

Juliusz Verne

Pływające miasto

Tytuł oryginału francuskiego: Une Ville flottante

Opracowanie i wstęp:

MICHAŁ FELIS I ANDRZEJ ZYDORCZAK (1995)

(na podstawie przekładu zamieszczonego w tygodniku "Ruch Literacki"
w roku 1876 pod tytułem "Miasto pływające")

Opracowanie graficzne: Andrzej Zydorczak

Rozdział I

Dnia 18 marca 1867 roku przybyłem do Liverpoolu. *Great Eastern* miał za kilka dni odpłynąć do Nowego Jorku; wykupiłem miejsce na jego pokładzie. Była to podróż amatorska – nic więcej. Pociągała mnie przeprawa przez Atlantyk na tym olbrzymim statku. Przy sposobności zamierzałem zwiedzić Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, ale tylko, że tak powiem, dodatkowo. Najważniejszy był *Great Eastern*; po nim dopiero następował kraj wsławiony przez Coopera.

Rzeczywiście, ten *steamship*² jest arcydziełem budownictwa okrętowego. Jest to więcej aniżeli statek, to pływające miasto, kawałek hrabstwa oderwany od angielskiego gruntu, który po przepłynięciu morza, chce złączyć się z kontynentem amerykańskim. Wyobrażałem sobie tę ogromną masę unoszoną przez fale, jej walki z wiatrami, które jej ustępują, jej zuchwalstwo wobec bezsilnego morza, jej obojętność na prądy, jej niewzruszoność wśród żywiołu, który takimi statkami jak *Warrior* i *Solferino* wstrząsa jak łódkami. Ale wyobraźnia moja na tym się zatrzymywała. Wszystko to widziałem podczas przeprawy, a oprócz tego widziałem jeszcze wiele innych rzeczy, nie leżących w zakresie działania marynarki. Jeżeli *Great Eastern* nie jest tylko maszyną żeglarską, to jest mikroświatem, i jeżeli tylu ludzi zabiera jednocześnie na siebie, to obserwatora nie zdziwi, gdy spotka tam, jak w największym teatrze, wszystkie instynkty, wszystkie śmieszności, wszystkie namiętności ludzkie.

Z dworca kolei udałem się do hotelu *Adelphi*. Zapowiedziano, że *Great Eastern* odpływa 20 marca. Pragnąc przypatrzeć się ostatnim przygotowaniom, spytałem się dowódcę parowca, kapitana Andersona, o pozwolenie bezzwłocznego przeniesienia się na pokład. Przystał na to z wielką uprzejmością.

Na drugi dzień poszedłem ku basenom portowym, utworzonym przez dwa szeregi doków na brzegach rzeki Mersey. Zwodzone mostki pozwoliły mi dostać się na nabrzeże New Prince, rodzaj ruchomej tratwy, podnoszącej się i opadającej na dół wraz z podnoszeniem się i opadaniem morza. Jest to miejsce, do którego przybijają liczne łodzie, krążące między Liverpooliem a Birkenhead, stanowiącym poniekąd przedmieście tego miasta, położone na lewym brzegu rzeki Mersey.

Mersey jest, tak samo jak Tamiza, rzeką o niewielkim znaczeniu, niegodną nawet nazwy rzeki, chociaż wpada do morza.³ Jest to szeroka zapadłość gruntu wypełniona wodą, istna dziura; ale głębokość czyni ją zdolną do przyjmowania okrętów o największym tonażu, takiego na przykład *Great Eastern*, dla którego większa część portów świata jest niedostępna. Dzięki temu naturalnemu układowi przy takich strumykach jak Tamiza i Mersey, prawie u ich ujścia, powstały dwa ogromne miasta handlowe: Londyn i Liverpool; tak samo i prawie z tychże samych powodów wzrósł Glasgow nad rzeką Clyde.

Przy nabrzeżu New Prince palił pod kotłami tender,⁴ mały statek parowy, przeznaczony do obsługi *Great Eastern*. Ulokowałem się na jego pokładzie, już zapełnionym rzemieślnikami i robotnikami, udającymi się na pokład wielkiego

parowca. Gdy na wieży Wiktorii wybiła godzina siódma rano, tender rzucił cumy i z dużą szybkością popłynął w górę rzeki Mersey.

Zaledwie odbił od lądu, kiedy ujrzałem na nabrzeżu młodego, potężnego mężczyznę o arystokratycznych rysach, cechujących angielskiego oficera. Zdawało mi się, że poznaję w nim jednego z moich przyjaciół, kapitana armii indyjskiej, którego nie widziałem od kilku już lat. Ale musiałem się mylić, gdyż kapitan Mac Elwin na pewno nie opuścił Bombaju. Wiedziałbym o tym. A przy tym Mac Elwin był chłopcem wesołym, beztroskim, lubiącym się bawić koleżką, a ten tu, jeżeli miał rysy podobne do rysów mego przyjaciela, to wydawał się smutny, jakby znękanym ukrytym cierpieniem. Zresztą nie miałem czasu na dokładniejsze przypatrywanie się ponieważ tender szybko się oddalał i wrażenie wywołane tym podobieństwem wkrótce się rozwiało w moim umyśle.

Great Eastern stał zakotwiczony prawie o trzy mile⁵ w górę rzeki, na wysokości pierwszych domów Liverpoolu. Z nabrzeża New Prince nie można było go zobaczyć. Dopiero na pierwszym zakręcie rzeki dostrzegłem tę imponującą bryłę. Można by powiedzieć, że jest to rodzaj wysepki zarysowującej się we mgłach. Pokazał mi się od dziobu, ale wkrótce tender zrobił zwrot i parowiec ukazał się na całej swej długości. Ukazał się taki jaki był – ogromny! Z trzech czy czterech węglowców, przyczepionych do jego boków, wsypywano doń przez luki umiejscowione ponad linią wodną ładunek węgla. Obok *Great Eastern* te trzymasztowce wyglądały jak barki. Kominy ich nie dosięgały nawet do pierwszej linii jego iluminatorów⁶ znajdujących się w kadłubie; bramreje⁷ nie dochodziły do nadburcia. Olbrzym ten mógł zawiesić te okręty na szlupbelkach⁸ zamiast parowych szalup.

Tymczasem tender przybliżał się; przepłynął z prawej strony stewy dziobowej⁹ *Great Eastern*, którego kotwiczne łańcuchy ogromnie były naciągnięte pod naciskiem przyplwy; potem ustawił się przy bakburcie¹⁰ i zastopował u stóp przestronnych schodów, wijących się po jego bokach. W takim położeniu pokład tendra zaledwie dosięgał do linii wodnej parowca, linii, do której pogrąża się on, gdy jest całkowicie zapełniony, a która obecnie wynurzała się jeszcze na dwa metry.

Teraz robotnicy poczęli z pośpiechem kroczyć po licznych kondygnacjach schodów, kończących się otworem trapowym.¹¹ Ja, z podniesioną głową i ciałem wychylonym do tyłu, jak turysta przypatrujący się wysokiemu budynkowi, oglądałem koła *Great Eastern*.

Widziane z boku, koła te wydają się słabe, chociaż długość ich czerpaków wynosi cztery metry; ale gdy się patrzy na nie prosto, uderzają swą monumentalnością. Elegancka konstrukcja, układ potężnej panwi, tego punktu oparcia całego systemu, krzyżujące się rozpory, przeznaczone do utrzymywania jednakowej odległości potrójnych obręczy, ta aureola czerwonych promieni, ten mechanizm na pół gubiący się w cieniu szerokich tamborów,¹² osłaniających je, wszystko to razem wzięte frapuje umysł i przywodzi na myśl jakby jakąś gniewną i tajemniczą potęgę.

Z jakąż to energią te drewniane czerpaki, jak gwałtownie harują uderzając w wodę, kiedy przyplwy w tej chwili się o nie rozbija! Jakie wrzenie płynnych warstw, gdy potężna ta maszyna, raz po raz w nie uderza! Jakie grzmoty huczeć muszą w tej pieczarze tamborów, gdy *Great Eastern* pędzi całą parą, pod naciskiem kół mających

pięćdziesiąt trzy stopy¹³ średnicy i sto sześćdziesiąt sześć stóp obwodu, ważących dziewięćdziesiąt ton i robiących jedenaście obrotów na minutę!

Tender wyokrętował swoich podróżnych. Postawiłem stopę na żelaznych, żłobkowanych schodach, a w kilka chwil potem przekraczałem przez otwór trapowy parowca.

Rozdział II

Pokład wyglądał jeszcze jak ogromny warsztat, powierzony całej armii pracowników. Nie mogłem uwierzyć, że znajduję się na okręcie. Krocie ludzi, rzemieślnicy, służba okrętowa, mechanicy, oficerowie, robotnicy, ciekawi przechodzili, potracali się bez skrępowania, jedni na pokładzie, drudzy pomiędzy maszynami, ci tu obiegali nadbudówki, tamci wspinali się po rejach,¹⁴ wszystko to przedstawiało mieszaninę niemożliwą do opisania. Tu przenośne dźwigi podnosiły ogromne sztuki lanego żelaza, tam ciężkie bale zawieszano za pomocą wind parowych. Ponad halą maszyn kołysał się żelazny cylinder, prawdziwy pień metalowy; na przedzie bramreje wznosiły się w górę na smukłe maszty; z tyłu widać było rusztowanie, zapewne zasłaniające coś będącego w budowie. Ustawiano, dopasowywano, rozwieszano, wyposażano, malowano wśród nie dającego się opisać nieporządku.

Przeładowano moje bagaże. Zapytałem o kapitana Andersona. Dowódca jeszcze nie przybył, ale jeden ze stewardów¹⁵ podjął się ulokowania mnie i kazał złożyć moje pakunki w jednej z kajut w tylnej części statku.

– Mój przyjacielu – powiedziałem do niego. – Odplynięcie *Great Eastern* zapowiedziano na 20 marca ale przecież niemożliwe jest, by wszystkie te przygotowania zostały ukończone w przeciągu dwudziestu czterech godzin. Czy wiesz, kiedy będziemy mogli opuścić Liverpool?

Ale w tej sprawie steward nie wiedział więcej niż ja. Pozostawił mnie samego.

Postanowiłem zwiedzić wszystkie kąty tego ogromnego mrowiska i rozpocząłem przechadzkę jak turysta w jakimś nieznanym mieście. Czarne błoto, owo brytyjskie błoto, które lepi się do wszystkich bruków miast angielskich, pokrywało również pokład parowca. Cuchnące strumyki wiły się tu i tam. Mógłbyś przypuścić, że znajdujesz się w najszkaradniejszym pasażu¹⁶ *Upper Thames Street*,¹⁷ w okolicach Mostu Londyńskiego.¹⁸ Szedłem wzdłuż poziomych nadbudówek, przedłużających się na rufę statku. Między nimi i relingami,¹⁹ z każdej strony, biegły dwie szerokie ulice, a raczej dwa bulwary, tłumnie zapełnione. Tamtędy dostałem się na środek statku, pomiędzy tambory, połączone podwójnym rzędem kładek.

Tam otwierała się przepaść, mająca mieścić w sobie elementy maszyny kołowej. Zobaczyłem wówczas ten wspaniały aparat napędowy. Około pięćdziesięciu robotników rozłożyło na metalowych kratkach żeliwne korpusy maszyn; jedni łączyli długie tłoki, pochylone pod rozmaitymi kątami, drudzy zawieszani przy korbowodach, ci dopasowywali mimośród, tamci za pomocą ogromnych kluczy

przyśrubowywali czopy łożyska. Ów metalowy pień, który z wolna opuszczano przez luk, był to nowy wał poziomy, przeznaczony do przenoszenia na koła ruchu korbowodów. Z otchłani dochodził nieprzerwany hałas dający dźwięki ostre i rozdzierające uszy.

Rzuciwszy pobieżnie okiem na te roboty, kontynuowałem przechadzkę i przybyłem na dziób. Tam tapicerzy kończyli zdobić dość przestronną nadbudówkę przeznaczoną na tak zwany *smoking-room*, palarnię; prawdziwa knajpka tego pływającego miasta, wspinała kawiarnia oświetlona przez czternaście okien, z sufitem wymalowanym na biało i złoto i wyłożonym kasetonami z drewna cytrynowego. Następnie, przeszedłszy przez rodzaj małego, trójkątnego placu który tworzył przód pokładu, osiągnąłem dziobnicę, opadającą pionowo w zwierciadło wód.

Z tego krańcowego punktu, obróciwszy się dostrzegłem pomiędzy rozdartymi mgłami, w odległości przeszło dwóch hektometrów, rufę *Great Eastern*. Olbrzym ten zasługuje, by opisując go, używać takich jednostek.

Wróciłem z powrotem bulwarem przy prawej burcie, między nadbudówkami a nadburciem,²⁰ unikając starannie uderzeń bloków, kołyszących się na linach w powietrzu, przenośnych żurawi i rozpalonych żuzli, tu i ówdzie wylatujących z kuźni, jak bukiety sztucznych ogni. Załedwie mogłem dostrzec wierzchołki masztów, wysokich na dwieście stóp i ginących we mgle pomieszanej z czarnym dymem węglowców i innych statków, obsługujących parowiec. Przeszedłszy wielką halę maszyny kołowej, dostrzegłem „mały hotel” wznoszący się po mojej lewej stronie, potem boczną fasadę pałacu z tarasem, do którego właśnie przymocowywano balustradę. W końcu dostałem się znowu do tylnej części statku, gdzie wznosiło się rusztowanie, o którym już wspominałem. Tam, między ostatnią nadbudówką, a przestronną kratownicą, ponad którą wznosiły się cztery koła sterowe, mechanicy właśnie kończyli ustawiać maszynę parową. Składała się ona z dwóch poziomych cylindrów i systemu przekładni zębatach, dźwigni i zapadek co wydało mi się bardzo skomplikowane. Początkowo nie zrozumiałem jej przeznaczenia ale i tu, tak jak i wszędzie, daleko było jeszcze do końca przygotowań.

A teraz rodzi się pytanie, co jest powodem spóźnienia się? Dlaczego na *Great Eastern*, statku stosunkowo nowym, jest tyle nowych urządzeń? Odpowiemy na to w kilku słowach.

Po odbyciu około dwudziestu podróży między Anglią i Ameryką, gdy podczas jednej z nich wydarzył się poważny wypadek, eksploatację *Great Eastern* natychmiast przerwano. Ten ogromny statek przeznaczony do przewozu podróżnych, wydawał się już nie być do niczego przydatny i ostatecznie zniechęcił ku sobie nie dowierzających podróżników zza oceanu. Gdy pierwsze usiłowania położenia transatlantyckiej linii telegraficznej nie powiodły się, co częściowo brało się stąd, że nie było dostatecznej wielkości statków do jej przewiezienia, inżynierom przyszedł na myśl *Great Eastern*. On jeden tylko mógł zmagazynować w swych ładowniach owe trzy tysiące czterysta kilometrów metalowej liny, ważącej cztery tysięcy pięćset ton. On jeden tylko, dzięki swej obojętności na stan morza, mógł ją rozwinąć i zatopić. Ale dla umieszczenia tej liny na okręcie potrzeba było dokonać w nim liczne zmiany. Usunięto dwa kotły z sześciu i jeden z trzech kominów należących do

maszyny śrubowej. Na ich miejscu wykonano obszerne zbiorniki i w nich ułożono kabel, który warstwa wody zabezpieczała od zetknięcia z powietrzem. Tym sposobem lina przechodziła z tych pływających jezior do morza, nie wystawiona na wpływy atmosferyczne.

Położenie kabla odbyło się pomyślnie, a po zakończeniu tej pracy *Great Eastern* znowu poszedł w zapomnienie. W 1867 roku miała miejsce Wystawa Światowa. Utworzyła się francuska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, nazwana: Stowarzyszenie Dzierżawców *Great Eastern*, z kapitałem dwóch milionów franków, z zamiarem wykorzystania ogromnego statku do przewozu podróżnych. Dlatego też zaszła potrzeba odpowiedniego urządzenia parowca, potrzeba usunięcia zbiorników i przywrócenia kotłów; potrzeba powiększenia salonów, w których miało zamieszkiwać tysiące podróżnych i zbudowania nadbudówek, zawierających dodatkowe sale jadalne; w końcu potrzeba przygotowania trzech tysięcy łóżek w bokach gigantycznego kadłuba.

Great Eastern został wdzierżawiony za cenę dwudziestu pięciu tysięcy franków miesięcznie. Zawarto z G. Forrester and Comp. z Liverpoolu dwa kontrakty: pierwszy w wysokości pięciuset trzydziestu ośmiu tysięcy siedmiuset pięćdziesięciu franków na wykonanie nowych kotłów do śruby; drugi w wysokości sześciuset sześćdziesięciu dwóch tysięcy pięciuset franków na generalny remont i wyposażenie statku.

Nim przedsięwzięto te ostatnie roboty, *Board of Trade* 21 zażądało, by statek podniesiono dla starannego zbadania jego części podwodnej. Po dokończeniu tej kosztownej operacji, naprawiono bardzo dokładnie długą szparę, którą odkryto w zewnętrznym poszyciu okrętu. Następnie przystąpiono do ustawienia nowych kotłów. Musiano także zmienić główny wał poruszający koła, który wypaczył się podczas ostatniej podróży. Zastąpiono go nowym z dwoma ekscentrykami,22 co zapewniało więcej mocy tej ważnej części mechanizmu. Także w końcu po raz pierwszy ster miał być poruszany za pomocą maszyny parowej.

Do tych to właśnie delikatnych manewrów mechanicy przeznaczali maszynę, którą ustawiali na rufie. Sternik, usadowiony na centralnym mostku pomiędzy aparatami sygnałowymi kół i śrub, miał przed oczami tarczę zaopatrzoną w ruchomą wskazówkę, która w każdej chwili wskazywała położenie steru. By je zmienić, wystarczył lekki ruch kołem, mającym zaledwie jedną stopę średnicy i ustawionym prostopadle tuż pod ręką. Natychmiast otwierały się klapy, para z kotłów wpadała przez długie rury przewodzące w dwa cylindry małej maszyny, tłoki jej poruszały się i te same chwile ster był posłuszny. Gdyby system ten nie zawiódł, w takim razie jeden człowiek mógłby jednym palcem kierować całą tą kolosalną bryłą, jaką był *Great Eastern*.

Przez całe pięć dni ze zdumiewającym pośpiechem prowadzono roboty. Opóźnianie to bardzo było nie na rękę dzierżawcom, ale wykonawcy nie byli w stanie robić więcej. Odpłynięcie nieodwołalnie wyznaczono na dzień 26 marca. Dwudziestego piątego pokład parowca jeszcze był zawałony najrozmaitszymi narzędziami pomocniczymi.

W końcu, w tym ostatnim dniu postoju, pomosty komunikacyjne, mostki, nadbudówki poczęły powoli oczyszczać się; usunięto rusztowania, zniknęły windy, kończyło się dopasowywanie maszyn, wbito ostatnie gwoździe, przyśrubowano ostatnie mutry, polerowane części pociągnięto białą farbą dla zabezpieczenia przed wodą podczas podróży, napełniły się zbiorniki oleju, ostatnie płyty oparły się na metalowych czopach. Tego dnia naczelny inżynier kazał wypróbować kotły. Niezmierna ilość pary wytworzyła się w maszynowni. Pochylony nad lukiem,²³ otoczony tymi gorącymi wyziewami, nie mogłem nic już zobaczyć, ale słyszałem jęki długich tłoków i czułem drżenie wielkich cylindrów, mocno osadzonych na swych podstawach. Gwałtowne wrzenie trwało pod tamborami, kiedy czerpaki kół poczęły z wolna uderzać o mętne wody rzeki Mersey. Z tyłu śruba rozcinała fale swymi poczwórnymi skrzydłami. Dwie maszyny, zupełnie od siebie niezależne, były gotowe do działania.

Około godziny piątej wieczorem podpłynęła szalupa parowa, przeznaczona dla *Great Eastern*. Najpierw zdemontowano jej lokomobilę²⁴ i wciągnięto na pokład za pomocą kabestanu.²⁵ Ale zabranie samej szalupy było niemożliwe. Stalowy kadłub ważył tyle, że żelazne drągi i windy pogięły się pod tym ciężarem. Szalupę więc trzeba było zostawić; ale pozostawało jeszcze *Great Eastern* szesnaście innych pomniejszych szalup, zawieszonych na szlupbelkach.

Tego wieczoru wszystko prawie zostało ukończone. Na wyczyszczonych bulwarach nie było ani śladu błota bowiem przeszła tamtędy cała armia zamiataczy. Ładowanie ukończono całkowicie. Żywność, towary, węgiel, zapełniały kambuzy,²⁶ ładownie i komory. A jednak parowiec nie osiadł jeszcze do swej linii wodnej i nie zanurzał się do przepisanych regulaminem dziewięciu metrów. Była to niedogodność dla jego kół, których czerpaki, niedostatecznie zanurzone, nieodpowiednie musiały działać mniej skutecznie. Jednakże i w tych warunkach można było odpłynąć. Poszedłem więc spać w nadziei, że jutro znajdę się na morzu.

Nie myliłem się. Dnia 26 marca, z blaskiem porannym, ujrzałem powiewającą na fokmaszcie flagę amerykańską, na grotmaszcie flagę francuską, a na bezanmaszcie²⁷ flagę Anglii.

Rozdział III

Great Eastern istotnie przygotowywał się do odpłynięcia. Z pięciu jego kominów buchały już kłęby czarnego dymu. Gorąca para ulatywała z głębokich szybów, którymi schodzi się do maszyn. Kilku marynarzy krzątało się koło czterech dużych dział, mających pozdrowić Liverpool, gdy koło niego będziemy przepływać. Inni rozbiegli się po rejach i przygotowywali się do zwrotów. Naciągano liny na grubych żaglach, przesuwane na krążkach przy relingach. Koło godziny jedenastej tapicerzy skończyli wbijanie ostatnich gwoździ, a malarze przykładali ostatni raz pędzel do malowideł. Potem wszyscy przenieśli się na czekający na nich tender. Jak tylko ciśnienie było wystarczające, wpuszczono parę do cylindrów maszyny poruszającej ster, i mechanicy uznali, że ten pomysłowy aparat funkcjonuje normalnie.

Pogoda była sprzyjająca. Wielkie snopy słonecznego światła odbijały się na szybko przesuwających się chmurach. Na morzu musiał wiać silny wiatr, a nawet wicher, ale *Great Eastern* tym się nie przejmował.

Wszyscy oficerowie znajdujący się już na pokładzie, rozstawieni zostali w różnych punktach statku, aby przygotować podniesienie kotwic. Dowództwo składało się z kapitana, jego zastępcy, dwóch oficerów starszych i pięciu poruczników, z których jeden, pan H., był Francuzem i jednego ochotnika, także Francuza.

Kapitan Anderson jest marynarzem, mającym znakomitą reputację w handlu angielskim. To on położył kabel transatlantycki. Prawda, że jeżeli powiodło mu się to, co się nie udało jego poprzednikom, to głównie dlatego, że działał w warunkach bardziej sprzyjających, mając do swej dyspozycji *Great Eastern*. Tak czy inaczej, powodzenie tej operacji przyniosło mu tytuł *sir*,²⁸ nadany przez królową. Znalazłem w nim bardzo uprzejmego kapitana okrętu. Był to człowiek lat pięćdziesięciu, o blond włosach, który nie zmienia się wraz z upływem czasu i wiekiem, wysokiego, twarzy otwartej i uśmiechniętej, rysach spokojnych, minie czysto angielskiej. Chodził krokiem spokojnym i jednostajnym, głos miał łagodny, oczy migotały mu nieco, rąk nigdy nie trzymał w kieszeniach, nosił zawsze świeże rękawiczki, ubierał się elegancko; koniec białej chustki do nosa zawsze wyglądał mu z kieszeni niebieskiego surduta z potrójnymi złotymi galonami.²⁹

Pierwszy oficer statku wyjątkowo kontrastował z kapitanem Andersonem. Łatwo go opisać: małego wzrostu, żywy, o cerze mocno ogorzałej, z czarną brodą zachodzącą prawie pod same oczy, nogami łukowatymi, które nie obawiały się największego kołysania okrętu. Marynarz ruchliwy, energiczny, doskonale obeznany ze szczegółami, rozkazy wydawał głosem dobitnym; bosman natomiast powtarzał je rykiem zakatarzonego lwa, właściwym marynarzom angielskim. Sądzę, że zastępca był oficerem floty angielskiej, oddelegowanym na mocy specjalnego polecenia na pokład *Great Eastern*. Wyglądał jak prawdziwy wilk morski i musiał być ze szkoły tego francuskiego admirała, człowieka o wypróbowanej odwadze, który w czasie bitwy miał zwyczaj mówić do swych ludzi: „Śmiało, dzieci! Nie wahajcie się, gdyż wiecie, że mam zwyczaj wysadzania się w powietrze!”

Oprócz dowództwa, maszyny były pod nadzorem głównego mechanika, mającego do pomocy ośmiu czy dziesięciu starszych mechaników. Pod ich rozkazami znajdował się batalion dwustu pięćdziesięciu palaczy, robotników, smarowaczy i tym podobnych, którzy nigdy nie opuszczali głębin statku.

Zresztą przy dziesięciu kotłach, z których każdy miał dziesięć palenisk, czyli razem sto, batalion ten był dzień i noc zajęty.

Jeśli idzie o właściwą załogę parowca, to jest ludzi pełniących różnorodne podrzędne funkcje, było ich około stu. Oprócz tego znajdowało się dwustu stewardów, mających za zadanie obsługiwać pasażerów.

Wszyscy znajdowali się na swych stanowiskach. Pilot, mający wyprowadzić *Great Eastern* na morze korytem rzeki Mersey, już od wczorajszego dnia był na pokładzie. Dostrzegłem również francuskiego pilota z wyspy Molčne koło Quessant, który miał

razem z nami odbyć drogę z Liverpoolu do Nowego Jorku, a w drodze powrotnej wprowadzić parowiec do przystani w Breście.

- Czy mogę wierzyć, że dziś odpłyniemy? – spytałem się porucznika H...
- Czekamy tylko na podróżnych – odpowiedział mój ziomek.
- Ilu ich jest?
- Tysiąc dwustu lub tysiąc trzystu.

Była to ludność niewielkiego miasteczka.

O godzinie pół do dwunastej zasygnalizowano tender zapełniony podróżnymi, ukrytymi w pomieszczeniach, trzymających się pomostów, rozciągniętych na tamborach, wdrapujących się na góry paczek, które zalegały na pomoście. Byli to, jak się później dowiedziałem, Kalifornijczycy, Kanadyjczycy, Jankesi, Peruwianie, Amerykanie południowi, Anglicy, Niemcy i dwóch czy trzech Francuzów. Między nimi wyróżniali się: Cyrus Field z Nowego Jorku, czcigodny John Rose z Kanady, szanowny Mac Alpine z Nowego Jorku, pani i pan Alfred Coten z San Francisco, państwo Whitney z Montrealu, kapitan Mac Ph. z żoną. Pomędzy Francuzami był obecny założyciel Stowarzyszenia Dzierżawców *Great Eastern*, pan Jules D., przedstawiciel *Telegraph construction and maintenance Company*,³⁰ która wniosła do kasy dzierżawców dwadzieścia tysięcy funtów szterlingów

Tender ustawił się wzdłuż prawej burty, u stóp trapu.³¹ Zaczął się nieskończony pochód podróżnych i przenoszenie towarów, ale bez tłoczenia się i krzyków; pasażerowie przybywali najspokojniej, jak gdyby do siebie, podczas gdy Francuzi szliby tu jak do szturm i zachowywaliby się jak prawdziwi żuawi.³²

Jak tylko jakiś podróżny postawił nogę na pokładzie parowca, pierwszą jego czynnością było zejść do sali jadalnej i wybrać sobie miejsce przy stole. Bilet wizytowy lub nazwisko wypisane na kawałku papieru, wystarczyły do rezerwacji tego miejsca. W tym momencie podano lunch i wkrótce wszystkie miejsca przy stołach były zajęte przez biesiadników, którzy, o ile należą do rasy anglosaskiej,³³ doskonale umieją zwalczać widelcem nudy podróży

Ja pozostałem na pokładzie, ażeby przypatrzeć się wszystkim szczegółom przenosin z tendra na parowiec. O godzinie wpół do pierwszej wszystkie rzeczy podróżnych już zostały przetransportowane. Widziałem rozrzucone w nieładzie tysiące paczek o różnych kształtach, rozmaitych rozmiarach, skrzynie tak wielkie jak wagony, które mogły pomieścić w sobie całe umeblowanie mieszkania, niezmiernie wykwintne małe torebki podróżne, torby o dziwacznych rogach i owe amerykańskie lub angielskie kufry, które łatwo poznać po mnóstwie rzemieni, klamer, po połysku miedzianych narożników i grubym, płóciennym okryciu, ozdobionym dwoma lub trzema literami, wyciętymi z metalu. Wkrótce wszystko to zniknęło w magazynach i ochotni robotnicy, tragarze i przewodnicy powrócili na tender, który odpłynął, zakopciwszy swym dymem bandery *Great Eastern*.

Właśnie zmierzałem w kierunku dziobu, gdy nagle znalazłem się naprzeciwko tego samego młodego człowieka, którego niedawno widziałem na nabrzeżu New Prince. Spozrzegłszy mnie, zatrzymał się także i podał rękę, którą serdecznie uściskałem.

– To ty, Fabianie! – wykrzyknąłem. – Ty tutaj?

– Osobiście, kochany przyjacielu.

– Więc nie myliłem się!. Więc to ciebie widziałem przed kilkoma dniami na nabrzeżu New Prince?

– Bardzo możliwe – odpowiedział Fabian – lecz ja ciebie nie dostrzegłem.

– I płyniesz do Ameryki?

– Oczywiście! Czy można lepiej spędzić kilkumiesięczny urlop, niż wałęsając się po świecie?

– Prawdziwie szczęśliwy przypadek spowodował, że właśnie wybrałeś *Great Eastern* na tę przejażdżkę turystyczną.

– To nie przypadek, kochany kolego. Wyczytałem w jednym z dzienników, że zarezerwowałaś miejsce na *Great Eastern* a ponieważ nie widzieliśmy się od kilku lat, więc i ja wybrałem ten parowiec, by razem z tobą odbyć tę podróż.

– Przybywasz z Indii?

– Statkiem *Godavey*, który przedwczoraj wysadził mnie na ląd w Liverpoolu.

– Więc podróżujesz, Fabianie? – zapytałem znowu, obserwując jego bladą i smutną twarz.

– Ażeby się rozerwać, jeżeli można – odpowiedział ze wzruszeniem kapitan Fabian Mac Elwin, ściskając mi rękę.

Rozdział IV

Fabian opuścił mnie, aby dopilnować swego urzędzenia się w kajucie numer 73, znajdującej się w jednym ciągu z wielkim salonem; numer ten miał wypisany na swoim bilecie. W tej chwili olbrzymie kłęby dymu buchały z otworów wielkich kominów parowca. Rozpoczęło się drżenie kadłubów kotłów aż do czeluści statku. Para z ogłuszającym świstem wylatywała z rur wydechowych i drobniutkim deszczem spadała na pokład. Kilka hałaśliwych wstrząsów oznaczało, że próbowano maszyny. Inżynier uzyskał potrzebne ciśnienie. Mogliśmy odpływać.

Najpierw należało podnieść kotwicę. Przytył trwał jeszcze i *Great Eastern*, swym przodem do niego zwrócony, całkowicie był gotowy do spłynięcia w dół rzeki. Kapitan Anderson musiał wybrać tę chwilę do wypłynięcia, ponieważ długość *Great*

Eastern nie pozwalała mu robić zwrotów na rzece Mersey. Nie pociągany odpływem, ale przeciwnie, odpychany przez szybki przypływ, swobodniej mógł wyminąć liczne statki, krążące po rzece. Najmniejsze dotknięcie się do tego olbrzyma byłoby dla nich nieszczęściem.

Podniesienie kotwicy w takich warunkach wymagało sporych wysiłków. Rzeczywiście, parowiec naciskany prądem, miał naciągnięte łańcuchy, na których był zakotwiczony. Dodatkowo gwałtowny wiatr z południowego zachodu parł na jego kadłub, łącząc swą siłę z siłą przypływu. Potrzeba zatem było potężnych urządzeń, by wydobyć ciężkie kotwice z błotnistej dna rzeki. *Anchor boat*, rodzaj statku, przeznaczonego do tych operacji, zarzucił linę na łańcuchy, ale jego kabestany nie mogły sprostać zadaniu i musiano posługiwać się urządzeniami mechanicznymi, które *Great Eastern* miał do swej dyspozycji.

Na przodzie znajdowała się maszyna parowa o mocy siedemdziesięciu koni mechanicznych, przeznaczona do podnoszenia kotwicy. Wystarczyło puścić parę z kotłów w jej cylindry, ażeby natychmiast otrzymać bardzo znaczną siłę, którą można było bezpośrednio skierować na kabestan, na którym były nawinięte łańcuchy. Tak też zrobiono, ale maszyna, chociaż tak potężna, okazała się za słaba. Trzeba było przyjść jej z pomocą. Kapitan Anderson polecił wziąć drągi i posłał pięćdziesięciu ludzi załogi do obracania kabestanu.³⁴

Parowiec początkowo podniósł się na swych kotwicach, ale robota szła powoli. Ogniwa łańcucha stukwały bez przerwy w kluzach³⁵ dziobnicy, i moim zdaniem, można było ulżyć łańcuchom dając kilka obrotów kołami tak, aby naciągnąć je bez trudu. Znajdowałem się w tej chwili wraz z kilku innymi podróżnymi na przodzie statku. Przypatrywaliśmy się wszystkim szczegółom operacji i postępowi prac przy podnoszeniu kotwicy. Tuż koło mnie jakiś podróżny, zapewne zniecierpliwiony powolnością roboty, ruszał często ramionami nie szczędząc bezsilnej maszynie swoich nieustannych szyderstw. Był to mężczyzna niewielkiego wzrostu, chudy, o gorączkowych ruchach, oczach niemal całkowicie ukrytych pod powiekami. Fizjonomista³⁶ poznałby od razu, że filozofowi temu ze szkoły Demokryta³⁷ sprawy życiowe pokazują się od żartobliwej strony; mięśnie jarzmowe, niezbędne dla samej akcji śmiechu, nigdy nie były u niego w spokoju. Zresztą, jak się o tym przekonałem później, był to przyjemny towarzysz podróży.

– Panie – powiedział do mnie – dotąd sądziłem, że maszyny istnieją, aby pomagać ludziom, a nie ludzie, aby pomagać maszynom.

Miałem właśnie odpowiedzieć na tę trafną uwagę, gdy rozległ się krzyk. Mój rozmówca i ja rzuciliśmy się naprzód. Wszyscy bez wyjątku ludzie skierowani do drągów, przewrócili się. Jedni podnosili się, drudzy leżeli na pokładzie. Jedno koło zębate maszyny złamało się, kabestan uległ przesunięciu. Ludzie odrzuceni straszliwym naciągnięciem łańcuchów, zostali uderzeni z ekstremalną siłą w głowy i klatki piersiowe. Pozbawione zerwanych sejingów,³⁸ drągi latały wokół nich jak kartacze. Czterej majtkowie zostali zabici, dwunastu było rannych. Pośród tych ostatnich pewien Szkot z Dundee, starszy załogi.

Rzucono się ku tym nieszczęśliwym. Rannych przeniesiono do pomieszczenia dla chorych, usytuowanego na rufie. Jeśli idzie o czterech martwych, to zajęto się

bezzwłocznym przeniesieniem ich na ląd. Zresztą Anglosasi są tak obojętni na ludzkie życie, że wypadek ten wywołał bardzo umiarkowane wrażenie na pokładzie. Ci nieszczęśliwi zabici i ranni, byli niczym więcej jak zębami koła, które można było zastąpić niewielkim kosztem. Tendrowi, dość już oddalonemu, dano sygnał by powrócił. Kilka minut później znalazł się przy statku.

Zbliżyłem się do miejsca wypadku. Schody nie zostały jeszcze podniesione. Cztery trupy, przykryte kołdrami zniesiono i złożono na pokładzie tendra. Jeden z lekarzy popłynął wraz z nimi do Liverpoolu z zaleceniem jak najszybszego powrotu na *Great Eastern*. Tender natychmiast oddalił się, a marynarze wzięli się do zmywania plam krwi, które pokrywały pokład.

Muszę także dodać, że jeden z podróżnych, lekko skaleczony odłamkiem drąga, skorzystał z tej okazji by powrócić na ląd. Miał on już dość *Great Eastern*.

Czas jakiś wpatrywałem się w mały statek, pędzący całą parą. Gdy odwróciłem się, towarzysz mój, z ironiczną miną mruknął te słowa.

– Pięknie zaczyna się podróż!

– Bardzo źle – odpowiedziałem. – Z kim mam zaszczyt rozmawiać?

– Z doktorem Deanem Pitferge.

Rozdział V

Znowu wzięto się do roboty. Przy pomocy *anchor boatu* łańcuchy rozruszały się i kotwice opuściły wreszcie lepkie dno. Na dzwonicach w Birkenhead wybił kwadrans po pierwszej. Odpłynięcie nie mogło być odłożone, jeżeli mieliśmy skorzystać z przyływu morza i wydostać się z koryta Mersey. Kapitan i sternik weszli na mostek. Jeden z poruczników umiejscowił się przy aparacie sygnałowym śruby, drugi przy aparacie sygnałowym do kół obrotowych. Sternik stał między nimi, obok małego kółka przeznaczonego do poruszania steru. Przez ostrożność, na wypadek gdyby maszyna parowa zawiodła, czterech innych sterników przebywało na rufie, gotowych do kierowania wielkimi kołami sterowymi, które wznosiły się na kratownicach. *Great Eastern* płynąc w głównym prądzie, miał tylko fale morskie do rozcinania.

Rozkaz odpłynięcia został wydany. Czerpaki kół powoli uderzały w pierwsze warstwy wody; śruba „taplała się” za rufą i ogromny statek ruszył z miejsca.

Większa część podróżnych, stojąc na przodzie okrętu, przypatrywała się podwójnemu krajobrazowi, jeżącemu się od kominów fabrycznych; przedstawiającemu z prawej strony Liverpool, z lewej Birkenhead. Rzeka Mersey, zatłoczona statkami, z których jedno stały na kotwicy, drugie wpływały lub wypływały, miała dla naszego parowca wolne tylko wąskie przejście, do tego kręte. Ale pod wprawną ręką naszego pilota, którego najmniejszemu ruchowi ster był

zupełnie posłuszny, ślizgaliśmy się w tych wąskich kanałach, manewrując jak wielorybnik pod wiosłem energicznego sternika. Raz sądziłem, że już, już potrącimy jeden trzymasztowy okręt, przepływający się w poprzek rzeki na drugą stronę, ale zdołano uniknąć uderzenia. A gdy z wysokości nadbudówki spojrzałem na ten okręt, o pojemności nie większej niż siedemset lub osiemset ton, wydał mi się on małym stateczkiem, w rodzaju tych, jakie dzieci puszczają na basenach *Green Parku* lub na *Serpentine River*.

