain wysadziła w powietrze szkuner.

Dwaj fundatorzy „Pioneera”, Horace L. Hunley i Baxter Watson, liczyli na włączenie okrętu do flotylii pirackiej Konfederacji. Niestety, admirał Unii David Farragut pokrzyżował te plany. Razem ze swoją flotą złamał blokadę fortów na dolnej Missisipi i zajął Nowy Orlean, zanim budowa „Pioneera” została ukończona.

Aby prototypowy okręt nie wpadł w ręce Jankesów, Hunley kazał zatopić „Pioneera”. Wiele lat później, na dnie kanału portowego znaleziono łódź podwodną. Uznano, że jest to „Pioneer” i umieszczono w muzeum marynarki. Jej rozmiar i kształt nie pasują jednak do opisów wyglądu „Pioneera” z czasów jego budowy. Poszukiwacze uważają, że wkrótce po wojnie łódź podwodna Hunleya i McClintocka została wydobyta z dna, a jej fragmenty sprzedane kolekcjonerom.

Hunley, McClintock i Watson uciekli do Mobile w Alabamie i szybko zaczęli zbierać materiały do budowy następnej łodzi, którą wykonały warsztaty Thomasa W. Parka i Thomasa B. Lyonsa. Przedsięwzięcie wspomagali oficerowie-technicy z 21 Regimentu Alabamy, porucznicy William Alexander i Georga E. Dixon.

„Pioneer II”, czasem nazywany „American Diver”, był większy i lepiej przystosowany do podróży pod wodą niż jego poprzednik; sterowało się nim bez nadmiernego wysiłku. Rejsy próbne przebiegały bez żadnych problemów. Kiedy jednak przygotowywano go do pierwszej misji, podczas której miał zatopić, uczestniczący w blokadzie, okręt Unii. od strony morza przyszedł nagły szkwał. W czasie holowania przez Mobile Bay, przez otwarte luki do wnętrza „Pioneera II” wlała się woda. Nie powiodły się próby usunięcia jej, ale załoga zdążyła opuścić okręt, który zatonął niedaleko Fortu Morgan.

Hunley, który miał więcej odwagi niż umiejętności przewidywania, zebrał fundusze na budowę trzeciej łodzi podwodnej. Porucznik Alexander zrobił projekt i nadzorował konstrukcję, a konsultantem prac był McClintock. Za podstawę konstrukcji posłużył stary kocioł lokomotywy, który dla podwyższenia wnętrza kadłuba przecięto poziomo na dwie części, wstawiając między nie pas blachy szerokości jednej stopy. Dziób i ster miały kształt klina, grodzie zaś, które tworzyły zbiorniki balastowe, umieszczono wewnątrz kadłuba w odległości trzech stóp od dziobu i rufy.

Okręt, który zasłynął potem jako łódź torpedowa „Hunley”, był jak na swoje czasy bardzo nowoczesny. Kształt kadłuba miał podobny do znacznie późniejszych projektów nuklearnych łodzi podwodnych „Nautilus”. Stery głębokościowe były przymocowane po obu stronach

kadłuba, a ręczne pompy do napełniania lub pozbywania się balastu wodnego, pojedyncza śruba i ster wystawały ze środka rufy, podobnie jak w nowoczesnych łodziach podwodnych. Żelazne obciążniki pod kilem mogły być zrzucone jednym szarpnięciem ręki, co w krytycznej sytuacji pozwalało szybko zmniejszyć balast. Dwie wieżyczki z bulajami po bokach i klapami od góry służyły jako luki wejściowe. Były tak małe, że pojedynczy człowiek, unosząc ręce nad głową, ledwo mógł się przez nie przecisnąć. Zastosowano także najprostszy system doprowadzenia powietrza: długie rury, w chwili gdy obracano je do pozycji pionowej — wystawały z płytko zanurzonej łodzi ponad powierzchnię wody. Jediną ułomnością „Hunleya” był ręczny system napędzania. Ani energia elektryczna, ani silniki Diesla jeszcze nie istniały. Szybkość „Hunleya” zależała od siły ośmiu mężczyzn, którzy kręcili korbami wału napędowego. Kadłub łodzi miał trzydzieści pięć stóp długości, wysokość pięciu stóp i cztery stopy szerokości. Ster kierowany był kołem sterowym; obsługujący go sternik przez bulaje w przedniej wieżyczce mógł jednocześnie obserwować otoczenie. Z dziobu wystawała, niczym dzida, dwudziestostopowa żelazna rura. Umieszczano w niej torpedę: wąski miedziany cylinder, wypełniony czarnym prochem strzelniczym. Na dziobie torpedy osadzona była stalowa, zębata tuleja. Okręt wbijał torpedę w kadłub wrogiej jednostki, potem wycofywał się. Torpeda pozostawała w kadłubie z liną przywierconą do dźwigni zapalnika. Linka, długości stu pięćdziesięciu jardów, nawinięta była na bębnie przy przedniej wieżyczce łodzi. W chwili gdy ta — wciąż się cofając — oddalała się o sto pięćdziesiąt jardów, linka naprężała się, pociągała dźwignię i powodowała wybuch torpedy.

„Hunley”, w kwiecistej dziennikarskiej prozie, opisywany był jako „piekielny wynalazek” lub, bardziej adekwatnie, jako „pływająca trumna”. Kiedy szpiedzy ujawnili dane o jego konstrukcji, gazety na Północy określały go jako „sekretną broń Południa”.

Wody Mobile Bay okazały się zbyt burzliwe do przebycia dla łodzi podwodnej, okręty zaś Unii były za daleko, żeby można było do nich dotrzeć w ciągu jednej nocy, tak więc Hunley i jego współpracownicy zaczęli tracić nadzieję na skuteczną akcję. Wówczas nadeszła propozycja, której nie mogli odrzucić.

Generał Pierre Beauregard, dowodzący obroną Charlestonu w Karolinie Południowej, prosił, żeby łódź podwodną przetransportowano do jego okręgu w celu zwalczania blokujących port okrętów Unii. Horace Hunley i współ-konstruktorzy jego łodzi przyjęli propozycję z tym większą radością, że John Fraser, zamożny kupiec i właściciel wielu przemysłowych statków, ofiarował nagrodę stu tysięcy dolarów każdemu okrętowi, który potrafi zniszczyć okręt flagowy Unii „New Ironsides”, lub pięćdziesiąt tysięcy dolarów za każdy inny posłany na dno okręt wojenny Jankesów.

Łódź przeniesiono na dwie platformy kolejowe, przywiązano i przez lesiste wsie Południa przewieziono wprost do serca secesji. Dla gapiów — mieszkańców małych i większych miast mijanych po drodze, ów transport musiał stanowić niezwykle widok. „Hunley” był ciężki i platformy uginały się pod jego żelazną masą. Obliczono, że jego waga waha się pomiędzy czterema i dziesięcioma tonami.

Po przybyciu na miejsce Horace Hunley przekazał dowództwo łodzi McClintockowi. Operacja nie miała chwalebного początku. McClintock i jego, składająca się z cywilów, załoga wiele razy próbowali opuścić port i zaatakować flotę Unii, ale próby te uniemożliwiły problemy techniczne i wzburzone morze.

Wojskowi nie byli zadowoleni. Kiedy zasugerowali, że przyślą oficera marynarki jako obserwatora, McClintock zimno odmówił. Nie było to zbyt mądre posunięcie, gdyż „Hunley” został natychmiast zarekwirowany jako okręt Konfederacji, McClintock otrzymał wymówienie, a na pokład przybyła załoga składająca się z marynarzy z floty pancerników,

pod dowództwem porucznika Johna Payna.

Mieli jednak pecha.

Niedoświadczony Payne stał się przyczyną zatonięcia łodzi. Na skutek zaplątania liny cumowniczej łódź przechyliła się, a woda, która wdarła się przez otwarte luki, natychmiast ją zatopiła. Payne krzyknął do swoich ludzi, żeby opuścili okręt. Łatwo było mu to powiedzieć. Gotów do skoku stał już przecież do połowy w otwartym luku. Nieszczęśnicy wewnątrz łodzi nawet z rękami w kajdanach mieliby większe szansę przepłynięcia kanału La Manche niż na ucieczkę z żelaznej trumny.

Wyjątkowe szczęście miał porucznik Charles Hasker, który w chwili gdy łódź przechylała się, wyszedł właśnie z tylnego luku. Stalowa pokrywa zatrzasnęła się, łapiąc w potrzask jego nogę i łamiąc ją. Kiedy łódź wypełniła się wodą, ciśnienie wewnątrz wyrównało się i Hasker zdołał uwolnić nogę. Z głębokości czterdziestu dwóch stóp cudem wypłynął na powierzchnię, unikając zadławienia wodą. Po wojnie secesyjnej Hasker lubił się chwalić, że jest jedynym człowiekiem, który razem z „Hunleyem” zatonął i przeżył.

Pięciu ludzi jednak utonęło. Pięć pierwszych ofiar na koncie „Hunleya”...

Łódź wydobyto, trupy usunięto i wysuszono wewnątrz. Horace Hunley wraz z porucznikiem Dixonem i Thomasem Parkiem, w którego warsztatach statek został skonstruowany, zaoferował pomoc. Beauregard zaakceptował ją. Przyjechał Hunley i jego ludzie, i natychmiast przywrócili łódź do dawnego stanu.

Próby, które rozpoczęto na rzekach Ashley i Cooper, przyniosły obiecujące wyniki. „Hunley” i jego załoga wielokrotnie zanurzali się pod wodę w odległości stu jardów od zakotwiczonego okrętu i po dziesięciu lub piętnastu minutach wypływali w takiej samej odległości z drugiej strony.

15 października 1863 roku słońce ukryte było za gęstą, poranną mgłą. Dixona, który zazwyczaj dowodził łodzią, nie było tego dnia. Ster przejął więc Hunley. Z nieznaney przyczyny w łodzi brak było również jednego z członków załogi, która liczyła teraz osiem osób.

Mężczyźni zeszli z przystani po deskach, prowadzących do otwartych luków „Hunleya”. Wcisnęli się przez wąskie otwory i, siadając rzędami, zajęli miejsca przy korbach, stłoczeni w małym pomieszczeniu. Na końcu przez luk rufowy wszedł Thomas Park, a przez dziobowy Hunley. Obaj zamknęli za sobą klapy.

Hunley sterował w stronę „Indian Chief”, małego okrętu, używanego przez marynarkę Konfederacji do podkładania w portach min. Dowódca łodzi miał do dyspozycji dwa sposoby zanurzenia jej pod wodę. Mógł obciążyć zbiorniki tak, żeby wieże luków nieznacznie wystawały ponad powierzchnię, następnie obniżyć platformy nurkowania, kontrolując w ten sposób kąt pożądanego zanurzenia. Drugą możliwością było, najłatwiejsze dla obsługiwanego ręcznie systemu napędzania, zalewanie zbiorników do czasu, kiedy łódź uzyskalaby zdolność utrzymywania się na odpowiedniej głębokości. Jest to metoda stosowana we wszystkich nowoczesnych łodziach podwodnych. Równowaga kontrolowana była przez Parka, który — pracując przy zaworach — wypompowywał wodę ze zbiorników na rufie. Kiedy Hunley przygotował już łódź do wyjścia w górę, pompowali wodę razem z Parkiem i okręt wynurzał się. Obydwie metody były dobre — pod warunkiem, że wszystko działa sprawnie.

Ale tego dnia wszystko działo się na opak.

Świadkowie tamtych wydarzeń twierdzą, że widzieli, jak łódź zanurzała się, ale bez

skutku czekali na jej ponowne wynurzenie. Po kilku godzinach stało się oczywiste, że Horace Hunley, razem ze swoją załogą, zginął wewnątrz „piekielnego wynalazku”.

Był to kolejny przypadek omyłności człowieka. Hunley źle obliczył kąt zanurzenia i pozwolił na przepełnienie przedniego zbiornika obciążającego. Łódź straciła równowagę i wbiła się dziobem w błotniste dno, a jej rufa uniesiona była w górę, w stronę odległej o sto czterdzieści pięć stóp powierzchni. Teraz wyszedł na jaw jeden z defektów konstrukcji. Grodzie zbiorników balastowych nie sięgały stropu, woda mogła więc przelać się do głównej kabiny.

Hunley pompował jak szalony, starając się wypchać wodę z przedniego zbiornika. Krzyknął do Parka, żeby opróżnił zbiornik na rufie. Park zrobił to, ale efekt był tylko taki, że rufa podniosła się pod kątem trzydziestu stopni. Zdenerwowany Hunley zapomniał bowiem zamknąć przedni zawór dopływowy i mimo jego nadludzkich wysiłków przy pompie — wody wciąż przybywało.

Polecił, by odłączono żelazne balasty przymocowane do kila. Tracąc równowagę, mężczyźni walczyli z zardzewiałymi ryglami, ale w chwili gdy zdołali odsunąć je do połowy, zalały ich strumienie wody. W ostatniej, rozpaczliwej próbie ratunku, usiłowali uciec przez otwory luków i wypłynąć na powierzchnię. Pod naciskiem wody pokrywy jednak nie dały się otworzyć. Kiedy odkryto ich ciała, większość trzymała jeszcze w rękach świece.

„Hunley” miał teraz na koncie trzynaście ofiar; Konfederacja — zero.

W mieście mówiono, że „Hunley” tonie natychmiast, a może nawet jeszcze szybciej. Marynarka Konfederacji zajęła stanowisko w stylu „a nie mówiliśmy” i umyła ręce. Pomimo wątpliwości, Beauregard kazał wydobyć „Hunleya”. Kapitan Angus Smith wynajął w tym celu nurków. Hunleya znaleziono w przedniej wieżyczce luku. Miał podniesioną głowę i rękę opartą o pokrywę luku. W tej samej pozycji, ale w wieżyczce rufowej znaleziono Thornasa Parka. Uduślili się obaj. Pozostałych sześciu mężczyzn utonęło.

Ci, którzy widzieli pociemniałe i zniekształcone twarze ofiar, nigdy nie zapomną potwornego widoku. Krew i rany na polu bitwy to groza, którą potrafili zaakceptować, nawet zrozumieć. Ale śmierć w blaszanym pudle zatopionym pod wodą stanowiła koszmar nieporównywalny z niczym.

Pogrzeb odbył się następnej niedzieli. Ciało Hunleya było eskortowane na cmentarz Magnolii w Charleston przez dwie kompanie i orkiestrę. Po uroczystej ceremonii złożono go do grobu, a z nim jego całą pechową załogę.

Łódź stała na przystani, dopóki Beauregard nie podjął decyzji, co z nią zrobić. Conrad Wise Chapman, artysta z Południa, który przechodził obok łodzi, naszkicował ją, i później namalował mały obrazek, który wisi teraz w Muzeum Konfederacji w Richmondzie. Prymitywna w konstrukcji, o zdumiewająco nowoczesnym kształcie, wyglądała jak przysłowiowa ryba wyjęta z wody. Jej torpedowa dzida, stercząca nad wodą, wycelowana jest w Zatokę i czuwającą tam nieprzyjacielską flotę.

„Hunley” był potępiony jak Jonasz, i większość tych, którzy go krytykowali, teraz, kiedy pochowano załogę, domagało się ponownego zatopienia i zostawienia łodzi pod wodą. Beauregard wstrzymał dalsze operacje podwodne, ponieważ nie widział powodu, by dalej ryzykować ludzkie życie dla „wynalazku, który nie potrafił jeszcze opuścić portu”. Były tylko dwie osoby, które nie zgadzały się z jego decyzją.

Porucznicy, George Dixon i William Alexander, którzy pomagali budować „Pioneera II”,

na wieść o tragedii pospieszyli z Mobile do Charlestonu. Obydwaj nie chcieli zaakceptować przegranej.

Wspólnymi siłami przekonali niechętnego Beauregarda, że marnotrawstwem jest zapomnianie o bohaterskich wyczynach nieżyjących i ignorowanie potencjalnego zagrożenia, jakie stanowi łódź dla blokującej porty floty Unii. Daleki od entuzjazmu Beauregard poddał się w końcu, ale pod warunkiem, że wszelkie ataki na nieprzyjaciela przeprowadzane będą na powierzchni, nie pod wodą.

Zanim ziemia stwardniała na grobie Hunleya i jego towarzyszy, dwójka przedsiębiorczych oficerów-techników przebadła gruntownie łódź i, co wydaje się najbardziej nieprawdopodobne, zebrała złożoną z ochotników załogę. Być może, prowokacyjna, wciąż aktualna oferta stu tysięcy dolarów za zatopienie „New Ironsides”, przyćmiła groźbę straszliwej śmierci. Nigdy nie było wiadomo na pewno, czy nagroda będzie w złocie czy w walucie Konfederacji.

Łódź została oficjalnie nazwana „Horace L. Hunley”, a dowódcą mianowano porucznika Dixoria. Była teraz częścią armii, mogła też korzystać z pomocy marynarki. Zaczumowawszy łódź w zaciszu kanału za Battery Marshall na Sullivan Island, Dixon i Alexander założyli kwaterę na Mount Pleasant i otworzyli pierwszą szkołę dla załóg łodzi podwodnych. Marynarze rysując wykresy na mokrym piasku plaży uczyli się podstaw operacji podwodnych. Musieli również ćwiczyć dziewiętnastowieczną rytmikę. Szkoda, że nie ma zapisów wideo z tych ćwiczeń. Popołudnia spędzano na próbnym nurkowaniach i biegach długodystansowych. Do zmroku oficerowie leżeli na plaży i wyznaczali za pomocą kompasu położenie stojących na kotwicy okrętów Unii. Kiedy uznano, że załoga i łódź są już przygotowani, zaczęto robić nocne wypadki przeciwko flocie nieprzyjacielskiej. Ruszali z odpływem i wracali z przyływem.

Admirał John Dahlgren, dowódca Południowo-Atlantyckiej Floty Blokującej, był bardzo dobrze informowany przez dezertersów o postępie prac związanych z „Hunleyem”. Kapitanom swoich okrętów polecił zaostrzenie czujności podczas nocnych postojów na kotwicy. Łańcuchy, gęsto zawieszane na długich drągach wokół burt, miały stanowić prymitywną sieć antytorpedową. Świecące jasno rakiety były przygotowane do odpalenia, a między zakotwiczonymi okrętami nieustannie pływały łodzie wartownicze. Dahlgren zalecił również swoim pancernikom, by cumowały na płytkiej wodzie, aby „Hunley” nie miał pola do manewru pod wodą.

Noc po nocy niezgrabna łódź i jej zahartowana załoga wypuszczali się na wody przybrzeżne Charlestonu, usiłując zatopić jankeski okręt. Noc po nocy wracali z pustymi rękoma, ścigając się ze świtem, który ujawniłby ich obecność, nękani przez wysoką falę, nieprzyjazne prądy lub wiatr, zmęczeni tak, że — wydawało się — niezdolni choćby raz jeszcze obrócić korbą.

Zima przyniosła złą pogodę i dla „Hunleya” wyprawy stały się jeszcze trudniejsze. Kilkakrotnie przeciwnie prądy omal nie zaciągnęły łodzi na głębokie morze. Parę razy świt zastawał ich w zasięgu dział Unii. Wycieńczony Dixon zdecydował, że da załodze odpocząć i powrócił do ćwiczeń na spokojnych wodach za Sullivan Island. Jednym / eksperymentów, który go intrygował, było nurkowanie na wytrzymałość. W przypadku zauważenia przez łódź strażniczą lub okręt należący do blokady, jedyną ucieczką było zanurzenie się i przeczekanie na dnie. Życie załogi mogło zależeć od tego, czy zdołają wytrzymać pod wodą dostatecznie długo, tak, żeby łodzie strażnicze straciły ich ślad.

Po uzgodnieniu planu eksperymentu, Dixon i Alexander pomachali do licznych żołnierzy,

k którzy obserwowali prace z nadbrzeża w Battery Marshall, po czym zamknęli i zaryglowali pokrywy luków na dziobie i na rufie. Następnie sprawdzili na swoich zegarkach czas. Napełniono zbiorniki balastowe i łódź powoli zanurzyła się w błotnistą wodę kanału. Eksperyment trwał. Każdy z uczestników wstrzymywał się, żeby nie być pierwszym, który krzyknie „do góry”.

Dwadzieścia pięć minut później tlenu było już tak mało, że świece nie chciały się palić. Każda sekunda wydawała się wiecznością. Wilgoć, która powstała na skutek braku jakiegokolwiek wentylacji, osiągnęła trudny do zniesienia poziom. Zapanowała grobowa ciemność. Ucichły zwykłe, wesołe rozmowy. Ciszę przerywała rutynowa wymiana zdań między Dixonem i Alexandrem: „Jak tam?” i odpowiedź — „Wszystko w porządku”.

Z powodu nieświeżego powietrza i odoru potu zrobiło się duszno. Nigdy jeszcze ludzie nie znajdowali się tak długo pod wodą. A jednak nikt nie prosił o przerwanie próby.

Przekroczyli wszelkie limity, jakich oczekiwano. W końcu, jakby na bezgłośny rozkaz, wszystkich dziewięciu mężczyzn krzyknęło chórem „w górę!”

Dixon szybko wypompował zbiornik na przodzie. Ale pompa Alexandra nie chciała działać. Niewiarygodnie opanowany, zastanowił się, w czym tkwi problem. Na wyczucie odkręcił nakrętkę pompy, przesunął rygiel i wyciągnął kawałek wodorostu, który ugrzązł w otworze wlotowym.

Tymczasem dziób podniósł się, podczas gdy rufa nadal pozostawała w błocie dna. Ludzie walczyli z narastającym uczuciem paniki: wyobraźnia podsuwała obrazy ostatnich chwil życia Hunleya, Parka i jego załogi. Teraz taka sama śmierć zaglądała im w oczy, nikt jednak nie powiedział ani słowa.

Alexander był już bliski utraty przytomności, gdy udało mu się ponownie uruchomić pompę: jak szalenciec rzucił się na dźwignię. Przez chwilę błoto na dnie nie chciało wypuścić łodzi z uścisku. W końcu jednak rufa uwolniła się i „Hunley” ruszył do góry. Na powierzchnię wyłonił się już w pozycji poziomej: obie wieżyczki pojawiły się nad wodą równocześnie. Cała załoga chłonęła z zachwytem chłodne, świeże powietrze.

Kiedy rozpoczynali test, świeciło słońce, teraz było już ciemno. Na nabrzeżu pozostał tylko jeden samotny żołnierz. Pozostali rozeszli się, przekonani, że — oto znowu „Hunley” wykonuje jeden z dawnych numerów. Żołnierz okrzykiem radości powitał zmartwychwstałą łódź. Alexander rzucił mu cumę.

Przy świetle zapałki sprawdzono zegarki. Przebywali pod wodą przez dwie godziny i trzydzieści pięć minut. Wyczyn niebywały — jeśli brać pod uwagę bardzo małą kubaturę łodzi.

Zrobiło to ogromne wrażenie na Beauregardzie. Rozkazał, żeby łódź i załoga mieli zapewnioną wszelką pomoc ze strony armii i marynarki. Mając takie poparcie, Dixon wypływał łodzią, kiedy tylko pogoda na to pozwalała — ponosząc jeszcze większe ryzyko przy bezowocnych próbach osiągnięcia celu.

Wtedy, niespodziewanie, na początku lutego 1864 William Alexander dostał rozkaz wyjazdu z Charlestonu do Mobile w celu zaprojektowania i budowy dział odtylcowego. Po tym wszystkim, co razem przeszliśmy, był to dla mnie i dla Dixona duży wstrząs — napisał później.

Prośba, by mógł pozostać na „Hunleyu”, została odrzucona. Potrzeby służby dyktowały, żeby znajdował się tam, gdzie jego zdolności będą najlepiej wykorzystane. Miejsce Alexandra



zajął ochotnik z oddziału artylerii stacjonującej w jednym z wielu miejskich fortów.

Dixon aż do końca — do owej fatalnej nocy 17 lutego 1864 roku kontynuował działalność sam.

## 2.

### Najtrudniejsze odkrycie

Lipiec 1980

Przez wieki marynarze wierzyli w przesady dotyczące życia na morzu. Kiedyś uważano, że kobieta na statku przynosi nieszczęście. Wierzono też, że zły los spotka okręt, który nosi męskie imię. Żaden marynarz nigdy nie odważył się zabić albatrosa, na długo zanim pojawił się Sędziwy Marynarz (tytuł wiersza Samuela Taylora). Współcześnie większość różnych wierzeń została wyrzucona za burtę i zapomniana, ale wiara w jeden z tych przesądów ma jednak nadal wyznawców. Uważają oni, że wypłyniecie z portu w piątek przynosi nieszczęście. Do końca XIX wieku nawet firmy ubezpieczeniowe pobierały dodatkową opłatę od okrętów, które — nie licząc się z przesądem — rozpoczynały rejs w piątki.

W 1894 roku szkocki kupiec i właściciel statków w Liverpoolu rozżoślił się na swoich kapitanów i załogi, którym musiał płacić za przerwy w podróży. Nie chciał również wypłacać zawrotnych sum chciwym właścicielom firm ubezpieczeniowych. Zdecydował, że na zawsze wykorzeni stary przesąd.

Postanowił zbudować własny statek. Stępkę położono w piątek. Statek spuszczone na wodę w piątek i w piątek ochrzczono go „Friday” — czyli piątek. Znalaziono nawet kapitana, który nazywał się Friday. Po umieszczeniu ładunku o dużej wartości, nie ubezpieczając go, szkocki kupiec pożegnał poczciwy statek, który z kapitanem Fridayem u steru odpłynął w piątek do Nowego Jorku.

Nigdy więcej o statku „Friday” i jego nieustraszonej załodze nie usłyszano.

Było wiele pechowych okrętów, ale konfederacka łódź podwodna „Hunley” ma na swoim koncie wyjątkowy rejestr. Trzy razy zatonała, dwa razy została wydobyta. W jej żelaznych ścianach zginęło ponad dwudziestu ludzi. Dziewięciu nadal spoczywa pogrzebanych wraz z nią.

Kogoś takiego jak ja, uzależnionego od tajemnych historii morza, „Hunley” hipnotyzował, tak jak konającego z głodu kota hipnotyzuje hasający obok niego tłusty szczur.

Przez całe dziesięciolecia po jej pyrrusowym zwycięstwie, wiele osób usiłowało odnaleźć małą łódź podwodną. Daremnie. Donoszono o rzekomych odkryciach, ale żadne z nich nie zostało udowodnione. Nie wykonano nigdy żadnej fotografii ani rysunku. Jediną pewną wiadomością było to, że nic o „Hunleyu” nie wiadomo.

Mnożyły się teorie na temat losów okrętu. Czy zniszczył go wybuch, czy, jak twierdziło wielu poszukiwaczy, został wessany w dziurę, którą zrobiła torpeda w kadłubie „Housatonica”? Czy załoga ucierpiała z powodu wybuchu, czy też wszyscy umarli, zanim łódź zatonała, a ciała wypłynęły na pełne morze? Czy wybuch spowodował obłuzowanie nitów i wskutek przecieków łódź zatonała w drodze powrotnej do Breech Inlet? A może załoga podążyła do portu w Charlestonie, żeby osobiście opowiedzieć ludziom i generałowi Pierrowi Beauregardowi o zwycięstwie, i została przypadkowo staranowana przez jeden z wielu rzecznych transportowców Konfederacji? A może wreszcie udało im się dotrzeć do domu, ale zatnęli we własnym doku?

To była zagadka z tysiącem rozwiązań — ale żadne nie było lepsze od pozostałych.

Nigdy nie zaakceptowałem myśli, że łódź poszła na dno razem z „Housatonikiem”.

Powojenny ratownik Benjamin Mallifert, który próbował wydobyć korwetę Unii, w swoich pamiętnikach wielokrotnie podkreślał, że nie odnalazł żadnego śladu po „Hunleyu”. Porucznik Churchill przeszukał na szkunerze ratowniczym „G.W.Blunt” pięćset jardów dna wokół „Housatonica”, nie znajdując niczego, co mogłoby należeć do „Hunleya”.

Nurek Angus Smith i jego brat, licząc na sto tysięcy dolarów nagrody P.T.Barnuma za odnalezienie łodzi, przeszukali pięć akrów wokół wraku. W liście, noszącym datę 1876 roku, Smith pisze, że „siedział” na łodzi torpedowej, która leżała obok „Housatonica”, i może wyciągnąć ją w każdej chwili. Ale, tak jak wielu, którzy twierdzili, że coś odkryli, Smith nie przedstawił nigdy ani cienia dowodu.

W 1908 roku nurek William Yirden otrzymał z Korpusu Saperów zadanie zlikwidowania wraku, który utrudniał nawigację. Po wyciągnięciu czterech ton starego żelaza i rozsądzeniu resztek „Housatonica” na drobne kawałki, za co otrzymał trzy tysiące dwieście czterdzieści dolarów, stwierdził, że w pobliżu nie widział śladu łodzi podwodnej.

Kwestię, czy po zrobieniu dziury w okręcie nieprzyjaciela łódź zdołała uciec, rozstrzygnięto, gdy poszukiwacz Bob Fleming zerwał woskową pieczęć i przeglądnął sto piętnaście stron pisanych ręcznie zeznań z rozprawy sądowej, która odbyła się po zatonięciu „Housatonica”. W leżących w archiwach Suitland w Maryland i nie otwartych przez sto dwadzieścia lat zeznaniach, członkowie załogi twierdzili, że łódź torpedowa zdołała odpłynąć na odległość prawie pięćdziesięciu jardów, zanim nastąpiła eksplozja. Marynarz Fleming (to samo nazwisko nie świadczy o powiązaniu z poszukiwaczem) zeznał, że w chwili gdy okręt tonął, uciekając przed podnoszącą się wodą, wspinał się na reje masztu. Dalej stwierdził: „Kiedy < «Canandaigua» (okręt, który przyplłynął na pomoc rozbitkom) zbliżała się do zatopionego «Housato-nica», w odległości mniej więcej czterech długości okrętu przed jej dziobem, widziałem niebieskie światło na wodzie”.

To wystarczyło, bym nabrał pewności, że „Hunley” oddalił się od miejsca zatonięcia korwety. Była to też oczywista wskazówka, gdzie znajduje się miejsce spoczynku łodzi podwodnej, ale wtedy jeszcze tego nie pojąłem.

Istniał również raport pułkownika O.M. Dantzlera, dowodzącego Battery Marshall niedaleko Breech Inlet, o położeniu doku „Hunleya”: „Mam zaszczyt zawiadomić, że łódź torpedowa, cumująca na tym stanowisku, wypłynęła w dniu siedemnastego bm. i nie powróciła. Uzgodniono sygnały świetlne, które prowadziłyby łódź w drodze powrotnej. Sygnały te zauważono i odpowiedziano na nie. Napisałbym sprawozdanie z tych wydarzeń wcześniej, ale oficerowi dyżurnemu wydawało się, że łódź powróciła, tak też zostałem poinformowany. Kiedy tylko dowiedziałem się prawdy, wysłałem telegramem meldunek do głównego adiutanta kapitana Nancea”.

Wiele osób sceptycznie traktowało ów raport, szczególnie tę jego część, w której mowa o sygnałach świetlnych, „które zaobserwowano i na które odpowiedziano”. Ja jednak wierzyłem w zgodność raportu z prawdą. Tak więc zlokalizowałem siatkę poszukiwawczą blisko brzegu, sądząc, że niebieskie światło nie mogło być widoczne na odległość większą niż mila. Poleganie na raporcie pułkownika Dantzlera było błędem i bardzo tego żałowałem.

Przygotowania do pierwszej próby odnalezienia „Hunleya” rozpocząłem od starań o pozwolenie od Instytutu Archeologii i Antropologii Uniwersytetu Karoliny Południowej (SCIAA). Alan Albright, czołowy archeolog Instytutu, bardzo mi sprzyjał, mimo wątpliwości co do moich współpracowników — grupy nowicjuszy, którzy utrzymywali, że reprezentują nie nastawioną na zysk fundację i nie szukają żadnych skarbów.

Nieufny wobec każdego, kto poszukuje rzeczy nie dla zysku, Albright patrzył na mnie jak

lis, który w podmuchu wiatru wyczuwa wilka.

— Jeśli znajdzie pan „Hunleya”, co wtedy? Uśmiechnąłem się przebiegle i odpowiedziałem:

— To pański problem.

Drużyna NUMY zaczęła zjeżdżać się do Charlestonu i wszyscy przeprawiali się przez zatokę na Isle of Palms, gdzie mój wysłannik, Walt Schob, znalazł locurn. Zakwaterował nas w starym, zniszczonym hotelu, którego pokryte sztukaterią bungalowy wyglądały jak miejsca spotkań i magazyny przemytników alkoholu w czasach prohibicji. Były tu też — rzecz dziś już rzadka — pokoje ze wspólną łazienką między nimi. Wynikały z tego powodu często dzikie kłótnie.

Nasza załoga składała się z samych indywidualności. Doktor Harold Edgerton pojawił się z aparatem do szukania zatopionych przedmiotów, który nazywał podwodnym penetratorem. Przyjechał Peter Throckmorton, który zainicjował badanie starożytnych wraków w basenie śródziemnomorskim. Przyjechał także Dań Koski-Karell, archeolog, na którego wystawione było zezwolenie dla całej grupy. Pojawili się Bili Shea, Dirk Cussler, Wayne Gronquist i admirał Bili Thompson, główny rzecznik i inspektor Mauzoleum Marynarki w Waszyngtonie. Była też Dana Larson, zawsze gotowa udzielić wszelkiej pomocy, oraz medium, Karen Getsla z Uniwersytetu Duke, która pojawiła się, żeby nadzorować nasz „departament magii”.

Aby było jeszcze weselej, pojawiły się żony i dziewczyny, to znaczy dziewczyny samotnych chłopaków. Jeśli sobie dobrze przypominam, nie były zaproszone, ale i tak przyjechały. Całe szczęście, wszyscy bawili się świetnie.

Dość zabawne wydarzenie miało miejsce, kiedy Throckmorton powiadomił wszystkich, że ma zamiar przygotować wspólną kolację, podając swoje słynne krewetki saute ze specjalnym sosem, którego przepis pochodzi od pastucha owiec z Turcji. Throckmorton przejął kuchnię motelową i zapędził do pracy żony oraz dziewczyny, którymi dowodził jak kapitan Bligh, prowadzący pływającą szkołę kucharską. Paniom nie bardzo się to podobało. Podczas gdy Peter wkładał całą duszę w przygotowywanie egzotycznego sosu do krewetek, pomoc kuchenna potajemnie podniosła za jego plecami bunt.

Jedna z pań znalazła parę starych skarpet wyrzuconych na śmietnik za motelem. Kiedy smakowity sos Petera gotował się na piecu, dodano do niego skarpetki i zamieszano w garnku. Panie wykazały ogromną dyscyplinę, gdyż, nic nie mówiąc, postawiły miskę z sosem na stole bufetowym z resztą jedzenia. Walt Schob i Bili Shea jako pierwsi zaczerpnęli sosu, polewając nim krewetki i ryż. Na ich twarzach, odmalowało się bezbrzeżne zdumienie. Obaj, bez słowa, zrezygnowali z sosu i przeszli do kolejnych dań. Dokładnie tak samo zachowali się wszyscy mężczyźni, niepewni, czy skarpety stanowią oryginalną przyprawę, czy są wynikiem żartu. Panie, oczywiście, tak mocno walczyły ze śmiechem, że z ich oczu płynęły łzy.

Nadszedł wreszcie moment, na który wszyscy czekali. Throcko, jako gospodarz przyjęcia, ostatni zbliżył się do stołu. Kiedy podszedł do sosu i łyżką wyciągnął skarpetę, zamarł ze zdumienia. To było tak, jakby przeszedł zupełną zmianę osobowości. Wyglądał teraz jak człowiek, którego żona uciekła właśnie z wędrownym hodowcą szopów. Następnie powoli podniósł garnek, podszedł do drzwi i wyrzucił sos, skarpety i garnek na krzak oleandra, który usechł, zanim skończyliśmy ekspedycję.

Ekscesom na lądzie towarzyszyły niezwykle zdarzenia na morzu. Jedno z nich miało miejsce dwa dni później i zapobiegło tragedii. Załoga pontonowej łodzi „Zodiac” — Bili Shea z magnometrem, Dań Koski-Karell, zajmujący się pomiarami radiowymi i mój syn Dirk przy

sterze — prowadziła, jak co dzień poszukiwania w Breech Inlet, na szlaku, którym sto dwadzieścia lat wcześniej płynął „Hunley”.

Tego ranka, kiedy Shea, Koski-Karell i Dirk płynęli przez zatokę, zauważyli na brzegu ludzi, którzy krzyczeli i machali rękoma jak oszaleli, pokazując coś na wodzie przed „Zodiakiem”. Dopiero wówczas drużyna NUMY zauważyła w wodzie trzy małe głowy znoszone przez odpływ w kierunku morza. Dirk skierował natychmiast łódź w tym kierunku. Kiedy się zbliżył, Shea i Koski-Karell wyskoczyli za burtę i wyłowili trzech małych chłopców, z których żaden nie miał więcej niż dziewięć lat.

Niewiele brakowało. Jeszcze minuta albo dwie i chłopcy utonęliby. I tak znajdowali się już w początkowej fazie szoku i zaczynali sinieć. To prawie cud, że jedyna łódź na przestrzeni wielu mil, która mogła poruszać się po płytkich i zdradzieckich wodach zatoki, znalazła się na właściwym miejscu, o właściwej porze.

Na wracających na plażę ratowników czekały rozhisteryzowane matka i ciotka chłopców. Natychmiast wpełnęły dzieci do samochodu i odjechały, bez słowa podziękowania.

Kiedy powróciliśmy następnego lata, spotkałem się z miejscowym szeryfem i spytałem go, czy słyszał cokolwiek o trzech chłopcach, których nasza drużyna wyciągnęła z wody. Powiedział, że nie jest pewien, ale chyba jeden z nich utonął. Z radością sprostowałem przypuszczenie, opowiadając, że wszyscy trzej zostali wyciągnięci z wody żywi.

Czasami zastanawiałem się, dlaczego przeznaczenie kazało nam — właśnie wtedy, właśnie tamtego ranka — szukać „Hunleya”. Tylko dzięki temu, że tam byliśmy, trzech chłopców pozostało przy życiu. I może kiedyś, chodząc ze swymi dziećmi po plaży, powiedzą im, jak tatuś utonąłby, gdyby nie pomoc trzech nieznanomych z gumowej łodzi.

Podczas gdy „Zodiak” rozpoczął poszukiwania wzdłuż brzegu, kierując się w głąb morza, nasza druga łódź przeszukiwała szczytki „Housatonica”. Sondy świetnie ustaliły linie pozostałego kadłuba i jednego kotła. Nigdzie jednak nie było ani śladu okrętu podwodnego.

Naszą łodzią był stary, obdarty z lakieru jacht o długości dwudziestu siedmiu stóp, nie pamiętający już czasów dawnej świetności „Coastal Explorer”. Łódź miała dwa silniki: jeden z nich z powodu jakiejś nieznannej technicznej choroby zawsze szwankował. Mimo że każdego popołudnia, jak w zegarku, psuł się, naprawiano go i w jakiś sposób docieraliśmy do domu. Powiedzmy prawie do domu. Gdy kiedyś wracaliśmy po całym dniu poszukiwań, obie maszyny zakrzuszyły się, ponieważ, w odległości stu jardów od brzegu, skończyło się paliwo. Na szczęście, chłopcy z „Zodiaka” wracali o tej samej porze i doholowali nas do brzegu.

Podróż na „Coastal Explorer” przypominała mi zawsze wyprawę do „krajiny Oz”.

Właścicielem łodzi i kapitanem zarazem był naprawdę miły facet Robert Johnson. Nazywaliśmy go pieśczośliwie —szyper Bob. Dwaj członkowie jego załogi, studenci ze słynnego Charleston Citadel, stanowili niezwykłą parę. Przy nich Gilligan wyglądał jak wzór wydajności. Brak zręczności nadrabiali poczuciem humoru. Kiedy robiło się nudno, maszerowali wokół łodzi w takt bębna. Nigdy nie widziałem, żeby ktoś walił w bęben packą na muchy. Może i dobrze, że nie pamiętam prawdziwych imion obu doboszy. Nazywaliśmy ich Heckle i Jeckle.

Pewnego dnia morze było lekko wzburzone, a wiatr trzaskał drzwiami od kabiny. Klamki nie było albo była zepsuta.

— Zreperujcie te cholerne drzwi — rozkazał szyper Bob.

Heckle i Jeckle zabrali się do roboty. Doc Edgerton i ja przyglądaliśmy się zafascynowani, jak Heckle chwycił wielki młotek, podczas gdy Jeckle znalazł gwóźdź wielkości szyny kolejowej. Następnie, jednym zgrabnym ruchem przebili gwóźdź przez drzwi i przez drewniany pokład.

— Drzwi nie będą już walić — oświadczył Heckle z tryumfem. Szyper Bob przytaknął z satysfakcją, najwyraźniej nieświadomy, że jego łódź została cokolwiek zniszczona.

— Musisz się ze mną zgodzić, że w ich szaleństwie jest metoda — powiedział Doc wykrzywiając się.

— Być może — odpowiedziałem, kręcąc głową ze zdumienia. — Ale lepiej, żeby nie mieli okazji prowadzenia poradnika praktycznych robótek „Dla Pań”.

Praca z Edgertonem sprawiała nam sporo uciechy. Siedział na ogrodowym krześle, przyglądając się danym ze swojego podwodnego penetratora i bujając się w takt ruchów łodzi. W momencie gdy wszyscy przysięgliśmy, że wypadnie za burzę, łódź przechyliła się w innym kierunku, a on odchyłał się do tyłu, w idealnej jedności z łodzią.

Szaleństwom załogi „Coastal Explorer” nie było końca.

Wszyscy zafascynowani byli osobą Karen Getsla, która siedziała na dziobie i usiłowała wyczuć położenie „Hunleya”. Wpadając najwyraźniej w trans i trzymając ręce w górze tak jakby to były anteny, widziała fragmenty scen, które rozgrywały się podczas tonięcia łodzi. Nie potrafiła jednak wskazać dokładnego miejsca.

Jestem przekonany, że medium może widzieć rzeczy, których nie potrafię sobie nawet wyobrazić. Dla medium, problemem przy określaniu miejsc zatopionych okrętów może być brak śladów, jakie zwykle istnieją na lądzie. Nie ma tu kolei, zbiorników wodnych, słupów telefonicznych, które mogą stanowić ważne punkty odniesienia. Mimo wszystko jednak, praca z takimi osobami jest ciekawa i zawsze daje szansę zaprezentowania ich możliwości.

Na kolejną wyprawę naszym dzielnym okrętem Wayne Gronquist zabrał swoją dziewczynę Debbie, piękne stworzenie o wzroście ponad pięciu stóp. Zawsze chętnie widziałem kobiety na pokładzie — nie protestowałem więc.

Kiedy opuściliśmy port i krążyliśmy wokół skalnego falochronu o długości dwóch mil, Debbie rozebrana do bikini rozłożyła się na dziobie, tuż przed przednią szybą kabiny; opalała się, pokazując swe wdzięki, a tym, którzy pozostawali wewnątrz kabiny, oczy wychodziły na wierzch.

Heckle i Jeckle patrzyli zauroczeni. Wyglądali tak, jakby byli świadkami ponownego przyjścia Mesjasza. Nawet Doc był pod wrażeniem.

Szyper Bob patrząc na kobiece ciało, które wypełniało całe okno, zwrócił się do mnie i wybełkotał niewyraźnie:

— Nic przez nią nie widzę. Wzruszyłem ramionami.

— Steruj na kompas i rób, co się da.

Nie muszę chyba mówić, że tego dnia działaliśmy niewiele.

Nawet ostatni roboczy rejs tamtej ekspedycji nie odbył się bez incydentu. W drodze powrotnej szyper Bob zdecydował, że skróci drogę o trzy mile i dwadzieścia minut, przepływając nad skalistym falochronem podczas wysokiego przypływu. Bywają jednak dni, kiedy sprawdza się przysłowie: kto ścieżki prostuje, w domu nie nocuje. To był właśnie jeden

z takich dni.

Z głuchym uderzeniem „Coastal Explorer” wpadł na skały i zatrzymał się.

Wskoczyłem do wody i wpłynąłem pod kadłub. Odkryłem, że stojąc na skale i opierając ramię o dziób moją, w momencie nadejścia fali, przesunąć łódź o parę cali. Po chwili usłyszałem za sobą głośny plusk. To Doc Edgerton wskoczył do wody, by pomóc mi spychać łódź z mielizny.

Na pokładzie był tego dnia dziennikarz z miejscowej gazety. Człowiek ten, najwyraźniej katolik, widząc, jak obaj wyskakujemy w ubraniach za burtę, uznał, że łódź jest stracona, a śmierć bliska. Wyciągnął swój różaniec i zaczął tak szybko przesuwac po nim palcami, jakby od tego zależało nasze ocalenie.

Spojrzałem w górę. Cała dzielna załoga opierała się o reling i spokojnie się przyglądała, popijając pepsa. Doc liczył sobie siedemdziesiąt siedem lat, ja pięćdziesiąt, a żaden z szanownych obserwatorów nie miał jeszcze dwudziestu pięciu lat. a jednak spokojnie stali, podczas gdy dwa stare przyki stękały, sapały, aż w końcu zepchnęły łódź na głęboką wodę.

„Coastal Explorer” był jednak podziurawiony i zanim dotarliśmy do przystani, mieliśmy prawie dwie stopy wody w przedziale silnika i głównej kabinie.

Następnego roku, kiedy przyjechałem, żeby ponownie spróbować odszukać „Hunleya”, zasmucił mnie widok resztek wiernej łodzi pociętej na kawałki, leżącej w zapomnieniu w błotach za Sullivan Island.

Mimo krótkiego czasu, jaki mieliśmy na poszukiwania, oraz szaleństw na pokładzie, badania NUMY pozwoliły wyeliminować dwie mile siatki geograficznej, poczynszy od Breech Inlet, a skończywszy na mili w głąb morza. Byliśmy teraz prawie pewni, że łódź podwodna nie zatnęła w okolicy brzegu, tylko leży gdzieś bliżej „Housatonica”.

Z czułością wspominam zawsze tamtą ekspedycję jako Wielkie Rozczarowanie Roku 1980.

### 3.

#### Jeszcze raz z uczuciem Czerwiec 1981

Większość starej ekipy, pragnąc podjąć próbę jeszcze raz, wróciła pod Charleston następnego lata. Tym razem Walt umieścił nas w dużym, wygodnym domu na plaży Isle of Palms. Zdobył nawet kucharkę. Podawała suto posiłki, przeważnie tonące w tłuszczu. Jediną jej wadą był fakt, że odmawiała gotowania kaszy, dania, które zawsze lubiłem. Ale ponieważ byłem jedynym amatorem kaszy, reszta załogi nie miała zastrzeżeń.

Kochałem to domowe jedzenie z Południa. Dajcie mi czerwony sos i herbatniki, kaszę z masłem, cykorię w kawie, a będę gotowy chwycić za miecz i poprowadzić natarcie Picketta na Wzgórze Cmentarne.

Otrzymanie pozwolenia było tym razem czystą formalnością. Alan Albright hojnie zaoferował pomoc ekipy najlepszych nurkujących archeologów oraz najwyższej klasy łódź z zewnętrznym silnikiem. Załoga liczyła teraz siedemnaście osób, ponieważ przybyło pół tuzina młodych ochotników: strażnik wybrzeża Tim Firmey, dwójka studentów z Instytutu Archeologii Uniwersytetu Karoliny Północnej, Bob Browning i Wilson West, mój zięć Bob Toft, mój syn Dirk oraz młody człowiek, mieszkający na Isle of Palms David Farah, którego rodzice zorganizowali dla ekipy poszukiwaczy wspaniałe przyjęcie z rożnem. Tym razem przyłączyli się do nas także Ralph Wilbanks i Rodney Warren z uniwersytetu. Ekspedycja miała przebieg tak gładki, jak wygolona noga modelki. Ekwipunek sprawował się bez zarzutu, pogoda harmonizowała ze spokojnym morzem. Jedynymi dolegliwościami były poparzenia słoneczne, choroba morska i kac. Posuwając się wzdłuż kolejnych linii siatki, odległych od siebie o 30 metrów, przeszukaliśmy 16 mil kwadratowych, zaczynając od miejsca, w którym skończyliśmy w poprzednim roku. Szukaliśmy wszcz i wzdłuż wokół „Housatonica”. Mimo iż nie znaleźliśmy „Hunleya”, odkryliśmy trzy konfederackie statki przemysłowe i trzy pancerniki Unii.

