

NAJNOWSZY BESTSELLER

CLIVE CUSSLER

CRAIG DIRGO

Wieloletnie poszukiwania wraków słynnych okrętów



PODWODNI ŁOWCY 2

CLIVE CUSSLER
Podwodni Lowcy 2

CRAIG DIRGO
(Przełożył: Radosław Januszewski)

2003

1

2

Dla Barbary, zawsze dla Barbary

CC. Dla mojej matki, która wychowała sześcioro dzieci i mnóstwo psów Tęsknimy za Tobą. CD.

Ku pamięci: Willarda Bascoma Wielkiego pioniera mórz i oceanów

Roberta Fleminga Wielkiego poszukiwacza Richarda Swete'a Wyjątkowego historyka i archeologa podwodnego

Donalda Spencera Który zainspirował niezliczone rzesze nurków i Geralda Zinsera Ostatniego żyjącego członka załogi PT-109

3

Wstęp

Wszyscy jesteśmy zafascynowani morzem i tajemnicami jego głębin. Morze jest wciąż jedną z wielkich niewiadomych. Łowcy przygód wspinają się na najwyższe góry, żeby dotrzeć do szczytu i napawać się krajobrazem, rozciągającym się na dziesiątki kilometrów we wszystkie strony. Nurek nie ogląda takich widoków. Jeśli nie nurkuje w przejrzystych wodach zwrotnikowych, widoczność ma najczęściej ograniczoną do kilku metrów. Może tylko zgadywać, co znajduje się w mrocznej głębinie.

Ludzie zbadali lądy, a obszary, do których nie dotarli, zostały sfotografowane z satelitów. Gigantyczne obserwatoria astronomiczne i teleskop Hubble'a umieszczony na orbicie ukazały nam cuda, leżące w głębinach wszechświata. Równocześnie jednak człowiek mógł poznać zaledwie jeden procent powierzchni Ziemi pokrytej wodą morską. Głębiny pozostają nadal wielką tajemnicą. Niemniej, dzięki nowym osiągnięciom techniki i nauki, uczyniono postęp w poznaniu przestworów morskich. Podwodne pojazdy i sondy zbadają wszystko, od struktury osadów i migracji stworzeń morskich po rozkład prądów morskich i budowę geologiczną dna oceanów. Poznano także nowy problem, jakim jest narastające zanieczyszczenie wód. Dzięki nowemu, zaawansowanemu technicznie sprzętowi, odkryto wiele zaginionych w przeszłości statków, których wraki spoczywają od stuleci na dnie oceanu.

Ludzie tacy jak Bob Ballard oraz firmy takie jak Nauticos – dotarli do kilku spośród tych wraków i sfotografowali je, ale wiele spoczywa jeszcze na dnie, czekając na odkrywców. Poszukiwaniem wraków statków o znaczeniu historycznym zajmuje się NUMA – National Underwater and Marine Agency (Krajowa Agencja Badań Morskich i Podwodnych). Ponieważ dysponujemy nikłymi środkami pochodzącymi głównie z moich honorariów za książki, nasze ekspedycje koncentrują się na wrakach spoczywających w płytkich wodach. NUMA została stworzona w 1978 roku, po naszym pierwszym przedsięwzięciu – nieudanym poszukiwaniu wraku "Bonhomme'a Richarda" Johna Paula Jonesa. Gronquist, wybitny adwokat z Austin, powiedział, że z punktu widzenia prawa lepiej byłoby utworzyć do poszukiwań fundację typu non profit. Zgodziłem się z tym i Wayne sporządził odpowiednie dokumenty. A nazwa... tak, jest taka sama, jak nazwa agencji rządowej w moich książkach o przygodach Dirka Pitta. Mogę więc teraz zapewnić, że NUMA istnieje naprawdę. Nikt z członków NUMA nie zatrzymał dla siebie żadnego wydobytego przedmiotu. Ludzie, którzy odwiedzają mój dom i biuro, nieodmiennie są zaskoczeni, kiedy widzą tylko modele i obrazy statków, które odkryliśmy, i ani jednej autentycznej pamiątki. Każdy przedmiot pochodzący z wraku zostaje zakonserwowany i oddany władzom stanu, w którego wodach go znaleziono. Na przykład artefakty z okrętu konfederackiego "Florida" i fregaty Unii "Cumberland" – oba statki odnalezione zostały przez NUMA – poddano konserwacji, a potem

4 wystawiono na widok publiczny w Muzeum Morskim w Norfolk w Wirginii. Moim pragnieniem jest, żeby nasze odkrycia wsparte zostały przez rząd federalny, stanowy albo samorząd lokalny; przez korporacje, uniwersytety albo organizacje, zajmujące się historią, które zebrałyby fundusze na podniesienie wraków, nadających się do

wystawienia w muzeum.

Podczas 23 lat istnienia zespoły poszukiwawcze i badawcze NUMA przeprowadziły ponad 150 ekspedycji i odkryły albo zbadały 65 stanowisk z wrakami. Szukaliśmy też zagubionej lokomotywy, pary armat, samolotu i zeppelin. Z przykrością stwierdzam, że więcej było porażek niż sukcesów. Kiedy zamarzy się wam poszukiwanie wraku statku zagubionego w morzu, szybko przekonacie się, że szanse na jego odnalezienie są znacznie mniejsze niż na wygranie w ruletkę w Las Vegas. Poszukiwanie wraku jest, w najlepszym wypadku, swego rodzaju szaleństwem, a ten, kto rozpoczyna i opłaca takie działania, musi liczyć się z trudnościami nie do pokonania. Zbyt często muszę żyć ze świadomością przegranej.

W 2000 roku w nowojorskiej East River poszukiwaliśmy wraku jednoosobowej łodzi podwodnej Johna Hollanda. John Holland oraz jego konkurent Simon Lake uchodzą za ojców współczesnych okrętów podwodnych. Mała łódź podwodna Holland była, jak na owe czasy, całkiem zaawansowana technicznie. Niestety, jej plany konstrukcyjne nie zachowały się. Zaginęła, gdy wpadła w ręce Bractwa Fenianów, wczesnej formy organizacyjnej Irlandzkiej Armii Republikańskiej, która finansowała pierwsze doświadczenia Hollanda z łodziami podwodnymi w nadziei, że umożliwi jej to zniszczenie floty brytyjskiej. Holland zaprojektował i zbudował dla Bractwa łódź podwodną, nazwaną "Fenian Ram" ("Taran Fenianów"), chociaż do jej zadań nie należało taranowanie okrętów o stalowych kadłubach. Załogę łodzi stanowiło trzech ludzi, miała 10 metrów długości, napędzał ją 15-konny dwucylindrowy silnik spalinowy Braytona. Holland, któremu nie wystarczyło, że zbudował sprawnie działającą łódź podwodną, wymyślił też, czy raczej udoskonalił, torpedę, jedną z najbardziej niszczycielskich broni z arsenału wojen. John Ericsson, słynny twórca "Monitora" z wojny secesyjnej, łaskawie zezwolił budowniczemu łodzi na wykorzystanie modelu swego eksperymentalnego pocisku. Holland dopasował pocisk do rury o długości dwóch metrów i średnicy 225 milimetrów. To działo – jak je wtedy nazywano – wykorzystywało do strzelania energię sprężonego powietrza.

Genialny pomysł nie uległ większym zmianom przez następne 120 lat. Zarówno łódź, jak i jej uzbrojenie sprawiały się nadzwyczaj dobrze podczas testów przeprowadzonych przez Hollanda. Przeciągające się próby irytowały jednak niecierpliwych Fenianów. Postanowili ukraść "taran". Ciemną listopadową nocą 1883 roku grupa Irlandczyków po libacji w brooklińskim barze udała się do portu, spiskowcy wynajęli holownik, cichcem podpłynęli do doku, gdzie przycumowany był "Fenian Ram" i wzięli go na hol. Postanowili zabrać także mniejszą, eksperymentalną jednostkę. Popłynęli w górę East River, w stronę przesmyku Long Island Sound, z zamiarem ukrycia obu

5 łodzi niedaleko New Haven, w Connecticut. Zanim dopłynęli do przylądka Whitestone, zerwał się silny północny wiatr. Fenianie nie zauważyli, że pokrywa włazu eksperymentalnej łódki nie została uszczelniona i woda wlewa się przez szczeliny. W pewnym momencie łódka zanurzyła się, zerwała hol i opadła na dno, 40 metrów pod powierzchnią rzeki. Nieświadomi straty Irlandczycy spokojnie płynęli dalej do New Haven. Na szczęście "Fenian Ram" przetrwał i znajduje się obecnie w

muzeum w Patterson, w New Jersey.

Postanowiłem poszukać zaginionego w 1883 roku modelu łodzi podwodnej. Ralph Wilbanks przyprowadził z Charlestonu do Nowego Jorku nową jednostkę badawczą "Diversity". Zaokrętowaliśmy się na służący do treningów kadetów statek nowojorskiej Akademii Morskiej. Spaliśmy w kajucie pasażerskiej, a posiłki jadaliśmy z kadetami. Jestem winien wyrazy wdzięczności admirałowi Davidowi Brownowi, dziekanowi uczelni, którego uprzejmość i gościnność były dla nas darem niebios. Obraz dna uzyskany za pomocą sonaru bocznego ukazał śmieci zalegające dno rzeki w okolicy przylądka Whitestone, gdzie podobno zatonała eksperymentalna łódź podwodna – nie wiem, skąd Fenianie mogli znać miejsce tego wydarzenia, które nastąpiło podczas ciemnej, wietrznej nocy, w czasach, gdy nie było przyrządów nawigacyjnych.

Wątpię nawet, czy spostrzegli brak łodzi, zanim dopłynęli do New Haven. Sonar bocznego zobrazowania wykrył wielkie żelazne beczki i kilka małych jachtów. Nikt z nas nie chciał zanurkować i sprawdzić, czy nie ma tam ludzkich szczątków. Koryto rzeki zaśmiecone było tyłoma metalowymi odpadkami, że trudno byłoby zlokalizować magnetometrem leżącą pod warstwą mułu maleńką łódź podwodną. Po trzech dniach bezowocnego krążenia po malowniczej East River zakończyliśmy prace. Czy łódź leży pod mostem Whitestone, którego stalowe dźwigary przyprawiły magnetometr o szaleństwo? A może spoczywa gdzieś dalej, w wodach Long Island Sound?

Mam nadzieję, że któregoś dnia tam wrócę i ponownie podejmę poszukiwania w miejscu, w którym rzeka rozszerza się, a następnie znów się zwęża. Pchany moją pasją, rozpocząłem poszukiwania konfederackiego okrętu "Georgia", którego kariera była krótka, ale pełna sukcesów, bo od 1862 do 1864 roku przechwycił dziewięć statków handlowych Unii. Jego dzieje, choć nie tak fascynujące jak "Alabamy" czy "Floridy", które znaleźliśmy w 1984 roku na dnie rzeki James w Wirginii, sprawiły, że stał się sławny – był jednym z pierwszych pełnomorskich krążowników. Gdy w Maroku grupa oficerów zeszła z "Georgii" na ląd, została zaatakowana przez tubylców. Ledwie udało się im cało wrócić na pokład. W odpowiedzi na to kapitan ostrzelał z dział Marokańczyków. Kilka miesięcy później uznano, że okręt nie nadaje się już do wypraw dalekomorskich jako krążownik i sprzedano go. Rozpoczął służbę, wożąc pocztę pomiędzy Lizboną a Wyspami Zielonego Przylądka, gdzie wkrótce został przechwycony przez okręt

6 marynarki wojennej Unii i jako łup wojenny wrócił do Stanów Zjednoczonych. Po sporach prawnych pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Wielką Brytanią sprzedawano go kolejnym kompaniom żeglugowym, aż wreszcie zakupiła go Gulfport Steamship Company jako statek pasażerski i handlowy, obsługujący linię Halifax-Portland w Maine.

W styczniu 1875 roku stary parowiec, nadal noszący nazwę "Georgia", wszedł na skały, zwane Triangles, 10 mil na zachód od Tenants Harbor w Maine. Załoga i pasażerowie wsiedli do łodzi ratunkowych i powiosłowali w śnieżycy do brzegu. Nikt nie zginął, ale statek został doszczętnie rozbity i pozostawiony swojemu losowi. Był to ostatni z konfederackich krążowników. Historyk Michael Higgins zapisał całe tony

papieru poświęcone "Georgii" i jej zatonięciu, potem skontaktował się ze mną, a ja w swej naiwności zgodziłem się rozpocząć poszukiwania szczątków słynnego statku u wybrzeży Maine. Przybyliśmy do Tenants Harbor z Ralphem, Wesem Hallem i Craigiem Dirgo i zakwaterowaliśmy się w hotelu przypominającym fabrykę konserw rybnych w Monterey z powieści Steinbecka. Zabijaliśmy czas, rzucając kamieniami i obserwując, jak rdzewieją szyny kolejowe na bocznicy, aż wreszcie znaleźliśmy staromodny drugstore z podłogą wykładaną zabytkowymi, ośmiokątnymi kafelkami i prawdziwy, antykwaryczny saturator z wodą sodową. Zamówiłem to, co uwielbiam od dziecka: napój z lodów czekoladowych, zmiksowanych w metalowym pojemniku urządzeniem wyprodukowanym w latach 30. Jeden łyk i znalazłem się w raj.

Wczesnym rankiem następnego dnia, nasza "Diversity" z Ralphem u steru popłynęła w stronę Triangle Rocks, klucząc między setkami jaskrawo pomalowanych boi, którymi oznaczano pułapki na homary. Każdy poławiacz homarów ma własną boję z wymalowanym numerem. Włączyliśmy sonar, a ja obserwowałem magnetometr. Ralph prowadził "Diversity" między skałami, a Craig wypatrywał boi i nurków łowiących małże przegrzebki. Wokół nas fale rozbijały się o skały, ale Ralph, w skupieniu pochylony nad sonarem, zdawał się ich nie widzieć. Czasami skały były tak blisko, że można było dotknąć je ręką. Magnetometr drgnął kilka razy, ale sonar niczego nie wskazał. Po trzykrotnym przepłynięciu przez Triangle popatrzyliśmy na siebie wzrokiem wyrażającym zdumienie i rozczarowanie. Ani śladu po wraku. Wiedzieliśmy, że znajdujemy się we właściwym miejscu. W tej okolicy nie było innych skał. Jak to możliwe, że wielki żelazny kadłub wraku "Georgii" po prostu zniknął? Odpowiedzi na to pytanie udzielił nam miejscowy historyk, którego rady zasięgnęliśmy po niefortunnych poszukiwaniach. Rybacy łowią na tym akwenie od wielu lat i nigdy nie zauważyli wraku. Znaczyło to, że "Georgii" po prostu tutaj nie ma. Z zapisków z lat 70. i 80. XIX wieku wynikało, że w związku z nadzwyczaj ciężką sytuacją ekonomiczną w owym czasie, obywatele Maine rozebrali statek i każdą część, łącznie z kilem i kotłami, sprzedali na złom. A więc i tym razem nie mieliśmy szczęścia.

7 Wkrótce potem wyruszyliśmy do Saybrook w Connecticut, żeby próbować odnaleźć słynną z czasów wojny o niepodległość łódź podwodną "Turtle" Davida Bushnella. Wszystkie inne jednostki podwodne, zbudowane w następnych stuleciach, od niej wywodzą swój ród. Bushnell, syn farmera z Connecticut, był zdolnym samoukiem. Wstąpił do Yale w wieku 31 lat, w czasie studiów przyjaźnił się z Nathanem Halle'em, który później został najsłynniejszym amerykańskim szpiegiem. Podczas pobytu w szkole Bushnella zafascynował pomysł wywołania podwodnej eksplozji przy użyciu prochu strzelniczego. Prawdopodobnie był pierwszym w dziejach człowiekiem, który obmyślił i zbudował bombę zegarową, zdolną eksplodować pod wodą. Nie zadowolono go to, że jego miny z prądem wody docierały do statków wroga, co zakończyło się wysadzeniem w powietrze brytyjskiego szkunera i mniejszej łodzi, której załoga popełniła błąd, próbując wciągnąć minę na pokład. Uznał, że jedyną skuteczną metodą zatapiania okrętów wojennych jest bezpośrednio umieszczanie miny pod kadłubem. Rozwiązanie tego problemu

stanowił "Turtle" (żółw), cud techniki owych czasów. W stodole przy swoim domu David Bushnell wraz z bratem Ezrą zbudował łódź podwodną, która wyglądała jak dwie, złączone z sobą, skorupy żółwia. Kadłub skonstruowano z mocnego drewna. Przypominał dziecienną zabawkę – leżący na boku bączek. David wraz z Ezrą wyposażyli łódź w zamykany zaworem kulowym przewód do pobierania powietrza, śrubę o osi pionowej, której zadaniem była zmiana zanurzenia łodzi, oraz większą śrubę z przodu, napędzającą łódź. Pomysł ten stosowano przez następne 50 lat. Do zanurzania służyły napełnione wodą zbiorniki oraz zrzucany balast stały. Sternik wchodził do środka przez otwierany mosiężny właz i siedział potem w wyprostowanej pozycji. Zmieniał kurs za pomocą steru rufowego, jednocześnie obracając przednią śrubę napędową. Łódź przewoziła minę z prochu strzelniczego, zaopatrzoną w skałkowy zapalnik i mechanizm zegarowy opóźniający wybuch. Mocowało się ją pod kadłubem nieprzyjacielskiego okrętu za pomocą świdra, którego zadaniem było przewiercenie miedzianych blach osłaniających poszycie. Gdy tylko świder zagłębił się w poszyciu, a pojemnik z prochem strzelniczym trafił na miejsce, sternik odpływał na bezpieczną odległość.

Żołnierz armii Jerzego Waszyngtona, Ezra Lee, zgłosił się na ochotnika i stał się pierwszym w dziejach człowiekiem, który w łodzi podwodnej zaatakował okręt wojenny. Celem był okręt flagowy admirała brytyjskiego, fregata "Eagle", stojąca na rzece Hudson u brzegów Manhattanu. Lee kręcił śrubą ze wszystkich sił i niewiele brakowało, żeby "Turtle" stał się pierwszym okrętem podwodnym, który zatopił nieprzyjacielską jednostkę. Jednak Lee nic nie widział nocą pod wodą i nie udało mu się podczepić właściwie miny. Świder trafił na żelazny zawias steru, zamiast w miękką blachę miedzianą, przynitowaną do kadłuba. Lee, nie będąc w stanie przymocować pojemnika z prochem, przerwał misję. Spróbowano ponownie, ale Lee zanurkował za głęboko i trafił na zbyt silny prąd, który nie pozwolił mu posuwać się do przodu. Trzecia i ostatnia próba

8 spaliła na panewce, gdy brytyjscy wartownicy ostrzelali uciekającą łódź. Tydzień później brytyjski kuter zatopił okręt przewożący "Turtle'a" rzeką Hudson.

W liście do Jerzego Waszyngtona Bushnell napisał, że podniósł "Turtle'a", ale "nie jest w stanie kontynuować prac". Później Bushnell eksperymentował z pływającymi minami na rzece Delaware, nie odnosząc zbytnich sukcesów. Po wojnie ukończył medycynę, praktykował jako lekarz i nauczał w akademii w Georgii. Zmarł w 1824 roku w wieku 85 lat, nie pozostawiając wskazówek, co zrobił z "Turtle'em". Czy po wydobyciu łodzi z rzeki Hudson zabrał ją z powrotem do Sawbrook i zwodował na rzece Connecticut, czy może po prostu porąbał ją i spalił, żeby nie dostała się w ręce Brytyjczyków? Ani on, ani jego brat Ezra nie zostawili w listach jakiegokolwiek wzmianki odnoszącej się do losu słynnego "Turtle'a". I tak oto pierwsza użyta w działaniach wojennych łódź podwodna zniknęła w mgle czasu.

Wiedzieliśmy z góry, że będą to bezowocne próby, postanowiliśmy jednak przeszukać rzekę Connecticut tam, gdzie Bushnell zbudował "Turtle'a". Po rutynowych konsultacjach z lokalnymi historykami, którzy równie mało, jak i my wiedzieli, co Bushnell zrobił z "Turtle'em", zapoznaliśmy się ze znajdującą się w

Muzeum Rzeki Connecticut w Essex wierną repliką łodzi podwodnej zbudowaną przez Frederika Essego i Josepha Leary'ego. Obaj konstruktorzy dokonali także próbnych zanurzeń łodzi na rzece. Gdy zebraliśmy już wszelkie dostępne informacje na temat Bushnella i jego niezwykłego wynalazku, spuściliśmy naszą jednostkę badawczą na wodę i zaczęliśmy przeszukiwać rzekę bocznym sonarem. Na szczęście dysponowaliśmy punktami orientacyjnymi, wedle których mogliśmy prowadzić poszukiwania, gdyż dom, w którym mieszkali David i Ezra Bushnellowie w trakcie budowy "Turtle'a", nadal stoi kilkadziesiąt metrów od zachodniego brzegu rzeki. Nie używaliśmy magnetometru, bo w skorupie "Turtle'a" było za mało żelaza. Balast stanowił ołów, a wąż i armatura wykonane zostały głównie z mosiądzu.

Przeczesałiśmy całą rzekę, w górę i w dół od miejsca, w którym Bushnell budował łódź. Ale sonar nie wykrył niczego, co przypominałoby "Turtle'a". Równie dobrze jego wrak mógł spoczywać w pobliskim niedostępnym bagnie albo pokrył go muł. Gdybyśmy chcieli wyciągnąć na powierzchnię każdy obiekt namierzony przez magnetometr, byłaby to operacja bardzo kosztowna i niezwykle uciążliwa. Raz jeszcze doznaliśmy porażki. I – jak to się mówi wśród poszukiwaczy wraków – nadal nie wiemy, gdzie to jest, ale wiemy, gdzie tego nie ma. Obok niepowodzeń zdarzają się co jakiś czas sukcesy, które popychają nas do dalszych poszukiwań. Niektóre z nich opisaliśmy w pierwszej części Podwodnych łowców, a niektóre zawarte są w tej książce (choć pisaliśmy nie tylko o sukcesach). Największą chyba satysfakcję sprawiło nam odnalezienie konfederackiego okrętu podwodnego "Hunley", który wraz ze szczątkami załogi spoczywał w mule pod Charlestonem w Karolinie Południowej. Byłem pewien, to właściwe miejsce poszukiwań, mimo że kilka wcześniejszych wypraw NUMA zakończyło się

9 niepowodzeniem. Po prostu nie pogodziłem się z porażką. Historia odkrycia okrętu opisana została w pierwszej części książki. W maju 1995 roku, po przepłynięciu 1154 mile, czujnik magnetometru, który ciągnęliśmy za sobą, wreszcie wykazał anomalię, rozmiarami przypominającą "Hunleya". Rzeczoznawca marynarki Ralph Wilbanks i archeolog podmorski Wes Hall oraz Harry Pecorelli III zidentyfikowali obiekt jako zaginiony okręt podwodny.

Dzięki staraniom senatora z Karoliny Południowej, Glenna McConella, i Warrena Lascha, który uzyskał fundusze na podniesienie i zakonserwowanie łodzi, żeby przyszłe pokolenia mogły oglądać ten cud techniki – pierwszy w historii okręt podwodny, który zatopił nieprzyjacielski okręt – "Hunley" został wydobyty z otchłani. Dzień, w którym łódź podniesiono z wody, z głębokości 8 metrów, po 138 latach od zatonięcia, wszyscy będziemy pamiętać. Zespół techników trudził się miesiącami, po 24 godziny na dobę, pracując przy budowie rusztowania, po którym wrak wciągnięto na barkę. Nie był to łatwy wyczyn, szczególnie gdy stwierdzono, że okręt podwodny jest wypełniony mułem, przez co jego masa wzrosła czterokrotnie. Tego wspaniałego dzieła dokonały Oceaneering i Titan Corporation, międzynarodowe spółki, trudniące się podnoszeniem wraków.

Gdy nadeszła długo oczekiwana chwila, liny napięły się i okręt podwodny zaczął wydobywać się z mułu, w którym spoczywał od tak dawna. Wśród nurków,

inżynierów i tysiące ludzi, zgromadzonych w setkach łodzi, rozległy się radosne okrzyki. Oczy wszystkich utkwione były w wielki dźwig, stojący na ogromnej barce, opartej na potężnych podporach. Gdy pod bezchmurnym błękitnym niebem ukazał się ociekający wodą kadłub okrętu, opleciony siecią, pokryty zabezpieczeniami z pianki, wiwaty, gwizdy i dźwięki trąbek przerwały ciszę poranka, a flagi Konfederacji załopotały na setkach masztów. Stałem na łodzi prasowej, wychylony za reling. Czułem się niesamowicie. Dopiero teraz mogłem zobaczyć ten okręt. Chciałem wraz z synem, Dirkiem, i moim współnikiem Craigiem Dirgo zanurkować i obejrzeć go zaraz po odkryciu, ale utrzymująca się przez kilka dni zła pogoda i wzburzone morze pokonały nas. Potem było za późno. Wyznaczono już termin konferencji prasowej w Charlestonie, żeby ogłosić dokonanie odkrycia, i nie mogliśmy powtórnie udać się na miejsce znaleziska z obawy, że zdradzimy lokalizację podejrzanego autoramentu zbieraczom pamiętek z okresu wojny secesyjnej, którzy oferowali 5000 dolarów za pokrywą luku i 10 000 dolarów za śrubę każdemu, kto ośmieliłby się zanurkować i wydobyć je na powierzchnię. "Hunley" wisiał na linach, pokryty rdzą i skorupiakami.

Umieszczono, ostrożnie "Hunleya" na jednej z mniejszych barek i dwa holowniki zabrały go w ostatnią podróż do portu w Charlestonie. Flagi na Fort Sumter opuszczono do połowy masztu, a ludzie ubrani w mundury z wojny secesyjnej, zarówno Unii, jak i Konfederacji, oddali salwę w niebo. Salutowi towarzyszył wystrzał ze starej armaty. Powietrze wypełniło się kłębam czarnego

10 prochowego dymu. Wzdłuż brzegu stały kobiety w strojach sprzed wojny domowej. Tysiące widzów wiwatowało, gdy barka z cennym ładunkiem w towarzystwie łodzi i jachtów przepływała obok, zmierzając w górę rzeki Copper do starego portu marynarki wojennej. Cała operacja przebiegła jak w zegarku. Dźwig przeniósł okręt podwodny z barki na wagon kolejowy, który zawiózł go do ośrodka konserwacyjnego Warrena Lascha. Okręt spędzi tam następnych kilka lat w doku. Podczas procesu konserwacji zdejmie się zewnętrzne płyty, żeby odkryć wnętrze, wyjąć szczątki załogi i poddać je dokładnym ekspertyzom. W końcu "Hunley", w całej swej krasie, zostanie wystawiony w muzeum na stałej ekspozycji, dostępnej dla publiczności. Z radości byłem jak sparaliżowany, nie mogłem uwierzyć, że to wszystko dzieje się naprawdę, podobnie jak pięć lat wcześniej, gdy Ralph Wilbanks obudził mnie o piątej rano, żeby powiedzieć, że znaleźli "Hunleya". Doktor Robert Neyland, archeolog, który kierował poszukiwaniami, pozwolił mi podejść i dotknąć kadłuba. Po tych 15 latach poszukiwań, w które włożyłem wszystkie moje dziecięce marzenia, gdy kładłem ręce na śrubie, poczułem, jakby przez moje ciało przeszedł impuls elektryczny. Z bliska okręt był dłuższy i węższy, niż to sobie wyobrażałem. "Hunley" był opływowy i aerodynamiczny, stanowił istny cud techniki z okresu wojny domowej. Jakiś fotograf poprosił Ralpha, Wesa, Harry'ego i mnie, żebyśmy stanęli przed okrętem wiszącym na linach, zanim zostanie opuszczony do doku konserwacyjnego. Przez kilka minut pozowaliśmy, a potem cały budynek zatrzęsł się od wiwatów i oklasków. Była to niezapomniana chwila, spełnienie naszych marzeń. Z trudem powstrzymaliśmy łzy, dumni, że lata naszych wysiłków nie poszły na marne. Nie można jednak spocząć na laurach. Nadszedł czas, żeby zaplanować nową

wyprawę, z nadzieją odnalezienia następnego wraku o historycznym znaczeniu. Może będzie to "Pionier II" albo "American Diver", jak go czasem nazywano. Był poprzednikiem "Hunleya" zbudowanym przez tych samych ludzi w Mobile, w Alabamie. Gdy wyprowadzono go z portu, żeby zatopił jeden z okrętów blokujących flotę Unii, natrafił na szkwał i zaczął nabierać wody przez niedokładnie uszczelniony luk. Zatonął, ale nie zginął nikt z załogi. Naukowcy i archeolodzy bardzo chcieliby przestudiować technologię, którą po modyfikacjach wykorzystano przy budowie "Hunleya", uważanego w 1863 roku za nowatorskie rozwiązanie. Dopiero co otrzymaliśmy od stanu Alabama zgodę na przeprowadzenie poszukiwań. Być może to kolejny wrak zagrzebany głęboko w mule, nienadający się do wydobycia. Ale trzeba spróbować.

Wiele wody upłynęło, odkąd Craig Dirgo i ja napisaliśmy Podwodnych łowców. Od tego czasu NUMA znalazła trzy wraki: "Carpathii", statku, który uratował rozbitków z "Titanica" i sześć lat później został storpedowany przez niemieckiego U-Boota; parowca wycieczkowego "General Slocum", który spłonął i zatonął w East River na wysokości Nowego Jorku wraz z 1000 ludzi, głównie kobiet i dzieci; oraz "Mary Celeste", słynny statek-widmo, znaleziony w 1876 roku, gdy pływał opuszczony przez załogę w okolicach Azorów.

11 Ta książka opowiada o ostatnich poszukiwaniach prowadzonych przez zespoły NUMA. Przyszło im się zmagać z falami, przekopywać osady dna, nurkować w mętnych wodach, a wszystko po to, żeby zidentyfikować dawno zatopiony wrak. Wydarzenia opisywane w książce naprawdę miały miejsce, ale zostały z lekka udramatyzowane, żeby zarówno statki, jak i ci, którzy na nich pływali, stali się bliżsi czytelnikowi. Z tego polowania na wraki nie odnosimy korzyści materialnych. Czynimy to wyłącznie po to, by zachować dla przyszłych pokoleń godne upamiętnienia fakty z historii naszego kraju.

CZĘŚĆ I

12

"L'AIMABLE"

I

Ojciec wód 1684-1685

–Głupcy! – krzyknął Rene-Robert Cavelier La Salle, stojąc bezradnie na opustoszałym brzegu. Patrzył, jak jego statek flagowy "L'Aimable" robi zwrot, opuszczając oznaczony bojami kanał i zmierzając ku zgubie. Wcześniej, wbrew protestom kapitana "L'Aimable'a", René Aigrona, La Salle rozkazał, żeby 300-tonowy francuski statek załadowany zapasami dla nowej kolonii, pożeglował przez ławice przesmyku Cavallo do zatoki Matagorda. Jest to akwen, który 157 lat później miał się stać częścią stanu Teksas. Airgon spoglądał nań ponuro, żądał, żeby La Salle sporządził dokument, zdejmujący z niego wszelką odpowiedzialność. La Salle, po przebytej niedawno chorobie zbyt osłabiony, żeby się spierać, niechętnie przystał na warunki. Wtedy Airgon, obawiając się najgorszego, przeniósł swoje rzeczy osobiste na mniejszy statek, "Jolly", który już przepłynął przez łachę i stał bezpiecznie na kotwicy po drugiej stronie. Człowiek, który miał zdobyć nowe ziemie dla Francji, urodził się 22 listopada 1643 roku w Rouen. Po nieudanej próbie zostania jezuitą opuścił Francję, udając się do Nowej Francji, obecnie nazywanej Kanadą. Była to wówczas kolonia francuska. Po kilku niepowodzeniach La Salle założył przedsiębiorstwo handlu futrami, co z kolei pozwoliło mu zająć się wyprawami odkrywczymi, o których zawsze marzył.

Kiedy Louis de Buade, hrabia de Frontenac został nowym gubernatorem Kanady, La Salle nawiązał z nim przyjacielskie stosunki. Z czasem, gubernator przedstawił La Salle'a królowi Ludwikowi XIV, który przyznał mu patent, czyli królewską licencję na eksplorowanie zachodnich połaci Nowej Francji. W rezultacie La Salle został oficjalnym francuskim odkrywcą w Nowym Świecie.

La Salle rozszerzył swój handel skórą na zachód i na jezioro Michigan, a jednocześnie usprawnił sposoby prowadzenia interesu. Traperzy przeważnie wyprawiali się do interioru i pozostawali tam dopóty, dopóki nie nagromadzili odpowiedniej ilości surowych skór, które transportowali łodziami canoe, wykonanymi z brzozy kory. Potem rozpoczynali długą podróż do najbliższego większego miasta, gdzie mogli sprzedać swoją zdobycz. La Salle uznał, że Wielkie Jeziora nadają się dla większych statków. W sierpniu 1679 roku zwodował na jeziorze żaglowiec Erie "Le Griffon", o wyporności 60 ton, zaopatrzone w siedem armat. "Le Griffon" wprowadził okolicznych Indian w zdumienie, gdyż nigdy nie widzieli łodzi tej wielkości.

13 La Salle złamał rozkaz Ludwika XIV, który zakazał handlu z plemionami indiańskimi w zachodnich regionach. Po przewiezieniu ludzi do Fort Michilimackinac, na przesmyku pomiędzy jeziorami Huron i Michigan, wysłał "Griffona" przez jezioro Michigan do Green Bay. Stamtąd załadowany skórą statek wyruszył w drogę powrotną do Fort Niaogra u wschodniego krańca jeziora Erie.

"Griffon" zaginął gdzieś w niewytłumaczalny sposób. Utrata "Griffona" oraz

jeszcze jednego statku, który zatonął na rzece Lawrence, doprowadziły La Salle'a na skraj bankructwa. W 1680 roku sprawy skomplikowały się jeszcze bardziej. Tuż po utracie statku ludzie przydzieleni do zbudowanego przez La Salle'a Fort Crevecoeur u ujścia rzeki Illinois zbuntowali się i zniszczyli placówkę. Nieszczęśliwy La Salle widział, jak rozpada się jego świat. Nie poddawał się jednak, nie ustając w wysiłkach, rozwijał plany odkrycia ujścia Missisipi. W lutym 1682 roku wyruszył w podróż z górnego odcinka rzeki. Ekspedycja składała się z 20 canoe. W marcu dotarła do dzisiejszego stanu Arkansas i nawiązała kontakty z Indianami, którzy przyjaźnie przyjęli francuskich odkrywców. Gdy pogoda poprawiła się, ekspedycja ruszyła dalej na południe i wreszcie, 6 kwietnia, dotarła do ujścia wielkiej rzeki.

La Salle był człowiekiem pompatycznym, zakochanym w sobie. Świadczy o tym ceremonia, która odbyła się 9 kwietnia. La Salle, ubrany w jasnoczerwoną szatę, stanął przy ogromnym dębie, a swoim ludziom, zgromadzonym u krzyża wyciosanego z wielkiej sosny, kazał śpiewać pieśni religijne. W imieniu Francji przyjął we władanie cały kraj przylegający do Missisipi. Ku czci króla, któremu służył, nazwał tę krainę Luizjaną. Bez wojny, prawie bez jednego wystrzału, La Salle zdobył tereny dwa razy większe od Nowej Francji. Sięgający od Appalachów na wschodzie po ziemie zajęte przez Hiszpanię. Teraz musiał założyć bazę, położoną wystarczająco daleko od Nowej Francji, żeby nie dotarli do niej jego wrogowie i wierzyciele. Frontenac, przyjaciel La Salle'a, zastąpiony został na stanowisku gubernatora Nowej Francji przez Antoine'a Levebre'a de la Barre'a, który, jak większość ludzi z jego środowiska, niewiele się liczył z aroganckim La Salle'em. Ostatnią szansą odkrywcy było wrócić do Francji i przekonać króla Ludwika XIV, żeby wsparł jego wysiłki w kolonizowaniu doliny rzeki Missisipi. To przedsięwzięcie zakończyło się sukcesem.

Dwudziestego czwartego lipca 1684 roku La Salle opuścił Francję na czterech statkach z 400 kolonistami. Rene Robert La Salle nie cieszył się sympatią tych ludzi. Na zawietrznej brzegu wyspy Hispanioli, zwanej Santa Domingo, w porcie Petit Goave, dowódca 36-działowego okrętu wojennego "Jolly", kapitan Andre Beaujeu narzekał na La Salle'a w rozmowie z kapitanem Renę Aigrone z statku zaopatrzeniowego "L'Aimable". Bałaganiarskie rozkazy sprawiły, że statek Aigrona, zakotwiczony na redzie Port-de-Paix, odłączony został od innych statków floty.

–La Salle jest jakiś dziwny – powiedział do Beaujeu. – Najpierw nie zgodził się, żebyśmy się

zatrzymali na Maderze, potem zakazał marynarzom tradycyjnego chrztu równikowego. Oba te rytuały to stara tradycja morska.

Aigron był niskim, korpulentnym człowiekiem. Zaciskał wargi na długiej, cienkiej fajce. Główka mahoniowej fajki wyrzeźbiona była w kształcie meduzy. Rozpędził dym ręką i wskazał na mapę leżącą na stole w kwaterze kapitana "Jolly".

–Trochę mnie to martwi – ciągnął dalej. – Na tej naszkicowanej przez La Salle'a mapie nie widzę żadnej wielkiej rzeki, wpływającej do Zatoki Meksykańskiej.

–Zanim wypłynęliśmy z La Rochelle, zapytałem go, jaki właściwie będzie nasz kurs.

–Odmówił odpowiedzi – powiedział Beaujeu, popijając wino z wąskiego srebrnego kielichu. Aigron pokiwał głową.

–Prawdę mówiąc, nie wierzę, żeby La Salle wiedział, dokąd zmierzamy – podsumował Beaujeu Aigron patrzył na niego bacznie. Beaujeu nie należał do przystojniaków. Na lewym policzku miał czerwone znamię przypominające w zarysach kontury Wysp Brytyjskich. Brakowało mu połowy przednich zębów, a te, które pozostały, były zabarwione od wina, które Beaujeu notorycznie pijał.

–Zgadzam się z tobą, kapitanie – powiedział Aigron. – Uważam, że La Salle blefuje. Jeśli nawet dotarł do ujścia rzeki lądem, to nie sądzę, żeby znalazł je od morza. Nawigacja na łądzie jest znacznie łatwiejsza niż na morzu.

–Jak tylko wejdziemy do zatoki, zrobi się bardzo niebezpiecznie – powiedział Beaujeu. – Od tego momentu będziemy płynęli z hiszpańskim wyrokiem śmierci na karku. W ciągu ostatnich 100 lat korona hiszpańska uczyniła wiadomym wszem i wobec, że cudzoziemskie statki przyłapane w Zatoce Meksykańskiej będą konfiskowane, a ich załogi zabijane. To był podstawowy powód, dla którego brakowało map nawigacyjnych. Tylko Hiszpanie dysponowali mapami i nie mieli zamiaru dzielić się nimi z innymi krajami.

–La Salle traci rozum – powiedział Aigron. Beaujeu pokiwał głową i zaciągnął się dymem z fajki.

–Zatem musimy obmyślić plan, który zapewniłby bezpieczeństwo naszym statkom i marynarzom -powiedział.

–To zrozumiałe – odparł Aigron.

Sięgnął po butelkę brandy, żeby uczcić to zdradzieckie przymierze.

Złożony gorączką La Salle miał większe zmartwienia niż to, że ekspedycja właśnie się rozpadała.

Żeby otrzymać fundusze niezbędne dla swojego przedsięwzięcia, trzykrotnie skłamał Ludwikowi

XIV.

Pierwszym kłamstwem było, że dzicy na nowym lądzie oczekują nawrócenia na chrześcijaństwo.

Było to bardzo odległe od prawdy. Poza maleńkimi, rozproszonymi enklawami, będącymi dziełem

15 jezuitów, Indianie opierali się wszelkim próbom zbawienia ich dusz. Drugim kłamstwem było zuchwałe zapewnienie, że jest w stanie wystawić armię 15 000 dzikich, zdolną odeprzeć wszelkie ataki ze strony Hiszpanów, którzy rościli sobie pretensje do tych terytoriów. Było to najzwyczajniejsze łgarstwo. Indiańskie plemiona Ameryki opowiadały się po każdej stronie. Trzecim i chyba najważniejszym kłamstwem było stwierdzenie, że dotarcie do ujścia wielkiej rzeki to sprawa przesądzona. Prawda była taka, że miejsce to znał wyłącznie od strony lądu. Zlokalizowanie mulistej brązowej plamy tam, gdzie wody rzeki mieszają się ze słonymi wodami zatoki jest równie trudne, jak znalezienie szpilki w stogu siana wielkości Belgii. Był grudzień 1684 roku, minęły dwa miesiące odkąd przybył na Hispaniolę.

–Czuję się teraz silniejszy – powiedział La Salle do Tonty'ego, siedzącego na krześle przy jego łóżku.

Tonty był synem neapolitańskiego finansisty, najbliższego przyjaciela i doradcy La Salle'a. Zanim granat urwał mu rękę, służył w armii francuskiej. Na miejscu brakującej kończyny nosił teraz prymitywną protezę z żelaza. La Salle jeszcze nie wydobrał, ale obawiał się, że jeśli jego wyprawa nie wyruszy wkrótce, to nigdy nie opuści tej wyspy. Hiszpanom udało się już zdobyć "St Francois", 30-tonowy kecz, należący do ekspedycji, którego zadaniem było przewożenie świeżego mięsa i warzyw dla kolonii. Na dodatek marynarze francuscy spędzili ostatnie dwa miesiące na Haiti na pijaństwie i swawoli. Jakby nie dość było kłopotów, osadnicy, którzy mieli założyć kolonię w Nowym Świecie, stale kłócili się z marynarzami. Z ponad 300, którzy opuścili La Rochelle, choroby i dezercja zabrały jedną trzecią. Do La Salle'a docierały wieści o spiskujących kapitanach. Obawiał się najgorszego. Losy ekspedycji rysowały się w czarnych barwach.

–Rano musimy wypłynąć – mruknął słabym głosem. – Nie możemy już czekać ani dnia dłużej.

–Przyjacielu – powiedział Tonty – jeśli taka twa wola, postawimy kapitana Beaujeu w stan gotowości.

Tonty wyszedł z domu w Port-de-Paix i skierował się do portu. Z północy wiał silny wiatr i zrobiło się zimno. Tonty skręcił za róg brukowanej ulicy i spojrzał na trzy okręty zakotwiczone w zatoce. Najdalej w morzu stała 36-działowa kanonierka "Jolly". "Belle", mała fregata z sześcioma działami, była bliżej brzegu. Trzystutonowy statek z zapasami dla wyprawy, „L'Aimable”, stał na kotwicy tuż przy nabrzeżu portowym. Gdy słońce schowało się za chmury, woda w zatoce zrobiła się czarna. Tonty wsiadł do jednej z szalup, „L'Aimable V i popłynął w stronę statku. Marynarz pełniący wachtę powiadomił kapitana Aigrona, że Tonty płynie do niego, ale buntowniczo nastawiony kapitan nie wyszedł mu na spotkanie.

–Monsieur Tonty – zaanonsował gościami marynarz, pukając do kapitańskich drzwi.

–Proszę wejść – powiedział Aigron.

16 Marynarz otworzył drzwi i odsunął się, żeby przepuścić Tonty'ego. Kajuta kapitana "L'Aimable'a" znajdowała się w wysokiej, półokrągłej nadbudówce na rufie statku. Wyposażona była w sprzęty, których brakowało w innych częściach statku. Kilka mosiężnych lamp na wielorybi tłuszcz wisiało na łańcuchach, kołysząc się wraz ze statkiem. Jedna z nich umocowana była obok koi, druga nad stołem, przy którym siedział Aigron, a jeszcze inna przy biegnącej wzdłuż ścian kajuty półce z mapami morskimi. Na podłodze leżał piękny niegdyś tkany dywan perski, obecnie zjedzony przez mole i zdeptany butami. Koja Aigrona miała wysokie drewniane boki, które miały uchronić śpiącego przed stoczeniem się na podłogę podczas silnego kołysania statku. Leżały na niej lniane prześcieradła i duże wypchane pierzem poduszki. Na jednej z nich wylegiwał się kot. Podstarzały kocur wyglądał na steranego w bojach. Miał brudnawe żółtobrazowe futro i brakowało mu jednego ucha, które stracił, powstrzymując inwazję szczurów w głębi ładowni "L'Aimable'a". Kot zasyczał, gdy Tonty wkroczył do kabiny.

–Monsieur Tonty – odezwał się Aigron, nie wstając od stołu – co pana tu sprowadza?

–La Salle rozkazuje panu przygotować "L'Aimable'a" do drogi na jutro rano – odparł spokojnie Tonty.

Tonty niewiele sobie robił z Aigrona, a ten mu odpłacał tym samym.

–Rozmawialiśmy z kapitanem Beaujeu – odparł wyniosłym tonem Aigron. – Przed wypłynięciem musimy zobaczyć mapy morskie monsieur La Salle'a. Nie mamy pojęcia, gdzie leży ta rzeka.

–Rozumiem – odparł cicho Tonty. – Więc tak postanowiliście z Beaujeu?

–Właśnie tak – odparł z mocą Aigron.

–No to nie pozostawiacie mi wyboru – powiedział Tonty.

Podszedł do Aigrona, schwycił go za kark żelazną ręką i powłókł do schodów. Na pokładzie krzyknął do najbliższego marynarza.

–Kto jest tu pierwszym oficerem?! Wystąpił wysoki, chudy mężczyzna.

–Ja, monsieur Tonty.

–Przygotować okręt do drogi – powiedział Tonty. – Rano wyruszamy w morze z La Salle'em jako kapitanem. Zrozumiano?

–Tak jest – odparł drugi oficer.

Aigron próbował coś mówić, ale Tonty mocniej przygniół mu gardło.

–Kapitan Aigron popłynie ze mną na brzeg – powiedział Tonty, wlokąc kapitana do trapu, do którego przycumowana była łódź. – Za kilka godzin zjawi się La Salle. Przy pierwszym świetle dnia podnosimy kotwicę.

–Według pańskiego życzenia – odparł pierwszy oficer z uprzedzającą grzecznością.

17 Tonty wepchnął Aigrona do łodzi. Wsiadł do niej sam, a marynarzowi rzucił cumę. Łódź była w połowie drogi do brzegu, gdy zwolnił uścisk na karku Aigrona. Patrząc prosto w oczy kapitana, powiedział cicho:

–Przejmiesz dowodzenie "Belle" albo w tej chwili wyrzucę cię za burtę. Co wybierasz?

–"Belle", monsieur Tonty – wyszeptał ochryple Aigron.

–Jeśli jeszcze raz zlekceważysz rozkazy La Salle'a – powiedział Tonty – poczujesz mój kordelas na karku.

Aigron skinął głową.

Tonty wyskoczył z łodzi i poszedł nabrzeżem, nie oglądając się za siebie. Jego przyjaciel La Salle

marzył o zdobyciu kontynentu dla swojego króla. Ale marzenia nie zawsze się spełniają.

Ostatnie dwa tygodnie były dla La Salle'a piekłem na ziemi. Gorączka wróciła, a wraz z nią

poczucie osamotnienia i problemy z podejmowaniem decyzji. Gdy trzy jego statki okrążyły Kubę i

wpłynęły na wody Zatoki Meksykańskiej, świadomość zagrożenia ze strony Hiszpanów

pogorszyła jeszcze sprawę. Na morzu mało znaczące problemy urastają do niebywałych

rozmiarów; tak też było z ekspedycją La Salle'a. Marynarze ledwie odzywali się do osadników, La

Salle i kapitanowie komunikowali się poprzez osoby trzecie.

Pierwszego stycznia 1685 roku pomiary głębokości wskazały na bliskość lądu. W kajucie

"L'Aimable'a" La Salle, Tonty i Nika, ich zaufany indiański przewodnik, odbywali tajną naradę.

Sukces całej wyprawy zależał od tego, co postanowią. Ale z decyzji podejmowanych w nerwowej

atmosferze rzadko wynika coś dobrego.

–Co myślisz, Nika? – La Salle zwrócił się do milkliwego przewodnika.

–Myślę, że jesteśmy blisko powiedział Nika. – Ale musimy jeszcze trafić na brązowy ślad mulistej wody wielkiej rzeki.

La Salle otarł spocone czoło haftowaną chusteczką. Choć wcale nie było gorąco, pocił się przez cały czas.

–Tonty? – zapytał.

–Myślę, że powinniśmy płynąć na północ, a potem wysłać na brzeg zwiadowców. Spróbujemy ustalić, gdzie się znajdujemy.

–Jestem tego samego zdania – powiedział La Salle.

Trzy godziny później marynarz na bocianim gnieździe spostrzegł mglisty kontur lądu. La Salle zszedł na brzeg, żeby się rozejrzeć. Okolica widziana z lądu wyglądała inaczej, niż ją zapamiętał, ale mogły być tego różne przyczyny. Po pierwsze, na płaskich grzędzawiskach w styczniu jest mniej roślinności niż wiosną, a właśnie wtedy był tu ostatnim razem. Po drugie, od strony morza zawsze trudniej rozpoznać znaki orientacyjne w terenie. Jeśli nie trafili w okolice Head of Passes, gdzie rzeka toczy

do morza brązowe wody, to będą problemy: od Florydy po

18 Red River całe wybrzeże wygląda tak samo. Teraz decyzja należała do La Salle'a. Szalupa zatrzymała się w ujściu małej rzeczki. Splątana gęstwina cyprysów nieomal całkowicie przesłaniała słońce. Ryby pluskały po powierzchni wody. La Salle zgonił ręką z karku czarną muchę, nabrał do dłoni wody i spróbował jej smak.

–Słodka – stwierdził. – Znajdujemy się w pobliżu słynnych rzek północnej Florydy.

–Nie wydaje mi się, panie. Myślę, że jesteśmy niedaleko Missisipi – rzekł Nika.

–Tu jest inaczej, niż zapamiętałem – odezwał się Tonty.

Gorączkowy dreszcz wstrząsnął La Salle'em. Trząsał się jak pies, który wyszedł z lodowatego strumienia.

–Jestem pewien, że rzeka jest tam – wskazał ręką. – Wracajmy na "L'Aimable'a".

Pożeglujemy na

zachód. Jeśli będziemy się trzymać linii brzegu, zobaczymy jej muliste wody.

Ogarnięty gorączką La Salle był pewien, że są gdzieś w okolicach Florydy. W rzeczywistości wylądowali zaledwie kilka kilometrów na zachód od ujścia Missisipi. Gdyby popłynęli na wschód, to jeszcze przed obiadem zobaczyliby jej brązowe wody. Kolejna błędna decyzja miała fatalne skutki dla wyprawy.

–La Salle nie ma pojęcia, gdzie się znajdujemy – stwierdził Beaujeu.

–Postawienie szczura lądowego na stanowisku kapitana statku jest zarówno niezgodne z

obyczajem, jak i nierozsądne – powiedział Aigron.

Beaujeu pokiwał głową.

–Wracaj na swój statek. Takie słowa można uznać za bunt. Musimy wykonywać rozkazy.

–Bunt byłby najlepszym rozwiązaniem – powiedział Aigron, wstając, żeby wrócić na "Belle". – Ci przekłęci osadnicy objadają moich marynarzy. Jeśli nie wyślemy na brzeg myśliwych, to umrzemy wszyscy z głodu.

Następnego ranka trzy statki zaczęły podróż w kierunku zachodnim. Maleńka "Belle" trzymała się blisko linii brzegu, "L'Aimable" płynął w środku, a kanonierka "Jolly" szła kursem najdalej wysuniętym w morze, na wypadek, gdyby pojawił się jakiś hiszpański statek. Minął tydzień, Missisipi zostawała coraz dalej za rufami statków. Gdy ekspedycja dotarła wreszcie do Teksasu, brakowało jej już żywności. Sprawy coraz szybciej przybierały zły obrót.

–Te przybrzeżne wyspy powinny być bardziej wysunięte w morze – powiedział La Salle.

–To za tymi wyspami zatknęliśmy francuską flagę? – zapytał Tonty.

–Tak sądzę – odparł La Salle.

Nika siedział w milczeniu, zamyślony. Tutaj były zupełnie inne gatunki ptaków, a zwierzęta, które dostrzegł na lądzie, przypominały raczej te, które żyły na Wielkich Równinach. Mimo to milczał. Nikt nie pytał go o zdanie.

–Jeśli nawet te laguny nie są ujściem Missisipi, to muszą leżeć nad rzeką, która wpada do zatoki –

powiedział La Salle. – Wylądujemy, wyślemy myśliwych, wzniesiemy fort dla osłony i

wyruszymy na wyprawę. Mam dobre przeczucie.

Prieczucie wynikało z gorączki, ale zabrakło kogoś, kto podważyłby jego decyzję. "Belle" przeszła nad łachą. "L'Aimable" i "Jolly" stały na zewnątrz.

–Sir – powiedział Aigron. – Muszę zaprotestować. Woda jest tu płytka, a prądy zdradliwe. Było to pierwsze od miesiący spotkanie twarzą w twarz między tymi dwoma ludźmi.

–"Belle" przeszła – stwierdził La Salle.

–To mniejszy statek, o płaskim dnie – powiedział Aigron. – "L'Aimable" ma 300 ton wyporności.

–Rozkazuję panu, przejąć dowodzenie na "L'Aimable'a" i przeprowadzić go przez łachę –

powiedział La Salle. – W innym razie uznam to za bunt.

Aigron popatrzył na Tonty'ego, stojącego o kilka kroków od nich.

–Sporządzę rozkaz na piśmie, uwalniający mnie od wszelkiej odpowiedzialności – powiedział Aigron – które ty, panie, musisz podpisać. Potem mam zamiar przenieść swoje rzeczy osobiste na "Jolly".

–Zgoda – odparł znużonym tonem La Salle. Aigron zwrócił się do swego zastępcy:

–Każ marynarzom wysondować dno i ustawić boje wzdłuż obu brzegów kanału.

Wchodzimy wraz z jutrzejszym przyływem.

La Salle wstał.

–Przekazuję panu dowodzenie nad tym statkiem. Proszę kazać przenieść nasze rzeczy na ląd. Tonty, Nika i ja będziemy nocować na brzegu.

–Jak pan sobie życzy – odparł Aigron.

La Salle, dwaj jego zaufani towarzysze i grupka osadników oraz marynarzy spędzili noc na ładzie. Dwudziesty dzień stycznia 1685 roku zaczął się pogodnie. Tylko kilka podmuchów wiatru zakłóciło piękny poranek. La Salle czuł się bardzo zmęczony. Dwukrotnie podchodzili Indianie mieszkający w pobliżu. Jak do tej pory zachowywali się pokojowo, ale mówili w dialekcie, którego nie rozumiał ani La Salle, ani nawet Nika. Ich intencje pozostawały wielką niewiadomą. La Salle rozkazał grupce ludzi, żeby poszli do pobliskiego lasu i ścięli drzewo potrzebne do budowy czółna, z którego można będzie dokonać rekonesansu na okolicznych płycznach. Spojrzał w morze i zobaczył, jak "L'Aimable" podnosi kotwicę. W tym momencie podbiegł do niego jeden z marynarzy. Chwilę potrwało, zanim złapał dech.

–Dzicy – wyrzucił wreszcie z siebie. – Pojmali naszych ludzi.

20 La Salle patrzył w morze. "Belle", zamiast holować "L'Aimable'a" przez cieśninę, stała w pewnej odległości. Czy sternik, wbrew rozkazom, miał zamiar przepłynąć nad łachą pod żaglami? La Salle nie miał czasu zastanawiać się nad tym. Wraz z Tontym i Nika pobiegł do obozu Indian. Patrząc przez ramię, spostrzegł

postawione żagle na "L'Aimable'u".

Brandy dodała sternikowi Duhoutowi i kapitanowi Aigronowi odwagi. Wiatr dmuchał w żagle, odległość od łachy była coraz mniejsza. Na starych żaglowcach sternik stał tyłem do dziobu i patrzył na horyzont rozpościerający się za statkiem. Przy tyłu masztach, olinowaniu i zapasach zgromadzonych na pokładzie niewiele zobaczyłby, patrząc w przód.

–Ster lewo cztery stopnie! – krzyknął do Aigrona, który przekręcił koło sterowe.

–Ster prawo osiem stopni. Podał kolejne komendy.

Aigronowi udało się przepłynąć przez pierwsze płycizny. Okręt dotarł do linii wyznaczonej przez boje i zaczął przechodzić nad rafą. Jeszcze kilka minut i znajdzie się wewnątrz laguny.

–Jedna siekiera i tuzin igieł – zaproponował La Salle w zamian za swoich ludzi. Nika przetłumaczył to najlepiej jak potrafił i czekał, czy został zrozumiany. Wódz Indian kiwnął głową na zgodę i dał znak ręką, żeby zwolnić pojmanych. La Salle i Tonty wyszli z obozu, żeby popatrzeć na "L'Aimable'a".

–Jeśli utrzymają ten kurs, wejdą na mieliznę – powiedział La Salle do Tonty'ego.

–Obawiam się, że masz rację – odparł Tonty. – Ale nic na to nie poradzimy.

La Salle kończył negocjacje, gdy usłyszał wystrzał z armaty, uzgodniony sygnał alarmowy. "L'Aimable" wszedł na mieliznę. Drewno, trąc o rafę, wydaje dźwięk przypominający kwilenie niemowlęcia.

–Na dolnym pokładzie zapasy żywności dla całej ekspedycji zostały zalane wodą. Jeśli nie

wydobędzie się ich szybko i nie osuszy, będą stracone – powiedział Aigron do Duhouta.

–Najpierw trzeba ratować wino i brandy – odparł Duhout.

La Salle wrócił na brzeg ze swymi uwolnionymi ludźmi tak szybko, jak tylko mógł. Wszedł na wzniesienie i zobaczył ponury widok. "L'Aimable" wpadł na rafę. Przez rozdartą burtę wysypywał się do wody ładunek. Na domiar nieszczęścia niebo przykryły burzowe chmury. Należało ratować, co się da i modlić o powodzenie. Przez resztę dnia załoga wydobywała towary z zatopionej ładowni i szalupami przewoziła na brzeg. Gdy zapadała noc, rozbili obóz na brzegu. Przez całą noc silny wiatr i wysokie fale nacierały na unieruchomiony statek, który rozpadał się na kawałki. Wreszcie na niebie ukazała się czerwona jutrzienka. La Salle stał w milczeniu, patrząc, jak fale przelewają się przez to, co pozostało z kadłuba "L'Aimable'a". Utracili większość zapasów wyprawy i wszystkie lekarstwa. A także: cztery armaty, naboje do nich, 400 granatów i broń ręczną do obrony osadników, żelazo, ołów, piec hutniczy i narzędzia, rzeczy osobiste, książki i błyskotki dla tubylców. Utrata "L'Aimable'a" była śmiertelnym ciosem dla wyprawy, ale La Salle

21 jeszcze nie zdawał sobie z tego sprawy. Z tym, co udało się uratować, La Salle wyruszył w głąb lądu i wzniósł fort, który nazwał imieniem króla Francji. Fort Saint Louis stał się bazą, z której La Salle mógł prowadzić eksplorację krainy. Mając do dyspozycji nielicznych osadników i marynarzy, którzy pozostali jeszcze lojalni, zaczął poszukiwać ujścia wielkiej rzeki. Za zgodą La Salle'a kapitan Beaujeu zabrał

wszystkich osadników, którzy mieli dość przygód i w marcu 1685 roku "Jolly" powrócił do Francji.

Następny rok był pełen rozczarowań dla La Salle'a. Wyprawy w głąb lądu uświadomiły mu, że znalazł się o setki kilometrów od delty rzeki Missisipi. Po miesiącach zmagañ wrócił do Fort Saint Louis. Dowiedział się tam, że "Belle" wpłynęła na mieliznę i zatoneła. Utrata "Belle" jeszcze bardziej podsycała niezadowolenie pozostałych osadników i marynarzy. Ten statek był ostatnim ogniwem, łączącym ich z Francją. Gdy uległ zagładzie, osadnicy znaleźli się w sytuacji rozbitków w dzikim, okrutnym nowym świecie. To była kropla, która przelała czarę goryczy.

–Wezmę kilku ludzi i wyruszę do Kanady – powiedział La Salle do Tonty'ego. – Ty zostaniesz tutaj i będziesz miał nad wszystkim pieczę.

–To 500 kilometrów wędrówki przez bezdroża – odparł Tonty.

–Nie mamy innego wyboru. Jeśli wkrótce nie zdobędziemy żywności, umrzemy wszyscy. Nad Missisipi też robiłem długie wyprawy.

Tonty pokiwał głową. Działo się to przed laty, gdy La Salle był młodszy i w lepszym stanie zdrowia.

–Ilu ludzi będziesz potrzebował? – zapytał.

–Zaledwie kilku – odparł La Salle – żebyśmy mogli szybko się posuwać.

–Zaraz wszystko zorganizuję – rzekł lojalny jak zwykle Tonty.

La Salle wyruszył w marcu 1687 roku. Zabrał ze sobą Duhouta, który był sternikiem na "L'Aimable'u", kiedy statek wszedł na rafę. Osadnicy obwiniali go za porażkę ekspedycji i nie chcieli, żeby pozostał w Fort Saint Louis, tym bardziej, że wraz z upływem czasu sternik zachowywał się coraz dziwniej. La Salle uznał, że jeśli zabierze Duhouta do Kanady, będzie mógł się go tam pozbyć. Jednak Duhout coraz szybciej popadał w obłąd. Słyszał głosy – złe myśli, które szybowały z wiatrem. Duhoutowi wydawało się, że La Salle mówi o nim za jego plecami. Doszedł do wniosku, że La Salle ma zamiar sprzedać go Indianom jako niewolnika. Gdy dotarli do rzeki Trinity, Duhout był już pewien, że La Salle chce go zabić, więc uczynił ruch jako pierwszy. Zabił La Salle'a i zostawił jego ciało na brzegu rzeki. La Salle – człowiek, który wyruszył na wyprawę, żeby opanować kontynent, umierał samotnie, pozbawiony złudzeń. Kilka miesięcy po śmierci La Salle'a Indianie zaatakowali Fort Saint Louis.

22 Osadnicy, osłabieni chorobami, nie byli w stanie stawić oporu i zostali wymordowani. Francuskie plany osadnictwa w Nowym Świecie pokrzyżowane zostały przez nieszczęśliwy splot okoliczności. Przy życiu pozostało zaledwie kilkanaście osób.

La Salle był wizjonerem, ale, jak również w przypadku wielu innych odkrywców, próżność wzięła górę nad innymi cechami jego charakteru. A jednak zasłużył sobie na poczesne miejsce w historii Ameryki. Tylko Lewis i Clark poznali większe terytorium niż ten francuski arystokrata.

Poza zasięgiem 1998-1999

Nadal jest dla mnie tajemnicą, dlaczego postanowiłem wszcząć poszukiwania "L'Aimable'a". Owszem, statek ten miał istotne znaczenie historyczne, ale nie wiązało się z nim zbyt wiele ciekawych wydarzeń. Ponadto NUMA nigdy jeszcze nie poszukiwała wraku statku, który zatonął przed 300 laty. Niemniej jednak połknąłem przynętę, zwołałem zespół i zacząłem studiować historyczne zapiski dotyczące tragicznej ekspedycji La Salle'a.

Wszystko to zaczęło się wówczas, gdy Wayne Gronquist, ówczesny prezes NUMA, spotkał się z Barto Arnoldem, dyrektorem Wydziału Archeologii Podwodnej Teksańskiej Komisji ds. Historycznych. Arnold miał na swoim koncie niezwykle osiągnięcie: znalazł mniejszy ze statków La Salle'a, "Jolly", który osiadł na dnie w zatoce Matagorda i został tam porzucony. Zbudował wokół wraku zaporę kesonową i wraz ze swoim zespołem wydobył setki artefaktów pochodzących z ekspedycji La Salle'a. Arnold przeprowadził w 1978 roku badanie tego akwenu i miał nadzieję, że wkrótce rozpocznie wielkie polowanie na liczne obiekty, które zarejestrował magnetometr. Teksańska Komisja Historyczna zgłosiła się z tym do NUMA. Pod wpływem emocji uległem i zaproponowałem, że sam sfinansuję poszukiwania i ekspedycję. Nawet mi się nie śniło, że zabierze to całe miesiące i będzie tak kosztowne. Do magnetometrycznych poszukiwań głębinowych włączone zostało World Geoscience Inc. z Houston. Firma korzystała z technologii

23 teledetekcyjnej, niedostępnej dla Arnolda 20 lat wcześniej. Plan polegał na zbadaniu dna oraz wydobywaniu i zidentyfikowaniu obiektów wywołujących anomalie pola magnetycznego. Do przeprowadzenia badań wyznaczaliśmy Ralpa Wilbanksa, poważanego rzeczoznawcę morskiego i członka zarządu NUMA, oraz archeologa podmorskiego Wesa Halla. To oni odkryli w 1995 roku konfederacki okręt podwodny "Hunley". Dane historyczne zgromadził i przeanalizował znakomity historyk Gary McKee. Fundusze na pierwsze pomiary wspomniał mi ofiarował Douglas Wheeler, członek zarządu NUMA i zapalony poszukiwacz wraków. Jedynym zyskiem Douga z tej inwestycji był wspomniały obraz przedstawiający "L'Aimable'a", pędzla malarza marynisty Richarda DeRosseta, wiszący w jego biurze. Przystudiowano współczesne raporty z nieszczęsnej ekspedycji La Salle'a. Dzienniki Henriego Joutela dawały dokładny opis zatonięcia „L'Aimable'a”. Minet, główny nawigator La Salle'a, narysował mapy morskie, które szczegółowo przedstawiały przesmyk Cavallo – taki, jaki był w 1685 roku – ukazywały miejsce, w którym znajdował się wrak. Na mapie Mineta wrak znajdował się po wschodniej stronie starego kanału. Jedyny kłopot sprawiał fakt, że Minet zdawał się mieć problemy z poprawnym określeniem odległości na wodzie, znacznie ją przeceniając. Obszar, który należało zbadać, rozciągał się na 4,81 mili morskiej z północy na południe i 2,12 mili morskiej ze wschodu na zachód, czyli miał większą powierzchnię niż udokumentowane miejsce zatonięcia okrętu. Przenieśliśmy na kalkę mapy Mineta, przeskalowaliśmy je i nałożyliśmy na współczesne mapy morskie i zdjęcia lotnicze. Mogliśmy dzięki temu stwierdzić, że linia brzegu poważnie się zmieniła przez ostatnie 300 lat. Południowy

kraniec wyspy Matagorda uległ znaczącej abrazji, aż o 300 metrów, podczas gdy zmiany linii brzegowej półwyspu Matagorda nie były aż tak wielkie. Szerokość cieśniny na mapie Mineta jest zbyt duża, ale można przyjąć, że po prostu pomylił się w obliczeniach, gdyż większość map powstałych pomiędzy 1750 a 1965 rokiem nie różni się pod tym względem więcej niż o 100 metrów.

Największym problemem okazały się zmiany, którym cieśnina ulegała w ciągu ostatnich 35 lat. W 1965 roku Korpus Inżynieryjny Armii Stanów Zjednoczonych zbudował nowy kanał żeglugowy, przecinający półwysep Matagorda na północny wschód od przesmyku Cavallo. Nowy kanał zmienił dynamikę wód wypływających z zatoki i bardzo wpłynął na kształt linii brzegowej. Te zmiany utrudniły dokonywanie dokładnych porównań pomiędzy współczesnymi a starymi mapami. Gdybyśmy pojawili się tu przed 1965 rokiem, mielibyśmy do wykonania znacznie łatwiejsze zadanie. Po wykopaniu nowego kanału, pierwotna cieśnina, głęboka na 10 metrów, zaczęła się spłycać. Ten proces doprowadził do przykrycia większości obiektów, które chcieliśmy zbadać, grubą warstwą osadów.

W lutym 1998 roku Ralph i Wes rozpoczęli pierwsze pomiary z pokładu ośmiometrowego jachtu o nazwie "Diversity". Oczywiście wszyscy w żartach nazywali go "Perversity". Nie było bardziej

24 użytecznej jednostki, która żeglowałaaby po morzach w poszukiwaniu wraków, ale nie należało oczekiwać na niej luksusów. Została wyposażona w dwa morskie magnetometry cezowe, ręczny magnetometr protonowy, system nawigacyjny NAVSTAR (GPS z poprawką różnicową), system radionawigacyjny, przydatny w żegludze przybrzeżnej, oraz mały czerpak osadów. Zespół poszukiwawczy miał swą bazę w Port O'Connor w Teksasie, w małym prowincjonalnym miasteczku pełnym miłych, serdecznych ludzi. Jest tam stacja benzynowa, ładny motel, restauracja meksykańska U Jossiego – prowadzona przez uroczą Elosię Newsome. Pobliskie Mayberry w porównaniu z Port O'Connor może uchodzić za metropolię.

Do dziś dziwię się, że Ralph kupił sobie dom właśnie tutaj. Może pochlebiało mu, że miejscowi wpatrują się w niego jak w tęczę. "Diversity" wypłynęła z portu w lutym. Każda anomalia, którą wykryto podczas pomiarów z powietrza, była lokalizowana z powierzchni wody za pomocą komputera nawigacyjnego, współdziałającego z odbiornikiem GPS. Gdy tylko obiekt został potwierdzony przez magnetometr, zaznaczaliśmy go boją. Potem do akcji przystępowali nurkowie i sprawdzali dno. Jeśli obiekt był zakopany w piasku, nurkowie korzystali z ręcznego magnetometru protonowego, żeby określić jego dokładną pozycję. Później używali próbnika rdzeniowego lub usuwali osady za pomocą strumienia wody pod ciśnieniem, żeby stwierdzić, jak głęboko obiekt jest zagrzebany. Gdy określono jego rozmiary i głębokość, na której leżał, opuszczano rurę drągi (pogłębiarki) ssącej, która usuwała piasek w okolicach obiektu. Przeprowadzano badania, mające określić jego wiek. Kocioł parowy oznaczał, że jest to wrak XIX-wieczny lub XX-wieczny. Tak samo jak pozostałości kół łopatkowych. Odkrywaliśmy kabestany, śruby napędowe z brązu, windy pokładowe, fragmenty maszynierii okrętowej i kotwice wraz z łańcuchami. Były to fascynujące odkrycia, ale nie na to czekaliśmy.

Wkrótce odkryto jakiś wrak i oznaczono go jako Obiekt nr 4. Rutynowo zaznaczono boją jego położenie, a nurkowie przystąpili do badania miejsca znaleziska. Wydobyto dwa artefakty. Okazało się, że to pokryte skorupiakami dwie sztuki broni palnej – pistolet skałkowy i muszkiet. Mieliśmy ogromną nadzieję, że właśnie odkryliśmy „L' Aimable'a”. Ralph wysłał artefakty do laboratorium konserwatorskiego w Teksasie w celu ich restaurowania i identyfikacji. Niestety, nadzieje upadły, gdy badanie rentgenowskie ujawniło, że przedmioty pochodzą z końca XVIII lub początku XIX wieku. Miały znaczenie historyczne, ale nie pochodziły z „L'Aimable'a”. Tak zakończył się pierwszy etap poszukiwań.

Pozostawałem w kontakcie z Teksąską Komisją Historyczną i Uniwersytetem Teksąskim. Zamierzaliśmy stworzyć program szkoleniowy dla studentów archeologii, którzy zajęliby się wydobywaniem artefaktów z wraku. Chociaż zobowiązałem się pokryć koszty, do tej pory czekam na odpowiedź. We wrześniu tego samego roku Ralph wyruszył z portu i rozpoczął drugi etap, który przeciągnął się aż do zimy. Zła pogoda była przyczyną wielu opóźnień. Mogę sobie wyobrazić, jak

25 spędzali czas w Port O'Connor, czekając całymi dniami i tygodniami, aż niebo się przejaśni. Słyszałem, że jednym z ich sposobów na zabijanie czasu było chodzenie do szalasów rybackich i liczenie robaków na przynętę. Poleciałem do San Antonio i odbyłem 200-kilometrową przejażdżkę do Port O'Connor, żeby wziąć udział w następnej fazie poszukiwań. W motelu spotkałem Ralpha, zjedliśmy wspólnie obiad U Jossiego. Następnego dnia morze było względnie spokojne, a niebo bezchmurne. Gdy wchodzę na pokład „Diversity”, zawsze czuję się tak, jakbym wrócił do domu. Jest równie twarda jak jej załoga, a jej silnik, 250-konna yamaha, radzi sobie z największymi falami. Między „Diversity” a mną istnieje ścisła więź oparta na miłości i nienawiści. Zawsze udaje mi się rąbnąć gołeniami o któryś z jej licznych kantów, ostrych załamań i twardych gałek, a potem plamie krwią pokład, skrupulatnie wyszorowany przez Ralpha. Ralph ma na podorędziu lodówkę z piwem i wodą gazowaną, a do tego różne przekąski, takie jak pikantne pikle z Magnolii czy krucha wieprzowinka od Carla.

Wes Hall pracował przy innych badaniach na wschodnim wybrzeżu, więc w drugiej fazie zespół nurków stanowili Mel Bell i Steve Howard. Oznaczono i wysondowano już kilka obiektów. Przekopaliśmy się przez muł, żeby je zobaczyć. Nadal nie był to „L'Aimable”. Pewnego wieczoru mieszkańcy Port O'Connor wydali na naszą cześć przyjęcie z grillem. Zabawa była przednia, a ja z zainteresowaniem słuchałem, ile to pieniędzy miano zebrać na rekonstrukcję artefaktów, które zostałyby wystawione na pokaz w miasteczku. Niestety, nie zobaczyłem ani grosza.

Obiekt nr 2 wyglądał na „L'Aimable'a”. Dawał właściwe odczyty magnetometryczne, a po sondowaniu okazało się, że leży na głębokości 4 metrów pod warstwą piasku. Z pewnością był to stary wrak. Nie można było go od razu wykopać, bo pompa „Diversity” nie byłaby w stanie zrobić tak wielkiego leja. Musiałem wrócić do domu, gdzie czekało mnie dużo pracy w związku z nową książką, ale Ralphowi chętnie pomogli Steve Hoyt i Bill Pierson z Teksąskiej Komisji Historycznej, którzy sprowadzili swoją łódź, „Anomaly”, przeznaczoną do badań

morskich, z pogłębiarką wyposażoną w zwrotne dysze odrzutowo- ssące, które były w stanie wykonać większe zagłębienia w dnie. Zła pogoda sprawiła, że nie można było wiele zdziałać, więc postanowiono przerwać operację do czasu, gdy warunki się poprawią.

Trzecia faza poszukiwań rozpoczęła się w czerwcu 1999 roku, gdy morze było spokojne. Do Obiektu nr 2 popłynęła prawdziwa flota. Obok Ralpa i jego załogi z "Diversity" był tam zespół z Teksasńskiej Komisji Historycznej i ich łódź "Anomaly" oraz 200-metrowy "Chip XI", własność Ocean Corporation z Houston w Teksasie, szkoły dla zawodowych nurków. Jednostka ta była doskonale wyposażona, zdolna przebić się przez muł i zbadać obiekt. Jeny Ford, główny instruktor nurkowania z OC, przyprowadził z sobą grupę oddanych sprawie studentów, którzy na ochotnika zgłosili się do pracy przy projekcie, poświęcając na to wolny czas.

26 Przez kilka następných dni Obiekt nr 2 został częściowo odsłonięty. Był to rzeczywiście wielki wrak. Nurkowie odnaleźli działo okrętowe. Natychmiast skontaktowano się ze mną telefonicznie i poproszono o zapewnienie odpowiedniego wsparcia finansowego, żeby zakonserwować znalezisko. Bardzo chętnie przystałem na to, a Teksaska Komisja Historyczna wydała zgodę na wydobywanie wraka. Tymczasem jednak pogoda znów się popsuła i operację przełożono o trzy tygodnie, aż morze się uspokoi.

Kiedy pogoda poprawiła się, "Diversity" i "Anomaly" wróciły na swoje miejsce nad wrakiem. Znów wydmuchano wielką dziurę, żeby odsłonić działo, które tymczasem opadło na dno krateru. Podniesiono je za pomocą poduszek powietrznych i ułożono na dnie morza. Następnego dnia komisarz Kevin Walker zaproponował pomoc Straży Przybrzeżnej i przybył na miejsce na statku hydrograficznym. Uruchomiono dźwig używany do podnoszenia znaków nawigacyjnych i wydobyto działo, które spoczywało na dnie od ponad 200 lat. Przewieziono je do bazy Straży Przybrzeżnej w Port O'Connor i zanurzono w płytkiej wodzie, żeby nie miało kontaktu z powietrzem. Potem wraz z kulą armatnią przetransportowano je do Uniwersytetu Teksasńskiego, gdzie dokonano zabiegów konserwatorskich.

James Jobling z pracowni konserwacji zabytków zidentyfikował w końcu działo, które okazało się dwudziestoczerofuntówką floty brytyjskiej z końca XVII albo początku XVIII wieku. Kilka miesięcy później Jobling zadzwonił i powiedział, że uniwersytet nie otrzymał czeku na 3000 dolarów za konserwację dział. Skonsultowałem się z Wayne'em Gronquistem, który zapewniał mnie, że elita Port O'Connor zajmie się tą sprawą. Minęły jeszcze trzy miesiące i trzeba było zapłacić Joblingowi, więc wysłałem mu czek. Następnie zadzwoniłem do Steve'a Hoyta z Teksasńskiej Komisji Historycznej. Poprosiłem, żeby nie umieszczano dział w Port O'Connor, gdyż jego mieszkańcy okazali się bardzo... Słyszałem ostatnio, że działo nadal pozostaje w pracowni konserwacji zabytków. Znowu pudło. Ale nie całkiem.

Kiedy legendarny pirat Jean Laffite w 1821 roku został wydalony z Galvestone, zajął się procederem korsarskim, co rozgniewało nie tylko Amerykanów, ale i Anglików. Połączone jednostki marynarki wojennej obu krajów ściagały go wzdłuż całego wybrzeża Teksasu. Gdy jego flota okrętów pirackich dotarła do przesmyku

Cavallo, polowało na niego już pięć brytyjskich fregat i kilka amerykańskich uzbrojonych słupów. Laffite znalazł się w sytuacji bez wyjścia. Podczas gwałtownej burzy rozkazał swojej flocie przepłynąć łachę u wejścia do przesmyku Cavallo, oddzielającą go od wewnętrznego kanału. Laffitte wykazał hart ducha i sprzyjało mu szczęście; udało mu się przedostać do zatoki Matagorda bez strat. Brytyjskie fregaty próbowały podążyć za nim, ale dwie weszły na mieliznę i zatoniły. Laffitte, jak głosi opowieść, rozdzielił łupy pomiędzy pirackie załogi, spalił statki i zniknął. Plotka głosiła, że udał się do Karoliny Południowej, gdzie ożenił się z Emmą Mortimer z Charlestonu, która poznała go jako bogatego

27 kupca Jeana Lafflina. Po kilku latach spędzonych na Południu wraz z żoną przeprowadził się do St Louis, gdzie miał podobno wytwarzać proch strzelniczy. Na łożu śmierci wyznał żonie, że jest Jeanem Laffite'em, piratem. Pochowano go w Alton, w Illinois, około 1854 roku. Obiekt nr 2, w którym znaleziono broń palną skałkową, i Obiekt nr 4, wrak, z którego wydobyto brytyjską armatę, intrygowały wszystkich. Czy były to zaginione brytyjskie fregaty? Nie ma wątpliwości, że były to okręty wojenne. W przyszłości badania prowadzone przez archeologów teksańskich pomogą je zidentyfikować. Pozostał nam Obiekt nr 8.

Magnetometr dawał odczyt 560 jednostek gamma, charakteryzujący wraki, mające na pokładzie od 3 do 5 ton żelaza. Ralph przeprowadził cztery pomiary podwodne za pomocą ręcznego magnetometru protonowego. Za każdym razem odczyt był taki sam. Miejsce to zbadano także, wykonując odwierty. W końcu próbnik utkwiał w czymś leżącym pod piaskiem i został już tam. Współrzędne znaleziska zgadzały się w przybliżeniu z szerokością geograficzną, na której zatonał „L'Aimable”. Obiekt zagrzebany był w piasku znacznie głębiej niż inne odnalezione przez Ralpha wraki, co wskazywało na stary statek, pochodzący najprawdopodobniej z XVII wieku. Obiekt był najbardziej obiecujący, a zarazem najtrudniejszy do eksploracji. Wygrzebanie go z piasku wymagałoby przeprowadzenia wykopalisk na wielką skalę.

Odkrycie grobowca Tutanchamona to bułka z masłem w porównaniu z polowaniem na „L'Aimable'a”, okręt flagowy La Salle'a. Było to najtrudniejsze zadanie, z którym NUMA miała kiedykolwiek do czynienia. Ralph Wilbanks pracował niewiarygodnie ciężko i pozostawił po sobie szczegółowo wykonane pomiary dna morskiego. Jego długotrwałe i żmudne badania pozwoliły zidentyfikować 66 obiektów. Każda anomalia magnetyczna w rejonie przesmyku Cavallo, włączając obiekty znajdujące się na brzegu, została wymierzona i dokładnie zlokalizowana przez GPS. Osiemnaście obiektów zidentyfikowano jako wraki statków. Dziesięć wraków datowano na XX stulecie, pięć pochodzi z XIX wieku, dwa z XVIII, a jeden – Obiekt nr 8, może się okazać wrakiem XVIII-wiecznym. Jeśli jest to „L'Aimable”, to przyzywa nas, byśmy go wydobyli na powierzchnię.

28
CZĘŚĆ II
PAROWIEC "NEW ORLEANS"
1

Penelore 1811-1814

–Dobry Boże! – powiedział Nicholas Roosevelt.

Ogromna kometa mknęła po eliptycznej orbicie w stronę Słońca. Średnica jej głowy szacowana była na ponad 600 kilometrów, a gazowy ogon rozciągał się na prawie 160 milionów kilometrów. Kometa poruszała się miarowo po orbicie, której przebycie wymaga ponad 3000 lat. Kometę po raz ostatni widziano z Ziemi za panowania Ramzesa II. Był 25 października 1811 roku, godzina 22.38.

Nicholas Roosevelt był mężczyzną średniego wzrostu i średniej tuszy. Miał ciemnoblonde włosy. Jego zielone oczy skrzyły się, gdy był podekscytowany. Ogólnie rzecz biorąc, miał przeciętną powierzchowność. Od innych ludzi wyróżniała go trudna do zdefiniowania cecha, jakaś emanująca radość życia. Lydia Roosevelt stała na pokładzie "New Orleans" i patrzyła w górę, przepelniona grozą. Ubrana była w suknię z wysokim kołnierzem i gorsetem, na głowie nosiła biały słomkowy kapelusz" przyozdobiony kwiatami polnymi. Jej strój zupełnie nie pasował do surowego otoczenia. Natura obdarzyła ją niezwykłą twarzą. Miała wielkie oczy, wydatne wargi i nos nieco szerszy niż u większości ludzi. Była w ósmym miesiącu ciąży, miała urodzić już drugie dziecko.

29 Ich pierwsze dziecko miało na imię Rosetta. Rooseveltowie byli małżeństwem od pięciu lat. Nicholas miał 43 lata, a Lydia 20.

Załoga "New Orleans" od prawie godziny patrzyła, jak wielka kula przetacza się ze wschodu na zachód, niczym wykrzyknik postawiony na niebie przez Boga.

–Jeszcze jeden dziw natury – powiedziała Lydia, gdy kometa zniknęła z pola widzenia. – Najpierw te światła od północnej strony i rzeki występujące z brzegów, potem przelęknione wiewiórki i gołębie. Teraz to. Lydia mówiła o wydarzeniach, których świadkami byli całkiem niedawno. Wiosenne powodzie 1811 roku okazały się większe niż w latach poprzednich. Gdy wody wreszcie ustąpiły, mieszkańców zaczęły nękać choroby, których źródłem były liczne kałuże brudnej wody, pozostawione przez powódź. Wkrótce potem zorza polarna stała się widoczna daleko na południu. Zwieńczeniem tego niezwykłego obrotu spraw były dziwne, migoczące światła utrzymujące się całymi miesiącami. Potem przydarzyły się jeszcze dziwniejsze zjawiska: w dniu, w którym "New Orleans" wypłynął z Pittsburga, załoga ujrzała tysiące wiewiórek – falujący dywan – uciekających na południe, jakby gonila za nimi sfora psów. Widok ten zaniepokoił wszystkich na pokładzie. Kilka dni później załoga była świadkiem innego osobliwego zdarzenia. W nocy ogromne stado gołębi przeleciało nad rzeką. Ptaki leciały z północy na południe, zajmowały w powietrzu obszar jakichś 400 kilometrów od jeziora Erie w stronę Wirginii. Następnego ranka, gdy ludzie się obudzili, pokłady "New Orleans" upstrzone były odchodami ptaków, które ciągle leciały, zasłaniając całe niebo.

–Co o tym sądzisz? – Roosevelt zapytał sternika Andrew Jacka.

–Czasem takie przeloty trwają całymi dniami – powiedział Jack. Z kabiny wyszła Lydia.

–Nie podoba mi się ten dźwięk – powiedziała. – Jak bicie w małe bębny.

–Za kilka minut wyruszamy – odparł Jack. – Jak tylko spłyniemy kilka kilometrów w dół rzeki, znajdziemy się poza szlakiem ich wędrówki.

Tej nocy, gdy dobili do brzegu. Roosevelt dopilnował, żeby marynarze wyczyścili "New Orleans" od stępki po komin. Julio zatrzymają się na kilka dni w Henderson, w Kentucky, żeby odwiedzić przyjaciół. Roosevelt chciał, żeby "New Orleans" wyglądał porządnie. Mimo wszystkich tych dziwnych wydarzeń jego optymizm był niezłamany. "New Orleans" płynął trasą z Pittsburga do Nowego Orleanu – takiej wyprawy nigdy jeszcze nie próbował dokonać żaden parowiec. Podróż była częścią dobrze przemyślanego przedsięwzięcia. Chodziło o uzyskanie patentu na żeglugę parowa Zachodzie. W tamtych czasach prawodawstwo dotyczące żeglugi było jeszcze w powijakach. W stanie Nowy Jork spółce Roberta Fultona udało się uzyskać patent na żeglugę parową po rzece Hudson, co stanowiło niezwykle dochodowy interes. Teraz Fulton wraz z Robertem Livingstone'em i Nicholasem Rooseveltem chcieli osiągnąć to samo na Missisipi.

30 Podróż zaplanowali skrupulatnie, z wszystkimi detalami. Po pierwsze, musiała się ona skończyć szczęśliwie. Jeśli statek zatonie, żaden inwestor nie zaryzykuje swoich pieniędzy. Po drugie, podróż musiała się odbyć szybko, żeby udowodnić inwestorom ekonomiczną wyższość napędu parowego.

Robert Fulton, wynalazca pierwszego parowca, zaprojektował "New Orleans", a Robert Livingstone, bogaty nowojorski biznesmen, powiernik Thomasa Jeffersona, dostarczył pieniędzy. Sam Roosevelt był potomkiem osadnika holenderskiego, który kupił od tubylców Manhattan, i przyjaźnił się z Johnem Adamsem. Rok wcześniej Nicholas i Lydia dokonali na płaskodennej łodzi próbnej podróży w dół rzeki, zatrzymując się po drodze, żeby odwiedzić wpływowych ludzi. Niczego nie pozostawiono przypadkowi, ale są rzeczy, których nie da się przewidzieć. "New Orleans" miał 50 metrów długości i 7 szerokości. Kadłub zbudowano z drewna sosnowego, gdyż tylko takie można było zdobyć. Statek miał opływowe kształty przypominające pstrągę. Na środkowym odcinku pokładu "New Orleans" znajdowała się maszyna parowa o mocy 160 koni mechanicznych, miedziane kotły i mechanizm przekazujący napęd na dwa, umocowane po bokach, koła łopatkowe. Umieszczenie maszyn na otwartym pokładzie sprawiało, że statek wyglądał na niewykończony. Po obu stronach maszyny stały maszty ze zwiniętymi żaglami. Z masztu na rufie powiewała flaga Stanów Zjednoczonych, z 17 gwiazdami i 17 paskami. Dwie prostokątne nadbudówki z kabinami – dla mężczyzn na dziobie, dla kobiet na rufie – umieszczone były po obu stronach przedziału maszynowego. W kabini przedniej znajdował się żelazny piec kuchenny, a na dachu kabiny dla pań stał stół i krzesła pod osłoną płóciennego daszka. Zapasy drewna opałowego, zgromadzone na rufie, nadawały łodzi surowy wygląd. Razem wzięwszy, "New Orleans" wyglądał niezbyt ładnie, ale był funkcjonalny.

Rankiem "New Orleans" płynął w dół rzeki. Znajdował się 70 kilometrów od

Cincinnati i posuwał się z szybkością 11 kilometrów na godzinę. Mijał trzeci dzień, odkąd statek opuścił Pittsburgh i załoga zaczęła nabierać rutyny. Andrew Jack, sternik, który prowadził parowiec po rzece, był wysokim, szczupłym mężczyzną. W butach z cholewami przypominał bociana. Miał wydatne kości policzkowe i mocno zarysowaną szczękę. Bładoszare oczy patrzyły w dal spod krzaczastych brwi. Miał 23 lata. Pod pokładem najważniejszy był Nicholas Baker, ciemnowłosego mężczyzna, zawsze promiennie uśmiechnięty. Wraz z sześcioma marynarzami zajmował się maszynami, podtrzymywał ogień pod kotłami i dbał o właściwe ciśnienie pary. "New Orleans" miał na szczęście doświadczoną załogę. Pomalowany na błękitno statek skręcił w okolicach portu Cincinnati na rzekę Ohio. Stos drewna na tylnym pokładzie mógł wystarczyć zaledwie na dopłynięcie do miejskich nabrzeży, gdyż "New Orleans" zużywał sześć sągów paliwa dziennie. Jeden sąg miał półtora metra wysokości i dwa na trzy metry u podstawy. Kiedy parowiec załadowany był opałem na cały dzień żeglugi, wyglądał jak barka w drodze do tartaku.

–Zamieć kawałki kory – powiedział Roosevelt do jednego z marynarzy – i uporządkuj tylny pokład.

–Tak jest – odpowiedział marynarz.

–Statek musi wyglądać jak najlepiej – powiedział Roosevelt, przechodząc do przodu – bo w tej chwili jest to najsłynniejsza jednostka na całym Zachodzie.

W tym momencie powietrze rozdarł gwizdek.

–Cincinnati na kursie! – krzyknął Jack z drzwi sterówki.

Ledwie "New Orleans" przycumował, tłum mieszkańców zebrał się na nabrzeżu, żeby z bliska obejrzyć to dziwo. Nicholas Roosevelt był w doskonałym humorze. Z zapalem oprowadzał ludzi zwiedzających parowiec.

–Chodźcie, chodźcie wszyscy – krzyczał – sami zobaczcie, jak będzie się w przyszłości

podróżowało!

Tłum kłębił się na pokładzie, mechanik Baker tłumaczył funkcjonowanie maszyny parowej, a kapitan Jack demonstrował, jak działa koło sterowe. Roosevelt pozwolił gościom nawet zwiedzić kabiny i jadalnię. Nie licząc utyskiwań pesymistów, którzy twierdzili, że statek nigdy nie popłynie w górę rzeki, pod prąd, wizytę należało uznać za udaną. Było już ciemno, gdy ostatni goście zeszli z pokładu.

Chłodny wiatr wiał od wschodu. Brzemienna Lydia odpoczywała w jadalni, mając nogi owinięte kocem. Nicholas wyprosił ostatnich gości z "New Orleans" i wciągnął trap. Wszedł do jadalni.

–Przez tych zwiedzających statek nie mogliśmy rozpalić pod piecem – powiedziała Lydia. –

Dlatego na obiad będziemy mieli sandwicze z zimnym rostbefem.

Nicholas pokiwał ze znużeniem głową.

–Ale kucharzowi udało się kupić trochę mleka – dodała.

Nicholas otworzył wieczko złotego zegarka kieszonkowego. Spojrzał na rzymskie cyfry i stwierdził, że jest prawie siódma wieczór.

–Muszę zejść na brzeg po tytoń do fajki. Niedługo zamykają sklepy. Potrzebujesz czegoś? Lydia uśmiechnęła się.

–Przydałyby się pikle.

–Masz na nie apetyt z powodu dziecka? – zapytał Roosevelt.

–Tak – odparła Lydia. – Uwielbia kwaśne rzeczy.

–Zaraz wrócę – powiedział Roosevelt.

Zeskoczył na nabrzeże i szybko poszedł brukowaną ulicą do sklepu. Na ulicy nie było latarni. Trochę światła dawały świece i lampy oliwne, palące się w sklepach. Nicholas zrobił zakupy i ruszył w drogę powrotną. Podniecenie towarzyszące ostatnim kilku dniom i głód spowodowały, że całkiem opadł z sił. Ze spuszczoną głową schodził ze wzgórza położonego nad rzeką.

32 Omal nie zderzył się z człowiekiem idącym z naprzeciwka.

–Koniec jest bliski! – krzyknął tamten.

Nicholas podniósł oczy i spojrzał na niego. Był to obszarpany, brudny mężczyzna.

Miał długie włosy, sięgające do połowy pleców, i mocno opaloną twarz, jakby mieszkał na dworze. Nieliczne zęby, które jeszcze mu pozostały, poplamione były tytoniem do żucia. Roosevelt zwrócił jednak szczególną uwagę na jego oczy. Płonęło w nich święte szaleństwo.

–Zejdź mi z drogi, dobry człowieku – powiedział.

–Wiewiórki, ptaki, ognista kometa – mruczał tamten. – Ile jeszcze dowodów potrzeba? Żałuj za grzechy! Żałuj!

Nicholas ominął natręta i poszedł dalej.

–Złe dni nadchodzą! – wykrzyknął za nim mężczyzna. – Zapamiętaj moje słowa!

Wstrząśnięty jego słowami Roosevelt wrócił na pokład "New Orleans", szybko zjadł sandwicza, popił go szklanką mleka i położył się do łóżka. Długo nie mógł zasnąć. Dopiero po dwóch miesiącach zrozumiał, o czym mówił ten człowiek.

Dwa dni później "New Orleans" opuścił Cincinnati i popłynął do Louisville w Kentucky. W owych czasach rzeka Ohio nie była uregulowana, w wielu miejscach znajdowały się progi skalne i zdradliwe mielizny. Na szczęście Jack przeprowadził już wtedy wiele łodzi płaskodennych i barek. Stał przy kole sterowym, obserwując powierzchnię wody. Parowiec zręcznie wymijał groźne skały, walcząc z szybkim prądem rzeki.

W kabinie Lydia, nie zważając na kołysanie statku, robiła na drutach, podczas gdy jej służące nerwowo trzymały się relingów. Wszyscy odetchnęli z ulgą, gdy parowiec w końcu znów trafił na spokojne wody. Wiry skończyły się i "New Orleans" dotarł do Louisville przy bladym świetle księżyca w pełni.

–No cóż – powiedział Jack, gdy dobili do nabrzeża – udało się nam.

Potem nacisnął dźwignię parowego gwizdka. Ostry dźwięk rozdarł powietrze. Obywatele Louisville zerwali się z łóżek, słysząc ten dziwny hałas. W nocnych koszulach, ze świeczkami w ręku, zaspani, zdążali w stronę rzeki i gapili się na dziwaczny stwór, który przybył do nich w środku nocy.

–Wygląda na to, że obudziłeś całe miasto – powiedział Baker.

–Pan Roosevelt lubi takie efekty – odparł Jack.

Następnego dnia Roosevelt, Jack i burmistrz Louisville stali na brzegu, patrząc na katarakty rzeki Ohio tuż poniżej miasta.

–Widziałem pański statek – powiedział burmistrz – i zgadzam się z panem Jackiem. Ma za

głębokie zanurzenie, żeby bezpiecznie mógł przepłynąć przez wodospady. Poczekalbym, aż woda się podniesie.

–Kiedy to będzie? – zapytał Roosevelt.

–W pierwszym tygodniu grudnia – odparł burmistrz.

–Zimowe deszcze i topniejące śniegi podnoszą poziom wody?

–Właśnie – stwierdził burmistrz.

–To prawie za dwa miesiące – powiedział Roosevelt. – Co mamy robić do tego czasu?