Wkrótce *Great Eastern* znalazł się na wysokości ostatnich nabrzeży Liverpoolu. Cztery działa, z których miano pozdrowić miasto, milczały przez uszanowanie dla zmarłych, których w tej właśnie chwili przeniesiono z tendra na ląd. Ale strzały zastąpiły wspaniałe „hurra!”, będące ostatnim wyrazem uprzejmości narodowej. Zaczęto klaskać w dłonie, machać chustkami i pokazywać cały entuzjazm, którym Anglicy tak hojnie szafują, gdy odpływa jakikolwiek okręt, choćby to była zwykła łódź, udająca się na spacer po zatoce. Ale też jak odpowiadano na to pozdrowienie! Jakim echem odbiło się ono na nabrzeżu! Tysiące ciekawych zalegały mury Liverpoolu i Birkenhead. Łodzie wypełnione widzami, roiły się na rzece Mersey. Marynarze wojennego okrętu *Lord Clyde*, stojącego na kotwicy na redzie³⁹, rozproszyli się po rejach, witając olbrzymia swymi okrzykami. Z pokładów innych okrętów, stojących na kotwicy, muzykanci przesyłali nam rozdzierające dźwięki, których nie mogły zagłuszyć okrzyki „hurra!”. Flagi bezustannie wznosiły się i opuszczały na cześć *Great Eastern*. Lecz wkrótce okrzyki poczęły słabnąć w oddali. Parowiec przepłynął tuż koło *Tripoli*, statku pasażerskiego, należącego do Linii Cunarda,⁴⁰ przeznaczonego do przewozu emigrantów, który pomimo swej objętości dwóch tysięcy ton, wydawał się zwykłą barką. Potem na obu brzegach domy ukazywały się coraz rzadziej. Dymy przestały zaczerniać krajobraz. Jeszcze kilka długich i jednolitych szeregów domków robotniczych i ukazały się wille, a na lewym brzegu Mersey platforma latarni morskiej i przyczółek bastionu. Kilka okrzyków „hurra!” pożegnało nas po raz ostatni.

O godzinie trzeciej *Great Eastern* opuścił tory wodne rzeki Mersey i skierował się ku kanałowi Świętego Jerzego. Wiał silny, południowo-zachodni wiatr. Bandery nasze, mocne naprężone, nie posiadały ani jednego fałdu. Morze wzdymało się już wzburzonymi falami, ale parowiec tego nie odczuwał.

Około godziny czwartej kapitan Anderson kazał zatrzymać się. Doganiał nas tender, płynący całą siłą pary. Przywoził on drugiego lekarza okrętowego. Gdy zbliżył się, spuszczone sznurową drabinę, po której doktor, nie bez trudności, dostał się na nasz pokład. Zręczniejszy od niego pilot opuścił się tą samą drogą do łódki, która czekała na niego i której każdy wiosłarz zaopatrzone był w pas korkowy do pływania. W kilka chwil potem pilot wstępował już na czekający pod żaglami piękny, niewielki szkuner.⁴¹

Natychmiast ruszyliśmy w dalszą drogę. Pod działaniem śruby i kół szybkość *Great Eastern* zwiększyła się. Pomimo przeciwnego wiatru statek nie doznawał ani przechyłów, ani kołysania. Wkrótce cień pokrył morze i wybrzeże hrabstwa Walii, wskazane przez wysunięty punkt Holyhead,⁴² pogrążyło się w nocy.

Rozdział VI

Na drugi dzień, 27 marca, *Great Eastern* mijał z prawej burty rozczłonkowane brzegi Irlandii. Wybrałem sobie kajutę na przodzie, usytuowaną na pomoście, w pierwszym rzędzie. Był to mały pokój, dobrze oświetlony dwoma dużymi iluminatorami. Drugi szereg kajut oddzielał go od pierwszego salonu, znajdującego się na przodzie, tak, że ani gwar rozmów, ani hałas fortepianów, których nie brakowało na pokładzie, do mnie nie dochodziły. Była to jakby odosobniona chatka na końcu przedmieścia. Szafa, koja i toaleta dostatecznie ją meblowały.

O godzinie siódmej rano, przeszedłszy przez dwie sale, dotarłem na pokład. Przechadzało się tam już kilku podróżnych. Kołysanie lekko poruszało statkiem. Wiał silny wiatr, ale morze zasłonięte przez brzeg, nie mogło wzburzyć się. Dobrze sobie wróżyłem z tej obojętności *Great Eastern*.

Przybywszy na rufówkę,⁴³ do palarni, dostrzegłem długi, rozciągnięty brzeg, ciekawie ukształtowany, którego wieczna zieloność zasłużyła na nazwę „Smaragdowego Wybrzeża”. Kilka odosobnionych domów, ukośna drożyna, wijąca się jak wstęga, obłoczek białej pary, wskazujący na przejazd pociągu pomiędzy wzgórzami, osamotniony semafor, dający jakieś grymaśne sygnały okrętom znajdującym się na morzu; wszystko to gdzieniegdzie ożywiało krajobraz.

Między nami a brzegiem morze miało odcień brudnozielony, jak blacha nieregularnie poplamiona siarczanem miedzi.⁴⁴ Wiatr wzmagał się jeszcze; od czasu do czasu przelatwały drobne, mokre obłoczki; liczne statki, brygi⁴⁵ lub szkunery, starały się odpłynąć od lądu; przemykały się i parowce buchające czarnym dymem; *Great Eastern*, chociaż nie rozwinął całej swej szybkości, łatwo je jednak wyprzedzał.

Wkrótce ujrzeliśmy Queen's Town, mały port, przed którym uwijała się rybacka flotylla. W tym właśnie porcie każdy statek, parowiec czy żaglowiec, transatlantyczny czy handlowy, przybywający z Ameryki lub z Móz Północnych, oddaje swoje torby z depeszami. Pośpieszny pociąg, zawsze gotowy, przewozi je w kilka godzin do Dublina. Tam statek pocztowy, zawsze dymiący, parowiec czystej krwi, cały w maszynach, statek wyścigowy bardziej pożyteczny aniżeli „Gladiator” lub „Córka Wiatru”,⁴⁶ zabiera listy i przepływając cieśninę z szybkością osiemnastu mil na godzinę, oddaje je w Liverpoolu. Depesze w ten sposób ekspediowane przybywają o cały dzień wcześniej aniżeli najszybsze statki transatlantyczne.

Koło dziewiątej *Great Eastern* zwrócił się nieco w kierunku zachodnio-północno-zachodnim. Zszedłem na pokład, gdzie spotkałem się z kapitanem Mac Elwinem. Towarzyszył mu jeden z jego przyjaciół, mężczyzna mający sześć stóp wzrostu, o jasnej brodzie i długich włosach, łączących się z faworytami,⁴⁷ ale według panującej mody z wygolonym podbródkiem. Ten wielki chłopiec prezentował sobą typ angielskiego oficera: głowę nosił wysoko, ale bez sztywności, wzrok miał pewny, barki szerokie, w ruchach był zupełnie swobodny, jednym słowem, cechowała go ta rzadka odwaga, którą można by nazwać „odwagą bez gniewu”. Nie omyliłem się co do jego profesji.

– Przyjaciel mój, Archibald Corsican – powiedział Fabian z uśmiechem. – Tak jak ja, kapitan dwudziestego drugiego pułku armii indyjskiej.⁴⁸

Po prezentacji, kapitan Corsican i ja ukłoniliśmy się sobie.

– Zaledwie widzieliśmy się z sobą wczoraj, kochany Fabianie – powiedziałem do kapitana Mac Elwina, ściskając mu rękę. Właśnie odpływaliśmy. – Wiem tylko, że nie przypadkowi zawdzięczam spotkanie się z tobą na pokładzie *Great Eastern*, i że ja jestem poniekąd powodem postanowienia, które powzięłeś.

– Rozumie się, kochany przyjacielu – odpowiedział mi Fabian. – Przybyliśmy z kapitanem Corsicanem do Liverpoolu z zamiarem udania się na pokład statku *China*, należącego do Linii Cunarda, gdy właśnie dowiedzieliśmy się, że *Great Eastern* próbuje raz jeszcze odbyć podróż między Anglią a Ameryką – była to dobra sposobność. Dowiedziałem się, że ty jesteś na pokładzie – to była już przyjemność. Nie widzieliśmy się od trzech lat, od czasu naszej miłej podróży do państw skandynawskich. Nie wahałem się, i oto dlaczego tender wysadził nas tu wczoraj.

– Mój kochany Fabianie – powiedziałem – sądzę, że ani kapitan Corsican, ani ty nie będziecie żałowali waszego postanowienia. Przeprawa przez Atlantyk na tym wielkim statku niezawodnie będzie bardzo interesująca nawet dla ciebie, chociaż wcale nie jesteś marynarzem. Trzeba to zobaczyć. Ale pomówmy o tobie. Ostatni twój list, datowany nie dalej jak przed sześciu tygodniami, nosił stempel pocztowy z Bombaju. Miałem wszelkie prawo przypuszczać, że przebywasz w swoim pułku.

– Jeszcze przed trzema tygodniami byliśmy tam – odparł Fabian. – Wiedliśmy tam życie na pół wojskowe, a na pół wiejskie, życie indyjskich oficerów, to jest, że więcej się polowało aniżeli wojowało. Przedstawiam ci nawet kapitana Archibalda jako wielkiego tępicieła tygrysów. Jest postrachem dżungli. Jednak, chociaż jesteśmy kawalerami i nie mamy rodziny, przyszła nam ochota dać nieco wypocząć tym biednym, drapieżnym bestiom półwyspu i odetchnąć kilkoma molekułami⁴⁹ europejskiego powietrza. Otrzymaliśmy roczny urlop i zaraz przez Morze Czerwone, Suez i Francję przybyliśmy z szybkością ekspresu do naszej starej Anglii.

– Naszej starej Anglii! – powiedział, uśmiechając się kapitan Archibald. – Już w niej nie jesteśmy, Fabianie. Unosi nas okręt angielski ale wynajęty przez kompanię francuską, a wiezie nas do Ameryki. Trzy różne bandery powiewają nad naszymi głowami dowodząc, że jesteśmy na gruncie franko-anglo-amerykańskim.

– Mniejsza o to – odparł Fabian, którego czoło zachmurzyło się na chwilę pod wpływem smutku. – Mniejsza o to, byle nam urlop upłynął. Potrzeba nam ruchu. To jest właśnie życie. Tak dobrze jest czasami zapomnieć o przeszłości i zabijać czas terażniejszy przed odnawianiem rzeczy nas otaczających. Za kilkanaście dni będziemy w Nowym Jorku, gdzie uściskam siostrę i jej dzieci, których nie widziałem od wielu lat. Potem zwiedzimy Wielkie Jeziora. Rzeką Missisipi spłyniemy aż do Nowego Orleanu. Zapolujemy nad Amazonką. Z Ameryki przeskoczymy do Afryki, gdzie na Przylądku Dobrej Nadziei⁵⁰ lwy i słonie umówiły się, by uczcić przybycie kapitana Corsicana; stamtąd powrócimy do Indii, narzucać Sipajom wolę metropolii.

Fabian mówił z nerwową gadatliwością, a pierś jego podnosiły westchnienia. Niewątpliwie zaszedł w jego życiu jakiś nieszczęśliwy wypadek, o którym nie wiedziałem i którego nawet z listów jego domyśleć się nie mogłem. Zdawało mi się, że kapitan Archibald Corsican był zaznajomiony z tą sytuacją. Okazywał on bardzo żywe przywiązanie do młodszego od niego o kilka lat Fabiana. Wydawał się jakby starszym bratem Mac Elwina; poświęcenie jego, w razie potrzeby, mogło podnieść się do bohaterstwa.

W tej chwili rozmowa nasza została przerwana. Trąbka zahuczała na pokładzie. Jeden z pyzatyh stewardów zawiadamiał w ten sposób, że za kwadrans, to jest o wpół do pierwszej, będzie podany *lunch*. Cztery razy dziennie, ku wielkiemu zadowoleniu podróżnych, chrapliwy ten głos rozlegał się na statku: o wpół do dziewiątej na śniadanie, o wpół do pierwszej na *lunch*,⁵¹ o czwartej na obiad i o wpół do ósmej na herbatę. W kilka chwil długie bulwary opustoszały i wkrótce wszyscy biesiadnicy siedzieli za stołami w przestronnych salonach, gdzie znalazłem miejsce koło Fabiana i kapitana Archibalda.

Cztery szeregi stołów znajdowały się w tych salach jadalnych. Nad nimi szklanki i butelki, ustawione na wiszących deskach, zachowywały doskonałą nieruchomość i prostopadłość. Parowiec bynajmniej nie odczuwał kołysania morza. Biesiadnicy, mężczyźni, kobiety i dzieci, mogli spożywać bez obawy. Poczęły krążyć misternie udekorowane półmiski. Liczny zastęp stewardów pozostawał do pomocy. Na każde żądanie, wypisane na kartce *ad hoc*,⁵² przynoszono wina, likiery i ale⁵³, za co płacono się osobno. Kalifornijczycy szczególnie odznaczeni się wśród innych skłonnością do wychylania szampana. Przy tym samym stole, tuż obok swego męża, byłego celnika, siedziała praczka, która wzbogaciła się w pralniach w San Francisco; piła Cliquot⁵⁴ po trzy dolary za butelkę. Dwie czy trzy młode *misses*,⁵⁵ wątłe i blade, pożerały zakrwawioną wołowinę. Wysokie *mistress*,⁵⁶ panie o rękach ze słoniowej kości, z małych szklanek zajadały jaja na miękko. Inne z widocznym zadowoleniem przegryzały ciasto z rabarbarem lub deserowe selery. Każdy działał z pełnym zapałem. Mógłbyś powiedzieć, że znajdujesz się w jednej z bulwarowych restauracji w Paryżu ale nie na oceanie.

Po skończeniu lunchu pokłady znów się zapełniły. Pozdrawiano się przy mijaniu i spotykano się jak gdyby w Hyde Parku.⁵⁷ Dzieci bawiły się, biegały, puszczały baloniki, grały w obręcz, jakby na piasku w Ogrodach Tuileries.⁵⁸ Większa część mężczyzn przechadzając się, paliła cygara. Damy, siedzące na składanych krzesłach, zajmowały się robótkami, czytały lub rozmawiały. Guwernantki i bony doglądały drobniejszej dziatwy. Kilku opasłych Amerykanów kołysało się na bujakach. Oficerowie pokładowi chodzili tu i tam; jedni pełnili wachtę⁵⁹ na mostkach i pilnowali kompasu, inni odpowiadali na częstokroć dziwaczne pytania podróżnych. Słysząc także było wśród szumu wiatru dźwięki organów, umieszczonych w dużej nadbudówce na rufie statku i akordy dwóch czy trzech fortepianów Pleyela,⁶⁰ w oplakany sposób współzawodniczące z sobą w niższych salonach.

Około godziny trzeciej rozległy się głośnie okrzyki „hurra!” Pasażerowie zapełnili miejsca przy relingach. *Great Eastern* wymijał w odległości dwóch kabli⁶¹ statek pocztowy, który szybko dopędził. Był to *Propontis*, udający się do Nowego Jorku. Przepływając, pozdrowił morskiego kolosa, a morski olbrzym odwzajemnił się mu tym samym.

O godzinie wpół do piątej było jeszcze widać, w odległości trzech mil, ład z lewej burty, ale szybko zasłaniał go przed nami deszcz, który nagle się puścił. Wkrótce ukazał się płomień. Była to latarnia morska Fastenet, umieszczona na samotnej skale. Nadeszła noc, podczas której mieliśmy opłynąć przylądek Clear, ostatni najbardziej wysunięty punkt wybrzeża Irlandii.

Rozdział VII

Powiedziałem, że długość *Great Eastern* przewyższała dwa hektometry. Dla umysłów lubiących porównania dodam, że statek ten był o jedną trzecią dłuższy aniżeli most „des Arts” w Paryżu. Nie mógłby zatem poruszać się po Sekwanie. Zresztą niemożliwe byłoby to dla niego także z powodu zbyt dużego zanurzenia. Ściśle mówiąc, parowiec ten ma dwieście siedem i pół metra długości w linii wodnej; dwieście dziesięć i ćwierć metra na górnym pokładzie, to znaczy, że jest dwa razy dłuższy od największych parowców transatlantyckich. Szerokość jego wynosi dwadzieścia pięć metrów i trzydzieści centymetrów na pokładzie, a trzydzieści sześć metrów i sześćdziesiąt pięć centymetrów wraz z tamborami.

Kadłub *Great Eastern* może wytrzymać najsilniejsze uderzenia morza. Jest podwójny i składa się komórek, wysokich na osiemdziesiąt sześć centymetrów, położonych między burtami a wzdłużnicami. Dalej trzynaście przedziałów oddzielonych od siebie wodoszczelnymi grodziami⁶² powiększa jego bezpieczeństwo na wypadek powstania przecieku lub pożaru. Dziesięć tysięcy ton żelaza zużyto do zbudowania tego kadłuba, a trzy miliony gwoździ, wbitych na gorąco, najdoskonalej spaja blachy, którymi jest obity.

Great Eastern, gdy zanurza się na trzydzieści stóp w wodzie, wypiera dwadzieścia osiem tysięcy pięćset ton. Nie naładowany zanurza się tylko na sześć metrów. Może pomieścić dziesięć tysięcy podróżnych. Z trzystu siedemdziesięciu trzech miast okręgowych Francji, dwieście siedemdziesiąt cztery mają mniej mieszkańców, aniżeli taka pływająca podprefektura,⁶³ ze swoim maksimum podróżnych.

Linie *Great Eastern* są bardzo wydłużone. Prawa burta posiada otwór kluzowy, przez który odwijają się łańcuchy kotwiczne. Jego dziób, bardzo wąski, nie okazuje wklęsłości ani wypukłości i jest dobrze wykonany. Rufa okrągła, lekko opadająca i jednocześnie pozbawiona ozdób.

Na pokładzie jego wznosi się sześć masztów i pięć kominów. Trzy pierwsze maszty na dziobie to: *foregigger* i *foremast* czyli razem dwa fokmaszty oraz *mainmast* lub grotmaszt. Trzy ostatnie z tyłu są nazywane: *aftermainmast*, *mizzenmast* i *aftergigger*.⁶⁴ *Foremast* i *mainmast* mają trajsle, marsle i bramsle.⁶⁵ Cztery pozostałe maszty nie są wyposażone w żagle górne. Na wszystkie wyszło pięć tysięcy czterysta metrów kwadratowych doskonałego płótna z królewskiej fabryki w Edynburgu. Na obszernych marsach⁶⁶ drugiego i trzeciego masztu⁶⁷ kompania żołnierzy może swobodnie prowadzić ćwiczenia. Z sześciu masztów, podtrzymywanych metalowymi wantami,⁶⁸ drugi, trzeci i czwarty wykonane są z blach połączonych śrubami; prawdziwe arcydzieło blacharskiej sztuki. U podstawy mają one jeden metr dziesięć centymetrów średnicy, a najwyższy z nich, *mainmast*,

wznosi się na dwieście siedem stóp francuskich,⁶⁹ co przewyższa wysokość wież katedry Notre Dame.⁷⁰

Jeśli chodzi o kominy to dwa z nich, przed tamborami, obsługują maszynę napędzającą koła czerpakowe, trzy w tyle maszynę przy śrubie. Są to ogromne cylindry wysokości trzydziestu i pół metra, podtrzymywane łańcuchami przymocowanymi do nadbudówek.

Wnętrze *Great Eastern*, jest wyjątkowo dobrze zagospodarowane. Na przedzie znajdują się pralnie parowe i pomieszczenie załogi. Dalej następuje salon dla dam i drugi, wielki salon ozdobiony lustrami, lampami i malowidłami za szkłem. Wspaniałe te sale otrzymują światło z boków, przez okna, podparte pięknymi złożonymi kolumnami; łączą się z pokładem górnym przez szerokie schody o metalowych stopniach i mahoniowych balustradach. Niemal w środku znajdują się cztery rzędy kajut, rozdzielonych korytarzem. Jedne z tych kajut mają wyjście na platformy, inne, mieszczące się na dolnym piętrze, na osobne schody. W tyle okrętu znajdują się trzy przestronne *dining-rooms*⁷¹ i taki sam rozkład kajut. Od salonów znajdujących się na dziobie, do położonych na rufie statku przechodzi się krytymi, szerokimi korytarzami, okrążającymi maszynę napędzającą koła, między blaszanymi ściankami i pomieszczeniami pokładowymi.

Maszyny *Great Eastern* słusznie uważane są za arcydzieła, dodam arcydzieła zegarmistrzostwa. Nie ma nic bardziej zdumiewającego niż widok tych ogromnych kół, poruszających się dokładnie i łagodnie, jakby w zegarze. Nominalna moc maszyny kołowej wynosi tysiąc koni mechanicznych. Maszyna ta składa się z czterech kołyszących się cylindrów, o średnicy dwóch metrów i dwudziestu sześciu centymetrów, bezpośrednio połączonych z wałami za pomocą tłoków. Średnie ciśnienie wynosi dwadzieścia funtów na cal kwadratowy,⁷² czyli około jednej i sześćdziesiąt siedmiu setnych atmosfery. Powierzchnia grzewcza czterech kotłów razem wziętych wynosi siedemset osiemdziesiąt metrów kwadratowych. Maszyna ta porusza się z majestatycznym spokojem; ekscentryk jej, unoszony przez poziomy wał, wygląda jak balon w powietrzu. Może zrobić dwadzieścia obrotów na minutę i wyraźnie kontrastuje z maszyną od śruby, szybszą, gwałtowniejszą, jakby gniewającą się pod parciem tysiąca sześciuset koni mechanicznych.

Maszyna od śruby ma także cztery stałe cylindry, ustawione poziomo, dwa naprzeciw dwóch; tłoki jej działają bezpośrednio na wał śrubowy. Pod ciśnieniem wytworzonym przez sześć kotłów, mających tysiąc sto siedemdziesiąt pięć metrów powierzchni grzewczej, śruba, ważąca sześćdziesiąt ton, może zrobić do czterdziestu ośmiu obrotów na minutę; ale wtedy zadyszana, unosi się gniewem, a długie jej cylindry pozornie atakują się nawzajem uderzeniami tłoków, jak olbrzymie wycinki⁷³ ciosami kłów.

Niezależnie od tych dwóch głównych urządzeń *Great Eastern* posiada jeszcze sześć innych parowych maszyn pomocniczych dla dostarczania wody, uruchamiania kabestanów i tak dalej. Jak widzimy, para we wszystkich manewrach odgrywa ważną rolę.

Takim jest ten parowiec nieporównywalny i dający się łatwo rozpoznać z pośród wszystkich innych. Nie przeszkodziło to jednak pewnemu kapitanowi francuskiemu

umieścić któregoś dnia w dzienniku okrętowym takiej głupiej notki: „Spotkałem statek o sześciu masztach i pięciu kominach. Przypuszczam, że to *Great Eastern*.”

Rozdział VIII

Noc ze środy na czwartek była dość przykra. Moje wiszące łóżko kołysało się niezwykle i musiałem pracować rękoma i nogami, by się utrzymać na nim. Torby i walizy spacerowały po kajucie. Niezwykły tumult dochodził z sąsiedniego salonu, gdzie złożono tymczasowo dwieście lub trzysta pak, które teraz z trzaskiem rozbijały ławki i stoły. Drzwi stukały, zawiasy skrzypiały, bulaje wydawały ten jęk właściwy drewnu, butelki i szklanki uderzały o siebie na wiszących półkach i całe kaskady naczyń stołowych spadały na podłogę w bufetach. Słyszałem także nierówne chrapanie śruby i uderzanie kół, które kolejno to zanurzały się w wodę, to wymachiwały w powietrzu swymi czerpakami. Z wszystkich tych symptomów wywnioskowałem, że wiatr wzmógł się i że parowiec nie był już obojętny na wały fal, uderzające weń z boku.

Wstałem o szóstej rano po bezsennej nocy. Trzymając się jedną ręką za łóżko, drugą ubierałem się jak mogłem. Ale bez punktu oparcia nie mogłem utrzymać się na nogach i na serio musiałem staczać walkę z moim paltotem,⁷⁴ by go sobie na grzbiet włożyć. Potem wyszedłem z kajuty, przedostałem się przez salon, dopomagając sobie rękami i nogami pomiędzy kupą pak. Na schody wszedłem na klęczkach, jak rzymski wieśniak wspinający się na stopnie *Scala Santa* Ponckiego Piłata;⁷⁵ w końcu dostałem się na pokład, gdzie mocno uczepiłem się obtoczonej knagi.⁷⁶ Łądu nie było już widać. Przylądek Clear opłynęliśmy w nocy. Dokoła nas rozpościerała się owa ogromna, wypukła przestrzeń, zakreślona linią wodną na niebie. Morze, barwy szarej, wydymało się wydłużonymi, nie załamującymi się falami. *Great Eastern* wzięty z boku, kołysał się straszliwie. Maszty jego, jak długie wskazówki kompasu, zakreślały w powietrzu ogromne półkola. Kołysanie podłużne statku było wprawdzie ledwo odczuwalne, ale poprzeczne było nieznośne. Utrzymać się na nogach było niemożliwością. Oficer wachtowy, uczepiwszy się mostka, kołysał się jak na huśtawce.

Od palika do palika dosunąłem się aż do tamboru przy lewej burcie. Pokład, zwilżony mgłą, był bardzo śliski. Przygotowywałem się zatem do przyczepienia się do jednej z podpór mostku, gdy jakieś żywe ciało stoczyło mi się pod nogi.

Było to ciało doktora Deana Pitferge’a. Oryginał ten podniósł się zaraz na kolana i patrząc na mnie, powiedział:

– To jest piękne. Amplituda łuku zakreślanego przez boki *Great Eastern* wynosi czterdzieści stopni, to jest dwadzieścia poniżej horyzontu, a dwadzieścia nad nim.

– Naprawdę!? – zawołałem, śmiejąc się nie ze spostrzeżenia, ale z warunków, w jakich było zrobione.

– Nie ma wątpliwości – odparł doktor. – Podczas wahań szybkość ruchu wynosi jeden metr siedemset czterdzieści cztery milimetry na sekundę. Inny transatlantyk, mniej szeroki, potrzebuje tyle czasu między przewrotem jednego boku na drugi.

– W takim razie – odpowiedziałem – ponieważ *Great Eastern* tak prędko odzyskuje swoją pionowość, dowodzi to nadmiaru jego stabilności.

– Jego – tak, ale nie podróźnych – odparł wesoło Dean Pitferge – bo ci, jak pan widzi, powracają do położenia poziomego prędzej aniżeli by pragnęli.

Zachwycony swą odpowiedzią, doktor podniósł się i, wzajemnie podtrzymując się, mogliśmy dotrzeć do jednej z ławek na dziobie. Upadek doktora nabawił go tylko kilku sińców. Gratulowałem mu tego, gdyż mógł roztrzaskać sobie głowę.

– O, to jeszcze nie koniec! — odpowiedział. — Wkrótce wydarzy się nam nieszczęście.

– Nam?

– Parowcowi, a w konsekwencji mnie, panu i wszystkim podróźnym.

– Jeżeli pan mówi poważnie — powiedziałem — to dlaczego wsiadł pan na jego pokład?

– Ażeby zobaczyć co się wydarzy, gdyż nie miałbym nic przeciw temu, byśmy się rozbili! – odpowiedział doktor, patrząc znacząco na mnie.

– Czy pan po raz pierwszy płynie na *Great Eastern*?

– Nie. Już kilka razy przeprowałem się przez Atlantyk. dla ciekawości.

– W takim razie nie należy się uskarżać.

– Ja się nie uskarżam. Ja stwierdzam fakty i cierpliwie oczekuję godziny katastrofy.

Czy doktor żartował sobie ze mnie? Nie wiedziałem, co myśleć o tym. Małe jego oczka wydawały mi się bardzo ironiczne. Pragnąłem dalej pociągać go za język.

– Doktorze – powiedziałem – nie wiem na jakich faktach opiera pan swoje smutne przepowiednie, ale pozwól przypomnieć sobie, że *Great Eastern* już dwadzieścia razy przepływał Atlantyk i wszystkie przeprawy były pomyślne.

– To nic nie znaczy! – odpowiedział Pitferge. – Ten statek jest „pod urokiem”, że użyję gminnego wyrażenia. Nie uniknie swego przeznaczenia. Wiadomo o tym i dlatego też nie budzi on zaufania. Niech pan sobie przypomni ile inżynierowie mieli trudności przy spuszczeniu go na wodę. Tak mu się chciało w nią włączyć, jak szpitalowi w Greenwich. Sądzę nawet, że Brunnel, który go skonstruował, umarł „w następstwie operacji”, jak u nas mówi się w medycynie.

– Ach, doktorze! – zawołałem. – Czyżby był pan materialistą?

– Dlaczego takie pytanie?

– Ponieważ zauważyłem, że wielu ludzi którzy nie wierzą w Boga, wierzy całkowicie we wszystko, nie wyłączając złego oka.

– Niech pan sobie żartuje – odparł doktor – ale pozwoli dokończyć moją argumentację. *Great Eastern* zrujnował już kilka kompanii. Zbudowany dla przewozu emigrantów i handlu z Australią, nigdy nie był w Australii. Wymyślony tak, by miał szybkość większą aniżeli inne statki transoceaniczne, stoi jednak niżej od nich pod tym względem.

– Z tego – powiedziałem – wynika, że.

– Niech pan zaczeka – przerwał doktor. – Jeden z kapitanów *Great Eastern*, i to jeden z najzdolniejszych, jest już topielcem, ponieważ ustawił się trochę przeciwnie do fali, chcąc uniknąć tego niezdolnego kołysania.

– No i cóż? – odpowiedziałem. – Pożalować należy tego zdolnego człowieka i to wszystko.

– A przy tym – zaczął znowu Dean Pitferge, nie zważając na mój brak wiary – opowiadają wiele historii o tym parowcu. Mówią, że jeden podróżny, który zabłąkał się w jego wnętrzu, jak pionier w lasach amerykańskich, nigdy nie został znaleziony.

– Ach! – zawołałem ironicznie. – To fakt!

– Opowiadają także – zaczął znowu doktor – że podczas budowy kotłów, jeden z mechaników został zalutowany przez nieostrożność w zbiorniku pary.

– Bravo! – zawołałem. – Mechanik zalutowany! *E ben trovato.*⁷⁷ Czy pan w to wierzy?

– Wierzę – odpowiedział Pitferge. – Wierzę najmocniej, że podróż nasza źle się zaczęła i źle się skończy.

– Ale *Great Eastern* jest dobrze zbudowany, co pozwala mu, jak jednej całkowitej bryle opierać się morzu, chociażby najbardziej rozszalałemu.

– Bez wątpienia jest solidny – odpowiedział doktor. – Ale niech wpadnie w dolinę między falami, a zobaczy pan czy się z niej wydostanie. Jest to olbrzym, prawda, ale olbrzym, którego siła nie jest proporcjonalna do wielkości. Jego maszyny są za słabe. Czy słyszał pan o jego dziesiętnastej podróży między Liverpoolem a Nowym Jorkiem?

– Nie, doktorze.

– Znajdowałem się wtenczas na jego pokładzie. Opuściliśmy Liverpool we wtorek, 10 grudnia. Podróżnych było wielu, a wszyscy pełni nadziei. Wszystko szło dobrze

dopóki zasłonięci byliśmy brzegami Irlandii. Żadnego kołysania, żadnych chorych. Na drugi dzień tak samo na otwartym morzu. Podróżni zachwyceni. Rankiem, dwunastego, wiatr wzmógł się. Fale zaczęły uderzać nam w bok i *Great Eastern* zaczął się kołysać. Podróżni, mężczyźni i kobiety, schowali się w kajutach. O czwartej godzinie wiatr zmienił się w sztorm. Meble zaczęły tańcować. Jedno ze zwierciadeł w wielkim salonie rozbiło się o głowę mówiącego te słowa. Wszelakie naczynia tłudy się. Straszny harmider! Osiem szalup zerwało się ze szlupbelek. W tej chwili położenie było niebezpieczne. Maszynę kołową musiano zatrzymać. Ogromny kawał ołowiu, ruszony z miejsca wskutek kołysania się statku, zagrażał wpadnięciem między części składowe maszyny. Śruba jednak ciągle pchała nas do przodu. Wkrótce koła odzyskują połowę swej szybkości, ale jedno z nich naraz krzywi się, a czerpaki i szprychy obdrapują bok okrętu. Trzeba znowu zatrzymać maszynę kołową i poprzestać na śrubie. Noc była okropna. Burza rozsrożyła się. *Great Eastern* wpadł w dolinę między falami i nie mógł się z niej wydostać. Z brzaskiem dnia nie pozostał ani kawałek żelastwa z kół. Rozpięto kilka żagli aby móc manewrować i wyprowadzić statek. Żagle, przed chwilą rozpięte, uniósł wiatr. Powstało ogólne zamieszanie. Powyrywane łańcuchy i liny przetaczały się od jednego boku do drugiego. Zagroda, w której mieściło się bydło, przełamała się i jedna krowa wpadła przez luk do damskiego salonu. Nowe nieszczęście! Drąg od steru łamie się. Nie można sterować. Gwałtowne uderzenia następują jedno po drugich. Pękają obręcze jednego zbiornika, w którym znajdowało się trzy tysiące kilogramów oleju, i płyn strumieniami zalewa pokład. Sobota mija wśród powszechnego przerażenia. My ciągle w dole między falami. Dopiero w niedzielę wiatr poczyna łagodnieć. Jakiemuś inżynierowi amerykańskiemu, przebywającemu na pokładzie jako pasażer, udaje się łańcuchami umocować pióro steru. Można było zacząć trochę manewrować. *Great Eastern* wydostaje się z doliny i w osiem dni po opuszczeniu Liverpoolu wracamy do Queens Town. Otóż, panie, kto wie gdzie my będziemy za osiem dni!...

Rozdział IX

Przyznać trzeba, że opowiadanie Deana Pitferge'a nie było uspokajające. Podróżni nie mogliby go słuchać bez drżenia. Żartował, czy też mówił serio? Czy prawdą było, że znajdował się na *Great Eastern* podczas wszystkich jego podróży, by być obecnym przy jakiejś katastrofie? Po człowieku tak ekscentrycznym można się wszystkiego spodziewać, zwłaszcza gdy jest Anglikiem.

Tymczasem parowiec, kołysząc się jak łódka, płynął dalej swoją drogą. Trzymał się niewzruszenie loksodromy statków parowych. Wiadomo, że na płaskiej powierzchni najkrótszą drogą jest linia prosta. Na kuli jest nią linia krzywa, utworzona przez obwód wielkich kół. Statki zatem, dla skrócenia drogi, wybierają taką linię. Ale statki żaglowe nie mogą się jej trzymać, gdy mają przeciwny wiatr. Uczynić to mogą tylko parowce. Tak też zrobił *Great Eastern*, skierowawszy się nieco ku północnemu zachodowi. Kołysanie nie ustawało. Szkaradna morska choroba, zarazem zaraźliwa i epidemiczna, robiła szybkie postępy. Kilku podróżnych pobladłych, z zapadniętymi policzkami, przygnębionych, przebywało jednak na pokładzie, by oddychać świeżym powietrzem. W większości strasznie gniewali się na niefortunny parowiec, zachowujący się jak zwykła łódź, wbrew zapewnieniu

Stowarzyszenia Dzierżawców, którego prospekty głosiły, że choroba morska „nie jest znana na pokładzie”.

Koło dziewiątej rano, w odległości trzech lub czterech mil od prawej burty, zasygnalizowano jakiś przedmiot. Czy był to szkielet wieloryba, czy też szkielet okrętu? W tej chwili nie można było jeszcze tego rozpoznać. Grupa zdrowych pasażerów, stojąc na dziobówkach,⁷⁸ obserwowała te szczątki, pływające o trzysta mil od najbliższego brzegu.

Tymczasem *Great Eastern* skierował się ku sygnalizowanemu przedmiotowi. Skierowano na niego lornetki. Przypuszczenia rozdziły się co chwilę, a między Anglikami i Amerykanami, dla których dobry jest każdy pretekst, rozpoczęły się zakłady. Pomiędzy zawziętymi zakładającymi się osobistościami zauważyłem mężczyznę wysokiego wzrostu, którego rysy zastanowiły mnie niedwuznacznym wyrazem fałszywości. To indywiduum miało na swej twarzy jakby wypisaną ogólną nienawiść, która nie zmyliłaby ani fizjonomistów, ani fizjologów; czoło pokryte pionowymi zmarszczkami, wzrok zarazem zuchwały i wymijający, zrosnięte brwi, barki szerokie, głowa zadarta – jednym słowem wszelkie znamiona rzadkiego bezwstydu, połączone z rzadką przewrotnością. Co to za człowiek? Nie wiedziałem, ale stanowczo mi się nie podobał. Mówił głośno, tonem w którym jakby przebijała obelga. Kilku zwolenników jego, nie więcej wartych, śmiało się z jego niesmacznych żartów. Człowiek ten utrzymywał, że pływający przedmiot jest szkieletem wieloryba i słowa swoje popierał znacznymi zakładami, które bezzwłocznie przyjmowano.

Wszystkie te zakłady, dochodzące do kilkuset dolarów, przegrał. Wrak okazał się kadłubem okrętu. Parowiec szybko zbliżył się do niego. Można już było zobaczyć zielonawą miedź⁷⁹ jego obicia. Był to trzymasztowiec, pozbawiony masztów i leżący na boku. Musiał posiadać wyporność pięćset do sześćset ton. Z wantów zwisały połamane reje.

Czy statek ten został opuszczony przez swoją załogę? Było to zagadnienie, lub używając angielskiego określenia *great attraction*⁸⁰ obecnej chwili. Nikt jednak nie ukazywał się na jego kadłubie. Może rozbitkowie skryli się we wnętrzu? Uzbrojony w lunetę widziałem od kilku chwil jakiś obiekt poruszający się na przodzie, ale wkrótce przekonałem się, że były to resztki foka, poruszane wiatrem.

W odległości pół mili wszystkie szczegóły tego kadłuba były widoczne. Był to nowy statek i w dobrym zachowanym stanie. Ładunek jego przesunął się na lewą burtę. Z całą pewnością w krytycznej chwili musiano poświęcić maszty.