Walt Schob prowadził łódź uniwersytecką wzdłuż linii siatki, podczas gdy Bili Shea, walcząc wciąż z chorobą morską, obsługiwał swój magnetometr protonowy, zbudowany wedle własnego pomysłu. Podczas porozumiewania się przez przenośne radio, Walt nazywał łódź „Steak Boat” (Łódka kotlet). Przyczyną używania takiej nazwy była niechęć ujawnienia, że ma ona cokolwiek wspólnego z własnością państwową. Pewnych rzeczy nie należy mówić głośno.

Dirk i Dave Graham siedzieli w furgonetce, zaparkowanej na brzegu Breech Inlet, i obsługiwali radiolatarnię, która kreśliła w powietrzu kolejne linie siatki poszukiwań. Chłopcy nudzili się niemiłosiernie, urządzili więc sobie zawody w zabijaniu much, przyklepiając ofiary plastrem do ścian furgonetki, co pozwalało im precyzyjnie obliczać wyniki.

Właścicielka domu była bardzo uprzejma. Pewnego popołudnia zaprosiła załogę na drinki. Była świetną gospodynią — do godziny osiemnastej trzydzięci. Wtedy poinformowała nas, że musimy wyjść, ponieważ organizuje kolejne przyjęcie dla swoich przyjaciół i sąsiadów, a nie sądzi, abyśmy razem mogli się dobrze bawić. Nie wiem, co miała na myśli, ale zgaduję, że są pewne granice Południowej gościnności, których my z Północy i Zachodu nigdy nie pojmujemy.

Dla nurków wynajęliśmy łódź, na której można było polegać. Jej właściciel, Harold Stauber, człowiek niezwyklej cierpliwości, znał wody wokół Charlestonu jak własny salon.



Jego łodzią, noszącą nazwę „Sweet Sue”, nasza ekipa płynęła do celów oznaczonych przez „Steak Boat”; tam nurkowaliśmy, znajdując jednak tylko wraki łodzi do łowienia krewetek lub zatopione barki. Większość znajdujących przedmiotów okazywała się śmieciami wyrzuconymi ze statków. Przez okres trzystu lat na dnie morskim wokół Portu Charleston zebrało się tego tyle, że wystarczyłoby dla utrzymania trzech pokoleń śmieciarzy.

W czasie wolno mijających dni, kiedy załodze „Steak Boat” nie udało się odkryć niczego, co przypominałoby łódź podwodną, nurkowie ze „Sweet Sue” badali inne leżące na dnie wraki z okresu wojny secesyjnej. Wiązało się to z odkryciem, jakiego dokonałem miesiąc wcześniej. Kiedy porównywałem stare mapy morskie z nowymi, zauważyłem, że południki na mapach z XIX wieku przebiegają o czterysta jardów dalej na zachód w porównaniu z mapami późniejszymi. Mój wzrok przykuł fakt, że pięćdziesiąty drugi południk, na mapie z 1870 roku, jest położony dużo bliżej Fortu Sumter, niż na tej z roku 1980. Idąc za tym odkryciem, przesunęliśmy nasze badania o czterysta jardów bliżej brzegu — i znaleźliśmy tam wiele wraków. Pierwszym odkrytym okrętem był „Keokuk”, pancernik z podwójnymi wieżami, który zatonął trafiony dziewięćdziesięcioma dwoma pociskami Konfederacji. Leży niedaleko starej, opuszczonej latarni morskiej na Morris Island, przykryty czterema stopami szlamu. Następny był „Weehawken”, okręt Unii typu Monitor, słynny okręt wojenny, który zatonął podczas sztormu. Był to jedyny pancernik, który w latach wojny secesyjnej zdołał posłać na dno inny pancernik. Znaleźliśmy go pochowanego osiem stóp pod dnem morskim.

Sporo ludzi uważa, że wraki okrętów osiadają dumnie na dnie — i tkwią tak przez wieki. W istocie tylko niektóre spotyka taki los; większość z tych, które zatonęły blisko lądu, zapada się w miękkim szlamie, albo z czasem znika pod kolejnymi jego warstwami. Zaskakującym odkryciem był „Patapsco”, okręt Unii typu Monitor, który wpadł na konfederacką minę w 1865 roku niedaleko Fort Moultrie, zabierając ze sobą na dno sześćdziesięciu członków załogi. Ponieważ znajduje się on w kanale, w którym silne prądy wypłukują szlam, utrzymał się na dnie w pozycji pionowej. Mimo że już w pierwszych latach po wojnie secesyjnej były plany jego wydobycia — nie doszło jednak do tego, bo akwen był, i jest do dzisiaj, pod nadzorem marynarki Stanów Zjednoczonych. Także i my mogliśmy jedynie — niczego nie dotykając — popatrzeć.

Za każdym razem, kiedy znajdowaliśmy wrak, Ralph Wilbanks zabawiał załogę „Sweet Sue”, wykonując skoczny, ludowy taniec. Masywnie zbudowany i bynajmniej nielekki, Ralph powodował, że cała łódź trzęsła się, gdy zaczynał podskakiwać. Nie ma jednak nic lepszego na codzienną nudę i monotonię badań niż świeży, hałaśliwy i beztroski humor.

Być może moim najszcześniejszym odkryciem był konfederacki łamacz blokad „Stonewall Jackson”. Pewnego dnia, kiedy morze było zbyt wzburzone, by podjąć poszukiwania, pomyślałem, że moglibyśmy wykorzystać wolny czas na odszukanie statku, który wiosną 1863 roku zaginął podczas próby wpłynięcia do Charlestonu. Ostrzelany przez okręty wojenne Unii, należące do blokady, osiadł na mieliźnie, po czym został zniszczony razem z ładunkiem — dostawą dział artyleryjskich i czterema tysiącami par butów. Przez lata fale pogrzebały go głęboko w piasku.

Mapa wód wokół Charlestonu z 1864 roku ukazywała miejsce, gdzie okręt dopłynął do brzegu i został spalony. Po nałożeniu przeniesionej na kalkę mapy na tę z 1864, mogłem stwierdzić, że plaża wchodziła teraz dobre ćwierć mili dalej w morze niż podczas wojny secesyjnej. Biorąc pod uwagę możliwość różnicy czterystu jardów w położeniu południka, narysowałem prostokątną siatkę, ułatwiającą mojej ekipie poszukiwania. Mieli chodzić, na dystansie mili, równoległe do linii przyływu, ćwierć mili w jedną i w drugą stronę od niej. Było to możliwe, ponieważ przy brzegu woda jest tam płytka.

Łatwo jest zbadać taki obszar, siedząc w łodzi, ale chodzenie w kółko po rozgrzanej plaży z wykrywaczem metali jest zajęciem męczącym i zajmującym czas. O ile na łodzi można prowadzić badania, płynąc z prędkością ośmiu węzłów, na lądzie posuwamy się zaledwie pół mili na godzinę — przy czym trzeba wciąż „kosić” wykrywaczem w lewo i w prawo.

Kilku członków ekipy NUMY, w. tym i ja, zebrało się na plaży i zaznaczyło linie, wzdłuż których mieliśmy zamiar chodzić z naszymi magnetometrami. Miałem ze sobą gradiometr Schonstedta. Położyłem go na piasku, zainstalowałem baterie i próbowałem wyskalować instrument, odczytując jednocześnie wyniki na wyświetlaczu i słuchając dźwięku skrzeczącego głośnika. Dobrze wyskalowany gradiometr wydaje ciche buczenie, które zmienia się w skrzeczenie, kiedy czujnik znajduje się w pobliżu żelaza. Dziwne, ale czujnik wskazywał więcej niż na to pozwalała skala, a głośnik prawie ryczał. Denerwowałem się, że nie mogę zapanować nad instrumentem. Czy coś się w nim popsulo? — zastanawiałem się. Ponownie sprawdziłem baterie, walcząc jednocześnie z pokrętem głośnika, ale nie udało mi się poprawić jego brzmienia.

I wtedy doznałem olśnienia. Wszedłem na plażę i położyłem gradiometr dokładnie nad wrakiem „Stonewall Jacksona”; teraz instrument rejestrował zakopaną pod ziemią masę metalu: wielkie maszyny i kotły. Takie odkrycia zdarzają się z regularnością lądowania na ziemi meteorów. Ale mimo wszystko, w przeciągu pół mili nie znajdował się żaden inny odnotowany wrak.

Czekając na człowieka ze służb komunalnych — nazywał się Cal i miał sprowadzić koparkę — Bob Browning, Wilson West i Dirk Cussler zaczęli wbijać w piach stalowe pręty i natrafili na metal; co więcej, uderzenia prętów w zakopane metalowe przedmioty powodowały wyczuwalne vibracje pod naszymi bosymi stopami. Wszyscy byli podekscytowani myślą, że stoją nad kotłami okrętu. Kiedy wiadomość rozeszła się po plaży, zebrał się duży tłum, aby przyglądać się pracom. Koparka wykopała rów o głębokości ośmiu stóp, ale wydobywaliśmy tylko mokry piasek. Wówczas Cal zaproponował, że sprowadzi z warsztatów komunalnych pompę z wężem. Chodziło o to, żeby silnym strumieniem wody wypłukiwać piasek, tak jak robią to dzieci, bawiąc się w piasku hydrantem ogrodowym.

Cal wrócił szybko i dziesięć minut później wzięliśmy się do roboty. Na głębokości dziesięciu stóp pojawiły się kawałki mahoniu i węgla. Ten ostatni potwierdzał przypuszczenie, że kopimy w okolicach kotłów. Nie znaleźliśmy wprawdzie ani jednego z ośmiu tysięcy butów z ładunku transportowanego statkiem, ale i tak byliśmy prawie pewni, że stoimy na resztkach „Stonewall Jackson”. Kawałki szlachetnego drewna, które ukazały się naszym oczom, umacniały to przekonanie. Mam nadzieję, że pewnego dnia zostanie odkopany cały okręt, a wtedy okaże się, jak wiele zostało zachowane pod piachem. Niestety, kosztuje to drogo, a zainteresowanie historią wśród młodych ludzi w naszym kraju maleje, więc być może takie wydarzenie nigdy nie będzie miało miejsca. Nasza ekipa NUMY — sami fanatycy historii — uznali, że spędzili bardzo pracowity dzień na plaży i poszli zadowoleni do domu. Stąd motto NUMY: „Rób rzeczy wielkie, rób je dobrze i z klasą, a głupi niech się śmieją”.

Pewien epizod z tej wyprawy wciąż śni mi się po nocach. Wracając późnym popołudniem do przystani, przypadkowo natrafiliśmy na prawdziwą anomalię; magnetometr był włączony i jeden z nurków zauważył, że wskazówka przez chwilę podskoczyła bardzo wysoko. Niewątpliwie przepłynęliśmy nad wielką masą żelaza. Zawróciliśmy na to miejsce i przeczesaliśmy je dokładnie — aż znów złapaliśmy sygnał. Wówczas rzuciliśmy boję i zakotwiczyliśmy.

Studenci archeologii, Bob Browning i Wilson West, razem ze strażnikiem przybrzeżnym

Timem Firmey, zanurkowali i zaczęli sondować dno. Po paru minutach West wypłynął na powierzchnię i powiedział:

— Mamy obiekt o długości trzydziestu stóp i szerokości około czterech. Nie chcę nic mówić, ale koniec wydaje się podobny do klina. Osiem serc zabiło mocniej. Była już godzina szósta, ale mieliśmy jeszcze dobre dwie godziny dziennego światła. Pognaliśmy więc do przystani, zabraliśmy pompę do odmulania dna i wróciliśmy do naszej boi. Minęliśmy „Steak Boat”, który wracał już do portu. Schob i Shea patrzyli na nas zdziwieni, gdzie i po co płyniemy tak późno.

Ralph Wilbanks i Rodney Warren pracowali w wodzie pompą, a reszta siedziała i czekała z nadzieją. Podczas operacji pogłębiania często — zachęczone ruchem, który pogłębiarka wywołuje na dnie — pojawiają się rekiny! Jeden zbliżył się w czasie, kiedy nasi nurkowie byli pod wodą; bombardowaliśmy go puszkami pepsi i krzyczeliśmy, dopóki nie odpłynął w poszukiwaniu łatwiejszych łupów. Było prawie ciemno, kiedy nurkowie wynurzyli się. Ralph narysował szkic tego, co razem z Rodneyem znaleźli po wykopaniu dziury o głębokości dwóch stóp. Był to kawałek żelaza, którego długość wynosiła ćwierć stopy, przytwierdzony pod pewnym kątem do dużej metalowej płyty, znajdującej się pod szlamem. Ponieważ nie widzieli żadnych nitów, wyglądało na to, że żelazny obiekt był przyspawany do płyty. Wiedząc, że spawanie metalu nie było znane w sześćdziesiątych latach ubiegłego stulecia, uznaliśmy, że nasze znalezisko jest zatopioną boją przybrzeżną, o wielkości i ciężarze mniej więcej podobnym do „Hunleya”.

Czas się skończył. Zbadaliśmy wielki obszar i odkryliśmy ponad siedem wraków, ale poszukiwania „Hunleya” były równie bezowocne jak pusta jest książka adresowa, należąca do pustelnika. Nadal nie chciał być znaleziony? Czy też może płatał nam okrutnego figla?

#### 4.

### Jeśli na początku nie odniesiesz sukcesu...

Lipiec 1994

Nie potrafię naprawdę wytłumaczyć, dlaczego dopiero po trzynastu latach ponowiłem próbę odszukania łodzi podwodnej. Być może w moim umyśle nastąpiła jakaś blokada; po prostu nie miałem na to ochoty. Z różnych przyczyn niektórych wraków nie można w ogóle znaleźć. Nie wierzyłem, że odnosi się to „Hunleya”. Było wiele osób, które sądziły, że łódź została wydobyta, tylko nikt tego nie odnotował. Nie mogłem tego zaakceptować.

To było jak *deja vu*. Walt przyjechał wcześniej, zorganizował łodzie i zakwaterowanie. Bili Shea zjawił się z kamerą telewizyjną i nakręcił film z tej ekspedycji. Lubiliśmy oglądać jego dokonania, szczególnie te sceny, kiedy Bili ustawiał wszystkich, po czym zostawiał kamerę, zapominając włączyć nagrywanie...

Rozmowy prowadzone były z nowymi ludźmi z Instytutu Archeologii Karoliny Południowej. Zamiast wręczyć nam pozwolenie zapytali, czy mogliby prowadzić poszukiwania wspólnie z nami. Będąc starym mięczakiem zgodziłem się. Jak się później okazało, nie było to z mojej strony mądre posunięcie.

Ponieważ huragan Hugo zrównał z ziemią nasz stary motel i duży dom na plaży (z obydwu budynków nie pozostało więcej niż parę kawałków drewna), Walt Schob umieścił nas w miejscowym Holiday Inn. No cóż, świat idzie wciąż naprzód. Nie bolałem nad tym także dlatego, że w ciągu tych kilkunastu lat pokaźnie zwiększyły się moje honoraria autorskie.

Często narzekałem, że w celu podjęcia kolejnej próby odkrycia wraku muszę wracać do tych samych miast — ale do Charlestonu wracam zawsze chętnie. Niewiele jest takich miast w Karolinie i w większości innych stanów. Ludzie są uprzejmi i serdeczni jak starzy przyjaciele, miasto jest malownicze, a co najważniejsze dla osób z wrażliwością kulinarną i magazynem zamiast brzucha — mają tam wspaniałe restauracje. Pomimo że był środek lata, powitała nas chłodna, kojąca pogoda.

Miałem rzeczywiście szczęście, że wynająłem usługi Ralpha Wilbanka, który zrezygnował z uniwersytetu i prowadził teraz własną firmę poszukiwań podwodnych — Diversified Wilbanks. Ralph jest spokojny i wytrzymały. Dowcipny, z chytrym uśmiechem, kryjącym się pod wąsami, pracował niestrudzenie. Dzień po dniu walczył ze wzburzoną wodą, żeby utrzymać naszą łódź poszukiwawczą na trasie.

Jego ulubionym komentarzem, kiedy patrzył na wskazania magnetometru, podczas gdy wysokie fale rzucały łodzią, było: „O rany, ale iskrzymy!”.

Wykrywacza pilnował jego partner, Wes Hali, archeolog i właściciel Mid-Atlantic Technology, który wykonywał często z Ralphem zlecenia na prace podwodne. Był bardzo przystojny i kobiety uważały, że mógłby zastępować Mela Gibsona. Wes jest cichy i nieugięty. To typ faceta, który z uśmiechem na ustach mógłby spacerować podczas huraganu, pożaru lasu, trzęsienia ziemi, po czym wstąpić do baru, zamówić piwo i zapytać barmana, gdzie tu się można rozerwać.

Obydwojacy byli niewiarygodnie cierpliwi. Godziny spędzone na poszukiwaniach wydawały się wiecznością, ale na nich nie robiło to żadnego wrażenia. O ósmej rano Ralph i Wes jak

gdyby nigdy nie czekali na przystani. Ich dzień kończył się dopiero wtedy, gdy po powrocie do doku zatankowali łódź i wciągnęli ją na przyczepę. Rzadko wracali do domu przed ósmą wieczór. Godzina za godziną pracowali nieugięcie, nie zważając na złą pogodę ani wzburzone morze. Łódź Ralpa nazywała się „Diversity”. Denerwował się, gdy nazywano ją „Perversity” — szczególnie przez radio, kiedy wszyscy słyszeli.

Odwiedzający, którzy przychodzili na pokład z myślą, że poszukiwania to nieustanne i niezwykle przygody, zazwyczaj już po dwóch albo trzech godzinach prosili, żeby odwieźć ich do portu. Jeśli nie dostawali choroby morskiej, śmiertelnie się nudzili. Rozwiewanie nadziei nowicjuszy na ciekawe przeżycia należało do codziennej rutyny. Polowanie na wraki wymaga poświęcenia i wytrzymałości. Odpoczynek przychodzi dopiero wtedy, kiedy znowu stoisz na stałym lądzie.

Instytut Archeologii Karoliny Południowej dostarczył na tę ekspedycję specjalną łódź dla nurków. Przybyli też zawodowi nurkowie, którzy swoją obecnością płacił i za przywilej ewentualnego odszukania „Hunleya”. Ta część naszych działań przypominała szaleństwa na „Coastal Explorer”, które miały miejsce czternaście lat wcześniej. Gubili boje, które zakotwiczali w miejscach poszukiwań. Potem twierdzili, że boje ukradły delfiny. Poszukiwanie i sondowanie było również komedią pomyłek. Szef uniwersyteckich poszukiwaczy, jak go nazywano, uwielbiał oświadczać, że każdy przedmiot, który właśnie znaleźli, ma dokładnie te same wymiary i kształt, co części „Hunleya”. Zakochał się szczególnie w pewnym przedmiocie, który okazał się starym kotłem silnika parowego. Pewnego razu, jeden z zawodowych nurków miał jakieś problemy na dnie i niewiele brakowało, aby utonął. Uratował go Harry Pecorelli III, świetny archeolog i nurek, który natychmiast pospieszył na pomoc.

Craig Dirgo i Dirk Cussler robili wszystko, żeby urozmaicić długie dni spędzane na wodzie. Craig, który prowadził biuro NUMY przez wiele lat, jest wysokim, masywnym mężczyzną. Kiedy stali obok siebie — a Dirk ma sześć stóp, cztery cale wzrostu i jest chudy jak tyczka ogrodowa — mogli uchodzić za kopie Flipa i Flapa. Jeden rozśmieszał drugiego. Ulegaliśmy złudzeniu, że bohaterowie słynnych komików ulegli reinkarnacji.

Dostali małą łódź o długości piętnastu stóp i zostali wysłani z gradiometrem, żeby pływać wzdłuż linii po płytkiej wodzie. Łódź wyglądała jak gdyby brała udział w inwazji na Normandię: poobijana, brudna, zniszczona. Wielkim wydarzeniem było uruchomienie motoru. Co najmniej trzy razy wzywali pomocy przez radio „Diversity”. Musieliśmy wtedy przerywać nasze poszukiwania i organizować akcję ratowniczą. Za każdym razem okazywało się, że silniki jest martwy, a łódź dryfuje w stronę oceanu i Portugalii.

Dirk i Craig zrezygnowali ostatecznie ze swojej łodzi i przyszli na pokład „Diversity”, gdzie dostarczali załozce dodatkowej rozrywki, odgrywając własną interpretację „Wyspy skarbów”. Śmiechu było dużo, ale recenzje różne.

Craig wniósł istotny wkład w nasz system komunikacji. Któregoś dnia Walt Schob, który był na łodzi nurków, nadał przez radio, że nasz sygnał słabnie. Craig chwycił jube, przystawił jej wylot do mikrofonu i ryknął głośno hasło wywoławcze. Śmialiśmy się wszyscy do rozpuku, gdy wreszcie usłyszeliśmy głos Waha.

— Teraz słyszę was dobrze. Musiały się poprawić warunki atmosferyczne.

Podczas długich godzin na łodzi niewiele mogłem zdziałać poza podejmowaniem sporadycznych decyzji, gdzie szukać dalej. Czas spędzałem na drzemce, słuchaniu muzyki z walkmana i puszczaniu latawców. Często myślałem o łowieniu ryb — płynęliśmy wciąż z prędkością sześciu węzłów, optymalną dla wędkarzy — ale nigdy nie mogłem wykrzesać z

siebie wystarczająco dużo energii, aby się do tego zabrać.

Pewnego wieczora, kiedy po całym dniu poszukiwań przybiliśmy do przystani, by nabrać paliwa, jakiś facet zapytał:

— Czy ty jesteś Clive Cussler?

Mile połączony pochlebstwem, dumny, że rozpoznano mnie po charakterystycznych rysach zapytałem:

— Jak pan to zgadł?

— Po pomarańczowej tarczy pańskiego zegarka do nurkowania — odpowiedział. — Taki sam ma w pańskich książkach Dirk Pitt.

Spojrzałem na mój wielki, dwudziestosiedmioletni zegarek do nurkowania Doxa i pozbyłem się iluzji. Zgadł, że to ja, wyłącznie po moim zegarku, a nie z powodu mojego imponującego wyglądu. Niewiele trzeba, aby strącić człowieka z piedestału. Ale największe rozczarowanie miało dopiero nastąpić — i nie było związane z moim wybujałym egocentryzmem.

Po pokonaniu kolejnych dziesięciu mil i zidentyfikowaniu kilku podwodnych znalezisk jako metalowych śmieci, nasza trzecia próba odnalezienia „Hunleya” powoli załamywała się. Wiele mnie to kosztowało. Nie żałowałem oczywiście, że podjęliśmy próbę, ale bolała świadomość, że szukamy w złym miejscu.

Jaką część dowodów przeoczyłem? Jakie ślady, prowadzące do miejsca, w którym spoczywała łódź, ignorowałem? Czy źle interpretowałem posiadane informacje?

Dotychczas polegałem na raporcie pułkownika Dantzlera i koncentrowałem poszukiwania w rejonie między Breech Inlet i „Housatonikiem”. Ale „Hunleya” tam najwyraźniej nie było. Ostatnia deska ratunku, jaka pozostała, było rozszerzenie pola poszukiwań.

Zdeterminowany, by odnaleźć „Hunleya” i jego załogę, zanim wyzionę ducha, podjąłem decyzję, która zagwarantowała sukces. Umówiłem się z Ralphem Wilbanksem i Wesem Hałlem, żeby kontynuowali poszukiwania, gdy będą mieli wolny czas. Zgodzili się, a ja powróciłem do domu w Kolorado, żeby napisać kolejną książkę, by móc zapłacić za wszystkie te szaleństwa.

Ralph i Wes, w deszczu i w słońcu, kontynuowali poszukiwania według siatek geograficznych, które im faksowałem przez jesień i zimę 1994 oraz wiosnę 1995 roku. 4 maja o szóstej rano zadzwonił Ralph.

Jeszcze zaspany, usłyszałem, jak mówił:

— Wydaje mi się, że jutro przyślę ci mój ostatni rachunek.

— Rezygnujesz? — zapytałem rozczarowany.

— Nie — Ralph mówił to spokojnie — znaleźliśmy ją. Nie pamiętam, co dokładnie powiedziałem, ale myślę, że było to coś głupiego w stylu:

— Czy jesteście pewni?

— Tak — odpowiedział Ralph — Wes, ja i Harry Pecorelli kopaliśmy w szlamie i dotarliśmy do przedniej wieży luku. Wtedy odkryliśmy pudło powietrzne i płetwę do nurkowania.

— Zanim ujawnimy odkrycie — powiedziałem — musimy mieć niepodważalne dowody. Od 1867 ludzie twierdzili, że znaleźli „Hunleya”, ale nikt nie miał żadnego dowodu. Musimy mieć fotografie.

— Będziemy mieli jeszcze więcej. Wes, Harry i ja wrócimy tam i nakręcimy film wideo.

Wstrzymałem oddech i zapytałem:

— Gdzie ją znaleźliście?

— Około tysiąc jardów na wschód i trochę na południe od „Housatonica”.

— W takim razie przetrwali wybuch, ale nie rozpoczęli jeszcze swojej podróży powrotnej do Breech Inlet.

— Na to wygląda — powiedział Ralph.

— Czy to nie tam nurkowaliśmy w osiemdziesiątym pierwszym? Znaleźliśmy wówczas to, co uznaliśmy za boję przybrzeżną.

— Śniło mi się to po nocach przez ostatnie czternaście lat — westchnął Ralph. — Ale nie pozwolę sobie wmówić, że źle ją zidentyfikowaliśmy.

— Zrobiłem wtedy błąd, nie nalegając, żebyście kopali dłużej.

Czas podsunął mi odpowiedź. Ignorowałem dotychczas fakt, że marynarz Fleming zauważył niebieskie światło, podczas oczekiwania na ratunek, ponieważ nie widziałem powodu, dla którego „Hunley” pozostałby jeszcze w okolicy przez prawie godzinę, ryzykując pojmanie przez okręt Unii „Canandaigua”, który płynął na pomoc rozbitkom z „Housatonica”. Problem krył się w złych obliczeniach momentu, w którym odpływ zmienił się w przyptyw i woda zaczęła znosić łódź w kierunku brzegu. Według mnie miało to miejsce wcześniej. Z jakiejś niewytłumaczalnej przyczyny zakładałem, że pływ odwrócił się wkrótce po zatonięciu „Housatonica”, nie dwie godziny później. W rzeczywistości załoga „Hunleya”, zbyt zmęczona, żeby kręcić korbami i płynąć pod prąd, wycofała się wraz z odpływem na otwarte morze i czekała na przyptyw, który zaniesie ją do domu.

Ale to nie przyniosło odpowiedzi na pytanie, dlaczego zatonęli. I znów Fleming podpowiadał mówiąc, że widział niebieskie światło przed „Canandaigua”. To sugeruje, że załoga „Hunleya”, w oczekiwaniu na przyptyw, otworzyła, być może, pokrywy luków, żeby zaczerpnąć świeżego, powietrza. Kiedy „Canandaigua” płynęła w kierunku „Housatonica”, fala, którą tworzyła, wlała się do otwartych luków i zalała łódź. Albo raczej, sądząc po zamkniętych pokrywach luku, okręt Unii nieświadomie staranował „Hunleya”, posyłając go tym samym na dno.

Wkrótce, kiedy wyciągniemy łódź — bo mamy taki zamiar — będziemy znali ostateczną odpowiedź.

Historyczne odkrycie dokonane przez naszą ekipę miało miejsce po południu 3 maja 1995 roku. Już wieczorem Ralph dzwonił do mnie dwukrotnie, ale nie było mnie w domu. Po otrzymaniu wspaniałych wiadomości, przez trzy dni chodziłem jak pijany.

Odkrycie nastąpiło w wyniku nagłego przebłysku intuicji. Ralph, zmęczony żmudnym przeczesywaniem moich kolejnych siatek, postanowił poszukać gdzie indziej — na wschód od „Housatonica”. Już po godzinie magnetometr odczytał sygnał obiektu o masie zbliżonej do „Hunleya”. Harry Pecorelli, który towarzyszył tego dnia Wesowi i Ralphowi, zszedł na dół z sondą. Kopał w szlamie tak długo, aż dotknął dużego, metalowego obiektu.

Wynurzył się i powiedział Ralphowi i Wesowi, że to, co widział, nie wygląda na łódź podwodną; uważał jednak, że powinni dalej badać nieznaną łódź.

Wes Hali zanurkował i powiększał dziurę w szlamie, dopóki nie była szeroka na dwadzieścia pięć cali i głęboka na dwadzieścia cztery. Zidentyfikował zawias pokrywy do luku. Wracając na powierzchnię zakomunikował:

— To jest „Hunley”. Dotarłem do pokrywy luku.

Ralph natychmiast popłynął na dół i powiększał dziurę tak długo, aż wieżyczka luku ukazała się w osiemdziesięciu procentach. Zauważył, że brakuje jednego z okienek, włożył więc rękę do środka łodzi i odkrył, że całe wnętrze wypełnione jest szlamem, który mógł świetnie zakonserwować zwłoki załogi.

Zadowoleni, że rzeczywiście znaleźli „Hunleya”, powrócili do portu i pojechali do muzeum w Charlestonie, żeby obejrzeć replikę łodzi.

— Czy zdajecie sobie sprawę — powiedział Ralph — że jesteśmy jedyną trójką ludzi na świecie, którzy wiedzą, które części tej repliki są niezgodne z prawdą.

Następnie kupili butelkę szampana, pojechali na Magnolia Cemetery i oblewali wydarzenie razem z duchem Horace'a Hunleya.

Wkrótce po tym, jak załoga „Diversity” skończyła kręcić film wideo o pogrzebanej łodzi, mój syn Dirk, Craig Dirgo, Walt Schob i ja pospieszyliśmy, żeby na konferencji prasowej oficjalnie ogłosić nowiny. Dzień wcześniej zebraliśmy się wszyscy na łodzi Ralpa, żeby zobaczyć „Hunleya” na własne oczy. Ale Matka Natura musiała być widocznie w złym humorze. Zostaliśmy powstrzymani przez okropną pogodę i wzburzone morze. Żeby zobaczyć efekty swojej pracy i stu trzydziestu tysięcy dolarów, które włożyłem w poszukiwania — będę musiał poczekać do dnia wydobycia „Hunleya” na powierzchnię. Na razie jedyną moją pamiątką jest boja, która oznaczała miejsce wraku podczas kręcenia filmu.

Konferencja odbyła się przed gmachem muzeum w Charlestonie obok repliki „Hunleya”. Taśmy wideo udostępniono telewizji, a ludziom z prasy rozdano fotografie.

Po czym rozgorzała walka o prawa własności. „Hunleya” chciał otrzymać Stan Alabama, w którym łódź została zbudowana. Karolina Południowa uważała, że łódź powinna zostać wystawiona w muzeum w Charlestonie. Roszczenia zgłosili także potomkowie pierwszych ratowników. Rząd Federalny nie zgodził się na żadną propozycję, ponieważ wszelka dawna własność konfederacka podlega General Services Administration.

Sępy obsiadły znalezisko, jak chimery pokutujące na opuszczonej katedrze. Wilbanks, Hali i ja przeszliśmy piekło, ponieważ nie chcieliśmy ujawnić miejsca, w którym znajduje się łódź, dopóki nie mieliśmy pewności, że będzie wydobyta i odpowiednio zakonserwowana.

Instytut Archeologii domagał się, abyśmy przekazali im odkrycie w celu weryfikacji. Co tam było do weryfikowania? Ale byłem skłonny się zgodzić — dopóki dyrektor Instytutu nie powiedział mi, że zainstaluje nad wrakiem boję, jako ostrzeżenie dla wandalów. Moim zdaniem, taka boja nie różniłaby się niczym od neonu, wzywającego: ZŁODZIEJE PRZYBYWAJCIE, PRZYBYWAJCIE WSZYSCY. I na pewno by przybyli, zwłaszcza po tym, jak rozeszła się plotka, że kolekcjonerzy przedmiotów z wojny secesyjnej ofiarowują pięćdziesiąt tysięcy dolarów za pokrywę od luku i sto tysięcy dolarów za śrubę napędową.

NUMA nie stawiała żadnych żądań. Chciałem tylko wrócić do domu i rozpocząć poszukiwania następnego wraku, który miałem nadzieję znaleźć. A jednak zostałem



oskarżony o zbezczeszczenie grobu bohaterów Konfederacji, zniszczenie wraku, żądanie okupu od stanu Karoliny Południowej i planowanie zabrania „Hunleya” do mojej posiadłości w Kolorado. Synowie Weteranów Konfederacji chcieli spalić moje książki. Byłem nazwany szarlatanem poszukującym zaszczytów, śmieciarzem. Mówiono o mnie również Benedict Arnold, za to, że zdradziłem szlachetną profesję archeologii morskiej. Rodney Dangerfield cieszy się, dziś większym szacunkiem niż ja.

Na szczęście, było więcej umysłów nie tak szalonych, które doceniały to, czego dokonała NUMA. Wszystkie moje ekspedycje zajęły sto pięć dni, podczas których przemierzono tysiąc sto dziewięćdziesiąt sześć mil po liniach siatki badawczej. Przebyliśmy kawał morza w poszukiwaniu łodzi, nie myśląc o zyskach finansowych lub uznaniu. Traktowaliśmy to przedsięwzięcie jak wyzwanie i jedynym naszym zyskiem była satysfakcja z osiągniętego celu, do którego dążyliśmy tak długo, a także chęć utrzymania w należytym stanie naszego marynistycznego dorobku.

Z czasem dobrzy ludzie z General Services Administration zwrócili prawa do łodzi Marynarce US i jej Departamentowi Historycznemu i Archeologicznemu, na którego czele stoją doktorzy William Dudley i Robert Neyland. Są zdecydowani wydobyć „Hunleya” i zakonserwować go przy użyciu najnowszej technologii i najlepszych ludzi z branży. Od tego czasu znany archeolog marynistyczny Gordon Watts, we współpracy z Dinah Hill, głównym koordynatorem i administratorem przy pracy nad „Monitorem”, oraz Curtem Pedersonem, czołowym specjalistą konserwacji podwodnych urządzeń, pracowali z innymi profesjonalistami po to, żeby pewnego dnia załoga „Hunleya” doczekała się pochówku z honorami, a także po to, by zachować łódź dla przyszłych pokoleń Amerykanów; warto, aby widzieli, jak wyglądała podczas swojej podróży do historii.

Stan Karoliny Południowej stworzył Komisję „Hunleya”, która miała nadzorować przedsięwzięcie, zbierać fundusze na jego wydobywanie, utrzymanie i wystawienie na widok publiczny. Biurokracja działa równie wolno jak poruszający się stary samochód skazany na zniszczenie. Dlaczego urzędnicy prezydenta muszą tworzyć komitety z tysiącem ludzi, żeby podejmować słuszne decyzje — pozostanie przez wieki tajemnicą.

W maju 1996 roku, przy nadzorze marynarki i we współpracy ze Służbą Parku Narodowego, odkopano łódź i zbadano jej stan. Mam nadzieję, że w momencie, kiedy to czytacie, „Hunley” będzie już w całości wydobyty i znajdzie się w warsztatach konserwatorskich w Charleston.

Największym osiągnięciem Ralpha Wilbanksa, poza odkryciem „Hunleya”, są wspaniałe koktajle, którymi częstował całą ekipę. Goslings black seal rum zmieszany z ostrym gazowanym piwem imbirowym south carolina blenheim Bottling Company — i duży plasterk cytryny. Nie ma takiego drugiego drinka! Trzy szklanki i jesteś gotowy, żeby spacerować po plaży i kopać piach na Hulk Hogan.

Mógłbym jeszcze zacytować kawałek z wywiadu telewizyjnego, kiedy dziennikarz zapytał mnie:

— Panie Cussler, biorąc pod uwagę długie lata wysiłków i żmudnej pracy, która towarzyszyła pańskiemu odkryciu, czy naprawdę uważa pan, że było to warte tak wielkich sum pieniędzy, które pan wydał?

— Czy warte? — przerwałem. — Do cholery tak, to było warte. Są pewne rzeczy, których nie można przeliczać na pieniądze i czas. Poszukiwania „Hunleya” były właśnie taką rzeczą. Jeśli nie odkrylibyśmy jedyne nie naruszonego okrętu z czasów wojny secesyjnej, nadal siedziałbym nad mapami i wypisywał czeki, a Ralph i Wes marnowaliby czas, polując

na „Hunleya”.

**Czasami — choć nie zawsze — dobrze jest być wytrwałym optymistą.**

Bili Shea demonstruje pasjonujące techniki poszukiwawcze z zastosowaniem magnetometru

Cussler obserwuje, jak Cal, pracownik miejskich służb remontowych, odkopuje konfederacki łamacz blokady „Stonewall Jackson” na plaży Isle of Palms w Karolinie Południowej

Od lewej: Walt Schob, autor i Bili Shea oznaczający siatki poszukiwań „Hunleya”

Pierwsi ludzie, którzy po 131 latach dotknęli „Hunleya”. Od lewej: Wes Hali, Ralph Wilbanks i Harry Pecorelli III

FIN DS THE HUNLEY

Craig Dirgo i Dirk Cussler powiadają o odkryciu

Wodoodporne zaświadczenie umieszczone w przednim łuku „Hunleya”, aby nie było wątpliwości, kto dokonał odkrycia

Baldwin 4-6-0. Parowóz tego samego typu zniknął w Kiowa Creek

Pierwsze „wilcze stado”. Okręty U-12, U-20 i U-21 zostały odnalezione przez NUMĘ w 1984 r.

Krażownik zwiadowczy HMS „Palhinder”. Pierwszy okręt zatopiony przez U-boota

Zatopienie „Pathfindera” przez U-21 5 września 1914 r.

Zapis sonaru skanującego bocznej obserwacji przedstawiający wrak U-21 na głębokości 83 metrów na dnie Morza Północnego

Belgijski transportowiec wojska „Leopoldville” storpedowany w wigilię Bożego Narodzenia 1944 r. koło Cherbourga

Cussler z najpiękniejszą dziewczyną z Bridlington w Anglii

Kapitan Jimmy Flett z „Arvor III”

Zalega NUMY po kartoflanym ataku na francuską fregatę rakietową. Od lewej – pierwszy oficer John, Dirk Cussler, Derek Goodwin, Jimmy Flett, autor, kucharz Colin, Wayne Gronguist i Bili Shea

Autor otrzymuje dyplom honorowy na spotkaniu 66 Dywizji Piechoty w Organizacji Panter Weteranów

## CZEŚĆ VII

### ZAGINIONA LOKOMOTYWA Z KIOWA CREEK

#### 1. Podróż donikąd Maj 1878

Pospieszna bieganina na stacji kolejowej Kansas Pacific Railroad w Denver nie zapowiadała zbliżającej się katastrofy. Dwa lata wcześniej Kolorado stało się stanem i znaczenie Denver dla regionu szybko rosło. Pociągi ze wschodu, przywożące wytwarzane tam produkty przemysłowe, przyjeżdżały na stację kilka razy dziennie. Towar rozładowywano, po czym jego część, która jechała dalej do Kalifornii, załadowywano ponownie na pociągi z mocniejszymi lokomotywami, zdolnymi wspiąć się na Góry Skaliste. Tego wieczora, poza burzą, która ciągnęła się bez końca, wszystko toczyło się bez zmian.

Przez kilka dni padały obfite deszcze i połowa miasta została już zalana, kiedy dodatkowo wylały jeszcze Cherry Creek i Piąte River. Oberwanie chmury było nietypowe w maju, ale klimat Kolorado znany był z tego, że w ciągu dwudziestu czterech godzin ciepła pogoda zmieniała się w śnieżycę. Jedyną rzeczą, którą można bezpiecznie powiedzieć o pogodzie w Górach Skalistych, jest jej nieprzewidywalność.

Wracając do domu 32 Ulicą, maszynista Kansas Pacific Railroad, John Bacon, przechodził most na South Platte River. Woda w rzece była wysoka.

Zmaltretowane szczątki dużego furgonu towarowego prąd wody wbił klinem w rusztowanie mostu. Furgon leżał na boku, a drewniane koła kręciły się jak szalone, jakby ciężko zranione zwierzę wierzgało w powietrzu nogami. Bacon pomyślał, że to nawet pasuje. Już wkrótce furgony staną się zabytkami. Ich miejsce zajmą lokomotywy parowe, które jak dotąd konie — pociągną wagony towarowe i pasażerskie. Mijając furgon Bacon wdychał mokre, wieczorne powietrze. Od strony stacji wiatr przynosił zapach wilgotnej ziemi i dymu węgielnego. Przeszedł przez most i brudną aleję, po czym, przeskakując przez cztery pary szyn kolejowych, dotarł do biura dyspozytora.

Wytał o worek konopny błoto z butów i wszedł do środka. Drewniana podłoga była dość nowa i pachniała jeszcze sosną. Piecyk, na którym stał emaliowany, niebieski garnek do kawy, znajdował się w dalszym kącie. Kiwnąwszy głową, stojącemu przy biurku tęgiemu mężczyźnie, Bacon skierował się w stronę garnka do kawy. Sięgnął po wiszący na gwoździu metalowy kubek, wytał go chusteczką z kurzu, po czym napełnił gorącą kawą.

Tęgi mężczyzna, dyspozytor Chester Tubbs, zaznaczał coś na rozkładzie kolejowym, używając linijki i ołówka. Tubbs zbliżał się do pięćdziesiątego czwartego roku życia, a na kolei pracował ponad trzydzieści lat.

— Czy jest już wystarczająco mokro dla ciebie? — zapytał Tubbs, nie podnosząc głowy

— Daj spokój, August, będziemy zadowoleni, że mieliśmy taką ulewę — odpowiedział

Bacon. — Farmerom ze wschodu też nie przeszkadza.

Tubbs przestąpił z jednej nogi na drugą, podniósł swój rozkład i pokazał ołówkiem.

— Pojedziesz pociągiem numer 8 do Kansas City.

— Jaki ładunek? — zapytał Bacon.

— Żelazne resztki szyn.

— Którą lokomotywę mi dałeś?

— Numer pięćdziesiąt jeden.

— Baldwin 4-6-0 — powiedział Bacon z łatwością. — Dobra, mocna maszyna.

— Mimo wszystko z takim ładunkiem będziesz musiał sporo dorzucać do pieca.

— Ile wagonów?

— Dwadzieścia pięć i wagon brekowego.

Bacon obliczył przybliżoną wagę dwudziestu pięciu wagonów towarowych obciążonych kawałami żelaza, ciągniętych przez lokomotywę po mokrych szynach.

— Stąd do Kansas jest z góry. Nie powinienem mieć problemów z dotrzymaniem terminu.

— Dopóki nie dogoni cię deszcz.

— Dołączyłeś do załogi mojego szwagra Franka Seldona? — zapytał Bacon.

Tubbs przytaknął.

— Dołączyłem również twojego partnera od pokera Georga Piatta jako hamulcowego.

— Dobry z ciebie człowiek — powiedział wesoło Bacon.

— Muszę dbać, żeby moi maszyniści byli zadowoleni — odpowiedział Tubbs uśmiechając się.

— Kiedy pojawi się moja załoga, powiedz im, że jestem w numerze pięćdziesiątym pierwszym — powiedział Bacon, kończąc kawę i wieszając kubek z powrotem na gwoździu.

Po wyjściu z biura przewozowego, Bacon skierował się w stronę lokomotywy 51. Znalazł ją, stojącą na boczniczy, zimną i cichą, z doczepioną węglarką. Zatrzymał się i spojrzał w stronę południowego wschodu. Daleko nad równinami Elbert County, błyskawice przecinały ciemne niebo. Po nich szybko następował złowieszczy grzmot. Zapowiadała się rzeczywiście podła noc.

Frank Seldon i George Piatt wracali razem z biura dyspozytora. Mosiężna latarnia świeciła się wewnątrz budki maszynisty lokomotywy 51, a z wysokiego komina wydobywała się smuga dymu. Kiedy mężczyźni wchodzili po drabinie do budki, usłyszeli trzaśnięcie drzwi kotła.

— Maszynista wykonuje pracę palacza? — Seldon wykrzywił się do Bacona.

— Ktoś musi utrzymywać ogień wewnątrz tej bestii, żebyśmy mogli zdążyć na czas — Bacon zwrócił się na wpół żartobliwie do swego szwagra. — Czy Piatt jest z tobą?

Odpowiedź przyszła razem z odgłosem ciężkich kroków, należących do George'a Piatta, który wdrapał się do środka budki. Piatt był muskularny, ale nieproporcjonalnej budowy. Jego ramiona, duże i grube, miały rozmiar nóg przeciętnego człowieka. Każdy wagon w pociągu miał ręczny hamulec, a zadaniem Piatta było używanie ich w razie potrzeby. Koła hamulcowe nie obracały się łatwo, ale wielka siła Piatta dawała mu szansę.

— Dobry wieczór — powiedział Piatt wesoło.

— Dobry wieczór, George — powitał go Bacon — jak ci się udał wolny dzień?

— Mary zmusiła mnie, żeby ją zabrać na bal w Sloan Lake. Bacon uśmiechnął się.

— Jakoś nie mogę sobie wyobrazić ciebie tańczącego walca na balu. Piatt zignorował ten żart.

— Tubbs powiedział, że pociąg jest już połączony i stoi na torze dwunastym. Jak będziecie mieli parę, przeprowadzicie tam z Frankiem lokomotywę 51, a ja będę czekał, żeby was doczepić.

— Zrobimy to najszybciej jak będziemy mogli — powiedział Bacon; Seldon złapał łopatę i zaczął dorzucać do ognia.

Piętnaście minut później Bacon powoli pociągnął za manetkę zaworu na rurze, doprowadzającej parę do tłoków. Potem przesunął dźwignię Johnsona na jazdę wstecz. Seldon zeskoczył na dół i pobiegł do przodu przestawić zwrotnicę tak, by lokomotywa mogła wjechać na tor dwunasty, gdzie stał już Piatt, sygnalizując światłem miejsce postoju pociągu.

— Zatyczki na miejscu! — krzyknął Piatt, gdy tylko tylny zaczep węglarki wsunął się w rygle pierwszego wagonu.

Bacon ponownie przestawił dźwignę Johnsona, potem delikatnie popchnął manetkę szybkości. Rozległa się seria głośnych stuków: to chwyciły zaczepy kolejnych wagonów. Kiedy ten dźwięk ucichł, Black gwałtownie posunął manetkę szybkości naprzód. Wielkie koła napędowe wściekle zawirowały w miejscu, potem pociągnęły cały skład w stronę Kansas City. Dysząc, najpierw powoli, pociąg numer 8 opuścił stację w Denver i jadąc wzdłuż Larimer Street zaczął nabierać prędkości.

Lokomotywa klasy Baldwin Mogul 4-6-0 była typowym koniem roboczym państwowych linii kolejowych. Z czterema kołami na przedzie i sześcioma pięćdziesięciocalowymi kołami napędowymi uważana była w swoich czasach za potwora, mogącego pociągnąć pod górę, bez większego wysiłku, sznur ciężko załadowanych wagonów. Trzyletnia lokomotywa 51 była jedną z trzech tego typu w taborze kolejowym Kansas Pacific Railroad. Zwykle używano jej do ciągnięcia wagonów przez góry; tym razem wysłano ją w podróż po równinie, bo trzeba było wielkiej siły, aby przetransportować do hut na Wschodzie wielki ładunek żelaza.

Wszystkie metalowe części pomalowane były na czarno i lśniły teraz w potokach wody. Obramowanie kół, framugi okien oraz balustrady polakie-rowano ręcznie na czerwono. Potężny zderzak na przodzie, zwany w Ameryce „chwytaaczem krów” — nie służył bynajmniej do polowań, ale do usuwania z toru zwłok zwierzęcych. Na przodzie przed wysokim kominem znajdował się wielki reflektor, w którym światło lampy naftowej odbijało się w potężnych lustrach, rzucając do przodu szeroką wiązkę promieni.

Bacon pociągnął łańcuch gwizdka, potem szarpnął parę razy sznur dzwonu, wreszcie, zebrawszy odwagę wychylił się przez okno na deszcz. Pociąg minął Steele Street i przedmieścia, kierując się na wielkie równiny rozciągające się między Górami Skalistymi do

Mississippi River. Tak rozpoczęła się typowa monotonna podróż na wschód. Nikt z załogi pociągu nr 8 nie przypuszczał, że będzie to ich ostatnia podróż.

Pięćdziesiąt mil dalej faia powodzi zmiażdżyła most '607.80'. Pieniąca się woda zwała, wbiła osiem stóp w głąb łożyska rzeki, drewniane podpory mostu i uniosła je ze sobą. Płynące w dół rzeki, niesione jakby przez nieczystą siłę, podpory podrzucane były przez wodę jak żdźbła słomy podczas huraganu. Żelazne szyny na moście chwiały się bez podpór, ale pozostały zawieszony, stwarzając złudzenie bezpiecznej drogi.

