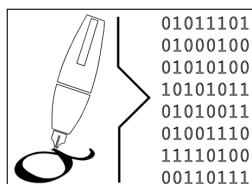


**JULIUSZ VERNE**

**ROBUR  
ZDOBYWCA**

Przełożyła: BOŻENA SEŃK



Tytuł oryginału:

*Robur-le-Conquérant*

Data wydania polskiego: 1988 r.

Data pierwszego wydania oryginalnego: 1886 r.

# Rozdział pierwszy

## w którym nie tylko uczeni są bezradni.

Pif!... Paf!...

Dwa strzały z pistoletu rozległy się niemal równocześnie. Jedna z kul trafiła w kręgosłup krowę, która pasąc się w odległości pięćdziesięciu kroków od owego miejsca, nic nie znaczyła w tej sprawie.

Żaden z przeciwników nie został raniony.

Kim byli ci dwaj dżentelmeni? Nie wiemy, chociaż z pewnością byłaby to okazja do przekazania potomności ich nazwisk. Wiadomo jedynie, że starszy był Anglikiem, a młodszy Amerykaninem. Co się tyczy miejsca, gdzie niegroźny przezwacz skubnął swój ostatni pęk trawy — nic łatwiejszego: działo się to na prawym brzegu Niagary, niedaleko od wiszącego mostu, który łączy brzeg amerykański z kanadyjskim, trzy mile poniżej wodospadu.

Anglik podszedł do Amerykanina:

— Nadal utrzymuję, że słyszeliśmy „Rule Britannia”! — powiedział.

— Nie! To była „Yankee Doodle”! — odparł Amerykanin.

Sprzeczką miała się zacząć na nowo, gdy jeden z sekundantów (bez wątpienia w interesie pasącego się bydła) wtrącił pojednawczo:

— Założmy, że to były „Rule Doodle” i „Yankee Britannia” i chodźmy na obiad!

Kompromis między amerykańską i angielską pieśnią patriotyczną został przyjęty ku zadowoleniu obu stron. Amerykanin i Anglik wrócili na lewy brzeg Niagary, gdzie zasiedli do stołu w hotelu na Goat-Island — terytorium neutralnym między dwiema częściami wodospadu. Ponieważ przed nimi stoi tradycyjne danie — gotowane jajka i szynka oraz zimny rostbef z ostrymi piklami, a do tego strumienie herbaty mogące przyprawić o zazdrość słynne katarakty, nie przeszkadzajmy im dłużej. Jest zresztą mało prawdopodobne, żeby była o nich jeszcze mowa w tej opowieści.

Który z nich miał rację? Trudno byłoby rozstrzygnąć. W każdym razie ich po-

jedynek obrazuje gorączkę umysłów mieszkańców nowego i starego kontynentu. Powodem tego wzburzenia było niewytłumaczalne zjawisko, które od paru tygodni mąciło wszystkim w głowach.

— *Os sublime dedit coelumque tueri*<sup>1</sup> — powiedział Owidiusz, oddając tym samym najwyższą cześć istocie ludzkiej. Rzeczywiście, nigdy od czasu pojawienia się człowieka nie poświęcano tyle czasu na obserwację nieba.

Otóż poprzedniej nocy do mieszkańców części Kanady położonej między jeziorami Ontario i Erie dobiegły z przestworzy metaliczne dźwięki trąbki. Jedni usłyszeli „Yankee Doodle”, inni „Rule Britannia”. To właśnie było źródłem sprzeczki Anglosasów, zakończonej wspólnym obiadem na Goat-Island. Możliwe zresztą, że nie była to żadna z tych pieśni. Wszyscy natomiast zgadzali się co do tego, że dźwięki wydawały się dobiegać z nieba.

Czy należało wierzyć w niebiańską trąbę, w którą dął jakiś anioł albo archanioł?... Czy nie byli to raczej weseli aeronauci w balonie grający na donośnym instrumencie, z którego Feme<sup>2</sup> uczyniła tak hałaśliwy użytek?

Nie! Nie było balonu ani aeronautów. Niezwykle zjawisko, którego natury ani pochodzenia nie można było zbadać, zaszło w górnych warstwach atmosfery. Jednego dnia pojawiło się nad Ameryką, czterdzieści osiem godzin później dostrzeżono je w Europie, tydzień potem w Azji, nad Królestwem Spokoju<sup>3</sup>. Znakiem jego przejścia była trąbka, i jeżeli nie wzywała na Sąd Ostateczny, czymże ona w końcu była?

Stanowiło to przyczynę niepokoju, jaki zapanował na całej kuli ziemskiej, w monarchiach i republikach, a niepokój ów należało uśmierzyć. Gdybyś usłyszał, Czytelniku, w swoim domu jakieś dziwne i niewytłumaczalne hałas, czyż nie szukałbyś natychmiastowego wyjaśnienia ich przyczyny? A gdyby twoje poszukiwania do niczego nie doprowadziły, czyż nie opuściłbyś domu, aby zamieszkać gdzie indziej? Z pewnością tak! Ale w tym wypadku domem był glob ziemski. Nie było sposobu przeprowadzenia się na Księżyc, Marsa, Wenus, Jowisza czy jakąkolwiek inną planetę Układu Słonecznego. Należało więc odkryć, co się działo — nie w próżni, lecz w atmosferze. Bo przecież jeżeli nie ma powietrza, nie ma też hałasu, a ponieważ hałas jednak był — osławiona trąbka — znaczyło to, że zjawisko zachodziło w powietrzu, którego gęstość maleje wraz ze wzrostem wysokości, a szerokość otaczającej Ziemię warstwy nie przekracza ośmiu kilometrów<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>Os sublime dedit... (łac.) — Twarz uduchowioną ku niebu skierował

<sup>2</sup>Feme — w mitologii greckiej, usposobienie wieści, plotki. Wyobrażano ją m.in. w postaci kobiety ze skrzydłami, z trąbką w ustach.

<sup>3</sup>Królestwo Spokoju — jedna z używanych w XIX w. w Europie nazw Chin

<sup>4</sup>Informację tę Autor podaje na podstawie stanu wiedzy w końcu XIX wieku. Dzisiaj wiemy, że grubość najbliższej Ziemi powłoki gazowej, troposfery wynosi od 8 kilometrów (nad obszarem podbiegunowym) do 18 kilometrów (nad równikiem)

Prasa oczywiście zajęła się tą sprawą. Gazety omówiły ją pod każdym względem, rozjaśniły lub zaciemniły, podały fakty prawdziwe albo fałszywe, zatrwożyły bądź uspokoiły czytelników — wszystko to w celu zwiększenia nakładu, na koniec zainteresowały wystraszone nieco szerokie kręgi publiczności. Polityka zeszła nagle na dalszy plan, przez co bieg wydarzeń wcale nie uległ zmianie. Ale czym w końcu było tajemnicze zjawisko?

Zapytano o to obserwatoria z całego świata. Po co są obserwatoria, skoro nie dawały odpowiedzi? Od czego są astronomowie, którzy gwiazdy oddalone o tysiące miliardów mil rozdzielają na dwie lub nawet trzy, a nie potrafią rozpoznać natury zjawiska kosmicznego, jakie zaszło w odległości zaledwie kilku kilometrów?

Toteż w czasie pięknych letnich nocy wszystkie teleskopy, lunety, lornety, binokle, monokle, okulary wycelowane były w niebo, oczy wszystkich uzbroiły się w instrumenty różnego zasięgu i wielkości. A ile tego było, nie sposób zliczyć. W każdym razie przynajmniej setki tysięcy. Dziesięć, dwadzieścia razy więcej, niż można gołym okiem dostrzec gwiazd na nieboskłonie. Nigdy zaćmienie, obserwowane jednocześnie we wszystkich punktach globu, nie zostało aż tak uczczone.

Obserwatoria nie dały wyczerpującej odpowiedzi. Każde wyraziło swoją opinię, lecz były one różne. Z tego powodu wybuchła wojna w świecie naukowym, rozpoczęta w końcu kwietnia i przeciągająca się do początku maja.

Obserwatorium paryskie okazało się bardzo powściągliwe. Nie wypowiedział się żaden jego oddział. Dział astronomii matematycznej nie raczył przeprowadzić obserwacji. W dziale astrometrii niczego nie odkryto. W dziale astrofizyki niczego nie dostrzeżono. Dział obliczeń niczego nie dojrzał. Geodeci niczego nie zauważyli. Meteorologowie niczego nie przewidzieli. Oświadczenie było przynajmniej szczerze. Taką samą szczerością odznaczyło się obserwatorium w Montsouris oraz stacja magnetyczna położona w parku Saint-Maur. Podobnie uszanowało prawdę Biuro Długości Geograficznych. Widocznie cnotą najwyższej cenioną przez Francuzów jest szczerść.

Prowincja była bardziej zdecydowana. W nocy z 6 na 7 maja na niebie pojawił się prawdopodobnie błysk pochodzenia elektrycznego i trwał nie dłużej niż dwadzieścia sekund. Na szczycie Pic du Midi w Pirenejach światłość tę ujrzano między dziewiątą a dziesiątą wieczorem, natomiast w obserwatorium meteorologicznym w Puy-de-Dôme w Owernii — między pierwszą a drugą nad ranem; na szczycie Ventoux w Prowansji — między drugą a trzecią, w Nicei między trzecią a czwartą; wreszcie w alpejskim masywie Semnoz w okolicach Annecy, jeziora Bourget i Jeziora Genewskiego w chwili, gdy zorza rozjaśniała niebo.

Nie można było oczywiście całkowicie odrzucić tych informacji. Niewątpliwie błysk zauważono kolejno w różnych stacjach w przeciągu kilku godzin. Tak więc albo został on wywołany przez kilka źródeł znajdujących się w atmosferze ziemskiej, albo, jeżeli pochodził z jednego tylko źródła, musiało ono poruszać się

z prędkością dochodzącą do dwustu kilometrów na godzinę.

A czy zauważono kiedykolwiek w dzień coś nienormalnego w powietrzu?

Nigdy.

Czy przynajmniej słychać było dźwięki trąbki dochodzące z przestworzy?

Najcichsze nawet jej wezwanie nie rozległo się w okresie od wschodu do zachodu słońca.

W Zjednoczonym Królestwie panowało niezdecydowanie. Wprawdzie w Greenwich i w Oxfordzie utrzymywano, iż „nic się nie zdarzyło”, ale mimo to ośrodki te nie potrafiły dojść do porozumienia.

— Złudzenie wzrokowe! — powiadano w jednym.

— Złudzenie słuchowe! — odpowiadano z drugiego.

I o to właśnie toczył się spór. W każdym razie chodziło o złudzenie.

Dyskusja w obserwatorium berlińskim i wiedeńskim groziła wywołaniem konfliktów międzynarodowych. Ale Rosja, w osobie dyrektora obserwatorium w Pułkowie, udowodniła im, że obydwie strony miały rację. Wszystko zależało od punktu widzenia, jaki przyjmowano w celu określenia natury zjawiska, które będąc niemożliwe teoretycznie, w praktyce okazało się możliwe.

W Szwajcarii, w obserwatorium w Sautis położonym w kantonie Appenzel, a także w Rigi, w Gabris, na placówkach na szczytach Saint-Gothard, Saint-Bernard, Julier, Simplon, w Zurychu, na Somblick w Alpach tyrolskich, dano przykład zachowania krańcowej rezerwy w odniesieniu do faktu, którego nikt nigdy nie mógł potwierdzić — co jest zresztą bardzo rozsądnym posunięciem.

Ale we Włoszech, w stacjach meteorologicznych Wezuwiusza, Etny (zainstalowanej w dawnej Casa degli Inglesi), na Monte Cavo, obserwatorzy bez wahania dopuścili materialność zjawiska zważywszy, że mogli je obejrzeć w dzień pod postacią małego obłoczka pary, a nocą — uciekającej gwiazdy. Lecz jego natura pozostawała nieznana.

Prawdę mówiąc, tajemnica ta zaczynała męczyć uczonych. Natomiast nadal pasjonowała, a nawet przerażała maluczkich i nieoświeconych, którzy dzięki jednemu z najmądrzejszych praw natury stanowili, stanowią i będą stanowić znaczną większość na świecie. Astronomowie i meteorolodzy przestaliby się więc tym zajmować, gdyby nie to, co zaszło i zostało dostrzeżone w dwóch obserwatoriach: w Kantokeino, w okręgu Finnmark w Norwegii, nocą z 26 na 27 i w Isfjorden na Spitsbergenie z 28 na 29. Norwegowie i Szwedzi zgodzili się co do tego, że pośród zorzy polarnej pojawił się rodzaj olbrzymiego ptaka, potwora powietrznego. O ile ustalenie jego budowy okazało się niemożliwe, o tyle pewne było, że wyrzucał z siebie cząsteczki, które wybuchały jak bomby.