Great Eastern przybliżył się do niego i dokonał okrążenia. Zawiadamiał o swej obecności częstymi gwizdami, tak, że aż powietrze zdawało się drżeć. Ale wrak pozostawał milczący i nie rozpoznany. Na całej przestrzeni morza, zakreślonej linią widnokregu, nie było nic widać. Przy rozbitym okręcie nie znajdowała się ani jedna szalupa.

Zapewne załoga miała czas uciec. Ale czy zdołała dotrzeć do lądu, odległego o trzysta mil? Czy wątle łodzie były w stanie oprzeć się falom, które tak straszliwie kołysały *Great Eastern*? A przy tym – od jakiego czasu datuje ta katastrofa? Czy teatru rozbicia, przy panującym wietrze, nie należało szukać gdzieś dalej na

zachodzie? Czy ten kadłub nie pozostaje od dłuższego już czasu igraszką prądów i wichrów? Wszystkie te pytania musiały pozostać bez odpowiedzi.

Gdy parowiec nasz opływał rufę rozbitego statku, zobaczyłem wyraźnie na tablicy jego nazwę: *Lerida*, ale do jakiego portu podążał, nie było wymienione. Wnosząc z jego kształtów marynarze oświadczyli, że był to statek amerykański.

Statek handlowy, okręt wojenny, nie zawahałby się zawładnąć tym kadłubem, mieszczącym w sobie niezawodnie cenny ładunek. Wiadomo, że w podobnych przypadkach ustawy morskie przyznają ratującym trzecią część uratowanej wartości. Ale *Great Eastern*, mający obowiązek regularnego kursowania, nie mógł wziąć tego wraku na hol i ciągnąć za sobą kilka tysięcy mil. Nie było również możliwe wrócić się, by go odholować do najbliższego portu. Trzeba było zatem zostawić go ku wielkiemu zmartwieniu majtków i wkrótce wrak ten był niczym więcej, jak małym punktem na horyzoncie; wreszcie zupełnie zniknął z oczu. Podróżni rozeszli się. Jedni powrócili do salonów, drudzy do kajut, i sama nawet trąbka zwołująca na lunch, nie zdołała przebudzić śpiących, znękanych morską chorobą.

Koło południa kapitan Anderson kazał rozwinąć dwa foki i bezan.⁸¹ Statek znalazłszy punkt oparcia, mniej się już kołysał. Marynarze próbowali też ukośny tylny żagiel, zawinięty na bomie⁸² według najnowszego systemu. Lecz system ten, bez wątpienia, był „za bardzo nowoczesny”, ponieważ nie można było wykorzystać ukośnego żagla, który przez całą podróż nie został rozwinięty.

Rozdział X

Pomimo bezładnych ruchów statku, życie na pokładzie jakoś się układało. Dla Anglosasów nie ma nic prostszego. Ten statek pasażerski to jego dzielnica, jego ulica, jego dom przenoszący się z miejsca na miejsce, gdzie zawsze jest u siebie. Francuz, przeciwnie, zdaje się wiecznie podróżować.

Jak tylko czas pozwalał, tłum wylegał na bulwary. Wszyscy przechadzający się, zachowujący swoją pionowość pomimo przechyłów statku, wyglądali jak ludzie pijani, u których pijaństwo wywołało w tym samym czasie takie same symptomy. Pasażerki, nie pokazując się na pokładzie, pozostawały albo w salonie wyłącznie dla nich przeznaczonym, albo też w wielkim salonie. Wtedy to można było nasłuchać się hałaśliwej harmonii fortepianów. A trzeba wiedzieć, że na tych instrumentach, burzliwych jak morze, więc kołyszących się, mając nawet talent samego Liszta⁸³ nie można by nic poprawnie wykonać. Gdy statek pochylał się na prawą burtę brakowało basów, gdy na lewą to znowu zawodziły wioliny. Stąd powstawały luki w harmonii, czyli próżnie w melodii, o co saksońskie uszy zresztą niewiele dbały. Pomędzy wszystkimi tymi wirtuozkami zauważyłem pewną wielką, kościstą damę, która wydawała się dobrą pianistką. Rzeczywiście, aby ułatwić sobie odczytywanie partytury, wszystkie nuty oznaczała numerami a wszystkie klawisze takimi samymi numerami. Gdy nad nutą widniał numer dwadzieścia siedem, uderzała w klawisz dwudziesty siódmy. Jeżeli nuta miała numer pięćdziesiąty trzeci, dotykała pięćdziesiątego trzeciego klawisza. A robiła to, nie zważając wcale na hałas panujący dokoła, ani na inne fortepiany odzywające się w sąsiednich salonach, ani nawet na swawolne dzieci, które pięściami wybijały akordy na niezajętych oktawach.⁸⁴

Podczas tego koncertu obecni brali na chybił trafił książki porzucane na stołach. Jeżeli który z nich znalazł ciekawy fragment – odczytywał go na głos, a inni słuchali z wielką uprzejmością i dziękowali pochlebnym szemraniem. Na kanapach leżało kilka dzienników, owych dzienników angielskich lub amerykańskich, zawsze wyglądających jak stare, choćby nikt ich nie brał do ręki. Niewygodna to bardzo operacja rozkładać te ogromne arkusze, mogące pokryć powierzchnię kilka metrów kwadratowych. Ale ponieważ jest taka moda że się ich nie rozcina, więc się nie rozkładają. Pewnego dnia miałem cierpliwość przeczytać w tych warunkach dziennik *New York Herald* i to przeczytać od początku do samego końca. Ale proszę osądzić, czy byłem wynagrodzony za taką pracę, gdy w rubryce personal⁸⁵ znalazłem taką wzmiankę: „Pan X. prosi piękną miss Z., którą spotkał wczoraj w omnibusie na Dwudziestej Piątej ulicy, by zgłosiła się do niego, do pokoju nr 17 w hotelu *Saint Nicolas*. Życzyłby sobie rozmówić się z nią względem związku małżeńskiego”. Co zrobiła piękna miss Z.? Tego już nie mogę wiedzieć.

Cały poobiedni czas spędziłem w wielkim salonie przypatrując się i rozmawiając. Dyskusja nie mogła być nieinteresująca gdyż siedział przy mnie mój przyjaciel, Dean Pitferge.

– Czy przyszedł pan już do siebie po upadku? — zapytałem go.

– Najzupełniej – odpowiedział. – Lecz to nie chodzi.

– Co nie chodzi? Pan?

– Nie, nasz parowiec. Kotły od śruby źle działają. Nie możemy otrzymać dostatecznego ciśnienia pary.

– Więc pan bardzo pragnie dostać się do Nowego Jorku?

– Ależ skąd! Mówię jako mechanik, nic więcej. Jest tu mi bardzo dobrze i bardzo szczerze ubolewać będę opuszczając tę kolekcję oryginałów, którą traf zgromadził na pokładzie. dla mojej przyjemności.

– Oryginałów! – zawołałem, spoglądając na podróżnych, napływających do salonu. – Ależ wszyscy ci ludzie są podobni do siebie.

– Ba!... – odparł doktor. – Jak widać pan wcale ich nie zna. Rodzaj jest jeden i ten sam, to prawda, ale w rodzaju tym ile odmian! Niech pan spojrzysz tam, na tę grupę ludzi, z nogami bez ceremonii wyciągniętymi na kanapach, w kapeluszach jakby przyśrubowanych do głowy. To są Jankesi,⁸⁶ czyści Jankesi z pomniejszych stanów Maine, Vermont, lub Connecticut; to produkty Nowej Anglii,⁸⁷ ludzie inteligentni i aktywni, nadmiernie może ulegli swoim wielebnym ojcom i źle robiący, że nie mają zwyczaju zasłaniania sobie ust, gdy kichają. O, kochany panie! To są prawdziwi Anglosasi, natury chciwe ruchu i sprytne. Spróbuj pan zamknąć dwóch Jankesów w jednym pokoju, a po upływie godziny już jeden z nich wygra od drugiego dziesięć dolarów.

– Nie wiem, co to miało znaczyć – odpowiedziałem doktorowi, śmiejąc się – ale widzę pomiędzy nimi małego człowieka z zadartym nosem, prawdziwy wiatrowskaz. Ubrany jest w długi surdut i czarne spodnie, nieco krótkie. Co to za jegomość?

– To pastor protestancki, człowiek „ważny” z Massachussetts. Udaje się on do swej żony, byłej nauczycielki, bardzo korzystnie skompromitowanej w pewnym sławnym procesie.

– A ten drugi, wielki i ponury, który zdaje się być cały zatopiony w obliczeniach?

– Człowiek ten rzeczywiście oblicza – odpowiedział doktor. – Liczy ciągle i bezustannie.

– Rozwiązuje zadania?

– Nie, oblicza swój majątek. To człowiek „ważny”. W każdej chwili wie, do ostatniego centyma, ile posiada. Jest bogaty. Cała jedna dzielnica Nowego Jorku zbudowana jest na jego gruntach. Przed kwadransiem miał milion sześćset dwadzieścia pięć tysięcy trzysta sześćdziesiąt siedem i pół dolara; ale teraz ma tylko milion sześćset dwadzieścia pięć tysięcy trzysta sześćdziesiąt siedem i ćwierć dolara.

– Skąd się wzięła ta różnica w majątku?

– Wypalił cygaro za ćwierć dolara.

Doktor Pitferge miał w pogotowiu odpowiedzi tak niespodziewane, że postanowiłem dalej pociągać go za język. Bawił mnie. Wskazałem mu na inną grupę, która ulokowała się w jednym z kątów salonu.

– Tamci – powiedział – są ludźmi z Far Westu.⁸⁸ Najpotężniejszy, podobny do adwokackiego praktykanta, to człowiek „ważny”, dyrektor Banku w Chicago. Nosi zawsze pod pachą album, zawierający główne widoki ulubionego jego miasta. Jest dumny z niego, i ma rację: miasto, założone w roku 1836 na pustyni, liczy obecnie czterysta tysięcy dusz, wliczając w to i jego duszę. Tuż koło niego widzi pan kalifornijskie małżeństwo. Młoda kobieta jest delikatna i ujmująca. Mąż, szybko nabierający manier, był przedtem parobkiem i pewnego pięknego dnia wyorał samorodki złota. To osobistość...

– Także człowiek „ważny” – przerwałem.

– Bez wątplenia – potwierdził doktor – gdyż jego aktywa⁸⁹ liczą się na miliony.

– A to wielkie indywidualium, poruszające ciągle głową z góry na dół, jak Murzyn w zegarze?

– To jest – odpowiedział doktor – sławny Cokburn z Rochester,⁹⁰ wszechstronny statystyk, który wszystko zważył, wszystko zmierzył, wszystko obliczył. Gdy pan pomówi z tym nieszkodliwym maniakiem, to dowie się pan wkrótce ile pięćdziesięcioletni człowiek zjadł chleba w ciągu swego życia i ile metrów sześciennych powietrza zużył do oddychania. Powie panu, ile tomów *in quarto*⁹¹

zająłoby mowy adwokata z Temple Bar,⁹² ile mil robi codziennie roznosiciel listów, wręczając tylko miłosne bileciki. Powie panu ilość wdów, przechodzących w ciągu godziny po moście Londyńskim, i jak wysoka byłaby piramida, wzniesiona z sandwiczów,⁹³ skonsumowanych w ciągu roku przez obywateli Stanów Zjednoczonych. Powie...

Doktor, wyrzucając słowa z wielką szybkością, długo mógł mówić tym samym tonem, ale inni pasażerowie defilowali przed naszymi oczami, prowokując do nowych komentarzy niewyczerpanego Deana Pitferge'a. Ileż to rozmaitych typów w tym tłumie podróżnych! A jednak ani jednego próżniaka; nie przenosi się bowiem z jednego kontynentu na drugi bez ważnych powodów. Większa część tych ludzi niewątpliwie udawała się na ziemię amerykańską, by szukać tam fortuny, zapominając o tym, że Jankes w wieku dwudziestu lat wywalcza sobie pozycję, a mając dwadzieścia pięć lat jest już za stary na rozpoczęcie walki.

Pomiędzy tymi awanturnikami, wynalzcami, poszukiwaczami losu Dean Pitferge wskazał mi kilku bardzo interesujących. Ten tu, to uczony chemik, rywal doktora Liebiga,⁹⁴ utrzymujący, że wynalazł sposób skondensowania wszystkich pożywnych części z całego wołu w tabletkę mięsnej wielkości monety pięciofrankowej; płynął robić majątek na przeżuwaczach z pampasów.⁹⁵ Tamten, to wynalazca przenośnego motoru o sile jednego konia mechanicznego, mogącego być zawartym w kopercie od zegarka; udawał się do Nowej Anglii aby otrzymać patent i pozwolenie na wykorzystanie. Inny, Francuz z ulicy Chapon, wiózł z sobą trzydzieści tysięcy kartonowych lalek, mówiących z bardzo dobrze udanym amerykańskim akcentem „papa”; nie wątpił, że zrobi na tym majątek.

A oprócz tych oryginałów, ileż to jeszcze innych, których tajemnic domyślić się nie można było. Możliwe, iż między nimi znajdował się jakiś kasjer umykający z kasą, a detektyw, udający jego przyjaciela, czekał tylko na przybycie *Great Eastern* do Nowego Jorku, by założyć mu kajdanki na ręce. Być może również, iż znalazłoby się w tym tłumie kilku tych rozkręcających podejrzanе interesy, umiejących wyłapywać łatwowiernych akcjonariuszy nawet wtedy, gdy przedsiębiorstwo nosi nazwę: „Kompania Oceaniczna dla Oświetlenia Gazem Polinezji”, albo: „Powszechne Stowarzyszenie Węgla Niepalnych”.

Ale w tej chwili uwagę moją zwróciło wejście młodego małżeństwa, które wyglądało jakby było pod presją ciągłych nudów.

– To są Peruwiańczycy, kochany panie – powiedział doktor. – Para małżonków, którzy pobrali się przed rokiem i miodowy swój miesiąc spędzali we wszelkich strefach klimatycznych całego świata. Wyjechali z Limy⁹⁶ w weselny wieczór. Ubóstwiali się w Japonii, kochali w Australii, znosili we Francji, kłócili się w Anglii – a rozwiodą się, bez wątpienia, w Ameryce.

– A ten – zapytałem – co to za wielki mężczyzna, o rysach nieco dumnych, który właśnie w tej chwili wchodzi? Sądząc po czarnych wąsach, wygląda na oficera.

– To Starszy mormonów – odpowiedział doktor. – Pan Hatch, jeden z wielkich kaznodziei Miasta Świętych. Co za piękny typ mężczyzny! Niech pan popatrzy tylko na to dumne spojrzenie, tą szlachetną fizjonomię, to zachowanie, tak różniące się od

zachowania Jankesów. Pan Hatch powraca z Niemiec i Anglii, gdzie z powodzeniem głosił mormonizm; sekta ta bowiem ma w Europie wielką ilość zwolenników, którym pozwala stosować się do praw krajowych.

– Sądzę, że w Europie wielożeństwo jest im zabronione.

– Rozumie się, kochany panie, ale niech pan nie sądzi, że wielożeństwo było obowiązkowe u mormonów. Brigham Young⁹⁷ posiada harem, bo tak mu się podoba; ale nie wszyscy adepci nad Słonym Jeziorem go naśladują.

– Rzeczywiście. A pan Hatch?

– Pan Hatch ma tylko jedną żonę i uważa, że to wystarczy. Zresztą zamierza on przedstawić nam swoją ideologię na konferencji, która odbędzie się któregoś wieczoru.

– Salon będzie przepełniony – powiedziałem.

– Tak – odpowiedział doktor – jeżeli gra nie pozbawi go zbyt wielu słuchaczy. Pan wie, że gra się w pomieszczeniu na dziobie. Bywa tam jeden Anglik, nieprzyjemna postać, który, jak wydaje mi się, przewodzi innym graczom. To zły człowiek i reputację ma szkaradną. Czy zauważył go pan?

Kilka szczegółów dodanych jeszcze przez doktora pozwoliło mi rozpoznać w nim człowieka, który tego samego ranka odznaczył się bezsensownymi zakładami, gdy dostrzegliśmy jakieś szczątki pływające w morzu. Moja diagnoza znalazła potwierdzenie. Dean Pitferge wyjaśnił mi, że człowiek ten nazywa się Harry Drake; syn kupca z Kalkuty; gracz, rozpustnik, skory do kłótni, prawie zrujnowany, udający się do Ameryki niewątpliwie w poszukiwaniu nowych awantur.

– Tacy ludzie – ciągnął doktor dalej – znajdują zawsze pochlebców, którzy ich popierają; ten tu dobrał już sobie kółko łotrów, wśród których zajmuje miejsce centralne. Pomiędzy nimi zauważyłem pewnego małego człowieka o okrągłej twarzy, zadartym nosie, grubych wargach, w złotych okularach, który musi być niemieckim żydem, pomieszany z mieszkańcem Bordeaux. Twierdzi, że jest lekarzem, będącym w drodze do Quebecu, ale ja powiadam, że jest to łotr największego kalibru i wielbiciel Drake'a.


W tej chwili Dean Pitferge, łatwo przeskakujący z jednego tematu na drugi, potracił mnie łokciem. Spojrzałem na drzwi salonu. Weszli, trzymając się pod rękę, młody człowiek, lat około dwudziestu dwóch i siedemnastoletnia panienska.

– Młode małżeństwo? – spytałem.

– Nie – odpowiedział doktor głosem nieco rozczulonym. – Dwoje narzeczonych, czekających tylko na przybycie do Nowego Jorku, aby się pobrać. Powracają z podróży po Europie, rozumie się za przyzwoleniem rodziny, i najmocniej wierzą w to, że są dla siebie stworzeni. Zaczyna młodzież! Aż miło patrzeć na nich! Widuję ich często, pochylonych nad lukiem maszynowym, gdzie liczą obroty kół, nie kręcących

się tak szybko jakby tego pragnęli! Och, panie! Gdyby nasze kotły były tak do białego rozpalone jak ich dwa młode serca!... Ależ pędzilibyśmy!

Rozdział XI

 tego dnia o wpół do pierwszej, na drzwiach wielkiego salonu sternik wywiesił następujące zawiadomienie:

Szer. 51° 15' N

Dług. 18° 13' W

Odległość: Fastenet 323 mile

Oznaczało to, że w południe znajdowaliśmy się w odległości trzystu dwudziestu trzech mil od latarni Fastenet, ostatniej, która się nam ukazała na wybrzeżach Irlandii, na pięćdziesiątym pierwszym stopniu i piętnastu minutach szerokości północnej, oraz osiemnastym stopniu i trzynastu minutach długości zachodniej od południka w Greenwich. Tym sposobem, łącząc to ogłoszenie z danymi z mapy, można było śledzić drogę *Great Eastern*. Do tej pory statek ten przebył trzysta dwadzieścia trzy mile w ciągu trzydziestu sześciu godzinach. Było to za mało; każdy szanujący się parowiec powinien robić na dobę najmniej trzysta mil.

Rozstawszy się z doktorem, resztę dnia spędziłem z Fabianem. Usunęliśmy się na rufę, co Pitferge nazywał „przechadzką po polach”. Tam, samotni, wsparłszy się o balustradę, spoglądaliśmy na bezmierne morze. Przenikliwe zapachy, przetworzone w bryzgach fal, docierały aż do nas. Małe tęcze, wytwarzające się przez odbicie promieni, igrały poprzez pianę. Śruba pozostawiała za sobą spienioną smugę na czterdzieści stóp długą, a gdy się wynurzała, skrzydła jej gwałtownie uderzały o fale, połyskując swoją miedzią. Morze wydawało się ogromnym skupiskiem rozpuszczonych szmaragdów. Wełniste grzbiety fal, widoczne jak okiem sięgnąć, zlewały się w jedną mleczną drogą z pianą spod kół i śruby. Ta biel, na której ukazywały się tu i ówdzie wyrazistsze rysunki, wydała mi się ogromną woalką z koronki angielskiej zarzuconą na niebieskie tło. Kiedy mewy o białych skrzydłach obramowanych czernią latały w górze, ich upierzenie mieniło się i błyskało szybkimi refleksami.

Fabian przypatrywał się temu czarownemu obrazowi fal, nie mówiąc ani słowa. Co widział w tym płynnym zwierciadle, nadającym się do wszystkich kapryśków wyobraźni? Czy nie przesunął się przed jego oczami jakiś przelotny obraz, rzucający mu ostatnie pożegnanie? Czy widział jakiś cień zatopiony w tych wodach? Wydawał mi się jeszcze smutniejszy niż zwykle, a nie śmiałem zapytać go o przyczynę tego smutku.

Po długim niewidzeniu się on powinien mi zwierzyć się, ja wysłuchać jego zwierzeń. Z przeszłości swej opowiedział mi to, co chciał, bym wiedział: garnizonowe życie w Indiach, polowania, przygody; ale przemilczał o wzruszeniach

rozdzierających mu serce, o przyczynach westchnień podnoszących mu piersi. Fabian bez wątpienia nie należał do tych ludzi, którzy w opowiadaniu swych cierpień szukają ulgi, toteż musiał i cierpieć więcej.

Staliśmy tak, pochyleni nad morzem, a gdy odwróciłem się, dostrzegłem jak z powodu kołysania się statku wielkie koła kolejno wynurzały się z wody.

W pewnym momencie Fabian powiedział:

– Ta gra fal jest rzeczywiście wspaniała; można powiedzieć, że na wodzie wypisują się litery! Popatrz tylko: to *l*, to *e*. Czyżbym się mylił? Nie! To te litery!... Zawsze te same!

Podniecona wyobraźnia Fabiana upatrywała w wirach to, czego pragnęła. Lecz cóż oznaczały te litery? Jakie wspomnienie wywoływały w sercu Fabiana?

Towarzysz mój wrócił znów do swej milczącej kontemplacji. Potem nagle zawołał:

– Chodź! chodź! Otchłań ta ciągnie mnie ku sobie!

– Co ci jest, Fabianie? – zapytałem go, biorąc za obie ręce. – Co ci się stało, mój przyjacielu?

– Mam tu – powiedział, przyciskając rękę do piersi – mam tu chorobę, która mnie zabije!

– Chorobę – powtórzyłem – chorobę bez nadziei wyzdrowienia?

– Bez żadnej nadziei!

To powiedziawszy, zszedł do salonu, i powrócił swej kajuty.

Rozdział XII

Na drugi dzień, w sobotę 30 marca, pogoda była piękna, wiatr słaby, morze spokojne. Paleniska starannie podtrzymywane, zwiększyły ciśnienie pary. Śruba obracała się trzydzieści sześć razy na minutę. Szybkość *Great Eastern* przekraczała wtedy dwanaście węzłów.⁹⁸

Wiatr dął z południa. Pierwszy oficer statku kazał rozwinąć trzy mniejsze żagle. Parowiec, znalazłszy lepszą podporę, już się nie kołysał. Przy tym pięknym niebie, całkowicie rozświetlonym, pokłady spacerowe poczęły zapełniać się. Damy wystąpiły w świeżych toaletach; jedne z nich przechadzały się, inne usiadły – o mało nie powiedziałem, że na trawniku, w cieniu drzew; dzieci powróciły do swych zabaw,

przerwanych od dwóch dni; małe wózecki z niemowlętami kursowały we wszystkich kierunkach. Gdyby jeszcze kilku wożaków w mundurach, z rękami w kieszeniach i z zadartymi nosami, można by powiedzieć, że znajdujemy się na francuskiej promenadzie.

Na kwadrans przed dwunastą kapitan Anderson i dwaj oficerowie weszli na pomosty. Pogoda bardzo sprzyjała robieniu obserwacji, obliczono więc wysokość słońca. Każdy z tych panów miał w ręku sekstans⁹⁹ z lunetą i od czasu do czasu spoglądał na południowy horyzont, ku któremu pochylone zwierciadła ich instrumentów miały naprowadzić gwiazdę dzienną.

– Dwunasta! – powiedział wkrótce kapitan.

Natychmiast jeden ze sterników oznaczył godzinę i wszystkie zegarki na pokładzie poczęto regulować według słońca, przejście którego oznaczono przez południk.

Pół godziny później wywieszono następujące zawiadomienie:

Szer. 51° 10' N

Dług. 24° 13' W

Droga przebyta: 227 mil. Odległość: 550

Od wczoraj zatem zrobiliśmy dwieście dwadzieścia siedem mil. W tej chwili w Greenwich była godzina pierwsza minut czterdzieści dziewięć, a *Great Eastern* znajdował się o pięćset pięćdziesiąt mil od Fastenet.

Przez cały dzień nie widziałem Fabiana. Zaniepokojony jego nieobecnością, kilka razy zbliżałem się do jego kajuty i przekonałem się, że jej nie opuścił.

Musiał nie podobać się jemu tłum zapełniający pokład. Wyraźnie unikał gwaru i szukał samotności. Ale spotkałem kapitana Corsicana i przechadzaliśmy się po pokładzie przez całą godzinę. Kilkakrotnie rozmowa schodziła na Fabiana. Nie mogłem powstrzymać się, by nie opowiedzieć kapitanowi, co zaszło wcześniej między mną a Mac Elwinem.

– Tak jest – odpowiedział kapitan ze wzruszeniem, którego nie starał się ukrywać – przed dwoma laty Fabian miał prawo uważać się za najszczęśliwszego z ludzi, a teraz jest najnieszczęśliwszym.

Następnie Archibald Corsican opowiedział mi w kilku słowach, że Fabian zapoznał w Bombaju śliczną młodą osobę, *miss* Hodges. Pokochał ją i był kochany. Zdawało się, że nic nie stoi na przeszkodzie, by zawarli związek małżeński, gdy wtem o młodą pannę, za zgodą ojca, począł starać się syn jednego kupca z Kalkuty. Był to „interes”, tak jest, interes, od dawna przygotowany. Hodges, człowiek praktyczny, twardy, mało poddający się uczuciom, znajdował się wówczas w bardzo delikatnym położeniu względem swego odpowiednika w Kalkucie. Małżeństwo to mogło załatwić wiele rzeczy; poświęcił więc szczęście córki sprawie swego majątku.

Biedne dziecię nie mogło się opierać. Oddano jej rękę człowiekowi, którego nie kochała, którego kochać nie mogła i który prawdopodobnie sam jej nie kochał. Czysty „interes”, zły interes i opłakany postępek. Na drugi dzień po ślubie mąż zabrał żonę i od tego czasu Fabian, oszalały z bóleści, dotknięty jakby śmiertelną chorobą, nigdy już nie zobaczył tej, którą kocha zawsze.

Po skończeniu tego opowiadania zrozumiałem, że cierpienia Fabiana były bardzo wielkie.

– Jak się nazywa ta młoda dziewczyna? – zapytałem kapitana Archibalda.

– Ellen Hodges – odpowiedział.

Ellen! Imię to objaśniało mi owe litery, których Fabian dopatrzył się wczoraj na falach.

– A jak się nazywa mąż tej biednej kobiety? – zapytałem powtórnie kapitana.

– Harry Drake.

– Drake! – zawołałem. – Ależ ten człowiek jest na pokładzie!

– On! Tutaj! – powtórzył Corsican, chwytając mnie za rękę i patrząc w oczy.

– Tak jest – odparłem. – Na tym statku.

– Daj Boże – powiedział kapitan z powagą – by Fabian i on nie spotkali się! Na szczęście nie znają się, a przynajmniej Fabian nie zna Harry’ego Drake’a. Ale to jedno nazwisko, wymówione w jego obecności, wystarczy, aby spowodować wybuch.

Opowiedziałem kapitanowi Corsicanowi, co wiedziałem o Harrym Drake’u, to jest, co mi powiedział o nim doktor Dean Pitferge. Przedstawiłem go takim, jakim był: awanturnikiem, zuchwalcem i krzykaczem, już zrujnowanym wskutek gry i rozpusty oraz gotowym na wszystko, byle odzyskać majątek. W tej chwili Harry Drake przechodził tuż koło nas. Pokazałem go kapitanowi. Oczy Corsicana nagle ożywiły się. Poruszył się gniewnie, lecz powstrzymałem go.

– Tak – powiedział – jest to wybitnie łotrowska postać. Ale dokąd się udaje?

– Mówią, że do Ameryki, by żądać od losu tego, czego nie chce żądać od pracy.

– Biedna Ellen! – szepnął kapitan. – Gdzie ona jest teraz?

– Może ten nędznik opuścił ją?

– Dlaczego nie miałyby być równie dobrze na pokładzie? – zapytał kapitan Corsican, wpatrując się we mnie.

Po raz pierwszy wpadłem na tę myśl, ale odrzuciłem ją. Nie, Ellen nie była, nie mogła być na pokładzie. Nie mogłaby umknąć badawczemu wzrokowi doktora Pitferge. Nie! Nie towarzyszyła Drake'owi w podróży.

– Oby to było prawdą – odpowiedział mi kapitan Corsican – gdyż widok tej biednej ofiary, doprowadzonej do takiego nieszczęśliwego położenia, zadałby straszliwy cios Fabianowi. Nie wiem, co się stanie. Fabian jest człowiekiem zdolnym zabić Drake'a jak psa. W każdym razie, ponieważ tak jak i ja, jest pan przyjacielem Fabiana, zażądam więc od pana dowodów tej przyjaźni. Nigdy nie traćmy go z oczu, a w razie potrzeby niech jeden z nas będzie zawsze gotowy rzucić się między rywali. Rozumie pan, że spotkanie z bronią w ręku nie może mieć miejsca między tymi dwoma ludźmi. Niestety, ani tu, ani nigdzie indziej kobieta nie może poślubić mordercy swego męża, choćby ten niegodziwiec niegodny był być jej mężem!

Pojmowałem rozumowanie kapitana Corsicana. Fabian nie mógł sam wymierzyć sprawiedliwości. Było to wprawdzie przewidywanie przyszłości zbyt dalekiej, a jednak dlaczegoż by nie zastanowić się nad tym, co przecież było możliwe? A przy tym jakieś przeczucie zrodziło się we mnie. Czy można było przypuszczać, aby przy tym wspólnym niejako pożyciu na pokładzie, przy tym codziennym niemal potracaniu się, hałaśliwa osobistość Harry'ego Drake'a nie wpadła w oko Fabianowi? Lada wypadek, drobnostka, rzucone nazwisko czyż nie mogły ich postawić fatalnie przeciw sobie? O, jakże pragnąłem przyspieszyć bieg parowca, unoszącego ich obu!

Rozstając się z kapitanem Archibaldem przyrzekłem mu, że będę czuwał nad naszym przyjacielem i uważał na Drake'a, którego również kapitan zobowiązał się nie spuszczać z oczu. Potem, uściskawszy sobie dłonie, rozeszliśmy się.

Pod wieczór wiatr południowo-zachodni napędził mgły nad ocean. Ciemność była wielka. Salony, jasno oświetlone, kontrastowały z tą głęboką ciemnością. Słychać było walce i śpiewy rozbrzmiewające dookoła. Po nich następowały nieodmiennie frenetyczne oklaski, a nawet nie zabrakło częstych „hurra!”, kiedy ten wesolek, pan T..., przy akompaniamencie fortepianu gwizdał piosenki z tupetem kabotyńca.¹⁰⁰

Rozdział XIII

Nazajutrz, 31 marca, przypadała niedziela. Jak dzień ten upłynie na pokładzie? Czy będzie to niedziela angielska, czy amerykańska, zamykająca podczas nabożeństwa piwiarnie i bary, zatrzymująca nóż rzeźnika nad głową jego ofiary, łopatę piekarza przed otworem pieca, zawieszająca interesy, gasząca ognie w zakładach i skrcająca dymy fabryczne, zamykająca sklepiki, otwierająca kościoły i powstrzymująca pociągi na torach, przeciwnie do tego, co się robi we Francji? Tak, to może być w ten sposób lub podobnie.

I natychmiast, aby przestrzegać rygorów dnia bożego, chociaż była wspianiała pogoda i pomyślny wiatr, kapitan nie kazał rozwijać żagli. Zyskano by na tym kilka węzłów, ale byłoby to *improper*.¹⁰¹ Uważałem się za bardzo szczęśliwego, że pozwolono kołom i śrubie dokonywać ich codziennych obrotów. Kiedy zapytałem się pewnego zacieklego purytanina¹⁰² o powody tej tolerancji, ten odpowiedział mi z powagą:

– Panie, trzeba szanować to, co pochodzi prosto od Boga. Wiatr jest w jego ręku, para jest w rękach ludzi.

Zadowolilem się tym objaśnieniem i począłem przypatrywać się, co dzieje się na pokładzie.

Cała załoga była w odświętnych strojach, ubrana nadzwyczaj schludnie. Nie dziwiłbym się, gdyby mi powiedziano, że palacze pracują w czarnych frakach. Oficerowie i inżynierowie mieli na sobie prześliczne mundury ze złotymi guzikami. Buty połyskiwały brytyjskim blaskiem i współzawodniczyły z silnymi odblaskami lakierowanych kaszkietów.¹⁰³ Kapitan i jego zastępca służyli przykładem: w świeżych rękawiczkach, pozapinani po wojskowemu, błyszczący i wyperfumowani, przechadzali się po pomostach w oczekiwaniu godziny nabożeństwa.

Morze było cudowne i iskrzyło się pod pierwszymi promieniami wiosennego słońca. Żaden żagiel nie pokazywał się wokoło. Sam tylko *Great Eastern* zajmował centralny, matematyczny punkt tego niezmiernego widnokągu.

O godzinie dziesiątej dzwon pokładowy dzwonił zwolna i w regularnych odstępach. Dzwonnik, jeden ze sterników, w galowym mundurze, umiał wydobyć z tego dzwonu pewien rodzaj miłego brzmienia, a nie owe dźwięki metaliczne, którymi akompaniował świstowi kotłów, gdy parowiec płynął wśród mgieł. Mimowolnie szukałem spojrzaniem wiejskiego dzwonnika zwołującego na mszę.

W tej chwili ukazały się we drzwiach na dziobie i na rufie liczne grupy ludzi. Mężczyźni, kobiety, dzieci, wszyscy byli starannie ubrani, odpowiednio do uroczystości. Bulwary rychło zapełniły się. Spacerujący dyskretnie wymieniali między sobą powitania. Każdy miał w ręku książkę do nabożeństwa, a wszyscy czekali, kiedy ostatnie dzwonki oznajmią początek nabożeństwa. W tej chwili ujrzałem, jak na stole, gdzie zwykle rozkładano sandwicze, umieszczono całą górę Biblii.

Za świątynię posłużyła wielka sala jadalna, mieszcząca się w nadbudówce na rufie, która zewnętrznie przypominała, swoją długością i harmonijnością, Pałac Ministerstwa Finansów na ulicy Rivoli. Wszedłem. Było już wielu wiernych, „siedzących za stołami”. Wśród zebranych panowało głębokie milczenie. Oficerowie zajmowali przód świątyni. Pośród nich królował jako pastor¹⁰⁴ kapitan Anderson. Przyjaciel mój, Dean Pitferge, umieścił się tuż koło mnie. Jego małe oczka bystro przebiegały po całym zgromadzeniu. Ośmielałem się sądzić, że znajdował się tu raczej bardziej jako ciekawski aniżeli wierzący.

O wpół do jedenastej kapitan podniósł się i rozpoczął nabożeństwo. Odczytał po angielsku jeden rozdział ze Starego Testamentu, mianowicie dziesiąty z księgi Exodus. Po każdym wersie, obecni szepotali wiersz następny. Słychać było wyraźnie wysokie soprany dzieci i mezzosoprany kobiet, uwydatniające się na tle barytonów¹⁰⁵ mężczyzn. Ten biblijny dialog trwał około pół godziny. Ceremonia ta, bardzo prosta i zarazem bardzo wzniosła, dopełniała się z całą purytańską powagą, a kapitan Anderson, „pierwszy po Bogu”, spełniał obowiązki duchownego na pokładzie, pośród tego ogromnego oceanu; przemawiając do tego tłumu zawieszono nad przepaścią, miał prawo do szacunku człowieka nawet

najobojętniejszego. Gdyby nabożeństwo ograniczyło się do tego czytania, byłoby dobrze ale po kapitaniu wystąpił mówca, który nie mógł nie wnieść namiętności i gwałtowności tam, gdzie powinna panować tolerancja i skupienie ducha.

Był nim „wielebny” o którym już wspomniałem, ów mały, ruchliwy człowieczek, Jankeski intrygant, jeden z tych duchownych, którzy tak wielkie posiadają wpływy w stanach Nowej Anglii. Kazanie miał całkowicie przygotowane, a że nadarzała się dobra sposobność, chciał ją wykorzystać. Czy miły Yorick¹⁰⁶ mógł zrobić aż tyle? Spojrzałem na doktora Pitferge – nie mrugnął ani okiem; wydawał się przygotowany na wytrzymanie całego ognia kaznodziei.

Ten z powagą pozapinał swój czarny surdut, jedwabny kapelusz położył na stole, wydobyl chustkę, którą lekko obtarł sobie usta i, objawszy wzrokiem całe zgromadzenie, tak zaczął:

– Na początku Bóg w sześciu dniach stworzył Amerykę, a siódmego odpoczął.

Usłyszawszy to, wyszedłem za drzwi.

Rozdział XIV

Podczas śniadania, Dean Pitferge objaśnił mi, że „wielebny” przewybornie rozwinął swój tekst. Monitory,¹⁰⁷ tarany,¹⁰⁸ opancerzone twierdze, podwodne torpedy, wszystkie te środki manewrowały w jego kazaniu. Sam zrobił się wielkim, całą wielkością Ameryki. Jeżeli podoba się Ameryce być wychwalaną w taki sposób, ja nie mam nic przeciw temu.

Powróciwszy do wielkiego salonu, przeczytałem następujące ogłoszenie:

Szer. 50° 8' N

Dług. 30° 44' W

Przebyta droga: 255 mil.

Ciągle ten sam wynik. Uptłynęliśmy dopiero tysiąc sto mil, wliczając w to trzysta dziesięć mil oddzielających Fastenet od Liverpoolu: około jednej trzeciej części całej drogi. Przez cały dzień oficerowie, majtkowie, pasażerowie i pasażerki kontynuowali wypoczynek jak „Pan po stworzeniu Ameryki”. Ani jeden fortepian nie odezwał się w milczących salonach. Szachy nie wychodziły z pudełek, karty z opakowań. Salon gry był pusty. Tego dnia miałem sposobność zaprezentowania doktora Deana Pitferge’a kapitanowi Corsicanowi. Oryginał mój bardzo zabawił kapitana opowiadaniem sekretnej kroniki *Great Eastern*. Upierał się, by dowieść mu, że jest to statek potępiony, urzeczony, któremu na pewno przydarzy się nieszczęście. Legenda o „zalutowanym mechaniku” bardzo podobała się Corsicanowi, który jako Szkot, był wielkim wielbicielem cudowności. Nie mógł jednak powstrzymać uśmiechu niedowierzania.