Jesse Dillup leżał wśród krzaków bawełny, w wykopanej dziurze obok wezbranej wody pod szynami Kansas Pacific. Nad ramionami trzymał podarty, nasiąknięty wodą koc. Kilka nędznych przedmiotów — cały jego dobytek — leżało obok w chlebaku. Kichnął i wstał ze swojego błotnistej schronienia.

Dillup był w drodze z Teksasu do Kalifornii. Podróżował pustymi wagonami towarowymi. Słyszał, że w Kalifornii jest praca. Miał nadzieję, że ta wyprawa odmieni jego los. Przegrał ostatnio wszystko, co w życiu uzbierał, i wyruszając na Zachód był już prawie bez pieniędzy. Mały zapas jedzenia, parę osobistych przedmiotów i cztery dolary to było wszystko, co miał.

Dno dziury, w której nocował, zamieniło się w kałużę, a poziom rzeki podnosił się z alarmującą prędkością, zdecydował się więc wyruszyć dalej na zachód w nadziei znalezienia wygodniejszego miejsca, w którym mógłby spędzić resztę tej okropnej nocy. Wspiął się szybko po nasypie kolejowym, po czym, dotarłszy do szyn, przystanął i odruchowo spojrzął do tyłu, czy aby nie jedzie jakiś pociąg. Zamiast światła lokomotywy zobaczył, w świetle błyskawicy, zniszczone resztki mostu '607.80'. Żelazne szyny były zawieszony w powietrzu nad szalejącą wodą. Widział, jak wielki pień topoli zmiażdżył wschodnie rusztowanie mostu i rozwalił jego ostatnią podporę. Z drewnianego szkieletu, który stanowił konstrukcję mostu, zostało już tylko parę belek. Dillup pobiegł wzdłuż szyn do pobliskiego Kiowa Crossing, by ostrzec dróżnika kolejowego. Poślizgnąwszy się na mokrym nasypie, upadł i zranił sobie kolano o śrubę. Owinął ranę szmatką, którą wyciągnął z kieszeni, po czym pokuśtykał dalej na zachód wzdłuż szyn.

Z komina, pędzącej na wschód w stronę mostu lokomotywy 51, wydobywała się smuga czarnego dymu i iskier. Frank Seldon dokładał do ognia i pilnował buchającego parą kotła, podczas gdy Bacon kontrolował przyrządy pomiarowe. Deszcz zmniejszył się trochę, co umożliwiło mu lepszą widoczność. Przesunął manetkę szybkości o jeszcze jeden stopień i lokomotywa zadudniła mocniej po mokrych torach.

W środku pociągu George Piatt przechodził od wagonu do wagonu, sprawdzając, czy mechanizmy hamulcowe działają prawidłowo.

Trzej ludzie z pociągu numer 8, nieświadomi zbliżającego się szybko niebezpieczeństwa, mieli przed sobą już tylko siedem minut życia.

Wewnątrz domku dróżnika przy Kiowa Crossing, siedział bezpiecznie w ciepłe Abner Capp i grał sam ze sobą w karty. Odłożył na chwilę karty i spróbował kanapki z indykiem, którą żona zapakowała mu na kolację. Na ścianie wielki zegar Seth Thomas wskazywał dwie minuty przed północą.

Wnętrze małego, drewnianego domku dróżnika było przyjemne i ciepłe. Capp wzdragał się na myśl o wyjściu na zewnątrz w wilgotną ciemność. Rozkład jazdy wymagał jednak wyjścia i czekania przy torze podczas przejeżdżania pociągu numer 8, ponieważ mogły być jakieś polecenia lub poczta podawana z pociągu przez konduktora na patyku i łapaną przez

dróżnika w małą, robioną ręcznie siatkę. Capp nie wiedział, że tej nocy pociąg numer 8 nie wiezie poczty.

Wkładał właśnie płaszcz, kiedy Jesse Dillup, wyglądający jak zmoczony szczur, wpadł przez drzwi.

— Nie ma mostu! — Dillup usiłował złapać oddech.

Capp spojrział na obszarpanego podróżnika. Włosy Dillupa wisiały zmoczone i przyklepione do twarzy, której przydałoby się golenie. Jego ubranie było porwane i stare, spodnie podarte i zakrwawione w miejscu, w którym poranił sobie kolano.

— Czy pan pił — spytał rzeczowo Capp.

— Na Boga, nie — przerwał Dillup. — Mówię panu na wschód stąd powódź zmyła most. Szyny wiszą w powietrzu. Podpory są zniszczone.

Przenikliwy gwizdek parowy lokomotywy 51 słychać było mimo deszczu, bębniącego w dach budki dróżnika. Czasu było niewiele.

W odległości, mniejszej niż cztery minuty jazdy pociągiem od Kiowa Crossing, pociąg towarowy pędził na wschód w stronę mostu, który już nie istniał. Seldon siedział na swoim małym metalowym stołku i odpoczywał po ciężkiej pracy, która zmieniła wnętrze pieca w piekło. Bacon przysunął twarz do okna i starał się zobaczyć cokolwiek w ciemnościach nocy.

W siódmym wagonie od końca, George Piatt uregulował hamulec i ruszył z powrotem do lokomotywy, żeby ogrzać się i chwilę pogadać z Baconem i Seldonem.

Dwadzieścia pięć wagonów, każdy załadowany dwudziestoma tysiącami funtów resztek żelaza, nabrało rozpędu na lekkim spadku terenu, który biegł do granicy między stanami Kolorado i Kansas.

Capp rzucił Dillupowi zapasowy płaszcz od deszczu i podał mosiężną latarnię z czerwonym szkłem.

— Niech pan idzie w stronę mostu i powiesi to światło na słupie nad szynami.

— Czy nie lepiej, żebym pobiegł na zachód i ostrzegł pociąg? — zapytał Dillup.

— Ja się tym zajmę. Ma pan zranioną nogę, więc ja dotrę szybciej. Capp otworzył drzwi, przez które wtargnął chłodny powiew wiatru i deszczu.

— Chodźmy więc prędko.

Chwycił druga latarnię i wybiegł na tory, by podjąć próbę zatrzymania pociągu.

Odgłos zbliżającej się szybko lokomotywy dotarł do mężczyzn biegnących po torach w przeciwnych kierunkach. Capp poruszał się szybciej niż Dillup, ale miał dalszą drogę. Nie dobiegł do zachodniego semafora, ponieważ pociąg był tuż-tuż. Podniósł latarnię nad głowę, modląc się, żeby maszynista ją zauważył.

Niestety, w tym momencie Bacon był zajęty swoimi przyrządami pomiarowymi. Nie zobaczył Cappa i jego szaleńczego sygnału. W desperackim odruchu Capp rzucił latarnię w lokomotywę. Ale źle obliczył prędkość pociągu numer 8 i rzucił zbyt późno. Latarnia roztrzaskała się o węglarkę, znajdującą się za lokomotywą i incydent nie został zauważony.

Dillup biegł wzdłuż torów tak szybko, jak tylko pozwalała mu na to zraniona noga. Dotarłszy do semafora, wspiął się na drabinę i zawiesił latarnię wysoko nad szynami. Kiedy

schodził, światło z lokomotywy oświetliło jego postać.

John Bacon zauważył czerwone światło. Zareagował natychmiast, pociągając dwa razy za sznurek gwizdka parowego. Nie znając przyczyny pojawienia się sygnału, gorąco pragnął, żeby George Piatt był na miejscu przy hamulcach. Jednym ruchem zamknął zawór pary i pociągnął za dźwignię Johnsona. Wówczas otworzył ponownie zawór, co spowodowało, że wielkie koła zaczęły poruszać się do tyłu.

— Dali czerwone światło przed Kiowa Crossing! — krzyknął do Seldona.

— Pewnie most nad Kiowa Creek zniesiony! — odkrzyknął Seldon.

— Chyba tak. Nie mogę wyobrazić sobie innej przyczyny zatrzymywania pociągu towarowego.

Piatt, kiedy usłyszał gwizdki, znajdował się dwa wagony dalej. Bez zastanowienia pchnął koło, które trzymało przednie hamulce. Po czym, przeskakując po kawałach żelaza na platformie, pobiegł do tylnych hamulców. To samo robił w kolejnych wagonach.

Załoga pociągu zareagowała więc szybko — ale prędkość była zbyt wielka.

Capp biegł wzdłuż torów w pogoni za czerwonym światłem z tyłu wagonu brekowego. Biegł odważnie przez nasyp. Jak w upiornym śnie, czuł walące mu pod żebrami serce. Dwieście jardów dalej wiatr rozwiął płaszcz Dillupa w momencie, w którym lokomotywa i dwadzieścia pięć wagonów przemknęły obok niego. Wędrowiec zrozumiał, że nie ma już szansy, aby pociąg zatrzymał się na czas.

— Chyba wszystko w porządku — powiedział Bacon, widząc przed sobą w świetle lokomotywy długie smugi szyn.

— Wygląda na to, że most nadal stoi — powiedział Seldon, wychylając się z przeciwległego okna.

Z włączonymi hamulcami w trzech wagonach, świszczącym gwizdkiem i kołami przełączonymi na wsteczny bieg, pociąg numer 8 zwalniał, kiedy mijał Kiowa Crossing, ale nie zatrzymał się zupełnie i wjechał na niczym nie podparte szyny. Jego prędkość wyniosła go prawie do połowy szalejącej rzeki, zanim spoiny szyn puściły pod ciężarem tysięcy ton ciężkiego metalu. Wijąc się jak konający wąż, lokomotywa i dwadzieścia pięć wagonów wpadły do rozszalałej wody, zamieniając się w masę splątanego złomu. Potężna powodziowa fala natychmiast poniosła potrzaskane szczątki w dół rzeki.

Bacon, Seldon i Piatt zginęli na miejscu, ich zmiażdżone ciała porwała woda.

Ze swojego miejsca nad Kiowa Creek Jesse Dillup obserwował w niemym przerażeniu, jak snop światła z reflektora lokomotywy kieruje się w dół, ku rzece.

Siedem wagonów i wagon brekowy widać było pod mostem. Dillup osunął się na ziemię w szoku: nie miał siły wstać, choć deszcz zalewał mu twarz.

Przybiegł Abner Capp. Stał obok Dillupa i patrzył z niedowierzaniem na rumowisko szarpane potężnymi wirami. Poczul mdłości, kiedy ujrzał wielką przerwę w środku mostu.

— Czy widział pan tam kogoś? — zapytał Dillupa. Wędrowiec pokręcił głową:

— Ani żywej duszy. Musieli wszyscy utonąć.



— A lokomotywa?

— Spadła prosto na dół ze świecącym jeszcze światłem.

— Gdzie?

— Prawie na środek rzeki, w stronę tamtej topoli. Capp pokiwał ze smutkiem głową, powoli uświadamiając sobie rozmiar katastrofy.

— Wróć do budki dróżnika i zatelegrafuję do firmy.

— A co ja mógłbym zrobić? — zapytał Dillup.

— Nic — odpowiedział — Capp. — Najlepiej, jeśli pójdzie pan ze mną do domu. Żona da panu dobry, ciepły posiłek i może pan zostać na noc, dopóki nie uspokoi się burza.

Obydwaj mężczyźni poszli wolno przez deszczową noc do Kiowa Crossing.

Kiedy do biura Kansas Pacific w Denver dotarła tragiczna wiadomość, wysłano pociąg z ludźmi, którzy mieli odszukać ciała. Poranne słońce pojawiło się na bezchmurnym niebie, gdy pociąg zatrzymał się tuż przed zmytym mostem. Pięćdziesięciu mężczyzn stało przez parę minut w milczeniu, przyglądając się zniszczeniom.

Mordercze wody opadły przez noc, głęboki na cztery metry strumień płynął teraz spokojnie, jak gdyby powódź była tylko przywidzeniem. Połamane topole, leżące w strumieniu, pokazywały jednak siłę morderczej powodzi. Świadczyły o niej również błoto i piach wyrzucone daleko poza normalną linię brzegu. Wszystko, co zostało z mostu, to jedna lub dwie szyny wystające z wody — powyginane i powykręcane pod ciężarem lokomotywy.

Nigdzie nie było widać grubych drewnianych podkładów ani wiązań mostu. Zostały zmyte i popłynęły daleko w dół strumienia. Siedem ostatnich wagonów było teraz widocznych w odległości pięćdziesięciu stóp na północ od mostu. Ich różne części wystawały z piachu i błota. Lokomotywa numer 51, jej węglarka i pozostałe jedenaście wagonów zniknęło zupełnie.

Po godzinnym analizowaniu sytuacji, pułkownik C.W. Fisher, dyrektor Kansas Pacific, położył rękę na ramieniu Cappa i wskazał w stronę rzeki.

— Czy zorganizował pan kogoś na miejscu do szukania ciał naszych ludzi?

Capp przytaknął:

— Ma pan dwanaście par rąk do dyspozycji.

— Niech pan im powie, że mogą rozpocząć poszukiwania — powiedział cicho Fisher.

Po czym zwrócił się do maszynisty, który przyprowadził pociąg z Denver:

— Niech pan idzie z Cappem do domu dróżnika i zatelegrafuje do biura w Denver. Proszę im powiedzieć, że chcę tu mieć dźwig kolejowy i żuraw, żeby postawić słupy i szybko położyć nowe szyny. Niech przyślą żywność i wagon sypialny dla robotników. Musimy jak najszybciej zrobić tymczasową przeprawę. Ta linia to droga życia dla Zachodu. Musi być szybko otwarta.

Pracując bez przerwy, załoga Fishera w czasie niespełna pięćdziesięciu godzin otworzyła dla ruchu prowizoryczny most. Ale jeszcze przez długie tygodnie pasażerowie na trasie Kansas Pacific mogli po drodze oglądać rumowisko pociągu numer 8.

Ciało Franka Seldona znaleziono jako pierwsze.

Miejscowi farmerzy, Sam Williams i John Mitchell, jadąc wzdłuż zachodniego brzegu rzeki, po śladach, które zostawiła wezbrana woda, natknęli się na wystający z kopca piachu przedmiot.

— Wygląda jak część kabiny lokomotywy — powiedział Williams. Mężczyźni zeskoczyli z siodeł i przywiązali konie do pnia drzewa, po czym podeszli do kopca. Mitchell rozkopał nogą mokry piasek.

— Część kabiny, nie ma wątpliwości — powiedział. Po czym wskazał na przedmiot leżący parę jardów dalej.

— To wygląda jak resztkę komina.

Williams odsunął pień drzewa, który ugrzązł w kopcu, przyniesiony przez prąd.

— Mam coś, co wygląda jak kapelusz — powiedział kopiąc głębiej. Mitchell dołączył się do niego.

— Chyba... — jego głos zamarł gwałtownie, gdy ręka dotknęła czegoś miękkiego. — O Boże! Chyba mamy jakieś ciało.

Znajdowali się w odległości półtorej mili od miejsca, w którym most '607.80' przecinał Kiowa Creek. Ale Frank Seldon przebył najkrótszą trasę spośród trójki mężczyzn, stanowiących obsługę pociągu.

Tego samego dnia, trochę później grupa farmerów znalazła George'a Piatta. Śmiertelna podróż zmieniła bardzo jego ciało. Znalaziono go o trzy mile dalej, patrząc w dół rzeki.

Sześć dni po katastrofie znaleziono wreszcie Johna Bacona. Rzeka wyniosła go aż siedem mil od postrzępionego mostu. Jego ciało utkwilo pomiędzy gałęziami topoli dwanaście stóp nad ziemią. Odległość od ziemi utrzymała z dala kojoty, ale nie odstraszyło to ptaków. Twarz Bacona była niemiłosiernie zniekształcona, pochowano go więc z zakrytą głową.

W celu uczczenia pamięci zmarłych, Railroad Engineers Union ogłosiła trzydzieści dni żałoby. Bacon i Seldon byli obaj żonaci z siostrami o panińskim nazwisku Bennett. Na cześć wdów miasteczko Kiowa Crossing zostało przechrzczone na Bennett.

Kiedy ukończono tymczasowy most na rzece, która była teraz prawie sucha, firma kolejowa zdecydowała, że czas odnaleźć lokomotywę i wydobyć wagony. Wysiłki skoncentrowano wokół kilku wagonów, które były nadal widoczne w niewielkiej odległości od mostu. Umocniono ściany koryta rzeki, żeby zapobiec ich osuwaniu się w czasie prac. Ratownicy zaczęli kopać. Przez dwadzieścia cztery godziny na dobę pracowała mała pompa parowa, zapobiegając przedostawaniu się wody do wykopanej dziury.

Praca była ciężka. Kawałki żelaza i szyn, wiezione w wagonach, obwinęły się wokół złomowiska jak zamrożone spaghetti. Szyny musiano odcinać, zanim wagony mogły być podniesione na tory i przetransportowane do naprawy.

Operacją dowodził urzędnik Kansas Pacific N.H. Nichols. Był to wysoki i przystojny mężczyzna. Gruby, wypomadowany wąs dodawał szyku jego twarzy opalanej od ciągłego przebywania pod gołym niebem. Popijając wodę, wierzchem dłoni osuszył sobie wąsy.

— Pierwszy sierpnia i nadal ani śladu lokomotywy — zwrócił się do Johnniego Schaffera, miejscowego farmera wynajętego do pomocy.

— Może znajdziemy ją, jak dotrze tu ten pański kompresor. Będzie można szybciej kopać.

— Powinien być tutaj w środe.

— Na pewno się przyda.

Schaffer spojrzął ponad ramieniem Nicholisa:

— Przyszła Mollie z obiadem.

Wszyscy przerwali robotę, gdy zbliżyła się dwunastoletnia dziewczynka. Katherine Mack, nazywana przez wszystkich w mieście Mollie. W jej wyprawach z Kiowa Crossing na wschód wzdłuż torów towarzyszył zawsze oswojony jelen. Była obładowana koszykami i blaszanymi wiaderkami. Nicholson zatrudnił jej matkę do gotowania obiadów dla ekipy. Kiedy Mollie przystanąła i postawiła swoje bagaże, jelen pozostał trochę w tyle.

— Ten jelen chyba nas nie lubi — Nichols zwrócił się do Mollie, uśmiechając się szeroko.

— Może boi się, że go zjemy — zażartował Schaffer.

— On lubi tylko mnie — powiedziała Mollie, krzywiąc się w stronę Schaffera. — Moja mama zapakowała dzisiaj befsztyki, chleb, kartofle i ciasto.

Nicholson dał znać Henry'emu Nordlonowi, który był tylko o rok starszy od Mollie.

Henry był wyrosnięty jak na swój wiek; ojciec wynajął go wraz z bratem Gusem do obsługiwania maszyny parowej podczas letnich wakacji.

Na widok Mollie lekko uchylił kapelusza.

— Dzień dobry, Mollie.

Mollie uśmiechnęła się delikatnie.

— Witam, panie Nordloh.

Po rozdaniu jedzenia mężczyznom Mollie zachowała ostatni koszyk dla Henry'ego i rozłożyła serwetkę na pniu drzewa. Kiedy zaczął jeść, usiadła obok i przyglądała się wykopanej dziurze, która wyglądała jak krater na księżycu.

— Czy są jakieś postępy?

— Pod koniec tygodnia wydobędziemy ostatni wagon — odpowiedział Henry żując kawałek befsztyka. — Wykopaliliśmy wagon węglowy, ale nadal nie możemy znaleźć lokomotywy. Nichols kazał sprowadzić kompresory, żeby wdmuchiwać powietrze dziurami. Uważa, że jeśli zrobi dostatecznie dużo dziur, w którejś natrafi na lokomotywę.

— Zanim to nastąpi, będziesz pewnie musiał pomóc ojcu w żniwach.

— Powiedział, że możemy tu pracować z Gusem, żeby zarobić pieniądze na szkołę.

Obydwoje wkrótce dorośli, potem się zestarli i do końca życia oboje przysięgali, że lokomotywa nr 51 nigdy nie została zlokalizowana i odkopana. Przekazali opowieść o swoich związkach z poszukiwaczami zaginionej lokomotywy dzieciom. Tak, Henry i Mollie pokochali się i pobraли w 1885 roku. Mieli szóstkę ślicznych dziewczynek i dwóch wspaniałych chłopców.

W tamtych czasach uważano, że lokomotywa zniesiona wiele mil w dół rzeki utkwiała w ruchomych piaskach tak głęboko, że nie udało się jej odszukać.

Fragment z gazety „Rocky Mountains News”:

22 maja, 1880. Wszyscy mieszkańcy Denver pamiętają wypadek sprzed dwóch lat na linii Kansas Pacific, w którym zginęli Maszynista John Bacon i Palacz Frank Seldon. Wtedy to powódź zniosła Most Kiowa. Lokomotywy, która wpadła do rzeki, nigdy nie widziano, mimo że dołożono wszelkich starań, aby ją odszukać. Przypuszczano, że znikła pod ruchomymi piaskami, ponieważ węglarke znaleziono dziesięć stóp pod dnem rzeki.

Osoby poszkodowane wniosły powództwa do sądu przeciwko Kansas Pacific. Sąd wydał wyrok w sprawie roszczeń pani Bacon. Werdykt brzmiał: „My, sędziowie przysięgli, przeznaczamy dla powódki odszkodowanie w wysokości pięciu tysięcy dolarów. John Best, starszy przysięgły”. Podobne roszczenia ze strony pani Seldon spotkały się z takim samym werdyktem. Adwokaci kolei, Usher i Teller, będą walczyć w tej sprawie do końca.

Przez następne sto lat gazety i dokumenty kolejowe nadal podawały, że lokomotywa nr 51 zaginęła. Opowiadano mrożące krew w żyłach historie o tajemniczym świetle, które pojawia się nad nowym mostem na Kiowa Creek, po czym nagle gaśnie. Kilku z miejscowych farmerów przysięgało, że widziało widma załogi spacerujące w odnodze rzeki.

Jeśli nigdy nie znaleziono lokomotywy nr 51, to gdzie się ona znajdowała?

## 2.

### Tym razem im się udało

Maj 1989

Co wrak pociągu na równinach Kolorado ma wspólnego z wrakami okrętów? Poza podobieństwem procesu poszukiwań, związanych z jednym miejscem, absolutnie nic. Powiedzmy, że miałem słabość do starej lokomotywy 51. Był to wobec niej dług wdzięczności.

21 maja 1978, w sekcji Sunday Empire w „Denver Post”, Elizabeth Sagstetter zamieściła artykuł zatytułowany „Lokomotywa, która nigdy nie powróciła”. Wtedy pierwszy raz usłyszałem o tamtej tragedii. Byłem wówczas zainteresowany nie tyle poszukiwaniem lokomotywy, ile przerobieniem historii jej zniknięcia na powieść przygodową, której bohaterem miał być Dirk Pitt. Dwa lata później, na ostatniej stronie rękopisu napisałem „koniec” i wysłałem go do mojego agenta Petera Lampacka. Historia pociągu, o którym myślano, że spadł z mostu do rzeki Hudson, a który znaleziono później w zasypanym tunelu, została opublikowana w roku 1981 i nosiła tytuł *The Night Próbe\**. Dzięki zagubionej lokomotywie z Kiowa Creek, książka *Na dno nocy* stała się jednym z moich największych bestsellerów.

Drogę sześćdziesięciu mil z Denver do Kiowa Creek pokonywaliśmy z synem Dirkiem kilkakrotnie. Chodziliśmy z gradiometrem Schonstedta pod i wokół nowoczesnego, zbudowanego w 1935 roku mostu z metalowych belek, wznoszącego się dokładnie w tym samym miejscu, w którym znajdował

\* *Na dno nocy*, wyd. AMBER — MIZER, Warszawa (przyp. red.).

się most zmyty w 1878 roku. Poza kilkoma delikatnymi sygnałami, nie odczytaliśmy nic, co wskazywałoby na obecność dużej masy żelaza pod ziemią. Wtedy szybko zrezygnowałem z tej tajemniczej historii i zająłem się innymi sprawami. Historia zaginionej lokomotywy przez prawie dziesięć lat spoczywała w teczkach NUMY, ale moja fascynacja tym tematem powróciła, i zdecydowałem się podjąć jeszcze jedną próbę. Dodatkowo zachęcali mnie przyjaciele i znajomi, którzy uważali, że powinienem szukać zaginionego obiektu w Kolorado, tym bardziej że są to moje strony.

W roku 1988 Craig Dirgo dołączył do NUMY i, pracując w małym biurze w Arvadzie w Kolorado, zajmował się korespondencją i logistyką naszych wypraw w poszukiwaniu wraków. Craig, wesoły facet, zbudowany jak, liniowy ze szkolnej drużyny piłki nożnej, zainteresował się również tajemnicą z 1878 roku i zapragnął zająć się poszukiwaniami. Po dotychczasowych nieudanych próbach odszukania lokomotywy w najbardziej prawdopodobnych miejscach — nie byłem zbyt optymistycznie nastawiony do tego przedsięwzięcia. Ale nie mając zwyczaju rezygnowania z pracy, tylko dlatego, że nie przynosi rezultatów, dałem Craigowi moje błogosławieństwo.

Wydawało mi się dziwne, że w ciągu stu jedenastu lat od czasu zniknięcia w rzece starego „numeru 51”, stosunkowo niewielu ludzi próbowało znaleźć parowóz. Jednym z nielicznych był właściciel sklepu kolonialnego z Denver, Wolfe Londoner. Wkrótce po tym, jak pierwsza ekipa ratownicza zrezygnowała z poszukiwań, Londoner namagnesował żelazny drąg i zaczął chodzić z nim tam i z powrotem wzdłuż rzeki; któregoś dnia jego przyrząd natrafił nagle na przedmiot, który szarpnął nim gwałtownie. Żelazny drąg został wciągnięty pod wodę, a z nim, ku zdumieniu i uciesze gapiów, także Londoner. Wyciągnięto

zmoczonego i zmaltrretowanego poszukiwacza, który natychmiast ogłosił, że znalazł zaginioną lokomotywę i zażądał nagrody. Pułkownik Fisher, reprezentujący nowego właściciela linii kolejowej, Jay Goulda, odrzucił żądania — zachowanie w tej sytuacji dość dziwaczne i niezrozumiałe — ale pasujące do ostatecznego wyjaśnienia tajemnicy, które jednak przyszło dopiero sto lat później.

Inna odnotowana próba przeprowadzona zostało przez profesora P.A. Rodgersa z Departamentu Geofizyki ze Szkoły Górniczej w Kolorado. W maju 1953 roku, profesor wraz z kilkoma studentami przeprowadził systematyczne poszukiwania, używając przy tym wojskowych detektorów. Przeszukano teren o wymiarach sto pięćdziesiąt na czterysta stóp, ale bez rezultatów.

Craig skontaktował się z dyrektorką małego muzeum w Strasburgu w Kolorado, położonego parę mil od Bennett i mostu na Kiowa Creek. Dyrektorka Emma Michell okazała się przemiłą panią, której rodzina mieszkała w tym hrabstwie od wielu pokoleń. Pisarka, historyk i kurator muzeum, napisała książkę pod tytułem *Our side of the mountain „Po naszej stronie wzgórza”*, fascynującą powieść o pionierach, którzy osiedlili się w Adams County. Nieprawdopodobna liczba ich potomków nadal mieszka w tych okolicach.

Pani Emma wspomniała, że zna sędziwe już dziś potomstwo małżeństwa Nordloh. Brat i siostra byli świadkami wydarzeń, które miały miejsce bezpośrednio po zniszczeniu mostu. Zorganizowała spotkanie, na które pojechaliśmy z Craigiem do Bennett, i zostaliśmy przedstawieni rodzeństwu.

Charles i Henrietta Nordloh byli niezwykle ludźmi. Chuck miał dziewięćdziesiąt dwa lata a Henrietta dziewięćdziesiąt pięć, ale umysły tak jasne jak nieczęsto spotyka się u osób o połowę młodszych. Ich matką była oczywiście Mollie Mack — tamta dziewczyna z oswojonym jeleniem, a ojcem Henry Nordloh, który obsługiwał wówczas pompę powietrzną.

Chuck Nordloh miał poczucie humoru. Kiedy Craig zapytał go, czy przez całe życie mieszkał w okolicy Bennett, Nordloh zmrużył figlarnie oczy i odpowiedział: „Jeszcze nie”.

Szukając zaginionej rzeczy, dobrze jest poświęcić nieco czasu rozmowom ze starszymi ludźmi, którzy albo mieli kontakt z bezpośrednimi świadkami, albo byli bliżsi w czasie wydarzeniom niż my. Niejednokrotnie uwaga starszej osoby naprowadziła NUMĘ na właściwy trop. Charles i Henrietta nie ujawnili wprawdzie żadnych rewelacji, ale nie pamiętam przyjemniejszej i ciekawszej rozmowy. Ze wszystkimi szczegółami opowiedzieli historie przekazane im przez rodziców.

Farma znajdowała się najbliżej miejsca, w którym kolej przecinała Kiowa Creek. Nordlohowie doskonale pamiętali słowa rodziców, którzy mówili, że mimo trwających całe lato poszukiwań, nie znaleziono śladu lokomotywy. W pewnym momencie koszty poszukiwań przekroczyłyby wartość zniszczonej lokomotywy, więc Kansas Pacific logicznie zaprzestało prac. Jeśli poszukiwania z lata 1878 nie przyniosły rezultatów, wydawało się oczywiste, że lokomotywa nr 51 nadal leży pogrzebana w rzece.

Kiedy późnym popołudniem wracaliśmy do Denver, Craig wyglądał na zadumanego.

— Tak wielką masę żelaza magnetometr powinien wykryć w przeciągu godziny lub dwóch.

— Ona nie znajduje się blisko mostu — powiedziałem. — Wierz mi, Dirk i ja wyeliminowaliśmy już najłatwiejszą odpowiedź.

— W takim razie, znalezienie jej w dalszym odcinku rzeki powinno być łatwizną.

— Prawo poszukiwań Cusslera numer dwa — powiedziałem. — Jeśli coś łatwo znaleźć, ktoś inny już dawno to znalazł.

Kolejnym krokiem do zlokalizowania lokomotywy było zorganizowanie na większą skalę poszukiwań. Craig zajął się logistyką i pracą od podstaw. Spotkał się z mieszkańcami Bennett, którzy hojnie zaoferowali gminne centrum, żeby załoga miała się gdzie ogrzać i korzystać z łazienek.

W grudniu, gdy wszystko było już przygotowane, pewnego dnia, podczas lunchu, zapytałem Craiga:

— Ile otrzymałeś telefonów od ludzi, którzy ofiarowywali pomoc?

— Prawie sto — odpowiedział Craig.

— Nie ma szans, żeby taka liczba osób pojawiła się i wędrowała po zmarzniętej ziemi w samym środku stycznia. Będzie dobrze, jeśli pokaże się dziesięć osób.

— Masz pewnie rację — powiedział Craig. — Będzie potwornie zimno na tych równinach. Właściwie dlaczego wybrałeś dwunasty stycznia?

— Ciasteczka figowe. Spojrzał na mnie zdziwiony.

— Co mają z tym wspólnego ciasteczka?

— Barbara przyniosła do domu całą torbę na godzinę przed ustaleniem daty.

— No i co z tego?

— Czy nie wiedziałeś, że zjedzenie zbyt dużo ciasteczek figowych powoduje halucynacje?

Craig spojrział na mnie z powątpiewaniem.

— Zdziwiałeś. Ludzie będą zamarzali na Kiowa Creek dlatego, że objadłeś się głupimi ciastkami.

Właściwie kłamałem. Nienawidzę ciasteczek figowych. To była torebka chipsów w czekoladzie. Ale kto by mi uwierzył, jeśli przyznałbym się, że wybrałem na poszukiwania datę 12 stycznia, ponieważ Almanach Farmera przewidywał tego dnia słoneczną pogodę?

Wcześniej zadzwonił do mnie Craig i przypadkowo napomknął, że dyrektor Muzeum Historycznego stanu Kolorado zaproponowałaby, aby umieścić notatkę w ich miesięczniku. Craig uważał, że to dobry sposób na zwerbowanie ochotników. Odpowiedziałem, że będą co najwyżej trzy, może cztery zgłoszenia od osób, które mają odpowiedni ekwipunek.

Craig napisał krótką notatkę o zbliżających się poszukiwaniach lokomotywy. Artykuł zakończył słowami: „Ktokolwiek jest w posiadaniu wykrywacza metali i chce wziąć udział w poszukiwaniach w Kiowa Creek, będzie mile widziany”. Zawiadomienie powtórzyły gazety „Rocky Mountain News” i „Denver Post”. Wówczas włączyły się do akcji lokalne telewizje i wiadomość rozprzestrzeniła się w eterze, stając się wydarzeniem w całym kraju.

Pojawił się George Schott, sierżant sił powietrznych, którego pomoc okazała się niezwykle cenna. Harold Mueller z Bennett zaoferował pomoc przy wykopach. Claudia Mueller podjęła się zebrania map i instrukcji dla ochotników, którzy do nas dzwonili. Przedsięwzięcie zaczynało być własnym życiem.

Pewnego popołudnia Craig pojawił się w moim domu.

— Czy mogę schować się u ciebie na chwilę? Dałem dziennikarzom mój numer domowy. Telefon bez przerwy dzwoni...

Zastanawiałem się, dokąd to wszystko prowadzi?

Rano, w dniu, w którym miały zacząć się poszukiwania, mimo że termometr wskazywał dziesięć stopni poniżej zera, ochotnicy pojawili się jak armia mrówek. Pod mostem nad Kiowa Creek zebrało się ponad czterysta osób. Jeśli Linie Kolejowe Union Pacific wiedziałyby, że hordy ludzi depczą bezprawnie po ich posiadłości, niechybnie wystąpiłyby o zgodę na areszt.

Gorączka poszukiwań szerzyła się jak epidemia. Do Bennett przyjeżdżały całe rodziny z dziećmi w zimowych kombinezonach. Zapamiętałem szczególnie jedną parę. Pan i pani — dobrze już po sześćdziesiątce — wysiedli z mercedesa-benza, gotowi do kopania. On miała na sobie futro z norek i kapelusz. On ubrany był w kaszmirowy płaszcz, jedwabny szalik i skórzane rękawiczki. Obydwoje mieli w ręku nowiuteńkie łopaty, najwyraźniej kupione parę minut wcześniej w Bennett.

George Schott pożyczył od sił powietrznych wielki namiot, który rozstawił — zanim przybyłem — przy pomocy Craiga i kilku indywiduów w łachmanach. W środku był aparat i ogrzewanie, a także gorąca kawa. Ci, którzy mieli magnetometry lub wykrywacze metali, tworzyli drużyny. Don Boothby, geofizyk, przyniósł radar penetrujący ziemię. Craig zorganizował nawet łączność radiową: szef każdej grupy miał swojego operatora radiowego. Zainstalowano również kamerę, przekazującą obrazy do namiotu, w którym archeologowie Jim Grady i Marie Mayer mogli je analizować, identyfikując przedmioty wykopane przez poszukiwaczy.

Niezwykły był to pokaz sprawności; nawet Siły Specjalne Stanów Zjednoczonych miałyby czego zazdrościć. Brakowało tylko hawajskich tancerek.

Craig zebrał wszystkich, krzycząc przez tubę. Stali tam, pełni dobrych chęci, pomimo lodowatej pogody, przy której z ust i z nosa wydobywała się para. Zaczęliśmy od terenu pod obecnym mostem. Ustawiłem wszystkich w odległości dziesięciu stóp za tymi, którzy mieli wykrywacze metalu, sam zaś z gradiometrem Schonstedta stanąłem w środku. Chciałem przeszukać suche teraz koryto rzeki.

Równie dobrze mogłem próbować hodować koty.

Po przejściu mniej więcej dwudziestu kroków, odwróciłem się i spojrzałem za siebie. Moja mała armia rozeszła się i rozproszyła, każdy w innym kierunku, każdy wiedziony własnym instynktem. Chciałem wprowadzić odrobinę porządku, ale okazało się to niemożliwe. Ci ludzie przyszli tutaj dla zabawy, a nie po to, żeby jakiś pisarz-dziwak mówił im, gdzie mają szukać. Jedyna grupa, pracująca efektywnie, to ta, którą posłałem na odległość trzech mil od mostu polecając, by szukali w drodze powrotnej. Zanim skończył się dzień, zbadali i wyeliminowali spory kawałek dna.

Prosiłem ich szczególnie o sprawdzenie miejsca, w którym rzeka ostro skręcała. Zdarza się czasami, że duży, zakopany w piachu przedmiot, może zmienić kierunek biegu rzeki. Nawet przy tak silnym prądzie, jaki ma Missisipi, zdarzyło się to kilkakrotnie. Ostatecznie, na zakręcie odkryto zagrzebaną w piachu topolę.

Wczesnym popołudniem odkopaliśmy wiele obiecujących przedmiotów.

W większości byty to pozostałości po rozbitych wagonach i moście. Byłem zdumiony, że kiedy tylko zaczęto kopać, pozostali poszukiwacze natychmiast rzucali wszystko i



przybiegali, by patrzeć. Obawa przegapienia czegoś ważnego jest reakcją tak starą jak nasz ludzki ród.

Craig odwołał mnie na bok i podzielił się uwagą, że nie szukamy zgodnie z ustaloną siatką.

— Nie chcę mnie słuchać — lamentował.

— Następnym razem weźmiemy miotacze ognia i spalimy każdego, kto szuka — nie tam gdzie ustalaliśmy — powiedziałem sarkastycznie.

— Musi być jakiś lepszy sposób.

— Zgadzam się. Dobre miotacze ognia są drogie.

— Nie — powiedział nieskłony już do żartów Craig. — Ludzie potrzebują więcej wskazówek.

— Słuchaj, przyjacielu — powiedziałem poważnie — nie mamy już gdzie szukać. W większości miejsc rzeka ma zaledwie pięćdziesiąt jardów szerokości. Cała rzeka od brzegu do brzegu, na przestrzeni trzech mil od mostu została przeszukana, w niektórych miejscach nawet pięciokrotnie, ponieważ linie poszukiwań krzyżowały się wzajemnie.

— A jeśli mimo wszystko przegapiliśmy?

— Zawsze jest taka możliwość. Zaczynam jednak podejrzewać, że tej cholernej lokomotywy tam nie ma.

Gdy zamilkłem, z zachodniej strony rzeki, na północ od mostu dotarł do nas krzyk. Bracia Brauer — Mikę i Scott odkryli wielce obiecujący obiekt. Razem z Craigem sprawdziliśmy go gradiometrem. Odczyt był dobry, ale koncentrował się na jednym miejscu. To nie było to, na co miałem nadzieję, chyba że lokomotywa znajdowała się trzydzieści stóp pod ziemią. Całe szczęście, że mieliśmy sposób, aby zobaczyć, co znajduje się pod ziemią.

Don Boothby przyłożył do ziemi swój radar. Na kursach posługiwania się radarem pokazują teraz odczyt obiektu, który wówczas znaleźliśmy, żeby pokazać słuchaczom, jak wygląda porzucona wiertnicza rura. Odczyt naszego radaru był idealny.

O czwartej po południu zwołałem wszystkich i na tym zakończyliśmy pracę. Większość osób była rozczarowana, gdy powiedziałem, że kontynuacja poszukiwań nie ma sensu. Kawalki układanki po prostu nie pasowały do siebie. Kolejna próba wymagałaby dużo większego wysiłku. Podziękowałem zebranym za wspaniałą pracę. W zamian wszyscy dziękowali mnie i Craigowi, za interesujące przeżycie, które zawsze będą wspominać. Wydaje się, że byli dumni z brania udziału w poszukiwaniach starej lokomotywy numer 51. Dla nich była to przygoda.

W ten ponury, zimny, styczniowy, niedzielny wieczór, gdy wracałem przez Denver do domu na Lookout Mountain, przypomniałem sobie jeszcze raz wszystkie dane, szukając śladu, który mogłem przeoczyć. Po kolacji, wycieńczony intrygującą zagadką, znowu przeglądałem kilkakrotnie wszystkie zgromadzone papiery.

Być może, ale tylko być może, tak jak powiedziałem Craigowi, tej cholernej lokomotywy wcale tam nie było.

Bob Richardson, który prowadzi Muzeum Kolejnictwa Colorado w Golden, utrzymywał, że lokomotywę odnaleziono. Cytował artykuł opublikowany w 1953 roku, w którym twierdzono, że lokomotywa 51, zaginiona tamtego fatalnego wieczora, była odbudowana w

1881 roku, a jej numer zmieniony na 1026.

Miałem jednak poważne wątpliwości. Przede wszystkim inne źródła nie potwierdzały tezy zawartej w artykule z 1953 roku. Żeby w coś uwierzyć, tak jak wierzymy w Ewangelię, potrzebujemy więcej niż jednego świadectwa. A poza tym, dlaczego remont lokomotywy trwał aż trzy lata, skoro można to było zrobić w przeciągu paru miesięcy?

Zrezygnowałem już z wszelkich prób znalezienia odpowiedzi, kiedy przez przypadek podczas konferencji autorów, opisujących tajemnicze wydarzenia w Omaha w Nebrasce, poproszono mnie, żebym udzielił radiowego wywiadu.

Pod koniec programu odpowiadałem na pytania radiosłuchaczy; jeden z nich zapytał o prowadzone przez NUMĘ poszukiwania zaginionej w Kiowa Creek lokomotywy. Ciekawiło mnie, skąd wzięło się jego zainteresowanie tą sprawą. Powiedział, że pracuje w archiwach biur Union Pacific w Omaha. Zapisałem adres i numer telefonu i nawiązałem z nim kontakt. Oto, co mi powiedział.

W wolnym czasie wertowałem stare sprawozdania prawne Kansas Pacific, obejmujące okres od czasu katastrofy aż do momentu, kiedy firma połączyła się z Union Pacific. Po trzech miesiącach dokonał odkrycia.

Historia, do której dotarł, nie należy do rzadkości w dzisiejszych czasach. Wydaje się, że H.N. Nicholson, kierujący pierwszą akcją ratowniczą, rzeczywiście odnalazł lokomotywę sondując grunt pompą powietrzną. Nie zawiadamiając załogi ratowników ani miejscowych farmerów, powiadomił urzędników w Kansas City. Nie istniejąca już dziś linia kolejowa Kansas Pacific natychmiast wystosowała żądanie wypłaty ubezpieczenia za rzekomą stratę lokomotywy, które otrzymała inkasując dwadzieścia tysięcy dolarów.

Parę tygodni później, w samym środku nocy, specjalny pociąg pod nadzorem Nicholsona, przyjechał do Kiowa Creek. Wykopano lokomotywę, za pomocą wielkiej, kolejowej dźwigni ustawiono na szynach i doholowano do warsztatów w Kansas City. Tam ją odbudowano i zmieniono nieco zewnętrzny wygląd — otrzymała nowy numer i włączona została do taboru. Operacja przeprowadzona była tak gładko, że żaden z miejscowych farmerów nie dowiedział się nigdy o wykopalisku. Raporty nie wspominają, czy lokomotywa, jak sugeruje Bob Richardson, otrzymała numer 1026. Ta część historii, być może, nigdy już nie zostanie zweryfikowana.

Mam dług wdzięczności wobec setek ludzi, którzy nie żalowali swoich sił w poszukiwaniach. Chociaż nie znaleźliśmy lokomotywy, odkryliśmy coś, co wygląda na grube oszustwo ubezpieczeniowe, dokonane sto dwadzieścia lat temu przez linię kolejową, która już nie istnieje.

Ale czy naprawdę tak było?

Pomimo zapisków w archiwach, wiele osób nie wierzy, że lokomotywa została odnaleziona. Miejscowi farmerzy upierają się, że nadal leży zakopana w piaskach Kiowa Creek. Krążą historie, że około północy, kiedy nie przejeżdżają żadne pociągi, słychać zbliżające się płaczliwe zawodzenie parowego gwizdka. Następnie słychać dzwonek i syk pary. Jeśli są odpowiednie warunki i akurat pada deszcz, od zachodu widać przesuwające się na dół, w stronę rzeki, światło. Gdy dociera ono do mostu, słup światła nagle gaśnie i odgłosy lokomotywy nikną w nocy.

Duch starej lokomotywy numer 51 żyje i będzie żyć nadal, tak długo, jak długo o niej pamiętamy.

## CZEŚĆ VIII HMS „PATHFINDER”, „U-21” i „U-20”

### 1.

#### Śmierć z głębin

5 września 1914

Loryzont jest czysty — poinformował dowódcę obserwator pełniący wachtę na mostku.

Trzydzieści mil od Saint Abb's Head w Szkocji morze było spokojne a fala niewielka. Płynąc z prędkością dwunastu węzłów, „U-21” posuwała się po wodzie tak zielonej jak pole nie zebranej kukurydzy. Niewielka fala rozbijająca się o pokład przypominała dźwięk, jaki wydają przemoczone buty. Zbliżała się godzina piętnasta czterdzieści. Powietrze było czyste, wiał lekki wiatr — po prostu piękne jesienne popołudnie.

Łódź podwodna mknęła jak widmo po falującej wodzie; proste ściany kadłuba, zbiegające się w klin na dziobie, zapewniały nawet na wzburzonym morzu stabilność. Jednak zewnętrzny kadłub stanowił tylko fasadę ułatwiającą szybkie poruszanie się, kiedy łódź była na powierzchni. Wewnątrz znajdował się drugi, odporny na ciśnienie cylindrowy kadłub. Ten wewnętrzny kadłub nawet na dużych głębokościach zapewniał załodze bezpieczeństwo. Amerykanie i Brytyjczycy osiągnęli ten sam cel, nadając swoim łodziom podwodnym kształt cygar. Zachowywały się one jednak w wodzie jak chore wieloryby. Niemiecka, dwukadłubowa konstrukcja dawała zarówno bezpieczeństwo, jak i stabilność pod i na wodzie. W 1914 roku uchodziła za konstrukcję doskonałą.

— Horyzont nadal czysty — meldował obserwator.

Po obu stronach kadłuba na bliźniaczych wspornikach, osadzone były płetwy sterów głębokości. Wyglądały jak skrzydła, na których łódź podróżowała w górę i w dół przez głębiny. Na rozkaz zanurzenia zbiorniki balastowe napełniano wodą, aż do osiągnięcia zerowej wyporności: w takim stanie wystarczy odchylić płetwy sterowe w górę, by łódź zanurzyła się głębiej, albo pochylić je w dół, by popłynęła ku górze.

Na rufie, obok podwójnych śrub napędowych i przyrządów sterowniczych, znajdowały się bliźniacze wyrzutnie torpedowe, które wystrzeliwały torpedy o długości dwudziestu trzech stóp i sześciu cali. Kolejna para wyrzutni, przymocowana sztywno, żeby zapobiec jakimkolwiek wstrząsom podczas poruszania się łodzi, umieszczona była nisko na dziobie, tuż pod kotwicą. Poniżej linii pokładu łódź podwodna wyglądała tak pięknie jak ryba igliczeń; w górnej części była brzydka jak guziec.

Zewnętrzny pokład był płaski, pokryty warstwą gumy, która zapobiegała poślizgnięciu się. Miejsca, w których w czasie rejsu musiała przebywać załoga, chronił wysoki na cztery stopy reling. Gdzie indziej na pokładzie załoga musiała uważać i przywiązywać się linami, żeby nie dać się zmyć do morza. Nawet jeśli płynęli po spokojnej powierzchni morza, prawie cały pokład zalewała woda.

Kiosk miał dwanaście stóp wysokości i wyglądał jak kowadło, którego górne krawędzie, lekko zaokrąglono w stronę środka. W połowie drogi do rufy znajdowało się dwucalowe

działo pokładowe. Łódź miała cztery silniki Diesla, po dwa na każdą śrubę napędową, dzięki czemu mogła poruszać się po powierzchni z prędkością piętnastu węzłów, a pod wodą prawie dziewięciu. Tak jak jej siostry, inne łodzie podwodne, „U-21” pomalowana była na kolor jasnoszary, żeby nie odróżniała się od nieba i wody.

— Jeszcze dwadzieścia minut do pełnego naładowania akumulatorów! — mechanik krzyknął przez megafon do Korvettenkapitana Otto Hersinga, dowódcy „U-21”, który stał na wieży obserwacyjnej. Hersing miał smutne, brązowe oczy. Jego czarne włosy były krótko obcięte i zaczesane do tyłu. Wysoki i szczupły, z ostrymi rysami, uważany był przez kobiety za bardzo atrakcyjnego mężczyznę.

Spojrzał przelotnie w stronę majaczącej w oddali linii brzegu, po czym skierował wzrok na mapę. Papier zniszczony był już z powodu bezlitosnej wilgoci, chociaż znajdowali się na morzu dopiero tydzień. Hersing wdał się w niebezpieczną zabawę w kotka i myszkę z flotą brytyjską. Okręty królewskiej marynarki, przepływające przez Firth of Forth, licznie patrolowały wody w poszukiwaniu niemieckich okrętów wojennych i łodzi podwodnych. Ku rozczarowaniu Hersinga „U-21” niczego jeszcze nie dokonała.