–Załoga "New Orleans" będzie naszymi gośćmi – odparł burmistrz.

Tak też się stało. Statek zacumowano w Louisville. Już na początku podróży Maggie Markum, służąca pani Roosevelt, wpadła w oko Nicholasowi Bakerowi. Znajdowali na pokładzie statku czas na ukradkowe pocałunki i potajemne uściski. Zakochani byli do szaleństwa, co wkrótce wszyscy zauważyli.

O świcie pierwszego dnia postoju w Louisville przyszło na świat pierwsze dziecko, urodzone na statku parowym – Henry Latrobe Roosevelt.

Następne kilka tygodni pobytu w Louisville upłynęło pod znakiem sprzątanania i napraw. Odnowiono powłokę niebieskiej farby, którą pomalowany był "New Orleans", i wypucowano do połysku wszystko, co się dało. Przejrzano żagle, jako że do tej pory nie używano ich, potem zwinięto je powtórnie i przymocowano do rej. Andrew Jackson dokonał pomiarów głębokości, a później wrzucił patyk do rzeki i zmierzył prędkość przepływu wody nad kataraktą. Był koniec listopada i w powietrzu czuło się już chłód.

–Może się nam udać – powiedział wreszcie – ale będziemy musieli iść cała naprzód, żeby nie stracić sterowności.

Nicholas Roosevelt pokiwał głową. Kilka dni wcześniej otrzymał list od wspólników z Ohio

Steamboat Navigation Company. Wyrażali zaniepokojenie zwłoką – monopol był zagrożony. "New

Orleans" musi natychmiast wyruszyć. Jak tylko przedrą się przez katarakty, dalej pójdzie gładko.

A przynajmniej tak się wydawało Rooseveltowi.

Nicholas siedział w jadalni, jedząc obiad. Potem wytarł usta serwetką i napił się kawy z cynowego kubka.

–Rzeka osiągnie najwyższy poziom za jakieś dwie godziny – powiedział. – Każę marynarzom, żeby przewieźli cię wozem do podnóża katarakty. Tam się spotkamy.

–Czy to ze względów bezpieczeństwa? – zapytała Lydia.

–Tak – odparł Nicholas

–A więc statek może się przewrócić? – spytała Lydia.

–Nigdy nic nie wiadomo – przyznał Nicholas.

–Ty zginiesz, a ja zostanę sama z nowo narodzonym dzieckiem?

–Nie dojdzie do tego – odparł Nicholas.

–Wiem, że nie – powiedziała Lydia. – Płyniemy z tobą. Albo zginie wszyscy,

albo nikt.

34 Tak też zostało postanowione. Wczesnym popołudniem "New Orleans" odbił od nabrzeża.

–Popłynę kawalek w górę rzeki – powiedział Jack – a potem zakręcę i ruszę w dół, pod pełną parą.

Roosevelt stał w drzwiach sterówki. Widział, jak cienki strumyczek potu spływa po karku Jacka

mimo mrozu panującego na dworze. Na parowcu panowała dziwna cisza.

Marynarze zaszyli się w

przedniej kabinie. Kobiety zgromadziły się w tylnej i przywarły do okien. Niemowlę Roosevelтів

leżało w plecionej kołysce, przymocowanej do grodzi, i smacznie spało.

"New Orleans" zatoczył łuk i ustawił się z prądem. Wtedy Jack pociągnął za drut gwizdka, zadzwonił w dzwon, żeby dano pełną parę, i westchnął do Boga. Ze skały wyrastającej z południowej strony katarakty Milo Pfeiffer i jego najlepszy przyjaciel Simon Grants lali czerwoną farbę do wody z kubła ukradzonego ze sklepu z żelastwem. Cienki strumyczek farby rozszerzał się, zbliżając do szczytu katarakty, a wreszcie rozlał się po spadającej wodzie, barwiąc ją na różowy kolor.

–Starczy – powiedział Milo. – Obejrzyj się.

–Co to takiego? – zapytał Simon, słysząc liczne głosy.

–Rzuć tę farbę – powiedział Milo.

Simon schował ukradzioną farbę i odwrócił się w stronę tłumu, który powoli zbliżał się do wodospadów. Trzydziestu najwybitniejszych obywateli Louisville chciało zobaczyć, jak parowiec przepływa przez kataraktę albo tonie.

–Co się dzieje? – zapytał Simons.

–Parowiec ma dokonać próby przepłynięcia katarakty – odparł jakiś człowiek.

Milo pobiegł w górę rzeki i zobaczył "New Orleans", płynący szybko z prądem. Przyglądał się ze zgrozą. Niebieska farba na kadłubie statku zdawała się mieszać z błękitem rzecznej wody. Iskry i dym buchały z komina. Oba koła łopatkowe siekły rzekę, wyrzucając strumienie wody wysoko w powietrze. Na pokładzie nie było widać nikogo, jeśli nie liczyć wielkiego czarnego psa, stojącego na dziobie. Parowiec wyglądał jak statek-widmo. Nagle rozległ się gwizd i Milo zobaczył, że "New Orleans" wpływa na środkowy kanał katarakty.

–Lewe koło wstecz! – krzyknął Jack. – Prawe koło cała naprzód! "New Orleans" skręcił w bok.

–Pełna moc na oba koła – powiedział sekundę później Jack.

Pył wodny wpadał przez otwarte okna kabiny na rufie, zraszając twarze Lydii i Maggie. Po obu stronach statku migwały skały i spieniona woda. Kobiety objęły się, gdy "New Orleans" gwałtownie zmienił kurs. Nicholas Roosevelt ze sterówki patrzył na rzekę.

–Wygląda dobrze! – zawołał, przekrzykując ryk wody. Mechanik Baker wetknął głowę do budki.

–Ile jeszcze?

–Dwie, może trzy minuty – powiedział Jack.

–Rozerwałoby kocioł, gdyby miało to potrwać dłużej.

–Dwadzieścia metrów przed nami są głazy, które musimy ominąć – powiedział Jack.

–Co zrobimy?

–Ostro skręcimy w prawo i trzymając się tej strony rzeki, wpłyniemy na spokojne wody – odparł Jack.

–Sa! – krzyknął Milo, gdy "New Orleans" przygotowywał się do minięcia ostatnich progów.

–Lepiej, żeby skręcili na lewo – dodał Simon.

Burmistrz Louisville wspiął się na skałę. Zatrzymał się, żeby złapać oddech, wyciągnął niedopałek cygara z kieszeni kamizelki i wetknął go w kącik ust.

–Trudno uwierzyć – powiedział – ale może im się uda.

W budce sternika panował nastrój pełen napięcia, ale i optymizmu. Pokonali już 80 procent drogi przez kataraktę. Zostały tylko małe skałki na samym końcu. Potem znajdą się na spokojnej wodzie.

–Prawie przeszliśmy – powiedział Jack.

–Rzeka przed nami zwęża się – zauważył Roosevelt.

–I prąd robi się mocniejszy – dodał Jack. – Będę musiał skręcić na prawo przy skałach a potem poczekać, aż prąd ustawi właściwie dziób statku. Wtedy daj pełną parę. Powinniśmy wyskoczyć po drugiej stronie.

–Powinniśmy? – zapytał Roosevelt.

–Wyskoczmy – poprawił się Jack.

W kabinie na rufie Lydia Roosevelt, Maggie Markum i gruba kucharka, Niemka Hilda Gottshak, cisnęły się przy oknach po stronie sterburty. Mały Henry już nie spał i Lydia podniosła go, żeby zobaczyć, co się dzieje na rzece.

–Wygląda, jakbyśmy płynęli prosto na skały – powiedziała Lydia, przytulając niemowlę do siebie. Gottshak ścisnęła w ręce Biblię.

–Modlę się, by ta podróż nam się udała – szepnęła.

–Żeby tylko silnik nie zawiódł – powiedziała Lydia. Wreszcie pokonali katarakty.

–Rzeka jest gładka stąd aż do Missisipi – powiedział Jack.

–Kiedy dotrzemy do Henderson? – zapytał Roosevelt.

–Jeśli nie zdarzy się nic nieprzewidzianego, dopłyniemy tam jutro po południu – powiedział Jack.

–Cicho, bo ją wystraszysz – powiedziała Lucy Blackwell, najlepsza przyjaciółka Lydie. Była żoną artysty, Johna Jamesa Audubona, który najchętniej malował ptaki. Lydia Roosevelt, córka

36 Benjaminą Latrobe'a, głównego mierniczego Stanów Zjednoczonych, była ponad 20 lat młodsza od swego męża, Nicholasa.

–Papuga z Karoliny – powiedziała Lucy.

–Piękna – stwierdziła Lydia.

Gdy oglądały papugę, Nicholas siedział nad szachownicą w sklepie Audubonów w

Henderson. Podniósł wzrok na Audubona i wykonał ruch.

– Jesteśmy 250 kilometrów od Louisville – powiedział. – Jak do tej pory idzie dobrze.

Audubon zamyślił się nad ruchem Roosevelta. Sięgnął po leżący na stole kapciuch z jeleniej skóry i napełnił fajkę tytoniem. Ubił tytoń i zapalił go stojącą obok świecą.

– Od tego miejsca rzeka rozszerza się, a prąd zwalnia.

– Myślisz, że dotrzemy do Nowego Orleanu? – zapytał Roosevelt.

– Jasne – powiedział Audubon. – Kiedyś dopłynąłem w canoe do Zatoki Meksykańskiej. Roosevelt pokiwał głową, patrząc, jak Audubon wykonuje swój ruch.

Szesnastego grudnia "New Orleans" opuścił Henderson i popłynął w dół rzeki. W tipi ze skóry bizona, stojącym niedaleko współczesnego East Prairie w Missouri, wódz Siuksów pociągnął dym z długiej fajki i wręczył ją swojemu gościowi z plemienia Szaunisów.

– Generał Harison pokonał Szaunisów pod Tippecanoe? – zapytał wódz Siuksów.

– Tak – odparł posłaniec Szaunisów. – Biali ludzie zaatakowali rankiem po pełni księżyca. Wódz Tecumseh wycofał się z Indiany.

Siuks sięgnął po podaną mu fajkę.

– Miałem wczoraj wizję. Biały człowiek okiełznał siły Ziemi dla własnych, złych celów. Zaprzągnął do pracy zwierzęta, opanował kometę na niebie.

– Jednym z powodów, dla których przybyłem – wyjaśnił wojownik Szaunisów – jest to, że nasi wojownicy widzieli Penelore w górze rzeki. Może próbować wpłynąć na Ojca Wód.

– Ogniste canoe? To musi być część płonącej gwiazdy.

Szaunis, zanim odpowiedział, wypuścił kłęb dymu. Ten Siuks ma mocny tytoń, w głowie się od niego kręci.

– Dym unosi się ze środka canoe, jak znad tysiąca tipi. I ryczy ono jak zraniony niedźwiedź.

– Gdzie ostatnio widzieliście tę bestię? – zapytał Siuks.

– Kiedy odjeżdżałem, nadal była w mieście przy kataraktach – odparł Szaunis.

– Kiedy pojawi się na mojej rzece – rzekł wódz Siuksów – zabijemy ją.

W głębi ziemi, pod Nowym Madrytem w stanie Missouri, narastały ogromne siły. Skorupa ziemská drgała jak podrażniony lew. Stopiona skała głęboko w dole mieszała się z wodami z tysięcy źródeł i kilkunastu dopływów rzeki Missisipi. Ten gorący, czarny, śliski płyn działał jak smar na płyty skorupy ziemskiej. Ptaki i zwierzęta wyczuły niebezpieczeństwo. W głębinach Ziemi gromadziło

się wielkie ciśnienie, które wkrótce miało znaleźć ujście na powierzchni. "New Orleans" płynął prosto na miejsce nieuniknionej erupcji. Rzeka Ohio przyspieszała, zbliżając się do Missisipi. "New Orleans" znacznie przed czasem miał dotrzeć do miejsca, w którym łączyły się obie rzeki. Na pokładzie panował radosny nastrój. Markum sprzątnęła już kabiny i wieszała prześcieradła na linie rozciągniętej między nimi. Andrew Jack uciał sobie krótką drzemkę na dziobie, a za kołem sterowym stanął Nicholas. Hilda Gottshak robiła na obiad naleśniki z mięsem.

–Co się stało, piesku? – odezwała się Lydia do Tigera.

Nowofunlandczyk zaczął skomleć. Lydia obejrzała go, nie znalazła żadnego śladu skaleczenia. Postanowiła nie zwracać uwagi na psa, sądząc, że wkrótce sam się uspokoi.

W sterówce Roosevelt szacował zyski, jakie może przynieść "New Orleans". Przewidywał, że parowiec będzie kursował z Natchez w Missisipi do Nowego Orleanu, przewożąc bele bawełny i pasażerów. Roosevelt i jego partner, Robert Fulton, obliczyli, że koszty budowy statku zwrócą się w ciągu 18 miesięcy. Roosevelt złożył mapy i wepchnął je z powrotem do skórzanej teczki. Zapach naleśników z mięsem pobudził jego apetyt. Był pewien, że najgorsze już minęło. Przy ujściu Ohio do Missisipi Jack przejął ster od Roosevelta. Gdy robił szeroki zakręt, wpływając w muliste wody wielkiej rzeki, niemowlę Roosevelców obudziło się z płaczem. Prawie jednocześnie Tiger zaczął wyć, jakby został pojmany w potrzask zastawiony na niedźwiedzia. Nagle statkiem zaczęło potężnie rzucać na wszystkie strony. Jack wyszedł ze sterówki i spojrzał w niebo. Stado strzyżyków śmigalo bezładnie to tu, to tam, jakby ich przywódca nie miał pojęcia, w którą stronę lecieć. Na brzegu drzewa zaczęły się trząść jak na wietrze, którego wcale się nie wyczuwało. Chociaż było jeszcze południe, niebo na zachodzie przybrało niesamowity pomarańczowy kolor.

–Nie podoba mi się to! – krzyknął Jack. – To jakiś...

Nie zdołał dokończyć zdania.

Głęboko pod ziemią, w temperaturze 300 stopni Celsjusza, szeroka na 30 metrów rzeka lawy z rykiem pełzła w stronę rozwierającej się szczeliny skalnej. Ziemia się rozpękała.

–Boże drogi, co się dzieje... – szepnął Nicholas Roosevelt.

Stał w kuchni i rozmawiał z Hildą. Gdy spojrzał w okno, zobaczył gejzer brunatnej wody, strzelający na 30 metrów w górę. Na pokład "New Orleans" spadł deszcz ryb, żółwi, salamander i węży. Kadłub zadudnił. Jack, stojąc w sterówce, walczył o utrzymanie statku na kursie. Na brzegu ziemia falowała, jakby ktoś potrząsał narzutą na łóżko. Drzewa stojące wzdłuż rzeki chwiały się we wszystkie strony, dopóki nie splotły się gałęziami, które przytrzymały je w miejscu. Potem zaczęły się łamać jak zapałki w imadle. Gałęzie, niczym strzały, fruwały nad rzeką. Ziemia popękała. Woda zalała niżej leżące tereny.

–Rzeka wystąpiła z brzegów! – krzyknął Jack.

38 Mechanik Baker wszedł do sterówki.

Z głębin wystrzeliły pod niebo poczerńiałe pnie zgniłych, przesiąkniętych wodą drzew, zagrzebanych do tej pory w mule. Rozszedł się zapach zgnilizny. Baker patrzył, jak rodzina czarnych niedźwiedzi wspina się na drzewo, usiłując ujść zagładzie. Nagle drzewo zatrzęsło się, jakby u jego korzeni wybuchła bomba. Niedźwiedzie spadły na ziemię i ile sił w nogach pobiegły na zachód. Do sterówki wpadł Roosevelt.

–To jest albo trzęsienie ziemi – wydyszał – albo koniec świata.

–Myślę, że to pierwsze – powiedział Jack. – Przeżyłem coś takiego w hiszpańskiej Kalifornii, kilkadziesiąt temu.

–Jak długo trwało? – zapytał Roosevelt.

–Okolo dziesięciu minut.

–Idę sprawdzić, co się dzieje z żoną – powiedział Roosevelt.

–Mógłbyś poprosić pannę Markum, żeby tu przyszła? – zapytał Baker.

–Dobrze – powiedział Roosevelt.

Właśnie wtedy ziemia zatrzęsa się i rzeka zaczęła płynąć do tyłu, z południa na północ. Markum wsadziła głowę do sterówki, twarz miała białą ze strachu.

–Jeśli wyjdziemy z tego cało... poślubisz mnie? – zapytał Baker.

–Tak – powiedziała Markum bez wahania.

Chwilowo ruchy tektoniczne ustały, ale do końca było jeszcze daleko. Jack obrócił kołem aż do oporu, gdy Missisipi znów zmieniła kierunek i zaczęła, jak dawniej, płynąć z północy na południe. Patrząc przez okno, zauważył, że statek płynie po polu uprawnym. W pobliżu widać było dach wielkiej stodoły. Ani śladu reszty zabudowań.

Kiedy Roosevelt wszedł do sterówki, Jack wpatrywał się ze skupieniem na prawo od dziobu. Ziała tam szczelina w ziemi, połykająca wody rzeki. Po drugiej stronie szczeliny, gdzie powinno być koryto rzeki, widać było tylko kałuże wody i muł. "New Orleans" był o niecałe 100 metrów od rozpadliny. Baker dał całą wstecz i statek, centymetr po centymetrze, zaczął oddalać się od kipieli. Jack, wpatrując się w niesamowity krajobraz, odkrył nową odnogę rzeki, która doprowadziła ich do głównego koryta.

Indiańscy wojownicy, przykucnięci za gęstymi krzakami Wilczej Wyspy, wyglądali jak pnie uschniętych drzew. Przyłynęli tu na swoich canoe, zanim ziemia się zatrzęsa po raz pierwszy. Gdy nastąpiły kolejne wstrząsy, ich determinacja jeszcze wzrosła. Penelore miała spustoszenie na ich ziemi i trzeba było ją zabić. Wódz usłyszał słaby, nieznan mu dźwięk, dochodzący z góry rzeki. Kilkoma znakami ręki rozkazał wojownikom, by wsiedli do canoe i przygotowali się do ataku.

39 Lydia pobiegła do sterówki i zajrzała przez drzwi.

–Dziecko zaczęło płakać, a Tiger skomli jak przed burzą. Roosevelt zwrócił się do Jacka.

–To znak, że nadchodzi następny wstrząs. Trzymaj się głównego nurtu, żeby mieć jak najwięcej swobody manewru.

Jack wskazał ręką przez przednie okno sterówki.

–Zbliżamy się do wyspy.

Roosevelt zaczął przeglądać Nawigatora, locję rzeki, sporządzoną przez Zadoka Cramera.

–Wiele się tu zmieniło po tym trzęsieniu ziemi – powiedział. – Sądzę jednak, że to Wilcza Wyspa.

–Po której stronie jest lepsza droga? – zapytał Jack.

–Lewe koryto jest głębsze.

–Skręcamy w lewo.

Do uszu wojowników plemienia Siuksów, ukrytych na Wilczej Wyspie, dotarł niezwykle dźwięk: zgrzytanie metalu, syk pary, dudnienie tłoków. Wielka bestia rosła

w oczach. Była błękitna jak niebo – ale nie zesłały jej tu niebiosy. Ohydny, zaostriżony dziób, dwa koła w połowie cielska bestii. Tuż za nimi wyrastały dwie rury, wypływające dym ognia piekielnych. Kilku białych ludzi chodziło po pokładzie – diabelni władcy tego nieczystego stworu. Najpierw zabiją ludzi, a potem doprowadzą bestię do brzegu i podłożą pod nią ogień. Kiedy Penelore była o 20 metrów od nich, wódz dał sygnał i wojownicy zerwali się na równe nogi. Z okrzykiem wojennym pobiegli w stronę wody. Gdy Siuksowie biegli do wody, ziemia w pobliżu otworzyła się, jakby przebiły ją tysiące włóczy. Lejowate dziury wypływały strumienie gorącej wody w promieniu niemal kilometra. Wylatywały w górę drzewa, gałęzie, skały. Był to przerażający widok.

–Indianie! – krzyknął Roosevelt.

Jack spojrzał w stronę Wilczej Wyspy i ujrzał grupę indiańskich wojowników, biegnących z canoe w stronę wody. Na głowach mieli pióropusze, na plecach łuki. I właśnie wtedy część wyspy zapadła się pod wodę. Wrzaski Siuksów napełniły powietrze. Poparzeni gorącą wodą, bijącą spod ziemi, puścili łodzie, szukając drogi ucieczki. Dwudziestu z nich udało się jednak opuścić canoe na rzekę. Zaczęli wiosłować, wkładając w to całą swoją energię. Byli zdecydowani zniszczyć potwora, który sprowadził na nich taki kataklizm. Coraz bardziej zbliżali się do "New Orleans".

–Cała naprzód! – Roosevelt krzyknął do Bakera. – Oni chcą naszych skalpów!

Baker i jego palacze zaczęli jak szaleni dorzucać drewno do paleniska. Kocioł wypełnił się parą. "New Orleans" zaczął stopniowo nabierać prędkości. Załoga jednej łodzi odłożyła wiosła i sięgnęła po łuki. Strzały zasypały parowiec. Kilka z nich wbiło się w tylną kabinę, która wyglądała teraz jak jeżozwierz. Tiger, ignorując niebezpieczeństwo, stał na rufie i oszczeniwał napastników. Pierwsze canoe było już w odległości 7 metrów od ruty. Roosevelt i trzech ludzi z załogi

40 załadowali muszkiety skałkowe, czekając na moment, gdy Indianie zrównają się z parowcem. Jednak nie doszło do abordażu. Baker podniósł ciśnienie w kotłach aż do czerwonej kreski na manometrze i "New Orleans" zaczął się oddalać, zostawiając za sobą smugę czarnego dymu z kominów. Widząc, jak wściekli Indianie zostają w tyle, nie był w stanie się powstrzymać i do szczekania Tigera dodał kilka swoich wykrzykników. Wkrótce Penelore zniknęła za zakrętem i Siuksowie nie mieli już szans na schwytanie bestii.

Gdy niebezpieczeństwo minęło, Jack spojrzał na rzekę. Słońce wyglądało jak miedziany talerz, otoczony purpurową mgiełką. Wzgórza wzdłuż brzegu wielkiej rzeki rozpadły się jak zamki z piasku. Po wodzie pływały wielkie kawały torfu, wyrwane z korzeniami drzewa, fragmenty domu i coś, co wyglądało na trumnę wyrzuconą na powierzchnię.

"New Orleans" przepłynął jeszcze wiele kilometrów, zanim trzęsienie ziemi się skończyło. O dziwo, w tym dniu zagłady odniósł tylko minimalne uszkodzenia. Nad Missisipi można się spocić nawet w styczniu. Zwłaszcza jeśli jest się ubranym w wełniany mundur wojskowy z wojny o niepodległość i dźwiga się tubę. Cletus Fayette i inni członkowie naprędce zebranej orkiestry spieszyli nad brzeg rzeki. Tuba, wielki bęben i skrzypce – to niezupełnie orkiestra, raczej trio. Wieści o dramatycznej

żegludze "New Orleans" dotarły do Natchez na trzy dni przed przybiciem parowca. Burmistrz Titus Baird nie tracił czasu i zaczął przygotowywać odpowiednie powitanie. Po fanfarach orkiestry planował wręczenie Rooseveltowi kluczy do miasta. Dwóch rajców wyznaczono do wygłoszenia przemówień. Dziewczęta miały wręczyć kwiaty dzielnym kobietom, podróżującym statkiem. A na wieczór szykowano bankiet.

–Spędzimy w Natchez co najmniej tydzień – powiedział Nicholas. – I niech palacze odpoczną

teraz, mamy dość pary, żeby dopłynąć do nabrzeża.

Nicholas wygramolił się z maszynowni. Dziewiczy las górnego biegu rzeki Ohio, katarakty pod Louisville, straszny kataklizm – wszystko to mieli już za sobą. Załoga dzielnie to zniosła. Mechanik Baker nadal planował poślubić Maggie Markum, kiedy tylko dopłyną do Nowego Orleanu. Zaś Andrew Jack zaczął przejawiać ukryte do tej pory poczucie humoru. "New Orleans" pokonał ostatni zakręt i Roosevelt zobaczył przed sobą Natchez. Baird dał znak orkiestrze, która zaczęła grać Boże zbaw króla. Jednak statek, z jakichś nieznanych przyczyn, nie podpływał. Najpierw skręcił, żeby przybić do brzegu, a potem zaczął dryfować z prądem.

–Brakuje pary, żeby dotrzeć do nabrzeża – powiedział Jack.

Doprawdy śmiechu warte. Parowiec przepłynął 1500 kilometrów, walcząc z przeciwnościami losu, i nagle zabrakło im pary. Do sterówki wszedł Baker. Włożył już czystą białą koszulę, a twarz i ręce dopiero co umył. Ledwie ukrywał niezadowolenie.

–Zajmę się tym – powiedział.

41 Cletusowi Fayette'owi kręciło się w głowie. Jak długo można grać na tubie jedno i to samo? Trzeba wreszcie odpocząć i zapalić cygaro.

–Musimy zrobić przerwę, panie burmistrzu! – krzyknął.

–Dobrze, Cletusie – powiedział Baird – ale śpieszcie się. Dym znów wali z kominów. Kwadrans później "New Orleans" został już przycumowany do nabrzeża w Natchez. Zmęczona załoga zeszła z trapu i przepychając się przez komitet powitalny, udała się do miejscowego hotelu, gdzie przywitano ich jak bohaterów. W środku zimy drzewa w lasach wokół Natchez pozbawione były liści. Baker spoglądał ze wzgórza na północ. Widział, jak rzeka zatacza wielki łuk, omijając miasto, i płynie dalej. Mocny wiatr wiał na zachód, przynosząc zapach pól wypalanych w Alabamie.

–Umówiłem się z miejskim kaznodzieją – powiedział. – Możemy się pobrać jeszcze tego

popołudnia... jeśli nadal tego chcesz.

–Oczywiście, że chcę – powiedziała Markum – ale skąd ten pośpiech?

–Po prostu nie zamierzam już dłużej czekać – odparł Baker. – Mówiłeś o tym Rooseveltom? – zapytała Markum.

–Nie – przyznał Baker – ale myślę, że teraz oboje możemy im o tym powiedzieć.

Godzinę później na pokładzie "New Orleans", zakotwiczonego tuż przy Natchez, Nicholas Baker stanął obok Nicholasa Roosevelta, a Lydia Roosevelt z małym Henrym na ręku – obok Maggie.

–Czy ty, Maggie Markum – zapytał uroczyście kaznodzieja – chcesz pojąć za

męża obecnego tu

Nicholasa Bakera?

Słowa "tak" i pocałunek przypieczętowały ceremonię. Pierwsze zaślubiny na pokładzie parowca okazały się być bardzo krótkie. Kilka dni później na "New Orleans" załadowano bawełnę. Gdy bale zostały złożone jak należy na pokładzie, a drewno pod kocioł upchnięte w ładowni, niewiele już zostało do zrobienia. Siódmego stycznia 1812 roku statek wyruszył do Nowego Orleanu. Świt 12 stycznia 1812 roku był cichy i pogodny. Nicholasa Roosevelta, gdy wyszedł na pokład, przywitało bezchmurne niebo. Po tym wszystkim, co zaszło, zdawało się dziwne, że "New Orleans" już wkrótce przybędzie do miasta, którego imię nosił. Stado pelikanów przeleciało z zachodu na wschód. Zmierzało ku pobliskiemu jezioru Pontchartrian.

–O czym myślisz? – zapytała Lydia, wychodząc na pokład. Nicholas uśmiechnął się.

–Zastanawiałem się, co spotka w przyszłości naszą starą łajbę.

–"New Orleans" będzie pływał po tej rzece nawet wtedy, gdy nas już nie będzie.

–Mam nadzieję – odparł Roosevelt.

–Po tym wszystkim, co przeszedł – stwierdziła Lydia – trudno będzie go uszkodzić. Właśnie wtedy rozległ się krzyk Andrew Jacka:

–Nowy Orlean!

Jednak Lydia Roosevelt nie miała racji. "New Orleans" zatonął 30 miesięcy później. Najpierw kursował między Natchez a Nowym Orleanem, potem przewoził żołnierzy i zaopatrzenie dla armii Andrew Jacksona podczas bitwy o Nowy Orlean. Wieczór 14 lipca 1814 roku zastał parowiec naprzeciwko Baton Rouge w Luizjanie, w miejscu zwanym Nabrzeżem Claya. John Clay kazał pociąć drewno, ułożyć je w stopy i czekał, jak zwykle. Razem 10 sągów; zarobi 10 dolarów. Schronił się przed deszczem pod drzewem, gdy "New Orleans" przybił do brzegu. Patrzył, jak marynarze zarzucają linę na jeden z pali wbitych głęboko w muł rzeki Missisipi.

–John! – krzyknął kapitan statku. – Masz drewno?

–Pocięte i ułożone. – W tym momencie piorun uderzył w drzewo, rosnące o 30 metrów dalej w dół rzeki. Włosy stanęły Clayowi na głowie od tak bliskiego wyładowania elektrycznego.

Kapitan skinął na marynarzy, kręcących się po pokładzie.

–Mamy jeszcze trzy godziny dnia. Ładować drewno na pokład. Potem odwrócił się do Claya.

–Chodź tutaj – powiedział zapłacę ci za drewno.

Clay poszedł za kapitanem do jego kabiny i czekał, gdy ten odliczał należność we francuskich złotych delfinach. Włożył monety do skórzanej sakiewki i zaciągnął sznurek. Potem powiesił je sobie na szyi.

–Napijemy się? – zaproponował kapitan.

–Chętnie, bo trochę zmarzłem – odparł Clay.

Napili się więc i czekali razem, aż załadowano drewno.

–Ruszamy jutro z samego rana – powiedział kapitan.

–Pamiętaj, że woda będzie szybko opadać po burzy! – odkrzyknął Clay, idąc nabrzeżem. Jednak kapitan wszedł już do kabiny i nie usłyszał ostrzeżenia.

Póki Missisipi nie został ujarzmiona wałami i stopniami wodnymi, poziom wody po wielkim deszczu mógł się zmieniać bardzo gwałtownie. W ciągu kilkunastu godzin poziom wody wracał zazwyczaj do średniego stanu. Następnego ranka, ledwie kapitan nakazał odbijać od nabrzeża, "New Orleans" nadział się na zatopiony pień. Pewien pasażer, znajdujący się wtedy na pokładzie, opisał ten smutny wypadek w "Louisiana Gazette" z 26 lipca 1814 roku: W niedzielę, 10 lipca, wypłynęliśmy z Nowego Orleanu. W środę przybyliśmy do Baton Rouge, zostawiliśmy trochę ładunku. Potem odpłynęliśmy i wieczorem przybiliśmy do nabrzeża pana Claya w celu zaopatrzenia się w drewno opałowe. Noc była ciemna i deszczowa. Wczesnym rankiem uruchomiono maszynę, ale statek nie był w stanie ruszyć z miejsca. Woda opadła w nocy i statek utkwiał na kłodzie. Usiłowano zepchnąć go bosakami, ale bez rezultatu. Wtedy kapitan, rozkazał wyrzucić drewno opałowe za burtę, podnieść kotwicę na sterburcie i obrócić statek za pomocą

43 windy parowej. Spowodowało to tak wielki przeciek, że ledwie zdołaliśmy uciec na brzeg. Załoga, z pomocą otrzymaną z lądu, uratowała większą część ładunku, statek zatonął. Tak kończy się opowieść o pierwszym parowcu na zachodnich

rzekach.

Dokąd odeszły? 1986,1995

Nie przypominam sobie, kiedy po raz pierwszy czytałem książkę o parowcach na Missisipi, ale wydaje mi się, że było to w piątej klasie, gdy musiałem napisać wypracowanie z Przygód Tomka Sawyera. Kiedy moi rodzice wybierali się do miasta w sobotnie popołudnie, zawsze zostawiali mnie w starej czytelni publicznej Alhambra. Pograżałem się tam w marzeniach, pływając po wielkiej rzece z Tomkiem, Huckiem Finnem i ich kompanami.

Z nieznanych dla mnie przyczyn zawsze bardzo mnie pociągały południowe stany USA. Musi to brzmieć dziwnie w ustach kogoś, kto nie ma krewnych, przodków, żadnych rodzinnych koneksji z południem kraju. Przyszedłem na świat w Aurora, w Illinois, a dorastałem w Karolinie Południowej. Mój ojciec przybył z Niemiec, a dziadowie mojej matki byli farmerami w Iowa i walczyli w armii Unii. Niemniej piję zwykle kawę z cykorią. Na śniadanie chętnie jadam kaszę, lubię sos mięsny i biszkopty, a na deser placek z orzeszkami. Może ludzie stają się takimi, jakimi chcieliby być?

Nie ma bardziej oczywistego symbolu Południa niż parowiec z kołami łopatkowymi, dający sygnał gwizdkiem, gdy wychodzi z za zakrętu rzeki. Nie licząc kilku współczesnych statków wycieczkowych, parowce buchające czarnym dymem, z kołami łopatkowymi, mielącymi mulistą wodę, pokładami załadowanymi belami bawełny należą już do przeszłości. Istnieją tylko w naszej zamglonej pamięci wraz z lokomotywami parowymi. W dziejach Ameryki zapisało się wiele słynnych parowców. Do historii przeszedł sławny wyścig parowców "Natchez" i "Robert E. Lee". Był też "Clermont" Roberta Fultona, pierwszy parowiec w Ameryce, który obsługiwał linię pasażerską na rzece Hudson. Inny znów to "Yellowstone", pierwszy parowiec, który popłynął w górę Missouri, a potem z prądem Missisipi do Zatoki Meksykańskiej, skąd zabrał nowego prezydenta Republiki Teksasu, Sama Houstona, i jego ludzi, uciekających przed zbliżającymi się wojskami Antonia Santa Anny. Na pokładzie "Yellowstone'a" odbyła się pierwsza sesja

44 parlamentu nowej republiki. Statek przewiózł potem Sama Houstona, rannego w bitwie pod San Jacinto, do Nowego Orleanu, gdzie zajęli się nim lekarze.

Bardzo zależało mi na odtworzeniu ostatniego rozdziału historii "Yellowstone'a", ale nie odniosłem tu sukcesu. Słyszano o tym parowcu, że pojawił się na rzece Ohio w 1838 roku. Potem najprawdopodobniej został sprzedany, a jego nazwę zmieniono. Mógł skończyć jako złom, porzucony gdzieś przy brzegu, a jego niewiarygodna historia poszła w zapomnienie. Ale jest też parowiec, którego dziejom nie dorównuje żadna fikcja literacka. Saga o podróży "New Orleans" od rzek Ohio i Missisipi, przejście przez kataraktę, przedarcie się przez trzęsienie ziemi w Nowym Madrycie, ucieczka przed wrogo nastawionymi Indianami, dziecko urodzone na pokładzie, kometa przelatująca nad pokładem, wszystko to zdaje się być zbyt niewiarygodne, żeby było prawdziwe. Niemniej, zanotowano to w kronikach, a koniec parostatku opisano ze szczegółami. Latem 1986 roku rozpocząłem poszukiwanie wraku tego niezwykłego statku. Zacząłem szukać w starych gazetach informacji na temat jego

końca. Jakiś pasażer, który znajdował się na pokładzie, gdy parostatek przebił poszycie na zatopionym pniu i zatonął, zrelacjonował to wydarzenie w lokalnej gazecie. Co najważniejsze, z dużą dokładnością określił miejsce, w którym statek zakończył żywot: Nabrzeże Claya na zachodnim brzegu Missisipi, trochę powyżej Baton Rouge. W tym też czasie natrafiłem na fantastyczną książkę Mary Helen Samoset pod tytułem New Orleans. Nawiązałem korespondencję z autorką i stwierdziłem, że jest kopalnią wiadomości, jeśli chodzi o ów statek. Dowiedziałem się, że właściciele statku odzyskali maszyny i większość oprzyrządowania. Wykorzystano je w nowym statku, także nazwanym "New Orleans". Kotłów nie wydobyto, ponieważ były już mocno zużyte. Mieliśmy nadzieję, że zdołamy namierzyć magnetometrem to żelazo, które zostało na dnie. Poza tym, jeśli część kadłuba wystaje z mułu, wykryje go sonar. Zacząłem się zastanawiać, dlaczego nikt wcześniej nie zabrał się do poszukiwania statku o takim znaczeniu historycznym. Tak się szczęśliwie złożyło, że skontaktowałem się ze mną Keith Sliman, który wtedy pracował dla Seas Dive Shop w Baton Rouge. Keith poświęcił swój wolny czas, żeby zbadać archiwa z księgami wieczystymi w stolicy stanu Luizjana, Baton Rouge, i znaleźć brakującą część układanki. Choć własność nabrzeży po obu stronach rzeki była dobrze udokumentowana, większość zapisów nie sięgała 1814 roku. Jak do tej pory nie znaleziono dokumentu, dotyczącego Nabrzeża Claya. Z początku wyglądało to tak, jakby ta część brzegu należała do doktora Doussana. Dziś teren ten nazywa się nabrzeżem Anchorage. Keith odnalazł jednak akt przeniesienia własności z Johna Claya na doktora Doussana, który zawierał sporządzoną w 1820 roku mapkę tego miejsca.

Uznaliśmy, że dzięki Keithowi zbliżamy się prosto do celu. Wraz z Craigiem Dirgo poleciliśmy do Luizjany, żeby obejrzeć linię brzegu i spróbować ustalić dokładne położenie Nabrzeża Claya. Dlaczego zawsze wybieram się na Południe w sierpniu? Jakoś nie przyszło mi do głowy, żeby

45 pojechać tam wiosną, przed upałami i plagą komarów. Po wylądowaniu na lotnisku w Baton Rouge, wynajęciu samochodu i zarejestrowaniu się w motelu udaliśmy się na drugi brzeg rzeki Missisipi. Tam, gdzie było niegdyś Nabrzeże Claya i zatonął słynny "New Orleans", stały wielkie zbiorniki na ropę, będące własnością Placid Oil Company. Po jednej stronie wału przeciwpowodziowego znajdowały się zbiorniki i przepompownie. Po drugiej, wzdłuż brzegu i w wodzie – platformy załadunkowe dla ropy naftowej, rurociągi i barki- cysterny, wszystko zbudowane ze stali. Więcej tu było metalu niż na złomowisku i rozpoznanie szczątków "New Orleans" za pomocą naszego niezawodnego gradiometru Schoenstedta graniczyło z cudem. Wraz z Craigiem postanowiliśmy jednak spróbować szczęścia. Przeszliśmy się po terenie, który uznaliśmy za Nabrzeże Claya. Poza kilkoma zakopanymi rurociągami, łatwymi do zidentyfikowania, nie znaleźliśmy nic interesującego.

Szeryf Bergeron z West Baton Rouge, który bardzo pomógł nam w 1981 roku, kiedy z Waltem Schobem odnaleźliśmy wrak konfederackiego pancernika "Arkansas", również teraz nas nie zawiódł. Wypożyczono nam aluminiową łódź do poszukiwań na rzece, pięknie wykonaną przez skutnika siedzącego w więzieniu za

morderstwo. Wraz z łodzią, w charakterze pilota, przybył zastępca szeryfa. Tuż po wschodzie słońca wyruszyliśmy na rzekę. Tam i z powrotem, zaczęliśmy pływać wzdłuż Nabrzeża Claya. Przed godziną dziewiątą zrobiło się już gorąco. Missisipi była jak lustro. Żadnego ruchu powietrza. Przez następne kilka godzin zataczaliśmy koła, stopniowo przybliżając się do brzegu. Nie mieliśmy odczytów silniejszych od kilku gamma, jaki daje młotek leżący w mule. Gdy ja obsługiwałem gradiometr, Craig z nudów przeglądał dziennik pokładowy. Była to interesująca lektura, gdyż łodzi przede wszystkim używano do poszukiwania ciał topielców. Rzucano z rufy wielki hak i ciągnięto go, aż na coś natrafił.

–Skąd wiecie, że to zwłoki a nie wielka ryba? – zapytał Craig zastępcę szeryfa.

–Nasiąknięte wodą ciało stawia duży opór – odparł zastępca. Craig trzymał stalowy hak w rękach i przyglądał mu się.

–Jak wyglądają zwłoki, które wyciągacie?

–Bywają bardzo nabrzmiałe – odparł obojętnym tonem policjant. – Skóra schodzi z nich jak z mandarynki.

Craig skrzywił się, szybko odwiesił hak na miejsce i wytarł ręce szmatą.

–Czasem są pełne gazu i na powierzchni wybuchają jak bomby – mówił rzeczowym tonem

zastępca. – Ale najczęściej są nadjedzone przez ryby i żółwie. Czasem rozpruwają je śruby łodzi.

Kiedyś wyłowilem tylko głowę, fragment ramion i klatki piersiowej. Nie mam pojęcia, co się stało z resztą ciała.

Craig gapił się na hak.

–Czas na obiad – przerwałem im. – Chcesz krwisty befsztyk i zgliwiały ser czy wolisz kanapkę z

podgniłym tuńczykiem?

Craig pokręcił głową.

–Może później – powiedział.

Była godzina czwarta, gdy daliśmy sobie spokój. Nie mogliśmy robić namiarów magnetometrycznych blisko brzegu, bo stalowe barki sprawiały, że wskazówka przyrządu przekraczała skalę. Nie mieliśmy żadnego namiaru, który wskazywałby, że znaleźliśmy "New Orleans". Na domiar złego skończyła się nam woda do picia.

Popłynęliśmy do przystani. Craig odwrócił się do mnie i zapytał:

–Pocisz się?

Stwierdziłem, że skórę mam suchą. Dziwne, bo było gorąco jak w łaźni parowej.

–Nie – odpowiedziałem.

–Zauważyłem, że przestałem się pocić pół godziny temu. To chyba niedobrze.

–Odwodniliśmy się.

–Też tak myślę.

Zanim dotarliśmy do rampy i pomogliśmy zastępcy szeryfa załadować łódź na przyczepę, w ustach zrobiło się nam tak sucho, jakby ktoś nasypał nam talku. Twarze mieliśmy spalone słońcem, a w oczach pustkę, jak u człowieka umierającego na pustyni. Kiedy wsiedliśmy do rozgrzanego samochodu, który zostawiliśmy na słońcu, zrobiło się jeszcze gorzej. Już mieliśmy się zatrzymać przy jakimś domu i zapytać gospodarza, czy pozwoliłby się nam napić wody z węża ogrodowego, kiedy dostrzegłem sklep spożywczy za rogiem.

–Tam!

Wyskoczyliśmy z wozu. W 1989 roku nie było takich rzeczy jak chłodzona woda w butelkach. Schwyciliśmy największe kubki, jakie udało się nam znaleźć i wypełniliśmy je po brzegi wodą sodową z saturatora. Wypiliśmy ich zawartość w kilka sekund i znów je napełniliśmy. Byliśmy bardzo odwodnieni.

–Hej! – krzyknął sprzedawca. –Tak nie wolno! Craig, mężczyzna słusznej postury, zmarszczył brwi.

–Jak skończymy, podasz dowolną cenę. Umieramy z pragnienia.

Sprzedawca pokiwał głową i wycofał się. Prawdopodobnie uznał, sądząc po naszym wyglądzie, że nie będziemy mieli czym zapłacić. Kiedy wreszcie skończyliśmy, Craig wręczył mu banknot dziesięciodolarowy.

–Zatrzymaj resztę i postaw następnemu podróżnikowi drinka.

Po zimnym prysznicu w klimatyzowanych pokojach spotkaliśmy się na obiedzie i omówiliśmy dzień. Piętrzyły się przeszkody. Ale, tak naprawdę, to nie sądziliśmy, że już za pierwszym razem

47 uda nam się znaleźć "New Orleans". Trzeba było przemyśleć wszystko od nowa. Nałożyliśmy stare mapy na nowe. Linia brzegowa, odkąd zbudowano wał przeciwpowodziowy, była niezbyt czytelna. Mogliśmy jednak wywnioskować, że przez wszystkie te lata brzeg się cofnął. Ale jak daleko? Kilka miesięcy później

otrzymaliśmy raport z Korpusu Inżynieryjnego Armii USA. W 1971 roku, podczas wzmocnienia wału przeciwpowodziowego, wojsko położyło u jego podstawy betonowy fundament, najeżony żelaznymi prętami i stalowymi klamrami, które dawały wielkie zakłócenia magnetyczne w pobliżu zachodniego brzegu. W połączeniu ze stalowymi barkami, dokami i rurociągami, ciągnącymi się wzdłuż brzegu, sprawiało to, że wykrycie szczątków "New Orleans" graniczyło z niemożliwością. Z ciężkim sercem dane z poszukiwań odłożyłem do archiwum i zacząłem myśleć o innych zagubionych statkach.

Trzy lata później, podczas koktajlu, przedstawiono mnie wielbicielowi moich książek. Niestety, nie zapamiętałem jego nazwiska, bo więcej się ze mną nie skontaktował. Był to starszy dżentelmen z wianuszkami siwych włosów wokół łysiny. Powiedział, że mieszka w West Baton Rouge. Wówczas wspomniałem o naszych pracach, prowadzonych tam przy poszukiwaniach "Arkansas" i "New Orleans", porozmawialiśmy o historii Missisipi. Od lat nurkował w tej rzece, co jest nie lada wyczynem. Opowiedział o tym, jak ponad kilometr ciągnął go pod wodą prąd, jak spotkał się oko w oko w mrocznych wodach z dwumetrowym sumem. Wspomniał też o dziwnym zjawisku: kiedy dotrze się na głębokość 25 metrów, widoczność w wodzie nagle zmienia się z kilkudziesięciu centymetrów do 30 metrów. Ja z kolei opisałem ze szczegółami nasze nieudane polowanie na "New Orleans". Popatrzył na mnie i uśmiechnął się.

–Szukaliście w niewłaściwym miejscu. Zdziwiłem się.

–Ustaliliśmy położenie Nabrzeża Clay z dokładnością do 100 metrów – powiedziałem.

–W niewłaściwym kierunku.

–To gdzie, według pana, powinniśmy szukać?

Rozparł się, pociągnął whisky z wodą sodową i zerknął na mnie zza okularów.

–Z pewnością nie przy brzegu.

–Nie przy brzegu? – zapytałem ze wzrastającym zainteresowaniem.

–Dalej na rzece. Od moich chłopięcych lat zachodni brzeg cofnął się na całej długości o 200 do 300 metrów. Dawne Nabrzeże Clay musi znajdować się gdzieś dalej, na środku rzeki.

Nagle syreni śpiew "New Orleans" rozbrzmiał ponownie. Dzięki przypadkowemu spotkaniu z tym człowiekiem mieliśmy szansę znalezienia pierwszego parostatku, pływającego po Missisipi. W sierpniu 1995 roku spróbowaliśmy ponownie. Po wydobyciu wraka leżącego pod Galveston (mieliśmy nadzieję, że to okręt marynarki wojennej Teksasu "Invincible"), udałem się wraz z

48 Ralphem Wilbanksem, Wesem Hallem, Craigiem Dirgo i moim synem Dirkiem Cusslerem do Baton Rouge, ciągnąc na holu "Diversity" z całym wyposażeniem. Po przybyciu na miejsce i przepuszczeniu 30 dolarów w miejscowym kasynie na statku rzeczonym, poszliśmy spać. Tylko Ralph wygrał parę dolarów. Według prawa stanu Luizjana, statek-kasyno nie może stać przy brzegu i porusza się po szynach, położonych pod wodą.

Dzięki temu szacowni prawodawcy stanowi mogą twierdzić, że zło wynikające z

hazardu nie dotknęło świętej ziemi Luizjany. Przed rozpoczęciem poszukiwań Ralph i ja porozmawialiśmy z kilkoma najstarszymi obywatelami Baton Rouge. Wszyscy byli zgodni co do tego, że za ich życia brzeg przesunął się o 300 metrów na zachód. Następnego ranka pod mostem spinającym brzegi Missisipi spuściliśmy "Diversity" na wodę. Zaczęliśmy pływać zakosami, według sieci współrzędnych. Znajdowaliśmy się prawie pośrodku Missisipi i posuwaliśmy się w stronę zachodniego brzegu. Przepływaliśmy linię po linii, robiąc ciasne zakręty. Korzystaliśmy zarówno z magnetometru, jak i z sonaru. Dzień włókł się bez końca. Tym razem nie brakowało napojów i nie odwodniliśmy się jak poprzednio.

Przez sześć godzin trzykrotnie przemierzaliśmy sieć współrzędnych. Poza kilkoma niewielkimi wychyleniami magnetometr nie wykazał niczego wartego zainteresowania. Sonar znalazł jakiś obiekt, ale znajdował się on o dobre 200 metrów poniżej południowej granicy dawnej posiadłości Claya. Czas uciekał i wkrótce musieliśmy wracać do domu. Postanowiliśmy jednak wrócić i zbadać ten obiekt następnym razem. Jako że żaden z nas nie miał doświadczenia w nurkowaniu w mulistej rzece przy, prądzie o szybkości czterech węzłów, pomyśleliśmy, że najlepiej będzie zaprosić do współpracy miejscowych nurków.

Gdy wciągaliśmy czujniki magnetometru i sonaru, z przerażeniem zobaczyliśmy wielką pogłębiarkę, płynącą w dół rzeki. Jej czerpaki wbijały się głęboko w muł rzeki i wrzucały go na barkę. Ominęła nasz cel o jakieś 100 metrów, nie mogliśmy powstrzymać się od myśli, że taki właśnie los spotkał "New Orleans". Kiedyś przybyliśmy o kilka godzin za późno, żeby uratować szczątki słynnego pancernika Unii, "Carondeleta". Wielka pogłębiarka przeszła nad miejscem znaleziska i rozerwała obiekt na kawałki dzień przed tym, jak rozpoczęliśmy poszukiwania – 100 lat po tym, jak pancernik zatonął w rzece Ohio.

Być może słynny stary "New Orleans" już nie istnieje, ale nie tracimy nadziei, że go kiedyś odnajdziemy.

CZĘŚĆ III OKRĘTY OPANCERZONE "MANASSAS" I "LOUISIANA" 1

Monitor rzeczny z czasów wojny secesyjnej 1861-1862

–Sterowanie tym okrętem to jak kierowanie koniem z klapkami na oczach – powiedział głośno porucznik Aleksander Warley.

Konfederacki monitor "Manassas", którym dowodził, znajdował się o niecałe 50 metrów w dół rzeki od Fort Jackson, jakieś 90 kilometrów na południe od Nowego Orleanu. Warley wpatrywał się w nocną mgłę przez pojedynczy bulaj skierowany w stronę dziobu. Stukot maszyn i syk pary zwiększał napięcie. Konfederacki monitor nie przeszedł prób, zabrakło kilku tygodni. I chociaż noc 11 października 1861 roku była chłodna jak na tę porę roku, Warley cały się spocił. Pięć metrów okrętu znajdowało się pod powierzchnią wody. Tylko dwa metry wypukłego kadłuba i bliźniacze kominy wystawały nad lustro wody. W tym roku woda w rzece dłużej niż zazwyczaj zachowała ciepło. Kotły parowe ogrzewały również okręt od wewnątrz.

Dalej na południe, przy Head of the Passes w delcie Missisipi, gdzie rzeka tworzy trzy odnogi, komandor porucznik Henry French, na pokładzie 10-działowego słupa Unii "Preble", kończył wpisywać raport do dziennika pokładowego. Począł, aż atrament wyschnie, zamknął dziennik, zakręcił kałamarz i odłożył gęsie pióro. Przeciągnął się w fotelu, wstał, żeby zgasić lampkę na wielorybi olej. Potem przeszedł korytarzem i wspiął się po schodkach na pokład. Oddał honory wartownikowi, wyciągnął skórzany kapciuch z kieszeni kurtki i zaczął ubijać tytoń w nowej fajce. Potarł zapałkę, poczekał, aż wiatr odegna silny odór siarki, przytknął płomień do fajki i rozżarzył tytoń, zaciągając się. Popatrzył na wodę. Noc była ciemna, bez księżyca, mgła wisiała nisko nad wodą. Nieco światła dawała latarnia na pokładzie 22-działowego okrętu flagowego "Richmond" i latarnie na pokładzie słupa Unii "Joseph H. Toone", przycumowanego obok. Słup wyładowywał węgiel przeznaczony do kotłów "Richmonda". French miał nadzieję, że operacja przeładunkowa

50 wkrótce się skończy. Żadnemu kapitanowi nie podoba się ograniczenie zdolności manewrowej jego okrętu, a niezadowolenie Frencha było tym większe, że znajdował się u ujścia śródlądowej drogi wodnej, a nie na morzu. Rzeki dobre są dla łodzi płaskodennych i barek, a nie dla okrętów wojennych.

–Coś widziano albo słyszano? – zapytał wartownika.

–Nie, sir – odparł marynarz. – Gdy przeładowuje się węgiel trudno cokolwiek usłyszeć na rzece. Jednak wszystko wskazuje na to, że będziemy mieli spokojną noc.

French pykał z fajki i gładził brodę.

–Skąd jesteście, marynarzu?

–Z Maine, sir – odparł młodzieniec. – Z Rockport.

–Pewnie spędziliście już trochę czasu na wodzie.

–Tak – odparł marynarz – pochodzę z rodziny rybaków i poławiaczy homarów.

French skończył palić i wystukał popiół za burtę.

–Schodzę pod pokład. Pilnie się rozglądajcie – powiedział.

–Tak jest, sir – odrzekł marynarz.

Właśnie wtedy małe fale, dochodzące od strony zatoki, zakołysały "Richmondem" i przycisnęły go do "Toone'a". Dźwięk uderzających o siebie burt rozszedł się po wodzie jak odgłos odległego grzmotu. French wszedł do swojej kabiny na "Preble'u". Ułożył się wygodnie na koi i zasnął. Porucznik Warley zakaszał i przetarł łzawiące oczy. Dwa kominy nie były w stanie odprowadzić całego dymu wytwarzanego przez maszynę parową. Był to jeszcze jeden mankament pierwszego amerykańskiego pancernika. Przede wszystkim jednak okręt dysponował za małą mocą. I nic dziwnego. Marynarce wojennej Konfederacji brakowało pieniędzy i dwustopniowa maszyna parowa pancernika była już zużyta, gdy ją montowano. Konfederatom brakowało odlewni, żeby sami mogli produkować silniki. Brakowało też wielkich, nowoczesnych stocznii, które miała Północ.

Kadłub "Manassasa" przerobiono z lodołamacza "Enoch Train", który ostatnio służył jako holownik rzeczny. "Enocha Traina" kupiła grupa przedsiębiorczych biznesmenów z Luizjany. Rozebrano go na części w prymitywnej stoczni w Algiers, po drugiej stronie rzeki, naprzeciwko Nowego Orleanu, zdjęto maszty i nadbudówki, wydłużono i poszerzono kadłub, a dziób wzmocniono solidnym drewnem. Potem zainstalowano silnik i wyposażenie. Górny pokład pokryto wypukłą tarczą żelazną. W pobliżu dziobu wycięto bulaj z przesłoną, a na wierzchu zrobiono otwory dla kominów. Tuż pod linią wodną okrętu zamontowano taran odlany z żeliwa. Nazwano okręt "Manassas" ku czci miejscowości, pod którą armia konfederacka odniosła ostatnio zwycięstwo. Właściciele statku wystąpili do władz Konfederacji z prośbą o listy kaperskie, które dawałyby prawo zatapiania statków i okrętów Unii i zabierania ich ładunków w charakterze

51 zdobyczy. Ich sny o potędze nie potrwały długo. Komandor George Hollins, który oczekiwał natarcia okrętów admirała Davida Farraguta, wysłał Warleya na pokładzie okrętu wojennego "McRae", żeby zarekwirował "Manassasa" dla Konfederacji.

Pewien robotnik stoczniowy na pokładzie "Manassasa" stawiał opór wysłannikowi marynarki wojennej, krzyczał, że zabije każdego, kto spróbuje postawić nogę na pokładzie okrętu. Warley nie dał się zastraszyć i stoczniowiec opuścił okręt wraz z jednym z właścicieli, który miał lzy w oczach, gdy eskortowano go na brzeg. Mówiono później, że rząd Konfederacji wypłacił dawnym właścicielom 100 000 dolarów tytułem rekompensaty. Warley przeklinał dzień, w którym powierzono mu dowodzenie tym okrętem. Żeby "Mansass" służył steru, należało płynąć co najmniej pięć węzłów szybciej niż prąd rzeki, a w tej chwili ledwie się wlekli.

–Wezwać mechanika! – krzyknął do stojącego obok marynarza.

Marynarz zbiegł do maszynowni. Schylony wpół, żeby nie uderzyć się w głowę, popelził na rufę, gdzie William Hardy, mechanik okrętowy, smarował wał śruby.

–Kapitan chce pana widzieć – powiedział marynarz, przekrzykując hałas.

–Już idę – odparł Hardy, wycierając rękę zatłuszczoną szmatą.

Hardy wygładził mundur, przecesał się drewnianym grzebieniem i wspiał się na schodnię prowadzącą do wjazdu. Podszedł i zasalutował Warleyowi.

–Pan chciał mnie zobaczyć, sir? – zapytał.

–Dlaczego tak wolno płyniemy? – zapytał Warley. – Mam problemy z utrzymaniem sterowności.

–Palę pod kotłami mokrym drewnem. Suche drewno i węgiel przydadzą nam się wówczas, gdy przystąpimy do bitwy.

–Słusznie robisz, Williamie – powiedział. – Obyśmy następnym razem mieli tylko dobre paliwo. Warley przekazał ster pierwszemu oficerowi Charlesowi Austinowi i poszedł na dziób, gdzie stało jedyne, 9-calowe działo. Było wycelowane w dół rzeki. Patrzył w ciemności, oddychając świeżym powietrzem. Gdzieś tam są jankesi i czas już złożyć im wizytę. Mgła gęstniała wokół zakotwiczonej floty Unii, gdy "Manassas" płynął w dół rzeki. Flotylla była dobrze uzbrojona, "Richmond" miał 26 dział. Slup "Preble" siedem 32-funtowych armat, dwa 8-funtowe działa i jedną dwunastofuntówkę. Parowiec "Water Witch" miał tylko cztery niewielkie działa. Ciężej uzbrojony był slup "Vincennes" z 14 trzydziestodwufuntówkami, dwoma 9-calowymi gładkolufowymi armatkami Dahlgreena i czterema 8-calowymi gwintowanymi działami. Godzina była późna, więc na pokładach floty Unii panowała cisza.

Mechanik Hardy wystawił głowę przez właz i zajrzał do sterówki.

–Płyniemy nadobrym drewnie. Powinieneś poczuć poprawę.

–Parę minut temu poczułem, że szybkość wzrosła! – krzyknął Charles Austin, stojący przy sterze. "Manassas" płynął na czele małej flotylli konfederatów.

52 Tuż za nim płynął mały konfederacki holownik "Ivy". Zamontowano na nim nowe, brytyjskiej produkcji działko Whitwortha. Była to doskonała broń. Przez ostatnich kilka dni "Ivy" stał w górze rzeki i nękał okręty unijnej blokady, ostrzeliwując je celnie z odległości prawie 7 kilometrów. "Calhoun", "Jackson" i "Tuscarora" także wypłynęły z Fort Jackson, żeby wziąć udział w ataku w dole rzeki. "Calhoun" był starym okrętem, wyposażonym w maszynę parową z balansjerami. Miał rozkaz trzymać się z dala od akcji i strzelać z dystansu. "Jackson" był okrętem z nowoczesnym parowym silnikiem wysokociśnieniowym, ale ponieważ konfederaci obawiali się, że hałas jego kół łopatkowych zaalarmuje siły Unii, płynął jako ostatni. Konfederaci mieli nadzieję, że flota Unii stanie w płomieniach, gdy z prądem rzeki puszczą na nią zapaloną tratwę. Austin wyteżał wzrok, żeby zobaczyć coś przez mgłę.

"Frolic", szkuner południowców, który Unia przechwyciła, gdy usiłował przedrzeć się przez blokadę z ładunkiem bawełny, obsadzony był tylko przez niezbędną załogę. Za kilka tygodni miał popłynąć na północ i zostać tam przebudowany na okręt wojenny Unii. Kapitan "Frolika", lakoniczny nowojorczyk Sean Riley, nie mógł usnąć. Wreszcie postanowił wyjść na pokład i odetchnąć świeżym powietrzem. I właśnie wówczas usłyszał jakiś metaliczny dźwięk. Pomyślał, że pewnie pochodzi on z zakotwiczonego niedaleko "Richmonda". Postanowił jednak to sprawdzić i wspiął się na maszt.

–Zobaczyłem przed nami jakiś mglisty kontur – powiedział Warley do Austina, gdy wrócił z

dziobu. – Może to statek federalny?

Austin umocował koło sterowe i wyrzwał przez okienko w ciemność.

–Co to takiego?! – krzyknął Riley.

Zbliżał się do nich szybko jakiś dziwny obiekt. Gdyby nie okrągłe kominy, mógłby być

wielorybem, który stracił orientację i zawędrował z Zatoki Meksykańskiej w górę rzeki.

Była godzina 3.40.

Riley ześliznął się na dół i uderzył w dzwon pokładowy "Frolika". Potem krzyknął przez wodę:

–Ahoj, "Richmond", jakiś statek płynie z góry rzeki.

Na pokładzie "Richmonda", przez hałas spowodowany załadunkiem paliwa, nikt nie usłyszał jego wołania.

Riley pobiegł do sterówki, żeby znaleźć raketę sygnalizacyjną.

–Przed nami wróg! – krzyknął Austin w głąb luku do Hardy'ego.

–Nadszedł czas, chłopcy! – zawołał Hardy do załogi maszynowni.

Otwarto drzwiczki paleniska i zaczęto do niego wrzucać beczułki ze smołą, terpentyną, lojem i siarką. Niemal natychmiast wskaźnik ciśnienia pary popęzł w górę. Stojący przy sterze Austin poczuł, jak "Manassas" skoczył do przodu.

Marynarz na "Preble'u" zobaczył zbliżający się "Manassas". Pobiegł, żeby ostrzec komandora Frencha. Chwilę później French, w samych

53 kalesonach, pojawił się na pokładzie. Konfederacki taran znajdował się zaledwie o 20 metrów od "Richmonda" – nie było czasu na ostrzeżenia.

Wybuchowe paliwo wrzucone do paleniska "Manassasa" dodało mu szybkości, ale też podniosło temperaturę wewnątrz statku. Załoga pokryta była potem, w głowach kręciło im się od gorąca. Jeden z marynarzy zaczął śpiewać patriotyczne pieśni konfederatów. Reszta zaraz się do niego dołączyła. Marynarze śpiewali ile sił w płucach, okręty Unii dawały sygnały ostrzegawcze, a wał napędowy śruby wprawiał pokład w taką wibrację, że Austin czuł się jak odrętwiały. Wpatrywał się przez maleńki bulaj w stojący przed nim okręt. Byli 10 metrów od "Richmonda", gdy rozblęła na niebie flara Riley'a.

–Działo dziobowe ognia! – krzyknął Warley.

Pocisk trafił w burtę "Josepha T. Toone'a" i wyszedł z drugiej strony. Wtedy dzwon pokładowy "Richmonda" zaczął bić na alarm. W całym tym zamieszaniu Austin bez wahania prowadził okręt naprzód, nie zbacał z kursu. Celował wprost w burtę "Toone'a". Taran odlany z żeliwa spełnił swoje zadanie. Wbił się między grube wręgi fregaty, 60 centymetrów poniżej linii wodnej. Woda zaczęła się wlewać do kadłuba staranowanego statku. Na szczęście nie był to cios śmiertelny.

Na pokładzie "Manassasa" Austin dotknął palcami czoła. Kiedy podniósł je do światła, zobaczył, że są czerwone. Podczas taranowania uderzył czołem w grodzie. Przyłożył do rany chusteczkę.

–Cała wstecz! – krzyknął do Hardy'ego.

W maszynowni "Manassasa" w jednym z kondensatorów powstał przeciek i całe

pomieszczenie wypełniło się gęstą chmurą pary. Jeden z marynarzy odniósł ciężkie poparzenia i jęcząc, leżał z boku. Hardy wypuścił parę przez bulaj, zainstalowany tu po to, żeby podczas abordażu odpierać wrogów strumieniami wrzącej wody i pary. Owinął szmatą uszkodzoną rurę kondensatora i przerzucił dźwignie na całą wstecz. Jednak "Manassas" ani drgnął.

Lada chwila okręty Unii mogły zacząć strzelać z dział. Austin ufał, że płyty pancerne zdołają ich osłonić. Przekręcił koło sterowe mocno na sterburtę, próbując oswobodzić okręt. "Manassas" zadygotał, gdy śruby zatrzymały się, żeby zmienić kierunek. Austin nadal nie miał pojęcia, że taran okrętu zaklinował się w kadłubie "Toone'a" Jeden z marynarzy "Toone'a" wycelował w stronę "Manassasa" z rewolweru. Już miał nacisnąć spust, gdy cienki strumień gorącej wody uderzył go w twarz. Wrzeszcząc z bólu, przetoczył się przez burtę do wody. W tym momencie wał napędowy "Manassasa" zmienił kierunek obrotów. Czterolopatowa śruba, wykonana z brązu, zaczęła mleć mulistą wodę w odwrotnym kierunku.

Zaczęły puszczać żelazne śruby, którymi taran przymocowany był do dzioba. Poluzowane nakrętki jak petardy strzelały na wszystkie strony, przelatując przez ładownię "Toone'a" i wbijając się w

54 przeciwległą ścianę. Nagle taran oddzielił się od dzioba "Manassasa". Uwolniony okręt Konfederacji uderzył ponownie z całej siły burtą w "Toone'a". "Richmond" i "Toone" zakotwiczone były prostopadle do prądu rzeki. "Manassas" wśliznął się pod jedną z lin kotwicznych i znalazł się w pułapce. Kotwica "Toone'a" trzymała mocno, zaczepiona o leżący na dnie wrak francuskiego szkunera.

–Musimy się stąd uwolnić! – krzyknął Warley do Austina. Austin nadal nie miał pojęcia, co się dzieje.

–Wycofuj się! – zawołał. – Jeszcze raz na niego najedziemy!

"Manassas" szarpnął w przeciwną stronę. Wnętrze okrętu wypełniło się dymem. Był uszkodzony jeden z kondensatorów i pozostał im tylko jeden silnik. Austin wycofał się, żeby ocenić szkody. Reszta konfederackiej flotyli również przystąpiła do akcji. Holowniki "Watson" i "Tuscarora" przemknęły bokiem, ciągnąc pięć płonących tratw. Szukały celu. W tym momencie działa "Richmonda" otworzyły ogień. Kanonierzy Unii strzelali na ślepo – pociski nadlatywały ze wszystkich stron. "Manassas" wycofał się pod osłonę mgły.

–Okręt nie słucha steru! – krzyknął Warley.

Hardy wystawił głowę z luku. Twarz miał pokrytą sadzą, a oczy czerwone jak u królika. W jednym ręku trzymał siekiere.

–Komin się złamał i wlecemy go za sobą.

Z pomocą Austina, dwóch marynarzy, stąpając po śliskim pokładzie, odrąbało komin. Płynął przez chwilę, a potem zatonął. Hardy wspiął się do sterówki i powiedział do Warleya:

–Mamy uszkodzenia. Straciliśmy taran i został nam tylko jeden silnik. Nie licząc naszego

jedynego dział, jesteśmy zupełnie bezbronni.

Warley skinął głową i skierował uszkodzony okręt w górę rzeki.

–Ktoregoś dnia przyjdzie jeszcze czas na walkę – powiedział.

Gdy dym opadł, okazało się, że marynarka wojenna Unii odniosła niewielkie szkody, a blokady nie przełamano. Mimo to akcja floty konfederackiej dodała ducha obywatelom Nowego Orleanu. Załogę "Manassasa" powitano jak bohaterów, a okręt odholowano do doku w celu dokonania napraw. Uczestniczył w swojej pierwszej bitwie jako okręt kaperski, teraz oficjalnie został włączony do marynarki wojennej Konfederacji. Mechanik Hardy dostał awans, a Charlesa Austina uczyniono kapitanem "Manassasa". Naprawy wlokły się miesiącami. Wygląd "Manassasa" został zmieniony. Zamiast dwóch cienkich kominów miał teraz jeden gruby.

Dla Unii rzeka Missisipi miała strategiczne znaczenie. Stanowiła główną arterię transportową. W 1861 roku Abraham Lincoln ujął to zwięźle: "Missisipi jest kluczem do zwycięstwa". Najważniejszym miastem był Nowy Orlean – matecznik rebelii, rozrastający się ośrodek budowy

55 okrętów i produkcji broni. Do 1861 roku czynnych było pięć stoczni i 12 doków, a miasto ustępowało pierwszeństwa w przemyśle stoczniowym tylko Norfolk w Wirginii. Pierwsze konfederackie okręty podwodne przechodziły próby na jeziorze Pontchartrain. Tutaj też testowano nowe rodzaje uzbrojenia – torpedy i miny morskie. Równie ważne było to, że pochodziła stąd większość handlarzy bawełną, finansujących rebelię. Przemysłowcy w Nowym Orleanie ładowali bawełnę na swoje statki i nie zważając na blokadę, wieźli do Londynu. Podstawę obrony miasta stanowiły Fort St Philip na wschodnim brzegu rzeki i Fort Jackson na brzegu zachodnim. Oba forty usytuowane były 100 kilometrów w dół rzeki, niedaleko Head of the Passes. Uważano, że silniejszy jest Fort St Philip. Hiszpanie zbudowali go z cegły i kamienia pokrytych darnią. St Philip miał 52 działa wycelowane w rzekę. Na zachód od niego, pod drugiej stronie wielkiej mulistej wody, stał najeżony 75 działami Fort Jackson, zbudowany przez Unię przed wybuchem wojny. Istniała jeszcze druga bariera dla marynarki wojennej Unii. Nad rzeką, między fortami, rozpięto ciężki łańcuch, wsparty na zatopionych kadłubach sześciu szkunerów, które poświęcono w tym celu. Jego zadaniem było zatrzymać każdy okręt Unii, który zapuściłby się w górę rzeki. Na pierwszy rzut oka Konfederacja zorganizowała sobie wspaniałą obronę. – Wyspa Statków – powiedział cicho David Farragut.

Złożył mosiężną lunetę i schował ją do kieszeni munduru. Farragut był jednym z najwyższych stopniem oficerów marynarki Unii. W przeciwieństwie do większości swoich oficerów i marynarzy nosił świetnie skrojony mundur, w którym doskonale się prezentował. Farragut doskonale radził sobie w roli dowódcy, nie miał problemów z podejmowaniem decyzji, a szczęście mu sprzyjało. Dowodzona przez niego flota 2 lutego opuściła Hampton Roads w Wirginii. Dziewięć dni później zatrzymała się w Key West, a po następnych dziewięciu dniach była już w Zatoce Meksykańskiej przy ujściu Missisipi. Wszyscy wiedzieli, że flota Farraguta przygotowuje się do popłynięcia w górę Missisipi. Pierwszego kwietnia szpiedzy rebelianccy donosili, że prócz dwóch okrętów, wszystkie inne przepłynęły przez mielizny w ujściu i znajdowały się już na rzece. W Nowym Orleanie pracowano dzień i noc nad budową konfederackich okrętów opancerzonych "Louisiany" i "Mississippi". "Louisiana" była

wielkim okrętem, mierzącym 88 metrów długości i 20 metrów szerokości. Jej uzbrojenie miało się składać z dwóch 7-calowych działek, trzech dział kaliber 9 cali, czterech sprzężonych dział 8-calowych i siedmiu trzydziestodwufuntówek. "Mississippi" był niewiele mniejszy i miał zostać uzbrojony w 20 dział różnych kalibrów. Problem polegał na tym, że budowa obu okrętów daleka była do ukończenia. Delbert Antoine stał na blankach Fort Jackson i patrzył na czerwony zachód słońca. Dla tego rodowitego mieszkańca Luizjany był to niepokojący widok. Podzielił się swoimi uczuciami z przyjacielem, Prestonem Kimble'em.

–To czerwone niebo wygląda jak krew – powiedział Antoine. Kimble wychylił się, żeby splunąć do fosy.

–Jeśli nasze działa nie zatopią jankesów – stwierdził – to pożre ich aligator w fosie.

Zarówno Kimble, jak i Antoine mieli na sobie szare, wełniane mundury, uszyte na początku wojny. Były już nieźle znoszone. Antoine przyjrzał się fortowi. Twierdza miała kształt pięciokąta i wznosiła się osiem metrów nad poziomem wody. Mury z czerwonej cegły miały grubość siedmiu metrów. Tam, gdzie 16 ciężkich dział wycelowanych było w stronę wody, cegłę wzmocniono grubymi granitowymi płytami. Pośrodku fortu znajdowały się koszary, w których 500 ludzi mogło się schronić podczas bombardowania. Widok tej potężnej budowli nieco uspokoił Antoine'a.

–Zbliżają się tutaj – powiedział. – Czuję to.

–Zdmuchniemy ich z powierzchni wody – odparł Kimble – jakbyśmy polowali na kaczki na stawie. Antoine przytaknął. Ale wiedział, że słowa przyjaciela to tylko przechwałki. Kilka kilometrów w dół rzeki od Fort Jackson Franklin Dodd sprawdzał, czy jego barka jest porządnie przycumowana do drzew. Było ciemno, wiał silny wiatr. Mimo to rechotały tysiące żab. Ten dźwięk denerwował Dodda.

–Przekłęte żaby – powiedział do ładowniczego Marka Halleta.

–Uciszą się, kiedy otworzymy ogień – odparł Hallet.

Przydział na jedną z barek moździerzowych nie cieszył marynarzy Unii. Ich zadanie polegało na ostrzeliwaniu fortów, zanim Farragut podejdzie ze swymi okrętami. Mieli łatwe zadanie: naładować działo, otworzyć usta, żeby nie popękały bębunki, wystrzelić, znów naładować działo i znów wystrzelić. Tę czynność będą powtarzać setki razy. Do końca wojny większość załóg barek ogłuchnie. Wczesnym rankiem 18 kwietnia barki moździerzowe otworzyły ogień. Pierwsza salwa uderzyła w mury Fort Jackson. Ogień miał nie ustawać przez pięć dni, w dzień i w nocy. Już od początku ostrzału obrońcy miasta zaczęli tracić ducha. Hallet włożył ładunek prochu do moździerza. Bolała go głowa. Często ziewał, co trochę wyrównywało ciśnienie w uszach. Poczł rękę na swoim ramieniu i spojrzł na Dodda.

Usta przyjaciela poruszały się, ale Hallet nie słyszał słów. Wytarł szmatą proch z poczerwiałej twarzy i zbliżył ucho do ust Dodda.

–Mówią, że Farragut ruszy dziś wieczór! – krzyknął Dodd.

Hallet uśmiechnął się na te słowa, choć był nieco zaniepokojony. Poczekał, dopóki moździerz nie wystrzelił, a potem podbiegł i włożył następny ładunek prochu. Porucznik Warley na "Manassasie" wiedział, że Unia nadchodzi. Doszedł do wniosku, że wróg na początku wyśle parę okrętów, żeby przerwały łańcuch rozciągnięty w poprzek rzeki. Problem polegał na tym, że "Manassas" sam znajdował się w górze rzeki. Ostatnie kilka miesięcy umocniły Warleya w jego opinii na temat "Manassasa". Okrętowi brakowało mocy, był za słabo opancerzony i źle słuchał steru. "Louisiana"

57 i "Mississippi" nadal nie nadawały się w pełni do prowadzenia działań. Oba okręty zostały odholowane w dół rzeki z Nowego Orleanu i teraz stały zakotwiczone przy fortach, gdzie miały pełnić rolę pływających baterii. "Pinola" i "Itasca",

kanonierki Unii, dostały zadanie wysadzenia w powietrze konfederackiego łańcucha. Załoga z "Itaski" podpłynęła ukradkiem w małej łodzi w górę rzeki i przymocowała materiały wybuchowe do przeszkody. Ładunek nie eksplodował. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności jedna z kanonierek zaplątała się w łańcuch i usiłując się uwolnić, rozerwała go, tworząc wystarczająco dużą lukę, żeby mogła nią przejść flota Unii. Missisipi stała otworem, ale marynarkę wojenną Unii czekał morderczy ogień Konfederacji. Dwudziestego trzeciego maja "Manassas" i jego okręt zaopatrzeniowy "Phoenix" dotarły w okolice fortów. Pociski z moździerzy nadal wybuchaly, gdy Warley manewrował, żeby zająć wyznaczone miejsce. Jak do tej pory Fort Jackson zebrał najwięcej ciosów. Warley przez kłęby dymu widział mur upstrzony dziurami od pocisków. Gdy spojrział wyżej przez lunetę, zobaczył, że flaga Konfederacji nadal powiewa na maszcie.

W tym momencie jedno z dział Fort Jackson odpowiedziało ogniem.

W nocy z 23 na 24 kwietnia admirał Farragut zwinął mapy i popatrzył na ludzi zgromadzonych wokół stołu w jego kabinie na pokładzie okrętu flagowego "Hartford".

–Czy są jeszcze jakieś pytania? – zapytał Farragut. Oficerowie pokręcili przecząco głowami.

–Więc ruszamy na mój znak – powiedział cicho.

Ludzie wyszli po kolei, żeby udać się na swoje okręty. Zapadła dziwna cisza.

Tuż po drugiej w nocy na topie bezanmasztu "Hartforda" podniesiono dwie czerwone latarnie. Od

tej chwili nie było już odwrotu.

"Manassas" przycumowany był do brzegu tuż obok Fort St Phillip; miał teraz tylko jeden komin.

Ale to nie rozwiązywało wszystkich kłopotów. Mechanik okrętowy zaraportował, że kondensator

jest zatkany i Warley rozkazał go wymienić przed bitwą.

–Obsada działa na stanowisku? – zapytał Warley porucznika Reeda.

–Tak jest – odparł Reed.

–Palacze i maszynownia?

–Wszyscy na miejscach. Kondensator został naprawiony – powiedział Reed.

–Czy ujścia pary są drożne? – zapytał Warley.

–W razie abordażu napastnicy przekonają się o tym na własnej skórze. Wtrącił się sternik:

–Sir, mamy parę w kotle i moc na śrubie.

–Więc odbijamy – powiedział Warley.

58 Ostrzał z barek moździerzowych przybrał na sile. Delbert Antoine wyteżał oczy, szukając oznak zbliżania się marynarki wojennej Unii. Powietrze gęste było od swądu spalonego prochu i ceglanego pyłu. Zrobiło się zimno jak w grobowcu.

–Zdaje mi się, że coś widzę! – krzyknął Preston Kimble.

Zamglony zarys "Hartforda" powoli materializował się na rzece. Kimble sięgnął po pistolet leżący na parapecie muru i strzelił w stronę zbliżającego się widma. Efekt był

taki, jakby chciał packą na muchy zabić ptaka. I właśnie wtedy baterie Fort Jackson otworzyły ogień. Bitwa zaczęła się o godzinie 3.40. Porucznik Warley otworzył górny luk "Manassasa" i spojrział w niebo. Granaty z moździerzy zataczały w powietrzu łuki, zostawiając świetlisty ślad płonących lontów. Patrzył, jak pociski docierają do wierzchołka trajektorii i zwalniają. Potem, znów przyspieszając, spadają na konfederackie forty. Widok był niesamowity. Dym, wisząc nisko nad wodą, kłębił się jak fale oceanu.

W maszynowni "Manassasa" główny mechanik Dearing, przeniesiony tu z "Tuscarora", rozpałał piekielny ogień własnego pomysłu. Dearing wiedział, że konfederacki taran będzie potrzebował całej pary, jaka da się wytworzyć, i podgrzał kotły do granic wytrzymałości, gdy tylko zobaczył statek federalny, wyłaniający się z mroku.

–Kurs na okręt jankesów! – krzyknął Warley do sternika.

Właśnie wtedy konfederacki pancernik "Resolute", wycofując się pełną parą, uderzył w "Manassasa" na wysokości sterówki.

–Cofnąć się! – krzyknął Warley.

Gdy tylko "Manassas" uwolnił się od "Resolute'a", Warley rozkazał płynąć na środek rzeki, gdzie zauważył parowy bocznokołowiec Unii. Znajoma sylwetka okrętu rysowała się na tle ciemności.

–To "Mississippi"! – krzyknął Warley.

W wojnie, w której brat walczył z bratem, nie było czasu na sentymenty. "Mississippi" był ostatnim okrętem, na którym Warley służył, zanim zrezygnował z kariery w marynarce wojennej Unii. Teraz Warley był zdecydowany zatopić ten okręt. Z bocianiego gniazda na "Mississippi" William Waud wyśledził złowrogo wyglądającą sylwetę zbliżającego się okrętu. Sprawy potoczyły się teraz bardzo szybko. Waud krzyknął do porucznika George'a W. Deweya, który później zasłynął zniszczeniem hiszpańskiej floty w Zatoce Manilskiej:

–Przed nami po lewej burcie jakaś dziwna jednostka!

Dewey chciał zmienić kurs, żeby staranować konfederacki okręt, ale parowiec płynął pod prąd i sternik nie mógł odpowiednio szybko wykonać zwrotu. Dano ognia z dział, ale pociski odbijały się o grzbiet "Manassasa".

–Celować dziobem w sterówkę! – krzyknął Warley.

Prąd sprzyjał "Manassasowi", ale sternik słabo widział w ciemnościach.

–Ognia! – rozkazał Warley, gdy uderzyli w okręt Unii.

Jedyne działo na dziobie zionęło ogniem. Pocisk wleciał przez wyłamane taranem deski kadłuba i utkwił w grodzi pod pokładem. "Mississippi" odpowiedział ogniem. Dewey patrzył, jak "Manassas" wycofuje się w ciemność.

Konfederatów ogarnął strach, gdy flotylla Unii ruszyła w górę rzeki. Za kilka tygodni mieliby jeszcze jakąś szansę w bitwie, ale teraz marynarka wojenna Unii z niesłychaną łatwością pokonywała ich linie obronne. Większość konfederackich okrętów ich kapitanowie osadzili na dnie, u brzegu rzeki, a załogi uciekły na bagna. Potężna "Louisiana" stała przycumowana do brzegu. Miała źle zaprojektowane otwory strzelnicze i w związku z tym zasięg ognia jej dział był bardzo ograniczony.

Jakiś okręt Unii stanął obok i jednym strzałem strzaskał jej kadłub. Nie lepiej działo się na "Manassasie". Rzeka Missisipi zamieniła się we wrzące piekło. Nad wodą snuły się chmury dymu, podświetlone błyskawicami ognia dobywającymi się z wylotów luf przepływających okrętów. Pociski, jak ołowiany deszcz, śmigały w powietrzu, a płomienie palących się okrętów oświetlały tę makabryczną scenerię zniszczenia. Wszedł wielki, pomarańczowy księżyc, ale skrył go gęsty, duszący dym. Przez huk maszyn do Warleya dobiegał odgłos wystrzałów, oddawanych przez kanonierów Unii.

–Ster lewo na burtę! – zawołał.

Na pokładzie okrętu Unii "Pensacola" kapitan F.A. Poe zobaczył zbliżający się "Manassas". Wydał rozkaz zmiany kursu, żeby uniknąć staranowania, poczekał do ostatniej chwili i kazał działom strzelać do konfederackiego monitora. Pociski wybuchły na grzbiecie "Manassasa". Niewiele brakowało, a wpadłyby przez bulaj do sterówki. Do tej pory większość okrętów Unii przeszła już przez zapory i Warley rozkazał, żeby "Manassas" skierował się w dół rzeki. Miał zamiar zaatakować barki moździerzowe, żeby nie mogły ostrzeliwać konfederackich fortów. Jego decyzja okazała się fatalna w skutkach. Kiedy tylko "Manassas" znalazł się w zasięgu armat z Fort St Philip, otworzyły one ogień do konfederackiego monitora, pomyłkowo biorąc go za uszkodzony okręt Unii.

–Uciekajmy stąd! – krzyknął Warley do sternika i rozkazał płynąć pod prąd.

"Manassas", dysponujący zbyt małą mocą, z trudem zmagał się z prądem. I wtedy w mroku zamajaczył okręt Unii. Warley pomyślał, że to "Hartford", okręt flagowy Farraguta. Był to jednak "Brooklyn", nie taki smakowity kąsek, na jaki liczył Warley. "Brooklyn" zaplątał się we fragmenty łańcucha, znajdując się, w zasięgu dział z Fort Jackson.

–Dać żywicę pod kotły! – krzyknął Warley do maszynowni.

Moc maszyny natychmiast wzrosła. Warley rozkazał sternikowi staranować "Brooklyna". Gdyby marynarka wojenna Unii nie opancerzyła swoich jednostek, cios tarana "Manassasa" zatopiłby

60 okręt Północy. A tak spowodował on tylko minimalne szkody. Warley rozkazał sternikowi wycofać się. Bitwa wrzała już wiele godzin. Niebo na wschodzie pojaśniało. Warley dostrzegł konfederacki okręt "McRae", uwikłany w nierówną

walkę z kilkoma okrętami Unii. "Manassas" przyszedł mu z pomocą i przegnał okręty wroga w górę rzeki. Wielogodzinna bitwa wyczerpała załogę. "Manassas" kilka razy został trafiony z bliskiej odległości. Było wielu rannych. Warley rozkazał jednak skierować okręt w górę rzeki w stronę przylądka Quarantine, gdzie zebrała się większość floty Farraguta.

–Spada ciśnienie pary – zameldował Dearing.

–Ledwie posuwamy się naprzód – stwierdził sternik.

Warley stał przez chwilę w milczeniu. Bitwa tak dobrze się zaczęła, ale teraz wszystkie urządzenia zaczęły zawodzić. Jego okręt umierał. Z pokładu artyleryjskiego dochodziły jęki rannego marynarza. Od dziobu zbliżał się nieprzyjaciel, a on nie mógł podjąć walki.

–Skierować okręt do brzegu – powiedział cicho. – Przygotować się do zejścia na ląd.

"Manassas" osadzono na piasku, a załogę ewakuowano. Warley patrzył, jak pod pływa

"Mississippi" i z bliska strzela do porzuconego monitora ze wszystkich dział. Jeden pocisk

wybuchnął przy rufie i woda zaczęła zalewać ładownię. Dziób "Manassasa" uniósł się do góry i

zaczął dryfować z prądem. "Manassas" – okręt-widmo – przepłynął kilka metrów od miejsca, w

którym stał Warley z załogą. Kanonierzy na "Mississippi" dali ognia z działa. Pocisk przeleciał z

wyciem nad wodą i rozłupał deski poszycia kadłuba. Gdy "Manassas" dryfował w dół rzeki,

porucznik Reed z "McRae" spróbował uratować okręt. Podpłynął w małej łódce, wspiął się na

pokład, ale stwierdził, że załoga Warleya porąbała siekierami rury maszyny parowej. Okręt nie

nadawał się do użytku. Reed nie miał wyjścia. Musiał opuścić pokład i wrócić na "McRae".

Kapitan David Porter – który później został wybitnym admirałem – w tej bitwie dowodzący flotyllą

barek z moździerzami, zobaczył, jak "Manassas" spływa w dół rzeki. Wyglądało to tak, jakby

okręt zamierzał zniszczyć jego barki. Wkrótce jednak okazało się, że "Manassas" już nigdy nie

uszkodzi żadnego okrętu. "Przez bulaje buchał dym – napisał w raporcie – miał podziurawiony cały

kadłub. Najwyraźniej dostał się pod ogień eskadry, przepływającej obok. Oplotłem go liną i

przycumowałem do brzegu, ale ledwie to zrobiłem, eksplodował. Wystrzeliło jego jedyne działo, a

on sam, wyrzucając płomień przez otwór na dziobie, zanurkował, jak jakieś wielkie zwierzę, i zniknął pod wodą".

Kariera "Manassasa" była krótka, ale stanowił on pierwowzór następnych pancerników, takich jak "Monitor" "Merrimac" i "Virginia". Od tej pory wojny morskie zmieniły na zawsze swoje oblicze.

Taniej nie będzie 1981,1996

W 1981 roku, kilka tygodni po zakończonej wyprawie po "Hunleya", siedziałem przy biurku i wpatrywałem się w pamiątkowe zdjęcie zespołu NUMA. Takie wspólne fotografie robimy sobie zawsze, zanim rozjedziemy się do domów. Przyglądałem mu się uważnie.

Twarze tak wielu oddanych sprawie, ciężko pracujących ludzi przywiodły ciepłe wspomnienia. Było ich 17, nie licząc mnie. Siedemnastu! Zacząłem się zastanawiać, czy wszystkie te osoby są niezbędne, żeby znaleźć wrak leżący na głębokości najwyżej 10 metrów. Chyba trzech ludzi osiągnęłoby te same rezultaty.

Fakty są takie, że gdy jest zbyt wielu ludzi, wchodzą sobie nawzajem w drogę. Biurokracja żywi się biurokracją. Wyżywienie i zakwaterowanie wielkiego zespołu wymaga osób towarzyszących. Wielki zespół potrzebuje co najmniej czterech samochodów, żeby ze sprzętem dostać się na przystań. I nie zapominajmy o tym, że młodszy członkowie zespołu dzięki wynajętym samochodom mogą oddawać się rozrywkom w pobliskich miastach. Coraz bardziej upewniałem się w tym, że należy zredukować liczbę ludzi.

Planowałem następną ekspedycją na Missisipi, w poszukiwaniu okrętów zatopionych podczas bitwy stoczonej przez admirała Davida Farraguta w okolicach fortów, która zakończyła się zdobyciem w 1861 roku Nowego Orleanu. Tym razem wystarczą do tego tylko dwie osoby. Walter Schob, podpora NUMA, zdecydował się wybrać ze mną na tę wyprawę. Wzięliśmy tylko gradiometr Schoenstedta do wykrywania żelaza i ręczny dalmierz. Walt spotkał się ze mną na lotnisku w Denver, dokąd przyleciał ze swojego domu w Palmdale, w Kalifornii. Był trochę zaskoczony, widząc mnie na wózku z nogą w gipsie. Dzień przed spotkaniem uprawiałem jogging koło domu. Na ścieżce prowadzącej przez las potknąłem się i skręciłem nogę w kostce. W pierwszej chwili pomyślałem, że ją złamałem. Dokuśtykałem do domu i stwierdziłem, że żona udała się na zakupy. Musiałem sam pojechać do lekarza, używając lewej nogi zarówno do hamowania, jak i dodawania gazu. W samolocie obok mnie siedział jakiś inny facet ze złamaną nogą. Dziwne, jak nieszczęścia lubią chodzić parami. Gips na jego nodze sięgał prawie kolana. Mój kończył się w połowie łydki.

62 Często wspominam ten lot, bo Walt postawił swoją torbę podróżną przy ścianie działowej, koło nóg. Podeszła stewardesa i poprosiła go, żeby przesunął torbę pod siedzenie albo włożył do schowka nad głową. Walt powiedział, że właśnie tak jest mu wygodnie. Rudowłosa stewardesa, całkiem atrakcyjna, spojrzała na niego surowo.

–Przepraszam, ale tak nakazują przepisy FAA. Torbę trzeba schować.

–Nie ma przepisu FAA, który dotyczyłby konieczności schowania torby stojącej obok moich nóg przy ścianie działowej – odpowiedział Walt.

–Nie polecimy, dopóki pan tego nie schowa – odparła lodowatym głosem.

–Schowam – powiedział Walt – jeśli powoła się pani na odpowiedni paragraf

regulaminu. Powiniennem w tym miejscu zaznaczyć, że Walt jest śledczym w sprawach dotyczących wypadków lotniczych. Nikt lepiej od niego nie zna regulaminu FAA.

Stewardesa oblała się rumieńcem.

–Więc nie zostawia mi pan wyboru, muszę przyprowadzić kapitana – powiedziała. Najwyraźniej nie przywykła do tego, żeby jej odmawiano.

Walt uśmiechnął się uprzejmie.

–Byłbym niezmiernie szczęśliwy, gdybym mógł poznać naszego kapitana. Zanim wystartujemy,

chciałbym się dowiedzieć, jakie ma doświadczenie i ile godzin wylatał.

Jeszcze nie wspomniałem, że Walt jest emerytowanym pułkownikiem lotnictwa wojskowego i wylatał kilka tysięcy godzin na myśliwcach. Poszła jak burza do kokpitu i wróciła z pilotem, który chciał już startować. Tymczasem Walt schował torbę i czytał raport dotyczący śledztw w sprawie wypadków lotniczych.

–Czy mamy tu jakiś problem? – zapytał pilot. Spojrzałem w górę z udawanym zdziwieniem.

–Problem?

–Stewardesa powiedziała, że nie chce pan schować torby.

–Schowałem.

–To tamten pan! – powiedziała zdenerwowana stewardesa, wskazując palcem Walta. Walt, nie podnosząc oczu znad raportu, odpowiedział:

–Moja też jest schowana.

Walt jest przekorny, ale można go polubić. Nigdy nie widziałem, żeby się zdenerwował. Swoim uśmiechem i głosem jest w stanie oczarować każdego – prawie zawsze.

Po wylądowaniu w Nowym Orleanie wynajęliśmy stare, wielkie kombi i pojechaliśmy 100 kilometrów w dół rzeki do Venice, miasta w sercu delty. Do Zatoki Meksykańskiej trzeba stąd płynąć jeszcze 30 kilometrów łodzią. Niewiele jest do oglądania w Venice: rybacy, sprzedawcy łodzi, sprzedawcy części zamiennych do łodzi, kilka kilometrów przystani. Zastanawialiśmy się,

63 dlaczego ogromny parking wypełniony był furgonetkami. Odpowiedź nadeszła wraz z nadlatującym helikopterem. Śmigłowiec zawisł w powietrzu i wylądował. Na burcie miał napis: PETROLEUM HELICOPTER ING. Wysypała się z niego gromada robotników, pracujących na platformach wiertniczych, ustawionych w zatoce. Zostawili tu swoje wozy, gdy lecieli do pracy. Zameldowaliśmy się w hotelu, jedynym w mieście. Nafciarze musieli tu odbywać huczne imprezy, sądząc ze zniszczeń, które po sobie zostawili. Ciągłe jeszcze śmieszy mnie napis na ścianie: W POKOJU NIE WOLNO ŁADOWAĆ AKUMULATORÓW ANI CZYŚCIĆ DRELICHÓW. Od Johna, miejscowego rybaka, wynajęliśmy małą, 5-metrową aluminiową łódź. John mieszkał z żoną i gromadką dzieci w przyczepie w pobliżu rzeki. Pierwszego dnia potraktował Walta i mnie z wielką podejrzliwością i podczas poszukiwań nie odezwał się ani słowem. Był jednak na tyle uprzejmy, żeby pożyczyć mi krzesło ogrodowe. Mogłem siedzieć, trzymając gradiometr na kolanach, z nogą w gipsie opartą o burtę.

Wystawała znad dziobu jak taran. Następnego dnia John trochę się otworzył. Trzeciego dnia rozwarł szeroko wrota swojej osobowości i zaczął nas raczyć tutejszymi dowcipami. Żałuję, że ich nie spamiętałem.

Pływaliśmy w górę i w dół Missisipi, holując za sobą czujnik gradiometru. Obserwowałem drgnięcia igły na skali odbiornika i nasłuchiwałem dźwięków, szukając jakiejś anomalii. John siedział na rufie i sterował, Walt namierzał brzeg dalmierzem. Porównałem mapy z czasów wojny secesyjnej ze współczesnymi mapami rzeki. Okazało się, że oba brzegi niewiele się zmieniły w ciągu ostatnich 120 lat. Tylko zakole na wschodnim brzegu, przed Fort St Philip, wypełniło się piaskiem na szerokość ponad 50 metrów. Byłem przekonany, że "Manassas" zatonał w pobliżu zachodniego brzegu, bo widziano, jak opuszczony, płonący monitor dryfował obok flotyli barek moździerzowych. Rozpoczęliśmy z Waltem i Johnem pomiary na wschodnim brzegu, przepłynęliśmy rzekę i dotarliśmy do drugiego brzegu na zachód od Venice, do zakola pod Fort Jackson. Poszerzyłem obszar poszukiwań, bo stare źródła nie zawsze są dokładne. Godziny się wlokły, a my lawirowaliśmy między wielkimi oceanicznymi frachtowcami, wchodzącymi i wychodzącymi z Nowego Orleanu. W tej części rzeki nie było wraków. Udało mi się złapać odczyt o sile zaledwie jednego czy dwóch gamma, co wskazywało, że przepływamy nad czymś nie większym od stalowej beczki czy kotwicy.