W Europie łaskawie nie podano w wątpliwość obserwacji w Finnmark i na Spitsbergenie. Ale najbardziej niezwykle w tym wszystkim okazało się to, że Szwedzi i Norwegowie wreszcie zajęli takie samo stanowisko.

Śmiano się z rzekomego odkrycia we wszystkich obserwatoriach Ameryki Południowej, w Brazylii, Peru i w La Plata, a także w australijskich — w Sydney, Adelaide i w Melbourne. A śmiech australijski jest najbardziej zaraźliwy.

Krótko mówiąc, szef jednej tylko stacji meteorologicznej wypowiedział się zdecydowanie w tej kwestii mimo wszystkich szyderstw, jakie zaproponowane przezeń rozwiązanie mogło wywołać. Był to Chińczyk, dyrektor obserwatorium w Zi-Ka-Wey, wzniesionego pośrodku rozległej równiny niecałe czterdzieści kilometrów od morza, z szerokim horyzontem skąpanym w czystym powietrzu.

— Możliwe — powiedział — że przedmiot, o który chodzi, jest po prostu statkiem powietrznym, latającą maszyną!

Cóż za żarty!

Tymczasem, o ile spory były ożywione na starym kontynencie, łatwo można sobie wyobrazić, jakie musiały być w tej części nowego, gdzie leżą Stany Zjednoczone.

Wiadomo, że Jankes nie lubi krętych ścieżek. Idzie prostą drogą, na ogół tą, która prowadzi do celu. Podobnie amerykańskie obserwatoria federalne bez wahania wypowiedziały swoje opinie. Jeżeli obserwatorzy nie rzucali w siebie teleskopami, to tylko dlatego, że należałoby je wymieniać w momencie, gdy były najbardziej potrzebne.

W tej tak spornej kwestii nastąpiło starcie obserwatoriów w Waszyngtonie, w Dystrykcie Columbia, i w Cambridge, w stanie Duna <sup>5</sup>, oraz obserwatoriów przy Darmouth-College w stanie Connecticut i w Aun-Arbor w stanie Michigan. Temat ich dysputy nie dotyczył natury ujrzanego ciała, lecz podania dokładnej godziny obserwacji. Wszyscy bowiem twierdzili, że dostrzegli ciało tej samej nocy, o tej samej godzinie, w tej samej minucie, a nawet sekundzie, mimo że trajektoria tajemniczego pojazdu przechodziła niezbyt wysoko nad horyzontem. A przecież odległość dzieląca Connecticut i Michigan, Duna i Columbię jest wystarczająco duża, aby te podwójne obserwacje, dokonane w tym samym momencie, można było uznać za niemożliwe.

Obserwatoria: Dudley w stanie Nowy Jork i Akademii Wojskowej w West-Point zadały kłam twierdzeniom kolegów po fachu publikując notę, w której podawały dane dotyczące wznoszenia prostego i odchylenia wspomnianego ciała.

Później stwierdzono jednak, że obserwatorzy ci pomylili się co do ciała — był to meteor, który przeciął środkowe warstwy atmosfery. Nie mógł on więc być przedmiotem, wokół którego toczył się spór. Zresztą, czy było możliwe, żeby grał na trąbce?

Jeśli chodzi o trąbkę, na próżno usiłowano umieścić jej donośną fanfarę w rzędzie złudzeń słuchowych. W tym wypadku słuch nie mylił się bardziej niż wzrok.

---

<sup>5</sup>Dlaczego autor posłużył się fikcyjną nazwą stanu? Tego już się nie dowiemy. Stan Duna nie istnieje i nigdy nie istniała, a Cambridge leży w stanie Massachusetts.

Na pewno widziano, na pewno słyszano. Nocą z 12 na 13 maja — a była to noc bardzo ciemna — obserwatorom z Yale-College w Szkole Wyższej w Sheffield udało się zapisać kilka taktów frazy muzycznej w tonacji D-dur, w rytmie na cztery, która nuta w nutę dawała melodię refrenu „Pieśni Wymarszu”<sup>6</sup>

— Ach, tak — stwierdzili dowcipnisie. — Francuska orkiestra gra wśród chmur!

Ale żartować nie znaczy odpowiedzieć. Tę myśl wyraziło obserwatorium bostońskie założone przez Atlantycką Spółkę WYROBÓW ŻELAZNYCH, którego opinie w dziedzinie astronomii i meteorologii zaczynały być obowiązujące w świecie naukowym.

Wtedy też wmieszało się w sprawę obserwatorium w Cincinnati, powstałe w 1870 roku na szczycie Lookout dzięki hojności niejakiego pana Kilgoor. Zdobyło ono sobie sławę dokonaniem mikrometrycznych pomiarów podwójnych gwiazd. Jego dyrektor w najlepszej wierze oświadczył, że coś z pewnością się dzieje, jakieś ruchome ciało pojawiało się w krótkich odstępach czasu w różnych warstwach atmosfery, ale że jednoznaczne wypowiedzenie się na temat jego pochodzenia, rozmiarów, prędkości, trajektorii jest niemożliwe.

Wtedy to właśnie „New York Herald”, dziennik cieszący się wielką popularnością, otrzymał od anonimowego czytelnika list następującej treści:

„Nie zapomnieliśmy współzawodnictwa, które kilka lat temu postawiło w szranki dwóch spadkobierców beguny<sup>7</sup> Radzinahry: francuskiego lekarza Sarasina z Franceville i niemieckiego inżyniera Schultzego ze Stahlstadt, miast położonych w południowej części Oregonu w Stanach Zjednoczonych.

Równie dobrze pamiętamy, że w celu zniszczenia Franceville Herr Schultze wystrzelił straszliwy pocisk, który miał spaść na miasto i zniszczyć je jednym uderzeniem.

Nie poszedł także w zapomnienie fakt, iż pocisk ten, którego prędkość początkową przy wylocie z lufy działa-olbrzyma źle obliczono, został uniesiony z szybkością szesnastokrotnie większą niż normalne pociski — a mianowicie sześćset kilometrów na godzinę — że nigdy nie spadł na ziemię, i że, stawszy się meteor, krąży i wiecznie będzie krążył wokół naszego globu.

Dlaczego nie miałby być ciałem, o którym mowa, a którego istnienia nie można zaprzeczyć?

Dobrze to wymyślił czytelnik dziennika „New York Herald”. A trąbka?... W pocisku Herr Schultzego nie było trąbki!

Tak więc wszystkie te wyjaśnienia niczego nie wyjaśniały — wszyscy obserwatorzy źle obserwowali.

---

<sup>6</sup>„Pieśń Wymarszu” skomponowana została z okazji piątej rocznicy zburzenia Bastylji. Przez długi czas była jedną z najpopularniejszych francuskich pieśni patriotycznych.

<sup>7</sup>Beguna — odpowiednik księżnej w Indiach



Pozostawała jeszcze hipoteza zaproponowana przez dyrektora z Zi-Ka-Wey. Ale zdanie jakiegoś tam Chińczyka!...

Nie należy sądzić, że u obywateli Starego i Nowego Świata nastąpił prze-syt. Dyskusje trwały w najlepsze, bez szans na zgodę oponentów. Nastąpiła jed-nak krótka przerwa. Upłynęło bowiem kilka dni bez pojawienia się tajemniczego przedmiotu, meteoru czy też czegoś innego, z przestworzy nie dobiegał głos trąb-ki. Czyżby więc ciało to upadło w jakimś miejscu na Ziemi, gdzie trudno byłoby odnaleźć jego ślad — na przykład utonęło w morzu? Czy spoczywało w głębinach Atlantyku, Pacyfiku lub Oceanu Indyjskiego? Jakie stanowisko zająć w związku z jego zniknięciem?

Wtedy właśnie, między 2 a 9 czerwca, miała miejsce cała seria wydarzeń, których wytłumaczenie samym tylko istnieniem zjawiska kosmicznego było nie-możliwe.

W ciągu tego tygodnia mieszkańcy Hamburga na szczycie, wieży Świętego Michała, Turczyni na najwyższym minarecie meczetu Hagia Sophia, mieszkańcy Rouen na czubku metalowej iglicy swojej katedry, a mieszkańcy Strasburga na czubku katedry strasburskiej, Amerykanie na głowie Statuy Wolności przy wej-ściu do portu nowojorskiego i na wierzchołku pomnika Waszyngtona w Bostonie, Chińczycy na szczycie świątyni, w Kantonie, Indusi na szesnastym piętrze pira-midy świątyni w Tańdżurze, mieszkańcy Stolicy Apostolskiej na krzyżu wieńczą-cym kościół Świętego Piotra w Rzymie, Anglicy na krzyżu Kościoła Świętego Pawła w Londynie, Egipcjanie na szczycie Wielkiej Piramidy w Gizeh, Paryżan-ine na piorunochronie wysokiej na trzysta metrów Wieży Eiffia, mogli zobaczyć flagę powiewającą na każdym z tych trudno dostępnych miejsc.

Flaga ta była z czarnej etaminy usianej gwiazdami otaczającymi złote słońce.

## **Rozdział drugi**

### **w którym członkowie**

### **Weldon-Institute prowadzą spór nie**

### **mogąc dojść do porozumienia.**

- A kto pierwszy powie, że jest inaczej. . .
- Coś podobnego! Oczywiście, że powie, gdy tylko będzie powód!
- I to pomimo pańskich pogróżek! . . .
- Niech pan zważa na słowa, panie Fyn!
- Panu, Uncle Prudent, również to radzę!
- Twierdzę, że śmigło nie może być z tyłu!
- My również! . . . My również! . . . — zgodnym chórem przytaknęło pięćdziesiąt głosów.
- Nie! . . . Powinno być z przodu! — zawołał Phil Evans.
- Z przodu! — potwierdziło pięćdziesiąt innych głosów z nie mniejszą stanowczością.
- Nigdy się nie pogodzimy!
- Nigdy! . . . Nigdy! . . .
- Więc po co się sprzeczać?
- To nie jest sprzeczka! . . . To dyskusja!

Słyszac cięte odpowiedzi, przekonywania, okrzyki protestu, które od dobrego kwadransa wypełniały salę posiedzeń, nikt by nie uwierzył, że toczy się tam dyskusja.

Sala ta była największym pomieszczeniem w Weldon-Institute — klubie każdemu znanym, którego siedziba mieściła się przy ulicy Walnut w Filadelfii, w amerykańskim stanie Pensylwania.

W przeddzień, w związku z wyborem latarnika zapalającego latarnie gazowe, w mieście odbyły się publiczne manifestacje, hałaśliwe wiece, bójki. Związane z tym podniecenie jeszcze nie opadło i możliwe, że stanowiło ono przyczynę rozgorączkowania, jakie okazywali członkowie klubu. Tymczasem nie było to nic

innego jak zebranie „baloniarzy” dyskutujących nad pasjonującym, nawet w tym czasie, zagadnieniem sterowania balonami.

Działo się to w mieście, którego szybki rozwój przewyższył nawet rozwój Nowego Jorku, Chicago, Cincinnati czy San Francisco, w mieście, które nie jest przecież portem ani ośrodkiem górnictwa czy też wydobywania ropy naftowej, nie jest też centrum przemysłowym ani węzłową stacją kolejową; w mieście większym niż Berlin, Manchester, Edynburg, Liverpool, Wiedeń, Petersburg, Dublin; w mieście, które posiada park mogący pomieścić siedem londyńskich parków; w mieście, które liczy obecnie blisko milion dwieście tysięcy mieszkańców i jest czwartym miastem świata po Londynie, Paryżu i Nowym Jorku <sup>8</sup>.

Filadelfia to miasto nieskazitelne niemal jak marmur, z majestatycznymi domami i budowlami użyteczności publicznej, które nie mają sobie równych. Najbardziej poważaną szkołą średnią Nowego Świata jest gimnazjum Girarda w Filadelfii. Najszerszym na świecie żelaznym mostem jest most przerzucony przez rzekę Schuylkill w Filadelfii. Najpiękniejszą świątynią wolnomularską jest Świątynia Masońska w Filadelfii. W Filadelfii wreszcie jest największy klub zwolenników lotów powietrznych. I gdybyś zechciał, Czytelniku, zajrzeć doń owego wieczoru 12 czerwca, możliwe, że sprawiłoby Ci to przyjemność.

W wielkiej sali kręciło się, miotało, gestykulowało, mówiło, dyskutowało, kłóciło — każdy w kapeluszu na głowie — około stu baloniarzy pod szanownym przewodnictwem prezesa w asyście sekretarza i skarbnika. Nie byli to inżynierowie z zawodu. Po prostu amatorzy wszystkiego, co dotyczyło aerostatyki, ale amatorzy żarliwi, a zwłaszcza wrogo usposobieni wobec tych, którzy chcą przeciwstawić aerostatom maszyny „cięższe od powietrza”, maszyny latające, statki powietrzne lub coś innego. Możliwe, że ci dzielni ludzie znajdą kiedyś sposób sterowania balonami. Na razie prezes miał pewne trudności w pokierowaniu nimi.