Minął miesiąc i jeden dzień, odkąd w sierpniu grzmot dział rozpoczął wojnę, która objęła prawie całą Europę, a „U-21” nie wystrzeliła dotąd ani jednej torpedy. Od czasu wojny secesyjnej, kiedy to „Hunley” zniszczył „Housatonic”, żaden okręt nie został zatopiony przez łódź podwodną. Hersing oddałby całą swoją roczną pensję, za to, żeby „U-21” mogła być pierwszą wśród trzydziestu niemieckich U-Bootów, która dostąpiła zaszczytu zniszczenia przeciwnika.

Hersing rozkoszował się morskim powietrzem i zapachem słonej wody, rozbryzgującej się na przedniej szybie wieży. Wykorzystywał każdą okazję, żeby opuścić wnętrze łodzi, pełne wilgoci, spalin i zapachu potu. Kondensacja wilgoci była tak wielka, że załoga musiała przykrywać się w nocy ceratowymi płachtami. System wentylacyjny oczyszczał wprawdzie atmosferę, ale cuchnącym powietrzem nasiąknięte były nawet stalowe grodzie wewnątrz łodzi.

— Zostajemy na powierzchni aż do pełnego naładowania akumulatorów! — krzyknął Hersing przez telefon do maszynowni.

Nie spieszyło mu się do zamknięcia luków. Lepiej pozwolić załodze rozkoszować się jeszcze, póki mogą, świeżym powietrzem. Poza tym, z niskiego U-Boota, mógł zauważyć każdy statek przeciwnika na długo, zanim nieprzyjaciel zauważył „U-21”.

Wyciągnął się i rozprostował plecy, przyglądając się bezchmurnemu niebu, i przez chwilę pomyślał o swojej wiosce w Niemczech, zastanawiając się, czy kiedykolwiek będzie jeszcze spacerować jej wąskimi uliczkami. Niechętnie powrócił znów myślami do chwili obecnej: podniósł lornetkę i zaczął wypatrywać nieprzyjaciela, jak myśliwy czyhający w zasadzce na ofiarę.

Gdzie mogą być Brytyjczycy? — zastanawiał się. Najlicniejsza flota świata wciąż poruszała się poza zasięgiem jego wzroku.

W przeciwieństwie do Hersinga, który rozkoszował się pobytem na świeżym powietrzu, kapitan brytyjskiej królewskiej marynarki Martin Leake stał w wygodnej kabinie na mostku kapitańskim okrętu HMS „Pathfinder”, i popijał herbatę z porcelanowej filiżanki. Jego krążownik spędził pierwsze kilka tygodni wojny na rutynowym patrolu, nie znajdując śladu nieprzyjaciela. Nie bał się łodzi podwodnych. Jego okręt był dwukrotnie szybszy od tych podwodnych trumien. Większość oficerów marynarki brytyjskiej traktowała okręty podwodne

z pogardą, jako broń nieuczciwą, niehonorową. Zniszczono już dwa U-Booty — „U-15” staranowany i zatopiony przez krążownik „Birmingham” i „U-13”, który prawdopodobnie wpłynął na minę.

Leake był dumny ze swego lśniącego okrętu „Pathfinder”, który był szybki i niebezpieczny. Dzięki prędkości i łatwemu manewrowaniu, mógł wymknąć się każdemu U-Bootowi. Rozkazy, które otrzymał Leake, były proste: „Pathfinder” miał patrolować Morze Północne przy wybrzeżu szkockim i zatopić każdą zauważoną niemiecką jednostkę.

Zbudowany dziesięć lat wcześniej w stoczni Cammel Laird „Pathfinder”, szybki krążownik o wyporności dwóch tysięcy dziewięciuset czterdziestu ton, przeszedł właśnie gruntowny remont, który kosztował niemal pół miliona funtów. Miał trzysta siedemdziesiąt stóp długości i szerokość dwudziestu siedmiu stóp. Na pokładzie znajdowało się dziesięć dwunastofuntowych dział i osiem lekkich trzyfuntowych armat. Linia dziobu opadała stromo, niemal pionowo do wody, bez łagodnego skosu, bez wdzięku dawnych kliprów.

Pokład rufowy znajdował się dużo niżej niż pokład dziobowy. Mostek rzeczywiście przypominał most — tkwił bowiem nad przednim pokładem na gęstwinie słupów, jak na szczydłach. Tuż za mostkiem znajdował się wysoki maszt z anteną radiową i samotnym bocianim gniazdem. Dalej w stronę rufy, nad pokładem wznosiły się trzy kominy pieców węglowych. Pięć łodzi ratunkowych, dwie motorowe szalupy oraz łódź kapitańska wisiały na wysięgnikach na śródkręciu.

Leak miał powody do zadowolenia: unowocześnione po remoncie systemy nie sprawiały kłopotów, choć nowe piece wyrzucały dużo więcej dymu, niż by sobie życzył. Załoga dobrze wykonywała swoje obowiązki, a okręt reagował na polecenia steru, jak rasowy koń na polowaniu z psami. Wszystko na pokładzie „Pathfindera” szło gładko, a może zbyt gładko. Codzienne raporty z biura admiralicji ostrzegały okręty swojej floty, żeby nie traciły czujności, ale pięć tygodni nudnego patrolowania przytłumiło jakiegokolwiek poczucie niebezpieczeństwa. Przeróżające, podwodne duchy nadal jednak straszyły w morskich wodach. Ale w tych pierwszych tygodniach wojny załogi nie miały jeszcze doświadczenia i mało kto potrafił rozpoznać peryskop. Leake postawił filizankę z powrotem na spodku. „Pathfinder” nadaje się do tej roboty — pomyślał. Poradzi sobie z każdym przeciwnikiem — może z wyjątkiem pancernika. Zastanawiał się, czy nie oddać steru pierwszemu oficerowi i nie udać się do swojej kabiny na parę minut odpoczynku w samotności. Nie czuł się jednak zmęczony i zdecydował, że zrobi to później.

Decyzja ta uratowała mu życie.

Hersing zszedł po żelaznej drabinie z wieży obserwacyjnej do pomieszczenia sterowniczego — dżungli instrumentów, przyrządów pomiarowych, kabli i rur, które ciągnęły się wzdłuż półokrągłych ścian jak węże. Żarówki osłonięte stalowymi klatkami — aby nie narazić na pokaleczenie marynarzy, ciskanych od ściany do ściany w czasie wybuchów bomb głębinowych — rzucały dziwne, żółte światło. Punkty świetlne rozmieszczone były dość chaotycznie, co powodowało, że odległe kąty łodzi były słabo oświetlone.

W przedniej części pomieszczenia sterowniczego znajdował się kambuz. Oficerowie i załoga mieli do dyspozycji dwa paleniska i garnek na zupę o pojemności pięćdziesięciu kwart. Łódź, której załogę stanowiło czterdziestu dwóch marynarzy i kilku oficerów, miała tylko dwie ubikacje; jedna na początku rejsu używana była często jako spiżarnia. Z ubikacji nie można było korzystać, jeśli łódź schodziła na głębokość poniżej osiemdziesięciu stóp. Dźwignie, którymi spuszczano wodę, miały tak skomplikowaną budowę, że nawet na powierzchni wystarczył jeden nieostrożny ruch i zawartość toalety wystrzeliwała w stronę

użytkownika.

Niemieckie U-Booty nie były konstruowane z myślą o wygodzie. Były konstruowane po to, żeby zabijać.

Hersing siedział przy małym stole zarezerwowanym dla kapitana i oficerów i spożywał posiłek, składający się z kartoflanej zupy i kiełbasy, popijając filiżanką kakao. Zaledwie skończył, jeden z członków załogi „U-21” wsadził głowę do ciasnej kuchni.

— Kapitanie, pierwszy oficer prosi pana o przybycie na górny pokład. Hersing wstał i założył oficerską czapkę. Wspiął się na wieżę obserwacyjną po drabinie.

— Co macie? — spytał bez ogródek.

Pierwszy oficer Erich Heibert podał Hersingowi lornetkę i wskazał ręką.

— Tam, na północnym zachodzie, kolumna dymu.

Hersing spojrzał na ciemną smugę widoczną na horyzoncie. Opisywał później, że był to „gęsty, czarny dym o niewyraźnym kształcie, powoli zmieniający się w linię okrętu”. Cierpliwie czekał, dopóki kształt nie stał się wyraźniejszy.

— To chyba lekki krążownik brytyjski, klasa scout. Zawiadomcie załogę i wydajcie rozkaz zejścia pod wodę.

Alarm zanurzeniowy „U-21”, jak dzwonek pożarowy, rozbrzmiewał głośno w środku małych pomieszczeń łodzi podwodnej. Załoga rozbiegła się na swoje posterunki, schylając głowy podczas przechodzenia przez małe otwory luków. Zamknięto luk od kiosku, odkręcono zawory, żeby zalać zbiorniki obciążające; „U-21” powoli zanurzała się w niespokojne wody Morza Północnego.

— Trzymać głębokość peryskopową — rozkazał Hersing.

Zachowując się jak na patrolu, „Pathfinder”, nieświadomy zagrożenia, płynął wzdłuż wybrzeży Szkocji. Leake'a nadal denerwował gęsty czarny dym, który wydobywał się z ich kominów, ale nie mógł nic zrobić, dopóki okręt nie dobił do portu.

— Co widać na horyzoncie? — zapytał.

— Horyzont czysty — odpowiedział pierwszy oficer.

— Czas?

— Szesnasta czterdzieści, kapitanie!

Leake jeszcze raz spojrzał na kłębiący się wysoko na niebie dym, wydobywający się z trzech dużych kominów „Pathfindera”.

— Wyrzucamy straszną ilość dymu — powiedział. — Równie dobrze moglibyśmy obwieścić nasze położenie wszystkim niemieckim okrętom w zasięgu pięćdziesięciu mil. Zadzwon do maszynowni i zapytaj, czy nie mogliby tego zmniejszyć.

Podporucznik Edward Sonnenschein, robiąc zapiski w notesie, sprawdzał pod pokładem stan wodoszczelnych drzwi. Urodzony w Anglii, Sonnenschein miał wybitnie niemieckie nazwisko, był jednak do szpiku kości Brytyjczykiem.

— Drzwi do magazynu z prochem są bezpieczne — oznajmił jeden z marynarzy.

— Drzwi bezpieczne — powtórzył Sonnenschein.

Dialog ten powtarzał się kilkakrotnie, dopóki wszystkie drzwi nie zostały sprawdzone, a ich szczelność potwierdzono. Wówczas Sonnenschein wsunął notes do przegródki z dokumentami na zewnątrz kabiny kapitana, po czym zameldował się na mostku.

— Wszystkie drzwi zabezpieczone, kapitanie — zwrócił się do Lea-ke'a. — Sprawozdanie jest w pańskiej przegródce.

— Bardzo dobrze — odpowiedział Leake, nie przerywając obserwacji morza.

Bardziej obawiał się niemieckich okrętów nawodnych, niż U-Bootów. „Pathfinder” płynął dalej.

Kil „U-21” znajdował się sześćdziesiąt stóp pod wodą i jedyny odgłos, jaki łódź wydawała, pochodził z elektrycznego motoru, który mruczał jak armia kotów. „U-21” rozpoczęła swój atak o szesnastej czterdzieści pięć. Hersing odwrócił czapkę daszkiem do tyłu i przysunął oko do wizjera peryskopu. Już po dziesięciu sekundach wiedział wszystko.

— W dół peryskop! — rozkazał. — Kurs dwa - dziewięć - zero!

— Dwa - dziewięć - zero! — powtórzył sternik.

— Jeśli Brytyjczycy utrzymają swój obecny kurs — Hersing zwrócił się do załogi w pomieszczeniu sterowniczym — w ciągu następnych piętnastu minut powinniśmy się znaleźć w zasięgu strzału.

Jak tygrys, skradający się w stronę ofiary, „U-21” systematycznie zbliżała się do celu. Hersing ponownie wysunął peryskop i wniósł poprawki do kursu. Brytyjski krążownik pędził prosto na nich. Nie więcej niż pół mili dzieliło dwa okręty.

— Przygotować pierwszą torpedę!

Od dowódców niemieckich U-Bootów wymagano cierpliwości. Żądano, by czekać, aż dystans zmniejszy się odpowiednio — z takim spokojem, jakby to było oczekiwanie na taksówkę.

Pierwszy oficer Heibert, stojący z przodu w przedziale torpedowym, odkręcił pokrywę mechanizmu spustowego i czekał gotowy do wypełnienia rozkazu, który miał paść za chwilę.

U-Boot i krążownik znajdowały się w odległości tysiąca pięciuset jardów od siebie, kiedy Hersing krzyknął:

— Odpalić torpedę! Peryskop w dół!

Torpeda wyskoczyła z dziobu „U-21”. Jak dzida wyrzucona ręką mitycznego boga, śmiertelny pocisk mknął w stronę „Pathfindera”. Hersing czekał niecierpliwie na odgłos przytłumionego wybuchu i następującego po nim wstrząsu. Lekceważył efekty podwodnej eksplozji tak samo, jak porucznik Dixon pięćdziesiąt lat wcześniej. Jedną nogą nerwowo uderzał w zimny, stalowy pokład. Minęło trzydzieści sekund. Następnie cała minuta. Pudło — pomyślał Hersing. Uważany za najlepszego specjalistę od torped we flotyli U-Bootów, nie mógł uwierzyć, że jego obliczenia były błędne. Minuta i piętnaście sekund. Zbyt długo, jak na odległość tysiąca pięciuset jardów.

— Torpeda! — krzyknął obserwator wysoko na bocianim gnieździe „Pathfindera”. — Od strony prawej burty na rufie! Cała naprzód i w prawo!

„Pathfinder” zatoczył ciasny łuk w prawo i pod działaniem siły odśrodkowej okręt pochylił się tak, że woda niemal zalała pokład rufowy. Krążownik rozpaczliwym wysiłkiem

maszyn napędowych próbował uciec z toru torpedy.

Ta jednak nieuchronnie zbliżała się do celu. Pięćdziesiąt jardów, trzydzieści, dziesięć. Leake przyglądał się wszystkiemu z kabiny sterowniczej i miał wrażenie, że czas się zatrzymał. Po czym nagle na nowo ruszył. Torpeda uderzyła w okręt pod przednim kominem. Wybuch rozerwał pancierz. Rozpalone ładunki przedziurawiły kocioł, dotarły do magazynu z prochem i potężna eksplozja rozerwała wnętrze okrętu.

Wstrząs był dużo groźniejszy niż Hersing przewidywał. Ogromna fala uderzeniowa zatrzęsała kadłubem „U-21” rzucając ludzi na twarde metalowe sprzęty: niektórzy doznali dotkliwych potłuczeń. Światła gasły i zapalały się, ponieważ poluzowały się złącza akumulatorów.

— Peryskop w górę! — Hersing przystawił oko do celownika. Ucieszył go widok, który zobaczył.

Brytyjski krążownik był w agonii. Hersing obserwował, jak kolejna eksplozja, spowodowana wybuchem składu amunicji, wstrząsnęła i tak już poszarpanym okrętem. W powietrze poleciały — i spadły do wody, jak ciężkie krople deszczu — kawałki mostka kapitańskiego. Dziób okrętu zanurzył się pierwszy, a rufa unosiła się, dopóki nie osiągnęła linii pionu. Śruby napędowe nadal się obracały, wyciągając w stronę nieba swe pazury. Hersing rozglądał się w poszukiwaniu łodzi ratunkowych. Zobaczył jedną, zatopioną do połowy, ale nie widział ani śladu rozbitków.

Stojąc przy peryskopie, przyglądał się temu spektaklowi, coraz bardziej zafascynowany. Kiedy rozpalony kocioł zetknął się z zimną, morską wodą, kolejna eksplozja targnęła krążownikiem. Hersing patrzył z przejęciem, jak „Pathfinder” wślizguje się pod fale. Po chwili brytyjski okręt zniknął jak gdyby nigdy nie istniał.

— Peryskop w dół — cicho mruknął zszokowany Hersing. — Kurs zero - trzy - zero.

Poruszając się bezgłośnie pod wodą, „U-21” oddalała się od swojej pierwszej ofiary, podążając w poszukiwaniu kolejnej.

Załoga „Pathfindera” nie miała szansy ratunku. Nie zdążono spuścić łodzi ratunkowych, z których większość została zniszczona kolejnymi eksplozjami. Nikomu nie udało się wydostać z wnętrza okrętu. „Jeśli w momencie uderzenia torpedy nie jesteś na otwartym pokładzie, jesteś już trupem” — przypominał sobie porucznik Sonnenschein słowa, które wielokrotnie powtarzał marynarzom. Zanim wskoczył do wody, opróżnił schowek na mostku z wszystkich kamizelek ratunkowych. Rzucił je garstce ludzi, którzy walczyli o życie wśród pływających szczątków.

Był wśród nich kapitan Leake — żywy, choć ciężko ranny. Kiedy „Pathfinder” przechylił się po pierwszym uderzeniu torpedy, kapitan wypadł przez otwarte na oścież drzwi kabiny sterowniczej, na parę sekund przed eksplozją, która wyrzuciła mostek w powietrze. Główny chirurg był również ranny, ale przytomny. Miał szczęście. Tuż przed uderzeniem torpedy wyszedł na pokład, by zapalić papierosa.

— O rany — wymamrotał przez zaciśnięte z bólu zęby. — Czy ktoś mógłby mi pomóc płynąć? Mam chyba złamane obydwie ręce!

— Lekarzu, ulecz się sam! — zawołał Sonnenschein, siląc się na uśmiech. Podpłynął do rannego i wciągnął go na deskę, która kiedyś była częścią szalupy motorowej. Następnie doholował deskę do jedynej łodzi ratunkowej i dwóch tratw, które cudem pozostały całe.



Znajdujący się w wodzie ludzie dotkliwie odczuwali jej niską temperaturę. Starali się, jak najszybciej dotrzeć do łodzi i tratw, by czekać na pomoc, która — wiedzieli to — przyjdzie zbyt późno. Wiedzieli, że śmierć z wychłodzenia jest tylko kwestią czasu. Zaczęli tracić wiarę i rozmawiać o śmierci.

Sonnenschein nie chciał jednak tego słuchać.

— Niech was cholera! — krzyczał. — Nie poddawajcie się, pomoc jest w drodze!

Marynarz wypluł z ust słoną wodę.

— To nie ma sensu, poruczniku. Wątpię, czy Sparks wysłał SOS.

— Trzymaj ludzi razem — powiedział słabo Leake do Sonnenscheina. — Nie pozwól, żeby się poddali.

Sonnenschein zaczął recytować wiersz Rudyarda Kiplinga „Jeśli”:

— Jeśli potrafisz iść z podniesioną głową, kiedy wszyscy wokół tracą swoje, i oskarżają cię o to...

Powoli, jeden po drugim, rozbitkowie odzyskiwali siłę ducha — razem z Sonnenscheinem powtarzając wielokrotnie te same strofy wiersza.

„Pathfinder” zatonął w ciągu czterech minut. Większość załogi utonęła razem z nim. Wyrzuceni do wody szczęśliwcy zostali uratowani. Eksplozję zauważono z ładu. Brytyjski niszczyciel znajdujący się w pobliżu, przybył prawie natychmiast i w krótkim czasie wziął na pokład wszystkich rozbitków.

Z załogi liczącej prawie trzysta pięćdziesiąt osób, tylko jedenaście przeżyło. Drugi w historii okręt, zatopiony przez łódź podwodną, i pierwszy z wielu zatopionych przez niemieckie U-Booty, „Pathfinder” poniósł dużo większe straty w ludziach, niż „Housatonic”.

„U-21” przeszła do historii jako pierwsza łódź podwodna, która zatopiła okręt i uciekła. Nie było to ostatnie pionierskie dokonanie Otto Hersinga i jego załogi.

W pobliżu brzegów Hiszpanii „U-21” była pierwszą łodzią podwodną, która na pełnym morzu wzięła paliwo z tankowca. Była także pierwszą, która popłynęła na Morze Śródziemne, gdzie niedaleko Gallipoli zatopiła dwa okręty wojenne. Na swoim koncie miała również ponad dwadzieścia statków handlowych, które posłała na dno.

Byli dowódcy U-Bootów, którzy zatopili więcej statków niż Hersing, ale żaden nie dorównał mu pod względem tonażu zatopionych jednostek. Hersing tropił głównie okręty wojenne, często nie atakując zauważonych statków handlowych, ponieważ oszczędzał torpedy na niszczyciele lub krążowniki.

Z setki niemieckich łodzi podwodnych, tylko parę przetrwało wojnę. „U-21” była jedną z nich. W kilka dni po podpisaniu zawieszenia broni, 20 listopada 1918 roku, Hersing otrzymał rozkaz poddania swojej łodzi marynarce brytyjskiej w Harwich, gdzie miała być skonfiskowana i przeznaczona na złom. Podczas rejsu z Kilonii do Harwich, Hersing poinformował brytyjską eskortę, że łódź przecieka. Było zbyt późno, żeby naprawić awarię, i brytyjscy marynarze mogli tylko zabrać niemieckich rozbitków.

Do końca niepokonany, Otto Hersing wolał posłać swoją ukochaną „U-21” na dno Morza Północnego, niż przekazać łódź nieprzyjacielowi.

Wiele lat po wojnie, znany poszukiwacz i dziennikarz Lowell Thomas odwiedził

Hersinga w jego wiosce, trzydzieści mil od Morza Północnego. Legendarny dowódca U-Bootów, teraz dostojny farmer, mieszkał w małej willi, otoczonej ogrodem i owocowymi drzewami. Anglicy, którzy wyciągnęli Hersinga z Morza Północnego nie zorientowali się, z kim mają do czynienia i odtransportowali całą załogę z powrotem do Niemiec. Później, ponieważ, wyznaczyli nagrodę za jego głowę, ale skutecznie unikał aresztowania, aż wygasły uczucia nienawiści.

Kiedy Lowell Thomas zapytał człowieka, który kiedyś był postrachem żeglugi aliantów, czym się teraz zajmuje, Hersing odpowiedział:

— Uprawiam wspaniałe kartofle.

## 2. Zatonął w osiemnaście minut 7 maja 1915

„U – 20”, jak wędrujące widmo, wynurzyła się z mgły na Morzu Irlandzkim i sunęła cicho obok małego szkunera z rejoywym ożaglowaniem.

— Załoga do broni! — wydał rozkaz kapitanleutnant Walter Schwieger.

Schwieger miał chłopięcy wygląd, jasne włosy i jasną karnację, ale pod tym niewinnym wyglądem kryła się bezwzględność. Poślanie na dno statku, z cywilami na pokładzie, nie mąciło jego snu. Podczas jednego z wcześniejszych rejsów zaczął się na dobrze zamaskowany okręt szpital i wystrzelił w jego kierunku torpedę. Na szczęście chybił, w przeciwnym bowiem razie zyskałby reputację wampira.

Załoga, obsługująca działa, szybko wtoczyła dwucalowy pocisk do lufy i wycełowała w stronę szkunera. Schwieger sięgnął po megafon i krzyknął ponad mglistą powierzchnią wody:

— Podajcie nazwę statku! — widział bowiem tylko brytyjską flagę Świętego Jerzego.

— „Earl of Latham” — odpowiedział zdumiony kapitan, przyglądając się szeroko otwartymi oczami zaczepiającej ich łodzi podwodnej.

— Przygotujcie się do opuszczenia statku — poinstruował ich Schwieger.

Cała pięcioosobowa załoga zebrała się na pokładzie, w czasie gdy gumowy ponton z łodzi podwodnej płynął w stronę szkunera. Raimund Weisbach, pierwszy oficer Schwiegera, wspiął się na pokład.

— Gdzie jest lista ładunków? — zapytał kapitana.

Kapitan w milczeniu zszedł pod pokład i powrócił z pojedynczą kartką papieru, na której wypisano ładunek szkunera.

— Głównie kartofle i bekon, w drodze z Limerick do Liverpoolu. Nic, czym moglibyście się zainteresować.

— To dostawy dla waszego wojska — zameldował Weisbach. — Zejdźcie do łodzi ratunkowych. Zatapiamy ten statek.

Podczas gdy załoga „Earl of Latham” spuściła na wodę swoje łodzie i popłynęła w stronę odległego tylko o trzy mile brzegu, Weisbach powrócił do „U-20” i zameldował Schwiegerowi.

— Kartofle i bekon. Kartofli mamy dużo, ale bekon by się przydał. Schwieger uśmiechnął się.

— W porządku, poruczniku, zabierzcie bekon. Ale trzeba się spieszyć. Nie możemy ryzykować, że zauważy nas jakiś brytyjski okręt.

— Czy mamy przedziurawić dno, czy spalić statek?

— Myślę, że szybciej pójdzie, jeśli użyjemy granatów i działa. Bo na pewno nie warto marnować torpedy.

Kiedy przetransportowano pięćdziesiąt funtów bekonu na pokład, ludzie z łodzi podwodnej wrzucili granaty do luków „Earl of Latham”. Wybuch wyrwał trzy dziury w poszyciu statku poniżej linii wodnej. Załoga szkunera obserwowała ze smutkiem, jak jej okręt przewraca się, a żagle opadają bezwładnie ku wodzie. Po chwili szkuner zniknął pod wodą.

Dwie godziny później „U-20” zauważyła parowiec, wystrzeliła w jego kierunku torpedę i chybiła. Statek płynął dalej, z załogą nieświadomą jak blisko znajdowali się śmierci. Wtedy dopiero Schwieger zauważył norweską flagę powiewającą na maszcie i odwołał atak.

Jeśli nie liczyć bekonu — rezultaty tego rejsu bojowego „U-20” były wciąż zerowe. Potrzebowali prawdziwego celu, czegoś, co byłoby warte użycia pozostałych jeszcze torped. I nagle do Schwiegera uśmiechnął się los. W krótkim czasie zauważył i storpedował dwa statki: liniowiec pasażerski „Candidate” i frachtowiec „Centurion”. Za cud można uważać, że wszyscy pasażerowie i załogi obydwu statków pozostali przy życiu.

Schwieger miał teraz już tylko jedną torpedę. Zdecydował się pozostać na morzu jeszcze przez jeden dzień w nadziei powiększenia liczby zdobyczy przed powrotem do portu w Niemczech, gdzie musiał zatankować i oddać okręt do remontu.

Gęsta mgła wznosiła się nad morzem, kiedy „Łuskania”, wracając z Nowego Jorku, zbliżała się do poszarpanego, południowego wybrzeża Irlandii. Kapitan William Thomas Turner przechadzał się po mostku statku, wpatrując się w nieprzeniknioną mgłę; czekał, czy nie usłyszy dźwięku syreny, która sygnalizowałaby obecność innego okrętu. Obserwował pokład dziobowy, na którym marynarze, wypełniając swoje rutynowe obowiązki, pojawiali się i znikali jak duchy.

Turner nigdy nie odchodził dalej niż na kilka kroków od sternika, na wypadek, gdyby musiał wydać rozkaz „cała naprzód!”, jeśli inny statek wynurzyłby się nagle z szarej mgły. Wpatrywał się w nią, jakby próbując ujrzeć, co jest po drugiej stronie.

— Bądźcie czujni, żeby w razie czego zapobiec zderzeniu — Turner zwrócił się do oficerów, wyglądających przez okno kabiny sterowniczej. — Nie jesteśmy jedynym statkiem na Morzu Irlandzkim.

— Lepszy inny statek, niż niemiecki U-Boot — wymamrotał pod nosem trzeci oficer, Albert Bestie.

Turner odwrócił się i odpowiedział złośliwie:

— Żadna łódź podwodna nie znajdzie nas w tej zupie, panie Bestie. Każdy ślepy to panu powie.

— Przepraszam, sir, myślałem tylko głośno o tym, co mówią o niemieckim torpedowaniu.

— To tylko gadanie — parsknął Turner. — Nie słyszałem, żeby jakakolwiek łódź podwodna mogła płynąć z prędkością dwudziestu siedmiu węzłów.

Bestie nie chciał ciągnąć sporu z dowódcą „Lusitania”. To był spór, w którym nie mógł mieć racji, zwłaszcza jeśli chciał mieć dobre referencje, wpisane do swoich akt w Cunard Lines. Nie było jednak tajemnicą dla załogi, że z powodu braku palaczy, z których wielu zostało wcielonych do królewskiej marynarki na czas wojny oraz z powodu wysokich cen węgla, spowodowanych ograniczonymi dostawami, „Łuskania” płynęła na dwóch trzecich swej normalnej prędkości. Spośród dwudziestu pięciu kotłów, sześć było wygaszonych i „Lusitania” płynęła z prędkością zaledwie osiemnastu węzłów. Jeśli dzień był dobry, a

wszystkie piece odpowiednio rozgrzane, maszyny osiągały moc siedemdziesięciu tysięcy koni mechanicznych, które wprawiały w ruch cztery wielkie śruby napędowe. Płynęła wówczas z prędkością trzydziestu węzłów, co wystarczyło, żeby uciec przed każdą torpedą wystrzeloną w jej stronę.

Jeden z marynarzy podszedł do Turnera i podał mu radiogram, na którym było napisane „Weźcie kurs na środek kanału. Łodzie podwodne niedaleko Fastnet”. Fastnet Rock, niedaleko południowego krańca Irlandii, był dla marynarzy znakiem rozpoznawczym na łądzie. Ta wiadomość radiowa powtarzana była kilka razy w ciągu nocy.

Turner nie przejął się tym. Weisnął radiogram do kieszeni płaszcza i nic nie powiedział. Will Turner był twardym i doświadczonego marynarzem. Zaczął pływać po morzu jako chłopak pokładowy na żaglowcach i w ciągu trzydziestu siedmiu lat doczekał się stopnia kapitana na jednym z największych i prestiżowych okrętów Cunard Lines. Stary dziwak, jak mówił o nim pewien oficer, Turner nigdy nie lubił bratać się z pasażerami. Pewnego razu nazwał ich „bandą krwawych małą”. Później, kiedy jego wspaniały transatlantyk został zniszczony, otrzymał z rąk samego króla Jerzego stanowisko dowódcze w królewskiej marynarce. Przez cały poranek przychodziły ostrzeżenia radiowe:

admiralicja radzi płynąć zygzakiem w momencie przechodzenia przez niebezpieczne tereny”, „Łodzie podwodne w północnej części Kanału Irlandzkiego”. Kolejne ostrzeżenie: „Łódź podwodna pięć mil na południe od Cape Clear została zauważona o dziesiątej rano, kiedy płynęła na zachód”.

Zgniółwszy kartkę w rękę, Turner wrzucił ostatnie ostrzeżenie do kosza.

— Cholerny zarząd — wymamrotał. — Gdyby mi pozwolili rozpalić wszystkie kotły, moglibyśmy zwyczajnie uciec przed tymi cholernymi U-Bootami i ich torpedami.

Dlaczego Turner, doświadczony marynarz, który służył prawie cztery dekady jako dowódca okrętu w Cunards, zignorował ostrzeżenia i nie wypełnił rozkazów, pozostaje do dziś tajemnicą. Wyglądało to tak, jakby chciał ustawić „Łuskanie” dokładnie na drodze Waltera Schwiegera i jego Unterseeboot — „U-20” — bliźniaczej siostry łodzi „U-21” Otto Hersinga.

Za niespełna dwie godziny, dwaj kapitanowie mieli spotkać się w okolicznościach, których żaden się nie spodziewał.

W jednej z luksusowych kajut pierwszej klasy na „Lusitanii”, w stylowym rzeźbionym fotelu siedział znany producent teatralny Charles Frohman. Ubrany był w jedwabną pidżamę i szlafrok. Przerwał na chwilę lekturę manuskryptu kompozytora sztuk muzycznych i przetarł chusteczką okulary.

— Jak to znajdujesz? — spytał lokaja, Williama Staintona.

— Ujdzie, ale z odpowiednią, muzyczną oprawą.

W przeciwieństwie do większości służących, Stainton lubił towarzystwo swego pracodawcy. Pracował dla producenta przez wiele lat — i przez te lata stali się sobie bliscy. Frohman traktował lokaja bardziej jak asystenta, niż służącego. Zamiast odzywać się jedynie wtedy, gdy Frohman o coś pytał, Stainton nigdy nie wahał się uprzedzać myśli i życzeń pracodawcy.

— Czy zje pan lunch w sali jadalnej, czy mam prosić, żeby przynieśli jedzenie do kajuty? — zapytał z troską w głosie.

— Będę jadł z przyjaciółmi w jadalni — odpowiedział Frohman, przebijając się w świeżo uprasowany, niebieski garnitur, który położył mu na łóżku Stainton.

Lokaj podsunął Frohmanowi srebrną tacę, na której było kilka pastylek i szklanka z sokiem pomidorowym. Producent cierpiał na artretyzm, który zaatakował zwłaszcza stawy nóg.

— Poprosiłem lekarza okrętowego, żeby przygotował panu trochę nowych pigułek, które uśmierzą ból w kolanach.

— Czy to jest aż tak widoczne, William? — zapytał Frohman, połykając pigułki.

— Nie mogłem nie zauważyć, że kulał pan idąc rano do łazienki — powiedział Stainton, podając Frohmanowi laskę.

— Możesz zostać tutaj, jeśli wolisz.

— Jeśli to nie będzie panu przeszkadzało, sir — powiedział Stainton, otwierając drzwi — chciałbym towarzyszyć panu do jadalni i upewnić się, że siedzi pan wygodnie.

— Jak chcesz — powiedział Frohman, uśmiechając się, po czym wyszedł na korytarz, a potem na zewnętrzny pokład. W gęstej mgle słychać było tylko jego kroki i postukiwanie laski o tekowe drewno pokładu.

Bogaty światowiec, Alfred Yanderbilt, wszedł do jadalni i skierował się do stołu przy oknie; specjalnie zamówił sobie ten stół u kwatermistrza „Lusitanii”. Ubrany był w garnitur w prążki z niebieską muszką pod szyją, na głowie zaś modną, tweedową czapkę. W kieszeniach nie miał pieniędzy ani dokumentów. Był tak znany i bogaty, że wystarczyło tylko wymienić jego imię, by wszystkie drzwi stawały otworem, a na podłodze rozkładano czerwone dywany.

Jedyną rzeczą, którą Yanderbilt miał przy sobie, był kieszonkowy zegarek. Był to zwyczaj większości pasażerów, łącznie z kobietami, które zwykle nosiły nieco mniejsze zegarki zawieszane na łańcuszkach na szyi. Yanderbilt otworzył swój solidny, złoty zegarek i popatrzył na elegancką tarczę z rzymskimi cyframi. Była dwunasta czterdzieści pięć.

Jego lokaj, Ronald Deyner, podsunął mu krzesło, po czym stanął z boku.

— Proszę, dowiedz się, czy nie przysły do mnie jakieś depesze drogą radiową — poprosił Yanderbilt Deynera, po czym odwrócił się do nadchodzącego kelnera. — Dzień dobry — odpowiedział uprzejmie, kiedy kelner podawał mu kartę. Odmówił wyboru menu. — Zjem to, co poleci szef kuchni.

Charles Frohman przechodząc koło stolika Yanderbilta, zatrzymał się.

— Dzień dobry, Alfredzie.

Yanderbilt zauważył, że producent kuleje.

— Skaleczyłeś się w nogę, Charlesie?

— To artretyzm — powiedział zrezygnowany Frohman. — Paskudnie dobrał mi się do stawów.

— Próbowalesz kąpieli w solach?

— Wypróbowałem już wszelkie chemiczne kąpiele, jakie wymyśliła ludzkość.

— Płyniesz na Kontynent w interesach, czy dla przyjemności? — zapytał Yanderbilt.

Frohman uśmiechnął się.

— Mój interes jest przyjemnością. Jadę zobaczyć, co mają do zaoferowania londyńskie rewie. Zawsze poszukuję dobrego materiału i talentu, jak wiesz.

— Więc życzę szczęścia.

— A co u ciebie, Alfredzie, jakie masz plany?

— Obejrzę w Londynie kilka koni dla moich stajni, zrobię także z lokajem podróż automobilem przez Francję i Niemcy — odpowiedział Yanderbilt. — Ostatnio nauczyłem się prowadzić i nie mogę odczepić rąk od kierownicy.

— Życzę przyjemnej podróży. Kiedy wrócisz, poproś sekretarkę, żeby zadzwoniła — przyśle ci bilety na moje następne przedstawienie.

— Nie omieszkam tego zrobić, dziękuję.

Frohman skinął głową i pokuśtykał do swojego stolika w rogu, skąd mógł obserwować innych, z których wielu należało również do wielkiego świata. Znajdował się tam ekscentryczny wydawca i autor *A Message to Garda* (Wiadomość dla Garcii) Elbert Hubbard, znany autor sztuk teatralnych i pisarz Justus Forman, sławna sufrażystka lady Margaret Mackworth i Theodate Pope, ceniony architekt.

Frohman i Stainton uśmiechnęli się na widok szóstki dzieci Paula Cromptona z Filadelfii. Były hałaśliwe i zupełnie ignorowały sfrustrowaną nianię, która nie potrafiła usadzić ich cicho przy stole. Państwo Crompton przyjmowali to ze spokojem i rzadko się wtrącali.

Frohman i ludzie, siedzący wokół niego w jadalni, nie mieli żadnego przecucia, że będzie to ich ostatni posiłek na tym świecie.

Jakby po wyjściu z kąpieli parowej, dziób „Lusitanii” nagle przebił się do światła. Kapitan Turner podniósł głowę znad dziennika pokładowego, gdy zdał sobie sprawę, że zamilkł monotony sygnał syreny przeciw-mgielnej. Patrząc w stronę rufy, ujrzał dwa wielkie zagięte kominy wentylacyjne. Zazwyczaj były czerwone, ale podczas wojny zostały pomalowane na czarno, i teraz wysuwały się z mgły jak ręce w rękawiczkach.

Po obiedzie pasażerowie wyszli na zewnątrz. Niektórzy usiedli na leżakach pokładowych, inni spacerowali po otwartym pokładzie, nadal wilgotnym od gęstej mgły. Podniecenie wzrosło, kiedy dostrzeżono urwiste wybrzeże Irlandii. W gęstej mgle kapitan Turner stracił dokładną orientację; nie spodziewał się, że są już tak blisko lądu. Według obliczeń powinni mieć do brzegu jeszcze co najmniej czterdzieści mil.

Prezes Cunard-lines, Alfred Booth, osobiście zaapelował do admiralicji, żeby ostrzegła „Lusitanię”, że kilka godzin wcześniej zaginęły „Candidate” i „Centurion”. Depesza dotarła na pokład, ale była zredagowana w taki sposób, że Turner zignorował ją, podobnie jak wszystkie poprzednie.

Nieświadoma swego losu „Lusitania” płynęła dalej.

„U-20” kręciła się bez celu po powierzchni wody, a jej dowódca wśród mgły nie mógł znaleźć ofiary. Czekał cierpliwie, aż mgła opadnie. Nie musiał czekać długo.

Pokład łodzi znalazł się nagle pod niebieskim niebem i jasno świecącym słońcem. Ostatnia godzina przywiodła „U-20” bliżej lądu. Stojąc na dole, w pomieszczeniu

sterowniczym, Schwieger podniósł głowę, kiedy usłyszał krzyk pierwszego oficera Weisbacha, który pełnił wachtę na kiosku.

— Okręt z lewej burty!

Schwieger wbiegł na górę i spojrział przez lornetkę. Statek był duży, miał cztery wielkie kominy i płynął bardzo szybko. Schwieger ocenił, że mają do niego dwanaście mil. Odwrócił się do Weisbacha i westchnął:

— Ten statek jest za daleko i płynie zbyt szybko. Nigdy go nie złapiemy.

— Nie będziemy próbowali atakować? — zapytał Weisbach.

— Nie mówiłem, że nie będziemy próbowali — odpowiedział Schwieger. — Przygotujcie się do zanurzenia.

Dzwonek zanurzeniowy zabrzmiał ostro i załoga zaczęła odkręcać zawory, by napełnić zbiorniki balastowe i umożliwić zejście łodzi pod powierzchnię wody. Oficer kontrolujący zanurzenie przyglądał się wypolerowanemu, mosiężnemu wskaźnikowi głębokości. Kiedy zeszli na głębokość peryskopową, kazał wyrównać poziom łodzi.

— Kurs 0-7-0 — powiedział cicho Schwieger.

Patrząc przez peryskop, Schwieger widział, że sytuacja jest beznadziejna. Nie było szansy, żeby łódź ustawiła się w odpowiedniej pozycji, zanim wielki statek pokaże jej rufę. Maksymalna prędkość podwodna „U-20” wynosiła dziewięć węzłów, o wiele za mało, by dogonić szybki liniowiec pasażerski. Schwieger przekazał peryskop Weisbachowi, który zaczął przyglądać się odległemu statkowi.

— Co najmniej dwadzieścia pięć tysięcy ton — stwierdził. — Prawdopodobnie uzbrojony liniowiec, używany jako transportowiec wojskowy.

— Czy możesz go zidentyfikować? — zapytał Schwieger. Weisbach zaczął przerzucać spis okrętów.

— Kilka brytyjskich liniowców ma po cztery kominy — stwierdził Weisbach. — Sądząc po jego budowie, należy do Cunarda. Może to być „Aquitania”, „Mauritania” lub „Lusitania”. Jak na pierwsze dwa, ma za dużo kominów wentylowych na górnym pokładzie. Myślę, że to „Lusitania”.

— Szkoda — powiedział Schwieger zmęczonym głosem. — Stanowiłaby łatwy cel.

Wówczas nagle, jakby wiedziony przez diabła, odległy statek wykonał zwrot na prawą burtę.

— Mamy ją! — krzyknął Schwieger. — Płynie prosto na nas.

Turner rozpoznał latarnię morską, ustawioną na wysokiej skale, wystającej z morza; znaleźli się w pobliżu Oldhead of Kinsale. Zwrócił się do pierwszego oficera:

— Ster na prawo i kurs — Queenstown.

„Lusitania” była już tylko dwadzieścia pięć mil od bezpiecznego portu, ale również tylko dziesięć mil od „U-20” i płynęła dokładnie w kierunku łodzi podwodnej. Żaden pajak nie miał nigdy bardziej współpracującej ofiary.

Schwieger nie mógł uwierzyć w własne szczęście. Jeśli wielki liniowiec utrzyma się na swym dotychczasowym kursie, jego burta stanie się idealnym celem.



W życiu wielu ludzi zdarzają się momenty, w których czas się zatrzymuje. Ruch i myśl łączą się w jedno, a wydarzenie toczy się własnym biegiem. Schwieger przyglądał się zafascynowany, jak statek rośnie w wizjerze peryskopu, dopóki nie stał się widoczny, w całej okazałości, jak na pocztówce.

Napięcie wewnątrz łodzi podwodnej rosło. Cała załoga zdawała sobie sprawę, że polują na wielki liniowiec oceaniczny. Najróżniejsze myśli kłębiły się w ich głowach.

— Przygotować torpedę! — rozkazał Schwieger.

Charles Yoegele, podoficer dowodzący odrzutowcami, stał wyprostowany sztywno jakby w transie. W momencie, który wymagał dyscypliny i rozpałał wyobraźnię reszty załogi — on nie był w stanie przekazać morderczego rozkazu do przedziału torpedowego.

— Przygotować torpedę! — powtórzył ostro Schwieger. Yoegele stał bez ruchu.

— Przepraszam, kapitanie, ale nie mogę przekazać rozkazu zatopienia statku z niewinnymi kobietami i dziećmi na pokładzie. To jest barbarzyństwo.

Zignorowanie rozkazu kapitana na morzu podczas wojny równało się zdradzie. Yoegele został później skazany na więzienie za odmowę udziału w barbarzyńskim akcie.

Rozkaz powtórzył zwykły marynarz. W przedziale torpedowym wykonano polecenie. Po chwili z wyrzutni nadszedł meldunek:

— Torpeda gotowa!

Przez następne kilka sekund napięcie wisiało w powietrzu jak mgła. Schwieger był zrelaksowany i spokojny. Jako jedyny z całej załogi pesymistycznie oceniał szansę ataku. Wątpił, czy może zatopić statek wielkości „Lusitania”, mając tylko jedną torpedę. Zdarzało się, że niemieckie torpedy trafiały w okręt i nie wybuchały. Często też, nawet jeśli wybuchały, powstałe uszkodzenia były niewystarczające, żeby okręt zatonął. Schwieger napisał już w swoim dzienniku okrętowym, że uważa, iż jego torpeda nie może zatopić statku, który ma zabezpieczone grodzie wodoszczelne.

O czternastej zero pięć wypowiedział słowa, które skazały na śmierć tysiąc dwieście mężczyzn, kobiet i dzieci: „Odpalić torpedę”.

Torpeda wystrzeliła z wyrzutni z głośnym sykiem ulatniającego się pod ciśnieniem powietrza. Napędzana małym silnikiem, który obracał dwie przeciwobrotowe śruby, posuwała się z prędkością dwudziestu dwóch węzłów na głębokości dziewięciu stóp. Mimo że Schwieger źle obliczył prędkość liniowca — miał powody do zadowolenia: spieniony ślad prowadził wprost ku potężnej prawej burcie bezbronnej „Lusitania”.

To był szkoleniowy strzał z odległości tylko siedmiuset jardów. Torpeda uderzyła w wielki liniowiec tuż za przednim masztem, rozrywając poszycie kadłuba: powstała dziura wielkości drzwi stodoły. Nawet tak poważna szkoda nie musiała jednak oznaczać katastrofy. Ale efekt przekroczył wszelkie oczekiwania Schwiegera.

Po pierwszej eksplozji nastąpiła kolejna, jeszcze większa, bliżej dziobu, prawie natychmiast powodując przechył statku pod kątem piętnastu stopni. Tysiące ton wody wlewały się do powstałej gigantycznej dziury. Potem długo trwały spory o to, czy „Łuskania” została zatopiona dwiema torpedami, eksplozją pyłu węgielnego w ładowniach, czy też detonacją, potajemnie przewożonych w przedniej ładowni tysiąca dwustu czterdziestu ośmiu skrzyń z pociskami armatnimi.

Do dzisiaj pozostaje to tajemnicą.

Turner zeszywniał, kiedy usłyszał okrzyk wachty: „Torpeda z prawej burty!”. Pobiegł w stronę mostka, i w tym momencie eksplozja wstrząsnęła statkiem.

— Zamykać drzwi wodoszczelne! — krzyknął, zaledwie przebrzmiał huk eksplozji.

Drugi, dużo większy i różniący się zupełnie od pierwszego, wybuch wstrząsnął pokładem pod jego nogami. Statek przechylił się tak szybko, że Turner ledwo zdążył złapać się poręczy, by nie wypaść za burtę.

W głębi duszy, wiedział już, że statek jest skazany na śmierć, ale próbował podjąć akcję ratowniczą. Nie było to łatwe.

W ciągu kilku sekund sielanka pod spokojnym niebem na cichym morzu zamieniła się w absolutne zamieszanie. Nie było paniki, ale wszyscy kręcili się bez celu wokół łodzi ratunkowych. Pasażerowie bezradnie szukali swoich bliskich, którzy poruszali się po pokładzie zagubieni. Chaos zwiększył się, kiedy „Łuskania”, nadal płynąc, przechyliła się na burtę, a jej dziób zaczął osuwać się pod wodę. Turner wydał polecenie „Cała wstecz”, żeby zwolnić bieg statku, ale uszkodzenie parowego systemu sterowniczego turbin uniemożliwiło wykonanie tego polecenia. „Łuskania” płynęła dalej, z wielką szybkością, wznosząc wzdłuż burty fale zdolne zatopić opuszczane właśnie łodzie ratunkowe.

Tylko sześć, z czterdziestu ośmiu łodzi, które posiadał statek, utrzymało się na powierzchni w nienaruszonym stanie. Pozostałe rozbiły się o burty „Lusitanii” lub o siebie nawzajem, miażdżąc przy okazji ludzi, którzy znaleźli się na ich drodze.

Wielu członków załogi w maszynowni zginęło od razu, wielu innych zatopiły kaskady wody wlewającej się przez dziury w burtach i otwarte luki. W pomieszczeniu radiowym drugi operator David McCormick nadawał: „Przybywajcie natychmiast. Ogromny przechył. Dziesięć mil od Old Head Kinsale”. Wołanie o pomoc usłyszano i natychmiast ruszyły wszystkie, znajdujące się w pobliżu jednostki pływające.

Alfred Yanderbilt zachował pokerową twarz. W jego naturze nie leżało pokazywanie emocji. Zatrzymał na chwilę biegnące w panice dziecko, by poprawić mu kamizelkę ratunkową. Potem ze stoickim spokojem czekał na zbliżającą się śmierć.