Nagle, w połowie ostatniego przejścia, w pobliżu szkoły średniej Boothville, odbiornik zapiszczał, a igła wyskoczyła powyżej zakresu skali. Przepływaliśmy nad ogromną anomalią. Obiekt ten znajdował się nie w rzece, lecz pod wałem przeciwpowodziowym.

Obszar między pirsem a wałem, zazwyczaj znajdujący się pod wodą, o tej porze roku był suchy. Walt wyskoczył z łodzi i przeszedł się tam z czujnikiem gradiometru, a ja dokonywałem odczytu z przyrządu. Oczywiście nie mogliśmy z całą pewnością powiedzieć, że to "Manassas", ale właśnie

64 tutaj toczyła się bitwa. Zaznaczyłem miejsce na mapie, uwzględniając charakterystyczne cechy okolicy po drugiej stronie wału, i zakończyliśmy prace na ten dzień.

Następnego ranka przepłynęliśmy rzekę i zaczęliśmy badać wody w najbliższej okolicy Fort St Philip, w poszukiwaniu konfederackiego pancernika "Louisiana". Był to jeden z największych okrętów Południa. Ponieważ jego budowa nie została ukończona, przed bitwą zacumowano go przy brzegu nieco powyżej Fort St Philip jako pływającą baterię. Gdyby miał sprawne silniki, bitwa mogłaby przybrać inny obrót. Jednak w tej sytuacji "Louisiana" nie mogła zapobiec przerwaniu linii obronnych przez flotę Unii i zdobyciu Nowego Orleanu.

Po bitwie konfederaci podpalili okręt. Jego cumy spłonęły i "Louisiana" podryfowała w dół rzeki. Nie odpłynęła daleko, potężny wybuch rozerwał ją na części, gdy była po drugiej stronie fortu. Widziałem starą rycinę, przedstawiającą eksplodujący pancernik. Unosiła się nad nim chmura dymu w kształcie grzyba. Autorem ryciny był Alfred Waud, słynny malarz z czasów wojny secesyjnej, pracujący dla "Harper's Weekly". Szkic przedstawiał pancernik tuż przy Fort St

Philip, na bagnach obok rzeki. Jego potężny kadłub przyczynił się do zamulenia zakola rzeki w miejscu, w którym okręt poszedł na dno. Natrafiliśmy tam na wielką anomalię magnetyczną. Chris Goodwin, archeolog z Nowego Orleanu, przeprowadził na tym stanowisku dokładne pomiary i pewnie do tej pory zdążył się już dokopać do wraku.

Trzeciego dnia szukaliśmy w rzece dwóch innych okrętów, które zatoneły podczas bitwy, konfederackiej kanonierki "Governor Moore" i kanonierki Unii "Varuna", zatopionej przez "Governor Moore". Oba okręty osiadły na brzegu w odległości 100 metrów od siebie. Trafiliśmy na wielki obiekt na południu, na wschodnim brzegu, w okolicy miejsca, gdzie "Varuna" wszedł na mieliznę, żeby uniknąć zatopienia, potem popłynęliśmy w górę rzeki i znaleźliśmy "Governor Moore". Był łatwy do zidentyfikowania, bo górna część jego kotłów wystawała z rzeki. Miejscowi chłopcy często skakali stamtąd do wody.

W ten sposób zrobiliśmy z Waltem, co tylko się dało. Pożegnaliśmy się z Johnem, niechętnie opuściliśmy nasz motel a la Ritz i udaliśmy się do Baton Rouge, gdzie odkryliśmy miejsce ostatniego spoczynku konfederackiego pancernika "Arkansas". Mam nadzieję, że wybaczone mi, iż nie oznaczyłem położenia znalezionych obiektów za pomocą teodolitu, co zrobiłby zawodowy archeolog. Zaznaczając stanowiska wraków na mapach, uwzględniliśmy jednak charakterystyczne punkty, znajdujące się w okolicy. Ogólny koszt wyprawy? Trzy tysiące sześćset siedemdziesiąt osiem dolarów i czterdzieści centów. Jednak historia "Manassasa" nie kończy się tutaj. Przekazałem moje zapiski głównemu archeologowi Korpusu Inżynieryjnego, który zawarł kontrakt z Uniwersytetem Tekszańskim na przeprowadzenie magnetometrycznych badań stanowiska. Następnego roku wróciłem z żoną i dokładnie wskazałem miejsce, gdzie z Waltem znaleźliśmy wielką anomalię magnetyczną. Badania prowadzili Ervan Garrison i James Baker z uniwersytetu.

65 Pomiary przeprowadzono za pomocą magnetometru i sonaru. Odczyty magnetometru wskazywały, że pod piaskiem zagrzebany jest obiekt wielkości "Manassasa". Właśnie to miejsce wskazywały sprawozdania uczestników bitwy. Naprzeciwko stanowiska, sześć metrów pod powierzchnią wody, znaleziono również jakiś rurociąg. Wszystko było pięknie do chwili, gdy Garrison i Baker przekazali sprawozdanie archeologowi Korpusu Inżynieryjnego. Kategoriecznie stwierdził on, że raport ten niczego nie dowodzi.

Ludzie z Uniwersytetu Teksńskiego aż oniemieli. W zakresie teledetekcji byli przecież specjalistami dużej klasy. Ja również byłem zaskoczony. Archeolog pracujący dla wojska wezwał miejscowego archeologa podmorskiego, żeby dokonał kolejnych pomiarów stanowiska. A potem ogłosił w telewizji, że ta anomalia magnetyczna to nie "Manassas", ale stos starych rur, wyrzuconych tutaj w latach 20. Wszystko to nie miało sensu. Skąd tam się wzięły rury? Odrzucenie przez wojsko badań uniwersyteckich wydało mi się bardzo dziwne. Tajemnica została odkryta dopiero wiele lat później.

Minęło 15 lat, zanim wróciłem na stanowisko "Manassasa". Wraz z Ralphem Wilbanksem, Wesem Hallem, Craigiem Dirgo i Dirkiem Cusslerem zakończyliśmy

właśnie wyprawę w poszukiwaniu okrętu Republiki Teksasu "Invincible". Szczęście nam nie sprzyjało. Z łodzi Ralpa, "Diversity", odsłoniliśmy stanowisko u brzegu Galvestonu i zidentyfikowaliśmy obiekt jako wrak, ale nie znaleźliśmy żadnych artefaktów. Z Teksasu przyholowaliśmy łódź Ralpa do delty Missisipi. Pomyślałem, że skoro technika pomiarów magnetometrycznych posunęła się naprzód, a Ralph i Wes są znacznie lepszymi fachowcami niż Walt i ja, to czas wrócić i ponownie zająć się konfederackim okrętem "Manassas". Spuściliśmy "Diversity" na wodę z pochylni w Venice i zbadaliśmy zachodni brzeg Missisipi najnowocześniejszym magnetometrem Ralpa. Ralph sterował, a Wes obsługiwał magnetometr. Tak jak 15 lat wcześniej, igła wskaźnika kreśliła przez cały czas równą linię, co znaczyło, że w wodzie nie było żadnych wraków.

Uważnie przyglądałem się linii brzegu, zwracając uwagę na znaki szczególne krajobrazu po drugiej stronie rzeki, a szczególnie na wierzchołek wielkiego dębu, rosnącego niedaleko stanowiska. Spostrzegłem też, że umocniono brzeg kamieniami. Zanim zdążyłem powiedzieć, że wchodzimy w strefę, w której znajduje się obiekt, magnetometr zaczął wariować.

–Jaki masz odczyt? – zapytał Ralph.

–Jedenaście tysięcy gamma – mruknął Wes.

–Przeplłynęliśmy pomiędzy rurami a "Manassasem" – wyjaśniłem.

Ralph zakończył rundę prawie przy Fort Jackson, zawrócił i przepłynął jeszcze raz wzdłuż brzegu. Tym razem, trzymając się bliżej wału przeciwpowodziowego, uzyskaliśmy niższy odczyt, gdyż czujnik znajdował się dalej od zatopionej rury.

–Coś wielkiego leży wzdłuż tego wału – oznajmił Wes, sprawdzając odczyty magnetometru.

66 Nie mogliśmy się wydostać na brzeg, bo stan wody na rzece był wysoki i mielizna między brzegiem a wałem została zalana. Wróciliśmy do Venice, wyciągnęliśmy "Diversity" z wody i zawieźliśmy ją na stanowisko "Manassasa". Przeplłynęliśmy tam i z powrotem wzdłuż wału, robiąc odczyty magnetometryczne. Sygnały nadal się pojawiały, ale już nie tak silne. Po obiedzie, gdy siedzieliśmy w barze przystani w Venice, podszedł do nas jakiś starszy człowiek i zaproponował, że postawi nam drinka. Był średniego wzrostu, miał opaloną twarz i grzywę białych włosów. Powiedział, że przed odejściem na emeryturę pracował w Korpusie Inżynieryjnym.

–To wy szukacie starego pancernika konfederatów? – zapytał.

–Tak – odpowiedziałem.

–Pamiętam, że już dawno temu ktoś go szukał.

–To byłem ja, jakieś piętnaście lat temu.

–Ale cię oszukali tym raportem Korpusu Inżynieryjnego, prawda? Popatrzyłem na niego.

–Oszukali?

–Jasne, jak znalazłeś "Manassasa", główny archeolog zawiadomił szefa, a on kazał nawrzucać do rzeki żelastwa. Chłopie, ale on się trząsał, jak chłopaki z Teksasu nie wykonali polecenia i zajęli się wrakiem.

–Wrzucono tam rury po tym, jak znaleźliśmy wrak? – zapytałem zdumiony.

–Tak to było.

–Ale dlaczego?

–Korpus Inżynieryjny planował wielkie roboty przy umacnianiu zachodniego wału.

Jeśli stanowa komisja archeologiczna dowiedziałyby się o starym wraku pod wałem, to nie pozwoliliby ruszać tego miejsca. To dlatego odrzucono ekspertyzę z Uniwersytetu Teksańskiego i zamówiono następne badania, według których nie było tam żadnego wraku, tylko kupa starych rur. Poczujęm się jak człowiek, który obudził się z narkozy. Przed laty nie byłem w stanie zrozumieć, dlaczego odrzucono wyniki badań magnetometrycznych. Teraz wiedziałem, jaki był powód. John Hunley wraz z grupą obywateli Luizjany zamierza wykopać otwór rozpoznawczy w oznaczonym przez nas miejscu, żeby sprawdzić, czy rzeczywiście jest tam "Manassas". Jeśli tak, to jego wydobywanie i odrestaurowanie będzie prowadzone równoległe z pracami przy konfederackim okręcie podwodnym "Hunley". "Manassas" to nie tylko pierwszy opancerzony okręt, zbudowany w Ameryce, ale też pierwszy, jaki został wykorzystany do działań wojennych. Starcie pomiędzy "Monitorem" a "Merrimackiem" odbyło się pięć miesięcy później.

67 Przez wszystkie te lata wymieniałem z głównym archeologiem karty świąteczne na Boże Narodzenie. Na odwrocie ostatniej krótko zrelacjonowałem historię, którą usłyszałem od emerytowanego pracownika Korpusu Inżynieryjnego. Na tym nasza korespondencja się urwała.

CZĘŚĆ IV

USS "MISSISSIPPI"

1

Wspaniały koniec 1863

Bateriom konfederackim z Port Hudson, górującego nad Missisipi, udało się wytrzymać całodzienny ostrzał prowadzony przez flotę federalną. Noc 14 marca 1863 roku była całkiem spokojna. Trzydzieści kilometrów w górę rzeki od Baton Rouge, stolicy stanu Luizjana, znajdowało się małe nabrzeże dla statków, położone pod 25-metrową skarpą, w miejscu, w którym rzeka ostro skręcała na zachód. Wzdłuż urwiska biegła wąska plaża, porośnięta wierzbami i topolami zapewniającymi osłonę dla baterii składającej się z dwóch dział.

Generał-major Franklin Gardner patrzył na gwiazdy, odbijające się w rzeczonym nurcie rzeki. Był z urodzenia nowojorczykiem. Brał udział w wojnie z Meksykiem i walczył na pograniczu z Indianami. Wstąpił na służbę do Konfederacji z miłości do swej późniejszej żony, córki gubernatora Luizjany, Alexandre'a Moutona, i z sympatii do sąsiadów z Baton Rouge. Port Hudson miał wielkie znaczenie strategiczne. Konfederaci ufortyfikowali urwiska i zbudowali umocnienia ziemne na równinie, gdyż dawało im to kontrolę nad Red River i samą Missisipi. Dopóki panowali nad Red River, dopóty zaopatrzenie i oddziały wojskowe mogły docierać do Konfederacji z Teksasu przez Meksyk. Gardnerowi rozkazano za wszelką cenę utrzymać pozycję przed atakami wojsk Unii dowodzonymi przez generała Nathaniela Banksa.

Gardner, 40-letni szczupły mężczyzna średniego wzrostu, przez dłuższą chwilę wpatrywał się w ciemność przez lornetkę.

–Mam przeczucie, że Farragut nadpłynie przed świtem.

Porucznik Wilfred Pratt z kompanii K, dowódca najbliższej stojącego działa, którego lufa skierowana była na środek rzeki, pokiwał głową na znak, że zgadza się z dowódcą.

–Tak, ci podstępni jankesi spróbują uderzyć o wczesnej porze, kiedy jest jeszcze ciemno.

68

–To będzie interesująca bitwa – mruknął Gardner, zadowolony, że jego 18 dział jest dobrze

ukrytych i gotowych do akcji.

Wraz z 7000 swoich żołnierzy zostanie wkrótce okrążony przez armię Unii, podobnie, jak jego koledzy z Vicksburga, 200 kilometrów w górę rzeki. Oba stanowiska miały istotne znaczenie dla Konfederacji. Dopóki Konfederacja kontrolowała górny bieg Missisipi, żegluga po rzece byłaby dla Unii zbyt ryzykowna. Gardner jeszcze raz podniósł lornetkę do oczu.

–Którą ma pan godzinę?

Porucznik Pratt z kieszeni na piersi wyciągnął zegarek ze złotym łańcuszkiem, zapalił zapałkę i spojrzał na cyferblat.

–Według mojego zegarka jest za dziesięć jedenasta, sir.

Ledwie wypowiedział te słowa, gdy dwie czerwone rakiety poszybowały w nocne

niebo i wybuchły nad rzeką, zakłócając ciszę. Kapitan Whitfield Youngblood z korpusu sygnałowego Gardnera kazał odpalić rakiety, gdy tylko ktoś zauważy światło na maszcie "Hartforda", okrętu flagowego Farraguta. Konfederaci nie dali się zaskoczyć. Ich 18 wielkich armat zionęło ogniem. Gardner i Pratt patrzyli jak zahipnotyzowani na flotę Unii, bez przestanku posuwającą się w górę rzeki. Czarne kadłuby zlewały się z czernią rzeki. Huk wzniosł się do nieba, gdy 112 dział floty Unii – w tym działa pancernika "Essex" i moździerze z barek przycumowanych przy wschodnim brzegu – odpowiedziało ogniem. Wielkie pociski z płonącymi lontami wlatywały i spadały jak meteory na umocnienia konfederatów. Niebo zamieniło się w wielki pokaz fajerwerków. Ziemia trzęsła się i wibrowała. Z luf wydobywały się jęzory ognia. Po każdym wystrzale kanonierzy dział ładowali nowy pocisk i przetaczali dymiącą armatę na stanowisko. Wkrótce dym tak zgęstniał, że stanowiska dział przeciwnika można było rozpoznać tylko po rozbłyskach wystrzałów. Konfederaccy strzelcy wyborowi siali dzieło zniszczenia, strzelając do załóg okrętów.

–Nie będzie łatwo minąć ten zakręt – powiedział George Adler, sternik "Hartforda".

Spojrzał zaniepokojony na kanonierkę "Albatross", holowaną przy lewej burcie. – A tym bardziej nie będzie to łatwe dla dwóch okrętów płynących burta w burtę przeciw prądowi o szybkości czterech węzłów.

–Nie przejmuj się prądem. Po prostu trzymaj się środka rzeki – ostrym tonem uciął jego

narzekania admirał Farragut.

Admirał David Glasgow Farragut, twardy Szkot, któremu z ust nie schodził uśmiech, stał bez ruchu. Był nieporuszony jak skała omywana spienionymi falami – taką postawę zaprezentował w bitwie o Nowy Orlean i potem podczas bitwy w zatoce Mobile. Po stracie jednego z monitorów na rzecznej zaporze minowej krzyknął: "Do diabła z minami! Całą parą naprzód!"

69 Farragut pochodził z Południa. Chociaż urodził się w Tennessee, wychował się w Luizjanie, a mieszkał w Wirginii, oddany był sprawie Stanów Zjednoczonych. Po przeprowadzeniu się wraz z rodziną na Północ, przyłączył się do Unii. Powierzono mu dowództwo eskadry blokującej Zachodnią Zatokę.

Po wielkim zwycięstwie pod Nowym Orleanie wyruszył w górę rzeki, do Vicksburga, żeby przyjść z pomocą generałowi Grantowi, który oblegał to miasto. Farragut odwrócił się i spojrzał na swoją flotę. Fregata "Richmond" z kanonierką "Genesee" u burty płynęła tuż za rufą jego okrętu. Dalej była fregata "Monongahela", prowadząca przy burcie kanonierkę "Kineo". I wreszcie "stary bocznokołowiec", jak żartobliwie nazywano fregatę "Mississippi" ze względu na jej przestarzałe koła łopatkowe.

Kule świstały w olinowaniu, gdyż strzelcy rebeliantów z powodu braku dobrej widoczności celowali za wysoko. Prowadzony przez nich ostrzał nie powodował zbyt dużych strat wśród załogi "Hartforda". Nagle fregatę z holowanym przy jej burcie "Albatrossem" schwycił prąd i popchnął w stronę baterii Fort Hudson.

–Przeklęty prąd! – krzyknął Adler. – Nie mogę utrzymać kursu.

Przez reling zawołano do kapitana "Albatrossa", żeby dał całą wstecz, gdy tymczasem "Hartford" parł pełną parą naprzód. Oba okręty powoli zakręciły o 90 stopni i wyszły spod zasięgu śmiercionośnych armat. Farragut wiedział, że "Hartford" i "Albatross" po prostu miały szczęście. Konfederaci nie obniżyli wystarczająco luf swoich dział, żeby zniszczyć okręty Unii. Nie powtórzą jednak tego błędu po raz drugi, gdy w zasięgu ognia znajdą się następne okręty.

–Obawiam się o los reszty floty – powiedział, gdy ze starego domu na zachodnim brzegu buchnął

plomień. Konfederaci podpalili go, żeby oświetlić rzekę.

Farragut szczególnie obawiał się o ostatni okręt w szyku. "Mississippi" był najstarszym parostatkiem w marynarce wojennej. Ten weteran wielu bitew dowiódł swojej wartości podczas przebijania się przez linię obrony Nowego Orleanu. Zanim się pojawi z za zakrętu, konfederaccy kanonierzy będą mieli czas właściwie ustawić lufy dział.

W ciągu nieomal 250 lat istnienia Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych miała wiele jednostek, które zasłynęły w boju. Można tu wymienić takie okręty, jak "Bonhomme Richard", "Monitor", "Arizona" i "Enterprise". Wiele innych jednostek znają tylko historycy wojen morskich. Należy do nich USS "Mississippi"

Drugi z kolei pełnomorski, uzbrojony okręt parowy Marynarki Wojennej Stanów został zamówiony 22 grudnia 1841 roku, krótko przed siostrzanym "Missouri". Komandor Matthew C. Perry osobiście doglądał budowy. "Mississippi" był parowcem napędzanym bocznymi kołami łopatkowymi. Miał 76 metrów długości, 13 metrów szerokości i 6 metrów zanurzenia. Na jego pierwotne uzbrojenie składały się dwa działa 10-calowe i osiem 8-calowych. Osiągał całkiem

70 dobrą prędkość 8 węzłów. Załoga liczyła 280 ludzi. W przeciwieństwie do bliźniaczego "Missouri", który żeglował po morzach tylko dwa lata, a w 1843 roku wyleciał w powietrze w rejonie Gibraltaru od przypadkowo zaprószonego ognia w komorze amunicyjnej, "Mississippi" cieszył się długim, sławnym żywotem, zanim także spłonął i eksplodował.

Przez pierwszych kilka lat okręt był poddawany próbom i modyfikacjom. Potem popłynął do Indii Zachodnich, gdzie służył jako okręt flagowy swojego konstruktora, komandora Perry'ego. "Mississippi" podczas wojny z Meksykiem brał udział w blokadach Tampico, Panuco i Alarado oraz kilku innych portów. Dostarczył zaopatrzenia armii Winfielda Scotta, walczącej pod Veracruz. Przywiezione przez niego armaty zbombardowały Mexico City, które skapitulowało po zaledwie czterech dniach. Podczas wojny "Mississippi" przeprowadził szereg ataków na miasta nadbrzeżne, a potem wspierał zdobycie miasta Tobasco.

Po wojnie, pod banderą amerykańskiej floty, przez dwa lata służył na Morzu Śródziemnym, a potem wrócił do Ameryki, by wziąć udział w przygotowaniach do słynnej podróży komandora Perry'ego do Japonii. Podczas tej ekspedycji, której celem było otwarcie Japonii dla zachodniego handlu, był jego okrętem flagowym. Perry wynegocjował traktat z cesarzem. Japonia, przeciwna dotąd wszelkim kontaktom ze światem, otworzyła swoje porty dla handlu międzynarodowego.

"Mississippi" popłynął do Nowego Jorku, skąd powrócił jako okręt flagowy komandora Josiaha Tatnalla. Komandor Tatnall na początku wojny secesyjnej udał się na Południe, gdzie dowodził "Merrimakiem" podczas jego długiej bitwy z "Monitorem".

Od 1857 do 1860 roku ten przestarzały już okręt chronił szlaki handlowe pomiędzy Ameryką a Chinami i Japonią. Był również obecny, wraz z okrętami brytyjskimi i francuskimi, podczas natarcia na Taku i dokonał desantu morskiego w Szanghaju, kiedy konsul amerykański zażądał od Tatnalla pomocy w uśmierzeniu zbuntowanego miasta. Parowiec-weteran wrócił do Bostonu, gdzie przeszedł w stan spoczynku. Do służby przywrócono go na początku wojny secesyjnej. Pod dowództwem Melanctona Smitha brał udział w blokadzie Pensacoli na Florydzie. Po przechwyceniu dwóch konfederackich statków na wysokości Key West, w końcu 1861 roku, dołączył do floty admirała Davida Farraguta, żeby wziąć udział w natarciu na Nowy Orlean. Był największym okrętem, jaki wpłynął na wody Missisipi.

Jak już pisałem, podczas bitwy, w której flota Farraguta przerwała linie obronne pod Fort St Philip i Fort Jackson, "Mississippi" ostrzelał konfederacki pancernik "Manassas", gdy dokonał on nieudanej próby staranowania i zatopienia okrętu Unii. "Mississippi" szczęśliwie zniósł ogień dział z fortów i triumfalnie wszedł do Nowego Orleanu wraz z pozostałymi okrętami floty. Miasto skapitulowało, gdy skierował na nie swoje działa. Prawie rok później Farragut rozkazał Smithowi dołączyć "Mississippi" do okrętów, które miały dokonać próby przejścia pod konfederackimi bateriami w Port Hudson, żeby pomóc generałowi Grantowi w obleganiu Vicksburga.

Bitwa pod

71 urwiskiem okazała się dla okrętu ostatnim dniem chwały. Kiedy "Richmond", drugi okręt w szyku, wyłonił się zza zakrętu, pocisk artyleryjski wpadł do jego przedziału maszynowego, rozszarpując zawory i rury. Kapitan "Richmonda", nie będąc w stanie utrzymać ciśnienia pary, nie mógł posuwać się naprzód z "Genesee", przycumowaną do lewej burty. Musiał zmienić kurs i wycofać się w dół rzeki, poza zasięg konfederackich dział. "Monongaheli" powiodło się nie lepiej. Pocisk uderzył w ster "Kineo", kanonierki idącej u burty fregaty, i zmiażdżył go. "Monongahela", niezdolna do manewrowania pod prąd dwoma okrętami naraz, osiadła na mieliźnie. "Kineo" pod huraganowym ogniem walczył dzielnie, próbując ściągnąć "Monongahelę" z mulistej mielizny. Gdy wreszcie to się udało, oba uszkodzone okręty usiłowały podjąć kurs w górę rzeki pod ogniem baterii wroga.

"Mississippi", płynący na końcu szyku, stał się teraz głównym celem. Konfederaci skoncentrowali ogień na okręcie, posyłając tam pocisk za pociskiem. Kapitan Melancton Smith przechadzał się po mostku, spokojnie paląc cygaro, nie zwracając uwagi na szrapnele rozrywające się wokół jego okrętu. "Mississippi" płynął pomiędzy urwiskami, z których strzelano do niego jak do tarczy. Maksymalna szybkość okrętu spadła z ośmiu do czterech węzłów. Załozce, która nabijała działa w szaleńczym pośpiechu, wydawało się, że przejście obok urwisk trwa całą wieczność. Płynęli powoli, sternik z trudem odgadywał drogę w gęstym dymie. W pewnej chwili sądząc, że są już bezpieczni, wydał rozkaz:

–Ster na sterburłę! Cała naprzód!

Według słów pierwszego oficera "Mississippi", George'a Deweya, skręcili za wcześnie. Właśnie

nabierali rozpędu, gdy wpadli na mielizny. Działa grzmiały, maszyny dawały tyle pary, ile główny

mechanik zdołał z nich wydusić, koła łopatkowe waliły o wodę, ale stary "Mississippi" ani drgnął z miejsca.

Konfederaci skwapliwie skorzystali z tego, że mają przed sobą nieruchomy cel oświetlony

pożarem pobliskiego domu, i zarzucili go pociskami. Na okręcie coraz więcej było zabitych i

rannych.

Dewey odszukał kapitana Smitha. Znalazł go z cygarem w ustach, spokojnego, jakby był na garden

party.

–Cóż, nie wygląda na to, żebyśmy się mogli stąd wydostać – powiedział Smith prawie obojętnym tonem.

–Nie wygląda – powtórzył Dewey.

W tej chwili pocisk wpadł do ładowni dziobowej i wzniecił pożar. Sytuacja uległa pogorszeniu, płomienie szybko dotarły do pokładów nad ładownią. Smith popatrzył na zniszczenia wokół, na swój śmiertelnie ranny, okręt. Musiał pogodzić się ze smutną perspektywą utraty "Mississippi".

–Możemy ocalić załogę? – zapytał Deweya.

–Tak jest.

Pociski zgruchotały trzy szalupy na burcie od strony nieprzyjaciela, ale te na lewej burcie nadal nadawały się do użytku. Dewey kazał zdolnym do walki, żeby załadowali do pierwszej szalupy najciężej rannych i popłynęli do najbliższego okrętu w dole rzeki. Sam nadzorował załadunek lżej rannych. Niecierpliwił się, że łódź tak długo nie wraca. Wioślarzom zdecydowanie nie spieszyło się do powrotu, zwłaszcza po tym, jak przez chwilę znaleźli się w bezpiecznym miejscu.

–Musimy się upewnić, że na okręcie nie pozostał nikt żywy – powiedział spokojnie Smith, gdy

wreszcie wszystkich umieszczono w łodziach.

Dewey wziął pięciu ludzi, którzy mieli mu towarzyszyć na unieruchomionym okręcie. W

ciemnościach i dymie trzeba było dokładnie sprawdzić, czy wśród trupów nie ma kogoś żywego.

Zeszli pod pokład. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności udało im się odnaleźć chłopca

okrętowego, który jeszcze oddychał, leżąc pod stosem ciał poszarpanych odłamkami. Gdy

zakończyli poszukiwania, Smith rozkazał Deweyowi zniszczyć okręt, żeby nie wpadł w ręce

konfederatów.

Dewey zbiegł do swojej kajuty, wziął materac z koi i zaniósł do mesy. Rozpruł go tam szpadą,

ułożył na nim stos z krzeseł i stołów, a potem rzucił na to zapaloną lampę naftową. Buchnął ogień.

Dopiero wtedy, wraz z kilkoma ludźmi, którzy jeszcze pozostali na pokładzie, dołączył do

kapitana Smitha, siedzącego w ostatniej szalupie. Odepchnęli łódź od burty i silny prąd poniósł ich

w dół rzeki. Gdy spojrzeli za siebie, ze świetlika mesy, w której Dewey rozniecił ogień, buchał

wielki płomień. Konfederackie działa strzelały do szalupy, ale na szczęście nie udało im się w nią

trafić. Na widok płonącego okrętu całe urwisko nad rzeką rozbrzmiało zwycięskim rykiem

rebeliantów.

Flota Farraguta o włos uniknęła całkowitej zagłady.

Smith siedział na rufie szalupy, nadal nonszalancko paląc cygaro, a Dewey sterował, podczas gdy

marynarze wiosłowali wśród pocisków z pluskiem wpadających w wodę. Wreszcie dotarli do

pokierszowanego w bitwie "Richmonda", zakotwiczonego w dole rzeki, poza

zasięgiem

konfederackich armat. Podczas ucieczki, Smith odpassał szpadę i rewolwery i wyrzucił do rzeki.

–Dlaczego pan to zrobił? – zapytał go Dewey.

–Nie oddam ich rebeliantom – odparł wyniośle kapitan. Tej pospiesznej decyzji przyszło jeszcze Smithowi pożałować.

Gdy marynarze z "Mississippi" weszli na pokład "Richmonda", zdarzyła się zabawna scenka. Gdy Dewey podkładał ogień w mesie skazanego na zagładę okrętu, chorąży Dean Batcheller złapał płaszcz od munduru galowego, wiszący w kajucie, którą dzielił z chorążym Francisem Shepardem. Reszta załogi, włączając w to Smitha i Deweya, uszła tylko z tym, co miała na grzbiecie. Batcheller z dumą pokazał płaszcz.

–Przynajmniej mam w czym paradować przed damami w Nowym Orleanie.

Shepard przyjrzał się płaszczeni, a potem podniósł wzrok i uśmiechnął się.

–Bardzo ci dziękuję, Batcheller, ale to mój płaszcz. Bo tak też było.

Deweya powitał jego bliski przyjaciel z Akademii Marynarki Wojennej w Annapolis, Winfield Scott Schley, który w przyszłości dowodzić będzie operacją morską pod Santiago na Kubie, niszcząc eskadrę okrętów hiszpańskich w tym samym czasie, gdy Dewey będzie działał na Filipinach. Na "Mississippi" woda zalała maszynownię. Okręt osiadł na dnie z lekko uniesionym dziobem. A potem ześliznął się z mielizny i zaczął dryfować z prądem rzeki. Działa na lewej burcie, które były naładowane, ale wcześniej nie strzelały, teraz znalazły się od strony konfederatów. Gdy płomienie sięgnęły lontów, zaczęły strzelać w ostatnim akcie oporu. Dewey tak opisał ten widok: "Okręt obsadzony zmarłymi nadal strzelał do wroga". Spowity płomieniami wrak "Mississippi" płynął z prądem. Gwizd pary, wydostającej się z zaworów bezpieczeństwa, przebił się przez huk armat. Płomienie buchnęły w nocne niebo, migoczącym pomarańczowym blaskiem, oświetlając oba brzegi. Stało się widno jak za dnia. "Mississippi" stał się stosem pogrzebowym dla zmarłych, którzy pozostali na okręcie. Tego widoku nie zapomnieli ani żołnierze federalni, ani rebelianci, którzy obserwowali ognisty okręt płynący przez noc. Według raportów, sporządzonych przez obie strony uczestniczące w bitwie, fregata ześliznęła się z mielizny o trzeciej nad ranem i podryfowała w dół, omijając Profit Island, a jej płonący kadłub oświetlał niebo do 5.30 rano, kiedy to ogień dotarł do 20 ton prochu w ładowni i na okręcie doszło do straszliwej eksplozji. Wstrząs, który dał się odczuć z odległości wielu kilometrów, zakłócił okrętami Unii. Taki był koniec starego, dzielnego parowca.

Było w tym coś symbolicznego, że jego całunem pogrzebowym stała się rzeka, od której wziął nazwę. Być może to właśnie Dewey złożył największy hołd "Mississippi", gdy z kamienną twarzą, zatopiony w smutku, stał na pokładzie "Richmonda" i patrzył na ostatnie chwile swojego okrętu. Powiedział wtedy: "Odszedł wspaniale".

Wszystko się zmienia 1989

Dotyczy to szczególnie rzek i ich linii brzegowych. Nie licząc rzek górskich, jak np. Kolorado, która w tym samym łożysku płynie Wielkim Kanionem od tysiący lat, większość rzek, szczególnie zaś Missisipi, zmienia nurt z dnia na dzień. Statek rzeczny "Sultana", o którym pisaliśmy w książce Podwodni łowcy, spłonął i zatonął w 1865 roku kilka kilometrów od Memphis w górę

74 rzeki, pochłaniając 2000 istnień ludzkich. Nasze poszukiwania magnetometryczne ustaliły, że jego szczątki leżą 3 kilometry od obecnego koryta, na głębokości 6 metrów pod polem soi, należącym do jakiegoś farmera w Arkansas.

Wraku walecznej starej fregaty "Mississippi", która zatonęła w 1863 roku, również należy szukać poza obecnym korytem rzeki. Od czasu bitwy rzeka w tym rejonie przesunęła się prawie o 2 kilometry na zachód, zostawiając po sobie wielkie mokradła.

Gdy tylko uprzątnąłem biurko po ukończeniu kolejnej książki z przygodami Dirka Pitta, rozpocząłem studia przygotowawcze, niezbędne do poszukiwań "Mississippi". Bob Fleminga z Waszyngtonu przeczesał archiwa i zgromadził górę materiałów, z której w końcu, po przesianiu, został niewielki stosik. Potem rozpoczęły się badania, mające określić obszar, na którym może znajdować się "Mississippi". Nie można było wykluczyć tego, że okręt już wydobyto i pocięto na złom. Na szczęście w archiwach nie znaleźliśmy na ten temat wzmianki. Okręt eksplodował i zatonął pośrodku koryta rzecznoego o głębokości od 25 do 35 metrów. Sprawiało to, że operacja podniesienia wraku 140 lat temu byłaby nieopłacalna.

Ponieważ nigdzie nie znalazłem żadnych wskazówek, dotyczących miejsca, w którym okręt zatonął, musiałem inaczej zabrać się do poszukiwań. Według raportów obu stron, okręt ześliznął się z mielizny o 3.00 w nocy i dryfował w dół rzeki przez dwie i pół godziny, zanim eksplodował o 5.30 nad ranem. Rzeka płynie z szybkością 4 węzłów, więc łatwo było obliczyć, że "Mississippi" przepłynął 15 kilometrów, zanim zatonął.

Kilka konfederackich raportów umiejscawiało eksplozję okrętu blisko wraku pancernika "Arkansas", zniszczonego przez własną załogę kilka miesięcy wcześniej. Jednakże pancernik ten znaleźliśmy przed ośmiu laty pod obecnym wałem przeciwpowodziowym, 25 kilometrów poniżej Port Hudson, przed zakolem, za którym rzeka skręca prosto na Baton Rouge. Odległość 15 kilometrów zgadzała się z współczesnymi wzmiankami. W biografii Farraguta Spears konstatuje, że "okręt dopłynął do Profit Island, kiedy ogień dotarł do ładowni i nastąpił wybuch". A.J.C. Kerr, weteran Konfederacji z Corsicany w Teksasie, stwierdził później w swoich pamiętnikach, że "Mississippi" eksplodował 15 kilometrów od Port Hudson. Dziennik pokładowy "Richmonda" także zawiera zapis, że "Mississippi" dryfował w dół rzeki i "eksplodował 15 kilometrów za naszą rufą". George S. Waterman opowiada: "Missisipi" odpłynął niedaleko od głównych sił floty, kiedy ogień dotarł do jego ładowni". I wreszcie, zachował się szkic rzeki i stanowisk artyleryjskich pod Port Hudson z notką Williama Wauda, malarza wojennego, który znajdował się wtedy na

pokładzie "Richmonda": Powietrze gęste od dymu. "Mississippi" dryfuje w dół rzeki, cały w płomieniach, eksploduje niedaleko przystani rozładunkowej. To był dobry punkt odniesienia, tyle że w 1863 roku na tym odcinku rzeki istniało co najmniej sześć przystani. Górna część nabrzeża Springfielda była bardziej podobna do miejsca opisywanego

75 w raportach. Ponadto na starej mapie zaznaczono dwa wraki znajdujące się przy zachodnim brzegu, poniżej zakrętu rzeki. Sto lat później, znalazły się one o dobre kilkaset metrów od obecnego koryta rzeki. Wraki nie miały nazw, toteż uznaliśmy, że żaden z nich nie jest poszukiwanym przez nas "Mississippi". W innym wypadku kartograf zazaczyłby to na mapie. Potem wykonaliśmy analizę kartograficzną, polegającą na nałożeniu współczesnej mapy, ukazującej obecny nurt rzeki, na mapę z 1868 roku. Stało się jasne, że "Mississippi" powinien znajdować się prawie pół kilometra na zachód, w wielkim mokradle przylądka Solitude. Zakole Springfielda, fragment rzeki okrążający mokradła, przesunęło się na wschód. Ten fakt był istotny dla naszych poszukiwań, ale ciągle mieliśmy niewielkie szansę powodzenia. Gdy zrobiliśmy już wszystko, co można było, stwierdziliśmy, że czas zabrać sprzęt i pojechać do Luizjany na poszukiwania.

W maju 1989 roku, wraz z Craigiem Dirgo przybyliśmy do Baton Rouge i ponownie wynajęliśmy tamtą wspaniałą aluminiową łódkę do badań na rzece. W towarzystwie zastępcy szeryfa i jego zięcia, w gorący, parny dzień, przy bezchmurnym niebie, spuściliśmy łódź na wodę. Zdając się na sonar i magnetometr Schoenstedta, wyruszyliśmy na poszukiwanie, zachowując umiarkowany optymizm.

Zaczęliśmy przeszukiwać rzekę 20 kilometrów w dół od Port Hudson w kierunku północnym, od wyspy Profit, która przez ostatnie 100 lat niewiele się zmieniła. Zbliżaliśmy się stopniowo do miejsca, w którym "Mississippi" weszła na mieliznę i zaczęła dryfować. Powiedziano mi, że Korpus Inżynieryjny przebadał odcinek rzeki, w którym "Mississippi" weszła na mieliznę i zanotował kilka wielkich anomalii magnetycznych na dnie rzeki. Nie wykryto jednak niczego, co choćby w zarysach przypominało wrak, żadnego obiektu wartego badań. Na mapie z lat 80. XIX wieku zaznaczono jakiś wrak w pobliżu wschodniego brzegu, ale nie znaleźliśmy po nim śladu. Nic dziwnego, gdyż źródła mówią, że zniszczono go wiele lat temu podczas pogłębiania toru wodnego.

Tropikalny upał połączony z wysoką wilgotnością powietrza wykańczały nas. Nie było wiatru, który ochłodziłby nasze ciała, praca stanowiła prawdziwą udrękę. Wielu ludziom wydaje się, że podczas upałów na wodzie jest chłodniej. Wręcz przeciwnie. Na małej łódce prawie nie ma cienia, a parująca woda dodatkowo podnosi wilgotność. Mokradła przylądka Solitude są nie tylko wielkie, ale i niedostępne. Na mapie z 1836 roku nie są zaznaczone, bo jeszcze ich nie odkryto. Później na mokradłach zaczęto poszukiwać ropy naftowej i teraz we wszystkie strony rozchodzą się stamtąd rurociągi, niczym nogi pająka. Trzy z nich zdążają w górę rzeki, na północ.

Nie będąc w stanie przeprowadzić pomiarów z ziemi, zwróciłem się do Joego Phillipsa z World Geoscience, Inc., z Houston w Teksasie i poprosiłem o śmigłowiec

do pomiarów geofizycznych. Pomiarzy rozpoczęto w sierpniu 1999 roku, posługując się śmigłowcem typu Bell Ranger 206,

76 wyposażonym w magnetometr SCINTREX, i rejestrator cyfrowy Picodaas oraz system nawigacyjny GPS. Latając tam i z powrotem na wysokości poniżej 30 metrów, helikopter odkrył pole naftowe położone na zachód od wskazanego punktu. W korycie rzeczonym z 1864 roku namierzono anomalię magnetyczną, wywołaną przez zatopione wraki dwóch statków. Potem, dokładnie na przewidywanym kursie dryfu "Mississippi", na magnetometrze pojawiła się wielka anomalia. Znajdowała się pośrodku starego koryta rzecznego, kilometr od zachodniego brzegu rzeki, na środku mokradła. Ustalono, że obiekt spoczywa bardzo blisko dawno rozmytego nabrzeża Springfielda, wspomnianego przez Wauda. Następną zachęcającą wskazówką był profil komputerowy "Mississippi", ukazujący ogromną masę żelaza, w której mogły się znajdować armaty, amunicja, kotwice i wiele ton innego sprzętu.

Czy to "Mississippi"? Nie otworzymy szampana, dopóki nie wyciągniemy fragmentu wraku. Więcej nic nie mogliśmy zrobić. Resztę zostawiamy przyszłym archeologom, historykom i łowcom wraków. Niech sondują te przepastne mokradła. "Mississippi" będzie fascynującym obiektem dla archeologa, gdyż jak dotąd nie mamy żadnej części z tego okrętu. Nawet mimo zniszczeń wywołanych wybuchem, kadłub okrętu powinien być względnie cały. Jednak wykopaliska sięgające 25 metrów w głąb mokradła nastroczą wiele trudności, być może w ogóle nie do pokonania.

Zdaje się, że "Mississippi" pozostanie na przylądku Solitude na długo, może nawet na wieczność. Kto wie, może tak i lepiej?

OBŁĘŻENIE CHARLESTONU: "KEOKUK", "WEEHAWKEN" I
"PATAPSCO"

1

Kolebka secesji 1863-1865

Admirał Samuel F. DuPont patrzył w dal. Dziób jego okrętu, "New Ironsides", ciężko uzbrojonej fregaty, skierowany był w stronę Charlestonu. Po prawej burcie leżała wyspa Sullivana, po lewej, wyspa Morris i przylądek Cummings.

Na wprost znajdował się ich cel – Fort Sumter.

Fort Sumter, wielka forteca z cegły i betonu, wznosząca się na 13 metrów ponad wodę, została

zbudowana na wysepce niedaleko Charlestonu. Sumter był jednym z pierwszych obiektów zajętych

przez konfederatów. To właśnie tu padły pierwsze strzały, oddane w wojnie domowej.

78 DuPont odwrócił głowę i spojrzał na swoją flotę. "Keokuk", "Nahant", "Nantucket", "Catskill", jego własny "New Ironside", a dalej, "Patapsco", "Montauk", "Passaic" i "Weehawken". Razem tworzyły imponującą armadę, której powierzono trudną misję.

Okręty Unii okute były żelazem i napędzane parą, co stanowiło najnowsze osiągnięcie techniki wojennej. Jednak zadanie miały takie jak zawsze: skoncentrować ogień ciężkiej artylerii na odległym celu. Żeby osiągnąć ten cel, DuPont przyprowadził najpotężniejszą eskadrę, jaka kiedykolwiek pływała po morzach.

Komandor A.C. Rhind stał na mostku swojego okrętu "Keokuk". "Keokuk" był okrętem eksperymentalnym, zamówionym przez marynarkę wojenną Unii 24 lutego 1863 roku. Zaprojektowany został inaczej niż siedem pozostałych pancerników klasy "Passaic". W przeciwieństwie do ostrych jak brzytwa sylwetek monitorów, "Keokuk" miał zaokrąglony górny pokład, przypominający grzbiet wieloryba. Dwie pancerne wieżyczki w kształcie ściętego stożka wystawały przy obu końcach kadłuba. Rozdzielał je krótki, gruby komin. Na śródokręciu, obok komina, na żurawikach wisiała drewniana szalupa. Na rufie powiewała na wietrze bandera Stanów Zjednoczonych. Okręt wyglądał jak cygaro zwieńczone naporstkami. "Keokuk" miał 53 metry długości, 12 metrów szerokości i 3 metry zanurzenia. Napędzały go dwie śruby, przez co był szybszy i zwrotniejszy niż monitory. Uzbrojenie okrętu składało się z dwóch wielkich, jedenastocalowych dział Dahlgrena. Działa mogły strzelać przez trzy luki artyleryjskie. Inaczej niż na monitorach, same wieżyczki nie obracały się. Pancierz nie mógł osłonić okrętu przed ogniem dział z Fort Sumter, ale Rhind jeszcze o tym nie wiedział. "Keokuk" miał na pokładzie 92 osoby załogi. Do Rhinda podszedł mechanik okrętowy N.W. Wheeler.

–Wszystko w porządku – zaraportował.

–Ruszamy w szyku torowym – Rhind zwrócił się do sternika.

–Jesteśmy w zasięgu artylerii rebeliantów! – krzyknął porucznik John Rodgers.

Rodgers dowodził okrętem "Weehawken", który zbliżał się właśnie do Fort

Sumter. Rodgers był

dumny ze swego okrętu i załogi, ale nie mógł pozbyć się uczucia niepokoju. W tej samej chwili

zobaczył chmurkę dymu nad fortem i pocisk uderzył w wodę 7 metrów przed dziobem. Był to

początek bitwy.

"Weehawken" miał na pokładzie dwie wieże artyleryjskie. W jednej znajdowała się gładkolufowa

jedenastocalówka; w drugiej piętnastocalowy Dahlgren, który był w stanie miotać 200-

kilogramowe pociski na odległość półtora kilometra. Przed dziobem okręt pchał tratwę-trał, której

zadaniem było detonowanie konfederackich min.

Dowódca fortu, major Stephen Elliott Junior, był zdecydowany odeprzeć atak.

Niemniej widok

flotylli zapierał dech w piersiach. Fort Sumter został wzniesiony na sztucznej wyspie, położonej w

79 odległości 5 kilometrów od Charlestonu. Fundamenty fortu zbudowane były z bloków skalnych przywiezionych z kamieniołomów znajdujących się na północy.

Dwudziestometrowej wysokości mury zbudowano z solidnej cegły i betonu. Miały od 2,5 do 4 metrów szerokości. Działa stały w kazamatach na dwóch poziomach.

Widoczność z pokładu "Patapsco", czwartego okrętu w szyku, przesłaniał już dym.

"Patapsco" i "Weehawken" wyglądały prawie tak samo, nie licząc koloru.

"Weehawken" był ołowianoszary, a na "Patapsco" przeważała czerń. Ale "Patapsco" miał na pokładzie niespodziankę – piętnastocalowe działo Dahlgreena i działo Parrota

z gwintowaną lufą, które mogło celnie strzelać na odległość półtora kilometra. Wieża "Patapsco" odwróciła się powoli. Huknęło działo. Major Elliott stał na górnym

poziomie artyleryjskim Fort Sumter, kiedy usłyszał przenikliwy świst pocisku

wystrzelonego z gwintowanej lufy. Pocisk uderzył w fundament fortu, wyrzucając wysoko w powietrze ceglany pył. Elliott poczuł na policzkach pieczenie, jakby pokłuły go maleńkie mrówki. Wytarł soczewki lunety i rozkazał odpowiedzieć ogniem.

Była godzina 14.41. Dziesięć minut wcześniej padły pierwsze strzały z Fort Sumter i z "New Ironsides". DuPont widział, jak jego starannie obmyślane plany zaczynają

brać w łeb. Linia okrętów Unii załamała się. Przez dym przed dziobem widział, jak "Weehawken" zwolnił. "New Ironsides" znajdował się o 800 metrów od Fort Sumter,

ostrzeliwany zarówno stamtąd, jak i z Fort Moultrie. DuPontem cisnęło o pokład, gdy "New Ironsides" został trafiony konfederacką salwą.

DuPont wstał i wycelował lunetę na "Weehawken".

Kapitan Rodgers miał wrażenie, że pod kadłubem wybuchła mina morska, których bano się bardziej niż dział z obu fortów.

–Cała wstecz – rozkazał maszynowni.

Płynący przed nimi "Passaic" zwolnił. Szyk formacji zaczął się rozpadać. Konfederaccy kanonierzy z wyspy Sullivana, z baterii Bee i baterii Beauregard, dołączyli się do ognia z Moultrie. Po drugiej stronie rzeki kanonierzy z Sumter wystrzelili kilka pocisków na minutę, sprawnie ładując działa. Kurtyna dymu, niesiona wiatrem, docierała do okrętów Unii. Z nieba spadał deszcz ołowiu.

–Sir – sternik "New Ironsides" zwrócił się do DuPonta – mamy problemy ze sterownością. DuPont wiedział, że jego okręt jest trudny w sterowaniu. Został zaprojektowany i zbudowany w pośpiechu przez marynarkę wojenną Unii, obawiającą się zagrożeń ze strony konfederackich pancerników. Zaprojektowano go na bazie wypróbowanych żaglowców i statków parowych, ale połączenie tych dwóch konstrukcji nie sprawdzało się w praktyce.

–Zostaliśmy 40 razy trafieni – powiedział DuPont. – Nie wątpię, że są problemy.

–Obawiam się, że możemy staranować któryś z naszych okrętów – odparł sternik. DuPont zwrócił się do sygnalisty.

–Przesłać sygnał, że okręt flagowy nie odpowiada za swoje ruchy. Marynarz pobiegnął wypełnić rozkaz. Wtedy DuPont zwrócił się do sternika.

–Niech pan nas stąd wyprowadzi – powiedział cicho. – Niech mnie diabli, jeśli miałbym zatopić kogoś z naszych.

Ostatni stał się pierwszym w szyku. Gdy eskadra okrętów rozproszyła się, "Keokuk" dzielnie wysunął się na przód. Za odważną akcją przyszło mu zapłacić słońco.

–Sir – zameldował sygnalista "Keokuka" – "New Ironsides" utracił sterowność.

Komandor Rhind machinalnie kiwnął głową. W ciągu ostatnich 30 minut "Keokuk" został trafiony 87 razy. Podziurawiony był w 19 miejscach nad i pod linią wodną. Jego wieże i kominy usiane były przestrzelinami, przez które przezierало gasnące światło dnia, a działo rufowe zostało wyeliminowane z walki, zanim zdołało oddać strzał. Działo dziobowe także umilkło po pięciu trafieniach. Rhind dowodził teraz zupełnie bezbronnym okrętem. Wtedy zatrzymały się maszyny. "Weehawken" został trafiony przez konfederackie pociski pięćdziesiąt razy. Jedna z kul armatnich zmiażdżyła wieżę, uszkadzając działo. Sternik z wielkim trudem wykonał zwrot. "Weehawken" wycofał się z bitwy, a jego nieporęczny trał przeciwminowy odczepił się i podryfował w stronę brzegu.

"Patapsco" obrywał ciągi. Działa Fort Moultrie waliły w jego prawą burtę. Sternik starał się uniknąć trafień, ale ledwie widział przez kłęby dymu. Szyk został złamany, połowa pancerników Unii wycofywała się, powstał chaos po nieudanej akcji. Dym snuł się po wodzie. Fontanny wody strzelały w powietrze, gdy pociski chybiały celu. Kilka pancerników odpowiadało ogniem, ale przyczyniało się to tylko do zwiększenia hałasu i zamieszania. Do świstu pocisków, lecących z fortów w stronę zatoki i z zatoki w stronę fortów, dołączał się hałas maszyn parowych, syczenie kotłów, brzęk łańcuchów. Metalowe kadłuby odbijały echem najmniejszy dźwięk i huczały jak rozwierające się bramy piekieł. Było nie tylko hałaśliwie, ale też gorąco. Choć na zewnątrz panowała umiarkowana temperatura, podczas bitwy wszystkie luki są zamknięte. Wszystko wydzielalo charakterystyczny zapach. Proch, lonty, metal i smar. Farba i bawełniane obicia. Żywność z kambuza, zęza, niemyci marynarze. Strach. Była to kakofonia doznań, przekraczająca zdolność percepcji załogi.

Sternik wyprowadził z szyku niezdolnego do walki, uszkodzonego "Patapsco". Admirał DuPont widział z pokładu "New Ironsides", że sprawa jest beznadziejna. Bitwa trwała już trzy godziny, a flotylli Unii niewiele udało się zdziałać. "Keokuk" ledwie się ruszał. "Weehawken" i "Patapsco" zostały wielokrotnie trafione. Również "Nahant", "Nantucket", "Montauk", "Passaic" i "Catskill" otrzymały wiele ciosów. Z minuty na minutę pogarszał się stan flotylli DuPonta. DuPont nakazał odwrót.

81 Flotylla Unii odchodziła tą samą drogą, która nadeszła, na południe, obok wyspy Morris. Ale wszystko wyglądało teraz inaczej. Na burtach monitorów widniały plamy odbitej farby, ich pancerze powyginane były jak blaszane puszki uderzane kijem do golfa. Kominy wyrzucały nierównomiernie sadze i dym – to mechanicy zmagali się z uszkodzonymi kotłami parowymi. Dwa z siedmiu monitorów miało

przecieki. Wypompowywano z nich wodę, ale mimo to przechylały się coraz bardziej na burtę. Przepływająca obok wyspy Morris armada przypominała boksera po przegranej walce. Później policzono, że cała flotylla odniosła razem 493 trafienia. Potężne siły Unii zostały rozbite.

Kapitan Rhind wszedł do jednej z wież. Miał sprawną tylko jedną rękę – druga naszpikowana była drewnianymi drzazgami. Eksperymentalny pancierz "Keokuka" okazał się nieporozumieniem. Zaprojektowano go w formie naprzemianległych warstw drewna i metalu. Jak się okazało, nie zapewniło to niezbędnej ochrony. Pociski armatnie odbijały się od żelaznych pasów kadłuba, ale gdy trafiały w drewno, leciały wkoło drzazgi. Ramię Rhinda było żywym tego przykładem. Rhind oceniał uszkodzenia "Keokuka"

Przednia wieża wyglądała tak, jakby jakiś olbrzym zmiażdżył ją młotem kowalskim. Cała jej obsługa była ranna. Tylne wieża, gdzie teraz stał, była w niewiele lepszym stanie. Działo zostało uszkodzone po oddaniu zaledwie pięciu strzałów, ale obsługa miała więcej szczęścia. Pomiędzy wieżami stały resztki komina "Keokuka". Komin podziurawiony był w tylu miejscach, że wyglądał jak cynowy dach, do którego strzelano ze śrutówki.

Gdy "Keokuk" przechylił się na fali, zleciał na pokład zdobiony szczyt komina. Okręt Rhinda rozpadał się na kawałki. Dziewiętnaście pocisków przebiło pancierz "Keokuka". Kilka dziur znajdowało się poniżej linii wodnej. Rhind wiedział, że załoga maszynowni ma huk roboty z utrzymaniem okrętu na wodzie. Trzydziestu dwóch marynarzy było rannych, ale szczęśliwie nikt nie zginął.

Rhind otworzył pokrywę luku i wspiął się z powrotem na pokład główny. "Keokuk" był już poza zasięgiem konfederackich armat i załoga zajęła się ratowaniem okrętu. Gdy słońce już zaszło, okręt o kształcie cygara dowlóknął się na redę u brzegów wyspy Morris. Komandor Rhind nie żywił złudzeń co do przebiegu bitwy. Cała flota dostała solidne lanie. Komandor zszedł do ładowni.

–Jaki stan? – zapytał mechanika Wheelera, który nadzorował łatanie przecieków. Wheeler pokryty był smarem i potem. Wytarł ręce zatłuszczonym gałganem i podszedł bliżej.

–Nie jest dobrze, kapitanie – powiedział. – Naliczyłem 19 dziur w kadłubie, z których ponad połowa jest poniżej linii wodnej. Pompy ledwie nadążają. Maszyna ciągle staje, a przednia wieża nie nadaje się do użytku. Co gorsza, połowa załogi maszynowni jest ranna, więc brakuje rąk do pracy.

–Poślę na dół kilku ludzi z załogi pokładowej – odparł Rhind.

82 W tym momencie "Keokuk" zakołysał się na fali, a jego kadłub wygiął się. Wyrwana śruba mocująca deski poszycia do wręgów uderzyła w przeciwną burtę jak kula.

–Musimy zakotwiczyć – krzyknął Wheeler biegnąc, by sprawdzić uszkodzenie. Godzinę później, 6 kilometrów od Fort Sumter i 3 kilometry od wyspy Morris, Rhind rozkazał

rzucić kotwicę. Mechanicy dzielnie walczyli o okręt, ale krótki żywot "Keokuka" miał się ku

końcowi. W nocy pogoda była ładna, a morze spokojne. Przez jakiś czas wydawało się, że

Wheeler i jego ludzie uratują uszkodzony okręt.

Los chciał jednak inaczej. O piątej rano wzmógł się wiatr. Dla sprawnego okrętu byłyby to

niezauważalna zmiana, ale "Keokuk" poniósł zbyt wiele szkód. Okręt wyginał się na falach,

bawełniane uszczelnienia, które ludzie Wheelera upchnęli między deskami poszycia, nasączyły się

wodą, a potem poluzowały się. "Keokuk" zaczął coraz bardziej nabierać wody.

Rhind rozkazał zrzucić za burtę zniszczone wieże i komin, ale niewiele to dało.

Tej bitwy nie można było wygrać.

Wiatr wzmógł się, gdy 8 kwietnia weszło słońce.

–Wysłać sygnał, że potrzebna jest nam pomoc – powiedział Rhind. – Niech przyślą holowniki do

ewakuowania rannych.

Wheeler wspiął się po drabinie na pokład główny. Był przemoknięty od stóp po pas. Nie spał całą dobę i na jego twarzy widoczne było wyczerpanie.

–Sir – powiedział, salutując Rhindowi – woda podnosi się szybciej, niż nadążamy pompować. Rhind wskazał trzy zbliżające się holowniki.

–Nadchodzi pomoc. Postaraj się utrzymać okręt na wodzie, dopóki nie załadujemy rannych.

–Tak jest – powiedział Wheeler – ale sądzę, że mamy najwyżej dwadzieścia minut czasu.

Była godzina 7.20, kiedy Rhind i Wheeler zeszli z pokładu "Keokuka". Gdy tylko holowniki odbiły od burty, pancernik ogarnęły śmiertelne spazmy. Najpierw przechylił się na dziób, a woda pędzona wiatrem wdarła się do środka. Potem pancernik zatrzęsł się, gdy masy wody dotarły do dolnych ładowni i swym ciężarem rozerwały i tak naruszone już poszycie. W tej samej sekundzie, w której woda wypełniła ładownię, "Keokuk" wyrzucił w górę chmurę pyłu węglowego, jakby był to ostatni oddech nałogowego palacza. Potem osiadł na dnie morza na 5 metrach głębokości, skąd wystawał na powierzchnię jego pokiereszowany komin. "Keokuk" przeżył zaledwie sześć tygodni. Philo T. Hackett splunął śliną zmieszaną z tytoniem na pobliskie mrowisko i patrzył, jak maleńkie owady walczą, żeby uwolnić się z kleistej mazi. W wieku 14 lat był za młody, żeby żuć tytoń. Od poprzedniego wieczoru ukrywał się na wyspie Morris pod naprędcą zrobionym przykryciem z gałęzi. Najpierw przyglądał się bitwie, potem widział, jak tonie pancernik Unii. Ojciec Hacketta stacjonował w Fort Sumter, a jego matka w domu zamartwiała się o syna. Wyczołgał się z kryjówki i przedostał do łodzi, ukrytej po drugiej stronie wyspy.

83 Potem cicho powiosłował, żeby zdać relację generałowi Beauregardowi.

–Chcę dostać te działa – powiedział Beauregard.

Adolphus La Coste pokiwał głową.

La Coste był inżynierem budownictwa, cywilem. Jednak podczas wojny

wszystkich powołano do służby.

–Myślę, że to jest do zrobienia, sir – powiedział – ale przedsięwzięcie będzie niebezpieczne. Musimy działać pod nosami jankesów.

–Ile zajmie to czasu, Adolphusie? – zapytał Beauregard.

–Jeśli otrzymam pomoc, to kilka tygodni – odparł La Coste.

–Dostaniesz wszystko, czego zażadasz – stwierdził Beauregard. – Chcę mieć te działa.

Do podniesienia dział wykorzystano latarniowiec z portu Charleston, który w ciągu tygodnia wyposażono w dźwig i liny z blokami. Zgodnie ze swą obietnicą, Beauregard dał La Coste'owi wszystko, czego tamten zażądał. Dźwig był nowy, podobnie jak liny. Na pokładzie znalazło się sześciu nurków. Zabrano piły, łomy i dźwignie. Nadszedł czas, by dokonać tego, co wydawało się niemożliwe. Ulewny deszcz ograniczał widoczność do zera. Nurek Angus Smith wspiął się po drabince sznurowej na pokład latarniowca. Skórzane rękawice miał w strzępach, a ręce pokaleczone od ciężkiej pracy. Smith prawie nie czuł bólu po tak długim przebywaniu w zimnej wodzie. Już siódmą noc wraz z innymi nurkami przypląwał tu małą łódką, by pracować pod powierzchnią wody. Nie używali światła, żeby nikt ich nie zobaczył. Uważali też, żeby narzędzia nie szczęknęły o metal. Przed świtem odpływali, a wieczorem znów wracali. Czwartego dnia operacji zameldowali La Coste'owi, że działa zostały uwolnione z łożysk, a w wieżach wycięto otwory. Nadeszła ostatnia noc i na stanowisko przypląnął zmodyfikowany latarniowiec.

–Sir, robimy wszystko na wyczucie – powiedział Smith. – Na dole panują nocne ciemności, ale

mam nadzieję, że wszystko przymocowaliśmy tak, jak pan kazał.

La Coste kiwnął głową i wszedł do sterówki, gdzie stała jedyna płonąca świeczka. Spojrzał na zegarek kieszonkowy. Dochodziła czwarta nad ranem. Przymocowanie lin zabrało więcej czasu, niż się spodziewał. Wkrótce będzie widno, a gdy jankesi spostrzegą latarniowca nad "Keokukiem", na pewno tu przypląną. Wyszedł ze sterówki.

–Panie Smith, czy wszyscy pańscy nurkowie już wyszli z wody? – zapytał. Smith szybko przeliczył ludzi na pokładzie. Czterech spało, nadal mając na sobie oprzyrządowanie do nurkowania; jeden rozebrał się już do kalesonów.

–Wszyscy są, sir – odparł Smith.

–Uruchomić kołowrót – rozkazał La Coste.

84 Czterech konfederackich marynarzy stanęło przy kabestanie. Dłonie zacisnęli na dębowych handszpakach. Grube liny powoli się napięły i ważące 7 ton pierwsze działo zawisło na łańcuchach i linach. La Coste patrzył z natężeniem na drewniany żuraw na dziobie. Skrzypiał, jakby protestując, ale jakoś wytrzymywał.

–Nasmarować bloki – szepnął do marynarza, który kładł zwierzęcy tłuszcz na liny. Latarniowiec przechylił się pod ogromnym ciężarem.

La Coste spojrział w dół i zobaczył koniuszek lufy armatniej.

–Silniej, chłopcy – powiedział.

Armata była przy górnej krawędzi wieży – jeszcze chwila i ją wyciągną. Nagle

zatrzymała się.

–Panie La Coste – wyszeptał marynarz – wielokrażek zablokowany. Nie możemy ciągnąć dalej. Tak niewiele brakowało. A robiło się coraz jaśniej.

–Musimy odciążyć dziób.

Niewiele to dało. Dyndająca lufa działa uporczywie tkwiła przy wraku. La Coste spojrział na wschód – robiło się coraz jaśniej. Za kilka minut będą musieli przerwać akcję, żeby uniknąć wykrycia. Wtedy z pomocą przyszło morze. Może była to burza, która rozpętała się daleko od brzegu. Może gdzieś zdrząła ziemia. Nie wiadomo skąd pojawiła się wielka fala. Przetoczyła się po spokojnej powierzchni wody. Latarniowiec opadł w dolinę fali, a potem uniósł się i działo zawisło swobodnie na linach.

–Czy może pan sterować z działem wiszącym u dziobu? – La Coste zapytał kapitana.

–Jasne, że mogę – odparł kapitan.

Trzy noce później wrócili i wydobyli drugie działo. Dopiero po jakimś czasie Unia odkryła, że z "Keokuka" zabrano uzbrojenie. Kapitan Rodgers spał w swojej kajucie na "Weehawkenie". Od klęski pod Fort Sumter minęło już kilka miesięcy. Przeniesiono go dalej na południe i jego pancernik rzucił kotwicę w cieśninie Wassaw u brzegów Georgii. O milę morską dalej stał drugi monitor Unii. Było gorąco, a powietrze ani drgnęło. Słysząc było skrzeczenie tysięcy żab. Okręty Unii czekały na najnowszy pancernik Konfederacji. Sternik konfederackiego pancernika "Atlanta" po omacku szukał drogi na rzece Savannah. Koryto było wąskie, a żeby uniknąć wykrycia, rozkazał zgasić wszystkie światła. "Atlanta" była okrętem niesterownym, miała za małą moc maszyny i zbyt duże zanurzenie. Powstała na bazie "Fingala", szybkiego statku handlowego, służącego do łamania blokady. Do dziobu przymocowano jej taran odlany z żeliwa. Na jej artylerię pokładową składały się cztery gwintowane działa Brooke'a. Na bukszprycie miała zawieszoną minę. Powoli płynęła w dół rzeki. Na pokładzie wachtę pełnił marynarz Jesse Merrill. Nawet w ciemności widział, że rzeka zmienia kolor za rufą. "Atlanta" szorowała kilem po dnie, podnosząc rzeczny muł. Merrill wbijał wzrok we mgłę. Wydawało mu się, że zauważył zarys

85 jakiegoś okrętu, ale właśnie w tym momencie "Atlanta" weszła na mieliznę, a nim rzuciło do przodu.

–Wycofać okręt – usłyszał szept sternika.

Po kilku minutach poruszania się w przód i w tył okręt zszedł z mielizny. Dwieście metrów od

konfederackiego pływającego tarana stał "Weehawken". Wachtowy marynarz bezskutecznie

walczył ze snem. "Atlanta" cofnęła się i znów popłynęła w dół rzeki. Jesse Merrill wpatrywał się w

dal. To coś znów się pojawiło. Nisko przy wodzie, ciemnego koloru. Łatwo przeoczyć, gdyby nie

zaokrąglony kształt wieży artyleryjskiej. Zszedł z bocianiego gniazda i

zaalarmował kapitana. Kilka

sekund później "Atlanta" znów osiadła na mieliźnie.

Promień światła wpadł przez luk "Weehawkena" i uderzył marynarza wachtowego w oczy.

Potrząsnął głową i popatrzył na wodę. Jak duch pojawiła się na niej "Atlanta".

Marynarz oniemiał na chwilę, a potem wszczął alarm.

Na dźwięk dzwonu kapitan Rodgers wyskoczył z łóżka i pobiegł w koszuli nocnej do sterówki.

Jego zastępcą, porucznik Pyle, był już na stanowisku.

–Nie poruszał się, sir. Rodgers spojrział przez lunetę.

–Cała załoga wyległa na pokład – powiedział. – Prawdopodobnie okręt osiadł na mieliźnie.

–Powiadomiłem już "Nehanta" – rzekł porucznik. – Rozkazałem też maszynowni podnieść

ciśnienie pary.

–Kurs na nich – rozkazał Rodgers.

–Działa załadowane – powiedział Pyle.

–Ognia! – zawołał Rodgers.

Nie można było nie trafić. Pierwszy strzał z piętnastocalowego działa "Weehawkena" rozdarł nadburcie "Atlanty" jak siekiera strażaka cienkie drzwi. A rebeliancki pancernik był bezsilny, nie mógł odpowiedzieć. Gdy osiadł na mieliźnie, mocno przechylił się na bok. Gdyby nawet maksymalnie obniżono lufy dział, pociski przelatywałyby wysoko nad drzewami rosnącymi nad rzeką. Druga salwa z "Weehawkena" uderzyła w pancierz "Atlanty" i zbiła z nóg działonowych. Trzeci pocisk zdarł dach sterówki. To wystarczyło. Kapitan ściągnął flagę z masztu i poddał się.

Później "Atlantę" zabrano do filadelfijskiej stoczni marynarki wojennej, gdzie ją dokładnie wyremontowano i przywrócono do służby jako okręt Unii. Rodgers okrzyknięty został bohaterem i awansowany na komandora. Jako kapitan pierwszego monitora, który pokonał pancernik w pojedynku, wrócił do Charlestonu, żeby dalej prowadzić walkę przeciwko Fort Sumter. Osiem miesięcy po zdobyciu "Atlanty" "Weehawken" zasłużył sobie na miano weterana. Jego załoga nabrała doświadczenia w walkach. Dzień po dniu ostrzeliwali Fort Sumter. Pewnego razu

86 okręt zakotwiczył u brzegów wyspy Morris, żeby napęłnić ładownie. Harold McKenzie był zwyczajnym marynarzem. A zwyczajny marynarz wykonuje rozkazy. Mimo to McKenzie nie mógł się powstrzymać i zwierzył się ze swoich obaw przyjacielowi, Patowi Wicksowi.

–Źle rozkładają ładunek – wyszeptał, gdy razem nieśli drewnianą skrzynię wypełnioną nabojami. – Za dużo kładziemy na dziobie.

–Bierzemy pełne zaopatrzenie. Widać szykują następną wyprawę na forty – odparł Wicks.

Wicks odniósł ranę od szrapnela podczas pierwszego natarcia na Sumter i od tej pory obawiał się armat. Zupełnie inaczej było z McKenziem, który dopiero teraz

dostał przydział na "Weehawkena" i aż palił się do tego, żeby wziąć udział w bitwie.

–Doskonale – powiedział. – Najwyższy czas dać rebeliantom nauczkę.

Ale stało się inaczej. Wkrótce miały się spełnić najgorsze obawy McKenziego. Tej nocy, gdy marynarze spali już w kojach, od morza nadciągnął silny wiatr. Źle umieszczony ładunek sprawił, że "Weehawken" miał przechył na dziób. Już pierwsze fale spowodowały, że woda wlała się do niezabezpieczonych luków. Dziób pochylił się jeszcze o kilka centymetrów i woda wdarła się do kluzy kotwicznej. Dotarła do zęzy i dziób pochylił się jeszcze niżej. Teraz pompy zęzowe na rufie nie nadawały się do użytku, a te na dziobie nie nadążały z pompowaniem wody. Prosty błąd, który okazał się dla "Weehawkena" fatalny w skutkach.

Leżący na górnej koi Wicks poczuł to pierwszy. Obudził się od gwałtownego szarpnięcia, gdy dziób zjeżdżał w dół.

–Mac – krzyknął – obudź się!

Jednak było już za późno. Gdy przybyło wody, okręt stracił stateczność. Przewrócił się na burtę. W kilka sekund woda wlała się przez otwarte luki wieżyczek i włazy pokładowe. Dotarła do kotłów parowych, wywołując eksplozję. Wtedy "Weehawken" zanurkował, zabierając na dno 31 dusz.

Był 15 stycznia 1865 roku. Długa, krwawa wojna zbliżała się do końca. Komandor Stephen Quackenbush na pokładzie monitora "Patapsco" myślał już o powrocie do domu. Jego okręt od czasu pierwszego ataku na Fort Sumter nie miał chwili odpoczynku. "Patapsco" podobny był do innych monitorów tej klasy, ale miał lepsze uzbrojenie. Dysponując jedynym w całej flocie wielkim działem Parrota, mógł się nie obawiać, że dosięgną go działa z fortu. Z tego powodu "Patapsco" wystrzelił więcej pocisków do rebeliantów z Sumter niż inne okręty. Nic też dziwnego, że na początku 1865 roku przydzielono "Patapsco" niebezpieczną służbę rozpoznawczą. Wiązało się to z rozminowywaniem redy, czego kapitan i załoga nienawidzili z całego serca.

–Idzie wysoka fala przyływu – powiedział do Quackenbusha oficer dyżurny, chorąży William

Sampson, gdy obaj stali na pokładzie, patrząc w bezksiężycową noc.

–Mamy eskortować barki i trałowce aż do wewnętrznego toru wodnego, a potem odpłyniemy i zapewnimy im osłonę ogniową – powiedział cicho Quackenbush.

–Czy mam wydać rozkaz sternikowi i głównemu mechanikowi, żeby zmniejszyli prędkość? – zapytał Sampson.

–Niech pan tak zrobi. A ja zostanę tutaj.

"Patapsco" zbliżył się do konfederackich fortów. Za nim płynęły małe trałowce, napędzane silnikami parowymi, zaopatrzone w bosaki i sieci trałowe. Teraz wyminęły monitor i przystąpiły do oczyszczania akwenu z min. Sampson znów wszedł na górę.

–Sir, rozkazałem przygotować działa.

Quackenbush kiwnął głową. Jego okręt był teraz gotów do udzielenia wsparcia ogniowego. Noc nie miała końca. Było już po północy, gdy prąd pływowy zniósł okręt z toru wodnego i "Patapsco" wszedł na pływającą minę, postawioną nie dawniej jak poprzedniego dnia. Była to drewniana beczka, wypełniona prochem, z zapalnikiem dotykowym. Eksplozja miny wyrwała wielką dziurę w lewej burcie tuż za dziobem. Wybuch uniósł dziób "Patapsco" wysoko w górę, a na pokład ruszyła gigantyczna kaskada wody.

–Do łodzi! – krzyknął Quackenbush.

Ale było już za późno. "Patapsco" zatonał w niecałe półtorej minuty i osiadł na dnie na głębokości 13 metrów. Sześćdziesięciu dwóch ludzi z załogi poszło na dno wraz z nim. Przy niskiej wodzie z wody wystawał czubek komina. Quackenbush i Sampson ledwie uniknęli wessania przez tonący monitor. Uratowała ich motorówka parowa. William Sampson został później superintendentem Akademii Morskiej i mianowano go dowódcą eskadry atlantyckiej podczas wojny hiszpańsko-amerykańskiej. Kiedy flotyła hiszpańska próbowała uciec z Santiago na Kubie, okręty amerykańskie pod dowództwem Winfielda Schleya, realizując plan bitwy, opracowany przez Sampsona, zniszczyły ją. Sampson, Schley i Dewey, weterani wojny domowej, zostali mianowani admirałami.

Trzy w cenie jednego 1981, 2001

Kiedy to tylko możliwe, staram się podczas każdej ekspedycji prowadzić kilka poszukiwań. Pozwala to zmniejszyć koszty i zaoszczędzić czas. Podczas wyprawy w 1981 roku, gdy szukaliśmy konfederackiego okrętu podwodnego "Hunley", korzystaliśmy z dwóch łodzi pomiarowych. Z jednej przeczesywaliśmy obszar magnetometrem, podczas gdy na drugiej znajdował się gradiometr i nurkowie, których zadaniem było bliższe zbadanie interesujących obiektów. Myślę, że nadszedł czas, żeby wyjaśnić różnicę między magnetometrem a gradiometrem. Gradiometr Schonstedta, którego od lat z powodzeniem używaliśmy, pozwala wychwycić gradient pola magnetycznego nad obiektem zbudowanym z żelaza. Pomiar odbywa się za pomocą dwóch czujników, umieszczonych w odległości 50 centymetrów od siebie, które można holować za łodzią z prędkością do 25 węzłów. Magnetometr zaś wskazuje natężenie pola magnetycznego Ziemi, uzależnione od warunków

atmosferycznych, co może być mylące. Trzeba go też holować dość wolno. Podczas gdy łódź do pomiarów zajmowała się poszukiwaniem zatopionego okrętu podwodnego, łódź z nurkami pływała wokół beczynnice, czekając na sygnał, który rzadko nadchodził. Ponieważ przekonałem się, że czas to pieniądz, wysłałem nurków, żeby zapolowali na inny wrak okrętu, który zatonął podczas oblężenia Charlestonu podczas wojny secesyjnej. Wody portu w Charlestonie i jego okolic to istne złomowisko starych wraków. Od końca XVI wieku do początków XX stulecia setki statków różnych rozmiarów i różnej konstrukcji poszły na dno tego akwenu. Prawie 40 statków wielorybnych z Nowej Kaledonii dokonało tu samozatopienia, na próżno usiłując powstrzymać statki przemytników Konfederacji od łamania blokady. Ponad 20 statków Konfederacji zatopionych zostało ogniem dział marynarki wojennej Unii podczas próby przebicia się przez blokadę. Okręty Unii także szły na dno: "Housatonic" został storpedowany przez "Hunleya". "Weehawken" zatonął przypadkowo podczas szkwału. "Patapsco" wszedł na minę. A "Keokuk" poszedł na dno po tym, jak prawie sto razy został trafiony przez konfederackie pociski armatnie. Wszystkie te okręty leżą w mule wspólnego cementarzyska. Na pierwszy rzut oka wydawało się, że znalezienie ich będzie całkiem łatwe. Dysponowaliśmy mapą sporządzoną przez oficera marynarki wojennej Unii w 1864 roku, na której zaznaczone były przybliżone pozycje zatopionych statków Konfederacji z kontrabandą i pancerników Unii. Należało tylko przenieść to na współczesną mapę. Wkrótce jednak odkryłem, że południki zaznaczone przed 1890 rokiem przebiegały 400 metrów dalej na zachód niż południki na mapach

89 późniejszych. Potwierdzeniem tego odkrycia jest fakt, że znajdowane przez nas wraki spoczywają o pół kilometra na zachód od miejsc, w których powinny się znajdować.

Walt Schob był naszą szpicą. Przybył do miasta wraz z żoną, Lee, żeby wynająć łódź i kwatery dla zespołu, który w końcu okazał się tak duży, że można byłoby utworzyć z niego trzy drużyny hokejowe. Wynajął dwupiętrowy dom na wyspie Sullivan z długim chodnikiem prowadzącym przez wydmy do małej, wygodnej altany. Walt zatrudnił panią o imieniu Doris, żeby gotowała dla chłopaków. Doris sporządzała wspaniałe posiłki, ale z przyczyn, których nigdy nie wyjaśniła, odmówiła przygotowywania dla mnie kaszki na śniadanie. Miała też dziwny zwyczaj robienia kanapek wyłącznie z kielbaskami bolońskimi na nasze popołudniowe pikniki nad morzem. Żadnego sera, tuńczyka czy masła orzechowego. Dopiero znacznie później odkryłem, że działa się tak za sprawą Walta. Do tej pory ogarnia mnie nostalgia, gdy widzę kielbaski bolońskie na wystawie delikatesów.

Niestety huragan Hugo zmiotł ten dom z powierzchni ziemi. To samo stało się z motelem, w którym zatrzymaliśmy się podczas wyprawy w 1980 roku. Zostały tylko betonowe płyty, na których kiedyś stały domki. Tu mała dygresja: żadna opowieść historyczna o okrętach z czasów wojny domowej zatopionych pod Charlestonem nie może powstać bez wzmianki o Benjaminie Mallifercie, oficerze-mechaniku Unii, który w swoim czasie był najbardziej znanym specjalistą od odzyskiwania mienia. Jeden z potomków Malliferta przysłał mi jego fotografię w mundurze majora armii Unii. Panie

uznałyby go za atrakcyjnego mężczyznę; miał bystre oczy i gęstą, ładnie przystrzyżoną bródkę. Był pełen energii, nie szczędził sił przy zdejmowaniu z wraków wszystkiego, co miało jakąś wartość.

Po wojnie Mallifert kierował operacją odzyskania mienia z ponad pięćdziesięciu wraków. W samym Charlestonie wydobył z wody miliony kilogramów żelaza, brązu i miedzi, zarówno z wraków Unii, jak i Konfederacji. Swoje działania związane z nurkowaniem opisał w dzienniku przechowywanym w archiwach Charleston Fireproof Buildings. Interesująca lektura. Musiał to być sympatyczny człowiek z poczuciem humoru. W jego dzienniku czytamy: Nurkowie zaraportowali mi, że podnieśli dzisiaj z dna mniej więcej 250 kilogramów żelaza. Pewnie mniej niż więcej. Opisy wraków i wyliczenie metalowych przedmiotów, usuniętych z nich, to cenne wskazówki, pozwalające określić, ile pozostało z wraku do naszych czasów. Dziesięć lat temu znów się na niego natknąłem. Nie w Charlestonie, ale na rzece James w Wirginii. Wraz z zespołem NUMA poszukiwałem "Virginii II", "Richmonda" i "Fredricksburga", trzech konfederackich pancerników, z których składała się flota stacjonująca na rzece James. Kiedy pod koniec wojny generał Grant zdobył Petersburg, dowódca floty, admirał Raphael Semmes, były kapitan "Alabamy", słynnego rajdera konfederatów, rozkazał wysadzić w powietrze i zatopić okręty.

90 Istnieje szkic, przedstawiający eksplozje na okrętach pod Drewry's Bluff poniżej Richmondu. Na sonarze niczego nie znaleźliśmy. Magnetometr zarejestrował jakieś wielkie niewyraźne obiekty. Ponieważ były zagrzebane w rzeczonym mule, z pomocą przy szedł nam Doc Harold Edgerton, znany wynalazca sonaru bocznego, pracującego na częstotliwości umożliwiającej profilowanie osadów dna. Przywiózł swój aparat, który zwykł nazywać penetratorem. Doc bardzo się starał, ale zabrakło mu szczęścia. Jego penetrator nie był w stanie przebić się przez kieszenie gazowe, znajdujące się pod warstwą mułu. Powstawały one przez dziesięciolecia w wyniku rozkładu liści z drzew rosnących nad brzegiem rzeki. Już mieliśmy zrezygnować, kiedy postanowiłem przejrzeć archiwa Korpusu Inżynieryjnego w Portsmouth, w Wirginii.

W pewnym momencie otworzyłem szufladę oznaczoną jako "Pomiary rzeki Pamunkey, 1931". Przejrzałem skrupulatnie znajdujące się tam fotografie, rysunki i arkusze statystyczne. Znalazłem arkusz kalki technicznej o wymiarach 62 na 45 centymetrów, przedstawiający w dużej skali plan koryta rzeki. Już na pierwszy rzut oka wydało mi się, że jest to szkic przedstawiający odcinek brzegu rzeki James. Z pewnością nie powinien leżeć w szufladzie z dokumentacją dotyczącą rzeki Pamunkey. Nie wiadomo, jak tam trafił i jak długo tam leżał. Stałem jak skamieniały i przyglądałem się artystycznie wykonanemu napisowi. Głosił

on: POŁOŻENIE WRAKÓW PONIŻEJ DREWRY'S BLUFF, 1881. Rysownik umieścił swój podpis: Benjamin Mallifert.

Poczułem się, jakbym wyszedł z mroku. Musiało być w tym coś więcej niż szczęście. Tak zrządził los. Poszukiwacze trawią połowę życia, żeby natrafić na żyłę złota. A ja znalazłem ją po zaledwie czterech godzinach szukania tam, gdzie nie powinienem niczego znaleźć.

Benjamin Mallifert! Nie mogłem uwierzyć, że znów się spotkaliśmy, 480 kilometrów dalej, w Wirginii, 100 lat po jego pracach wydobywczych w Charlestonie. Przed moimi oczami leżał jego rysunek, przedstawiający położenie okrętów z rzeki James, zatopionych na rozkaz admirała Semmesa.

Analiza porównawcza pozwoliła ustalić, dlaczego ominęliśmy wraki pancerników. Okręty, przed ich zatopieniem, przycumowano do brzegu. Z biegiem lat wraki pokryła wielka łacha piachu, kierująca główne koryto rzeki poniżej Drewry's Bluff w stronę przeciwnego brzegu. Zespół nurków z Underwater Archeological Joint Ventures, który wynająłem, wysondował muł i odkrył, że Mallifert miał rację. Z niektórych wraków rozsianych na dużej powierzchni zostały tylko szczątki. Ale były tam wszystkie: parowiec "Northampton", parowiec "Curtis Peck", statek pilotowy "Marcus", parowiec "Jamestown", parowiec "Beaufort", pancernik "Fredricksburg" i pancernik "Virginia II". Trzeci pancernik, "Richmond", znaleźliśmy za zakrętem rzeki przy Chaffin's Bluff.

91 Mam dług wobec starego Bena. Jestem mu bezgranicznie wdzięczny za Charleston i za rzekę James. Fascynujący człowiek. Żałuję, że nie mogłem go poznać. Wielka szkoda, że nikt nie napisał jego biografii, historii jego życia, prac podwodnych, którymi kierował. Wróciłem do Charlestonu. Pierwszy na mojej liście do namierzenia i wydobycia był "Keokuk". Mapa, sporządzona przez Boutelle'a, oficera marynarki wojennej Unii, ukazuje wrak, leżący na wschód od starej latarni morskiej na wyspie Morris. Latarnia stała kiedyś na lądzie. Od czasu wojny domowej wyspa Morris poddana została abrazyi i teraz latarnia morska wyrasta z wody, prawie pół kilometra od plaży.

Wynająłem solidną drewnianą łódź, należącą do Harolda Staubera, człowieka, który doskonale znał wody wokół Charlestonu, bo od bardzo wielu lat łowił tu ryby. Łódź nosiła nazwę "Sweet Sue", na cześć jego pięknej żony.

Zabrałem ze sobą Ralpa Wilbanka. Były to czasy, gdy pracował dla Instytutu Archeologii Karoliny Południowej. Dyrektor instytutu, Alan Albright, przysłał go tutaj, żeby monitorował nasze działania. Przydzielił mu do pomocy Rodneya Warrena. Ralph i Alan nie bardzo wiedzieli, co o nas sądzić. Łowcy wraków, zainteresowani wyłącznie historią a nie skarbami? Krótko mówiąc, nie ufali nam.

Gdy zbliżyliśmy się do wyspy Morris i latarni morskiej, odwróciłem się do Ralpa i wskazałem latarnię morską.

–Założę się z tobą o 10 dolarów, że odnajdę "Keokuka" za pierwszym podejściem i dodam 10 za każdą następną próbę.

Ralph popatrzył na mnie ubawiony.

–Zgoda.

Powiedziałem Haroldowi, żeby skierował dziób łodzi w stronę latarni i płynął prostym kursem, aż znajdzie się kilkaset metrów od brzegu, a potem, żeby skręcił o 180 stopni do następnego pomiaru. Potem usiadłem i czekałem, aż gradiometr Schonstedta ogłosi odkrycie kadłuba "Keokuka". Dotarliśmy do końca odcinka. Igła na tarczy gradiometru ani drgnęła. Kiepska sprawa. Popłynęliśmy na północ. I tu nic

nie znaleźliśmy. Byłem już winien 100 dolarów. Gdzie jest ten cholerny "Keokuk"? Popatrzyłem na Ralpa. Nie ukrywał uśmiešku wyższości.

–Wychodzę dziś wieczór na miasto i przyda mi się forsa. Położyłem rękę na ramieniu Harolda, stojącego przy sterze.

–Płyn na południe i nie zwracaj, dopóki ci nie powiem.

–Rozumiem – oświadczył Harold, nieświadomy tego, że toczę cichą wojnę z Wilbanksem.

Gdy zbliżaliśmy się do latarni, Stauber nie odrywał wzroku od echosondy. Powinniśmy byli czym prędzej zawracać. Jeszcze kilka minut i zaczniemy szorować kilem po piasku. Mogliśmy też

92 wpaść na przybrzeżne skałki. Uznałem, że ciągle jeszcze jesteśmy za daleko od miejsca, w którym według moich szacunków spoczywał "Keokuk". Sto metrów, 200. Napięcie zaczęło rosnąć.

–Teraz? – zapytał z obawą Harold. Nie miałem wątpliwości, że nie zaryzykuje wejścia na mieliznę przy wysokiej wodzie.

Za latarni morskiej słychać było fale, załamujące się na piaszczystej plaży wyspy Morris.

–Jeszcze 50 metrów – powiedziałem, stojąc jak kapitan na mostku okrętu wojennego. Harold był przekonany, że doznałem udaru słonecznego, ale trzymał się dzielnie.

–Zwrot! – krzyknąłem, patrząc na zbliżającą się latarnię morską.

Zakręcił kołem sterowym. Niemal w tej samej chwili głośnik gradiometru zapiszczał głośno. Podczas zwrotu namierzył "Keokuka".

Uszczęśliwiony Ralph odtańczył charlestona na tylnym pokładzie. Nurkowie – Wilson West, Bob Browning, Tim Firme i Rodney – skoczyli za burtę i wysondowali dno. Znaleźli wrak, zagrzebany pod warstwą mułu. Leżał wzdłuż osi północ-południe, niemal w cieniu latarni. Bez prac pogłębiarskich nie da się stwierdzić, w jakim jest stanie.

Stary, poczciwy Ralph. Nie chciał wziąć moich pieniędzy. Wystarczyła mu butelka bombajskiego ginu.

Wrak "Weehawkena" był zagrzebany głęboko półtora kilometra na północ od "Keokuka", z dziobem skierowanym w stronę wyspy Morris, niedaleko miejsca, w którym stał niegdyś Fort Wagner. Ruiny fortu, słynnego ze szturmów, jaki na niego przeprowadzili czarnoskórzy żołnierze z pułku z Massachusetts, spoczywają teraz w wodzie, na głębokości 30 metrów. Ogromna abrazja morska zaczęła się w końcu XIX wieku, po tym, jak wzdłuż toru wodnego prowadzącego do Charlestonu zbudowano długie kamienne falochrony. "Weehawken" wślawił się tym, że pochwyił inny pancernik podczas bitwy. Mam nadzieję, że archeolodzy któregoś dnia wydobędą go jako skarb historyczny, "Weehawken" wymagał od nas nieco więcej wysiłku. Pół dnia spędziliśmy na holowaniu gradiometru po morzu, zanim przepłynęliśmy nad wrakiem przykrytym osadami. Dzień był gorący, wilgotny, męczący, bez tchnienia wiatru nad wodą, jeden z tych dni, które sprawiają, że zastanawiam się, jaka temperatura jest na

tamtym świecie. Według komunikatu radiowego wilgotność powietrza zbliża się do 100 procent. Spojrzałem w bezchmurne niebo. Nie byłem w stanie zrozumieć, dlaczego przy takiej wilgotności nie pada deszcz. Z nudów zapytałem Ralpa:

–Wiesz, że to Szekspir spłodził Hamleta i Makbeta? Ralph zadumał się.

–Przyznają się do tatusia? – zapytał.

Takie rozmowy prowadziliśmy, mozolnie przeszukując akwen.

93 Odnalezienie "Patapsco" było dla nas niespodzianką. W przeciwieństwie do innych okrętów, pokrytych warstwą mułu, ten spoczywał wyprostowany i odsłonięty na dnie kanału w pobliżu Fort Moultrie. Założyliśmy, że część okrętu może wystawać ponad dnem i zastosowaliśmy sonar. Poszukiwania trwały niecałe 20 minut. Znaleźliśmy okręt za pierwszym podejściem. Harold zakotwiczył łódź. Cała załoga wyskoczyła za burtę i zanurkowała na głębokość 13 metrów do rozbitego kadłuba. Cennych obiektów było w bród, od dział po kule armatnie. Niczego nie wydobyto. Musieliśmy jednak dbać o dobrą opinię naszej organizacji. NUMA trudni się poszukiwaniami zabytków historycznych, pozostawiając innym odzyskiwanie artefaktów. Ponadto Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych uważa "Patapsco" za grobowiec, gdyż we wnętrzu okrętu spoczywają kości 62 członków załogi. Tak czy owak jest to skarb historyczny, który w przyszłości powinien zostać zbadany. Chociaż nurkowie Malliferta wydobyli wiele obiektów, w swoich pamiętnikach nie wspomina on o znalezieniu jakichkolwiek szczątków załogi. Tego lata, kontynuując poszukiwania, zajęliśmy się kilkoma statkami, które podczas przełamywania blokady wpłynęły na mieliznę i zostały zniszczone. Szukaliśmy też konfederackich pancerników "Chicora", "Palmetto State" i "Charleston", zniszczonych, gdy Sherman zajął Charleston, ale nie znaleźliśmy ani śladu po nich. Benjamin Mallifert odzyskiwał wszystko, co się dało także z tych wraków, a to, co zostało, zniszczyły pogłębiarki Korpusu Inżynieryjnego, robiąc kanał prowadzący do bazy marynarki wojennej nad rzeką Cooper. Niektórzy ludzie po prostu nie szanują historii. Przypomniała mi się pewna osobista strata, jakiej doznałem w przeszłości. Nie chcę źle mówić o mojej starej matce, ale trudno jest mi wybaczyć jej, że wyrzuciła na śmieci moje komiksy w czasie, gdy służyłem w lotnictwie wojskowym. Wiele lat później ekspert oszacował, że pierwsze Supermany, Batmany, Torche i setki innych moich komiksów teraz byłyby warte dla kolekcjonerów trzy miliony dolarów. Matka wykładała też znaczki z mojego zbioru i używała ich do listów. Żałuję, że nie widziałem wyrazu twarzy listonosza, gdy wręczał list z 200-letnim znaczkiem, wartym 500 dolarów.

W styczniu 2001 roku poprosiłem Ralpa, żeby wrócił i skorygował pozycje wraków, które zlokalizowaliśmy za pomocą GPS Motorola Mini Ranger z poprawką różnicową. Dokończył też mapę izolinii pola magnetycznego rejonu naszych badań. Wykonał te prace wzorowo. Ponownie zlokalizowaliśmy "Keokuka". Tym razem stwierdziliśmy, że pokrywa go dwumetrowa warstwa mułu. Głębokość wody wynosiła zaledwie 5 metrów, a obrys anomalii magnetycznej miał odległość co najmniej 40 metrów, z czego można wnosić, że dolna część kadłuba statku pozostała nietknięta. Określono dokładnie także położenie "Weehawkena". Okazało się, że wrak leży według linii biegnącej z północnego zachodu na południowy wschód na głębokości 7

metrów, pod 4-metrową warstwą mułu. Ralph zlokalizował także obiekt dający zakłócenie pola magnetycznego

94 30 metrów od prawdopodobnego miejsca położenia dziobu okrętu. Możliwe, że jest to kotwica i łańcuch kotwiczny "Weehawkena", gdyż odczyt magnetometryczny przebiega wzdłuż linii prostej. Raport Ralpa zakończył polowanie na wraki z czasów oblężenia Charlestonu. Moim najgorętszym życzeniem jest, żeby w muzeum, gdy "Hunley" zostanie już zabezpieczony i wystawiony na widok publiczny, znalazło się jak najwięcej artefaktów, świadczących o chwalebnej morskiej przeszłości Charlestonu.

95
CZĘŚĆ VI DZIAŁO Z SAN
JACINTO

I

Bliźniacze Siostry 1835,1865,1905

–Niech ich diabli wezmą – powiedział Henry Graves. – Niech ich diabli wezmą prosto do piekła.

–O co chodzi, Hank? – zapytał Sol Thomas.

Graves otarł pot z czoła i ruchem głowy dał znać Thomasowi i reszcie grupy, żeby poszli za nim. Było skwarne popołudnie. Sierpień w Houston zawsze jest gorący i 15 sierpnia 1865 roku nie był dniem wyjątkowym. Graves zeskoczył z platformy kolejowej i poprowadził ich na tyły białego budynku z pruskiego muru, aż znaleźli się na tyle daleko, że nie mógł usłyszeć ich jakiś sympatyk Unii.

–Widzieliście te armaty? – wyszeptał Graves.

–Jasne – odparł Jack Taylor. – Przeklęci jankesi wiozą je pewnie na północ, do huty.

96

–Dwie z nich to Bliźniacze Siostry.

–Jesteś pewien? – zapytał Ira Pruitt. – Jesteś pewien, że to działa Sama Houstona z San Jacinto?

–To na pewno one – odparł Graves. – Przeczytałem tabliczki na lawetach. John Barnett był chory na odrę.

–Boże! – wystękał i osunął się na ziemię.

Cztery miesiące temu Lee poddał się pod Appomattox i, nie licząc paru potyczek w Teksasie, długa

wojna między stanami skończyła się wreszcie. Tych pięciu żołnierzy ubranych było w

konfederackie wyszarzałe, wełniane mundury, noszone w ostatnich latach wojny. Mundury

obszarpane, brudne, przesiąknięte potem. Ich właściciele nie wyglądali lepiej.

Thomas miał spuchnięty policzek od bolącego zęba. Pruitt wyglądał jak chodzący szkielet. Skąpe

racje, wydzielane prostym żołnierzom przegranej strony, sprawiły, że stracił prawie 8 kilogramów

wagi. Mundur wisiał na nim jak na strachu na wróble. Taylor utykał. W zniszczonych butach

nadepnął na zardzewiały gwóźdź, gdy jechał w wagonie bydłowym.