Prezes ów, dobrze znany w Filadelfii, był to słynny Uncle Prudent — rozważny tylko z nazwiska <sup>9</sup> Co się tyczy przydomka Uncle, w Ameryce nie dziwi on nikogo, tam bowiem można być wujem nie mając siostrzeńców. Amerykanie mówią na kogoś wuj tak samo, jak gdzie indziej mówi się ojciec, zwracając się do człowieka, który nigdy z ojcostwem nie miał nic wspólnego.

Uncle Prudent był znakomitą osobistością i na przekór swojemu nazwisku słynął z brawury. Co więcej, nawet w Stanach Zjednoczonych był bogaczem. Jakże miał nim zresztą nie być, skoro posiadał znaczną część akcji Niagara Falls? W owym czasie w Buffalo inżynierowie założyli spółkę mającą na celu wykorzystanie wodospadu. Doskonały interes. Z Niagary spływa siedem tysięcy pięćset metrów sześciennych wody na sekundę, co równe jest siedmiu milionom koni mechanicznych. Ta olbrzymia moc, rozsyłana do wszystkich fabryk w promieniu

---

<sup>8</sup>Dane z końca XIX wieku

<sup>9</sup>Prudent (ang.) — rozważny; uncle — wuj.

pięciuset kilometrów, pozwalała rocznie zaoszczędzić miliard pięćset milionów franków, z czego część wpływała do kasy Spółki, a większość tej sumy inkasował Uncle Prudent. Zresztą, jako kawaler, żył skromnie, zadowolając się jednym tylko sługą o imieniu Frycollin, który wcale nie był godzien tego, aby służyć u tak odważnego pana. Bywa i tak.

Rozumie się samo przez się, że Uncle Prudent, będąc bogatym, miał przyjaciół; ale ponieważ był prezesem klubu, miał również wrogów — między innymi wszystkich tych, którzy mu zazdrościli jego pozycji. Spośród najbardziej zacieklekich wymienić należy sekretarza klubu Weldon-Institute.

Był nim Phil Evans, równie majętny dzięki temu, iż kierował Walton Watch Company — dużą fabryką zegarków, która dziennie produkuje pięćset czasomierzy w niczym nie ustępujących szwajcarskim. Phil Evans mógłby więc uchodzić za jednego z najszcześniejszych ludzi w Stanach Zjednoczonych, a nawet na świecie, gdyby nie funkcja Uncle Prudenta.

Jak i on miał czterdzieści pięć lat, żelazne zdrowie, niezaprzeczną odwagę i nie zależało mu na zamianie niewątpliwych plusów kawalerstwa na wątpliwe zalety stanu małżeńskiego. Byli ludźmi stworzonymi, by się nawzajem rozumieć, lecz nie rozumieli się, i obaj, należy podkreślić, odznaczali się niezwykłą energią — u Prudenta była ona wybuchowa, u Phila Evansa opanowana.

A dlaczego Phil Evans nie został wybrany prezesem klubu? Głosy były dokładnie podzielone między niego i Uncle Prudenta. Dwadzieścia razy głosowano i dwadzieścia razy żaden nie uzyskał większości. Kłopotliwa sytuacja mogła trwać dłużej niż życie obu kandydatów.

Jeden z członków klubu zaproponował wtedy sposób rozstrzygnięcia głosowania. Był to Jem Sip, skarbnik Weldon-Institute. Jem Sip był wegetarianinem z przekonania — inaczej mówiąc ascetą kuchni, a więc człowiekiem odrzucającym wszelkie produkty pochodzenia zwierzęcego, wszystkie napoje uzyskiwane drogą fermentacji, pół braminem, pół muzułmaninem, konkurentem Niewmanów, Pitmanów, Wardów, Dawie'ych, którzy okryli chwałą sektę tych nieszkodliwych szaleńców.

Jema Sipa poparł w tym wypadku inny członek klubu, William T. Forbes, dyrektor dużej fabryki, gdzie do wyrobu glukozy zastosowano obróbkę starych tkanin kwasem siarkowym, co pozwala uzyskiwać cukier z niepotrzebnych szmat. Był to poważny człowiek, ojciec dwóch uroczych starych panien, Doroty, zwanej Doli, i Marty, zwanej Mat, które nadawały ton najlepszym sferom towarzyskim Filadelfii.

Na wniosek Jema Sipa, poparty przez Williama T. Forbesa i kilku innych, zdecydowano się wybrać prezesa klubu metodą „punktu środkowego”.

Prawdę mówiąc, ten sposób wyborów mógłby być stosowany zawsze wtedy, kiedy chodzi o wyodrębnienie osoby najbardziej godnej, i wielu Amerykanów wielkiego ducha przemyślało już o wykorzystaniu go przy wyborach prezyden-

ta Stanów Zjednoczonych.

Na dwóch białych planszach wykreślono czarne linie. Proste były jednakowej długości, ponieważ wymierzono je z taką dokładnością, jak gdyby chodziło o podstawę pierwszego trójkąta przy wyznaczaniu sieci triangulacyjnej. Tego samego dnia obaj kandydaci, uzbrojeni w cienkie igły, pomaszerowali w kierunku plansz wystawionych pośrodku sali posiedzeń. Ten z przeciwników, który umieści swoją igłę najbliżej matematycznego środka prostej, zostanie ogłoszony prezesem klubu Weldon-Institute.

Nie trzeba chyba dodawać, że igła miała być wbita za pierwszym razem, bez wymierzania, bez prób, wyłącznie za pomocą pewnego wzroku. Wystarczyło mieć miarę w oku, jak to się mówi.

Uncle Prudent i Phil Evans równocześnie wbili igły w plansze. Następnie dokonano obliczeń w celu stwierdzenia, który z rywali wycelował bliżej środka.

O cudzie! Igły wbito z taką precyzją, że pomiary nie wykazały zauważalnej różnicy. Jeśli nawet nie był to dokładnie środek matematyczny prostej, odchylenie od niego było tak nieznaczące, że wydawało się identyczne.

Wśród zgromadzonych dało się odczuć zakłopotanie.

Na szczęście jeden z członków, Truk Milnor, nastawał, aby ponownie dokonano obliczeń, używając do nich miary z podziałką wyznaczoną przez mikrometr pana Perreaux, dzięki której można mierzyć z dokładnością do jednej tysięcznej milimetra. Wykreślona odpryskiem diamentu podziałką pozwoliła na odczytanie pod mikroskopem wyników pomiarów. A oto rezultaty:

Uncle Prudentowi brakło mniej niż sześć tysięcy pięćsetnych milimetra, by trafić w środek matematyczny prostej, Evansowi — niecałe dziewięć tysięcy pięćsetnych.

W taki oto sposób Phil Evans został tylko sekretarzem Weldon-Institute, podczas gdy Uncle Prudenta ogłoszono prezesem klubu.

Odchylenie o trzy tysięcy pięćsetne milimetra wystarczyło, by Phil Evans zniechęcił Uncle Prudenta nienawiścią, która, jakkolwiek utajona, nie była przez to mniej zaciekle.

W tym czasie, dzięki próbom podjętym w ostatniej ćwierci XIX wieku, dokonał się pewien postęp w dziedzinie sterowców. Należy wziąć pod uwagę wyniki, jakie osiągnięto dzięki temu, że na gondolach aerostatów o wydłużonej formie zastosowano śmigła pchające: Henry Giffard dokonał tego w 1852 roku, Dupuy de Lôme w 1872, bracia Tissandier w 1883, kapitanowie Krebs i Renard w 1884. Ale o ile maszynami tymi — które, poruszając się w środowisku cięższym niż one same, manewrowały pod wpływem nacisku śmigła, latały ukośnie do kierunku wiatru, pokonywały nawet przeciwną bryzę, aby wrócić do punktu wyjścia — dało się rzeczywiście „manewrować”, o tyle możliwe to było wyłącznie w nadzwyczaj sprzyjających warunkach. W przestronnych halach zamkniętych ze wszystkich stron — wyśmienicie! W spokojnym powietrzu — bardzo dobrze!

Przy lekkim wietrze osiągającym prędkość pięciu do sześciu metrów na sekundę — nieźle! Ale praktycznie niczego nie osiągnięto. Przy wietrze o prędkości ośmiu metrów na sekundę maszyny te stałyby niemal w miejscu; przy silnym — dziesięć metrów na sekundę — leciałyby do tyłu; w czasie burzy — dwadzieścia pięć do trzydziestu metrów na sekundę — zostałyby porwane jak piórko; w huraganie — czterdzieści pięć metrów na sekundę — naraziłyby się na rozbitcie; a gdyby trafiły na jeden z cyklonów, w których prędkość wiatru przekracza sto metrów na sekundę, nie odnaleziono by ani jednego ich kawałka.

W sumie, nawet po słynnych doświadczeniach kapitanów Krebsa i Renarda, kiedy szybkość sterowców nieco się zwiększyła, stanowiło to dokładnie tyle, ile trzeba, aby utrzymać kurs przy słabym wietrze. Tak więc, jak dotąd, praktyczne wykorzystanie tego środka lokomocji powietrznej było niemożliwe.

Tak czy owak, nieporównywalnie większy postęp dał się zauważyć w zakresie konstrukcji silników niż w kwestii znalezienia właściwych sposobów kierowania sterowcami, czyli nadawania im ich własnej prędkości. Powoli zastąpiono tłokowe silniki parowe Henry ego Giffarda i siłę mięśni ludzkich silnikami elektrycznymi. Ogniwa bichromatu potasu braci Tissandier, tworzące barierę o zwiększonym napięciu, dały prędkość czterech metrów na sekundę. Maszyny elektryczne kapitanów Krebsa i Renarda, które dysponowały mocą dwunastu koni, rozwinęły przeciętną prędkość sześciu i pół metra.

Wtedy też, w poszukiwaniu silnika, inżynierowie i elektrycy usiłowali jak najbardziej przybliżyć się do upragnionego celu, który można by nazwać „koniem mechanicznym w kopercie zegarka”. Krebs i Renard nie ujawnili budowy swego ogniwa, a mimo to jego siła została przewyższona, aeronauci zaś mogli stosować silniki, których ciężar malał wraz ze wzrostem mocy.

Było więc czym zachęcić zwolenników baloniarstwa wierzących w użyteczność sterowców. A jednak iluż świątłych ludzi nie zgadzało się z możliwością praktycznego ich zastosowania! Istotnie, jeżeli powietrze stanowi punkt oparcia dla aerostatu, należy on do tego środowiska i jest w nim całkowicie zanurzony. W tych warunkach, niezależnie od mocy zespołu napędowego, jakże jego masa, narażona na działanie tyłu prądów powietrznych, mogłaby stawić czoła średnim nawet wiatrom?

Był to wciąż problem. Żywiono jednak nadzieję, że zostanie on rozwiązany, jeżeli użyje się maszyn o dużych wymiarach.

Tak się złożyło, że w poszukiwaniu silnika lekkiego i o dużej mocy Amerykanie najbardziej zbliżyli się do wymarzonego modelu. Zakupiono od jakiegoś nie znanego dotąd wynalazcy z Bostonu aparat elektryczny zbudowany na zasadzie nowego ogniwa, którego skład został na razie zachowany w tajemnicy. Obliczenia i diagramy wykonane z największą dokładnością dowodziły, że silnik ten, uruchamiając śmigło odpowiedniej wielkości, pozwoliłby osiągnąć prędkość rzędu osiemnastu do dwudziestu metrów na sekundę.

Byłoby to cudowne!

— I nie jest taki drogi! — dodał Uncle Prudent, wręczając wynalazcy, w zamian za zgodne z przepisami pokwitowanie, ostatni pakiet banknotów z sumy stu tysięcy dolarów, jaką zapłacono za jego odkrycie.

Weldon-Institute natychmiast zabrał się do dzieła. Kiedy chodzi o doświadczenie, które może stać się użyteczne, amerykańskie kieszenie łatwo się otwierają. Środki napłynęły, nie było nawet potrzeby zawiązywania spółki akcyjnej. Trzysta tysięcy dolarów — co odpowiada sumie półtora miliona franków — wpłynęło do kasy klubu na pierwsze wezwanie. Pracami kierował najślawniejszy aeronauta Stanów Zjednoczonych, Harry W. Tinder, rozślawiony trzema lotami spośród tysiąca wykonanych: w czasie jednego wznosił się na wysokość dwunastu tysięcy metrów, a więc wyżej niż Gay-Lussac, Coxwell, Sivel, Croce-Spinelli, Tissandier, Glaisher; w następnym przeleciał nad całą Ameryką, od Nowego Jorku do San Francisco, czym zdystansował o kilkaset mil trasy Nadara, Godarda i wielu innych, nie licząc Johna Wise, który przebył tysiąc sto pięćdziesiąt mil z Saint-Louis do hrabstwa Jefferson; trzeci lot zakończył się straszliwym upadkiem z wysokości tysiąca pięciuset stóp, przy czym aeronauta tylko skrzył sobie rękę w przegubie, podczas gdy Pilatre de Rozier, spadłszy mniej szczęśliwie z wysokości zaledwie siedmiuset stóp, zabił się na miejscu.