– Widzę – powiedział doktor Pitferge – że kapitan nie bardzo wierzy w moje legendy?

– No, bardzo... to za wiele! – odparł kapitan.

– A czy uwierzy mi pan bardziej, kapitanie – zapytał doktor najpoważniejszym tonem – gdy dowiodę, że okręt ten nocami nawiedzają duchy?

– Duchy! – zawołał kapitan. – Jak to? I duchy tu się wtrącają? I pan w to wierzy?

– Wierzę – odpowiedział Pitferge – wierzę temu, co opowiadają osoby wiarygodne. O tym wiem od oficera wachtowego i od kilku majtków, zupełnie zgodnych z sobą, że podczas głębokich nocy jakiś cień, jakaś nieokreślona forma przechadza się po okręcie. Skąd przybywa? Nie wiadomo. Jak znika? Tak samo nie wiadomo.

– Na Świętego Dunstana!109 – zawołał kapitan Corsican. – Popilnujemy jej razem.

– Dzisiejszej nocy? – zapytał doktor.

– Dzisiejszej, jeśli pan chce. A pan – dodał kapitan, zwracając się do mnie – będzie nam towarzyszył?

– Nie – odparłem. – Nie chcę naruszać incognito¹¹⁰ tego widma. A przy tym wolę myśleć że nasz doktor żartuje.

– Wcale nie żartuję – odparł uparty Pitferge.

– Niech pan posłucha, doktorze – powiedziałem. – Czy naprawdę wierzy pan w nieboszczyków, ukazujących się na pokładzie okrętu?

– Wierzę w umarłych, którzy zmartwychwstają – odpowiedział doktor. – Jest to tym dziwniejsze, iż jestem lekarzem.

– Lekarzem! – zawołał kapitan Corsican, cofając się, jakby to słowo go zaniepokoiło.

– Niech się pan uspokoi, kapitanie – odparł doktor, uśmiechając się mile. – Podczas podróży nie zajmuję się praktyką.

Rozdział XV

Na drugi dzień, 1 kwietnia, ocean miał wiosenny wygląd. Zielenił się jak łąka pod pierwszymi promieniami słońca. Ten kwietniowy wschód słońca na Atlantyku był

przepyszny. Fale kołysały się z rozkoszą, a kilka morświnów¹¹¹ podskakiwało jak klauni w spienionej mlecznej strudze, którą statek pozostawiał za sobą.

Spotkawszy kapitana Corsicana, dowiedziałem się od niego, iż upiór, zapowiedziany przez doktora, nie uznał za właściwe ukazać się. Zapewne noc nie była dla niego dość ciemna. Wtedy przyszło mi na myśl, że być może jest to oszustwo Pitferge'a, usprawiedliwione przez *prima aprilis*, gdyż w Ameryce i w Anglii zwyczaj ten jest tak samo mocno kultywowany jak we Francji. Nie brak tam mistyfikatorów¹¹² i wprowadzonych w błąd. Jedni śmieją się, drudzy gniewają. Sądzę nawet, że wymieniono kilka uderzeń pięści, ale między Anglosasami uderzenia takie nigdy nie kończą się uderzeniem szpady. Wiadomo, że w Anglii pojedynek pociąga za sobą bardzo surowe kary. Nawet oficerowie i żołnierze nie mają prawa pojedynekowania się pod żadnym pozorem. Morderca skazywany bywa na kary ciężkie i hańbiące; przypominam sobie, iż doktor wymienił mi nazwisko oficera, znajdującego się od dziesięciu lat na galerach za to, że ranił śmiertelnie swego przeciwnika w pojedynku przecież bardzo uczciwym. Łatwo zrozumieć, że wobec takiego surowego prawa, pojedynki zupełnie zniknęły z obyczajów brytyjskich.

Przy tak pięknym słońcu obserwacja w południe było bardzo dogodna. Dała ona wynik następujący: 48° 47' szerokości i 36° 48' długości, przy przebyciu tylko dwustu pięćdziesięciu mil. Najmniej szybki z transatlantyckich parowców miał prawo zaproponować, że będzie nas holował. Martwiło to bardzo kapitana Andersona. Inżynier przypisywał brak należytego ciśnienia niedostatecznej wentylacji nowych palenisk. Ja sądziłbym, że ten brak szybkości pochodził głównie od kół, których średnice nieroztropnie zmniejszono.

Jednak tego dnia, około godziny drugiej, nastąpiło pewne polepszenie w prędkości parowca. O zmianie tej wywnioskowałem z zachowania się pary narzeczonych. Oparci na relingu z prawej burty, kochankowie szeptali do siebie wesoło i nawet klaskali w dłonie. Uśmiechając się, spoglądali na rury wydechowe, z których buchała para i wznosiła się ponad kominy *Great Eastern*. Ciśnienie powiększyło się w kotłach od śruby i potężna ta dźwignia podnosiła zawory pomimo ciśnienia dwudziestu funtów na jeden cal kwadratowy. Był to dopiero słaby oddech, podmuch, ale młodzi pożerali go oczyma. Nie! Sam Denis Papin¹¹³ nie był szczęśliwszy, gdy ujrzał jak para podnosi pokrywę jego sławnego kociołka.

– Dymią! dymią! – zawołała młoda panienka, podczas gdy i z jej ust także wylatywała lekka para.

– Chodźmy zobaczyć maszynę – powiedział narzeczony, biorąc pod rękę swą narzeczoną.

Przyłączył się do mnie Dean Pitferge. Poszliśmy za zakochaną parą na główny pokład.

– Śliczna to rzecz młodość! – zawołał.

– Tak – odpowiedziałem. – Młodość we dwoje.

Wkrótce my także pochyliliśmy się nad maszyną od śruby. Tam, w głębi tej przepastnej studni, sześćdziesiąt stóp pod nami, dostrzegliśmy cztery długie, poziome tłoki, jakby rzucające się jeden na drugi i przy każdym poruszeniu zraszające się kroplami oleju.

Tymczasem młody człowiek wydobył zegarek, a panienska, wsparta na jego ramieniu, wpatrywała się we wskazówkę sekundową. Podczas gdy tak patrzyła, jej narzeczony liczył obroty śruby.

– Minuta! – zawołała.

– Trzydzieści siedem obrotów! – krzyknął młody człowiek.

– Trzydzieści siedem i pół – zauważył doktor, który kontrolował tę operację.

– I pół! – zawołała miss. – Słyszysz Edwardzie! Bardzo panu dziękuję – dodała, adresując do zacnego Pitferge bardzo uprzejmy uśmiech.

Rozdział XVI

Poszedłszy do dużego salonu, ujrzałem taki afisz na drzwiach:

Dziś w nocy

Część pierwsza

Ocean Time pan Mac Alpine

Śpiew: *Piękna wyspa morska* pan Ewing

Czytanie: pan Affleet

Piano solo: 114 *Pieśń pasterza* pani Alloway

Śpiew szkocki doktor T...

Dziesięć minut pauzy

Część druga

Piano solo: pan Paul V.

Burleska: 115 *Dama z Lyonu* doktor T...

Rozrywka: sir James Anderson

Śpiew: *Szczęśliwa chwila* pan Norville

Śpiew: *Pamiętaj!* pan Ewing

Finał

*God save the Queen*116

Był to, jak widać, kompletny koncert: z pierwszą częścią, międzyaktem, drugą częścią i finałem. Zdawało się jednak, że czegoś brakuje w tym programie, gdyż po za sobą usłyszałem szemranie:

– Masz tobie! Nie ma Mendelssohna!117

Odwrociłem się. Był to zwykły steward, protestujący przeciw opuszczeniu jego ulubionej muzyki.

Powróciłem na pokład i począłem szukać Mac Elwina. Corsican zawiadomił mnie, że Fabian wyszedł z swej kajuty. Chciałem, nie będąc natrętnym, wyrwać go z osamotnienia. Spotkałem go na dziobie parowca. Rozmawialiśmy jakiś czas, ale bez żadnych aluzji do jego przeszłego życia. Niekiedy przestawał mówić i zamyślał się, zatopiony sam w sobie, nie słysząc mnie i ściskając pierś, jak gdyby chciał stłumić jakiś bolesny spazm.

Podczas gdy przechadzaliśmy się, Harry Drake kilkakrotnie rozminął się z nami. Zawsze ten sam: hałaśliwy, wymachujący rękami, zawadzający jak wiatrak ustawiony w sali tanecznej. Być może, iż myliłem się, ale wydało mi się, że Harry Drake wpatrywał się w Fabiana z pewną natarczywością. Musiał to dostrzec i Fabian gdyż zapytał mnie:

– Kim jest ten człowiek?

– Nie wiem – odpowiedziałem.

– Nie podoba mi się – dodał Fabian.

Puście dwa statki na otwarte morze bez wiatru, bez prądu, a skończy się na tym, że się spotkają. Rzućcie dwie bezwładne planety w przestrzeń, a jedna upadnie na drugą. Postawcie dwóch nieprzyjaciół wśród tłumu, a niechybnie spotkają się. To przeznaczenie. To tylko kwestia czasu.

Z nadejściem wieczoru koncert odbył się zgodnie z programem. Wielki salon, zapełniony słuchaczami, był ślicznie oświetlony. Przez uchylone iluminatory wyglądały ogorzałe twarze i wielkie czarne ręce majtków, jak maski wtopione w esownicach118 sufitu. Przy otwartych drzwiach tłoczyli się stewardzi. Większa część widzów, mężczyzn i kobiet, siedziała na bocznych kanapach i w środku na krzesłach, fotelach i stołkach. Wszyscy byli zwrócenii twarzami ku fortepianowi, mocno przyśrubowanemu między dwojgiem drzwi, wiodących do damskiego salonu. Od

czasu do czasu kołysanie się statku poruszało całe zgromadzenie, krzesła i stołki ślizgały się, głowy pochylały wszystkie razem to w jedną to w drugą stronę, jedni drugich chwyтали się w milczeniu, bez żadnych żartów. Ale w sumie, z powodu ścisku, nie trzeba było obawiać się upadków.

Rozpoczęło się od *Ocean Time*. Była to gazeta codzienna, polityczna, handlowa i literacka, którą kilku podróżników wydawało na potrzeby statku. Amerykanie i Anglicy bardzo lubią ten rodzaj spędzania czasu. Redagują oni gazetę w ciągu dnia. Dodajmy, że jeżeli redaktorzy nie są wymagający na gatunek artykułów, to czytelnicy nie są tym bardziej. Poprzestają na czymkolwiek.

Numer z dnia 1 kwietnia zawierał artykuł wstępny, dość rozwodniony, o ogólnej polityce, rozmaite wiadomości, które nie pobudziłyby do uśmiechu Francuza, kursy giełdowe, niezbyt dowcipne, bardzo naiwne telegramy i kilka błędnych bieżących nowin. Prawdę powiedziawszy, ten rodzaj żartów nie zachwyca nikogo prócz ich autorów.

Szanowny Mac Alpine, dogmatyczny Amerykanin, odczytał z przekonaniem tę niezbyt dowcipną elukubrację¹¹⁹ przy wielkim aplauzie słuchaczy i zakończył czytanie swe następującymi nowinkami:

„Donoszą, że prezydent Johnson¹²⁰ abdykował na rzecz generała Granta.¹²¹

Podają jako pewnik, że papież Pius IX następcą swym wyznaczył syna cesarza Napoleona III.¹²²

Mówią, że Fernando Cortez wytoczył Napoleonowi III proces o bezprawne podrabianie zdobycia Meksyku”.¹²³

Gdy obsypano przynależnymi oklaskami *Ocean Time*, szanowny pan Ewing, tenor¹²⁴ i bardzo przystojny chłopiec, odśpiewał „Piękną wyspę morską” z całą szorstkością angielskiego gardła.

Reading, czytanie wydało mi się wątpliwej wartości. Po prostu pewien Teksańczyk odczytał dwie czy trzy kartki z jakiejś książki, rozpoczynając cicho, a zakończywszy głośno. Dostał duże oklaski.

„Pieśń pasterza” na fortepian solo, wykonana przez panią Alloway, pewną Angielkę grającą „w minorowym sosie”, jak mawiał Théophile Gautier¹²⁵ i farsa szkocka doktora T... zakończyły pierwszą część koncertu.

Podczas antraktu,¹²⁶ trwającego dziesięć minut, nikt z obecnych nie ruszył się z miejsca. Zaczęła się druga część koncertu. Francuz, Paul V.,¹²⁷ wykonał dwa śliczne walce, jeszcze nie wydane, którym głośno przykłaśnięto. Doktor pokładowy, młody brunet, bardzo miły, wyrecytował komiczną scenę, rodzaj parodii z „Damy z Lyonu”, dramatu bardzo modnego w Anglii.

Po grotesce nastąpiła „rozrywka”. Co pod tą nazwą przygotował sir James Anderson? Czy będzie to odczyt, czy kazanie? Ani jedno, ani drugie. Sir James Anderson zawsze uśmiechnięty, wstał, wyjął z kieszeni talię kart, zakasał swe białe

mankiety i zaczął pokazywać sztuki, których naiwność sowiecie okupiona była wdziękiem. Oklaski i „hurra!”

Po „Szczęśliwej chwili” pana Norville’a i „Pamiętaj” pana Ewinga program zapowiadał hymn „Boże zachowaj królową”. Ale kilku Amerykanów uprosiło Paula V., aby im zagrał narodowy hymn francuski. I zaraz uległy mój ziomek zaczął nieuchronnie „Partant pour la Syrie”.¹²⁸ Nastąpiła energiczna reklamacja ze strony Nordystów,¹²⁹ którzy woleli słuchać „Marsylianki”. Nie każąc się długo prosić, greczny fortepianista z uprzejmością, która świadczyła lepiej o jego zdolnościach muzycznych, aniżeli o przekonaniach politycznych, po mistrzowsku odegrał sławną pieśń Rougeta de Lisle.¹³⁰ To było ozdobą koncertu. Potem zgromadzeni, stojąc, zaintonowali powoli ten hymn brytyjski który „prosi Boga by zachował królową”.

Ogólnie biorąc, ten wieczór wart był tyle, co zwykłe wieczory amatorskie. Można powiedzieć, że przede wszystkim przyniósł sukces autorom i ich przyjaciom.

Fabiana nie było na koncercie.

Rozdział XVII

W nocy z poniedziałku na wtorek morze było bardzo wzburzone. Bulaje znowu rozpoczęły swe rozpaczliwe jęki, a paki wędrówkę po salonach.

Gdy koło siódmej rano wszedłem na pokład, padał deszcz. Wiatr wzmógł się. Oficer wachtowy kazał zwinąć żagle. Parowiec nie mając oparcia, zaczął mocno kołysać się.

Przez cały dzień, 2 kwietnia, pokład pozostał pusty. Nawet salony były opuszczone. Podróżni ukryli się w kajutach i dwie trzecie z nich nie pokazało się ani na lunchu, ani na obiedzie. Gra w wista stała się niemożliwa, ponieważ stoły usuwały się z pod rąk graczy. O szachach nie było co myśleć. Kilku odważnych, leżąc na kanapach, czytało lub spało.

Nie było wielkiej różnicy, gdy wyszło się na pokład. Tam marynarze okryci nieprzemakalnymi płaszczami i kapeluszami przechadzali się z filozoficznym spokojem. Zastępca dowódcy, szczelnie owinięty w płaszcz kauczukowy, pełnił wachtę na mostku kapitańskim. Pod potokami deszczu, wśród porywów wiatru, małe jego oczka błyszczały zadowoleniem. Człowiek ten lubił takie rzeczy, a parowiec płynął według jego woli.

O kilka kabli od okrętu niebieskie i morskie wody zlewały się we mgłę. Atmosfera była ponura. Kilka ptaków przeleciało z krzykiem pośród tej wilgotnej mgły.

O dziesiątej godzinie zasygnalizowano z lewej burty statek trzymasztowy, mający tylny wiatr, ale narodowości jego nie można było rozpoznać.

Koło jedenastej wiatr zelżał i obrócił się o dwa rumby.¹³¹ Wiała północno-zachodnia bryza.¹³² Deszcz prawie nagle ustał. Błękit nieba ukazał się w przerwach pomiędzy chmurami. Pojawiło się słońce i pozwoliło robić pomiary mniej więcej dokładne. Notatka zawierała następujące liczby:

Szer. 46° 29' N

Dług. 42° 25' W

Przebyta droga: 256 mil.

A więc pomimo że w kotłach wzrosło ciśnienie, szybkość parowca nie zwiększyła się. Ale obwiniać o to należało wiatr zachodni, który wiejąc parowcowi prosto w oczy znacznie opóźniał na jego bieg.

O drugiej godzinie mgła na nowo zgęstniała, wiatr również nabrał siły. Gęstość mgieł była tak wielka, że oficerowie stojący na mostku nie mogli dostrzec ludzi na dziobie statku. Takie opary, nagromadzone nad falami, stanowią największe niebezpieczeństwo żeglugi; sprawiają one, że niepodobna uniknąć zderzenia statków, a takie uderzenie na morzu jest niebezpieczniejsze od pożaru. Toteż podczas mgły oficerowie i marynarze zwiększyli bardzo czujność, co nie było zbyt dobre, gdyż nagle około godziny trzeciej, nie dalej jak o dwieście metrów od *Great Eastern*, ukazał się trójmasztowiec. Statek nasz w porę jeszcze zrobił zwrot i wyminął go, dzięki szybkości, z jaką wachтови,¹³³ za pomocą sygnałów, zawiadomili sternika o jego ukazaniu się. Sygnały te, bardzo dobrze ustalone, były dawane za pomocą dzwonu, umieszczonego na pomoście dziobowym. Jedno uderzenie oznaczało: okręt przed dziobem, dwa: okręt z lewej burty, trzy uderzenia: okręt z prawej burty. Natychmiast sternik sterował okrętem tak, aby uniknąć zderzenia.

Wiatr wzmagał się aż do wieczora, jednakże kołysanie statku zmniejszyło się ponieważ morze, już znacznie zasłonięte poniekąd przez szczyty Nowej Ziemi,¹³⁴ nie mogło się zbyt rozciągnąć.

Zapowiedziano na ten dzień nowy *entertainment*¹³⁵ sir Jamesa Andersona. O wyznaczonej godzinie salony zapełniły się. Ale tym razem nie chodziło już o sztuczki z kartami. James Anderson opowiedział historię kabla transatlantyckiego, który sam układał. Pokazywał fotografie przedstawiające rozmaite maszyny, wynalezione dla jego zatapiania, modele przyrządów służących do łączenia części kabla. Zasłużył w zupełności na trzykrotny okrzyk „hurra!”, który zakończył jego odczyt; znaczna część tych okrzyków należała się promotorowi¹³⁶ tego przedsięwzięcia, szanownemu Cyrusowi Fieldowi, obecnemu tego wieczora w salonie.

Rozdział XVIII

Na drugi dzień, 3 kwietnia, już w pierwszych godzinach porannych na widnokręgu pokazała się ta szczególna barwa, którą Anglicy nazywają *blinck*. Jest to białawy odbłask oznajmiający, że niedaleko znajdują się lody. Rzeczywiście, *Great Eastern* płynął wtedy w okolicach, gdzie ukazują się pierwsze *icebergi*,¹³⁷ które oderwały się od pływającej ławicy lodowej pochodzącej z cieśniny Davisa.¹³⁸ Zorganizowano specjalną straż dla uniknięcia ciężkich zderzeń z tymi ogromnymi bryłami.

Wiał wtedy silny wiatr zachodni. Strzępy obłoków, prawdziwe łachmany pary, unosiły się nad powierzchnią morza. Poprzez dziury widać było lazur nieba. Dochodziło do uszu przytłumione pluskanie wzburzonych wiatrem fal, a zewsząd spadały drobne jak pył krople.

Ani Fabian, ani kapitan Corsican, ani doktor Pitferge nie ukazali się jeszcze na pokładzie. Poszedłem więc na dziób statku. Tam złączenie się dwóch ścian tworzyło wygodny kąt, rodzaj przytułku, w którym chętnie umieściłby się pustelnik. Wsunąłem się w ten kąt, usiadłem na jakimś zakratowanym oknie i oparłem nogi o ogromną rolkę. Wiatr wiejący prosto na okręt i uderzający o jego przód, przelatywał nad moją głową, nie dotykając jej. Miejsce to było dobre do rozmyślań. Z tego punktu wzrok mój obejmował cały ogrom statku. Mogłem widzieć długie jego linie, lekko wznoszące się i znowu zniżające ku tyłowi.

Na pierwszym planie majtek, zawieszony na wantach foka, przytrzymywał się jedną ręką, a drugą z wielką zręcznością wykonywał robotę; poniżej, na pomostach, szeroko stawiając nogi, przechadzał się inny marynarz wachtowy, bystro spoglądając na wszystkie strony. Na rufie, na mostku widziałem oficera, który odwrócony tyłem, w kapturze nasuniętym na głowę, opierał się porywom wiatru. Nie dostrzegałem morza, widziałem tylko małą, sinawą linię widnokręgu ponad tamborami. Unoszony potężnymi maszynami, parowiec rozcinał fale swoim ostrym dziobem i drżał jak ściany kotła, pod którym rozniecano silny ogień. Na końcu rur wylotowych tworzyły się jakby obłoczki mgły, które wiatr zgęszczał z nadzwyczajną szybkością. Ale olbrzymi statek unoszony przeciw wiatrowi na trzech falach,¹³⁹ zaledwie odczuwał wzburzenie morza. Inny statek transatlantyczny, mniej obojętny na kołysanie się, straszliwie byłby wstrząsany w takich warunkach.

O wpół do pierwszej wywieszone ogłoszenie wykazało 44° 53' szerokości północnej i 47° 6' długości zachodniej. Tylko dwieście dwadzieścia siedem mil od dwudziestu czterech godzin! Młodzi narzeczeni musieli przeklinać te koła, które nie chciały obracać się szybciej, tę śrubę o powolnych ruchach i niedobór pary, nie działającej według ich pragnień.

Koło godziny trzeciej wiatr rozpędził chmury i niebo pojaśniało. Linia widnokręgu, utworzona z wyraźnej kreski, zdawała się rozszerzać dokoła środkowego punktu, który zajmował *Great Eastern*. Wiatr złagodniał, ale morze długo jeszcze wznosiło się długimi i szerokimi falami, dziwnie zielonymi i zwieńczonymi pianą. Takie wzburzenie było nieprawidłowe przy tak niewielkim wietrze – było nieproporcjonalne. Można by powiedzieć, że Atlantyk jeszcze dąsa się.

O godzinie trzeciej minut trzydzieści pięć zasygnalizowano trójmasztowiec z prawej burty. Przesłał on swój numer. Był to „Amerykanin”, statek *Illinois*, będący w drodze do Anglii.

W tej chwili porucznik H. oznajmił mi, że przepływamy skrajem Ławicy Nowofundlandzkiej, którą to nazwę nadali Anglicy płytcźnie przy Nowej Fundlandii. Jest to bogata część morza, niezmiernie obfitująca w dorsze. Na tej to przestrzeni w ogromnych rozmiarach odbywa się ich połów.

Dzień przeszedł bez żadnego wydarzenia. Na pokładzie ukazali się zwykli spacerujący. Dotąd jeszcze żaden przypadek nie doprowadził do spotkania się Fabiana z Harrym Drake'em, którego kapitan Archibald i ja nie spuszczailiśmy z oczu.

Wieczór spędziłem w dużym salonie wśród potulnych mieszkańców. Ćwiczenia wciąż te same: czytanie i śpiew. Wywoływały one te same oklaski, których nie szczędziły te same ręce tym samym artystom, moim zdaniem, miernym.

Przypadkowo powstał spór między jednym Nordystą a Tekszańczykiem. Ten ostatni żądał cesarza dla stanów Południa. Na szczęście ta polityczna dyskusja, zagrażająca przeistoczeniem się w kłótnię, przerwana została nadejściem wymyślonej depeszy, adresowanej do gazety *Ocean Time*, zawierającej te słowa:

„Kapitan Semmes,¹⁴⁰ minister wojny, kazał zapłacić Południu za szkody wyrządzone przez statek *Alabama*”.

Rozdział XIX

Opuściwszy rzeźsiście oświetlony salon, poszedłem na pokład z kapitanem Corsicanem.

Noc była ciemna. Żadnej konstelacji na firmamencie. Dokoła okrętu cienie nie przejrzałe. Okna nadbudówek jaśniały jak otwory pieców. Za ledwie można było dojrzeć wachtowych, przemierzających ciężkim krokiem pomosty. Ale można było odetchnąć świeżym powietrzem i kapitan wciągał je pełną piersią.

– Duszę się w tym salonie – powiedział. – Tu przynajmniej pływam w czystej atmosferze. Jest to bardzo orzeźwiający. Potrzebuję na dobę sto metrów sześciennych czystego powietrza, inaczej jestem na pół uduszony.

– Oddychaj, kapitanie, oddychaj, ile ci się podoba – odpowiedziałem. – Tu wystarczy powietrza dla wszystkich, a wiatr wcale nie zmniejsza jego zapasu. Dobra to rzecz ten tlen, a trzeba przyznać, że nasi paryżanie i nasi londyńczycy znają go tylko z powiadań.

– Tak jest! – odparł kapitan. – Wołają oni kwas węglowy.¹⁴¹ Każdy ma swój gust. Co do mnie, ja go nienawidzę nawet w winie z Szampanii.

Tak rozmawiając, przechadzaliśmy się po bulwarze z lewej strony, zasłonięci od wiatru wysokimi ścianami nadbudówek.

Wielkie kłęby dymu, przetykane iskrami, wylatywały z czarnych kominów. Chrapaniu maszyn towarzyszył świst wiatru pomiędzy żelaznymi rejami, które dźwięczały jak struny harfy. Do tych hałasów co kwadrans przyłączały się krzyki marynarzy pokładowych: *All's well! All's well!* Wszystko dobrze! Wszystko dobrze!

I rzeczywiście niczego nie zaniedbano ażeby zapewnić bezpieczeństwo okrętowi w tych okolicach, nawiedzanych przez lody. Co pół godziny kapitan kazał zaczerpywać wiadro wody, ażeby poznać jej temperaturę, a gdyby ta spadła o jeden stopień, nie zawahałby się zmienić drogi. Wiedział dobrze, że przed piętnastoma dniami statek *Pereire* został pod tą samą szerokością zablokowany przez *icebergi*, chciał więc uniknąć tego niebezpieczeństwa. Zresztą nocny jego rozkaz nakazywał najsurowiej uważne czuwanie. Sam nie kładł się spać. Dwaj oficerowie znajdowali się przy nim na mostku, jeden przy sygnałach od kół, drugi przy sygnałach od śruby. Oprócz tego jeden porucznik z dwoma majtkami pełnił wachtę na dziobówce, podczas gdy mat¹⁴² z jednym majtkiem czuwał na rufówce. Podróżni mogli być spokojni.

Przypatrzwszy się tym rozporządzeniom, poszliśmy z kapitanem Corsicanem na rufę. Przyszła nam bowiem ochota, nim powrócimy do naszych kajut, spędzić jeszcze pewien czas na otwartym powietrzu, jak to robią spokojni mieszkańcy na wielkich placach swoich miast.

Miejsce to wydało się nam zupełnie puste. Wkrótce jednak, gdy oczy nasze przywykły do ciemności, ujrzeliśmy jakiegoś człowieka wspartego na relingu i całkowicie nieruchomego. Corsican przypatrzwszy mu się uważnie, powiedział:

– To Fabian.

Istotnie – był to Fabian. Poznaliśmy go; ale on nie dostrzegł nas, zatopiony w niemej kontemplacji. Wzrok jego zdawał się być utkwiony w zewnętrzny narożnik nadbudówki i widziałem jak oczy błyszczały wśród ciemności. W co się tak wpatrywał? Jak mógł przeniknąć te głębokie ciemności? Sądziłem, że najlepiej będzie, gdy go pozostawimy w tych rozmyślaniach, gdy Corsican zbliżywszy się do niego, zawołał:

– Fabianie!

Fabian nie odpowiedział. Nie słyszał. Corsican znowu zawołał na niego. Fabian drgnął, odwrócił na chwilę głowę i tylko szepnął:

– Tss!

Potem ręką wskazał na cień wolno poruszający się przy końcu nadbudówki. Temu to kształtowi, zaledwie widocznemu, przypatrywał się Fabian. Potem smutno uśmiechnął się i szepnął:

– Czarna dama!

Przeszedł mnie dreszcz. Kapitan Corsican pochwycił moją rękę i uczułem, że on drży także. Jedno i to samo przyszło nam obu na myśl. Cień ten, to było widmo o którego pojawieniu się mówił nam doktor Pitferge.

Fabian znowu zatopił się w milczącą kontemplację. Ja, ze ściśniętym sercem, zmaconym wzrokiem spoglądałem na tę postać ludzką, która wkrótce wyraźniej zarysowała się przed nami. Przybliżyła się, wahała się, to szła, to stawała, to znowu szła, zdając się raczej sunąć niż iść. Jakaś błakająca się dusza. O dziesięć kroków od nas stanęła nieruchomo. Wtedy mogłem rozpoznać wysmukłe kształty kobiety, osłoniętej brunatnym burnusem,¹⁴³ z gęstym woalem na twarzy.

– Szalona! Szalona, nieprawdaż? – szepnął Fabian.

Była to istotnie obłąkana. Ale Fabian nie pytał się nas, mówił sam do siebie.

Tymczasem biedna ta istota przybliżyła się jeszcze bardziej. Zdawało mi się, że widzę jak za woalem błysnęły jej oczy, gdy je skierowała na Fabiana. Podeszła aż ku niemu. Fabian wyprostował się jak zelektryzowany. Zawołowana kobieta położyła mu rękę na sercu, jakby liczyła jego uderzenia. Potem odskoczyła i zniknęła za węglem.

Fabian upadający, prawie klęczący, wyciągnął rękę.

– To ona! – szepnął.

A potem potrząsając głową, dodał:

– Co za złudzenie!

Kapitan Corsican wziął go za rękę i powiedział:

– Chodź, Fabianie, chodź.

I wyprowadził swego nieszczęśliwego przyjaciela.

Rozdział XX

Kapitan Corsican i ja nie mogliśmy więcej wątpić. To była Ellen, narzeczona Fabiana, żona Harry'ego Drake'a. Przeznaczenie połączyło ich troje na tym samym statku.

Fabian nie poznał jej, chociaż krzyknął: to ona! I jakże mógł poznać? Ale nie omylił się, że jest obłąkana. Ellen była obłąkana i bez wątpienia boleść, rozpacz, miłość zabita w sercu, kontakty z niegodnym człowiekiem, który ją porwał Fabianowi, ruina, nędza, wstyd złamały jej duszę. Oto co na drugi dzień rano powiedziałem kapitanowi Corsicanowi. Nie mieliśmy zresztą żadnej wątpliwości co do tożsamości młodej kobiety. Była to Ellen, którą Harry Drake włókł za sobą na kontynent amerykański, każąc jej dzielić awanturnicze swe życie.

Wzrok kapitana rozpałał się ponurym ogniem, gdy myślał o tym nędzniku. Ja czułem, jak ścisnęło się mi serce. Cóż możemy zrobić jemu – mężowi, panu? Nic. Ale najważniejszą sprawą było nie dopuścić do nowego spotkania Fabiana z Ellen, gdyż skończyłoby się na tym, że Fabian poznałby swoją narzeczoną, co doprowadziłoby do katastrofy, której właśnie chcieliśmy uniknąć. W każdym razie można było przypuszczać, że te dwie nieszczęśliwe istoty nie spotkają się. Nieszczęśliwa Ellen nigdy nie ukazywała się w dzień ani w salonach, ani na pokładzie okrętu. W nocy tylko, zapewne oszukując swą straż, wychodziła odetchnąć świeżym powietrzem i żądać od niego przelotnego uspokojenia!

Najdalej za cztery dni *Great Eastern* dopłynie do Nowego Jorku. Mogliśmy zatem liczyć na to, że traf nie zawiedzie naszego dozоровania i że Fabian nie dowie się o obecności Ellen w czasie przeprawy przez Atlantyk. Ale właśnie – nie braliśmy pod uwagę przypadku.

W nocy kurs parowca został nieco zmieniony. Okręt, stwierdziwszy trzema pomiarami wodę o temperaturze 27° Farenheita, to jest trzy do cztery stopnie Celsjusza poniżej zera, skrzył nieco na południe. Nie było wątpliwości, że lody znajdowały się niedaleko. Rzeczywiście tego ranka niebo przedstawiało szczególny widok. Atmosfera była biała, cała północ oświetlona silnym odbłaskiem, niezawodnie spowodowanym przez odbicie się promieni od gór lodowych. Siekący wiatr przecinał powietrze a około godziny dziesiątej bardzo drobny śnieg zdążył przypudrować parowiec na białą. Następnie utworzyła się warstwa mgieł, wśród których sygnalizowaliśmy naszą obecność częstymi gwizdami – ogłuszający hałas, który wypłoszył stada mew siedzących na rejach statku.

O wpół do jedenastej mgła podniosła się w górę i z lewej burty ukazał się parowiec śrubowy. Białe zakończenie jego komina oznaczało, że należy do Towarzystwa Ingmana, zajmującego się przewożeniem emigrantów z Liverpoolu do Nowego Jorku. Statek ten przesłał nam swój numer. Był to *City of Limerick*, o tysiącu pięciuset trzydziestu beczkach pojemności¹⁴⁴ i mocy maszyn wynoszącej dwieście pięćdziesiąt sześć koni mechanicznych. Opuścił on Nowy Jork w sobotę, a zatem był opóźniony.

Przed drugim śniadaniem kilku podróżnych założyło pulę,¹⁴⁵ co bardzo przypadło do gustu amatorom gier i zakładów. Rezultat tej puli nie mógł być znany wcześniej jak za cztery dni. Była to tak zwana pula pilota. Gdy jakiś okręt zbliża się do miejsca swego przeznaczenia wszystkim wiadomo, że na jego pokład przybywa

pilot. Dzieli się więc dwadzieścia cztery godziny dnia i nocy, stosownie do liczby podróży, na czterdzieści osiem części po pół godziny, lub dziewięćdziesiąt sześć kwadransów. Każdy z graczy daje stawkę wynoszącą jednego dolara, a los wyznacza mu jeden z owych półgodzin albo kwadransów. Czterdzieści osiem lub dziewięćdziesiąt sześć dolarów wygrywa ten, podczas czyjego kwadransa pilot postawi stopę na statku. Jak widzimy, gra ta wcale nie jest skomplikowana. Nie są to wyścigi konne, ale wyścigi kwadransów.

Kanadyjczyk, szanowny Mac Alpine, zajął się przygotowaniem wszystkiego. Z łatwością znalazło się dziewięćdziesięciu sześciu zakładających się, między którymi były i kobiety, nie mniej od mężczyzn do gry zapalone.

Poszedłem za ogólnym prądem i także postawiłem dolara. Los przeznaczył mi sześćdziesiąty czwarty kwadrans. Był to numer zły i nie miałem żadnej szansy pozbycia się go z zyskiem.

Ów podział czasu liczy się od południa do południa dnia następnego. Są więc kwadransy dzienne i nocne. Te ostatnie mają niewielką wartość, rzadko bowiem okręty ryzykują zbliżanie się do brzegów w ciemnościach nocy i co za tym idzie, szanse, że pilot przybędzie na statek w nocy, są bardzo małe. Ale szybko o tym zapomniałem.

Zszedłszy do salonu, przekonałem się, że dzisiejszego wieczoru przewidywany jest odczyt. Misjonarz z Utah zapowiedział konferencję o mormonizmie. Była to dobra okazja do zapoznania się z tajemnicami Świętego Miasta. Starszy, mister Hatch musiał być dobrym mówcą i to mówcą przekonującym. Wykonanie zatem zapowiadało, że będzie odpowiednie do dzieła. Podróżni bardzo przychylnie, z dużym zainteresowaniem przyjęli zawiadomienie o tej konferencji.

Na innym ogłoszeniu znajdowały się liczby następujące:

Szer. 42° 32' N

Dług. 51° 89' W

Przebyta droga: 254 mile

Około trzeciej po południu sternicy zasygnalizowali ukazanie się wielkiego parowca o czterech masztach. Statek ten zmienił nieznacznie swój kurs, ażeby przybliżyć się do *Great Eastern* z intencją przekazania swego numeru. Ze swej strony kapitan kazał także nieco skrócić i wkrótce parowiec przesłał mu swą nazwę. Była to *Atlanta*, jeden z wielkich statków kursujących między Londynem a Nowym Jorkiem i dopływający także do Brestu. Pozdrowił nas, my też go powitaliśmy. Wkrótce potem zniknął nam z oczu.

W tej chwili Dean Pitferge zawiadomił mnie z niezadowoleniem, że konferencja pana Hacha została zabroniona. Purytanki, znajdujące się na statku, nie pozwoliły mężom swym wtajemniczać się w mormońskie obyczaje.

Rozdział XXI

O czwartej godzinie niebo, dotąd zachmurzone, wypogodziło się, morze uspokoiło. Statek już się nie kołysał. Można by powiedzieć, że znajdujemy się na stałym lądzie. Ta nieruchomość *Great Eastern* podsunęła podróżnym myśl zorganizowania wyścigów.

W samym Epsom nie było lepszego toru wyścigowego, a jeśli idzie o konie, to brak *Gladiatorów* czy *Pojemników*¹⁴⁶ mógł być zastąpiony Szkotami czystej krwi. Wiadomość szybko się rozniosła. Wkrótce zbiegli się sportsmeni, a widzowie opuścili salony i kajuty.

Anglik, szanowny Mac Karthy, mianowany został sędzią, a biegacze przedstawili się bezzwłocznie. Pół tuzina marynarzy, rodzaj centaurów,¹⁴⁷ zarazem konie i dżokeje,¹⁴⁸ wszyscy gotowi do walki o wielką nagrodę *Great Eastern*.

Dwa bulwary tworzyły pole wyścigowe. Biegacze mieli wykonać trzy okrążenia dokoła statku, to jest pokonać dystans około tysiąca trzystu metrów. To było wystarczające.

Wkrótce trybuny, to jest pokłady dziobowy i rufowy zapełnił tłum ciekawych, uzbrojonych w binokle; niektórzy z nich przystroili się w „zielone stroje”, zapewne aby ochronić się od atlantyckiej kurzawy. Wprawdzie brakowało ekwipaży,¹⁴⁹ ale nie brakowało miejsca by ustawić ich w szeregach. Damy w wielkich toaletach¹⁵⁰ tłoczyły się głównie na nadbudówkach rufowych. Widok był prześliczny.