Był tu też Barnett, dumny obywatel miasta Gonzales w Teksasie. Jego wojna raczej oszczędziła,

tyle że zachorował na odrę. Twarz pokryła mu wysypka. Miał też bardzo wysoką temperaturę.

Tylko Graves jakoś się trzymał.

Patrzył na zachód, na czerwoną kulę słońca, wiszącą nad horyzontem.

–Za parę godzin będzie ciemno – zauważył – a pociąg na północ odjedzie dopiero późnym rankiem.

Thomas sięgnął do kieszeni i wyjął kawałek papieru.

–Mój dowódca powiedział, że tu był hotel, w którym przyjaźnie odnoszono się do żołnierzy

Konfederacji.

Wręczył papier Gravesowi, którego uznali za swego przywódcę.

–Harris House – przeczytał Graves. – Chodźmy tam, a po drodze omówimy sprawę. 1835: trzydzieści lat wcześniej

–Proszę podpisać, że się pan zgadza – powiedział urzędnik.

W biurze transportowym niedaleko wału przeciwpowodziowego w Nowym Orleanie doktor CC. Rice sprawdził kwit i podpisał go. Potem wszedł po trapie i dołączył do rodziny, czekającej na pokładzie parostatku. Stany Zjednoczone zachowywały neutralność w kwestii wojny pomiędzy Meksykiem a Teksasem, toteż dwie armaty, które przewoził, określono w wykazie ładunków jako puste opakowania. Dwie armaty odlane zostały potajemnie w hucie Greenwooda i Webba w Cincinnati, zapłacono za nie pieniędzmi ze składek obywateli Ohio, sympatyzujących z Teksasem. Nie licząc amunicji, jaszczy i lawet, ważyły po 170 kilogramów każda. Przeznaczone były dla narodu walczącego o wolność.

–Wreszcie wciągają tę wielką deskę – powiedziała Eleanor Rice.

–To się nazywa trap – odparła słodko pani Rice. – To znaczy, że statek rusza w drogę. Elizabeth, bliźniaczka Eleanor, uśmiechnęła się.

–A więc wkrótce będziemy w Teksasie – powiedziała do ojca, który trzymał ją za rękę – a wtedy ja i Ellie dostaniemy konie, prawda?

–Tak, kochanie – powiedział doktor Rice – wkrótce będziemy w naszym nowym domu.

Podróż – 150 kilometrów w dół Missisipi do Zatoki Meksykańskiej i 560 kilometrów przez zatokę do Galvestonu – zajęła 10 dni. Było już po dziewiątej wieczór, kiedy dorzucono pod kotły i statek popłynął z prądem rzeki Missisipi.

–Trwało to dłużej, niż planowaliśmy – powiedziała pani Rice, gdy parowiec minął płycizny i wszedł do portu w Galvestonie. – Czy ktoś tu na nas czeka?

–Nie wiem – powiedział doktor Rice. – Zaraz zobaczymy.

–O, tam jest! – krzyknął Josh Bartlett.

Statek miał kilka godzin spóźnienia, a naprędce zebrana orkiestra z minuty na minutę była coraz bardziej pijana. Bartlett sięgnął ręką, żeby podtrzymać puzonistę, któremu instrument wypadał z rąk. Flecista śmiał się histerycznie.

–Przygotować się, dziewczęta – powiedział doktor Rice, gdy statek zacumowano do nabrzeża. Skrzynię z armatami wytoczono z ładowni i zepchnięto z trapu. Za nią szedł doktor Rice, jego żona i bliźniaczki. Gdy doktor Rice postawił stopę na wykładanym drewnem nabrzeżu, zebrana naprędce orkiestra zaczęła hałaśliwie grać wiązanekę teksańskich pieśni rewolucyjnych. Bartlett, ubrany w źle skrojony garnitur przewiązany szkarłatną szarfą, symbolizującą jego stanowisko w rządzie Republiki Teksasu, podszedł do Rice'a i uścisnął mu rękę.

–Witamy w Teksasie – powiedział, przekrzykując hałas czyniony przez orkiestrę.

–Dziękuję – odparł doktor Rice.

Rice otworzył wieko skrzyni, żeby pokazać dwa działa, i skinął na córki, które stały obok niego.

–W imieniu obywateli Cincinnati... – powiedziała Eleanor.

–Dajemy wam te dwie armaty – dokończyła Elizabeth.

Pijany flecista przerwał na chwilę grę i wrzasnął ponad głowami gapiów.

–Wygląda na to, że mamy tu dwie pary bliźniaczek.

–Bliźniaczki wolności – powiedział ze śmiechem Bartlett. Jasnowłosey 16-latek zsiadł z pokrytej potem kobyły.

–Panie Houston – powiedział, z trudem łapiąc oddech – działa przyjechały.

Houston przykucnął przed namiotem, rysując patykami na ziemi plan bitwy. Uśmiechnął się szeroko.

–Dopilnuj, żeby przywieźli je natychmiast – powiedział do Tommy'ego Kenta, swego adiutanta.

–Tak jest – odparł Kent.

–To zmienia sytuację – powiedział Houston, zamazując butem rysunek na ziemi. Teksańczycy mieli niewielkie szansę wygranej. Houston dowodził armią, składającą się z 783 żołnierzy. Meksykańskie siły inwazyjne, dowodzone sprawnie przez generała Santa Annę, liczyły 7500 ludzi. Meksykanie mieli mundury, regularnie otrzymywali zaopatrzenie i dysponowali liczną artylerią, zapewniającą im wsparcie ogniowe. Teksańscy żołnierze byli źle wyekwipowani, niedożywieni i, do tej pory, nie mieli ani jednego dział. Większość Teksańczyków miała niewielkie doświadczenie bojowe lub nie miała go wcale. Żołnierze meksykańscy poddani zostali intensywnemu szkoleniu, które uczyniło z nich spójną siłę militarną. Jak do tej pory Houston ciągle musiał się cofać. Przed trzema miesiącami, kiedy wojska Santa Anny przeprowiły się przez Rio Grande, armia teksańska składała się z małego garnizonu, obsadzającego Alamo niedaleko San Antonio i fort w Goliad, oraz niewielkiego oddziału, który zgromadził się w Gonzales. Meksykanie mieli przewagę zarówno w ludziach, jak i w sprzęcie.

–Sir – zameldował Kent – nie mamy amunicji do tych dział.

–Spodziewałem się tego – powiedział Houston. – Kazałem ludziom pomyszkować wokół. Udało nam się znaleźć wystarczającą ilość złomu i tłuczonego szkła, żeby dać Santa Annie nauczkę.

–Złomu? – zdziwił się Kent.

–Gwoździe, połamane podkowy i żelazne łańcuchy – odparł Houston. Kent uśmiechnął się.

–Nie chciałbym dostać czymś takim – powiedział cicho.

Kiedy słońce weszło 21 kwietnia 1836 roku, miało kolor krwistej czerwieni. Po południu podniosła się mgiełka. Lekki wietrzyk niósł dym z ognisk Meksykanów w stronę obozu Houstona, który zgromadził swoje wojsko w odległości niecałych 2 kilometrów od armii Santa Anny. W ciągu dnia doszło do kilku małych potyczek, ale poza tym panował spokój.

–Dym się rozrzedził – zauważył Houston. – Skończyli popołudniowy posiłek.

–Czy na to pan czekał? – zapytał Kent.

–Nie, panie Kent – powiedział Houston – czekam, aż się położą. Zaatakujemy ich podczas sjeści.

–Rozstawić warty i dać ludziom czas wolny – powiedział Santa Anna.

Odgonił machnięciem ręki końską muchę, odwinął skrzydło namiotu i wszedł do środka. Ciężki

obiad i trzy szklanki wina nastroiły go do snu. Jego kwatermistrzostwo sprawiło, że okoliczne

teksańskie wsie pozbyły się kilkudziesięciu świń i żołnierze, po raz pierwszy od tygodnia, raczyli się świeżym mięsem.

Stanął przy pryczy, zdjął mundur i położył go na krześle. Został w nieco przybrudzonej bieliźnie.

Podrapał się w miejscu, gdzie ugryzła go pluskwa, a potem położył się na

jedwabnym

prześcieradle i objął kochankę.

Sam Houston siedł wzdłuż stojących w szeregu żołnierzy.

–Za Teksas! – powiedział. – Ruszajcie cicho naprzód z bliźniaczkami na flankach. Kiedy siostrzyczki zaśpiewają, uderzymy w sam środek. Houston patrzył na swoich żołnierzy. Była to zbieranina, ubrana w kurty z jeleniej skóry, przyozdobione frędzlami, w brudne kombinezony robocze, a kilku miało nawet stare mundury jeszcze z wojny o niepodległość. Ich uzbrojenie stanowiły własne strzelby na czarny proch, noże a nawet szable. Byli farmerami, ranczerami, poszukiwaczami złota i kowalami. Ale płonęli zapałem do walki o słuszną sprawę.

–Za Teksas! – odkrzyknęli chórem żołnierze.

–I niech każdy pamięta o Alamo – dodał Houston.

Siostrzyczka z prawej strony zaśpiewała pierwsza. Sekundę później huknęła również jej bliźniaczka. Z głośnym krzykiem Teksasńczycy rzucili się naprzód. Jeden z żołnierzy grał na flecie In the Bower.

–Pamiętajcie o Alamo! Pamiętajcie o Goliad! – krzyczeli.

Było wpół do czwartej po południu, kiedy pierwszy ładunek gwoździ rozszarpał dwa meksykańskie namioty na skraju pola bitwy. Działa strzelały, dopóki ich lufy nie rozgrzały się do czerwoności. Potem horda wrzeszczących Teksasńczyków zaatakowała wzniesione naprędce przez Meksykanów barykady. Dym z czarnego prochu wypełnił powietrze, w jego oparach widać było błyski bagnatów i szabel. Zanim Meksykanie obudzili się z drzemki, zalał ich tłum zdeterminowanych Teksasńczyków. Santa Anna, gdy tylko usłyszał pierwszy wystrzał armatni, wypadł z namiotu. Element zaskoczenia okazał się niezwykle istotny. Osiemnaście minut po oddaniu pierwszego strzału bitwa była skończona. Meksykanie mieli 630 zabitych, 208 rannych, a reszta trafiła do niewoli. Tego dnia zginęło dziewięciu Teksasńczyków. Dwudziestu ośmiu innych, w tym Houston, zostało rannych. Santa Anna w San Jacinto rzekł się wszelkich roszczeń do Teksasu. Stało się to w wielkiej mierze dzięki Bliźniaczym Siostróm. 1865

–Lemoniada czy whisky? – zapytał Rob Harris, właściciel Harris House.

–Whisky, ale trochę nam brakuje pieniędzy – powiedział Graves. – Ile za butelkę? Harris wziął kanciastą szklaną butlę i przez kontuar podał ją Gravesowi.

–Na mój rachunek, żołnierzu.

–Jest pan prawdziwym dżentelmenem z Południa – powiedział Graves.

–Mam kilka cynowych kubków – odparł Harris. – Usiądźcie na werandzie.

Zazwyczaj jest tam chłodniej.

Graves wziął kubki i wyszedł na werandę. Barnett leżał na górze, w swoim pokoju, powalony przez chorobę. Thomas, Pruitt i Taylor byli przy studni z pompą. Zmywali kurz z podróży. Dan drzemał w cieniu olchy. Graves nalał sobie whisky do cynowego kubka i usiadł w bujanym fotelu. Wypił łyk, patrząc na miasto i zaczął snuć plany. Harrisburg był tętniącym życiem miasteczkiem.

100 Obok Harris House znajdowały się dwa inne hotele, kilka sklepów i tartak parowy. Nieco dalej był dworzec kolejowy z warsztatami i lokomotywownia. Razem wzięwszy, mieszkało tu kilkuset ludzi

–niektórzy nastawieni przyjaźnie, inni nie.

Gwizdek parowca przerwał ciszę. Graves odwrócił głowę. Widok ograniczały mu budynki, ale widział smugę dymu z komina. Patrzył, jak dym wędruje na północ, a potem na wschód. Shilok rozpoczynał żeglugę z Rozlewiska Braya, przy ujściu małego strumienia tuż przed hotelem. Płynął do Houston. Graves łyknął whisky. Oczu zaszyły mu łzami, które otarł rękawem. Chudy pies tarzał się po ziemi przed hotelem. Na odgłos zbliżającego się wozu pies skoczył na cztery łapy i pobiegł ulicą Nueces. Słońce wisiało nisko, niebo pociemniało. Na wschodzie Graves dostrzegł pierwszą gwiazdę.

–Henry, o czym tak rozmyślasz? – zapytał Pruitt, ocierając twarz bawełnianym ręcznikiem.

–O siostrzyczkach.

–Rozejrzałem się dokoła – powiedział Pruitt. – Na północ od stacji kolejowej, niedaleko

Rozlewiska Braya, jest las.

–Jak tam wygląda teren? – zapytał Graves.

–Gęsto zarośnięty – stwierdził Pruitt – ale jest też dróżka, którą można przejechać wozem.

Na taras wszedł Sol Thomas. Twarz miał świeżo ogoloną, co czyniło jego opuchliznę bardziej widoczną.

–W miasteczku nie ma dentysty, ale kowal zgodził się mi pomóc – powiedział. – Odmówiłem.

–Masz – Graves nalał mu kubek whisky. – To powinno pomóc. Thomas wziął kubek i wypił jego zawartość jednym haustem.

–Jaki jest plan? – zapytał Jack Taylor.

–Objaśnię wam – odparł Graves.

Tuż po północy, przy słabym świetle księżycy, wymknęli się pojedynczo z hotelu i spotkali się w stajni. John Barnett zwał się z łóżka, ale nie wyglądał dobrze. Tylko on i Dan nie pili whisky. Było to widać. Dan wyglądał na wystraszonego, podczas gdy inni pełni byli animuszu.

–Macie zapaliki? – zapytał Graves.

–Ja wziąłem – odparł Thomas. – I narzędzia.

–Dopiero co byłem na stacji – odezwał się Taylor. – Jest spokojnie.

–Godzinę temu szedłem tą ścieżką – powiedział Graves. – Na północ od stacji kolejowej nikogo nie ma – cała droga do Rozlewiska Braya jest bezpieczna. Szli przez miasto jak duchy. Dwie przecznice dalej skręcili na zachód. Przeszli obok kilku cichych domów. Skręcili na północ i dotarli wreszcie do stacji. Bliźniacze Siostry nadal spoczywały na lawetach pośród innych, większych armat, zrzuconych beładnie na stos. W powietrzu pachniało prochem, smarami, rozmokłą ziemią. Graves patrzył przez chwilę na dwie słynne armaty, a potem odwrócił się do Thomasa.

–Coś usłyszałem – powiedział.

–Kryć się – rozkazał Graves. Przykucnęli przy peronie.

Dwóch żołnierzy Unii szło wzdłuż torów. Po pijackiej nocy nie zwracali uwagi na otoczenie. Śpiewając irlandzkie piosenki, minęli stację, udając się do pobliskiego obozu. Gdyby zawrócili na południe, mogliby spostrzec ludzi kryjących się obok platformy. Graves poczekał, aż znikną z pola widzenia, a potem powiedział:

–Niewiele brakowało. Wyciągnijmy armaty ze stosu i znikajmy stąd.

W ciemnościach zaczęli gorączkowo ściągnąć działa z wagonów. A potem je przenieśli – Graves i Dan jedno, Pruitt, Thomas i Taylor drugie. Barnett pełnił rolę straży tylnej. Gdy przeszli już kilkaset metrów i znaleźli się wśród krzaków i drzew, zatrzymali się. Byli niedaleko rozlewiska.

–Zbierz trochę gałęzi na rozpałkę – Graves rozkazał Danowi.

Thomas wyjął zapalki z okrągłego metalowego pojemnika i zaczął układać gałązki i liście przyniesione przez Dana. John Barnett opierał się o drzewo, nie miał sił im pomagać.

–Henry, drewno lawet jest suche – powiedział. – Nie da dużo dymu. Graves pokiwał głową.

–Spokojnie, John. Sami się tym zajmujemy.

Jack Taylor wziął jeden ze szpadli z wozu i kuśtykając, odszedł na bok. Nakłuwał ziemię, szukając miękkiego gruntu. Thomas połamał jeszcze kilka gałązek na mniejsze kawałki i zapalił zapalkę. Syknęła i zgasła. Wyciągnął nóż z kieszeni, zeszkrobał siarkę z kilku zapalek i usypał z niej stosik na zeschniętych liściach. Zapalił następną zapalkę i dotknął nią siarki na liściach. Buchnął płomień. Liście zajęły się ogniem. Henry Graves patrzył na księżyc w kwadrze. Przepłynęło kilka chmur, a potem niebo znów było czyste.

–Goręcej niż w kowalskim piecu – powiedział.

Whisky, którą wypili, przestawała działać, a wraz z nią ulatniała się odwaga. Gdyby stacjonujący w pobliżu żołnierze Unii natknęli się na nich, mogłoby to oznaczać więzienie a nawet śmierć. Nadszedł czas, żeby ukryć działa.

–Znalazłeś odpowiednie miejsce? – zapytał Taylora, który wszedł w krąg światła rzucanego przez ognisko.

–Coś mam, Henry – wyszeptał Thomas. – Niedaleko tamtych sosen.

–Dan, idź z Jackiem i zaczniecie kopać dziurę. Dan poszedł za Jackiem do lasu.

–Ognisko dobrze się pali – powiedział Thomas.

–Wrzućcie do ognia lawety – rzekł Graves.

102 Jack Taylor przesiąknięty był potem. Najpierw szło łatwo. Piach i mokry il. Potem natrafili na twardą glebę. Teraz posuwali się w głąb centymetr po centymetrze.

–Szkoda, że nie mamy kilofa – stwierdził Dan.

Graves grzebał w ogniu patykiem. Wyciągał z lawet poczerńnięte kawałki żelaza. Czekał, aż Pruitt poleje je wodą i odrzucał na bok. Zebrała się już spora kupka metalowych płyt i śrub.

–Wrzucić je do wiadra – Graves powiedział do Pruitta – a potem wysyp do rzeki. I przynieść z

powrotem wiadro z wodą.

Graves podszedł do kopiących.

–Dużo wykopaliście? – zapytał Taylora.

–Okolo metra – odparł Taylor.

–Powinno wystarczyć. Pomóż przyciągnąć tutaj siostrzyczki. Wrzucimy je do grobu.

Dan wygramolił się z dołu. Pochodnie prawie już zgasły i robiło się coraz ciemniej. Jak na dany znak pojawili się Graves, Pruitt i Thomas, wlokąc jedną z armat.

–Jack – szepnął Graves – weź ją z Danem z jednej strony, ja z Solem wezmę z drugiej. Wrzucili do wykopu jedno działo, a potem drugie.

–Płytko leżą – powiedział Graves.

–Ta ziemia była cholernie twarda – odparł Taylor.

Gdy Graves cofnął się i wytarł ręce o spodnie, Dan zaczął rzucać łopata ziemię na armaty.

–Daj mi scyzoryk, Sol – powiedział cicho Graves.

Sol sięgnął do kieszeni, wyjął scyzoryk i otworzył go. Wręczył go Gravesowi, który naciął sobie palec i oddał nóż. Thomas zrobił to samo, podał scyzoryk Taylorowi, który z kolei dał go Barnettowi.

–Słuchajcie, chłopaki – powiedział Graves – przypieczętuujemy własną krwią przysięgę, że nie

powiemy o tym nikomu do chwili, gdy Konfederacja się odrodzi.

Zetknęli krwawiące palce.

–Bliźniacze siostry zostaną w ukryciu – powiedział Taylor – dopóki nie będą bezpieczne. Pozostali powtórzyli te słowa.

–Zaznaczcie kilka drzew siekierą – powiedział Graves – i przykryjcie wykop liśćmi.

Taylor schwycił siekierę i porobił znaki na kilku pobliskich drzewach. Tymczasem Pruitt i Thomas pokryli miejsce liśćmi i gałęzmi. Graves odszedł kilka metrów i popatrzył w dal. Mógł stąd dostrzec światło na górnym piętrze trzypiętrowego budynku w Harrisburgu. Określił jego położenie za pomocą kompasu. John Barnett zawrócił wóz.

–Chodźmy stąd – powiedział cicho Graves.

1905: czterdzieści lat później

–Jesteśmy na miejscu, John – powiedział Graves. Barnett patrzył przez okno.

–To było tak dawno, Henry – powiedział – że wydaje się jak sen.

Graves i Barnett wysiedli w Harrisburgu z pociągu i trafili do zupełnie innego miasta. Harrisburg, stopniowo wchłaniany przez Houston, znacznie się rozbudował przez ostatnie cztery dekady. Graves został lekarzem, a Barnett dobrze prosperującym biznesmenem. Blond włosy Gravesa mocno już posiwiały, a i czarna czupryna Barnetta przetykana była srebrnymi włosami. Miał też pokaźny brzuch, jak przystało na pana w średnim wieku. Przez lata stracili kontakt z Taylorem i Thomasem. Wieść niosła, że Taylor osiadł w Oklahomie, gdzie zawędrował wraz z osadnikami w 1889 roku. Mówiono, że Sol Thomas pojechał na północ, do Dakoty, gdy odkryto tam złoto, a potem zginął trafiony zabłąkaną kulą podczas napadu na bank. Dan, po wyzwoleniu, postanowił pozostać w służbie u Gravesa. Zmarł w 1878 roku, gdy na Południu szerzyła się żółta febra.

–Zacznijmy od Harris House – powiedział Graves i wzdrygnął się, gdy na sąsiedniej ulicy strzelił gaźnik forda modelu C.

Doszli do Myrtle Street i rozejrzeli się z niedowierzaniem. Cały kwartał domów, gdzie stał hotel, został zburzony. Na jednym z nowych budynków napis głosił, że mieści się w nim Harrisburska Spółka Elektryczna.

–Zapytajmy w środku – powiedział Graves. Urzędnik przy kontuarze podniósł wzrok, gdy weszli.

–Czym mogę służyć?

–Był tu kiedyś hotel o nazwie Harris House – powiedział Graves. – Czy wie pan coś o tym?

–Nie – odparł urzędnik – ale proszę poczekać. – Jeff! – zawołał w stronę zaplecza. Pojawił się starszy mężczyzna ze ścierką w ręku. Był wysoki i chudy. Włosy zaczynały mu siwieć, miał elegancko przystrzyżoną bródkę.

–Jeff mieszka tu od zawsze – powiedział urzędnik.

–Wie pan, gdzie mieścił się hotel Harris House? – zapytał Graves.

–Nie słyszałem tej nazwy od trzydziestu lat – odparł Jeff. – Od wojny z najeźdźcami z Północy.

–Zatrzymaliśmy się tutaj zaraz po wojnie – wtrącił Barnett.

–Po wojnie... Jesteście jankesami?

–Nie – odparł Graves – rebeliantami. Jestem Henry Graves, lekarz z Lorneta, a to jest John Barnett z Gonzales.

Jeff pokiwał głową.

–To dobrze, nie ufam jankesom.

–A co z tym hotelem? – zapytał Barnett.

–Znajdujecie się o dwie przecznice na południe od miejsca, w którym stał stary hotel – powiedział Jeff. – Wszystkie ulice zmieniły położenie jakieś 20 lat po wojnie, kiedy przełożyli tory kolejowe. Teraz wszystko tutaj wygląda inaczej.

–Przełożyli tory? – zapytał zaniepokojony Graves.

–Tak – odparł Jeff. – Odkąd byliście tutaj ostatnim razem, miasto całkiem się zmieniło.

–Niedaleko rozlewiska był taki trzypiętrowy dom – powiedział Graves. – Stary dom Valentine'a. Nadal stoi. Trzy przecznice na północ i dwie przecznice na zachód.

–Bardzo dziękujemy – powiedział Barnett.

–Nie ma za co – odrzekł Jeff. – Jak będziecie chcieli kogoś znaleźć, chętnie pomogą.

Tego dnia Graves i Barnett szukali miejsca, w którym zakopali armaty. Ale ani tym razem, ani w trakcie wielu następnych poszukiwań niczego nie znaleźli.

2

Co pan zrobił, doktorze Graves? 1987-1997

Za każdym razem, gdy wracamy z poszukiwań Bliźniaczych Sióstr w Harrisburgu, przysięgamy sobie, że nigdy tam nie wrócimy. To jedyna rozsądna rzecz, którą można by zrobić. Nie mam zamiaru uwłaczać zacnym obywatelom Harrisburga, ale trudno sobie wyobrazić równie nudne miejsce na spędzenie wakacji. Nie zrozumieć nigdy, dlaczego cztery razy wracaliśmy, żeby zadawać sobie takie męki. To, że ciągle powracamy, graniczy z psychozą, a to znaczy, że definitywnie straciliśmy kontakt z rzeczywistością. Podobnie jak inni poszukiwacze, którzy uzależnili się od Bliźniaczych Sióstr, niekiedy szukając ich całe życie, wierzę, że są one zagrzebane gdzieś koło Harrisburga. Nie jest to takie niezwykle, jeśli wziąć pod uwagę, że bardzo długo wierzyłem również w Świętego Mikołaja i Babę-Jagę.

Nikt naprawdę nie wie, co stało się ze słynnymi Bliźniaczymi Siostrami, które z takim pożytkiem zostały wykorzystane przez Sama Houstona w bitwie pod San Jacinto. Krążyły opowieści, że wrzucono je do Zatoki Galveston, żeby nie wpadły w ręce żołnierzy Unii, że po wojnie wysłano je na Północ, gdzie zostały przetopione, albo – co najbardziej przypomina bajki – że zakopano je po wojnie secesyjnej w Harrisburgu. Prawda zaginęła w mrokach historii. Jedyne wiarygodne źródło to świadectwo naocznego świadka, żołnierza Unii, stacjonującego w Houston, który znalazł armaty

105 leżące na stosie wraz z innymi niedaleko swoich koszar. Kapral M.A. Sweetman, który wkrótce miał iść do cywila, zapisał w pamiętniku pod datą 30 lipca 1865 roku:

Zobaczyłem stos starych armat, z których jedna, a może z więcej, była dużych rozmiarów, wszystkie pozdejmowane z lawet. Nie było przodków artyleryjskich ani jaszczy, a działa wyglądały tak, jakby miano je przetransportować w inne miejsce. Między tymi działami były dwie krótkie, bardzo pospolicie wyglądające żelazne dwudziestoczwierofuntówki. Sweetman znalazł też inną parę dział, które wzbudziły

jego zainteresowanie:

Na mosiężnych tablicach, przymocowanych do drewnianych lawet każdego z tych dwóch dział, żelaznych sześćofuntówek, napisane było, co następuje: Bliźniacze Siostry

To działo użyte zostało ze strasznym skutkiem W bitwie pod San Jacinto. Ofiarowane Stanowi Teksas Przez Stan Luizjana 4 marca 1861 roku. Henry W. Allen Charles C. Brusle William G. Austin Komitet ofiarodawców.

Ze stanu dział wynikało jasno, że nikt się nimi szczególnie nie interesował i najprawdopodobniej zostały potem wrzucone do Rozlewiska Bizonów. W drodze do domu po zakończeniu wojny doktor Graves i jego koledzy wysiedli z pociągu w Harrisburgu, 10 kilometrów na południe od Houston. Był 15 sierpnia 1865 roku. Oto co mówi o tym Graves:

Gdy dotarliśmy do Harrisburga i wyszliśmy z pociągu, zobaczyliśmy pewną liczbę dział różnych rozmiarów, rzuconych obok torów kolejowych. Zauważyłem, że są wśród nich słynne Bliźniacze Siostry. Uznałem, że przynajmniej one powinny być chronione przed wandalizmem żołnierzy federalnych, którzy przygotowywali się wtedy, żeby wejść do Teksasu. Z tej przyczyny zaproponowałem moim towarzyszom, Solowi Thomasowi, Irze Pruittowi, Jackowi Taylorowi i Johnowi Barnettowi z Gonzales, żeby zakopać Bliźniacze Siostry. Dalej pisze:

Przed zakopaniem armat spaliliśmy drewniane części, a lawety wrzuciliśmy do rozlewiska, po czym potoczyliśmy armaty jakieś 300 albo 400 metrów w las. Nie mogłem tego zrozumieć, jakie drewniane części? Cała laweta działa zrobiona była z drewna. Poza tym ogień mógłby wzbudzić podejrzenia żołnierzy Unii, obozujących w pobliżu Harrisburga. Co po spaleniu zostało z lawet,

106 żeby to wrzucić do rzeki? Po co przetaczać armaty 400 metrów do lasu po zdjęciu ich z lawet? Wszystko to nie miało sensu. Ponadto, noc była gorąca i wilgotna. Chłopcy byli wycieńczeni, a jeden z nich miał odrę. Nie wierzę więc, że ciągnęli armaty tak daleko, jak pisze Graves, a z pewnością nie przez las, w nocy. Musieli korzystać przez dłuższy czas z drogi albo ścieżki, zanim skręcili do lasu. Graves pisze dalej: Okazało się, że ziemia w miejscu wybranym na pochówek jest znacznie bardziej twarda, niż się spodziewaliśmy, wskutek czego zakopaliśmy Bliźniaczki w jednym płytkim grobie i oznaczyliśmy to miejsce, nacinając kilka pobliskich drzew. Udeptaliśmy mocno ziemię, a na wierzch położyliśmy suche liście i ściółkę.

Gdyby Graves napisał, w którą stronę udał się wraz z przyjaciółmi po wykradzeniu armat! Przed odejściem wszyscy złożyli uroczystą przysięgę, że żaden z nich nie wyda miejsca ukrycia do czasu, gdy minie obawa, że armaty dostaną się w ręce wroga. W 1905 roku, 40 lat później, doktor Graves, Sol Thomas i John Barnett wrócili do Harrisburga i spróbowali zlokalizować miejsce, w którym ukryli armaty. Każdy z osobna naszkicował mapę, na którą naniósł cechy charakterystyczne okolicy, tak jak je zapamiętał. Potem porównali szkice. Wszystkie miały punkty wspólne, ale nie udało im się określić dokładnie miejsca, gdyż w okolicy zaszły wielkie zmiany – taka sytuacja zdarza mi się aż nazbyt często podczas poszukiwań

prorowadzonych przez NUMA. Znaleźli trzy zaznaczone przez siebie drzewa i dwa kamienie, które położyli nieopodal. To wskazywałoby na fakt, że musieli się znajdować w promieniu kilku metrów od Bliźniaczych Sióstr. Minęło następne 15 lat. W 1920 roku reporterka "Houston Chronicle" namówiła doktora Gravesa, żeby wrócił do Harrisburga i jeszcze raz spróbował odnaleźć Bliźniacze Siostry. Prawdopodobnie Graves znalazł dwa znaki z tych, które zostawił w 1865 roku. Tak kończy się ta intrygująca opowieść, pełna niespodzianek. Teksaszczyków od dziesięcioleci korciło, żeby odszukać fragment swojej spuścizny. Wiele osób i grup przeczesywało okolicę Harrisburga w poszukiwaniu tych armat. Są to prawdopodobnie jedyni turyści, którzy tutaj przyjeżdżają. Chociaż wszelkie ślady prowadziły na manowce, nie zaprzestali poszukiwań. Podobnie jak NUMA. Pierwszy raz dotarliśmy do miejsca, gdzie prawdopodobnie ukryte zostały armaty jesienią 1987 roku. Wayne Gronquist, adwokat z Austin, ówczesny prezes NUMA, zebrał grupę liczącą około dziesięciu osób, Teksaszczyków wyposażonych w wykrywacze metalu, którzy aż palili się do poszukiwań. Pierwsze sondowanie przeprowadzono na obszarze położonym na zachód od torów kolejowych prowadzących na północ, przez Rozlewisko Braya do Houston. Uformowaliśmy tyralierę i poszliśmy od rozlewiska w stronę łądu.

Było to tak, jakby ktoś podczas burzy próbował zbierać konfetti za pomocą gwoźdźca albo patyka. Przez lata te tereny wykorzystywano jako składowisko złomu. Tyle tam żelaza, że wykrywacze metalu i magnetometry całkiem oszalały. Idąc przez wysoką trawę, przeraziłem się nie na żarty, gdy

107 nagle wyskoczyło z niej dwóch nielegalnych imigrantów. Zaczęli uciekać przez pole. Krzyczałem za nimi, że wszystko jest w porządku, ale nawet się nie odwrócili i zniknęli w lesie. W 1988 roku Gronquist spotkał się z następną grupą Teksaszczyków, szukających armat. Przywodzili im Richard Harper i Randy Wiseman, którzy zgodzili się, żeby połączyć siły z NUMA, którą reprezentowali: Bob Esbenson, Dana Larson, Tony Bell i rodzina Rossów. W marcu zebraliśmy się w Harrisburgu, żeby rozpocząć akcję. Podczas poszukiwań prowadzonych nad rozlewiskiem Harper i Wiseman wynajęli wielką koparkę i wykopali rów długi na 30 metrów, szeroki na 7 metrów i głęboki na 5 metrów, ale nie znaleźli niczego interesującego. Następnego dnia, posługując się gradiometrem Schoenstedta, znalazłem żelazną obręcz z koła wozu. Wykopałem ją, a wraz z nią kilka starych butelek. Uznałem, że obręcz jest za wąska jak na koło od lawety. Jednak Harper i Wiseman uznali, że pochodzi ona z lawety Bliźniaczych Sióstr. Później datowano butelki na lata 60. XIX wieku. Następnego dnia zdarzył się konflikt między obiema grupami. Harper i Wiseman zdenerwowali się, bo jeden z ludzi, który zgłosił się na ochotnika z wykrywaczem metalu,

okazał się znanym poszukiwaczem skarbów. Nie rozumiem, dlaczego tak ich to zirytowało. Gdybyśmy znaleźli armaty, to i tak nie trafiłyby nigdzie indziej niż na stanowy Kapitol w Austin, a stamtąd do pracowni konserwatorskich Uniwersytetu Teksasńskiego. Obaj byli też rozczarowani, że nie wynajęliśmy większej koparki, mimo że kopaliśmy wzdłuż torów kolejowych tak, jak sobie tego życzyli. Doszedłem do wniosku, że uważają Bliźniacze Siostry za swoją własność, traktując nas jak intruzów wdzierających się na ich teren. Pomyślałem, że to doskonały moment, żeby pójść

wieczorem do najbliższego baru na tequilę z lodem. Na następne safari po pełnych kleszczy krzakach Harrisburga wezwałem Conni Young, znane medium z Enid w Oklahomie. Wraz z Craigiem Dirgo, który po raz pierwszy uczestniczył w wyprawie NUMA, jechaliśmy przez Harrisburg, a Connie czyniła swoje czary. Wyczuła dwa gorące miejsca pomiędzy torami kolei Southern Pacific a Rozlewiskiem Braya. Pojechaliśmy potem do Galvestonu, gdzie Wayne Gronquist i grupa ochotników szukała okrętu Republiki Teksasu "Invincible". Connie doszła do wniosku, że "Invincible" może leżeć pod piaskiem plaży, gdyż linia brzegowa przesunęła się w stronę morza o ponad pół kilometra od czasu, gdy w końcu wieku zbudowano tu długie kamienne falochrony.

Teksański ranczer, jeden z ochotników, jeździł tam i z powrotem po plaży swoim wozem terenowym, a ja ciągnąłem za nim czujnik gradiometru. Connie i Craig wybrali się razem z nami na tę przejażdżkę. Czas mijał, a my czekaliśmy, aż obiekt da o sobie znać na tarczy wskaźnika. Wreszcie powiedziałem do Connie: – Tylko tracimy czas na przejażdżki.

108 Ledwie wypowiedziałem te słowa, gdy ranczer, nie zwalniając, wjechał w rów na plaży. Craig i ja spadliśmy z wozu. On potoczył się po piasku i stanął na nogach. Ja uszkodziłem sobie dwa kręgi szyjne. Trudno opisać ten ból. Nie byłem w stanie wypowiedzieć słowa. Wszyscy stali wokół mnie, przerażeni, sądząc, że skręciłem kark. Podszedł Craig, wydłubując piasek z ucha. Spojrzał na mnie.

–Nie wyglądasz najlepiej – powiedział. – Spróbuj się ruszyć. Schylił się, żeby mi pomóc.

–Myślę, że jakoś przeżyjesz – powiedział, gdy powoli wstawałem – ale będziemy musieli skoczyć do szpitala. I rentgen wykazał, co się stało. W związku z wiekiem straciłem centymetr wzrostu, a w związku ze zmiażdżonymi dyskami prawie 4 centymetry. Już nie byłem taki wysoki jak bohater moich książek, Dirk Pitt. Minęło półtora roku, zanim ból stopniowo ustąpił. Sądzę, że Craig ujął to najlepiej, gdy wyszliśmy ze szpitala i wynajętym samochodem wracaliśmy do motelu:

–Myślałem, że zabiliśmy kurę, która znosi złote jaja.

–Jakoś żyję – odparłem przez zaciśnięte zęby.

Craig jechał wzdłuż wału oddzielającego Galveston od morza.

–Wiesz, co dobrego jest w motelach?

–Co takiego? – zapytałem.

–Maszyny do wytwarzania lodu. Wezmę torbę na śmieci i wypełnię lodem. A potem taśmę klejącą przyklepię ci ją do karku.

Poskutkowało, chociaż wyglądałem jak garbus.

Następnego dnia nie byłem w stanie wybrać się łodzią na poszukiwania, więc poinstruowałem

Gronquista, żeby zaczął akcję od skraju obszaru objętego poszukiwaniami i płynął w stronę

środką, przez cały czas obserwując gradiometr. Żeby nie tracić czasu z Connie i Craigiem

wzięliśmy ręczny magnetometr, pojechaliśmy do Harrisburga i zaczęliśmy szukać

Bliźniaczych

Sióstr.

Craig przeszukiwał teren magnetometrem, a Connie próbowała wyczuć wibracje.

Znaleźli coś, co

ewentualnie mogło być poszukiwanym przez nas obiektem. Craig pojechał do

miasta, gdzie

wynajął koparkę i operatora. Ja nadal cierpiałem straszne męki i Connie, niech

Bóg jej błogosławi,

kupiła mi krzeselko ogrodowe, żebym mógł odpoczywać podczas kopania. Ledwie nadjechał

operator z koparką zaczęło padać. Siedzieliśmy, osłaniając głowy gazetami, a

zęby nam szczękały.

Craig z magnetometrem zszedł do rowu, który napełniał się teraz gwałtownie wodą. Namierzony

obiekt przestał dawać odczyty, gdy zeszliśmy głębiej.

Zapłaciłem cierpliwemu operatorowi i wróciliśmy do motelu w Galvestonie. Connie przemokła do

suchej nitki, Craig oblepiony był błotem, a ja wyglądałem jak dzwonnik z Notre-Dame. W motelu

zastaliśmy Gronquista i resztę zespołu spakowanych i gotowych do drogi.

–Co się dzieje? – zapytałem. – Zgodnie z planem zostały nam jeszcze cztery dni. Gronquist zamknął swoją torbę i poszedł do drzwi.

–Łódź przewróciła się na fali, gradiometr wpadł do wody. Uznaliśmy więc, że to koniec i jedziemy do domu.

Byłem wściekły.

–Skończyłeś przeszukiwania?

–Nie – mruknął Gronquist. – Dopiero zaczęliśmy pracę.

–Mówiłem ci, żebyś zaczął na spokojnej wodzie, zanim popłyniesz tam, gdzie są grzywacze. Gronquist tylko wzruszył ramionami.

–Pomyślałem, że lepiej trzymać się tego miejsca, gdzie może być zatopiony okręt. Pożałowałem, że w ogóle wziąłem go ze sobą.

Craig starł błoto z twarzy i popatrzył na mnie.

–Może uda mi się naprawić gradiometr – powiedział – ale pozwolisz, że najpierw wezmę prysznic.

W nocy dokonał naprawy za pomocą suszarki do włosów pożyczonej w recepcji i lutownicy

kupionej w sklepie z artykułami przemysłowymi. Ochotnicy zrezygnowali z udziału w naszym

przedsięwzięciu, a Connie, Craig i ja spędziliśmy pozostałe dni na bezowocnych poszukiwaniach

armat. Tak zakończyła się kampania poszukiwań w 1989 roku.

Powinienem był wykreślić Bliźniacze Siostry z listy zadań do wykonania, ale ogarnął mnie ośli upór. Postanowiłem jeszcze tutaj wrócić. Następne kilka rund tej bitwy stoczyliśmy wspólnie z Craigiem i moim synem, Dirkiem. Kiedy Craig prowadził biuro NUMA, zwykł przyjeżdżać do mnie, do domu na Lookout Mountain pod Denver, kilka razy w tygodniu, żeby zdać sprawę z tego, co ostatnio zaszło. Spędzaliśmy całe godziny na rozmowie. Jednym z tematów były Bliźniacze Siostry. Nie chciał się poddać podobnie jak ja, więc od czasu do czasu odtwarzaliśmy całą historię i układaliśmy plan działań. O zmroku wyprawialiśmy się z Craigiem do lasu w pobliżu mojego domu. Zabieraliśmy z sobą krokomierz. Po przejściu 400 metrów w przypadkowo wybranym kierunku znaczyliśmy kilka drzew odrobiną farby w sprayu i wracaliśmy inną drogą. Po tygodniu próbowaliśmy odnaleźć te drzewa. Nigdy nam się nie udało. W dodatku, kiedy jeszcze raz mierzyliśmy odległość krokomierzem, okazywało się, że teren, na którym szukaliśmy zaznaczonych drzew, oddalony był od mojego domu o jakieś 200-250 metrów. Świadczy to o tym, że bez odpowiednich przyrządów ocena odległości w lesie jest obarczona dużym błędem. Potem próbowaliśmy zanieść do lasu worek cementu portlandzkiego, który waży znacznie mniej niż armata. Myślę, że kiedy nieśli armaty, nie przeszli 400, lecz najwyżej 140 metrów. W 1989 i 1994 roku Craig wracając z innych poszukiwań, zatrzymywał się na dzień w Harrisburgu, ale nic to nie dało. W 1995 roku, kiedy NUMA znów zajęła się poszukiwaniami "Invincible'a", okrętu marynarki wojennej Teksasu, Craig i ja próbowaliśmy jeszcze raz. Do tej

110 pory się z tego śmieję. Mój syn, Dirk, miał tego popołudnia przylecieć z Phoenix, żeby nam pomóc. Ponieważ Harrisburg położony jest blisko portu lotniczego Hobby, gdzie miał wylądować, doszliśmy z Craigiem do wniosku, że możemy udać się na poszukiwania przed przylotem jego samolotu. A potem wrócimy i odbierzemy go z lotniska. Przez wszystkie te lata przeszukaliśmy całą okolicę. Teraz skoncentrowaliśmy się na terenach położonych na północ od starej stacji kolejowej i na wschód od współczesnej linii, wiodącej z północy na południe. Jest to teren gęsto zalesiony i pełen kolczastych krzewów. Dobrze mieć koszulę z długimi rękawami i maczetę. Wraz z Craigiem wyznaczyliśmy linię przekrojów i zaczęliśmy metodyczne poszukiwania. Po każdym piśnięciu detektora zaczynaliśmy kopać w ziemi. Zabraliśmy w tym celu kilof i łopatę. Wystraszyliśmy jakiegoś włośczęgę. Uciekał jak jeleni wystraszony przez niedźwiedzia. Zostawił nawet swoje tekturowe pudło. Przesunąłem je na bok i sprawdziłem ziemię pod nim – nic. Robiło się gorąco. Craig i ja pociliśmy się, ale szukaliśmy dalej. Jakąś godzinę później Craig odkrył żelazną beczkę zagrzebaną w ziemi. Wkrótce potem ja znalazłem stary blok silnika. Zajęło to nam dobrych kilka godzin. Postanowiliśmy odpocząć i zjeść lunch dopiero wówczas, jak odbierzemy Dirka, bo zapewne nie nakarmią go na pokładzie samolotu. Oznaczyliśmy przeszukany teren, zebraliśmy narzędzia i detektor, a następnie wróciliśmy do wynajętego samochodu. Craig cały mokry od potu otworzył bagażnik, wrzucił tam narzędzia i wyjął dwie puszeki ciepłego napoju gazowanego.

–Napijemy się teraz szampana – powiedział, wręczając mi jedną z puszek.

Craig obszedł samochód i otworzył drzwiczki – ze środka buchnęło takie gorąco, że aż mnie zatkało. Kilka minut później jechaliśmy już w stronę dworca lotniczego. Spojrzałem na zegarek.

–Mamy tylko tyle czasu, żeby zaparkować i wejść do środka – powiedziałem.

Craig ustawił wóz na parkingu i przeszliśmy na drugą stronę ulicy. Ależ było gorąco! Potem drzwi otworzyły się i doszliśmy do hali przylotów. Tutaj było wręcz zimno; Craig do tej pory zaklina się, że widział, jak para bucha mu z ust. I te spojrzenia pasażerów, którzy wysiedli z samolotu! Craig zdawał się ich nie zauważać, gdy szedł, rozglądając się za Dirkiem. A wyglądał rzeczywiście niezwykle. Buciory pokryte mial błotem, spodnie i koszulkę przepocone. W dodatku trząsał się z zimna, jak farmer z Georgii, który po raz pierwszy w życiu pojechał łowić ryby w przerębli. Gdy parł naprzód, tłum rozstępował się przed nim. I oto, z przeciwnej strony nadszedł Dirk. Gdy tylko nas zobaczył, stanął i wybuchnął śmiechem.

–Co się stało? – zapytał.

–To przez te przeklęte Bliźniacze Siostry – powiedziałem. – Potem opowiemy ci o tym.

Te przeklęte Bliźniacze Siostry! Dirk i Craig napracowali się bardziej tylko w 1997 roku, kiedy NUMA szukała w Galvestonie "Invincible'a". Poszerzyli teraz pierwotny obszar poszukiwań i zbadali okolice kilku pobliskich domów. Kiedy pracują razem, zawsze się wygłupiają. Jeden

111 podbechtuje drugiego. Zaczyna się zazwyczaj od nieszkodliwego komentarza, a potem lawina narasta. A Bliźniacze Siostry doprowadzały ich do szaleństwa.

- Nie za zimno ci? – zaczął Dirk, gdy wylądowali sprzęt z bagażnika.
- Potrzebna nam tylko woda i paru ludzi do pomocy – powiedział Craig.
- Oczywiście – odparł Dirk. – Tego samego potrzeba w piekle. Craig podniósł kilof.
- Gdzie ci ochotnicy? – powiedział.

Dirk wyjął pozostałe narzędzia i zatrzasnął bagażnik.

-Moglibyśmy dać ogłoszenie – powiedział, gdy szli w stronę terenu poszukiwań.

-Szukamy paru ludzi, którzy tęsknią za nudą, przerywaną chwilami ekstremalnej

niewygody. Masochiści mile widziani – powiedział Craig.

-Jeśli twoje hobby to magnetometria, pocenie się i kopanie dziur – NUMA chętnie cię zatrudni.

-Czy kiedykolwiek schowałeś coś przed samym sobą, żeby odczuć dreszczyk emocji, gdy później to znajdziesz? Jeśli tak, jesteś w naszym typie.

-Będziesz pracował za darmo? – kontynuował Dirk. Craig roześmiał się.

Dirk wskazał na rów przy starym wiejskim domu. Zaczęli przesuwac gradiometr tam i z powrotem. Craig obserwował czytnik.

-Było ci kiedy tak gorąco, że język ci się spocił? – zapytał Dirk.

-Musiałeś kiedy prac swoje rzeczy w zlewie, w motelu?

-Bo nie przyjęto ich do pralni automatycznej – dodał Dirk.

-Stop – rzekł Craig. – Cofnij się pół metra. Dirk przeskanował teren.

-Za małe – powiedział Craig. – Kontynuujemy.

-Czy lubisz tłuste żarcie w taniej restauracji? – podjął Dirk.

-Czy możesz wyżyć na diecie składającej się z chipsów i ciepłej wody sodowej?

Dirk spojrzal na Craiga.

-Ten teren jest pustynią magnetyczną.

-Nieczuły jak serce dziwki.

-Pusty jak koncert Vanilia Ice – dorzucił Dirk.

Potrafią tak gadać przez cały czas. Dlatego wolę, żeby pracowali tylko we dwóch. A jeśli jest to niemożliwe, odsuwamy się od nich jak najdalej. Później, tego samego dnia, Dirk złapał dobry odczyt w zagrodzie dla koni. Craig przy piwie przekonał właściciela, żeby pozwolił tu kopać. Ryli

112 twardą ziemię przez prawie całe gorące popołudnie. Znaleźli stare kowadło, zakopane na głębokości 2 metrów. Taki już jest nasz los.

Na początku 2001 roku Craig poleciał do Phoenix, mogłem więc kontynuować pisanie tej książki. Po przestudiowaniu akt Bliźniaczych Sióstr znaleźliśmy jeszcze jeden trop. Ciekawe, dokąd nas zaprowadzi. Dirk i Craig mieli jedno życzenie: kiedy NUMA wróci do Teksasu kontynuować poszukiwania, niech to będzie kiedykolwiek, byle nie w sierpniu. Mięczaki.

CZĘŚĆ VII "MARY CELESTE"

1

Tajemniczy statek 1872

Kiedy "Mary Celeste" odbiła od nabrzeża nr 50 na East River, nie było powodu, żeby sądzić, że ta

podróż będzie się czymkolwiek różnić od jej innych rejsów. Wtorek, piąty dzień listopada 1872

roku, był zimny i szary. Ot, jeszcze jeden jesienny, nowojorski dzień, jakich wiele. Mieszkańcy

miasta chodzili w płaszczach, ale nie było aż tak zimno, żeby odwracać się tyłem do wiatru. W

powietrzu czuło się, że nadciąga zima.

Kapitan Joshua Spooner Briggs lekko przekręcił koło sterowe. Prąd na East River był silny,

usiłował zepchnąć statek w kierunku brzegu. Krzyknął do Alberta Richardsona ze Stockton

Springs w Maine, pierwszego oficera.

–Postawić sztaksel.

Wiatr nadał płótna i popchnął statek na rzekę.

Briggs kiwnął lekko głową z zadowoleniem. Był drugim z pięciu synów kapitana żeglugi morskiej

z Wareham w Massachusetts. Wszyscy, poza jednym, wybrali karierę na morzu.

Dzieciństwo

114 upływało mu w atmosferze morskich opowieści i czytania listów z odległych portów. W Sippican Village, gdzie w końcu osiadł klan Briggsów, mówi się, że w żyłach tego rodu płynie morską wodą. Kapitan Briggs czuł się na morzu równie dobrze, jak u siebie w domu, siedząc przed kominkiem. Był właścicielem części udziałów "Mary Celeste" i niecierpliwił się, chcąc wreszcie wyruszyć w rejs.

Pod pokładem w kajucie kapitańskiej, jego żona Sarah Elizabeth Briggs zajmowała się ich dwuletnią córeczką, Sophią Matildą. Nakarmiła ją, posadziła w drewnianym kojcu i zaczęła grać spokojną melodię na małym akordeonie, aż dziecko usnęło. Pani Briggs nieraz towarzyszyła mężowi, ale ta podróż miała się okazać ostatnią. Wiatry nie były pomyślne. "Mary Celeste" znajdowała się o milę morską od Staten Island, kiedy Briggs wydał rozkaz:

–Kurs na brzeg. Zakotwiczymy i poczekamy na zmianę wiatrów.

Gdy okręt stał już na kotwicy, Briggs zszedł pod pokład, żeby sprawdzić ładunek. Poza kilkoma skrzyniami z rzeczami osobistymi przeznaczonymi dla nowojorskiego studenta sztuk pięknych pobierającego nauki we Włoszech, ładownia wypełniona była tylko jednym towarem: alkoholem przewożonym do Genui. Tysiąc siedemset, należących do firmy Meissner, Ackerman Company z Nowego Jorku. Jak przystało na jankesa, Briggs był człowiekiem ostrożnym. I chociaż baryłki były szczelnie zamknięte, obawiał się, że pod pokładem mogą zebrać się opary. Niejeden statek

ekspłodował i spłonął podczas transportu tak niebezpiecznego towaru. Zadowolony, że ładunek jest bezpieczny, wyszedł z ładowni i udał się do kajuty. Sarah siedziała przy nożnej maszynie do szycia i obrębiała ubranko dla dziecka. Z boku, w drewnianym kojcu spokojnie stała Sophia. Kiedy Briggs wszedł, podniosła głowę i pisnęła radośnie. Kapitan Briggs podszedł do kojca i pogłaskał córeczkę po głowie.

–Mamy przeciwny wiatr – powiedział do Sarah. – Poczekamy, aż się zmieni.

–Jak długo może to potrwać?

–Barometr wskazuje na zmianę pogody – powiedział Briggs – ale nigdy nic nie wiadomo. Wczesnym rankiem, w czwartek 7 listopada wiatr zmienił kierunek. Pilot wyprowadził "Mary Celeste" z kotwicowiska na głębokie wody. Kiedy już przeszli nad płycznami i znaleźli się na Atlantyku, do burty przybiła łódź, żeby zabrać pilota z powrotem do Nowego Jorku. Zgodnie ze zwyczajem przekazano mu listy do nadania na poczcie.

Były to ostatnie wieści od kapitana i załogi "Mary Celeste".

Joshua Briggs stał za kołem sterowym, prowadząc statek na wschód. Tego dnia morze było czarne jak atrament, a do tego mocno wzburzone. Przed dziobem "Mary Celeste" piętrzyły się fale. Statek wznosił się na ich szczyty, a potem opadał z taką szybkością, że kapitan czuł, jak żołądek podnosi musię do gardła. Głębokość morza wynosiła tutaj 70 metrów. Dwa tysiące mil przed dziobem znajdowały się Azory. Briggs nieraz pływał po wzburzonym morzu i specjalnie się tym nie

115 przejmował. Miał dobry statek, dzielną załogę. Pierwszym oficerem był mat Albert Richardson, 28-letni młodzieniec o jasnej cerze i brązowych włosach. Richardson służył w Ochotnikach z Maine podczas wojny domowej i przywykł do ciężkiego życia. Miesięczna płaca Richardсона wynosiła 50 dolarów. Drugi oficer, Andrew Gilling, 25-letni nowojorczyk, był doświadczonym marynarzem z Danii. Płacono mu 35 dolarów na miesiąc. Edward William Head, kuk i steward w jednej osobie, miał 23 lata i był nowożeńcem. Jego zapłata to 40 dolarów miesięcznie. Zwyczajni marynarze dostawali na miesiąc po 30 dolarów. Bracia Boz i Yolker Lorenzen, 25 i 29 lat. 35-letni Adrian Martens. Gottlieb Goodschaad, najmłodszy z marynarzy – 23-latek. Wszyscy pochodzili z Niemiec i mieli praktykę morską. Wszyscy, łącznie z Gillingiem, podali jako swój adres Thames Street nr 19, Nowy Jork, Dom Marynarza. Edward Head ostrożnie szedł po pokładzie w stronę Briggsa.

–Kapitanie – powiedział, przekrzykując wicher – czy mogę przynieść panu coś do jedzenia?

–Zjem, jak będzie zmiana wachty – odparł Briggs – za półtorej godziny.

–Może kawy?

–Chętnie napiję się gorącej herbaty z cukrem – odparł Briggs – żeby uspokoić żołądek.

–Zaraz przynoszę – powiedział Head.

W tym samym czasie w dokach Nowego Jorku trwał załadunek innego statku. "Dei Gratia" była brytyjską brygantyną o wyporności 295 ton. Przyplłynęła z Nowej Szkocji. Kapitan David Reed Moorhouse nadzorował załadunek ropy naftowej, pochodzącej z Pensylwanii. Obok stał jego pierwszy oficer, Oliver Deveau. Beczułki,

jedną po drugiej, spuszczano na linach do ładowni.

–Według planu mamy wypłynąć piętnastego. – powiedział Moorhouse. – Czy ma pan jakieś uwagi

co do załogi?

–Augustus Anderson i John Johnson zaokrętowali się jako marynarze za moją namową.

Pracowałem już z nimi.

–Czy John Wright nadaje się na drugiego oficera?

–To dobry marynarz – powiedział Deveau.

–Więc zaproponuję mu to stanowisko – stwierdził Moorhouse.

–Wiatr się zmienia – zauważył Deveau.

–A więc wypłyniemy o czasie – powiedział Moorhouse.

Większość wielkich cywilizacji była potęgami morskimi. Wikingowie, Hiszpanie, Brytyjczycy -ich siła i prestiż bierze się stąd, że władali na morzach. A w czasach zanim powstały wielkie spółki żeglugowe, kapitan na morzu był pierwszy po Bogu. Reprezentował armatora statku i kraj, którego bandera powiewała na rufie. Zarówno statek, jak i jego ładunek należało zabezpieczyć. "Mary Celeste" miała polisę ubezpieczeniową wystawioną przez cztery towarzystwa: Maine Lloyds na sumę 6000 dolarów; Orient Mutual Company na 4000; Mercantile Mutual Company na 116 2500 i New England Mutual Insurance Company na najmniejszą sumę 1500. Całkowite ubezpieczenie wynosiło 14 000 dolarów, co w 1872 roku było znaczną sumą. Ładunek został ubezpieczony przez Atlantic Mutual Insurance Company na 3400 dolarów. Towarzystwa podchodziły z ostrożnością do ubezpieczeń statków – wymagały, żeby były one zdolne do żeglugi i miały odpowiednią załogę. "Mary Celeste" spełniał wszelkie kryteria.

W połowie drogi na Azory kapitan Briggs przeprowadził statek nad Górą Rehobotha, podwodnym płaskowyżem, ciągnącym się wzdłuż 60. stopnia długości geograficznej. Kapitan przekazał ster Richardsonowi, otworzył pudełko z polerowanego drewna i ostrożnie wyjął z niego sekstans, spoczywający w woreczku z jeleniej skóry. Wziął namiar na horyzont i ustalił położenie statku. "Mary Celeste" szła we właściwym kierunku.

–Utrzymujemy ten sam kurs – powiedział do Richardsona. – Będę pod pokładem, gdyby mnie pan potrzebował.

–Tak jest, sir – odparł Richardson.

Zejsściówka wiodąca pod pokład była do połowy otwarta, a schodnia mocno przytwierdzona do grodzi. Doświadczenie nauczyło Briggsa, żeby sprawdzać takie rzeczy, bo na początku kariery, gdy schodził po źle umocowanej schodni, stoczył się do ładowni i zwichnął sobie kostkę. Teraz niczego nie zostawiał przypadkowi. Jak do tej pory Briggsowi i załodze szczęściło się. Bracia Lorenzenowie mówili łamaną angielszczyzną z mocnym niemieckim akcentem, ale rozumieli polecenia i szybko je wykonywali. Poza tym byli bardzo pracowici. Ilekroć Briggs się rozejrzył, widział, jak naprawiają żagle, szorują pokład albo szukają sobie jakiegoś innego zajęcia. Dobrzy marynarze. Martens i Goodschad wydawali się bardziej flegmatyczni w porównaniu z

Lorenzenami, ale i oni pracowali ciężko i chętnie wykonywali rozkazy. Richardson był zdolnym człowiekiem, mógłby zostać kapitanem, a Gilling szedł w jego ślady. Tylko Edward Head niepokoił Briggsa. Wykonywał swoje obowiązki sumiennie, ale bez entuzjazmu. Briggs poszedł do kambuza.

–O, pan kapitan – powiedział Head, podnosząc wzrok znad obieranych ziemniaków.

–Jak tam sprawy, Edwardzie? – zapytał Briggs.

–Solona wołowina, ziemniaki i buraki na obiad.

–Nieźle – powiedział Briggs, uśmiechając się – ale czegoś tu brakuje.

–Mam beczkę suszonych jabłek, spróbuję upiec szarlotkę.

–Tęsknisz za żoną? – zapytał Briggs.

–Bardzo, sir – odparł Head. – Po powrocie z tego rejsu zostanę na brzegu.

–Mamy już fracht na drogę powrotną – odparł Briggs. – Ładunek owoców. Za jakiś miesiąc

będziesz w domu i podejmiesz decyzję.

117 Przyszłość pokazała jednak, że za niecały miesiąc "Mary Celeste" dotrze do Gibraltaru, ale już bez swojej załogi. Kapitan Moorhouse stał na górnym pokładzie "Dei Gratii". Ładunek został zaształowany.

–Jak tylko przyjmiecie żywność, wydajcie ludziom racje rumu – powiedział do Deveau.

–Tak jest – odrzekł Deveau.

Był 14 listopada 1872 roku. "Dei Gratia" rankiem następnego dnia miał opuścić Nowy Jork. Moorhouse zszedł pod pokład, żeby sprawdzić mapy. Daleko na północy, w okolicach kręgu polarnego, tworzyło się centrum niżu atmosferycznego. Niebo pociemniało, wzmógł się wiatr. Zaczął padać drobny śnieg. Było go coraz więcej, aż zamienił się w oślepiającą śnieżycę. Stado wołów pizmowych, znając te symptomy, zbiło się w obronne koło. Młode i chore osobniki znalazły się wewnątrz kręgu. Przywarły do siebie, żeby zachować ciepło. Czekwały na burzę. Nie było wypoczynku dla strudzonych żeglarzy. "Mary Celeste" wpłynęła na jeszcze bardziej wzburzone wody. Briggs wiedział, że listopad zawsze jest kapryśny, ale ta podróż szczególnie dawała się im we znaki. Myślał, że kiedy przekroczą już 60. stopień, morze się uspokoi, ale pogoda jeszcze ulegała pogorszeniu. Ociepliło się, lecz stan morza niepokoił Briggsa. Jedna z baryłek z alkoholem zdążyła już pęknąć, a jej zawartość wylała się do żęzy – jeszcze kilka takich wypadków i będzie kłopot.

–Jak tam Sophia? – zapytał, wchodząc do kapitańskiej kajuty.

–Jest spokojna. W kołysce nie czuje fal – odparła Sarah. – Kiedy jest w kojcu, rzuca nią na wszystkie strony.

Briggs popatrzył na żonę.

–A ty?

–Mam chorobę morską – przyznała Sarah.

–Przyniosę parę sucharków – powiedział Briggs. – To zazwyczaj pomaga na żołądek.

–Dziękuję, kochany.

–Mamy dobrą prędkość – rzekł Briggs. – Jeśli tak dalej pójdzie, jeszcze w tym tygodniu wpłyniemy na Morze Śródziemne. Tam zazwyczaj jest spokojniej.

–Mam nadzieję – powiedziała cicho Sarah.

Kapitan Moorhouse ubrany był w skórzany sztormiak i skórzany kapelusz. Oczywiście miał podkrążone z niewyspania. Od tego poranka, kiedy wypłynęli z Nowego Jorku, prawie nic nie jadł. Od pierwszego dnia podróży pogoda była fatalna. Najpierw śnieg i wiatr – teraz deszcz i wiatr. Wiatr z północnego wschodu gnał "Dei Gratię" na spotkanie z losem. Trzeba było jednak przyznać, że rozwijali niezłą prędkość.

Briggs dokonał zapisu w dzienniku okrętowym. Jest to podstawowy dokument na każdym statku. Zapisuje się w nim co godzinę informacje dotyczące pogody, aktualnego położenia, stanu statku i

118 nietypowych wydarzeń. Dziennik przechodzi do rąk kolejnych kapitanów i towarzyszy statkowi aż do czasu, gdy zmienia się armatora. Jest to zapis triumfów i tragedii, widoczny znak odbytych rejsów. Dwudziesty trzeci listopada 1872 roku. Ósma wieczorem czasu lokalnego. Rozbiły się dwie następne baryłki, kadłub trochę przecieka, ale pompy dają sobie radę. Pogoda nadal sztormowa. Położenie: 40 stopni, 22 minuty szerokości północnej, 19 stopni, 17 minut długości zachodniej. Pierwsza z Wysp Azorskich powinna się pojawić jutro.

Przekazał ster Gillingowi, który miał późną wachtę, zszedł pod pokład, otrząsnął sztormiak i kapelusz z wody i udał się do kabiny, gdzie próbował zasnąć. Kajutę kapitańską na rufie oddzielał od kubryku załogi składzik na żywność. Boz Lorenzen szepnął po niemiecku do swojego brata Volkerta:

–Volkie!

–Tak, Boz.

–Czy boli cię głowa od tych oparów?

–Nie, głowa mnie nie boli – odparł Volkert – ale mam dziwne sny.

–Jakie?

–Byliśmy w Niemczech, w domu, a matka jeszcze żyła.

–Dobry sen.

–Wcale nie – odparł Volkert. – To była jej głowa. A ciało miała z ziemniaka.

–Matka lubiła placki ziemniaczane.

–Dlaczego nie otworzysz bulaju? – zapytał Volkert.

–Bo woda się wlewa – odparł Boz, odwrócił się i próbował zasnąć.

Drugi oficer na "Dei Gratii", Oliver Deveau, przyglądał się marsłowi. Żagiel zawieszono na rei sześć miesięcy temu, w Londynie, podczas postoju w porcie. Czas go troszkę podniszczył, ale jeszcze się nie strzępił. Grumety – pierścienie, do których przymocowane były liny – nie nosiły śladów zużycia, a likliny żagla nie zdążyły się spruć. Od opuszczenia Nowego Jorku "Dei Gratia" miała silne wiatry. Temperatura powietrza wzrosła, gdy statek wpłynął na niższe szerokości, ale siła wiatru nie zmalała. "Dei Gratia" pruła wodę dziobem, za rufą pienił się kilwater, a wiatr targał włosy Deveau. Po lewej burcie skakało po falach kilka morświnów. Statek rozwijał niezłą prędkość, jeśli tak pójdzie dalej, wdzięczni właściciele powinni dać premię za wcześniejsze zakończenie rejsu.

Pierwszy oficer na "Mary Celeste", A lbert Richardson, wyteżał wzrok, szukając wyspy Santa Cruz das Flores. Wraz z siostrzaną wyspą Corvo były pierwszymi skrawkami lądu, które statek ominie, odkąd wypłynął z Nowego Jorku. Był 24 listopada 1872 roku. Wiatr nie słabł.

119 Pod pokładem, w kajucie kapitana, Briggs z żoną zajadali się ostatnimi świeżymi jajkami. Kapitan lubił jajka sadzone, Sarah gotowane bez skorupki, a maleńka Sophia – po prostu każde. Sarah ukroiła gruby kawałek chleba i zwróciła się do męża.

–Widziałam szczura – powiedziała. – Powinniśmy mieć na pokładzie kota.

–Każę ludziom posprzątać ładownie, gdy wyładujemy alkohol. Muszą być czyste, zanim

załadujemy owoce – odezwał się Briggs.

–Czy w owocach nie będzie robaków? – zapytała Sarah.

–Być może, kochanie – przyznał Briggs – ale nie pożyją długo, jak tylko dopłyniemy do strefy chłodniejszego klimatu.

–Obawiam się, że opary z ładowni zaszkodzą Sophii – powiedziała Sarah.

–Wygląda świetnie – stwierdził Briggs, sięgając nad stołem, żeby polaskotać córeczkę, siedzącą na kolanach matki.

–W każdym razie działają na mnie – powiedziała Sarah. – Czuję się jak otumaniona.

–Przeciekają następne dwie baryłki – powiedział Briggs. – Napełniano je, gdy było zimno,

obawiam się, że popęka ich więcej, jak wpłyniemy w strefę ciepłych wód.

–Niedobrze.

–Ano nie – przyznał Briggs.

"Dei Gratia" żeglował na wschód, a marynarze zajęci byli codziennymi obowiązkami. Stawiano i zwijano żagle. Szorowano i myto pokłady. Wszystkie części mosiężne musiały być wypolerowane

–bezlitośnie walczone z rdzą. Pogoda się poprawiała, co pozwalało spędzać więcej czasu na

górnym pokładzie. Słońce świeciło spoza chmur. Nie działo się nic szczególnego, ale wkrótce miało

się to zmienić. Zmienili kurs ze względu na kapryśne wiatry. Była to zwykła praktyka na

żaglowcu, ale wymagała poprawek w planie rejsu. Nocą "Mary Celeste" minęła od strony

północnej, a nie południowej Wyspę Świętej Marii, jak nakazywały względy bezpieczeństwa.

Cieśnina Gibraltarska leżała teraz na południowy wschód od statku, zaledwie 20 mil na północ od

Świętej Marii, a nie – jak się spodziewano – znacznie bardziej w bok – znajdowały się

niebezpieczne skały, zwane ławicą Dollabarat. Podczas niepogody fale

załamywały się nad nią z

wielką siłą. Gdy morze było spokojne, skały czaiły się tuż pod powierzchnią wody, stanowiąc

zagrożenie dla żeglugi.

Większość kapitanów unikała tych rejonów. Przede wszystkim nie było powodu, żeby płynąć od

północnej strony. Wyspa Świętej Marii nie miała kotwiczowisk. Nie było na niej świeżej słodkiej

wody, ani osiedli ludzkich. Dziennik okrętowy – "Mary Celeste":

25 listopada 1872 roku, ósma szklanka

Godzina 08.00. Punkt Wschodni na kierunku SSW, odległość 6 mil

120 Był to ostatni zapis w dzienniku pokładowym z podpisem "kapitan Benjamin Briggs". Statek zostawiał za sobą Azory, a punktem wschodnim był Ponta Castello, wysoki szczyt na południowo-wschodnim brzegu wyspy. Andrew Gilling otarł kark chusteczką.

–Sześćset mil do Gibraltaru – szepnął sam do siebie.

Był zadowolony, że jego wachta miała się ku końcowi. Przez całą noc miał złe przeczucia, odczuwał dziwny niepokój. W świetle poranka Gilling znów dostrzegł chmury – czarną kurtynę, sięgającą horyzontu. W nocy w pobliżu statku dwukrotnie przechodziły wysokie fale, ale załamywały się przed dziobem. Chwiejnym krokiem wszedł na mostek Albert Richardson.

–Zmiana wachty – powiedział.

Oczy miał zaczerwienione, nabiegłe krwią, język mu się nieco plątał. Czuć było od niego alkohol. Wyglądał na pijanego.

–Gdzie jest kapitan Briggs? – zapytał Gilling.

–Chory, leży pod pokładem – odparł Richardson. – Jak większość załogi. Te opary sięją wśród nas spustoszenie. Tuż przed wschodem słońca słyszałem, jak pani Briggs gra na akordeonie i śpiewa. Hałas wszystkich obudził.

–Sir – powiedział Gilling. – Przez całą noc byłem na świeżym powietrzu. Może powinienem dalej trzymać wachtę?

–Dojdę do siebie – powiedział Richardson. – Tylko trochę się przewietrzę.

–Tak jest – odparł Gilling. – Ale niech pan uważa. Mogą tu być mielizny niezaznaczone na mapach.

–Będę uważał, Andrew – powiedział Richardson, przejmując ster.

Mała Sophia uśmiechnęła się na widok czarnych kropek przed oczami. Przetarła oczy rączką, ale kropki zostały. Benjamin Briggs śpiewał piosenkę Stephena Fostera Beautiful Dreamer. Zarówno on, jak i Sarah, która grała jak opętana na akordeonie, niewiele spali tej nocy.

–Niższa tonacja! – krzyknęła.

W kajucie marynarzy Niemcy grali w karty. Gottlieb Goodschaad usiłował skoncentrować się na kartach, które trzymał w ręku. Joker zdawał się do niego mówić. Dziewiątka wyglądała jak szóstka. W kambuzie Edward Head próbował napalić w piecu. Wreszcie, po wielu wysiłkach, poddał się. Wyjął peklowane mięso ze

spizarni i sięgnął po nóż, żeby odkroić kawałek, ale ręka go nie słuchała. Czuł się tak, jakby mózg przestał mu nagle pracować. Po górnej półce przeszedł szczur. Head usiłował telepatycznie nawiązać z nim kontakt. Zdziwił się, iż to dziwne, że nie otrzymał odpowiedzi. Volkert Lorenzen ubijał tytoń w fajce. Gdy ją nappełnił, wręczył ją bratu i przygotował dla siebie drugą. Musieli zebrać myśli – Boz właśnie, po raz dziesiąty, zapewniał go o swojej braterskiej wierności. Nigdy do tej pory nie widzieli potrzeby, żeby mówić o tym głośno.

121 "Mary Celeste" stała się statkiem szaleńców, opanowanym przez niewidzialne wapory. Cztery metry pod powierzchnią morza, na wprost dziobu, wznosiła się podwodna góra, bezimienna, nienaniesiona na mapy. Miała kształt skalistego płaskowyzła, usianego kawałami skały wulkanicznej, uformowanej przed tysiącami lat. Przy spokojnym morzu "Mary Celeste" może i zdołałaby przejść nad tą pułapką. Albert Richardson spoglądał na południe. Statek od zawietrznej mijał Wyspy Świętej Marii. Do Gibraltaru pozostało tylko 600 mil. I wtedy nastąpiła katastrofa. Szarpnięcie, uderzenie, odgłos szorowania wzdłuż całego kadłuba. "Mary Celeste" zwolniła. Jej kil otarł się o skały, ale po kilku sekundach siła rozpędu oswobodziła statek.

–Weszliśmy na mieliznę! – krzyknął Richardson.

Kapitan Benjamin Briggs, nawet w stanie oszołomienia, wiedział, co znaczy ten dźwięk. Wypadł z kabiny, wspiął się po schodni na pokład i pobiegł do steru. Spojrzał za rufę i zobaczył, że kilwater jcsł zmacony tam, gdzie statek otarł się o dno. Spojrzał w przód: przed nimi znów była głęboka woda. Po prawej stronie ujrzał Wyspę Świętej Marii.

–Dlaczego jesteśmy na północ od wyspy? – krzyknął do Richardsona.

–Sztorm zniósł nas w nocy na północ – wyjaśnił Richardson.

Bracia Lorenzen, Goodschaad i Martens wbiegli na pokład. Razem z nimi Gilling i nawet ospale poruszający się Edward Head. Wszyscy znali ten dźwięk i obawiali się najgorszego.

–Zostań u steru – krzyknął Briggs. – Chodźcie ze mną – powiedział do marynarzy.

Woda wlewała się do ładowni przez uszkodzone poszycie. Już pół metra wody zgromadziło się wewnątrz kadłuba, a jej poziom ciągle rósł. Rozbiło się kilka następnych beczek z alkoholem. Ich zawartość, zmieszana z morską mgłą, utworzyła toksyczne opary. Briggs szybko ocenił sytuację.

–Volkie, Boz, do pomp – krzyknął. – Arian, razem z Gottleibem przynieście mi beczkę z pakułami do uszczelniania kadłuba.

Gdy marynarze rozbiegli się, uklęknął i rękoma zbadał dno – zewsząd czuł strumienie przeciekającej wody. Zanurzył głowę pod wodę. Alkohol palił go w oczy, ale widzialność była dobra. Deski poszycia nie połamały się, to był tylko duży przeciek. Wystawił głowę z wody i poczuł alkohol. W głowie mu się zakręciło, nie był w stanie utrzymać równowagi. Zwymiotował

–Proszę, sir – powiedział Martens, wręczając mu beczułkę z nawoskowaną liną do uszczelnienia.

–Idź do mojej kajuty – rzekł kapitan. – Powiedz żonie, żeby przygotowała się do opuszczenia statku, jeśli zajdzie taka konieczność.

Martens dowlókł się do drabiny i wspiął na pokład.

–Pani Briggs – krzyknął przez zamknięte drzwi – kapitan prosi, żeby pani przygotowała się do opuszczenia statku.

122 Drzwi się otworzyły, stanęła w nich uśmiechnięta Sarah. Oczy miała przekrwione, policzki też zaczerwienione, jakby cały ranek spędziła, jeżdżąc na łyżwach po zamrzniętym jeziorze. Martens zajrzał do środka i zobaczył Sophię. Siedziała prosto w kojcu, z podbródka spływała jej ślina.

–Co z Sophią? – zapytała Sarah.

–Niech pani ją przygotuje – odparł Martens.

Wymiociny pływały po wodzie, ale Briggs nie zważał na nie. Zanurzył głowę i zaczął utykać nawoskowaną linę w każde pęknięcie, które był w stanie wyczuć. Przerzywał, żeby nabrać powietrza i znów się zanurzał.

–Pompy pracują – krzyknął Boz, kiedy kapitan wystawił głowę nad wodę.

–Gottlieb – powiedział Briggs – powiedz Martensowi, żeby spakował mój chronometr, sekstans i dziennik okrętowy, a także dokumenty statku. Potem razem z Arianem spuście szalupę na wodę. Briggs popatrzył na znak na burcie. Woda nie opadała, ale też nie podnosiła się szybko. Może mają szansę. Briggs wstał; miał zawroty głowy, walczył, żeby zapanować nad sobą. Powietrze na wysokości głowy ciężkie było od oparów. Krzyknął do braci Lorenzenów po drugiej stronie statku. W tym momencie nagły szkwał uderzył w statek.

–Wejdźcie na górę – powiedział. – Wsiądziemy do szalupy, żeby stąd odpłynąć.

Albert Richardson, stojący przy kole sterowym, patrzył ze zdumieniem, jak po obu stronach statku spiętrza się fala. Kilka sekund wcześniej było względnie spokojnie, lekka mgiełka, sporadyczne powiewy, trochę siąpił deszcz. I nagle rozpętała się burza.

–Przywiążcie faleń do fału! – krzyknął do Martensa i Gottlieba, przygotowujących się do spuszczenia łodzi.

Fał, lina długa na 300 metrów, 7-centymetrowej grubości, leżała na pokładzie; żeby znaleźć drugą linę należało pójść do forpiku.

–Tak jest! – odpowiedział Martens.

Goodschaad przywiązał grubą linę do falenia, cienkiej cumy i razem z Martensem spuścił łódź na

wodę. Owinęli linę wokół wspornika relingu. Łódź unosiła się na falach za rufą.

Briggs pojawił się na pokładzie w tej samej chwili co Sarah, która trzymała córeczkę na rękach.

–Zwinąć główne żagle – Briggs krzyknął do Martensa i Goodschaada.

–Kochanie, co się stało? – zapytała Sarah.

–Otarliśmy się o dno – odparł Briggs. – Chyba zatamowaliśmy przeciek, ale na wszelki wypadek przeniesiemy się do szalupy.

–Boję się – powiedziała Sarah, gdy Sophia zaczęła kwilić.

W tym momencie ściana wody runęła na pokład. Briggs popatrzył ku rufie; drewniane pudło z przyrządami, które kazał przynieść Martensowi, stało na pokładzie i czekało na załadunek.

–Otwórz luk główny i przedni – krzyknął do Martensa – i przyjdź na rufę.

–Czy przywiązać koło sterowe? – zapytał Richardson.

–Zostaw tak, jak jest.

Andrew Gilling miał umysł jaśniejszy niż pozostali członkowie załogi. Uważał, że Briggs reaguje przesadnie. Nie mógł jednak kwestionować decyzji kapitana. Razem z Edwardem Headem poszedł do kambuza, żeby przygotować do zabrania zapasy żywności i wody. Ustawił łódź przy trapie rufowym i czekał, aż Head załaduje zapasy. Potem do łodzi zeszła Sarah z Sophia, podtrzymywana z obu stron przez braci Lorenzenów.

–Dalej, wsiadajcie – powiedział do braci Gilling.

W następnej kolejności wsiadli Martens i Goodschaad, potem Head i Richardson.

A na samym

końcu Briggs. Dziesięcioro ludzi siedziało w małej szalupie przycumowanej do opuszczonego statku.

Wieloryb wynurzył się w pobliżu "Dei Gratii" i wydmuchał fontannę wody.

–Wieloryb z lewej burty – krzyknął Deveau.

Moorhouse uczynił zapis w dzienniku okrętowym i wycelował lunetę sekstansu w stronę horyzontu. Byli na właściwym kursie i mieli dobrą prędkość. Wypogodziło się i słońce wyjrzało zza chmur. Ot, zwyczajny dzień na morzu. Moorhouse nie mógł wiedzieć, jaki dramat rozgrywa się

0 500 mil od jego statku. Briggs patrzył na stojący w oddali statek. Minęła godzina i nic się nie

zmieniało – uszczelnienie okazało się skuteczne. Do tej pory, przy odkrytych włazach, ładownia

musiała już wywietrzeć. Świeże powietrze rozjaśniło mu umysł i zaczynał wątpić w sens swojej decyzji.

–Myślę, że można przyciągnąć łódź i wejść na pokład.

Marynarze pokiwali głowami. Oni również już ochłonęli. Chociaż morze było ich drugim domem, nie czuli się dobrze w zatłoczonej, małej szalupie daleko od lądu. Wszyscy chcieli już wrócić na pokład "Mary Celeste" i zająć się zwykłymi obowiązkami. Będą potem opowiadać dzieciom jak przestraszyli się nie wiadomo czego. Nauczka na przyszłość.

–Czy mamy zacząć wybierać hol? – zapytał Richardson.

1 w tej chwili, zanim Briggs zdołał odpowiedzieć, spadł na nich kolejny szkwał.

"Mary Celeste", oddalona o 300 metrów, skoczyła naprzód jak chart na wyścigach. Hol łączący ich ze statkiem napiął się, a potem trzasnął i obwisł. Szalupa natychmiast zaczęła zwalniać, a wyładowana alkoholem brygantyna popłynęła dalej. Richardson wybrał luźny teraz hol i popatrzył na Briggsa.

–Wiosłować, chłopcy, wiosłować! – ryknął kapitan.

Po 10 dniach dryfowania zaczęli umierać. Już pierwszego dnia stracili z oczu "Mary Celeste", a wszelkie wysiłki, żeby dowiosłować do Wyspy Świętej Marii, na nic

się nie zdały. Jedzenia i wody nie mieli nawet na tydzień, a deszczu, gdy go najbardziej potrzebowali, właśnie nie było.

124 Gdy zmarła maleńka Sophia, pochowano ją w morzu. Wkrótce potem dołączyła do niej Sarah. Martens i Richardson też już nie żyli. Goodschaad umarł cicho w nocy i leżał na dnie szalupy. Head zmarł na atak serca po trzech dniach dryfowania. Pewnie wówczas, gdy uświadomił sobie, że nie zobaczy już narzeczonej. Boz i Volkert pomogli kapitanowi wyrzucić za burtę ciało Goodschaada. Briggs popatrzył na Niemców – wiedział, że sam musi tak wyglądać. Skóra schodziła im z twarzy płatami. Mieli spieczone usta. Z nosa Volkerta sączyła się krew, w kącikach oczu Boza widać było zielonkawą ropę.

–Zabijcie mnie – powiedział cicho Briggs.

Boz spojrział na brata i kiwnął głową. Przywykli wykonywać rozkazy swego kapitana. Volkert wziął jedno wiosło, jego brat drugie. Zebrali resztki sił i wykonali polecenie. Minęły dwie godziny, zanim zdołali wyrzucić ciało za burtę.

Umarli następnego ranka, jeden po drugim, w ciągu dwóch minut. Czwarty grudnia 1872 roku był dniem słonecznym. Kapitan Moorhouse stał przy sterze "Dei Gratii". Brytyjska brygantyna przeszła daleko na północ od Azorów i teraz kierowała się wprost na Cieśninę Gibraltarską. Moorhouse właśnie wziął namiary do wyznaczenia pozycji statku i zapisał, że jest to 38° 20' szerokości północnej i 17° 15' długości wschodniej. Kiedy w odległości 6 mil zauważył inny statek, zbliżający się z lewej strony od dziobu była godzina 13.52.

–Niech mi pan poda lunetę – powiedział do Wrighta, drugiego oficera.

Wright sięgnął do szuflady i wręczył Moorhousowi składaną lunetę. Kapitan wycelował ją w stronę napotkanego statku. Główne żagle zwinięte, nikogo na pokładzie. Trochę było to dziwne.

–Ma ładunek, płynie bardzo powoli – zauważył Moorhouse.

–Wkrótce przetną się nasze kursy – powiedział Wright. – Czy mam wywiesić sygnały?

–Dobrze – powiedział Wright.

Ale na sygnały nie odpowiadano – ani za pierwszym, ani za drugim razem. Statek-widmo płynął na zachód z prędkością półtora do dwóch węzłów. Moorhouse czekał, aż ktoś się pojawi na pokładzie. Zaczął się już niepokoić, że wszyscy się pochorowali. Popatrzył na statek przez lunetę i powziął decyzję.

–Zwinąć żagle – krzyknął do marynarzy Andersena i Johnsona. "Dei Gratia" zwolniła i tylko kołysała się na wodzie.

–Co robimy? – zapytał Deveau, który wyszedł teraz na pokład.

–Przygotować szalupę – rozkazał Moorhouse. – Razem z Wrightem wejdźcie tam na pokład. Zabierzcie z sobą Johnsona. Niech zostanie przy wiosłach.

–Ahoj! – krzyknął Deveau przez tubę do "Mary Celeste".

125 Nie było odpowiedzi.

Siedzieli w szalupie i obserwowali kadłub statku, do którego się zbliżali. Na pokładzie nie było nikogo; nie słyhać było żadnego dźwięku poza uderzeniami wody o kadłub. Poczuli się nieswojo, jakby przeczuwając nieszczęście. Gdy podpłynęli

bliżej, odczytali nazwę statku na rufie: "Mary Celeste".

–Zostań tutaj – powiedział Deveau do Johnsona, gdy przybili do burty. – Pan Wright i ja rozejrzemy się.

Deveau zarzucił drabinę sznurową na nadburcie i wraz z Wrightem wspiął się na pokład.

–Ahoj! – krzyknął ponownie, gdy już znalazł się na statku.

Bez odpowiedzi.

Poszli naprzód. Pokrywy luków leżały na pokładzie, pokrywa przedniego dnem do góry – zły znak. Fok leżał w poprzek przedniego luku, nad kominem kambuza. Żaden marynarz przy zdrowych zmysłach nie pozwoliłby na to. Kliwer i latacz były ustawione na prawy hals. Marsel łopotał, porwany w strzępy. Na pokładzie nie było szalupy ratunkowej.

–Zejdziemy pod pokład – zaproponował Deveau.

Razem z Wrightem przeszukali kajuty. W kabinie kapitana Deveau stwierdził brak chronometru, sekstansu, dzienniku okrętowego i dokumentów statku. Wright w kajucie pierwszego oficera znalazł księgę pokładową. W kambuzie, do którego zaszli, nie było jedzenia; nie było też jedzenia ani niczego do picia na stole dla załogi.

–Przeszukam składzik – powiedział Wright.

–A ja ładownię – rzekł Deveau.

Wright znalazł zapas jedzenia i wody na sześć miesięcy; Deveau wyczuł w ładowni silny zapach alkoholu. Stała tam też woda na wysokość prawie półtora metra. Zaczął ją wypompowywać. Kilka minut później przy tej czynności zastał go Wright.

–Na pokładzie nie ma nikogo – powiedział Deveau. – Ale nie widzę też żadnego powodu do opuszczenia statku.

–Nie wiem, czy zauważyłeś, że szafka kompasowa jest rozbita – powiedział Wright.

–To bardzo dziwne – zgodził się Deveau. – Wypompujemy wodę z ładowni, a potem złożymy raport panu Moorhouse'owi.

Zwinęli pozostałe żagle, wyrzucili dryfkotwę i popłynęli na swój statek.

–Sir – zaraportował Deveau – to statek-widmo.

Opowiedzieli, co znaleźli. Moorhouse w zadumie pykał z fajki. O niecałe 100 metrów od nich, "Mary Celeste", statek bez załogi, czekał na decyzję.

–Mam przede wszystkim obowiązki wobec własnego statku i jego ładunku – powiedział Moorhouse.

–Rozumiem – odparł Deveau – wybór należy do pana. Ale gdyby dał mi pan dwóch marynarzy i trochę żywności, to myślę, że dopłynęlibyśmy do Gibraltaru i wystąpilibyśmy o prawa do ocalonego mienia.

–Ma pan własne instrumenty nawigacyjne? Deveau w przeszłości dowodził już statkiem.

–Tak jest – odparł. – Jeśli mógłby pan nam dać barometr, chronometr, jeszcze jeden kompas i trochę żywności, to jakoś dotarlibyśmy do portu.

Oddanie trzech ludzi z załogi bardzo utrudniłoby życie Moorhouse'owi.

–Spróbujmy – powiedział w końcu – ale jeśli zaczną się kłopoty, zostawimy "Mary Celeste" własnemu losowi, a pan przejdzie z ludźmi z powrotem.

–Dziękuję, sir – powiedział Deveau.

–Pode ślij tam Lunda i Andersena – powiedział Moorhouse. – Niech przywróć statek do zdolności żeglugowej.

Do godziny 20.26 z ładowni wypompowano wodę, a na maszty wciągnięto zapasowe żagle. Ledwie księżyc wzniósł się nad horyzontem, statek wyruszył w liczącą 600 mil podróż do Gibraltaru. Pogoda sprzyjała aż do Cieśniny Gibraltarskiej. Dopiero wtedy, po raz pierwszy, odkąd objął komendę nad "Mary Celeste", Deveau na wzburzonym morzu stracił z pola widzenia "Dei Gratię". Trzynastego, w piątek, 10 dni po spotkaniu statku-widma, Deveau wpłynął do portu na Gibraltarze. "Dei Gratia" już tam była.

W sobotę, 14 grudnia, urzędnik do spraw likwidowania szkód w nowojorskim biurze Atlantic Mutual Insurance Company otrzymał z Gibraltaru telegram następującej treści: "Mary" Celeste" odnaleziono na morzu i doprowadzono do portu. Statek porzucono w stanie zdatnym do żeglugi. Oclony przez Admiralicję. Zawiadomić wszystkich udziałowców, że mogą starać się o odzyskanie swego mienia. Moorhouse.

Telegram był pierwszą informacją, jaka dotarła do Stanów Zjednoczonych, że z "Mary Celeste" stało się coś strasznego. Z jej załogi i pasażerów nikogo nie odnaleziono. Sama "Mary Celeste" wróciła do służby na morzu. Dwanaście lat później, 3 stycznia 1885 roku, wpadła na rafę Rochelais niedaleko Miragoane, na Haiti. I choć statku tego dawno już nie ma, jego legenda pozostała.

Raj utracony 2001

127 Na samą myśl o losie "Mary Celeste" włos jeży się na głowie. Stała się ona najsłynniejszym statkiem-widmem w dziejach mórz. Istnieją inne opowieści o porzuconych statkach, których załogi zniknęły, ale żadna z nich nie jest tak intrygująca, żadna nie rozpala wyobraźni do tego stopnia.

Ponad 20 lat temu poprosiłem Boba Fleminga, badacza pracującego dla NUMA w Waszyngtonie, żeby zbadał archiwa i spróbował dociec, jaki był koniec tego statku. Czy zatonął podczas sztormu, czy po prostu dokonał żywota w jakimś zapomnianym porcie? Odpowiedź na to pytanie znaleźć można tylko w kilku źródłach, choć o tragedii statku napisano ponad sto książek. "Mary Celeste" żeglowała po morzach jeszcze przez 12 lat i dwa miesiące po porzuceniu jej na Azorach w 1872 roku. W tym czasie zmieniła wielu właścicieli.

W grudniu 1884 roku wyruszyła w swoją ostatnią podróż z Nowego Jorku do Port-au-Prince na Haiti. Kapitanem był Gilman Parker z Winthrop w Massachusetts. Trzeciego stycznia 1885 roku statek płynął na południowy wschód wąskim przejściem pomiędzy południowym półwyspem Haiti a wyspą Gonave. Niebo było bezchmurne, a morze spokojne. Pośrodku cieśniny sterczała groźnie rafa Rochelais, mała skalista wysepka, wyrastająca z dna morskiego. Jej szczył zwieńczony był grubą warstwą koralu.

Rafa została wyraźnie zaznaczona na mapach. Sternik nie mógł jej nie zauważyć, żeby ją opłynąć, zaczął obracać kołem sterowym, gdy kapitan Parker schwycił go mocno za ramię.

–Nie zmieniaj kursu.

–Wejdzimy na rafę – zaprotestował sternik.

–Niech cię diabli! – parsknął Parker. – Rób, co ci każą!

Sternik, ze strachu przed karą, mimo iż wiedział, że statek czeka katastrofa, popłynął prosto na rafę. Był przyływ i rafa Rochelais ledwie wystawała ponad powierzchnię wody. Piękny niegdyś statek zbliżył się do miejsca swego wiecznego spoczynku. Sternik jeszcze raz spojrzął z desperacją na kapitana, ale Parker nie zmienił decyzji, wskazał głową prosto przed siebie, tam, gdzie fale przelewały się nad skałą.

"Mary Celeste" uderzyła w sam środek rafy Rochelais. Ostre kolce koralu przebiły się przez dno pokryte arkuszami miedzi i werznąły się w jej wnętrzości. Tony wody wdarły się pod pokład. Statek trzeszczał straszliwie w przedśmiertnych drgawkach, a jego rufa zanurzała się coraz bardziej. Wreszcie rozzwierające dźwięki zamarły i na statku zapanowała cisza. Kapitan Parker kazał załodze wsiąść do łodzi i wiosłować do pobliskiego portu Miragoane na Haiti, odległego nie więcej niż o 12 mil na południe. Na nieszczęście dla kapitana "Mary Celeste" nie zatонуła od razu. Wkrótce przeprowadzono inspekcję wraka. Wyszło wtedy na jaw, że w ładowni przewożono głównie ryby i kalosze, a nie drogi ładunek, opisany w manifeście. Statek, jak się okazało, ubezpieczony został na astronomiczną sumę 25 000 dolarów, przekraczającą znacznie jego

128 wartość wraz z ładunkiem. Dziś nazywamy to oszustwem ubezpieczeniowym. Wówczas określano to mianem piractwa i według prawa Stanów Zjednoczonych karano śmiercią. Wydawało się, że pech Parkera nie ma końca. Na Haiti przebywał wtedy przypadkiem Kingman Putnam, nowojorski rzeczoznawca budowlany. Ubezpieczyciele wynajęli go, żeby dokonał ekspertyzy. Ekspertyza przesiąkniętego wodą ładunku stała się podstawą do aresztowania Parkera po jego powrocie do Nowego Jorku. Sądzonego go, ale ława przysięgłych nie osiągnęła jednomyślności i sąd zarządził nowy proces. Parker zmarł, nie doczekawszy go. "Mary Celeste" wkrótce zniknęła pod koralowcem, który rozrósł się nad jej pokładem. Mimo złej sławy, którą wcześniej się cieszyła, została teraz porzucona i zapomniana. Dramat statku, który rozegrał się na jałowej haitańskiej rafie, był zapewne zemstą duchów jej pierwszej załogi.

Uzbrojony w dane z archiwów, zacząłem rozglądać się za czymś, czym można by popłynąć do rafy Rochelais. Skontaktowałem się z Markiem Seldonem, człowiekiem, który kupił "Arvor III", moją ulubioną łódź do poszukiwań. Pływałem na niej po morzu, kiedy w 1980 roku szukałem statku "Bonhomme Richard". Wynająłem ją ponownie w 1984 roku, kiedy wraz z zespołem przeżyłem wiele przygód na Morzu Północnym i odszukałem 16 rozmaitych wraków. Niestety francuska marynarka wojenna nie zezwoliła nam na przeprowadzenie w Cherbourgu poszukiwań konfederackiego rajdera "Alabama". Ustaliłem, że wsiądę na łódź w Kingston, na Jamajce, a potem popłynę Cieśniną Jamajską, okrążę przylądek Dame Marie i po dwóch dniach podróży dotrę do rafy Rochelais. Niestety Sheldon zachorował i nie można było się z nim skontaktować w sprawie czarteru. Wtedy pojawił się John Davis z ECO-NOVA Productions i zaproponował, że zorganizuje wyprawę poszukiwawczą. John i jego zespół pochodzą z Nowej Szkocji, a "Mary Celeste" właśnie tam została zbudowana, więc stanowiło to silny bodziec, żeby odszukać wrak. Chcieli też nakręcić film dokumentalny na temat statku. W kwietniu 2001 roku John przygotował zaplecze logistyczne, wynajął łódź i przysłał mi bilety lotnicze na Haiti. Wieczorem przybyłem do Fort Lauderdale i byłem nieco zdziwiony, że nikt nie wyszedł mi naprzeciw. Zatrzymałem mikrobus kursujący między miastem a lotniskiem i pojechałem do Sheratona. Okazało się, że Davis wysłał przyjaciela, żeby odebrał mnie z lotniska, ale ten jakoś nie znalazł mnie w tłumie pasażerów. Uznałem to za zły znak. W dodatku okazało się, że zapomniałem wziąć paszport. Czyżby starcza demencja? – Wszystko będzie dobrze – pocieszył mnie John. – Haitańczycy nie sprawdzają dokumentów. Myśl o tym, że zostanę wtrącony do haitańskiego więzienia, nie dawała mi spokoju. Zadzwoiłem do żony i poprosiłem ją, żeby przesłała paszport kurierem lotniczym.