W chwili rozpoczęcia tej opowieści prace w Weldon-Institute były już daleko posunięte. W warsztatach Turnera w Filadelfii wyrósł olbrzymi aerostat, którego wytrzymałość miała być sprawdzona za pomocą sprężonego pod dużym ciśnieniem powietrza. Zasługiwał on na miano balonu-kolosa.

Jakąż, bowiem miał pojemność „Olbrzym” Nadara? Sześć tysięcy metrów sześciennych. Jaką pojemność miał balon Johna Wise? Dwadzieścia tysięcy metrów sześciennych. Jaka była pojemność balonu Giffarda, prezentowanego na wystawie światowej w 1878 roku? Dwadzieścia pięć tysięcy metrów sześciennych, a promień wynosił osiemnaście metrów. Wystarczy porównać te trzy aerostaty z powietrzną machiną wykonaną dla Weldon-Institute o pojemności czterdziestu tysięcy metrów sześciennych, aby zrozumieć, że Uncle Prudent i jego towarzysze mieli prawo do dumy.

Jako że balon ten nie był przeznaczony do badania najwyższych warstw atmosfery, nie nazwano go imieniem „Excelsior”<sup>10</sup>, które cieszy się zbyt dużym uznaniem obywateli Ameryki. Nazywał się po prostu „Go ahead” — co znaczy: „Naprzód” — i pozostawało mu tylko uzasadnić to imię okazując posłuszeństwo sterowi.

Maszyna elektryczna konstruowana według patentu zakupionego przez Weldon-Institute była na ukończeniu. Można było liczyć na to, że przed upływem sześciu tygodni „Go ahead” będzie gotów do lotu w przestworzach.

<sup>10</sup>„Excelsior” (łac.) — w górę, wyżej.

Tymczasem, jak wiadomo, nie wszystkie jeszcze problemy techniczne zostały rozwiązane. Wiele posiedzeń poświęcono dyskusjom nie nad formą ani wymiarami śmigła, ale nad kwestią miejsca, gdzie powinno być umieszczone — na rufie sterowca, jak to uczynili bracia Tissandier, czy też na dziobie, jak to było w przypadku Krebsa i Renarda. Nie trzeba chyba dodawać, że w polemice tej doszło nawet do rękoczynów pomiędzy stronnikami każdej z możliwości. Grupa „Dziobistów” równa była grupie „Rufistów”. Głos Uncle Prudenta byłby z pewnością rozstrzygający, ale on, widocznie zwolennik szkoły profesora Buridana<sup>11</sup>, wstrzymał się od wypowiedzenia swojego zdania. Z tego powodu niepodobieństwem stało się porozumienie, a co za tym idzie — instalacja śmigła była niemożliwa. Sytuacja taka mogła trwać długo, chyba że interweniowałby rząd. Wiadomo jednak, że rząd Stanów Zjednoczonych nie lubi wtrącać się do spraw prywatnych ani do tego, co go nie dotyczy. I słusznie.

Tak się przedstawiała sytuacja i wszystko wskazywało na to, że posiedzenie 12 czerwca nie skończy się lub raczej jego finał nastąpi wśród niesamowitego zamieszania: po wymianie obelg użyto pięści, po pięściach lasek, następnie przyszła kolej na rewolwery, gdy o godzinie ósmej trzydzieści siedem coś odwróciło uwagę zgromadzonych.

Woźny Weldon-Institute, chłodno i spokojnie niczym policjant we wrzawie wiecu, zbliżył się do stołu prezesa. Podał mu jakąś kartę oczekując na rozkazy Uncle Prudenta. Rozległ się gwizdek parowozu, który służył prezesowi jako dzwonek, albowiem w tym tumultie nie wystarczyłyby nawet dzwon z Kremla!... Ale hałas nie zmalął. Wtedy prezes zdjął kapelusz, uzyskując za pomocą tego ostatecznego środka względną ciszę.

— Mam dla panów wiadomość! — powiedział, zażywszy dużą porcję tabaki z tabakierki, z którą nigdy się nie rozstawał.

— Niech pan mówi! Niech pan mówi! — rozległo się dziewięćdziesiąt dziewięć głosów, przypadkiem zgodnych.

— Jakiś nieznamy pragnie, drodzy koledzy, zostać wpuszczony na salę posiedzeń.

— Za nic w świecie! — odpowiedzieli wszyscy zgodnym chórem.

— Zdaje się, że chce on udowodnić — podjął Uncle Prudent — iż wiara w możliwość sterowania balonami jest najbardziej absurdalną utopią.

Słowa te zostały przyjęte pomrukiem.

— Niech wejdzie!... Niech wejdzie!

— Jak się nazywa ten niezwykły osobnik? — zapytał Phil Evans.

— Robur<sup>12</sup> — odrzekł Uncle Prudent.

<sup>11</sup>Jean Buridan — francuski filozof i retoryk. Zajmując się zagadnieniami ograniczenia wolności woli, ilustrował je przykładem z przysłowiowym osłem, który umieszczony między dwoma żłobami z sianem, zdechł z głodu nie mogąc zdecydować się na wybór.

<sup>12</sup>Robur (łac.) — siła, moc



— Robur!..., Robur!... Robur!... — zawyło całe zgromadzenie.

Jeżeli zgoda na to szczególne nazwisko zapadła tak szybko, to tylko dlatego, że członkowie klubu spodziewali się, iż wyładują nadmiar swego podniecenia na osobie, która je nosi.

Burza uspokoiła się trochę, przynajmniej na pozór. Jakże bowiem mogłaby się uspokoić całkowicie w narodzie, który co miesiąc wysyła ich dwie lub trzy do Europy pod postacią sztormów?

## Rozdział trzeci w którym nie trzeba przedstawiać nowej postaci, gdyż przedstawia się ona sama.

— Obywatele Stanów Zjednoczonych Ameryki! Nazywam się Robur, jestem godzin nazwiska, które noszę. Liczę sobie czterdzieści lat, mimo wyglądam najwyżej na trzydzieści, jestem silnie zbudowany, mam żelazne zdrowie, niezwykłą siłę mięśni, żołądek, który wyróżniałby się nawet wśród strusi. Tyle jeśli chodzi o moje ciało.

Słuchali go. Tak! Krzykaczy najpierw zbiła z tropu ta niespodziewana przemowa *pro facie sua*<sup>13</sup>. Kim był ów osobnik, szaleńcem czy mistyfikatorem? Kimkolwiek był, imponował i narzucał swoją wolę. W zgromadzeniu, w którym niedawno szalał huragan, wszyscy wstrzymywali oddech. Spokój po burzy.

Co więcej, Robur wydawał się być człowiekiem takim, jak mówił. Średniego wzrostu, jego sylwetka przypominała trapez, którego większy bok równoległy tworzyła linia ramion. Na linii tej, osadzona na mocnej szyi, olbrzymia, sferoidalna głowa. Głowę jakiego zwierzęcia mogła przypominać według teorii o podobieństwach rysów zwierzęcych i ludzkich? Byka, lecz byka o inteligentnej twarzy. Oczy, które najmniejsza przeciwność doprowadzała do jarzenia, a nad nimi nieustannie zmarszczone brwi — znak wielkiej energii. Włosy krótkie, nieco kędzierzawe, o metalicznym połysku niczym wiązka stalowych wiórek. Szeroka pierś wznosiła się i „opadała rytmicznie jak miech kowalski. Ramiona, dłonie, nogi, stopy godne tułowia.

Nie miał wąsów ani faworytów. Szeroka, marynarska broda w stylu amerykańskim okalała jego twarz uwidaczniając szczęki, które musiały posiadać niesłychaną siłę. Obliczono — czegoż się bowiem nie oblicza? — że siła zacisku szczęki zwykłego krokodyla może osiągnąć czterysta atmosfer, natomiast dużego psa myśliwskiego zaledwie sto. Wykryto nawet taką oto ciekawą regułę: jeżeli

---

<sup>13</sup>*Pro facie sua* (łac.) — na korzyść swego ciała

kilogram psa wytwarza siłę szczegółową równą ośmiu kilogramom, to siła wytworzona przez kilogram krokodyla jest równa dwunastu kilogramom. Z tego wynikałoby, że kilogram rzeczonoego Robura powinien wytwarzać jej przynajmniej dziesięć kilogramów. Mieścił się więc między psem i krokodylem.

Trudno byłoby powiedzieć, jakiej narodowości był ten niezwykle człowiek. W każdym razie mówił biegle po angielsku, bez rozwlekłego akcentu Jankesów z Nowej Anglii.

Tak oto kontynuował:

— A teraz, szanowni obywatele, moja sylwetka wewnętrzna. Macie przed sobą inżyniera, którego psychika dorównuje sile fizycznej. Nie boję się niczego ani nikogo. Moja siła woli nigdy nie ustąpiła przed niczym innym. Gdy wyznaczę sobie jakiś cel, cała Ameryka, a nawet cały świat na próżno by się jednoczyły, aby mi przeszkodzić w osiągnięciu go. Gdy mam jakieś zamierzenia, żądam, aby je podzielano i nie znoszę sprzeciwu. Podkreślam te szczegóły, szanowni obywatele, ponieważ chcę, byście mnie gruntownie poznali. Uważacie może, że zbyt dużo mówię o sobie? Mniejsza o to! A teraz zastanówcie się, zanim mi przerwiecie, bo zjawiłem się tu, aby powiedzieć coś, co być może nie spodoba się wam.

Hałas napływającej fali zaczynał się rozchodzić wzdłuż pierwszych rzędów — znak, że morze wkrótce zacznie się burzyć.

— Niech pan mówi, szanowny cudzoziemcze — Uncle Prudent, który z trudem panował nad sobą, przestał na tych tylko słowach.

I Robur mówił jak przedtem, nie przejmując się słuchaczami.

— Tak! Wiem! Po wieku doświadczeń, które do niczego nie doprowadziły, prób, które nie dały żadnych wyników, istnieją jeszcze szaleńcy, wierzący z uporem w kierowanie balonami. Wyobrażają sobie, że jakiś silnik, elektryczny czy inny, może być zastosowany do ich gigantycznych kiszek, tak bardzo narażonych na działanie prądów atmosferycznych. Wydaje im się, że będą władcami aerostatu podobnie jak jest się władcą statku na powierzchni morza. Czyż dlatego, że kilku wynalazcom udało się, albo prawie się udało, w czasie spokojnej pogody bądź to lecieć na ukos, bądź pokonać lekki wietrzyk, kierowanie maszynami powietrznymi miałyby stać się możliwe w praktyce? Do licha! Jest was tu setka, wierzycie w realizację tych marzeń i wyrzucacie, nie w błoto, lecz w powietrze, tysiące dolarów. Wiedźcie, że jest to walka z niemożliwością!

Dziwna rzecz — słysząc to stwierdzenie, członkowie Weldon-Institute nie drgnęli. Czyżby stali się tak samo głusi jak cierpliwi? Czy może powstrzymywali się chcąc zobaczyć, jak daleko posunie się czelność tego zuchwałego przeciwnika?

Robur ciągnął dalej:

— Balon!... Gdy w celu uczynienia go lżejszym o jeden kilogram trzeba jednego metra sześciennego gazu! Jakiś tam balon ma stawić czoła wiatrowi, kiedy podmuch silnej bryzy na żagiel statku dorównuje sile czterystu koni, kiedy wi-

dzieliśmy w czasie wypadku na moście na rzece Tay huragan wywierający nacisk czterystu kilogramów na metr kwadratowy! Balon — ależ natura nigdy nie stworzyła w oparciu o taki system żadnego latającego stworzenia, niezależnie od tego, czy zostało ono wyposażone w skrzydła, jak ptaki, czy też w błony, jak niektóre ryby i ssaki...

— Ssaki?... — zawołał jeden z członków klubu.

— Tak! Nietoperz lata, o ile się nie mylę! Czy ten, kto mi przerwał, nie wie, że to latające stworzenie jest ssakiem i czy widział kiedykolwiek jajecznice z jaj nietoperza?

Po tych słowach osoba, która się odezwała, powstrzymała się od dalszych wypowiedzi, a Robur mówił dalej z tą samą werwą:

— Ale czy to ma oznaczać, że człowiek powinien zrezygnować z podboju powietrza, z przekształcenia społecznego i politycznego życia obywateli starego świata, wykorzystując to cudowne środowisko lokomocji? Nie! I podobnie jak stał się panem mórz dzięki statkowi poruszanemu wiosłami, żaglem, kołem czy śrubą napędową, tak samo stanie się panem przestworzy dzięki aparatom cięższym od powietrza, konieczne i jest bowiem, żeby były cięższe niż ono po to, aby przewyższyły je siłą.