Fabian, kapitan Corsican, doktor Dean Pitferge i ja zajęliśmy miejsca na dziobówce. Tam znajdowało się to, co można było nazwać miejscem ważenia dżokejów. Tam zgromadzili się prawdziwi *gentleman riders*.¹⁵¹

Przed nami wznosił się słup, przy którym była linia startu i jednocześnie mety.

Zakłady posypały się z isticie brytyjską namiętnością. Ryzykowano znaczne kwoty po prostu na wygląd biegaczy, których wielkie osiągnięcia nie były jeszcze dotąd zapisane w żadnej *stud-book*.¹⁵²

Nie bez niepokoju dostrzegłem, że i Harry Drake wtrącał się do tych przygotowań ze zwykłą pewnością siebie, spierając się, kłócąc, decydując tonem nie znoszącym sprzeciwu. Na szczęście Fabian, mimo że postawił kilka funtów, według mnie pozostał obojętny na ten hałas. Trzymał się na uboczu, ciągle smętny i gdzieś daleko błędzący myślami.

Pomiędzy biegaczami, którzy się zaprezentowali, dwóch szczególnie zwracało na siebie powszechną uwagę. Jeden z nich, Szkot z Dundee, nazywał się Wilmore; mały człowieczek, chudy, skóra i kości, o szerokich piersiach, bystrym spojrzeniu,

uchodził za jednego z faworytów. Drugi, wielki drab, dobrze zbudowany Irlandczyk o nazwisku O'Kelly, długi jak koń wyścigowy, równoważył w oczach znawców szanse Wilmora. Stawiano na niego trzy do jednego, a jeśli chodzi o mnie, to dzieląc powszechną opinię, miałem już zaryzykować kilka dolarów, gdy doktor powiedział:

– Proszę mnie posłuchać, niech pan stawia na małego. Wielki jest zdyskwalifikowany.

– Co pan chce przez to powiedzieć?

– Chcę powiedzieć – odparł z powagą doktor – że to nie jest „czysta krew”. Może pokazać pewną szybkość na początku, ale nie ma wytrzymałości. Mały przeciwnie, ten Szkot jest rasowy. Niech pan spojrzy, jak ma tułów prosto na nogach osadzony, a pierś otwartą i bez sztywności. Jest to egzemplarz, który już nieraz musiał trenować w jednym miejscu, to jest przeskakując z nogi na nogę tak, aby zrobić conajmniej dwieście skoków na minutę. Mówię panu, nie pożałuje pan, gdy postawi na niego.

Poszedłem za radą uczonego doktora i postawiłem na Wilmora.

Jeśli chodzi o innych biegaczy nie było o kim mówić.

Rozlosowano miejsca. Los sprzyjał Irlandczykowi; otrzymał miejsce przy sznurze. Sześciu biegaczy stanęło w szeregu na linii startu.

Dano sygnał. Początek wyścigu przyjęto okrzykami „hurra!” Znawcy natychmiast przekonali się, że Wilmore i O'Kelly byli zawodowymi biegaczami. Nie zwracając uwagi na swych rywali, którzy zadyszani wyprzedzali ich, biegli, pochyliwszy nieco tułów, a głowę trzymając prosto, z ramionami przyciśniętymi do mostka, nadgarstkami lekko wysuniętymi w przód, których ruchy towarzyszyły każdemu ruchowi przeciwnej nogi. Biegali boso. Pięty ich nigdy nie dotykały ziemi i nadawały im niezbędną elastyczność, podtrzymując nabytą siłę. Jednym słowem, wszystkie ich ruchy były jednakowe i jednocześnie uzupełniały się.

Na drugim okrążeniu O'Kelly i Wilmore, zawsze w jednej linii, zostawili za sobą zdyszanych przeciwników. Przekonywali ewidentnie o prawdziwości tego aksjomatu, który mi doktor powtarzał:

– Nie nogami się biega, ale piersią. Łydka, to dobra rzecz, ale płuca lepsza.

Przy przedostatnim nawrocie okrzyki widzów znowu powitały faworytów. Podburzania, brawa i okrzyki rozlegały się ze wszystkich stron.

– Mały wygra – powiedział do mnie Pitferge. – Widzi pan, że nie dyszy natomiast jego rywal jest zaspany.

Istotnie, twarz Wilmora była spokojna i blada. O'Kelly dymił jak piec napełniony mokrą słomą. Był już „ugotowany”, że użyjemy wyrażenia z żargonu sportsmenów. Ale obaj trzymali się w jednej linii. Wreszcie minęli wielką nadbudówkę, zostawili za sobą luk maszynowni, minęli metę...

- Brawo! Brawo, Wilmore! – krzyczeli jedni.
- Brawo O’Kelly! – odpowiadali inni.
- Wilmore wygrał!
- Nie, przybiegli jednocześnie!

Prawdą jest, że wygrał Wilmore, ale zaledwie o pół głowy. Tak zdecydował szanowny Mac Karthy. Dyskusja jednak trwała dalej i doszło do wulgarnych wyrażań. Stronnicy Irlandczyka, a szczególnie Harry Drake, utrzymywali, że był *dead head*, 153 bieg nierozstrzygnięty, że należy rozpocząć od nowa.

Ale w tej chwili Fabian, pociągany jakimś bezwiednym ruchem, zbliżył się do Harry’ego Drake’a i stwierdził chłodno:

- Pan się myli; zwycięzcą jest marynarz szkocki.

Drake zwawo podszedł do Fabiana.

- Co pan mówi? – zapytał groźnym tonem.
- Mówię, że pan się myli – odparł spokojnie Fabian.
- Wszystko jest jasne – zawołał Drake – ponieważ postawił pan na Wilmore’a!
- Tak samo jak pan, postawiłem na O’Kelly’ego – odpowiedział Fabian. – Przegrałem i płacę.
- Panie! – krzyknął Drake. – Czy zamierza pan uczyć mnie?...

Ale nie dokończył tej kwestii. Kapitan Corsican stanął między nim a Fabianem, z widocznym zamiarem przyjęcia tej kłótni na siebie. Przemówił do Harry’ego Drake’a ostrym, pogardliwym tonem. Wyraźnie jednak Drake nie chciał mieć z nim do czynienia. Gdy Corsican skończył, Drake skrzyżowawszy ramiona i obracając się do Fabiana, powiedział, uśmiechając się złośliwie:

- O, aby się bronić, potrzebuje pan swoich przyjaciół?

Fabian zbladł. Rzucił się na Harry’ego Drake’a, ale zatrzymałem go. Z drugiej strony kompani tego łotra odciągnęli go, lecz zdążył obrzucić swego przeciwnika spojrzeniem pełnym nienawiści.

Razem z kapitanem Corsicanem odprowadziliśmy Fabiana, który zadowolił się stwierdzeniem, wypowiedzianym spokojnym głosem:

- Przy pierwszej okazji spoliczkuję tego gbura.

Rozdział XXII

W nocy z piątku na sobotę *Great Eastern* przeciął prąd Golsztröm, którego wody są ciemniejsze i cieplejsze niż warstwy otaczające. Powierzchnia tego prądu, ściśnięta wodami Atlantyku, jest nawet lekko wypukła. Jest to prawdziwa rzeka płynąca między dwoma płynnymi brzegami i to jedna z najznacniejszych na kuli ziemskiej; obok niej Amazonka i Missisipi są strumykami. Temperatura wody, zaczerpniętej w nocy, podniosła się z dwudziestu siedmiu do pięćdziesięciu jeden stopni Farenheita, co wynosi około dwunastu stopni Celsjusza.

Dzień, 5 kwietnia, rozpoczął się wspaniałym wschodem słońca. Długie fale mocno połyskiwały. Ciepła, południowo-zachodnia bryza przelatywała przez olinowanie. Był to pierwszy prawdziwie piękny dzień. Słońce, które przywracało zieleni polom kontynentu, tu rozkwitło świeżymi strojami. Wegetacja spóźnia się czasami, moda nigdy. Wkrótce bulwary zapełniły się mnóstwem spacerujących, jak na Polach Elizejskich w niedzielę przy pięknym majowym słońcu.

Podczas tego poranka nie widziałem jeszcze kapitana Corsicana. Pragnąc jednak uzyskać wiadomości o Fabianie, udałem się do kajuty, którą zajmował w pobliżu wielkiego salonu. Zapukałem do drzwi, ale nie otrzymałem odpowiedzi. Otworzyłem drzwi. Fabiana nie było.

Powróciłem więc na pokład. Pomiedzy spacerującymi nie dostrzegłem ani moich przyjaciół, ani doktora. Przyszło mi wtedy na myśl, aby poszukać w której części parowca umieszczona jest nieszczęśliwa Ellen Którą kajutę zajmowała? Gdzie Harry Drake ją więził? W jakie ręce powierzono biedną istotę, którą mąż po całych dniach zaniedbywał? Zapewne opiece jakiejś wyrachowanej pokojówki albo jakiejś obojętnej pielęgniarki. Chciałem dowiedzieć się o tym nie przez próżną ciekawość, ale w interesie Ellen i Fabiana, chociażby dlatego, by nie dopuścić do niebezpiecznego spotkania.

Zacząłem moje poszukiwania od kajut przy wielkim damskim salonie; przebiegłem korytarze obu poziomów, prowadzące do tej części statku. Przegląd ten był dość łatwy, ponieważ nazwiska podróżnych, wypisane na tablicy ogłoszeniowej, przeczytać można było na drzwiach każdej kajuty co ułatwiało stewardom obsługiwanie. Nazwiska Harry'ego Drake'a nie znalazłem, co mnie zresztą niezbyt zdziwiło bowiem ten człowiek musiał sobie wybrać kajutę w tyle *Great Eastern*, przy salonach mniej uczęszczanych. Zresztą pod względem komfortu nie było żadnej różnicy w urządzeniu kajut tak na dziobie, jak i na rufie, ponieważ Stowarzyszenie Dzierżawców ustanowiło jedną tylko klasę pasażerską.

Skierowałem się więc ku salom jadalnym i z uwagą obejrzałem boczne korytarze między dwoma rzędami kajut. Wszystkie te pokoiki były zajęte, na wszystkich widniały nazwiska pasażerów, ale nazwiska Harry'ego Drake'a nie było. Tym razem brak ten zdziwił mnie, sądziłem bowiem, że obejrzałem całe nasze pływające miasto i nie znałem żadnych innych „dzielnic”, bardziej oddalonych niż te. Zapytałem więc pewnego stewarda, który oznajmił mi to, o czym nie wiedziałem, że jeszcze około stu kajut znajdowało się poza *dining-rooms*.

- Jak się tam idzie? – zapytałem.
- Schodami prowadzącymi na pokład, koło narożnika wielkiej nadbudówki.
- Dobrze, mój przyjacielu. A czy nie wiesz, którą kajutę zajmuje pan Harry Drake?
- Nie wiem, proszę pana – odpowiedział steward.

Powróciłem więc na pokład i idąc wzdłuż nadbudówki dotarłem do drzwi zamykających wejście na wskazane schody. Schody te prowadziły już nie do obszernych salonów, ale do zwykłego czworoboku, zaciemnionego, dokoła którego rozmieszczono podwójny szereg małych kajut. Harry Drake, chcąc odosobnić Ellen, nie mógł wybrać dogodniejszego miejsca sprzyjającego jego zamiarom.

Większość tych kajut nie była zajęta. Obszedłem czworobok i korytarze od drzwi do drzwi. Kilka nazwisk, dwa lub trzy, nie więcej było wypisanych na tabliczkach, ale między nimi nie było Harry'ego Drake'a. Jednakże dokonałem drobiazgowego przeglądu tego działu. Mocno zawiedziony, już miałem odejść, gdy jakiś szmer, zaledwie dosłyszalny, obił się o moje uszy. Szmer ten dochodził z głębi korytarza na lewo. Skierowałem się w tę stronę. Dźwięki stawały się coraz wyraźniejsze. Rozpoznałem coś w rodzaju żalosego śpiewu, powolnej melodeklamacji, której poszczególnych wyrazów zrozumieć nie zdołałem.

Słuchałem. Śpiewała kobieta, a w głosie jej czuć było głęboką boleść. Musiał to być głos biednej obłąkanej. Przeczucie nie mogło mnie mylić. Cicho zbliżyłem się do kajuty oznaczonej numerem 775. Była ostatnia w tym ciemnym korytarzu i musiała być oświetlona jednym z zewnętrznych iluminatorów, umiejscowionym w kadłubie *Great Eastern*. Na drzwiach tej kajuty nie było wypisanego żadnego nazwiska. Widocznie Harry Drake nie miał żadnego interesu, aby poznano miejsce, w którym ulokował Ellen.

Głos nieszczęśliwej wyraźnie dochodził aż do mnie. Śpiew jej, będący tylko szeregiem używanych frazesów,¹⁵⁴ miał w sobie coś łagodnego i zarazem smutnego. Były to jakby bezładne strofy, wypowiedane przez osobę uśpioną snem magnetycznym.

Chociaż nie miałem żadnych danych do uznania tożsamości, nie wątpiłem, że to śpiewa Ellen.

Przez kilka minut słuchałem i już miałem odejść, gdy usłyszałem kroki przy głównym czworoboku. Czyżby to był Harry Drake? W interesie Ellen i Fabiana nie życzyłem sobie, by zastał mnie w tym miejscu. Na szczęście korytarz otaczał dwa szeregi kajut, mogłem więc powrócić na pokład, nie będąc zauważonym. Jednakże chciałem dowiedzieć się, kim była ta osoba, której kroki słyszałem. Osłaniał mnie półmrok, więc stanawszy w rogu korytarza mogłem patrzeć, sam nie będąc widzianym.

Tymczasem hałas ustał. Dziwnym zbiegiem okoliczności wraz z nim ustał i śpiew Ellen. Czekałem. Wkrótce śpiew zaczął się znowu i znowu podłoga zaczęła skrzypieć

pod naciskiem powolnych kroków. Wysunąłem głowę i w głębi korytarza, w niewyraźnym świetle które przenikało przez imposty,¹⁵⁵ dostrzegłem Fabiana.

Był to mój nieszczęśliwy przyjaciel! Jaki instynkt zawiódł go w to miejsce? Czy jeszcze prędzej niż ja odkrył to schronienie młodej kobiety? Nie wiedziałem, co o tym myśleć. Fabian posuwał się powoli idąc wzdłuż przegród, słuchając, być może mimowolnie i bezwiednie, zgodnie z tym jak nić głosu wabiła go. A jednak zdawało mi się, że śpiew niknął wraz z jego zbliżaniem się i że wkrótce urwie się... Fabian doszedł przed kajutę i zatrzymał się.

Jak bić musiało jego serce przy tych smutnych dźwiękach! Jak cały musiał drżeć! Niepodobna było, by w tym głosie nie znalazł on jakichkolwiek wspomnień z przeszłości. Jednakże nie wiedząc, że Harry Drake znajduje się na statku, jakim sposobem mógł przeczuć obecność Ellen? Nie, to jest niemożliwe! Chorobliwe te tony pociągały go tu, ponieważ współgrały z boleścią, jaką sam w sobie nosił.

Fabian ciągle słuchał. Co teraz zrobi? Czy przywoła obłąkaną? A jeżeli nagle Ellen pojawi się? Wszystko było możliwe, a wszystko niebezpieczne w tej sytuacji. Fabian zbliżył się jeszcze bardziej do drzwi kajuty. Śpiew stopniowo niknąc, nagle ucichł; potem dał się słyszeć rozdzierający krzyk.

Czy wskutek magnetycznej łączności Ellen uczuła, że tak blisko niej znajduje się ten, którego kocha? Fabian wyglądał straszliwie; wydawał się jednak skupiony w sobie. Czy wyłamie te drzwi? Tak przypuszczałem i rzuciłem się ku niemu.

Poznał mnie. Pociągnąłem go za sobą. Posłuchał. Potem powiedział głuchym głosem:

– Czy wiesz, kim jest ta nieszczęśliwa?

– Nie, Fabianie, nie wiem.

– To obłąkana – odpowiedział. – Można pomyśleć, że to głos z innego świata. Ale obłąkanie to nie jest nieuleczalne. Czuję, że nieco poświęcenia, trochę miłości uleczyłoby tę biedną kobietę.

– Chodźmy, Fabianie – powiedziałem – chodźmy.

Wróciliśmy na pokład. Fabian nie wymówił ani słowa więcej; prawie natychmiast rozstał się ze mną, ale nie traciłem go z oczu, dopóki nie powrócił do swej kajuty.

Rozdział XXIII

W kilka chwil później spotkałem kapitana Corsicana. Opowiedziałem mu scenę, której byłem świadkiem. Zrozumiał on, tak jak ja, że ciężkie położenie komplikuje

się. Czy mogliśmy zapobiec niebezpieczeństwom? O, jakże pragnąłem przyspieszyć bieg *Great Eastern* i cały ocean postawić między Harrym Drake'em a Fabianem!

Rozstając się z kapitanem Corsicanem, umówiliśmy się, że jeszcze ściślej niż dotąd pilnować będziemy aktorów tego dramatu, którego rozwiązanie mogło, pomimo naszych działań, nastąpić w każdej chwili.

Tego dnia oczekiwano należącego do Towarzystwa Cunarda parowca *Australasian*, mającego dwa tysiące siedemset sześćdziesiąt ton wyporności i kursującego na linii z Liverpoolu do Nowego Jorku. Miał odpłynąć z Ameryki we środę rano, więc nie powinien spóźnić się na spotkanie. Jednak nie pokazywał się.

Około godziny jedenastej angielscy podróżni zebrali składkę na rzecz ludzi poranionych na pokładzie, z których kilku dotąd jeszcze nie mogło opuścić lazaretu; między innymi żaglomistrz zagrożony był nieuleczalnym kalectwem. Lista wypełniła się podpisami, nie obyło się bez czynienia trudności co do szczegółów, co spowodowało wymianę słów niezbyt dźwięcznych.

W południe słońce pozwoliło na dokonanie bardzo dokładnych obserwacji:

Dług. 58° 37' W

Szer. 41° 41' 11" N

Przebyta droga: 257 mil

Mieliśmy szerokość podaną co do sekundy. Młodzi narzeczeni, popatrzawszy na to ogłoszenie, zrobili niezadowolone minki. Stanowczo pogniewali się na parę.

Przed drugim śniadaniem kapitan Anderson pragnął rozerwać podróżnych przy nudach tak długiej przeprawy. Zorganizował więc ćwiczenia gimnastyczne, którym osobiście przewodził. Około pięćdziesięciu ochotników, uzbrojonych, jak on w kije, naśladowało jego ruchy z małą dokładnością. Zaimprovizowani ci gimnastycy „pracowali” metodycznie, nie otwierając ust, jak strzelcy na paradzie.

Nowa „rozrywka” zapowiedziana była na wieczór, ale nie brałem w niej udziału. Nużyły mnie jedne i te same żarty, bez końca wznawiane. Założono drugi dziennik, mający współzawodniczyć z *Ocean Time*, ale jak się zdaje, tegoż jeszcze wieczora oba te czasopisma połączyły się.

Co do mnie, to pierwsze godziny nocy spędziłem na pokładzie. Morze burzyło się i zapowiadało złą pogodę, chociaż niebo było jeszcze cudowne. Kołysanie poczęło wzmagać się. Rozciągnięty na ławce, zachwyciałem się konstelacjami, połyskującymi na firmamencie. Gwiazdy roiły się nad moją głową, i chociaż gołym okiem nie można ich dojrzeć więcej niż pięć tysięcy na całej przestrzeni sfery niebieskiej, tego wieczora jednak zdawało się, że można je liczyć na miliony. Widziałem wlokący się po widnokregu ogon Pegaza¹⁵⁶ w całej jego wspaniałości zodiakalnej, jak gwiazdzistą szatę królowej czarodziejek. Plejady¹⁵⁷ wznosiły się ku wyżynom nieba; jednocześnie Bliźnięta,¹⁵⁸ które wbrew swej nazwie, nie idą jedno za drugim, jak bohaterowie bajki. Byk¹⁵⁹ spoglądał na mnie swym wielkim, ognistym okiem.

Na szczycie kopuły błyszczała Wega,¹⁶⁰ przyszła nasza gwiazda polarna, a niedaleko zaokrągląta się ta rzeka diamentów, tworząca Koronę Borealną.¹⁶¹ Wszystkie te konstelacje są nieruchome, zdawało się jednak, że zmieniają miejsce według kołysania się statku; podczas tej oscylacji widziałem, jak grotmaszt zakreślał łuk koła od β Wielkiej Niedźwiedzicy do Altaira z Orła,¹⁶² podczas gdy księżyc, już nisko, na krańcu widnokregu zanurzał w morzu koniec swojego rogu.

Rozdział XXIV

Noc była burzliwa. Parowiec, straszliwie rzucany bocznymi falami, kołysał się nieprzerwanie. Meble z hałasem przemieszczały się z miejsca na miejsce, a wtórowała im porcelana na toaletach. Wiatr widocznie nabrał ogromnej siły. Zresztą *Great Eastern* żeglował w tej chwili po okolicach obfitujących w groźne wypadki, gdzie morze zawsze jest niespokojne.

O szóstej rano dowlokłem się do schodów przy głównej nadbudówce. Czepiając się poręczy i wykorzystując przechyły z jednej strony na drugą, przeszedłem jakoś po stopniach i wydostałem się na pokład. Stamtąd, nie bez trudności, dotarłem aż pokład dziobowy. Miejsce to było puste, jeżeli można nazwać tak miejsce, gdzie znajdował się doktor Pitferge. Zaczny ten człowiek, mocno przyparłszy się do ściany, odwrócił się od wiatru, a prawa jego noga okręcona była o słupek relingu. Dał mi znak, bym się zbliżył, rozumie się znak głową, gdyż nie mógł rozporządzać rękoma, którymi opierał się gwałtowności burzy. Po kilku ewolucjach, wijąc się jak robak, dotarłem do relingu i tak samo zakotwiczyłem jak doktor.

– No! — zawołałem. – Dobrze idzie, co!? Ten *Great Eastern*! Właśnie w chwili zakończenia podróży cyklon! Prawdziwy cyklon! Specjalnie dla niego przygotowany!

Doktor bełkotał tylko jakieś urywane słowa. Wiatr zjadał mu połowę wyrazów, lecz zrozumiałem go. Wyraz cyklon wszystko wyjaśnia.

Wiadomo, co to są te wirujące burze, zwane huraganami na Oceanie Indyjskim i Atlantyku, tornadami na wybrzeżach afrykańskich, samunami na pustyniach, tajfunami na wodach chińskich; są to burze, których straszliwa siła zagraża rozbiciem największym okrętom.

Otóż *Great Eastern* znalazł się w takim cyklonie. Jak ten olbrzym będzie mu stawał czoła?

– Przytrafi się mu nieszczęście – powtarzał mi Dean Pitferge. – Widzi pan, jak wsuwa nos w pierze.

Ta żeglarska metafora doskonale oddawała położenie parowca. Dziobnica znikła pod górami wody, które atakowały z przodu, od prawej burty. Dalej nic nie było widać. Wszystkie symptomy huraganu. Około siódmej godziny burza rozsrożyła się jeszcze bardziej. Morze wyglądało potwornie. Wydymało się w długich falach, których wysokość wzrastała z każdą chwilą. *Great Eastern*, odwrócony do nich bokiem, kołysał się okropnie.

– Są tylko dwa środki – powiedział do mnie doktor, z pewnością siebie marynarza – albo obrócić się prosto ku falom, płynąc pod małą parą, albo uciekać i nie opierać się temu rozhukanemu morzu. Ale kapitan Anderson nie zrobi ani jednego, ani drugiego z tych manewrów.

– Dlaczego? – zapytałem.

– Dlatego, że... – odpowiedział doktor – dlatego, że musi się wydarzyć jakieś nieszczęście!

Odwróciwszy się, ujrzałem kapitana, pierwszego oficera i głównego mechanika, opatulonych bluzami i trzymających się mocno balustrady na mostku kapitańskim. Bryzgi fal otaczały ich od głów do stóp. Kapitan uśmiechał się, zgodnie ze swoim zwyczajem. Zastępca śmiał się i pokazywał białe zęby, widząc okręt kołyszący się tak, że zdawało się, iż maszty i kominy polecą w wodę.

Dziwił mnie jednak upór kapitana, jego zawziętość w walce z morzem. O godzinie wpół do ósmej Atlantyk przedstawiał przerażający widok. Na dziobie fale całkowicie zalewały statek. Przypatrywałem się temu wzniosłemu widowisku, tej walce olbrzyma z falami. W pewnym sensie zrozumiałem upór „pierwszego po Bogu”, który nie chciał ustąpić. Ale zapomniałem, że potęga morza jest nieskończona i że nic, co tylko wyszło z rąk człowieka, nie zdoła się jej oprzeć. Rzeczywiście, olbrzym ten, pomimo, że był tak potężny, wkrótce musiał uciekać przed burzą.

Wtem, około godziny ósmej, odczuliśmy silne uderzenie. Była to masa wody, która całą siłą potrafiła statek z przodu prawej burty.

– To już nie szturchnięcie – powiedział doktor – to uderzenie pięścią prosto w twarz.

Istotnie, to „uderzenie pięścią” okaleczyło nas. Mnóstwo połamanych szczątków wypłynęło na szczyt fal. Czy były to części naszego własnego ciała, tak rozlatujące się, czy też szczątki jakiegoś ciała obcego? Na znak kapitana parowiec skrzył o rumb ażeby uniknąć tych odłamów, które groziły zablokowaniem kół. Z uwagą przypatrzwszy się bliżej, przekonałem się, że uderzenie morza oderwało nadburcie z prawej strony, które przecież wznosiło się na pięćdziesiąt stóp ponad linią wodną. Wsporniki nadburcia zostały złamane, okucia oderwane, liczne resztki poszycia drżały jeszcze w swoich umocowaniach. *Great Eastern* zadrżał od tego uderzenia, ale płynął dalej swoją drogą, z niczym niezmałym zuchwalstwem. Trzeba było usunąć jak najprędzej wszystkie szczątki zalegające na dziobie a do tego niezbędna była ucieczka przed falami. Lecz parowiec uparł się stawiać czoło. Kapitan nie chciał ustąpić. Nie ustąpi. Oficer z kilku ludźmi wysłany został na dziób do oczyszczenia pokładu.

– Czekajmy – powiedział doktor – nieszczęście jest niedaleko!

Marynarze zbliżyli się do dziobu. My uczepiliśmy się drugiego masztu. Widzieliśmy, jak każda fala rzucała masę wody na pokład. Nagle nastąpiło drugie uderzenie morza, jeszcze gwałtowniejsze aniżeli pierwsze; fala przeleciała przez wyłom w nadburciu, wyrwała ogromny płat żelazny, okrywający przód statku, zdruzgotała masywną pokrywę położoną na pomieszczeniu załogi i całą siłą uderzyła w ściany lewej burty. Porozrywała je i uniosła jak kawał płótna, niesiony wiatrem.

Ludzie poprzewracali się. Jeden z nich, oficer, na pół utopiony, podniósł się jednak i obtarł rude swoje faworyty. Następnie, widząc jednego majtka bez przytomności, rozciągniętego na łapie kotwicy, rzucił się ku niemu, wziął na ramiona i wyniósł. W tej chwili inni ludzie z załogi uciekali przez wyłamaną osłonę. Na międzypokładzie były trzy stopy wody. Nowe szczątki pokryły morze, między innymi kilka tysięcy owych lalek, które mój ziomek z ulicy Chapon zamierzał wprowadzić na rynek amerykański. Wszystkie te malutkie ciała, wyrwane ze skrzyni uderzeniem morza, skakały na grzbietach fal. Scena ta w innych okolicznościach bardzo mogła pobudzić do śmiechu. Tymczasem zalewała nas woda. Płynne masy wpadały przez otwory i morze tak się u nas rozgościło, iż według raportu inżyniera *Great Eastern* naładowany był w tej chwili więcej niż dwoma tysiącami ton wody, którą można by zatopić fregatę pierwszej kategorii.¹⁶³

– Masz tobie! – zawołał doktor, któremu wichur porwał kapelusz.

Trwać dalej w takiej sytuacji było niepodobieństwem, dłużej opierać się burzy – szaleństwem. Trzeba było zdecydować się na ucieczkę. Parowiec trzymał się dotąd bokiem, a zniszczony przód czynił go podobnym do człowieka, płynącego między dwoma falami z otwartymi ustami.

W końcu zrozumiał to nawet kapitan Anderson. Widziałem, jak sam pobiegł do małego kółka na mostku, kierującego ruchami steru. Para natychmiast wpadła w cylindry maszyny ustawionej na rufie, drążek sterowy skręcił na wiatr i olbrzym, kręcąc się jak łódka, odwrócił się tyłem do północy i uciekł przed burzą.

W tej chwili kapitan, zwykle tak spokojny, tak umiejący panować nad sobą, zawołał gniewnie:

– Statek mój jest zhańbiony!

Rozdział XXV

Z trudem *Great Eastern* dokonał zwrotu, z trudem odwrócił się rufą do fal, wielkie kołysanie ustało, zupełny bezruch nastąpił po gwałtownych poruszeniach.

Podano śniadanie. Większość pasażerów uspokojona nieruchomością statku zeszła do *dining-rooms* i poczęła posilać się, nie doznając wstrząsów ani uderzeń. Ani jeden talerz nie ześlizgnął się na ziemię, zawartość ani jednej szklanki nie wylała się na obrusy a kołyszące się dotąd stoły nie przewracały się.

Ale trzy godziny później sprzęty znowu zaczęły swój taniec; żyrandole kołysały się w powietrzu, porcelana uderzała o siebie na półkach w kredensie. *Great Eastern* powrócił znów na kurs zachodni, przzerwany na pewien czas.

Powróciłem na pokład z doktorem Pitferge. Spotkaliśmy właściciela lalek.

– Cały pański mały światek – powiedział doktor – doznał wielkiej klęski. Już lalki te nie będą paplać w Stanach Zjednoczonych.

– Ba! – odpowiedział paryski przemysłowiec. – Towar był ubezpieczony, a moja tajemnica nie utonęła wraz z nim. Zrobimy takie lalki jeszcze raz.

Jak widać z tego, ziomek mój nie należał do ludzi poddających się rozpacz. Pożegnał nas uprzejmie, a my poszliśmy na rufę parowca. Tam jeden ze sterników powiadomił nas, że łańcuchy steru poplątały się w przerwie pomiędzy dwoma uderzeniami morza.

– Gdyby wypadek ten wydarzył się podczas zmiany pozycji – powiedział do mnie Pitferge – to nie wiem, co by się zdarzyło gdyż morze wielkimi strumieniami uderzyło w statek. Już pompy parowe zaczęły wypompowywać wodę. Ale to jeszcze nie koniec.

– A ten biedny majtek? – zapytałem doktora.

– Jest mocno zraniony w głowę. Biedny chłopiec! To młody rybak, żonaty, ojciec dwojga dzieci, pierwszy raz biorący udział w podróży zamorskiej. Odpowiada za niego lekarz okrętowy i to właśnie każe mi obawiać się o jego życie. Zresztą zobaczymy. Rozeszła się również pogłoska, że fala uniosła wielu ludzi, ale na szczęście nic podobnego nie miało miejsca.

– W końcu – powiedziałem – powróciliśmy na naszą drogę.

– Tak – odparł doktor – drogę na zachód, pokonując przeszkody. To się odczuwa – dodał, chwytając się za knagę, by nie potoczyć się po pokładzie. – Czy pan wie, kochany panie, co zrobiłbym z *Great Eastern*, gdyby do mnie należał? Nie? Otóż powiem – zrobiłbym z niego luksusowy statek, biorąc po dziesięć tysięcy franków za miejsce. Na pokładzie przebywaliby sami milionerzy, ludzie, którym się nie śpieszy. Miesiąc lub sześć tygodni trwałaby podróż z Anglii do Ameryki. Nigdy bokiem do fal. Zawsze pod wiatr albo z wiatrem. Ale też nigdy nie byłoby ani kołysań, ani wstrząsów. Podróżni moi byłiby ubezpieczeni od choroby morskiej i płaciłbym im po sto funtów za każdy napad nudności.

– Bardzo praktyczny pomysł – odpowiedziałem.

– Tak jest! – dodał Dean Pitferge. – Można by zarobić na tym piękne pieniądze, albo je stracić!

Tymczasem parowiec płynął z małą szybkością swoim kursem; koła robiły na minutę nie mniej niż pięć lub sześć obrotów, tak, aby wytrwać. Falowanie było straszliwe, lecz dziobnica normalnie rozcinała fale i *Great Eastern* nie załadowywał więcej żadnego pakietu morza. Nie była to już góra metalu, występująca przeciw górze wody, ale nieruchoma skała, obojętnie przyjmująca pluskanie fal. Spadł też ulewny deszcz, co zmusiło nas do szukania schronienia pod osłoną wielkiego salonu. Ulewa ta sprawiła, że wiatr i morze przycichły. Niebo na zachodzie rozjaśniło się, a ostatnie wielkie chmury rozplynęły się po przeciwległej stronie. O godzinie dziesiątej huragan przesłał nam swój ostatni podmuch.

W południe można było wyznaczać z pewną dokładnością wysokość; podano:

Szer. 41° 50' N

Dług. 61° 57' W

Przebyta droga: 193 mile

Te znaczne zmniejszenie się przebytej drogi należało przypisać wyłącznie burzy, która w nocy i rano bezustannie miotła okrętem, burzy tak straszliwej, że jeden podróżny, prawdziwy mieszkaniec Atlantyku, który przepływał po raz czterdziesty czwarty, utrzymywał, że nigdy takiej nie widział. Sam główny mechanik zapewniał, że od czasu owego huraganu, podczas którego *Great Eastern* przez trzy dni pozostawał w dolinach fal, statek ten ani razu nie był zaatakowany z taką gwałtownością. Otóż, trzeba to powtórzyć, że jeżeli ten piękny parowiec płynie tylko z umiarkowaną szybkością, jeżeli trochę się kołysze, to przeciwstawia rozhukanemu morzu pełne bezpieczeństwo. Opiera się on jak jednolita bryła, co zawdzięcza doskonałej spójności konstrukcji, podwójnemu kadłubowi i cudownemu swemu poszyciu.

Dodajmy również, że jakakolwiek byłaby jego potęga, nie należy jej przeciwstawić bez powodów wzburzonemu morzu. Niech okręt będzie jak chce wielki, jak chce mocny, nie jest on „zhańbiony” z powodu, że ucieka przed burzą. Dowódca nigdy nie powinien zapominać, że życie człowieka jest więcej warte aniżeli zaspokojenie miłości własnej. W każdym razie upierać się jest niebezpiecznie, unosić się jest rzeczą naganną, a niedawny przykład – żałosna katastrofa, która spotkała jeden z pocztowych statków transatlantyckich, przekonuje, że kapitan nie powinien walczyć z morzem ponad miarę nawet, gdy depcze mu po piętach statek rywalizującej kompanii.

Rozdział XXVI

Tymczasem pompy kończyły opróżniać owo jezioro, które utworzyło się, jak laguna w środku wyspy, wewnątrz *Great Eastern*. Silne, szybkie, poruszone parą, zwróciły Atlantykwowi to, co do niego należało.

Deszcz ustał; znów zerwał się wiatr; niebo, oczyszczone przez burzę, było czyste. Gdy nastąpiła noc, przez kilka godzin przechadzałem się po pokładzie. Salony rzucały wielkie snopy światła przez otwarte iluminatory. W tyle, jak wzrokiem można było sięgnąć, wydłużał się fosforyzujący strumień, tu i ówdzie porysowany świecącymi grzbietami fal. Gwiazdy odbijające się od tego mlecznego zwierciadła, ukazywały się i niknęły, jak to się dzieje z chmurami, gnany silnym wiatrem. Dokoła, dalej i bliżej, rozpostarła się ciemna noc. Na przodzie grzmiąły koła, a nade mną rozlegał się brzęk łańcuchów steru.

Powróciwszy do wielkiego salonu zdziwiłem się, zobaczywszy tam zwarty tłum widzów. Rozlegały się oklaski. Pomimo klęsk, jakich w tym dniu doznaliśmy, zwykła „rozrywka” rozwijała dziwy swego programu. O majtku, tak ciężko rannym, może umierającym, nawet nie wspomniano. Zabawa wydawała się ożywiona. Podróżni z wielkim uniesieniem przyjmowali pierwsze wystąpienia trupy¹⁶⁴ minstreli na deskach *Great Eastern*. Wiadomo, kim są ci minstrele, wędrowni śpiewacy, czarni lub poczernieni, zastępujący oryginały, którzy obiegają miasta angielskie, urządzając tam komiczne koncerty. Tym razem śpiewakami byli marynarze lub stewardzi, wysmarowani czernidłem do butów. Poprzebierali się w jakieś odrzucone łachmany, przyozdobione guzikami z sucharów morskich; nosili lornetki wykonane z dwóch połączonych butelek i liche gitary zrobione z kiszek rozpiętych na pęcherzach. Artyści ci, ogólnie dość zabawni, wyśpiewywali wesołe kuplety i improwizowali dialogi, naszpikowane niedorzecznościami i kalamburami. Mocno ich oklaskiwano, co prowokowało do podwojenia pieprzu konceptów i dziwacznych pantonim. Wreszcie na zakończenie, tancerz, zwinny jak małpa, odtańczył podwójną gige,¹⁶⁵ która zachwyciła zgromadzonych.

Chociaż program minstreli był tak zajmujący, nie zgromadził jednak wszystkich podróżnych. Dużo z nich znajdowało się w sali na dziobie statku i tłoczyło się przy stołach. Tam grano o wielkie stawki. Wygrywający bronili tego, co wygrali podczas podróży; przegrywający, których czas naglił, starali się powetować przegrane ryzykownymi stawkami. Duży hałas dochodził z tej sali. Słychać było głos bankiera, ogłaszającego jaką kartę wyszła, narzekania przegrywających, brzęk złota, szelest papierowych dolarów. Potem nastąpiła głęboka cisza; zapewne jakaś zuchwała stawka powstrzymała gwar; ale gdy rezultat był już znany, okrzyki jeszcze się wzmogły.

Rzadko kiedy odwiedzałem tych stałych bywalców *smoking roomu*. Mam wstręt do gry. Jest to zabawa zawsze bardzo pospolita, czasami szkodliwa. Człowiek, którego opanowała choroba gry, nie tylko przez nią jedną jest opanowany, niepodobna, by inne jej nie towarzyszyły. Jest to wada, która nigdy nie bywa sama. Trzeba również powiedzieć, że towarzystwo graczy zawsze i wszędzie wymieszane, także mi się nie podoba.

Tu, pośród swoich wiernych, panował Harry Drake. Tu rozpoczynało swoje ryzykanckie życie kilku awanturników, szukających szczęścia w Ameryce. Unikałem zetknięcia się z tymi hałaśliwymi ludźmi.