Na wszelki wypadek przefaksowała odpowiednie strony dokumentu do hotelu, żebym dysponował jakimkolwiek dowodem tożsamości na użytek haitańskich służb imigracyjnych. Samolot z moim paszportem spóźniał się. Do planowanego początku naszej wyprawy została jeszcze godzina, ale egzotyczne linie lotnicze Lynx miały jednak inne plany. Niespodziewanie urzędnik w recepcji

129 ogłosił, że skoro wszyscy pasażerowie są obecni, samolot wystartuje o godzinę wcześniej. Kiedy powiedziałem, że nie mam paszportu, recepcjonista

roześmiał się i powiedział:

–Oni nie sprawdzają dokumentów.

Gdzie ja to wcześniej słyszałem?

Jakoś niezbyt podobał mi się pomysł, żeby podróżować bez odpowiednich papierów po kraju Trzeciego Świata, gdzie rewolucjoniści czają się na wzgórzach. Umówiłem się z Craigiem Dirgo, który wtedy mieszkał w Fort Lauderdale, że odbierze mój paszport, jak tylko samolot wyląduje. Leciałem 19-miejscowym śmigłowym de havilandem. Poza nami był tylko wielki Murzyn, podobny do Mike'a Tysona. Bał się latania i kurczowo trzymał się oparcia mojego fotela, ilekroć wpadaliśmy w turbulencję. Patrząc w dół, na wyspy otoczone turkusowym morzem, marzyłem o skąpanym w słońcu tropikalnym raju, gdzie tubylcy grają na marimbach i bębnach. Marzenie przysło, skoro tylko samolot wylądował na zarośniętym zielskim lądowisku. Nie było tu żadnego portu lotniczego. Wokół zakurzonego parkingu, pełnego starych aut produkcji japońskiej i francuskiej, stało kilka rozwalających się szop.

W jednej z nich mieścił się urząd imigracyjny. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności zauważyłem przed odlotem z Fort Lauderdale, że nasze walizki zostały upchnięte w przedniej części samolotu. Odwróciłem się i zobaczyłem, że haitański bagażowy pcha wózek, na którym nie ma naszego dobytku. Razem z Johnem wróciłem do samolotu, otworzyłem przednią ładownię i wyjąłem nasze torby. Nikt nam nie przeszkadzał. Gdybyśmy tego nie zrobili, nasz bagaż za 20 minut znalazłby się w drodze powrotnej do Fort Lauderdale.

Uśmiechnąłem się jak najmilej do urzędnika imigracyjnego, który wielkodusznie podstemplował kopię mojego paszportu i machnął ręką, że mogę iść.

–Widzisz? Nie mówiłem? Bułka z masłem – powiedział Davis.

–Teraz sztuka będzie polegała na tym, jak się stąd wydostać – mruknąłem, zastanawiając się, w co też się pakuję.

Davis zarezerwował nam miejsca w hotelu Cormier Plage, w rajskiej, tropikalnej zatoczce niedaleko granicy z Republiką Dominikany. Właścicielami tego kurortu są Jean Claude i Kathy Dicquemare, którzy mieszkają na Haiti od ponad 25 lat. Planowaliśmy, że przenocujemy i poczekamy, aż łódź z resztą zespołu przyplynie z Fort Lauderdale. Po załatwieniu formalności celnych przyjął nas bratanek Jeana Claude'a. Niestety, jego imię umknęło mi z pamięci. Gdy wyszliśmy, natknęliśmy się na wielki tłum ludzi, wzniesających nogami kłęby kurzu. Setki Haitańczyków kłębiły się wokół lotniska – nie mam pojęcia co robili. Zaatakowali nas mali chłopcy, z których każdy domagał się dolara. Można powiedzieć, że byli bezczelni, bo w większości krajów, które odwiedzałem, mali żebracy zazwyczaj proszą o parę centów. Po wrzuceniu naszych bagaży na tył małej hondy, pojechaliśmy przez portowe miasto Cape Haitian.

130 Widywałem i wcześniej nędzę, ale to, co było tutaj, nie dało się porównać z niczym. Najgorsze slumsy na wzgórzach otaczających Rio de Janeiro wyglądały jak Beverly Hills w porównaniu z tym miastem. Nawierzchnia ulic była kompletnie zniszczona. Samochody stare i poobijane. Na poboczach stały wraki, zaśmiecając krajobraz. Budynki kruszyły się, jakby przegniłe od wewnątrz. Gdziekolwiek indziej

dawno już przeznaczono by je do rozbiórki. Tłumy ludzi chodziły po chodnikach i jezdniach, jakby szukały czegoś, co nie istnieje. Przejechaliśmy obok wielkiego śmietniska, gdzie hordy ludzi napelniały śmieciami plastikowe torby i wiozły je na taczkach do domu. Nie był to miły widok.

Wreszcie opuściliśmy to miasto samodestrukcji i pojechaliśmy przez góry drogą nienaprawianą od 10, a może od 20 lat. Mijaliśmy slumsy, gdzie kościste kurczaki dziobały jałową ziemię, a długie kolejki ustawiały się do jedyne go kranu z wodą, żeby napelnić plastikowe pojemniki. Ludzie z kolejek gapili się na nas, jakbyśmy spadli z księżyca. Na widok ich chudych ciał zacząłem odczuwać wyrzuty sumienia, że mam około 10 kilogramów nadwagi. Wyboje miały rozmiary kraterów po meteorytach, a koleiny przypominały rowy strzeleckie. Niemniej krajobraz był interesujący, a nawet piękny. Te nieliczne obszary w górach, gdzie nie wycięto drzew, wyglądały całkiem malowniczo. Wreszcie zjechaliśmy nad piękną zatoczkę, otoczoną setkami palm. Wiejskie chałupy stały rzędem po jednej stronie szosy, a dzieci bawiły się szczęśliwie, podczas gdy ich matki prały w górskim strumieniu. Wjechaliśmy przez bramę do ośrodka wypoczynkowego i spotkaliśmy się z Jeanem Claudem oraz z Kathy, spokojną panią, która najwyraźniej była tu najważniejszą osobą. Jean Claude to człowiek o prawym charakterze – każdy chciałby mieć takiego przyjaciela. Chociaż obaj dochodziliśmy już do siedemdziesiątki, był dwa razy żywotniejszy ode mnie. Nurkował co najmniej raz dziennie. Prowadził zapiski, z których wynikało, że schodził pod powierzchnię morza już 165 razy. Pojęcie pół człowiek, pół ryba pasowało do niego jak ulał. Było to czarujące miejsce, o ładnie przystrzyżonych trawnikach, z długą, piaszczystą plażą, białymi budynkami z restauracją i barem pod piękną strzechą splecioną z palmowych liści. Jedyną wadą był fakt, że skały rafy koralowej podchodziły na kilka metrów do plaży i jeśli ktoś chciałby tam pływać w masce, bez wątplenia pokaleczyłby się. Siedem dań z homara, każde przyrządzone na inny sposób, z dodatkiem egzotycznych sosów, to tylko mały fragment menu. A potem szło się do baru na poobiedniego drinka i ciągnące się godzinami opowieści o wrakach i ich poszukiwaczach.

Łódź przyплыnęła następnego dnia. Jej właścicielem był Allan Gardner z Highland Beach na Florydzie. "Ella Warley II" jest osiemnastometrowym stateczkiem o stalowym kadłubie. Allan zaprojektował ją specjalnie do podwodnych poszukiwań. Na pokładzie łódź ma zamontowany najnowszy sprzęt do nurkowania i pomiarów teledetekcyjnych. Allan jest przemysłowcem i bardzo dobrze powodzi mu się w interesach. Należy do niego wielka spółka, zajmująca się technologią

131 komputerową. Kiedy nie kieruje swoim imperium przemysłowym, spędza czas na polowaniu na wraki na Morzu Karaibskim. Mój typ. Allan to sympatyczny facet o cierpliwości godnej Hioba. Ciągłe się uśmiecha, a po kilku whisky śmieje się bez przerwy. W drodze z Fort Lauderdale dołączył do niego zespół ECO-NOVA wraz z Mikiem Fletcherem – mistrzem nurkowania – i specjalistami od fotografii podwodnej, Robertem Guertinem i Lawrence Taylorem. Wszystko to byli do brodu szni chłopcy, o tak wielkiej umiejętności współżycia z ludźmi, że zamienili męczącą wyprawę w jedno pasmo sukcesów. John i ja weszliśmy na pokład w przystani, z której korzystają

statki Carnival Cruise Lines. Ich pasażerowie wysiadają tu na brzeg tropikalnej zatoczki, żeby cieszyć się słońcem i falami. Popłynął z nami również Jean Claude. Zna Haiti i potrafi rozmawiać po kreolsku z tubylcami, co okazało się wielce przydatne.

Podróż do rafy Rochelais rozpoczęła się następnego dnia rano. Morze było bardzo wzburzone i wzmocniłem się butelką tequili Porfido, którą biorę ze sobą właśnie na takie okazje. Chociaż "Ella Warley II" była całkiem stabilną łódką, kołysała się za każdym uderzeniem fali. Jej płaskie dno sprawiało, że doskonale nadawała się do podwodnych poszukiwań, ale daleko było jej do luksusów. Nie miała nawet stabilizatorów. Warunki do spania były spartańskie. Allan, jako właściciel, dysponował jedyną oddzielną kabiną. Dwóch członków zespołu spało na kojach w sterówce, a dwóch innych na zewnątrz, na pokładzie. Jean Claude i ja dostaliśmy do dyspozycji główną kajutę; ja spałem na małej, składanej kanapce, on na ławie obok stołu. Obaj byliśmy wyrzutkami społeczeństwa, skazanymi przez pozostałych na banicję, bo chrapaliśmy, zaczynał Jean Claude, a potem ja się dołączałem. Teraz wiem, co za katusze znosi moja biedna żona. Jednak nasza siedmioosobowa załoga to sami twardziele. Nikt nie miał choroby morskiej, nikt nie narzekał. Poza mną. Zakotwiczyliśmy na noc przy północno-zachodnim brzegu Haiti. Następnego ranka popłynęliśmy wokół wyspy Gonave i późnym rankiem dotarliśmy do rafy Rochelais. Gdy zbliżaliśmy się, popatrzyłem przez lornetkę tam, gdzie powinna znajdować się rafa. Zwróciłem się do Allana i Johna:

–Dziwne, ale wydaje mi się, że na rafie jest wioska.

Czterdzieści pięć minut później dotarliśmy do rafy Rochelais i zakotwiczyliśmy o 100 metrów od niej. Miejsce wyglądało jak wyjęte ze snu antropologa. Jakieś 80 lat temu dwaj bracia postanowili postawić tu dom i zbierać ślimaki. Później osiedlili się tutaj następni Haitańczycy. Rafa stała się wysepką, ledwie wystającą z wody. Zbudowana jest z milionów ślimaczych skorup. Z materiału, który można wyłowić z wody, wzniesiono tu około 50 chałup. Oszacowaliśmy, że wioskę zamieszkuje około 200 osób. Nigdzie nie widać było drzewa ani krzaka. Słońce prażyło niemiłosiernie. Najbliższy ląd znajdował się około 20 kilometrów stąd, a całe jedzenie i wodę trzeba było sprowadzać łodziami. Trudno uwierzyć, że ludzie w tak surowych warunkach mogą spędzić całe życie. John, jego ekipa filmowa i Jean Claude popłynęli pontonem do tej sztucznej

132 wyspy, usadowionej na płytkiej rafie. Tubylcy oczywiście bardzo się nami zainteresowali. Jean Claude nie powiedział im, że szukamy wraku. Mogliby źle zrozumieć nasze intencje i pomyśleć, że przy płynęliśmy po skarb, a to narobiłoby nam kłopotów. Powiedział im po prostu, że kręcimy film. Uspokoił nastroje, ofiarowując mieszkańcom benzynę do silników łodzi oraz skrzynkę coca-coli. Przystudiowaliśmy najstarszą mapę rafy, sporządzoną w 1910 roku, i nałożyliśmy na nią mapę współczesną. Rafa nie zmieniła się. Według obu map na południowym krańcu rafy sterczała iglica, oznaczona jako Skała Vandalii, ale tubylcy zapewniali nas, że taka skała nie istnieje. To sprawiło, że musieliśmy przedłużyć czas poszukiwań, żeby sprawdzić hipotezę, czy statek o nazwie "Vandalia" rozbił się o tę

samą rafę.

Wiatr przybrał na sile i Allan wprowadził łódź w małą zatoczkę na wyspie Gonave. Zatrzymaliśmy się tam na noc. Zaczęliśmy pracę wczesnym rankiem następnego dnia. Allan ustawił za burtą cezowy magnetometr morski i zaczął okrążyć rafę w poszukiwaniu wszelkich anomalii magnetycznych. W odległości 50 metrów od brzegu na monitorze komputera pokazywał się odczyt o intensywności dziesięciu gamma. Pochodził on ze środka rafy Rochelais, gdzie, jak pisano, "Mary Celeste" uszkodziła swój kadłub. Stanowisko to pasowało świetnie do kierunku żeglugi statku, przybywającego z południowego zachodu. Mike Fletcher włożył strój pletwonurka i skoczył za burtę. Za nim podążył Robert Guertin, wyposażony w kamerę wideo. Zasiedliśmy na rufie, zastanawiając się przy podmuchach tropikalnej bryzy, czy Mike coś znajdzie. Pół godziny później wrzucił do łodzi kawałki miedzianej blachy, kamienie balastu i stare deski z mosiężnymi nitami. W miejscu, w którym prawdopodobnie spoczywa "Mary Celeste", leżał jakiś wrak. Jeśli jednak nie znajdziemy dzwonu okrętowego z wyrytą nazwą statku, jakichkolwiek artefaktów, które pozwolą zidentyfikować szczątki, będziemy zdani na spekulacje. Wszyscy rozpoczęli poszukiwania pod wodą. Niestety udało nam się znaleźć bardzo mało eksponatów. Ale rafa była jedną z najpiękniejszych, jakie widziałem w ciągu 50 lat nurkowania. To, co zostało z konstrukcji statku, zagrzebane było głęboko w narosłym przez dziesięciolecia wapieniu. Po 116 latach statek owinięty został nieprzeniknionym całunem pogrzebowym. Znaleźliśmy fragment łańcucha kotwicznego wraz z kotwicą. Próbowałem wyszarpnąć poprzeczkę kotwicy z koralu, ale utkwiała na dobre. Jean Claude i Mikę przynieśli tyle drewna, że można by wypełnić nim sporych rozmiarów kubeł. Wydobyliśmy też trochę luźno leżących na piasku artefaktów. Każdy z tych przedmiotów został sfilmowany w miejscu, w którym go znaleziono, opatrzony etykietką i skatalogowany. Po powrocie do domu wysłamy szczątki do laboratoriów, żeby określić ich wiek i źródło pochodzenia. To wręcz niewiarygodne, że naukowcy są w stanie powiedzieć z dokładnością nieomal co do roku, ile lat ma drewno i z jakiej części świata pochodzi. Kamienie balastu również kryją charakterystyczną dla siebie strukturę, która pozwoli zidentyfikować miejsce, z którego zostały wzięte. Powinny pochodzić bądź z Palisades nad rzeką Hudson, kiedy w Nowym Jorku

133 latem 1872 roku remontowano "Mary Celeste", albo z Nowej Szkocji, gdzie ją zbudowano i zwodowano pod nazwą "Amazon". Ale najwaniemszą wskazówką może dać miedziane poszycie. Tak czy inaczej trzeba czasu, eby znaleźć odpowiedzi na nasze pytania.

Nic więcej nie można było zrobić. Podnieśliśmy kotwicę i poegnaliśmy się z rafą Rochelais, teraz nazywaną Wyspą Ślimaków, i wzięliśmy kurs z powrotem na hotel Cormier Plage. Przez kilka godzin musieliśmy się zmagać z lekko wzburzonym morzem. Stałem jak zauroczony, podziwiając kolor wody tej części Karaibów. Nie był to niebieskozielony turkus płycizn wokół raf i wysp. Głębina, gdzie echosonda wskazywała tysiąc metrów głębokości, miała kolor intensywnego fioletu, prawie purpury. Dwa dni później zacumowaliśmy przy hotelu. Po siedmiu dniach na morzu

wydawało nam się dziwne, e ziemia pod nogami wcale się nie kołysze. Odpoczywaliśmy na play i w hotelowym barze. Do późnej nocy dyskutowaliśmy o tym, co znaleźliśmy. Następnego dnia rano zespół odpłynął łodzią do Fort Lauderdale, a ja zacząłem przygotowania do odlotu po południu. Poegnaliśmy się, wziąłem prysznic, spakowałem torby i odetchnąłem z ulgą, e opuszczam Haiti niepogryziony przez robactwo i niezainfekowany haitańską gorączką tropikalną.

Sądziłem, e na lotnisko podwiezie mnie Jean Claude, ale nie zapłacił na czas podatku drogowego i policja skonfiskowała jego land-rovera. Pozostał zakurzony, mały nissan pickup. Jeden z robotników z hotelu Jeana Claude'a drogą jak tor przeszkód powiózł mnie do Cape Haitian. Po drodze brał pasażerów i wiózł ich w skrzyni ładunkowej. Gdy chcieli wysiąść, musieli grzmocić pięściami w dach szoferki. Kiedy dotarliśmy do miasta, znów zobaczyłem brud i nieład, brak nawierzchni, ruch uliczny niespodziewanie wzbierający i zanikający. Stan czystości tego miejsca przyprawiłaby obrońcę środowiska o zawał serca. Ale mnie obchodziło teraz jedynie to, czy mój przefaksowany paszport wystarczy, eby przejść przez odprawę.

Dotarliśmy do budy, z której wsiadało się na pokład samolotu linii lotniczych Lynx. Okazałem się bardzo przewidujący, gdy powiedziałem kierowcy, eby poczekał na wypadek, gdyby lot został odwołany. Wszedłem do budy, odliczając minuty do chwili, gdy znajdę się w Stanach.

–Spóźnił się pan – powiedziała urzędniczka. Siedziała za ladą, której nie śmiałem dotknąć gołymi rękami.

–O co pani chodzi? – zapytałem z oburzeniem, naiwnie sądząc, e stroi sobie ze mnie arty. Wskazałem na czas odlotu, wydrukowany na moim bilecie. – Tu jest napisane, e odlot ma nastąpić o 12.30. Teraz jest 11.20. Została mi godzina i 10 minut.

Popatrzyła na bilet i wzruszyła ramionami.

–To czas Miami.

–Nie drukujecie na waszych biletach czasu lokalnego? – zaczynałem wpadać w panikę.

–Nie, powinien pan tu się pojawić godzinę temu. Samolot odlatuje za pięć minut.

–Niech mi pani pozwoli porozmawiać z pilotami – prosiłem zdesperowany.

Kiwnęła głową i poszła ze mną przez porośnięty zielskiem pas startowy do samolotu, przy którym stali piloci z rękami w kieszeniach. Przedstawiłem swoją sprawę, ale bez skutku. Pierwszy pilot wzruszył ramionami.

–Nie zdąży pan przejść na czas odprawy paszportowej.

–Niech mi pan pozwoli spróbować – prosiłem.

Wtedy obaj piloci uśmiechnęli się jak kieszonkowcy po zręcznym opróżnieniu kieszeni ofiary.

–Nie ma szans. Zaraz startujemy.

Stałem bezradnie jak dziecko, któremu ukradziono rower. Ratunek przyszedł ze strony urzędniczki, która obiecała mi miejsce na następny dzień.

–Ma pan tu być dwie godziny wcześniej – upomniała mnie. – Słyszysz pan?

–Słyszałem.

Nigdy w życiu nie czułem się tak żałośnie. Dzięki Bogu przecucie sprawiło, że poprosiłem kierowcę, żeby na mnie poczekał. Gdyby odjechał i zostawił mnie samego jak rozbitka w tłumie przy lotnisku, prawdopodobnie wyrwano by mi nogi, żeby zdobyć moje tenisówki marki Nike. Teraz nadszedł czas na powrót piekielną drogą. Czułem się jak Roy Scheider, wiozący nitroglicerynę przez dżunglę w filmie Cena strachu. Rozpacz zamieniła się we wściekłość, że zostałem sam w najbiedniejszym kraju na zachodniej półkuli. Gdybym wiedział, że podczas mojego pobytu na Haiti pewien amerykański biznesmen został śmiertelnie postrzelony, a dwóch innych wzięto jako zakładników, całkiem bym się załamał.

Znów znalazłem się w swoim pokoju. Leżałem, gapiąc się w łopaty wentylatora, wirujące pod sufitem. Zjadłem w samotności, a potem poszedłem do baru, gdzie przyłączyłem się do młodych Amerykanów, pracujących dla linii żeglugowej Carnival Cruise Lines. Miło gawędziliśmy i po paru piwach poszedłem spać. Następnego dnia zaciągnąłem kierowcę, który prawie nie mówił po angielsku, do ciężarówki i wskazałem gestem na kierownicę. Zrozumiał, o co chodzi, widząc złowieszczy wyraz mojej twarzy. Ma jechać prosto na lotnisko, bez żadnego podwożenia autostopowiczów. Gdy tylko przychodził mu do głowy pomysł, żeby się zatrzymać, nadeptywałem stopą na jego stopę i wciskałem pedał gazu do podłogi. Pędziliśmy jak samochód wyścigowy podczas próby na wytrzymałość. Teraz, zyskawszy doświadczenie, stałem się odporny na tutejszą nędzę. Bez wrażenia obserwowałem ludzi zabierających śmieci. Trudno, takie mieli życie. Być może któregoś dnia, gdy zakończą się tu walki wewnętrzne, kraj na powrót stanie się rozkosznym rajem, jak za dawnych czasów.

Wpadłem do budy Lynksa dwie godziny wcześniej. Urzędniczka uśmiechnęła się i dała mi kartę pokładową. Jedna przeszkoda pokonana, teraz odprawa paszportowa. Siedziałem w dusznej budzie w towarzystwie osiemnaściorga Haitańczyków, głównie kobiet i dzieci. Pachnieli jak sklep

135 perfumeryjny. Z nudów czytałem książkę o bitwie pod Gettysburgiem i myślałem, że mogło być znaczenia gorzej. Zbliżał się moment próby. Poprzedniego

dnia powiedziano mi, że bez ważnego paszportu personel linii lotniczych nie wpuści mnie na pokład samolotu. Gdyby amerykańskie władze imigracyjne nie pozwoliły mi przekroczyć granicy, nie tylko naraziliby się na pokaźną karę pieniężną, ale też musieliby odwieźć mnie z powrotem na Haiti na własny koszt. Miałem nadzieję, że fakt, iż jestem poczytnym autorem, trochę poprawi moją sytuację. Punktualnie o godzinie 12.00 przez szczeliny w ścianach dało się słyszeć, jak samolot ląduje i kołuje w pobliżu budy. Po kilku minutach pilot otworzył drzwi i wszedł do poczekalni. Podszedł prosto do mnie i wręczył mi kopertę.

–Mam nadzieję, że spodoba się panu pańska książka – powiedział z uśmiechem.

Ze zdziwieniem spojrzałem na kopertę.

–Książka?

–Tak, pański przyjaciel dał mi jedną z pańskich książek w Fort Lauderdale. Żebym rozpoznał pana po zdjęciu na okładce.

Craig Dirgo przez pilota przysłał mój paszport. Kamień spadł mi z serca.

Haitańska kontrola paszportowa przepuściła mnie błyskawicznie. Jak na skrzydłach pobiegłem do samolotu. Potem zaczęto sprawdzać bagaże pasażerów. Dobrze, że nie otworzono moich walizek, wypełnionych brudnymi rzeczami z dwóch tygodni. My, mężczyźni, tacy już jesteśmy. Po co prac, jeśli w domu czeka ktoś, kto robi to za nas? Nie wiem, czy kiedykolwiek czułem się szczęśliwszy, gdy koła samolotu oderwały się od ziemi. Przez następną godzinę wsłuchiwałem się w szum motorów, żeby się upewnić, że pracują wszystkie cylindry. Aż strach pomyśleć, co by się stało, gdyby jakiś problem natury technicznej zmusił nas do powrotu do zgiełkliwego Cape Haitian. Po krótkim locie wylądowaliśmy na wyspie Caicos, żeby uzupełnić paliwo. Ze względów bezpieczeństwa poproszono nas, żebyśmy wysiedli i poczekali na dworcu lotniczym. Jak jakiś prowincjusz wszedłem oczywiście nie w te drzwi, co trzeba, i trafiłem do hali terminalu. Znalazłem bar i napiłem się zimnego piwa. Pomyślałem sobie, że czas wracać i poszedłem w stronę drzwi wyjściowych. Natychmiast zatrzymał mnie strażnik.

–Tędy nie może pan wyjść – powiedział surowo.

–Chcę wrócić do samolotu.

–Musi pan przejść przez kontrolę celną i paszportową.

Żółć napłynęła mi do gardła. Co za pech! A sądziłem, że już wszystko dobrze się składa. Zastanawiałem się, jak się z tego wywinąć, gdy podszedł mój pilot. Kilka słów i strażnik pozwolił mi pójść do samolotu. Zastanawiałem się, czy ta gehenna wreszcie się skończy. Współczuję ludziom, którzy nigdy nie odczuwali radości z powrotu do Stanów Zjednoczonych. Trzeba wyjechać za granicę, żeby zacząć doceniać sprawy, które zazwyczaj uważamy za oczywiste.

136 Wylądowaliśmy. Położyłem paszport na kontuarze budki kontroli imigracyjnej.

–Witamy w Stanach Zjednoczonych, panie Cussler – powiedział urzędnik, miło się uśmiechając. –

Przeczytałem wszystkie pańskie książki.

Wreszcie byłem znów w domu.

Zaskoczyło mnie, że w terminalu nie widzę Craiga. Jest skrupulatny jak Niemiec,

podobnie zresztą

jak ja, i szczyli się tym, że zawsze działa zgodnie z planem. Byłem pewien, że mieliśmy się tu

spotkać. Rozglądałem się za telefonem, gdy podszedł do mnie, siorbiąc kawę. Popatrzył na mnie dziwnie.

–Jesteś o godzinę za wcześnie – powiedział.

Uściskałem go. Byłem taki szczęśliwy, że widzę kogoś znajomego.

–Linie lotnicze Lynx stawiają sobie za punkt honoru, żeby odlatywać przed czasem – wyjaśniłem. Craig popatrzył na mnie.

–Dobry Boże, szefie – powiedział – wyglądasz, jakbyś zobaczył ducha. Co oni ci, u diabła, zrobili?

–Wyjaśnię ci to pewnego dnia – powiedziałem. – Może jednak teraz zabierzesz mnie do hotelu? Craig schwycił moje bagaże i poszedł w stronę samochodu.

–Pójdziemy cię zameldować – powiedział – ale jest tu taka haitańska restauracja, do której chciałbym zajrzeć.

Po zameldowaniu się w hotelu poszliśmy do zwykłej amerykańskiej jadłodajni ze stekami. Craig zamówił befsztyk z polędwicy, jak mielony stek. Taki, jak robiła moja matka. Spóźniony o jeden dzień. Wracalem wreszcie do swej ślicznej żony, do swego domu. Tylko to się liczyło. A tak na marginesie, autobus z lotniska był niemal pusty i miałem trzy miejsca dla siebie. Być może nigdy nie udowodnimy, że wrak, który znaleźliśmy, to "Mary Celeste" W sądzie nasze dowody zostałyby uznane za poszlakowe. My jednak wiemy swoje. A powodów do takiego twierdzenia jest kilka. Alan Guffman z Geomarine Associates w Nowej Szkocji przeprowadził datowanie drewna i kamieni balastowych. Wyniki badań mineralogicznych wykazały, że balast ma podobne cechy jak skały bazaltowe z Gór Północnych w Nowej Szkocji. Drewno zidentyfikowano jako sosnę pochodzącą z południowych stanów. Był to materiał często używany do budowy statków w Nowym Jorku, gdzie remontowano "Mary Celeste". Było tam też trochę świerku pochodzącego z północnego wschodu Stanów Zjednoczonych i z Kanady. Jeden fragment drewna szczególnie nas uszczęśliwił. Była to żółta brzoza. Pochodziła z prowincji nadmorskich, takich jak Nowa Szkocja. Wszystko się zgadzało.

James Delgado, znany archeolog podwodny i dyrektor Muzeum Morskiego w Vancouver, zidentyfikował fragment blachy poszycia jako tzw. metal Muntza, żółty stop, składający się w trzech częściach z miedzi, w dwóch z cynku. Używano go powszechnie po 1860 roku, jako zabezpieczenia, przeciwko kornikom. Gdy analizowano te artefakty, próbowałem sprawdzić, czy

137 jakiś inny statek nie wpadł na rafę Rochelais. Musieliśmy udowodnić, że nie znaleźliśmy jakiegoś innego wraku. Wynająłem ludzi w Stanach i w Europie, żeby przeszukali archiwa. Współpracowały z nami towarzystwa ubezpieczeniowe, szczególnie londyński Lloyd. Zbadano każdy fakt, nie pominięto żadnej notki o wrakach. Sto lat temu zakończył żywot na Haiti statek "Vandalia". Wszedł jednak na

skały w Port-de-Paix, zatoce odległej o 60 mil od rafy Rochelais. Później został ściągnięty z rafy i rozebrany. Inny wrak z tego okresu to parowiec, który spłonął w porcie Miragoane, oddalonym o 12 mil. Szeroko zakrojone poszukiwania archiwalne pozwoliły dowieść, że "Mary Celeste" to jedyny znany statek, który wszedł na rafę Rochelais i już tam został.

Allan Gardner, John Davis, jego zespół z ECO-NOVA i ja mogliśmy teraz powiedzieć z dużą dozą pewności, że grób "Mary Celeste" został znaleziony. Historia statku- widma dobiegła końca.

138
CZĘŚĆ VIII PAROWIEC "GENERAL
SLOCUM"

1

Nigdy więcej 1904

–Te przekłete korporacje – grzmiał prezydent Theodore Roosevelt – to po prostu banda oszustów. Prokurator generalny Philander Knox obojętnie pykał z fajeczki. Był przyzwyczajony do żywego temperamentu prezydenta – wkrótce ochłonie i przejdzie do rzeczy.

139

–Nie mają krzty sumienia – ciągnął dalej Roosevelt. – Trusty i korporacje sprowadzają ten kraj na psy.

Knox patrzył na prezydenta. Twarz mu poczerwieniała, a jego oczy, ukryte za okularami w drucianej oprawce, pały złością. Ciemne włosy miał krótko przycięte, wysoko podgolone. Szarpał dłonią krzaczaste wąsy.

–Zgadzam się, sir – powiedział Knox.

–Knickerbocker Steamboat Company – powiedział Roosevelt – to po prostu organizacja przestępcza.

–Hm – mruknął Knox.

–Chcę, żebyś razem z sekretarzem handlu i pracy pojechał do Nowego Jorku i znalazł

odpowiedzialnych za tę katastrofę, a potem wyciągnął wobec nich konsekwencje. Roosevelt opanował się. Napił się wody ze szklanki.

–Panie prezydencie – powiedział Knox – wydaje mi się, że to podpada pod jurysdykcję stanu

Nowy Jork.

Roosevelt parsknął wodą przez biurko.

–Jesteśmy rządem federalnym – powiedział głośno. – Mamy prawo podejmować decyzje w tej sprawie.

–Doskonale – odparł Knox, wstając, żeby opuścić Gabinet Ovalny. – Skontaktuję się z

sekretarzem i poczynię przygotowania do jutrzejszej podróży.

–Philander – odezwał się Roosevelt, gdy prokurator generalny otwierał już drzwi.

–Słucham – odparł Knox.

–Zrób to dla mnie i strąć tam parę głów – rzekł Roosevelt z uśmiechem.

–Wedle życzenia, sir – powiedział Knox.

15 czerwca 1904: dzień wcześniej

Kapitan William Van Schaick, oparty o stół z mapami, wpisywał raport do dziennika okrętowego "General Slocuma". W czwartek niebo było zachmurzone i

padał lekki deszcz. W okolicy Long Island kapitan zauważył słońce wyzierające zza chmur – kiedy mgiełka ustąpi, powinien być piękny dzień. Van Schaick był wysoki i tyczkowaty. Jego niebieski mundur był czysty i wyprasowany, chociaż trochę wyblakły. Złote galony na rękawach zaczynały już matowieć. Świeży biały kwiat, wetknięty w klapę, wydawał się trochę nie na miejscu – jak nowe siodło na starym koniu.

Jego pracodawca, Knickerbocker Steamboat Company, ciągle redukował koszty i ostatnimi czasy Van Schaick coraz częściej myślał o przeniesieniu się na inną linię. Zaledwie paru jego marynarzy

140 miało właściwe przygotowanie do zawodu – prawdę powiedziawszy, ich główną zaletą była zdolność do pracy za marne pieniądze – a i sam "General Slocum" wymagał remontów, których towarzystwo nie robiło z oszczędności. Obracając się na pięcie, żeby spojrzeć przez okno, Van Schaick wyczuł pod nogami miękkie, butwiejące deski pokładu. Zanotował w dzienniku okrętowym, że trzeba je wymienić.

Wielebny George Haas stał na nabrzeżu przy Trzeciej ulicy i patrzył w górę na okazały, dwupokładowy statek. Wyglądało na to, że zdoła pomieścić ponad 1000 pasażerów. Haas, jako pastor kościoła luterańskiego pod wezwaniem św. Marka, przewodził kongregacji, składającej się głównie z niemieckich imigrantów. Było ich prawie 2000. Na dziś przewidziano wycieczkę uczniów szkoły niedzielnej i tych rodziców, którzy mogą się wraz z nimi wybrać. Wedle planu wycieczka miała się rozpocząć od nabrzeża przy Trzeciej ulicy, a zakończyć piknikiem i zabawą na Long Island. Haas uśmiechnął się, gdy orkiestra zaczęła grać Potężną twierdzą jest nasz Bóg Marcina Lutra.

Nie mógł przewidzieć tego, co wkrótce się stanie.

Trzynastoletni John Tischner patrzył na monety, które trzymał w dłoni. Stał w kolejce do kiosku na pokładzie statku. Pieczone małże ładnie pachniały, ale matka zapakowała chłopcu do cynowego pojemnika dwie kanapki z kielbasą i kawałek ciasta czekoladowego na deser. Przez jakiś czas myślał o ciągnących się toffi, ale gdy dotarł do lady, zdecydował się na gałkę lodów truskawkowych. Dziwny wybór jak na godzinę 9.25 rano, ale był to przecież dzień świąteczny. Zapłacił, odebrał resztę i pomyślał, że starczy na jeszcze jedną gałkę w drodze powrotnej. Zapowiadał się udany dzień.

Van Schaick kazał zagwizdać. Był to sygnał, że do odejścia statku zostało pięć minut. Potem powiadomił maszynownię, żeby zwiększono ciśnienie pary. "General Slocum" zbudowany został w Brooklynie w 1891 roku. Miał 87 metrów długości i 13 metrów szerokości. Napędzała go jedna maszyna parowa o pionowo ustawionym tłoku, zbudowana przez W.A. Fletcher Company. Para wytwarzana była w dwóch kotłach z paleniskami na węgiel. Statek zaopatrzony był w dwa koła łopatkowe umieszczone przy burtach. Wypisana była nad nimi nazwa statku. Wzdłuż górnego pokładu, na żurawikach, wisiało po sześć łodzi ratunkowych przy każdej burcie. Farba na łodziach łuszczyła się. Kadłub statku odnowiono niezbyt starannie, bez zeszkrobowania poprzedniej powłoki farby. Spod nowej białej farby wychodziły teraz

plamy. Mimo wszystko z daleka statek prezentował się całkiem nieźle.

–Pośpiesz się – powiedział Henry Ida do swej lubej, Amelii Swartz.

Swartz przyspieszyła kroku, ale trudno szło się jej po nabrzeżu. Buciki miała mocno zasznutowane, a ściskający jej talię fiszbinowy gorset sprawiał, że nie mogła głębiej zaczerpnąć

141 tchu. Kręcąc parasolką, szła w stronę trapu. Ida był za ciepło ubrany jak na wiosenny dzień, ale nie miał wyboru – w domu miał tylko dwa garnitury, oba wełniane.

Postanowił jednak nie zakładać pod marynarkę kamizelki. Przesunął słomkowy kapelusz na tył głowy, przełożył wiklinowy koszyk na lunch do drugiej ręki i zaczął wspinać się po trapie. Za trzy minuty "General Slocum" odbije od nabrzeża. Henry przepychał się przez tłum, aż znalazł miejsce dla siebie i Amelii.

Darrell Millet podważył wieko drewnianej beczułki ze szklankami owiniętymi w siano. Główny steward potrzebował szklanek do kiosku spożywczego na tylnym pokładzie. Wziął po szklance na każdy palec i pobiegł na rufę. Obrócił tak sześć razy i opróżnił beczułkę. Zatoczył ją do magazynku na dziobie. Znalazł wolne miejsce pomiędzy puszkami z farbą i lampami naftowymi. Postawił beczułkę na dwóch odwróconych do góry dnem kubłach. Potem zatrzasnął za sobą drzwi. Siano było suche i pachniało łąką. Statek zagwizdał po raz ostatni i kapitan Van Schaick kazał wciągnąć trap. Zawołał do maszynowni, więcej pary, przesunął dźwignię na całą naprzód i "General Slocum" odbił od nabrzeża. Teraz pod jego pieczę znajdowało się ponad 1000 pasażerów. Orkiestra zaczęła grać hymn Bliżej Boga.

Chłopiec pokładowy Walter Payne wszedł do zagraconego magazynku. Przepchał się do stołu i zaczął napełniać dwie lampy naftowe. Nagle statek zakołysał się z burty na burtę na fali, podniesionej przez przepływający holownik. Trochę nafty rozlało się na podłogę. Po napełnieniu lamp Payne cofnął się do drzwi. Osłonięty przed wiatrem, zapalił tutaj knoty i rzucił zapalniczkę za siebie. Z lampą w każdej ręce wyszedł na pokład i skierował się ku rufie. Opary farby i nafty, wiszące nisko nad podłogą, błyskawicznie zapaliły się migotliwym niebieskim płomieniem. W tej samej chwili "General Slocum" znów zakołysał się na falach wywołanych przez holownik. Stojąca naprzeciwko beczka z sianem potoczyła się po podłodze. Ogień ze zdwojoną siłą buchnął czerwonymi i żółtymi językami. Kapitan Van Schaick spostrzegł kłęby dymu, wydobywające się z drzwi dziobowego magazynku.

–Pożar! – krzyknął.

Rozkazał swojemu zastępcy, Marcusowi Anthoniemu, żeby zebrał kilku marynarzy i rozwinął węże strażackie. Znajdowali się o kilka minut od Bramy Piekieł. Wielebny Haas łyżką wazową nalewał zupę z małży do talerzy swoich młodych parafian, gdy obok przebiegł marynarz, ciągnąc gumowy wąż strażacki. Haas pomyślał, że będą pewnie myli pokład, ale po chwili okazało się, że sytuacja jest znacznie poważniejsza. Rozejrzał się, szukając wzrokiem kamizelek ratunkowych.

–Dajcie mi choć jednego doświadczonego marynarza! – krzyknął Van Schaick.

Pracodawca obarczył go załogą, składającą się z niewyszkolonych robotników dniówkowych. I nic dziwnego. Gospodarka rozwijała się żywiołowo, a bezrobocie

osiągnęło poziom najniższy od 20

142 lat. W dodatku dwa miesiące wcześniej Stany Zjednoczone objęły w posiadanie Panamę i wielu doświadczonych marynarzy wybrało się na południe, w pogoni za wyższymi zarobkami. Trudno było znaleźć ludzi do pracy, a Knickerbocker Steamboat Company nie płaciła dobrze. Van Schaick spojrział w dół, na pokład – panował tam chaos. Widział, jak jeden z marynarzy, odziany w kamizelkę ratunkową, skacze za burtę.

–Puścić wodę! – krzyknął Anthony.

Dziobowy składzik stał w płomieniach. Nagle wybuchły puszki z farbą. Eksplozja wyrwała drzwi.

Marynarz Brad Creighton przekręcił mosiężny kurek, doprowadzający wodę z pomp do węży.

Patrzył, jak gumowe węże rozwijają się i napęcznieją. Ale w połowie długości pokładu, w przejściu

przy burcie, stara guma pękła. Rozerwany węz zaczął miotać się po pokładzie jak żywy.

Henry Ida zerwał przerdzewiałą kłódkę do schowka z kamizelkami ratunkowymi i zaczął rozdawać

je pasażerom. Płótno na kamizelkach było stare i zmurszałe, kilka kamizelek rozsypało się, gdy

wziął je w ręce.

Pomagał Amelii założyć kamizelkę i zawiązać sznurki, ale rwały mu się w rękach.

–Jeśli będziemy skakali do wody – zawołał, przekrzykując narastający zgiełk – musisz

przytrzymać kamizelkę rękami.

Amelia Swartz pokiwała głową. Na jej twarzy malował się strach.

–Gdybyśmy się rozdzielili – powiedział Ida – płyn w stronę brzegu. Tam się spotkamy.

–Ustawić się w łańcuch z wiadrami – krzyczał Marcus Anthony – przymocować drugi węz do zaworu.

Dla Paula Endicotta był to pierwszy dzień na morzu. Terminował u szewca, ale ludziom tak się dobrze powodziło, że kupowali nowe buty, zamiast naprawiać stare. Pracy było niewiele, więc najął się do roboty na statku.

–Gdzie są wiadra? – zapytał Anthony'ego.

–Cholera! – zaklął Anthony. – Są w przednim magazynku.

–To co mam robić? – zapytał Endicott.

–Wejdź do sterówki i powiedz kapitanowi, żeby płynął do brzegu – odparł Anthony.

Sytuacja była zła i wielebny Haas wiedział o tym. Ogień rozprzestrzenił się na dziobową część pokładu, a ponieważ statek ciągle płynął naprzód, płomienie, rozniecane wiatrem, pełzły w stronę rury. Wokół panował zamęt. Do kranu przymocowano następny węz, który pękł natychmiast. Kamizelki ratunkowe były przegniłe. Mimo to, przy pomocy kilkorga dorosłych, założył je dzieciom.

–Spróbujemy dopłynąć do North Brother Island – powiedział Van Schaick, gdy wysłuchał raportu

Endicotta – i wejść na mieliznę.

North Brother Island była odległa o trzy mile.

–Pełną parą naprzód! – krzyknął kapitan do maszynowni.

"General Slocum", buchający z dziobu dymem i żarem, gnał w górę rzeki. Kapitan McGovern stał na pokładzie pogłębiarki "Chelsea". Patrzył, jak "General Slocum" z pełną prędkością przepływa obok. Za statkiem ciągnęły się kłęby dymu. Wiedział, jak na pokładzie masa ludzka rzuca się na rufę. Ludzie naparli na drewniany reling, który nie wytrzymał ciężaru i przynajmniej setka pasażerów zepchnięta została do wody. Kapitan McGovern zszedł do parowej motorówki "Mosquito" i popłynął, żeby ratować tych, co znaleźli się w wodzie.

W letnim domku przy Sto Trzydziestej Czwartej ulicy nad East River Helmut Gilbey właśnie usiadł na krześle, żeby rozkoszować się świeżym powietrzem i słońcem. Gdy zobaczył płonący parowiec, wybiegł na ulicę i zatrzymał pierwszego policjanta, który się nawinął.

–Na rzece płonie parowiec – powiedział, łapiąc oddech.

Michael O'Shaunassey popatrzył między budynkami i ujrzał "General Slocuma". Pognał do komisariatu i wszczął alarm. Komisariat opustoszał, gdy policjanci rozbiegli się w poszukiwaniu łodzi. Wysłano łodzie z Seawanhaka Boat Club i Knickerbocker Yacht Club, jednocześnie przygotowywano łodzie policyjne z posterunku przy Dwunastej ulicy. W ciągu paru minut łódź strażacka "Zophar Mills" i holownik departamentu zdrowia "Franklin Edson" wypłynęły z przystani i popędziły za płonącym parostatkiem. Jednocześnie dwa najbliższe promy zmieniły kurs i zaczęły wylawiać rozbitków z wody.

Niedoświadczenie załogi, w połączeniu z lichą jakością węży gaśniczych i masą innych mankamentów, złożyło się na zgubę parowca. Decyzja kapitana, żeby popłynąć w stronę North Brother Island, nie poprawiła sytuacji – wiatr rozniecił tylko ogień. John Tischner był przerażony. Dzień radości i zabawy przemienił się w horror. Łzy spływały mu po twarzy, gdy zawiązywał paski sparciałej kamizelki ratunkowej. W tym momencie kil statek uderzył o dno i Tischner upadł na pokład. Spojrzał w górę i zobaczył, że koła łopatkowe nadal kręcą się jak szalone. Pełzając pomiędzy nogami opanowanych paniką dorosłych, przedostał się tam, gdzie reling był wyłamany, i stoczył się do rzeki. Kamizelka natychmiast nasiąkała wodą i pociągnęła go na dno. Wstrząs wywołany wejściem statku na mieliznę sprawił, że załamała się część pokładu dziobowego i prawie setka pasażerów wpadła prosto w płomienie. Wrzaski sięgnęły apogeum, gdy ogień zaczął trawić ich ciała. Kilku pasażerów wpadło na wirujące koła łopatkowe.

Wielebnemu Haasowi udało się wrzucić do wody prawie 80 dzieci, zanim płonąca belka z górnego pokładu uderzyła go w plecy i powaliła na kolana. Z płonącymi włosami usiłował stoczyć się z pokładu, ale wpadł pod koła łopatkowe.

–Amelio! – krzyczał Ida. – Amelio!

Ale odpowiedź nie nadchodziła.

144 Ida nie mógł wiedzieć, że Amelia Swartz zeskoczyła z płonącego statku milę wcześniej. Właśnie w tej chwili kapitan McGovern z "Mosquito" wylawiał ją, pólżywą, z wody. Gdy Ida biegł na rufę, wykrzykując jej imię, przepalone deski ustąpiły pod

jego ciężarem. Wpadł aż po ramiona. Walczył, żeby wydobyć się z potrzasku. Pielęgniarka Agnes Livingston stanęła przed głównym wejściem do szpitala miejskiego na North Brother Island i patrzyła na rzekę, jak jakiś człowiek w płonącym kapeluszu wypelza ze sterówki statku, przelazi przez reling i skacze do wody. Nie mogła wiedzieć, że to kapitan Van Schaick właśnie opuszcza statek.

–Chodźmy – krzyknął doktor Todd Kacynski, wybiegając ze szpitala.

Livingston pobiegła za nim na brzeg. Zahartowana latami pracy pielęgniarka przyzwyczajona była do widoku krwi, ale widok poczerniałych, popalonych zwłok wyrzucanych na brzeg przyprawił ją o mdłości. Jim Wade skierował swój holownik "Easy Times" w stronę płonącego statku wycieczkowego. Ujrzał przerażający widok. Górny pokład załamał się pośrodku kadłuba, podsycając płomienie. Ogień i czarny dym biły pod niebo. Koła napędowe przestały się kręcić. Kilkoro ludzi trzymało się kurczowo łopat, usiłując uniknąć ognia. Wade zobaczył, że reling złamał się pod naciskiem pasażerów, zgromadzonych na rufie i na dziobie. Nie myśląc o niebezpieczeństwie, zatrzymał "Easy Timesa" przy płonącym kadłubie. W mieście reporter "Tribune" dzwonił do redakcji z siedziby policji.

–Statek wycieczkowy "General Slocum", na którego pokładzie znajduje się grupa uczniów szkółki

niedzielnej, stanął w płomieniach na East River. Można się spodziewać wielu ofiar śmiertelnych –

relacjonował.

Wydawca "Tribune" wysłał fotografów i reporterów na miejsce zdarzenia.

Burmistrz McClellan chodził tam i z powrotem po swoim biurze w ratuszu.

–Komisarz policji raportuje, że wysłał na miejsce zdarzenia wszystkich ludzi, jakich mógł

zgrupować – powiedział do asystenta. – Upewnij się, że szef straży pożarnej też uruchomił

wszystkie rezerwy.

Asystent popędził do drzwi.

–Jaki jest numer do szpitala miejskiego? – krzyknął za nim McClellan.

–Gotham 621 – odpowiedział asystent. McClellan sięgnął po telefon.

–Mówi burmistrz – powiedział do słuchawki. – Dajcie mi szefa bloku operacyjnego.

–Wciągnijcie ich! – krzyknął Wade z okna sterówki do swoich marynarzy.

Spostrzegł kilka poczerniałych ciał, pływających w okolicach śruby holownika. Nie mógł nic zrobić – potrzebny był mu napęd, żeby utrzymać się przy burcie parowca i wycofać się w razie potrzeby. Patrzył, jak trup kręci się w wirze uczynionym przez śrubę, zanurza się i wypływa w kawałkach.

145 Odwrócił się z powrotem w stronę dziobu.

–Zabrać ich stąd! – krzyknął.

W Małych Niemczech na Lower East End zapanował chaos. Krewni pasażerów "General Slocuma" tłoczyli się na wysokich peronach kolei, poczynając od Czternastej ulicy, kończąc na Pierwszej, żeby dostać się do pociągu, wyjeżdżającego

z miasta. W tłumie krążyły różne plotki, napięcie wzrastało. Przed kościołem św. Marka gęstniał tłum. Rodzice z zapłakanymi twarzami czekali na cud, który nie nadchodził. Kapitan "Zophara Millsa" rozkazał skierować strumień wody z działek pożarniczych w środek płonącego "General Slocuma". Płomienie zanikły, ale dym nadal się unosił. Woda wokół jego jednostki strażackiej usiana była trupami dorosłych i dzieci. Załodze udało się wyciągnąć na pokład prawie 30 osób. Siedzieli przywarci do siebie na rufie, jak uchodźcy z terenów objętych zażartą wojną. W tym momencie na "General Slocumie" rozległo się dudnienie i statek przewrócił się na burtę.

Pielęgniarka Agnes Livingston zobojętniała już na ludzkie cierpienie. Brzeg North Brother Island wyglądał jak pobojuwisko. Nie słyszała jęków umierających – wrzaski poparzonych i rannych były znacznie głośniejsze. Doktor Kacynski podawał morfinę.

–Pani Livingston – zawołał, przekrzykując hałas – proszę pójść do apteki i przynieść wszystkie

środki uśmierzające ból, jakie tylko pani znajdzie.

Livingstone pobiegła w stronę szpitala. Na chwilę mogła się uwolnić od tego horroru. Wade zrobił wszystko, co mógł. "General Slocum" zalany był wodą. Wystawało tylko jedno koło łopatkowe i kawałek przedniego pokładu. "Easy Times" odbił od burty wraka i popłynął w stronę Nowego Jorku z gromadą rannych na pokładzie. Szpital na North Brother Island był przepelniony.

–Co najmniej 500 osób albo 1000 – radny John Dougherty relacjonował telefonicznie

burmistrzowi McClellanowi.

–Dobry Boże! – krzyknął McClellan. – Może jeszcze ktoś przeżył?!

–Nie wydaje mi się – powiedział Dougherty. – Woda zalała parowiec.

–Niech pan znajdzie dowódcę oddziału straży pożarnej nr 35 – rzekł McClellan.

–Ogień na pokładzie już wygasł – odparł Dougherty.

–Wiem, John – rzekł zmęczonym głosem McClellan. – Chcę, żeby strażacy pomogli koronerowi w identyfikacji zwłok.

–Tak jest – powiedział Dougherty.

–Wyślę kilka łodzi, żeby przywiozły zwłoki na nabrzeże przy Wschodniej Dwudziestej Szóstej -powiedział McClellan. – Rodziny zmarłych mogą je tam odebrać.

Na East River łodzi nowojorskiej policji szukały zwłok. Do siódmej wieczór wydobyli ich ponad 200. Było już ciemno, gdy koroner stanął nad jeszcze jednym poczeriałym trupem.

–Sprawdzić kieszenie – powiedział do strażaka.

Strażak przewrócił zwłoki i wyciągnął z kieszeni nasiąknięty wodą portfel.

–George Pullman – powiedział, patrząc na nazwisko, widniejące na karcie bibliotecznej. – A tu jest czek na 300 dolarów, wystawiony na Knickerbocker Steamboat Company. Koroner pokiwał głową.

–Znałem George'a – powiedział cicho. – Był skarbnikiem szkoły niedzielnej przy kościele św.

Marka.

Strażak pokręcił głową.

–Przynajmniej ci dranie nigdy nie dostaną zapłaty – powiedział koroner ze złością.

W kadłubie "General Slocuma" pozostało trochę uwięzionego powietrza i statek zaczął sphywać z prądem. Po przebyciu krótkiego odcinka kadłub osiadł na dnie w pobliżu Przylądka Hunta. Wysłano nurka. We wraku znalazł kilkanaście ciał. Jedno po drugim wydobył je na powierzchnię. Ostatni był dziewięcioletni chłopczyk, kurczowo trzymający w rękach książeczkę do nabożeństwa. Po wyjściu na powierzchnię nurek wybuchnął płaczem. Gdy łódź płynęła z powrotem do miasta, siedział samotnie na rufie, zatopiony w myślach. "General Slocum" był ostatnim statkiem, do którego zanurkował.

Joe Flaherty, porucznik nowojorskiej policji, z ledwie skrywanym obrzydzeniem patrzył na mężczyznę, leżącego na noszach w szpitalu na North Brother Island. Złamał nogę, skacząc z "General Slocuma".

–O ile się nie mylę, jest pan kapitanem tego statku – powiedział Flaherty.

–Tak – odparł Van Schaick.

–Jest pan aresztowany z rozkazu burmistrza – powiedział Flaherty. – Proszę teraz wskazać pozostałych członków załogi.

Van Schaick uniósł się na łokciach.

–Jestem kapitanem i to ja odpowiadam za to, co się stało. Jeśli chce pan zidentyfikować załogę, niech sam pan to zrobi.

Flaherty zwrócił się do stojącego obok sierżanta.

–Idź i poproś pacjentów o podanie danych. Marynarze powinni mieć papiery. Jeśli któryś nie

będzie ich miał, przywiąż mu identyfikator do palca – zajmiemy się tym później. Znow zwrócił się w stronę Van Schaicka.

–Prawdziwy bohater z pana, co? Próbuje pan chronić swoją załogę. – Flaherty wskazał przez okno

na rzekę. – Tam był czas na bohaterstwo.

Van Schaick nic nie powiedział.

–Zakuć tego łobuza – Flaherty zwrócił się do policjanta, stojącego w pobliżu.

–Kostnica na Dwudziestej Szóstej jest pełna – burmistrz McClellan powiedział przez telefon do Dougherty'ego. – Nie możemy przyjąć już żadnych ciał.

–Proszę nie odkładać słuchawki – odparł Dougherty.

McClellan słyszał urywki rozmowy, którą Dougherty prowadził z kimś stojącym obok.

–Tuż przy szpitalu jest nieużywana szopa na węgiel. Możemy ją wykorzystać jako tymczasową kostnicę – powiedział po chwili.

–Dobrze – odparł McClellan.

–Jeszcze jedna rzecz – powiedział Dougherty.

–Co takiego? – zapytał McClellan.

–Będziemy potrzebowali dużo lodu, żeby przechować ciała.

–Natychmiast wysłałam łódź z lodem.

Dwudziestą Szóstą Nabrzeżną oświetlało słabe światło latarni elektrycznych, gdy z łodzi wyładowano pierwsze trumny. W trumnach umieszczono lód, żeby powstrzymać rozkład. Lód topił się i wyciekał przez szpary, zostawiając ślady na ulicy. Setki rodziców o szarych jak popiół twarzach zgromadziły się, żeby zidentyfikować zaginione dzieci. Z łodzi wywlokło się kilkoro rozbitków. Większość z nich była do połowy rozebrana albo poraniona. Sami dorośli. Pośrodku tłumu, na drabinie, stał strażak z kompanii nr 35. Gdy przenoszono trumny, wykrzykiwał nazwiska zidentyfikowanych zmarłych. Szloch oplakujących swoje dzieci rodziców wypełniał okolice nabrzeża. Niezidentyfikowane ciała ustawiono w trumnach w szeregu. Czekają, aż zostanie otwarta kostnica.

Ranek po katastrofie był jasny i ciepły. W Nowym Jorku flagi zostały opuszczone do pół masztu. Burmistrz McClellan dowiedział się w ratuszu, że na brzeg East River woda nadal wyrzuca ciała. Zorganizował zbieranie ciał i pogrzeby, po czym zwrócił całą swoją uwagę na środki bezpieczeństwa, które miały na przyszłość zapobiegać takim katastrofom. Po pierwsze, wprowadził do szkół naukę pływania. Po drugie, nakazał, żeby wszystkie statki wycieczkowe w porcie nowojorskim zawiesiły działalność do czasu przeglądu i uzyskania licencji. Po trzecie, rozpoczął zakrojone na wielką skalę śledztwo w sprawie tragedii "General Slocuma". Gdy dokonano ostatecznego podliczenia, okazało się, że zginęło 1021 pasażerów. Ale sprawa "General Slocuma" jeszcze się nie zakończyła. Nurek Jackson Hall wypłynął przy burcie statku ratowniczego "Francis Ann". Ostatnią godzinę spędził pod wodą, oglądając kadłub spalonego parowca, który osiadł na dnie East River w okolicy Przylądka Hunta.

–Możecie mnie już wyciągać – krzyknął.

–Jak to wygląda? – odkrzyknął kapitan.

–Można go podnieść – powiedział Hall. – Niższa część kadłuba jest nietknięta.

Najwięcej szkód odniosły górne pokłady.

–Jak wygląda w środku? – dopytywał się kapitan.

–W środku jest mnóstwo zwęglonego drewna – odparł Hall. – Dwa razy mało się nie zaklinowałem. Kotły są chyba całe, tylko pogięte. Lewe koło łopatkowe złamało się pod ciężarem kadłuba.

–Jak wygląda dno rzeki pod statkiem?

–Wyczułem miękki muł – powiedział Hall.

–Więc będziemy mogli przeciągnąć liny pod kadłubem – odrzekł kapitan.

–Tak jest – potwierdził Hali.

–Zaraz cię wyciągniemy – powiedział kapitan i wrócił do sterówki.

–Dobrze – mruknął pod nosem Hall.

Inspekcja, której dokonał w "General Slocumie", sprawiła, że czuł się nieswojo. Duchy tysiąca ludzi zdawały się zamieszkiwać to sanktuarium, którego spokój naruszył. Dwukrotnie zdawało mu się, że sięgają po niego jakieś ręce. Raz złowił kątem oka jakąś postać. Kiedy odwrócił głowę w hełmie i popatrzył przez ciemną wodę, zrozumiał, że to kawał płótna poruszany prądem. Ale i tak był mocno wystraszony. Zakończył inspekcję w rekordowym czasie. Trzy tygodnie później "General Slocum" wypłynął na powierzchnię. Spalony kadłub doholowano do stoczni w New Jersey, gdzie zdjęto górne pokłady i usunięto spalone szczątki z wnętrza kadłuba. W ciągu kilku następnych tygodni kadłub przekształcono w barkę i przechrzczono na "Maryland". Ją też spotkał smutny koniec. Wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych może być niebezpiecznym miejscem, gdy zimowe wiatry smagają powierzchnie morza. Kapitan Tebo Mallick z holownika "Gestimaine" był doświadczonym wilkiem morskim. Trzydzieści siedem z 50 lat swojego żywota spędził na morzu, które poznał na wylot. Tego wieczoru morze u brzegu Atlantic City w New Jersey nie sprzyjało żegludze. Ogromne grzywiaste fale przetaczały się ze wschodu na zachód. Strugi zimnego deszczu uderzały w okno sterówki.

–Ledwie widać latarnię morską – powiedział do kota, leżącego na stole nawigacyjnym.

Odwrócił się i spojrzał do tyłu. Gdzieś tam, we mgle, 100 metrów za rufą, przywiązana grubymi

konopnymi linami, płynęła barka "Maryland", wyładowana koksem. W tej samej sekundzie, gdy

fala załamała się nad dziobem, otworzyły się drzwi sterówki.

Mosiężna lampa naftowa, zwieszająca się z sufitu, zamigotała i mało nie zgasła.

–Barka nabiera wody! – krzyknął marynarz Frank Terbill.

Mallick zakręcił kołem sterowym. Rozpędzona barka ustawiła "Francis Ann" rufą do fali.

–Przez ostatnie pół godziny ciężko pracowała na fali – powiedział Mallick. – Miałem nadzieję, że

morze się trochę uspokoi.

Mallick poczuł, jak silnik zwiększył obroty, gdy liny łączące "Maryland" z rufą holownika zwisły bezwładnie.

–Liny holownicze nie wytrzymają tego! – zdążył krzyknąć do Terbilla, zanim fala uderzyła w burtę

holownika, aż obaj zatoczyli się na ścianę sterówki.

W tym momencie pękła jedna z lin łączących ich z "Maryland". Świsnęła nad sterówką jak rozsierdzony wąż i trzasnęła w okno. Ciężar barki pociągnął holownik na lewą burtę. Mallick walczył, żeby utrzymać kurs przeciw fali. Schwycił siekierę wiszącą na ścianie i wręczył ją Terbillowi.

–Odetnij ją, bo nas zatopi! – krzyknął.

Terbill popędził na pokład rufowy i wznosił siekierę nad głową. Zamachnął się ze wszystkich sił. Ostrze przecięło linę i wbiło się w odbojnicę. We mgle nikt nie zauważył, jak "Maryland" poszła na dno.

2

Koks na dnie morza 1994, 2000

W 1987 roku Bob Fleming, mój stary przyjaciel, przysłał mi raport Korpusu Inżynieryjnego na temat zatonięcia i późniejszego rozebrania barki o nazwie "Maryland". Z początku nie zwróciłem uwagi na znaczenie tej zagubionej barki, ale Bob zadzwonił do mnie i wyjaśnił, że "Maryland" to pechowy parowiec wycieczkowy "General Slocum", który spłonął na nowojorskiej East River latem 1904 roku. W katastrofie zginęła ogromna liczba ludzi.

Jakiś czas później wypalony kadłub parowca podniesiono z dna i od-holowano do stoczni. Ponieważ kadłub nadawał się do użytku, Knickerbocker Steamboat Company sprzedała "General Slocuma" za 70 000 dolarów. Parowiec zamieniono na barkę węglową i nazwano "Maryland". Sześć lat później barkę, załadowaną koksem hutniczym, holownik "Asher J. Hudson" ciągnął z Camden do Newark w New Jersey. Kadłub barki zaczął przeciekać, a na morzu wiał silny wiatr i panowała wysoka fala. Kapitan holownika, Robert Moon, zdawał sobie sprawę, że "Maryland" nie utrzyma się na wodzie. Zdjął swoją załogę z barki i odciął hol. "General Slocum-Maryland" po raz kolejny – i ostatni – poszedł na dno. Gdy Peter Hagen, właściciel barki, dowiedział się o jej zatopieniu, bardzo się ucieszył. Nie tylko dlatego, że Towarzystwo ubezpieczeń morskich pokryje stratę. Miał już dosyć tego statku. W jego przekonaniu ciążyła nad nim klątwa. Ciągle musiał poddawać barkę naprawom. A niedawno, przed jej ostatnią podróżą, trzeba było wymienić ster.

–Pech prześladowuje "Slocuma" – powiedział Hagen. – Ten statek zawsze wpłące się w jakieś

kłopoty. Cieszę się, że zatonął.

W rocznym sprawozdaniu szefa Korpusu Inżynieryjnego z 1912 roku czytamy, co następuje: Wrak barki "Maryland" leży na dnie Atlantyku w pobliżu Zatoki Corsona, w stanie Nowy Jork.

150 Piętnastego grudnia 1911 roku wydano 75 dolarów na zbadanie wraku w cel u jego usunięcia. Dwudziestego dziewiątego stycznia 1912 roku wydano następne 150 dolarów. Wrak nosił pierwotnie nazwę "Slocum", spłonął do wysokości linii wodnej i zatonął w porcie nowojorskim kilka lat wcześniej. Badanie pozwoliło ustalić, że wrak

leży półtora kilometra od brzegu na ruchliwym szlaku wodnym. Jest to drewniany kadłub, mający 70 metrów długości, 12 metrów szerokości i 4 metry zanurzenia. Statek rozbił się podczas sztormu i zatonął 4 grudnia 1911 roku, gdy był holowany z Filadelfii do Nowego Jorku. Po zgodnym z przepisami ogłoszeniu przetargu zawarto kontrakt z Eugene'em Boehmem z Atlantic City, jako z osobą, której należało zapłacić 1442 dolary. Prace rozpoczęto 12 lutego i ukończono 18 lutego 1912 roku. Wrak wysadzono dynamitem. Po zakończeniu operacji starannie przeszukano obszar około 200 metrów kwadratowych nad stanowiskiem i stwierdzono, że miejsce jest wolne od przeszkód. Inny raport Korpusu Inżynieryjnego stwierdza, że wrak wystawał na 5 metrów z dna w wodzie głębokiej na 8 metrów – stąd wynikała obawa, że może stanowić zagrożenie dla przepływających nad nim statków. Wydawało się, że odnalezienie "General Slocuma" alias "Marylanda" to bardzo prosta sprawa. Z początku sądziliśmy, że wrak leży odsłonięty na dnie i łatwo zlokalizujemy go za pomocą sonaru.

We wrześniu 1994 roku Ralph Wilbanks i Wes Hall ukończyli pomiary w Nowym Jorku, więc poprosiłem ich, żeby w drodze powrotnej do domu spróbowali odszukać "General Slocuma". Zwodowali łódź Ralpha "Diversity" i spędzili dwa dni, przeczesując sonarem obszar w okolicach Zatoki Corsona.

Dokładne przeszukanie dna morskiego nie dało rezultatów. Sonar ukazywał tylko płaskie, piaszczyste dno. Teraz nadszedł czas, żeby wrócić do archiwów. Zaczęły napływać luźne informacje. W jednej z nich napomykano, że wrak leży o 2 mile od Stacji Ratownictwa Ludlum Beach. Nurkowie z Jersey twierdzili, że widzieli tam dobrze zachowane szczątki, które wyglądały na barkę.

Gene Patterson z Atlantic Divers w Egg Harbor wskazał nam dwa obiekty. Jeden okazał się starym parowcem, a drugim była prawdopodobnie kotwica i łańcuch kotwiczny tego statku, gdyż anomalia została odkryta w okolicy pierwszego znaleziska. Gene wspomniał o jeszcze jednym obiekcie, ale był on odległy o ponad 5 mil od Zatoki Corsona. Steve Nagiweiz, dyrektor Klubu Odkrywców, przysłał nam zestaw współrzędnych, które – jak sądził – wskazują na położenie "General Slocuma". Obiekt wskazany przez Steve'a był też za daleko od zatoki, żeby można powiedzieć, że to ten wrak. Wraki Gene'a i Steve'a znaleziono na głębokości od 13 do 17 metrów. Według raportu Korpusu Inżynieryjnego głębokość wynosiła 7 metrów. Oba wraki leżały zatem zbyt głęboko.

151 Miejscowi nurkowie, z którymi rozmawialiśmy, twierdzili jak jeden mąż, że ich zdaniem pozostałości wraku powinny być nietknięte i przypominać jeszcze kształtem barkę. Żaden z nich nie znał raportów korpusu i żaden nie pomyślał, że wrak mógł zostać pokryty mułem. W końcu sierpnia 2000 roku Ralph i Shea McLean założyli punkt dowodzenia na Sea Isle w New Jersey. Spróbowali wtedy po raz drugi odszukać wrak "General Slocuma- Marylandu". Żeby nie zdawać się na przypadek, siatkę profili, wedle których prowadzili poszukiwania, rozciągnęli od starej latarni morskiej na Ludlum Beach aż za Zatokę Corsona. Zaczęli w odległości półtorej mili od brzegu i zbliżali się do lądu po liniach równoległych do plaży. Ralph spodziewał się, że kiedy będą przepływać nad obiektem, uzyskają odczyty charakterystyczne dla rozbitego

wraku, którego szczątki zostały rozrzucone po dnie. Byłoby to zgodne z raportem, według którego "General Slocum-Maryland" został zniszczony dynamitem. Pomiar prowadzono za pomocą holowanego za łodzią magnetometru cezowego. Ralph nie spodziewał się znaleźć dużej masy żelaza, gdyż silnik i kotły zostały usunięte po tragicznym pożarze. Znakiem charakterystycznym byłyby bryły koksu, który wiozła barka. Zlokalizowano kilka małych celów, ale żaden nie spełniał kryteriów. Wreszcie jedna z anomalii wydała się obiecująca. Ralph i Shea dla pewności kontynuowali poszukiwania wzdłuż 30-metrowych odcinków, aż stwierdzili, że w okolicy nie ma innych obiektów, które odpowiadałyby założeniom. Uważając, że ich główny obiekt może być właśnie tym, czego szukają, następane trzy dni spędzili na pogłębianiu dna. Odślonili wielkie fragmenty drewnianej konstrukcji. Wiele z nich było rozłupanych, jakby coś rozdarło je na kawałki, a wokół leżały bryłki przypominające koks.

Ostatni dzień spędzili na wykonaniu mapy izolinii odchylenia pola magnetycznego. Dało im to schematyczny obraz wraku o wymiarach niemal takich jak "General Slocum", gdy przebudowano go na barkę "Maryland". Stanowisko znajdowało się trzy mile na północ od latarni morskiej z Ludlum Beach i milę od Zatoki Corsona, czyli tam, gdzie Korpus Inżynieryjny umiejscawiał wrak. Po powrocie do Charlestonu Ralph zaniósł bryłki, które jego zdaniem były koksem, do gemmologa i czterech profesorów geologii z miejscowej uczelni. Wszyscy eksperci potwierdzili jego przypuszczenia. Odślonięta została tajemnica ostatniego aktu tragedii "General Slocuma". Wyglądało tak, jakby statek ten musiał odpokutować za dzień zagłady w lipcu 1904 roku. Piękny niegdyś statek, duma nowojorskich linii wycieczkowych, stał się prostą barką, skazaną przez następne sześć lat na włóczęgę po morzach z ładunkiem koksu na pokładzie. Nowy Jork do tej pory nie zapomniał tego statku. Potomkowie ofiar zbierają się na nabożeństwach żałobnych w rocznice katastrofy w kościele luterańskim Św. Trójcy w Middle Village, w Queens. Sześćdziesiąt jeden ofiar pogrzebanych jest na pobliskim cmentarzu kościelnym pod pięknym pomnikiem. Podczas ostatniego nabożeństwa obecnych było tylko dwoje ludzi spośród tych, którzy przeżyli katastrofę.

Nagle zniknięcie 1909

–Coś się szykuje – powiedział kapitan Joshua Ilbery. – W powietrzu czuć dziwne napięcie.

Był 23 lipca 1909 roku, "Waratah" znajdował się o niecałą godzinę od docelowego portu w Durbanie. Miał za sobą podróż, która nie obyła się bez przygód. Ledwie opuścili Londyn, w dziewiczym rejsie do Australii przez południową Afrykę, gdy Ilbery zauważył, że statek ma tendencję do skręcania na sterburtę. Pierwsze takie symptomy wystąpiły już pierwszego dnia podróży na kanale La Manche u wybrzeży wyspy Guernsey. Dzień był bezchmurny, morze spokojne, wiał wiatr z zachodu. Seria trzech fal, każda większa od poprzedniej, zrodzonych daleko na Atlantyku, zakołysała statkiem. Te fale nie były czymś szczególnym, ale "Waratah" natychmiast na nie zareagował. Przechylił się na burtę, jakby miał zamiar się wywrócić. Fale dawno już przeszły, a on ciągle się kołysał.

Ilbery pomyślał, że to rezultat niewłaściwego rozłożenia ładunku i nakazał wyrównanie ciężarów w ładowni, ale stabilność się nie poprawiła.

–Jakaś magia na "Waratahu"? – zażartował drugi oficer Charles Cheatum. – Z tym statkiem

wszystko jest możliwe.

Ilbery uśmiechnął się do Cheatuma. Jego zastępca potrafił utrzymać dobry nastrój podczas tego długiego rejsu. Kiedy "Waratah" nagle zwolnił w rejonie Azorów, Cheatum powiedział, że pewnie zderzyli się z wielorybem. Przy Przylądku Dobrej Nadziei bardzo ich kołysało. Na Oceanie Indyjskim, dwa dni drogi od Sydney, statek nagle zatrzęsł się, jakby miał rozpaść się na kawałki. Cheatum zażartował, że było to nagle wzmocnienie siły grawitacji. Mimo wszystko "Waratah" nadal płynął.

Po wyjściu z Sydney statek odwiedził Melbourne, potem Adelaide. Zabrano stamtąd nowy ładunek i wzięto na pokład pasażerów w drogę powrotną do Londynu. Podróż, która trwała 18 miesięcy, powinna przynieść niezłe zyski armatorowi "Waratah", Lund Blue Anchor Line. Był to ostatni rejs Ilbery'ego. Jak tylko dotrą do Londynu, przekaże statek Cheatumowi. Ilbery uznał, że dość już

153 igrał z losem na morzu. Claud Sawyer miał koszmary senne. Śniła mu się dziwna postać, trzymająca w jednej ręce średniowieczny miecz, a w drugiej poplamione krwią prześcieradło.

–Precz! – krzyknął przez sen Sawyer i obudził się.

Usiadł prosto na koi, usiłując się uspokoić. Niepewnie postawił boscie stopy na pokładzie i sięgnął do stoliczka. Chwycił ręcznik i otarł lodowaty pot z czoła, a potem wypił pół szklanki wody. Wstał, zrobił kilka kroków do mosiężnego bulaju i spojrzał na zewnątrz.

–Łąd – powiedział do siebie, patrząc na urwiska w okolicy portu w Durbanie. – Boże, jak mi go brakowało.

Sięgnął po koszulę i spodnie, szybko się ubrał i podszedł do drzwi prowadzących na pokład. Gdy zamykał drzwi, spojrzął raz jeszcze na koję. Na bawełnianej pościeli widniał odcisk jego spoconego ciała. Przypominało to krwawy deseń na całunie, trzymanym przez postać ze snu.

Sawyer złapał swoją jedyną walizkę i wybiegł z kabiny. W Durbanie kończył podróż.

Kapitan Charles DeRoot ze sterówki holownika "Transkei" przyglądał się podchodzącemu statkowi.

–Okropna balia – powiedział do marynarza.

–Pływa jak grzanka w zupie – zgodził się marynarz.

Fale odpływu wynosiły "Transkei" na morze. DeRoot przesunął dźwignię telegrafu maszynowego do przodu, żeby statek pozostał na miejscu, i znów zaczął się przyglądać. Niektóre statki charakteryzują się lekkością i elegancją, którą widać z daleka.

Ten statek poruszał się w stylu podstarzałego tancerza z drewnianą nogą. DeRoot znał historię "Warataha" – lubił znać rodowody statków, które obsługiwał. Zbudowała go brytyjska firma Barclay, Curie Company jako siostrzany statek "Geelonga". "Waratah" przyszedł na świat pod złą gwiazdą. Pierwszy błąd był zarazem błędem fundamentalnym – stanowił go nieudany projekt. "Geelong" miał problemy z utrzymaniem stateczności, czemu próbowano bezskutecznie zaradzić, budując "Warataha". Drugim błędem była sama nazwa. Z trzech statków, które od 1848 roku nosiły imię "Waratah", wszystkie zatoneły. Większość ludzi morza jest przesądna i DeRoot nie był inny. Przeklęta nazwa wieńczyła wadliwy projekt. Stanowiła zły znak, którego nie mógł zignorować.

–Wolno wstecz – podał komendę do maszynowni i ustawił "Transkei" do podejścia rufą.

"Waratah", liczący prawie 170 długości, z wypornością 9339 ton, w tamtych czasach uchodził za

duży statek. Jego kadłub był czarny jak gagat, ale teraz widniały na nim pasemka rdzy po półtora

roku pobytu na morzu. Górne pokłady pomalowane były na jasnożółto. Jedyne komin statku,

odprowadzający dym z kotłów dających moc dwóm śrubom, pomalowany został w pasy – czarny

na dole, biały w środku i czarny na górze. Dwa maszty – jeden na przednim pokładzie, drugi na

tylnym – nie były w stanie nadać lekkości przysadzistej sylwetce statku.

154 W oczach DeRoota "Waratah" był brzydkim kaczątkiem pływającym po morzu.

–Zwolnić i wysłać sygnał pilotowi – rozkazał Ilbery.

Sygnalista przekazał semaforem instrukcje do stojącej w pobliżu łodzi. Kilka minut później łódź przybiła do burty i wysadziła pilota, który wspiął się po schodkach na pokład główny i poszedł prosto do sterówki. Zapukał do drzwi.

–Pilot portu Durban – powiedział głośno.

–Proszę wejść – odparł Ilbery.

–Peter Vandermeer – przedstawił się pilot – wprowadzę pański statek do portu.

–Witamy na pokładzie "Warataha", kapitanie Vandermeer – powiedział Ilbery.

–Dziękuję, kapitanie. Czy jest coś, co powinienem wiedzieć, zanim zaczniemy? –

zapytał

Vandermeer.

–Statek jest trochę powolny – stwierdził Ilbery.

–Pełne ładownie?

–Nie o to chodzi – odparł niechętnie Ilbery. – To po prostu stara szkapa.

Vandermeer zerknął na Ilbery'ego. Trochę to dziwne, żeby kapitan źle się wyrażał o swoim statku

–pewnie po prostu żartował.

–Przyjęte do wiadomości – powiedział Vandermeer.

–Pilot przejmuje dowodzenie – powiedział głośno Ilbery, przekazując ster

Vandermeerowi. Dwadzieścia minut później, z pomocą holownika "Transkei"

Vandermeer doprowadził "Warataha" do nabrzeża. Teraz już wiedział, co Ilbery miał

na myśli. Nawet kajak ma większą stateczność. Claud Sawyer stał na pokładzie i nie

mógł się doczekać, kiedy opuszczą trap. Niecierpliwie przestępował z nogi na nogę.

Przekładał walizkę z ręki do ręki. Nagle świst parowej syreny "Warataha" przeszył

powietrze, dając znak, że już przycumowali. Pięć minut później opuszczono trap.

Sawyer przepchnął się na początek kolejki. Gdy tylko zdjęto łańcuch, zbiegł po trapie

na nabrzeże. Odsunął się na bok, uklęknął i ucałował deski pomostu.

Parę kroków dalej stał jasnowłosy chłopiec z rowerem i przyglądał mu się.

–Proszę pana – powiedział – pan ciągle jest na pomoście. Jeśli chce pan ucałować ziemię, to jest

tam – pokazał palcem.

Sawyer podniósł wzrok i uśmiechnął się. Schwycił walizkę, przeszedł dalej i znów

ukłękował. Klęczał tak przez 10 minut. Kapitan Ilbery przyglądał się wykazowi

ładunków. Pszenica z farm położonych na północy kraju. Mięso i skóry z wielkich

rancz hodowlanych w południowoafrykańskim interiorze. Koncentrat rudy ołowiu,

przeznaczony do dalszej przeróbki w Kapsztadzie. I nowi pasażerowie, niektórzy do

Kapsztadu, inni do Londynu. Razem 211. Ilbery'ego niepokoił ten wielki ładunek

ołowiu. Ponieważ w ładowniach są już towary przewożone z Australii, dokerzy nie

będą w stanie zaształować ładunku dokładnie pośrodku statku. A przecież "Waratah"

155 już wcześniej dowiódł swej niestabilności. Dodatkowym powodem do

niepokoju była pogoda. Ilbery od tak dawna pływał po tych wodach, że znał kaprysy

Oceanu Indyjskiego. Po kilku dniach, takich jak ten, gdy niebo jest błękitne, a morze

tylko z lekka faluje, przychodzi sztorm. Gdzieś daleko formowały się wielkie fale.

Ilbery wiedział, że wkrótce morze się wzburzy. Możliwe, że wkrótce rozpęta się

piekło.

–Zabezpieczyć ładunek – Ilbery rozkazał Cheatumowi. – Schodzę na brzeg.

–Tak jest – odparł Cheatum.

Był 25 lipca 1909 roku. Właśnie minęła czwarta po południu. "Waratah" miał według planu wypłynąć z portu o świcie. Ilbery przeszedł wzdłuż nabrzeża, potem wspiął się po schodkach do budynku kapitanatu portu. Gorący, suchy wiatr wiał od pustyni Kalahari, położonej daleko na północy. Ilbery'emu zgrzytał piasek w zębach. Otarł krople potu z czoła, otworzył drzwi i wszedł do kapitanatu.

–Jestem Ilbery, kapitan "Warataha". Czy macie aktualną prognozę pogody?

Urzędnik przesunął jakieś papiery na biurku i wyjął z nich pojedynczy arkusz.

–Niewiele tego – przyznał. – Ministerstwo z Pretorii ostrzega przed burzami piaskowymi i

wyładowaniami atmosferycznymi w interiorze.

Ilbery pokiwał głową.

–Od czasu pańskiego przybycia zawinęły do portu dwa statki. Kliper "Tangerine" w południe przepływał obok Madagaskaru, powiadomił nas o sztormie na Kanale Mozambickim. Stracili żagiel rejowy, a farbę na pokładzie poobijał grad.

–Grad? – powtórzył zaskoczony Ilbery.

–Wiem – powiedział urzędnik. – To rzecz niezwykła.

–A co z tym drugim statkiem? – zapytał Ilbery. Urzędnik jeszcze raz spojrzął na arkusz.

–Statek towarowy "Keltic Castle" wypłynął z Port Elisabeth. Kursuje na regularnej linii z

Kapsztadu do Durbanu. Kapitan zaobserwował wzburzone morze między ujściami rzek Xora i

Bashee. – Jeszcze raz spojrzął na arkusz. – Mówił, że fale są strome, a na powierzchni wody

pływają różne szczątki. Tyle mówią raporty.

–Dziękuję panu – powiedział Ilbery. – Czy macie holowniki na siódmą rano, tak jak zamawiałem? Urzędnik wyjął teczkę spod stosu dokumentów leżących na biurku i zajrzał do niej.

–"Waratah", siódma rano.

–Dziękuję – powiedział Ilbery, zbierając się do odejścia.

–Kapitanie – odezwał się urzędnik, gdy Ilbery otwierał drzwi – życzę szczęścia i pomyślnych wiatrów.

Ilbery uśmiechnął się smutno, pokiwał głową i wyszedł.

156 Sześć godzin, sześć dużych piw i sześć whisky. Hotel Royal był miejscem luksusowym jak na warunki portowe. Światło elektryczne, wentylatory podsufitowe, łazienki na każdym piętrze. Claud Sawyer, gdy tylko się zameldował, natychmiast poszedł do swojego numeru. Wielkie, drewniane łóżko z czterema kolumnami, obleczone siatką przeciwko moskitom. Bawełniane prześcieradła i ręczniki do łazienki w korytarzu. Sawyer umył się, włożył czystą bieliznę i położył się na łóżku, ale sen nie nadchodził. Po kilku godzinach dał za wygraną i zszedł do baru. I został

tam na dłużej.

Bar miał boazerię z jakiegoś egzotycznego drewna. Z tyłu był drugi bar, z kilkoma panelami witrażowymi, podświetlonymi żarówkami. Podłoga wyłożona była kolorowymi płytkami z piaskowca. Sawyer przesiedział tam kilka godzin. Gdy nocą zrobiło się trochę chłodniej, wyszedł na zewnątrz.

–Proszę pana – powiedział barman, wchodząc na patio – wkrótce zamykamy. Sawyer patrzył w niebo, na Drogę Mleczną.

–Już niczego nie zamawiam, dziękuję – powiedział.

Sawyer nie jadł od czasu obiadu, który zwymiotował w toalecie na piętrze. Alkohol nie odniósł pożądanego skutku. Sawyer nie był w stanie zapomnieć tego statku. Wstał chwiejnie, podszedł do schodów w holu i wdrapał się na swoje piętro. Po kilku próbach udało mu się otworzyć drzwi i wejść do pokoju. Modlił się, żeby jak najszybciej zasnąć.

Kapitan Ilbery stał na przednim pokładzie "Warataha". Palił fajkę i patrzył na morze. Nawet przez dym wiśniowego tytoniu czuł gorzki, ostry zapach oceanu. Wystukał popiół i poszedł do swojej kabiny. Prześcieradła były mokre od potu, a stopy Sawyera zaplątały się w moskitierę. Poduszka wypchana pierzem zatykała mu usta, utrudniając oddychanie. "Waratah" wpływał w sztorm. Sawyer widział to tak jasno, jakby stał niedaleko statku. Potem statek zmałał, jakby przyglądał mu się z nieba. Patrzył, jak wielka fala zbliża się do statku, uderza o jego burtę. Obraz zbladł i pojawił się rycerz w średniowiecznej zbroi.

–Trzymaj się z dala od "Warataha" – powiedział złowieszczo.

Sawyer nagle usiadł, poduszka spadła na podłogę.

Przez resztę nocy usiłował zasnąć, ale sen nie nadchodził.

Kapitan DeRoot manewrował holownikami przy burcie "Warataha", który zaczął odchodzić od nabrzeża. Ten niezgrabny statek reagował inaczej niż poprzednim razem. Był jeszcze mniej zwrotny. Kapitan Ilbery stał obok głównego pilota, Hugh'a Lindsaya, który wyprowadzał "Warataha" z portu na głęboką wodę. Po uroczystym przekazaniu steru i wypiciu strzemienego Ilbery przejął komendę nad swoim statkiem. Zarządził kurs wzdłuż wybrzeża. Próbował się otrząsnąć z przeczucia zbliżającego się nieszczęścia. Kapral Edward "Joe" Conquer wyszedł z namiotu ustawionego przy ujściu rzeki Kora. Jego oddział, Strzelcy z Gór Przyładkowych, 157 odbywał manewry polowe. Przez ostatnią godzinę padał ciepły deszcz.

Namiot przeciekał, drewniana podłoga była przesiąknięta wodą. Conquer poczekał, aż burza ucichnie, zanim wyszedł na zewnątrz. Popatrzył z urwiska na ocean. Jak na razie niebo było czyste. W oddali Conquer zobaczył, że nadciąga kolejna burza.

Uformowała się czarna ściana z chmur. Gwałtowny podmuch wiatru spadł na obóz. Ochłodziło się jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki. Conquer przytrzymał ręką kapelusz, żeby wiatr nie zerwał mu go z głowy. Potem wrócił do namiotu i zarzucił karabin na ramię.

–Łaskawy Allahu – modlił się Afrykanin – miej nas w swojej opiece.

Huragan przybył jak furia niesiona na skrzydłach zniszczenia. Powstał z gorących, wilgotnych wiatrów daleko na Oceanie Indyjskim i przesuwał się na

zachód, rosnąc w siłę. Błyskawice były z nieba w wodę, huk grzmotów niósł się po wzburzonym morzu. Trąby powietrzne utworzyły się pod chmurami, zasysając ryby i wszelkie morskie stworzenia.

Urbuki Mali znalazł się na morzu w niewłaściwym miejscu i czasie. Jego łódź "Khalia" wiozła ładunek cynamonu i pereł. Mallemu ten rejs miał przynieść tyle pieniędzy, że wystarczyłoby ich na spokojną egzystencję do końca życia. Miał kupca na ten towar. Chciwość sprawiła, że Mali kusił los, nie zwracając uwagi na pogodę. Był o 12 mil od brzegu. Mógłby go zobaczyć, przy lepszej pogodzie. Trafił jednak na burzę, której nie było widać końca. Mocny szkwał złamał maszt.

–Oddam wszystko za pomyślne wiatry! – krzyknął Mali.

I wtedy z nieba spadł deszcz ryb, a "Khalia" wywróciła się do góry dnem. Na "Waratahu" kapitan Ilbery prowadził beznadziejną walkę. Skrzydło burzy było nadal daleko od brzegu, ale jej efekty dało się odczuć w sterówce. Spienione fale uderzały o kadłub i statek już dwa razy wpadał w głęboką bruzdę między grzywaczami. Wyglądało to tak, jakby wodę wessało w głąb morza. Nagle "Waratah" przechylił się mocno na sterburtę i zastygł pod kątem 45 stopni. Minęły pełne trzy minuty, zanim powrócił do równowagi.

–Matko Boska! – powiedział Ilbery.

Charles Cheatum nie był w stanie dłużej skrywać niepokoju.

–Kapitanie, nie jest dobrze – powiedział.

–Wiem, do diabła – odparł Ilbery. – Zejdź na dół i sprawdź ładownie. Czuję, że ładunek się przesunął.

Cheatum próbował się poruszyć, ale nogi miał jak sparaliżowane. Uderzył się parę razy pięściami po udach i zrobił kilka kroków w stronę drzwi. Po drodze złapał go skurcz żołądka. Zwymiotował na podłogę sterówki.

–Wytrzymaj to! – Ilbery krzyknął do marynarza.

158 Połowa pasażerów zgromadziła się w jadalni. Za każdym razem, gdy statek przechylał się, rzucało ich od ściany do ściany. Wielu miało sińce i zadrapania po zetknięciu z meblami. Atmosfera strachu była nieomal namacalna. Panował chaos. Carl Childers, krzepki australijski hodowca, który po raz pierwszy w życiu wybrał się do Londynu, robił, co mógł, żeby nie wpaść w panikę.

–Wyglądałem przez bulaj! – krzyknął. – Widać ziemię!

Handlarz diamentów z Sydney, Magness Abernathy, nie znalazł pocieszenia w słowach Childersa.

–Oby była jak najbliżej, bo wkrótce będziemy tam musieli dotrzeć wplaw.

Do jadalni wszedł marynarz z naręczem korkowych kamizelek ratunkowych. Najpierw ubrano w nie dzieci, potem kobiety i starszych mężczyzn.

–Ciągle się kołysze – powiedział Ilbery, kręcąc kołem sterowym, żeby ustawić "Warataha" na właściwym kursie.

W głębi maszynowni główny mechanik Hampton Brody czuł, że coś jest nie tak. Za każdym razem, gdy "Waratah" nurkował na fali, wynurzała się jedna z dwóch śrub. Bez oporu stawianego przez wodę wał wchodził na wysokie obroty, poddając

próbie kocioł parowy, dostarczający mocy. W pewnym momencie otworzył się zawór bezpieczeństwa na prawym kotle i maszynownia wypełniła się kłębamii przegrzanej pary. Cheatum zszedł do ładowni. Biegł śródokręciem do miejsca, w którym stały pojemniki z rudą ołowiu. Trzy wielkie drewniane skrzynie rozpadły się i kilka ton rudy przesunęło się na sterburtę. Nie mógł temu zaradzić. Mógł jedynie złożyć raport z tego, co widział. Odwrócił się na pięcie i pobiegł w stronę schodni.

–Maszynownia! – kapitan Ilbery krzyknął do rury głosowej – co się dzieje ze śrubą na prawej burcie?

Nikt mu nie odpowiedział.

Dwunastu zabitych, w tym Brody. Ich ciała tak się ugotowały, że mięso odchodziło od kości. Trzej

afrykańscy palacze wyszli z tego cało, ale nie rozumieli słów wydobywających się z miedzianej

rury głosowej. W rękach trzymali łopaty. Skamienieli ze strachu. Joe Conquer patrzył przez lunetę.

W pole widzenia wszedł statek towarowy. Wytarł wodę z soczewek i spojrział jeszcze raz. Statek

był niezgrabny, miał przysadziste, czarne nadbudówki i żółte pokłady. Pojedynczy komin był

czarny, z białym pasem pośrodku.

Statek przechylił się na burtę i trwał tak przez kilka chwil.

Przeznaczenie miewa różne oblicza. Dla "Warataha" przybyło wraz z wielką załamującą się falą.

Ilbery wiedział, że jego statek jest już niesprawny. Mógł mieć jeszcze nadzieję, że osadzi go na

brzegu albo dowlecze się do Durbanu na jednym silniku. Poczekał na właściwy moment i obrócił

kołem sterowym do oporu. Kilka mil od zmagającego się z żywiołem statku wielka samotna fala

zbierała siły. Nie przestawała rosnąć. Pomiędzy falą a brzegiem znajdował się tylko jeden obiekt.

–Matko Boska – zdążył powiedzieć Ilbery.

159 "Waratah" usiłował zawrócić na jednym silniku, już był w połowie łuku.

Kapitan spojrział w boczne okienko i zobaczył śmierć. To tylko kwestia sekund, kiedy przeznaczenie się wypełni. Conquer widział z urwiska statek towarowy i morze za nim. Patrzył przerażony, jak ogromna, spiętrzona fala pędzi w stronę unieruchomionego statku. Wstrzymał oddech, gdy uderzyła w burtę. Cheatum, przywarty do metalowej drabinki prowadzącej na pokład z ładowni, poczuł, jak "Waratah" zatoczył się gwałtownie na sterburtę. Nachylał się coraz bardziej, aż dotarł do punktu, z którego nie ma odwrotu. Górne pokłady zostały zalane, tysiące metrów sześciennych wody wlało się do ładowni. Cheatum puścił mokry metalowy szczebel i spadł na to, co przed chwilą było pokładem. Kark trzasnął mu jak gałązka, a potem

była tylko ciemność i małe punkciki coraz jaśniejszego światła. Nikt nie zdążył zareagować. Ani wystraszeni pasażerowie w jadalni, ani pasażerowie w kabinach. Tych kilku marynarzy, którzy znajdowali się wtedy na pokładzie, zmyło do morza, więc uniknęli pułapki, w jaką zamienił się statek. Żyli trochę dłużej. Kapitan Joshua Ilbery groził fali pięścią, gdy "Waratah" się przewracał. Uderzył głową o szafkę kompasową, rozbił szkło, które ścięło mu skalp z czaszki. Utonął, pozbawiony włosów. "Waratah" nabrał wody i gwałtownie zanurkował. Gdy opadał na dno, znów się odwrócił i osiadł na kilu. Joe Conquer nie mógł uwierzyć własnym oczom. Od uderzenia fali do zatonięcia statku minęły trzy minuty. Jakby w morzu otworzyła się dziura i połknęła statek w całości. Jeszcze raz przetarł szkła i badawczo przyjrzał się powierzchni wody. Zobaczył jakieś szczątki, lśniący punkt tam, gdzie rozlała się ropa. Sztorm wzmógł się i po chwili na wodzie nic nie zostało. Złożył lunetę i wrócił do namiotu, uprzedzając o kilka minut nadciągającą ścianę deszczu. Gęsim piórem napisał raport o tym, czego był świadkiem. Gdy statek nie dotarł do Kapsztadu, władze liczyły się z najgorszą ewentualnością. "Waratah" znany był z braku stateczności, a huragan, który targał wybrzeżem, zaliczał się do najgorszych w ciągu ostatniej dekady. Opłakano 211 pasażerów, a w londyńskim towarzystwie ubezpieczeniowym Lloyda uderzono w dzwon. Zagadka losu "Warataha" pozostała nierozwiązana.

Szesnaście lat później

Porucznik DJ. Roos mówił do siebie podczas lotu. Znajdował pociechę w głośnym komentowaniu swoich ruchów, jakby konsultował je z niewidocznym drugim pilotem.

–Wzbogacić mieszankę paliwa – powiedział, przekręcając dźwignię.

Warkot motoru stał się równiejszy.

Roos pilotował eksperymentalny samolot południowoafrykańskiego lotnictwa wojskowego. Leciał z pocztą z Durbanu do East London. Samolot sprawował się prawie bez zarzutu.

–Chyba przelecę się trochę nad morzem – powiedział Roos.

160 Dzień był cudowny, niebo bezchmurne, widzialność wyjątkowa, a na morzu w dole ani śladu fal. Taki dzień zdarza się może raz w roku. Roos patrzył na morze przez boczne okienko. W wodzie ukazało się kilkanaście kształtów, przypominających literę T.

–Ryby młoty – powiedział cicho Roos, nie zmieniając kursu. Zapalił papierosa i z zadowoleniem wypuścił dymek.

–Paliwo trzy czwarte, temperatura oleju bez zmian – powiedział.

Wieloryb, potem mała żaglówka. Minęło dziesięć minut. Roos odepchnął wolant od siebie i zniżył lot o 70 metrów. Uśmiechnął się do siebie i znów spojrział na wodę.

–Ho, ho – powiedział.

W polu widzenia ukazał się statek- 70 metrów pod powierzchnią wody. Wydawało się, że jest tak blisko, że można by go dotknąć. Statek stał prosto, jakby płynął do portu, do którego nigdy nie dotrze. Morska fatamorgana. Roos skręcił i zatoczył krąg.

–Cholera! – powiedział.