Tym razem zgromadzenie wybuchło. Jakaż salwa okrzyków wyrwała się ze wszystkich ust, które mierzyły w Robura niczym lufy karabinów lub armat! Czy nie była to reakcja na prawdziwe wypowiedzenie wojny obozowi baloniarzy? Czy nie było to wznowienie walki między „łżejszym” i „cięższym od powietrza”?

Robur nawet okiem nie mrugnął. Skrzyżowawszy ramiona na piersi, odważnie czekał na ciszę.

Uncle Prudent jednym gestem nakazał przerwanie ognia.

— Tak — podjął Robur. — Przyszłość należy do latających maszyn. Powietrze to mocny punkt oparcia. Wystarczy nadać słupowi tej miesza niny gazów ruch wstępujący rzędu czterdziestu pięciu metrów na sekundę, a człowiek utrzyma się na jego szczycie, jeśli będzie miał buty o po wierzchni równej zaledwie, jednej ósmej metra kwadratowego. A jeżeli prędkość słupa zostanie zwiększona do dziewięćdziesięciu metrów, będzie można chodzić po nim boso. Otóż. powodując przepływ mas powietrza pod ramionami śmigła z taką właśnie prędkością, uzyskuje się identyczny rezultat.

To, co mówił Robur, zostało już wcześniej powiedziane przez wszystkich zwolenników lotnictwa, których prace miały powoli, lecz pewnie doprowadzić do rozwiązania problemu. De Ponton d'Amecourt, de La Landelle, Nadar, de Luzy, de Louvrie, Liais, Beleguic, Moreau, bracia Richard, Babinet, Jobert, du Temple, Salives, Penaud, de Ville-neuve, Gauchot i Tatin, Michel Loup, Edison, Planavergne i wielu innych rozpowszechnili te tak proste idee: cześć im za to! Porzucone i po dejmowane kilkakrotnie, idee te nie mogły nie zatriumfować któregoś dnia. Czyż długo zwlekali z odpowiedzią na zarzuty przeciwników lotnictwa twierdzących,

że ptak tylko dlatego utrzymuje się w powietrzu, iż ogrzewa powietrze, którym się nadyma? Czyż nie udowodnili, że orzeł, ważąc pięć kilogramów, musiałby napełnić się pięćdziesięcioma metrami sześciennymi ciepłego powietrza tylko po to, aby utrzymać się nad ziemią?

To właśnie wykazał Robur z niezaprzeczną logiką pośród, wrzawy, jaka podnosiła się ze wszech stron. A oto co na zakończenie rzucił w twarz baloniarzom:

— Z waszymi aerostatem jesteście bezsilni, do niczego nie dojdzie cie, na nic się nie odważycie! Najbardziej nieustraszonego z waszych aeronautów, Johna Wise, mimo że dokonał już lotu powietrznego długości tysiąca dwustu mil nad kontynentem amerykańskim, musiał zrezygnować z projektu przelotu nad Atlantykiem! I od tej pory nie posunęliście się ani o krok na tej drodze!

— Zapomina pan o tym — odezwał się wówczas prezes, który na próżno starał się zachować spokój — co powiedział nasz nieśmiertelny Franklin, gdy pojawiła się pierwsza montgolfierka<sup>14</sup>, w epoce narodzin balonu: „To tylko dziecko, ale ono urośnie!” I urosło. . .

— Nie, panie prezesie, nie! Ono nie urosło! . . . Ono tylko przytyło! . . . A to nie to samo!

Był to bezpośredni atak na przedsięwzięcie Weldon-Institute, który zarządził, podtrzymał i wspomógł budowę aerostatu-kolosa. Toteż w sali skrzyżowały się zaraz takie oto mało uspokajające propozycje:

— Precz z intruzem!

— Zrzucić go z mównicy! . . .

— Żeby mu udowodnić, że jest cięższy od powietrza!

I wiele innych.

Ale były to tylko słowa, nie czyny. Robur, niewzruszony, mógł więc jeszcze zawołać:

— Postęp nie należy wcale do aerostatów, panowie baloniarze, lecz do latających maszyn. Ptak lata, a nie jest przecież balonem, to mechanizm! . . .

— Tak! Lata — wykrzyknął porywczy Bat T. Fyn — ale lata wbrew wszelkim regułom mechaniki!

— Rzeczywiście! — odparł Robur wzruszając ramionami.

Następnie mówił dalej:

— Od czasów, gdy zbadano lot dużych i małych stworzeń latających, jedna myśl dominowała: wystarczy naśladować naturę, bo ona nie myli się nigdy. Między albatrosem, który uderza skrzydłami zaledwie dziesięć razy na minutę, między pelikanem, który uderza siedemdziesiąt razy. . .

— Siedemdziesiąt jeden! — odezwał się jakiś ironiczny głos.

— I pszczoła, która uderza sto dziewięćdziesiąt dwa razy na sekundę. . .

---

<sup>14</sup>Montgolfierka — skonstruowany przez, braci Montgolfier pierwszy balon, napełniony ogrzonym powietrzem

— Sto dziewięćdziesiąt trzy!... — szydził ktoś.  
— I zwykłą muchą, która uderzą trzysta trzydzieści...  
— Trzysta trzydzieści i pół!  
— I komarem, który uderza miliony razy...  
— Nie!... Miliardy!

Roburowi przerywano, on jednak nie przerwał swego wystąpienia.

— Biorąc pod uwagę te znaczne różnice można... — podjął.

— Dostać bzika! — rzucił jakiś głos.

— ... znaleźć praktyczne rozwiązanie. W dniu, kiedy pan de Lucy mógł stwierdzić, że chrząszcz jelonek, ten owad, który waży zaledwie dwa gramy, może unieść ciężar czterystu gramów, czyli dwieście razy tyle, ile sam waży, problem lotów powietrznych został rozwiązany. Oprócz tego wykazano, że powierzchnia skrzydeł maleje proporcjonalnie do wzrostu wielkości i ciężaru ptaka. Od tej pory udało się wymyślić lub skonstruować ponad sześćdziesiąt maszyn...

— Które nigdy nie uniosły się w powietrze! — zawołał Phil Evans.

— Które uniosły się lub uniosą — odparł Robur spokojnie. — I obojętne, jak się je nazwie: streofoarami, helikopterami czy prostoskrzydłymi, albo może, wzorując się na słowie „nawa”, które pochodzi od łacińskiego „navis”, nazwijmy je „awiami” od słowa „avis”<sup>15</sup> — są to maszyny, które mają uczynić człowieka panem przestrzeni.

— Ach! Śmigło! — znów zaczął Phil Evans. — Ale ptak nie ma śmigła... o ile wiemy!

— Owszem, ma — odrzekł Robur. — Jak wykazał pan Penaud, w rzeczywistości sam ptak jest śmigłem, a jego lot to lot śmigłowy. Toteż przyszłość należy do śmigła...

— „Od podobnej groźnej mocy, Święte Śmigło, uchron nas!” — zanucił jeden z obecnych, który przypadkiem zapamiętał ten motyw z opery „Zampa” Herolda.

I wszyscy chórem podjęli ów refren na melodię zdolną poruszyć w grobie francuskiego kompozytora.

Następnie, gdy ostatnie dźwięki utonęły w straszliwym zgiełku, Uncle Prudent, korzystając z chwilowego spokoju, poczuł się w obowiązku powiedzieć:

— Cudzoziemcze, aż dotąd pozwoliliśmy panu mówić nie przerywając...

Wydaje się, że dla prezesa Weldon-Institute te repliki, okrzyki, ta bezładna gadanina nie były wcale przeszkodzaniem mówiącemu, lecz zwykłą wymianą argumentów.

— Jednakże — mówił dalej — przypomnę panu, że teoria awiacji jest z góry skazana i odrzucona przez większość inżynierów w Ameryce i na świecie. System, który ma zapisaną na swoim koncie śmierć Latającego Saracena w Konstantynopolu, mnicha Voadora w Lizbonie, Letura w 1852 roku, de Groofa w 1864,

<sup>15</sup>Navis (łac.) — statek; avis — ptak.

nie licząc ofiar, których nie wymieniłem, jak choćby mitologicznego Ikara. . .

— Ten system — zripostował Robur — nie jest bardziej godny potępienia od tego, którego martyrologium zawiera nazwiska takie, jak: Pilatre de Rozier w Calais, pani Blanchard w Paryżu, Donaldson i Grimwood, którzy utonęli w jeziorze Michigan, Sivel i Croce-Spinelli, Eloy i wielu innych, o których nie wolno zapomnieć!

Cios został celnie odparowany.

— Zresztą — podjął Robur — te wasze balony, nawet najdoskonalsze, nigdy nie mogłyby osiągnąć naprawdę użytecznej prędkości. Trzeba wam będzie dziesięciu lat, aby oblecieć świat, a latająca maszyna dokona tego w tydzień!

Dopiero gdy ucichły nowe okrzyki sprzeciwu i zaprzeczenia, trwające długie trzy minuty, Phil Evans mógł zabrać głos.

— Panie lotniku — powiedział — przybył pan, aby zachwalać nam dobrodziejstwa lotnictwa, ale czy pan sam kiedykolwiek latał?

— Oczywiście!

— I dokonał pan podboju powietrza?

— Być może!

— Na cześć Robura Zdobywcy: hip, hip! hura! — zawołał jakiś kpiący głos.

— W porządku! Robur Zdobywca — przyjmuję to imię i będę je nosił, bo mam do niego prawo!

— Pozwalamy sobie żywić co do tego wątpliwości! — krzyknął Jem Sip.

— Panowie — powiedział Robur, marszcząc brwi — gdy przychodzę dyskutować poważnie o poważnej sprawie, nie życzę sobie, aby mi zadawano kłam. Byłbym więc szczęśliwy poznając nazwisko mojego rozmówcy. . .

— Jem Sip, do usług. Jestem wegetarianinem. . .

— Obywatelu Sip — odrzekł Robur — wiem, że na ogół jarosze mają jelita dłuższe niż inni, przynajmniej o dobrą stopę. To już dużo. . . I niech mnie pan nie zmusza, żebym je panu jeszcze bardziej wydłużył zaczynając od uszu. . .

— Za drzwi z nim!

— Na ulicę!

— Poćwiartować go!

— Zlinczować!

— Skręcić go jak śmigło!

Wściekłość baloniarzy osiągnęła szczyt. Stojąc, otaczali trybunę. Robur znikł pośród lasu rąk, które poruszały się niczym gałęzie podczas burzy. Na próżno gwizdek parowozu wyrzucał z siebie kaskady dźwięków! Tego wieczoru cała Filadelfia sądziła chyba, że ogień pożera jedną z jej dzielnic i że na ugaszenie go nie wystarczyłaby cała woda z rzeki Schuylkill.

Nagle tłum się cofnął. Wyjawszy ręce z kieszeni, Robur wyciągał je w stronę pierwszych rzędów tych szaleńców.

W jego obu dłoniach znalazły się dwa amerykańskie kastety będące zarazem rewolwerami, w których do oddania serii wystarczy zacisnąć palce — kieszonkowe karabinki maszynowe.

Wtedy też, korzystając nie tylko z cofnięcia się napastników, ale i z ciszy, która temu towarzyszyła, powiedział:

— Na pewno nie Amerigo Vespucci odkrył Nowy Świat, lecz Sebastian Caboto! Nie jesteście Amerykanami, obywatele baloniarze! Jesteście tylko kabotyna. . .

<sup>16</sup>

W tym momencie rozległo się cztery czy pięć strzałów wymierzonych w powietrze. Nie zraniły nikogo. Inżyniera zakrył dym, a kiedy dym się rozwiął, nie było już śladu po gościu. Robur Zdobywca zniknął, jak gdyby jakaś latająca maszyna uniosła go w przestworza.

---

<sup>16</sup>Gra słów: Giovanni Caboto — włoski podróżnik i odkrywca; kabotyn — człowiek postępujący niepoważnie, lubujący się w tanich efektach.



## Rozdział czwarty w którym, mówiąc o Frycollinie, autor stara się zrehabilitować księżyc.

Z pewnością już nie raz, wychodząc po burzliwych debatach z zebrania, członkowie Weldon-Institute napełniali krzykami ulicę Walnut i jej okolice. Wiele już razy mieszkańcy dzielnicy słusznie skarżyli się na te hałaśliwe zakończenia dyskusji, które nawet w mieszkaniach zakłócały im spokój. Niejednokrotnie też policja musiała interweniować, aby umożliwić ruch pieszych, w większości całkowicie obojętnych na kwestię powietrznej żeglugi. Ale nigdy, aż do owego wieczoru, wrzawa nie przybrała takich rozmiarów, nigdy skargi nie były bardziej uzasadnione, a interwencja policji konieczniejsza.

Jednakże członkowie Weldon-Institute byli częściowo usprawiedliwieni. Przypuszczono na nich śmiały atak w ich własnej siedzibie. Tym zaciekłym stronnikiem „lżejszego od powietrza” nie mniej zaciekły zwolennik „cięższego” oznajmił rzeczy niesłychanie irytujące. Następnie, w momencie, gdy miał zostać potraktowany tak, jak na to zasłużył — zniknął.