Otóż i tego wieczoru przechodziłem koło drzwi nadbudówki, nie wchodząc tam, gdy nagle zatrzymał mnie gwałtowny wybuch krzyków i przekleństw. Zacząłem słuchać, a po chwili ciszy wydało mi się, ku wielkiemu memu zdumieniu, iż poznaję głos Fabiana.

Co robił w tym miejscu? Czy poszedł tam szukać swego wroga? Czy katastrofa, której dotąd udało się uniknąć, miała się teraz objawić?

Szybko popchnąłem drzwi. W tej chwili hałas osiągnął punkt kulminacyjny. W tłumie graczy dostrzegłem Fabiana. Stał naprzeciw Harry'ego Drake'a, również jak on, stojącego. Rzuciłem się ku Fabianowi. Bez wątpienia, Harry Drake musiał go bardzo po grubiańsku znieważyc, gdyż ręka Fabiana podniosła się na niego i jeśli nie musnęła go po twarzy, to dlatego, że nagle pojawił się kapitan Corsican i szybkim ruchem powstrzymał ją.

Ale Fabian, zwracając się do swego przeciwnika, powiedział głosem zimnodrwiącym:

– Czy uważa pan, że otrzymał policzek?

– Tak! – odparł Drake. – Oto mój bilet wizytowy!

A więc nieuniknione przeznaczenie, pomimo naszej interwencji, postawiło naprzeciw siebie dwóch wrogów. Było za późno, by ich rozdzielać. Teraz rzeczy musiały iść swoim biegiem. Kapitan Corsican spojrział na mnie, a w oczach jego dostrzegłem więcej smutku aniżeli wzburzenia.

Tymczasem Fabian podniósł bilet, który Drake rzucił na stół. Trzymał go końcami palców, jak przedmiot, o którym nie wiadomo, z której strony trzeba go chwycić. Corsican był blady. Moje serce biło gwałtownie. W końcu Fabian spojrział na bilet. Odczytał wypisane na nim nazwisko. Z piersi jego wyrwał się krzyk, podobny do ryku lwa.

– Harry Drake! – zawołał. – Pan!... pan!... pan!...

– We własnej osobie, kapitanie Mac Elwin – odpowiedział spokojnie rywał Fabiana.

Nie myliliśmy się. Jeżeli Fabian nic nie wiedział o Harrym Drake'u, to ten był bardzo dobrze poinformowany o obecności Fabiana na pokładzie *Great Eastern*.

Rozdział XXVII

Nazajutrz, o brzasku, wyszedłem szukać kapitana Corsicana. Spotkałem go w wielkim salonie. Noc spędził przy Fabianie.

Fabian był jeszcze pod straszliwym wrażeniem wywołanym zobaczeniem nazwiska męża Ellen.

Czy przez jakie sekretne przeczucie nie wpadł na myśl, że Drake nie jest sam na pokładzie? Czy obecność tego człowieka nie kazała mu przypuszczać, że i Ellen znajduje się na statku? Czy odgadł wreszcie, że ta biedna obłąkana była właśnie dziewczyną, którą od dawna ubóstwiał?

Corsican nie mógł mi tego wyjaśnić, gdyż Fabian przez całą noc nie wymówił ani słowa.

Corsican żywił do Fabiana rodzaj braterskiego przywiązania. Ta odważna natura od dzieciństwa pociągała go. Teraz był zrozpaczony.

– Za późno interweniowałem – powiedział. – Nim ręka Fabiana podniosła się na tego nędznika, ja powinienem go spoliczkować.

– Niepotrzebny rękoczyn – odpowiedziałem. – Harry Drake nie stanąłby do pojedynku, do którego chciał go pan sprowokować. To do Fabiana ma złość i katastrofa była nieunikniona.

– Ma pan rację – stwierdził kapitan. – Łotr ten doszedł do tego, czego pragnął. Być może, iż Ellen pozbawiona przytomności, wydała się ze swoimi tajnymi myślami albo raczej może Drake dowiedział się od lojalnej młodej kobiety, jeszcze przed ślubem, o wszystkim tym, czego nie wiedział z jej przeszłości. Popychany złymi instynktami, spotkawszy się z Fabianem, szukał tej kłótni, rezerwując sobie rolę obrażonego. Niegodziwiec ten musi być niebezpieczny w pojedynku.

– Tak jest – odparłem. – Miał już trzy czy cztery spotkania tego rodzaju.

– Kochany panie – powiedział na to Corsican – właściwie nie pojedynku, jako takiego, obawiam się dla Fabiana. Kapitan Mac Elwin jest jednym z tych, których nie zakłopotuje żadne niebezpieczeństwo. Ale należy obawiać się skutków tego spotkania. Jeśli Fabian zabije tego człowieka, to powstanie nieprzebyta przepaść między nim a Ellen. A jednak Bogu tylko wiadomo czy w stanie, w jakim teraz znajduje się, nieszczęśliwa kobieta nie będzie potrzebowała opieki Fabiana?

– Istotnie – odpowiedziałem. – Jednak pomimo wszystkiego, co może z tego wyniknąć, nie możemy, tak dla Ellen jak i dla Fabiana nie pragnąć jak tylko jednej rzeczy – a mianowicie, by Harry Drake zginął. Sprawiedliwość jest po naszej stronie.

– Bez wątplenia – powiedział kapitan – ale wolno drżeć o innych, i ja jestem zrozpaczony, że nie mogłem, choćby kosztem własnego życia, oszczędzić Fabianowi tego spotkania.

– Kapitanie – odpowiedziałem na to, ściskając rękę tego szczerego przyjaciela – nie przyjęliśmy jeszcze wizyty świadków Drake'a. Chociaż wszystko, co pan twierdzi, jest bardzo słuszne, ja nie mogę jeszcze rozpaczać.

– Czy ma pan jakiś sposób zapobieżenia temu pojedynkowi?

– Dotąd nie mam żadnego; jeżeli jednak pojedynek ten ma się odbyć, to o ile mi wiadomo, może on mieć miejsce tylko w Ameryce, a nim tam przybędziemy traf, który stworzył tę sytuację, być może ją rozplącze.

Kapitan Corsican potrząsnął głową, jak człowiek nie uznający skuteczności przypadku w sprawach ludzkich.

W tej chwili Fabian wszedł po schodach wiodących na pokład. Widziałem go tylko przez chwilę. Uderzyła mnie jego bladość. Krwawa rana na nowo się w nim otworzyła. Przykro było patrzeć na niego. Poszliśmy za nim. Błąkał się bez celu, może wywołując tę biedną duszę, na pół wyrwaną ze śmiertelnej swej powłoki. Starał się nas unikać.

Przyjaźń może być czasami natrętna. Toteż Corsican i ja uznaliśmy, iż lepiej będzie uszanować tę boleść nie wtrącając się. Lecz nagle Fabian zbliżył się do nas i powiedział:

– Ta obłąkana, to ona! To Ellen! Nieprawdaż?... Biedna Ellen!

Wątpił jeszcze; odszedł, nie czekając na odpowiedź, której dać nie mielibyśmy odwagi.

Rozdział XXVIII

W południe jeszcze nie wiedziałem, czy Drake posłał do Fabiana swoich sekundantów. A jednak przedwstępne te czynności powinny być już dokonane, jeżeli Drake postanowił natychmiast żądać pojedynku. Czy opóźnienie to mogło nam dawać jakąś nadzieję? Wiedziałem dobrze, że rasy saskie inaczej pojmują kwestię punktu honoru i że pojedynek całkiem prawie zniknął z obyczajów angielskich. Jak już mówiłem, nie tylko prawo jest surowe względem pojedynkujących się i nie można go tak obejść jak we Francji, ale głównie opinia publiczna przeciw nim występuje. W każdym razie, w tym przypadku sprawa była szczególna. W sposób oczywisty szukano i pożądaną afery. Obrażony, jeśli można tak powiedzieć, sprowokował obrażającego i moje rozmyślenia prowadziły zawsze do konkluzji, iż spotkanie się Fabiana z Harrym Drake'em było nieuniknione.

W tym momencie pokład zapełnił się tłumem spacerowiczów. Byli to wierni, w odświętnych ubraniach, powracający z nabożeństwa. Oficerowie, majtkowie i podróżni udali się na swoje stanowiska lub do kajut.

O wpół do pierwszej ogłoszono następujące wyniki obserwacji:

Szer. 40° 33' N

Dług. 66° 21' W

Przebyta droga: 214 mil

Great Eastern znajdował się w odległości 348 mil od punktu Sandy Hook, piaszczystego jęzora, położonego u wejścia do kanałów nowojorskich. Wkrótce miał już płynąć po wodach amerykańskich.

Podczas drugiego śniadania nie widziałem Fabiana na zwykłym miejscu, ale Drake swoje zajmował. Nędznik ten, chociaż zawsze hałaśliwy, wydawał mi się jednak zaniepokojony. Czy szukał w winie umorzenia wyrzutów sumienia? Nie wiem; często jednak wypróżniał kieliszki w towarzystwie zwykłych swoich kompanów. Kilkakrotnie spoglądał na mnie spode łba, pomimo całej swej beczelności nie śmiejąc i nie chcąc spojrzeć prosto w oczy. Czy szukał Fabiana w tłumie biesiadników? Nie mogę powiedzieć. To tylko muszę zanotować, że jeszcze przed końcem śniadania nagle wstał od stołu. Ja również wstałem natychmiast, by go śledzić, lecz on poszedł do swojej kajuty i zamknął się w niej.

Udałem się na pokład. Morze było przecudne, niebo czyste. Ani pianki na jednym, ani chmurki na drugim. Dwa te zwierciadła przesyłały sobie nawzajem lazuruwe odbicia.

Doktor Pitferge, którego spotkałem, przyniósł mi złe wiadomości o rannym majtku. Stan jego pogorszył się i pomimo zapewnień lekarza trudno było przypuszczać, by wyzdrowiał.

O godzinie czwartej, kilka minut przed obiadem, zasygnalizowano okręt z lewej burty. Przez chwilę myślałem że jest to *City of Paris*, jeden z najlepszych parowców Linii Ingmana. Statek ten, zbliżywszy się przesłał nam swoją nazwę: była to *Saxonia*, należąca do *Steam National Company*. Przez pewien czas dwa statki płynęły przeciwnymi kursami równoległe do siebie, w odległości trzech kabli. Pokład *Saxonii* zapełniony był podróżnymi, którzy powitali nas trzykrotnym okrzykiem „hurra!”

O godzinie piątej nowy okręt pojawił się na horyzoncie, ale zbyt daleko, by można było rozpoznać jego narodowość. Był to, być może, *City of Paris*.

Jest to wielkie wydarzenie gdy spotyka się statki, tych mieszkańców Atlantyku, które pozdrawia się podczas mijania. Rozumie się, że w rzeczywistości nie jest możliwa obojętność statku do statku. Wspólne niebezpieczeństwo jest tym elementem łączącym – nawet między nieznanymi.

O szóstej trzeci statek, *Philadelphia*, z Linii Ingmana, przewożący emigrantów z Liverpoolu do Nowego Jorku. Wyraźnie przepływalismy przez morza bardzo uczęszczane i ziemia nie mogła być już daleko. Chciałem już dostać się na nią!

Oczekiwano także *Europy*, statku o napędzie kołowym, o wyporności trzy tysiące dwieście ton i mocy tysiąca trzystu koni, należącego do Kompanii Transatlantyckiej, przewożącego pasażerów między Hawrem¹⁶⁶ a Nowym Jorkiem; nie zasygnalizowano go jednak. Zapewne przepłynął bardziej na północ.

Około wpół do ósmej zapadła noc. Księżyc w nowiu wyminął promienie zachodzącego słońca i pozostał czas jakiś zawieszony nad horyzontem.

Kapitan Anderson w wielkim salonie odprawiał nabożeństwo, przerywane śpiewami, co trwało do godziny dziewiątej.

Dzień się skończył, a ani kapitanowi Corsicanowi ani mnie nie złożyli jeszcze wizyty sekundanci Harry'ego Drake'a.

Rozdział XXIX

Nazajutrz, poniedziałek, 8 kwietnia, był prześlicznym dniem. Słońce jaśniało od samego swego wschodu. Na pokładzie spotkałem doktora wygrzewającego się w świetlistych promieniach. Podszedł zaraz do mnie.

– Widzi pan – powiedział. – Jest martwy nasz biedny ranny, umarł tej nocy. A lekarze ręczyli za niego! O, ci lekarze! Oni o niczym nie wątpią. I oto już czwarty towarzysz opuszcza nas od czasu odpłynięcia z Liverpoolu, czwarty już przynosi się na pasywa¹⁶⁷ *Great Eastern*, a podróż jeszcze nie jest skończona.

– Biedny człowiek! – powiedziałem. – W chwili przybywania do portu, prawie u amerykańskich brzegów! Co się stanie z jego żoną i małymi dziećmi?

– Co pan chce, mój drogi panie – odpowiedział doktor – to prawo, wielkie prawo! Trzeba umrzeć! Trzeba ustąpić tym, którzy nadchodzą. Człowiek umiera tylko dlatego, przynajmniej takie jest moje zdanie, że zajmuje miejsce do którego inny ma prawo. A czy wie pan ilu ludzi umrze przez czas trwania mego życia, jeżeli dożyję sześćdziesięciu lat?

– Nie mam w ogóle pojęcia, doktorze.

– Rachunek bardzo prosty – odparł Dean Pitferge. – Jeżeli dożyję sześćdziesięciu lat, to żyć będę dwadzieścia jeden tysięcy dziewięćset dni, to jest pięćset dwadzieścia pięć tysięcy sześćset godzin, to jest trzydzieści jeden milionów pięćset trzydzieści sześć tysięcy minut, to jest wreszcie miliard osiemset osiemdziesiąt dwa miliony sto sześćdziesiąt tysięcy sekund. Na okrągło, dwa miliardy sekund. Otóż przez ten sam okres czasu umrze akurat dwa miliardy ludzi, którzy zawadzali swoim następcom i ja powędruję za nimi, gdy pocznę zawadzać. Cała kwestia polega na tym, by zacząć zawadzać jak można najpóźniej.

Doktor jeszcze przez pewien czas rozprawiał w tym samym duchu, starając się udowodnić mi prostą rzecz – że wszyscy jesteśmy śmiertelni. Nie sądziłem, by należało wszczynać dyskusję i pozwoliłem mu mówić. Tak przechadzając się, gdy on mówił, a ja słuchałem, ujrzałem cieśli okrętowych, zajętych naprawianiem burt statku uszkodzonych podczas podwójnego uderzenia morza.

Jeżeli kapitan Anderson nie chciał wpływać do Nowego Jorku z oznakami uszkodzeń, to cieśle powinni spieszyć się, gdyż *Great Eastern* szybko sunął po

spokojnych wodach; sędzę, że nigdy szybkość jego nie była tak znaczna. Domyślałem się tego z uradowania dwojga narzeczonych, którzy pochyleni nad balustradą, nie liczyli już obrotów kół. Długie tłoki poruszały się energicznie, a potężne cylindry, drżące na swych podstawach, podobne były do olbrzymich dzwonów dzwoniących z całą mocą. Koła robiły wówczas jedenaście obrotów na minutę i parowiec płynął z szybkością trzynastu mil na godzinę.

W południe oficerowie zaniechali określania położenia. Znali już swoją pozycję z wyliczeń; wkrótce miano zasignalizować ziemię.

Podczas gdy przechadzałem się po lunchu, zbliżył się do mnie kapitan Corsican. Miał mi jakieś nowiny do zakomunikowania. Domyśliłem się tego, spojrzawszy na jego zakłopotaną twarz.

– Fabian – powiedział – przyjął świadków Harry’ego Drake’a. Prosił mnie, bym był jego sekundantem, a pana, żeby był obecny przy tej rozprawie. Chyba może liczyć na pana?

– Tak jest, kapitanie. A więc zniknęła wszelka nadzieja rozdzielenia ich i przeszkodzenia temu spotkaniu?

– Cała nadzieja.

– Niech mi pan powie, w jaki sposób rozpoczęła się ta kłótnia?

– Spór przy kartach, pretekst, nic więcej. Zresztą, jeżeli Fabian nie znał tego Drake’a, to Drake znał jego. Imię Fabiana jest dla niego wyrzutem sumienia, chce więc zabić to imię wraz z człowiekiem, który je nosi.

– Kim są świadkowie Harry’ego Drake’a?

– Jednym z nich – odpowiedział Corsican – jest ten wesołek...

– Doktor T...?

– Właśnie. Drugim jakiś Jankes, którego nie znam.

– Kiedy mają przyjść do pana?

– Tutaj ich oczekuję.

Rzeczywiście, wkrótce ujrzałem zmierzających ku nam dwóch świadków Harry’ego Drake’a.

Doktor T... napszył się. Wyobrażał sobie, że urosł na dwadzieścia łokci,¹⁶⁸ zapewne dlatego, że reprezentował łotra. Towarzysz jego, również stołownik Harry’ego Drake’a, był jednym z tych kupców eklektycznych,¹⁶⁹ którzy zawsze mają do sprzedania coś takiego, co się im proponuje, by kupili.

Doktor T... ukłoniwszy się z przesadą, na co kapitan Corsican zaledwie kiwnął głową, powiedział tonem uroczystym:

– Panowie! Przyjaciel nasz, Drake, gentleman, którego zasługi i sposób postępowania wszyscy mogli ocenić, przysłał nas do panów w celu pertraktowania w delikatnej sprawie. Trzeba powiedzieć, że kapitan Fabian Mac Elwin, do którego zgłosiliśmy się najpierw, wskazał obu panów jako swoich reprezentantów w tej sprawie. Sądzę więc, że się porozumiemy, jak przystoi ludziom dobrze wychowanym, co do delikatnych punktów naszego posłannictwa.

Nie odpowiedzieliśmy nic, pozwalając doktorowi T... brnąć dalej w swojej „delikatności”.

– Panowie – ciągnął dalej – nie podlega dyskusji, że wina leży po stronie kapitana Mac Elwina. Pan ten, bez powodu, a nawet bez pretekstu, poddał w wątpliwość zacność Harry’ego Drake’a w kwestii gry; potem, przed ostatecznym wyzwaniem, wyrządził mu najwyższą obelgę jakiej doznać może gentleman.

Cała ta miódopłynna frazeologia podrażniła kapitana Corsicana, który przygryzał sobie wąsy. Dłużej nie mógł wytrzymać.

– Do rzeczy, panie – powiedział ostro do doktora T..., przerywając mu orację.¹⁷⁰
– Po co tyle słów? Sprawa jest bardzo prosta. Kapitan Mac Elwin podniósł rękę na pana Drake’a. Przyjaciel panów uznaje się za spoliczkowanego. Jest obrażony. Żąda zadośćuczynienia. Ma wybór broni. Cóż dalej?

– Czy kapitan Mac Elwin to akceptuje? – zapytał doktor, zbity z tropu tonem Corsicana.

– Całkowicie.

– Przyjaciel nasz, Harry Drake, wybiera szpady.

– Dobrze. Gdzie będzie miało miejsce spotkanie? W Nowym Jorku?

– Nie, tu, na pokładzie.

– Niech będzie na pokładzie, jeśli panom to odpowiada. Kiedy? Jutro rano?

– Dziś wieczorem o szóstej, na tyłach wielkiej nadbudówki, gdzie o tej porze nie będzie nikogo.

– Dobrze.

Powiedziawszy to, kapitan Corsican ujął moje ramię i odwrócił się plecami do doktora T...

Rozdział XXX

Odkładanie rozwiązania tej sprawy nie było już możliwe. Tylko kilka godzin dzieliło nas od chwili, w której dwaj przeciwnicy mieli się spotkać. Skąd pochodził ten pośpiech? Dlaczego Harry Drake nie czekał z pojedynkiem dopóki on i jego przeciwnik nie znajdą się na brzegu? Czy ten statek, wynajęty przez kompanię francuską, wydawał mu się bardziej właściwym miejscem na spotkanie, które miało być pojedynkiem na śmierć i życie? Albo czy też Harry Drake miał jakieś ukryte powody, by pozbyć się Fabiana zanim ten postawi nogę na kontynencie amerykańskim i domyśli się obecności Ellen na pokładzie, o czym Drake myślał, że nikt nie wie? Tak, to musiał być rzeczywisty powód.

- Zresztą mniejsza o to – powiedział kapitan Corsican – lepiej, że się to skończy.
- Czy mam prosić doktora Pitferge, by był obecny przy pojedynku jako lekarz?
- Owszem, dobrze pan zrobi.

Corsican opuścił mnie, by poszukać Fabiana. W tej chwili zadzwonił dzwon na mostku kapitańskim. Spytałem sternika, co znaczy to niezwykle dzwonienie. Człowiek ten wyjaśnił mi, że dzwoniło na pogrzeb majtka, zmarłego tej nocy. Rzeczywiście, wkrótce miała się dokonać ta smutna ceremonia. Tymczasem pogoda, do tej pory piękna, zaczęła się zmieniać. Wielkie, ciężkie chmury zbierały się od południowej strony.

Na odgłos dzwonu podróżni tłumnie zgromadzili się przy prawej burcie. Mostki, tambory, parapety, wanty, zawieszane na szlupbelkach łodzie zapełniły się widzami. Oficerowie, majtkowie, palacze, nie będący na służbie, ustawili się szeregiem na pokładzie.

O drugiej godzinie grupa marynarzy pojawiła się na końcu wielkiej nadbudówki i przeszła koło maszyny sterowej. Czterech ludzi niosło, umieszczone na desce, ciało zmarłego, zaszyte w kawał płótna, z kulą w nogach. Flaga brytyjska okrywała trupa. Tragarze, za którymi szli wszyscy towarzysze zmarłego, posuwali się wolno pośród obecnych, którzy podczas ich przejścia zdejmowali kapelusze.

Przybywszy na tył koła przy prawej burcie pochód zatrzymał się i ciało złożono na podeście trapu kończącego się na wysokości pokładu, przy otworze trapowym.

Przed szpalerem widzów, którzy ulokowali się na tamborze, stał, razem z najważniejszymi oficerami, kapitan Anderson w galowym mundurze. Kapitan trzymał w rękę książkę do nabożeństwa. Pokłonił się i przez kilka minut, pośród głębokiego milczenia, którego nawet wiatr nie przerywał, czytał poważnym głosem modlitwę za zmarłych. Wśród tej ciężkiej, dusznej atmosfery, bez żadnego szmeru, bez żadnego podmuchu, można było słyszeć wyraźnie każde jego słowo. Kilku podróżnych odpowiadało cichym głosem.

Na znak kapitana, ciało, podniesione przez tragarzy, zsunęło się w morze. Na chwilę wynurzyło się z wody w pionowym położeniu, następnie zniknęło wśród piany.

W tym momencie z bocianiego gniazda rozległ się krzyk majtka:

– Ziemia!

Rozdział XXXI

Ziemia, ukazująca się w chwili, gdy morze zamykało się nad ciałem biednego majtka, była żółta i prawie płaska. Ta linia wzgórz, niezbyt wysokich, to Long Island, długa wyspa, piaszczysta ławica, ożywiona roślinnością pokrywającą brzegi amerykańskie od miejscowości Montank do Brooklynu, będącego uzupełnieniem Nowego Jorku. Liczne statki kabotażowe¹⁷¹ uwijały się koło tej wyspy, pokrytej willami i domkami wypoczynkowymi. Jest to okolica preferowana przez nowojorczyków.

Każdy podróżny powitał ręką tę ziemię, tak upragnioną po zbyt długiej przeprawie, która nie była pozbawiona przykrych wypadków. Wszystkie lornetki skierowane były na ten pierwszy okaz lądu amerykańskiego, a każdy spoglądał na niego innymi oczami, poprzez swe smutki lub nadzieje. Jankesi witali w nim swoją ojczyznę. Południowcy¹⁷² z pewną pogardą patrzyli na tę ziemię Północy, z pogardą zwyciężonego dla zwycięzcy. Kanadyjczycy przypatrywali się jej jako ludzie, którym wystarczy zrobić jeden krok, by zostać obywatelami Unii. Kalifornijczycy przebywali myślą wszystkie te równiny Far Westu i przekraczali Góry Skaliste, stawiając już nogę na swych niewyczerpanych placarach.¹⁷³ Mormoni z podniesioną głową i pogardą na ustach zaledwie rzucili okiem na te wybrzeża, wpatrując się dalej, w swoją niedostępną pustynię, swoje Słone Jezioro i Miasto Świętych. Co do młodych narzeczonych, to dla nich ten kawałek lądu był ziemią obiecaną.

Niebo tymczasem poczęło chmurzyć się coraz bardziej. Cały horyzont z południowej strony był prawie czarny. Wielkie chmury podchodziły do zenitu. Ciężkość powietrza wzrastała. Duszące gorąco przytłaczało, jak gdyby lipcowe słońce stało nad głową. Czyż jeszcze nie skończyliśmy z przygodami tej nie skończonej przeprawy?

– Chciałby pan, abym pana wprowadził w zdumienie? – zapytał doktor Pitferge, spotkawszy się ze mną na pomoście.

– Niech mnie pan wprowadzi.

– Oto, będziemy mieli burzę; być może nawałnica zerwie się jeszcze nim dzień się skończy.

– Burza w kwietniu! – krzyknąłem.

– *Great Eastern* drwi sobie z pór roku – odparł Dean Pitferge, wzruszając ramionami – jest to burza specjalnie dla niego przygotowana. Niech się pan

przypatrz tym chmurom o złych minach, zasłaniających niebo. Podobne są do zwierząt z dawnych epok geologicznych, które wkrótce poczną się pożerać.

– Przyznaję – powiedziałem – że horyzont wygląda złowieszczo; gdyby to było o trzy miesiące później, podzieliłbym pańskie zdanie, mój drogi doktorze, ale dziś – nie.

– A ja powtarzam panu – odparł Dean Pitferge, ożywiając się – że nim kilka godzin upłynie, wybuchnie burza. Ja czuję to, jak barometr. Niech pan patrzy jak obłoki gromadzą się w górze. Jak te cirrusy,¹⁷⁴ jak te „kocie ogony” zlewają się w jedną chmurę i jak te gęste pierścienie ściskają horyzont. Wkrótce nastąpi nagłe zgęszczanie się par i w konsekwencji zacznie wytwarzać się elektryczność. Dodatkowo i barometr spadł nagle do siedemset dwudziestu jeden milimetrów i dominującym wiatrem jest południowo-zachodni, jedyny, który sprowadza burzę podczas zimy.

– Spostrzeżenia pańskie mogą być trafne, doktorze – odpowiedziałem jak człowiek nie chcący poddać się – ale czy ktoś kiedyś, w tym wieku i pod taką szerokością geograficzną doświadczył burzy?

– Są, są o tym wzmianki w rocznikach. Łagodne zimy często odznaczają się burzami. Gdyby pan żył w roku 1772 albo choć w 1824, mógłby słyszeć grzmot, w pierwszym przypadku w lutym, a w drugim w grudniu. W roku 1837, w styczniu, piorun uderzył koło Drammen w Norwegii i wyrządził znaczne szkody; ubiegłego roku w lutym, w kanale La Manche, rybackie łodzie z Treport także uszkodził piorun. Gdybym miał czas zajrzeć do statystyk, zadziwiłbym pana.

– Zresztą, doktorze, jeśli pan tego chce, zobaczymy. Pan, przynajmniej, nie obawia się piorunu?

– Ja! – zawołał doktor. – Piorun to mój przyjaciel. Lepiej jeszcze, to mój lekarz.

– Pana lekarz?

– Oczywiście. Jak mnie pan tu widzi, rażony raz byłem piorunem w łóżku, dnia 13 lipca 1867 roku w Kiew, koło Londynu; piorun ten wyleczył mi prawą rękę z paraliżu, który opierał się wszelkim wysiłkom medycyny.

– Żartuje pan?

– Bynajmniej. Jest to leczenie ekonomiczne – leczenie za pomocą elektryczności. O, mój kochany panie, jest wiele innych faktów, najautentyczniejszych, które dowodzą, że piorun jest zręczniejszy od najbardziej uczonych lekarzy i że interwencja jego jest prawdziwie cudowna w najtrudniejszych przypadkach.

– Być może – odpowiedziałem – ale ja zawsze mam mało zaufania do tego lekarza i nigdy z własnej woli nie wzywałbym go na konsylium.

– Ponieważ nie widział go pan przy pracy. Niech pan posłucha, jeden przykład przychodzi mi na myśl. W roku 1817, w stanie Connecticut, jeden wieśniak,

cierpiący na astmę, uznaną za niewyleczalną, został na polu rażony piorunem i najzupełniej wyzdrowiał. To był piorun piersiowy, ot co!

Doktor był zdolny zmienić piorun w pigułki.

– Śmieję się, niedowiarku, śmieję! – powiedział. – Zupełnie nie zna się pan ani na pogodzie ani na medycynie!

Rozdział XXXII

Jean Pitferge odszedł. Pozostałem na pokładzie, wpatrując się jak burza narasta. Fabian był jeszcze zamknięty w swej kajucie, Corsican razem z nim. Niewątpliwie Fabian wydawał pewne dyspozycje na wypadek nieszczęścia.

Przypomniałem sobie, że ma siostrę w Nowym Jorku i zadrzałem na myśl że, być może, będziemy musieli donieść jej o śmierci tak oczekiwanego brata... Chciałem widzieć się z Fabianem, ale uznałem, iż lepiej zrobię, nie przeszkadzając ani jemu, ani kapitanowi Corsicanowi.

O godzinie czwartej dostrzegliśmy ląd, rozciągający się przy Long Island. Była to wysepka Fire Island. W środku jej wznosiła się latarnia morska, oświetlająca to miejsce. W jednej chwili pasażerowie zapełnili nadbudówki i mostki. Wszystkie spojrzenia skierowały się ku brzegowi, odległemu od nas może o sześć mil, w kierunku północnym. Wyglądano chwili, w której przybycie pilota ureguluje wielką sprawę puli. Łatwo zrozumieć, że posiadacze kwadransów nocnych – i ja do nich należałem – rzekli się wszelkich pretensji i że kwadransy dzienne, wyjąwszy te, które nastąpią między czwartą a szóstą godziną, nie miały również żadnych szans. Pilot przybędzie na pokład przed nocą i cała sprawa zakończy się. Cały interes zatem skoncentrował się na siedmiu czy ośmiu osobach, którym los przydzielił najbliższe kwadransy. Korzystano z tego by z ogromną zawziętością sprzedawać, kupować, odsprzedawać ich szansę. Powiedziałbyś, że znajdujesz się w Royal Exchange¹⁷⁵ w Londynie.

Szesnaście minut po czwartej zasygnalizowano z prawej burty mały szkuner płynący prosto w kierunku parowca. Nie było żadnej wątpliwości, że to pilot. Powinien znaleźć się na pokładzie najdalej za czternaście lub piętnaście minut. Zawrzała więc walka między drugim a trzecim kwadransiem, licząc między czwartą a piątą godziną wieczorem. Natychmiast powstały szalone zakłady, jeśli idzie o osobę pilota, które tu najwierniej przytaczam:

- Dziesięć dolarów, że pilot jest żonaty!
- Dwadzieścia dolarów, że jest wdowcem.
- Trzydzieści dolarów, że nosi wąsy.

- Pięćdziesiąt dolarów, że ma rude faworyty.
- Sześćdziesiąt dolarów, że ma brodawkę na nosie.
- Sto dolarów, że najpierw postawi prawą nogę na pokładzie.
- Będzie palił.
- Będzie miał fajkę w ustach.
- Nie, cygaro!
- Nie! Tak! Nie!...

I dwadzieścia innych zakładów, tak samo niedorzecznych, które jednak znajdowały jeszcze niedorzeczniejszych zakładających się.

Tymczasem mały szkuner, z napiętymi żaglami, płynący prawym halsem,¹⁷⁶ wyraźnie przybliżył się do parowca. Już można było rozpoznać pełne wdzięku kształty, wysoko podniesiony dziób i wysmukłość, czyniące go podobnym do spacerowego jachtu. Śliczne i solidnie budowane są te łodzie pilotów, mające pięćdziesiąt do sześćdziesiąt ton, dzielnie trzymające się na morzu i sunące po falach jak mewy. Na takich jachtach można by odbyć podróż na około świata, a nie dorównały by im nawet karawele¹⁷⁷ Magellana. Ten statek, z gracją pochylony, płynął pod wszystkimi żaglami, pomimo iż wiatr wzmagął się. Białe żagle pięknie rysowały się na tle czarnego nieba. Morze pieniło się pod jego dziobnicą. Zbliżywszy się na dwa kable od parowca zatrzymał się nagle. Spuszczono łódkę na wodę. Kapitan Anderson kazał również zastopować i po raz pierwszy od czternastu dni koła i śruba zatrzymały się. Pilot wszedł do łódki. Cztery majtkowie powiosłowali w kierunku parowca. Rzucono sznurową drabinę na bok olbrzyma i przy niej zatrzymała się ta łupina pilota. Ten chwycił za drabinę, zręcznie się po niej wspiął i skoczył na pokład.

Powitały go radosne okrzyki wygrywających i narzekania przegrywających. Pula została rozdzielona na podstawie następujących danych:

Pilot był żonaty.

Nie miał brodawki.

Nosił jasne wąsy.

Na pokład skoczył obiema nogami równocześnie.

Wreszcie była godzina czwarta minut trzydzieści sześć w chwili, gdy stawiał nogę na pokładzie *Great Eastern*.

Posiadacz dwudziestego trzeciego kwadransa wygrywał zatem dziewięćdziesiąt sześć dolarów. Był nim kapitan Corsican, nie myślący nawet o tym niespodziewanym zysku. Wkrótce ukazał się na pokładzie, a gdy mu podano wygraną pulę, poprosił

kapitana Andersona, by zachował ją dla wdowy po młodym marynarzu, który tak nieszczęśliwie zginął podczas burzy. Dowódca, nie powiedziawszy ani słowa, uściśnął mu rękę. Jakiś czas później jeden z marynarzy podszedł do kapitana Corsicana i pozdrawiając go, z pewną szorstkością powiedział:

– Panie! Towarzysze moi przysyłają mnie tu bym powiedział, że jest pan zacnym człowiekiem. Wszyscy oni dziękują panu w imieniu biednego Wilsona, który nie może panu podziękować osobiście.

Wzruszony tym kapitan Corsican ścisnął rękę majtka.

Co do pilota, to był to mężczyzna niewielkiego wzrostu, nie wyglądający na marynarza, w kaszkiecie z lakierowanego płótna, czarnych spodniach, ciemnoorzechowym surducie z czerwoną podszewką i z parasolem w ręku. Teraz on był panem na statku.

Wskoczywszy na pokład, przed pójściem na mostek, rzucił wiązkę dzienników, które chciwie rozebrali podróżni. Były to wiadomości z Europy i Ameryki, polityczne i kulturalne ogniwo łączące Great Eastern z dwoma kontynentami.

Rozdział XXXIII

Burza już nadchodziła. Walka żywiołów miała się rozpocząć. Gęste sklepienie chmur jednakowej barwy utworzyło się nad nami. Powietrze było jak kosmata wełna. Widocznie natura chciała wykazać prawdziwość przeczucia doktora. Parowiec nieznacznie zwalniał swój bieg. Koła obracały się nie więcej jak trzy lub cztery razy na minutę. Przez otwarte wentyle wylatywały kłęby białej pary. Łańcuchy kotwic były przygotowane. Na gaflu 178 bezanmasztu powiewała flaga brytyjska. Kapitan Anderson wydał wszelkie dyspozycje do rzucenia kotwic. Z wysokości tambora przy prawej burcie pilot ręką dawał znaki, jak parowiec ma się kierować w wąskich przejściach. Ale nastąpił już odpływ i *Great Eastern* nie mógł ominąć ławicy, przecinającej ujście Hudsonu. Trzeba było czekać na otwartym morzu do następnego dnia. Jeszcze jeden dzień!

Kwadrans przed piątą, na rozkaz kapitana, spuszczone kotwice. Łańcuchy poleciały przez kluzy z hałasem podobnym do piorunów. Raz nawet wydawało mi się, że już zaczyna się burza. Gdy ramiona kotwic dotknęły piasku na dnie, parowiec stanął nieruchomy. Najmniejsza fala nie marszczyła morza. *Great Eastern* stał się wyspą.

W tej chwili trąbka stewarda odezwała się po raz ostatni. Wzywała ona podróżnych na pożegnalny obiad. Stowarzyszenie Dzierżawców ofiarowało szampana swym gościom. Nikogo nie brakowało na apelu. Kwadrans później salony pełne były biesiadników, a pokład pusty.

Jednakże siedem osób musiało pozostawić swe miejsca nie zajęte: dwaj przeciwnicy, o których życiu miał rozstrzygnąć pojedynek, czterej sekundanci i towarzyszący im doktor. Godzina na spotkanie dobrze była wybrana, miejsce walki również. Na pokładzie nie było nikogo. Podróżni poszli do *dining-rooms*, majtkowie do swego pomieszczenia, oficerowie do własnej swej kantyny. Nie było nawet sternika na rufie, gdyż parowiec stał nieruchomo na kotwicach.

Dziesięć minut po piątej doktor i ja spotkaliśmy się z Fabianem i kapitanem Corsicanem. Nie widziałem Fabiana od ostatniego spotkania w salonie gier. Wydawał mi się smutny, ale nadzwyczaj spokojny. Spotkanie to nie zajmowało go. Myśli jego były gdzie indziej, a wzrok ciągle szukał Ellen. Fabian poprzestał na podaniu mi ręki, nie powiedziawszy ani słowa.

– Czy Harry Drake jeszcze nie przybył? – spytał mnie kapitan Corsican.

– Jeszcze nie – odpowiedziałem.

– Chodźmy na rufę. Tam jest miejsce spotkania.

Fabian, kapitan Corsican i ja minęliśmy wielką nadbudówkę. Niebo ściemniało się coraz więcej. Głuche grzmoty przetaczały się na horyzoncie. Był to jakby ciągły bas, od którego odcinały się żywe okrzyki dolatujące z salonów. Kilka oddalonych błyskawic już rozdzierało gęste sklepienie chmur. Elektryczność wypełniła powietrze.

Dwadzieścia minut po piątej zjawił się Harry Drake i jego dwaj sekundanci. Panowie ci ukłonili się nam i ukłon ten został im dokładnie zwrócony. Drake nie powiedział ani słowa, jednak jego twarz wyrażała źle powstrzymane zdenerwowanie. Spojrzał na Fabiana wzrokiem pełnym nienawiści. Fabian, oparty o kratownicę, nie dostrzegł nawet tego. Zatoniony był w głębokiej kontemplacji; zdawał się nie myśleć nawet o roli, jaką ma odegrać w tym dramacie.