A jednak to był statek, duży statek. Nadal miał komin. Roos zszedł jeszcze niżej. Pokłady są żółte, to dlatego wygląda jak piaszczyste dno. Musiał zatonać podczas sztormu. Zaznaczył pozycję na mapie, zawrócił i poleciał w stronę East London. Tam zdał raport z tego, co znalazł. Następnego dnia, podczas lotu powrotnego, na morzu pojawiły się fale i niczego nie zobaczył. Przelatywał nad tym obszarem trzy razy, ale statku-widma nie było.

Jest tu czy tam? 1987- 2001

Od ponad 90 lat zadawano pytanie, co się stało z "Waratahem" i 211 ludźmi, którzy byli na pokładzie. Odkąd statek w 1909 roku zniknął podczas sztormu u wschodnich wybrzeży południowej Afryki, jego los zaprzętał umysły oddanych swemu powołaniu historyków-marynistów. A jednak nikt nie zadał sobie trudu, żeby rozpocząć poszukiwania, dopóki w 1985 roku, podczas podróży promującej moją książkę w RPA, nie spotkałem Emlyna Browna. Na targach książki w Kapsztadzie podszedł do mnie Emlyn i zapytał, czy słyszałem o "Waratahu". Zdawał się być lekko zaskoczony, kiedy odpowiedziałem, że badałem już okoliczności zniknięcia statku, mając nadzieję, że pewnego dnia wybiorę się na jego poszukiwania. Później spotykaliśmy się w hotelu Mount Nelson i omówiliśmy kwestię połączenia wysiłków podczas poszukiwań. Ze spotkania narodziła się przyjaźń, która nie osłabła do dziś. Emlyn to jeden z najsympatyczniejszych ludzi, jakich spotkałem. Uprzejmy, stanowczy i oddany sprawie odnalezienia legendarnego statku. W 1990 roku utworzył oddział NUMA w RPA.

161 Emlyn stworzył teorię, według której gwałtowny uskoczek kontynentalnego szelfu i siła prądu Agulhas, połączone z silną wichurą, wywołały serię gigantycznych fal, które zatopiły "Warataha". Dodatkowym wytłumaczeniem była słaba stateczność statku, która przyczyniła się do katastrofy. Brown przez całe lata zbierał najdrobniejsze nawet informacje dotyczące "Warataha", ze szczególnym uwzględnieniem sprawozdań dotyczących zniknięcia statku. Historycy- maryniści uważali, że statek zatonął znacznie dalej na północ. Opierali się na relacji z innych statków, które przetrwały sztorm. Jednak Brown opierał się na obserwacjach dokonanych przez Joego Conquera i DJ. Roosa. Obaj spotkali się wkrótce po tym, jak Roos zobaczył statek leżący na dnie u ujścia rzeki Xora, i porównali swoje zapiski. Zgodzili się co do lokalizacji wraku, a Roos nakreślił mapę, zaznaczając to miejsce krzyżykiem. Ustalili, że miejsce ostatniego spoczynku "Warataha" znajduje się 6 kilometrów od ujścia Xory u wybrzeża Transkei. Obszar ten znany jest pod nazwą Dzikiego Wybrzeża. Jest to niegościnnie brzeg o surowym oceanicznym klimacie.

Roos w następnym roku jeszcze kilka razy latał tamtędy, ale ani razu widoczność nie była tak dobra, żeby można było zobaczyć wrak leżący na dnie. Niestety Roos zginął w wypadku samochodowym, a mapa zaginęła i dopiero po kilku latach jego rodzina odnalazła ją na dnie szuflady biurka.

W 1977 roku rutynowy pomiar, dokonany sonarem przez pewien południowoafrykański uniwersytet, pozwolił na odkrycie nieznanego wraku, spoczywającego na głębokości 120 metrów kilka kilometrów od ujścia Xory. Wywołało to wiele spekulacji, ale większość historyków odrzuciła tezę, że jest to "Waratah".

Po zakończonych niepowodzeniem poszukiwaniach, prowadzonych za pomocą sonaru na obszarze południowym, zgodnie z hipotezą historyków, Brown upewnił się jeszcze bardziej, że relacje Conquera i Roosa dotyczące wraku, który mieli zobaczyć

u wybrzeża Transkei, wskazują właśnie na "Waratah".

Wierzyłem z całego serca, że legendarny wrak można odszukać i opłaciłem poszukiwania, prowadzone przez Emlyna. Rozpoczęły się one w 1987 roku, kiedy to przeprowadził on intensywne badania obszaru położonego 10 kilometrów od brzegu. Ekipa Emlyna, na podstawie pomiarów wykonanych w kilku przekrojach, oszacowała rozmiary wraku. Okazało się, że odpowiadają one wymiarom zaginionego statku. Emlyn wrócił na to miejsce w 1989 roku i próbował sfotografować wrak za pomocą kamer podwodnych. Osiągnął jednak niewiele, bo potężny prąd Agulhas znosił kamery poza wrak i na ekranie widać było tylko nieostry obraz dna. Później, w tym samym roku, Emlyn wrócił tutaj na pokładzie statku badawczego "Deep Salvage I". Kapitan Peter Wilmot, właściciel statku, opuścił się do wraku w nowoczesnym dzwonie nurkowym i nakręcił film wideo, na którym widoczny jest kadłub. Okazało się jednak, że prąd jest

162 za silny nawet dla dzwonu i materiał filmowy Wilmota nie pozwolił na dokonanie identyfikacji. Był to więc twardy orzech do zgryzienia.

Emlyn nie jest człowiekiem, który łatwo się zniechęca. W 1991 roku przybył na stanowisko na pokładzie "Deep Salvage I" w towarzystwie profesora Hansa Fricke, uczonego o światowej sławie, posiadacza łodzi podwodnej "Jago", mogącej zanurzyć się do głębokości 300 metrów. Profesor Fricke z wnętrza "Jago" jako pierwszy człowiek dokonał obserwacji latimerii żyjących w oceanie. Prąd znów zniweczył wysiłki 10-dniowej wyprawy i "Jago" już nie wzięła udziału w badaniach. W 1995 roku z Emlynem skontaktował się Rehan Bouwer, zawodowy nurek, który uważał, że jest w stanie dotrzeć do wraku w aparacie do nurkowania, w którym zastosowano specjalną mieszaninę powietrza z helem. Pierwsza próba nie udała się przez złą pogodę. Drugiej próby Emlyn i Bouwer dokonali dopiero w styczniu 1997 roku. Dwuosobowy zespół – Bouwer i Steve Minne – nurkował na granicy bezpieczeństwa, narażając się na ryzyko choroby dekompresyjnej. Nie udało im się zejść do samego dna, bo prąd zniósł ich, gdy byli 18 metrów nad wrakiem. Na tę głębokość dochodziło mało światła dziennego i musieli korzystać z reflektorów. Widzieli niewiele, ale oszacowali, że jest to statek wielkości "Warataha". Spoczywał na stępce, lekko odchylony od pionu. Większość przednich nadbudówek została zniesiona, jakby pod naporem monstrualnych rozmiarów fali. Podczas pierwszej 35- sekundowej próby Minne zobaczył wysoką rufę statku. Plan nurkowania przewidywał, że ludzie mają schodzić w głąb trzy minuty i przebywać na dnie 12 minut. Potem czekały ich dwie godziny wynurzenia według skomplikowanej procedury dekompresji. Podczas postojów dekompresyjnych prąd płynący z prędkością 5 węzłów odciągał nurków od wraku. Rzadko się zdarza, żeby podczas głębokiego nurkowania w tak niesprzyjających warunkach nie doszło do żadnego nieszczęśliwego wypadku. Przez następne dwa dni zespół nurków dokonał jeszcze trzech zejść, ale nie był w stanie zbliżyć się na tyle, żeby zidentyfikować tajemniczy statek, spoczywający na dnie.

Niestety Rehan Bouwer zginął podczas nurkowania w czerwcu 1998 roku. Niezniechęcony Emlyn połączył w 1999 roku siły z doktorem Ramseyem i jego zespołem z Marine Geoscience Unit, żeby dokonać za pomocą sonaru

skomplikowanych badań technicznych wraku, spoczywającego u ujścia Xory. Wszyscy byli pewni, że taki sprzęt pozwoli dowieść, iż mają do czynienia z wrakiem "Warataha". Ekspedycja wyruszyła w czerwcu. Na półkuli południowej panuje wtedy zima. Zespół Marine Geoscience uzyskał zdumiewające wyniki. Wcześniej zebrane dowody były tylko poszlakami dowodzącymi, że mamy do czynienia z wrakiem "Warataha". Dokładniejsze oględziny obrazów, uzyskanych dzięki sonarowi, pozwoliły stwierdzić, że wymiary i rozmaite cechy wraku odpowiadają dokładnie danym z planów budowy tego statku. Do sonaru przymocowana została kamera, dająca czarno-biały obraz. Przeholowano ją siedem metrów nad wrakiem. Był to jedyny sposób na pokonanie siły prądu. Z obawy przed utratą drogiego czujnika i kamery nie spuszczo

163 przyrządów tak nisko, jakby chciał tego Emlyn. Ale mimo to obrazy były dobre. Kamera, która fruwała nad rufą jak latawiec, ukazała bulaje, urządzenia pokładowe i windy cumownicze. Emlyn, przekonany, że ma do czynienia z "Waratahem", uporczywie pragnął udowodnić raz na zawsze, że dotarł do zaginionego statku. Zorganizował ekspedycję, która w jego mniemaniu miała już być ostatnią. Wynajął dwuosobową łódź podwodną Delta Oceanographic, którą przetransportowano samolotem ze Stanów Zjednoczonych specjalnie po to, żeby zamknąć ostatni rozdział historii "Warataha".

Gdy zespół przybył na stanowisko badawcze, zaczęło narastać podniecenie. Przetestowano z pozytywnym skutkiem wszystkie systemy, pogoda była sprzyjająca, wiał lekki wietrzyk, a morze było spokojne. Emlyn nie mógł uwierzyć swojemu szczęściu.

Niewiarygodne, ale nawet osławiony prąd Agulhas jakby spuścił z tonu. Patrząc na niezmałcone morze, Emlyn pomyślał, że to jest zapewne jakiś znak. Warunki były za dobre, żeby miało się to odbyć bez udziału siły wyższej. Razem z Davem Slaterem wcisnęli się do łodzi podwodnej. Gdy tylko oddali cumy, Slater skierował łódź na dno morza. Widoczność wynosiła ponad 30 metrów. Stojący na równej stępie wrak statku pojawił się w polu widzenia. Niestety to, co zobaczyli, nie odpowiadało ich oczekiwaniom.

Przez iluminator łodzi podwodnej dostrzegli czołg stojący na dnie morza. Byli wstrząśnięci, nie wierzyli własnym oczom.

–To nie jest "Waratah". Powtarzam, to nie jest "Waratah" – oszołomiona ekipa na statku badawczym usłyszała przez radio głos Slatera.

Popłynęli wzdłuż kadłuba i wzniesli się na wysokość głównego pokładu. Czołgi z działami wycelowanymi w ciemność stały tam, gdzie ustawiono je w czasie załadunku. Oczywiście na "Waratahu" nie mogły znajdować się czołgi, skoro I wojna światowa wybuchła pięć lat po jego zatonięciu. Należało zaakceptować oczywisty fakt, że odnaleziony wrak to nie brytyjski statek pocztowy "Waratah", który zatonął w 1909 roku. Okazuje się, że widzimy to, co chcemy widzieć. Ogólna charakterystyka i wymiary obu statków były bardzo podobne. Sprawozdania nurków i obrazy uzyskane sonarem zostały źle zinterpretowane. To, co Emlyn odkrył, było statkiem handlowym z czasów II wojny światowej, storpedowanym przez niemiecki U-Boot.

Naliczono jedenaście czołgów i całe stopy broni ręcznej. Emlyn i Slater szukali czegoś, co pomogłoby zidentyfikować zatopiony statek, ale niczego nie znaleźli. Emlyn i jego zespół w minorowych nastrojach wrócili do Kapsztadu. Późniejsze badania wykazały, że statkiem, którym się zajmowaliśmy, był "Nailsea Meadow", frachtowiec o wyporności 4926 BRT. Wiózł ładunek czołgów i innego wojskowego sprzętu dla 8. Armii generała Montgomery'ego. Płynął na północ, w stronę Kanału Sueskiego, gdy w 1942 roku został storpedowany przez U-196. Jak wiele statków 164 odnalezionych przez NUMA, znajdował się nie tam, gdzie powinien.

Udokumentowane świadectwa lokalizowały miejsce jego spoczynku 6 kilometrów na północ.

Gdzie więc był "Waratah"? Dlaczego wszystkie źródła zebrane przez lata wskazywały na tę lokalizację? Obecnie sądzimy, że stary liniowiec spoczywa znacznie bliżej brzegu. Zawsze tak myślałem, gdyż wydawało mi się niemożliwe, żeby Roos zobaczył "Waratah" przez 117-metrową warstwę wody. Bardziej prawdopodobne było, że głębokość w tym miejscu wynosiła 50 metrów. Raczej nie ma wątpliwości, że Joe Conquer widział, jak statek z czarnym kadłubem i żółtymi nadbudówkami przewraca się i tonie podczas gwałtownej burzy. Jeśli zarówno on, jak i Roos mają rację, to "Waratah" spoczywa znacznie bliżej brzegu niż "Nailsea Meadow", odnaleziony przez Emlyna.

Emlyn nie zaprzestał wysiłków, żeby rozwiązać tę tajemnicę. Na początku 2001 roku przeprowadził z helikoptera badania wstępne akwenu u ujścia Xary. Jego podstawowym celem było ustalenie granic, w których, gdy tylko polepszy się pogoda, należy przeprowadzić poszukiwania za pomocą sonaru.

Nadal mam wielkie zaufanie do Emlyna i jego zespołu NUMA. Poszukiwania będą trwały, ale, jak do tej pory, "Waratah" nie zdradził swojej tajemnicy.

CZĘŚĆ X RMS "CARPATHIA"

1

Spiesząc na ratunek 1912, 1918

–Mostek! – operator radiostacji Harold Cottam krzyknął w rurę głosową.

Minęło kilka sekund, zanim usłyszał huczący głos pierwszego oficera "Carpathii", Milesa Deana.

–Tu mostek, słucham.

–Otrzymałem sygnał CQD – powiedział operator.

–CQD, z jakiego statku?

–Chwileczkę, zaraz dostroję odbiornik – odparł Cottam.

Natężając słuch, Dean wychwycił przez rurę słabe, nierówne dźwięki radiostacji.

Kabina radiooperatora znajdowała się o niecałe 100 metrów w stronę rufy, ale Deanowi zdawało się, że źródło dźwięków odległe jest o milę. Trzymając ucho blisko wylotu rury omiółł morze lornetką. Księżyc w pełni odbijał się od wody, co sprawiało, że widoczność była dobra. Deana martwiły

166 raporty o górach lodowych. Już dwa razy tej nocy nakazał zmianę kursu i nadal zachowywał czujność.

–Sir, mam teraz pełną depezę – powiedział Cottam. – To "Titanic".

–Co z nim? – zapytał Dean.

–Uderzył w górę lodową – odparł radiooperator – zgłasza, że tonie.

–Na jakich współrzędnych?

–Szerokość północna 41 stopni, 46 minut – odczytywał radiooperator – długość zachodnia 50 stopni, 41 minut.

–Bądź w pogotowiu – powiedział Dean.

Podbiegł do stołu z mapami i zaznaczył na mapie pozycję.

–Przekazać na "Titanica", że jesteśmy w odległości 48 mil – powiedział. –

Wyjaśnić, że z powodu gór lodowych na tym obszarze nie możemy rozwinąć pełnej prędkości.

–Ile to zajmie czasu? – zapytał radiooperator. – Co mam im powiedzieć?

–Powiedz, że jesteśmy najwyżej cztery godziny drogi od nich – odparł Dean.

–Tak jest – powiedział radiooperator. Dean zwrócił się do oficera wachtowego.

–Obudzić kapitana Rostrona. Niech pan mu powie, że otrzymaliśmy wezwanie o pomoc od

"Titanica" i zmienilem kurs na północ.

Oficer wybiegł ze sterówki i pognął po pokładzie.

–Sternik – powiedział Dean – ster pół na sterburtę, zwiększyć prędkość o jedną czwartą. Sternik powtórzył komendę, a Dean jeszcze raz omiółł powierzchnię wody lornetką.

–Boże – mruknął pod nosem – pozwól nam zwiększyć prędkość.

"Titanic" wypełniał się wodą, a pierwszy radiooperator, John George Phillips, nadawał sygnał ratunkowy do ostatniej chwili. Najpierw CQD, potem sygnał rozpoznawczy "Titanica", MGY.

–Użyłeś nowego sygnału? – zapytał drugi radiooperator, Harold Bride.

–SOS? – dywan pod stopami Phillipsa nasiąkał wodą.

–Tak – odparł Bride

–Nie – powiedział Philips – ale zrobię to teraz.

Phillips zaczął naciskać klucz radiostacji. Był to pierwszy w historii przypadek wysłania sygnału SOS. Marynarze wystrzelili rakiety sygnałowe z pokładu "Titanica". Leciały w górę i wybuchały białym blaskiem na tle ciemnego nieba. Z pływającego pałacu, pełnego ciepła i luksusów, musieli się przenieść w chłód nocy – stanowiło to niewiarygodny wstrząs dla pasażerów. W łodzi ratunkowej, 200 metrów na południe od tonącego statku, Molly Brown patrzyła na rozgrywającą się przed jej oczami straszną scenę. Światła na wielkim liniowcu nadal płonęły. Statek skrzypiał i

167 jęczał, gdy w jego rozdarty kadłub wlewały się tysiące litrów wody. Z daleka wyglądało to jakoś irracjonalnie. Tylko krzyki umierających były aż nadto realne.

Nagle ogromna rufa "Titanica" wzniosła się w górę, jakby na pożegnanie, i statek wśliznął się pod powierzchnię wody, wydając ostatni rozpaczliwy dźwięk. Dziesięć mil od "Titanica" statek "Californian" stał bez ruchu na wodzie. Jego kapitan dla bezpieczeństwa czekał, aż pokaże się świt, żeby popłynąć przez pole lodowe. "Californian", statek o wyporności sześciu tysięcy ton, należący do Leyland Lines, przeznaczony był przede wszystkim do przewozu ładunków, ale miał też miejsca dla czterdziestu siedmiu pasażerów. Tej nocy nie wiozł nikogo. Płynął z Londynu do Bostonu.

Drugi oficer Harold Stone miał wachtę na mostku. Patrzył na odległy statek przez lornetkę. Tamten też się zatrzymał. Stone nie wiedział, że "Titanic" uderzył w górę lodową. Radiooperator "Californian" wyłączył na noc radiostację, zanim został wysłany sygnał o pomoc. Kapitan Rostron wpadł do sterówki, zapinając guziki wykrochmalonej białej koszuli.

–Kapitan na mostku! – zawołał Dean.

–Jak daleko od nich jesteśmy? – zapytał bez wstępów Rostron.

–Czterdzieści sześć mil, niecałe cztery godziny drogi, sir – zameldował Dean.

–Co tam widać? – Rostron zapytał marynarza stojącego przy drzwiach, z lornetką skierowaną w morze.

–Po obu burtach góry lodowe. Rostron odwrócił się do Deana.

–Jaką prędkość pan zalecił?

–Trzy czwarte naprzód, sir – odparł Dean.

–Ogłosić alarm, zbudzić załogę – powiedział kapitan. – A potem niech pan poleci kambuzowi, żeby przygotowali tyle zupy i gorących napojów, ile tylko zdołają.

–Tak jest.

Rostron nachylił się nad mosiężną rurą głosową.

–Maszynownia! – wywołał.

–Tu mechanik Sullivan – odpowiedział mu zaspany głos.

–Słuchaj, Sullivan – powiedział Rostron. – "Titanic" wpadł na górę lodową czterdzieści pięć mil stąd. Wezwano nas na ratunek.

–Tak jest- odparł Sullivan.

–Daj jak największą parę – powiedział Rostron. – Załoga już się budzi.

–Rozumiem, sir. Może pan na nas liczyć.

–Zatem cała naprzód – powiedział Rostron.

–Cała naprzód – powtórzył Sullivan.

168 Największa prędkość, jaką mógł rozwinąć statek, oceniano na czternaście węzłów. Sullivan zmusił "Carpathię", żeby pruć wodę z szybkością siedemnastu węzłów. Na "Carpathii" wrzało jak w ulu. Pędziła po falach niczym ogień pełnej krwi. Gęsty pióropusz dymu i sadzy buchał z komina i włókł się za rufą. Przy 190 metrach długości, 22 metrach szerokości i wyporności 13 555 ton statek nie należał do najzwinniejszych. Jednak Rostron manewrował nim pomiędzy krami, jakby to był jacht wycieczkowy. Za "Carpathią" ciągnął się szeroki kilwater. Dziób statku ciął wodę jak brzytwa. Już dwukrotnie kapitan Rostron poczuł, jak kil ociera się o lód, gdy statek zbyt blisko zbliżył się do góry lodowej. Ale mimo to utrzymywał dużą prędkość.

–Marynarz na dziobie sygnalizuje lód po lewej burcie – zawołał sternik.

–Zwrot na sterburtę – rozkazał Rostron.

Mechanik okrętowy Patrick Sullivan wytarł szmatą czoło i znów spojrzał na tablicę ze wskaźnikami. Kochał "Carpathię" i jej maszynownię, kochał tę moc, od której wibrował kadłub. "Carpathia", zbudowana dla linii Cunarda przez CS. Swan Hunter i Wallsend Slipway Company, miała komin wysokości 43 metrów. Dzięki takim rozmiarom komina paleniska miały wielki ciąg. Sullivan popatrzył w tył, gdzie palacze sprawnie sypali na paleniska tonę węgla za toną. Przy każdym z siedmiu kotłów po dwóch mężczyzn naraz podchodziło do otwartych drzwiczek i wrzucało w płomień pełne szufle paliwa. Gdy odchodzili na bok, żeby nabrać węgla, druga para występowała naprzód, wrzucając zawartość szufli do piekła pod kotłami. A zaraz po nich podchodzili następni. Na każdy kocioł przypadało sześciu palaczy.

Razem było ich czterdziestu dwóch. Palacze byli rozebrani do pasa, nie ustawiali w ruchu, pokryci potem i pyłem węglowym. Zimno i strach. Kłujące zimno od lodowatej wody i powietrza. Strach wręcz namacalny. Krzyki umierających otaczały szalupy ratunkowe, które spuszczone na wodę. Grób "Titanica" znaczyły unoszące się na wodzie kawałki korka, krzesła pokładowe i martwe ciała w kamizelkach ratunkowych. Wysoko nad głowami świecił księżyc w mroźnej poświacie. Na morzu obłoki pary, wydobywające się z ust rozbitków, zaznaczały obecność tych, którym się poszczęściło.

Kapitan Rostron na "Carpathii" nie wahał się.

Jego statek pełną parą płynął przez pola lodowe. Mógł go spotkać podobny los jak "Titanica". Jedenastego kwietnia "Carpathia" wypłynęła z Nowego Jorku w rejs do Gibraltaru, a następnie do Genui, Triestu i Fiume (obecnie Rijeka). W pierwszej i drugiej klasie statkiem płynęło 725 pasażerów. Płynęli na wakacje w poszukiwaniu ciepła i słońca, toteż ci, którzy się obudzili tej nocy, byli zaskoczeni. Gdy tylko "Carpathia" zmieniła kurs na północ, temperatura zaczęła spadać. Było zimno, bardzo zimno.

Dziesięć mil od ostatniej pozycji "Titanica" drugi oficer Stone patrzył na rakiety,

rozbłyskujące na nocnym niebie. Obudził kapitana Lorda, który spał na kanapie w kabinie nawigacyjnej. Lord

169 zapytał, czy wszystkie rakiety były białe. Gdy Stone odparł, że tak, Lord znów poszedł spać. Potem światła liniowca zanurzyły się głębiej w wodzie, jakby statek się oddalał. Była godzina 2.45.

O czwartej Stone skończył wachtę, zastąpił go pierwszy oficer Frederick Stewart. Stone zrelacjonował mu dziwne wydarzenia i poszedł pod pokład, żeby się przespać. Buchając dymem z komina, w świetle rac wystrzeliwanych z pokładu, "Carpathia" przybyła na miejsce o czwartej nad ranem. Kapitan Rostron spodziewał się, że jeszcze ujrzy "Titanica" na wodzie. Rozkazał zatrzymać maszyny i obserwować morze. Na powierzchni morza nie było nic. Najwspanialszy statek, jaki zbudowano w ostatnich latach, zniknął bez śladu.

Na północy Rostron widział ciągłą granicę pola lodowego. W miejscu, w którym zatrzymała się "Carpathia", morze usiane było krą. Znajdowało się tu też kilka gór lodowych. Niebo jaśniało z minuty na minutę. Gwiazdy migoczące nad głową zaczynały nikać. W tej chwili w niebo wzbiła się zielona flara.

–Ster ćwierć na sterburtę – rozkazał Rostron.

Manewrując ostrożnie między kawałami lodu, "Carpathia" podpłynęła burtą do szalupy ratunkowej. Pani Walter Douglas z szalupy nr 2 wpadła w histerię.

–"Titanic" zatonął z całą załogą – krzyczała do tych, którzy stali na pokładzie "Carpathii".

Gdy marynarze przycumowali szalupę do burty i zaczęli wyciągać pasażerów, Rostron w świetle poranka obserwował morze. Wszędzie widział teraz łodzie ratunkowe i pływające na wodzie szczątki pozostałe po "Titanicu". Na fali unosiło się czyjeś futro, drewniane krzesła pokładowe, deski i puste kamizelki ratunkowe. Tę scenę chaosu uzupełniały kry i dwie góry lodowe, wyższe od "Carpathii" o prawie 70 metrów. Obok statku przepływały poduszki i kolorowe dywany. Setki kartek papieru wyglądały jak pływający parkiet. Skrzynka szampana, druga skrzynka ze ślimakami w puszkach. Butelki i beczułki, drewniane przedmioty, które zostały na powierzchni, gdy "Titanic" zanurzał się w otchłani.

Biblia, pudło na kapelusze, kilka par butów. Ciało jakiegoś człowieka, który nie żył już od paru godzin.

–Sprowadzić rozbitków do salonu – rozkazał Rostron. Szalupy podpływały jedna po drugiej. Wątpliwości, które trawiły pierwszego oficera Stewarta, okazały się w całej rozciągłości zasadne. O 5.40 obudził radiooperatora "Californiana" Cyrila Evansa i powiedział mu, co usłyszał od Stone'a. Evans włączył i dostroił radiostację. Kilka sekund później.

–"Titanic" zatonął!

Stewart natychmiast popędził z wieścią na mostek i obudził kapitana Lorda.

W ciągu kilku minut Lord skierował statek na kurs prowadzący do ostatniej pozycji "Titanica".

Słońce stało już nad horyzontem i temperatura powietrza trochę się podniosła. Na "Carpathii"

170 wrzało jak w ulu. Napływały coraz to nowe łodzie ratunkowe, wyciągano z nich pasażerów. Oszołomieni rozbitkowie padali na pokład. Ubrani byli w przedziwny sposób – od strojów wieczorowych po jedwabne kimona i welwetowe bonżurki. Mężczyźni mieli na głowach meloniki, cylindry, a kilku czapki z daszkiem. Nakrycia głów kobiet stanowiły istną rewię mody: od rosyjskich czap futrzanych po czarne, eleganckie kapelusze słomkowe. Również buty rozbitków stanowiły studium kontrastów – od jedwabnych czólenek po gumowce, od wieczorowych lakierków po koturny. Wszyscy byli mokrzy, wszystkim było zimno.

Pasażerowie "Carpathii" podzielili się z rozbitkami swoją suchą odzieżą, którą rozdali marynarze. W kuchni stały kotły z zupą, kawą i kakao, a obok nich srebrne tace ze stosami kanapek z szynką, indykiem i rostbefem. Jednak tylko nieliczni rozbitkowie mieli apetyt. Szok, zimno i wszystkie te okropności sprawiły, że byli jak odrętwiali.

O godzinie 8.30 szalupa ratunkowa nr 12, ostatnia ze znajdujących się nadal na wodzie, została opróżniona z rozbitków. Harold Bride, dzielny radiooperator z "Titanica", trwał na posterunku do ostatniej chwili, wysyłając w morze wezwania o ratunek. Rozkazano mu zająć miejsce w szalupie, dzięki czemu przeżył katastrofę.

Ledwie wyciągnięto go na pokład "Carpathii", zemdłał. Lekarz musiał użyć środków pobudzających, żeby opowiedział, co się stało.

Na pokładzie znalazło się 705 rozbitków. Zbliżał się "Olympic", siostrzany statek "Titanica". Nadał do "Carpathii" depezę z propozycją, że weźmie rozbitków na swój pokład.

–W żadnym wypadku – powiedział Rostron drugiemu oficerowi. – Wyobraża pan sobie szok rozbitków, gdyby zobaczyli, jak statek niemal identyczny do zatopionego podpływa i zaprasza ich na swój pokład? Ci ludzie dość już wycierpieli.

–Co zatem zrobimy, kapitanie? – zapytał Dean.

–Płyniemy do Nowego Jorku – odparł spokojnie Rostron. – Zawracamy i wieziemy ich do domu. Była godzina 8.50, słońce jasno świeciło nad miejscem, w którym rozegrała się tragedia. Po krótkiej, wielowyznaniowej ceremonii ku czci zmarłych "Carpathia" nie miała już tu czego szukać. Kapitan Rostron rozkazał wziąć kurs na Nowy Jork. Płynąc pod pełną parą, mieli przed sobą cztery dni drogi.

Dziesięcioletni tłum kłębił się wokół Battery w Nowym Jorku, gdy "Carpathia" przepływała obok Statuy Wolności, wioząc rozbitków z "Titanica". Kapitan Rostron nie wiedział, do jakiego stopnia historia zatonięcia wielkiego liniowca przykuła uwagę opinii publicznej.

–Niech pan spojrzy na ten tłum – powiedział do Deana, który stał obok niego na mostku.

–Tego jeszcze brakowało rozbitkom – powiedział cicho Dean.

Rostron pokiwał głową. Ostatnie dni dały mu sposobność obserwowania z bliska niektórych rozbitków. Większość nadal znajdowała się w głębokim szoku. Kapitan Rostron spostrzegł dwie

171 odmienne postawy. Pierwszym było zaskoczenie. Zaskoczenie, jak szybko z pływającego pałacu trafili do mroźnego piekła. Drugim był smutek zabarwiony

wyrzutami sumienia. Smutek, że inni umarli, wyrzuty sumienia, że im jakoś udało się przeżyć.

–Chcę, żeby się pan zajął zejściem pasażerów na ląd przy nabrzeżu kwarantanny – powiedział Rostron – i niech pan trzyma z dala reporterów.

–Tak jest – odparł Dean.

Rostron wiedział, że to tylko środek tymczasowy. Jak tylko "Carpathia" zacumuje do nabrzeża White Star, a rozbitkowie zjedną na ląd, nic nie uchroni ich przed hordami dziennikarzy. Chciał im jednak dać choć trochę czasu, by pozbiali myśli. Molly Brown powiodło się lepiej niż innym. Twardy żywot, który wiodła w górniczych obozach Kolorado, zahartował ją do walki. Gdy "Carpathia" odbiła od nabrzeża kwarantanny i płynęła East River w otoczeniu holowników i jachtów, zdała sobie sprawę, że uczestniczyła w niezwykłym wydarzeniu. Statek, którego "sam Bóg nie byłby w stanie zatopić", leżał teraz w ciemnych głębinach północnego Atlantyku, a ludzie oduczuli się ślepo wierzyć w osiągnięcia techniki. Splunęła w wodę i odwróciła się do stojącego w pobliżu marynarza.

–Począwszy od tego dnia – powiedziała – będę innym człowiekiem.

–Co pani ma na myśli, pani Brown? – zapytał marynarz.

–Cokolwiek w przyszłości dokonam, nie będzie miało znaczenia – odparła. – A gdy umrę, przede wszystkim napiszą, że byłam rozbitkiem z "Titanica". Zastanawiam się, dlaczego żyję, skoro inni zginęli?

–Myślę, że na to pytanie odpowiedzieć może tylko Bóg – odparł marynarz.

O godzinie 20.37 "Carpathia" zaczęła wyładunek łodzi ratunkowych z "Titanica", żeby móc przybić do brzegu. O godzinie 21.35 została wreszcie przycumowana. Podróż dobiegła końca. Kapitan Rostron zrobił wszystko, co mógł. Dzielnie się spisał wraz z załogą.

–Opuścić trap – rozkazał.

Trzy minuty później pierwsi rozbitkowie zeszli na ląd.

Żaden z nich nie przypuszczał, że statek, który ich uratował, spotka podobny los.

Sześć lat później

Dwa holowniki zaczęły odciągać "Carpathię" od nabrzeża w Liverpoolu. Piętnasty czerwca 1918 roku był typowym letnim dniem w Wielkiej Brytanii – padało. Ale nie był to deszcz z rodzaju tych, który nawiedza tę wyspę położoną na Morzu Północnym w zimie, na wiosnę czy jesienią. Deszczyk mżył słabiutko bez przekonania. Wiatr najpierw powiał z północy, potem zmienił się na

172 wschodni. Od czasu do czasu świeciło słońce. Kapitan William Prothero stał na mostku, gdy holowniki wyprowadzały jego statek z portu.

Wojna światowa, która objęła Europę, zaczęła się prawie cztery lata wcześniej, ale Stany Zjednoczone przyłączyły się do konfliktu zaledwie piętnaście miesięcy temu. Zmusiły je do tego grasujące po morzach niemieckie okręty podwodne. W 1915 roku zatopiły "Lusitanię", a po niej dziesiątki innych statków. Niemieckie okręty podwodne stały się zagrożeniem dla swobodnej żeglugi. Straty tonażu floty ze 100 000 ton miesięcznie wzrosły do prawie miliona i nie widać było końca. Statki handlowe, pasażerskie, okręty wojenne – wszystkie stały się celem dla niemieckich U-Bootów.

Kapitan Prothero był korpulentnym mężczyzną, nosił czarne, krótko przycięte włosy. Jego podwładni wiedzieli, że jest człowiekiem stanowczym, ale sprawiedliwym.

–Prognoza pogody mówi, że później może padać – powiedział do pierwszego oficera Johna

Smytha.

–W Anglii? – odparł z uśmiechem Smyth. – Latem? Niemożliwe.

Prothero podziękował stewardowi, który wszedł na mostek ze srebrnym czajniczkiem. Nalał sobie herbaty, dodał mleko i cukier.

–Mógłby pan zajrzeć do kabiny radiooperatora – powiedział do Smytha – i sprawdzić, czy odebrali ostatnie ostrzeżenia?

–Tak jest, sir- odparł Smyth.

Prothero napił się herbaty i spojrzął na mapę. Nie opuszczała go myśl o niemieckich okrętach podwodnych. Czają się w pobliżu portów, aż statek wejdzie na tak głęboką wodę, że po jego zatopieniu nie będzie możliwe podniesienie kadłuba. Żeby ograniczyć straty, alianci zaczęli tworzyć konwoje pod ochroną kanonierek, płynących z dużą prędkością i wykonujących częste zmiany kursu, żeby uniknąć torped. Mimo to prawie nie było dnia, żeby jakiś statek nie zatonął lub nie został uszkodzony. Tworzyła się wojna na wyczerpanie przeciwnika. Promień światła przebił chmury i oświetlił skrawek wody tuż przed U-55. Komandor Gerhart Werner obserwował to miejsce przez lornetkę. U-Boot 55, jak niemieckie okręty podwodne, większość czasu spędzał na powierzchni wody – o ile pozwalały na to względy bezpieczeństwa. Na powierzchni można było ładować akumulatory i wietrzyć duszne wnętrza kadłuba. Jednak bez względu na to, jak bardzo się starali, nie było sposobu, żeby usunąć odór dieslowskiego paliwa, spoconych ciał i strachu, przenikających każdy zakątek wnętrza U-55. Ten zapach był częścią służby na morzu, służby bardzo niebezpiecznej. Werner przesunął lornetkę po horyzoncie. Pięć dni wcześniej udało im się dokonać abordażu na mały statek handlowy na wysokości Cork. Kapitan miał nadzieję, że powtórzy ten wyczyn. Przed zatopieniem statku Niemcy zabrali z magazynów świeżą żywność – szynkę i bekon, kartofle i trochę produktów mlecznych. Zdobyta żywność

173 stanowiła miłe urozmaicenie dla załogi, skazanej na jedzenie mięsa i warzyw z puszek. Czasem kuk mógł upiec świeży chleb, ale nie zdarzało się to często – mąka szybko stęchła w kambuzie, a drożdże porosły dziwnym grzybem, który wyglądał jak futro. Służba na okręcie podwodnym nie była przeznaczona dla smakoszy. Obrócił się w kiosku w stronę rufy. Marynarz wyciągał za pomocą kołowrotka siatkę holowaną na linie za okrętem. W środku były ubrania załogi razem z miarką proszku do prania. Przepłukana wodą morską siatka stanowiła rodzaj pralki. Wyjęte z niej ubrania po wyżęciu rozwieszano na linie biegnącej od kiosku do wspornika płetwy sterowej. Werner popatrzył na zachód, gdzie niebo się rozjaśniało. O ile szczęście dopisze, pogoda się utrzyma i nie nadpłynie żaden okręt, ubrania trochę podeschną, zanim znów będą musieli się zanurzyć. Właśnie wtedy drugi oficer Franz Dieter wspiął się przez właz do kiosku z kawałkiem papieru w ręce. Zasalutował i wręczył kartkę kapitanowi.

–Pod Liverpoolem zbiera się konwój – powiedział Werner.

–Tak jest – odparł Dieter.

–To znaczy, że są o kilka godzin stąd – stwierdził Werner. – Każ ludziom sprawdzić torpedy i akumulatory. A potem niech w grupach po cztery osoby wychodzą na zewnątrz. Jeśli w pobliżu nie będzie przepływać żaden statek, każda grupa może spędzić dziesięć minut na świeżym powietrzu.

–Tak jest – powiedział Dieter i zszedł do wewnątrz.

"Carpathia" płynęła po Morzu Irlandzkim, zbliżając się do Carmel Head. Za kilka godzin wejdzie w Kanał Św. Jerzego, a potem popłynie wzdłuż południowego wybrzeża Irlandii. Po minięciu przylądka Fastnet na południowo-wschodnim koniuszku wyspy konwój pójdzie na zachód, do Bostonu.

Kapitan Prothero zszedł z mostka i spojrzał ku rufie. Teraz, gdy osiągnęli stałą prędkość, dwie potężne śruby napędowe ubijały wodę na pianę, ciągnącą się prawie milę za statkiem. Daleko z tyłu, za sześcioma innymi statkami konwoju, podążał brytyjski niszczyciel. Pół mili z przodu szedł niszczyciel prowadzący konwój. Niszczyciele wyprowadzą konwój na otwarte morze, potem wrócą do bazy.

"Carpathia" została wybrana na statek flagowy konwoju na czas przejścia przez Atlantyk. Nie bez powodu. Prothero był doświadczonym kapitanem, już wielokrotnie płynął tą trasą. W ubiegłym roku przewiózł pierwszych amerykańskich żołnierzy do Wielkiej Brytanii. Po wysadzeniu żołnierzy na ląd "Carpathia" popłynęła do Londynu, żeby uzupełnić zapasy. Wtedy, na wysokości przylądka Star, odpalono do niej torpedę. Prothero rozkazał wykonać unik i torpeda przemknęła obok "Carpathii", uderzając w idący w pobliżu amerykański tankowiec. Nieco później Prothero zobaczył coś, co wyglądało na łódź ratunkową. Przyjrzał się przez lornetkę i ku swemu zdumieniu dostrzegł w pobliżu niemiecki U-Boot.

174 Zraportował, że Niemcy używają pustych szalup ratunkowych jako przynęty na wroga, dzięki czemu uratował kilka statków przed zatopieniem. Komandor Werner musiał już zejść z kiosku. Pochodził ze wsi i ciasne wnętrze okrętu podwodnego było mu równie obce jak chiński alfabet, więc spędzał na zewnątrz tyle czasu, ile tylko mógł. Mimo to był dobrym dowódcą. Wraz z załogą swojej U-55 miał na koncie zatopienie kilku statków.

–To ostatnia grupa załogi – powiedział Dieter. – Wszyscy już byli na pokładzie.

–Jaka jest nasza pozycja? – zapytał Werner.

–Jesteśmy w odległości około 100 mil od przylądka Fastnet Rock – powiedział Dieter.

–Wkrótce zapadnie noc – stwierdził Werner – więc moglibyśmy pozostać w wynurzeniu.

Obejmiesz pierwszą wachtę?

–Tak jest – odparł Dieter.

–Poczekamy na najbliższy konwój – powiedział Werner – chyba że stałoby się coś nieprzewidzianego.

Zaczął schodzić po drabince do środka kiosku.

–Panie kapitanie – odezwał się Dieter.

–Słucham.

–Zostały nam tylko cztery torpedy.

–Rozumiem – odparł Werner.

Była godzina 23.00 i panowały egipskie ciemności, gdy "Carpathia" minęła Fastnet Rock. Od samego początku zaczęły się kłopoty. Jeden ze statków konwoju miał problem z utrzymaniem prędkości. Gdy próbował osiągnąć przepisowe 10 węzłów, ogromne kłęby dymu z jego kominów widać było z odległości 20 mil. Prothero wiedział, że jeśli o świcie niebo będzie czyste, pióropusz dymu stanie się drogowskazem dla każdego znajdującego się w pobliżu U-Boota. Kapitan tamtego statku zaraportował, że jego mechanicy starają się uporać z problemem, ale na razie bez większego skutku. Prothero zrozumiał, że to stracona sprawa.

Najprawdopodobniej ładownie statku napełniono węglem złego gatunku.

Poduszka, którą Werner miał pod głową, śmierdziała stęchlizną. Przewrócił się na plecy i zagapił się w sufit nad hamakiem. Jak tylko wystrzelały te cztery torpedy, U-55 wróci do bazy łodzi Bremerhaven na od dawna zasłużony remont i uzupełnienie zapasów. Może będzie mógł pojechać do domu i zobaczyć się z żoną. Jego żona była świetną kucharką i gospodynią – dom nigdy nie śmierdział stęchlizną jak tutaj.

Na pomoście kiosku było ciemno, choć oko wykol. Franz Dieter patrzył w niebo, czekając, aż pojawią się gwiazdy. Tej nocy skrywały się za chmurami. Są noce, kiedy powietrze jest lekkie i radosne, ale tym razem było ciężkie jak ołów. Dieter sięgnął do pojemnika wiaderka stojącego

175 obok. Wyjął kawałek lekko zgliwiałego sera i kielbasę. Wyciągnął z kieszeni spodni scyzoryk, pokroił jedzenie i zaczął je powoli żuć. To miała być długa noc.

Konwój zygzakował, płynąc na zachód, jakby znajdował się w labiryncie bez ścian. Tyle a tyle minut tym kursem, potem zmiana. Tyle a tyle nowym kursem – i znowu zmiana. Z samolotu kilwatery konwoju wyglądały jak zęby piły. Statki ciągle zmieniały kurs, żeby uniknąć storpedowania.

"Carpathia" miała na pokładzie 215 pasażerów i członków załogi. Teraz większość pasażerów i połowa marynarzy spała w swoich kojach.

–Kapitanie – wyszeptał Dieter.

Werner zerwał się i zaczął przecierać oczy. Oddech Dietera śmierdział kielbasą.

–Słucham.

–Niszczyciele w zasięgu.

Werner spojrzął na zegarek; było trochę po wpół do drugiej nad ranem.

–Rozkazałeś zanurzenie? – zapytał.

–Nie, panie kapitanie – odparł Dieter. – Są jeszcze dość daleko.

–Jaką mamy pozycję? – zapytał Werner.

–W przybliżeniu 110 mil od Fastnet – powiedział Dieter.

–Niszczyciele wkrótce zawrócą – powiedział Werner. – Pozostań w wynurzeniu i utrzymuj

bezpieczną odległość. Podejdziemy zwierzynę, gdy nadejdzie właściwa pora.

Werner odwrócił się i znów zasnął. Polowanie potrwa wiele godzin.

O godzinie 8.00 podawano na "Carpathii" śniadanie. Owsianka z mlekiem,

smażona ryba z cebulą,

chleb, masło i marmolada. Do picia herbata albo kawa. Pasażerowie i załoga jedli spokojnie, nie

wiedząc, że skrada się do nich podwodny upiór.

Kapitan patrzył do tyłu na statek kopący w konwoju. Naprawy niewiele zmieniły.

Czarny dym

ciągnął się po niebie aż po horyzont.

–Zmiana – powiedział.

Sternik zmienił kurs na północny.

Na U-55 na śniadanie były jaja w proszku i kawa o smaku paliwa do diesla.

–Statek prowadzący ma jeden komin i jest dość szeroki – powiedział Werner. –

Sądzę, że to "Carpathia".

–Od Cunarda? – zapytał Dieter.

–Tak – powiedział kapitan.

–Czy ten cel pan wybrał? – zapytał Dieter.

–Jest to największy statek. Możemy spróbować. Marynarz podał Dieterowi kartkę.

–Ostatnia pozycja, panie kapitanie.

–Jaka? – zapytał Werner.

–Długość 49 stopni, 41 minut. Szerokość 10 stopni, 45 minut – odparł Dieter.

–Dobrze. Zarządzam alarm. Przygotować torpedy – powiedział Werner. – To będzie podwójna salwa na powierzchni.

–Tak jest – odparł Dieter.

Werner przyjrzał się statkowi przez lornetkę.

–Odpalić numer 2 – krzyknął do rury głosowej kilka sekund później.

Godzina 9.15. Kapitan Prothero obserwował wodę przez lornetkę, ale nie zauważył śladu pierwszej torpedy do chwili, gdy była prawie przy statku. Włączył syrenę na kilka sekund przedtem, zanim uderzyła w "Carpathię" tuż pod mostkiem. Minutę później nastąpiła druga eksplozja, w maszynowni. Ta torpeda zabiła pięciu ludzi.

–Ogłosić alarm – zarządził kapitan – i przedstawić mi raport o uszkodzeniach,

–Tak jest – powiedział drugi oficer Smyth.

Minęło 5 minut, zanim z maszynowni odezwał się głos Smytha.

–Panie kapitanie – powiedział przez rurę głosową – mamy tu pięciu zabitych.

Trzech palaczy i dwóch trymerów.

–Uszkodzenia?

–Mechanik kazał włączyć pompy i przystąpił do łatania dziury pod poziomem linii wodnej, więc mamy szansę.

–Dobrze – powiedział Prothero. – Informujcie mnie.

Obserwując wodę przez lornetkę, zauważył w oddali niemiecki okręt podwodny. Najwyraźniej nowego typu. Był za daleko, żeby ostrzelać go z działek pokładowych.

–Mogą nas zobaczyć – powiedział Werner. – Zanurzenie.

U-55 skrył się pod wodą i podszedł bliżej do "Carpathii". Werner podniósł peryskop i przyjrzał się ofierze. Torpedy trafiły w cel. Jedna uderzyła pod mostkiem, druga tam, gdzie zdaniem Wenera musiała znajdować się maszynownia. Ale mimo to parowiec nadal utrzymywał się na wodzie. Werner widział przez peryskop, jak wypompowują za burty wodę. Jeśli tak dalej pójdzie, jakiś inny statek weźmie "Carpathię" na hol i doprowadzi do portu.

–Przygotować się do wystrzelenia następnej torpedy – rozkazał Werner.

–Na drogę powrotną zostanie nam wtedy tylko jedna – zauważył Dieter.

–Miejmy nadzieję, że ta go wykończy – powiedział Werner – bo jak nie, to wystrzelę ostatnią i nie będziemy mieli żadnej.

–Tak jest – odparł Dieter.

–Nabieramy wody! – Smyth krzyknął przez rurę głosową.

–Za parę minut podpłyńcie jakiś statek – odparł Prothero. – Spróbujemy dotrzeć do Irlandii.

–Przydałoby się na dole jeszcze paru marynarzy – powiedział Smyth.

–Zaraz ich wyślę – odparł Prothero. Znów spojrzął na morze.

Czasem jest gorzej, gdy się widzi nadchodzącą śmierć. Wypiętrzenie na powierzchni wody, które towarzyszy torpedzie pędzącej w stronę statku. Rozchodzące się za nią ukośnie linie. Śmierć, przed którą nie ma ucieczki.

–Prosto w cel – powiedział Werner. – To powinno dokończyć robotę.

Wstrzymał oddech, gdy torpeda zbliżała się do "Carpathii". Czas jakby zatrzymał się w miejscu. Dwie śruby miały wodę i popychały torpedę naprzód. W stożkowatej głowicy był ładunek wybuchowy, a w kadłubie paliwo. Metry, potem centymetry odległości. Torpeda uderzyła w statek przy składzie amunicji, wybuchła i rozdarła blachy poszycia jak nadmuchaną papierową torbę. Wybuch spowodował eksplozję amunicji, co sprawiło, że dziura w kadłubie powiększyła się i zaczęło napływać więcej wody, niż pompy były w stanie odprowadzać. Nikt nie musiał mówić kapitanowi Prothero, jak poważna jest sytuacja. Wydano rozkaz do opuszczenia statku. Tych, którzy jeszcze żyli, uratowano, a statek tuż po godzinie 11 zniknął na zawsze pod falami.

2

Nigdy nie jest łatwo 2000

Zawsze mnie zdumiewało, że tak łatwo zapomina się o statkach, mających wielkie znaczenie dla historii. Tak było z "Mary Celeste". Następnym przykładem jest "Carpathia", statek, który przeprowadził największą w dziejach mórz akcję ratunkową. Tylko nieliczni entuzjaści marynistyki, z którymi się kontaktowałem, wiedzieli, co stało się z "Carpathią" po nieustraszoną rajdzie w poszukiwaniu rozbitków z "Titanica". Większość sądziła po prostu, że statek zestarzał się i został pocięty na złom, jak wiele innych pasażerskich liniowców.

Zaintrygował mnie ten statek, którego historia nie została dopowiedziana do końca. Zająłem się też "Californianem", statkiem handlowym, który przeszedł do historii, gdyż czekał w pobliżu katastrofy, nie odpowiadając na wezwania o pomoc. Oba statki połączone są nierozdzielnie z historią najsłynniejszego liniowca oceanicznego w dziejach żeglugi. Tragedia "Titanica" nie byłaby pełna bez "Carpathii" i "Californiana". W przeciwieństwie do kapitana Smitha z "Titanica", kapitan Stanley Lord z "Californiana" był człowiekiem ostrożnym. Nie popłynął w nocy przez ogromne pola kry. Roztropnie zatrzymał się i dryfował między górami lodowymi aż do świtu. Po północy członkowie załogi zobaczyli flary na niebie. Tak nieszczęśliwie się złożyło, że

178 radiooperator poszedł spać i nie odebrał wezwań SOS, wysyłanych gorączkowo z "Titanica". Zaalarmowany przez załogę kapitan Lord zignorował flary. Wolał wierzyć, że są to po prostu fajerwerki, wystrzeliwane dla rozrywki z liniowca pasażerskiego. Nadal drążą nas pytania, na które nie ma jednoznacznych odpowiedzi. Czy "Californian" mógł zareagować na czas i uratować nieszczęśników z

"Titanica"? A może był za daleko, żeby dotrzeć do uszkodzonego liniowca, zanim ten zatonął? Niektórzy historycy uważają, że światła widziane przez oficerów "Titanica", gdy ich statek tonął, pochodziły z żaglowca "Samson", zajmującego się nielegalnym polowaniem na fokę. Biorąc mylnie flary "Titanica" za sygnały świetlne, wystrzelone z łodzi patrolowej z Halifaxu, załoga "Samsona" odpłynęła z obawy przed aresztowaniem. Dopiero miesiąc później dowiedzieli się o swoim udziale w tej tragedii. A co stało się z "Carpathią" i "Californianem", tymi dwoma statkami na zawsze wpisanymi w historię jednej z największych katastrof morskich? Czy pocięto je na złom u schyłku ich kariery? Czy może leżą samotnie pod falami? Dziwny przypadek dziejowy sprawił, że oba zostały storpedowane przez niemieckie U-Booty podczas I wojny światowej. Jeden spoczywa w Morzu Śródziemnym, drugi na Atlantyku. Ale gdzie dokładnie? Żeby znaleźć klucze do miejsc ich ostatniego spoczynku, udałem się wprost do źródła wszelkiej wiedzy, Eda Kamudy z Towarzystwa Historycznego "Titanica" w Indian Orchard w Massachusetts. Ed przysłał mi nie tylko mapy przedstawiające przybliżone pozycje wraków, ale także raporty przedstawiające ich zatonięcie.

"Californian" został storpedowany 11 listopada 1915 roku na wysokości przylądka Matapan na Morzu Śródziemnym, 30 mil od brzegów Grecji. Zanurzył się pod wodę o 7.45 podczas rejsu z Salonik do Marsylii. Służył jako transportowiec dla wojska, ale na szczęście był pusty, kiedy uderzyła w niego pojedyncza torpeda. Większość załogi uratowała się, a francuski okręt patrolowy wziął statek na hol. Jednak później, tego samego dnia, uparty kapitan U-Boota wystrzelił następną torpedę i statek zatonął w wodzie o głębokości 400 metrów.

Wykreśliłem "Californiana" z mojej listy życzeń. Miejsca zatonięcia, podane przez oficerów statku, łódź patrolową i kapitana U-Boota, nie pasowały do siebie. Całkiem zrozumiałe. Trudno jest namierzać wysokość słońca sekstansem – były to czasy przed pojawieniem się systemów nawigacyjnych LORAN i GPS – gdy statek tonie. Nie można jednak liczyć na sukces, szukając wraku na obszarze 300 kilometrów kwadratowych. Zostawiłem więc "Californiana" w głębinie wraz z jego tajemnicą i zagadkami bez odpowiedzi.

Z "Carpathią" sprawa wyglądała zupełnie inaczej. Mieliśmy pewne szanse na jej odszukanie. Jeśli szanse są jak sto do jednego, nie warto podejmować poszukiwań. Ale gra jest warta świeczki przy prawdopodobieństwie dziesięć do jednego. Może właśnie dlatego tak mnie lubią w kasynach Las Vegas? Po prostu dają pieniądze krupierowi i wychodzę, nie czekając na wynik losowania. Po co

179 tracić czas i przeżywać cierpienia spowodowane przegraną? Znacznie prościej jest stracić pieniądze, stosując moją metodę.

Dowiedziałem się, że "Carpathia" została storpedowana przez U-55 rankiem 17 lipca 1918 roku, gdy szła w konwoju, mając na pokładzie 215 ludzi. U-Boot wystrzelił w jej kierunku dwie celne torpedy, których wybuch zabił na miejscu pięciu ludzi w maszynowni.

"Carpathia" utrzymała się na wodzie. Kapitan William Prothero wydał rozkaz, by spuścić szalupy i zejść ze statku. Dowódca U-Boota, chcąc dokończyć dzieło

zniszczenia, posłał trzecią torpedę w uszkodzony liniowiec. Dziesięć minut później statek zatonął. Interesujące, że "Lusitania", która również zatonęła zaledwie w 18 minut po trafieniu torpedą, spoczywa niecałe 40 mil na zachód od "Carpathii".

I znów stanęliśmy wobec sprzecznych raportów o miejscu zatonięcia "Carpathii". HMS "Snowdrop", statek, który uratował rozbitków, podał jedną pozycję, a oficer z "Carpathii" inną, odległą o 4 mile. Dowódca U-Boota umiejscowił zatopienie 6 mil na północ od pozycji podanych przez pozostałych. Mapy admiralicji podają to miejsce jedynie w przybliżeniu, o 4 mile od punktu, w którym po raz ostatni widziano "Carpathię", ale to nie zgadza się z pozostałymi relacjami. Siatka profili, wzdłuż których mieliśmy przeprowadzić poszukiwania, rozciągnęła się teraz na obszar 230 kilometrów kwadratowych. Nie wyglądało to na tak łatwą sprawę, jak sądziłem początkowo.

Właśnie wtedy skontaktował się ze mną Keith Jessup. Jest on legendarnym brytyjskim nurkiem, który odkrył wrak HMS "Edinburgha" – brytyjskiego krążownika zatopionego na Morzu Barentsa podczas II wojny światowej wraz z ładunkiem sztabek rosyjskiego złota, i przeprowadził operację odzyskania zatopionego mienia. Nurkowie, którzy zamieszkali w zbiorniku dekompresyjnym, 270 metrów pod powierzchnią wody, wydobyli ponad 90 procent skarbu.

Podczas rozmowy zapytałem Keitha, czy zna kogoś, kto miałby łódź, którą mógłbym wynająć do poszukiwań "Carpathii". Odparł, że jego syn, Graham, zajmuje się odnajdywaniem wraków i byłby szczęśliwy, gdyby mógł przyłączyć się do poszukiwań. Zaprzyjaźniłem się z Grahamem i zaczęliśmy planować ekspedycję, którą ja finansowałem. On miał nią kierować za pośrednictwem swojej spółki, Argosy International. Wiele dałbym za to, żeby samemu zająć się tą sprawą, ale miałem mnóstwo pracy, moja żona Barbara miała poważne problemy ze zdrowiem, a jednocześnie prowadzono negocjacje w sprawie sprzedania praw autorskich kilku moich książek wytwórni filmowej z Hollywood.

Graham wynajął łódź, "Ocean Venture", przygotowaną do poszukiwań. Jej szyprem był doświadczony marynarz Gary Goodyear. Po załadowaniu na pokład statku zdalnie sterowanego pojazdu podwodnego (ROV), wyposażonego w kamery telewizyjne i aparat fotograficzny, w połowie kwietnia ekspedycja wypłynęła z Penzance w Anglii. Jest to miasto, które stało się sławne

180 dzięki piosenkom Gilberta i Sullivana. Pogoda nie sprzyjała, podróż do miejsca poszukiwań u wybrzeży Irlandii na północnym Atlantyku była trudna. Badania prowadzono wzdłuż linii przekrojów wewnątrz prostokąta, którego współrzędne wyznaczone były pozycjami podanymi przez "Carpathię", "Snowdropa" i U-55. Korzystano z sonaru bocznego, który pozwala zobrazować wygląd dna i wszelkie przedmioty wystające ponad jego powierzchnię. Dodatkowe pomiary wykonywano magnetometrem, którego zadaniem wykrycie anomalii magnetycznych. Na drugi dzień sonar dziobowy wskazał jakiś obiekt. Mieli przed sobą wrak o wymiarach zbliżonych do wymiarów "Carpathii", leżący prawie 10 kilometrów od miejsca, w którym ostatni raz ją widziano. Sonar boczny ukazał zatopiony statek, który leżał do góry dnem, a wzdłuż jego kadłuba rozsiane były jakieś szczątki. Tak

zazwyczaj wyglądają statki, które przewróciły się podczas opadania na dno.

W pełnym napięciu załoga przygotowywała się do zbadania wraku. Głębokość 180 metrów była zbyt wielka dla nurków, toteż spuszczone ROV, żeby jego kamery pokazały obiekt. Żywiono wielkie nadzieje, że to rzeczywiście "Carpathia". Morze było lekko wzburzone, a fale zbyt wysokie jak na taką operację. Prognozy zapowiadały sztorm, więc trzeba się było spieszyć. Kapitan Goodyear ustawił "Ocean Venture" nad wrakiem. Żeby zminimalizować długość kabla między statkiem a pojazdem ROV i zredukować działanie silnego prądu, wykorzystano system ustalający napięcie liny. Wraz z ROV opuszczono klatkę z kołowrotem, z którego odwijał się krótki kabel transmisyjny, co zapobiegało nadmiernym ruchom całego pojazdu i jego zaplątaniu się we wraku.

Niestety w tym momencie Graham wysunął się przed orkiestrę i ogłosił przez radio, że odnaleziono "Carpathię". Nie było to zgodne z prawdą.

Podwodne kamery telewizyjne ukazały wielki wrak podobny do "Carpathii". Leżał na zmiażdżonych nadbudówkach ze sterem i śrubami wznoszącymi się ku powierzchni jak groteskowo powykręcane ręce. Pierwsze wątpliwości pojawiły się po obejrzeniu śrub napędowych. Miały one po cztery łopaty, a przecież na "Carpathii" zainstalowano śruby z trzema piórami. Wrak był też o 30 metrów krótszy. Nie wyglądało to dobrze.

Okazało się, że identyfikacja jest niemożliwa. Jedyna nadzieja była w tym, że przypadkiem coś się znajdzie na dnie wokół statku, usianym szczątkami. Wysłano ROV, żeby to sfilmował. Znajdziska były przerażające. Kamery ukazały ludzką kość wystającą z mułu. Materialną pozostałość po tych, którzy poszli na dno wraz z tonącym statkiem. Chociaż NUMA nie zajmuje się wydobywaniem artefaktów, zespół postanowił podnieść z dna, dla identyfikacji, jedną sztukę z zastawy stołowej statku, leżącą w mule niedaleko kości. Operator ROV za pomocą joysticka

181 ustawił chwytak, który złapał za ucho naczynie, jak okazało się wkrótce, wazę do zupy. Gdy tylko waza znalazła się na pokładzie, delikatnie ją oczyszczono i odcyfrowano na jej dnie: H.A.L. Z pewnością nie była to "Carpathia". Ale co to za wrak? Jak się tu znalazł? "Ocean Venture" wrócił do portu, a ja wróciłem do archiwów. Po długich zabiegach udało się ustalić, że mieliśmy do czynienia z "Isis", statkiem należącym do Hamburg American Lines. Zabierał on zarówno towary, jak i pasażerów, miał 4454 tony wyporności. Zbudowano go w Hamburgu i zwodowano w 1922 roku. Według relacji prasowych zatonął podczas sztormu 8 listopada 1936 roku. Trzydzieści pięć osób zginęło. Przeżył tylko chłopiec okrętowy, który przywiązał się do ławki łodzi ratunkowej. Można sobie wyobrazić horror, jaki towarzyszył ostatnim chwilom statku, gdy wielka fala zmiażdżyła nadbudówki i przewróciła go do góry dnem, zanim zatonął. Można by rzec, że lepszy jakikolwiek wrak niż żaden. Nie była to jednak dla nas pociecha, bo z całego serca chcieliśmy odnaleźć "Carpathię". Wróciliśmy do punktu wyjścia z nadzieją na większe szczęście. Podczas następnej ekspedycji do Grahama dołączył John Davis i jego zespół filmowy z ECO-NOVA oraz, doświadczony nurek Mike Fletcher. "Ocean Venture" wyruszył z Penzance i zatrzymał się w porcie rybackim Baltimore w Irlandii. Tam Graham i John

przeprowadzili wywiad wśród miejscowych rybaków. Rybacy morscy są doskonałym źródłem wiedzy na temat położenia wraków, ponieważ te podwodne przeszkody, wystając ponad dnem, są często przyczyną zniszczenia sprzętu połowowego.

Rybacy dostarczyli nam listę ze współrzędnymi osiemnastu miejsc, w których zahaczały się ich sieci, tzw. zawad. Wśród nich mogła być "Carpathia". Jeden z trawlerów (należał wcześniej do hiszpańskiego rybaka) był wyposażony w odbiornik GPS, w którym zapisane zostały pozycje zawad położonych w rejonie, w którym poszukiwaliśmy "Carpathii". Nowy właściciel kutra udostępnił współrzędne tych punktów, które wpisaliśmy do naszego odbiornika GPS. Jedną z przeszkód, jego zdaniem, z dużym stopniem prawdopodobieństwa mogła być ta, czego szukamy i zaproponował, żebyśmy zaczęli od niej. Ale okazało się, że jest inaczej. Słynny stary liniowiec nadal pozostawał w ukryciu. Dodatkowo nasze plany pokrzyżowało załamanie pogody. Kiedy dotarliśmy do pierwszego z najważniejszych obiektów, spuściliśmy zdalnie sterowany pojazd podwodny. Opłynął on wrak, rejestrując, za pomocą podwodnej kamery. Jak się okazało był to wielki trawler, który zatonął w 1996 roku. Dobrze, że nie wydaliśmy wszystkich środków na badanie tego miejsca. Precyzyjnie określiliśmy położenie wraku na dnie. Potem izolacja kabla transmisyjnego łączącego z ROV-em przetrzała się i zimna woda morska spowodowała zwarcie w delikatnych przewodach. Na tym skończyło się podmorskie filmowanie. Kabla nie można było naprawić, trzeba go było wymienić, a na pokładzie nie mieliśmy zapasowego. Statek zawrócił do portu, ku wielkiemu rozczarowaniu całej załogi.

182 Uznaliśmy, że następnym razem, o ile ręka mi nie uschnie od wypisywania czeków, żeby zapłacić za to szaleństwo, nie będziemy trzymać się linii przekrojów, wyznaczonych do naszych poszukiwań. Byłoby to bezcelowe ze względu na zmienność morza i pogody. Wygodniejsze i mniej czasochłonne byłoby sprawdzanie po kolei przeszkód podwodnych, dokładnie zaznaczonych na mapach rybaków. Przeszukiwanie morza wzdłuż linii namiarów byłoby jak szukanie igły w stogu siana poprzez jego rozbieranie słomką za słomką. Tymczasem nadszedł sezon sztormów. Należało dobrze się przygotować do następnej wyprawy.

Graham Jessup miał teraz nowy statek. Popłynął nim do miejsca spoczynku "Titanica", żeby wydobyć artefakty, ale szczęśliwie się złożyło, że John Davis z ECO-NOVA, który zaangażował mnie do robienia filmów dokumentalnych Podwodni łowcy, zaproponował stworzenie spółki joint venture w celu sfinalizowania wyprawy do "Carpathii". John kierowałby operacjami i przywiózłby ze sobą zespół filmowy, żeby sfilmował dno morza za pomocą nowego, większego podwodnego pojazdu ROV, o większych możliwościach działania niż poprzedni.

W grudniu, korzystając z okresu ciszy, po uzupełnieniu żywności, wody i paliwa, "Ocean Venture" z niezawodnym Garym Goodyearem u steru znów wyruszył w morze. Podczas podróży na miejsce poszukiwań wprowadziliśmy do komputera pokładowego pozycje pozostałych siedemnastu podwodnych przeszkód, dostarczone nam przez rybaków.

Plan był taki, żeby zacząć od północnego krańca i zygzakować na południe,

badając po drodze zaznaczone przeszkody. Pierwszy obiekt otoczony był mgłą tajemnicy, której nie rozwialiśmy do tej pory. Odczyt sonaru wykazał, że jest to najprawdopodobniej niszczyciel, całkowicie pozbawiony rufy – jakby ręka olbrzyma odcięła ją za pomocą noża. Ani sonar dziobowy, ani sonar boczny nie były w stanie zlokalizować brakującej części. Można się domyślać, że okręt został storpedowany, ale nie zatonął od razu. Rufa oddzieliła się i zatoneła, ale reszta utrzymywała się na wodzie i była holowana, dopóki też nie zatoneła. Nie ma danych wskazujących na to, żeby w tym rejonie zatonął jakiś okręt wojenny. Miejmy nadzieję, że pewnego dnia uda nam się go zidentyfikować.

Mijały dni i nic szczególnego się nie działo. Załoga, pracując po dwadzieścia cztery godziny na dobę, zaczynała przejawiać symptomy frustracji i zmęczenia. Niemniej, gdy "Ocean Venture" zbliżył się do siedemnastego i ostatniego obiektu na południowym krańcu obszaru, wszyscy byli bardzo podekscytowani.

I wreszcie bogowie okazali się dla nas łaskawi. Odczyt sonaru zaczął ukazywać coś, co wyglądało jak wielki statek, spoczywający na dnie morza. Wszyscy w sterówce stali w milczącym oczekiwaniu, a obiekt stawał się coraz większy, aż wreszcie Goodyear pokazał palcem i powiedział: – To wasz statek.

183 Byliśmy nastawieni bardzo optymistycznie, ale widmo porażki zawsze towarzyszy poszukiwaczom zatopionych okrętów. Mimo postępów w technice rejestracji obrazów i ich przetwarzania, polowanie na wraki nie jest prostą sprawą. Nie mogliśmy zapomnieć o lekcji, którą dała nam "Isis". Przepłynęliśmy jeszcze kilka razy nad statkiem leżącym w głębinie. Wymiary się zgadzały. Jak do tej pory wszystko szło dobrze. Teraz przyszła kolej na pojazd-robot i jego kamery, żeby obejrzał zwłoki.

Skierowano "Ocean Venture" w taki sposób, żeby mimo prądu i fal utrzymać statek nad wrakiem. Z rufy spuszczone ROV, żuraw przeniósł go za burtę, a kołowrót powoli rozwijał kabel. Mała, bezzałogowa maszyna zanurzała się pod powierzchnią morza poszarzałego od ciemnych, groźnych chmur na niebie. Goodyear siedział w sterówce przed monitorem, trzymając na kolanach urządzenie do zdalnego sterowania. Poruszał joystickami i pokrętłami, manewrując silnikiem i kamerami podwodnego robota. Wszystkie oczy utkwione były teraz w monitor. Ludzie czekali niecierpliwie, aż ROV dotrze do dna ponurej przepaści. Wreszcie ukazał się szary muł, pokrywający dno morza.

–Jesteśmy chyba za bardzo na północ od niego – powiedział Davis.

–Zawracam – oświadczył Goodyear.

Plankton i osady, podniesione przez silny prąd, wirowały jak śnieg na wietrze. Widzialność przy dnie była słaba, nie większa niż 2 metry. To tak, jakby zza poruszającej się na wietrze firanki patrzeć w okno. Wreszcie wielki, ciemny kształt wyłonił się z mroku i zmaterializował jako kadłub statku. W przeciwieństwie do "Isis", która odwróciła się dnem do góry podczas opadania, ten wrak stał na stępce. Wyglądał jak zaczarowany zamek. Nie widać już było czarnej farby, bo stalowy kadłub i grodzie pokrywały skorupiaki i muł.

–Przejeżdż na rufę, żebyśmy mogli policzyć łopaty śruby – powiedział John Davis.

–Kieruję się na rufę – odparł Goodyear, manipulując joystickami. Ukazały się wielkie otwory w kadłubie. Stalowe brzegi były wygięte i poszarpane, leżały przy nich jakieś szczątki.

–To chyba tutaj uderzyły torpedy – zauważył Fletcher. Wkrótce w pole widzenia wszedł wielki ster i śruby z brązu.

–Ma trzy łopaty – powiedział podekscytowany Davies.

–Chyba się zgadza liczba zawiasów trzymających ster – dodał Goodyear.

–To musi być "Carpathia" – powiedział Fletcher, coraz bardziej podekscytowany.

–Co tam leży na piasku przy burcie? – zapytał Davies, wskazując palcem.

Wszyscy popatrzyli z napięciem na ekran monitora i na obiekt, na pół zagrzebany w mule.

–To dzwon okrętowy! – zawołał Goodyear. – Dzwon "Carpathii"!

184 Zrobił zbliżenie kamerami podwodnego robota, ale nie dało się odczytać napisu na dzwonie. Czas zrobił swoje. Ludzie w sterówce denerwowali się, że nie mogą dokonać identyfikacji na podstawie dzwonu i napisu na dziobie.

ROV uniósł się z dna i popłynął wzdłuż martwego kadłuba, obok rzędów bulajów – niektóre nadal były oszklone – obok drzwi burtowych, przez które weszli rozbitkowie z "Titanica" w tamten zimny poranek, na 6 lat przed zatonięciem "Carpathii". Załoga "Ocean Venture" nieomal widziała te 700 z górą osób – garstkę mężczyzn, żony ze złamanymi sercami, osierocone dzieci -wspinających się po sznurowych drabinkach albo wciąganych na pokład "Carpathii". Kilkanaście sieci rybackich zaplątało się we wrak, co komplikowało zadanie Goodyeara. Wyższych nadbudówek i komina nie było, zapadły się w plątaninę żelastwa. Wielki węgorz morski wypłynął spomiędzy szczątków i gapił się na intruza, naruszającego jego terytorium. ROV przepłynął nad mostkiem i skierował kamery na windy kotwiczne. Sfilmował też przewrócony maszt przedni. Nagle kabel zablokował się w żelastwie na głównym pokładzie. Wyglądało to tak, jakby po 80 latach spędzonych w czarnej samotności "Carpathia" nie chciała, żeby ją ponownie zostawiono samą. Lekki dotknięciem Goodyear przesunął o milimetry joysticki, zawrócił ROV i uwolnił kabel. Z westchnieniem ulgi wyciągnął ROV wraz z pierwszymi od 1918 roku obrazami przedstawiającymi "Carpathię".

Więcej już nie można było nic zrobić. Zmęczona, ale rozradowana załoga wyciągnęła ROV, sonar i magnetometr i wyruszyła w drogę powrotną do Penzance w Anglii. Pamiętali o rozczarowaniu związanym z "Isis". Zasadnicze pytanie brzmiało: czy rzeczywiście odkryli "Carpathię? Potwierdzenie nadeszło z Halifaxu kilka tygodni później, kiedy znany archeolog podmorski James Delgado porównał film z oryginalnymi kalkami konstrukcyjnymi "Carpathii". Ster, śruby, mocowanie steru, rozmieszczenie bulajów – wszystko się zgadzało. Delgado wydał ostateczne orzeczenie. – Znalezione "Carpathię"!

Dzięki załodze "Ocean Venture" i Johnowi Davisowi poszukiwania dobiegły końca. Znaleźliśmy wreszcie statek związany na zawsze z tym brzemiennym w skutki kwietniowym dniem 1912 roku. Zastanawiam się, kto przybędzie następny, żeby obejrzeć wrak.

Na pokładzie nie ma skarbu w potocznym tego słowa znaczeniu. W szklanej

gablocie ochmistrza przechowywanych było wiele medali, pucharów, plakietek i tablic upamiętniających rolę statku w ratowaniu rozbitków z "Titanica", ale wątpię, żeby udało się je wydobyć. Znajdują się głęboko pod zawalonymi nadbudówkami.

Statek leży pod 170 metrami wody, 3 mile od współrzędnych podanych przez jej załogę i o 120 mil od Fastnet w Irlandii. Jakoś wydaje się to oczywiste, że "Carpathia" dołączyła w głębiach okrutnego morza do innego liniowca armatora White Star. NUMA i ECO-NOVA są dumne, że

185 odtworzyły słynny fragment historii. "Carpathia" dobrze zapisała się na kartach historii, pozostawiając po sobie legendy.

CZĘŚĆ XI "L'OISEAU BLANC"

1

"Biały Ptak" 1927

–No, na dwoje babka wróżyła – stwierdził Charles Nungesser.

–Jak do tego doszedłeś? – zapytał Francois Coli.

Obaj stali na ziemnym pasie startowym lotniska La Bouret pod Paryżem. Nungesser był przystojnym mężczyzną, nosił pokryte brylantyną włosy. Na podbródku miał bliznę, pamiątkę po jednym z wielu wypadków z I wojny światowej, a w oczach nadal widać było determinację. Coli był bardziej przysadzisty, robił wrażenie lekko zblazowanego. Górną wargę przykrywał mu czarny wąsik. Oko, które stracił podczas wojny światowej, przykrywał czarną przepaską, policzki miał lekko obwisłe, a szyję owinięta jedwabnym lotniczym szalem.

–Albo wystartujemy tą pełną paliwa bestią – powiedział Nungesser – albo się rozbijemy.

–Rzuć monetę – powiedział Coli.

–Ulecieć ku wielkości – rzekł Nungesser – albo spłonąć i przejść do historii.

–Mówisz to tak, że śmiać się chce – powiedział z rezygnacją Coli.

187 Próbę ryzykownego przelotu z Paryża do Nowego Jorku zainspirowała chęć zdobycia sławy, a nie pieniędzy. Pieniądze z Nagrody Orteiga czekały na zdobywcę od 1919 roku. Raymond Orteig, właściciel modnych paryskich hoteli Brevoort i Lafayette, przeznaczył 25 000 dolarów załodze samolotu, który pierwszy przeleci z Paryża do Nowego Jorku albo z Nowego Jorku do Paryża. Była to suma nie do pogardzenia, ale sława, którą zdobyliby zwycięzcy, stanowiła wartość bezcenną.

Ubiegłego roku ich rodak, Francuz Rene Fonck, wybitny pilot myśliwski z I wojny, dokonał tej próby. Lot zakończył się katastrofą. Sikorsky S-35, pilotowany przez Foncka, rozbił się przy starcie z lotniska Roosevelta w Nowym Jorku z czteroosobową załogą na pokładzie. Fonck i jego drugi pilot przeżyli, ale radiooperator i mechanik zginęli w płomieniach.

Komandor Richard Byrd, słynny z wypraw na biegun północny, zebrał doborowy zespół, żeby dokonać kolejnej próby. Wybrano zmodyfikowanego trójsilnikowego fokkera, podobnego do samolotu, którym Byrd poleciał na biegun. Anthony Fokker, Richard Byrd, pilot Floyd Bennett i radiooperator rozbili się przy lądowaniu podczas ostatniego lotu próbnego. Nikt nie zginął, ale trzech członków załogi zostało rannych.

Dziesięć dni później inny zespół podjął wyzwanie. Był finansowany przez organizację amerykańskich weteranów wojennych o nazwie Legion Amerykański. Komandor porucznik Noel Davis za te środki kupił pathfindera, wyprodukowanego przez Keystone Aircraft Corporation. Podczas ostatnich lotów próbnych w Langley Field w Wirginii, pathfinder uległ katastrofie, w której zginęli Davis i drugi pilot, Stanton Wooster. Następnym, który kusił los, był Clarence Chamberlin pilotujący samolot Wright- Bellanca WB-2. Chamberlin i drugi pilot Bert Acosta w czasie próbnych lotów spędzili w powietrzu 51 godzin. Był to nowy rekord świata i trochę

więcej niż trzeba, żeby dotrzeć do Paryża. Podczas jednego z ostatnich lotów próbnych stracili koło w trakcie startu. Chamberlinowi udało się wylądować, ale samolot był uszkodzony i naprawy wymagały czasu.

W tym samym czasie w San Diego, w Ryan Aircraft Company, Charles Lindbergh, były pilot samolotów pocztowych, czekał, aż pogoda poprawi się na tyle, żeby można było przeskoczyć Góry Skaliste i polecieć samotnie na wschód. Siedział na drewnianym, składanym krześle w hangarze obok swojego samolotu "Spirit of St Louis" i czytał najnowsze prognozy pogody, kiedy dotarła do niego wieść, że Nungesser i Coli wystartują wkrótce z Paryża. Był 8 maja 1927 roku.

–Monsieur – powiedział cicho mechanik – już czas.

Była trzecia nad ranem, najciemniejsza część nocy. Nungesser i Coli leżeli w rogu hangaru, na lotnisku La Bouret, na deskach pokrytych grubymi materacami z końskiego włosia. Nungesser przez sen trzymał rękę na bardzo przez siebie cenionym medalu wojennym; Coli dla wygody zdjął

188 z twarzy przepaskę zasłaniającą brakujące oko. Obudzili się natychmiast. Nungesser sięgnął po parujący kubek z kawą, przyniesiony przez mechanika, a Coli usiadł wyprostowany i patrzył na samolot, którym być może uda się pobić nowy rekord w historii lotnictwa.

"L'Oiseau Blanc" (biały ptak) był to francuskiej produkcji levasseur PL-8. Biały dwupłatowiec miał odejmowane koła, które zostaną odrzucone po starcie, i wodoszczelny kadłub wykonany ze sklejki, niczym latająca łódź. Napędzany był skomplikowanym 12- cylindrowym, chłodzonym wodą silnikiem Lorraine-Dietrich, o mocy 450 koni mechanicznych. Obracał on potężne śmigło, skonstruowane w ten sposób, że można je było składać przy lądowaniu. Samolot był kształtny, przypominał sylwetką lecącego gołębia.

–Jest piękny – powiedział Coli, nakładając przepaskę na oko.

–Będzie jeszcze piękniejszy z emblematem – powiedział Nungesser. Coli tylko się uśmiechnął.

Nungesser miał wielkie mniemanie o sobie. Kiedy nalegał, żeby przymocować emblemat, który sam zaprojektował, Coli łatwo się zgodził. Emblemat miał kształt czarnego serca z dwoma kandelabrami, w których paliły się świece. Między świecami znajdował się rysunek przedstawiający trumnę z krzyżem na wierzchu. Pod tym wszystkim widniał stary jak świat symbol, przedstawiający czaszkę i skrzyżowane piszczele. Emblemat umieszczono pod kokpitem, w miejscu, gdzie siedział Nungesser. Coli wstał z materaca i nałożył na siebie skórzany kombinezon lotniczy.

–Powinniśmy się przygotować – powiedział. – Wkrótce przybędzie prezydent.

–Poczeka – powiedział Nungesser, powoli popijając kawę.

Niebo na zewnątrz hangaru usiane było milionami gwiazd. Słabe poddmuchy wschodniego wiatru muskały ziemię, jakby były szczęśliwe, że poniosą "Białego Ptaka" przez Atlantyk. Andre Melain nie patrzył w gwiazdy i nie troszczył się o wiatr. Starannie wyrównywał za pomocą walca ciągnionego przez traktor ziemny pas startowy o długości 4 km. Postawił traktor z boku, zsiadł i podniósł kilka gałązek z ziemi. Włożył je do metalowego kosza z tyłu traktora, znów wspiął się na siodełko i

kontynuował skrupulatną pracę.

Do prezydenta Francji, Gastona Doumergue'a, dotarły pogłoski o tym, że Chamberlin wystartował w naprawionej "Columbii". Gdy otrzymał informację z Nowego Jorku od ambasadora, że pogłoski są fałszywe, pojechał na lotnisko. Nagroda Orteiga ufundowana została przez Francuza i kwestią dumy narodowej było, żeby otrzymali ją francuscy lotnicy. Teraz jednak Doumergue przeklinał francuskich mechaników. Renault 40CV z 1925 roku, którym jechał prezydent, zatrzymał się przy drodze 5 kilometrów od La Bouret. Kierowca podniósł maskę opatrzoną znakiem marki samochodu w kształcie diamentu, pomajstrował coś przy przewodach, wrócił za kierownicę i włączył silnik.

189 Silnik zapalił i zaczął cicho pracować.

–Przepraszam, monsieur – mruknął kierowca, wrzucając bieg i odjeżdżając od krawężnika.

Niecałe 10 minut później dotarli pod hangar.

Francois Coli popijał merlot z kieliszka i zagryzał chlebem z serem brie. Charles Nungesser odmówił wina i wypił kolejny kubek kawy z dużą ilością śmietanki i cukru. Zastanawiał się, czy zjeść jeszcze kanapkę z pasztetem, czy zadowolić się tylko jajkiem gotowanym na twardo, które trzymał w lewej ręce.

–Czy torba z pocztą jest już w kabinie? – zapytał przechodzącego obok mechanika.

–Umieszczona z przodu, jak pan kazał – odparł tamten.

Nungesser kiwnął głową. Specjalne pocztówki zostaną ostemplowane po ich przylocie do Nowego Jorku i sprzedane jako pamiątki z niezłym zyskiem. Popatrzył na swojego nawigatora. Coli, ubrany w skórzany kombinezon lotniczy, wyglądał jak serdelek. Niemniej, mimo wszystkich różnic, które ich dzieliły, Nungesser całkowicie ufał umiejętnościom Coliego. Pochodził on z rodziny marsyjskich żeglarzy i nawigację miał we krwi.

Wkrótce po wojnie odbył pierwszy lot bez międzylądowań z Paryża do Casablanki, nad Morzem Śródziemnym. Samolot Coliego, pierwotnie przeznaczony do wyścigu po Nagrodę Orteiga, rozbił się podczas katastrofy. Renault skręcił obok tłumu i podjechał do hangaru. Kierowca wyłączył silnik, wysiadł i otworzył drzwiczki Doumergue'owi. Prezydent podszedł do bocznych drzwi hangaru, poczekał, aż kierowca je otworzy i wszedł do środka.

Natychmiast zobaczył białego levasseura. Ogon samolotu pomalowany był w pionowe pasy. Najbliżej kokpitu niebieski, potem biały, a przy ogonie – czerwony. Kolory francuskiej flagi. Poziomo, nad sterami wysokości, widniał wielki czarny napis: P. LEVASSEUR TYPE. S. Niżej wymalowana była kotwica. Metalowa pokrywa silnika też była biała, miała opływowy kształt jak czubek pocisku. Na dziobie samolotu znajdowały się cztery okrągłe wloty powietrza po każdej stronie i rura wydechowa.

Przy słabym świetle żarówek Doumergue zobaczył Nungessera i Coliego, stojących z boku. Podszedł i uściśnął im dłonie.

–Po raz pierwszy w życiu z tak bliska widzę samolot – powiedział.

–I co pan o nim sądzi, panie prezydencie? – zapytał Nungesser.

–Kokpit jest bardziej z tyłu, niż sądziłem – przyznał Doumergue.

–Pod skrzydłami, tuż za silnikami zamontowano trzy aluminiowe zbiorniki na paliwo o

pojemności 3367 litrów – powiedział Coli, uśmiechając się. – Nie chcemy, żeby zabrakło nam

paliwa, zanim dotrzemy do Nowego Jorku.

–Doskonały pomysł – stwierdził Doumergue.

Nungesser spojrzął na prezydenta.

–Czy coś słyhać na temat Chamberlina?

–Pogłoski okazały się fałszywe – odparł Doumergue. – Według ostatnich raportów nadal jest w Nowym Jorku.

–Więc wiatry są przeciw niemu, a nam sprzyjają – stwierdził Coli.

–Na to wygląda – rzekł Doumergue. Nungesser odwrócił się i krzyknął do mechanika.

–Przyczepić "Białego Ptaka" do ciągnika i wyprowadzić go na pas startowy.

Monsieur Coli i ja mamy randkę w Nowym Jorku.

Kilkunastu robotników w hangarze zaczęło wiwatować.

Niebo na wschodzie rozjaśniło się od pierwszych promieni świtu, gdy Nungesser i Coli wspięli się do kabiny "Białego Ptaka" i włączyli silnik. Kakofonia dźwięków zalała kilkusetosobowy tłum, który zgromadził się, żeby obejrzeć początek historycznego lotu. Rozległo się pykanie, gdy silnik się rozgrzewał, a potem ryk, gdy obroty się ustabilizowały. Obłoczki dymu zaczęły wylatywać z rur wydechowych. Nungesser włączył na próbę śmigło. Rozległ się potężny warkot i wielkie drewniane łopaty zaczęły mleć powietrze. Potem dźwięk przeszedł w wizg, gdy Nungesser dodał mocy, a "Biały Ptak" przekołował kawałek po pasie.

–Jakie ciśnienie oleju i temperatura? – krzyknął do Coliego.

–W normie – odparł Coli.

–Startujemy.

–Tak jest. Następny przystanek, Nowy Jork.

Nungesser zatoczył "Białym Ptakiem" łuk u końca pasa startowego. Zatrzymał się i dodał gazu, jednocześnie naciskając hamulec. Setki ludzi oglądały to widowisko. Nungesser uniósł rękę i pomachał do nich.

–Au revoir! – krzyknął.

Popchnął przepustnice do przodu i samolot potoczył się wzdłuż pasa startowego. Była godzina 5.17.

Andre Melain patrzył, jak "Biały Ptak" kołuje obok niego. Ruszył za nim traktorem. Z siodełka miał lepszy widok niż ludzie z tłumu. "Biały Ptak" nabierał prędkości, minął pas oznaczający odległość jednego kilometra. Powoli uniósł się w niebo i znów dotknął kołami ziemi. Tłum jęknął. Samolot znów przetoczył się kilkaset metrów i znów poderwał tylne koło. Nagle Melain zobaczył spód "Białego Ptaka". Samolot wolno wznosił się w górę. Przy końcu pasa startowego Nungesser odrzucił podwozie, które w szarzącym świetle poranka spadło na ziemię. Melain włączył silnik traktora, żeby zabrać to trofeum.

–Przed nami brzeg – powiedział Nungesser.

Coli zaznaczył to na mapie.

–Jesteś na kursie.

"Biały Ptak" przeleciał kanał La Manche o godzinie 6.47 rano.

Nungesser przyglądał się wskaźnikom. Wszystko w porządku. Leciał w kierunku Irlandii i myślał o

swojej przeszłości. Jego życie pełne było wyzwań i przygód. Jako nastolatek uwielbiał boks,

szermierkę i pływanie. Uznał, że szkoła oparta jest na ucisku i nie mógł się doczekać, kiedy opuści

jej mury. Gdy miał szesnaście lat, przekonał rodziców, żeby pozwolili mu odwiedzić wuja

mieszkającego w Brazylii. Wuj przeniósł się do Argentyny i minęło prawie 5 lat, zanim Nungesser

go odnalazł, ale w Brazylii zakochał się w motoryzacji. Zaczął ścigać się na motocyklach, później

na samochodach, doskonaląc swoje umiejętności w dziedzinie mechaniki. Grał w kasynach,

uprawiał zawodowy boks i żył życiem bon vivanta, ale ciągle czegoś mu brakowało.

Kilka lat później w poszukiwaniu wuja wybrał się do Argentyny. Tam odnalazł miłość swego

życia, za którą tak długo tęsknił. Pewnego dnia, gdy zwiedzał lotnisko, podszedł do pilota, który

właśnie wylądował. Powiedział mu, że jest doświadczonym kierowcą wyścigowym, co kwalifikuje

go do latania – ale pilot wyśmiał go. Gdy pilot oddalił się od samolotu, Nungesser wspiął się do

kokpitu, rozpędził maszynę i wystartował. Po krótkim locie pomyślnie wylądował.

Właściciel

samolotu był nie tyle rozgniewany, co zdumiony.

Ta przygoda przesądziła o dalszym życiu Nungessera.

Po kilku tygodniach lekcji pilotażu w Argentynie wrócił do Francji. Akurat wtedy, gdy rozpętała

się zawierucha wojenna. Początkowo służył w kawalerii. Następnie udało mu się przenieść do

lotnictwa, gdzie rozpoczął szybką, choć niebezpieczną karierę. Nungesser kochał walki

powietrzne i podchodził do nich z pasją graniczącą z szaleństwem. Miał wiele twardych lądowań,

zestrzelił 45 niemieckich samolotów i został 17 razy ranny. Gdy wojna się skończyła, jego pierś

zdobiło wiele medali, ale miał także uszkodzoną czaszkę oraz łokieć trzymający się na śrubach

ortopedycznych.

Po wojennych emocjach cywilne życie wydawało się szare i nudne.

Miał kłopoty finansowe i nic mu się nie udawało. Po przyjeździe do Stanów

Zjednoczonych został

gwiazdą niemych filmów, ale nie takiej sławy szukał. Teraz miało wszystko się zmienić. Jak tylko

wraz z Colim dolecą do Nowego Jorku, zdobędzie to, na czym najbardziej mu zależało.

–Za kilka minut powinniśmy zobaczyć Irlandię! – krzyknął Coli.

Coliego też pociągało latanie. Po tym, jak zrezygnował ze służby na morzu na rzecz lotnictwa, został podczas wojny dowódcą dywizjonu. Coli był uparty i metodyczny. Jak tylko zgodził się na ten lot, uparł się, że należy zadbać o tężyznę fizyczną i rozważyć wszystkie możliwe scenariusze wydarzeń. Ćwiczyli obaj sztangą, piłkami lekarskimi, biegali. Uczyli się żyć bez snu. Ich rekord wynosił 60 godzin. Coli studiował mapy morskie i lądowe. Przeglądał statystyki dotyczące

192 prądów i wiatrów, czytał prognozy meteorologiczne. Podczas lotów próbnych "Białym Ptakiem" notował prędkość i wysokość, żeby tym lepiej zaplanować trasę.

Obserwował też charakter Nungessera i jego styl pilotażu. Partner zdawał się znacznie pewniej czuć podczas lotu nad ziemią niż nad morzem i Coli uwzględnił to w planach. Kiedy tylko dotrą do Ameryki Północnej, będą się starali trzymać lądu. Sięgnął do koszyka z jedzeniem, odkręcił korek termosu i nalał sobie do kubka herbaty. Kiedy skończył pić, nalał herbaty Nungesserowi i podał mu ją do przodu.

–Uciekaj – powiedział cicho białowłosa mężczyzna.

Shamus McDermott siedział w bujanym fotelu przed drzwiami szopy z sieciami w porcie Castletown Bearhaven w Irlandii. Kilka minut wcześniej dał sardynkę tłustemu, żółto pręgowanemu kotu, który przycupnął u jego stóp. McDermott spędził życie na łowieniu dorsza. Zostawiło to na nim ślady. Zimno i ciężka praca przyprawiły go o artretyzm. Miał też urojone bóle brakującego palca lewej dłoni. Tej jesieni ukończy 70 lat. Przestał pracować 8 lat temu. Teraz głównie siedział i patrzył przed siebie. Rano wzrokiem odprawiał statki wychodzące w morze; wieczorami czekał na ich powrót. Wypijał kufel piwa z rybakami, a po chwili rozmowy i udzieleniu paru nieproszonych rad wracał do swojego domku, żeby przygotować sobie kolację na opalonym torfem piecyku. O godzinie 21.00 już spał.

–Dziwny widok – powiedział do siebie i do kota.

Ze wschodu, na wysokości 700 metrów, nadlatywał jaskrawobiały samolot. Przeleciał nad miastem i zniknął w oddali nad morzem.

–Niczym biała arktyczna siewka – stwierdził z podziwem. Potem wstał z fotela i poszedł opowiedzieć to innym. Była godzina 11.55.

–Przestaw zegarek na czas lokalny – krzyknął Coli, gdy według mapy przekroczyli granicę strefy czasu.

–Potwierdzam – odparł Nungesser.

Irlandii nie było już widać. Przez następne trzynaście godzin towarzyszył im będzie jedynie nieskończony przestwór otwartych wód. Coli z punktu

obserwacyjnego, położonego na wysokości kilkuset metrów, dostrzegał maleńkie punkciki piany. Fale kierowały się na wschód. Wiatr zmienił kierunek, czego nie przewidywały prognozy.

–Jak samolot? – krzyknął do Nungessera.

–Sądząc z obrotów silnika i wskazań szybkościomierza, mamy przeciwny wiatr o sile jakichś 25 węzłów – odparł spokojnie Nungesser.

–Co z tą prognozą? – zapytał Coli.

–Pogoda to nieprzewidywalna kochanka – odparł swobodnie Nungesser.

193 Coli wziął ołówek oraz suwak logarytmiczny i zaczął robić obliczenia. Przy starcie "Biały Ptak" miał zapas paliwa wystarczający na 44 godziny lotu. Przy przeciwnym wietrze ich prędkość została zredukowana do 120 kilometrów na godzinę. Przy takim tempie zużycia paliwa zostaną z pustymi bakami w odległości prawie 600 kilometrów od Nowego Jorku. Jeszcze raz przeprowadzi obliczenia.

–Ciśnienie poszło w górę – powiedział projektant "Spirit of St Louis", Don Hall.

–Mam zamiar wkrótce wystartować – odparł Lindbergh.

–Jak do tej pory, żadnych wieści o Nungesserze i Colim – powiedział Hall.

–Oby nic im się nie stało.

–Ale w takim razie po co miałbyś lecieć do Nowego Jorku? – zapytał Hall.

–Jeśli nawet im się uda – odparł Lindbergh – to i tak mogę dostać nagrodę za pierwszy lot samotny.

–Samolot jest zatankowany i gotów do lotu – powiedział Hall.

–Tylko naleję mleka do termosu i lecę.

Godzinę później Lindbergh był już wysoko nad ziemią i leciał wzdłuż linii kolejowej na wschód. Widzieli tylko fosforyzujące błyski oceanu i gwiazdy nad głową. Lecieli już dwadzieścia osiem godzin, byli o godzinę drogi od Nowej Funlandii, kiedy Nungesser po raz pierwszy poczuł wątpliwości i strach. Był zmęczony i głodny, ciało bolało go od tak długiego siedzenia. Wibracje przyprawiły go o skurcz mięśni ramion, pośladki miał ściernięte, a głośny ryk silnika przyprawiał go o ból głowy. Colie siedział za Nungesserem, głębiej w kokpicie. Tu było jeszcze mniej świeżego powietrza, a opary benzyny z wielkich aluminiowych zbiorników paliwa zbierały się w kadłubie. W połączeniu z lekkim kołysaniem samolotu przyprawiało go to o mdłości. Otworzył puszkę z krakersami i wyjął kilka.

–Francois – odezwał się Nungesser – nalej mi trochę koniaku.

Coli rozpiął skórzaną sakwę i wyciągnął z niej butelkę. Napelnił cynowy kubek, poklepał Nungessera po ramieniu i podał mu go.