To wołało o pomstę do nieba. Aby puścić takie zniewagi płazem, należało nie mieć krwi amerykańskiej w żyłach! Synów Ameriga wyzwąć od synów Cabota! Czyż nie była to obelga tym bardziej niewybaczalna, że, historycznie rzecz biorąc, trafiała w samo sedno <sup>17</sup>?

Członkowie klubu rozbiegli się więc grupkami po ulicy Walnut, następnie po ulicach sąsiadujących z nią, a wreszcie po, całej dzielnicy. Zbudzili mieszkańców. Wymusili na nich zgodę na przeszukanie ich domów, gotowi nawet wypłacić później odszkodowanie za owo wtargnięcie w życie prywatne, wyjątkowo respektowane przez narody pochodzenia anglosaskiego. Próżne były szykany i pogoń.

---

<sup>17</sup>Nazwa Ameryki wywodzi się od imienia włoskiego podróżnika, Ameriga Vespucciego, który w latach 1497–1505 badał południową część tego kontynentu. Giovanni Caboto natomiast nieco wcześniej odkrył i zbadał wyspy kanadyjskie i Labrador.

Robura nigdzie nie dostrzeżono. Znikł bez śladu. Gdyby odleciał na „Go ahead”, balonie Weldon-Institute, szansę na odnalezienie go byłyby równie nikłe. Po godzinie trzeba było zrezygnować z pościgu. Baloniarze rozeszli się, przyrzekłszy sobie rozszerzenie poszukiwań na całe terytorium obu Ameryk tworzących nowy kontynent.

Okolo jedenastej spokój w dzielnicy był prawie przywrócony. Filadelfia mogła ponownie zapaść w ten niczym nie zmacony sen, który jest godnym pozazdrosczenia przywilejem miast, gdzie nie ma przemysłu. Wielu członków klubu myślało już tylko o powrocie do domu. Zobaczmy, dokąd udało się kilku wybitniejszych baloniarzy: William T. Forbes skierował się w stronę swej wielkiej cukrowej szmaciarni, gdzie panna Doli i panna Mat przygotowywały mu wieczorną herbatę osłodzoną glukozą jego produkcji. Truk Milnor poszedł w kierunku swojej fabryki, której pompa palnikowa dzień i noc dyszała na najbardziej oddalonym przedmieściu. Skarbnik Jem Sip, publicznie oskarżony o posiadanie jelit o całą stopę dłuższych niż normalny człowiek, wrócił do swej jadalni, gdzie oczekiwała nań jarska kolacja.

Dwaj spośród najznamienitszych baloniarzy — tylko dwaj — nie wydawali się myśleć o tak wczesnym powrocie do domu. Skorzystali z okazji, by pogawędzić z jeszcze większą zjadliwością. Byli to nieprzejednani Uncle Prudent i Phil Evans, prezes i sekretarz Weldon-Institute.

Przed drzwiami klubu czekał na Uncle Prudenta Frycollin, jego służący, Poszedł za swoim panem nie interesując się tematem, który stawiał w szranki dwóch towarzyszy.

Czasownik „pogawędzić” użyty został w celu oględnego określenia tego, czemu prezes i sekretarz zgodnie się oddawali. W rzeczywistości kłócili się z energią, której źródło leżało w ich dawnym współzawodnictwie.

— Nie, drogi panie, nie! — powtarzał Phil Evans. — Gdybym miał zaszczyt być prezesem Weldon-Institute, nigdy, przenigdy nie doszłoby do podobnego skandalu!

— A cóż. by pan uczynił, gdyby miał pan ten zaszczyt? — zapytał Uncle Prudent.

— Przerwałbym temu potwarzy, zanim by otworzył usta!

— Wydaje mi się, że aby przerwać komuś, trzeba przynajmniej pozwolić mu najpierw mówić!

— Nie w Ameryce, mój panie, nie w Ameryce!

I obrzucając się raczej cierpkimi replikami niż słodkimi komplementami, obaj zapuszczali się w ulice, które oddalały ich coraz bardziej od domów; ze względu na położenie mijanych dzielnic, wracając, musieliby nadłożyć drogi.

Frycollin szedł wciąż za nimi; czuł się jednak niepewnie widząc swojego pana zapuszczającego się w puste o tej porze miejsca. Nie lubił takich okolic, zwłaszcza tuż przed północą. Istotnie, panowały głębokie ciemności, a księżyc na młodziku

ledwie zaczął swoje „dwadzieścia osiem dni”.

Frycollin zerkał więc na prawo i lewo, czy gdzieś nie czyhają na nich jakieś podejrzanе cienie. A właśnie wydało mu się, że dostrzegł pięciu czy sześciu drabów, którzy sprawiali wrażenie, iż nie spuszczają ich z oczu.

Frycollin zbliżył się instynktownie do swego pana; za nic w świecie jednakże nie ośmieliłby się przeszkodzić mu w rozmowie, z której i jemu dostałoby się kilka obelg.

W sumie przypadek sprawił, że prezes i sekretarz Weldon-Institute, nie zdając sobie nawet z tego sprawy, udali się w stronę parku Fairmont. W najgorętszym momencie dysputy przeszli przez słynny żelazny most na rzece Schuylkill, spotykając zaledwie kilku spóźnionych przechodniów, i w końcu znaleźli się pośród rozległych terenów, z których część stanowiły olbrzymie łąki, reszta zaś była ocieniona pięknymi drzewami, a wszystko razem czyniło z parku miejsce jedyne na świecie.

Strach opanował Frycollina na dobre, tym bardziej że pięć czy sześć cieni przemknęło za nimi przez most. Toteż jego źrenice były tak rozszerzone, że dochodziły aż do obwodu tęczy. A równocześnie kulił się cały, malał, jak gdyby posiadał zdolność kurczliwości właściwą mięczakom i niektórym stawonogom.

Frycollin był bowiem tchórzem w całym znaczeniu słowa.

Był to prawdziwy Murzyn z Południowej Karoliny, z głupawą głową na cheralowym ciele. Miał akurat dwadzieścia jeden lat, a to znaczy, że urodził się wolny, że nigdy nie był niewolnikiem, co wcale nie zwiększało jego wartości. Obłudny, łakomy, leniwy, a zwłaszcza nadzwyczaj tchórzliwy. Od trzech lat służył u Uncle Prudenta. Sto razy został niemal wyrzucony za drzwi; zatrzymywano go jednak w obawie przed jeszcze gorszym następcą. A przecież uczestnicząc w życiu pana zawsze gotowego rzucić się w najbardziej zuchwałe przedsięwzięcia, Frycollin powinien — był spodziewać się licznych okazji, w których jego bojaźliwość była by wystawiona na ciężką próbę. Wyrównywały to jednak pewne ulgi. Jego łakomstwo nie było zbyt roztrząsane, a tchórzostwo jeszcze mniej. Och, Frycollin, gdybyś potrafił czytać w przyszłości!

Dlaczego Frycollin nie pozostał w Bostonie na służbie u niejakich państwa Sneffel, którzy, gotowi już do wyjazdu do Szwajcarii, zrezygnowali z podróży, ponieważ, zbierało się na burzę? Czyż nie był to dom stosowniejszy dla Frycollina niż służba u Uncle Prudenta, gdzie stale wymagano odwagi?

Krótko mówiąc, był u Prudenta, który przyzwyczał się w końcu do jego przywar. Miał zresztą jedną zaletę. Mimo że był Murzynem, nie mówił łamaną angielszczyzną — co jest cenną rzeczą, bo nie ma nic gorszego niż ten okropny żargon, w którym nadużywane są zaimki dzierżawcze i bezokoliczniki.

Tak więc pewne jest, że Frycollin był tchórzliwy i to, jak mówią, tchórzliwy jak księżyc, który z lęku kryje się za chmury.

Jeżeli o to chodzi, uczciwie należy zaprotestować przeciw temu porównaniu

obelżywemu dla jasnowłosej Febe, dla słodkiej Selene, dla czystej siostry słonecznego Apolla. Jakim prawem oskarża się o tchórzostwo gwiazdę, która, odkąd świat światem, zawsze patrzyła Ziemi prosto w twarz, nie odwracając się nigdy plecami?

Tak czy owak, w tej godzinie — a była już prawie północ — jasny sierp oczernianego księżyca zaczynał znikać na zachodzie za wysokimi, drzewami parku. Światło księżycowe prześlizgując się poprzez gałęzie, tworzyło na ziemi wycianki. Dzięki temu dół lasu wydawał się jaśniejszy. Pozwoliło to Frycollinowi rzucić bardziej badawcze spojrzenie.

— Brr! — otrząsnął się. — Ciągłe tam są, łotry! Na pewno się zbliżają!

Nie wytrzymał dłużej i podchodząc do swego pana, powiedział:

— Master Uncle!

Tak właśnie nazywał go z rozkazu samego prezesa Weldon-Institute.

W tym momencie kłótnia rywali osiągnęła zenit. A ponieważ właśnie wysyłali się nawzajem do wszystkich diabłów, dla towarzystwa posłano tam i Frycollina.

Gdy tak rozmawiali w cztery oczy, Uncle Prudent wchodził coraz głębiej między puste łąki parku Fairmont, oddalając się wciąż od rzeki i mostu, przez który należało przejść, aby wrócić do miasta.

Znaleźli się w końcu w środku wysokiego zagajnika; przez korony jego drzew przebłyskiwały resztki poświaty księżycowej. Na końcu zagajnika otworzyła się duża polana, rozległy, owalny obszar, cudownie przystosowany do wyścigów hipicznych. Ani jedna nierówność terenu nie przeszkodziłaby koniom w galopie, ani jedna kępa drzew nie zatrzymałaby spojrzeń widzów wzdłuż okrągłego toru długości kilku mil.

Tymczasem, gdyby Uncle Prudent i Phil Evans nie byli tak zajęci sprzeczką, gdyby uważniej się rozejrzeli, zauważyliby, że polana wyglądała inaczej niż zwykle. Czyżby wyrósł tam w ciągu jednego dnia młyn? Czy rzeczywiście można było nazwać młynem cały ten zespół wiatraków, których skrzydła, nieruchome wtedy, wykrzywiały się w półcieniu?

Jednakże ani prezes, ani sekretarz Weldon-Institute nie zauważyli tej dziwnej zmiany, jaka zaszła w krajobrazie parku Fairmont. Frycollin również niczego nie dostrzegł. Wydawało mu się, że jacyś włóczędzy się zbliżają, zacieśniają koło, jakby chcieli dokonać napaści. Odczuwał konwulsyjny strach, kończyny miał sparaliżowane, włos zjeżony — słowem, znajdował się w stanie skrajnego przerażenia.

Mimo że nogi pod nim drżały, miał jednak jeszcze siłę zawołać ostatni raz:

— Master Uncle!... Master Uncle!...

— Czego chcesz, do diaska! — odparł Prudent.

Być może i jemu, i Evansowi nie sprawiłoby przykrości, gdyby mogli wyładować gniew sprawiając nieszczęsnemu służącemu porządne lanie. Ale nie starczyło im czasu, podobnie jak służącemu brakło czasu na odpowiedź.

Pod drzewami rozległ się gwizd. W tejże chwili pośrodku polany zabłysło coś w rodzaju elektrycznej gwiazdy.

Był to bez wątpienia sygnał, który musiał oznaczać, że nadeszła chwila dokonania jakiegoś ataku przemocy.

W mgnieniu oka pomiędzy drzew wyskoczyło sześciu mężczyzn: dwóch rzuciło się na Uncle Prudenta, dwóch na Phila Evansa, dwóch na Frycollina — ci dwaj ostatni byli oczywiście zbędni, bo Murzyn nie był w stanie się bronić.

Prezes i sekretarz Weldon-Institute, chociaż zaskoczeni atakiem, usiłowali go odeprzeć. Nie mieli jednak czasu ani sił. W kilka sekund zakneblowano im usta, zawiązano oczy, obezwładniono, skrupowano i poniesiono przez polanę. Cóż mogli sądzić? Że mają do czynienia z ludźmi o niewielkich skrupułach, którzy nie wahają się grabić w głębi lasu spóźnionych przechodniów. Ale do niczego takiego nie doszło. Nawet ich nie przeszukano, mimo że Uncle Prudent miał przy sobie, jak zwykle, kilka tysięcy dolarów w banknotach.

Słowem, w minutę po ataku, nie słysząc, żeby napastnicy zamienili choć jedno słowo, Uncle Prudent, Phil Evans i Frycollin poczuli, że położono ich ostrożnie, ale nie na trawie, lecz na jakiejś podłodze, która zaskrzypiała pod ich ciężarem. Leżeli na boku, jeden obok drugiego. Zamknięto za nimi drzwi. Następnie zgrzyt zasuwanego rygła uświadomił im, że są więźniami.