Następnie kapitan Corsican zwrócił się do Jankesa, jednego ze świadków Drake'a i spytał o szpady, które ten mu pokazał. Były to szpady pojedynekowe, w których garda całkowicie osłania trzymającą je rękę. Corsican wziął je, zgiął, wymierzył i dał jedną do wyboru Jankesowi. Podczas tych przygotowań Harry Drake zrzucił kapelusz, zdjął surdut, rozpiął koszulę i zawiązał rękawy. Potem pochwycił szpadę. Przekonałem się wtedy, że był mańkutem. Niewątpliwa przewaga dla niego, przyzwyczajonego walczyć z praworęcznymi.

Fabian nie opuścił jeszcze swego miejsca. Można by powiedzieć, że jego te przygotowania nie dotyczą. Kapitan Corsican podszedł do niego, wziął za rękę i pokazał szpadę. Fabian spojrzał na połyskujące żelazo i zdawało się, że w tej chwili powróciła mu cała pamięć.

Silną ręką ujął szpadę.

– To jest prawda – powiedział. – Przypominam sobie.

Potem stanął przed Harrym Drake'em, który natychmiast zrobił *en garde*.¹⁷⁹ Na tej ciasnej przestrzeni pojedynk był trudny. Ten z dwóch przeciwników, który zostanie przyparty do nadburcia, znajdzie się w bardzo trudnym położeniu. Trzeba było, że tak powiemy, bić się w jednym miejscu.

– Zaczynajcie panowie – rzucił kapitan Corsican.

Szpady skrzyżowały się natychmiast. Z pierwszego starcia się żelaza, kilku szybkich *une-deux*,¹⁸⁰ różnych zasłon i ripost *tac-au-tac*¹⁸¹ przekonałem się, że Fabian i Drake byli prawie jednakowo silni. Fabianowi dobrze wróżyłem: był zimny, był panem siebie, bez gniewu, prawie obojętny na walkę i niewątpliwie mniej zdenerwowany od swoich sekundantów. Harry Drake, przeciwnie, spoglądał na niego rozplomionym wzrokiem, pomiędzy na pół otwartymi ustami pokazywały się zęby; głowę wcisnął między ramiona, a rysy twarzy wyrażały gwałtowną nienawiść, nie pozwalającą mu zachować całej zimnej krwi. Przyszedł po to, by zabić – i starał się zabić.

Po pierwszym starciu, które trwało kilka minut, opuszczono szpady. Żaden z przeciwników nie był trafiony. Lekkie tylko zarysowanie dostrzec można było na rękawie Fabiana. Drake i on odpoczywali; Drake obcierał sobie pot, zalewający jego twarz.

A burza szalała w tej chwili z całą gwałtownością. Huk grzmotów nie ustawał; od czasu do czasu rozlegał się straszliwy trzask. Elektryczność wzrastała z taką intensywnością, że szpady były otoczone pióropuszami wyładowań jak piorunochrony pośród chmur burzowych.

Po kilku chwilach wypoczynku, kapitan Corsican dał znowu znak do rozpoczęcia. Fabian i Drake stanęli *en garde*.

To starcie było bardziej zajmujące niż pierwsze. Fabian bronił się ze zdumiewającym spokojem, Drake wściekle atakował. Kilkakrotnie, po gwałtownym ciosie, oczekiwałem riposty Fabiana, czego jednak wcale nie próbował zrobić.

W pewnej chwili, po wyminięciu w tercji,¹⁸² Drake wykonał wypad. Sądziłem, że Fabian będzie raniony w otwartą pierś. Lecz on zerwał się i na ten cios zadany bardzo nisko, wykonał kwintę¹⁸³ i zadał szybki cios po szpadzie Harry'ego. Ten uwolnił się, zasłaniając się szybkim półkołem, podczas gdy nad naszymi głowami błyskawice rozdzierały niebiosa.

Fabian miał dobrą okazję do natarcia. Ale nie uczynił tego. Czekał, zostawiając swemu przeciwnikowi czas na dojście do siebie. Przyznam się, ta wspaniałomyślność nie była w moim guście. Harry Drake nie należał do tych ludzi, których można oszczędzać.

Wtem, Fabian opuścił swą szpadę; nic nie mogło wyjaśnić tej dziwnej nonszalancji. Czy otrzymał śmiertelną ranę, której nie podejrzewaliśmy? Cała krew spłynęła mi do serca.

Tymczasem spojrzenie Fabiana wykazywało szczególne ożywienie.

– Broń się pan! – ryknął Drake, uniósłszy się na nogach jak tygrys, gotów rzucić się na swego przeciwnika.

Sądziłem, że to już będzie koniec dla rozbrojonego Fabiana. Corsican już miał rzucić się między niego a jego przeciwnika, by nie dopuścić do zadania ciosu człowiekowi bezbronnemu... Ale Harry Drake, osłupiały, także pozostał nieruchomy.

Odwrociłem się. Do walczących zbliżała się z wyciągniętymi rękami Ellen, blada jak śmierć. Fabian nie poruszył się, urzeczony tym zjawiskiem.

– Ty! ty! – zawołał Harry Drake, zwracając się do Ellen. – Ty tutaj?

Podniesiona szpada, skierowana ku górze, drżała mu w ręku. Można by powiedzieć, że to miecz Archanioła Michała¹⁸⁴ w dłoni szatana.

Wtem oślepiająca błyskawica, gwałtowne światło zalało całą rufę okrętu. Zostałem prawie przewrócony i jakby odurzony. Błyskawica i grzmot zlały się w jedno. Rozszedł się odór siarki. Uczyniwszy wielki wysiłek, odzyskałem wreszcie zmysły. Byłem na klęczkach. Wstałem. Spojrzałem. Ellen wsparta była na Fabianie. Harry Drake, jak skamieniały, pozostał w tej samej pozycji ale twarz jego była czarna!

Czyżby ten nieszczęśnik, sprowadziwszy błyskawicę na koniec swej szpady, rażony został piorunem?

Ellen opuściła Fabiana i zbliżyła się do Harry'ego Drake'a ze wzrokiem pełnym niebiańskiego współczucia. Położyła mu rękę na ramieniu... Lekkie to dotknięcie wystarczyło do naruszenia równowagi. Ciało Harry'ego upadło zaraz jak bezwładna masa.

Ellen pochyliła się nad trupem, podczas gdy my cofaliśmy się przerażeni. Nędznik Harry nie żył.

– Rażony piorunem! – powiedział doktor, ściskając moje ramię. – Rażony piorunem! Ach, nie chciał pan wierzyć w interwencję pioruna!

Czy rzeczywiście Harry'ego Drake'a zabił piorun, jak utrzymywał Dean Pitferge, czy też raczej pękło mu jedno naczynie w piersiach, jak twierdził dużo później lekarz okrętowy? Nie wiem. Tak czy inaczej, mieliśmy przed oczami tylko trupa.

Rozdział XXXIV

Następnego dnia, w środę, 9 kwietnia, o godzinie jedenastej, *Great Eastern* podniósł kotwice i sztykował się do wpłynięcia na Hudson. Pilot manewrował z niezrównanym wyczuciem. Burza ucichła w nocy. Ostatnie chmury znikwały za widnokregiem. Morze ożywiło się mnóstwem statków przybrzeżnych.

Okolo wpół do dwunastej przyplłynął *Santé*. Był to mały parowiec, przywożący komisję sanitarną z Nowego Jorku. Wyposażony w pływak, który opuszczał się i podnosił ponad pokładem, płynął z maksymalną szybkością; dawał mi obraz jednego z tych małych tendrów amerykańskich, wszystkich według jednego wzorca, których koło dwudziestu teraz nam towarzyszyło.

Wkrótce zostawiliśmy za sobą *Light Boat*, pływające światło, wskazujące przejścia na Hudsonie. Bardzo blisko przepłynęliśmy koło *Sandy Hook*, piaszczystego jezora, zakończonego latarnią morską. Kilka grup widzów wyrzuciło z siebie salwę okrzyków: „hurra!”

Gdy *Great Eastern*, pośród flotyli rybaków opłynął wewnętrzną zatokę, utworzoną przez *Sandy Hook*, ujrzałem zieleniejące wyżyny New Jersey, ogromne fortyfikacje nadbrzeżne, a dalej zarysy wielkiego miasta, rozciągającego się między Hudsonem a rzeką *East*,¹⁸⁵ jak *Lyon* między *Rodanem* a *Saoną*.

O godzinie pierwszej *Great Eastern*, przepłynąwszy wzdłuż nabrzeży Nowego Jorku, rzucił kotwice w wody Hudsonu. Kotwice zaczepiły za kable telegraficzne, leżące na dnie rzeki, tak, że przy odpłynięciu zostały zerwane.

Wtenczas rozpoczęło się wyokrętywanie wszystkich towarzyszy podróży, których nie miałem już więcej oglądać: Kalifornijczyków, Południowców, mormonów, pary młodych narzeczonych ... Czekałem na *Fabiana* i *Corsicana*.

Musiałem opowiedzieć kapitanowi *Andersonowi* wydarzenia pojedynku, jaki się odbył na jego statku. Lekarze złożyli swój raport. Ponieważ sądy uznały, że nie widzą potrzeby mieszania się w tę sprawę, wydano rozkazy dla oddania ostatniej posługi *Harry'emu Drake'owi*.

W tej chwili statystyk *Cockburn*, który ani razu nie odezwał się do mnie podczas całej podróży, zbliżył się i zapytał:

- Czy wie pan, ile obrotów zrobiły koła podczas naszej przeprawy?
- Nie, panie.
- Sto tysięcy siedemset dwadzieścia trzy obroty, panie.
- Ach! Naprawdę? A śruba, jeśli wolno spytać?
- Sześćset osiem tysięcy sto trzydzieści, panie.
- Jestem panu bardzo zobowiązany.

I statystyk *Cockburn* odszedł, nie powiedziawszy nawet słowa pożegnania.

W tej chwili zbliżyli się do mnie *Fabian* i *Corsican*. *Fabian* serdecznie uściskał mi rękę.

– Ellen – powiedział – Ellen wyzdrowieje! Na chwilę wróciła jej przytomność. Ach! Bóg jest sprawiedliwy, on mi ją zwróci całkowicie!

Mówiąc to, Fabian uśmiechał się do przyszłości. Co do kapitana Corsicana, to ten ucałował mnie bez ceremonii, ale z pewną szorstkością.

– Do widzenia! do widzenia! – wołał, zajmując miejsce na tenderze, gdzie już znajdował się Fabian i Ellen pod opieką pani R..., siostry kapitana Mac Elwina, która wyszła na spotkanie brata.

Następnie tender odpłynął, zabrawszy z sobą pierwszy konwój podróżnych na pier186 Urzędu Celnego.

Patrzyłem na odpływających. Widząc Ellen między Fabianem a jego siostrą nie wątpiłem, że starania, poświęcenie, miłość nie pozwolą na powrót cierpienia tej biednej, zbląkanej duszy.

W tym momencie uczułem, że mnie ktoś chwyta za rękę. Rozpoznałem uścisk doktora Deana Pitferge'a.

– No więc? – zapytał. – Co pan będzie robił?

– Rzeczywiście, doktorze, ponieważ *Great Eastern* pozostaje sto dziewięćdziesiąt dwie godziny w Nowym Jorku, a mam powracać na jego pokładzie, mam więc sto dziewięćdziesiąt dwie godziny do rozdysponowania w Ameryce. To jest tylko osiem dni, ale osiem dni dobrze wykorzystanych, może wystarczyć na zwiedzanie Nowego Jorku, Hudsonu, doliny Mohawk, jeziora Erie, Niagary, i całego tego kraju, opiewanego przez Coopera.

– Ach, udaje się pan do Niagary? – zawołał Dean Pitferge. – Wie pan, nie miałbym nic przeciw temu aby znowu ją zobaczyć i, jeżeli propozycja moja nie wyda się panu nietaktowna...

Zacny doktor bawił mnie swoimi fantazjami, interesował mnie. Będzie doskonałym przewodnikiem i to przewodnikiem bardzo wykształconym.

– Zgadzam się na to! – powiedziałem.

W kwadrans potem przesiedliśmy się na tender, a o godzinie trzeciej, przejechawszy wzdłuż Broadway'u, ulokowaliśmy się w dwóch pokojach *Fifth Avenue Hotel*.

Rozdział XXXV

Spędzić osiem dni w Ameryce! *Great Eastern* odpływał 16 kwietnia, a 9 tegoż miesiąca, o godzinie trzeciej, po raz pierwszy postawiłem nogę na ziemi Unii. Osiem dni! Są zawzięci turyści, podróżnicy-ekspresy, dla których czas ten może wystarczyć do zwiedzenia całej Ameryki! Ja nie miałem takich aspiracji. Nie miałem nawet zamiaru szczegółowego zwiedzenia Nowego Jorku i napisania potem dzieła o obyczajach i charakterze Amerykanów. Zresztą Nowy Jork, ze względu na swą zabudowę, można szybko zwiedzić. Jest urozmaicony nie więcej jak szachownica. Ulice, przecinające się pod kątem prostym i zwane *avenues*,¹⁸⁷ gdy są podłużne, a *streets*,¹⁸⁸ gdy są poprzeczne; numery porządkowe na tych rozmaitych drogach komunikacyjnych; rozkład praktyczny, ale bardzo monotony; omnibusy amerykańskie, obsługujące wszystkie *avenues*... Kto widział jedną dzielnicę Nowego Jorku, ten zna wszystkie tego wielkiego miasta, wyjąwszy, być może, galimatias ulic i uliczek płaczących się w części południowej, gdzie skupiła się społeczność kupiecka. Nowy Jork jest klinem ziemi i całą jego żywotność napotyka się na końcu tego „języka”. Po obu stronach płyną rzeki Hudson i East, dwa prawdziwe ramiona morskie usiane okrętami, gdzie ferry-boats¹⁸⁹ łączą miasto z prawej strony z Brooklynem, a z lewej z brzegami New Jersey. Jedna tylko arteria przecina ukośnie symetryczne zespoły dzielnic Nowego Jorku i nadaje mu życie. To stary Broadway – ulica Strand w Londynie, bulwar Montmartre w Paryżu – miejsce prawie nie do przebycia w dolnej swej części, gdzie prawie ciągle tłoczą się ludzie, i prawie pusta w swej części górnej; ulica na której chatki i marmurowe pałace potracają się łokciami; prawdziwa rzeka fiaków,¹⁹⁰ omnibusów, cabów,¹⁹¹ beczkowsów z winem, wozów ciężarowych, ponad którą trzeba było przerzucić mosty aby piesi mogli przechodzić. Broadway – to Nowy Jork i to tam właśnie przechadzaliśmy się do wieczora z doktorem Pitferge.

Zjadłszy obiad w *Fifth Avenue Hotel*, gdzie nam bardzo uroczyście podawano lilipucie porcje na talerzykach jak dla lalek, zamierzałem dzień zakończyć w teatrze Barnuma.¹⁹² Grano sztukę pod tytułem: „New York’s Streets”, bardzo przyciągającą tłum. W czwartym akcie był pożar z prawdziwą sikawką parową, obsługiwaną przez prawdziwych strażaków. To była *great attraction*.

Na drugi dzień rano pozostawiłem doktora biegającego za swoimi sprawami. Mieliśmy spotkać się w hotelu o godzinie drugiej. Ja poszedłem na ulicę Liberty Street 51, na pocztę zabrać listy, które na mnie czekały, później na Rowling Green 2, do francuskiego konsula, barona Gauldrée Boilleau, który przyjął mnie bardzo dobrze, następnie do banku Hoffmanna, gdzie miałem podjąć weksel i w końcu pod numer 25 na Trzydziestej Szóstej ulicy, do pani R., siostry Fabiana, której adres otrzymałem. Pilno było mi dowiedzieć się nowości o Ellen i moich dwóch przyjaciółach. Tam dowiedziałem się, że zgodnie z radą lekarzy pani R., Fabian i Corsican opuścili Nowy Jork, zabrawszy z sobą młodą kobietę, na którą miało zbawczo wpłynąć wiejskie powietrze. Kilka słów napisanych przez Corsicana powiadomiło mnie o tym nagłym wyjeździe. Zaczny kapitan przybył do *Fifth Avenue Hotel*, ale nie znalazł mnie tam. Gdzie udali się moi przyjaciele, opuściwszy Nowy Jork? Zdaje się, że tak prosto, przed siebie. W pierwszym pięknym miejscu, które upodoba sobie Ellen, zamierzali zatrzymać się, dopóki urok nie ustąpi. Corsican przyrzekał mi, iż będzie powiadamiał mnie o wszystkim, i spodziewał się, że nie odpłynę bez uściśnięcia ich wszystkich raz jeszcze. Zapewne, byłbym bardzo szczęśliwy zobaczyć się z Fabianem, Corsicanem i Ellen! Ale ponieważ rozjeżdżaliśmy się w różne strony, zbytnio nie mogłem liczyć na spotkanie.

O godzinie drugiej powróciłem do hotelu. Znalazłem doktora w sali barowej, wypełnionej jak giełda lub hala targowa, prawdziwej sali publicznej, gdzie przechodnie miesza się z podróżnymi, a każdy przybywający otrzymywał bezpłatnie wodę z lodem, sucharek i kawałek sera chester.193

– No i cóż, doktorze – powiedziałem – kiedy jedziemy?

– Dziś wieczorem, o szóstej.

– Pojedziemy koleją hudsonską?

– Nie, statkiem *Saint John*; jest to cudowny parowiec, drugi świat, rzeczny *Great Eastern*, jeden z tych wspaniałych środków lokomocji, które z wielką łatwością wylatują w powietrze. Wolałbym pokazać panu rzekę Hudson w dzień, ale *Saint John* odbywa tylko podróż w nocy. Jutro o piątej rano przybędziemy do Albany. O szóstej wsiądziemy do pociągu a kolację zjemy w Niagara Falls.194

Nie było po co sprzeczać się z doktorem. Przyjąłem cały program z zamkniętymi oczami. Winda hotelowa wywiozła nas do naszych pokoi, a wkrótce potem opuściła na dół z podróżnymi torbami. Fiakier, za dwadzieścia franków, w kwadrans dowiózł nas nad rzekę Hudson, gdzie ze statku *Saint John* wznosiły się już kłęby dymu.

Rozdział XXXVI

Saint John i podobny do niego *Dean Richmond*, są to dwa najpiękniejsze parowce rzeczne. Są to raczej gmachy niż statki. Mają dwa lub trzy poziomy tarasowe, pokoje, galerie, werandy, miejsca do przechadzki – jak gdyby pływające mieszkania plantatorów. Nad wszystkim góruje około dwadzieścia słupów z galą flagową, połączonych ze sobą żelazną konstrukcją. Dwa wielkie tambory są pomalowane *al fresco*,195 jak tympiony¹⁹⁶ kościoła Świętego Marka w Wenecji. Z tyłu, za każdym kołem, wznoszą się kominy dwóch kotłów parowych, umieszczonych na zewnątrz, a nie we wnętrzu parowca. Dobra to ostrożność w przypadku eksplozji. W środku, między tamborami, mieści się mechanizm nadzwyczaj prosty: jeden cylinder i jeden tłok poruszający długi wahacz, który wznosi się i opada jak ogromny młot kowalski, a jedno ramię korbowodu ruch wałowi potężnych kół.

Tłum podróżnych wypełniał już pokład *Saint Johna*. Dean Pitferge i ja zajęliśmy kajutę z wejściem do ogromnego salonu, rodzaju rotundy Diany,197 której zaokrąglona kopuła opierała się na szeregu kolumn korynckich. Wszędzie komfort i zbytek, obicia, dywany, kanapy, dzieła sztuki, malowidła, zwierciadła i gaz, produkowany w małej gazowni pokładowej.

Wtem potężna maszyna drgnęła i rozpoczął się rozruch. Wszedłem na górny taras. Na przodzie wznosiło się wspaniale pomalowane pomieszczenie. Była to izba

sterników. Czterech silnych ludzi stało przy szprychach podwójnego koła sterowego. Po kilkuminutowej przechadzce zszedłem na pokład, pomiędzy kotły, już czerwone, z których wylatywały, pod naciskiem powietrza napędzonego przez wentylatory, małe, niebieskie ogniki,. Hudsonu nie mogłem wcale zobaczyć. Nadeszła noc, a z nią mgła „choć nożem krajać”. *Saint John* rżał w ciemnościach jak straszliwy mastodont.¹⁹⁸ Zaledwie dostrzec można było tu i ówdzie światełka miast rozpostartych na brzegach i światła sygnalizacyjne statków parowych, płynących w górę rzeki z donośnym gwizdaniem.

O godzinie ósmej wszedłem do salonu. Doktor zaprowadził mnie na kolację do wspaniałej restauracji na międzypokładzie; obsługiwała tam armia czarnych sług. Dean Pitferge poinformował mnie, że ilość podróżnych na pokładzie przekraczała cztery tysiące, pośród których znajdowało się tysiąc pięćset emigrantów, umieszczonych w dolnych częściach parowca. Po kolacji poszliśmy spać do naszych komfortowych kajut.

O jedenastej zbudził mnie jakiś wstrząs. *Saint John* zatrzymał się. Kapitan nie mógł dalej manewrować wśród tych ogromnych ciemności. Olbrzymi statek zasnął spokojnie na swych kotwicach.

O czwartej rano *Saint John* ponownie ruszył w drogę. Wstałem i poszedłem na werandę na dziobie. Deszcz ustał, mgła poczynała wznosić się, pokazały się wody rzeki, a potem brzegi. Brzeg prawy nieregularny, ozdobiony zielonymi drzewami i krzakami, miał wygląd długiego cmentarza. Na drugim planie horyzont zamykały piękną linią wysokie wzgórza. Na brzegu lewym przeciwnie, ziemia była płaska i bagnista. W łożysku rzeki, między wyspami, rozmaite żaglowce korzystały z pierwszych podmuchów wiatru, a parowce przecinały bystry nurt Hudsonu.

Doktor Pitferge przyszedł na werandę odwiedzić mnie.

– Dzień dobry, mój towarzyszu – powiedział, po wciągnięciu wielkiego łyka powietrza. – Czy wie pan, że dzięki tej przeklętej mgle nie przybędziemy do Albany na tyle wcześnie, byśmy mogli zdążyć na pierwszy pociąg kolei. Będę musiał zmienić mój plan.

– To źle, doktorze, gdyż musimy oszczędzać czas.

– Ha, zamiast wieczorem, przybędziemy do Niagara Falls w nocy.

Nie było mi to rękę, lecz musiałem się dostosować.

Rzeczywiście, *Saint John* zarzucił kotwicę przy nabrzeżu Albany dopiero po godzinie ósmej. Poranny pociąg niestety już odszedł. Trzeba było czekać do godziny pierwszej czterdzieści na drugi pociąg. Mieliśmy zatem okazję obejrzenia tego ciekawego miasta, będącego centrum władzy ustawodawczej stanu Nowy Jork; miasta dolnego, handlowego i zaludnionego, rozpostartego na prawym brzegu Hudsonu; miasta górnego z domami z cegły, publicznymi zakładami oraz bardzo ciekawym muzeum skamieniałości.

O godzinie pierwszej, po zjedzeniu śniadania, poszliśmy na stację kolei, dworzec bez barier, bez straży. Pociąg stał po prostu na środku ulicy, jak omnibus na placu. Wsiada się gdzie chce do tych długich wagonów, wyposażonych z tyłu i przodu w zestaw czterech kół, połączonych z sobą kładkami, co pozwala podróżnym przechadzać się od jednego końca pociągu do drugiego. O oznaczonej godzinie, nie dostrzegłszy żadnego naczelnika ani urzędnika, bez żadnego uderzenia w dzwon, dziarska lokomotywa bogato ozdobiona – prawdziwy klejnot, który można by postawić na etażerce¹⁹⁹ – ruszyła, i oto pędzimy z szybkością dwunastu mil na godzinę. Ale zamiast być upakowanymi, jak to ma miejsce w wagonach francuskich, byliśmy swobodni; mogliśmy chodzić i powracać, kupować dzienniki i książki „nieostemplowane”. O ile mi się zdaje, stempel nie wszedł jeszcze w zwyczaje amerykańskie; żadnej cenzurze w tym dziwnym kraju nie przyszło do głowy, iż ludzi czytających w wagonach należy więcej pilnować aniżeli tych, którzy czytają w fotelu u siebie, przy kominku,. Mogliśmy wszystko to robić, nie wyczekując na przystanek lub stację. Ruchome bufety, biblioteki, wszystko to jedzie razem z podróżnymi. Przez ten czas pociąg przejeżdżał wśród pól bez barier, wśród lasów niedawno wykarczowanych, tak, że mało nie potraçał o wywrócone pnie, przez nowe miasta o szerokich ulicach poprzecinanych szynami, ale którym brakowało jeszcze domów, przez miasta ozdobione najbardziej poetyckimi nazwami z historii starożytnej: Rzym, Syrakuzy,²⁰⁰ Palmira.²⁰¹ Tak to defilowała przed naszymi oczyma dolina Mohawk, ten kraj Fenimore’a, tak należący do amerykańskiego powieściopisarza, jak kraj Rob Roy’a²⁰² do Waltera Scotta.²⁰³ Na horyzoncie zabłysło na chwilę jezioro Ontario, gdzie Cooper umieścił miejsce akcji swego arcydzieła.²⁰⁴ Cały ten teatr wielkiej epopei „Skórzanej Pończochy”,²⁰⁵ kraj niegdyś dziki, teraz jest miejscem ucywilizowanym. Doktor nie posiadał się z radości. Upierał się nazywać mnie „Sokole Oko” i sam odzywał się tylko na imię „Chingachgook”!

O jedenastej wieczorem, w Rochester, przesiedliśmy się do innego pociągu i przejechaliśmy przez rzekę Tennessee, która kaskadami umykała z pod wagonów. O drugiej rano, objechawszy Niagarę, ale nie widząc jej, przybyliśmy do miasteczka Niagara Falls i doktor zaprowadził mnie do wspaniałego hotelu, przepięknie też nazwanego: *Cataract House*.

Rozdział XXXVII

Niagara nie jest rzeką wpadającą do morza ani nawet dopływem większej rzeki, jest zwykłym spustem, naturalnym ściekiem, kanałem długim na trzydzieści sześć mil, przelewający wody jezior: Górnego, Michigan, Huron i Erie do Ontario. Różnica poziomu tych dwóch ostatnich jezior wynosi trzysta czterdzieści stóp angielskich. Różnica ta, równomiernie rozdzielona na całej przestrzeni, załedwie utworzyłaby bystry nurt; ale małe, pojedyncze wodospady pochłaniają połowę tego, stąd straszliwa siła.

To niagarskie koryto oddziela Stany Zjednoczone od Kanady. Prawy jego brzeg jest amerykański, lewy angielski.²⁰⁶ Z jednej strony policjanci, z drugiej ani ich cienia.

Rano, 12 kwietnia, równo z brzaskiem dnia wyszliśmy z doktorem na szerokie ulice Niagara Falls. Tak się nazywa miasteczko, powstałe na brzegach wodospadu, o trzysta mil od Albany. Jest to rodzaj małego uzdrowiska, opartego na zdrowym powietrzu; leży w prześlicznym miejscu, posiada zbyt liczne hotele i wygodne wille zajmowane przez Jankesów i Kanadyjczyków przybywających tu w porze letniej.

Pogoda była przecudna, słońce błyszczało na chłodnym niebie. W dali słychać było głuchy huk. Na widnokręgu dostrzegłem jakieś opary, które jednak nie były chmurami.

– A wodospad? – zapytałem doktora.

– Cierpliwości! – odpowiedział.

W ciągu kilku minut dotarliśmy nad brzegi Niagary. Wody rzeki toczyły się spokojnie, były czyste i niezbyt głębokie; liczne szczyty szarawych skał wynurzały się tu i ówdzie. Huczenie wodospadu nasilało się ale nic jeszcze nie było widać. Drewniany most, wsparty na żelaznych arkadach łączył lewy brzeg z wyspą, znajdującą się w środku nurtu. Doktor zaciągnął mnie na ten most. Z jednej strony – w górę, jak okiem sięgnąć, ciągnęła się rzeka, z drugiej – w dół, to jest po prawej naszej stronie, czuło się pewną pochyłość, potem o pół mili poniżej mostu, teren urywał się nagle; obłoki wodnego pyłu wisiały w powietrzu. Był to wodospad amerykański, którego nie można było dojrzeć. Dalej rysował się spokojny krajobraz: wzgórze, wille, domy, ogołoczone drzewa, słowem – brzeg kanadyjski.

– Niech pan nie patrzy! Niech pan nie patrzy! – wołał doktor Pitferge. – Niech pan poczeka! Niech pan zamknie oczy i nie otwiera wcześniej niż ja powiem!

Ale nie słuchałem wcale mego oryginała. Spojrzałem. Przeszedłszy most, stanęliśmy na wyspie. To była Goat Island, Wyspa Kozia; kawał ziemi o powierzchni siedemdziesiąt akrów,²⁰⁷ porośnięty drzewami, poprzecinany wspaniałymi alejami, po których mogą krążyć powozy, rzucony jak bukiet między wodospad kanadyjski a amerykański, oddalonych od siebie o trzysta jardów. Pobieśliśmy pod te wielkie drzewa, potem wspięliśmy się na pochyłe zbocze. Grzmot wód podwoił się; obłoki wilgotnej pary unosiły się w powietrzu.

– Niech pan patrzy! – krzyknął doktor.

Gdy wyszliśmy z gąszczy, Niagara ukazała się nam w całej swej wspaniałości. W tym miejscu tworzyła nagły zakręt i zaokrąglając się, dla utworzenia wodospadu kanadyjskiego – *Horseshoe Fall*,²⁰⁸ podkowy, spadała z wysokości stu pięćdziesięciu ośmiu stóp, na szerokości dwóch mil.

Natura w tym miejscu, jednym z najpiękniejszych na świecie, połączyła wszystko, by zachwycić wzrok. Ten zakręt Niagary szczególnie przyczyniał się do wywołania efektów światła i cienia. Słońce, uderzając w te wody pod wszystkimi kątami, dziwacznie zmienia ich kolory; kto tego nie widział na własne oczy, ten z trudnością uwierzy. Istotnie, koło Goat Island piana jest biała – jest to śnieg najczystszy, strumień rozpuszczonego srebra, wpadający w próżnię. W środku wodospadu wody są przecudnej morskiej barwy, co świadczy jak ogromna jest ich masa; toteż statek

Detroit, zanurzający się na dwadzieścia stóp i puszczony w nurt, mógł płynąć po wodospadzie nie dotknąwszy dna. Przy brzegu kanadyjskim przeciwnie – wiry wodne, jakby metalizowane przez świetliste promienie, błyszczały jak płynne złoto spadające w przepaść. Powyżej rzeka nie jest widoczna. Para unosi się ponad nią. Widzę jednak ogromne bryły lodu, nagromadzone przez zimę; mają one kształt potworów, które z otwartymi paszczami pochłaniają setki milionów ton wody dolewanej przez niewyczerpaną Niagarę. O pół mili poniżej wodospadu rzeka znowu staje się spokojna i pokazuje stałą powierzchnię, której kwietniowe słońce jeszcze stopić nie zdołało.

– A teraz na środek potoku! – zawołał doktor.

Co on rozumiał pod tymi słowami? Nie wiedziałem co o tym myśleć, gdy wskazał mi wieżę wybudowaną na skale o kilkaset kroków od brzegu, nad samą przepaścią. Ta „zuchwała” budowla, wzniesiona w 1833 roku przez niejakiego Judge Portera, nazywa się Terrapin Tower.²⁰⁹

Zeszliśmy bocznymi pochylniami od Goat Island. Stanąwszy na wysokości głównego nurtu Niagary ujrzałem most lub raczej kilka desek, rzuconych na szczyty skał i łączących wieżę z brzegiem. Most ten leżał zaledwie o kilka kroków od samej przepaści. Woda grzmiała pod nim. Z obawą ruszyliśmy po deskach i w kilka chwil później stanęliśmy na głównej skale, podpierającej Wieżę Terrapina. Ta okrągła wieża, wysoka na czterdzieści pięć stóp, zbudowana jest z kamienia. Na szczycie jej znajduje się okrągły balkon, którego dach pokrywa czerwony stiuk. Kręte schody są drewniane. Na stopniach ich wyryte są tysiące nazwisk. Stanąwszy na szczycie wieży, zatrzymuje się na balkonie i patrzy.

Wieża znajduje się w samym wodospadzie. Ze szczytu jej wzrok pogrąża się w przepaści, zanurza się w paszcze tych potworów z lodu, które połykają nurt. Czuje się, jak drży skała podtrzymująca wieżę. Dookoła tworzą się przerażające podmycia, jak gdyby łożysko rzeki ustępowało. Nie słysząc, co się mówi. Z tych obrzmień wody wylatują grzmoty. Płynne zarysy dymią i świszczą jak strzały. Piana podskakuje aż do szczytu wieży. Woda rozdrobniona na proch unosi się w powietrzu, tworząc śliczny łuk tęczy.

Na skutek prostego efektu optycznego zdaje się, że wieża zmienia miejsca z przerażającą szybkością, ale na szczęście jakby cofała się od wodospadu, gdyż w przeciwnym razie wrażenie byłoby nie do wytrzymania i nikt nie mógłby spoglądać w przepaść.

Zadyszani, złamani, zeszliśmy na górny pomost wieży. Wtedy doktor uznał za stosowne powiedzieć mi:

– Terrapin Tower, kochany panie, spadnie z czasem w przepaść, a może nawet prędzej niż się przypuszcza.

– Ach! Rzeczywiście?

– Nie ma wątpliwości. Wielki wodospad kanadyjski cofa się, wprawdzie nieznacznie, ale cofa się. Wieża, gdy była wybudowana w roku 1833, znajdowała się

znacznie dalej od wodospadu. Geologowie utrzymują, że wodospad przed trzydziestu pięćmi tysiącami lat znajdował się tam, gdzie teraz leży Queenstown, to jest o siedem mil niżej od miejsca, które teraz zajmuje. Według pana Bakewella cofa się on jeden metr rocznie, a według sir Charlesa Lyella, tylko o jedną stopę. Nadejdzie zatem chwila, w której skała podtrzymująca wieżę podmywana przez wodę, osunie się po stoku wodospadu. W dniu, w którym padać będzie Terrapin Tower, niechybnie znajdzie się w niej kilku ekscentryków, którzy spuszcza się w dół Niagary razem z nią.

Spojrzałem na doktora, jakby pytając, czy nie znajdzie się on czasem w gronie tych oryginałów. Ale dał mi on znak, bym szedł za nim; znowu ujrzelśmy *Horseshoe Fall* i okoliczny krajobraz. Wtedy można było rozpoznać i wodospad amerykański, oddzielony wyspą, na której także utworzył się mały wodospad centralny, szeroki na sto stóp. Ów amerykański wodospad, także precudowny, jest prosty, nie poszarpany, a wysokość jego wynosi sto sześćdziesiąt cztery stopy. Ale by go zobaczyć w całej okazałości, trzeba znaleźć się naprzeciwko, na brzegu kanadyjskim.

Przez cały dzień błakaliśmy się po brzegach Niagary, mimowolnie pociągani ku tej wieży, gdzie ryk wód, bryzgi pian, gra promieni słonecznych, cały urok wodospadu utrzymuje widza w stanie ciągłego zachwyty. Potem powróciliśmy na Goat Island, aby przypatrzeć się wodospadowi ze wszystkich stron, cowcale nas nie nudziło. Doktor chciał mnie zaprowadzić do „Groty Wiatrów”, wyłobionej w wodospadzie środkowym, do której dociera się po schodach położonych na brzegu wyspy; ale wejście do niej było wtenczas zabronione z powodu bardzo częstego osuwania się jej kruchych, skalistych ścian.

O piątej powróciliśmy do *Cataract House* i po szybkim zjedzeniu obiadu, podanego na sposób amerykański, wróciliśmy na Goat Island. Obeszliśmy ją całą, a także trzy śliczne wysepki zwane „Trzy Siostry”. Wieczorem znowu zaprowadził mnie doktor na chwiejącą się skałę, do Wieży Terrapina.

Słońce skryło się za pociemniałymi wzgórzami. Zanikały ostatnie błyski dnia. Księżyc wystąpił w całym blasku. Cień wieży wydłużał się nad przepaścią. W górze rzeki, spokojne jej wody przemykały się pod zwiewnymi oparami. Brzeg kanadyjski, już pogrążony w ciemnościach, kontrastował z bardziej oświetlonymi bryłami Goat Island i Niagara Falls. Przed naszymi oczami przepaść, powiększona przez półmrok, wydawała się nie skończoną otchłanią, w której ryczał wspaniały wodospad. Jakie wrażenie! Jaki artysta, piórem lub pędzlem kiedykolwiek będzie mógł to oddać! Przez kilka chwil jakieś ruchome światło ukazywało się na widnokręgu. Były to latarnie pociągu przejeżdżającego przez most na Niagarze, znajdujący się od nas w odległości dwóch mil. Do północy staliśmy milczący i nieruchomi na szczycie tej wieży, wbrew własnej woli nachyleni nad nurtem, który nas jakimś urokiem pociągał. W końcu, w chwili gdy promienie księżyca padły pod pewnym kątem na płynny pył, dojrzałem jakby mleczne pasmo, delikatną wstążkę, drżąca w cieniu. Była to tęczowa księżycowa, blady odbłysek nocnego ciała niebieskiego, którego łagodne światło kładło się w poprzek mgieł wodospadu.

Rozdział XXXVIII

Na drugi dzień, 13 kwietnia, program doktora określał zwiedzanie brzegu kanadyjskiego.

Była po prostu przechadzka. Wystarczyło iść po wyżynach, tworzących prawy brzeg Niagary aby uszedłszy dwie mile, znaleźć się na wiszącym moście. Wyszliśmy o siódmej rano. Z krętej, nadbrzeżnej ścieżki widać było spokojne wody rzeki, która już nie odczuwała wstrząsów wodospadu.

O pół do ósmej przybyliśmy do *Suspension Bridge*.²¹⁰ Ten jedyny w swoim rodzaju most, na którym kończy się linia kolejowa *Great Western* i *New York Central Rail-Road*, jest tu jedynym łącznikiem między Kanadą a Stanami Zjednoczonymi. Ten most wiszący składa się z dwóch pomostów: po górnym pomoście jeżdżą pociągi, po dolnym, znajdującym się o dwadzieścia trzy stopy niżej, jeżdżą pojazdy i chodzą piesi.

Wyobraźnia odmawia swego udziału na widok tego śmiałego dzieła inżyniera Johna A. Roeblinga z Trendon²¹¹ (stan New Jersey), który odważył się wybudować ten wiadukt w takich warunkach: most „wiszący”, dwieście pięćdziesiąt stóp nad Niagarą, pozwalający na przejazd tych zwykłych pociągów, które wkrótce zmieniają się w ekspresy!