–Merci – powiedział Nungesser.

Coli spojrział na zegarek kieszonkowy.

–Czas zmienić zbiorniki – powiedział.

Nungesser przełożył mosiężną dźwignię. Patrzył, jak wskaźnik paliwa przechodzi na pozycję "pełny".

–Ile jeszcze czasu zostało do Nowej Funlandii? – zapytał.

–Niecała godzina – odparł Coli.

"Spirit of St Louis" zbliżał się do zachodniego krańca Gór Skalistych. Księżyc

dawał trochę światła. Lindbergh mógł zobaczyć białe płaty śniegu leżącego na najwyższych szczytach. Wspiął

194 się na 4300 metrów, lecąc dalej przez Nowy Meksyk. I wtedy silnik zaczął przerywać. Pod spodem rozciągały się poszarpane szczyty i skaliste wąwozy. Nie bardzo byłoby gdzie wylądować. Lindbergh ustawił przepustnicę tak, by wzbogacić mieszankę paliwową, i silnik wyrównał trochę. Mógł albo zawrócić i poszukać bezpiecznego lądowiska, albo lecieć dalej. Lindbergh namówił oporną maszynę do powolnej wspinaczki. Wysokość dawała bezpieczeństwo, gdyby silnik nawalił. Druga nad ranem, Wenus stała w zenicie.

–Popatrz w prawo – powiedział Coli, potrząsając za ramię Nungessera.

Nungesser skoncentrował uwagę na wodzie. W głowie mu się kręciło z braku snu i od nieustannego ryku silników. Na tej wysokości było tak zimno, że aż z nosa mu kapło. Wytarł go rękawem kurtki lotniczej i znów zaczął się wpatrywać w ciemność pod spodem. Na lotnisku koło miasta St John na Nowej Funlandii była godzina 1.54. Rozpalono wiele ognisk po obu stronach ziemnego pasa lotniska, włączono wszystkie dostępne lampy elektryczne i skierowano je ku niebu. Ogniska tworzyły podwójną linię, a budynek główny jarzył się jak gigantyczna kropka. Z nieba wyglądało to jak wielkie "i". Kierownik lotniska,

Douglas McClure, popatrzył na zegarek. Francuscy piloci trochę się spóźniają. Możliwe, że mieli problemy z odnalezieniem lądu.

–Idźcie i zapalcie więcej ognisk – powiedział do pomocników.

Wczoraj wykopali kilkanaście dziur w ziemi i obwałowali je piaskiem. Pół godziny temu McClure do każdego dołu nalał ropy z kanistra. Patrzył teraz, jak jeden z jego pomocników wrzuca zapaloną pochodnię do pierwszego dołu. Buchnął płomień na siedem metrów w górę. Ropa zaczęła się palić, wyrzucając w powietrzu chmury czarnego dymu.

–Flara od sterburty – krzyknął uszczęśliwiony Nungesser. Coli wyciągnął szyję, żeby lepiej widzieć.

–Tam jest jeszcze jedna.

–Widzę światła – powiedział Nungesser.

–To St John – stwierdził Coli. – Obiecali, że oświetlą nam drogę.

–Ameryka Północna – rzekł Nungesser.

–Jeśli wszystko pójdzie dobrze – powiedział Coli – dotrzemy do Maine około siódmej rano.

W tej samej chwili Charles Lindbergh spoglądał w dół na równiny stanu Kansas. Gdy tylko przeskoczył góry, powietrze się ociepliło i silnik wyrównał obroty. Uznał, że problem wynikł z oblodzenia gaźnika i zapisał sobie w pamięci, żeby na to uważać, gdy będzie przelatywał nad Atlantykiem.

195 Nungesser i Coli byli wyczerpani. Wibracje, nieustanny ryk silnika, brak snu sprawiły, że reagowali jak automaty. Godzinę wcześniej przelecieli nad Nową Szkocją, ale mało o tym mówili. W powietrzu byli już od 54 godzin, a do Nowego Jorku zostało im 550 mil. Pod "Białym Ptakiem" rozpościerały się wody zatoki Fundy. Silny wiatr wzbijał na morzu bałwany. Francois Coli przytknął twarz do bocznej szyby

kokpitu. Wpatrywał się w ścianę chmur nadciągającą od lewej burty. Widok nie dodawał otuchy. Coli nabazgrał na kawałku papieru parę równań. Przyglądał się wynikowi.

–Nadal jesteśmy prawie o 600 mil od Nowego Jorku – krzyknął. – Jak zużycie paliwa?

–Oceniam, że mamy jeszcze zapas na 6 godzin lotu – stwierdził Nungesser. – Wiatr zmienił kierunek, nie wieje już od dziobu, tylko z północy na południe.

–To mamy tyle, że powinno wystarczyć – powiedział Coli – jeśli nic szczególnego się nie wydarzy.

–Czyli powinienem zostać na kursie 45 stopni? – zapytał Nungesser.

–Zgadza się – odparł Coli. – Wlecimy nad terytorium Stanów Zjednoczonych na północ od Perry w Maine.

Nungesser popatrzył na ścianę chmur odległą od nich tylko o kilka minut lotu.

–A co z tym?

–Jak wejdziemy w chmury, nie będę mógł namierzyć naszej pozycji – powiedział Coli.

–Jedyna nasza szansa w tym, że będziemy trzymać się linii brzegu, aż do najbliższej przerwy w chmurach albo aż dolecimy do Nowego Jorku.

–Więc módlmy się, żeby wiatr pchał nas na południe, zanim skończy nam się paliwo – rzekł Nungesser.

–Niezły pomysł – odparł zmęczonym głosem Coli.

Anson Berry siedział w małej łódce przy południowym krańcu Jeziora Okrągłego, kilkanaście kilometrów na północ od Machias w Maine. Berry był współwłaścicielem lodowni. Nadchodzący sezon zapowiadał nawał pracy, ale jego żyłka rybacka jeszcze dziś przechyliła szalę. Po złapaniu kilku ryb na wieczorny posiłek, chciał spędzić noc w obozie, który rozbił na brzegu jeziora. Zarzucił daleko haczyk i zaczął powoli zwijać żyłkę.

"Biały Ptak" leciał przez wiosenną burzę. Na ziemi burza sprowadzała się do gnanego wiatrem deszczu; na wysokości 700 metrów było istne piekło. Grad i deszcz ze śniegiem bombardowały owiewkę kokpitu, a gogle Nungessera zaszyły mgłą. W pewnym momencie piorun uderzył w samolot.

Coli popatrzył na tablicę przyrządów. Spięcie elektryczne uszkodziło instrumenty, których wskazówki leżały nieruchomo. Zaczął przerywać silnik. Byli nad Jeziorem Gardnera w Maine. Nungesser odkręcił kurek, żeby wzbogacić mieszankę, i silnik trochę wyrównał obroty.

–Lecimy bez instrumentów – krzyknął.

–Co zamierzasz zrobić, kapitanie? – zapytał Coli.

Po raz pierwszy podczas lotu Coli, zwracając się do Nungessera, użył jego stopnia wojskowego.

–Postaram się pozostać nad wodą – krzyknął Nungesser. – Jeśli silnik zawiedzie, będziemy mogli wodować.

–A jeśli nie zawiedzie? – zapytał Coli.

–Jeśli nie, to lecimy dalej – odparł Nungesser. – Nie pozostało nam nic innego.

Berry pacnął czarną muchę i w tej samej sekundzie spławik wciągnęło pod wodę. Szarpnął wędziskiem, mocniej wbijając haczyk. Przełożył wędzisko do lewej ręki i pociągnął rybę wokół rufy swojej łódki.

–Mam cię – powiedział.

Pod pokrywą silnika Lorraine-Dietrich nie działało się dobrze. Śnieg z deszczem, wessany przez kolektory, oblodził gaźnik. Kondensacja pary wodnej w pustych zbiornikach pogorszyła sprawę. Silnik kaszlał zasilany przechłodzonym paliwem. Nierówny rytm pracy sprawiał, że nie całe paliwo ulegało spaleni. Zaczęło zalewać silnik.

–Silnik się oblodził – krzyknął Nungesser – sprowadzę maszynę w dół. Może tam będzie cieplej.

Berry zmęczył szczupaka i powoli zaczął go wyciągać. Kiedy tłusta srebrnołuska ryba była już

obok burty łódki, spojrzał w wodę. Ryba trzepotała ogonem, próbując się wyswobodzić. Sięgnął do

wody, schwycił rybę za skrzelami i wciągnął ją do łodzi. Wyciągnął szczypcami haczyk, wolną

ręką schwycił drewnianą pałkę i uderzył rybę tuż za oczami. Przystała się rzucać. Buch, buch, buch. Berry popatrzył na rybę. Pyk, pyk, pyk.

–Cholera! – zaklął Berry. – Do dochodzi z góry!

Mrużąc oczy, spojrzał w górę przez mgłę, żeby zidentyfikować źródło dźwięku.

–Musimy podjąć decyzję – powiedział Nungesser. – Na południu chmury są gęste, ale na północy i na wschodzie jakby się przejaśniało.

–Bez wskaźnika prędkości – powiedział Coli – trudno obliczyć, ile spalamy paliwa.

–Coś mi się wydaje, że Nagroda Orteigi przejdzie nam koło nosa – stwierdził Nungesser.

–Do Nowego Jorku nie starczy nam paliwa – powiedział Coli.

–Ale nagroda za lot z Paryża do Quebecu jest w zasięgu ręki – zauważył Nungesser.

–Quebec jest tylko o 300 kilometrów stąd – powiedział Coli. – Możemy tam dolecieć.

–A więc decyzja zapadła rzekł Nungesser. – Lecimy do Quebecu, uzupełnimy paliwo i jutro wystartujemy do Nowego Jorku. A jak tylko pogoda dopisze, wrócimy do domu.

–Niezupełnie tak planowaliśmy – powiedział Coli – ale niech będzie.

197 Anson Berty patrzył w chmury. Hałas był bliżej i stał się wyraźniejszy. To, co wcześniej brzmiało jak odległe sapanie lokomotywy, teraz przypominało dźwięk ciężarówki, lecącej w powietrzu. Berry wiedział już, że to samolot, rzadkość w tych okolicach. Ale gdzie on był? Dźwięk dochodził z południa i narastał. Rozejrzył się na wszystkie strony. Przez sekundę zobaczył, jak mignęło coś białego. Dźwięk przemieszczał się nad jeziorem z południa na północ. Potem znów zapanowała cisza.

–Merde! – krzyknął Nungesser.

Nungesser nie wiedział o tym, że zamarzył pływak w komorze gaźnika. Paliwo łało się i dławiło silnik. W każdym z 12 cylindrów świece zrobiły się wilgotne. Silna iskra mogłaby uratować sprawę, ale uderzenie pioruna osłabiło alternator i rozstroiło regulator napięcia. W pewnym momencie silnik strzelił i zaczął pracować na podwyższonych obrotach.

–Wejdz najwyżej, jak tylko można, kapitanie – krzyknął Coli. – Znajdę jezioro do lądowania. Nungesser popchnął przepustnice do przodu. "Biały Ptak" wzbił się w powietrze. Anson Berry zaczekał, aż dźwięk wydawany przez samolot ucichnie, i znów wziął się do łowienia ryb. Jeszcze dwie i będzie się czym pochwalić. Do zachodu słońca została godzina, może dwie. Chciał wrócić na kolację do swojej chaty, zanim zapadnie noc. Silnik zakasłał i zamarł. Chmury przerzedzały się. Nungesser wiedział, że jeszcze trochę i trafią na czyste niebo. "Biały Ptak" nadal nabierał wysokości, popychany wyłącznie siłą ostatniego zrywu, aż wreszcie stracił impet. Przez sekundę Nungesser przez dziurkę w ławicy chmur zobaczył niebieskozieloną wodę. Lotem nurkującym wprowadził w nią "Białego Ptaka".

–Trzymaj się, Francois! – krzyknął.

"Biały Ptak" szybował w dół z początku powoli, potem nabierając pędu. Kąt podchodzenia do lądowania był niewłaściwy. Zamiast schodzić stopniowo, samolot nurkował jak jastrząb w pogoni za ofiarą.

Charles Nungesser wsadził w usta niezapalone cygareto i zacisnął zęby. Francois Coli wiedział, że jest źle. Nie opłakiwał już końca swoich marzeń. Modlił się, żeby jakoś przeżyć. Do diabła z Nowym Jorkiem a nawet z Quebeciem – oby tylko jeszcze ten jeden raz udało się bezpiecznie wylądować. Wyjął różaniec ze skórzanej torby lotniczej i zacisnął go w dłoni. Nungesser walczył z wolantem, żeby wyciągnąć "Białego Ptaka" ze stromego lotu nurkowego, ale stery reagowały leniwie, a on osłabł po wielu godzinach bezsenności. "Biały Ptak" zaczął powoli wychodzić z nurkowania, Nungesser zobaczył w dole wodę. – Francois! – krzyknął. – Chyba nam się uda! W wodzie stał łódź zanurzony aż po brzuch. Przeżuwał trawę. Nad łbem przemknął mu cień, a w chwilę potem "Biały Ptak". Szum wiatru opływającego skrzydła wystraszył zwierzę. Łódź zaczęła pospiesznie wycofywać się z wody na brzeg. Nungesserowi udało się wyrównać maszynę, ale

198 leciał zbyt szybko. "Biały Ptak" znajdował się teraz 3 metry nad wodą. Pilot popatrzył przed siebie.

Jezioro kończyło się niecałe 200 metrów dalej. Brzeg obramowany był skalistymi grzbietami, wznoszącymi się na jakieś 300 metrów. Jeśli silnik zapali po raz ostatni, może uda mu się zmusić maszynę do zwrotu o 180 stopni. Nacisnął rozrusznik, ale

silnik milczał, Nungesser popchnął wolant do przodu. Nie będą mieli miękkiego lądowania. "Biały Ptak" twardo uderzył o wodę.

Śmigło wcięło się w spód kadłuba. Kawał łopaty odłamał się i strzelił do tyłu jak bumerang. Odciął wierzch czaszki Nungesseratuż nad brwiami. Mózg opryskał Coliego, który krzyknął z przerażenia. "Biały Ptak" ślizgał się z rozpędu naprzód. Rozdarty kadłub spowalniał go, a lewe skrzydło zanurzyło się i uderzyło o skałę. Gdy skrzydło zostało wydarte z burty, samolot zakręcił w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Coli wypadł.

Statecznik połamał mu żebra i skruszył kręgosłup. Żył jeszcze, gdy ześlizgiwał się z kadłuba, ale nie miał czucia w rękach ani w nogach. A potem zapanowała cisza. Niewielki pożar został szybko ugaszony przez deszcz.

Deszcz, czarne muszki i bagna 1984, 1997, 1998

Jedna z największych zagadek historii pozostaje mało znana i niewielu o niej pamięta. Opowieść o "Białym Ptaku", Nungesserze i Colim mogłaby stać się kanwą powieści Stephena Kinga, tym bardziej że samolot leży prawdopodobnie gdzieś w promieniu 150 kilometrów od jego domu w Bangor, w Maine. O "Białym Ptaku" zapomniano na 60 lat, dopóki pisarz Gunnar Hanson w 1986 roku nie zajął się sprawą zniknięcia samolotu. Do tego czasu powszechnie sądzono, że Nungesser i Coli spadli gdzieś pośrodku Atlantyku, lecz Hanson odkrył, że dotarli do brzegów Nowej Funlandii, a nawet dalej.

Chociaż w dniu katastrofy podstawa chmur była na wysokości zaledwie 300 metrów, zebrano zeznanie 17 osób, które słyszały przelatujący samolot. Dwóch świadków twierdziło, że widzieli biały samolot, zmierzający na południowy zachód mniej więcej w tym czasie, gdy Nungesser i Coli powinni dotrzeć do kontynentu północnoamerykańskiego. Tym naocznym, a raczej "nausznym" świadectwom dodaje wiarygodności fakt, że wszystkie układają się wzdłuż jednej linii. Nie ma więc wątpliwości, że "Biały Ptak" przeleciał nad Atlantykiem i nad Nową Funlandią. Cztery kolejne świadectwa pochodzą z Nowej Szkocji, gdzie Nungesser i Coli musieli skręcić na

199 zachód, do wybrzeża Maine. Ostatnie świadectwa, znów ułożone wzdłuż linii prostej, pochodzą od mieszkańców Maine.

Ostatnią osobą, która słyszała przelatujący samolot, był Anson Berry, rybak-odludek, mieszkający samotnie na pustkowiu. Kiedy łowił ryby w Jeziorze Okrągłym, jakieś 40 kilometrów na północ od wsi Machias, późnym popołudniem usłyszał samolot przelatujący nad głową. Nie mógł go zobaczyć, bo niebo było zachmurzone. Biały kolor maszyny też nie ułatwiał wypatrzenia jej na tle chmur.

Z biegiem lat zaczęto koloryzować na ten temat. Niektórzy twierdzili, że Berry słyszał, jak silnik kaszle i cichnie, a potem rozlega się głośny huk rozbijającego się samolotu. Inni przysięgali, że nigdy czegoś takiego nie mówił. Następnego dnia poszedł do małego sklepiku i zapytał, czy ktoś jeszcze słyszał przelatujący samolot. Nikt niczego nie słyszał. Po latach pewien starszy człowiek, który niegdyś znał Berry'ego, stwierdził zdecydowanie, że Anson nigdy nie opowiadał o katastrofie lotniczej. Berry'ego znano z uczciwości, więc nikt nie wątpił w opowieść. Relacja Ansona Berry'ego uznana została za źródło historyczne i jest on cytowany jako ostatni człowiek, który słyszał silnik "Białego Ptaka". Pięćdziesiąt kilometrów dalej, wzdłuż domniemanej trasy lotu, samolot znalazłby się nad niezamieszkałym, gęsto zalesionym terenem, osianym jeziorkami. Jeszcze dalej były wielkie, nieprzebyte bagna. Za bagnami znów pojawiają się miasteczka. Żaden z ich mieszkańców nie zgłosił, że widział lub słyszał "Białego Ptaka" w 1927 roku.

Teorii jest wiele. Według jednej z nich, gdy nieustraszeni francuscy piloci zdali sobie sprawę, że nie dotrą do Nowego Jorku, skręcili do Montrealu. Ale i na tę trasę nie starczyłoby im paliwa. Albo – wiedząc, że nad lądem są zgubieni – mogli skręcić na wschód, w stronę wybrzeża, i rozbić się na morzu. Inna teoria, wspierana przez

wizje jasnowidza, głosi, że lecieli nisko i rozbili się o góry.

Latem 1984 roku skontaktowałem się z Gunnarem Hansonem. Pracował wtedy z Rickiem Gillespiem z TIGRE, jednej z grup zainteresowanej rozwiązaniem tej tajemnicy. Mając aktualnie inne plany, zostawiłem sprawę na kilka miesięcy, aż wreszcie Gunnar zadzwonił do mnie i powiedział, że poróżnił się z Gillespiem. Zapytałem, czy zechciałby połączyć siły swojego zespołu z NUMA. Wyraził zgodę. Umówiliśmy się na spotkanie w Maine, niedaleko Jeziora Okrągłego, gdzie mieszkał Berry. Dołączył do nas Ray Beck z Chatham w stanie Nowy Jork, który, jak twierdził, podczas polowania w 1954 roku widział stary samolot na wpół zagrzebany w ziemi za wzgórzami rozciągającymi się wokół Jeziora Okrągłego, w odległości niecałego kilometra od miejsca, w którym Berry słyszał silnik. Użyczył nam swojego domku letniskowego, stojącego niedaleko obszaru poszukiwań.

200 Zaczęliśmy przeczesywać wzgórza na południe od jeziora. Przypadek sprawił, że w tym samym czasie przeszukiwali ten teren Gillespie i jego TIGRE. Gillespie w miasteczku Machias zwołał konferencję prasową, na której stwierdził, że od odkrycia dzieli go zaledwie kilka godzin. Zawsze uważałem, że nie ma co robić wielkiego hałasu wokół wyprawy, jeśli nie ma się niczego do pokazania. Zabawne w tym wszystkim jest, że przybyliśmy, przeszukaliśmy teren i pojechaliśmy do domu, a Gillespie i jego ludzie nawet nie wiedzieli, że tam byliśmy. Przedzieraliśmy się przez piękne, dzikie lasy. Pogoda przez cały czas była dżdżysta. Dwa dni chodziliśmy po wzgórzach, a Ray Beck próbował odtworzyć swoją trasę sprzed wielu lat, kiedy to zobaczył szczątki samolotu. Niczego nie znaleźliśmy. Przemoknięci na wylot postanowiliśmy wrócić tu za rok. Szukając śladów historii, nauczyłem się, żeby nie trzymać się wyłącznie jednej hipotezy.

Zawsze wierzyłem osobom o zdolnościach parapsychicznych. Są to mili, interesujący ludzie. Skontaktowałem się z jednym z nich – Ingo Swannem. Ingo jest prawdopodobnie najbardziej uznanym na świecie jasnowidzem. Uznał, że poszukiwania "Białego Ptaka" będą doskonałą okazją do przeprowadzenia eksperymentu. Dołączył do nas jego współpracownik, Blue Harary, znany ze swych prac nad jasnowidztwem w Uniwersytecie Stanford, oraz niejaka Fanny z Miami, która przez wiele lat współpracowała z policją przy rozwiązywaniu zagadek kryminalnych. Ponieważ mieszkali daleko od siebie, Ingo uznał, że nie będą się wzajemnie niczym sugerować ani zakłócać sobie czystości widzenia.

Najpierw Ingo wysłał im fotografie Nungessera, Coli i ich samolotu wraz z mapą północnego Atlantyku. Pytanie brzmiało: czy utonęli w oceanie? Zgodnie odpowiedzieli, że nie. Wysłano zatem mapy Nowej Funlandii, Nowej Szkocji i zatoki Fundy. I znów odpowiedź brzmiała: nie. Potem otrzymali mapy Maine. Tym razem odpowiedzieli twierdząco. Ciągłe zmniejszał obszar przedstawiany na mapach, aż wreszcie przesłał im mapę topograficzną okolic Jeziora Okrągłego. Ingo, Blue, Fanny i jej sześcioro uczniów bez wahania umiejscowili wrak samolotu w niewielkim kwadracie na południowych zboczach wzgórz, otaczających Jezioro Okrągłe. To było niesamowite. W najśmielszych marzeniach nie spodziewałem się, że zgodnie wskażą jedno miejsce katastrofy. Jeśli tak łatwo idzie im odnajdywanie zagubionych statków

o samolotów o znaczeniu historycznym, to w przyszłości w każdej operacji powinien wziąć udział parapsycholog. Teraz nadszedł czas, żeby sprawdzić ich przewidywania.

Zebraliśmy się w domku Raya Becka. Ingo i ja spotkaliśmy się na lotnisku w Bangor i pojechaliśmy do lasu. Nigdy nie zrozumieć, jak udało mi się znaleźć domek na bezludziu Maine, podczas burzy z piorunami. W jakiś cudowny sposób skręciłem we właściwą stronę i przed nami ukazały się światła domku. Był tam już Ray razem z pewnym starym mieszkańcem leśnych ostępów i dwoma młodymi facetami z Nowego Jorku. Grzmot zatrzęsł ścianami z drewnianych

201 bali, a błyskawica oświetliła okolicę. Była to doprawdy noc Walpurgii. Siedzieliśmy pośród burzy – pisarz, znany parapsycholog, Ray Beck, który zdobył sławę i fortunę, wynajdując metody produkcji plastiku, i Gunnar Hanson, chłop wielki jak niedźwiedź. Dopiero wtedy dowiedziałem się, że Gunnar jest także aktorem i zagrał rolę Skórzanej Twarzy, rzeźnika ćwiartującego ciała w filmie Teksańska masakra piłą łańcuchową. Nie trzeba mówić, że wiele tej nocy nie spaliśmy.

Przez następne 2 dni przeczesywaliśmy teren zgodnie ze wskazaniem parapsychologów. W ich wizjach samolot był zakopany, toteż przywiozłem mały magnetometr, ale okazał się bezużyteczny. Wokół Jeziora Okrągłego jest tyle żelazistych minerałów, że igła magnetometru skoczyła do najwyższej pozycji i tak już została.

Potem gdy już pakowaliśmy się, pojawiły się koszarne czarne muszki z Maine. Dziwią mnie dwie rzeczy. Jedna, że takie malutkie bestyjki potrafią tak dotkliwie kąsać. I druga, że ktoś może zgodzić się na zamieszkanie w lasach Maine, gdzie grasują.

Ray Beck uratował nas od losu gorszego od śmierci, rozdając nam kapelusze z siatką, zakrywającą głowę i szyję. Poszukiwania skończyły się klęską, wraku "Białego Ptaka" tutaj nie było. Cała okolica została przeszukana dwukrotnie, centymetr po centymetrze. Nie znaleziono ani śrubki. Jak to się stało, że ośmioro jasnowidzów, pracujących w różnych rejonach kraju, podało tę samą lokalizację, a niczego nie znaleziono? Czy mogli porozumiewać się telepatycznie? Czy samolot rzeczywiście leży gdzieś na wzgórzach wokół Jeziora Okrągłego? Czy może sprzedano go na złom wiele lat temu, a znalazcy nikogo o tym nie poinformowali? Nie było jednoznacznych odpowiedzi.

Jeśli "Biały Ptak" odrzucił podwozie podczas startu w Paryżu i miał lądować na nowojorskiej East River, to Nungesser, wiedząc, że nie ma już paliwa, spróbowałby wylądować na wodzie. Jeśli tak, to mogli rozbić się i zatonać na jednym z wielu jezior wzdłuż domniemanej linii lotu za miejscem, w którym usłyszał ich Anson Berry.

W kwietniu 1997 roku odwiedziłem Ralpha Wilbanka. Wraz z Wesem Hallem zaholował swoją "Diversity" do Machias, gdzie zamieszkaliśmy wszyscy w hotelu Machias Inn. Przyjechał Dirk Cussler z Craigiem Dirgo i Dave'em Keyesem, asystentem członka zarządu NUMA, Douga Wheelera. Swoją obecnością zaszczycił nas też Bili Shea. Bardzo go lubię. Przeżyliśmy razem niewiarygodne przygody.

Do poszukiwań dołączyła się też Connie Young, znana parapsycholog z Enid w

Oklahomie. Connie pracowała dla FBI przy rozwiązywaniu zagadki truciciela posługującego się tylenolem. Miała wspaniałe rezultaty. Connie zobaczyła "Białego Ptaka" spadającego do wody i narysowała schemat prawie dokładnie pasujący do topografii Jeziora Okrągłego. Przewieźliśmy "Diversity" wąskimi, grząskimi drogami polnymi i wyszukaliśmy mały slip na brzegu Jeziora Okrągłego.

202 Miejscowi byli oszołomieni. Nie widzieli jeszcze tak wielkiej łodzi na żadnym z okolicznych jezior i nie mogli uwierzyć, że przyciągnęliśmy ją po lokalnych drogach. Nie przyszło nam to łatwo. Ralph musiał się często zatrzymywać, żeby chłopaki odcięli zwisające nad drogą gałęzie. Każdy centymetr Jeziora Okrągłego został przeszukany sonarem i magnetometrem. Zanurkowaliśmy do dwóch czy trzech interesujących obiektów, ale za każdym razem okazywało się, że są to stare kłody. Woda, co trochę dziwne, nie była niebieska ani zielona, ale ciemna, brązowa od taniny zawartej w pniach, którymi usłane było dno. Nie znaleźliśmy śladu po "Białym Ptaku".

Inne jeziora, które mieliśmy zamiar przeszukać, położone były w tak odludnych miejscach, że nie dałoby się tam zaciągnąć łodzi Ralpha. Z ogromnym trudem dowieźliśmy ją do najbliższego akwenu, Jeziora Długiego. Znaleźliśmy jakąś rampę, ale woda była zapłytką i zbyt najeżona skałami, żeby móc zwodować "Diversity", nie narażając jej na podziurawienie kadłuba. Należało zastosować plan B.

Mieliśmy szczęście, że spotkaliśmy Carla Kurtza, miejscowego nauczyciela, a zarazem zawołanego myśliwego i rybaka, który zajmował się naprawą strzelb i śrutówek. Zaoferował nam do poszukiwań swój ponton z silnikiem przyczepianym do burty. Gdy dowlekliśmy się do Jeziora Długiego, oddzielonego łańcuchem wzgórz od Jeziora Okrągłego, zaczął padać deszcz. Ralph, w sztormiaku i rybackim kapeluszu, był całkiem suchy, ale zrzędził cały czas. Połaziliśmy trochę między drzewami, choć nikomu nie chciało się wychodzić z samochodów.

Podczas kolacji Wes wyciągnął zapis sonaru bocznego, dokonany na Jeziorze Długim, i przestudiował go centymetr po centymetrze. Żadnego śladu samolotu ani zatopionej łodzi rybackiej.

Przez kilka następnych dni bez powodzenia przeszukiwaliśmy jeszcze dwa jeziora. Nadal nie było "Białego Ptaka", ale i tak mieliśmy pyszną zabawę, mimo że ciągle padało. Najedliśmy się do syta homarów z Maine. Dzień zaczynaliśmy od smacznego śniadanka. Gromadziliśmy się wokół stołu w restauracji i ustalaliśmy plany poszukiwań. A potem były naleśniki, tutejszy specjał. Ralph, gdyby tylko mógł, załadowałby nimi kabinę "Diversity" na podróż powrotną do Charlestonu. Dave Keyes opuścił nas pierwszy, bo żenił się i chciał sobie zrobić tatuaż z imieniem żony. Craig, Dirk, Connie i ja pojechaliśmy do Bangor, żeby złapać samolot do Bostonu, a potem do domu. Zatrzymałem się przy domu Stephena Kinga i podszedłem do ganku.

Na podjeździe stały dwa samochody, w tym sportowy mercedes. Nacisnąłem dzwonek, zapukałem w drzwi i uśmiechnąłem się do kamery domofonu. Nikt nie odpowiedział. – King, wyłaź, to ja, Cussler! – zawołałem. Martwa cisza. Nigdy się nie dowiedziałem, czy był w domu, czy może ja byłem persona non grata.

203 Taki głupiec jak ja zapewne zgłosiłby się na ochotnika na stos w czasach

hiszpańskiej inkwizycji. W 1988 roku znów wyruszyliśmy na poszukiwania. Tym razem dołączył do nas mój zięć, Bob Tuft, i William Nungesser, daleki krewny Charles'a, który zabawiał towarzystwo opowieściami o tym słynnym lotniku.

Ralph i Wes przeszukiwali jeziora, a reszta z nas przemierzała zarośla Maine, na próżno szukając "Białego Ptaka". Oczywiście przez cały czas padał deszcz. Wróciliśmy do hotelu przemoczeni do suchej nitki. Idę o zakład, że kierownik pękłby ze złości, gdyby wiedział, że suszyłem swoje trampki w jego kuchence mikrofalowej. Gdziekolwiek dotarliśmy, wszędzie widzieliśmy pnie ściętych drzew.

Kiedy w XVII wieku kolonizowano Maine, była tutaj preria. Przez następne 200 lat rozwinęło się tu rolnictwo. A później farmerzy zaczęli porzucać ziemię. Albo zajęli się inną pracą, albo pojechali na zachód. Opuszczone pola porosły drzewami. Dziś las jest tak gęsty, że trudno się przez niego przedrzeć.

Dlaczego jednak żaden myśliwy, skaut ani drwal nie natknął się o szczątki starego samolotu i kości załogi? Przez lata krążyły pogłoski, że ktoś znalazł rozbitą maszynę. Wszystkie okazywały się fałszywe. Dlaczego nie znaleziono także trzech aluminiowych zbiorników na paliwo – każdy wielkości człowieka – panelu z instrumentami, śmigła i innych części, z których składał się samolot?

Jeśli nie odnaleziono go przez 3 ćwierci stulecia, to szansę mały z każdym rokiem. Grupy miejscowych spędzają niedziele na przeszukiwaniu lasów. Może pewnego dnia ktoś będzie miał szczęście i natknie się na te szczątki? Tymczasem mnożą się opowieści o tajemniczej maszynie, wyciągniętej z ostępów i sprzedanej na złom, o szczątkach na zboczu góry, zauważonych z samolotu podczas II wojny światowej. Żadna nie ma potwierdzenia w faktach. "Biały Ptak" albo zatonął w którymś z jezior, którego NUMA nie zbadała dokładnie, albo rozbił się na bagnach, na które nigdy jeszcze nie wszedł żaden człowiek ani żadne zwierzę. Ja sądzę, że było to bagno. Czy wrócimy tu jeszcze?

Nienawidzę się poddawać. NUMA nigdy nie znalazłaby "Hunleya", gdybyśmy zrezygnowali po kilku pierwszych próbach. Następny krok to zastosowanie metod teledetekcyjnych z pokładu samolotu. Trzeba spróbować wszystkiego. Charles Nungesser, Francois Coli i ich wspaniałe "Białe Ptaki" leżą gdzieś, czekając na odkrycie. Zasłużyli sobie na sławę jako pierwsi, którzy przelecieli nad Atlantykiem ze wschodu na zachód. Nie wolno zostawić ich w bezimiennym grobie, gdzieś w obcym kraju.

Trzeba ich znaleźć, żeby mogli wrócić do Francji w glorii bohaterów. Zasługują przynajmniej na to.

CZĘŚĆ XII

USS "AKRON" 1 Lżejszy od powietrza 1931-1933

–Zrzucić balast – rozkazał komandor Frank McCord.

Marynarz szybko pobiegł do kokpitu i przekręcił dźwignię zwalniającą balast. W ciągu kilku sekund ponad 2000 litrów wody wylało się z "Akrona". Sterowiec wzniósł się o kilkaset metrów. Utrzymawał teraz wysokość 400 metrów. Osiem silników, skierowanych w dół, pracowało pełną mocą. Przez jakiś czas wydawało się, że mają szansę. Potem znów błysnęło, zagrzmiało, powiał silny wiatr. Przestał działać ster. Ludzie na pokładzie nie wiedzieli jeszcze, że "Akronowi" zostało zaledwie kilka minut lotu.

Dwa lata wcześniej

–Cholera – zaklął porucznik "Red" Dugan – tu się zmieści cały cyrk i jeszcze zostanie miejsce dla paru egipskich piramid.

Dugan po raz pierwszy widział halę montażową sterowców Goodyear Zeppelin w Akron, w stanie Ohio. Ogrom wnętrza sprawiał, że robotnicy pracujący pod tylną ścianą wyglądali jak mrówki.

205 Hangar miał zaokrąglony strop, w połowie ściany znajdowały się świetliki, przez które wpadało światło słoneczne. Rzędy ogromnych reflektorów elektrycznych dodatkowo rozświetlały wnętrze. Pod sufitem zawieszony był pierścień z duraluminium. Pierwszy z 36 pierścieni, które stworzą razem szkielet statku lżejszego od powietrza. Po ukończeniu osiągnie długość 262 metrów, a jego wysokość będzie równa 15 piętrům budynku. Pierścień składał się z kręgów wewnętrznych i zewnętrznych, połączonych skomplikowaną pajęczyną romboidalnych aluminiowych rozperek. Najbliżej podłogi i w środku wewnętrznego kręgu były dwa garby, w których umieszczony zostaną korytarze przebiegające przez wnętrze statku. Cała konstrukcja błyszczała srebrzystym kolorem świeżego aluminium. Bruce Harding, przedstawiciel Goodyeara, był przyzwyczajony do takich reakcji.

–Musimy mieć wielkie budynki, żeby budować dla marynarki wojennej takie statki powietrzne -powiedział z uśmiechem.

–A ile kosztuje... – zaczął Dugan.

–Ogrzewanie w zimie? – dokończył Harding.

–Skąd pan wie, o co chciałem zapytać? – zdziwił się Dugan.

–Stąd, poruczniku Dugan – odparł Harding – że to pytanie zadają wszyscy.

–A więc? – zapytał Dugan.

–Mnóstwo – odparł Harding i poprowadził Dugana w głąb hangaru.

USS "Akron" po ukończeniu będzie wielki jak wieloryb. Elastyczna powłoka pomieści 30 milionów metrów sześciennych gazu. Napęd da mu osiem silników Maybach model VL-11, o mocy 560 koni mechanicznych. Każda jednostka napędowa będzie miała po osiem cylindrów w układzie widlastym, a jej masa wyniesie 600 kilogramów. Silniki zamontowane w ośmiu maszynowniach przekażą swą moc

śmigłom za pośrednictwem 5-metrowych wałów napędowych. Osie dwułopatowych śmigieł o średnicy 5 metrów mogą zmieniać kierunek, dzięki czemu siła ciągu może być kierowana w różne strony.

"Akron" będzie wiozł 504 000 litrów paliwa do silników zmagazynowanego w 110 zbiornikach. Długie rury biegnące przez statek pozwolą na przepompowanie paliwa w miarę jego spalania. Zainstaluje się także system odzyskiwania wody z kolektorów wydechowych silników. Zgromadzona woda wykorzystana będzie do trymowania sterowca tak, by miał odpowiednią równowagę w powietrzu.

–Wszystko idzie według planu, poruczniku Dugan – powiedział Harding. – Po prostu mamy dużo

roboty. Energię elektryczną potrzebną do zasilania radiostacji, telefonów, oświetlenia, kołowrotów,

pomp i wentylatorów, dostarczą dwa generatory o mocy 8 kilowatów. Radiostacje były

najnowszym krzykiem techniki. Pracowały na falach zarówno średniej, jak i wysokiej

częstotliwości. Nadajnik radiowy wysokiej częstotliwości umożliwił łączność o zasięgu do 5000

206 mil morskich. Na przyszłość planowano zamontowanie urządzeń pozwalających na odbieranie prognoz pogody i innych danych. Antenę rozpięto na odcinku 30 metrów wzdłuż kadłuba, a dodatkowo mogła być rozwijana do długości 270 metrów. Przy tak wielkiej długości kadłuba wiele systemów wymagało ręcznego sterowania, do czego potrzebna była wewnętrzna łączność. Na pokładzie miano zainstalować 18 telefonów. Z każdego z nich można było podnieść alarm. W użyciu miały być również rury głosowe – pamiątka z przeszłości. Łączność z maszynownią zapewniał telegraf maszynowy, podobny jak na statkach.

–Co ze sterówką? – zapytał Dugan.

–Będzie opływowa – powiedział Harding. – W pierwszym przedziale znajdzie się koło sterowe, balast, zegary kontrolne silników i temu podobne. Środek przeznaczony jest na kabinę nawigacyjną. Z ostatniej części można się po drabince dostać do kadłuba.

–A gdzie będzie zapasowe stanowisko manewrowe? – zapytał Dugan.

–Zostanie umieszczone w ogonie, pod dolną płetwą statecznika – odparł Harding. Dugan dokładnie oglądał plany.

Ma tu być też hangar dla samolotów, gdzie znajdzie się miejsce dla pięciu curtissów F9C2. Po obu stronach hangaru zostanie zbudowane osiem pomieszczeń z toaletą dla załogi, umywalnią, kajutą z płóciennymi piętrowymi łóżkami, kambuzem oraz mesą dla oficerów, pilotów i marynarzy. "Akron" miał się stać miniaturą miasta z własnym lotniskiem.

–Tam w górze będzie zimno – powiedział Dugan.

–Aluminiowe rury z maszynowni dostarczają ciepło na mostek, do kajut i hangarów – odparł Harding. – Poza tym jestem pewien, że marynarka wojenna znajdzie jakieś eleganckie ciepłe ubrania dla tych, którzy polecą.

–Wie pan, że znów zmieniono skład załogi? – zapytał Dugan.

–Nie – odparł Harding. – Kto ma lecieć?

–Trzydziestu ośmiu marynarzy, 10 oficerów i piloci – odparł Dugan.

–Ponad 50 ludzi.

–Taki jest aktualny plan – powiedział Dugan.

Harding zapatrzył się na skomplikowaną sieć rozperek, formujących wielki pierścień, zwieszający się z sufitu hangaru.

–Jeśli trzeba będzie, pomieści znacznie więcej – powiedział.

Przy szkielecie "Akrona" robotnicy Goodyeara wyglądali jak mrówki na arbuzie. Przemieszczali się gromadami z miejsca na miejsce, wedle rozkazów wydawanych przez radio i megafony. Informacje radiowe szły do operatorów suwnic, którzy ostrożnie przemieszczali ukończone fragmenty na miejsce, gdzie montowano je do szkieletu. Megafony przekazywały komendy robotnikom pracującym na kadłubie, którzy łączyli fragmenty konstrukcji.

207 Dziś zamontowano stożek dziobowy.

Sekcja dziobowa była dziełem sztuki: łagodne łuki wzdlużników spotykały się przy małym okrągłym otworze na dziobie, łączyły się także z aluminiowymi żebrami. Z tego delikatnego wzoru emanowała jednak siła. Operator suwnicy opuścił hak. Umocowano do niego stożek, powoli podniesiono w górę, obrócono i przystawiono do głównej części kadłuba. Tam, centymetr po centymetrze, wyrównano jego położenie, tymczasowo umocowano, a potem przyśrubowano na stałe. Do stycznia 1931 roku główne części kadłuba zostały już zmontowane. Przez następne miesiące dodano płetwy, windy i stery. Potem zaczęły się prace przy poszyciu. Wykonano je z bawełny pokrytej czterema warstwami lakieru lotniczego, dwoma warstwami włókna celulozowego i dwiema wierzchnimi powłokami zawierającymi sproszkowane aluminium. Szkielet pokryto ponad 30 000 metrów kwadratowych tkaniny.

Do lipca zainstalowano silniki, śmigła, system odzyskiwania wody i inne części mechaniczne. Ósmego sierpnia 1931 roku USS "Akron" przeszedł ceremonię chrztu w Akron, w Ohio. Dwudziestego trzeciego września miał się odbyć jego pierwszy rejs. USS "Akron", najnowszy wojskowy statek powietrzny Stanów Zjednoczonych, miał swoich poprzedników, których korzenie sięgały czasu formowania się państwa. W styczniu 1793 roku prezydent Jerzy Waszyngton był świadkiem pierwszego lotu balonem na terenie Stanów Zjednoczonych. Wyczynu tego dokonał Francuz Jean-Pierre Blanchard. Wiele lat później zarówno Unia, jak i Konfederacja rozwinęły lotnictwo balonowe. Mimo to dopiero u przełomu stuleci dokonany został znaczący postęp technologiczny.

W 1903 roku, we Francji, Albert Santos-Dumont zbudował pierwszy zdatny do użytku sterowiec, który przeleciał nad dachami Paryża. Sześć lat później jego rodak Louis Bleriot dokonał przelotu nad kanałem La Manche w statku powietrznym, zdolnym rozwijać prędkość 73 kilometrów na godzinę. W następnym roku Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych utworzyła pierwszą jednostkę lotniczą w Greenbury Point niedaleko Annapolis.

Ta pierwsza jednostka została wyposażona przede wszystkim w samoloty, ale byli

w niej również ludzie zajmujący się statkami lżejszymi od powietrza. Do 1911 roku armia brytyjska udowodniła przydatność statków powietrznych, wykorzystując je do służby patrolowej na Morzu Północnym. W tym samym roku w Niemczech hrabia Ferdinand von Zeppelin założył pierwszą linię pasażerską, w której barwach latało pięć sterowców.

Podczas I wojny światowej niemieckie sterowce zbombardowały Londyn. Lotnictwo przechodziło od sfery nauki do sfery praktyki. Jego zastosowanie ciągle rosło. Do 1921 roku Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych była zmuszona założyć nowe biuro, zajmujące się aeronautyką. Na jego czele stanął admirał William A. Moffett. Niemal natychmiast zanotowano pierwsze niepowodzenie. Dwudziestego czwartego sierpnia 1921 roku, w pobliżu Hull, w Anglii, zapalił się

208 sterowiec ZR-2, który po próbach Marynarka Wojenna USA zamierzała nabyć od Wielkiej Brytanii. W katastrofie zginęło 43 ludzi, w tym większość uczestników raczkującego programu lotniczego US Navy. Mimo trudności program przetrwał.

Na wzór zdobytego niemieckiego zeppelin L-49 zbudowano podobny, mający 230 metrów długości, statek powietrzny ZR-1. Planowano, że wejdzie do służby w 1923 roku. Tymczasem, zaledwie na 2 tygodnie przed katastrofą ZR-1, marynarka wojenna otrzymała włoskiej produkcji półsztywny statek powietrzny, który nazwano "Roma". Prawdę mówiąc, "Roma" była kupą złomu. Jej sześć silników asaldo okazało się zawodne. Zastąpiono je później wykonanymi w Stanach silnikami liberty. W poszyciu sterowca znaleziono 184 dziury, które wymagały załatania. W owych czasach, ze względów na koszty, zamiast bezpieczniejszego helu używano wodoru. Na tym gazie "Roma" wykonała kilka lotów.

Dwudziestego drugiego lutego 1922 roku podczas lotu z Langley Field do Hampton Roads w Wirginii pilot nie zdołał zapanować nad trudnym wprowadzeniu statkiem. Uderzył w słup linii telefonicznej. Przewody zaiskrzyły i sterowiec stanął w płomieniach. Z 45 ludzi, którzy znajdowali się na pokładzie, 34 zginęło a ośmiu odniosło rany. Godne uwagi jest to, że trzech ludzi wyszło z wraka nietkniętych. Ten incydent zmusił Marynarkę Wojenną Stanów Zjednoczonych do tego, żeby inaczej potraktować program rozwoju lotnictwa, kwestionując celowość używania wodoru.

W 1927 roku, gdy Charles Lindbergh samotnie przeleciał nad Atlantykiem, Marynarka Wojenna USA miała w służbie tylko jeden sterowiec, "Los Angeles", skonstruowany w Niemczech. Mniej więcej w tym czasie marynarka wojenna rozpiła przetarg na budowę dwóch wielkich sterowców, które miały uzupełnić flotę. Kontrakt uzyskała Goodyear Zeppelin Corporation z siedzibą w Akron, w Ohio. Dwa lata później, w 1929 roku wzrosło zainteresowanie sterowcami. Niemiecki statek powietrzny "Graf Zeppelin" dokonał próby okrążenia kuli ziemskiej. Codziennie relacjonowała to prasa z koncernu Hearsta.

W tym samym roku Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych odebrała ZMC-2, pękatego, pokrytego metalem zeppelin z ośmioma płetwami ogonowymi, ustawionymi w równych odstępach wokół rufy. Od tyłu ZMC-2 wyglądał jak dziób samolotu z krótkim i grubym śmigłem. ZMC-2 miał niecałe 50 metrów długości, napędzały go dwa 200- konne silniki Wright Whirlwind. W następnym roku

rozpoczęto wstępne prace konstrukcyjne przy USS "Akron". Wtorek 24 października 1931 roku był szczególnym dniem, w którym "Akron" miał zostać komisyjnie odebrany. Wielki hangar w Lakehurst, w New Jersey wypełniony był tłumem dygnitarzy. Prezes Litchfield z Goodyear Zeppelin Corporation wygłosił mowę.

209 Cała uroczystość transmitowana była przez WEAf, filię NBC do spraw rynku krajowego. Orkiestra Johna Phillipa Sousy wykonała w Nowym Jorku pełną inwencji interpretację Anchors Aweigh. Sekretarz do spraw marynarki wojennej, Charles Francis Adams, do spółki ze swoim zastępcą, Davidem Ingallssem, komentował wydarzenie z Baltimore. Z Waszyngtonu dorzucił swoje komentarze wiceadmirał William Moffett

W New Jersey uroczystości przysłuchiwał się z rozbawieniem przyszły dowódca "Akrona", komandor-porucznik Charles Rosendahl. Nie był nowicjuszem w świecie zeppelinów. Jako najwyższy stopniem oficer przeżył katastrofę USS "Shenandoah" i uchodził za odważnego lotnika. Potem Rosendahl spędził parę lat na dowodzeniu "Los Angeles" i uczestniczył w rejsie "Grafa Zeppelina" dookoła świata.

Pięć dni po uroczystości "Akron" wyleciał w pierwszy oficjalny rejs. Na pokładzie było 10 oficerów i 49 marynarzy. Oprócz nich zabrano 31 dziennikarzy i 19 innych gości. Razem 109 osób. Gdy wszyscy znaleźli się już na pokładzie, Rosendahl zaczął wydawać rozkazy do odlotu.

–Silniki trzeci, czwarty, siódmy i ósmy – powiedział – nachylić w stronę ziemi. Pilot powtórzył instrukcję.

–Kurs 270 – powiedział Rosendahl.

–Tak jest.

Była godzina 7.15. "Akron" poleciał na południe, w stronę Annapolis. Niecałą godzinę później znalazł się nad waszyngtońskimi stoczniami marynarki wojennej. W czasie obiadu "Akron" szybował wysoko nad Pensylwanią. Harold Temper z "New York Timesa" popatrzył na swój talerz.

–Myślisz, że załoga zawsze tak jada?

Milton Perkins, reporter z Associated Press, wziął na widelec kawałek steku, żując jeszcze krewetkę.

–Nie – powiedział. – To uczta dla specjalnych gości i reporterów. Chcą, żeby Kongres dał im

więcej pieniędzy, żeby mogli wybudować więcej takich sterowców jak ten.

Później "Akron" przeleciał nad Filadelfią i obrał kurs na Trenton. Przed zachodem słońca wrócił i

wylądował w bazie w Lakehurst. W sumie był to całkiem udany debiut.

Dla prostego marynarza służba na statku powietrznym zamiast na okręcie wiązała się zazwyczaj z

lepszymi warunkami życia. Z tym jednak zastrzeżeniem, że służba w powietrzu była bardziej

niebezpieczna. Katastrofy zdarzały się już nie tak często, jak dawniej, ale kiedy sterowiec spadał

na ziemię, szansę przeżycia były mizerne.

Zmorą marynarzy na morzu była rdza. Duraluminium, z którego zbudowano sterowce, nie rdzewieje. Jeśli chodzi o wikt i kwatery, statek powietrzny był znacznie lepszy od okrętu. Miał też załogę zredukowaną do niezbędnego minimum. Nie było tu kuka, który musiał wyżywić setki 210 marynarzy. Na sterowcu w mesie przebywało naraz niewielu ludzi. Każdy dostawał gorący posiłek. Jeśli chodzi o spanie, to ze względu na wachty na pryczach nigdy nie było tłoczno. Na dodatek ruch "Akrona" łagodnie kołysał hamakami. Ale praca nie była prosta, wymagała od rekrutów wyższej od przeciętnej inteligencji i wytrzymałości fizycznej. Liczne urządzenia, w które wyposażony był "Akron", były skomplikowane i nieustannie wymagały nadzoru oraz napraw. Należało zdawać ciągle dokładne raporty, biegając po drabinkach i długich korytarzach. Jednak widoki Ameryki, rozciągającej się jak nieskończony dywan pod nogami, wynagradzał wszelkie trudy służby. Komandor Alger Dresel obawiał się, że się spóźni.

Przejechał swoim roadsterem pierce-arrow rocznik 1926 przez bramę z posterunkiem prowadzącą do Lakehurst i dodał gazu na drodze do hangaru sterowca. Samochód był piękną maszyną w dwóch odcieniach błękitu, z jasnobrązowym dachem i bagażnikiem w formie kufra. Dresel popatrzył na deskę rozdzielczą z ozdobnym zegarem. Jak wszystko w tym starym samochodzie, zegar także chodził bez zarzutu. Dresel był z zamiłowania mechanikiem i utrzymywał auto w idealnym stanie. Godzina 9.15. Jakoś zdążył. Szybko zaparkował, wyłączył silnik i wyjął bagaż.

–Wznoszenie – powiedział głośno sternik.

Była niedziela, 8 maja 1932 roku, tuż przed 6.00. "Akron" wzniósł się nad Lakehurst. Rozpoczęła się pierwsza część przelotu nad Stanami. Jak do tej pory dostarczono tylko jeden nowy samolot, curtissa XF9C. Nowy samolot i starszy model N2Y przylecą i podczepią się na hakach, zwisających pod brzuchem "Akrona", gdy tylko sterowiec znajdzie się nad zatoką Barnegat, jakieś 100 kilometrów na południe.

To był ostatni rejs kapitana Rosendahla w charakterze dowódcy "Akrona". Jego następca, Dresel, stał obok niego na mostku. O godzinie 7.20, tuż po przelocie nad rzeką Toms, zadzwonił telefon. Rosendahl podniósł słuchawkę.

–Panie kapitanie – odezwał się marynarz z hangaru dla samolotów – obie maszyny są już na pokładzie.

–Doskonale – powiedział Rosendahl. Odwrócił się do Dresela. – Oba samoloty zabezpieczone. Zechciałby pan przejąć na jakiś czas dowodzenie?

–Z przyjemnością, panie kapitanie – odparł Dresel.

–Przekazuję dowodzenie komandorowi Dreselowi – powiedział Rosendahl.

Przez ostatnie kilka tygodni, jeszcze na ziemi, przyglądał się Dreselowi. Doszedł do wniosku, że jest to zrównoważony, poważny oficer, który dba o swoich ludzi i o powierzony mu sprzęt. Porucznik Howard Young zawsze czuł się dziwnie, kiedy wsiadał do samolotu, podwieszono pod "Akronem". Samolot przymocowany był

hakiem, który wcale nie wyglądał zbyt solidnie. A

211 poza tym, gdy się schodzi, widać z lotu ptaka tysiące metrów pod spodem, ziemię przesuwającą się w tył.

Wysiadanie było prostsze – wielki kadłub sterowca znajdował się nad głową, a ta masa oznaczała bezpieczeństwo. Young wyjął dziennik pokładowy i paczkę gumy do żucia. Wsunął dziennik do skórzanego kombinezonu lotniczego, podciągnął suwak i zaczął wchodzić po drabinie. Young miał już na koncie kilkadziesiąt startów i lądowań pod brzuchem sterowca, więc wspinanie się po drabince nie było niczym nowym. W połowie drogi między samolotem a wejściem na pokład "Akrona" nie trafił nogą na szczebel. Zawisł na rękach, kołysany przez wiatr. Marynarz spojrzał z góry zaniepokojony, ale Young szybko podjął dalszą wspinaczkę.

–Wszystko w porządku? – zapytał marynarz, gdy Young wszedł do kokpitu.

–W porządku, w porządku – odparł z uśmiechem Young.

–Cieszę się – powiedział marynarz – bo na dół jest tylko jeden krok. Young popatrzył przez otwór na ziemię w dole.

–Jeden bardzo długi krok – powiedział.

Wschodnie wybrzeże przesunęło się pod "Akronem", lecącym na południe.

Na pokładzie znajdowało się 80 osób załogi. Nad oceanem "Akron" minął przylądek Hatteras, potem skręcił nad ląd. Do obiadu znalazł się nad stoczniami marynarki wojennej w Norfolk w Wirginii; tuż po ósmej wieczór był nad Augusta w Georgii. Podczas lotu należało wykonać wiele prac. Poza gotowaniem i podawaniem posiłków kucharze i obsługa mesy odpowiedzialni byli za sprzątanie kambuzów. Elektrycy chodzili wzdłuż kadłuba, sprawdzając kable. Radiooperatorzy zajmowali się łącznością, a obsługa maszynowni troszczyła się o osiem silników. Marynarze wspinali się po drabinkach wewnątrz kadłuba, sprawdzając, czy powłoka sterowca jest naprężona i nie przecieka. Mechanicy dbali o szkielet i wsporniki. "Akron" podczas lotu przypominał miasto w miniaturze.

W poniedziałek, dziewiątego, tuż przed godziną 16.00, "Akron" przeleciał nad Houston. Godzinę później zaczęły się problemy.

–Sir – krzyknął marynarz przez telefon – mamy przeciek w zbiorniku paliwa na lewej burcie.

Benzyna wpływa do kadłuba.

Rosendahl przejął już z powrotem dowodzenie.

–Wyłączyć wszystkie silniki poza numerem 7 – przekazał telefonicznie marynarzom. – Mamy paliwo w kadłubie.

Potem oddzwonił do marynarza, który zawiadomił o przecieku.

–Ile straciliśmy? – zapytał.

–6000 litrów, sir – odarł tamten.

–Czy paliwo nadal wypływa? – zapytał Rosendahl.

–Nie, sir – odparł marynarz. – To było pęknięcie wzdłuż spawu. Poziom paliwa w zbiorniku nie sięga już pęknięcia. Jeśli sterowiec utrzyma stabilność, nie powinno być dalszych wycieków.

–Poślę mechanika – powiedział Rosendahl – żeby sprawdził, czy można tymczasowo załatać zbiornik.

–Tak jest – odparł marynarz. Rosendahl zwrócił się do Dresela.

–Musimy wywietrzyć opary – powiedział. – Zajmie się pan tym?

–Tak jest – odparł Dresel.

"Akron" leciał na silniku numer 7, gdy wietrzono kadłub.

Godzinę później zdawało się, że najgorsze minęło. Gęste opary rozpraszały się, a Dresel meldował,

że większość paliwa wyciekła z kadłuba szczelinami w poszyciu. – Sir – zameldował telefonicznie

radiooperator – San Antonio zgłasza burzę z piorunami. Rosendahl popatrzył w dal. Złowieszcze

czarne chmury były jeszcze oddalone o wiele kilometrów, a wokół "Akrona" szybowyły tylko

białe obłoczki, wyglądające jak kłębki bawełny.

Nagle z jednego z tych niewinnie wyglądających obłoczków wyleciała wielka błyskawica i

uderzyła w ziemię.

Dresel wrócił na mostek.

–Wywietrzyliśmy jak mogliśmy najlepiej – powiedział. – Reszta oparów musi się po prostu sama ulotnić.

–Przed nami front burzowy – powiedział Rosendahl – nakazuję zmianę kursu na północny. Tej nocy i cały następny dzień "Akron" walczył z burzą.

W środę, 11 maja, "Akron" dotarł do San Diego.

Cumowanie sterowca wygląda inaczej niż cumowanie lotniskowca – tutaj wiele rzeczy może się

wydarzyć. Samoloty z "Akrona" przebiły się przez pokrywę chmur i bezpiecznie wylądowały;

teraz przyszła kolej na wielki sterowiec. Camp Kearney pod San Diego położony był na równinie

porośniętej karłowatą roślinnością i kurzem. Było tu wietrznie, a temperatura ulegała szybkim

zmianom. Temu miejscu daleko było do idealnego lądowiska dla sterowców. Ale Rosendahl nie

miał wielkiego wyboru – zaczynało mu brakować paliwa.

Gdy rozkazał obniżanie lotu, mgła i chmury utrudniały widoczność. Dopiero na wysokości 300

metrów widoczność się poprawiła. Rosendahl dostrzegł na ziemi wyciągarkę.

Była godzina 11.42.

–Rzucić linę do wyciągarki – krzyknął przez telefon.

I wtedy sprawy przybrały niepomysłny obrót.

213 Kaprys natury sprawił, że temperatura spadła nagle do 10 stopni. Sterowiec utracił równowagę. Rosendahl rozkazał zwrócić silniki ku ziemi, ale śmigła podniosły kurzawę i widoczność znów się popsuła. "Akron" ledwie się poruszał.

–Otworzyć zawory helu – rozkazał Rosendahl.

Wtedy powywracały się zbiorniki z wodą używaną jako balast. Kilka tysięcy litrów wody wylało się na ludzi na dole. Nic się nie udawało.

–Trzeba zrobić jeszcze jedno podejście – powiedział Rosendahl.

Wydano rozkazy, żeby przeciąć linę wiążącą "Akrona" z wyciągarką. Dwóch marynarzy wysłano

do przedniej cumy, ale jeden z nich wypadł za burtę, zjeżdżając po cumie, gdy "Akron" nagle

poderwał się ku górze. Ten, który został, nie był w stanie sam sobie poradzić. Rzucił przecinak

ludziom zgromadzonym na ziemi, z prośbą, żeby przecięli linę od dołu.

Na dole stali marynarze z Camp Kearney, trzymając boczne liny cumownicze, które później mieli

obłożyć na kotwach. Próbowali swoim ciężarem powstrzymać wznoszenie się sterowca, który

gwałtownie poderwał się po przecięciu dziobowej liny stalowej.

Marynarz-kadet "Bud" Cowart nagle stwierdził, że razem z dwoma innymi marynarzami wisi na

linie jakieś 7 metrów nad ziemią. Jeden z marynarzy puścił linę i spadł na dół. "Akron" znajdował

się na wysokości 30 metrów i nadal się wznosił.

Cowart z przerażeniem spojrział na ziemię.

Drugi marynarz wisiał na jednej ręce. Na wysokości 70 metrów i on się puścił. Leciał, machając

rozpaczliwie rękami jak wiatrak. Cowart zobaczył, jak jego ciało uderza o ziemię i odbija się od

niej. Żaden z nich nie przeżył upadku.

Cowart był teraz sam, a ogromny sterowiec nadal się wznosił. Znalazł miejsce na konopnej linie, w

którym udało mu się zrobić węzeł, tworzący prowizoryczne siodełko bosmańskie. "Akron"

wzniósł się już na 50 metrów. Na pokładzie sterowca opanowano sytuację.

–Marynarze – powiedział przez telefon kapitan Rosendahl – lądowanie zostało przerwane, teraz

przygotowujemy się do nowego manewru. Człowiek z obsługi naziemnej wisi na jednej z cum.

Musimy wciągnąć go na pokład.

Rosendahl odłożył słuchawkę na widełki i zwrócił się do Dresela.

–Właśnie był pan świadkiem tego najgorszego, co się może zdarzyć – powiedział.

– Niech pan to zapamięta, żeby i panu się nie przytrafiło.

–Tak jest – odparł Dresel.

–Proszę przejąć ster. Pójdę sprawdzić, jak porucznik Mayer daje sobie radę z wciąganiem na pokład tego marynarza.

Cowart krzyknął w górę:

–Kiedy mnie wciągniecie na pokład?

–To może zająć ponad godzinę – odkrzyknął Mayer. – Więc dobrze się trzymaj.

–Jak stoją sprawy? – zapytał Rosendahl.

–Będziemy musieli rzucić mu linę – odparł Mayer – a potem spróbujemy wciągnąć go na pokład. Cowart znalazł się na pokładzie dopiero po dwóch długich godzinach.

Siedem godzin po pierwszej próbie, "Akron" wreszcie zacumował w Camp Kearney. "Akron" poszybował z San Diego do San Pedro. Przez następne kilka tygodni uczestniczył w ćwiczeniach u zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Szóstego czerwca pogoda sprzyjała na tyle, że można było się wybrać w podróż powrotną do Lakehurst. Z San Pedro polecieeli do Banning w Kalifornii, potem na południe do Yumy, Phoenix, Tucson i Douglas w Arizonie. Dalej było El Paso, Odessa, Midland, Big Spring i Abilene w Teksasie. Sterowiec przeleciał przez granicę tego stanu, minął Shreveport w Luizjanie. Potem był stan Missisipi i Alabama, postój na wyspie Parris w Karolinie Południowej, a wreszcie baza w Lakehurst. "Akron" przebywał w powietrzu przez 38 dni i przeleciał ponad 27 000 kilometrów.

Wraz z nadejściem nowego roku "Akrona" przejął komandor Frank McCord. McCord nie marnował czasu na ziemi – dwie godziny po zmianie dowództwa sterowiec ruszył w rejs do Miami.

W styczniu i w lutym McCord wykonał pełny harmonogram lotów. Czwartego marca "Akron" uświetniał inaugurację prezydentury Franklina D. Roosevelta. Tej samej nocy wrócił do Lakehurst. Od tego dnia rozpoczęły się chłody, które trwały prawie przez tydzień, ograniczając loty. Gdy tylko się ociepliło, McCord wyruszył w podróż do cieplejszej strefy klimatycznej na Florydę i Bahamy. Napięty harmonogram realizowany był do końca miesiąca. I wtedy zaczęła się kapryśna i wietrzna kwietniowa pogoda.

Trzeciego kwietnia 1933 roku, o godzinie 19.28, "Akron" opuścił Lakehurst. Dowodził komandor Frank McCord, pierwszym oficerem był porucznik Herbert Wiley, głównym mechanikiem porucznik Dugan. Załoga składała się z 76 oficerów, łącznie z kontradmirałem Moffettem, który chciał osobiście zobaczyć "Akrona" w akcji. Temperatura przy starcie wynosiła 19 stopni Celsjusza, a barometr wskazywał 755 mm. "Akron" wiózł 300 000 litrów paliwa, co mogło wystarczyć na 6 dni przebywania w powietrzu, chociaż według harmonogramu lot miał potrwać 2 doby. Ze względu na mgłę ćwiczenia z samolotami zostały odwołane. "Akron" uniósł się ze stanowiska i skierował dziobem na wschód. Jeden z pilotów, stojący obok samolotu na pasie startowym, spojrział w górę, na gigantyczny sterowiec. Bez wątpienia był piękny za srebrnym kadłubem oświetlonym na dziobie i rufie czerwonymi i niebieskimi światłami, a pośrodku czerwonymi i zielonymi, jak na jakieś święto. Po kilku sekundach górną część kadłuba ledwie było widać we mgle; rysował się tylko nieostry zarys dolnej części sterowca i mostka. Potem i to znikło.

–Kurs na wschód, do Filadelfii – powiedział McCord do nawigatora. – Według prognozy pogody jest tam tylko trochę rozproszonych chmur.

–Tak jest, panie kapitanie – odparł nawigator.

Niecałą godzinę później "Akron" przelatywał nad Filadelfią. Widoczność była tam bardzo dobra.

McCord przypatrywał się najnowszej prognozie pogody. Nad Waszyngtonem szalała burza z

piorunami. Przesuwała się w ich stronę. McCord wybrał kurs ESE, żeby uniknąć zetknięcia z

frontem atmosferycznym. Jeśli wszystko pójdzie dobrze, "Akron" ominie burzę i doleci w okolice

Newport na Rhode Island, żeby wziąć udział w ćwiczeniach przewidzianych na godzinę 7.00

następnego dnia.

Te ćwiczenia nigdy się nie odbyły.

Ognie św. Elma. Krzaczaste wyładowania atmosferyczne tańczyły na maszcie flagowym

"Phoebusa". Płonący fenomen natury był znakiem zaburzeń na niebie, zapowiedzią złej pogody.

Kapitanowi Carlowi Daldorfowi zrobiło się nieswojo, gdy statek się zakołysał.

"Phoebus" był tankowcem motorowym zarejestrowanym w Gdańsku, z niemiecką załogą. W

czasie postoju w porcie Daldorf i jego załoga spędzili weekend na górnym Manhattanie,

spotykając się z miejscowymi i odwiedzając piwiarnie. "Phoebus" odbił od pirsu nr 6 o godzinie

14.00 i płynął do Tampico w Meksyku. Całe popołudnie i wieczór spędzili w gęstej jak wata mgle.

Teraz, tuż przed godziną 23.00, w wodę wokół statku zaczęły bić błyskawice.

Gromy z hukiem przetaczały się po niebie.

Daldorf popatrzył na barometr, na którym widać było gwałtowny spadek ciśnienia atmosferycznego. Trasa lotu była następująca: w górę rzeki Delaware, skręt na sterburtę, przelot

przez New Jersey i wyjście nad wodę w okolicach Asbury Park. Jednak zbliżała się burza.

–Niech mi pan przyniesie dane meteorologiczne – powiedział McCord tuż po godzinie 23.00. Wiley poszedł do kabiny meteorologów, znajdującej się nad mostkiem. Zastał tam porucznika Herba Wescoata. Wiley lubił Wescoata, który, w odróżnieniu od innych oficerów meteorologicznych, służących na sterowcu, miał poczucie humoru.

–Co tam masz? – zapytał Wiley.

–Dostaliśmy prognozy pogody – odparł Wescoat, podając Wileyowi kartkę.

–Nie wygląda zbyt obiecująco – zauważył Wiley.

–Ano, nie wygląda – zgodził się Wescoat.

–Masz jakieś wskazówki dla kapitana? – zapytał Wiley.

–Radziłbym mu wylądować jak najszybciej – odparł logicznie Wescoat.

–Wątpię, żeby to zrobił, mając admirała Moffetta na pokładzie – powiedział Wiley.

–A więc pozostaje się modlić.

216 Kapitan Daldorf miał wachtę do północy, ale przez ten sztorm trzeba będzie zostać na mostku znacznie dłużej. Przed dziobem "Phoebusa" przeszła ogromna fala. Na dodatek 5 minut wcześniej jego pierwszy oficer znalazł nieprzytomnego marynarza leżącego na pokładzie. Po ocuceniu marynarz powiedział, że gdy dotknął relingu, wylądowanie elektryczne odrzuciło go na 2 metry i uderzył o coś głową. Dziwna rzecz, błyskawice zazwyczaj nie czynią szkód na statku. Daldorf pomyślał, że to może dlatego, iż wiozą partię akumulatorów samochodowych do Meksyku. Tak czy owak szalał sztorm, a w powietrzu wyczuwało się napięcie.

–Przynieś mi jeszcze trochę kawy – Daldorf polecił marynarzowi. Potem zapalił amerykańskiego

papierosa i zaciągnął się.

Od śmierci dzieliły ich minuty. Zaczynał się następny dzień, czwarty kwietnia. Błyskawica przecięła niebo i oświetliła "Akrona" jak reflektorem. W tym momencie mostek zakolysał się na boki.

–Zrzucić balast – rozkazał McCord.

Sekundę później sternik stracił kontrolę nad sterowcem. W telefonach rozległ się pięciokrotny dzwonek sygnalizujący podchodzenie do lądowania. "Akron" przez cały czas tracił wysokość.

–Zrzucić więcej balastu – rozkazał McCord.

Właśnie wtedy w kadłubie "Akrona" rozległ się straszliwy trzask. Konstrukcja statku rozpadała się. Wiatr oderwał górny statecznik, który pociągnął za sobą dźwigary szkieletu sterowca. Połamane dźwigary przebiły zbiorniki z helem. "Akron" zaczął gubić gaz, jak wypełniony wodą balon, nakłuty szpilką. Przez cały czas opadał. Wiley patrzył przez okienka mostku. Widział, jak sterowiec obniża lot w gęstej mgle. Na wysokości 70 metrów jako pierwszy zobaczył fale.

–Zbliżamy się do wody – powiedział przez ściśnięte gardło.

Na "Akronie" ponad 70 ludzi przygotowywało się do wodowania. Ci, którym starczyło czasu,

mocno związali kamizelki ratunkowe; kilku udało się jeszcze schwytać lżejsze rzeczy osobiste.

Jeden napisał kilka słów do bliskich i wetknął kartkę w rurę hamaka. Nigdy jej nie odnaleziono.

Wielu po prostu czekało na to, co nieuchronne.

"Akron" osiadał coraz niżej. Miał połamane kości i przebite płuca. W odległości niecałych 20

metrów od fal zatrzymał się i na chwilę zawisł w powietrzu. Nie było wątpliwości, że był to piękny

statek. Sekundę później ostatnia błyskawica oświetliła jego błyszczący srebrny kadłub i otoczyła

go elektryczną poświatą.

Potem "Akron" runął do oceanu jak kamień.

–Światła zniknęły – powiedział marynarz na punkcie obserwacyjnym.

–Jesteś pewien? – zapytał Daldorf.

–Tak jest – odparł obserwator – minutę temu zniknęły za horyzontem.

–To prawdopodobnie samolot – powiedział Daldorf. – Proszę wyznaczyć naszą pozycję. Nawigatorowi całą minutę zajęło pisanie danych na kartce papieru.

–Szerokość północna 39 stopni, 40 minut; długość zachodnia 73 stopnie, 40 minut – powiedział. W tej samej chwili wpadł na mostek pierwszy oficer.

–Wokół nas w wodzie jest pełno benzyny – powiedział.

–Przygotować się do spuszczenia szalupy ratunkowej numer jeden – rozkazał Daldorf.

–Czekać w gotowości na przyjęcie rozbitków.

"Phoebus" czekał do świtu, gdy nadpłynęła Straż Przybrzeżna. Na pokład niemieckiego statku wzięto trzech ludzi. Byli to jedyni rozbitkowie, którzy przeżyli katastrofę "Akrona".

2

Nie surfuje się w New Jersey 1986

Ledwie zacząłem studiować katastrofy, jakim ulegały kolejne sterowce, a już całkowicie pochłonęły mnie te fascynujące opowieści. Opowieści o "Akronie" i jego siostrzanych statkach powietrznych "Macon" i "Shenandoah", sterowcach o sztywnych powłokach, mówią o wielkich nadziejach, które kończą się upadkiem z nieba.

Miejsce katastrofy "Shenandoah" w hrabstwie Noble, w Ohio, jest dobrze znane i oznaczone pomnikiem, stojącym na chłopskim polu. "Macon" spadł w 1937 roku do głębokiej wody w rejonie Point Sur w Kalifornii. W naszych czasach miejsce to przeszukano, żeby odnaleźć samolot Curtiss, który poszedł na dno razem ze sterowcem. Kosztowna operacja zakończyła się sukcesem. Odszukano szczątki statku powietrznego i kilka samolotów, ale niczego nie wydobyto. Taśmy wideo pokazały, że samoloty są zbyt zniszczone i skorodowane, żeby nadawały się do konserwacji. Pozostał jeszcze "Akron".

Chciałbym móc napisać elektryzującą opowieść przygodową o odszukaniu "Akrona". Taką, która rozpaliby wyobraźnię i pozostawiła niezatarte wrażenia. Ale poszukiwania okazały się ciągłą walką z przeciwnościami. W waszyngtońskich archiwach wojskowych natrafiłem na wzmiankę o pracy statków poszukiwawczych, które wydobyły fragmenty wraku "Akrona". Przywieziono je na brzeg w barce. Dziennik okrętowy "Falcona", słynnego okrętu marynarki wojennej, który pod dowództwem komandora Edwarda Ellsburga podniósł w 1925 roku łódź podwodną S-51 i przez 30 lat służył jako baza dla nurków, naprowadził mnie na trop. Poszukiwania należało przenieść na obszar, na którym było najwięcej szczątków, 43 kilometry od Beach Haven w New Jersey.

218 W lipcu 1986 roku zebrał się w Beach Haven ochotniczy zespół NUMA. Większość ludzi pochodziła z Long Island. Al i Laura Ecke przetransportowali własną łódź. Lekarzem zespołu został Ken Kamler, który miał również nurkować wraz z Mikiem Dufrym, doświadczonym oceanografem. Przybyli także Zeff i Peggy Loria, żeby zająć się logistyką i prowadzić różne inne sprawy, podczas gdy ja udałem się do domu, żeby poszperać w książkach. Pojawił się też mój stary kumpel Bili Shea,

który zwalczył już chorobę morską, nabytą podczas naszej wyprawy na Morze Północne.

Zebraliśmy się w motelu na plaży, położonym niedaleko portu, gdzie zacumowana była łódź Ecke'ów. Dama w portierni, z blond włosami ściągniętymi w kok, miała chyba ze dwa metry wzrostu. Popatrzyła na mnie stalowymi, przeszywającymi oczami.

–Ja, co pan sobie życzy?

–Mam rezerwację. Nazywam się Cussler.

Z trzaskiem otworzyła księgę gości, natychmiast trafiła na właściwą stronę i zaczęła przeglądać listę.

–Ja, Cussler, dobre niemieckie nazwisko. Teraz wypełni pan formularz!

Wypełniłem.

–Pańska karta kredytowa. – To było żądanie, a nie prośba.

Gdy podałem kartę, wzięła ją na ząb, jakby sprawdzała autentyczność monety.

–A teraz przepisy. Popatrzyłem na nią zdziwiony.

–Przepisy?

–Nie będzie pan pił alkoholu w swoim pokoju. Nie będzie pan urządzał prywatek w swoim pokoju. Nie będzie pan wprowadzał zwierząt do swojego pokoju. Nie będzie pan wydawał głośnych dźwięków i puszczał głośnej muzyki w swoim pokoju. Nie będzie pan jadł w swoim pokoju.

–A mogę oglądać telewizję?

–Dwadzieścia pięć centów za dziesięć minut. Obok kontaktu jest licznik.

–Mogę korzystać z łazienki?

–Jeśli spełnia pan warunki higieniczno-zdrowotne.

–Ale w łóżku mogę spać?

Zrobiła marsową minę, gdy zrozumiała, że żartuję.

–Jeśli nie chce pan przestrzegać przepisów, to będziesz pan musiał zatrzymać się gdzie indziej.

–Moi przyjaciele są tutaj.

–To pański problem.

Nie mogłem się dłużej powstrzymać.

–A o której jest apel?

–Oto pański klucz. Pokój 27.

–Na piętrze? Wolałbym na parterze.

–Niech się pan tak nie pieści! – Była coraz bardziej wrogo nastawiona.

Zrozumiałem, że to stracona sprawa, więc wziąłem bagaże i pokuśtykałem na górę. Gdy wszedłem, w pokoju było ciemno. Nad łóżkiem wisiał sztych przedstawiający mężczyznę stojącego za biurkiem. Podszedłem bliżej, sądząc, że zobaczę faceta z przedziałkiem i wąsikiem. Ale nie, to był Elvis Presley. Nigdy wcześniej nie widziałem go przy biurku. Rozpakowałem się i spotkałem z innymi na obiedzie. Rozmawialiśmy z kilkoma miejscowymi nurkami, ale żaden nie wiedział nic o "Akronie". Przez pierwsze trzy dni pogoda była fatalna, więc zostaliśmy na brzegu. Ja bym zaryzykował. Na Morzu Północnym prowadziliśmy poszukiwania podczas znacznie gorszej pogody. Jednak poza Billem, który poszedłby ze mną, na nic nie zważając, nie był to zespół tęskniący do fal wysokich na 3 metry.

Łódź Ecke'ów była ładna i wygodna, doskonała na krótkie wyprawy, ale miała tylko jeden silnik. Jeśli zepsuje się podczas sztormu, koniec pieśni. Ponieważ byłem fanatykiem surfingu, włożyłem kąpielówki i poszedłem na plażę w nadziei, że sztorm dobrze rozkołysał morze. Nigdy nie surfowałem na wschodnim wybrzeżu, toteż byłem zdumiony, gdy zobaczyłem, że fale sięgają mi niewiele ponad kolana.

I tak jest od Florida Keys po Long Island. Wróciłem do motelu, usiadłem pod parasolem przy basenie wielkości znaczka pocztowego i sięgnąłem po "New York Timesa". Wreszcie, po trzech dniach rozkoszowania się deszczem w Beach Haven, zobaczyliśmy słońce. Nasza wesola banda podwodnych łowców odbiła od przystani w Little Egg Harbor i wypłynęła na morze. Jednosilnikowa łódź przebijała się przez fale jak piła do drewna przez marmur. Żeby dopłynąć do obszaru poszukiwań, straciliśmy cztery godziny. Ledwie dotarliśmy na miejsce, kapitan Ecke dostrzegł czarne chmury na wschodnim horyzoncie.

–Musimy wracać do portu. Nadchodzi sztorm – powiedział.

–Do diabła ze sztormem! – zaprotestowałem. – W ten sposób nic nigdy nie zrobimy.

Prosiłem, błagałem, wreszcie nakłoniłem go pochlebstwami, żeby został. Sztorm, jak przewidziałem, poszedł na północ i do poszukiwań mieliśmy gładkie morze. Z sonarem bocznym zaczęliśmy pływać wzdłuż wyznaczonych linii. Po 4 godzinach nie znaleźliśmy niczego, co byłoby większe od butelki po piwie. Nagle sonar wykrył dziwną anomalię. Wysłałem Mike'a Duffiego i Doca Kamlera za burtę, żeby to sprawdzili. Dziesięć minut później wypłynęli na powierzchnię i powiedzieli, że anomalię spowodowała jakaś dziwna skała. Czyżby piasek pokrył "Akrona"? Nie sądzę, ponieważ na dnie jest twardy żwir.

Po czterogodzinnej podróży do portu ogłosiłem, że na dziś koniec. Zacumowaliśmy i poszliśmy do domu. Później, zanim wszyscy wybraliśmy się na obiad do restauracji z owocami morza,

220 usiedliśmy z Ecke'em w patio przy stole i dokładnie przejrzelśmy mapy. Okazało się, że Harold pomylił współrzędne geograficzne z okienka pokładowego

"Falcona" ze współzrędnymi odbiornika LORAN. Tak więc prowadziliśmy poszukiwania o kilometr od miejsca, w którym powinien znajdować się sterowiec.

Kiedy wypomniałem Haroldowi błąd, wzruszył ramionami, bagatelizując sprawę. Ponieważ był właścicielem łodzi, nic już więcej nie mówiłem. Następnego ranka pogoda była ładna, więc spróbowaliśmy ponownie. Historia się powtórzyła. Ledwie dotarliśmy na miejsce poszukiwań, gdy Harold wskazał ręką burzowe chmury i zawrócił łódź w stronę brzegu. Tym razem miał rację. Straż Przybrzeżna wezwała nas przez radio, żebyśmy znaleźli sobie bezpieczną przystań. Wpłynęliśmy w kanał Beach Haven w chwili, gdy sztormowy wiatr uderzył z szybkością 90 kilometrów na godzinę.

Trzeci dzień był jak z bajki. Bezchmurne niebo i spokojne morze. Przybyliśmy na miejsce i rozpoczęliśmy poszukiwania. Szybko zaczęliśmy namierzać szczątki rozsiane po dnie 25 metrów pod naszym kilem. Nurkowie zeszli na dół i znaleźli piec z kambuza sterowca oraz skrzycone duraluminiowe belki. Nastroje się nam poprawiły.

Następnego ranka musiałem lecieć na spotkania promocyjne, związane z moją kolejną książką. Łódź znów wyszła w morze. Zeff Loria obsługiwał skaner. Znaleźli dolną płetwę sterowca. Nurkowie natknęli się na stosy poskręcanych belek i ram wspornikowych, na wpół zagrzebanych pod dnem. Nie znaleźli żadnego samolotu, bo też żadnego nie było na pokładzie, gdy "Akron" runął do morza. Kariera tego ogromnego sterowca była krótka, ale wraz z siostrzanymi zeppelinami wszedł do historii lżejszych od powietrza maszyn latających.

Większość z nich spotkał tragiczny los. Odnaleziono szczątki "Akrona", "Macona" i "Shenandoaha". Chciałbym, żeby pewnego dnia zawodowi archeolodzy wrócili do "Akrona", wydobyli artefakty i wystawili je w muzeum w Lakehurst, w New Jersey. Jeszcze ostatnia dziwna historia związana z "Akronem". Niedługo po swym pierwszym starcie sterowiec miał przelecieć nad boiskiem w Hunlington w Wirginii Zachodniej, na którym rozgrywano mecz. Było to 10 października 1931 roku. Na oczach tłumu wielki zeppelin przeleciał nad rzeką Ohio i zbliżył się do stadionu na wysokości zaledwie 100 metrów. Potem, ku przerażeniu widzów, nagle skurczył się i spadł na ziemię.

Widziano, jak kilku ludzi ratowało się na spadochronach. Po długich poszukiwaniach ratownicy, ku swemu zdziwieniu, nie znaleźli śladu po "Akronie". Nie odnaleziono ani ofiar, ani wraku. Późniejsze dochodzenie wykazało, że lot nad stadionem został odwołany. "Akron" nie tylko nie spadł na ziemię na oczach tłumu naocznych świadków, ale w tym czasie był w innym miejscu, odległym o 200 kilometrów od stadionu. I nikt nie zgłosił utraty maszyny latającej lżejszej od powietrza.

221 To niesamowite zjawisko nigdy nie zostało wyjaśnione.

222
CZEŚĆ XIII PT-10

1

PT-109 1943

Był to kolejny dzień tropikalnego upału, powodującego apatię, utrudniającego myślenie. Nawet fakt, że załoga PT-109 miała spędzić noc w porcie, nie był pocieszeniem. Marzyli o domu i chłodnym wietrzyku.

–Może uda nam się wyprosić trochę chleba – powiedział Raymond Albert. Albert pochodził z Akron w Ohio, miał dwadzieścia lat i był wiecznie głodny.

–Żeby zrobić kanapki z mielonką? – powiedział z powątpiewaniem radiooperator John Maguire.

–Nigdy więcej żadnej mielonki – odparł Albert. – Może złowimy parę ryb.

Do zatoczki, w której stał PT-109, dotarł dźwięk silnika motorówki. Za sterem siedział szczupły, jasnowłosy mężczyzna. Zazwyczaj szeroko uśmiechnięty, teraz był jakiś dziwnie poważny.

–Może Kennedy przywiózł nam świeżą żywność – powiedział z nadzieją Maguire.

–Nie sądzę – rzekł Albert.

PT-109 wyglądał tak, jakby był przeznaczony już na złom. Wąski, 27-metrowy kuter został zwodowany w stoczni Bayonne w stanie New Jersey, trochę ponad rok temu, w lipcu 1942 roku. Zbudowany ze sklejki przez ELCO – Electric Boat Company – został przydzielony do centrum szkoleniowego łodzi torpedowych w Melville na Rhode Island, a potem przewieziono go transportowcem przez Kanał Panamski. W końcu dotarł do Noumea na południowym Pacyfiku, a stamtąd doholowano go do Wysp Salomona. Do walki wszedł w pobliżu Guadalcanal. Napędzały

223 go trzy 12-cylindrowe silniki Packarda. Wyposażony był w cztery wyrzutnie torped. Pomalowano go w ciemnozielony wzór maskujący, który pozwalał na ukrycie się pod dachem listowia w przerwach między patrolami.

Dowództwo nad kutrem objął John F. Kennedy po odbyciu przeszkolenia w Melville, w kwietniu 1943 roku. Baza PT-109 nosiła miano Todd City, ku czci Leona E. Todda, pierwszego członka załóg kutrów torpedowych, stacjonujących w Lumberi, który zginął w walce. Lumberi położona jest na wyspie Rendova. Na wschód od Rendovy znajduje się Morze Salomona; na zachód New Georgia. Na północy jest wyspa Gizo i japońska baza w Gizo Town nad Cieśniną Blacketta. Na zachód od Gizo znajduje się wysoka, porośnięta drzewami góra Kolombangara, która zaznacza wyjście z cieśniny. Rendova była prawie niezamieszкана, dopóki nie założono tu bazy marynarki wojennej. Okoliczna dżungla pozostawała w pierwotnym stanie. Jaskrawo upierzone papugi przelatywały z jednej palmy kokosowej na drugą, a jaszczurki pełzały po ziemi w poszukiwaniu gnijących kokosów. Kiedy zachodziło słońce, budziły się do życia nietoperze i nocne ptaki. Ciepłe wody wokół Rendovy obfitowały w tropikalne ryby, śmigające wśród raf koralowych. Można by uznać tę wyspę za raj, gdyby nie wojna tocząca się w pobliżu.

Porucznik John Fitzgerald Kennedy wysiadł z motorówki. W ręku ścisnął papierową teczkę z rozkazami i informacjami operacyjnymi. Ten przystojny, 26-letni

mężczyzna pochodził z uprzywilejowanej rodziny. Po dzieciństwie spędzonym w Massachusetts zaczął uczęszczać do szkoły z internatem w Choate, a potem wstąpił na Harvard. Joseph Kennedy niewiele miał wspólnego z marynarzami, którzy służyli pod jego dowództwem, ale był przez nich lubiany. Gdy okoliczności tego wymagały, był surowym dowódcą, ale wykazywał też pobłażliwość, kiedy uznał przepisy regulaminów za nierozsądne. Starał się jak najlepiej przygotować swoich ludzi. I zawsze nam świecił przykładem. Kiedy trzeba było coś załadować, pomagał marynarzom. Kiedy kuter wymagał skrobienia i malowania, sięgał po narzędzia..

–Zbiórka! – zarządził Kennedy, wchodząc na pokład po trapie. – Mam nowe rozkazy.

Chorąży marynarki Leonard Thom z Sandusky w Ohio, zastępca dowódcy, zawołał marynarzy, leżących w kojach. Thom był wielkim mężczyzną o jasnych włosach i blond brodzie. Zbudowany jak zawodnik amerykańskiego futbolu, przepełniony był wiecznym optymizmem, który emanował z niego jak fale ciepła. Gdy załoga ustawiła się na rufie, zwrócił się do Kennedy'ego:

–Ludzie gotowi, sir. Kennedy skinął głową.

–Rozkazano nam, żebyśmy wyszli w nocy na patrol – powiedział, patrząc uważnie na ludzi.

–Cholera – powiedział ktoś półgłosem.

224 W gruncie rzeczy marynarze przyjęli nowinę nadspodziewanie dobrze. Była wojna, a wojna wymaga poświęceń. Mają zadanie do wykonania i wykonają je. Ale żaden z nich nie był w stanie wyobrazić sobie horroru, któremu będą musieli stawić czoło.

–Podkręć obroty – powiedział porucznik Kennedy.

Był 1 sierpnia. Zbliżała się godzina 16.30.

Powietrze wypełniło się dudnieniem, gdy zapalono pierwszy z trzech silników. Na dole, w maszynowni, mechanik pierwszej klasy Gerald Zinser czekał na znak, żeby włączyć przekładnię. Porucznik Kennedy, stojąc za sterem, rozgrzał silnik na wolnych obrotach. A potem ostrożnie odbił od brzegu. Kuter powoli popłynął kanałem. Słońce stało nisko na niebie, rzucając pomarańczową poświatę na szczyty góry Rendova. Marynarz drugiej klasy Raymond Albert stał na rufie. Patrzył, jak kraby uciekają, gdy hałaśliwy kuter przepływa obok. Przeleciało stadko zielonych papug, kierując się w głąb Lumberi, żeby znaleźć schronienie w wysokich palmach. Fala kilwaterny dotarła do brzegu i omyła korzenie mangrowców, rosnących wzdłuż linii wody. Popłynął z nimi również chorąży George Ross, przyjaciel Kennedy'ego. Poprzednio służył na PT-166, ale 20 lipca jego kuter został zatopiony przez ogień własnej artylerii. Kennedy zaproponował mu, żeby zajął stanowisko za starym 37-milimetrowym działkiem przeciwpancernym piechoty, które dla przetestowania zostało zamontowane na PT-109.

Działko zostało prowizorycznie przymocowane deskami do pokładu na dziobie i Ross zastanawiał się, czy oderwie się ono po oddaniu pierwszego strzału. Pięćdziesiąt metrów z przodu wyskoczyło w powietrze kilka delfinów. Po lewej stronie woda zagotowała się, gdy ławica ryb zaczęła tańczyć na powierzchni. Od

sterburty Ross zobaczył coś, jakby płetwę rekina przebijającą lustro wody, ale gdy przypatrzył się dokładnie, niczego tam nie było.

–Chorąży Thom! – zawołał Kennedy, przekrzykując hałas silników.

–Tak jest, sir – powiedział Thom, wychodząc spod pokładu.

–Zejdź do maszynowni i powiedz Zinserowi, że silnik numer 3 jest jakiś niemrawy.

–Tak jest.

–Kapitan mówi, że numer 3 źle pracuje! – krzyknął, żeby było go słychać w panującym tu hałasie. Zinser wycierał ręce szmatą. Wskazał na szklaną misę, ustawioną pod silnikiem.

–Teraz powinien być w porządku – powiedział. – W paliwie była jakaś maź.

–Powie mu – odparł Thom i odwrócił się, żeby odejść.

–Panie Thom! – zawołał Zinser.

Thom odwrócił się i uśmiechnął do Zinsera.

–Słucham.

–Wieczorem wejdziemy do akcji, prawda?

225 Marynarz darzył Thoma szacunkiem. Był to bowiem człowiek otwarty i uczciwy wobec załogi, o ile tylko regulamin na to pozwalał.

–Mamy spróbować zatopić parę statków. Zinser pokiwał głową.

–Jakie są szanse, że jutro wieczorem powrócimy do bazy?

–Trudno powiedzieć – odparł Thom. – Wszystko zależy od tego, co się dzisiaj wydarzy. Thom dotknął ramienia Kennedy'ego.

–Zinny miał kłopoty ze złym paliwem.

–Teraz już jest lepiej – powiedział Kennedy.

Thom popatrzył na niebo. Ostatnie promienie słońca ześlizgiwały się ze zbocza odległej góry. Na Wyspach Salomona szybko robiło się ciemno. Za pół godziny pojawią się gwiazdy.

–W nocy będzie ładna pogoda, sir – zauważył Thom.

–Tym lepiej pójdzie polowanie – odparł swobodnym tonem Kennedy.

Na japońskim niszczycielu "Amagiri" panowało napięcie. Ludzie wiedzieli, że są tropieni. Gdzieś w ciemności czaiły się, kąśliwe jak moskity, amerykańskie kutry. Szybkie łodzie ze sklejki pojawiały się nagle i równie szybko znikwały. To był dziwny, nowy sposób prowadzenia wojny na morzu. Japońscy marynarze nie zostali do tego przygotowani podczas ćwiczeń. Odwieczne zasady głoszą, że okręt strzela do okrętu, kiedy są w zasięgu wzroku. To podkradanie się w ciemnościach trochę działało na nerwy.

Prawdę powiedziawszy, kutry torpedowe nie poczyniły dotąd większych szkód – ich torpedy okazywały się niecelne, a żeby użyć działek pokładowych, musiałyby zbliżyć się do statków konwoju i wtedy same byłyby narażone na niebezpieczeństwo.

Działonowy Hikeo Nisimura poprawił pasek od hełmu i popatrzył na lewo. Z punktu obserwacyjnego przy dziale dziobowym miał dobrą widoczność na morze. Tego wieczoru szczyt na wyspie Kolombangara tonął w chmurach. Działonowy patrzył, jak kraniec zachodzącego słońca kryje się za horyzontem, a góra zaczyna purpurowieć od podnóża po sam szczyt. Powiało chłodem.

W sterówce "Amagiri" komandor-porucznik Kohei Hanami przyglądał się mapie. Rozkazał, żeby przyspieszyć do 35 węzłów. Hanami ściśle trzymał się harmonogramów. Przewoził 912 żołnierzy i prawie 100 ton ładunku. Wszystko miało trafić na lotnisko Munda, gdzie japońska armia toczyła beznadziejną walkę z amerykańskimi marines. "Amagiri" miał dopłynąć do bazy w Vila na wyspie Kolombangara, wylądować żołnierzy i zapasy, a potem, przed wschodem słońca, wrócić do bazy. Chorąży Ross przeszedł z dziobu do sterówki. Flotylla szła na północ Cieśniną Fergusona. Po prawej burcie widniał, ledwie dostrzegalny w nocnych ciemnościach, zarys wyspy Vonavona. Ross stał przez chwilę z rękami na biodrach i wdychał zapach wody morskiej, zapach alg. Z lądu

226 dolatywał aromat kwitnącego nocą jaśminu i limonów, mieszając się ze stęchlizną wydzielaną podczas odpływu przez korzenie mangrowców. Wspomnienie domu. Z kambuza doleciał swojski zapach smażonej fasolki i mięsa pieczonego na smalcu. Może znajdzie się trochę sproszkowanej lemoniady, żeby dodać jej do chlorowanej wody w celu poprawienia smaku. Stał obok Kennedy'ego przy sterze.

–Jack, sędzę po zapachach, że obiad już prawie gotowy. Kennedy poprawił pomarańczowy kapok.

–Nie mogę się doczekać, Henry – powiedział z uśmiechem.

–Sprawdziłem działko – powiedział Ross. – Gotowe do strzelania.

–W przedniej wieżycy jest Marney? – zapytał Kennedy.

–Tak – odparł Ross.

–To porządny chłop z Massachusetts – powiedział Kennedy.

–Rozmawiałem z nim – rzekł Ross. – Wspomniał, że jest nowy w twojej załodze.

–Tak – odparł Kennedy. – Starkey, Marney i Zinser są od niedawna na PT-109.

–Wkrótce będą mieli okazję nabrać doświadczenia. Kennedy kiwnął głową,

wpatrując się w noc.

–I ja tak sędzę – powiedział spokojnie. Była godzina 20.30.

Na patrol wyszło razem piętnaście kutrów torpedowych. Japońska flotylla, składająca się z

niszczycieli "Amagiri", "Arashi", "Hagikaze" i "Shigure", płynęła na południe.

Kutry torpedowe

operowały w małych zespołach. Z PT-109 na patrol wypłynęły PT-157, PT-159 i PT-162 z

dywizjonu B.

Radar był dopiero od niedawna instalowany na kutrach i nie wszystkie go miały. Był kapryśnym,

zawodnym urządzeniem. Dużo zależało od interpretacji odczytów, dokonywanej przez operatora.

Jednak dawał załogom margines bezpieczeństwa i zwiększał szansę na sukces. Przedtem misje

kutrów zależały w dużej mierze od przypadku.

Na PT-159 operator z napięciem wpatrywał się w żarzący się zielenią ekran.

Sekundę później krzyknął do kapitana.