Rozległ się wtedy nieprzerwany szum, jakby szelest, coś w rodzaju „frrr”, którego „rrr” przedłużało się w nieskończoność, przy czym żaden inny słyszalny dźwięk nie zakłócał tej spokojnej nocy.

Jakież poruszenie zapanowało nazajutrz w Filadelfii! Od samego rana wiadomo było, co się wydarzyło w przeddzień na zebraniu w Weldon-Institute; pojawienie się tajemniczego osobnika, niejakiego inżyniera Robura — Robura Zdobycy! — walka, jaką miał chęć wytoczyć baloniarzom, wreszcie jego niewytłumaczalne zniknięcie.

Ale kiedy całe miasto dowiedziało się, że prezes i sekretarz klubu także zniknęli nocą z 12 na 13 czerwca, było to już co innego.

Ileż poszukiwań przeprowadzono w całym mieście i w okolicach! Na próżno zresztą. Najpierw gazety filadelfijskie, potem dzienniki stanowe, a wreszcie prasa całej Ameryki, zajęły się wydarzeniem, wyjaśniając je na sto sposobów, z których żaden nie zgadzał się z prawdą. Ogłoszenia i afisze obiecywały znaczne sumy nie tylko temu, kto odnajdzie szanownych zaginionych, ale każdemu, kto będzie mógł powiedzieć cokolwiek, co naprowadziłoby na ich ślad. Nie udało się. Nawet gdyby ziemia ich pochłonięła, prezes i sekretarz Weldon-Institute nie byłiby bardziej starci z powierzchni globu.

Miały słuszość dzienniki rządowe, które domagały się w związku z tym, aby odpowiednio zwiększono siły policyjne, ponieważ podobne zamachy mogły być

dokonywane na najlepszych obywatelach Stanów Zjednoczonych.

Faktem jest, że nie myliły się też dzienniki opozycji żądając zmniejszenia tychże sił, gdyż takie zajścia były nadal możliwe, a ich autorzy mogli pozostać nieuchwytni.

Ostatecznie policja pozostała taka, jaka była i jaka zawsze będzie na tym najlepszym ze światów, który doskonały nie jest i nie potrafiłby takim być.

## **Rozdział piąty w którym następuje zawieszenie działań wojennych między prezesem i sekretarzem Weldon-Institute.**

Opaska na oczach, knebel w ustach, ręce i nogi związane sznurem — a więc nie można patrzeć, mówić, poruszać się. Sprawilo to, że Uncle Prudent, Phil Evans i Frycollin nie mogli w żaden sposób pogodzić się z sytuacją, w jakiej się znaleźli. Poza tym nie wiedzieli, kim są autorzy tego uprowadzenia ani gdzie ich wrzucono niczym zwykłe paczki do wagonu, nie znali miejsca swego pobytu ani losu, jaki im zgotowano — wystarczyłoby tego, aby zirytować najcierpliwsze nawet owce, a wiadomo, że członkowie Weldon-Institute do tego rodzaju istot nie należeli. Biorąc pod uwagę gwałtowność charakteru Uncle Prudenta, łatwo można sobie wyobrazić, w jakim stanie, musiał się znajdować.

W każdym razie i on, i Phil Evans myśleli o tym, że nazajutrz wieczorem trudno będzie im zająć miejsce w biurze klubu.

Frycollin natomiast, mając zasłonięte oczy i zatkane usta, nie mógł o niczym myśleć. Był na wpół umarły.

W ciągu następnej godziny sytuacja więźniów się nie zmieniła. Nie pojawił się nikt, aby ich zobaczyć lub przywrócić im wolność ruchów i słowa, której tak potrzebowali. Musieli się ograniczyć do zduszonych westchnień, do „hmm!” wydobywających się spoza knebli, do szamotania ryby wyjętej z jej naturalnego środowiska. Rozumie się zresztą, ile wszystko to zawierało w sobie niemego gniewu, stłumionej, a raczej związanej wściekłości. Po tych bezowocnych wysiłkach przez jakiś czas pozostawali bez ruchu. I wtedy, ponieważ nic nie widzieli, spróbowali za pomocą słuchu wywnioskować coś na temat tego niepokojącego stanu rzeczy. Na próżno usiłowali jednak uchwycić jakiś inny dźwięk oprócz nieustannego i niewytłumaczalnego „frrr”, od którego otaczające ich powietrze zdawało się drgać.

Oto co się tymczasem wydarzyło: Evansowi, który działał ze spokojem, udało

się rozluźnić sznur krępujący mu przeguby rąk. Potem powoli rozplatał węzeł, palce zetknęły się, dłonie odzyskały normalną swobodę.

Energiczne potarcie przywróciło krążenie zahamowane przez więzy. Chwilę później Evans zdjął opaskę, która zasłaniała mu oczy wypluł knebel i przeciął sznury ostrzem swego noża myśliwskiego. Bo Amerykanin, który nie miałby zawsze przy sobie noża, nie byłby Amerykaninem.

Wprawdzie Phil Evans zyskał możliwość poruszania się i mówienia, ale było to wszystko. Jego oczy nie znalazły pola do popisu w tym momencie. W celi — absolutna ciemność. Tylko nieco światła przedzierało się przez coś w rodzaju otworu strzelniczego wybitego w ścianie na wysokości sześciu lub siedmiu stóp.

Faktem jest, że Phil Evans puścił w niepamięć wszystko, co między nimi zaszło i ani przez chwilę nie zawahał się przed uwolnieniem swego rywala. Kilka cięć nożem wystarczyło, aby opadły więzy, które pętały mu ręce i nogi. Rozzłoszczony Uncle Prudent natychmiast ukląkł, zerwał opaskę i wypluł knebel; następnie zduszonym głosem powiedział:

— Dziękuję!

— Nie! Niech pan nie dziękuje — odparł tamten.

Przez chwilę patrzyli na siebie.

— Nie ma tutaj prezesa ani sekretarza Weldon-Institute, nie ma przeciwników! — odezwał się Prudent.

— Ma pan rację — odrzekł Phil Evans. — Są tylko dwaj mężczyźni i muszą zemścić się na trzecim, którego zamach wymaga surowej nauczki. A ten trzeci...

— To Robur!...

— To Robur!...

Oto punkt, co do którego dwaj eks-konkurenci całkowicie się zgodzili. Nie ma obawy, by wybuchła kłótnia na ten temat.

— A pana służący? — zauważył Phil Evans, wskazując Frycollina, który, sapął jak foka. — Trzeba go rozwiązać.

— Jeszcze nie — odparł Uncle Prudent. — On by nas zadręczył swoimi lamentami, a mamy co innego do roboty niż narzekać.

— Co takiego?

— Uratować się, jeśli to możliwe.

— A nawet jeśli niemożliwe.

— Słusznie, panie Evans, nawet jeśli jest to niemożliwe.

Obu towarzyszom nie mogła nawet przyjść do głowy wątpliwość co do tego, że porwanie należy przypisać temu osobliwemu Roburowi. Istotnie, zwykli, uczciwi złodzieje, po ograbieniu z zegarków, kosztowności, portfeli, wrzuciliby ich na dno rzeki Schuylkill, zadając potężny cios nożem w gardło, zamiast zamykać ich w... W czym? Było to zasadnicze pytanie, na które należało odpowiedzieć przed rozpoczęciem przygotowań do ucieczki mającej jakiegokolwiek szansę powodzenia.



— Panie Evans — podjął Uncle Prudent — po wyjściu z posiedzenia, zamiast wymieniać obelgi, do których nie ma sensu powracać, uczynilibyśmy lepiej, gdybyśmy byli mniej roztargnieni. Zostając na ulicach Filadelfii, nie wpadlibyśmy w tarapaty. Z pewnością Robur spodziewał się tego, co zaszło w klubie; przewidywał gniew, jaki musiała wywołać jego prowokująca postawa i zostawił przy wejściu kilku swoich zbirów, aby mu pomogli. Gdy opuściliśmy ulicę Walnut, bandyci wypatrzyli nas, a kiedy zauważyli, że nieostrożnie zapuściliśmy się w aleje parku Fairmont, byli pewni powodzenia.

— Zgadzam się — odparł Evans. — Tak, popełniliśmy wielki błąd nie idąc prosto do domu.

— Zawsze błądzimy, gdy nie mamy racji — odrzekł Uncle Prudent.

W tej chwili z najciemniejszego kąta dobiegło długie westchnienie.

— Co to? — zapytał Phil Evans.

— Nic!... Frycollin śni.

I Uncle Prudent mówił dalej:

— Pomiedzy ujęciem nas w odległości kilku kroków od polany a rzuceniem do tej klitki nie upłynęło więcej niż dwie minuty. Jasne jest więc, że ci ludzie nie wynieśli nas poza obręb parku...

— A gdyby tak się stało, poczulibyśmy to.

— Słusznie — odparł Prudent. — Tak więc pewne jest, że jesteśmy zamknięci w jakimś pojeździe: może to jeden z tych długich wozów preriowych albo wóz cyrkowy...

— Oczywiście! Gdybyśmy byli na statku przycumowanym przy brzegu rzeki, można by to poznać po kiwaniu, jakie wywoływałby prąd wody.

— Zgadzam się, bezsprzecznie się zgadzam — powtórzył Prudent — i sądzę, że skoro jesteśmy jeszcze na polanie, jest to jedyny odpowiedni moment na ucieczkę, nawet gdybyśmy musieli odszukać Robura później...

— ...i kazać mu drogo zapłacić za targnięcie się na wolność dwóch obywateli Stanów Zjednoczonych Ameryki!

— Drogo... Bardzo drogo!

— Ale kimże jest ten człowiek?... Skąd przybywa?... Czy to Anglik, Niemiec, Francuz...?

— Wystarczy, że jest nędznikiem — odparł Uncle Prudent. — A teraz, do dzieła!

Z wyciągniętymi rękami, rozcapierzonymi palcami, obaj obmacali ściany pomieszczenia, szukając jakichś spojeń lub szpary. Bez skutku. Niczego nie dało również zbadanie drzwi. Okazały się szczelnie zamknięte, a wybitcie zamka było niemożliwe. Należało więc zrobić jakąś dziurę i przez nią uciec. Pozostawała kwestia, czy noże dadzą radę murowi, czy ich ostrza nie stępią się lub nie złamią przy pracy.

— Ale skąd pochodzi to nieustanne furczenie? — zapytał Phil Evans, zdziwiony ciągłym „frrr”.

— Pewnie wiatr — odparł Prudent.

— Wiatr?... Wydaje mi się, że aż do północy wieczór był spokojny...

— Oczywiście. Co by to mogło jednak być, jeśli nie wiatr?

Phil Evans, wyjąwszy najlepsze ostrze swego noża, spróbował naciąć ścianę w pobliżu drzwi. Jeżeli były zamknięte tylko na zasuwę albo jeśli w zamku zostawiono klucz, wystarczyłoby może zrobić dziurę obok nich, aby je otworzyć z zewnątrz.

W wyniku kilkuminutowej pracy końce noża połamały się, a ostrza wyszczerbiły, zamieniając się w piłki o tysiącu zębów.

— Nóż nie da temu rady, panie Evans?

— Nie.

— Czyżbyśmy byli w celi z metalu?

— Nie, panie Prudent. Te ściany, gdy się je uderza, nie wydają żadnego metalicznego dźwięku.

— A więc żelazne drewno?

— Nie, ani żelazne, ani drewno.

— Więc co?

— Nie wiem. W każdym razie materiał, którego stał nie ruszy.

Prudent w gwałtownym ataku złości zaklął, uderzył nogą w głucho dźwięcząca podłogę, a jego ręce usiłowały zadusić urojonego Robura.

— Spokojnie, panie Prudent — powiedział Evans — spokojnie! Niech pan teraz spróbuje.

Uncle Prudent spróbował, ale nóż nie mógł przedziurawić ściany, nawet jej nie zarysował najlepszymi ostrzami, jak gdyby była z kryształu.

Tak więc ucieczka stała się nierealna i można by jej próbować wtedy tylko, gdyby drzwi zostały otwarte.

Musieli się na razie poddać, co wcale nie leży w charakterze Jankesa, i zdać się na przypadek, co jest przeciwne umysłom przedsiębiorczym. Odbyło się to nie bez złorzeczeń, przekleństw, gwałtownych obelg pod adresem Robura — on zaś, o ile choć trochę okazywał się w życiu prywatnym takim, jakim był w Weldon-Institute, musiał być człowiekiem, którego wcale by to nie wzruszało.

Tymczasem Frycollin zaczynał dawać jakieś wyraźne oznaki dolegliwości. Czy to odczuwał skurcze żołądka, czy też kończyn, miotał się w sposób godny politowania.

Uncle Prudent uznał, że należy położyć kres tej gimnastyce przecinając sznurki, które krępowały Murzyna.