Podobno Charles Frohman cytował przerażonym pasażerom Piotrusia Pana: „Czemu bać się śmierci? Śmierć jest najpiękniejszą przygodą w życiu”. Nękany artretyzmem, nawet nie próbował ucieczki do łodzi ratunkowych. Czekał, aż woda zaleje pokład. Utonął — a wraz z nim wierny lokaj Stainton.

Za ciało Alfreda Yanderbilta ofiarowywano tysiąc funtów nagrody. Ale ani on, ani Frohman nigdy nie zostali znalezieni. Zginęli również Cromptonowie, razem z szóstką dzieci i ich nianią.

Turner pozostał sam na mostku. Ze zgrozą obserwował, jak wielka rufa „Lusitanii” wznosi się nad nim coraz wyżej, niczym wylaniająca się z otchłani góra. Trwał tam, trzymając się relingu, dopóki „Lusitania” nie zaczęła osuwać się powoli pod powierzchnię — w swoją ostatnią podróż, ku odległym o trzysta stóp skałom dna. Obronił się przed wirami, jakie spowodował tonący kadłub, i utrzymał na wodzie, dopóki nie znalazł go trawler rybacki.

Agonia „Lusitanii” trwała tylko osiemnaście minut. Kiedy dokonano ostatecznych obliczeń, okazało się, że z tysiąca dziewięciuset pięćdziesięciu ośmiu osób, które płynęły z Nowego Jorku, zginęło tysiąc stu dziewięćdziesięciu ośmiu pasażerów i członków załogi.

Idąc w ślady „Titanica”, który w 1912 roku zabrał ze sobą tysiąc pięćset ofiar, i „Empress of Ireland”, na której w 1914 roku zginęło tysiąc osób. „Lusitania” przewyższyła je rozmiarami tragedii. Cofając się pamięcią do tamtych wydarzeń wydaje się niewiarygodne, że tak wiele tragedii morskich z tak ogromną liczbą ofiar wydarzyło się w przeciągu trzech lat.

Miało minąć następne trzydzieści lat, zanim rekord ten zostanie pobity podczas drugiej wojny światowej, przez rosyjskie łodzie podwodne, które zatopiły niemieckie liniowce pasażerskie „Wilhelm Gustloff”, „General Steuben” i „Goya”, przewożące ludność uciekającą z Prus Wschodnich przed Armią Czerwoną. Łączna liczba ofiar trzech storpedowanych liniowców wynosiła wtedy osiemnaście tysięcy.

Schwieger wciąż nie mógł uwierzyć, że pojedyncza torpeda spowodowała zatopienie w ciągu osiemnastu minut jednego z największych oceanicznych liniowców. Opuścił peryskop na dół i rozkazał pierwszemu oficerowi Wesbachowi wziąć kurs na Niemcy.

Za swoje dokonania w ciągu tego jednego rejsu na Morzu Północnym Schwieger został odznaczony Żelaznym Krzyżem. W tym samym roku zatopił jeszcze wiele okrętów, ale szczęście zaczęło odwracać się od niego. Koniec „U-20” nastąpił w październiku 1916 roku, kiedy to „U-20” podczas gęstej mgły wpłynęła na mieliznę niedaleko duńskiego półwyspu Jutlandii. Przyczyną był defekt kompasu. Schwieger zaapelował szybko do najbliższej niemieckiej bazy marynarki o pomoc. Wysłano całą flotę torpedowców i niszczycieli. Niemcy słusznie zakładali, że jeśli marynarka brytyjska złapie sygnał SOS, wyśle wszystkie swoje okręty wojenne z zasięgu stu mil, żeby zniszczyć U-Boot, który zatopił „Łuskanie”. Gdyby się to Anglikom udało — miałyby wielki wpływ na wzmocnienie ducha bojowego aliantów.

Doczepiono dwie liny holownicze i kiedy tylko przyszedł przyptyw rozpoczęto próby ściągnięcia łodzi z mielizny. Ale tego dnia Schwiegerowi nic się nie udawało. Piaski mielizny, odległe tylko o sto jardów od plaży, trzymały łódź w żelaznym uścisku. Liny i łańcuchy rwały się kilkakrotnie. Z przyjściem kolejnej fali „U-20” zanurzała się coraz głębiej. Schwieger zdecydował, że dalsza praca nie ma sensu i kazał podłożyć w zębach ładunki wybuchowe.

Załoga ewakuowała się z łodzi, zabierając ze sobą wszystkie papiery i przedmioty osobiste. Poza kilkoma dziurami na dnie kadłuba, eksplozje nie spowodowały większych szkód w „U-20”. Schwieger zostawiał ją z ciężkim sercem, ani myśląc o straszliwych krzywdach, jakie wyrządzili wspólnie.

Potem otrzymał dowództwo nad „U-88” i zabrał większość dawnej załogi ze sobą. Przez następny rok nękał brytyjskie okręty. Jednak 17 września 1917 roku „U-88” wpłynęła na brytyjską minę i razem z całą załogą zatонуła. Walter Schwieger wyzwał los o jeden raz za dużo.

„U-20” tkwiła opuszczona i rdzewiała w piaskach Jutlandii aż do 1925 roku. Wówczas, z niewytłumaczalnego powodu, armia duńska zdecydowała zniszczyć niesławną łódź. Wydano rozkaz podłożenia ładunków dynamitu wokół wraku. Używając prawie tony ładunku wybuchowego, wysadzono w powietrze górny pokład i wieżę obserwacyjną. Grad porozrywanego metalu rozsypał się po okolicy. Jeden z mężczyzn, którzy podkładali ładunki, zasnął w maszynowni, co zauważono dopiero po eksplozji. Cudem wy dostał się z wraku i dopłynął do plaży, mając na ciele tylko kilka cięć i zadrapań.

Podczas krótkiego życia „U-20” zatopiła ponad dwadzieścia statków i spowodowała śmierć prawie piętnastu tysięcy mężczyzn, kobiet i dzieci. Jej złe uczynki wryte są na grobach ofiar. Łódź, której imię łączone będzie zawsze z „Lusitanią”, powoli zakrywał piach, a miejsce jej spoczynku zostało ostatecznie zapomniane.

Pierwsze niemieckie łodzie podwodne zatopiły niewiarygodną liczbę czterech tysięcy osmiuset trzydziestu ośmiu statków i okrętów podczas pierwszej wojny światowej, o dwa tysiące dziewięć więcej niż ich następczynie w czasie drugiej wojny. Podczas ostatniej wojny niemieckie U-Booty zniszczyły flotę o łącznym tonażu czterech i pół miliona; w latach 1914-18 — aż jedenaście milionów ton. Oby tych rekordów nigdy nie pobito.

Ofiarami kolejnej wojny nie będą torpedowane statki i okręty, ale całe miasta i narody niszczone przez rakiety z głowicami nuklearnymi.

### 3. Wolałbym być na Hawajach Czerwiec 1984

Może są gorsze miejsca na Morzu Północnym; ale siedząc na stateczku o długości sześćdziesięciu sześciu stóp, podrzucanym przez fale o wysokości piętnastu stóp nie potrafiłbym już nic gorszego sobie wyobrazić. Była to moja trzecia podróż na te złośliwe wody, ale będąc niespełna rozumu, cieszyłem się na jej myśl. Podczas moich dwóch pierwszych podróży nie zdołałem odnaleźć okrętu Johna Paula Jonesa „Bonhomme Richard”.

Teraz miałem ambitniejsze plany. Sześciotygodniowa ekspedycja miała dwie fazy. Pierwsze trzy tygodnie miałem spędzić na poszukiwaniach HMS „Pathfinder”, „U-20” i „U-21”, oraz kilku innych krążowników, które zatoniły podczas wielkiej bitwy morskiej pomiędzy brytyjską i niemiecką flotą u brzegów Jutlandii. Drugą część ekspedycji poświęciłem na odszukanie transportowca z czasów drugiej wojny światowej „Leopoldville” i słynnego pirata Konfederacji „Alabama”, który poszedł na dno po szalonej bitwie z fregatą Unii „Kearsage”, niedaleko Cherbourga. W sumie mieliśmy listę prawie trzydziestu zaginionych okrętów.

Ktokolwiek wynalazł powiedzenie „Popie oczy wilcze gardło”, miał na pewno mnie na myśli. Właściwie to był przypadek próby złapania dziesięciu srok za ogon. Gdy się powiedziało A, trzeba powiedzieć B. Trzeba iść na całość.

Z powodu paskudnej pogody, problemów z łodzią lub przyrządami wykrywającymi, straciliśmy dwa, z sześciu planowanych tygodni. Trudno dokładnie przewidzieć coś, czego nie znamy, dlatego trzeba zaplanować okresy przymusowej bezczynności. Kiedy planujesz jakieś przedsięwzięcie, zawsze wlicz w to czas, który będzie zmarnowany. Jeśli tego nie zrobisz, będziesz bardzo rozczarowany.

Tę wyprawę poprzedziły blisko dwa lata przygotowań. Wymienialiśmy z Bobem Flemingiem i niemieckimi archiwami obfitą korespondencję. Zgromadziliśmy masę materiałów pochodzących od angielskich, szkockich, niemieckich, holenderskich i duńskich rybaków, którzy znali morze tak dobrze jak pokład swoich trawlerów. Zebraliśmy, przestudiowali i oznaczyli całą górę map morskich. Dla „Alabamy” przestudiowaliśmy także francuskie opisy słynnej bitwy. Siedziałem przez pół godziny przed obrazem Renoira „Zatopienie Alabamy”, który wisi w Muzeum Sztuki w Filadelfii. Przejrzeliśmy również listy, pamiętniki oraz relacje ówczesnych kronikarzy.

Mimo to już na starcie ponieśliśmy pierwszą porażkę: raporty o pozycjach wraków z pierwszej wojny nie zgadzały się ze sobą. Pozycje zaznaczone przez brytyjską admiralicję i cesarską marynarkę niemiecką były niezgodne z pozycjami zaznaczonymi na mapach rybackich. Jak się później okazało, dane, którymi dysponowali rybacy, były również niedokładne.

Weźmy na przykład wrak „Invincible”, brytyjskiego krążownika, który został trafiony i eksplodował, zabierając ze sobą na dno całą, oprócz sześciu osób, tysięczną załogę. Na obszarze — gdzie podejrzewano, że zatonął, w promieniu trzech mil było zaznaczonych osiem różnych miejsc, w których znajdowały się nie zidentyfikowane wraki.

Zastanawiałem się, jak można źle zaznaczyć miejsce, w którym znajduje się krążownik o wyporności siedemnastu tysięcy dwustu pięćdziesięciu ton i długości pięciuset

sześćdziesięciu dwóch stóp oraz szerokości siedemdziesięciu ośmiu stóp? Tak jednak było. Natknęliśmy się na jego wrak o co najmniej milę lub dalej od najbliższego oznaczonego miejsca. Wiadomo jednak, że rybacy niechętnie zdradzają miejsca dobrych połowów oraz przedmioty i karpę, o które zaczepiają się ich sieci. Jeśli znają dokładnie miejsce, w którym gromadzą się ryby, lub utopili tam sieci warte pięć tysięcy dolarów — wolą nie informować o tym konkurencji. Więc kiedy spotkasz rybaka w miejscu, w którym znajduje się wrak, należy zachowywać się uprzejmie i dyplomatycznie.

Mój samolot do Londynu spóźnił się i nie zdążyłem na połączenie do Szkocji, siedziałem więc na Heathrow, czytając brytyjskie gazety, zanim ogłoszono mój lot do Aberdeen. Kiedy trzy godziny potem przyleciałem, wpadłem na roztargnionego Billa Shea, który krążył pod bramą przylotów jak pokutujący duch. Bili bał się, że zostałem zaatakowany przez nieprzyjaznych Szkotów, i będzie skazany na spędzenie wieczności na lotnisku w Aberdeen.

Wzięliśmy taksówkę i pojechaliśmy do doków, gdzie odkryliśmy, że łódź, którą wynająłem, to ta sama, której pięć lat wcześniej używałem do poszukiwań „Bonhomme Richard”. Mocna, odporna „Arvor III” zbudowana została w Buckie, w Szkocji, gdzieś w latach sześćdziesiątych. Jej pierwszy właściciel, bogaty Francuz, potrzebował jachtu, który nie bałby się najgorszej pogody i najbardziej wzburzonego morza, jakie tylko natura może stworzyć. Zdecydował się więc na „Buckie” — łódź o mocnym kadłubie — taką, jakich używają rybacy zarabiający ciężko na chleb na Morzu Północnym. Niewiele jest jachtów, przeznaczonych dla rekreacji, przerobionych z rybackiego trawlera. „Arvór” był prawdopodobnie jedyny w swoim rodzaju.

Zasilany przez dwa wielkie diesele, mógł spokojnie płynąć z prędkością ośmiu węzłów. Jego główne pomieszczenie oraz całkiem spore kajuty wyłożone były czerwonym mahoniem. W mojej kajucie oprócz umywalki znajdował się bidet. Kiedy po raz pierwszy próbowałem go użyć, odkręciłem kran zbyt mocno, po czym odruchowo podskoczyłem, waląc głową w niski sufit.

„Arvor III” była idealną łodzią do prowadzenia poszukiwań. Mocna i stabilna, jako platforma do pracy, miała też wygodne pomieszczenia mieszkalne. Wyglądała całkiem zwyczajnie. Jeśli przechodziłbyś obok niej w doku, prawdopodobnie nawet byś na nią nie spojrział. Była pomalowana na czarno, a nadbudówki na biało i w ogóle nie miała żadnej skazy. Cieszyłem się, że ją dostałem, a moje szczęście było podwójne, bo i załoga okazała się wspaniała.

Podczas wszystkich swoich podróży nie spotkałem miłszych ludzi niż Szkoci. Mimo opinii, że są skąpi, są bardzo gościnni. Spróbuj postawić Szkotowi drinka. Jego forsa znajdzie się w ręku barmana, zanim zdążysz dotknąć swojego portfela. Jeśli jest ci zimno, zdejmą własny płaszcz z pleców. Grzeczni, delikatni, zawsze zauważą, kiedy zrobisz dla nich coś dobrego.

Są ludźmi odpornymi i odważnymi. Mój ojciec zwykł opowiadać o Szkotach, z czasów kiedy służył w armii niemieckiej podczas pierwszej wojny światowej. To prawda, ojciec walczył po stronie złych facetów. Mam też wujka, który zestrzelił czternaście samolotów alianckich. W każdym bądź razie, mój ojciec określał Francuzów — jako średnich żołnierzy, Anglików — jako nudne buldogi, Amerykanów — jako prawdziwych dusigroszy. „Moi niemieccy kamraci — mówił — rozgniatali wszystko. Ale kiedy usłyszeliśmy kobzy grające »Panie z piekła«, oblewaliśmy się zimnym potem i wiedzieliśmy, że wielu z nas nie wróci do domu na Gwiazdkę”. /

Szyper „Arvora”, Jimny Flett jest Szkotem, co się zowie; każdy byłby dumny mając

takiego przyjaciela. Uczciwy i prawy, powierzyłbyś mu bez zastanowienia swoje życie, żonę i konto w banku. W czasie wojny Jimmy był dwukrotnie na storpedowanym statku, i jest jednym z niewielu, którzy przeżyli eksplozję tankowca z ropą. Później, kiedy był kapitanem przybrzeżnego statku towarowego, przeprowadził go przez jedną z najgorszych burz w historii Morza Północnego. Wdzięczny rząd chciał uhonorować go medalem. Ale Jimmy odmówił przyjęcia medalu, jeśli jego główny mechanik nie dostanie takiego samego. Powiedział wtedy: „Gdyby nie on, gdyby nie utrzymał pracy silników w tych niemożliwych warunkach, wszyscy na tym statku utonęliby”. Biurokraci odmówili medalu mechanikowi Jimmy'ego, a on nie odstąpił od swoich warunków. Jego jedyną nagrodą za uratowanie wielu istnień ludzkich była fotografia medalu, którego nigdy nie otrzymał.

Naszym pierwszym oficerem był John — jeden z członków załogi Jimmy'ego podczas tamtej potwornej burzy. Cichy, chętny do pomocy, był zawsze gdzie trzeba, ale nigdy nie było go słyhać. Za to naszemu kucharzowi, Colinowi Robbowi, z Oben położonego na skalistym północno wschodnim wybrzeżu Szkocji, nigdy nie brakowało słów. Jedynym problemem było to, że nikt z nas Amerykanów nie mógł zrozumieć jego akcentu. Myśleliśmy razem z Billem Shea, że po paru tygodniach przyzwyczaimy się do jego wymowy i będziemy go rozumieć. Niestety, kiedy sześć tygodni później nasza ekspedycja kończyła się, nadal oblewaliśmy „kurs tłumaczenia szkockiego akcentu”. Wspecjalizowaliśmy się jednak w słuchaniu dowcipów Collina. Nie będąc w stanie zrozumieć ani jednego zdania, Shea i ja czekaliśmy cierpliwie do chwili, kiedy Collin robił przerwę. Wówczas domyślając się, że zostało już powiedziane, co trzeba — zaczynaliśmy się śmiać. Zdumiewające, ale przetrwaliliśmy całą wyprawę, a Collin tego nie zauważył. Może wiedział, że go oszukujemy. Być może nie. W każdym razie nigdy nam tego nie powiedział.

Brytyjski system transportu samochodowego sprawił, że już na starcie czekaliśmy cztery dni na wyposażenie. Sonar, magnetometr, kamera podwodna, wszystko to przyleciało trzy tygodnie wcześniej frachtem lotniczym ze Stanów i teraz spoczywało w londyńskim magazynie. Mieszkając na łodzi w dokach Aberdeen mieliśmy niewiele do roboty, włączyliśmy się więc z Shea po mieście.

Nadzwyczaj interesująca była wyprawa do miejscowego kina. Kupiliśmy bilety, po czym posłano nas na górę na balkon. Żaden z nas nie widział nigdy wcześniej kina, które ma tylko balkon. Przechylając się przez balustradę stwierdziliśmy, że dolnej części kina nie używano chyba przez trzydzieści lat. Przejścia i siedzenia pokrywały tony kurzu. Nie było tu żadnego baru z popcornem i wielką pepsi, za to po przeciwnych stronach balkonu stały dwie dziewczyny, które oświetlały latarkami zawieszone na szyi tace pełne smakołyków. Zapytałem jedną z nich, dlaczego parter jest nieczynny.

Spojrzała na mnie spod światła latarki:

— Proszę pana, tam na dole jest niebezpiecznie.

Dlaczego niebezpiecznie? Nie śmiałem zapytać, dlaczego moja osoba była bardziej bezpieczna na balkonie.

Wracając z powrotem na łódź, natknęliśmy się z Billem na tłum ludzi zebrany pod małym budynkiem. Podeszliśmy do policjanta, kontrolującego zamieszanie, i zapytaliśmy o przyczynę.

— Ten budynek to Muzeum Morskie w Aberdeen — wytłumaczył nam pełen dumy. — Królowa Matka przyjedzie lada moment, żeby dokonać oficjalnego otwarcia.

Stwierdziliśmy z Billem, że jest to jedyna okazja, żeby otrzymać namiastkę zaproszenia

do Buckingham Palace, przyłączyliśmy się więc do tłumu, podczas gdy wszyscy powiewali małymi brytyjskimi flagami i krzyczeli: Niech żyje Królowa Mamuška! Niech żyje Królowa Mamuška!. Przemiała starsza pani, wówczas około osiemdziesiątki, pomachała do nas życzliwie i zniknęła w muzeum.

Kolejne warte zapamiętania chwile przeżyłem w budce telefonicznej w dokach Aberdeen. Po godzinnym oczekiwaniu w kolejce, wszedłem wreszcie do środka, wykręciłem numer firmy przewozowej w Londynie i spytałem, nie kryjąc wściekłości, co się stało z moim sprzętem. Kiedy poinformowano mnie, że został załadowany na ciężarówkę, która wyruszyła do Aberdeen, a teraz była gdzieś w Walii, zawrzałem.

Jakby tego było mało, młody rybak, niecierpliwie czekający na telefon, zaczął walić w drzwi. Ponieważ rozmawiałem dopiero trzy minuty, zignorowałem, go. Wówczas otworzył drzwi i chciał mnie wyciągnąć. Miałem właśnie zacząć wymyślać firmie wysyłkowej, i nie zwróciłem uwagi, że facet był o trzydzieści lat młodszy i o wiele lepiej zbudowany ode mnie. Ubrany cały na czarno, miał kolczyk w uchu — a były to czasy, kiedy nie panowała powszechnie taka moda. Byłem wyższy od niego o parę cali, ale jeśli doszłoby do próby sił, mógłby z łatwością podnieść budkę razem ze mną w środku i wrzucić do portowego kanału. Całe szczęście parę okoliczności przemawiało na moja korzyść. Po pierwsze, byłem wściekły na firmę przewozową i nie obchodziło mnie, czy pieniąż miał mięśnie jak gałęzie drzewa, po drugie, byłem absolutnie trzeźwy, podczas gdy natrętny rybak okazał się pijany w trupa.

Bardziej wiedziony impulsem niż rozsądkiem, przywaliłem mu w szczękę prawym prostym. Zatoczył się na pobliski mur, rozbijając sobie głowę. Stał tam, oparty o ścianę, i patrzył na mnie błędnym wzrokiem. Dopiero teraz zorientowałem się, że jest to typ faceta, którego nie powinno się zaczepiać. Skończyłem więc rozmowę telefoniczną i szybko oddaliłem się.

Nasz sprzęt wreszcie przyjechał i przez moment byłem szczęśliwy. Nie będzie już więcej irytujących telefonów i wrednych konfrontacji przed budką telefoniczną w dokach. Po załadowaniu i przetestowaniu wszystkiego, wypłynęliśmy z Aberdeen i skierowaliśmy się na południe w stronę St. Abb's Head, osiem mil dalej. Wiał wiatr, chmury były wysoko, a niebo miało kolor cyny. Popłynęliśmy okrężną drogą do miejsca, w którym znajdował się HMS „Pathfinder”, i spędziliśmy cztery godziny szukając „U-12”, niemieckiej łodzi podwodnej zatopionej przez HMS „Ariel” w 1915 roku. Brytyjski sonar nie mógł jej odnaleźć w 1977 roku, ale my mieliśmy dobry odczyt łodzi — o dwie mile od miejsca, w którym umieszczaly ją mapy admiralicji. Odczyt ukazywał łódź w pozycji pionowej, z pięknym cieniem zaznaczającym jej kiosk.

Uważaliśmy to za dobry znak, zaczęliśmy więc poszukiwania zgodnie z wy rysowaną przeze mnie siatką badań akwenów wokół St. Abb's Head. Jimmy naniósł moja siatkę na mapę nawigacyjną Lorana. Morze było wzburzone i biedny Bili ledwo sobie radził z odczytywaniem sonaru. Połknął dziesięć różnych rodzajów pigułek, żeby zapobiec chorobie morskiej. Jego mdłości były jednak silniejsze niż wszelkie lekarstwa świata. Zawsze uważałem, że mógłby zbić fortunę, wynajmując się jako królik doświadczalny w firmach farmaceutycznych!

Ustawiliśmy sonar tak, aby kontrolował pas szerokości tysiąca metrów, i zaczęliśmy penetrować okolice późnym popołudniem, pływając na północ i południe. Dno morza było gładkie i płaskie, miejscami tylko lekko pofałdowane. Nie widzieliśmy też żadnych rupieci ani odpadów. Tak mijała godzina za godziną. Collin przygotował obiad w kuchni. Bili oczywiście nie był głodny.



O ósmej dwadzieścia następnego ranka, Jimmy oznajmił:

— Właśnie minąłem jakieś wzniesienie na dnie.

Ponieważ głębokościomierz wskazywał obiekt dokładnie pod kadłubem, podczas gdy czujnik sonaru płynął na holu pięćdziesiąt jardów za rufą, zgromadziliśmy się wszyscy wokół aparatury notującej, czekając aż ukaże się nam ten dziwny przedmiot. Oglądanie, jak na papierze pojawiają się powoli czerwono-brązowe linie, wywołuje jakby trans hipnotyczny. Nadzieja i przyjemność oczekiwania nie gaśnie nigdy.

Obraz leżącego na dnie przedmiotu — niewątpliwie dzieło rąk ludzkich — powoli ukazywał się na krawędzi tysięczmetrowego pasa. Odczyt był mały i niewyraźny, ale był. Zawróciliśmy więc w stronę podwodnego obiektu, nastawiając tym razem sonar na pas dwustumetrowy, po czym otrzymaliśmy obraz bardzo zniszczonego, przełamane na trzy części okrętu. Rufa była jedyną częścią wraku, którą można było dokładnie odróżnić

Zrobiliśmy jeszcze pięć odczytów i przy szóstym odkryliśmy leżące obok wraku małe działo okrętowe. Następnie próbowaliśmy spuścić pod wodę kamerę, żeby uzyskać obraz, ale prąd był tak silny i fale o wysokości siedmiu stóp rzucały nami tak niemiłosiernie, że film pokazywał tylko kilka zamazanych obrazów poszczerbionego wraku. Kiedy o tym myślę teraz, wydaje mi się, że mogliśmy wówczas łatwo stracić kamerę.

Zgodnie z zasadami odkryć archeologicznych, nasze rozpoznanie nie było pozytywne, w tym sensie, że nie odkryliśmy tabliczki z napisem: „to jest »Pathfinder«". Ale wymiary zmierzone na odczycie sonaru były bliskie wymiarom „Pathfindera". Kolejnym dowodem było uchwycone przez kamerę małe działo okrętowe. A poza tym w promieniu dziesięciu mil kwadratowych nie znajdował się żaden inny wrak.

Kiedy posłaliśmy do admiralicji wiadomość o naszym odkryciu, byli zachwyceni, że mogą skorygować swoje mapy i nanieść dokładne dane dotyczące miejsca spoczynku wraku; dotychczas opierali się tylko na domniemaniach. Rdzewiejące szczątki HMS „Pathfindera" leżą samotne i zapomniane na głębokości stu pięćdziesięciu pięciu stóp pod białymi bałwanami morskimi, trzydzieści mil od St. Abb's Head, w miejscu o parametrach 56 07 21 przez 02 09 15. Niestety prądy w tym miejscu są bardzo silne, a nurkowanie jest ryzykowne.

Nadszedł teraz czas na odkrycie okrytego hańbą mordercy „Lusitanii".

Modlitwy Billa zostały wysłuchane. Na czas podróży przez Morze Północne do Thyborn, małego portu rybackiego na Półwyspie Jutlandzkim w Danii, morze zrobiło się gładkie jak szkło. Po drodze szukaliśmy wielu okrętów zatopionych w 1915 roku, podczas wielkiej bitwy morskiej koło Jutlandii. Już po trzech próbach odczytaliśmy położenie HMS „Hawke'a", brytyjskiego krążownika, storpedowanego przez „U-9". Znaleźliśmy go bardzo blisko miejsca, w którym umieszczały go mapy rybackie i mapy Admiralicji. Odczyt „Hawke'a" był bardzo wyraźny, co się rzadko zdarza, a jego wrak wart był jeszcze sporo pieniędzy. Jego kadłub jest prawie cały, a nadbudówka zniszczona tylko po jednej stronie.

Płynąc dalej, szukaliśmy wraków HMS „Defence" i HMS „Warrior", ciężkich krążowników brytyjskich, i niemieckiego lekkiego krążownika „Wiesbaden". Dwóch pierwszych nie znaleźliśmy. W okolicy pięciu mil od miejsca, w którym miały się znajdować, nie było nic, co przypominałoby wrak. Odkryliśmy spory obiekt mniej więcej tam, gdzie powinien znajdować się „Wiesbaden". ale nie mogliśmy się do niego zbliżyć, ponieważ wszędzie wokół rozciągnięte były sieci rybackie. Nazywa się to połowem na przynętę. Duńscy rybacy odkryli, że ryby mają tendencje do zbierania się wokół wraków okrętów i wzniesień geologicznych. Opuszczają więc sieci wokół wystających obiektów, zostawiają je

na parę dni, a następnie wyciągają w nadziei, że będą pełne ryb.

Po obiedzie przygotowanym przez Collina, który zawsze podawał gotowane kartofle, piliśmy zazwyczaj z Jimmym szkocką, podczas gdy Bili oglądał filmy na wideo. Jednym z nich był chyba najnudniejszy film, jaki kiedykolwiek zrobiono, według opowiadania Kiplinga pod tytułem Kim, z Peter O'Toolern w roli głównej. Pewien stary hinduski żebrak wędruje przez Indie przez czterdzieści lat w poszukiwaniu jakiejś rzeki. W Indiach jest mnóstwo rzek. Stwierdziliśmy, że ów żebrak był stanowczo zbyt wybredny.

Brytyjczycy mają nadal duży sentyment do straconego imperium w Indiach. Bili i ja zasnąłiśmy, ale Szkoci uważali, że film jest niezwykle interesujący. Z kolei naszym ulubionym filmem podczas podróży przez Morze Północne był „Creepshow”, według Stephen Kinga. Oni natomiast uważali, że jest odrażający. Inne kultury, inny gust filmowy.

Zaledwie dopłynęliśmy do Thyboronu, na morzu pojawiły się fale. Mogliśmy tylko bezsilnie narzekać i czekać na lepszą pogodę. Poszliśmy z Billem do miejscowego banku, żeby wymienić kilka czeków podróżnych na korony duńskie. Kiedy staliśmy przy okienku, czuliśmy, jakby cały bank kołysał się. Taka jest właśnie reakcja błędniaka po zbyt wielu dniach spędzonych na morzu. Twój zmysł równowagi potrzebuje kilku dni, żeby przystosować się do podłoża, które się nie kołysze.

Często zastanawiałem się, kto i po co chce mieszkać w Thyboron. Miasto jest ładne i malownicze, ludzie grzeczni i przyjacielscy, ale przez jedenaście miesięcy w roku wieją tak silne wiatry, że wszystkie drzewa w okolicy rosną poziomo. Mimo że był czerwiec i świeciło słońce, chłód przypominał mi pobyt na stokach narciarskich w styczniu w Telluride, w Kolorado.

Czekając wraz z Billem na uspokojenie się morza, konferowaliśmy z miejscowymi rybakami i piliśmy piwo z miejskimi urzędnikami. Naszym ulubionym sposobem spędzania czasu stało się siedzenie na plaży i gapienie się na wspaniałe skandynawskie blondynki, które tylko w majtkach opalały się na słońcu. Mógłbyś pomyśleć, że są w Acapulco, ponieważ nie miały nawet gęsiej skórki, podczas gdy my, obcokrajowcy, zawinięci byliśmy w płaszcze i swetry.

Pewnego dnia poszedłem na długi spacer wzdłuż nabrzeża i obserwowałem rybaków, którzy po powrocie do portu rozładowywali swoje połowy. Kątem oka w doku naprzeciwko zobaczyłem Billa, który kamerą wideo filmował port. W momencie kiedy skierował obiektyw w moją stronę, zacząłem podskakiwać i wygłupiać się. Byłem zbyt daleko, żeby mnie rozpoznał; Bili zresztą nawet nie zauważył mnie w wizjerze.

Później, po kolacji, włączył na wideo taśmę. Kiedy pokazał się filmowany przez Billa przeciwny dok, wskazałem na dziko podskakującą postać i powiedziałem:

— Co robi ten facet? Bili był zdziwiony.

— Nie zauważyłem tego wcześniej. Wygląda jakby dostał skurczy. Jimmy, John i Collin przyglądali się ze zdumieniem szalonym wyglądom na ekranie.

— Nie znam żadnego rybaka, który tak by się zachowywał — powiedział rzeczowo John.

— Jakie to dziwne — powiedziałem, usiłując stłumić śmiech. — Może to jest jeden z tych magików portowych, którzy tańczą za pieniądze. Collin połknął haczyk.

— Nigdy nie słyszałem o żadnych magikach portowych. Przez następne pięć minut nie ujawniałem prawdy. Wówczas dopiero Bili zrozumiał.

— Gdybym nie wiedział, że to nieprawda, powiedziałbym, że ten głupek wygląda jak Clive.

Ogólnie rzecz biorąc, czas na łądzie nie okazał się zmarnowany. Spotkałem się z duńskim nurkiem — archeologiem Gertem Normannem Andersenem, który włożył dużo wysiłku w poszukiwania okrętów zaginionych wzdłuż wybrzeży Jutlandii. Jego inwestycje w prace poszukiwawcze były jeszcze mniejsze od moich. Jedyнным instrumentem badawczym, jaki miał, był hak, który razem ze współnikiem tam i z powrotem przeciągali po dnie wzdłuż brzegu. Między spokojnym Duńczykiem a zwariowanym Amerykaninem został zawarty układ. Jeśli pomożemy mu w odszukaniu kilku wraków, które chciał odnaleźć, udostępni nam swoje odkrycia, abyśmy mogli dotrzeć do „U-20”. Jak się później okazało, układ był korzystny dla obu stron.

Pogoda była nadal paskudna. Mimo to popłynęliśmy z Andersenem i jego współnikiem na południe, w stronę miejsca, gdzie sześćdziesiąt osiem lat temu „U-20” osiadła na mieliźnie. Fale wznosiły się na wysokość sześciu stóp, ale „Arvor” odpychał je od siebie, jakby odbywał rejs po Tamizie. Jego stabilizatory ograniczały do minimum podnoszenie i kołysanie łodzi na falach. Nie zdążyliśmy odplłynąć mili od Thyboronu, a biedny Bili Shea zrobił się popielaty i uciekł do swojej kajuty. Zobaczyliśmy go dopiero wieczorem, po dotarciu do portu.

Można wątpić, czy Dania będzie jeszcze istnieć za dwa tysiące lat. Erozja brzegu następuje tu w przerażającym tempie. Betonowe bunkry i stanowiska armatnie, które Niemcy zbudowali podczas drugiej wojny, żeby odeprzeć inwazję, są już sto jardów od brzegu i stoją zanurzone dziesięć stóp w wodzie. Erozja jest błogosławieństwem dla archeologów i łowców wraków. Setki statków, które przez ostatnie pięćset lat osiadły na mieliźnie wzdłuż Jutlandii i były zakopane w piachu, leżą teraz odkryte w wodzie.

Zacumowaliśmy niedaleko plaży Yielby. Miejsce nie było trudne do identyfikacji, ponieważ starsi mieszkańcy pamiętali, że wieża obserwacyjna „U-20” wystawała z wody w pewnej odległości od plaży. Wiele osób opowiadało, jak stali i patrzyli, kiedy ją wysadzano w powietrze. Wystarczyło kilka ruchów sonarem i już mieliśmy swój cel. Duńscy nurkowie wyskoczyli za burtę i szybko wrócili. Znaleźli wrak, ale wzburzone morze podnosiło piasek na dnie i widoczność była ograniczona do jednej lub dwóch stóp. Około pierwszej po południu wiatr ustał i morze uspokoiło się na tyle, że widoczność zwiększyła się do pięciu stóp. Wszyscy zanurkowali i przeszukiwali wrak. Andersen zrobił świetny szkic, ukazujący obecny stan łodzi.

„U-20” leży teraz, na głębokości siedemnastu stóp, prawie czterysta jardów od brzegu. Kiedy morze jest spokojne, łatwo tam dotrzeć. Widoczna jest dolna część kadłuba. Wieża i rozmaite kawałki złomu leżą porzucane w piachu. Silniki Diesla nadal są na swoich miejscach, a duńscy nurkowie znaleźli śrubę napędową z mosiężną plakietką, na której była data i dane stoczni, która zbudowała „U-20”.

Chciałem zanurkować i zabrać z wraku przedmioty, które mogłyby być wystawione w muzeach marynistycznych w Stanach Zjednoczonych, ale archeolog Andersen i rząd duński nie wyrazili na to zgody. Wróciłem więc tylko z odczytami z sonaru i rysunkami wykonanymi przez nurków.

Zniszczony korpus „U-20” ma dużo większe znaczenie dla Niemiec, Anglii i Stanów Zjednoczonych niż dla Danii. Jestem pewien, że jeśli ktoś poświęciłby trochę czasu i wysiłku, żeby postarać się o pozwolenie na prowadzenie badań i prac renowacyjnych, Dania przyznałaby je.

Mam również nadzieję, że kraj doceni ogromny wkład, jaki Gert Normann Andersen

wraz z współpracownikami wnieśli do duńskiej archeologii podwodnej. Bez jego hartu ducha, „U-20” pozostałaby nadal nie odkryta. W mojej książce pamiętam o wszystkich jego zasługach, a pracę z nim uważam za przywilej.

Nadeszła teraz kolej na mój rewanż. Przeszukując wybrzeże między „U-20” a Thyboron, umiejscowiliśmy wiele wraków, które potem Duńczycy zbadali i zidentyfikowali. Dwa z nich miały znaczenie historyczne: szwedzki parowiec królewski „Odin”, który osiadł na mieliźnie w 1836 roku, i „Alexan-der Newski”, rosyjska fregata parowa, która w 1874 roku także osiadła na mieliźnie razem z koronowanym księciem na pokładzie. Zgodnie z zapiskami, wszyscy, którzy znajdowali się na obu statkach, zostali uratowani, łącznie z księciem.

Wróciliśmy do Thyboronu i przy kilku kuflach dobrego duńskiego piwa pożegnaliśmy się z Duńczykami. Następnego ranka stwierdziliśmy, że przy burcie „Arvora” przycumowana jest duża łódź żaglowa. Jest to stary zwyczaj w portach jachtowych. Kiedy braknie wolnych miejsc przy nabrzeżu, nowy przybysz prosi kogoś z cumujących tu wcześniej o prawo ustawienia się przy jego burcie i przechodzenia po pokładzie na przystań. Z reguły udziela się zgody na taką prośbę.

Na czym więc polegał problem? Na tym, że w naszym przypadku takiej prośby w ogóle nie było.

Jimmy Flett, miły džentelmen, nie powiedział nic i grzecznie pozwolił ludziom z jachtu przechodzić po naszej łodzi. Ich załoga składała się z dwóch par małżeńskich — rdzennych Niemców. Przyglądali się naszej mieszanej załodze i paplali w swoim gardłowym języku, który drażni słuch. Mój ojciec usiłował uczyć mnie niemieckiego, ale łatwiejsze byłoby chyba skonstruowanie bomby atomowej w łazience. Nigdy po przyjeździe do Ameryki nie używał tego języka. Jedyne słowa, które zostały mi w pamięci, były nieparlamentarne i mało użyteczne w konwersacji.

Po całych dniach i nocach słuchali jakiegoś szalonego kapuścianego rock and roilla, z głośnikami nastawionymi na poziomie między uderzeniem pioruna a wybuchem nuklearnym. Kobiety miały na sobie zwyczajne kostiumy kąpielowe w kwiaty, ale za to mężczyźni nosili zamiast slipów tylko symboliczne paski materiału, wystawiając na publiczny widok swe włosy łonowe. Nasza załoga, składająca się z konserwatywnych Szkotów, nie była tym zachwycona. Wyglądało na to, że Niemcy usłyszą dźwięk bojowych kobz.

Doszedłem do wniosku, że moim obowiązkiem jest zapobiec kolejnej bitwie o Jutlandię. Posłużyłem się muzyką. Kiedy Niemcy wyskoczyli ze swoim rock and roilem, ja włączyłem kasety z dixielandem. To była gra do jednej bramki. Bili Shea jest szefem departamentu wideo w Brandeis University. Włączył głośniki z taką liczbą decybeli, że o świetle jacht niemiecki wycofał się do innej części portu. Życie znów wydawało się przyjemne.

Z punktu widzenia technologii poszukiwań podwodnych, wraki z pierwszej wojny światowej nie są trudne do odnalezienia. Jestem chyba pierwszy, który przyznaje się, że nasze dokonania miały niewielkie znaczenie archeologiczne. Ale zostały docenione przez rybaków z czterech krajów. Przekazaliśmy ich agencjom rządowym kopie wszystkich naszych dokumentów, dotyczących miejsc, w których znajdują się wraki, co mogło znacznie ułatwić zakładanie wokół nich sieci-pułapek. Ten wspaniałomyślny i dobroczynny uczynek spowodował jedno z najbardziej męczących przeżyć naszej podróży.

Duńscy rybacy to fascynujący faceci. Mieszkają w zwykłych budowanych z czerwonej cegły domach, ze zwyczajnymi stromymi dachami. W domach mają wspaniałe żony — blondynki, które utrzymują mieszkania w nieskazitelnej czystości, oraz niezwykle grzeczne dzieci o blond włosach. Posiadają również nowoczesne łodzie rybackie wyposażone w takie

urządzenia, które zrobiłyby wrażenie na załodze statku kosmicznego. Muszą potwornie dużo w nie inwestować. Nie widziałem łodzi, która kosztowałaby mniej niż milion dolarów.

Rybak nazwiskiem Poul Svenstrop uprzejmie zgodził się zawieźć mnie i Jimmy'ego Fletta to portu w Ringkobing, gdzie miał swoją łódź i sonar wykrywający ryby. Chcieliśmy porównać nasze ustalenia położenia wraków z jego mapami. Czterdziestopięciomilowa podróż do Ringkobing była przyjemnością. Svenstrop,, który mówił świetnie po angielsku, opowiadał Jimmowi morskie historie, a ze mną rozmawiał o książkach. Odkryłem, że każdy szanujący się Duńczyk pisze opowiadania i poezje. Wydaje się, że jest to narodowy sposób spędzania czasu w okresie ponurej zimy.

Po wejściu na jego łódź, która w porównaniu z małymi trawlerami, pływającymi wzdłuż Wschodniego i Zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych, okazała się pływającą fabryką, rozpoczęliśmy porównywanie naszej pracy. Pokazałem mu dwa miejsca, których on i jego znajomi rybacy nie zdołali odkryć, oraz potwierdziłem zgodność pozostałych, on zaś pokazał mi trzy inne, które ja przegapiłem. Interesował mnie bardzo środek kanału na Morzu Północnym, pomiędzy Ringkobing i Hull w Anglii. Pokazałem mu miejsce, w którym jak sądziłem leży „U-21”. Svenstrop wiedział o dwóch wrakach, znajdujących się w tej okolicy, ale nie wiedział nic o ich wielkości i budowie. Powiedział tylko, że żaden nie wydaje się duży.

Jak większość rybaków, Svenstrop nie był zainteresowany historią marynistyczną. Potrafił wskazać pozycję wraku, którą ustalił za pomocą swego egzotycznego wykrywacza, ale nie potrafiłby podać nazwy, sposobu konstrukcji lub daty jego zatonięcia. Po prostu absolutnie go to nie obchodziło.

Piekło zaczęło się w drodze powrotnej do Thyboronu. Svenstrop wyobraził sobie, że jest kierowcą wyścigowym, który spędził całe życie na torze Formuły I. Przycisnął prawie do deski pedał gazu w swoim volvo-kombi, nie zauważając że urwanie chmury zmniejszyło widoczność do około stu stóp.

Mimo że nigdy nie byłem właścicielem volva, doceniam jego stabilność i dobre trzymanie się szosy, ale za lekką przesadę uważam jazdę z szybkością osiemdziesięciu pięciu mil na godzinę w potokach deszczu, brukowaną drogą bez namalowanych linii, gdzie mieści się tylko jeden samochód i nie ma miejsca dla nadjeżdżających z przeciwka, dziur jest więcej niż na przeddeptanym polu minowym, a środkiem spacerują krowy.

Jimmy Flett, który doświadczył wszelkich niebezpieczeństw ze strony morza i Niemców, siedział na przednim siedzeniu sztywny, jak rzeźba z brązu. Ja leżałem przerażony z tyłu, trzymając się jedną ręką uchwytu drzwi, dziękując Bogu, że moje ubezpieczenie jest zapłacone, a moje mienie w rękach dobrego adwokata.

Wzdłuż drogi nie było ogrodzenia, a krowy zachowywały się, jakby miały pierwszeństwo. Być może były to tylko fantomy krów, bo przysiągłbym, że przejeżdżaliśmy przez nie na wylot. Kiedy przed szybą ukazywała się dorodna krasula, Svenstrop naciskał tylko klakson i nawet o cal nie zbaczał. Zawsze słyszałem, że klaksonem można przestraszyć kurę, ale chyba nie krowę. Kiedy dotarliśmy wreszcie do Thyboron, moje włosy były białe. Jimmy skierował się prosto do kuchni po swoją ulubioną butelkę szkockiej.

Założę się, że tego dnia farmerzy jutlandzcy mieli pełne skopki kwaśnego mleka.

Pogoda poprawiła się trochę i skierowaliśmy się na Morze Północne w poszukiwaniu okrętów wojennych, które w 1915 roku zatoniły podczas wielkiej bitwy morskiej o Jutlandię, pomiędzy brytyjską marynarką królewską, a niemiecką marynarką cesarską. Naszym

pierwszym celem był brytyjski krążownik HMS „Invincible”. Jak wcześniej wspominałem, przepłynęliśmy nad pozycjami zaznaczonymi na mapach admiralicji i szczątki tego wielkiego okrętu znaleźliśmy prawie o milę od miejsca, w którym powinny się znajdować. W następnej kolejności znaleźliśmy dwa niemieckie niszczyciele i HMS „Defense” — brytyjski krążownik, zniszczony przez torpedę, która trafiła w magazyn z prochem i rozerwała dół kadłuba. Zginęła wówczas prawie cała, licząca tysiąc osób załoga. Odnalezienie potężnego, do połowy przykrytego szlamem kadłuba, zajęło trzydzieści sześć godzin.

Następną fazą naszego przedsięwzięcia było przepłynięcie przez Morze Północne do portu rybackiego w Bridlington na wybrzeżu Yorkshire, gdzie mieliśmy się spotkać z prezydentem NUMY Wayne Gronaquistem. Chciałem wówczas podjąć krótką, trzecią próbę odszukania „Bonhomme'a Richarda” Johna Paula Jonesa. Po drodze zoczyliśmy trochę z trasy, żeby ustalić w przybliżeniu miejsce, w którym Otto Hersing zatopił swoją ukochaną „U-21”. Wyrysowałem siatki badawcze o powierzchni dziewięciu mil kwadratowych i nałożyłem je na mapy Jimmy'ego.

Nadszedł w końcu czas pożegnania się z gościnnością duńskich przyjaciół i kwitnącą metropolią Thyboron. Z proporcem królewskiego Yachtklubu na dziobie i flagą NUMY, powiewającą na maszcie, wypływaliśmy z portu wzdłuż falochronów, bucząc powietrzną syreną.

Muszę tutaj wspomnieć, że NUMA rzeczywiście ma swoją banderę. Nic szczególnego, po prostu napis EUREKA, a w tle czerwone, białe i niebieskie pasy. Flaga powiewała podczas wszystkich naszych wypraw od 1978 roku i jest już trochę wyblakła.

. Po dwóch godzinach od wypłynięcia z Thyboronu trafiliśmy na gwałtowny wiatr o sile ośmiu stopni, który w ciągu kilku sekund zamienił morze w pieniający się kocioł. Fale były wysokie na dwanaście metrów. Nie przypominam sobie gorszej przeprawy w morskich bałwanach. Meble, nakrycie stołu i różnego rodzaju przedmioty rzucały się jak piłki w głównej kabinie. Moja kajuta na dolnym pokładzie wyglądała jak po wybuchu bomby.

Niewiele przeżyć może równać się z pozostawaniem w kabinie sternika na łodzi o długości sześćdziesięciu czterech stóp, kiedy dziób zanurza się w rynnę wodną, a ty patrzysz na grzebień kolejnej nadchodzącej fali, która wznosi się przed tobą na piętnaście stóp w górę, a potem ściana zielonej wody spada, rozbryzgując wokół białą pianę, i zalewa łódź.

Najdziwniejsza jest niezmordowana praca wycieraczek, które przez długie okresy, kiedy cała łódź znajduje się pod wodą, zapewniają widoczność.

Nie czułem strachu przed tym, czym Morze Północne może nas zaskoczyć. Wiedząc, że załoga Szkotów potrafi przetrwać dużo gorszą pogodę, a „Arvor UI” jest jak z betonu, czułem się jak żaba pod wodospadem. Powstrzymałem się nawet od narzekania na zadrapania, które były wynikiem ciągłego obijania się o twarde przedmioty.

Być może wydaje się to dziwne, ale bawiło mnie to wszystko. Kiedyś Jane Pauley zapytała mnie podczas „Today Show”, czy w poprzednim życiu nie byłem przypadkiem kapitanem. Odpowiedziałem: „Ja też tak myślę”. Być może odziedziczyłem geny po moim przodku Rogerze Hunnewellu, rybaku, który w połowie siedemnastego wieku zaginął na morzu niedaleko Nowego Jorku.

Collin nie mógł gotować, ale zaofiarował mi kanapkę z rostbefem, którą przyjąłem z wdzięcznością. Następnie przywiązałem się do krzesła i szybko zasnąłem.