–Kontakt radarowy, prawdopodobnie cztery barki desantowe 3 mile stąd, przy brzegu

Kolombangara.

Kapitan zszedł na dół, żeby zerknąć na ekran, potem wszedł na pokład i spojrzał w noc. Rozkazał ustawić działko pokładowe do strzelania płaskim torem. Oceniał, że punkciki wykryte przez radar oznaczają barki desantowe. W rzeczywistości były to cztery japońskie niszczyciele.

227 Gdy PT-159 podszedł bliżej i został powitany ogniem z dział niszczycieli. Teraz kapitan wiedział już, jaki to cel i wystrzelił dwie torpedy. Torpedy chybiły, a on nie zdecydował się przerwać ciszy radiowej, żeby uprzedzić inne kutry o obecności niszczycieli. Wody wokół wyspy Kolombangara roily się od japońskich niszczycieli i barek oraz amerykańskich kutrów torpedowych i ciężkich krążowników, stojących dalej na pomocy. Rozpoczęła się bitwa nowego typu, polegająca na czekaniu, obserwowaniu i przekazywaniu informacji.

Na wyspie Kolombangara, w prymitywnej chatce z bambusa, na wzgórzu siedział Australijczyk uzbrojony w lunetę, lornetkę, radio. Porucznik Arthur Reginald "Reg" Evans był członkiem Australijskiej Służby Strażników Wybrzeży. Została ona sformowana podczas I wojny światowej, żeby wspomóc patrolowanie długiej linii brzegowej Australii. Australijska marynarka wojenna wpadła na pomysł, że warto skorzystać z pomocy miejscowych rybaków, pracowników portów i instytucji łączności. Ich zadaniem było obserwowanie wybrzeża i raportowanie za pomocą telegrafu o wszelkich podejrzanych zjawiskach. Pomysł zdał egzamin i został ponownie zastosowany wraz z nadejściem II wojny. Okręty podwodne, samoloty i łodzie przewoziły obserwatorów na małe wysepki południowego Pacyfiku, żeby marynarka wojenna miała tam swoje oczy i uszy. Składali oni raporty o ruchu statków i samolotów, rekrutowali tubylców do walki z Japończykami oraz informowali aliantów o stanie pogody. Była to samotna, wyczerpująca i niebezpieczna służba.

Japończycy wiedzieli o strażnikach wybrzeży i poszukiwali ich kryjówek, wykorzystując do tropienia psy.

Reg Evans popijał herbatę i patrzył w dół, na czarną wodę. Nawet nie śniło mu się, że odegra znaczącą rolę w ratowaniu człowieka, który pewnego dnia zostanie prezydentem Stanów Zjednoczonych.

"Amagiri" przybył na wysokość Vila 2 sierpnia o świcie. Komandor Hanami rozkazał zakotwiczyć okręt i czekał, aż flota barek i statków desantowych podpłynie i ustawi się wokół niego. Żołnierze zebrali się na pokładzie, a potem zaczęli schodzić po sieciach desantowych do prostokątnych łodzi. Przy drugiej burcie marynarze rozpoczęli wyładunek skrzyń i pojemników. Hanami niecierpliwie chodził po pokładzie. Im szybciej okręty skończą tę operację, tym niniejsze prawdopodobieństwo, że zakończą żywot na dnie, gdy wszędzie słońce. Minęło 20 minut.

–Wszyscy żołnierze już zeszli – zameldował wreszcie młodszy oficer. – Teraz spuszczone są ostatnie ładunki.

–Wciągnąć sieci desantowe i podnieść kotwicę – rozkazał Hanami. – Chcę wrócić

do Rabaul, zanim słońce wstanie.

228 Oficer zasalutował i poszedł wykonać rozkazy, a Hanami nadal przechadzał się po pokładzie. Nie minęła jeszcze godzina nowego dnia, gdy porucznik Kennedy zakręcił w lewo kołem sterowym PT-109. Kuter znajdował się u brzegów Kolombangara, płynąc za PT- 162 i PT-169. Cała trójka powoli zmierzała na zachód, szukając celu. Kutry przeszły przez Cieśninę Blacketta i skierowały się w stronę wyspy Gizo. Od czasu, gdy kilka godzin wcześniej PT- 159 i PT-157 wystrzeliły torpedy w stronę japońskiej floty, noc była spokojna. Kennedy zbliżył się do pozostałych łodzi i przerwał ciszę radiową. zaproponował, żeby kutry skierowały się na południe w celu przechwycenia reszty floty. Dwaj pozostali kapitanowie zgodzili się. PT-109 zrobił szeroki zakręt w cieśninie i powoli poszedł w stronę Cieśniny Fergusona.

Na pokładzie "Amagiri" komandor Hanami patrzył w ciemność. Zawsze czuł się nieswojo, gdy jego okręt wchodził w Cieśninę Blacketta. Ciasnota groziła niebezpieczeństwem, gdyby Amerykanie przeprowadzili skoordynowany atak.

–Jaką mamy prędkość? – zapytał sternika Kazuto Doi. Doi popatrzył na wskaźnik.

–Trzydzieści węzłów – odpowiedział.

–Inne okręty oddalają się od nas – powiedział Hanami. – Zwiększyć prędkość do 35 węzłów. Doi powtórzył rozkaz i "Amagiri" powoli zaczął się rozpędzać.

Kapitan Yamashira, pierwszy oficer na "Amagiri", zaznaczył pozycję na mapie.

–Będziemy w zatoce Vella za jakieś 10 minut.

Podobnie jak Hanami, Yamashira wołał otwarte wody.

W nocnych ciemnościach widać było fosforyzujące wysokie fale, rozchodzące się od dziobu niszczyciela.

Dokładnie przed nim PT-109 szedł na zredukowanych obrotach jednego silnika. Porucznik Kennedy wyęczał słuch, żeby zlokalizować inne kutry torpedowe. Usłyszał jakiś dźwięk. Hałas odbijał się od gór Kolombangary i wysp na zachodzie. Kennedy nasłuchiwał i rozglądał się na wszystkie strony.

Chorąży Ross stał na dziobie przy 37-milimetrowym działku. Przed nim, w wieżyczce, siedział 19-letni Harold Marney. Miał specjalizację mechanika okrętowego, ale tej nocy wyznaczono go do służby na pokładzie. W tylnej wieżyczce siedział 29-letni Kalifornijczyk Raymond Starkey. Maguire stał po prawej stronie Kennedy'ego; po jego lewej stronie leżał na pokładzie Thom. Za sterówką prowadził obserwację Edfgar Mauer. Mauer, który był również kucharzem okrętowym, służył wcześniej na statku zaopatrzeniowym "Niagara", storpedowanym i zatopionym. Nie miał ochoty ponownie przeżywać tego doświadczenia, więc obserwował wodę bardzo uważnie. Dwóch członków załogi, Andrew Kirksey i Charles Harris, nie miało służby i spało na pokładzie. Raymond Albert, marynarz drugiej klasy, miał wachtę na śródokręciu, a urodzony w Szkocji

229 mechanik okrętowy William Johnston spał obok wjazdu do maszynowni. Obok pełnił wachtę Gerald Zinser.

Pod pokładem został najstarszy członek załogi, 37-letni Patrick "Pappy" McMahon. Zajmował się silnikami. W tym momencie Pappy regulował dopływ

zaburtowej wody morskiej do układu chłodzenia, żeby wyrównać temperaturę silnika. Dotknął rury wydechowej i uznał, że jest w porządku. Wylał ręce szmatą, nasłuchując uważnie dźwięków dochodzących z przedziału silnikowego. Wspiął się na generator pomocniczy, żeby spojrzeć na wskaźnik. Uratowało mu to życie.

"Amagiri" płynął na południe. Połyskliwe fale rozchodziły się przed dziobem niszczyciela jak przed ostrzem noża. Komandor Hanami przechadzał się po mostku. Wiedział, że wróg jest blisko -wyczuwał to – ale jak do tej pory nie atakował.

–Okręt na sterburcie – krzyknął nagle obserwator.

–Ognia z dział pokładowych – rozkazał Hanami.

Gdy wyrzwał przez okno, zobaczył kuter torpedowy. Był za blisko, żeby działa "Amagiri" mogły odnaleźć cel.

–Ster lewo na burtę – krzyknął.

Liczył na to, że kuter torpedowy zacznie uciekać. Wtedy go zatopi, aby samemu uniknąć ataku. Chwilę wcześniej horyzont był czysty; teraz, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, z ciemności wyłonił się wielki okręt. Załoga oniemiała, jak człowiek zaskoczony przez lawinę. Tajemniczy lewiatan był coraz bliżej. Żeby uratować PT-109, trzeba było usunąć się z drogi – i to szybko. Kennedy gwałtownie pchnął dźwignie do przodu.

Pod pokładem, w maszynowni, Pappy McMahon usłyszał, jak silnik zawył na pełnych obrotach. Niestety sprzęgło było rozłączone. McMahon musiałby ręcznie włączyć bieg. Przez następne kilka sekund PT-109 stał bezradnie na wodzie. Działonowi na dziobie "Amagiri" nie byli w stanie na tyle obniżyć luf, żeby trafić do celu.

–Kierunek: prosto na ten kuter – Hanami rozkazał sternikowi.

Hanami przyglądał się z mostka ludziom na pokładzie kutra torpedowego. Za sterem stało dwóch blondynów; na przednim pokładzie jakiś marynarz szamotał się z działkiem. Ross usiłował strzelić z działka, ale nie starczyło mu czasu. Kennedy, który dopiero teraz zdał sobie sprawę z tego, że dodał gazu w niewłaściwym silniku, włączył wsteczny bieg, ale było już za późno. Japoński niszczyciel werżnął się w nich jak maczeta w gałąź drzewa.

W przedniej wieżycy Marney zobaczył "Amagiri" na kilka sekund przed tym, jak zmiążdżył go dziób niszczyciela. Zginął w ciepłych wodach Cieśniny Blacketta, o tysiące kilometrów od rodzinnego domu.

230 Andrew Jackson Kirksey spał na pokładzie przy prawej burcie. Zdołał unieść się na łokciach, zanim "Amagiri" uderzył w kuter. Zostawił po sobie żonę i małego synka. Ani jego ciała, ani ciała Marneya nie odnaleziono.

"Pappy" McMahon spojrzął na pracujący na wysokich obrotach silnik, a sekundę później znalazł się na pokładzie maszynowni. Jak we śnie przed jego oczami pojawił się ogień. Za nim ukazał się czarny kształt, wrzynający się w burtę. Kilka sekund później McMahon poczuł wokół siebie wodę. Kiedy próbował stanąć na nogi, okazało się, że już wszędzie jest morze. Komandor Hanami poczuł zaledwie lekki wstrząs, gdy "Amagiri" staranował amerykański kuter.

–Zgłaszać uszkodzenia! – krzyknął do pierwszego oficera, który pędem wypadł ze

sterówki.

–Jak ster? – zapytał sternika Doi.

–Lekko wibruje – odparł Doi.

–Zredukować szybkość do 30 węzłów – rozkazał Hanami. – Zobaczymy, czy ustanie.

Potem zaczął wpisywać do dziennika okrętowego raport o spotkaniu z okrętem wroga. Rufa PT-

109, obciążona silnikiem, zapadła się w wodzie.

"Pappy" McMahon, wirując jak bąk w leju wodnym, wywołanym kilwaterem śruby "Amagiri",

próbował dopłynąć do światła na powierzchni. Gdy tam dotarł, wokół niego płonęła benzyna.

Chorążego Thoma uderzenie wyrzuciło za burtę. Wraz z nim w wodzie znaleźli się Albert, Zinser,

Harris, Starkey i Johnston. Dziób PT-109 cudem utrzymywał się na wodzie.

Na pokładzie pozostali Kennedy, Maguire i Mauer. Henry Ross, który utrzymał się na pokładzie,

chwilę potem uznał, że w wodzie będzie bezpieczniej. Ledwie jednak skoczył do morza, zrozumiał

swoją pomyłkę. Opary rozlanej po wodzie benzyny szybko go zamroczyły. Coraz trudniej było

oddychać, aż wreszcie stracił przytomność. Na wodzie unosił go pomarańczowy kapok.

–Do wody – Kennedy rozkazał Maguire'owi i Mauerowi. – Kuter może eksplodować.

We trzech skoczyli do morza i odpłynęli kawałek. Czekali, aż kilwater "Amagiri" i silne prądy w Cieśninie Blacketta odegnają płonącą plamę benzyny.

–Wracamy na kuter – powiedział kilka minut później Kennedy.

Podpłynęli do PT-109 i wdrapali się na pokład. Wrak, unosił się na wodzie z dziobem wysoko uniesionym w górę. Nie wiadomo, jak długo utrzyma się na powierzchni.

–Mauer – rozkazał Kennedy – spróbuj znaleźć reflektor sygnalizacyjny. Mauer wczołgał się do rozbitego kadłuba i po chwili zameldował:

–Znalazłem, sir.

–Wejdz jak najwyżej na dziób i zacznij wysyłać sygnały – powiedział Kennedy. – Może zobaczą je ci, którzy są jeszcze w wodzie.

–A co ja mam zrobić? – zapytał Maguire.

–Pomóż Maurowi i rozglądaj się, czy kogoś nie widać za burtą – odparł Kennedy, zdejmując buty

i koszulę. – Wskoczę do wody, może kogoś znajdę.

Z wysokiego szczytu wyspy Kolobangara Reg Evans patrzył na morze przez lornetkę. W Cieśninie Blacketta na wodzie pojawiły się płomienie. Evans zapisał pozycję. Potem położył się na pryczy, żeby odpocząć parę godzin. Ledwie Kennedy odплыł w ciemność, Mauer i Maguire usłyszeli słabe głosy dochodzące z wody.

–Ratunku, ratunku! – krzyczał Zinser. – To chorąży Thom! Chyba tonie!

Maguire nie miał ochoty znów znaleźć się w przesyconej benzyną wodzie, ale nie miał innego wyboru. Schwycił linę ze schowka, przymocował ją do kadłuba i ześliznął się do morza. Gdy chorąży Thom ocknął się, stwierdził, że pływa w czarnej wodzie. Przez chwilę nie miał pojęcia, co się stało i jak się tu znalazł. Minęło kilka minut, zanim zebrał myśli i mógł ocenić sytuację. Zobaczył zarys dwóch ludzi unoszących się na wodzie nieopodal i podплыł do nich. Thom majaczy – powiedział Zinser, gdy zobaczył Rossa. Thom walczył z niewidzialnym przeciwnikiem. Ross podплыł od tyłu i podtrzymał go.

–Lenny – powiedział – to ja, Barney.

W ich stronę płynął Maguire. Lina łącząca go z PT-109 dawała mu poczucie bezpieczeństwa. Nad wodą unosiły się opary benzyny, od których kręciło się w głowie.

–Mam linę przy wiązanej do kutra – powiedział.

Kierując się na światło reflektora sygnalizacyjnego, zaczęli powoli płynąć w stronę unoszącego się na wodzie kadłuba.

Niedaleko od nich unosił się na wodzie Charles Harris. Miał zranioną nogę. Zatrzymał się w

pobliżu ciężko poparzonego, nieprzytomnego "Pappy'ego" McMahona.

Kilka metrów dalej płynął Kennedy, nawołując członków załogi.

–Poruczniku Kennedy, tutaj! – krzyknął Harris.

Kennedy podплыł, kierując się w ciemności dźwiękiem jego głosu.

–McMahon jest ranny – powiedział Harris.

–A co z tobą?

–Jestem ranny w nogę, ale chyba dam radę płynąć – odparł Harris.

–Podholuję "Pappy'ego" – powiedział Kennedy. – Ty trzymaj się tuż obok.

Kennedy schwycił McMahona za kamizelkę ratunkową i zaczął go ciągnąć w stronę wraku kutra. Harris z trudem za nimi nadązał – noga mu zdrętwiała i był w szoku. Zaczął się zastanawiać, czy przyjdzie mu umrzeć tutaj, w wodzie. Tracił wolę życia, a woda była taka ciepła i miła. Już zdecydował się na śmierć, gdy Kennedy znów pojawił się w ciemności i podtrzymał go.

232 Thomowi udało się wrócić do kutra. Odzyskał trochę sił. Gdy tylko poczuł się lepiej, chwycił linę i znów zanurzył się w wodzie, żeby poszukać innych rozbitków. Nie był dobrym pływakiem, ale górę wzięło poczucie obowiązku.

William Johnston był sam. Napił się benzyny i potem wymiotował, aż żołądek wywracał mu się na drugą stronę. Trząsał się jak pies, który wyszedł z zimnej wody. Słyszał, jak Thom woła do niego, żeby płynął w stronę kutra, ale brakowało mu energii. Z ulgą pomyślał o śmierci. Zemdlał.

–Chodź, Bill – powiedział Thom, gdy dopłynął do niego. – Wracamy do łodzi.

–Do łodzi? – zapytał słabym głosem Johnston.

Thom schwycił go za kamizelkę ratunkową i zaczął ciągnąć w bezpieczne miejsce. Raymond Starkey miał poparzone ręce, czuł w nich gorąco, mimo że zanurzone były w wodzie. Kilka minut później prąd zaniósł go w pobliże ciemnego kształtu, rysującego się na wodzie. Usłyszał głosy.

–Ahoj! – wrzasnął.

–Tutaj!

Podpłynął bliżej i w wodzie, obok wraku, zobaczył Kennedy'ego.

–Wleź na kuter – powiedział Kennedy.

Starkeyowi udało się wczłogać na to, co pozostało z rufy. Wtedy zemdlał. W tym momencie Kennedy zaczął wywoływać nazwiska członków załogi. Kirksey i Marney nie zgłosili się do apelu. Po paru godzinach niebo zaczęło jaśnieć. Promienie wstającego słońca oświetliły ponury obraz. Tego ranka Reg Evans rozpałił małe ognisko, zagrzał trochę wody na herbatę i przez lornetkę zaczął obserwować wody Cieśniny Blacketta. Zauważył wrak na wodzie. Skierował tam lunetę. Uznał, że wrak wygląda na japońską barkę i przekazał tę wiadomość do swojej bazy w Nowej Georgii. Dopiero po trzech godzinach Evans dowiedział się, że w nocy zaginął kuter PT-109. Wschód słońca początkowo przyniósł marynarzom z PT-109 ulgę. Zobaczyli siebie nawzajem i okolicę, co przywróciło im poczucie rzeczywistości. Żyli, a to było najważniejsze. Wkrótce jednak zdali sobie sprawę z tego, że oto dryfują na kruchej łupince w samym środku terytorium wroga.

–Jaką bronią dysponujemy na wypadek, gdyby przyплыnęli Japońcy? – zapytał Kennedy.

Okazało się, że mają do dyspozycji sześć pistoletów kaliber 45 i trzydziestkęsemkę Kennedy'ego.

Do tego dwa noże i jeden scyzoryk – trudno to nazwać arsenalem.

Tuż przed lunchem Reg Evans nadał przez radio wiadomość, że wrak ciągle unosi się na wodzie i

dryfuje w stronę Cieśniny Blacketta. Wiedział już, że poprzedniej nocy zaginął amerykański kuter

torpedowy i dokładnie przyjrzał się wrakowi. Jednak jego luneta i lornetka były za słabe, żeby z

całą pewnością stwierdzić, co to takiego. Obserwował więc wodę i nadawał raporty o położeniu wraku.

Zaraz po lunchu wrak PT-109 odwrócił się do góry dnem. Kadłub nabierał wody i mógł w każdej

chwili zatonać. Kennedy cały ranek przyglądał się bacznie okolicznym wyspom.

Wrak podpłynął

233 blisko wyspy Gizo, na której byli Japończycy. Wokół znajdowały się jednak wysepki i atole koralowe, które mogły się okazać niezamieszkałe. Kennedy podjął decyzję.

–Popłyniemy do tamtej wysepki.

Pokazał małą, piaszczystą, porośniętą palmami wysepkę odległą o kilka mil.

–Thom – rozkazał – razem z Rossem oderwijcie deskę, którą umocowaliśmy działko.

Gdy kuter odwrócił się kilem do góry, działko spadło na dno, ale deska, która miała je przytrzymać, pozostała. Thom oderwał ją i pchnął ją po wodzie do Kennedy'ego. "Pappy" Mc Mahon patrzył na pokrytą pęcherzami skórę ramion. Był w szoku od oparzeń i ogólnego wyczerpania.

–Panie poruczniku – powiedział do Kennedy'ego – lepiej mnie tu zostawcie... myślę, że ze mną już koniec.

–Nie, Pappy – odparł stanowczo Kennedy – wszystko będzie dobrze.

Marynarze zgromadzili się po obu stronach deski i czekali na rozkaz, żeby zacząć płynąć.

–Thom – powiedział Kennedy – ty i Ross pilnujcie ludzi. Ja pohołuję Pappy'ego. I załoga PT-109 powoli ruszyła w stronę odległej wyspy.

Mijały godziny, zbliżali się metr po metrze. Kennedy odciął jeden z troków kamizelki ratunkowej

McMahona i przytrzymał go zębami. Płynąc żabką, holował nieprzytomnego rozbitka do

bezpiecznej przystani. Po każdej stronie deski znajdowało się czterech ludzi. Chorąży Thom

przeplwał z jednej strony na drugą, żeby wyrównać rytm. Kennedy ciągnął McMahona. Razem

było ich 11 – głęboko na tyłach wroga.

Porucznik John F. Kennedy czuł, że siły go opuszczają.

Słońce na zachodzie kryło się już za wyspą Gizo, gdy wreszcie dopłynął do celu. Z trudem stanął

na nogi w płytkiej wodzie.

–Pappy, muszę sprawdzić, czy nie ma tu wroga. Zaraz wrócę – szepnął do McMahona.

–Uważaj na siebie – odparł słabym głosem McMahon.

Kennedy minął rafę koralową, przeszedł przez piaszczystą plażę i zniknął w gęstwinie liści. Trzymając rewolwer w dłoni, przedzierał się między krzakami i drzewami. Wyspa miała długość boiska futbolowego i szerokość jego połowy. Wszędzie rosły palmy, ale najwięcej było drzew podobnych do sosny, o długich igłach. Były tu też krzaki upstrzone ptasimi odchodami. Ani śladu bytności człowieka. Roilo się za to od krabów. Był też jeden nietoperz, któremu Kennedy zakłócił sen. Płócienny trok, który trzymał w zębach, ciągnąc McMahona, był cokolwiek spleśniały, a w dodatku Kennedy połknął mnóstwo morskiej wody. Nagle

poczuł, że żołądek mu się kurczy i zwymiotował w krzaki na skraju plaży. A potem uniósł głowę i spojrzał w Cieśninę Blacketta. Pozostali członkowie załogi dopłynęli już do płycizny. Potykając się na dnie usianym kaleczącymi nogi skałami koralowymi, dziewięciu marynarzy brnęło do brzegu. Kennedy pomógł Pappy'emu

234 wstać i 11 rozbitków pokuśtykało w krzaki. Gdy Reg Evans dowiedział się o losie PT-109, kazał tubylczym zwiadowcom rozpocząć poszukiwania rozbitków. Nadal widział wrak, ale teraz prąd się zmienił i kadłub kutra dryfował na północ, w stronę wyspy Nusatupi. Evans poprosił o przeprowadzenie rekonesansu z powietrza, ale jak dotąd nie otrzymał żadnych nowych informacji. Przygotował się do snu. Nadeszła noc. Chwilę po tym, jak marynarze schronili się w krzakach, 15 metrów od brzegu przepłynęła japońska barka desantowa. Jej obecność świadczyła o tym, jak blisko znajduje się nieprzyjaciel. Gdy barka zniknęła już z pola widzenia, Kennedy z Rossem i Thomem odeszli kawałek na bok i zaczęli się naradzać.

–Wszystko pięknie – powiedział Kennedy – tylko jak się stąd wydostaniemy?

Niewiele mieli pomysłów. Zgodzili się co do tego, że po zapadnięciu zmroku wrócą tu amerykańskie kutry. Ale jak ich odnajdą w ciemności?

–Ktoś z nas musi przepłynąć na drugi brzeg kanału i dać sygnał świetlny reflektorem – powiedział

wreszcie Kennedy. – Ponieważ jestem najlepszym pływakiem, ja to zrobię.

Wiadomo było, że w wodach wokół Wysp Salomona są rekiny. Jeśli dodać do tego jeszcze bliskość Japończyków, silne prądy i wyczerpanie Kennedy'ego, pomysł był równie ryzykowny jak branie pożyczki od lichwiarza.

–Jack – powiedział Ross – nie wydaje mi się, żeby to była rozsądna myśl.

–A czy mamy jakiś wybór? – zapytał cicho Kennedy. Na to pytanie nie było odpowiedzi.

Po kilku godzinach niespokojnego snu Kennedy obudził się i popatrzył uważnie na wodę. Ten akwen pełen był niebezpieczeństw. W ciągu ostatniej doby kuter Kennedy'ego został staranowany przez japoński niszczyciel i stanął w płomieniach. Wraz z załogą musiał dopłynąć do bezludnej wyspy, położonej głęboko na tyłach wroga. Nie mieli jedzenia i wody. Niewiele zostało im broni. Kennedy bał się nie mniej niż inni, ale był przecie ich dowódcą. Jeśli istniała jakakolwiek szansa na ratunek, to musi ją wykorzystać, nawet jeśli miało to znaczyć nocną wyprawę przez nawiedzane przez rekiny wody.

Z trzydziestkąósemką zawieszoną na szyi wszedł do wody i popłynął w stronę Cieśniny Fergusona. Na jej północnym skraju znajdowała się wyspa Nauru, gdzie fale załamywały się na rafie koralowej, osiągając wysokość ponad trzech metrów. Hałas wywoływany przez falę przybojową sprawiał, że trudno byłoby usłyszeć silniki kutrów. Kennedy wytężał słuch. Niekiedy szedł zanurzony po pierś w wodzie, ale ostre korale raniły mu nogi. Kennedy powoli posuwał się naprzód, czekając, aż nadejdzie ratunek. Minęły godziny, a on stał w wodzie i czekał.

Raz wydawało mu się, że słyszy kuter, i zaczął nadawać sygnały reflektorem. Ale to było złudzenie. Stał wiele godzin. Wokół była tylko czarna woda. Gdy wzeszło słońce, wydostał się na

235 maleńką wysepkę i całkiem opadł z sił. Leżał na otwartej, piaszczystej plaży, ale był zbyt wyczerpany, żeby poszukać ukrycia. Kilka kilometrów dalej dwóch zwiadowców Rega Evansa obudziło się na wyspie Sepu. Nocą Japończycy wysadzili na Gizo następnych kilkuset żołnierzy i zwiadowcy chcieli o tym zameldować. Zsunęli dłubankę na wodę i zaczęli wiosłować w stronę Kolombangara. Byli niscy i szczupli, ale silni. Gdy zanurzyli w wodę wiosła, zaczęli śpiewać. Rytm pieśni pomagał im w wiosłowaniu. Znaleźli jakieś unoszące się na wodzie przedmioty, które wyłonili, kilka szarooliwkowych fragmentów ubrania i list, którego nie umieli odczytać. Popłynęli dalej.

Słońce przypiekało Kennedy'ego, gdy się przebudził. Spróbował użyć sygnalizatora, ale stwierdził, że zostawił go włączony i bateria wyczerpała się. Odrzucił reflektor i pobrnął z powrotem do swoich ludzi. Chorąży Thom rozstawił nocne warty. Obawiał się, że jego przyjaciel został zniesiony przez prąd lub zjedzony przez rekiny, ale niewiele mógł mu pomóc. Oparzeliny McMahona jątrzyły się. Thom rozkazał, żeby strącić kilka orzechów kokosowych i rozłupać je nożem. Chciał wetrzeć olej w rany, ale cierpiącemu niewiele to pomogło. Harris próbował wykorzystać olej kokosowy do naoliwienia broni, ale eksperyment się nie powiódł. Olej skleił ruchome powierzchnie i Harris musiał rozebrać broń i oczyścić ją. Właśnie wtedy Maguire zobaczył kogoś w wodzie.

–Ktoś się zbliża – powiedział, wskazując ręką.

Ross pomógł Kennedy'emu wyjść na brzeg. Po kilku krokach Kennedy potknął się i wymiotował morską wodą. Zanim zemdlął na polance tuż za plażą, zdołał wydusić z siebie:

–Barney, tej nocy ty idziesz.

–Dobra, John – odparł Ross.

Minął dzień, a oni czekali na ratunek, który nie nadchodził.

Johnston i Starkey spędzali czas, próbując złowić jakąś rybę. Zinser obmywał poparzone ramię

wodą morską, ale niewiele to pomagało. Wystarczyło jednak, że popatrzył na McMahona, a

przestawał się rozczulać nad sobą. Ten człowiek musiał strasznie cierpieć, ale nie narzekał.

Nocą Ross wybrał się na zwiad, jednak i tym razem nie było żadnej łodzi w zasięgu wzroku. Reg

Evans opowiedział Biuku i Eroniemu o wraku PT-109 i poprosił, żeby sprawdzili, czy nie ma

jakichś rozbitków. Obaj tubylcy zostali na Kolombangara, żeby odpocząć przed długą drogą

powrotną przez Cieśninę Blacketta.

Zanim Ross wrócił następnego dnia rano, Kennedy zdążył odzyskać siły.

–Ponieważ nikt nas nie szuka – powiedział – powinniśmy się przenieść na tamtą wyspę. Wskazał na południe, na wyspę zwaną Olasana, położoną o jakieś 2 mile od nich.

–Znajduje się bliżej Cieśniny Fergusona i jest większa – powiedział. – Może znajdziemy tam coś do jedzenia. A jeśli nawet nie, to nie będziemy musieli tak daleko pływać po nocy.

–Tam jest rafa – powiedział Thom – po której można będzie przejść spory kawałek.

Miała to być czwarta noc ich mordęgi, ale marynarze byli zadowoleni, że w ogóle mogą coś zrobić.

Takie siedzenie i czekanie na ratunek albo niewolę było bardzo stresujące.

Wyruszyli na wyspę

Olasana. Po paru godzinach, śmiertelnie zmęczeni, dotarli do celu. Prądy morskie były tu

silniejsze, niż się spodziewali.

Tej nocy nikt nie popłynął do Cieśniny Fergusona.

Biuku i Eroni śmigali po wodzie. Morze było gładkie a po całodziennym odpoczynku nabrali sił.

Pan Evans pokazał im przez lornetkę wrak okrętu. Leżał na brzegu, od południowej strony Nauru,

gdzie fale przybojowe rozbijały się o rafę koralową.

Postanowili obejrzeć wrak w drodze do domu – może na pokładzie była żywność albo paliwo.

–Bezczyenne siedzenie tutaj dobija mnie – Kennedy powiedział do Rossa. – Popłynmy na Nauru.

–Dobrze – zgodził się Ross. – Może znajdziemy tam polanę, na której będziemy mogli zostawić sygnał dla naszych samolotów.

Przekazali dowodzenie chorążemu Thomowi i we dwóch przepłynęli krótki odcinek do najbardziej na południe wysuniętej wyspy, tuż obok Cieśniny Fergusona. Kennedy i Ross doszli do wniosku, że ze względu na strategiczne położenie wyspy, Japończycy mogą tam mieć posterunek, ale nie znaleźli śladu człowieka. Przeszli między drzewami na południową stronę wyspy i zobaczyli wrak wyglądający na japońską barkę desantową. Morze wyrzuciło na brzeg kilka skrzyń. Ross podważył wieko jednej z nich i stwierdził, że jest wypełniona cukierkami. Zjedli trochę i postanowili wrócić do pozostałych z tym nieoczekiwanym darem morza. Idąc wzdłuż brzegu, natknęli się na dwie dłubanki z bańkami ze świeżą wodą. Kennedy i Ross nie wiedzieli, że łódki ukryli tu zwiadowcy.

Biuku i Eroni zakotwiczyli dłubankę przy japońskiej barce i weszli do środka, żeby ją przeszukać. Znaleźli japoński karabin, zabrali go i z powrotem wsiedli do łódki.

Właśnie zaczęli wiosłować, gdy spojrzeli w stronę Nauru.

–Patrz – powiedział Ross, wskazując ręką.

Kennedy popatrzył na wodę i zobaczył dwóch ludzi w maleńkiej łódce.

Czy byli to Japończycy?

Na wszelki wypadek ukryli się w krzakach.

–Japończycy? – Biuku zapytał Eroniego.

–Nie wiem – odparł Eroni.

Zaczęli wiosłować jak szaleni, chcąc odpłynąć jak najdalej od tego miejsca. Gdyby w tym momencie Biuku nie poczuł się spragniony, historia mogłaby przybrać inny

obrót.

–Zatrzymajmy się na Olasanie. Napijemy się mleka kokosowego – powiedział.

237 Na szczęście Eroni, nie widząc teraz nigdzie żadnych Japończyków, zgodził się. Z Olasany Thom obserwował zbliżających się ludzi. Przyglądał się im uważnie. Wyglądali na tubylców. Ale może byli to wyspiarze, którzy współpracowali z Japończykami?

W tym momencie podjął decyzję, która zadecydowała o ich losie. Wszedł do wody i zaczął wołać do wiosłarzy. Tubylcy zatrzymali się i zaczęli zawracać. Wtedy Thom wpadł na genialny pomysł.

–Biała gwiazda! – zawołał – Biała gwiazda!

Tubylcy widzieli ten symbol na skrzydłach amerykańskich samolotów. Wiedzieli też, że jeśli pomogą amerykańskiemu pilotowi, otrzymają nagrodę.

–Amerykanin – domyślił się Biuku.

Zaczęli wiosłować z powrotem. Z pomocą Thoma ukryli dłubankę w krzakach. Po pospiesznej naradzie Thom nakłonił ich, żeby zabrali Starkeya do bazy na Rendovie, oddalonej stąd o prawie 40 mil. Morze w Cieśninie Blacketta było lekko wzburzone, ale mimo to wyruszyli w drogę. Kennedy załadował bańki z wodą i cukierki do dłubanki. Zostawił Rossa na Nauru, żeby obserwował okolicę, a sam wiosłował z powrotem na Olasanę. Miał zamiar podzielić się zdobyczą z załogą, a potem kazać im przenieść się na Nauru. Biuku i Eroni byli już w drodze do Cieśniny Blacketta, gdy pogarszająca się pogoda zmusiła ich do zawrócenia. W tym samym czasie Kennedy wracał na Olasanę z wodą i cukierkami. Obie dłubanki spotkały się w pobliżu wyspy i wylądowały na plaży. Tej nocy Kennedy i Ross próbowali pokonać Cieśninę Fergusona, ale ich łódź przewróciła się i mało nie utonęli. Udało im się dopłynąć wpław na Nauru, gdzie wyczerpani zasnęli.

Na Olasanie noc mijała powoli. Niektórzy z członków załogi nie ufali Biuku i Eroniemu i całą noc uważnie ich obserwowali. Obawiali się, że wykradną się pod osłoną nocy i doniosą o nich Japończykom, żeby uzyskać nagrodę. Z kolei Biuku i Eroni bali się tych wielkich mężczyzn, uzbrojonych w czarne pistolety. Chcieli wyjaśnić, że przyszli z pomocą, ale za słabo znali angielski. Obaj zwiadowcy z Gizo spali pełni obaw.

Następnego ranka, gdy Kennedy wrócił na Olasanę, stwierdził, że nadszedł czas, żeby coś zrobić. Musiał zaufać tubylcom – to była ich jedyna nadzieja. Nożem wskrobał na kokosie: Wyspa Nauru tubylcy znają pozycję mogą doprowadzić 11 żyje potrzebuję małej łodzi Kennedy Poprosił tubylców, żeby dostarczyli wiadomość. Wyruszyli na Rendovę bezzwłocznie. Gdy zatrzymali się na Raramanie, pokazali kokos Benjaminowi Kevu, mówiącemu po angielsku przywódcy zwiadowców. Kevu wiedział, że Evans przenosi swoją bazę. Wysłał jednego ze swych ludzi, żeby przekazał mu informację odczytaną z orzecha kokosowego. Biuku i Eroni popłynęli dalej, do amerykańskiej bazy na Rendova. Reg Evans przeniósł się z szczytu Kolombangara na wyspę Gomu. Gdy tylko tubylcy przybyli z posłaniem od Kevu, zaczął organizować pomoc.

238 Napisał raport i kazał siedmiu swoim zwiadowcom wyruszyć rankiem na

Olasanę. Tekst brzmiał następująco: W służbie Jego Królewskiej Mości Do najstarszego stopniem oficera na wyspie Nauru

W piątek o godzinie 11.00 dowiedziałem się o pańskiej obecności na Nauru, a także o tym, że dwaj tubylcy zanieśli wiadomość na Rendovę. Zalecam usilnie, żeby natychmiast przyplłynął pan tutaj łodzią. Do tego czasu skontaktuję się drogą radiową z władzami na Rendova i będziemy mogli przystąpić do ściągnięcia pozostałych pańskich ludzi. A.R. Evans Ranvr Zanim trzy dłubanki odplłynęły, Evans załadował je zapasami. Ryż, żelazne racje, papierosy, puszki z mieloną, ryby i kuchenki do gotowania, bańki z wodą, zapaliki i paliwo. Gdy tubylcy dotarli do rozbitków, natychmiast przystąpili do budowy szałasów z liści palmowych, przygotowywania jedzenia i rozbijania orzechów kokosowych, żeby marynarze mogli się napić słodkiego mleka. Potem zaprowadzili Kennedy'ego do dłubanki i ukryli go pod palmowymi liśćmi, żeby nie wypatrzyły go japońskie samoloty. Powiosłowali z powrotem do Evansa. Tymczasem Biuku i Eroni dotarli do bazy na Rendovie.

Dochodziła 18.00, gdy Kennedy wydobył się spod liści i uścisnął dłoń Evansa. Evans zaprosił go do swojej szopy. Natychmiast zaczęli omawiać plany przyścia rozbitkom na ratunek.

–Osobiście przeprowadzę kutry przez rafę – powiedział Kennedy.

–Zbyt wiele pan przeszedł – powiedział Evans, patrząc na jego wychudzoną twarz, pokrytą zarostem. Wargi i policzki miał spierzchnięte i zaczerwienione. Tylko oczy pozostały bez zmian -jak zwykle płonęły energią i widać było, że nie zmieni raz podjętej decyzji. – Dlaczego nie pozwoli pan, żebyśmy się sami tym zajęli?

–Wracam po moich ludzi – odparł Kennedy. – I kropka.

–Dobrze – zgodził się Evans. – Przekażę wiadomość na Rendovę.

Sygnalem dla kutrów miały być cztery strzały w powietrze. Po sprawdzeniu pistoletu Kennedy przekonał się, że pozostały mu trzy naboje, i pożyczył karabin od Evansa. Potem wyruszył z tubylcami w dłubance na pobliską wyspę, gdzie mieli spotkać się z kutrami idącymi na ratunek. O godzinie 20.00 usłyszał silniki kutrów i strzelił w powietrze. Podplłynął PT-157 i porucznik Cluster krzyknął przez wodę.

–To ty, Jack?

–Gdzie, do diabła, podziewaliście się? – odparł Kennedy.

Kennedy'ego wciągnięto na pokład. Stał obok Biuku i Eroniego, którzy mieli pomóc w pilotowaniu kutra. Kutry torpedowe pomknęły kanałem. Pół godziny później były przy Olasanie.

–Zwolnijcie – powiedział Kennedy – i spuśćcie tratwę. Przeprowadzimy was przez rafę.

Kennedy zszedł wraz z Biuku i Eronitu do gumowej tratwy i przeprowadził PT-157 przez rafę

koralewą. Gdy byli już po jej drugiej stronie, zaczął wołać w stronę brzegu:

–Lenny, Barney, wychodźcie!

Załoga PT-109 wyszła na otwartą przestrzeń. Nie mogli uwierzyć, że ich niedola już się skończyła. Rozbitków przewieziono do kutra na tratwie. Gdy tylko znaleźli się na pokładzie, Kennedy pokazał sternikowi drogę powrotną przez koralowce. Potem kuter wziął kurs na Rendoyę. Gdy ruszyli z prędkością nieomal 40 węzłów, pojawiła się butelka brandy i każdy z rozbitków wypił drinka.

–Dziękuję wam – Kennedy powiedział do Biuku i Eroniego.

Biuku uśmiechnął się, ale nie mógł oprzeć się pokusie, żeby zażartować z Kennedy'ego.

–Ty zgubić łódź, nie znaleźć jej, ale ty ciągle numer 1 – powiedział.

2

Mam dla ciebie specjalne miejsce w mej pamięci 2001

Craig Dirgo:

–Ty i Dirk wybierzeć się tam i spróbujcie coś znaleźć – powiedział Clive.

Przyglądałem się mapie; w cieśninie maksymalna głębokość wynosiła 700 metrów.

–Będziemy mieli jakąś łódź? – zapytałem niezbyt mądrze.

–Nie martw się – odparł Clive. – Mój syn, Dirk, rozmawiał z właścicielem miejscowego sklepu ze sprzętem do nurkowania. Ma kilka łodzi do wynajęcia.

–Co jeszcze? – zapytałem.

–Na twoim miejscu wziąłbym zastrzyk przeciwko malarii – odparł. – I zaszczepiłbym się

przeciwko tyfusowi – po prostu weź wszystkie szczepionki, jakie tu mają.

Był koniec lipca 2001 roku, siedziałem na werandzie domu Clive'a w Telluride, w Kolorado. Na zewnątrz było całkiem chłodno, a my rozmawialiśmy o malarii i tropikalnych wiatrach. Oglądaliśmy mapę, przedstawiającą wyspy na drugiej półkuli.

–A właściwie to co mamy tam działać? – zapytałem.

–Sprawdzić, gdzie tego nie ma – powiedział – i trochę się rozerwać. Przecież na tym polega nasze zadanie, prawda?

Clive miał dziwny pogląd na rozrywkę.

Kilka dni temu przyleciałem z Fort Lauderdale do Phoenix, przenocowałem z Dirkiem, synem Clive'a i prezesem NUMA, potem wynająłem samochód i pojechałem na północ. Po załatwieniu spraw z wydawcą książki miałem rano opuścić Clive'a i pojechać z powrotem do Phoenix.

–Coś jeszcze?

240

–Trzymaj się z dala od australijskich kasyn – powiedział – i nie wierz w system Dirka. Kasyno

zawsze wygrywa.

O świcie wyjechałem do Phoenix. Gdzieś w Arizonie zabrałem Indianina z plemienia Nawaho, który jechał autostopem i wysadziłem go przy szpitalu w Phoenix. Właśnie tego samego dnia prezydent Bush odznaczał Medalem Honorowym kilku żyjących jeszcze szyfrantów z plemienia Nawaho z okresu II wojny. Biegaliśmy od

sklepu do sklepu, usiłując kupić wszystko, czego naszym zdaniem nie będzie na Gizo, wyspie, która stanie się naszą bazą na Wyspach Salomona. Baterie, taśmę izolacyjną, narzędzia i świecidełka. T-shirty na podarki, przenośną echosondę.

–A co z liną? – zapytał Dirk.

–Kup – odpowiedziałem.

–Filtr do wody?

–Ależ oczywiście.

–Zobacz te figurki z Planety małp – powiedziałem, gdy przejeżdżaliśmy obok jednego ze stoisk w supermarkecie.

Dziewczyna Dirka chciała, żebyśmy poszli razem do kina, zanim rozstaniemy się z cywilizacją.

–Przydadzą się – stwierdził Dirk.

Wylądowały w wózku.

Kupiliśmy wielką plastikową torbę na kółkach, żeby pomieścić zakupy.

Następnego dnia rano Kerrie, lepsza połowa Dirka, podjechała swoją nową hondą, żeby zawieźć nas na lotnisko. Popatrzyła na stosy ekwipunku.

–To się nie zmieści – powiedziała.

Ledwie udało nam się upchnąć wszystko do środka.

Po przybyciu do Los Angeles odebraliśmy nasz bagaż, ułożyliśmy torby na dwóch wózkach i przetoczyliśmy je do terminalu międzynarodowego, gdzie zarejestrowaliśmy się w Air New Zealand. Wieczorem byliśmy już w drodze.

Poleciliśmy z Los Angeles do Auckland w Nowej Zelandii, tam czekał nas krótki postój, potem przesiadka do innego samolotu i lot do Brisbane w Australii. W Brisbane musieliśmy spędzić całą noc. Wynajęliśmy samochód i pojechaliśmy do hotelu. A potem poszliśmy do kasyna.

Następnego dnia, lżejsi o kilkaset dolarów, poleciliśmy boeingiem 737 do Honiara, stolicy Wysp Salomona. Honiara ma wszystkie uroki Manili po upadku Marcosa. Często zdarzają się wyłączenia prądu. Widać wiele opuszczonych budynków. Na Wyspach Salomona dokonano niedawno zamachu stanu i Departament Stanu ostrzega turystów przed podróżą w te strony. Spotkaliśmy się z panią Keithie Souders, pracownicą amerykańskiego konsulatu, która zapoznała nas z sytuacją. Zapewniła, że nie będziemy mieli problemów, życzyła nam szczęścia i poprosiła, żebyśmy informowali ją na bieżąco o naszych postępkach. Teraz dał nam się we znaki długi lot.

241 Czym prędzej rzuciliśmy się do łóżek. Następnego ranka zebraliśmy nasz sprzęt i pojechaliśmy taksówką na lotnisko, wsiedliśmy do turbośmigłowego de havalanda ottera, lecącego na wyspę Gizo. Lot przebiegł bez zakłóceń.

Z powietrza Wyspy Salomona wyglądają jak tropikalny raj. Turkusowe wody omywają porośnięte drzewami wysepki. Piasek białymi pierścieniami otacza wyspy, a za łódkami widzianymi z powietrza ciągną się maleńkie kilwatery. Pilot wylądował na trawiastym pasie.

Port lotniczy znajduje się na wyspie Nusatupi, oddzielonej od Gizo tylko pasmem wody. Niewiele tam jest poza murowanym domkiem, zbiornikiem z paliwem i ścieżką

prowadzącą do przystani, skąd łódkami przewozi się przyjezdnych na Gizo. Wysiedliśmy z samolotu i rozejrzeliśmy się. Podszedł jakiś człowiek.

–Dirk, Craig? – zapytał.

–A ty pewnie jesteś Danny Kennedy – powiedział Dirk.

Danny to człowiek wart oddzielnej opowieści. Pracował jako elektryk przy budowie Disneylandu. Potem z pieniędzmi, które zarobił, wybrał się w podróż po świecie. Po krótkim okresie pracy w charakterze instruktora nurkowania na Hawajach zaczął wędrówki po południowym Pacyfiku. Na początku lat 80. wylądował na Wyspach Salomona. Stwierdził, że odpowiadają mu tutejsze warunki do nurkowania i postanowił pozostać. Bez przesady można rzec, że każdy, kto przyjedzie na Wyspy Salomona, wcześniej czy później wpadnie na Danny'ego. Ten wieczny optymista, przyjaźnie nastawiony do otoczenia, miłośnik sprośnych dowcipów i lokalnych legend, może stać się cennym sprzymierzeńcem. Mieszka za miastem na wzgórzach w pięknym domu z australijską żoną Kerry i nastoletnią córką, która przyszła na świat na Wyspach Salomona. Danny zna historię PT-109. Na dodatek zna wody wokół Gizo jak własną kieszeń.

–Jak się leciało? – zapytał.

–Nie najgorzej – odparłem.

–Macie szczęście – powiedział Danny. – Kilka tygodni temu pilot zszedł za nisko i przy lądowaniu uderzył o dłubankę – na szczęście wyspiarze dostrzegli go w porę i wyskoczyli za burtę.

Wziął część naszych bagaży i poszedł do przystani.

Załadowaliśmy bagaże na małą łódkę, przepłynęliśmy kawałek i przybiliśmy do przystani przed hotel Gizo. Zarejestrowaliśmy się, upchnęliśmy bagaż w pokojach i przespacerowaliśmy się przez miasto do Adventure Spot, bazy nurkowej Danny'ego. Gizo jest niewielkim miasteczkiem, a jego głównym źródłem dochodów jest morze. Przed hotelem rozciąga się bazar. Po prawej znajduje się betonowe molo, do którego cumuje miejscowy parostatek. Jest jeszcze kawałek dziurawej drogi o

242 kamiennej nawierzchni, pozostałość po czasach, gdy Wyspy Salomona były protektoratem brytyjskim, ale poza tym są tu prawie wyłącznie drogi nieutwardzane. To miasteczko nie zostało jeszcze skażone przez turystykę.

Sklepy na Gizo należą do chińskich kupców. Gdy wszedłem do środka, poczułem się tak, jakbym znalazł się nagle w północnej Kalifornii w okresie gorączki złota. Można tu było kupić wszystko, nawet cynowe wanny i odzież, a także krakersy kokosowe, konserwy rybne, ciasteczka. W mieście były trzy restauracje. Tą w hotelu szybko się znudziliśmy; Nest w centrum miasteczka miała telewizor z anteną satelitarną, żeby klienci mogli oglądać CNN; a najlepsze jedzenie było w PT-109. PT-109 jest restauracją na otwartym powietrzu przy dwukondygnacyjnym domu, w którym znajduje się baza dla nurków. Tuż obok stoi zakotwiczona łódź Danny'ego, a jego sklep znajduje się po drugiej stronie ulicy. Jeśli chcecie tam coś zjeść, musicie najpierw zadzwonić. Ogólnie rzecz biorąc, Gizo nie zostało zepsute przez kapitalizm. Jako ciekawostka turystyczna warte jest uwagi z dwóch powodów. Pierwszy z nich to ciepła woda – istny rajski ogród podwodnych cudów; korale wszystkich

gatunków, ryby we wszystkich barwach tęczy. Drugi to ludzie – miejscowi wyspiarze to najbardziej przyjazne dusze na świecie. Cierpliwi, zawsze uśmiechnięci, sprawiają, że człowiek czuje się oczekiwanym gościem. Chociaż ciężko pracują, trudno im się żyje. A przecież są wszelkie dane ku temu, żeby było inaczej. Razem z Dirkiem uzgodniliśmy, że najlepiej będzie, jeśli sprawdzimy, czy uda nam się zlokalizować wrak przy wyspie Nauru, o którym mówił w swoim raporcie Reg Evans.

Naszym statkiem poszukiwawczym będzie jedna z łodzi do nurkowania, należąca do Danny'ego. Są to wąskie łódki z daszkiem z tworzywa i dwiema ławkami wzdłuż burt, z uchwytami na butle do aparatów do nurkowania. Mają 7 metrów długości i napędzane są jednym lub dwoma silnikami przyczepnymi. Nadają się doskonale dla małych grup nurków, ale przy dłuższych operacjach poszukiwawczych nie chronią zbyt dobrze przez warunkami atmosferycznymi. Danny przyniósł składane drewniane krzesło, które mieściło się w łodzi, a na dziobie ustawiliśmy pojemnik, na którym można było siadać przy obsłudze gradiometru. Dla celów nawigacyjnych dysponowaliśmy ręcznym GPS-em.

Było to wszystko bardzo odległe od tych technologii, które można podziwiać na Discovery Channel. Przez pierwsze kilka dni wiatry i prądy nam sprzyjały i mogliśmy pracować wzdłuż linii przyboju, tuż przy krawędzi rafy koralowej wokół Nauru. Nie licząc jednego obiecującego obiektu, okolica była jałowa z punktu widzenia magnetycznego. Rano jedliśmy śniadanie w hotelu Gizo. Składało się ono z tostu, kilku plasterków mango albo ananasa, a czasem zimnej owsianki. Potem nieśliśmy nasz pojemnik ze sprzętem pół kilometra do sklepu Danny'ego. Czasem restauracja przygotowywała nam lunch – kanapki z pastą jajeczną – ale zazwyczaj zatrzymywaliśmy się przy sklepie Wing-Sun, żeby kupić tuńczyka w puszcze, krakersy i butelki z

243 wodą. Potem ładowaliśmy ekwipunek na łódź. Jeden z pracowników Danny'ego zapuszczał silnik i wyruszaliśmy na poszukiwania.

Gdy już odbiliśmy od przystani, wpuszczaliśmy sondę gradiometru do wody i pozwalaliśmy, żeby sam się skalibrował. Zajmowało to zazwyczaj pół godziny. Do obciążenia sondy używaliśmy kawałka skały na cienkiej linie, która miała się zerwać, gdybyśmy wpłynęli na mieliznę – co zdarzyło się nam co najmniej kilkanaście razy. Żeby kabel nie zaplątał się w śrubę, zrzuciliśmy go z dala od silnika, podpierając starym wiosłem sterującym po prawej burcie. Wszystko było prowizorką, ale sprawiało się dobrze. Gdy tylko gradiometr skalibrował się, wyciągaliśmy go i ruszaliśmy na obszar objęty poszukiwaniami. Dopłynięcie zajmowało nam zazwyczaj jakieś pół godziny. Potem zaczynaliśmy pływać wzdłuż linii prostych, posługując się GPS-em, żeby nie zbczyć z kursu. Szukając obiektu pływaliśmy tam i z powrotem. Około południa podpływaliśmy do najbliższej wysepki i wysiadaliśmy z łodzi. Po lunchu wracaliśmy do łodzi i rozpoczynaliśmy przeszukiwanie następnego odcinka. Popołudniami zazwyczaj padało i staraliśmy się uchronić gradiometr przed zamoknięciem. Jeśli deszcz nie przestawał padać, wracaliśmy do Gizo. Pod koniec dnia czuliśmy zmęczenie, spowodowane ustawicznym hałasem silnika i kołysaniem łodzi. Po powrocie do Gizo, z reguły koło godziny piątej po południu, szliśmy do

hotelu, braliśmy prysznic i zmienialiśmy ubranie. Potem, jeśli to był poniedziałek, środa albo piątek, mogliśmy sobie poczytać gazetę z Wysp Salomona, liczącą od sześciu do ośmiu stron, pełną interesujących chochlików drukarskich. Typowy tytuł brzmiał: "Ciężarna żmija znaleziona pod domem". Obok było zdjęcie znalazcy z trofeum w ręku. Ta gazeta stanowiła dla nas nieustanne źródło rozrywki. Kolację podawano od godziny 18.30. Czekając na jedzenie, zabijaliśmy zazwyczaj czas, grając w remika albo black jacka. Menu rzadko się zmieniało. Ryba z ryżem i troszkę sałatki albo krab w sosie chili z ryżem i troszkę sałatki. Było też kilka dań udających chińszczyznę. Niewielu nurków pojawiło się w mieście przez te dwa tygodnie, kiedy tam byliśmy. Razem z nami przyleciało pięciu czy sześciu Australijczyków i zostało na kilka dni. Przybyli, żeby nurkować do wraka japońskiego transportowca "Toa Maru". Ten świetnie zachowany wrak, nadal wypełniony ładunkiem, przyciąga ludzi na Gizo. Później, kilka dni po naszym przybyciu, pojawiło się więcej turystów. Poprosiliśmy Danny'ego, żeby nikomu nie mówił, co tu robimy, bo lata praktyki nauczyły nas, że może to tylko skomplikować sprawę, ale miasteczko było tak maleńkie, a turystów tak niewiele, że po paru godzinach od wylądowania wszyscy zapewne wiedzieli, o co chodzi. Parę razy w tygodniu Danny urządza piknik na wyspie, gdzie przebywali rozbitkowie z PT-109 (obecnie wszyscy nazywają ją Wyspą Kennedy'ego), a jego pracownicy przyrządzają świeże ryby i ryż nad ogniskiem. Rybę jada się zazwyczaj w formie sandwicza, na świeżym chlebie, a podawana jest na liściu oderwanym z pobliskiego drzewa. Oryginalne.

244 Tydzień po naszym przybyciu popłynęliśmy na tę wyspę. Wraz z grupą nastolatków, która odbywała wycieczkę krajoznawczą po południowym Pacyfiku, było tam troje nowych nurków. Danny napomknął, że są z Arizony, więc podszedłem do nich, żeby przywitać się z rodakami z Ameryki. Przedstawiłem się i powiedziałem:

–Danny twierdzi, że jesteście z Arizony.

–Tak – odparł mężczyzna. Zbliżył się Dirk.

–Z jakiego miasta?

–Z okolic Phoenix – powiedziała jedna z dwóch kobiet.

–Mały jest ten świat – powiedziałem – Dirk też jest stamtąd.

–Dokładniej z Rajskiej Doliny – stwierdziła druga kobieta z tonem wyższości w głosie.

Dirk kiwnął głową. W Rajskiej Dolinie mieszka Clive i wielu innych znanych ludzi. A także takich, którzy okazali się na tyle przewidujący, żeby kupić tam domy przed laty.

–A gdzie w Rajskiej Dolinie? – zapytał Dirk.

–Znasz tę okolicę?

–Tak – odparł Dirk – mieszkam tam.

Okazało się, że są sąsiadami i mieszkają zaledwie kilka kilometrów od siebie. W dzikiej głuszy, o pół świata od domu spotkaliśmy kogoś z rodzinnego miasta Dirka. Ted i Sally Guenther byli małżeństwem. W wycieczce towarzyszyła im siostra Teda, Chris. Na miesiąc wyrwali się z upalnej latem Arizony i podróżowali po południowym Pacyfiku, nurkując. Przez większość naszego dalszego pobytu na Gizo jadaliśmy z nimi obiady. Okazali się dobrymi kumplami. Pod koniec wycieczki spotkaliśmy też

australijską parę, Catherine i George Ziedanów. Odwiedziliśmy ich jeszcze raz w Australii, gdy wracaliśmy do domu. Trudno znaleźć sympatyczniejszych ludzi. Usłyszeli, że zatrzymaliśmy się w Surfer's Paradise, przyjechali i zabrali nas do swojego domu, położonego na wzgórzach za miastem, na barbecue w starym australijskim stylu. Steki były takich rozmiarów, że Teksańczyk by się zawstydził, a krewetki jak kiełbasy. Chciałbym wrócić do Australii tylko po to, żeby odwiedzić George'a, Katherine i ich dwoje dzieci, Georgie i Toby'ego. George sam zaprojektował i zbudował dom, w którym mieszka jego rodzina – traktorem oczyścił teren z krzaków, wykopał stawy i założył oświetlenie przy stawach, w których można sobie popływać.

Ale wróćmy do poszukiwań.

Jeden dzień był podobny do drugiego, gdy przeszukiwaliśmy płycizny wokół Nauru, Olasany i Wyspy Kennedy'ego. Nie znaleźliśmy nic, poza jednym obiektem w okolicach Nauru, ale pogoda nie pozwoliła nam na nurkowanie. Większość ludzi wyobraża sobie poszukiwania jako wycieczkę w piękną pogodę, gdzie można sobie ponurkować, znajdując różne sławne wraki. W rzeczywistości

245 są to godziny spędzone w miotanej falami łódce, wsłuchiwanie się w narastający pisk elektronicznego instrumentu w połączeniu z brakiem snu i koniecznością prania bielizny w motelowym zlewie. Potem wstaje się rano i powtarza to samo od początku. Sądzę, że na nurkowanie przypada nie więcej niż pięć procent czasu.

Przywodzi mi to na myśl, co o pierwszym festiwalu w Woodstock powiedział mój przyjaciel Jedd Ladd.

–Nie wierz we wszystkie te brednie o radości i wolnej miłości – powiedział. – To był pełen błota

bajzel. Mieszkałem w przeciekającym namiocie, a za toaletę miałem dziurę w ziemi. Ale muzyka

była fantastyczna – dodał.

Podobnie dzieje się w naszym przypadku. Praca jest monotonna, ale mamy szansę tworzyć historię. Zawsze mówimy w NUMA, że gdyby to było łatwe, ktoś by to już zrobił. Podstawą jest wytrwałość i cierpliwość. Wraz z Dirkiem dzień po dniu przeszukiwaliśmy akwen, posuwając się od Cieśniny Fergusona na północ. Nie znajdowaliśmy niczego, co przypominałoby wrak. Jakies 10 dni od rozpoczęcia poszukiwań rozmawialiśmy z Dannym o PT-109 i napomknęliśmy o Biuku i Eronim, tubylcach, którzy uratowali Kennedy'ego.

–Chcecie porozmawiać z Biuku? – zapytał Danny.

–Co? – zdziwił się Dirk.

–Biuku żyje – odparł Danny. – To mój przyjaciel. Mieszka w okolicach Vonavona.

–Jedziemy – powiedział Dirk.

–Przecież to żywa historia – stwierdziłem. – Zadzwoń do niego i zapytaj, czy możemy go odwiedzić.

–On nie ma telefonu – powiedział Danny – ale jeśli jutro weźmiemy którąś z łodzi, to prawdopodobnie go znajdziemy. Postarzał się, nie wypuszcza się już daleko.

Następnego ranka Dirk, Danny, Smiling John, który prowadził łódź, i ja wsiedliśmy do łódki,

przełynęliśmy Cieśninę Blacketta, a potem skierowaliśmy się wzdłuż kanału do Vonavona. Było

to jak wycieczka do raju. Przejrzyste wody, okolone drzewami przesmyki, jakbyśmy płynęli

leniwą rzeką, a przed nami, tuż pod powierzchnią wody, widać było biały piasek i kolorową rafę.

Wycieczka do domu Biuku zajęła nam około godziny.

Podpłynęliśmy do nabrzeża zbudowanego z koralowca i muszli i wysiedliśmy z łodzi. Za

drzewami ujrzeliśmy kilka drewnianych domów na palach. Każdy z nich miał obok ogródek. Kury

zaczęły gdakać na nasz widok.

Na werandzie jednego z domów siedziała kobieta z dzieckiem na ręku. Paliła fajkę z kaczana

kukurydzy.

–To jedna z córek Biuku – powiedział Danny, stawiając na ziemi wielką torbę z ryżem i orzechami

betelu, którą przynieśliśmy w charakterze podarunku.

246 Zapytał w języku pidżin o Biuku i dowiedział się, że można go znaleźć w Munda. Jedno z jego dzieci zachorowało i zawiózł je do szpitala. Wyruszyliśmy do Munda. Po czterdziestu pięciu minutach dopłynęliśmy do brzegu. Poprzedniego wieczoru zastanawiałem się, co można by mu ofiarować w prezencie. Przecież ten człowiek uratował jednego z naszych prezydentów! Miałem lornetkę – całkiem niezłą – pomyślałem, że mu się spodoba. Danny znalazł Biuku i przyprowadził go do nas.

Biuku jest mały, ma półtora metra wzrostu, chodzi lekko pochylony. Skończył już 78 lat. Danny wyjaśnił mu, czym się zajmujemy, a potem pomógł Biuku usiąść obok mnie na pniu, w cieniu wielkiego drzewa. Rozłożyliśmy mapę okolicy i zaczęliśmy go wypytywać, wykorzystując Danny'ego jako tłumacza. Podstawowym pytaniem, na które oczekiwaliśmy odpowiedzi, było, czy wrak, na który weszli z Eronim u brzegów Nauru, mógł być wrakiem

PT-109. Minęło 60 lat, ale z jego opisu wywnioskowaliśmy, że był to prawdopodobnie wrak japoński. Dopytywaliśmy się jeszcze, czy w tym samym czasie nie zauważył jakichś innych wraków w okolicy. Nie widział żadnego. Podziękowaliśmy mu. Wyjąłem lornetkę z futerału.

–Chcemy ci podziękować za twój odważny czyn. Uratowałeś człowieka, który został później

prezydentem naszego kraju. Przyjmij to jako dar od narodu amerykańskiego.

Danny przetłumaczył i zobaczyłem, że Biuku uśmiecha się. Wręczyłem mu lornetkę, a on z dumą

zawiesił ją sobie na szyi.

Gdy już odchodziliśmy, Biuku zawołał Danny'ego.

–Mam dla ciebie specjalne miejsce w pamięci – powiedział po angielsku.

Najwyraźniej podarunki spodobały mu się.

Ekspedycja zbliżała się do końca i obaj czuliśmy, że wrak spoczywa w głębszych wodach. Niczego nie znaleźliśmy na płycznach. Straciliśmy nadzieję, że znajdziemy go w okolicy Nauru, gdy dowiedzieliśmy się od Biuku, że była to japońska barka. Ostatniego dnia, gdy pogoda się poprawiła, zanurkowaliśmy do obiektu, którego położenie wcześniej ustaliliśmy. Była to dziwna, pokryta koralowcem wypukłość, rozmiarów wielkiego bloku silnika. Próbowaliśmy oczyścić fragment, żeby zobaczyć, co to jest, ale nie udało się nam. Gdy tu wrócimy, sprawdzimy dokładniej. Przeanalizowaliśmy, co udało się nam osiągnąć. Nie udało się nam znaleźć wraku, choć przeszukaliśmy wszystkie płyczny na tym obszarze. Przeskanowaliśmy do głębokości 70 metrów wszystkie wody otaczające Nauru i Olasanę. Bez żadnego skutku. Ominęliśmy kilka miejsc wewnątrz rafy, ale znalezienie tam czegokolwiek było bardzo mało prawdopodobne. PT-109 spoczywał w głębszej wodzie, a to znaczy, że są większe szanse, że się zachował.

247 Nadszedł czas pożegnań i wyjazdu do domu. Weszliśmy na pokład turbośmigłowego samolotu. Byliśmy całkowicie wyczerpani, spragnieni powrotu na łono cywilizacji. Po spędzeniu kilku nocy w Surfer's Paradise poleciliśmy do Stanów przez Nową Zelandię. Kilka dni po powrocie do Fort Lauderdale rozmawiałem przez telefon z Clive'em.

–No i co o tym sądzisz? – zapytał.

–Myślę, że będzie nam potrzebna większa łódź.

–A więc wiecie, gdzie to jest?

–Tak – odparłem – wpadliśmy na to. Nie traćcie nadziei – NUMA tam wróci.

CZĘŚĆ XIV AMERYKAŃSKI LEONARDO DA VINCI

Amerykański Leonardo da Vinci 1792, 2001

248 Chociaż nieczęsto znajdujemy to, czego szukamy, mamy jednak satysfakcję, że zamknęliśmy fragment dziejów, osnuty dotąd mgłą tajemnicy. Jedną z takich spraw były poszukiwania "Aunt Sally", łodzi Samuela Moreya.

Od 200 bez mała lat krąży legenda, że łódź zatонуła na wodach jeziora Moreya w Fairlee, w Vermont, półtora kilometra na zachód od rzeki Connecticut. Wiemy, że Samuel Morey był prawdziwym geniuszem, choć jego nazwisko i dokonania znane są obecnie tylko nielicznym. Urodzony w 1763 roku stał się wielkim wynalazcą, którego eksperymenty ze światłem, ciepłem i parą o pół stulecia wyprzedzały epokę. Morey jako pierwszy zamontował w łodzi maszynę parową Jamesa Watta.

Jego pierwszy patent, podpisany przez prezydenta Jerzego Waszyngtona w 1793 roku, dotyczy napędzanego parą różna. Następny był patent na użycie pary do napędzania łodzi, a podpisał go Tomasz Jefferson, wówczas sekretarz stanu. Kadłub i niezbędne oprzyrządowanie zbudował we własnym tartaku i kuźni. Historia uznała przynajmniej, że Morey wynalazł koło łopatkowe. Okrzyknięto go także – choć przy sporach niektórych historyków – budowniczym pierwszego statku parowego.

W jego pierwszej łodzi miejsca starczało zaledwie dla dwóch osób. Do dziś nie wiadomo, jak nazwał swój historyczny stateczek. W dziewiczą podróż Morey udał się z New Hampshire w górę rzeki Connecticut do Fairlee w Vermont i z powrotem. Miało to miejsce w 1792 roku, 14 lat przedtem, zanim Robert Fulton odbył próbny rejs w górę rzeki Hudson. Krótco potem Morey popłynął do Nowego Jorku i zaprezentował model swojej łodzi. Spotkał się z niejakim Livingstonem, sponsorem wynalazców, który przedstawił Moreya Robertowi Fultonowi. Fulton zaproponował drobne usprawnienie maszyny. Obaj nowojorczyści zaoferowali Moreyowi 10 000 dolarów, jeśli wprowadzi zmiany w życie i zademonstruje działającą maszynę. Morey wrócił do domu i dokończył dzieła. Zamontował koło łopatkowe na rufie. Ta innowacja przez drugi czas nie znalazła zastosowania. Pojawiła się dopiero w parostatkach pływających po Missouri i Missisipi. Źródła mówią, że podczas prac Livingston niejednokrotnie wybierał się do warsztatu Moreya, żeby przyjrzeć się dokładnie postępom i poczynić notatki.

Gdy Morey powrócił do Nowego Jorku, przyjęto go chłodno i obojętnie. Nawet nie wspomniano o tych 10 000 dolarów, a Fulton i Livingston po prostu go zignorowali. Obaj zobaczyli już to, co chcieli. Skutek był taki, że Fulton, wsparty finansowo przez Livingstona, korzystając z poparcia wpływowych osób w Nowym Jorku, zbudował wielki statek, oparty na zasadach obmyślonych przez Moreya. Chodziło przede wszystkim o koło łopatkowe.

Statek ten przeszedł do historii jako pierwszy zdalny do użytku parowiec. Znacznie później wyszło na jaw, że Samuel Morey otrzymał patenty na łodzie napędzane parą na kilka lat przed Fultonem,

249 więc mamy tu do czynienia z ewidentnym przypadkiem naruszenia praw autorskich. Jednak Morey nie chciał włączyć się po sądach.

Prawdopodobnie zdawał sobie sprawę, że ma niewielkie szanse wygrania z ludźmi, znajdującymi się u steru władzy w Nowym Jorku.

Morey wynalazł również oświetlenie gazowe i ogrzewał przez lata swój dom czymś, co nazwał "gazem wodnym". Nikt inny nie zgromadził tylu patentów, co Samuel Morey. Budował tamy, skomplikowane systemy kanałów irygacyjnych i stawy rybne, żeby móc obserwować zachowanie ryb. Do tej pory zachowały się resztki rynny, którą zbudował, żeby spławiać kłody do swojego tartaku. Gdy rzeka Connecticut została otwarta dla żeglugi, Sam Morey zaprojektował i zbudował śluzy w Bellows Falls w stanie Vermont.

Po fiasku poniesionym w sporze z Fultonem wrócił do domu i kontynuował prace nad swoimi silnikami. Zbudował obrotową maszynę parową, a później silnik napędzany oparami terpentyny. W 1826 roku opatentował silnik o spalaniu wewnętrznym. Wyprzedzając swoje czasy zamontował pierwszy mały silniczek benzynowy do pojazdu kołowego. Kiedy go włączył, wóz wystrzelił z miejsca i przebił się przez ścianę warsztatu. W ten sposób o 50 lat wyprzedził pomysł budowy samochodu z silnikiem benzynowym, zrealizowany później przez Charlesa Duryea. Zbudował większy silnik i wstawił go do łodzi długiej na 6 metrów i na 2 metry szerokiej. Pomalował ją w biało-czerwone paski, a pawęż na czarno. Łódź wyposażono w boczne koła łopatkowe i ochrzczono ją "Aunt Sally".

Po zainstalowaniu nowego silnika Morey pływał "Aunt Sally" po jeziorze Fairlee, które później nazwano jego imieniem. Łódź przewoziła drewno i inne materiały. Ten pierwszy w historii statek napędzany silnikiem o wewnętrznym spalaniu zniknął w tajemniczych okolicznościach. Niektórzy mówili, że Morey zatopił go w przypiływie wściekłości, ale jego przyjaciel powiedział, że "żaden jankes z Vermont nie zatopiłby czegoś, co nadal było użyteczne".

Inna opowieść głosi, że wrogowie Moreya z Nowego Jorku wykradli statek nocą, wypełnili go kamieniami i zatopili. Jest jeszcze jedna wersja: trzech chłopców przyznawało się do zatopienia łodzi.

W 1874 roku próbowano odnaleźć statek, ciągnąc po jeziorze włók. Jednak gęste wodorosty sprawiły, że niczego nie odnaleziono.

Bez powodzenia czyniono też inne próby. Harold Edgerton, członek NUMA, również sam będący wynalazcą, w 1984 roku za pomocą sonaru bocznego przeszukał jezioro. Ale i on nie znalazł "Aunt Sally".

W lipcu 1999 roku zadzwonił do mnie Michael Colin Moore, który podobno jest potomkiem Moreya. Zapytał, czy byłbym zainteresowany odszukaniem zaginionej łodzi. Po zbadaniu sprawy przy pomocy Hetsera Gardnera, kuratora Towarzystwa Historycznego Fairlee, postanowiłem zająć

się sprawą. Skontaktowałem się z moim starym kumplem od poszukiwań, Ralphem Wilbanksem, i zorganizowałem wyprawę. Chociaż Edgerton przeszukał jezioro sonarem bocznym piętnaście lat temu, Ralph postanowił ponownie użyć sonaru w nadziei, że nowy, bardziej zaawansowany technicznie przyrząd lepiej się spisze. Dowiedziałem się, że na dnie jeziora zalega warstwa mułu o grubości dwóch metrów. Uznałem, że odnalezienie dawno zaginionej łodzi zależy w pierwszym rzędzie

od pomiarów magnetometrycznych, które będą w stanie wykryć silnik, jak również każdy kawałek metalu, użyty przez Moreya do budowy łodzi. Po 175 latach wydawało się bardzo prawdopodobne, że łódź ugrzęzła w miękkim mule.

We wrześniu 2000 roku Ralph przybył do Fairlee w Vermoncie ze swoją "Diversity" na przyczepie. Wraz z nim przyjechał doświadczony poszukiwacz podwodnych obiektów Shea McLean. Dołączyła do niego pisarka Jayne Hitchcock i jej mąż Chris. Jezioro Morey jest położone w pięknej okolicy, w dolinie, wokół której rozpościerają się lesiste wzgórza z malowniczymi domami. Jezioro ma kształt przypominający muszlę ślimaka. W najgłębszym miejscu ma 14 metrów. Kilka pomiarów wykazało, że dno jest bardzo miękkie, pokryte mułem. Ralph na swoim komputerze podzielił jezioro na odcinki. Zaczął przeszukiwać dno za pomocą magnetometru cezowego, holowanego przy lewej burcie, gdy tymczasem czujnik sonaru holowany był za rufą po prawej stronie. Do odbiornika GPS podłączono dwa komputery. Odpowiednie programy, po wprowadzeniu danych, analizowały odcinki o szerokości 17 metrów. Na drugi dzień wskaźniki wykazały kilka małych anomalii. Oznaczono każdą z pozycji boją. Ralph i Shea wyskoczyli za burtę. Na jednym stanowisku znaleźli stare beczki, a na drugim podkłady kolejowe. Najbardziej obiecując obiekt okazał się zakrzywionym kawałkiem rury.

Następnego dnia podpłynęła do nich łódź, a jej właściciel zapytał, czy mogliby poszukać portfela, który wypadł mu za burtę. Ralph pomyślał, że będzie to szukanie igły w stogu siana, ale człowiek ten nalegał, mówiąc, że w portfelu jest medal należący do jego niedawno zmarłego syna. Ralph i Shea popatrzyli po sobie, wiedzieli, że nie będą w stanie odmówić. I oto po trzech minutach Sean wystrzelił z wody, trzymając portfel w uniesionej ręce. Właściciel łodzi miał łzy w oczach, gdy pokazywał wszystkim medal. Potem dał Shea dwa przesiąknięte wodą banknoty 50-dolarowe. Shea usiłował odmówić, ale bez skutku. Tego wieczoru Shea zaprosił Ralpha i Hitchcocków na kolację.

Ralph przeszukał całe jezioro, od brzegu do brzegu, włókł nawet czujnik wzdłuż zarośniętych brzegów. Przepłynął ponad 200 odcinków bez żadnego rezultatu. Sądzymy, że łódź nie została zatopiona w jeziorze. Najprawdopodobniej porąbano ją na opał. Naprawdę szkoda, że silnik o wewnętrznym spalaniu Moreya, prawdopodobnie pierwszy taki na świecie, nie zachował się. Ludzie zamieszkujący okolicę jeziora uważają, że cudowna Moreya nadal spoczywa gdzieś w

251 wodnej otchłani, czekając na odkrywcę. Ale według nas zagadka została rozwiązana. "Aunt Sally" nie ma w jeziorze Morey.

Postscriptum

Krajowa Agencja Badań Morskich i Podwodnych (NUMA) szczyci się długą listą osiągnięć. Nigdy tak wiele nie zostało dokonane przez tak nielicznych, przy tak małym wsparciu finansowym i technicznym.

Nie jesteśmy wielką korporacją – spółką naftową ani uniwersytetem z okazałymi dotacjami – nie jesteśmy też departamentem rządowym dysponującym miliardowym budżetem.

Możemy jednak

liczyć na kilku sponsorów. Douglas Wheeler, chicagowski biznesmen i członek NUMA, wspiera

nas wspaniałomyślnie, podobnie jak ECO-NOVA Productions z Nowej Szkocji, która zatrudniła

mnie w roli narratora w serialu dokumentalnym o słynnych wrakach, Podwodni łowcy. I

Schonstedt Instruments zapewnia nam wyposażenie.

NUMA jest organizacją nieprzynoszącą zysku, fundacją poświęconą odkrywaniu naszej morskiej

historii poprzez prowadzenie badań archeologicznych i konserwację wraków o znaczeniu

historycznym. Celem NUMA jest również rozbudzanie powszechnego zainteresowania dla naszej

morskiej przeszłości, teraźniejszości i przyszłości poprzez inicjowanie i wspieranie projektów,

których celem jest odkrywanie i badanie historycznie

ważkich podmorskich stanowisk archeologicznych, zanim znikną na zawsze. Do naszych celów

należy też ochrona tych stanowisk poprzez publiczne programy informacyjne.

Chcemy również

zachować dla pamięci pokoleń nazwiska naszych przodków, którzy ukochali morze.

Ponieważ nasze wyprawy w historię nie przynoszą zysków, tylko nieliczni gotowi są wesprzeć nas

finansowo. Gdybym powiedział, że szukamy skarbów, to kolejka darczyńców sięgnęłaby

najbliższej przecznicy.

Może to i dobrze, że działalność NUMA w pierwszym rzędzie opiera się na honorariach za moje

książki. Dlaczego to robię? Dlaczego organizuję często wyprawy, które z góry skazane są na

przegraną? Dlaczego wrzucam własne pieniądze do morza?

253 Odpowiedź można chyba znaleźć w słowach, którymi tłumaczę moją filozofię ludziom przekonanym, że powinienem skończyć w obitym materacami pokoju, ubrany w kaftan bezpieczeństwa: "Kiedy nadejdzie mój czas i będę leżał na szpitalnym łóżku, o krok od śmierci, chciałbym, żeby zadzwonił telefon. Piękna, młoda pielęgniarka nachyli się nade mną i przytrzyma słuchawkę przy moim uchu. Ostatnie słowa, jakie usłyszę, będą słowami mojego bankiera, który mi powie, że mam 10 000 debetu na koncie". Tak sprawy się mają.

Albo, jak powiedziałem telewizzom na koniec filmów dokumentalnych z serii Podwodni łowcy: "Teraz wasza kolej, żeby podnieść się z kanapy, iść na pustynię, iść w góry, zejść pod powierzchnię jezior, rzek i mórz i poszukać świadectw historii. Nigdy nie przeżyjecie bardziej niezwykłej przygody".

Aktualna lista odkryć i wypraw badawczych NUMA 1. HMS "Aceton"

Brytyjska 50-działowa fregata, która osiadła na mieliźnie i została spalona podczas wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych w bitwie o Fort Moultrie w Karolinie Południowej, w 1776 roku.

2. "Aleksander Newski"

Rosyjska fregata parowa, osiadła na mieliźnie u wschodnich wybrzeży Danii w 1868 roku z rosyjskim carewiczem na pokładzie. Wszyscy zostali uratowani.

3. "American Diver"

Poprzedzający "Hunleya" konfederacki okręt podwodny, który zatonął podczas holowania pod Fort Morgan w Alabamie.

4. CSS "Arkansas"

Konfederacki monitor, który zwyciężył w bitwie z całą flotyllą rzeki Missisipi. Załoga spaliła go w Baton Rouge, w Luizjanie, w 1862 roku, żeby nie wpadł w ręce wroga.

5. "Arctic"

Brytyjski parowiec, który wszedł na mieliżnę u wschodnich brzegów Danii w 1868 roku.

6. "Blucher"

Niemiecki ciężki krążownik, który zatonął podczas bitwy na Dogger Bank w 1916 roku.

7. USS "Carondelet"

Pancernik marynarki wojennej Unii, który stoczył więcej bitew podczas wojny domowej niż jakikolwiek inny okręt. Zbudowany przez genialnego wynalazcę Jamesa Eadsa. Zatonął w rzece Ohio w 1873 roku.

8. "Carpathia"

Brytyjski frachtowiec, storpedowany przez niemiecki U-Boot na wysokości Flamborough Head, w Anglii w 1916 roku.

9. "Chicago"

255

Brytyjski frachtowiec o wyporności 10 000 ton, storpedowany przez niemiecki U-Boot na wysokości Flamborough Head, w Anglii, w 1918 roku.

10. CSS "Colonel Lovell"

Konfederacki monitor staranowany i zatopiony podczas bitwy o Memphis w 1862 roku.

11. USS "Commodore Jones"

Nowojorski prom, zamieniony w kanonierkę Unii. Zniszczony przez zaawansowaną konfederacką minę na rzece James w 1864 roku.

12. "Commonwealth"

Brytyjski frachtowiec, zatopiony przez niemiecki U-Boot na wysokości Flamborough Head, w Anglii, w 1915 roku.

13. "Cumberland"

Fregata marynarki wojennej Unii. Pierwszy okręt, który został pokonany i zatopiony przez okręt opancerzony. Staranował go konfederacki monitor "Merrimack" na wysokości Newport News w Wirginii, w 1862 roku. Zginęło ponad 120 członków załogi.

14. HMS "Defence"

Brytyjski ciężki krążownik, zatopiony podczas bitwy jutlandzkiej w 1916 roku.

15. CSS "Drewry"

Konfederacką kanonierka, która walczyła przez trzy lata na rzece James, zanim została zatopiona przez artylerię Unii w Trent's Beach w 1865 roku.

16. CSS "Florida"

256 Słynny konfederacki rajzer morski, który podczas wojny domowej pochwycił i zatopił prawie 50 statków handlowych Stanów Zjednoczonych. Schwytany na wysokości Bahía w Brazylii, zatopiony w okolicach Newport News w Wirginii w 1864 roku.

17. CSS "Fredericksburg"

Konfederacki monitor z floty rzeki James. Wysadzony przez załogę w powietrze pod Drewry's Bluff w 1865 roku.

18. CSS "Gaines"

Konfederacką kanonierka z bitwy w zatoce Mobile. Weszła na mieliznę i spłonęła pod Fort Morgan w 1865 roku.

19. Cmentarzysko statków pod Galveston

Kilkanaście statków weszło na mieliznę pomiędzy rokiem 1680 a 1880 na wysokości wyspy Galveston w Teksasie.

20. CSS "Generał Beauregard"

Konfederacki monitor bocznokołowy, który uczestniczył w bitwie o Memphis. Poważnie uszkodzony, zatonął przy zachodnim brzegu Missisipi w 1862 roku.

21. CSS "Governor Moore"

Konfederacką kanonierka, zbudowana na bazie pasażerskiego parostatku. Walczyła w bitwie o Nowy Orlean, potem weszła na mieliznę. Załoga spaliła ją w 1862 roku, żeby nie wpadła w ręce wroga. Zginęło na niej 64 członków załogi.

22. "Generał Slocum"

Nowojorski parowiec wycieczkowy, który spłonął i wszedł na mieliznę na wysokości Brothers Island w Nowym Jorku w 1904 roku.

23. CSS "General Thompson"

Konfederacki monitor bocznołowy, uszkodzony podczas bitwy o Memphis, wszedł na mieliznę w 1862 roku.

24. "Gluckhauf"

Prototyp nowoczesnego tankowca. Wszedł na mieliznę na Fire Island w Nowym Jorku, w 1893 roku.

25. Wielkie cmentarzysko statków

Liczne anomalie na obszarze, na którym zatopiono statki wielorybnicze z Nowej Anglii, żeby zablokować Charleston podczas wojny domowej.

26. HMS "Hawke"

Brytyjski krążownik, zatopiony przez U-9 60 mil od wybrzeży Szkocji w 1915 roku. Zginęło 348 ludzi.

27. USS "Houasatonic"

Slup marynarki wojennej Unii. Pierwszy w historii okręt zatopiony przez konfederacki okręt podwodny, "Hunley" w 1864 roku. Pięciu członków załogi zginęło.

28. CSS "Hunley"

Pierwszy w historii okręt podwodny, który wykonał zakończony powodzeniem atak. Zaginał w lutym 1864 roku, po storpedowaniu USS "Housatonic" na wysokości Charlestonu w Karolinie Południowej.

29. HMS "Indefatigable"

258 Brytyjski krążownik, zatopiony przez niemiecką marynarkę wojenną podczas bitwy jutlandzkiej w 1916 roku. Zginęło ponad 1000 ludzi załogi.

30. HMS "Iwincible"

Brytyjski krążownik, zatopiony przez niemiecką flotę podwodną podczas bitwy jutlandzkiej w 1916 roku. Zginęło 1026 ludzi.

31. RTN "Iwincible"

Uzbrojony szkuner, który był pierwszym okrętem flagowym marynarki wojennej Republiki Teksasu. Przechwytywał meksykańskie statki handlowe z ładunkiem broni i żywności. Zatopiony podczas bitwy pod Galveston w Teksasie w 1837 roku.

32. "Ivanhoe"

Konfederacki statek, służący do łamania blokady, schwytyany przez kanonierki Unii na wysokości Fort Morgan w zatoce Mobile, w Alabamie. Zniszczony w 1863 roku.

33. "Jamestown"

Parowiec pasażerski, schwytyany przez Konfederację. Walczył z "Merrimackiem". Później zatopiony jako przeszkoda podwodna poniżej Drewry's Bluff w 1862 roku.

34. USS "Keokuk"

Jedyny w swoim rodzaju monitor Unii z nieruchomymi wieżyczkami artyleryjskimi, wykorzystywany do zwalczania umocnień brzegowych. Ponad 90 razy został trafiony z dział konfederackich pod Charlestonem w Karolinie Południowej. Wkrótce potem zatonął.

35. "Kirkwall"

Brytyjski parowiec, który wszedł na mieliznę u wschodnich brzegów Danii w 1874 roku.

36. "L'Aimable"

Okręt flagowy odkrywcy La Salle'a. Wszedł na mieliznę w zatoce Matagorda, w Teksasie, w 1685 roku.

37. "Leopoldville"

Brytyjski transportowiec, przeznaczony do przewozu wojska, storpedowany w Wigilię w 1944 roku pod Cherbourgiem we Francji. Zginęło ponad 800 amerykańskich żołnierzy.

38. "Lexington"

Nadzwyczaj szybki parostatek bocznokołowy, skonstruowany przez Corneliusa Vanderbilta. W 1840 spłonął i zatonął w cieśninie Long Island w Nowym Jorku. Zginęło 151 pasażerów i załoga.

39. CSS "Louisiana"

Ogromny konfederacki pancernik z 60 działami. Nieukończony, został przycumowany do brzegu i walczył w bitwie o Nowy Orlean. Zatopiony w 1862 roku przez załogę, żeby nie dostał się w ręce wroga.

40. CSS "Manassas"

Pierwszy opancerzony okręt, zbudowany w Ameryce Północnej, który wziął udział w bitwie. Zaopatrzony w taran. Spłonął i zatonął w Missisipi podczas bitwy o Nowy Orlean w 1862 roku.

41. "Mary Celeste"

Słynny statek-widmo odnaleziony bez załogi na pokładzie. Później celowo wprowadzony na rafę Rochelais na Haiti w 1885 roku.

42. "Merrimack"

NUMA znalazła rozproszone odczyty u brzegów wyspy Craney w Portsmouth, w Wirginii, gdzie okręt został wysadzony w powietrze, żeby nie dostał się w ręce nieprzyjaciela. Uważa się, że podczas prac pogłębiarskich wrak zniszczono.

43. USS "Mississippi"

Parowa fregata Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych z napędem bocznokołowym, uszkodzona w bitwie o Fort Hudson w Luizjanie w 1863 roku. Później dryfowała i zatonąła.

44. "New Orleans"

Pierwszy parowiec na rzece Missisipi. Uszkodził poszycie i zatonął pod Baton Rouge w Luizjanie w 1814 roku.

45. "Norseman"

Konfederacki statek, służący do przełamywania blokady, który wpłynął na mieliznę na wysokości Isle of Palms w Karolinie Południowej w 1865 roku.

46. "Northampton"

Konfederacki statek zaopatrzeniowy, który został zatopiony jako przeszkoda podwodna poniżej Drewry's Bluff w 1862 roku.

47. "Odin"

Parowiec szwedzki, który wpłynął na mieliznę u wschodnich brzegów Danii w 1836

roku.

48. USS "Patapsco"

Monitor Unii klasy "Passaic", który uczestniczył w oblężeniu Charlestonu w Karolinie Południowej. Zatonął po wejściu na konfederacką minę na wysokości Fort Moultrie w 1865 roku. Zginęło 62 marynarzy.

49. HMS "Pathfinder"

Statek zatopiony przez okręt podwodny, U-21 w 1914 roku.

50. USS "Phillipe"

Kanonierka marynarki wojennej Unii, zniszczona przez działa Konfederacji podczas bitwy w zatoce Mobile w 1864 roku.

51. "Platt Valley"

Parowiec bocznołowy, który wszedł na zatopiony wrak "General Beauregarda" i zatonął w 1867 roku.

52. PT-109

Okręt dowodzony przez Johna F. Kennedy'ego podczas II wojny światowej. Staranowany przez japoński niszczyciel "Amagiri" w Cieśninie Blacketta na archipelagu Wysp Salomona w 1943 roku.

53. "Racoon"

Konfederacki statek, służący do przełamywania blokady, schwytany przez kanonierkę Unii, gdy wypływał z Charlestonu z ładunkiem bawełny. Spalony w 1863 roku.

54. "Rattlesnake"

Konfederacki statek, służący do przełamywania blokady, schwytany przez marynarkę wojenną Unii, gdy próbował wejść do portu w Charlestonie z ładunkiem broni. Spalony w 1863 roku.

55. CSS "Richmond"

Konfederacki monitor, który patrolował dorzecze rzeki James. Po upadku Richmond w 1865 roku zniszczony przez załogę w pobliżu Chaffin's Bluff.

56. "Ruby"

262 Statek Konfederacji, który z powodzeniem przełamywał blokadę, lecz w końcu został zagnany na brzeg Folly's Island w Karolinie Południowej i zniszczony w 1864 roku.

57. S-35

Niemiecki niszczyciel, zatopiony podczas bitwy jutlandzkiej w 1916 roku.

58. "Saint Patrick"

Czterystutonowy parowiec, który spłonął i zatonął w okolicach Memphis w 1868 roku.

59. HMS "Shark"

Brytyjski niszczyciel, zatopiony podczas bitwy jutlandzkiej w 1916 roku.

60. "Stonewall Jackson"

Konfederacki statek, służący do przełamywania blokady, wcześniej brytyjski parowiec "Leopard". Wszedł na mieliznę na Isle of Palms w Karolinie Południowej w 1864 roku.

61. "Sułtana"

Parowiec bocznołowy, który spłonął na Missisipi. Zginęło wtedy 2000 żołnierzy Unii. Była to najcięższa katastrofa statku w historii Ameryki Północnej.

62. Trał torpedowy

Pozostałości trału torpedowego, holowanego przez "Weehawken". Spoczywa na północnym krańcu bagien na wyspie Morris w Karolinie Południowej.

63. U-12

Niemiecki okręt podwodny, który zatonął po staranowaniu przez brytyjski krążownik "Ariel" u wybrzeży Szkocji w 1915 roku.

64. U-20

263

Niemiecki U-Boot, który zatopił "Lusitanię". Wszedł na mieliznę u brzegów Jutlandii, w Danii, w 1916 roku.

65. U-21

Pierwszy niemiecki okręt podwodny, który zatopił statek. Zatonął podczas holowania na Morzu Północnym w 1919 roku.

66. UB-74

Niemiecki U-Boot, który w 1916 roku zatonął od wybuchu bomb głębinowych w rejonie Weymouth w Anglii.

67. V-48

Niemiecki krążownik, zatopiony podczas bitwy jutlandzkiej w 1916 roku.

68. USS "Varuna"

Kanonierka marynarki wojennej Unii, trzykrotnie staranowana podczas bitwy o Nowy Orlean. Zatopiła sześć statków, zanim została zmuszona do wejścia na mieliznę, gdzie spłonęła w 1862 roku.

69. "Vicksburg"

Brytyjski frachtowiec, który wszedł na mieliznę na Fire Island, w Nowym Jorku, w 1875 roku.

70. CSS "Virginia II"

Konfederacki pancernik, który nie dopuścił do przeprowadzenia się armii generała Granta przez rzekę James i zdobycia przez nią Richmondu. Spalony w 1862 roku przez załogę, żeby nie dostał się w ręce wroga.

71. "Waratah"

264

Liniowiec pasażerski, który zaginął u wybrzeża afrykańskiego w 1911 roku. Zginęło 200 pasażerów i załoga.

73. USS "Weehawken"

Poprowadził pierwszy atak na Fort Sumter. Jedyne monitor Unii, który pochwylił w bitwie konfederacki okręt opancerzony. Zatonął podczas sztormu na wysokości Charlestonu w Karolinie Południowej w 1864 roku.

74. "Wiesbaden"

Niemiecki ciężki krążownik, zatopiony podczas bitwy jutlandzkiej w 1916 roku.

75. RTN "Zavala"

Parowiec pasażerski, przekształcony w okręt wojenny marynarki wojennej Republiki Teksasu. Prawdopodobnie pierwszy uzbrojony parowiec w Ameryce Północnej. Wszedł na mieliznę w zatoce Galveston w Teksasie w 1842 roku.

Inne wraki i obiekty badane przez NUMA

1. USS "Akron"

Sterowiec Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych z miejscem dla dziewięciu samolotów. Rozbił się w pobliżu Beach Haven w New Jersey w 1933 roku. Zginęło 73 członków załogi.

2. "L'Oiseau Blanc" ("Biały Ptak")

Francuski samolot, biorący udział w rywalizacji o nagrodę Orteigi, którą później otrzymał Charles Lindbergh. Uważa się, że samolot ten rozbił się w rejonie Machias w Maine, ale nie znaleziono po nim śladu.

265

3. Zaginiona lokomotywa z Kiowa Creek

Na wschód od Denver, w Kolorado, lokomotywa i pociąg należące do Union Pacific, zostały zmyte z torów w 1876 roku. Późniejsze dochodzenie wykazało, że lokomotywę potajemnie wydobyto z wody i przywrócono do służby. Było to oszustwo ubezpieczeniowe.

4. "Swamp Angel"

Pozostałości 8-calowego działka Parrota, które podczas wojny domowej 150-funtowymi pociskami ostrzeliwało Charleston w Karolinie Południowej.

5. Bliźniacze Siostry

Słynne armaty, których oddziały generała Houstona używały podczas bitwy pod San Jacinto. Wykorzystane później w czasie wojny secesyjnej. Po jej zakończeniu ukryte przez żołnierzy Konfederacji, żeby nie zostały zniszczone.

Dokładniejsze informacje na temat powyższych obiektów można znaleźć na stronie internetowej: www.numa.net.

Członkowie zarządu rady NUMA

Clive Cussler, przewodniczący

Dirk Cussler, prezes

Craig Dirgo

Pułkownik Walt Schob

Douglas Wheeler

Admirał William Thompson

266 Michael Hogan Eric Schonstedt* Komandor Donald Walsh Dana Larson
Barbara Knight Robert Esbenson* Ralph Wilbanks William Shea Doktor Harold
Edgerton* Clyde Smith Peter Throckmorton* Tony Bell* Kenhelm Stott, Jr*

* *Zmarł.*

Podziękowania

Autorzy przekazują wyrazy wdzięczności wszystkim życzliwym ludziom, którzy umożliwili napisanie tej książki. Ich wysiłki i pomoc były nieocenione. Są to:

Ralph Wilbanks z Diversified Wilbanks,

John Davis z ECO-NOVA Productions,

Bill Nungesser, Wes Hall, Connie Young, Robert Fleming, Richard DeRosset, Emlyn Brown, Gary Goodyear, Graham Jessop, Elsworth Boyd, Carole Bartholmeaux, Colleen Nelson, Susan MacDonald, Lisa Bower, John Hunley i Wayne Gronquist.

This file was created with BookDesigner program

bookdesigner@the-ebook.org

2010-11-06

LRS to LRF parser v.0.9; Mikhail Sharonov, 2006; msh-tools.com/ebook/