Długość mostu wynosi osiemset stóp, a szerokość dwadzieścia cztery. Żelazne podpory, wzniesione na brzegach, nie pozwalają mu kołysać się. Utrzymujące go liny, splecione z czterech tysięcy drutów, mają dziesięć cali średnicy i mogą utrzymać ciężar dwunastu tysięcy czterystu ton. Sam most waży natomiast tylko osiemset ton. Ukończony w roku 1855, kosztował pięć milionów dolarów.

Właśnie gdy znajdowaliśmy się na środku *Suspension Bridge* ponad naszymi głowami przejeżdżał pociąg i czuliśmy jak poziom pod naszymi nogami ugina się o jeden metr.

Nieco niżej tego mostu Blondin przeszedł przez Niagarę po linie rozciągniętej między dwoma brzegami, ale nie ponad wodospadem. Niemniej jednak przedsięwzięcie było bardzo niebezpieczne. Ale jeżeli podziwiamy śmiałość Blondina, to co myśleć o przyjacielu, którego niósł na swych barkach podczas tej powietrznej podróży.

– Musiał to być jakiś smakosz – zauważył doktor. – Blondin robił doskonałe omlety na naciągniętej linie.

Byliśmy na ziemi kanadyjskiej i poszliśmy lewym brzegiem Niagary, by zobaczyć wodospad z innego jeszcze miejsca. Pół godziny później wchodziliśmy do angielskiego hotelu, gdzie doktor kazał podać przyzwoite śniadanie. W tym czasie przeglądałem księgę podróży, w której figuruje kilka tysięcy nazwisk. Pośród najznakomitszych dostrzegłem następujące: Robert Peel, lady Franklin, hrabia de

Paris, diuk de Chartres, księżę Joinville, Ludwik Napoleon (1846), księżę Napoleon z żoną, Barnum (z dołączeniem adresu), Maurice Sand (1865), Agassiz (1854), księżę Hohenlohe, Rotszyld, Bertin (Paris), lady Elgin, Burckhardt (1832) i tak dalej.212

– A teraz pod wodospad! – zawołał doktor po skończeniu śniadania.

Poszedłem za nim. Pewien murzyn zaprowadził nas do ubieralni, gdzie dano nam nie przemakające spodnie, *waterproof* 213 i woskowane kapelusze. Tak ubranych przewodnik poprowadził nas aż do dolnego poziomu Niagary po śliskiej ścieżce, poprzecinanej żelazistymi wyciekami, zapchanej ostrokrawędzistymi czarnymi kamieniami. Potem wśród mgły utworzonej z rozbitej na pył wody, przeszliśmy poza wielki wodospad. Wodospad opadał przed nami jak teatralna kurtyna przed aktorami. Ale jaki to był teatr i jak warstwy powietrza, gwałtownie poruszane, przetwarzały się w straszliwe prądy. Przemoknięci, oślepieni, ogłuszeni, nie mogliśmy ani widzieć, ani słyszeć siebie w tej jaskini, tak hermetycznie zamkniętej płynną zasłoną wodospadu, jak gdyby natura utworzyła tu mur granitowy.

O dziewiątej powróciliśmy do hotelu, gdzie zdjęto z nas przemoknięte ubrania. Wyszedłszy na brzeg wydałem okrzyk zdziwienia i radości.

– Kapitan Corsican!

Kapitan usłyszał mnie i zbliżył się.

– Pan tutaj! – zawołał. – Jakże się cieszę z naszego spotkania!

– A Fabian? A Ellen? – pytałem, ściskając ręce Corsicana.

– Są tutaj. Czują się na tyle dobrze, ile jest to możliwe. Fabian jest pełen nadziei, prawie uśmiechający się. Nasza biedna Ellen powoli odzyskuje świadomość.

– Ale skąd wzięliście się tu, nad Niagarą?

– Niagara – odparł Corsican – jest miejscem letnich spotkań Anglików i Amerykanów. Tu się przybywa, by odetchnąć, wyleczyć się przy tym wspaniałym wodospadzie. Nasza Ellen zachwyciła się widokiem tego miejsca i pozostaliśmy na brzegach Niagary. Widzi pan w połowie wzgórza, pośród drzew tę willę, *Clifton House*? Tam mieszkamy wraz z rodziną pani R..., siostry Fabiana, która poświęciła się dla biednej naszej przyjaciółki.

– A Ellen? – zapytałem. – Czy Ellen poznała Fabiana?

– Jeszcze nie – odpowiedział kapitan. – Jak pan wie, w chwili, gdy Harry Drake padał, rażony śmiertelnie, Ellen jakby na chwilę przyszła do siebie. Ale to prędko minęło. Wszakże od czasu jak ją przenieśliśmy w to czyste powietrze, w te miejsca tak spokojne, doktor skonstatował214 znaczne polepszenie jej stanu. Jest spokojna, śpi dobrze, a w oczach jej widzieć można usiłowanie pochwycenia czegoś, bądź z przeszłości, bądź z teraźniejszości.

– O, drogi przyjacielu! – zawołałem. – Wy ją wyleczycie! Ale gdzie jest Fabian? Gdzie jego narzeczona?

– Niech pan patrzy – powiedział Corsican, wskazując ręką na brzeg Niagary.

W kierunku, wskazanym przez doktora, dostrzegłem Fabiana, który jeszcze nas nie zauważył. Stał na skale, a przed nim o kilka kroków siedziała nieruchoma Ellen. Fabian nie spuszczał jej z oczu.

To miejsce na lewym brzegu znane jest pod nazwą *Table Rock*.²¹⁵ Jest to rodzaj skalistego przylądka, wsuniętego w rzekę, która ryczy o dwieście stóp niżej. Dawniej przylądek ten był większy, ale kolejno odpadały od niego ogromne odłamy skał, tak, że teraz ma zaledwie kilka metrów powierzchni.

Ellen zdawała się pogrążona w niemym zachwycie. Z tego punktu widok wodospadów jest *most sublime*,²¹⁶ jak mówią przewodnicy – i mają rację. Jednocześnie ukazują się dwa wodospady: na prawo kanadyjski, naprzeciw amerykański, a nad nimi piękna Niagara Falls, na pół osłonięta drzewami, na lewo cała perspektywa rzeki, uciekającej między wysokimi brzegami.

Nie chciałem przeszkadzać Fabianowi. Corsican, doktor i ja zbliżyliśmy się do *Table Rock*. Ellen pozostawała nieruchoma jak posąg. Jakie wrażenie wywierała ta scena na jej umysł? Czy rozsądek powracał jej powoli pod wpływem tego wspaniałego widoku?

Wtem ujrzałem, że Fabian zrobił krok ku niej. Ellen zerwała się gwałtownie, podeszła ku przepaści, ręce jej wyciągnęły się ku otchłani, ale nagle zatrzymując się, szybko potarła ręką po czole, jakby chciała odtrącić jakiś obraz. Fabian, blady jak śmierć, jednym skokiem stanął między nią a przepaścią. Ellen potrząsnęła swymi jasnymi włosami. Piękne jej ciało drgnęło. Czy widziała Fabiana? Nie. Powiedziałbyś, że jest to umarła, powracająca do życia.

Kapitan Corsican i ja nie śmieliśmy zrobić kroku, a jednak tak blisko od przepaści, obawialiśmy się nieszczęścia. Ale doktor Pitferge zatrzymał nas.

– Dajcie pokój – powiedział. – Niech Fabian robi swoje.

Słyszałem łkanie, wzdymające pierś młodej kobiety. Oderwane wyrazy wylatywały z jej ust. Pragnęła przemówić i nie mogła tego zrobić. W końcu wyszeptała te słowa:

– Boże! Mój Boże! Boże wszechmocny! Gdzie jestem? Gdzie jestem?

Poznała, że jest ktoś koło niej, i na pół odwróciwszy się, wydawała się zupełnie zmieniona. Nowe spojrzenie ożywiało jej oczy. Fabian drżący, niemy, stał przed nią z rozłożonymi ramionami.

– Fabian! Fabian! – krzyknęła.

Fabian pochwycił ją w ramiona. Padła jak bez ducha. Młody człowiek krzyknął okropnie. Sądził, że Ellen nie żyje – lecz zainterweniował doktor.

– Niech się pan uspokoi – odezwał się do Fabiana. – Przeciwnie, to przesilenie ją uratuje.

Przeniesiono Ellen do *Clifton House* i położono do łóżka, gdzie omdlenie minęło i zasnęła spokojnym snem.

Fabian, podbudowany przez doktora, pełen nadziei – Ellen poznała go! – powrócił do nas.

– Wyratujemy ją, wyratujemy! – zawołał. – Codziennie jestem obecny przy zmartwychwstaniu tej duszy. Dziś, jutro może, moja Ellen będzie mi zwrócona. O, błogosławione, łaskawe niebiosy! Zostaniemy w tym miejscu dopóki to będzie jej potrzebne. Prawda, Archibaldzie?

Kapitan serdecznie uściskał Fabiana. Ten zwrócił się do mnie i do doktora z wyrazami głębokiego uczucia. Nigdy nadzieja nie była głęboka. Wyzdrowienie Ellen było bliskie.

Ale my musieliśmy odjeżdżać. Zaledwie godzinę mieliśmy na powrót do Niagara Falls. Gdy odchodziliśmy, Ellen jeszcze spała. Fabian uściskał nas; kapitan Corsican, bardzo wzruszony pożegnał się z nami przyrzekając, że telegramem prześle nam wiadomość o Ellen; w południe opuściliśmy *Clifton House*.

Rozdział XXXIX

W kilka chwil potem schodziliśmy ścieżką po kanadyjskiej stronie, prowadzącą nas do brzegu rzeki, prawie całkowicie zavalonego lodem. Tu czekała łódź aby przewieźć nas do „Ameryki”. Jeden podróżnik już zajmował w niej miejsce. Był to inżynier z Kentucky, który przedstawił się nam i wymienił tytuł doktorski. Nie tracąc czasu wsiedliśmy do łodzi i to odpychając kry, to rozbijając je dostaliśmy się na środek rzeki, gdzie nurt nie pozwalał na nagromadzenie się lodu. Stąd raz ostatni rzuciliśmy okiem na wspaniałe wodospady Niagary. Nasz towarzysz uważnie się w nie wpatrywał.

– Jakież to piękne, panie! – powiedziałem do niego. – Jakie wzniosłe!

– Tak jest – odpowiedział – ale jaka mechaniczna siła nie wykorzystana! Jaki to młyn mógłby obracać się na takim wodospadzie!

Nigdy nie przychodziła mi większa ochota rzucenia inżyniera w wodę!

Na drugim brzegu mała kolejka, prawie pionowa, poruszana strumieniem wody powracającym od wodospadu amerykańskiego, podniosła nas w kilka sekund na górę.

O wpół do drugiej wsiedliśmy do ekspresu, który w ciągu dwóch godzin i piętnastu minut dowiózł nas do Buffalo. Zwiedziwszy to wielkie, młode miasto, skosztowawszy wody jeziora Erie, o szóstej wsiedliśmy do pociągu Centralnej Linii Nowojorskiej. Na drugi dzień, opuściwszy wygodne kuszetki wagonu sypialnego, przybyliśmy do Albany i koleją hudsonską, ciągnącą się wzdłuż lewego brzegu rzeki, po kilku godzinach dotarliśmy do Nowego Jorku.

Nazajutrz, 15 kwietnia, w towarzystwie mego niezmordowanego doktora oglądałem miasto, rzekę East, Brooklyn. Wieczorem pożegnałem się z zacnym Deanem Pitferge'em, a rozstając się z nim, czułem, że opuszczam przyjaciela.

Wtorek, 16 kwietnia, był dniem odplynięcia *Great Eastern*. O jedenastej udałem się na trzydzieste siódme *pier*, gdzie na podróżnych czekał tender. Był on już zapełniony pasażerami i paczkami. Wsiadłem. W chwili, gdy tender miał odbijać od brzegu, uczułem, że ktoś chwyta mnie za ramię. Odwróciłem się. Był to doktor Pitferge.

– Pan! – zawołałem. – Powraca pan do Europy?

– Tak jest, mój drogi panie.

– Na *Great Eastern*?

– Rozumie się – odpowiedział kochany oryginał, uśmiechając się. – Rozmyśliłem się i płynę. Bo niech pan pomyśli tylko – być może jest to ostatnia podróż *Great Eastern*, z której on już nie powróci.

Dzwon oznajmił chwilę odjazdu, gdy jeden ze służących *Fifth Avenue Hotel*, przybywszy z wielkim pośpiechem, wręczył mi telegram datowany w Niagara Falls:

„Ellen obudziła się. Rozsądek wraca jej całkowicie” – pisał kapitan Corsican – i „doktor ręczy za nią”.

Przekazałem tę dobrą nowinę Deanowi Pitferge'owi.

– Ręczy za nią! Ręczy za nią! – zamruczał mój towarzysz podróży. – Ja także za nią ręczę! Lecz czego to dowodzi? Kto zaręczyłby za mnie, za pana, za nas wszystkich ten byłby może w błędzie.

Dwanaście dni później przybyliśmy do Brestu, a następnego dnia do Paryża. Podróż powrotna przeszła bez żadnego wydarzenia, ku wielkiemu zmartwieniu Deana Pitferge'a, który ciągle czekał na „swoją katastrofę”.

Teraz, siedząc przy swoim biurku, gdybym nie miał tych codziennych notatek to *Great Eastern*, to pływające miasto, na którym przez miesiąc zamieszkiwałem, to spotkanie Ellen i Fabiana, ta niezrównana Niagara – sądziłbym, że widziałem to

wszystko we śnie. O, jak piękną rzeczą jest podróż nawet, kiedy się z niej powraca; niech doktor Pitferge mówi co chce!

Przez całe osiem miesięcy nie słyszałem nic o moim oryginale. Ale pewnego dnia poczta dostarczyła mi list, oblepiony różnokolorowymi znaczkami, który zaczynał się od tych słów:

„Na pokładzie *Coringuy*, rafy Aucklandu.²¹⁷ W końcu rozbiliśmy się...”

Kończył się w ten sposób:

„Nigdy nie czułem się lepiej.

Szczerze oddany twój

Dean Pitferge”

PRZYPISY

1 Cooper James Fenimore (1789-1851) - pisarz amerykański, jeden z twórców literatury narodowej; w tzw. *Pięcioksięgu przygód Sokolego Oka* stworzył romantyczną epopeję amerykańskiego osadnictwa.

2 steamship (ang.) - parowiec

3 w języku francuskim istnieje rozróżnienie nazwy rzeki w zależności od tego czy wpada do morza, czy jest dopływem innej rzeki, czy wpada do jeziora.

4 tender - mały pomocniczy statek, służący do zaopatrywania większych jednostek.

5 mila - jednostka długości; prawdopodobnie chodzi tu o milę morską, wynoszącą 1852 m.

6 iluminator, bulaj - małe, zwykle okrągłe okno w burcie lub nadbudówce statku, zaopatrzone w wodoszczelne zamknięcie.

7 bramreja - czwarta od dołu reja na maszcie.

8 szlupbelka, żurawik - urządzenie dźwigowe na statku służące do opuszczania i podnoszenia łodzi ratunkowych.

9 stewa dziobowa, dziobnica - część szkieletu statku, zakończenie dziobu; zwykle żelazna belka, wygięta ku górze.

10 bakburta - lewa burta statku.

11 otwór trapowy - otwór przez który wchodzi się na trap, tj. rodzaj schodków.

12 tambor - osłona na koła napędowe.

- 13 stopa - miara długości, s. angielska równa się około 0,305 metra.
- 14 reja - poziome drzewce omasztowania, przytwierdzone do masztu lub stengi; służy do mocowania żagli.
- 15 steward - członek załogi statku usługujący przy posiłkach i sprząający pomieszczenia.
- 16 pasaż - kryte przejście między budynkami lub ulicami.
- 17 Upper Thames street (*ang.*) - ulica w Londynie, w dzielnicy biedoty.
- 18 Most Londyński - most w Londynie przez Tamizę; zbudowany w 1831 na miejscu poprzedniego; niektóre części tego mostu zostały w 1969 wywiezione do Arizony (USA) przez jednego przemysłowca.
- 19 reling - bariera wokół pokładu statku.
- 20 nadburcie - przedłużenie burty statku, wystające ponad górny pokład.
- 21 Board of Trade (*ang.*) - Ministerstwo Handlu.
- 22 ekscentryk, mimośród - krążek na wale osadzony w ten sposób, że środek wału nie pokrywa się z środkiem krążka.
- 23 luk - zamykany pokrywą otwór w pokładzie statku, służy do załadowywania i wyładowywania towarów.
- 24 lokomobila - maszyna złożona z kotła parowego, parowego silnika tłokowego i urządzeń pomocniczych, często przewoźna.
- 25 kabestan - winda cumownicza w postaci bębna obracającego się wzdłuż osi pionowej, poruszana silnikiem; służy do wybierania i luzowania lin, cum i łańcuchów kotwicznych.
- 26 kambuz - potoczna nazwa kuchni na statku.
- 27 fokmaszt - przedni maszt; grotmaszt - najwyższy, główny maszt, a przy ilości masztów większej niż trzy - każdy maszt, oprócz przedniego i tylnego; na *Great Eastern* nazywały się one trochę inaczej; bezanmaszt - maszt tylny.
- 28 Sir - tytuł szlachecki poprzedzający imię lub inicjał imienia.
- 29 galon - naszywka z taśmy na mundurach.
- 30 Telegraph construction and maintenance Company (*ang.*) - Kompania budowania i remontów urządzeń telegraficznych.
- 31 różnego rodzaju schodki na statku, prowadzące z jednego pokładu na drugi; także schodki służące do schodzenia ze statku i wchodzenia na statek.
- 32 żuaw - żołnierz doborowych pułków francuskich stacjonujących w Algierii.

- 33 Anglosasi - nazwa oznaczająca przybyłych przed połową V wieku na wsch. i pld. wybrzeża Anglii Anglów, Sasów i Jutów; tu: ludzie pochodzenia angielskiego.
- 34 kabestan w swoim korpusie posiada otwory w które można wkładać drągi i przy ich pomocy obracać go.
- 35 kluza - otwory w pokładzie i burcie, służą do prowadzenia łańcucha kotwicznego podczas opuszczania lub podnoszenia kotwicy; w nich chowa się też trzon kotwicy; znajdują się na dziobie, znacznie rzadziej na rufie.
- 36 fizjonomista - osoba umiejąca trafnie określić charakter człowieka na podstawie rysów twarzy.
- 37 Demokryt - filozof grecki, twórca materialistycznego systemu filozoficznego.
- 38 sejzing - krótka, cienka linka służąca do zamocowania osprzętu na statku.
- 39 reda - obszar wodny przylegający do portu, przeznaczony dla statków czekających na wprowadzenie do portu.
- 40 Linia Cunarda - angielskie towarzystwo żeglugowe, założone w 1840 roku, utrzymujące stałą komunikację pasażerską i pocztową między Liverpooliem a Nowym Jorkiem.
- 41 szkuner - statek o dwóch, trzech masztach i ożagłowaniu gaflowym lub bermudzkim.
- 42 Holyhead (dosł. "Święty przylądek") - wyspa na zachód od Anglesey; też miasto na tej wyspie.
- 43 rufówka - nadbudówka na pokładzie głównym na rufie statku.
- 44 siarczan miedzi CuSO_4 - w przyrodzie występuje jako minerał chalkantyt; służy do miedziowania wyrobów.
- 45 bryg - statek dwumasztowy z ożagłowaniem rejowym, z zamocowanym dodatkowo na bezanmaszcie żaglem gaflowym.
- 46 słynne francuskie konie wyścigowe. (P.R. -przypis redakcji Ruchu Literackiego).
- 47 faworyty - zarost pozostawiony na policzkach, bokobrody.
- 48 armii indyjskiej - to jest wojsk angielskich stacjonujących w Indiach.
- 49 molekula - najmniejsza część substancji, drobina, cząsteczka.
- 50 Przylądek Dobrej Nadziei - najbardziej na południe wysunięty punkt Afryki.
- 51 lunch (*ang.*) - lekki posiłek w porze południowej.
- 52 ad hoc (*lac.*) - doraźnie, bez uprzedniego przygotowania.
- 53 ale - rodzaj piwa angielskiego.
- 54 Cliquot - wł. Veuve Cliquot, marka znanego szampana francuskiego.

55 missess *(ang.)* - panienki.

56 mistress *(ang.)* - panie.

57 Hyde Park - park w Londynie, jego narożnik zwany Narożnikiem Mówców, jest ulubionym miejscem przemówień różnych ludzi do przypadkowych widzów.

58 Ogrody Tuileries - zespół ogrodowy w Paryżu, dawniej przy rezydencji królewskiej, obecnie nieistniejącej.

59 wachta - tu: okres czasu, przez który pełni służbę jedna zmiana załogi.

60 Pleyel Ignaz Joseph ((1757-1831) - austriacki kompozytor i kapelmistrz; w 1807 roku założył fabrykę fortepianów.

61 kabel - jednostka odległości stosowana w żegludze; stanowi 1/10 mili morskiej i wynosi 185,2 m.

62 gródź - stalowa ściana biegnąca od dna do pokładu wodoszczelnego; dzieli kadłub na przedziały; ma zapewnić niezatapialność statku.

63 podprefektura - okręg administracyjny we Francji będący pod władzą podprefekta.

64 foregigger *(ang.)* - przedni gigger; foremast - fokmaszt; mainmast - grotmaszt; aftermainmast - tylny grotmaszt; mizzenmast - bezanmaszt; aftergigger - tylny gigger. Według powszechnie przyjętej terminologii, na statku posiadającym więcej niż trzy maszty powinny się one nazywać (idąc od dziobu): fokmaszt, grotmaszt 1, 2, 3, 4, bezanmaszt.

65 trajsel - trójkątny żagiel sztormowy z grubego płótna; marsel - żagiel prostokątny rozpięty na marsrei; bramsel - prostokątny żagiel rozpięty na bramrei.

66 mars - platforma w miejscu połączenia kolumny masztu ze stengą.

67 były to największe maszty na *Great Eastern*.

68 wanta - stalowa lina olinowania stałego podtrzymująca maszt z boków.

69 stopa francuska (paryska) - miara długości równa 0.325 m;

70 Katedra Notre Dame - katedra w Paryżu, zbudowana w XIII w. na wyspie na Sekwanie, wysokość jej wież wynosi 69 m.; według danych podanych przez Verne'a wysokość grotmasztu wynosiła 67.4 m.

71 dining-room *(ang.)* - jadalnia.

72 funt - tu: funt angielski - miara ciężaru równa 0.454 kg; cal - miara długości równa 2.54 cm.

73 wycinek - dwuletni dzik.

74 paltot - przestarzała nazwa palta.

75 Scala Santa Ponckiego Pilata - święte Schody, prowadzące w Rzymie od placu Świętego Jana na Lateranie do dawnej kaplicy papieskiej (obecnie kaplicy św. Wawrzyńca), po których wierni wchodzić tylko na kolanach. Według legendy są to schody z Jerozolimy, z pałacu Poncjusza Pilata, po których wchodził Jezus idąc na przesłuchanie.

76 knaga - drewniana lub metalowa część osprzętu w kształcie rogów, przymocowana do masztu lub pokładu, służąca do mocowania lin, wantów.

77 e ben trovato (*wł.*) - dobrze wymyślone.

78 dziobówka - nadbudówka na dziobie.

79 zielonawa miedź - to znaczy, że blachy miedziane pokryte były patyną.

80 great attraction (*ang.*) - wielka atrakcja.

81 fok, bezan - główne żagle na fokmaszcie i bezanmaszcie.

82 bom - poziome, ruchome drzewce, do którego przymocowany jest lik żagla.

83 Liszt Ferenc (1811-1886) - węgierski kompozytor i pianista.

84 oktawa - odstęp między dwoma klawiszami o równomiernym dźwięku, ale innej wysokości.

85 personal (*ang.*) - prywatne.

86 Jankesi - tutaj: mieszkańcy stanów północnych Stanów Zjednoczonych; obecnie miano Jankesi stosuje się do wszystkich mieszkańców USA.

87 Nowa Anglia - region historyczny w pn.-wsch. części USA, obejmujący sześć obecnych stanów; zasiedlony od 1620 przez Anglików przybyłych na statku *Mayflower*.

88 Far West (*ang.*) - Daleki Zachód.

89 aktywa - stan czynny środków własnych przedsiębiorstwa lub osoby prawnej.

90 Rochester - miasto w Anglii.

91 in quarto - format książki równy 1/4 arkusza drukarskiego

92 Temple Bar - siedziba londyńskiej palestry.

93 sandwicz - kanapka złożona z dwóch kawałków chleba lub bułki, przełożona wędliną, serem.

94 Liebig Justus von (1803-1873) - chemik niemiecki, profesor uniwersytetu w Giessen i Monachium; opracował metody analizy elementarnej, przeprowadził syntezę wielu związków organicznych, sformułował i udowodnił teorię mineralnego odżywiania się roślin.

95 pampasy - rozległa, porośnięta wysoką trawą stepową równina w pasie umiarkowanym Ameryki Południowej.

96 Lima - stolica Peru.

97 Young Brigham (1801-1877) - drugi prezydent Kościoła Jezusa Chrystusa Świętych Dnia Ostatniego (członków tego kościoła nazywa się też mormonami). Wobec prześladowań wyprowadził wiernych do stanu Utah, nad Słone Jezioro; był pierwszym gubernatorem terytorium Utah.

98 węzeł - prędkość wyrażana w milach morskich na godzinę; tu około 2,2 km/godz.

99 sekstans, sekstant - przyrząd nawigacyjny służący do mierzenia wysokości ciał niebieskich.

100 kabotyn - człowiek lubujący się w tanich efektach, komediant.

101 improper (*ang.*) - niewłaściwe.

102 purytanin - człowiek o surowych zasadach moralnych.

103 kaszkiet - sztywna czapka z daszkiem.

104 pastor - w kościołach ewangelickich duchowny pełniący obowiązki duszpasterkie w parafii.

105 sopran - najwyższy głos kobiecy; mezzosopran - głos kobiecy o średniej skali, między sopranem a altem; baryton - głos męski, pośredni między tenorem a basem.

106 Yorick - w tragedii Szekspira *Hamlet* – błazen zamordowanego króla, "człowiek niezrównanej fantazji".

107 monitor - dawny okręt bojowy przeznaczony głównie do ostrzeliwania nabrzeży i artylerii.

108 taran - rodzaj okrętu wyposażonego w ostry, wydłużony w części podwodnej dziób, służący do przebijania okrętów.

109 święty Dunstan (909-988) - mnich angielski i arcybiskup Canterbury; był głównym doradcą królów: Edreda i Edgara; wprowadził, razem z Edgarem, narodowy program reform kościelnych.

110 incognito - zatajenie swojej tożsamości.

111 morświn (*Phocaena phocaena*) - ssak z podrzędu zębowców; dł. do 1.85, waga do 65 kg; czarny z białym brzuchem; zamieszkuje wody płn. półkuli; żywi się rybami.

112 mistyfikator - osoba wprowadzająca kogoś w błąd.

113 Papin Denis (1647-1714) - fr. fizyk i wynalazca; wynalazł autoklaw (kocioł) z zaworem bezpieczeństwa.

114 piano solo - indywidualne wykonanie utworu na fortepianie.

115 burleska - komiczny, żartobliwy utwór literacki lub muzyczny.

116 God save the Queen (*ang.*) - Boże zachowaj królową (brytyjski hymn państwowy).

- 117 Mendelssohn-Bartholdy Felix (1809-1847) - kompozytor niemiecki, jeden z głównych przedstawicieli romantyzmu.
- 118 esownica - motyw ornamentalny o kształcie przypominającym literę S.
- 119 elukubracja - mierny utwór literacki; tekst opracowany z mozolem, bez talentu.
- 120 Johnson Andrew (1808-1875) - 17 prezydent Stanów Zjednoczonych w latach 1865-1869; z powodu popierania korupcji w swojej partii demokratycznej stracił zaufanie.
- 121 Grant Ulisses Simpson (1822-1885) - naczelny wódz wojsk Unii; był prezydentem w latach 1869-1875.
- 122 syn Napoleona III - Napoleon Eugène Louis Jean Joseph (1856-1879), zginął w wojnie z Zulusami; w roku 1849 Napoleon III pomógł papieżowi Piusowi IX w walce z republikanami włoskimi.
- 123 Cortez Fernando (wl. Cortez Hernan 1485-1547) - Hiszpan, zdobywca Meksyku. Cesarz Napoleon III w latach 1862-67 prowadził interwencję zbrojną w Meksyku.
- 124 tenor - najwyższy głos męski; człowiek o takim głosie.
- 125 Gautier Théophile (1811-1872) - poeta i prozaik francuski, twórca parnasizmu.
- 126 antrakt - przerwa między aktami koncertu, przedstawienia teatralnego.
- 127 Paul V. - Paul Verne, brat Juliusza Verne'a.
- 128 Partant pour la Syrie (*fr.*) - tytuł patriotycznej pieśni francuskiej.
- 129 Nordyści - tu: mieszkańcy północnych stanów USA.
- 130 Rouget de Lisle Claude Joseph (1760-1836) - twórca *Marsylianki* (1792), kapitan saperów w Strasburgu; poeta.
- 131 rumb - 1/32 okręgu, czyli około 23° .
- 132 bryza - lekki lokalny wiatr wiejący przy brzegu (do 35 km w głąb morza).
- 133 wachtowy - członek załogi pełniący wachtę.
- 134 Nowa Ziemia - francuska nazwa wyspy Nowa Fundlandia.
- 135 entertainment (*ang.*) - występ.
- 136 promotor - inicjator.
- 137 iceberg (*ang.*) - góra lodowa.
- 138 Cieśnina Davisa - cieśnina między Grenlandią a Ziemią Baffina.

139 na trzech falach unoszony - odstępy między falami musiały być takie, że jednocześnie pod kilem przebiegały trzy fale.

140 Semmes Raphael (1809-1877) - admirał Marynarki Konfederatów wojnie secesyjnej; przełamał blokadę okrętów Unii; dowodził okrętem *Sumter*; w roku 1862 objął dowództwo na zbudowanym przez Anglików okręcie *Alabama*; zniszczył lub przechwycił ponad 80 statków handlowych Unii; *Alabama* została zatopiona w roku 1864 koło Cherbourga przez okręt amerykański *Kearsarge*.

141 kwas węglowy - właściwie powinno być: bezwodnik kwasu węglowego (dwutlenek węgla), CO₂.

142 mat - członek załogi okrętu mający najniższy stopień podoficerski - odpowiednik kaprała w wojskach lądowych.

143 burnus - szeroki płaszcz z kapturem.

144 beczka - miara pojemności, stosowana jako tonaż; b. amerykańska wynosiła 907 kg, b. angielska 1016 kg.

145 pula - ogół stawek w grze hazardowej, bank.

146 Gladiator, Pojemnik - imiona znanych koni wyścigowych.

147 centaur - w mitologii greckiej istota o postaci konia z torsem i głową człowieka.

148 dżokej - zawodowy jeździec na wyścigach konnych.

149 ekwipaż - tu: lekki pojazd konny.

150 toaleta - tu: strój damski, zwykle bardzo elegancki.

151 gentleman riders (*ang.*) - panowie jeźdźcy.

152 stud-book (*ang.*) - rejestr, zawierający dane genealogiczne i osiągnięcia konia wyścigowego.

153 dead head (*ang.*) wł. dead heat - wyścig remisowy, nierozstrzygnięty.

154 frazes - wyrażenie bez większej treści.

155 impost - ozdobna krata lub szyba w górnej części otworu drzwiowego lub okiennego.

156 Pegaz - gwiazdozbiór nieba północnego.

157 Plejady - grupa gwiazd w gwiazdozbiórze Byka.

158 Bliźnięta - gwiazdozbiór, także znak Zodiaku.

159 Byk - gwiazdozbiór, także znak Zodiaku, z najjaśniejszą gwiazdą – Aldebaranem.

160 Wega - najjaśniejsza gwiazda w gwiazdozbiórze Lutni, jedna z najbliższych Ziemi.

- 161 Korona Borealna, Korona Północna - gwiazdozbiór nieba północnego.
- 162 β Wielkiej Niedźwiedzicy - gwiazda o nazwie Merak; Wielka Niedźwiedzica - wielki gwiazdozbiór widziany w Polsce przez cały rok; Altair - jedna z najjaśniejszych gwiazd w gwiazdozbiórze Orła; Orzeł - gwiazdozbiór równikowy.
- 163 fregata pierwszej kategorii - w tych czasach, w zależności od wielkości okrętu (a także częściowo przeznaczenia) dzielono fregaty na sześć kategorii.
- 164 trupa - zespół dający przedstawienia teatralne i cyrkowe.
- 165 giga (*fr. gigue*) - dawny taniec angielski.
- 166 Hawr - miasto portowe we Francji.
- 167 pasywa - długi i zobowiązania przedsiębiorstwa.
- 168 łokieć - dawna miara długości równa (w Anglii) 1.143 m.
- 169 eklektyczny - niesamodzielny, kompilacyjny.
- 170 oracja - ozdobna, kwiecista mowa.
- 171 statek kabotażowy - statek przewożący towary na wodach przybrzeżnych, kabotażowiec.
- 172 Południowcy (Secesjoniści) - nazwa mieszkańców stanów południowych USA.
- 173 placer - złoża okruchowe (odniesienie do bogatych złóż okruchowych złota, szeroko eksploatowanych wówczas w Kalifornii).
- 174 cirrus - chmura pierzasta.
- 175 Royal Exchange - nazwa budynku, w którym mieści się giełda londyńska.
- 176 płynący prawym halsem - płynący w ten sposób, że wiatr wieje mu w prawą burzę.
- 177 karawela - statek żaglowy z XV-XVI wieku, trzymasztowy, uzbrojony w kilka dział, odznaczający się szczególnie mocną budową.
- 178 gafel - ukośne drzewce, wsparte jednym końcem o maszt.
- 179 en garde (*fr.*) - w szermierce: przyjąć postawę szermierczą.
- 180 un-deux (*fr.*) - raz-dwa.
- 181 tac-au-tac (*fr.*) - szybka odpowiedź, odcięcie się.
- 182 tercja - w szermierce: pozycja obronna, chroniąca bok przed ciosem.

183 kwinta - w szermierce: pozycja obronna, osłaniająca górne pola trafień, uzyskiwana przez półkolisty ruch bronią ku górze.

184 Archaniol Michał - jeden z czterech głównych aniołów, wojownik, przeciwnik szatana. 185 East, wł. East River (*ang.*) - rzeka Wschodnia.

186 pier (*ang.*) - molo.

187 avenues (*ang.*) - aleje.

188 streets (*ang.*) - ulice.

189 ferry-boats (*ang.*) - promy.

190 fiakier - *dawniej* dorożka.

191 cab (*ang.*) - skrócona nazwa kabrioletu, rodzaju powozu.

192 Barnum Phineas Taylor (1810-1891) - amer. organizator cyrków objazdowych; stworzył podstawy największego koncertu cyrkowego świata.

193 chester - twardy ser podpuszczkowy, produkowany w Anglii.

194 Niagara Falls - miasteczko położone przy wodospadzie Niagara; istnieją dwa miasta: amerykańskie i kanadyjskie.

195 al fresco (*wł.*) - dosłownie "na świeżo"

196 tympanon - element architektury średniowiecznej, pole umieszczone w górnej części portalu.

197 Diana - w mitologii rzymskiej bogini łowów i lasów.

198 mastodont - ssak kopalny z rzędu trąbowców, przypominający słonia.

199 etażerka - lekki mebel złożony z otwartych pólek umieszczonych jedna nad drugą.

200 Syrakuzy - miasto we Włoszech, w pd-wsch. Sycylii.

201 Palmira - starożytne miasto na pustyni Syryjskiej; na miejscu Palmiry leży obecnie miasto Tadmur.

202 Rob Roy - tytułowy bohater powieści Waltera Scotta.

203 Scott Walter (1771-1832) - szkocki i angielski poeta i powieściopisarz, stworzył wzór powieści historycznej, łączącej realia historyczne z fantastyką i wierzeniami ludowymi; najwybitniejsze powieści: *Waverley*, *Rob Roy*, *Więzienie w Edynburgu*, *Ivanhoe*, *Narzęczona z Lammermoor*; ulubiony pisarz Juliusza Verne'a, obok Edgara Alana Poe i J.F. Coopera.

204 mowa jest tu o eposie *Pięcioksiąg przygód Sokolego Oka*.

205 Skórzana Pończocha, Chingachgook - bohaterowie eposu.

206 Kanada wtedy należała do Wielkiej Brytanii.

207 akr (*ang. acre*) - jednostka powierzchni w krajach anglosaskich, akr równa się około 4047 m².

208 Horseshoe (*ang.*) - podkowa; fall - wodospad.

209 tower (*ang.*) - wieża.

210 Suspension Bridge (*ang.*) - Wiszący Most.

211 Tredon - poprawnie Trenton.

212 Peel Robert (1788-1850) - bryt. mąż stanu, minister spraw wewn., premier i kanclerz skarbu; lady Franklin - żona Sir Franklina; diuk de Chartres - taki tytuł nosili członkowie rodu orleańskiego; książę Joinville (1818-1900) - trzeci syn króla Francji Ludwika Filipa, wiceadmirał; Ludwik Napoleon (1808-1873) - cesarz Francji Napoleon III; Agassiz Jean Louis (1807-1873) - szwajcarski zoolog, paleontolog i geolog, pierwszy wyraził pogląd o istnieniu wielkiego zlodowacenia w czwartorzędzie; książę Hohenlohe - mógł to być Adolf (1797-1873), polityk pruski, prezydent ministrów; Friedrich Karl Joseph (1814-1884), heraldyk; Chlodwig (1819-1901), niemiecki mąż stanu, Kanclerz Rzeszy; Rotszyld (Rotschild) Anzelm (1773-1857) - właściciel firmy handlowej we Frankfurcie; Bertin Louis François (1766-1841) - dziennikarz francuski, właściciel *Le Journal des Débats*; lady Elgin - żona Jamesa Bruce'a Elgina, polityka angielskiego, generalnego gubernatora Kanady; Burckhardt Jakob (1818-1897) - szwajcarski historyk kultury i sztuki.

213 waterproof (*ang.*) - płaszcz nieprzemakalny.

214 konstatować - ustalać, stwierdzać istnienie jakiegoś faktu.

215 Table Rock (*ang.*) - Stołowa Skala.

216 most sublime (*ang.*) - tu: najbardziej majestatyczny.

217 Auckland - grupa wysp wulkanicznych na Oceanie Spokojnym.