Choć nie wydaje się to logiczne, kołysanie się na łodzi podczas sztormu działają

narkotyk. Stajesz się nieprawdopodobnie śpiący i zapadasz w głęboki sen, a twoja głowa kiwa się na boki jak u szmacianej lalki. Na szczęście nigdy nie cierpiałem na chorobę morską. Mimo to, pierwszego dnia na pokładzie mam zwyczaj zażywania kilku odpowiednich pigułek. Po jednym dniu na morzu mój organizm przyzwyczaja się i nie muszę już karmić się lekarstwami. Podczas tamtej podróży byłem blisko choroby, ale bardziej z powodu unoszącego się w kabinach zapachu spalin silnikowych (ze względów bezpieczeństwa zamknęliśmy wszędzie luki), niż z powodu kołysania.

Kiedy dotarliśmy do miejsca, w którym ostatnio stwierdzono obecność „U-21”, wiatr i morze uspokoiły się częściowo. Nie były to idealne warunki dla poszukiwań, ale przebyłem zbyt długą drogę, żeby zrezygnować z prób. Bili nadal leżał złamany chorobą morską, ale Jimmy Flett był w dobrej formie i nie wahał się podjąć poszukiwań. Wyrzuciliśmy za burtę nasz sonar i rozpoczęliśmy pracę we wrednym, okrutnym morzu.

Po sześciu godzinach kołysania, znaleźliśmy wrak, który ładząco przypominał mały frachtowiec, ale ani trochę łódź podwodną. W bibliotece „Arvora”, znalazłem kasetę z utworami Franza Liszta i wsłuchiwałem się w mocne brzmienie Rapsodii Węgierskiej Numer 2, podczas gdy łódź posuwała się w zawrotnym tempie pięciu węzłów.

Krzesło, na którym siedziałem przed aparaturą rejestracyjną sonaru, nie było przymocowane do pokładu. Jimmy odwrócił się w moją stronę, mówiąc, że skończyliśmy już badania wzdłuż jednej linii i zaczniemy wzdłuż następnej. W tym momencie w burtę uderzyła wielka fala. Moje krzesło wywróciło się i fiknąłem kozła, znikając z pola widzenia Jimmy'ego, który wezwał na pomoc Johna.

Trzymając się relingu dla zachowania równowagi, John przyglądał mi się, kiedy leżałem na pokładzie.

— Czy uderzyłeś się w głowę? — zapytał, patrząc mi podejrzliwie w oczy.

— Nie — odpowiedziałem, ale zawsze zezuję, gdy jestem zestresowany.

Po dwóch minutach masowania kolejnych czterech lub pięciu siniaków, zabrałem się do pracy. Wróciwszy do sonaru, stwierdziłem, że podczas gdy leżałem powalony na plecy, daleko na prawo od, naszej burty, jako mała plamka, pojawiła się „U-21”. Jimmy próbował jeszcze cztery razy odczytać położenie wraku. Opuszczanie kamery we wrogie, odmawiające współpracy z nami morze, było zajęciem bezsensownym. Sonar wskazał przybliżone położenie i zarys łodzi podwodnej.

Ustaliliśmy jej pozycję na 54°14'30" N i 04°02'50" E.

Odkryliśmy jedyne dwa okręty na obszarze, który Svenstrop oznaczył na swoich prywatnych mapach. W promieniu dwudziestu mil nie ma na mapach żadnych innych wraków. U-Boot znajduje się trochę mniej niż milę na wschód od ustaleń Admiralicji Niemców i Duńczyków. To było małe odkrycie, ale duża satysfakcja.

W niecały miesiąc zrobiliśmy całkiem sporo, nadal jednak mieliśmy jeszcze do dyspozycji trzy tygodnie. Przed nami był Cherbourg we Francji i poszukiwania słynnego korsarza Konfederacji „Alabama” oraz belgijskiego transportowca „Leopoldville”.

## **CZĘŚĆ IX**

### **TRANSPORTOWIEC WOJENNY „LEOPOLDVILLE”**

#### **1.**

#### **Cicha noc, śmiertelna noc wieczór wigilijny, 1944**

23 grudnia, w angielskim porcie Southampton, wiał chłodny wiatr i sypał lekki śnieg. Na przystani trzydziestej ósmej było tak ciasno, jak na stadionie piłkarskim przed meczem mistrzostw świata. Kręcąc się w miejscu zbiórki, ponad dwa tysiące żołnierzy z 66. Dywizji Piechoty, znanej jako „Czarne Pantery”, czekało, żeby wejść na pokład transportowca „Leopoldville”. Zachowywali się, jakby pogrążeni byli w letargu. Minęło sześć miesięcy od D-day i druga wojna światowa miała się ku końcowi; tak przynajmniej wszyscy myśleli. Żołnierze szykujący się do wejścia na statek sądzili, że przypadnie im jedynie niewdzięczna robota, polegająca na rozprawieniu się z resztkami oporu niemieckiego. Uważali, że na wojnie, która widziała już wielu wielkich bohaterów, nie będą już mieli szansy zademonstrowania swojej odwagi.

Rozeszły się plotki, że armia niemiecka przygotowuje kontratak, ale niewielu w to wierzyło. Nikt zresztą nie znał żadnych szczegółów. Niektórzy mówili, że słaby niemiecki opór został już dawno przełamany przez Pattona. Przychodziły wiadomości, nie wiadomo skąd, że Niemcy są już pokonani. Że to łabędzi śpiew Niemców, którzy lada chwila skapitulują. Trudno było o większe nieporozumienie. Żołnierze, wchodzący po trapach na statek, nigdy nie uwierzyliby, gdyby im w tym momencie powiedziano, że wkrótce stoczą śmiertelny bój w Lasku Ardeńskim — bój, w którym Niemcy zdziesiątkują oddziały amerykańskie.

Jeszcze jedną przyczyną złego samopoczucia żołnierzy była ich niespodziewana dyslokacja. 66. Dywizja została niedawno zakwaterowana w pobliżu Dorchester. Mając niewiele do roboty i żadnych rozkazów, wszyscy cieszyli się na myśl o spędzeniu przyjemnych świąt w ciepłych barakach. W pobliskim miasteczku kupiono prezenty, które miały zostać rozdane znajomym lub wysłane do domu. Kucharze kompanii starannie zaplanowali indyka z przybraniem, suto polewanego galonami piwa i dawnym, brytyjskim napojem, zwanym miodem. Zaproszono już wiele miejscowych dziewczyn, ale obietnice dobrej zabawy rozwiały się, kiedy przyszły rozkazy wyruszenia pociągami do Southampton. „Czarne Pantery” miały tam załadować się na pokład wynajętego przez marynarkę brytyjską belgijskiego transportowca.

Wyrwani tuż przed świętami ze swoich przytulnych kwater, żołnierze 66-tej stali teraz w mroźnym powietrzu, podczas gdy podejmowano pospieszne decyzje, dotyczące ich rozmieszczenia na okrętach: dwa tysiące dwustu trzydziestu pięciu ludzi miało wejść na pokład „Leopoldville'a”. a reszta dywizji na pokład HMT „Cheshire”, brytyjskiego transportowca, który był nowszy i w lepszym stanie niż belgijski liniowiec. Ciężarówki i ciężkie wyposażenie zostały załadowane na specjalne jednostki desantowe, które miały je przewieźć przez kanał La Manche do Cherbourga.



Wcześniej tego popołudnia na pokład „Leopoldville'a" zaokrętowano dwa tysiące spadochroniarzy, po czym kazano im opuścić statek, ponieważ „nastąpiła pomyłka". Nie podano żadnej przyczyny zamieszania. Znając armię, większość na pewno wzruszyła ramionami i nie zależało im, żeby dowiedzieć się, o co w tym wszystkim chodzi. Był to znak, którego nikt jednak nie pojął.

Spadochroniarze dopiero później dowiedzieli się, jak wielkie mieli szczęście.

66. Dywizja była wreszcie gotowa do zaokrętowania; rozpoczęło się ono dwie godziny po północy dwudziestego czwartego i zakończyło o ósmej rano. Wchodzący na pokład „Leopoldville'a" żołnierze na rękawach zimowych, oliwkowych płaszczy mieli z dumą noszone naszywki, przedstawiające warczącą czarną panterę. Ale na statku nadal panował chaos. Z powodu bałaganu z jednostkami spadochroniarzy — żołnierzom z 66-stej nie wyznaczono z góry koi. Rozmieszczano ich pospiesznie dopiero po wejściu na statek. Porozdzielano jednostki, przyjaciół i kolegów, oddzielono drużyny od ich kompanii.

To zamieszanie było kolejną zapowiedzią tragedii.

Robert Hesse, sierżant plutonu broni ciężkiej, z kompanii D, 264 Pułku, posłuszenie wykonał rozkaz, kierujący go wraz z kolegami przez otwarty luk do pomieszczeń ładowni, które zostały przystosowane do przewozu wielkiej liczby ludzi. W każdej ładowni zbudowano siedem prymitywnych drewnianych pokładów; na każdym z nich pod niskim sufitem stłoczono czteropiętrowe koje. Żołnierze tłoczyli się w słabo oświetlonych stalowych norach, jak pasażerowie nowojorskiego metra w godzinach szczytu. Wentylacja pozostawiała wiele do życzenia. Powietrze szybko stało się gorące i nieświeże. Atmosferę zagęszczał unoszący się odór potu.

Dwudziestoletni Hesse z Roselle, w stanie Nowy Jork, z ulgą położył plecak, worek i karabin na zatłoczonym pokładzie, po czym zdjął hełm.

— Więc to będzie mój dom w czasie świąt — wymamrotał sam do siebie.

Kapitan Charles Limbor przyglądał się przez okno kabiny sterowniczej ludziom wspinającym się po trapach w przenikliwym zimnie. Obserwował bałagan w milczeniu. Choroba krążenia powodowała dotkliwy ból nóg, przestępował więc z jednej na drugą, usiłując znaleźć wygodną i najmniej uciążliwą pozycję. Urodził się i wychował w Belgii i od prawie dwudziestu pięciu lat pracował dla linii belgijskich. Miał sześć stóp wzrostu i naturalnie ciemną karnację — rzecz dość niezwykła dla Flamandów. Zastanawiał się często, czy nie odziedziczył genów po jakimś zapomnianym przodku z belgijskiego Kongo w Afryce. Jego włosy były siwe, srebrne na skroniach, oczy zaś brązowe. W wieku czterdziestu sześciu lat był cichym, zamkniętym w sobie człowiekiem. Oficerowie, którzy z nim pływali, twierdzili, że trudno nawiązać z nim kontakt, ale wszyscy uważali, że jest kompetentnym marynarzem.

Dwadzieścia cztery godziny później postępowanie kapitana zupełnie nie zgadzało się z jego osobowością.

Przeczytał raport operatora radiowego, po czym zwrócił się do pierwszego oficera Roberta de Pierponta:

— Będzie nam towarzyszył brytyjski transportowiec „Cheshire" i flotylla amerykańskich jednostek desantowych.

— A nasza eskorta? — zapytał de Pierpont.

— Jeden niszczyciel francuski i dwa niszczyciele brytyjskie.

—— Zapewne zawiadomili Niemców, że nie wpłyniemy na ich tereny.

— Od czasu D-day nie było śladu Luftwaffe — powiedział Limbor ziewając. — A najbliższe łodzie torpedowe są o dwieście mil stąd.

— Ale U-Booty mogą nadal się na nas czaić — powiedział de Pierpont. Limbor wzruszył obojętnie ramionami.

— Nie przy takiej liczbie okrętów alianckich, pilnujących Kanału i samolotów na niebie. Większość U-Bootów jest na Atlantyku: gonią za konwojami. Wątpię, czy choć jedna łódź znajduje się na tych wodach.

Mimo że osiem miesięcy przed wejściem amerykańskich jednostek na pokład „Leopoldville” został kompletnie odremontowany, wyglądał staro, był brudny i zniszczony. Zbudowała go w 1929 roku w Hoboken w stanie New Jersey firma John Cockerill & Sons. Później oddany został do użytku belgijskim Królewskim Liniom Lloyd. Jako transportowiec przewoził towary i pasażerów z belgijskiego Konga i innych portów afrykańskich do macierzystego portu w Antwerpii, w Belgii. Po wybuchu wojny został przerobiony w Liverpoolu na transportowiec do przewozu żołnierzy. Przez następne cztery lata zabierał głównie brytyjskie jednostki do Afryki Północnej. Po inwazji na Francję podróż z Anglii na plażę Normandii odbył dwadzieścia cztery razy, przewożąc pięćdziesiąt trzy tysiące żołnierzy. Do czasu swojej ostatniej podróży, „Leopoldville” przewiózł bezpiecznie przez groźne wody sto dwadzieścia cztery tysiące dwustu czterdziestu żołnierzy.

Leopoldville miał wyporność jedenastu tysięcy pięciuset ton, długość czterysta siedemdziesiąt dziewięć stóp i szerokość sześćdziesiąt dwie stopy. Jego silniki pozwalały mu płynąć z szybkością siedemnastu węzłów. Miał czternaście łodzi ratunkowych, które mogły pomieścić siedemset dziewięćdziesiąt siedem osób; cztery duże tratwy; sto pięćdziesiąt sześć pontonów Carleya; trzy tysiące dwieście pięćdziesiąt kamizelek ratunkowych. Uzbrojony był w dziesięć dział przeciwlotniczych Boforsa, jedno trzycalowe działo dziobowe, czterocalowe działo na rufie i jedno działo trzyfuntowe. Załoga składała się ze stu dwudziestu Belgów, dziewięćdziesięciu trzech Kongijczyków i kontyngentu brytyjskiego, liczącego trzydziestu czterech oficerów i żołnierzy, którzy obsługiwali działa oraz nadzorowali okrętowanie i zejście wojska ze statku.

Z powodu świątecznych urlopów brakowało wielu członków brytyjskiej załogi, którzy nie zdążyli przybyć na czas okrętowania statku. W rezultacie nikt nie sprawdzał listy obecności wchodzącej na pokład 66. Dywizji Panter.

Żołnierze posuwający się po trapach „Leopoldville” i „Cheshire” ustawili się w dwóch szeregach, co wyglądało, jakby z kadłubów okrętów wysuwały się macki jakichś potwornych bestii. Podczas chaotycznego załadunku kilka kompanii piechoty z 66. zostało przez pomyłkę wysłanych na pokład „Cheshire”. Oddziały medyczne dywizji odkryły, że bandaż i lekarstwa załadowane zostały na niewłaściwy okręt. Załoga, która liczyła wchodzących żołnierzy, była zdenerwowana, ponieważ listy okrętowe zostały zamienione. Dzięki szczęśliwemu zrządzeniu losu jedna z kompanii piechoty, przeciągając zbyt długo posiedzenie przy kawie i pączkach, przegapiła wezwanie na „Leopoldville'a”. Zanim odnaleźli swoją dywizję — rozkazano im wejść na „Cheshire”.

W chaosie i bałaganie zaczynał się ranek Wigilii Bożego Narodzenia.

O dziewiątej rano transport był gotowy do krótkiej drogi przez Kanał. Żołnierze jakoś

urządzili się w swoich ciasnych pomieszczeniach. Większość usiłowała spać, choć ich żołądki burczały z tęskną myślą o śniadaniu, którego jednak się nie doczekali.

„Leopoldville” odbił od przystani i wypłynął z Portu Southampton. „Cheshire” jak posłuszny pies podążał jego śladem. Obydwa okręty były w pełni załadowane. Ponad cztery i pół tysiąca żołnierzy wyruszyło tego dnia na dziesięciogodzinną przeprawę przez Kanał.

Zaraz za falochronem opuścił statek pilot portowy. Mijając sieci chroniące przed łodziami podwodnymi, transportowce wpłynęły na wody Kanału. Na wysokości Isle of Wight konwój spotkał się z eskortującymi niszczycielami. HMS „Brilliant”, „Arithony” i „Hotham”, które razem z francuską fregatą „Croix de Lorraine” ustawiły się w szyku obronnym wokół transportowców. Wszystko odbyło się rutynowo.

O czernastej „Brilliant” nadał przez radio, żeby płynąć zygzakiem. Wydaje się dziwne, że „Leopoldville”, który przekraczał Kanał tyle razy, po raz pierwszy dostał rozkaz wykonania takiego manewru. Brytyjscy strzelcy zajęli pozycje przy działach. Oficerowie przeprowadzili szybką inspekcję okrętu. Wszystko wydawało się zabezpieczone. Nie przeoczono niczego oprócz prób z łodziami ratunkowymi. Każda jednostka otrzymała rozkaz zbiórki w konkretnym miejscu na pokładzie, ale nikt nie wiedział dokładnie, w którą stronę iść. Nie rozdano kamizelek ratunkowych, choć całe ich stopy leżały w magazynie.

Pierwszy alarm ostrzegający o łodzi podwodnej pojawił się o wpół do drugiej. System ASDIC na pokładzie „Brillianta” rozpoznał pod wodą jakiś obiekt. Okręty niszczycielskie wywiesiły czarne flagi, żeby ostrzec transportowce, po czym wyrzuciły bomby głębinowe. Po piętnastu minutach odwołano alarm. Uznano go za fałszywy. Ale nie było spokoju. Po krótkim czasie znów nawiązano kontakt. Niszczyciele ponownie wysunęły się na czoło konwoju i opuściły ładunki. Nie stwierdzono jednak, czy zniszczyły jakąś łódź podwodną.

Kiedy skończył się drugi alarm, morze zaczęło się burzyć. Fale osiągały wysokość od ośmiu do dziewięciu metrów; zamknięci w żelaznych pudłach żołnierze dotkliwie to odczuwali. Wielu dostało choroby morskiej, masowo biegli ku latrynom. Inni wymiotowali tam gdzie popadnie. Kulili się na widok biegających wokół, wielkich jak koty szcurów. Belgijska załoga usiłowała nakarmić żołnierzy, ale chorzy nie mogli niczego jeść. Tylko nieliczni, ci bardziej odporni posilali się własnym prowiantem.

Powietrze wewnątrz „Leopoldville'a” szybko stało się śmierdzące, przesycone zapachem wymiotów i zepsutego jedzenia. Wszędzie unosiły się opary silników diesla. Chłodna stal kadłuba przenosiła tętnienie śrub napędowych. Większość żołnierzy siedziała na materacach lub usiłowała odpocząć w hamakach. Na płaszcze naciągali koce, żeby nie stracić ciepła. Tylko kilku było zajętych rozmową lub grało w karty.

Przez mostek kapitański „Leopoldville'a”, na który wyszła kolejna wachta, przelewały się potoki piany. Kapitan razem z nawigatorem, sternikiem i resztą załogi, znajdującej się w pomieszczeniu sterowniczym, mieli właśnie zejść ze służby. Limbor pozostał jednak na mostku, jak od czasu D-Day miał zwyczaj czynić zawsze podczas przekraczania Kanału.

Po siedmiu godzinach podróży siła wiatru przekroczyła szóstkę. Dwa tysiące dwustu trzydziestu pięciu mężczyzn na „Leopoldville'u” znajdowało się teraz dwadzieścia pięć mil na północny wschód od Cherbourga.

Ponad jedna trzecia z nich miała przed sobą mniej niż dwie godziny życia.

Mimo że podczas zimy 1944^45 Niemcy w szalonym tempie nadal budowali U-Booty, alianci zatapiali je prawie zraz po opuszczeniu doków. Oberleutnant Gerhard Meyer nie

wątpił, że jego dni są policzone. „U-486”, którą dowodził, była jedną z niewielu łodzi podwodnych czających się w kanale La Manche. Bez przerwy nękana przez hordy niszczycieli i samoloty, w ciągu dnia chowała się na dno, a wynurzała się tylko w nocy..

Budowę „U-486” ukończono dziewięć miesięcy przed fatalnym rejsem „Leopoldville'a”. Była najnowszym modelem niemieckim. Łódź, typ VII, klasa C, była wyposażona w specjalny system, który umożliwiał pozostawanie długo pod wodą — nie musiała co dzień wychodzić na powierzchnię w celu ładowania akumulatorów. System wentylował silniki — dzięki czemu mogła płynąć przez kilka dni na głębokości czterdziestu pięciu stóp.

Po długiej podróży z bazy w Norwegii, Meyer wolałby być tego wigilijnego wieczoru w każdym innym miejscu, tylko nie w zimnych wodach u wybrzeża Normandii. Była piąta czterdzieści pięć po południu, kiedy znowu spojrzął przez persyskop. Zrobiło się już ciemno, tylko na zachodzie resztki światła pozostawiały refleks na chmurach. Morze było lekko wzburzone, wiał gwałtowny wiatr.

Meyer otworzył stalowe uchwyty persyskopu i wcisnął twarz w gumową osłonę wizjera. Niebo było szare i pełne ciężkich burzowych chmur. Padał deszcz ze śniegiem, dzięki czemu nawet przez persyskop można było stwierdzić wielką siłę wiatru. Wokół persyskopu rozciągało się burzliwe morze.

Meyer obrócił dźwignię i spojrzął w stronę odległego o pięć mil brzegu. Wewnątrz strzeżonego portu Cherbourg widać było, jak zapalają się pierwsze światła miasta. Obrócił persyskop z powrotem w stronę otwartego morza, spoglądając przez szarugę w stronę Anglii. Wówczas coś przyciągnęło jego wzrok.

Zobaczył zarysy dwóch dużych statków i parę niszczycieli. Było tam jeszcze kilka innych mniejszych jednostek: przypuszczalnie w polu widzenia miał amerykańskie lotnisko desantowe typu LST. Strzał musiał być szybki i bez pudła. Nie było czasu na drugą próbę. Meyer całkiem słusznie obawiał się niszczycieli; wiedział, że zaatakują „U-486” w ciągu minuty po wystrzeleniu torpedy.

— Przygotujcie pierwszą i drugą wyrzutnię — rozkazał cicho.

O piątej pięćdziesiąt sześć po południu Meyer był gotów do wystrzelenia torped w stronę największego statku konwoju. Załedwie dziób łodzi podwodnej skierował się w stronę celu, gdy Meyer dał rozkaz odpalenia, po czym natychmiast krzyknął:

— Persyskop w dół i zanurzamy się! Szybko, szybko! Cała naprzód w stronę brzegu, musimy zgubić tych hycli!

Nie czekał, żeby zobaczyć obraz zniszczenia spowodowany przez torpedy. Miał niemal pewność, że jedna chybiła, ale ucieszył się, kiedy usłyszał przytłumiony odgłos eksplozji drugiej, która trafiła do celu.

— Trafiliśmy! — oświadczył z tryumfem załodze, która zaczęła wiwatować.

Na pokładzie „Leopoldville'a” brytyjski marynarz pełnił wachtę na bocianim gnieździe, na rufie. Kiedy dochodziła szósta, krzyknął do załogi obsługującej czterocalowe działo rufowe.

— Hej, koledzy, przed chwilą widziałem ślad torpedy, przeszła za rufą!

— Jesteś pewien?! — odkrzyknął młody porucznik.

— Tak, widziałem pęcherzyki!

— Patrz uważnie...

— Następna, następna! — przerwał mu obserwator. — Z prawej burty!

Większość żołnierzy spała w środku statku, kiedy torpeda uderzyła w prawą burtę w okolicach czwartej ładowni. Nity powylały wały w powietrze jak pociski. Setki ludzi zginęły natychmiast, nie dowiedziawszy się nawet, co się stało. Ci, którzy stali na pokładzie, przysięgali, że widzieli wylatujące w powietrze kawałki ciał.

Większości żołnierzy przydzielonych do pomieszczeń G-4 i F-4 nikt już nigdy nie zobaczył.

Na pokładzie G-4 znajdowało się stu osiemdziesięciu pięciu żołnierzy. Bezpośrednio nad nimi, na pokładzie F-4, stu siedemdziesięciu żołnierzy leżało na kojach. Dźwigary podpierające pokład F załamały się i przygnióły on pokład G, niszcząc przy okazji schody i odcinając drogę ucieczki. Okrzyki bólu i paniki zostały szybko stłumione przez potężną falę wody, która wlała się do kadłuba. Morze i śmiertelny mrok pochłoneły setki ludzkich istnień. Później szacowano, że natychmiastową śmiercią zginęło trzysta piętnaście osób. Na górny pokład dotarło mniej niż dwudziestu żołnierzy.

Walter Blunt, z kompanii L, usłyszał jęki i przytłumione krzyki dopiero wtedy, kiedy udało mu się wynurzyć głowę spod wody. Nad powierzchnią unosił się zapach oleju i prochu. Blunt stwierdził, że tkwi w dziurze w górnym pokładzie. Głowa i ramiona znajdowały się nad wodą, ale był ciasno zaklinowany i nie mógł się ruszyć. Fale zalewały go, kiedy okręt zaczął pod nim tonąć, a brudna woda wznosiła się coraz wyżej i wyżej, zmuszając go do wstrzymywania oddechu, aż prawie stracił przytomność. Pomyślał, że głupio w ten sposób umierać. Wtedy nagle poczuł światło na twarzy i zobaczył, jak dowódca kompanii, kapitan Orr, nachyla się nad nim.

— Daj mi rękę, synu! Wszystko będzie w porządku.

Blunt został wyciągnięty i wyprowadzony za burtę, gdzie wsadzono go na jedyną łódź ratunkową, na której znajdowali się ranni żołnierze, którzy przeżyli wybuch. Z liczącej stu osiemdziesięciu jeden żołnierzy jednostki Blunta, siedemdziesięciu czterech zginęło i sześćdziesięciu jeden odniosło obrażenia.

Walter Brown z kompanii F zawdzięczał życie chorobie morskiej. Odczuwając przechyły statku, opuścił kajutę i wspiał się do latryny na zewnętrznym pokładzie, by tam wymiotować. Załedwie dotarł do latryny, gdy uderzyła torpeda. Stracił przytomność; obudziła go woda spływająca z popękanych nad jego głową rur. Uratował się skacząc na pokład małego statku, który podpłynął do „Leopoldville'a”, kiedy ten zaczął pograżać się w morskiej toni. Był ostatnim człowiekiem, który uratował się nie skacząc do wody.

Z kompanii F przeżył tylko Brown i pięciu innych żołnierzy. Pozostałych stu pięćdziesięciu trzech poszło na dno razem ze statkiem.

Sierżant Jerry Crean, z kompanii B, grał właśnie w karty, kiedy poczuł silny wstrząs; miał wrażenie, że statek zatrzymał się. Ponieważ z góry nie nadchodziły żadne rozkazy, Crean zerwał na nogi dwunastu żołnierzy ze swego plutonu i wyprowadził ich na otwarty pokład. Kazał im trzymać się razem, po czym pobiegł po kamizelki ratunkowe dla całej grupy. O siódmej, w godzinę po tym, jak „U-486” wysłała torpedę, Crean usłyszał, że pomoc jest w drodze. Ogłoszono, że statki ratownicze i holowniki płyną z pobliskiego portu, ale kiedy „Leopoldville” przechylił się o dziesięć stopni, zdał sobie po raz pierwszy sprawę, że „to cholerne pudło zatoni”.

Kiedy w końcu padło: „Opuścić okręt!” — w językach flamandzkim i francuskim — rozkaz nie został zrozumiany. Gdyby amerykańscy oficerowie dowodzący wiedzieli wcześniej, że okręt tonie, być może uratowano by o wiele więcej ludzkich istnień.

Wielu oficerów z „Leopoldville'a” pracowało ciężko, żeby uratować okręt i utrzymać porządek, ale katastrofa była ponad ich siły. Kongijczycy z załogi zabrali cały swój dobytek i natychmiast uciekli do łodzi ratunkowych. Lekarz okrętowy doktor Nestor Herrent, lekarz brytyjski major Mumby i lekarze z 66-tej Dywizji — wszyscy połączyli swoje siły. Dwie pielęgniarki doktora Herrenta opuściły go, odpłynąwszy w pierwszych łodziach ratunkowych, ale cała załoga medyczna pracowała razem i zajmowała się coraz większą liczbą rannych, którzy docierali do lazaretu.

Stojący na mostku kapitan Charles Limbor wyglądał na absolutnie opanowanego — choć niektórzy twierdzili, że był to rezultat szoku. Wydawało się, że nie docenia grozy sytuacji. Dopiero kiedy stawało się oczywiste, że statek zatonie, próbował opanować wkradający się chaos. Bez powodzenia.

Kiedy poinformowano go, że woda szybko napływa do maszynowni, rozkazał unieruchomić silniki. Wierząc, że holowniki są w drodze ku „Leopoldville'owi”, kazał zrzucić kotwicę, żeby zabezpieczyć statek przed dryfowaniem.

Żołnierze z Dywizji Panter — ci, którzy nie odnieśli obrażeń — stali na otwartym pokładzie, czekając na rozkazy, albo kręcili się wokół, nie bardzo wiedząc co robić. Powiedziano im tylko, że mają czekać i pozwolić działać załodze.

Przyglądali się więc z rozbawieniem, które szybko zamieniło się we wściekłość, kiedy zobaczyli, jak Kongijczycy zamiast organizować ewakuację, sami ładują się do łodzi ratunkowych. Parę innych łodzi wywróciło się, a ich pasażerowie znaleźli się w wodzie. Nikt z kongijskiej załogi nie podjął próby ratowania rozbitków. Odpłynęli szybko, zabierając ze sobą bagaż, odbiorniki radiowe, rzeczy osobiste, nawet papugę w klatce. Na statku nie pozostawili nikogo, kto wiedziałby, jak opuścić na wodę pozostałe łodzie i tratwy ratunkowe. Żołnierze przysięgali, że widzieli, jak razem z załogą odpływali oficerowie ze złotymi galonami na płaszczach. Wszyscy uważali, że tak nieliczna załoga zmieściłaby się w jednej łodzi zamiast zajmować ich kilka.

Wielu żołnierzy, usiłujących uwolnić i ściągnąć łodzie z wysięgników, zginęło lub zostało rannych. Starano się odciąć sznury, którymi były przymocowane, ale nie wszyscy mieli noże. Żołnierzom udało się wreszcie opuścić jedną łódź, którą natychmiast zappełniła załoga „Leopoldville'a”. Amerykanie nie uwierzyli własnym oczom.

W czasie całej tej paniki kapitan Limbor nie ruszył się z miejsca ani nie powiedział ani słowa. Zazwyczaj zdyscyplinowany, stał teraz niemy i nie próbował nawet wydać ani jednego rozkazu. Pięćdziesiąt lat po tragedii, ci, którzy przeżyli, nadal przeklinają Limbora oraz jego belgijską i kongijską załogę.

Sierżant Gino Berarducci z kompanii I otrzymał od oficera brytyjskiego rozkaz wejścia na łódź ratunkową. Uważa, że była to jedyna łódź z rannymi żołnierzami amerykańskimi na pokładzie, jaka opuściła »Leopoldville'a«.

Piętnaście lat później Inspektor Generalny Stanów Zjednoczonych wydał oświadczenie: „Nie ma wątpliwości, że załoga „Leopoldville'a” zaniedbała swoje obowiązki. Nie znaleźli się oni na posterunkach, skąd powinni wydawać pasażerom instrukcje, informować ich o stanie zagrożenia i opuszczać łodzie ratunkowe. Zajmowali się tylko sobą”.

Wydawało się, że kapitanowie pozostałych okrętów są w zupełnej dezorientacji. Podczas gdy brytyjskie niszczyciele były zajęte rzucaniem bomb głębinowych, transportowiec „Cheshire” stał prawie przez godzinę niespełna dwieście jardów od „Lepoldville'a”. Żołnierzom na pokładzie „Cheshire” wydawało się, że słyszą przytłumiony odgłos eksplozji, a później zobaczyli, że „Leopoldville” zaczyna się przechylać. Oficerowie nie rozumieli potwornej katastrofy, która działa się przed ich oczyma. Nie wiedzieli, jaka jest jej przyczyna. Mogli tylko stać i przyglądać się w ciemności trafionemu okrętowi. Wreszcie „Cheshire” ponownie uruchomił maszyny i skierował się do Cherbourga. „Lepoldville” pogrążył się wkrótce w ciemności, a uwaga załogi „Cheshire” zwróciła się w stronę świateł portowych.

„Lepoldville” znajdował się tylko pięć mil od lądu i szansa uratowania go istniała, gdyby statki holownicze dotarły na miejsce odpowiednio szybko. Ale nie można było nadać żadnego wołania o pomoc. Wszyscy obchodzili Wigilię, i na posterunkach radiowych czuwali tylko nieliczni. Wszystkie dostępne jednostki ratownicze stały beczynnie, ponieważ ich załogi miały urlop. Bary i restauracje wypełnione były bawiącymi się gośćmi. Na udekorowanych witrynach wystaw okiennych migotały światełka, a żołnierze i cywile obchodzili ostatnią Wigilię wielkiej wojny. Nikt nie wiedział, że niedaleko brzegu toczy się dramatyczna walka o życie.

Minęło trzydzieści minut, zanim kapitan HMS „Brillianta” i dowódca konwoju John Pringle nadał sygnał do Cherbourga: „Zbieramy rozbitków. Potrzebujemy pomocy”.

Limbor, który zbyt długo zwlekał z wydaniem rozkazu opuszczenia statku, przekształcił go tym samym w gigantyczny grobowiec.

Oficerowie z wieży kontroli przy wejściu do portu w Cherbourgu byli zdziwieni niespodziewaną prośbą: „Rozbitkowie, skąd?” pytali.

»Lepolodville« trafiony torpedą. Przyślijcie jak najszybciej pomoc”.

Z „Lepolodville'a” nie przyszedł żaden sygnał.

Na lądzie rządziła jednak biurokracja. Komunikaty wysyłano, odbierano i przesyłano dalej. Wydawano rozkazy, których nikt nie wykonywał. Wysokich rangą oficerów obchodziło niewiele poza wesołą, świąteczną zabawą. Sytuacja zmieniła się dopiero wtedy, kiedy akcję ratowniczą podjęli ludzie rzetelni i sumienni — tacy jak pułkownik Tom McConnell z fortu L'Ouest, strzegącego wejścia do portu w Cherbourgu.

McConnell był przed wojną dobrze prosperującym biznesmenem z Indiany. Teraz, raportując swoim zwierzchnikom sytuację, nie przebierał w słowach. Usiłując zorganizować akcję ratowniczą jednakowo karciał sierżantów i generałów. Niedwuznacznie zapewnił generała dowodzącego portem, że wysyła okręty ratunkowe na swoją odpowiedzialność. Zanim jednak wysiłki McConnella przyczyniły się do wysłania holowników na pomoc tonącemu okrętowi, minęło pięćdziesiąt minut.

Nie więcej szczęścia miał chorąży Natt Divoll, oficer dyżurny w Forcie L'Ouest. Dopiero kiedy skontaktował się z porucznikiem Richardem Davisem, ten ostatni podjął szybkie działania. Davis nie miał zwyczaju cackania się z biurokracją. Nie minęło pięć minut od chwili, kiedy dowiedział się o sytuacji na „Lepolodville'u”, a już dwie jednostki ratownicze płynęły na pomoc storpedowanemu okrętowi. Dwie minuty potem trzeci okręt opuścił port. Wówczas Davis wysłał do miasta oficerów, żeby wyciągnęli marynarzy i żołnierzy z barów. Parę minut po siódmej Davis zmobilizował do akcji całe miasto.

W chwilę później do portu dotarły pierwsze łodzie z załogą kongijską, którą zaczęto

wypytywać o tragedię. Powiadomiono szpitale, zorganizowano posiłki i łóżka. Akcja ratownicza osiągnęła nareszcie pewien stopień zorganizowania.

Ludzie na łodzi zaczęli zdawać sobie sprawę, że doszło do wielkiej katastrofy, ale żołnierze na pokładzie „Leopoldville'a” nadal nie wiedzieli, że okręt tonie.

Wykazując się świetnym doświadczeniem morskim, dowódca Pringle wziął „byka za rogi” i podpłynął niszczycielem do „Leopoldville'a”. Pringle ze swego trzydziestodwuletniego życia spędził na morzu dwadzieścia dwa lata. Kiedy okręt zbliżył się, załoga Pringla wyrzuciła liny cumownicze. Ponieważ brakowało belgijskiej załogi, żołnierze, brytyjcy — artylerzyści oraz marynarze z „Brillianta”, którzy przeskoczyli na pokład „Leopoldville'a”, sami zainstalowali odboje, by chronić burtę brytyjskiego niszczyciela.

Mimo to na wzburzonym morzu kadłuby wzajemnie obijały się. Przerążliwie zgrzytnęły, ocierające się o siebie, metalowe poszycia statków. Były to złowieszcze odgłosy i Pringle zdał sobie sprawę, że okręty nie mogą zbyt długo stać burta przy burcie. Ale nadzieja i zaufanie, malujące się na twarzach żołnierzy, wystarczyły, żeby odwrócić jakąkolwiek myśl o przerwaniu akcji.

Postanowił, że będzie trzymać obie jednostki obok siebie tak długo, jak tylko się da — choćby „Brilliant” nadawał się po tym już tylko na złom. Jego ludzie zaczęli krzyczeć w stronę żołnierzy.

— Skaczcie, jankesi, skaczcie!

Ewakuacja odbywała się jednak chaotycznie. Oficerowie nie wydawali rozkazów i wszystkie zadania organizacyjne spadły na podoficerów. Transportowiec nadal przechylał się i w końcu żołnierze zorientowali się, że szansę jego utrzymania się na powierzchni są znikome. Wszystkim, którzy do tego momentu pozostawali na niższych pokładach, kazano wejść na górę. Tłoczyli się na otwartym pokładzie, w szczelnie pozapinanym płaszczach, wiał bowiem lodowaty wiatr. Większość z nich nadal miała ze sobą broń, plecaki i hełmy.

Zimna i ciemna noc, rozszalałe morze, fale podzucające małym niszczycielem jak zabawką, wszystko to sprawiało, że skok stanowił dla stłoczonych na pokładzie przerażającą decyzję. Było to tym straszniejsze, że wielu żołnierzy źle obliczając swój skok, nie trafiło na pokład niszczyciela; wpadali do wody i ginęli, zmiażdżeni przez ocierające się o siebie kadłuby okrętów.

Do siódmej dwadzieścia HMS „Brilliant” zdołał zabrać na pokład prawie siedmiuset żołnierzy z 66-tej. Inne niszczyciele z konwoju — „Hotham”, „Anthony” i „Croix de Lorraine” — zrezygnowały z pościgu za U-Bootem i skierowały się w stronę portu. Nie mając żadnych wiadomości o stratach na „Leopoldville'u”, ich załogi nie były świadome, że transportowcowi grozi zatopienie.

Pringle coraz bardziej martwił się o swój okręt. Ciągłe uderzenia, spowodowane wysoką falą, poluzowały metalowe poszycie kadłuba „Brillianta”. Mechanik, pracujący pod pokładem, zameldował, że pompy nie radzą już sobie z nagłym napływem wody, której poziom stale się podnosi. Radiotelegrafista powiedział, że odebrał sygnały holowników i okrętów ratowniczych, które spieszą na pomoc.

— Odcumować od „Leo”! — krzyknął Pringle do oficera dowodzącego ewakuacją na otwartym, niższym pokładzie.

Bob Hesse, sierżant z Nowego Jorku, razem z grupką swoich żołnierzy, skierował się na



przednią część statku, docierając do łańcucha kotwicy na dziobówce. Usłyszeli krzyk dochodzący z brytyjskiego niszczyciela.

— Odwiązujemy się od was, jankesi! Skaczcie szybko! To wasza ostatnia szansa!

Sierżant ocenił, że dwie trzecie „Leopoldville'a” znajduje się już pod wodą. Dziób wznosił się tak wysoko, że zdawało się, jakby znajdował się w chmurach. Hesse spojrzął na swoich ludzi, wśród których znajdowali się Alex Yarmosh, Ed Riley oraz Dick Dutka i powiedział:

— Ruszamy! Każdy troszczy się o siebie!

Wszyscy stali na krawędzi burty, czekając aż, być może, po raz ostatni, „Brilliant” przybliży się na odległość skoku. Kiedy mniejszy statek został uniesiony przez następną falę, cała szóstka skoczyła razem. Wszyscy wylądowali bezpiecznie, choć Hessowi wydawało się, że skacze z Empire State Building.

Marynarze brytyjscy, uzbrojeni w siekiery, odcięli liny i „Brilliant” odsunął się od „Leopoldville'a”. Pringle skierował okręt do Cherbourga, by zostawić tam uratowanych rozbitków, po czym zamierzał powrócić w celu dokonania kolejnej ewakuacji. Nie wiedział, że zanim opuszczą port, „Leopoldville” znajdzie się na dnie kanału La Manche.

Wielki holownik ratowniczy „ATR-3” przyplłynął i ustawił się po przeciwnej stronie nieszczęsnego transportowca. Szyper, Stanley Lewandowski, przeklinał sztorm i fale, które zaczęły już zamykać się nad rufą „Leopoldville'a”. Był wściekły.

Dwukrotnie próbował ustawić się równolegle, zanim okręt zatonił, ale przeszkadzały w tym wysięgniki łodzi ratunkowych, sterczące wzdłuż kadłuba „Leopoldville'a”. Gdyby belgijska załoga pozostała kilka minut dłużej i prawidłowo opuściła łodzie ratunkowe, wysięgniki wróciłyby na swoje pozycje nad pokładem i Lewandowski mógłby bez trudu ustawić holownik przy burcie belgijskiego transportowca.

Jego radiotelegrafista „Marynarz Pierwszej Klasy” Hugh Jones, usiłował skontaktować się z „Leopoldville'em”, ale nie otrzymał odpowiedzi. Lewandowski był przerażony widokiem dwustu mężczyzn stojących w oczekiwaniu na dziobie. Ignorowali wszelkie zachęty, by skakali na pokład. Później, gdy wyciągał ich z wody, powiedziano mu, że oficer nie pozwalał im skakać. Teraz patrzył, jak okręt belgijski zniknął w wodzie.

— Wyciągnijcie te biedne dzieciaki na pokład! — krzyknął do swojej załogi, po czym złapał uchwyty koła sterowniczego i zaczął przeciskać potężny holownik pomiędzy morzem głów pływających wokół wraku. Trójka z jego załogi skoczyła za burtę, żeby wydźwignąć wycieńczonych i przemarzniętych żołnierzy na pokład holownika.

Ta noc miała wielu bohaterów, którzy oddali życie, ratując innych.

Jednym z nich był pułkownik Ira Rumburg; wdowa po pułkowniku dowiedziała się, w jaki sposób zginął jej mąż, dopiero pięćdziesiąt lat później — od sierżanta Jerry'ego Creana.

Rumburg, wielki mężczyzna — sześć stóp i osiem cali wzrostu, ważący dwieście pięćdziesiąt funtów — obwiązał się liną i kazał spuścić w czeluść ładowni, by wyciągać stamtąd pozostałych jeszcze ludzi. Kiedy statek powoli tonął, opuszczano go w ten sposób przez ponad godzinę; za każdym razem wracał trzymając pod pachami dwu uratowanych delikwentów. Crean twierdził, że pułkownik został opuszczony ponad dziesięć razy pod pokład, zanim rufa „Leopoldville'a” pograżyła się w toni, zabierając ze sobą również Rumburga.

Do legendy przeszła śmierć kapitana Hala Craina. Walcząc w ciemności w zdruzgotanych pomieszczeniach z brudną, tłustą od smarów wodą, Crain ratował człowieka za człowiekiem, nurkując pod zatopione pokłady, wyciągając na wódki utopionych i rannych ludzi. Dziesiątki żołnierzy zawdzięcza ratunek Crainowi. Nie dożył podziękowań z ich strony. Pośmiertny Medal Żołnierza otrzymała wdowa po nim i małe dziecko.

Również Crean otrzymał Medal Żołnierza za wkład w ratowanie ludzkich istnień tamtej nocy. Sprowadził dwunastu ludzi po sznurowej drabince i przez dwie godziny pływał, żeby utrzymać ich razem. Znalazł w wodzie materace i drewniane części okrętu i rozkazał ludziom łapać się wszystkiego, co unosiło się na powierzchni wody. Nigdy nie zapomniał o tych, którzy po prostu się poddali i, niesieni przez prąd, zniknęli w ciemnościach.

Starszy szeregowiec Steve Lester z kompanii K poświęcił życie, aby uratować cztery inne osoby, które, gdy statek tonął, uwięzione zostały razem z nim w oszklonym pomieszczeniu na pokładzie. Własnymi rękami rozbił okna i wypchnął towarzyszy przez roztrzaskane szyby. Będąc ostatnim w kolejności do wyjścia, nie dał już rady się wydostać. Odznaczono go pośmiertnie Medalem Żołnierza, który odebrała jego żona i trójka małych dzieci.

Brytyjski kanonier Bili Dowling pomagał mężczyznom uwięzionym na dole wydostać się przez luk. Wraz z innymi żołnierzami ze swej baterii transportował rannych do lazaretu.

Sierżant Albert Montana, zanim znalazł się w lodowatej wodzie obok statku, pomagał Rumburgowi i Crainowi w wnoszeniu rannych żołnierzy z piekła pod pokładami.

W lazarecie lekarze i sanitariusze pracowali ofiarnie przy rannych. Opatrzonych wnoszono i układano na pokładzie. Tylko kilku opuszczono na „Brillianta”. Wielu dosłownie zrzucano na pokłady holowników i przybrzeżnej korbety strażniczej. Kilku rannych zostało zmytych z pokładu, kiedy okręt zaczął zanurzać się pod wodę. Bezbronni, przywiązani do noszy, tonęli jak wrzucane do wody kamienie. Żołnierze 66-tej, którzy dożyli dzisiejszych dni, nigdy nie zapomną heroizmu tych, którzy schodzili pod pokład, żeby wyciągnąć rannych.

Rzecz charakterystyczna: amerykańscy oficerowie, choć podjęli wysiłki dla ratowania rannych i uwięzionych pod pokładem, nie wydawali przemyślanych rozkazów. Nie byli przygotowani na taką katastrofę i czuli się zagubieni i bezbronni, tak sarno jak ich żołnierze. Mimo wszystko jednak zachowanie żołnierzy i oficerów na pokładzie „Leopoldville'a”, w ciągu dwóch godzin poprzedzających zatonięcie statku, zostało zapisane w wojskowych annałach jako jeden z najwspanialszych przykładów dyscyplinowania. Wszyscy byli posłuszni, oczekując rozkazów, które nigdy nie zostały wydane.

Kiedy zimna woda dotarła do kotłów parowych i spowodowała ich wybuch, z głębi kadłuba „Leopoldville'a” wydobyło się głucho dudnienie. Zgrzytając i jęcząc, dziób uniósł się w powietrze, statek zaś, obracając się wokół własnej osi, wyruszył w swój ostatni rejs na morskie dno. Ciało zsuwały się z pokładu jak opadające liście. O dwudziestej trzydziestej, z sykiem, wydobywającej się pary, transportowiec pograżył się w czarnej toni i nie widziano go już nigdy więcej.

W tym momencie w wodzie, której temperatura wynosiła zaledwie czterdzieści osiem stopni F, znalazło się ponad tysiąc ludzi. Wielu pociągnął natychmiast na dno wir spowodowany pogrążaniem się statku. Taki los spotkał zapewne kapitana Limbora, którego ciało nigdy nie odnaleziono. Dopiero teraz wśród żołnierzy, walczących o życie w lodowatej wodzie, wybuchła panika. Ci, którzy nie potrafili pływać, łapali się pozostałych i wciągali ich pod wodę.

Wydawało się, jak gdyby widzowie na meczu piłki nożnej podnieśli nagle przeraźliwy krzyk. W wodzie znalazły się setki żołnierzy, którzy krzyczeli, płakali, błagając Boga o pomoc. Wielu wzywało swe matki. Niektórzy przeklinali odpowiedzialnych za to, co się stało. W końcu poddawali się i tonęli lub umierali z zimna. Ci, którzy przetrwali ten koszmar, przeżywali go później wielokrotnie w snach.

Yince Codianni z kompanii K, razem z kilkoma innymi żołnierzami, został uwięziony pod szklaną osłoną pokładu spacerowego. Kiedy okręt przechylił się na burtę i zaczął tonać, Codianni rozbił szybę, ale został wciągnięty pod wodę, bo jego mundur zaczepił się o sterczące kawałki szkła. W końcu wyrwał się, a będąc świetnym pływakiem, wydostał się na powierzchnię. Miał wybite przednie zęby, przecięty na pół język, a szyję i ramiona poważnie poranione szkłem.

Niewiarygodne, Codianni przetrwał w lodowatej wodzie aż dwie godziny, w dodatku bez żadnej nadziei na pomoc, bo prąd wody oddalił go od innych rozbitków: coraz słabiej słyszał w ciemności ich głosy. A jednak został odnaleziony i na wpół żywy wyciągnięty z morza przez francuski holownik.

Szeregowy Edwin Philips z Kompanii Kwatery Głównej został wyłowiony i ułożony na pokładzie trałowca. W ciemności potknął się o niego ktoś z załogi.

— Nie możesz być żywy — powiedział.

— Ale jestem — wymamrotał cicho Ed.

— To dobrze — odpowiedział marynarz, trupów.

Philips żył potem długo i szczęśliwie.

Nie powinniśmy wylawiać

Załogi holowników, korwet straży przybrzeżnej i francuskich łodzi rybackich uwijały się jak szalone, żeby wydobyć ludzi, zmagających się z zimnem, falami i śmiercią. Ci, którzy nie utonęli, ulegali szybkiemu wychłodzeniu, do czego przyczyniały się nasiąknięte wodą płaszcze i buty, których większość zapomniała zdjąć. Zmęczeni i skostniali, prawie nieprzytomni, nie byli już w stanie wejść o własnych siłach na pokład. Niemal wszystkich uratowali marynarze i rybacy z jednostek ratunkowych, wciągając na wpół żywych żołnierzy na swoje łodzie, nierzadko skacząc po nich do wody.

Lewandowski trzymał swój holownik na posterunku. Zabrał na pokład siedemdziesięciu rozbitków, nie wrócił do portu, zanim nad powierzchnią wody nie zapanowała kompletna cisza. Pierwsze łodzie, które przybyły do Cherbourga, miały na pokładzie niewiele martwych ciał. Te, które powróciły później, przywiozły do portu znacznie więcej nieżywych żołnierzy, a z czasem, wśród wyłowionych z wody było coraz mniej żywych.

Po dotarciu do portu wielu żołnierzy 66-tej zostało pozostawionych samym sobie. Tylko niektórych umieszczono od razu w namiotach, barakach lub budynkach, dających schronienie przed chłodem nocy. Setki, wycieńczonych z powodu wychłodzenia i szoku, zostało zabranych do szpitali. Martwych układano w rzędach, wzdłuż doków. Lekarze chodzili od ciała do ciała, sprawdzając, czy może w którymkolwiek tli się choć iskra życia. Towarzyszył im ksiądz, który czytał osobiste identyfikatory, a katolikom oddawał ostatnią posługę.

Z załogi „Leopoldville'a” jedynym oficerem, który stracił życie, był kapitan Limbor. Zginął również cieśla okrętowy i trójka Kongijczyków. Straty wśród załogi brytyjskiej nie są znane, ponieważ admiralicja nadal odmawia ujawnienia danych o katastrofie. 66-ta Dywizja

Pantera została zdziesiątkowana. Uratowano ponad tysiąc czterystu żołnierzy. Około trzystu zginęło od uderzenia torpedy, a pięciuset utonęło później. Oficjalne dane mówią o ośmiuset dwóch ofiarach.

Była to tragedia, na którą złożyły się — los, nieudolne decyzje i ignorancja. Gdyby ewakuację przeprowadzono właściwie, setki rodzin nie otrzymałyby telegramów z żałobną obwódką.

Oficjalne dochodzenie było bardzo ograniczone. Wielu osobom w Ameryce powiedziano, że ich synowie i mężowie zginęli lub zaginęli na froncie. Tylko niewielu dowiedziało się prawdy. Sprawa „Leopoldville'a” została zatuszowana. Z teczek urzędników wydostało się niewiele informacji. Poza kilkoma ciałami, przywiezionymi na pogrzeb w Stanach, większość żołnierzy, których ciała wyłowiono, spoczywa na cmentarzu Omaha Beach w Normandii. Na cmentarzu tym znajduje się wzniesiona ku pamięci tysiąca pięciuset pięćdziesięciu siedmiu amerykańskich żołnierzy, których ciał nigdy nie odnaleziono, kolumnada zwana „Ogrodem Zaginionych”. Z tyłu, na ścianie, znajdziesz wyryte nazwiska tych, którzy razem z „Leopoldville'em” nadal leżą na dnie kanału La Manche.

Rozbitkowie, którzy przeżyli katastrofę „Leopoldville'a”, chcieliby, zanim dołączą do towarzyszy broni, którzy odeszli wcześniej, na zakończenie tej tragedii, doczekać dwóch wydarzeń. Pierwszym z nich jest postawienie na Cmentarzu Pamięci Narodowej w Arlington pomnika ku czci ośmiuset żołnierzy, którzy zginęli razem ze statkiem. Drugim — znaczek pocztowy poświęcony ich pamięci.

Czy docenienie w ten sposób ich poświęcenia to zbyt wiele dla rządu?

Łódź podwodna, która była przyczyną tego potwornego dramatu, „U-486”, została cztery miesiące później zatopiona przez brytyjską łódź podwodną „Tapir”. Oberleutnant Gerhard Meyer zginął razem z całą załogą.

Tylko okręt wojenny „Arizona”, zatopiony podczas japońskiego ataku na Pearl Harbour, miał większą liczbę ofiar niż „Leopoldville”. W śmiertelnym rankingu, zaraz po transportowcu, na drugim miejscu znajduje się urodzony pod złą gwiazdą krążownik „Indianapolis”, na którym zginęły siedemset osiemdziesiąt trzy osoby.

## 2.

### Znów narozrabiałem

Lipiec 1984

Czasem trudno oddzielić rzeczywistość od sytuacji komicznych. Pomimo świetnie zrobionych planów, druga część Ekspedycji-84 na Morzu Północnym miała przebieg i koniec jak opera komediowa wystawiona przez pensjonariuszy szpitala dla wariatów. Gdybym mógł przewidzieć, jakie fiasko poniesie NUMA w Cherbourgu, poleciłbym Jimmy'emu Flettowi wziąć kurs prosto na Monte Carlo.

Po odnalezieniu i obejrzeniu wraku „U-21”, dotarliśmy do portu w Bridlington, w. Anglii. Morze było gładkie a niebo błękitne — jeden z niewielu momentów, kiedy widziałem bezchmurne niebo nad Bridlington. Podczas moich wcześniejszych wizyt, gdy szukałem „Bonhomme Richarda”, padało tam bez przerwy. Bridlington jest kurortem dla klas średnich, pełnym kolorowych kasyn i miejsc rozrywki. Ludzie są tutaj przyjacielscy i miasteczko jest czyste. W starej części miasta domy pamiętają urok czasów Edwarda.

Widziałem całe rodziny, spacerujące wzdłuż plaży po promenadzie w potokach deszczu, wszyscy, nie wyłączając dzieci i psów, poubierani byli w jednakowe, nieprzemakalne płaszcze. Na Boga, nie dali sobie zepsuć wakacji, bez względu na to, czy padał deszcz, deszcz ze śniegiem, czy była mgła. Biorąc pod uwagę paskudną pogodę, jaka często zdarza się w Anglii — nigdy nie mogę się nadziwić wesołemu usposobieniu Anglików. W przeciwieństwie do mieszkańców Seattle, którzy aby nie popaść w depresję, przez dziewięćdziesiąt dni ponurej pogody wygrzewają się pod kwarcówkami, Anglicy, Szkoci i Walijczycy wytrzymują to z uśmiechem i pozostają zawsze niezwykle radośni.

„Arvor III” wcisnęła swój dziób do małego portu w Bridlington i na całą szerokość ustawiła się wzdłuż południowej przystani. Bil Shea, lżejszy o kilka funtów, powstał z martwych i wyjrzał przez drzwi w stronę spokojnego portu i przycumowanych w dokach, rybackich łódek.

— Wiedziałem, wiedziałem — powiedział, zasłaniając sobie oczy od słońca. — Umarłem i zostałem skazany za moje grzechy na spędzenie wieczności w Bridlington.

— Przynajmniej nie pada — odpowiedziałem.

— Poczekaj jeszcze pięć minut — Bili spojrzął na mnie, a jego wyraz twarzy mówił „Ty głupcze”. — Czy nie wiesz, że w momencie śmierci przechodzisz zawsze przez tunel ku jasności?

Co mogłem na to odpowiedzieć? Jednak teoria Billa poszła w zapomnienie, kiedy przez następne cztery dni niebo pozostawało czyste.

Wykorzystywaliśmy dobrą pogodę oraz spokojne morze i poświęciliśmy kilka dni na przeszukiwanie akwenów, wyznaczonych przez parę wynajętych jasnowidzów jako miejsce spoczynku „Bonhomme Richarda”. W rejestrze naszych osiągnięć jako magików nie pojawiło się nic nowego. Pięć prób i pięć kompletnych pudeł. Nie widzieliśmy nic ciekawego. Morskie dno było tak czyste jak świeżo umyta miska klozetowa.

Cieszyliśmy się z Billem zaproszeniem, które otrzymaliśmy od Manny i Margaret Thompson z Bridlington, dobrych przyjaciół, wspierających nas w poszukiwaniach Bonney Dick, bo tak, z poufałością starych znajomych, zdrabnialiśmy nazwę „Bonhomme Richarda”.

Manny i Margaret, wspaniali ludzie z dwójką barczystych synów, zajmują się prowadzeniem wesołych miasteczek, niezwykle popularnych w Anglii. Po trzech tygodniach spędzonych na „Arvor III”, ich śliczny dom wydawał nam się pięciogwiazdkowym hotelem. Najgorsze było to, że trwał solidnie na lądzie, bez jakichkolwiek skłonności do kołysania się. Podczas pierwszej nocy, gdy nasze wewnętrzne organy aklimatyzowały się na stałym lądzie, trzymaliśmy się rękami wezglowia.

Zadzwoniłem do domu i złożyłem mojej żonie Barbarze życzenia urodzinowe. Zdarzyło się to chyba jedyny raz w ciągu czterdziestu jeden lat, kiedy nie byłem przy niej w czasie tej uroczystości.

Margaret Thomson jest jedną z najładniejszych kobiet w całym Yorkshire. Wyróżnia się spośród innych pań, zamieszkujących pozostałe nadmorskie miejscowości, a Manny jest szczodry i pomocny jak święty. No, może nie zasłużył jeszcze na kanonizację, ale mimo wszystko jest wspaniałym facetem. Podczas wcześniejszych ekspedycji do „Bonhomme Richard”, nasza załoga żartowała, że miejscowe dziewczyny, zwłaszcza te, które przekroczyły dwudziesty piąty rok życia, biorą pigułki na brzydotę. Kobiety wychodziły tu za mąż wcześniej, w okresie gdy były najbardziej atrakcyjne, przeważnie za rybaków, po czym przestawały o siebie dbać. Były atrakcyjne jako nastolatki, ale wydawało się, że po urodzeniu dzieci tracą wszelkie zainteresowanie swoim wyglądem. Krążył dowcip, że w Yorkshire zorganizowano konkurs piękności, na który się nikt nie zgłosił. Nasza załoga zorganizowała swój własny konkurs. Ofiarowywano butelkę świetnej szkockiej temu z nas, który odnajdzie i zrobi sobie zdjęcie z najładniejszą panią z wszystkich hrabstw Yorkshire. Dziewczyna musiała mieć więcej niż dwadzieścia pięć lat. Wykluczaliśmy z zawodów Margaret, ponieważ urodziła się i wychowała gdzie indziej i zamieszkała tutaj dopiero po ślubie z Mannym.

Wygrałem ten konkurs. Pewnego ranka, kiedy po kupnie morskich map wybrzeża, wracałem na „Arvor III”, zatrzymał mnie na przystani fotograf, który robił zdjęcia przechodniom z dziewczynami przebranymi za Miss Piggy. Bezzwłocznie zapłaciłem mu za tę przyjemność i kiedy tylko zdjęcia zostały wywołane, zgłosiłem się po nagrodę. Zdziwiałe, ale żaden z pozostałych facetów nie zaprotestował.

Przyjaciel Thompsonów oprowadził mnie i Billa po rosyjskim statku, który przewoził samochody. Były to głównie fiaty, produkowane tuż pod Moskwą. Kiedy byłem dzieckiem, budowałem lepsze samochody wyścigowe z pudełek po mydle. Moje yugo wyglądały jak bentleye przy tych gratach. Ich drzwi pomalowane były każde innym lakierem, tapicerka wyglądała jak pikowana kołdra, a silnik przypominał część śnieżnego spychacza. Wydaje mi się, że Ronald Reagan przyjrzał się uważnie jednemu z takich samochodów i właśnie wtedy przyszedł mu do głowy pomysł, by doprowadzić do upadku Związku Radzieckiego poprzez dopuszczenie Rosjan do wyścigu w tworzeniu nowoczesnych technologii.

W dniu, kiedy mieliśmy odpłynąć do Cherbourga i rozpocząć poszukiwania „Alabamy” i „Leopoldville'a”, Wayne Gronquist, który miał przyjechać z Austin w Teksasie, nie pojawił się w doku. Czekaliśmy prawie godzinę, ale nadal go nie było. Odpływ zbliżał się bardzo szybko i „Arvor III” pozostawała chwilami w samym błocie. Jimmy poinformował mnie, że jeśli nie odpłyniemy w przeciągu następnych pięciu minut, zostaniemy na następne dwanaście godzin uwięzieni przy przystani.

Demonstrując swój talent w podejmowaniu decyzji dowódczych powiedziałem do Jimmy'ego:

— Ty jesteś szyprem. Kiedy powiesz, że płyniemy, to płyniemy.

Jimmy zadzwonił dzwonkiem w maszynowni i włączył diesel, a Collin i Bil! zdjęli cumy.

I tak jak w filmach, nagle pojawił się Wayne, biegnący jak szalowiec wzdłuż przystani. Jimmy włączył silniki i nawet nie spojrzął za siebie. Razem z Billem dopingowaliśmy Wayne'a, żeby biegł szybciej. Biorąc pod uwagę niesioną wielką torbę podręczną, uzyskał na ostatniej prostej znakomity czas.

Zapewne ustanowił też swego rodzaju rekord w skoku na pokład. Odbił się od przystani, i razem z tą swoją torbą, ledwo wylądował na pokładzie „Arvor III”, wpadając w moje i Billa ramiona.

— Dlaczego, do cholery, się spóźniłeś? — zażądałem wyjaśnień. — Wiedziałeś, że musimy wynieść się razem z odpływem lub stracimy następny dzień.

— Przepraszam — odpowiedział Wayne, wyglądający jak zgoniony collie. — Kupowałem aparat fotograficzny.

— Mogłeś to zrobić, zanim opuściłeś Teksas!

— Wydawało mi się, że tutaj będzie taniej.

Bili przyjrzał się paskowi aparatu wiszącemu na ramieniu Wayne'a.

— Wydawało ci się, że japoński aparat kupisz taniej w Anglii niż w Teksasie?

— A co, tutaj nie są tańsze niż w Stanach? — zapytał nieufnie Wayne?

— Nic nie jest tańsze w Anglii — wyjaśnił Bili — zwłaszcza w Bri-dlington.

— O rany, a wydawało mi się, że ubiłem niezły interes.

Głębia umysłu Wayne'a jest niezmiernie i nigdy nie pojmię toku jego rozumowania. W ciągu trzech tygodni zrobił prawie pięćdziesiąt filmów. Po pewnym czasie zmądrzał i nigdy nie zostawiał swojego aparatu bez nadzoru. Na początku zastanawiał się, dlaczego, mimo że zrobił tylko pięć zdjęć i odłożył aparat, po powrocie cały film był wypstrykany. Dopiero gdy wywołał zdjęcia w Austin, w Teksasie, okazało się, że miał dwadzieścia ujęć jajek, które spożywał na śniadanie, dwadzieścia ujęć swoich tenisówek, dwadzieścia ujęć martwych ryb w dokach itd.

Kiedy opuszczaliśmy Morze Północne i wpłyaliśmy przez Cieśninę Dover do Kanału Angielskiego, Bili był w siódmym niebie. Morze wyglądało jak duży staw. Żadne fale nie uderzały o „Arvor III”. Podróż była samą przyjemnością. Jimmy przyglądał się z zainteresowaniem, jak Wayne ćwiczy jogę na pokładzie dziobowym. Odtąd Szkoci nazywali Wayne'a Misiem Yogi.

Przed naszymi oczami pojawiły się wkrótce skały nad Cherbourgiem i wpłynęliśmy do portu, mijając falochron, stary fort i wielką platformę wiertniczą, holowaną w kierunku Morza Północnego. Jimmy zamówił przez radio miejsce na redzie i zacumowaliśmy niedaleko miłego hotelu z restauracją dla smakoszy. Podczas niewinnej rozmowy z komendantem portu, wspomnieliśmy, że przyплыliśmy do Cherbourga w poszukiwaniu „Alabamy”, statku korsarskiego należącego do Konfederacji. Dopytywał się, kiedy chcemy rozpocząć poszukiwania. Odpowiedzieliśmy, że następnego dnia.

Następnego dnia nie udało nam się jednak opuścić portu. Pierwszą niespodzianką było pojawienie się z rana sześciu umundurowanych agentów celnych, w czerwonych okrągłych czapczkach nasadzonych na przetłuszczone włosy. Weszli na pokład i zadając mnóstwo głupich pytań zaczęli przeszukiwać łódź. Trzymaliśmy języki za zębami i zaciskając pięści współpracowaliśmy z nimi, zastanawiając się, czym zasłużyliśmy na takie paskudne

traktowanie. Czy był to sposób witania przybyszów z zagranicy?

Otwierali każde pomieszczenie, zaglądali do każdej walizki, każdego pudełka i pojemnika, bez względu na ich wielkość. Ze szkłem powiększającym ? w rękę, zaglądając za każdy przewód i w każdą rurę, przeszukali maszynownię.

Toalety, kuchnia, kajuty, nic nie uszło ich uwagi. Oczekiwałem nawet rewizji osobistej. Pytali się, po co jest nam potrzebny sonar, magnetometr, sprzęt wideo. Chcieli znać każdy szczegół naszej operacji.

W końcu, stwierdziwszy, że nie mamy na pokładzie bomby atomowej, ich szef, który wyglądał jak skrzyżowanie inspektora Clouseau i Ace Yentury z wąsami, zapytał mnie o cel naszej wizyty we Francji. Nie mając nic do ukrycia, odpowiedziałem mu szczerze, że poszukujemy wraku konfederackiego korsarza „Alabama”.

Zostałem poinformowany, że nie możemy niczego szukać w wodach francuskich bez pozwolenia. „Kto wydaje takie pozwolenie?” — zapytałem. „Dowódca miejscowej jednostki marynarki” — odpowiedział Clouseau, z taką miną, jakby rozmawiał z przestępcą.

Zmroziło mi krew w żyłach. Mój Boże, wszystko tylko nie marynarka francuska! Nie chce mieć nic wspólnego z marynarką, jakkolwiek marynarką. Jedyne co potrafią zaferować cywilowi, to pozwolenie udania się do toalety — a i to pod eskortą. A urzędasów, którzy zazwyczaj uwielbiają odpowiadać „nie”, zanim przekażą prośbę na wyższy szczebel niebosiężnej hierarchii, jest tam równie dużo, jak grzybów po deszczu.

Przeszliśmy do kontraktaku. Wayne Gronquist włożył swoje kowbojskie buty i charakterystyczny teksaski kapelusz, zatknął w kieszeni kamizelki zegarek z dewizką i ruszył na podbój dowództwa okręgu marynarki w Cher-bourgu. Trzeba zobaczyć Wayne'a na własne oczy, żeby wiedzieć, że nie jest to typ faceta, który da sobie dmuchać w kaszę. Ma łagodny głos, jasnoniebieskie oczy, wielką brodę, a dzięki jodze — świetną muskulaturę. Przypomina Jeba Stuarta, słynnego kawalerzystę Konfederacji.

Okazało się, że potrzebny jest tłumacz, ponieważ nasza znajomość francuskiego ograniczała się do pytań z „rozmówek” takich jak: „Gdzie jest bank?” i „Czy tu wolno trąbić?”. Pierwszego dnia w porcie podszedł do mnie jakiś facet i wszczął rozmowę po francusku. Uniosłem wysoko brwi, związając usta w trąbkę i odpowiedziałem: No, parlez vous Francais. Myślałem, że mówię „nie rozumiem po francusku”. On zrozumiał: „pan nie mówi po francusku”. Nic dziwnego, że popatrzył na mnie, jak na kompletnego wariata.

Kiedy francuski admirał poznał już treść mowy oskarżycielskiej Gron-quist, grzecznie zasugerował, żeby Teksaszczyk i jego przyjaciele pierwszym nadarzącym się pociągiem wynieśli się z Cherbourga. Wayne skorzystał z rady i rzeczywiście wszedł do pociągu, ale pojechał do Paryża i udał się wprost do ambasady USA. Zachowując się jak Ben Franklin w czasie wojny o niepodległość, zrobił niezłe zamieszanie w kołach dyplomatycznych. Mnie tymczasem pochłonęła orgia konferencji prasowych. Wydzwaniałem również do wszystkich grubych ryb, które znałem w Waszyngtonie.

Może dzisiejsi Francuzi dołączyli już do reszty świata, ale wówczas nie można było przeprowadzić międzykontynentalnej rozmowy telefonicznej, używając karty kredytowej w telefonie publicznym. Nie chcieli przyjąć mojej karty AT & T. W Anglii czasami czeka się trochę dłużej na połączenie z centralą międzynarodową, ale można bez problemu zadzwonić. W Danii wrzucałem po prostu srebrną koronę, wykręcałem dwucyfrowy międzynarodowy kod, po czym podawałem telefonistce, która zawsze odzywała się po angielsku, numer mojej karty i numer, na który dzwoniłem. Po chwili rozmawiałem już z moją żoną, słysząc ją, tak



jakby stała w budce obok. Ale nie we Francji. Możesz użyć prywatnego telefonu, albo zameldować się w hotelu i zadzwonić z pokoju. Ale ponieważ żaden Francuz nie wpuści szalonego Amerykanina do swojego domu, żeby wykonywał prywatne telefony, byłem zmuszony zameldować się w miejscowej gospodzie i być zdanym na łaskę kierownictwa.

Wówczas rozpoczęło się dokuczanie nam na wszystkich frontach. Wydaje się to dziwne, ale mieliśmy przy tym niezłą zabawę.

Kiedy „Arvor III” stała beczynnym w porcie jachtowym, nad nami latały helikoptery, z których wychylali się operatorzy kamer i fotografowali nas, opalających się na pokładzie. Mieliśmy również wielką uciechę, kiedy obserwowaliśmy ludzi czających się na nas w samochodach lub chowających się za falochronem i przyglądających się nam przez lornetki. Para Amerykanów, których jacht stał po przeciwnej stronie doku, powiedziała nam, że pewnego wieczora, kiedy jedliśmy kolację w pobliskiej restauracji, na nasz pokład weszli dwaj francuscy wojskowi. Podobno wyglądało tak, jakby chciano założyć nam podsłuch na łodzi. Zapytany, skąd może to wiedzieć, Amerykanin odpowiedział, że jest emerytowanym detektywem z Departamentu Policji w Chicago i zna się na takich rzeczach.

Usiłowaliśmy znaleźć jakieś urządzenia, ale nie udało nam się. Zaczęliśmy więc rozmawiać w niezrozumiałych dialektach, z dziwnym akcentem, na temat doktryn ekonomicznych ludów Antarktydy. I znów zagrały moje kasetki z Dixielandem. Niestety Jimmy i jego Szkoci wciąż mówili szczerze i otwartym tekstem — że żabojady, że nigdy nie wygrali wojny — co jestem pewien, nie usposobiło przychylnie decydentów z francuskiej marynarki.

Pewnego wieczora po kolacji, siedzieliśmy z Jimmym Flettem na pokładzie, rozkoszując się koniakami i cygarami. Nagle zauważyliśmy w wodzie bąbelki, oświetlone wyraźnie przez światła na przystani. Weszliśmy do kajuty i zaalarmowaliśmy Billa, który włączył sprzęt wideo. Wówczas ostrożnie opuściliśmy podwodną kamerę. Cała załoga z wielkim oczekiwaniem wpatrywała się w ekran, gdy tymczasem Bili włączył przyczepione do kamery światła. I wtedy na ekranie pojawiły się dwie zdumione twarze żabojadów z marynarki. Patrzyliśmy na wytrzeszczone gały w podwodnych maskach. W chwilę później zniknęły w ciemnościach.

Co się dzieje, do cholery, zastanawialiśmy się. Dlaczego traktuje się nas jak szpiegów?

Dyrektor generalny NUMY, były rzecznik prasowy marynarki — admirał Bili Thompson, zwracał się z Waszyngtonu do wszystkich, znanych mu oficerów marynarki francuskiej, wydzwaniał do Pentagonu i niepokoił Biały Dom. Sprawy przybrały taki obrót, że Ambasada Francji wysłała depechę do Departamentu Stanu ze słowami: „Przepraszamy za ten incydent”.

Departament Stanu, nie mając zupełnie pojęcia o naszych przejściach, odpowiedział: „My także przepraszamy”.

Agent literacki, którego zatrudniałem w Paryżu, doniósł, że moje publiczne deklaracje i pretensje stały się przedmiotem kpiny całej francuskiej prasy. Byłem wściekły: gdy Jacques Cousteau buszował w wodach Chesapeake Bay, tak jakby stanowiły jego własność — amerykańscy urzędnicy nawet nie wspomnieli o czymś tak prozaicznym jak pozwolenie. Jednak bardziej jeszcze zdenerwowani niż ja byli urzędnicy francuskiej marynarki. Wydawało im się, że są na tropie afery szpiegowskiej albo przynajmniej profesjonalnej ekipy złodziei podwodnych. Nie mieli pojęcia, że mają do czynienia \* miernym pisarzem, którego książki znajdują się na listach bestsellerów we Francji. Fala takiej popularności była tym, czego się najmniej spodziewali — i bynajmniej ich nie ucieszyła.

Niektórzy z wysokich urzędników w rządzie francuskim współczuli nam, ale mówili, że nie mogą nic zrobić. Zastanawiałem się, kim był ten miejscowy, prostacki admirał? I dlaczego był taki ważny? Myślę, że gdyby ten człowiek zdołał pojąć, że nasza obecność nie jest niczym innym, jak niewinną wyprawą badawczą, bez zamiaru zabierania jakichkolwiek przedmiotów — pozwoliliby nam poruszać się swobodnie. Ale on do końca uważał, że załoga „Arvor III” stanowi zagrożenie bytu narodowego Francji!

W czasie tego absurdalnego zamieszania, nie mając nic lepszego do roboty, postanowiliśmy zająć się turystyką. Do naszej ekspedycji przyłączył się mój syn. Załatwił sobie urlop, po czym przyleciał do Paryża i przyjechał pociągiem do Cherbourga. Chodziliśmy razem po słynnych plażach Normandii, po Omaha i Utah oraz „Gold”, „Juno” i „Sword” — miejscach, gdzie nastąpiła inwazja brytyjska. Piaszczyste wybrzeża Normandii, mimo że okazały się tak niebezpieczne dla tych, którzy wylądowali tu w czerwcu 1944 roku, należą do najpiękniejszych plaż świata. Złote piaski ciągną się milami. Mimo braku tropikalnej pogody i ciepłej wody, przewyższają wszystko to, co rnąją do zaoferowania Karaibi i Wybrzeża Pacyfiku.

Spacerowaliśmy po nienagannie utrzymanym amerykańskim cmentarzu, położonym na urwiskach nad plażą Omaha, i odczytywaliśmy nazwiska wryte za kolumnami wielkiego amfiteatru, znajdując wśród nich wiele nazwisk rozbitków z „Leopoldville'a”.

W całej tej wyprawie były oczywiście i jaśniejsze, zabawne momenty. Bil! pozostawił niezapomniane wrażenie na mieszkańcach Cherbourga. Udał się do miejskiej pralni, włożył swoje ubrania do pralki i wrzucił francuskie monety. Jak na razie, wszystko było w porządku, więc wlał pół butelki skoncentrowanego detergentu i zamiast siedzieć i czekać, aż się pranie skończy, spotkał się ze mną i z Dirkiem, żftbj' Ljeść lunch w małej restauracyjce.

Czterdzieści pięć minut później, gdy udaliśmy się razem do pralni, już przed wejściem do budynku znaleźliśmy się w chmurze mydlanych baniek. Zamurowało nas wszystkich i przyglądaliśmy się temu, jak to się zdarza, gdy faceci z filmu science fiction, po raz pierwszy oglądają przybysza z obcej planety. Zbyt duża ilość detergentu spowodowała pokaz mydlanych baniek, jakiego Cherbourg nie widział od czasów, kiedy w 1903 roku wyleciała w powietrze fabryka przerabiająca tłuszcz na mydło.

Bili nie miał jednak innego wyjścia, wszedł więc w chmurę mydlanych pęcherzyków. Posuwając się po omacku, dotarł do pralki. Zabrał ubrania i pędem zawrócił na łódź. Następnego dnia spędził w porcie na płukaniu swoich ubrań za pomocą gumowego węża.

Innym razem Dirk udał się do miasta, do sklepu z zabawkami i wrócił z kostiumem pirata. Wówczas Wayne rozbawił nas po raz kolejny. Wywiesił flagę „Jolly Roger”, włożył piracki kapelusz, przepaskę na oko i chwycił w rękę hak. Zaczai] się na szpiegujących nas, francuskich tajniaków, i grożąc plastikowym hakiem, krzyczał „Uuuuaaaaa!”.

Oddałbym wszystko, żeby przeczytać raporty, które francuscy tajniacy pisali o naszym zachowaniu.

Po dwóch tygodniach bezowocnej walki, wywiesiłem białą flagę. Czulem, że nic już nie można zrobić. Francuski admirał nie chciał skapitulować. Rozgrywał swoje karty z niezwykłą wytrwałością. Nadal nie mogę sobie przypomnieć, jak się nazywał. Moje sprawozdania, mapy i projekty oddałem francuskiemu nauczycielowi, który był naszym tłumaczem. Nie chciałem mieć tego wszystkiego przy sobie, lecąc samolotem do Kolorado. Nauczyciel zgodził się przechować je bezpiecznie do mojego powrotu. Byłem przekonany, że w ciągu następnego miesiąca całe zamieszanie się wyjaśni i następnego lata powrócę z pozwoleniem w rękę.

Opuszczając port w Cherbourgu, byliśmy już prawie zaprzyjaźnieni z tajniakami. Mimo wszystko jednak, nie mogłem powstrzymać się od wystrzelenia ostatniego pocisku. Ponieważ poszukiwanie „Alabamy” za pomocą sonaru wymagało wyrysowania sporej siatki geograficznej, wiedząc, że marynarka francuska okrąży nas, zanim mrugniemy okiem, takiej próby nie mogłem ryzykować. Ale uważałem, że całkiem prawdopodobne jest odnalezienie w krótkim czasie okrętu wielkości „Leopoldville'a”. Uiszciliśmy opłatę portową i, po zdjęciu cum, pewnego ranka przed wschodem słońca wyruszyliśmy na poszukiwanie wraku. Zabawa w kotka i myszkę z urzędnikami rządowymi w obcym kraju nie była zadaniem dla amatorów. Byłem tak zielony, jak chłopak ze wsi, gapiący się na wysokie budynki w Fargo, w Dakocie Północnej. Chodziło o to, żeby znaleźć „Leopoldy i Ile'a”, zidentyfikować go i szybko wynieść się z francuskich wód do Anglii. Mimo że nad portem nie latał żaden helikopter, i nie widzieliśmy wycelowanych w naszym kierunku lornetek, przypuszczałem, że każdy nasz ruch jest obserwowany.

Gdyby się to potwierdziło, a w ślad za „Arvor III” płynęliby czujni kontrolerzy — zrezygnowalibyśmy z naszych planów i popłynęlibyśmy prosto do Wielkiej Brytanii.

Ale... korzystny dla nas był fakt, że prosiliśmy z Wayne'em tylko o pozwolenie na poszukiwanie „Alabamy”. Nigdy — na szczęście — nie wspominaliśmy o „Leopoldville'u”. Ponieważ „Arvor III” popłynęła w innym kierunku, niż przypuszczalne miejsce spoczynku konfederackiego pirata — wzięliśmy kurs na zachód w stronę Weymouth w Anglii — miałem nadzieję, że francuskim urzędnikom będzie wydawało się, że zrezygnowaliśmy z poszukiwań i opuszczamy Cherbourg na dobre.

Zadziwiająco, ale także „Leopoldville” jest źle zaznaczony na francuskich mapach morskich. W pobliżu miejsca, które określają jako puste, około mili na północ jest jakiś wrak. Wynika to z map brytyjskiej admiralicji, które postanowiłem traktować jak Ewangelię.

Nie chciałem wyrzucać czujnika sonaru za burtę. Gdyby pojawił się helikopter lub zauważylibyśmy pędzącą w naszym kierunku łódź patrolową, wciągnięcie przyrządu z powrotem i schowanie sprzętu zajęłoby nam zbyt dużo czasu. Na pewno zauważyliby, co robimy, i złapaliby nas dosłownie na gorącym uczynku.

Szukaliśmy obiektu o długości pięciuset i szerokości sześćdziesięciu dwóch stóp, zaryzykowałem więc użycie tylko naszej wbudowanej w łódź echosondy. Oznaczało to jednak, że aby odczytać położenie kadłuba, musimy przepłynąć dokładnie nad „Leopoldville'em”. Ponownie odszedłem od zwykłej rutyny posuwania się, jak przy koszeniu trawnika po liniach kwadratowej lub prostokątnej siatki badawczej. Poprosiłem Jimmy'ego, żeby w miejscu zaznaczonym przez Admiralicję wyrzucił małą boję i krążył wokół niej, zataczając coraz większe kręgi. Mieliśmy pewne szanse, ponieważ głębokość wynosi tu tylko sto sześćdziesiąt stóp, a dno morskie jest gładkie.

Po godzinie i dwudziestu minutach poszukiwań, echosonda odnotowała obiekt, wznoszący się sześćdziesiąt stóp nad dnem. To był strzał w dziesiątkę. Kolejne dwie próby potwierdziły istnienie wielkiego, podłużnego obiektu. Leży trzysta metrów na północny zachód od miejsca zaznaczonego na mapie Admiralicji. Nasze urządzenia nawigacyjne ustaliły dokładną pozycję: 49°44'40" N i 01°36'40" W.

Żałowałem, że nie mamy wieńca, żeby zrzucić go do wody, i że nie przygotowaliśmy żadnej innej uroczystości. Mimo że słońce świeciło jasno, nietrudno było sobie wyobrazić, jak wyglądała owa koszmarna noc. Krążyliśmy powoli nad wrakiem, przyglądając się, jak jego cielsko „podnosi się” z dna na echosondzie. To był zapierający dech w piersiach moment, ale wiedzieliśmy, że marynarka francuska nie pozwoli nam kręcić się tu zbyt długo. Wszyscy

zerkaliśmy w stronę wejścia do portu w Cherbourgu.

— Wyrzucicie sonar — zażądał Dirk.

— Bądź miłym człowiekiem: musimy mu się lepiej przyjrzeć — powiedział Jimmy.

— Kto nie szuka, ten nie znajdzie — dodał sentencjonalnie Bili. Jestem mięczakiem. Sonar został wyrzucony za burtę i włączyliśmy zasilanie. Już po chwili odezwało się radio.

— Łódź znajdująca się pięć mil na północ od Cherbourga! Proszę natychmiast wracać do portu! — głos w radiu odezwał się nienaganną angielszczyzną.

— Mój Boże — wymamrotałem. — W jaki sposób Francuzi złapali nas tak szybko?!

— Znajdujemy się na akwenu, gdzie testowane są łodzie podwodne — wyjaśnił Jimmy. — Mają prawdopodobnie czujniki rozstawione na dnie, które odbierają sygnały sonaru.

— Dopiero teraz mi to mówisz? — jęknąłem i zwróciłem się do Billa — Czy mamy odczyt z naszej pierwszej i jedynej próby?

— Nie najlepszy. Ale statek wygląda na nienaruszony i dobrze zachowany. Nie jest rozrzucony po dnie, tak jak wiele wraków, które znajdowaliśmy. Wydaje mi się, że leży na prawej burcie.

— Łódź znajdująca się pięć mil na północ od Cherbourga! Proszę natychmiast wracać do portu! — usłyszeliśmy ponownie bezosobowy głos.

— Mówi jak wodzirej na kinderbalu — mruknął Bili.

— Ale powiedział przynajmniej „proszę” — zwrócił uwagę Dirk.

— Jak daleko jest stąd do wód brytyjskich? — spojrzałem na Jimmy'ego.

— Około osiemnastu mil.

— Co o tym myślisz, szyprze?

Zanim zdążył odpowiedzieć, znów usłyszeliśmy naszego wodzireja:

— Łódź znajdująca się...

Jimmy Flett to facet z krwi i kości. Uśmiechnął się chytrze, sięgnął do gałki i wyłączył radio. Przyznałem mu rację.

— Dobra. Na tym skończylibyśmy rozrywkową część naszego programu. Wyośmy się stąd!

Jimmy z zaciętą miną i ze wzrokiem zwróconym w stronę Anglii, złapał za drążki steru. Reszta załogi stanęła na rufie i wypatrywała goniących nas francuskich łodzi patrolowych lub helikopterów. Z naszym masywnym trawlerem, rozwijającym zawrotną prędkość dziewięciu węzłów, wyglądało to tak, jakby ktoś napadł na bank, a potem uciekał buldożerem.

Z pewnością nie powinienem był narażać ludzkich istnień na pokładzie „Arvor III”, nakłaniając załogę do stawiania oporu. Poza hakiem i dwoma scyzorykami szwajcarskimi, naszą jedyną bronią były wielkie zapasy małych kartofli Collina. Nie nadawało się to może do podtrzymania naszego morale, ale celny rzut kartoflem w stronę łodzi patrolowej mógł zatrzymać jej załogę na dobre dziesięć sekund.

W głębi duszy nie sądziłem jednak, że marynarka francuska zaatakuje brytyjski statek z

banderą Królewskiego Klubu Jachtowego i z czwórką pocziwych Amerykanów na pokładzie. Wywołaliśmy wystarczająco dużo szumu w prasie i Francuzi woleli pewnie nie prowokować kolejnego międzynarodowego skandalu. Poza tym dzięki takiemu wydarzeniu wzrosła sprzedaż moich książek, a do tego na pewno nie mieliby ochoty się dokładać. Przychodzi czas w życiu człowieka, kiedy los zaczyna się do niego uśmiechać. Słysząc głos trąbek, warkot werbli i cichy odgłos harf. Zemsta jest słodka, jak mawia Mickey Spillane. Przyszedł czas, żeby pokorni odziedziczyli morze. Kiedy „Arvor III” wpływała do portu w Weymouth, minęliśmy fregatę marynarki francuskiej z wyrzutnią raketową, która brała udział w ćwiczeniach NATO.

— Jak blisko możesz podpłynąć do nich, Jimmy? — zapytałem.

— Trzydzieści stóp wystarczy?

— Czterdzieści stóp w zupełności wystarczy.

Dla francuskich marynarzy, krzątających się po pokładzie fregaty, „Arvor III”, wyglądała po prostu jak kolejna, wpływająca do portu łódź rybacka. Nawet na nas nie spojrzeli, kiedy Bili, Dirk, Wayne i ja ustawiliśmy się na rufie. Zdumiony wyraz ich twarzy podziałał na mnie jak środek dopingujący, kiedy rozpoczęliśmy ostrzał okrętu małymi, twardymi kartoflanymi kulkami. Nie wiedzieli, co w nich uderzyło. Nie wiedzieli dlaczego i odnoszę wrażenie, że nigdy już się nie dowiedzą.

Znajdowaliśmy się teraz na przyjaznych wodach i wszystko, co mogli nam zrobić, to wymachiwać pięściami i przeklinać po francusku.

Zemsta jest naprawdę słodka.

Kiedy odjeżdżaliśmy do Londynu, Jimmy i John odprowadzili nas na stację. Trudno mi było żegnać się z naszą załogą Szkotów. Przez ostatnie sześć tygodni robiliśmy razem szalone rzeczy i sialiśmy się sobie bliscy. Bili był nadzwyczaj poruszony rozstaniem i przechowywał starannie zdjęcie, które zrobił Jimmy'emu i Johnowi, kiedy machali do nas, w chwili odjazdu pociągu.

Pośród wszystkich wypraw poszukiwawczych tę właśnie wspominam najlepiej. Dokonaliśmy wielu rzeczy. Naszym jedynym niepowodzeniem był brak pozwolenia na odszukanie „Alabamy”.

Zatrzymałem się w Nowym Jorku i zorganizowałem konferencję prasową, na pokładzie lotniskowca „Interpid”, żeby ogłosić nasze odkrycia. Chciałem zwłaszcza opowiedzieć tragiczną historię „Leopoldville'a” i jego zatonięcia w wigilijny wieczór 1944 roku. Wydawało się dziwne, że tak mało osób zdaje sobie sprawę z ogromu tamtej katastrofy i potwornej liczby ofiar. Rządy wszystkich państw, które poniosły wtedy straty, zignorowały tragedię — i nigdy już do niej nie wracały. Armia i marynarka Stanów Zjednoczonych zachowywały się tak, jakby się to w ogóle nie wydarzyło. Brytyjska admiraliczka ledwo o tym wspominała, podczas gdy Belgowie chcieli zatuszować tchórzliwe zachowanie swojej załogi.

Połączyliśmy wszystkie wysiłki i informacje o „Leopoldville'u” pojawiły się w telewizyjnych wiadomościach o szóstej i we wszystkich większych gazetach w kraju. Natychmiast masowo napłynęły pytania od rodzin żołnierzy, którzy — według lakonicznego tekstu oficjalnych telegramów — zginęli w „akcji” pod koniec 1944 roku. Odezwali się też do nas członkowie Organizacji Weteranów Panter 66-tej Dywizji.

Bob Hesse, prezydent i jeden z założycieli Organizacji Weteranów Panter, pojawił się na konferencji prasowej. Towarzyszyli mu Alex Yarmosh, Ed Riley, Dick Dutka — żołnierze,

którzy wskoczyli na pokład HMS „Brillianta” tamtej potwornej nocy. Wszyscy płakali. Byłem głęboko poruszony: nigdy nie śniłem nawet, że osobiście poznam rozbitków z „Leopoldville'a”. Przez następne lata zyskałiśmy wielu przyjaciół wśród weteranów Panter. Przemawiałem na jednym z ich zjazdów i miałem zaszczyt zostać uznanym honorowym członkiem organizacji.

W mojej książce zatytułowanej Cyklop umieściłem następującą dedykację:

Ośmiuset amerykańskim żołnierzom, którzy zatonęli wraz z „Leopoldville'em”,  
w wieczór wigilijny 1944 roku, w pobliżu francuskiego portu Cherbourg.

Zapomnianym przez wielu, wspominanym przez nielicznych.

Ostatni akt historii z Cherbourga nie skończył się jednak. Francuzi są mistrzami niespodzianek, nie zawsze przyjemnych.

Krótko po powrocie do domu w Kolorado, przeczytałem o nikczemnym policzku, który wymierzyła mi marynarka francuska. Jeden z ich okrętów ratowniczych rozpoczął poszukiwania w dwa tygodnie po naszej ucieczce z Cherbourga. I zgadniecie? Znaleźli „Alabamę”! Twierdzili, że poszukiwania prowadzili przez dwadzieścia lat i odkryli miejsce pobytu wraku dopiero po otrzymaniu nowych materiałów.

Moich???

Byłem zdziwiony koordynacją czasową. Wówczas otrzymałem list od człowieka z ambasady Stanów Zjednoczonych w Paryżu, który informował mnie, że kapitan okrętu ratowniczego otrzymał dokumenty, wskazujące położenie statku. Przypadkowo, kuzynem owego kapitana był nauczyciel szkolny, któremu powierzyłem moje materiały, zawierające ustalenia odnośnie przypuszczalnego miejsca pobytu „Alabamy”. Teraz cała ta banda chełpiła się swoim „odkryciem”.

Odbiło się to na mojej psychice i nagle zrobiło mi się smutno. Wyglądałem i czułem się jak basset, który zapomniał, gdzie zakopał swoją kość. Naprawdę kusiło mnie, żeby wejść do ekskluzywnej, francuskiej restauracji i poprosić o gorącą kaszę. Męczyło mnie to przez cały czas. Czyżby francuska marynarka była obrażona na NUMĘ za obrzucenie kartoflami ich krążownika z wyrzutnią raketową? Czyżby odkrycie szczątków „Alabamy” było ich sposobem na wyrównanie rachunków?

Francuzi posunęli się jeszcze dalej, kiedy amerykańscy archeolodzy zaproponowali, że zbadają miejsce pobytu wraku i wydobędą go. W liście do Departamentu Stanu Stanów Zjednoczonych, francuskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych jasno zaznaczyło, że ponieważ wrak leży na ich wodach terytorialnych, należy on do Francji. Nie miało znaczenia, czy nasz rząd uważa „Alabamę” za własność Stanów Zjednoczonych. Ich minister kultury oraz Wysoka Rada Poszukiwań Archeologicznych nie marnowali czasu na ułożenie szczegółowego projektu wydobywania. Wybrane na chybił trafił fragmenty wraku znalazły się w pomieszczeniach konserwatorskich i w muzeum w Cherbourgu.

W jakiś czas potem, Kevin Foster, który należy do Obsługi Parków Narodowych, dostał zaproszenie do wzięcia udziału w nurkowaniu, razem z francuskimi archeologami wewnątrz „Alabamy”. Zachowywali się, tak jakby ich archiwa były skarbem narodowym i niechętnie pozwolili mu przestudiować dokumentację wraku. Kiedy przeglądał mapy morskie, odnalazł jedną z moim nazwiskiem.

Zapytałem później Kevina:

— Czy widziałeś moje oznaczenie przypuszczalnego miejsca położenia wraku?

— Tak — odpowiedział — zaznaczone było małym Krzyżem Maltańskim.

— Jak daleko było ono od właściwego miejsca?

— Mniej niż pół mili!

Pół mili. Z naszym potężnym sonarem, załoga na pokładzie „Arvor III” mogła z łatwością odnaleźć wrak w ciągu jednego dnia.

Moja przygoda z marynarką francuską i „Alabamą” miała nieciekawe zakończenie. Kilka miesięcy później zadzwonił do mnie jakiś mężczyzna, który twierdził, że jest pracownikiem Centralnej Agencji Wywiadowczej. Zastanawiałem się, co CIA może chcieć ode mnie. Dirk Pitt czasami bywa w ogromnych przedpokojach w Langley, ale ja nigdy nie widziałem tego miejsca na własne oczy.

— O co chodzi? — zapytałem, mając świadomość, że jestem niewinny i czysty jak śnieg.

— O pańskie zachwycające zachowanie zeszłego lata w Cherbourgu — usłyszałem odpowiedź.

— No dobra, poniosło mnie trochę z tą wojną na kartofle.

— Wojną na kartofle?

— Czy nie chodzi o moją napaść na francuski krążownik rakietowy? — zapytałem naiwnie.

— Nie słyszałem nic o tym — odpowiedział.

— Proszę wobec tego zapomnieć, że o tym wspomniałem.

— Mój szef, który jest wielkim fanem pańskich książek, zasugerował, żebym zadzwonił do pana i wyjaśnił zamieszanie, które spowodował pan w Cherbourgu.

Teraz byłem naprawdę zaintrygowany.

— Gdyby ten przeklęty, francuski admirał dał mi pozwolenie, żeby szukać „Alabamy”, nie byłoby żadnego zamieszania.

— Proszę pana, nie o to chodzi. Chodzi o to, że ten admirał nie był zachwycony pańskim potajemnym odnalezieniem „Leopoldville'a”. Dobrze, że pan uciekł wtedy do Anglii. Gdyby powrócił pan wówczas do Cherbourga, francuskie siły bezpieczeństwa, czekające na brzegu, skonfiskowałyby pańską łódź i zamknęłyby pana razem z załogą w miejscowym pudle.

Pocziwy, stary Jimmy Flett — pomyślałem. Wiele mu zawdzięczałem.

— No, dobrze — powiedziałem — ale to nie jest powód, żeby wywoływać międzynarodowy skandal.

— Czy wiedział pan, że na wodach wokół Cherbourga testuje się łodzie podwodne? — dopytywał się.

— Tak, wiedziałem o tych akwenach. Są dobrze zaznaczone na mapach nawigacyjnych.

— To, czego nie mógł pan wiedzieć, panie Cussler, to to, że Francuzi właśnie skończyli budowę swojej najnowszej nuklearnej łodzi podwodnej i kilka dni po pańskim przybyciu mieli zamiar zacząć próby.

— Nawet jakbym wiedział, to i tak miałbym to w nosie — stawałem się coraz bardziej zuchwały.

— To, czego pan również nie wiedział, to to, że wszystkie wywiady i agencje z kilkudziesięciu państw — w tym CIA, KGB, brytyjskie MI-5, izraelski MOSAD — wydały ogromne pieniądze i włożyły dużo wysiłku w przygotowanie potajemnych akcji obserwacji francuskich prób.

Zacząłem czuć się jak facet, który budzi się w pokoju hotelowym po nocy spędzonej na ciężkim piciu i wyciągając rękę, dotyka ciepłego, kobiecego ciała. Po czym jego wzrok pada na sztuczną szczękę w szklance obok łóżka.

— A tu na parę dni przed rozpoczęciem prób — kontynuował — przybywa do portu w Cherbourgu pan Clive Cussler ze swoją bandą wesołych piratów i łodzią pełną sprzętu do badań podwodnych.

Wszystko stało się jasne. Teraz poczułem się jak bratnia dusza włochatego mamuta, który zatonął w bagnach La Brea.

— Nie wiedząc, co robić z pańskim teatralnym popisem, francuska marynarka przeraziła się i przesunęła próby swojej nowej łodzi podwodnej o sześć miesięcy. Wszystkie tajne operacje innych wywiadów poszły na marne. Nie mieliśmy innego wyboru i nie mogąc sterczeć tam przez następne pół roku, wróciliśmy do domu.

— Sprawilem zawód memu krajowi — mruknąłem. Nie zrozumiał ironii.

— Nie pańska wina — pocieszył mnie — ale wywiad chciałby, żeby oddał nam pan przysługę.

Gdzieś z daleka usłyszałem orkiestrę grającą „Gwiazdzisty sztandar”. Zbliżało się zbawienie.

— Z przyjemnością zrobię wszystko, o co mnie poprosicie.

— Kiedy będzie pan planował jakąś wyprawę w poszukiwaniu wraków, razem z załogą NUMY, proszę powiadomić nasze biura w Langley, w którym kierunku ma pan zamiar się udać, tak żebyśmy mogli wówczas pracować po drugiej stronie kuli ziemskiej.

Zamurowało mnie i nie wiedziałem, co odpowiedzieć. Nie miałem pojęcia, że przedstawiciele Centralnej Agencji Wywiadowczej mogą mówić takie bzdury.

W końcu wymamrotałem:

— Dobra, przyślę wam pocztówkę.

Pozegnał się ze mną uprzejmie i odłożył słuchawkę.

I tak kończą się wielkie szaleństwa NUMY z roku 1984. Nie odkryliśmy „Titanica”. To było wielkie osiągnięcie Boba Ballarda. Nie odkryliśmy też galeonu takiego jak „Atocha” z wysypującym się z niego złotem i srebrem. To zasługa Mela Fishera. Odkryliśmy jednak i przebadaliśmy wiele okrętów o historycznym znaczeniu. Nie przeżyłem żadnych buntów na pokładzie ani też nie odniosłem żadnych obrażeń. Nie zniszczyliśmy także żadnego statku. Biorąc wszystko pod uwagę, począwszy od Aberdeen, poprzez Cherbourg, a skończywszy na Weymouth, mieliśmy ogromne szczęście.



## **CZĘŚĆ X Jeśli będziesz ich szukać, nigdy się nie odnajdą**

### **Postscriptum**

Niewiele jest wzruszeń, które można by porównywać z pływaniem wewnątrz wraku. Zawsze porównywałem to ze spacerem po cmentarzu. Czujesz, a czasami zdaje ci się, że widzisz duchy załogi, która żyła na statku i zginęła, nie pozostawiając po sobie śladu. Prądy, mrok, cisza zakłócona jedynie przez syk aparatu tlenowego, wszystko to potęguje niesamowity nastrój.

Mimo osiągniętego w ostatnich czasach postępu w dziedzinie technologii penetracji dna morskiego na dużej głębokości, bardzo niewiele fascynujących sekretów pozostało rozwiązanych i nagranych na taśmy filmowe i wideo. Sporządziliśmy mapy i sfotografowaliśmy prawie każdy cal kwadratowy księżycy, ale przebadaliśmy zaledwie jeden procent tego, co jest ukryte na dnie morza. Odnalezienie szczątków statku lub samolotu spoczywających w głębinach jest doświadczeniem, które nie wielu ludziom dane było przeżyć. Ci, którzy szukają i przypadkowo znajdują, wyruszają pod wodę w różnych celach. Poszukiwacze przygód, oceanografowie, archeologowie pracujący dla marynarki, oraz łowcy skarbów, przy pomocy rozmaitych sposobów poszukują historycznych statków, które zginęły bez śladu. Czasami im się wiedzie. Jeszcze częściej przedsięwzięcie nie udaje się. Różne przeciwności stają na drodze. Ale tak długo, jak gnębić ich będzie głód poszukiwań, jest nadzieja na nowe odkrycie.

Zew wraku jest jak pieśń syreny. Istnieją dosłownie miliony zatopionych statków. Zastanawiałem się często, jle starożytnych wraków spoczywa pod mułem Nilu w Egipcie. W Morzu Śródziemnym jest ich pełno. W samych Wielkich Jeziorach odnotowano pięćdziesiąt tysięcy wraków, począwszy od statku słynnego poszukiwacza Sieur de La Salle, o nazwie „Griffin”, zwodowanego i zaginionego w 1679 roku gdzieś na wodach jeziora Michigan, a skończywszy na „Edmundzie Fitzgeraldzie”, który przepadł wraz z całą załogą na Lake Superior w 1975 roku. Na dnie morskim, pomiędzy Maine i Florydą, znajduje się ogromna flota zatopionych statków. Ponad tysiąc parowców spoczywa u nadbrzeży Missisipi.

Każdy z nich ma swoją własną historię.

Udało mi się kiedyś przespacerować po pokładzie statku, który odpłynął w nieznane.

Wiosną 1964 roku postanowiłem przez kilka tygodni odpocząć przed objęciem stanowiska reżysera filmu telewizyjnego, który miał być kręcony dla jednej z wielkich agencji reklamowych. Skończyłem malowanie domu i zostało mi dziesięć wolnych dni. Żona pracowała, trójka naszych dzieci była w szkole. Jeden z moich przyjaciół namówił mnie, żebym zaangażował się jako członek załogi na pięknym jachcie o nazwie „Emerald Sea”, który stał w porcie na tyłach wielkiego budynku w Newport Beach w Kalifornii. Utrzymywanie w czystości kilometrów polituowanego drzewa i czyszczenie maszyn było przyjemnym zajęciem. Pamiętam niespodziankę, jaka spotkała mnie podczas podróży na Catalina Island nieopodal Kalifornii. Dano mi mundur i polecenie opiekowania się pasażerami, a kapitan stanął przy sterze, Goście właściciela jachtu nawet nie podejrzewali, że drinków nie podawał zwykły członek załogi, lecz producent reklam. I nie miałem nic

przeciwko pięćdziesięciodolarowym napiwkom, wręczanym mi przez opuszczających pokład gości. Ale muszę przyznać, że zamiana sterylne go biura na Bulwarze Zachodzącego Słońca na tekowy pokład „Emerald Sea” i wdychanie woni słonej wody, nie było rzeczą łatwą.

Obok „Emerald Sea” zacumowany był duży, dwupokładowy jacht, zbudowany w latach dwudziestych tego stulecia. Patrząc na jego obszerny, pokryty dachem tylni pokład, wyobrażałem sobie tłum mężczyzn w smokingach, tańczących charlestona z dziewczętami w sukienkach z frędzlami i włosach skręconych trwałą. Przysięgłbym, że chwilami słyszę muzykę orkiestry jazzowej. Jacht nazywał się chyba „Rosewood”. Był elegancki, ale nieco zmurszały, podobnie jak jego podstarzała właścicielka, bogata wdowa, która wypływała nim na zatokę, organizując przyjęcia.

Zaprzyjaźniłem się z jednym z członków załogi, o nazwisku GUS Muncher, który przysięgał, że był kiedyś dublerem Erdla Flynna, ale przypominał bardziej Petera Lorre'a. GUS oprowadzał mnie po jachcie, potem zasiedliśmy do lunchu na przystani, opróżniając butelki piwa i snując opowieści o jachtach zacumowanych w zatoce i ich właścicielach. Cóż to były za skandale.

GUS twierdził, że pracował na jachcie głównie po to, żeby zebrać dość pieniędzy na podróż na Tahiti, gdzie zamierzał kierować małym promem, kursującym między wyspami.

Straciłem kontakt z Gusem, z chwilą gdy przebrałem się w garnitur z Brook Brothers i podjąłem na nowo pracę nad produkcją trudnej do sprzedania bzdury, nakłaniającej ludzi do kupna rozmaitych wyrobów, bez których mogliby się obyć. Dwa lata później spotkałem w restauracji dawnego kapitana z „Emerald Sea” i zapytałem, czy widział gdzieś Gusa.

— GUS — rzekł smutno — nie żyje.

— Nie... — wyszeptałem. — Jak to?!

— Poszedł na dno razem z „Rosewood”.

— Nie miałem pojęcia, że zatonął.

Kapitan skinął głową.

— Starsza pani, która była właścicielką jachtu, zmarła i sprzedano go handlarzowi samochodów. Po wyjściu z kanału „Rosewood” przepadł wraz z całą załogą na głębokich wodach na zachód od Bermudów. GUS był jednym z członków trzyosobowej załogi.

— Biedny, stary GUS — wyszeptałem. — Nigdy nie zobaczył Tahiti.

W czasie następnych piętnastu lat zapomniałem o Gusie. Po szczęśliwym rozstaniu się z agencją reklamową, gdy zacząłem ostatecznie zarabiać na życie jako pisarz, zatrzymaliśmy się z żoną Barbarą na Tahiti. Spędzaliśmy tam urlop, po zakończeniu podróży po Australii, gdzie zbieraliśmy materiały do książki. W wiosce na wyspie Bora Bora wszedłem do małego baru, z widokiem na słynną, turkusową lagunę, podczas gdy Barbara udała się na zakupy. Kątem oka zauważyłem mężczyznę w słomianym kapeluszu z szerokim rondem, w kwiecistej koszuli i obszarpanych szortach. Siedział obok dość niezwyklej Tahitanki, zasłoniętej płaszczem czarnych włosów. T ukazującej w uśmiechu złote plomby. Gęsta, ruda broda zakrywała mu połowę twarzy, ale mimo to rozpoznałem go natychmiast.

Podszedłem do jego stolika i spojrzałem mu w oczy:

— To na prawdę ty, czy twój duch?

— Żeby ci dowieść, że żyję, postawię ci piwo! — odpowiedział GUS Muncher, śmiejąc

się. — Ale zapomnij, że mnie widziałeś. Następnie przedstawił mnie żonie, Tani.

— Więc w końcu dostałeś się na Tahiti — powiedziałem, walcząc z chęcią uszczyplenięcia go w ramię, żeby zobaczyć, czy podniesie krzyk.

— Udało mi się nabyć katamaran o długości pięćdziesięciu stóp i dobrze zarabiam, wożąc towary i pasażerów między wyspami.

— Spełniły się więc twoje marzenia.

— Pamiętasz? — rzekł z uśmiechem ginącym w gęstwinie brody.

— Mówiono mi, że poszedłeś na dno wraz z „Rosewood”.

— W pewnym sensie tak.

— Ciekaw jestem tej historii.

— Niewiele jest do opowiadania. Otworzyliśmy wszystkie zawory i jacht poszedł na dno jak kamień.

Spojrzałem na Gusa z niedowierzaniem:

— Jaki był sens wyprowadzić dobry jacht pięć tysięcy mil w morze i zatopić go?

Oczy Gusa zabłyśły jak latarnia morska.

Czy dla uzyskania ubezpieczenia jest lepsze miejsce zatopienia statku, niż w Trójkącie Bermudzkim?

Powinienem był coś powiedzieć na temat moralności i przestrzegania prawa, ale tutaj w barze, mając przed sobą piękny widok, ciesząc się towarzystwem starego przyjaciela, którego miałem za zmarłego, uznałem taki komentarz za niestosowny. Po dwóch piwach, odnalazła mnie Barbara, pożegnałem więc Gusa i jego żonę.

Dziesięć lat później, spotkałem francuskiego urzędnika z Society Islands i zapytałem, czy znał Gusa Munchera. Skinął głową i ze smutkiem poinformował mnie, że GUS, jego żona i katamaran oraz dwóch płatnych pasażerów wraz z ładunkiem osiemdziesięciu kurczaków zaginęli podczas sztormu przy wyspie Moore'a. Poszukiwania nie natrafiły na żadne ślady.

Zawsze zastanawiałem się, czy GUS znowu gdzieś umknął, czy rzeczywiście spoczywa na dnie morza. Myślę, że odpowiedzi należałoby szukać w aktach towarzystwa ubezpieczeniowego, żeby zorientować się, komu wypłacono odszkodowanie po jego śmierci i zaginięciu łodzi. Ciekawiło mnie to, ale nie znając nazwy katamaranu i nie wiedząc, która agencja była ubezpieczycielem oraz ile wypłaciła i komu, machnąłem ręką i zająłem się czym innym. Nie zapomniałem Gusa, ale pozwoliłem tajemnicy umrzeć razem z nim.

Z jakiś dziwnych powodów, nigdy nie byłem zainteresowany opracowywaniem dokumentacji filmowej przy wyprawach NUMY. Prawie nigdy nie robię zdjęć w trakcie poszukiwań. Moja asystentka do spraw prasowych zmusiła mnie kiedyś do przyjęcia dwóch małych, automatycznych aparatów kodak, mając nadzieję, że tak łatwym w obsłudze sprzętem skłoni mnie do robienia zdjęć. Mój syn Dirk wypstrykał około trzech rolek, ale mimo że upłynęły już cztery lata, zdjęcia nie zostały wywołane.

Prawdopodobnie zyskałbym więcej popularności, gdybym kręcił się wokół wielkich fotograficznych wydawnictw i programów telewizyjnych. Kiedyś zatelefonowałem do „National Geographic”, żeby zorientować się, czy nie byłiby zainteresowani moją przyszłą

wyprawą organizowaną dla odnalezienia okrętu „Bonhomme Richard”. Podczas rozmowy z panią, która przedstawiła się jako odpowiedzialna za zamówienia na artykuły, zostałem poinformowany w zdecydowany sposób:

— Nie mamy zwyczaju dawać zaliczek.

— Nie potrzebuję zaliczki — odparłem. — Sam finansuję poszukiwania z pieniędzy otrzymanych za książki.

— Niech pan nie oczekuje od nas żadnych pieniędzy.

— Nic was to nie będzie kosztować.

— To po co pan telefonuje?

— Żeby uczulić was na fakt, że organizuje się wyprawę w poszukiwaniu słynnego statku Johna Paula Jonnesa. Spodziewałem się, że was to zainteresuje.

— Nie finansujemy poszukiwań wraków.

— Już to usłyszałem wcześniej — powiedziałem znużony.

— Proszę zadzwonić, jak pan odnajdzie wrak.

— A co wtedy?

— Przyślemy korespondenta i fotografa dla opracowania materiałów.

— Jestem pisarzem.

— Wolimy profesjonalistów — powiedziała rzeczowo.

Koniec rozmowy.

Kilka lat później byłem w Waszyngtonie, żeby statystować w okropnym filmie, kręconym na podstawie mojej książki, „Wydobyć «Titanica»”. Po drodze do hotelu, w którym filmowano sceny z konferencji prasowej z Jassonem Robardsem, zatrzymałem się w biurze wydawniczym „National Geographic”. Podeszedłem do recepcjonistki i poprosiłem o rozmowę z jakimkolwiek redaktorem, który mógłby poświęcić mi kilka minut. Była na tyle uprzejma, że zatelefonowała do czterech redaktorów, których poinformowała, że czekam w hallu hotelowym. Po ostatnim telefonie, spojrzała na mnie zakłopotana.

— Przepraszam pana, panie Cussler, ale żaden z nich nie chce z panem rozmawiać.

— Zostałem wzgardzony przez „National Geographic”.

— Jeśli ktoś byłby zainteresowany — wyszeptła słodko recepcjonistka – to w jakim celu chciałby się pan z nimi widzieć?

— Proszę powiedzieć, że uciekałem przed krokodylem i nie zdawałem sobie sprawy, jakie spotyka mnie szczęście.

Wstrząśnięty i przygnębiony, udałem się do pokoju w „Jefferson Hotel” «i poświęciwszy dwie godziny na reperację zepsutego, starego zegara, resztę nocy spędziłem płacząc w poduszkę.

Znajdując upodobanie w prowokowaniu demoralizujących lub zabawnych sytuacji, naraziłem się następnie redakcji „Smithsonian”.

Nicolas Dean, rzeczywiście świetny fotograf z Edgecomb w Maine, został wyznaczony przez magazyn „Smithsonian” do przygotowania materiału zdjęciowego z odnalezienia przez NUMĘ „Cumberlanda” i „Floridy”. Sfotografował pracę nurków i przedmioty znalezione we wnętrzu wraków. Potem z nieznanых powodów, redakcja „Smithsonian” zrezygnowała z tego materiału. Wypłacono mu symboliczne honorarium, ale nie pokryło ono nawet kosztów całego przedsięwzięcia, lotu z Maine i pięciu dni trwania ekspedycji.

Wiele lat później, zadzwoniła do mnie sekretarka jednego ze starszych redaktorów „Smithsonian” i poprosiła o ocenę reportażu dotyczącego wraku. Ponieważ był to dobrze mi znany statek, zgodziłem się. Reportaż przysłało mi pocztą, przeczytałem go, zrobiłem kilka uwag i odesłałem. Sekretarka poinformowała mnie później przez telefon, że honorarium za redakcyjną ekspertyzę wynosi dwieście dolarów. Nie zdradzając irytacji, poprosiłem, by czek wystawiono nie na mnie, lecz na redaktora.

— Nie rozumiem — odpowiedziała zakłopotana.

— Nalegam na to, żeby moje honorarium zostało mu przekazane — potwierdziłem. \*

Wciąż nie rozumiejąc, o co mi chodzi, wymamrotała:

— To nie ma sensu, żeby honorarium autora przekazywano redaktorowi.

— W tym wypadku ma.

— Czy mogę wiedzieć, dlaczego pan to robi?

— Tak. Proszę powiedzieć szefowi, że dwieście dolarów to łapówka. Płacę mu za to, żeby nigdy nie wymieniał mojego nazwiska w gazecie „Smithsonian”.

Sekretarka nie dała się przekonać:

— Nie chce pan, żeby wymieniono pana nazwisko w naszym artykule? Pierwszy raz coś podobnego słyszę. Zawsze kiedyś wydarza się coś pierwszy raz...

Nie mam pojęcia, co zrobili z czekiem. Ja przynajmniej nigdy go nie dostałem.

NUMA miała szczęście osiągnąwszy tak wiele, dysponując tak małym kapitałem. Odnaleziono i zbadano prawie sześćdziesiąt zatopionych wraków w jeziorach, rzekach i morzach. W mojej książce opisuję tylko niektóre. Sporo z nich odnaleziono przypadkowo, większość po długich godzinach poszukiwań i wysiłków. Pieniądze są istotnym czynnikiem ekspedycji. Ale jeśli poszukiwania nie są zbyt skomplikowane i przeprowadzone prostymi metodami, koszty nie są zbyt wysokie.

Wbrew historiom opisywanym przez takich jak ja autorów beletrystyki, poszukiwania skarbów o historycznym znaczeniu rzadko są niebezpieczne, a przeważnie dość nudne. Jest to przygoda, którą jednak rozkoszują się zafascynowani nią ludzie lub całe rodziny, traktując jak weekendową rozrywkę. Wszędzie można coś odkryć, a czasami nawet w odległości kilku kroków od własnego podwórka. Zadziwiające, jak wiele historycznych miejsc pozostaje nieodnalezionych, ponieważ nikomu nigdy nie chciało się ich szukać.

Przypuszczam, że byłoby bardziej praktycznie, gdybym dochody z moich książek umieścił w akcjach i nieruchomościach, w czymś, co przyniosłoby mi korzyść finansową. Mój księgowy i pośrednik uważają, że jakaś instytucja wywiera na mnie presję finansową. Zawsze wyobrażam sobie, że kiedy nadejdzie mój czas i znajdę się w szpitalu, oddalony o dwa oddechy od zaświatów, zabrzęczy telefon przy moim łóżku. Wysoka, jasnowłosa, postawna pielęgniarka, mierząc puls w poszukiwaniu oznak życia, pochyli się nade mną,

ujmie słuchawkę i przystawi ją do mojego ucha.

Ostatnie słowa, które usłyszę, zanim odpłynę, wypowie mój bankier, przekazując informację, że moje konto zostało przekroczone o dziesięć dolarów.

Znajdując się u kresu, można powiedzieć, że kiedy zapadnie ostatnia kurtyna, żałować będziemy jedynie tego, czego nie udało nam się dokonać.

A może jest tak, jak powiedział mi kiedyś siwy, stary poszukiwacz skarbów: „Jeśli nie ma z czegoś radości, to nie warto tego robić”.

Tym, którzy szukają zagubionych w obiektów historycznych, życzę powodzenia. One tam są i nadal szepczą.

### **Lista aktualnych odkryć i badań przeprowadzonych przez Krajową Agencję Badań Morskich i Podwodnych (NUMA)**

CLYVE CUSSLER, PREZES

AKTUALNA LISTA WRAKÓW I INNYCH OBIEKTÓW O HISTORYCZNYM ZNACZENIU ODKRYTYCH LUB PRZEBADANYCH I POZYTYWNE LUB TYMCZASOWO ZIDENTYFIKOWANYCH PRZEZ FUNDACJĘ NUMA

#### CSS „Hunley”

Pierwsza w historii łódź podwodna, która zatopiła okręt wojenny. Po storpedowaniu USS „Housatonic” niedaleko Charlestonu, w Karolinie Południowej w lutym 1864 „Hunley” i jej dziesięcioosobowa załoga zaginęli.

#### USS „Housatonic”

Korweta Marynarki Unii. Pierwszy okręt wojenny zatopiony przez łódź podwodną „Hunley”. Zatopiony niedaleko Charlestonu w Karolinie Południowej w 1864 roku. Załoga, z wyjątkiem pięciu osób, została uratowana.

#### HMS „Pathfinder”

Brytyjski krążownik. Drugi okręt wojenny zatopiony przez łódź podwodną i pierwszy przez niemieckiego U-Boot. Storpedowany na Morzu Północnym przez „U-21” w sierpniu 1914 roku.

#### LISS „Cumberland”

Fregata marynarki Unii. Pierwszy w historii okręt wojenny, który został pokonany i zatopiony przez pancernik. Staranowany przez pancernika Konfederacji, „Merrimaca” w Newport News w Wirginii w 1862 roku. Zginęło ponad sto dwadzieścia osób załogi.

#### CSS „Florida”

Słynny statek piracki, należący do Konfederacji, który podczas wojny secesyjnej pojmał i zatopił prawie pięćdziesiąt okrętów handlowych, należących do Stanów Zjednoczonych. Pojmany w Bahii w Brazylii, przedziurawiony niedaleko Newport News w Wirginii w 1864 roku.

### „Sułtana”

Parowiec bocznołowy, którego kocioł eksplodował i zamienił łódź we wrzące piekło w 1865 roku. Największa tragedia morska Ameryki Północnej. Zginęło dwa tysiące osób, głównie żołnierzy Unii. Przewyższa to liczbę ofiar z katastrofy „Titanica”, 47 lat później.

### „Leopoldville”

Belgijski liniowiec, przerobiony podczas drugiej wojny światowej na wojenny transportowiec. Storpedowany przez niemieckiego U-Bootu w wieczór wigilijny 1944 roku niedaleko Cherbourga we Francji. Zginęło wówczas ponad ośmiuset amerykańskich żołnierzy.

### „Iiwincible”

Uzbrojony szkuner, pierwszy okręt flagowy marynarki Republiki Teksasu. Przejmował broń i dostawy z meksykańskich statków handlowych, które były przekazywane generałowi Samowi Houstonowi. Zatonął w bitwie pod Galveston w Teksasie w 1837 roku.

### „Zavala”

Pasażerski parowiec, przerobiony na okręt wojenny przez marynarkę Republiki Teksasu w 1838 roku. Prawdopodobnie najwcześniejszy uzbrojony parowiec w Ameryce Północnej. Osiadł na mieliźnie w Galveston Bay w Teksasie w 1842 roku.

### „Lexington”

Bardzo szybki parowiec bocznołowy, skonstruowany przez Corneliusa Yanderbilta w 1835 roku. Spalony i zatopiony w cieśninie Long Island w Nowym Jorku w 1840 roku. Zginęło wówczas sto pięćdziesiąt jeden mężczyzn, kobiet i dzieci.

### USS „Akron”

Sterowiec marynarki Stanów Zjednoczonych, który podczas lotu mógł przyjmować na pokład dziewięć samolotów. Rozbił się niedaleko Beach Haven w New Jersey w 1933 roku. Cała załoga, składająca się z siedemdziesięciu trzech osób, zginęła na miejscu.

### USS „Carondelet”

Najbardziej zasłużony pancernik marynarki Unii. Wziął udział w większej liczbie bitew niż jakikolwiek okręt wojenny podczas wojny secesyjnej. Zbudowany przez genialnego wynalazcę Jamesa Eadsa. Zatonął w Ohio River wiele lat po wojnie w 1873 roku.

### USS „Weehawken”

Jedyny okręt typu monitor, należący do marynarki Unii, który pokonał i przejął w czasie bitwy pancernika Konfederacji. Prowadził również pierwszy atak na Fort Sumter. Zatonął w czasie sztormu niedaleko portu Charleston w Karolinie Południowej w 1864 roku.

### USS „Patapsco”

Należący do marynarki Unii okręt typu monitor klasy „Passaic”. Walczył w czasie oblężenia Charlestonu. Trafił na konfederacką minę i zatonął w kanale niedaleko Fortu Moultrie w 1865 roku. Zginęło sześćdziesięciu dwóch członków załogi.

### USS „Keokuk”

Jedyny tego rodzaju pancernik Unii, mający dwie nieruchome wieże strzelnicze.

Nazywany zazwyczaj pancernikiem-cytadelą. Trafiony ponad dziewięćdziesiąt razy z dział w Charlestonie w 1863 roku. Zatonął wkrótce po bitwie.

#### CSS „Arkansas”

Niepokonany pancernik Konfederacji, który wygrał bitwę, samotnie stawiając czoło całej flocie na Missisipi dowodzonej przez admirała Farraguta. Został spalony przez własną załogę powyżej Baton Rouge w Luizjanie, żeby zapobiec pojmaniu go przez wroga w 1862 roku.

#### CSS „Manassas”

Pierwszy uzbrojony okręt zbudowany przez Stany Zjednoczone, i pierwszy pancernik, który wziął udział w bitwie. Pierwotnie zaplanowany był jako okręt taranujący. Spalony i zatopiony w Missisipi podczas bitwy o Nowy Orlean w 1862 roku.

#### CSS „Virginia II”

Potężny pancernik Konfederacji, który uniemożliwił przekroczenie James River armii generała Granta, atakującej Richmond. Z rozkazu admirała Semmesa z „Alabamy”, spalony przez załogę w Drewry's Bluff w 1865 roku.

#### CSS „Fredericksburg”

Należący do floty na James River pancernik Konfederacji pod dowództwem admirała Ralpa Semmesa. Brał czynny udział w wojnie. Wysadzony w powietrze przez własną załogę w Drewry's Bluff w 1865 roku.

#### CSS „Richmond”

Pancernik Konfederacji, który przez prawie trzy lata stał na straży pomiędzy śluzami na James River. Kiedy upadł Richmond, został zniszczony przez załogę niedaleko Chaffin's Bluff w 1865 roku.

#### „Northampton”

Szybki parowiec bocznołowy z Chesapeake Bay, używany przez Konfederatów jako statek dostawczy. Zatopiony, żeby stworzyć zaporę poniżej Drewry's Bluff na James River w 1862 roku.

#### „Jamestown”

Duży parowiec pasażerski pojmany przez Konfederatów. Walczył dzielnie z „Merrimakiem” w Hampton Roads w Wirginii. Zatopiony w celu utworzenia zapory w Drewry's Bluff w 1862 roku.

#### CSS „Louisiana”

Olbrzymi pancernik konfederacki, mający szesnaście dział. Nie ukończony, w czasie bitwy o Nowy Orlean mógł walczyć tylko stojąc na cumach przy brzegu. W 1862 roku wysadzony w powietrze, by nie dostał się w ręce wroga.

#### USS „Yaruna”

Kanonierka marynarki Unii. Trzy razy w czasie bitwy o Nowy Orlean staranowana przez okręty Konfederacji. Zatopiła sześć okrętów wroga, zanim — w 1864 roku została wciągnięta na brzeg i spalona.

#### USS „Commodore Jones”



Kanonierka bocznołowa, należąca do marynarki Unii. Przerobiona z nowojorskiego promu. Zniszczona na James River, przez konfederacką minę elektryczną o wadze dwóch tysięcy funtów.

#### USS „Phillipe”

Kanonierka należąca do marynarki Unii, ostrzelana z konfederackich dział w Fort Morgan. Stała w płomieniach i poszła na dno u wejścia do Mobile Bay podczas ataku admirała Farraguta na miasto w 1864 roku.

#### CSS „Governor Moore”

Kanonierka marynarki Konfederacji, przerobiona z parowca pasażerskiego. Walczyła dzielnie przeciwko flocie Unii podczas bitwy o Nowy Orlean. Zginęły sześćdziesiąt cztery osoby z załogi. Osiadła na mieliźnie i została spalona na Missisipi w 1862 roku.

#### CSS „Colonel Lovell”

Konfederacki okręt taranujący, który przewoził bawełnę. Był świadkiem wielu wydarzeń na Missisipi niedaleko Tennessee. Walczył dzielnie, zanim został staranowany i zatopiony w czasie bitwy o Memphis w 1862 roku.

#### CSS „General Beauregard”

Bocznołowiec taranujący, należący do Konfederacji. Podczas bitwy o Memphis zaatakował flotyllę Unii i został poważnie zniszczony, po czym w 1862 roku zatonął przy zachodnim brzegu Missisipi.

#### CSS „General Thompson”

Okręt-taran, bocznołowiec, należący do Konfederacji. Walczył na Missisipi i Tennessee River. Podczas bitwy o Memphis w 1862 roku, osiadł na mieliźnie i został spalony.

#### „Platt Yalley”

Parowiec bocznołowy wpłynął na wrak „General Beauregarda” i zatonął poniżej Memphis w 1867 roku.

#### „Saint Patrick”

Parowiec bocznołowy, ważący czterysta ton. Spalony i zatopiony powyżej Memphis, w 1868 roku.

#### CSS „Drewry”

Kanonierka należąca do Konfederacji. Walczyła przez trzy lata na James River. Trafiona i zatopiona przez ogień artyleryjski armii Unii w środku Trems Reach w 1865 roku.

#### CSS „Gaines”

Konfederacka kanonierka, walcząca z flotą admirała Farraguta w przegranej bitwie o Mobile Bay. Osiadła na mieliźnie i spłonęła niedaleko Fort Morgan w 1865 roku.

#### „Stonewall Jackson”

Konfederacki statek przemytniczy, który wcześniej — pod nazwą „Leopard” — był brytyjskim bocznołowym parowcem pocztowym. W 1864 roku osiadł na mieliźnie na Isle of Palms w Karolinie Południowej.

„Rattlesnake"

Konfederacki statek przemytniczy. Podczas próby przedostania się z ładunkiem broni z Breech Inlet do portu Charleston złapany przez blokującą flotę Unii. W 1863 roku spalony.

„Raccoon"

Konfederacki statek przemytniczy. Spalony i zatopiony w 1863 roku przez kanonierkę Unii podczas próby ucieczki z portu Charleston z ładunkiem bawełny.

„Ruby"

Konfederacki statek przemytniczy, który odniósł wiele zwycięstw. Uciekając, dopłynął do brzegu Folly Island w Charleston, gdzie został zniszczony w 1864 roku.

„Norseman"

Konfederacki statek przemytniczy — mały, brytyjski parowiec o napędzie śrubowym, który osiadł na mieliźnie niedaleko Isle of Palms w Charleston. w 1865 roku.

„Ivanhoe"

Konfederacki statek przemytniczy. Złapany przez kanonierki Unii i zniszczony przy ujściu Mobile Bay, niedaleko Fort Morgan w Alabamie, w 1863 roku.

„Acteon"

Brytyjska fregata mająca pięćdziesiąt dział. W okresie wojny o niepodległość, w 1776 roku, osiadła na mieliźnie i została spalona podczas bitwy przy Fort Moultrie w Karolinie Południowej.

## **Odkryte i poszukiwane okręty zagraniczne**

„Waratah"

Liniowiec pasażerski z Blue Anchor, który zaginął przy wschodnim wybrzeżu Afryki Południowej w 1911 roku. Razem z nim zaginęło ponad dwieście osób, łącznie z załogą. Jedna z wielkich tajemnic morskich.

„U-21"

Pierwszy niemiecki U-Boot, który zatopił okręt wroga. Zatopił również dwa okręty wojenne niedaleko Turcji, podczas pierwszej wojny światowej. Zatonął w czasie holowania na Morzu Północnym w 1919 roku.

„U-20"

Niemiecka łódź podwodna z okresu pierwszej wojny światowej, która zatopiła liniowiec Cunarda „Łuskania". Osiadła na mieliźnie u wybrzeży Jutlandii, w Danii w 1916 roku. Wysadzona w powietrze przez Duńczyków w 1926 roku.

HMS „Invincible"

Brytyjski krążownik wojenny. Ekspłodował i zatonął w wyniku ostrzału artyleryjskiego podczas bitwy o Jutlandię na Morzu Północnym w maju 1916 roku. Zginął wówczas admirał Hood i jego, licząca tysiąc dwadzieścia sześć osób, załoga.

HMS „Indefatigable"

Brytyjski krążownik wojenny. Ekspłodował i zatonął w wyniku ostrzału artyleryjskiego podczas bitwy o Jutlandię na Morzu Północnym w maju 1916 roku. Razem z nim poszło na dno ponad tysiąc osób.

HMS „Defense”

Ciężki krążownik brytyjski. Ekspłodował i zatonął podczas bitwy o Jutlandię w 1916 roku.

HMS „Shark”

Brytyjski niszczyciel. Zatopiony przez niemiecką flotę cesarską w czasie bitwy o Jutlandię, w 1916 roku.

HMS „Hawke”

Brytyjski krążownik zatopiony, sześćdziesiąt mil od brzegów Szkocji, przez niemiecką łódź podwodną „U-9” w październiku 1915 roku; zginęło trzystu czterdziestu ośmiu członków załogi.

„Wiesbaden”

Niemiecki krążownik spalony i zatopiony podczas bitwy o Jutlandię w 1916 roku.

„V-48”

Niemiecki niszczyciel zatopiony w czasie bitwy o Jutlandię w 1916 roku.

„S-35” Niemiecki niszczyciel zatopiony podczas bitwy o Jutlandię w 1916 roku.

„Blucher”

Niemiecki ciężki krążownik zniszczony i zatopiony podczas bitwy o Dogger Bank na Morzu Północnym w 1916 roku.

„U-12”

Niemiecka łódź podwodna zatopiona u wybrzeży Szkocji po staranowaniu przez brytyjski krążownik „Ariel” w 1915 roku.

„UB-74”

Niemiecka łódź podwodna zatopiona przy Weymouth w Anglii, po zrzuconiu przez brytyjską kanonierkę bomb głębinowych w 1916 roku.

„Gluckauf”

Prototyp nowoczesnego tankowca. Po raz pierwszy wykorzystano tu grodzie wodoszczelne jako zbiornik ropy naftowej. Pierwszy statek z silnikami na rufie. Osiadł na mieliźnie na Fire Island w Nowym Jorku w 1893 roku.

„Yicksburg”

Brytyjski frachtowiec parowy, który wpłynął na mieliżnę na Fire Island, w Nowym Jorku niedaleko Blue Point, w 1875 roku.

„Alexander Newski”

Rosyjska fregata parowa, która osiadła na mieliżnie na wschodnim wybrzeżu Danii, niedaleko Thyboronu w 1868 roku. Na pokładzie znajdował się rosyjski książę. Wszyscy

zostali uratowani.

„Arctic”

Brytyjski parowiec, który osiadł na mieliźnie u wybrzeży Jutlandii w Danii, w 1868 roku.

„Kirkwall”

Brytyjski parowiec osiadły na mieliźnie u wybrzeży Jutlandii, w Danii, w 1874 roku.

„Odin”

Jeden z pierwszych szwedzkich parowców królewskich (często kopiowany model), zbudowany w 1836 roku. Wpłynął na mieliznę niedaleko Thyboronu, w Danii w 1836 roku.

„Commonwealth”

Brytyjski frachtowiec zatopiony przez niemieckiego U-Bootu na Morzu Północnym niedaleko Flamborough Head podczas pierwszej wojny światowej w 1915 roku.

„Charing Cross”

Brytyjski frachtowiec storpedowany przez niemieckiego U-Bootu niedaleko Flamborough Head, w czasie pierwszej wojny światowej w 1916 roku.

„Chicago”

Wielki frachtowiec brytyjski, ważący dziesięć tysięcy ton, zatopiony przez niemieckiego U-Bootu niedaleko Flamborough Head w 1918 roku.

### **Inne przebadane miejsca, w których znajdują się wraki**

„Merrimac”

Niedaleko Craney Island w Portsmouth w Wirgiii, tam gdzie w 1862 roku wyleciał w powietrze słynny pancernik Konfederacji; wielokrotnie określaliśmy jego położenie za pomocą magnetometru.

„Great Stone Fleet”

W 1861 roku w celu utworzenia blokady kanału prowadzącego do portu Charleston zatopiono szesnaście statków wielorybicznych z Nowej Anglii. Nasz magnetometr odebrał w tym miejscu wiele sygnałów.

„Galveston Graveyard of Ships”

Dziesięć do dwunastu dziewiętnastowiecznych statków, które w latach 1680-1880 osiadły na starej mieliznie na zewnątrz Galveston Bay i teraz leżą pogrzebane w piasku.

„Swamp Angel”

Pozostałości bastionu, z którego w 1863 roku wystrzelono sto pięćdziesiąt pocisków ze słynnego dział Parrota — w stronę odległego o tysiąc dziewięćset jardów miasta Charleston.

„Torpedo Raft”

Pozostałości po tratwie anty torpedowej, używanej przez okręt typu monitor „Weehawken” podczas bitwy o Charleston w 1863 roku. Tratwa leży teraz w błotach na północnym końcu Morris Island, w Karolinie Południowej.

## Przebadane miejsce, w którym nic nie znaleziono

### Zagubiona lokomotywa z Kiowa Creek

Miejsce, w którym w 1876 roku pociąg towarowy spadł z mostu podmytego przez powódź. Lokomotywa zaginęła bez śladu. Okazało się, że potajemnie wykopano ją, odremontowano i włączono do taboru pod zmienionym numerem. Wielkie oszustwo ubezpieczeniowe sprzed stu dwudziestu lat.

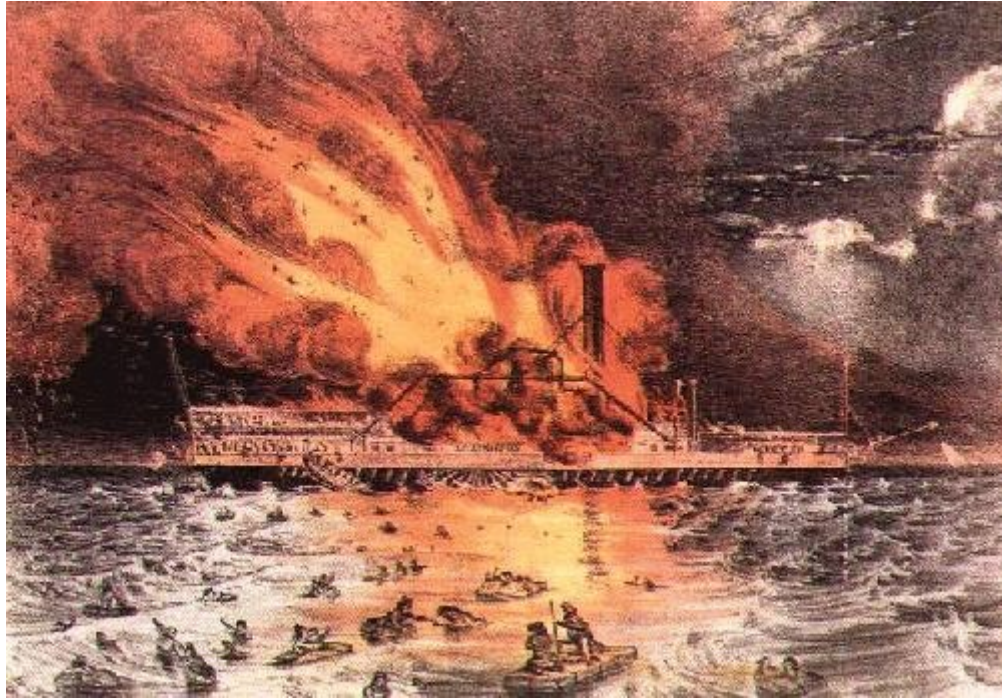
## Oryginalny spis treści

### SPIS TREŚCI

Wstęp .....	7	
CZEŚĆ I „Parowiec Lexington”		
1. Podróż zakończy się o świcie — 13 stycznia 1840 .....	27	
2. NUMA wkracza do akcji — kwiecień 1983 .....	44	
CZEŚĆ II „Zawała” - Okręt Marynarki Republiki Teksasu		
1. Okręt, który prowadzi się z przyjemnością — 1836-1842 .....	53	
2. Okręt na parkingu — listopad 1986 .....	59	
CZEŚĆ III USS „CUMBERLAND” I CSS „FLORIDA”		
1. Jego flaga wciąż łopocze — 8 marca 1862 .....	67	
2. Konfederacka diablica — 28 listopada 1864 .....	77	
3. Dokąd się udali? — kwiecień 1980 .....	91	
4. Odwet — lipiec 1982 .....	96	
CZEŚĆ IV CSS „Arkansas”		
1. Szpaler śmierci — lipiec 1862 .....	103	
2. Pod groblą — listopad 1981 .....	123	
CZEŚĆ V USS „Carondelet”		
1. Wojna na rzece — luty 1862 .....	131	
2. Są takie dni, kiedy nic się nie udaje — kwiecień 1982 .....	144	
CZEŚĆ VI Konfederacka łódź podwodna „Hunley”		
1. Mała łódź, która dokonała wielkiej rzeczy — luty 1864 .....	155	
2. Najtrudniejsze odkrycie — lipiec 1980 .....	172	
3. Jeszcze raz z uczuciem — czerwiec 1981 .....	179	
4. Jeśli na początku nie odniesiesz sukcesu — lipiec 1994 .....	184	
CZEŚĆ VII Zaginiona lokomotywa z Kiowa Creek		
1. Podróż donikąd — maj 1878 .....	195	
2. Tym razem im się udało — maj 1989 .....	206	
CZEŚĆ VIII HMS „Pathfinder”, „U-21” i „U-20”		
1. Śmierć z głębin — 5 września 1914 .....	219	
2. Zatonął w osiemnaście minut — 7 maja 1915 .....	228	
3. Wolałbym być na Hawajach — czerwiec 1984 .....	239	
CZEŚĆ IX Transportowiec wojenny „Leopoldville”		
1. Cicha noc, śmiertelna noc — wieczór wigilijny 1944 .....	255	
2. Znów narozrabiałem — lipiec 1984 .....	271	
CZEŚĆ X Jeśli będziesz ich szukać, nigdy się nie odnajdą		
Postscriptum .....	289	
Lista aktualnych odkryć i badań przeprowadzonych przez Krajową Agencję Badań Morskich i Podwodnych (NUMA) .....		297
Odnalezione i poszukiwane okręty zagraniczne .....	303	
Inne przebadane miejsca, w których znajdują się wraki .....	307	
Przebadane miejsce, w którym nic nie znaleziono .....	309	

## Wykaz ilustracji:

Akwarela Barda przedstawiająca parowiec z Long Island „Lexington” wkrótce po zwodowaniu (brak)



Litografia Curriera przedstawiająca pożar „Lexingtona”

Wiercenie w CA..L, v/e na „pui amgu ” dla „Zavali”

Wykonany przez autora model okrętu wojennego Republiki Teksas „Zavala”

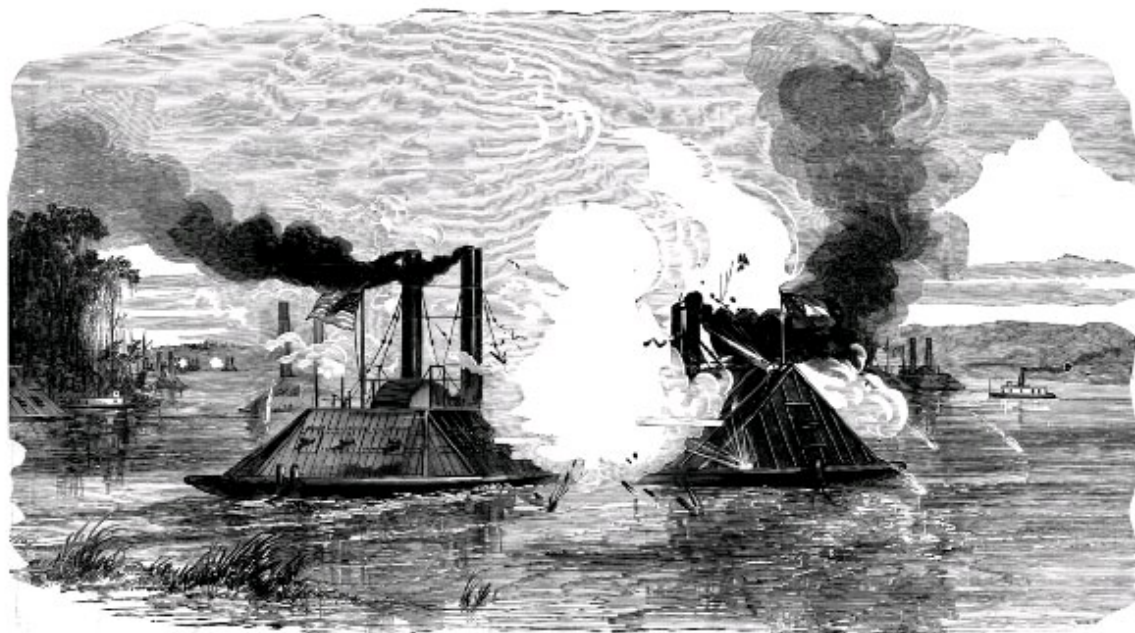
uss „Cumberland” w stoczni marynarki wojennej w Portsmouth ok. 1860 r.

USS „ Cumberland” po staranowaniu przez CSS „ Yirginia” („Merrimack”)

Słynny konfederacki korsarz CSS „Florida”

Autor z przedmiotami z USS „ Cumberland” i CSS „Florida”

Wykonany przez autora model konfederacji pancerni CSS „Arkansas”



DESPERATE NAVAL COMBAT BETWEEN THE CONFEDERATE IRONCLAD RAM "ARKANSAS" AND THE FEDERAL GUN-BOAT "CARONDELET" AT THE MOUTH OF THE YAZOO RIVER, JULY 16, 1862.—Second only to the Monitor and all before the "Herron" and "Monitor" in Memphis, South, was the capital gun. The "Carondelet," commanded by George Walker, was sent to Adams, Georgia, to meet the ironclads from Johnston's "Arkansas," reported to be a monster of ironclad power. On the morning of the 16th, after clearing up the Yazoo River about three miles, the "Tyler," a cutter, was ahead and suddenly revealed a steamer, which proved to be the "Arkansas." A broadside from the "Tyler" did not apparently affect the ironclad, for he shot himself the "Tyler," which was on a gun of the "Carondelet." Directed against her advantage, and in response to the "Arkansas," which passed the "Carondelet." The latter's "Tyler" continued to bombard the enemy, which he did, but failed to reach either vessel. While the "Carondelet" struck several times, but water and timber and Confederate batteries below.—From a sketch by Captain Walker.

211

Bitwa pancernika Unn USS „Carondelet” z konfederackim CSS „Arkansas”

Słynny pancernik z rzecznej wojny USS „Carondelet”

Historyczny konfederacki okręt podwodny „Horace L. Hunley” na nabrzeżu w Charlestonie, 1863 r.

Shipp Unii USS „Housatonic” zatopiony przez konfederacki okręt podwodny „Hunley” 17 lutem 1864 r.

Konfederacki okręt podwodny CSS „Hunley” torpeduje okręt wojenny Unii USS „Housatonic”

Znany wynalazca dr Harold Edgerton z autorem w czasie pierwszych poszukiwań

„Hunleya” w 1980 r.

Peter Throckmorton, dziekan wydziału archeologii morskiej, z autorem w czasie poszukiwań „Hunleya”