Miał może powód żałować tego. Zaczęła się bowiem litania bez końca, a w niej męczarnie strachu mieszały się z cierpieniami głodu. Frycollin był równie prze-

straszony co głodny. Trudno powiedzieć, co się stało główną przyczyną jego dolegliwości: głowa czy żołądek.

— Frycollin! — krzyknął Uncle Prudent.

— Master Uncle!... Master Uncle!... — odparł Murzyn między jednym i drugim smutnym jękiem.

— Możliwe, że w tym więzieniu będziemy skazani na śmierć głodową. Jesteśmy zdecydowani poddać się dopiero wtedy, gdy już wyczerpiemy wszystkie źródła pożywienia mogącego przedłużyć nasze życie...

— Mam być zjedzony? — zawołał Frycollin.

— Zawsze tak się robi z Murzynem w podobnych okolicznościach!... Toteż, Frycollin, staraj się, żeby o tobie zapomniano.

— Albo zrobimy z ciebie fry-ka-sy! — dodał Phil Evans.

I Frycollin poważnie się przestraszył, że zostanie zużyty do przedłużenia dwóch istnień oczywiście o wiele cenniejszych niż jego. Ograniczył się więc do jęczenia *in petto*<sup>18</sup>.

Czas ciągle płynął, a każda próba sforsowania drzwi lub muru pozostawała bezowocna. Nie udało się odgadnąć, z czego wykonano ścianę. Nie był to metal ani drewno, ani kamień. Poza tym podłoga celi zdawała się być wykonana z tej samej substancji. Gdy uderzano w nią nogą, wydawała szczególny dźwięk, który nastroczał Prudentowi trudności w zaklasyfikowaniu go do kategorii znanych odgłosów. I jeszcze jedna uwaga: podłoga dźwięczała, jak gdyby nie spoczywała bezpośrednio na ziemi polany. Tak! Miało się wrażenie, że niewytłumaczalne „frrr” pieści jej spód. Wszystko to nie uspokajało więźniów.

— Panie Prudent... — rzekł Phil Evans.

— Słucham.

— Myśli pan, że nasza cela jest teraz gdzie indziej?

— Niemożliwe.

— A jednak w pierwszych chwilach naszego uwięzienia wyraźnie czułem świeży zapach trawy i żywiczną woń drzew w parku. Teraz na próżno wciągam powietrze; wydaje mi się, że wszystkie te zapachy zniknęły...

— W rzeczy samej.

— Jak to wytłumaczyć?

— Jakkolwiek byśmy to tłumaczyli, panie Evans, musimy odrzucić hipotezę, że nasze więzienie zmieniło swoje miejsce. Powtarzam, gdybyśmy się znajdowali na jadącym wozie lub na dryfującym statku, czulibyśmy to.

Frycollin wydał wtedy z siebie długi jęk, który mógłby ujść za jego ostatnie tchnienie, gdyby nie nastąpiły po nim kolejne.

— Wolę przypuszczać, że ten Robur wezwie nas wkrótce przed swoje oblicze

— odezwał się Phil Evans.

---

<sup>18</sup>*In petto* (wł) — w duchu

— Spodziewam się — zawołał Prudent — i powiem mu...

— Co?

— Że zacząwszy beczelnie, skończył po łajdackul

W tym momencie Phil Evans zauważył, że zaczyna wstawać dzień. Słabe światło, jeszcze blade, przeciskało się przez wąskie okienko wydrążone w górnej części ściany na wprost drzwi. Musiała więc być czwarta nad ranem, bo na tej szerokości geograficznej w czerwcu, o tej godzinie, horyzont Filadelfii rozjaśnia się pierwszymi promieniami poranka.

Tymczasem, gdy Uncle Prudent wyjął swój zegarek z pozytywką — dzieło pochodzące z fabryki jego towarzysza — wydzwonił on zaledwie trzecią za piętnaście, mimo że nie zatrzymał się.

— Dziwne! — powiedział Phil Evans. — Za kwadrans trzecia powinno być jeszcze ciemno.

— Widocznie mój zegarek się spóźnia... — odparł Uncle Prudent.

— Zegarek z Walton Watch Company! — wykrzyknął Phil Evans.

Mimo wszystko dzień wstawał. Powoli otwór zarysowywał się biało w głębokich ciemnościach celi. O ile jednak zorza ukazywała się wcześniej, niż pozwalał czterdziesty równoleżnik, na którym leży Filadelfia, nie działało się to z szybkością charakterystyczną dla małych szerokości. Nowe spostrzeżenie Uncle Prudenta na ten temat i nowe niewytłumaczalne zjawisko.

— Może dałoby się wspiąć aż do okienka — zauważył Phil Evans — i spróbować zobaczyć, gdzie jesteśmy.

— Możemy — zgodził się Uncle Prudent.

I zwracając się do Frycolina, powiedział:

— Jazda, Fry, wstawaj!

Murzyn podniósł się.

— Oprzyj się plecami o tę ścianę — rozkazał Prudent — a pan niech wejdzie na ramiona chłopca; ja będę go podtrzymywał, żeby się nie osunął.

— Dobrze — odparł Phil Evans.

Chwilę później, klęcząc na ramionach Frycollina, miał oczy na wysokości okienka.

Było ono oszklone, lecz nie szkłem soczewkowym, jak bulaj na statku, ale zwykłą szybą. Mimo że nie była zbyt gruba, przeszkadzała Evansowi dojrzeć cokolwiek, bardzo mu ograniczając pole widzenia.

— Niech więc pan wybije szybę — doradził Prudent. — Może będzie pan lepiej widział?

Phil Evans mocno uderzył ręką w szybę, która wydała srebrzysty dźwięk, lecz nie pękła.

Następne uderzenie, mocniejsze. Rezultat taki sam.

— Och! — zawołał Evans. — Nietłukące szkło.

W rzeczy samej, szyba musiała być wykonana ze szkła hartowanego metodą wynalazcy Siemens, ponieważ, mimo powtarzanych uderzeń, pozostała nietknięta.

Było już jednak wystarczająco jasno, aby dojrzeć coś na zewnątrz — przynajmniej w granicach pola widzenia wyciętego przez obramowanie okienka.

— Co pan widzi? — zapytał Uncle Prudent.

— Nic.

— Jak to? Nie widzi pan drzew?

— Nie.

— Ani nawet czubków koron?

— Nawet tego nie.

— Więc już nie jesteśmy na polanie?

— Ani na polanie, ani w parku.

— Widzi pan przynajmniej dachy domów, czubki pomników? — pytał Prudent, którego rozczarowanie, zmieszane ze złością, wciąż rosło.

— Ani dachów, ani pomników.

— Co? Ani masztów, ani dzwonnicy kościołów, ani żadnego komina fabrycznego?

— Nic. Tylko przestrzeń.

W tym właśnie momencie otworzyły się drzwi celi. Na progu ukazał się jakiś mężczyzna.

Był to Robur.

— Szanowni baloniarze — powiedział uroczystym głosem — macie teraz swobodę poruszania się...

— Swobodę! — wykrzyknął Uncle Prudent.

— Tak... W obrębie „Albatrosa”!

Uncle Prudent i Phil Evans wybiegli z celi.

I cóż ujrzeli?

Jakieś tysiąc dwieście lub tysiąc trzysta metrów pod sobą powierzchnię kraju, który daremnie usiłowali rozpoznać.

## **Rozdział szósty**

# **którego lektury raczej nie zalecamy inżynierom, mechanikom i innym uczonym.**

„Kiedy człowiek przestanie pełzać po dnie, a zacznie żyć w lazurze i spokoju nieba?”

Na to pytanie Kamila Flammariona <sup>19</sup> odpowiedź jest łatwa: stanie się to wtedy, kiedy postęp techniczny pozwoli rozwiązać problem lotów. A od kilku lat przewidywano, że praktyczniejsze wykorzystanie elektryczności musi do tego doprowadzić.

W 1783 roku, dużo wcześniej, nim bracia Montgolfier skonstruowali pierwszą montgolfierkę, a fizyk Charles swój pierwszy balon, kilku śmiałkom zamarzył się podbój przestrzeni za pomocą maszyn. Pierwsi wynalazcy nie myśleli więc o aparatach lżejszych od powietrza, których wynalezienie ówczesna fizyka uważałaby za niemożliwe. Urzeczywistnienia podróży w przestworzach oczekiwano tytko od maszyn cięższych od powietrza, od maszyn latających zbudowanych na podobieństwo ptaka.

Chodziło więc dokładnie o to samo, co uczynił syn Dedala, ten szaleniec Ikar, którego spojone woskiem skrzydła rozkleiły się w zbliżeniu ze słońcem.

Nie cofając się jednak aż do czasów mitologicznych, nie mówiąc o Archytasie z Taranto, już w pracach Dantego z Perugii, Leonarda da Vinci, Guidottiego odnajdujemy projekty maszyn przeznaczonych do poruszania się w środowisku atmosferycznym. Dwa i pół wieku później wynalazcy zaczynają się mnożyć. W 1742 roku markiz de Bacqueville buduje skrzydła, wypróbowuje je nad Sekwaną i przy upadku łamie sobie rękę. W 1768 roku Paucton projektuje aparat o dwóch śmigłach: zwieszającym i pchającym. W 1781 roku Meerwein, architekt księcia Baden, konstruuje maszynę wykorzystując mechanizm lotu prostoskrzydłych i występuje przeciwko możliwości kierowania wynalezionymi właśnie ae-

---

<sup>19</sup>Kamil Flammarion — astronom francuski (1842–1925)

rostatami. W roku 1784 Launoy i Bienvenu uruchamiają helikopter poruszany sprężynami. W 1808 mają miejsce próby lotu dokonane przez Austriaka Jacquesa Degena. W 1810 ukazuje się broszura autorstwa Deniau z Nantes, w której przedstawione są zasady „cięższego od powietrza”. Z kolei w latach 1811–1840 pojawiają się studia i wynalazki Berblingera, Viguala, Sartiego, Dubocheta, Cagniarda de Latour. Rok 1842 przynosi Anglika Hensona i jego układ równi pochyłych i śmigieł poruszanych parą; rok 1845 — aparat o śmigłach wznoszących będący dziełem Cossusa; rok 1847 helikopter Kamila Verta ze skrzydłami z piór; rok 1852 — kierowany spadochron Letura, którego wypróbowanie wynalazca przypłacił życiem; ten sam rok zapisuje w kronice wynalazek konstrukcji Michela Lopera — płaszczyznę łatwego poślizgu wyposażoną w cztery obracające się skrzydła; rok 1853 aeroplan Beleguica poruszany przez śmigła ciągnące, wolnolatający i kierowany latawiec Vaussin-Chardannesa, plany maszyn latających wyposażonych w silnik gazowy autorstwa Georgesa Cauleya. W latach 1854–1863 pojawiają się: Joseph Pline posiadający patenty na kilka latających układów, Breant, Carlingford, Le Bris, Du Temple, Bright (w swej maszynie zastosował on śmigła ciągnące, które obracają się w kierunku przeciwnym niż normalnie), Smythies, Panafieu, Crosnier itd. Wreszcie, dzięki wysiłkom Nadara, w 1863 roku założone zostaje w Paryżu Towarzystwo Cięższego od Powietrza. Tam wynalazcy wypróbowują maszyny, z których kilka jest już opatentowanych: helikopter parowy de Ponton d’Amecourta, układ śmigieł połączonych z równiami pochyłymi i ze spadochronami de la Landelle’a, łódź powietrzna de Louvrie’go, ptak mechaniczny d’Esterna, maszyna de Groofa o skrzydłach poruszanych przez dźwignie. Sprawie nadano rozpęd — wynalazcy wynajdują, rachmistrze rachują wszystko to, co ma się przyczynić do osiągnięcia pożytku z lokomocji powietrznej. Bourcart, Le Bris, Kaufmann, Smyth, Stringfellow, Prigent, Danjard i de la Pauze, Moy, Penaud, Jobert, Hureau de Villeneuve, Achenbach, Garapon, Duchesne, Danduran, Parisel, Dieuaide, Melkisff, Forlanini, Brearey, Tatin, Dandrieux, Edison — jedni za pomocą skrzydeł lub śmigieł, inni korzystając z równi pochyłych, wymyślają, tworzą, fabrykują, doskonalą swoje maszyny latające, które będą gotowe do działania w dniu, kiedy jakiś wynalazca zastosuje do nich silnik o znacznej mocy i minimalnym ciężarze.

Wybacz, Czytelniku, ten długi wykaz. Czyż nie należało jednak ukazać wszystkich stopni drabiny lokomocji powietrznej, na której szczycie ukazuje się Robur Zdobywca? Czy bez poszukiwań po omacku, bez doświadczeń poprzedników inżynier mógłby stworzyć tak doskonałą maszynę? I o ile czuł tylko pogardę do tych, co upierają się jeszcze przy poszukiwaniu sposobu sterowania balonami, w wielkim poważaniu miał wszystkich zwolenników „cięższego od powietrza”: Anglików, Amerykanów, Włochów, Austriaków, Francuzów — zwłaszcza Francuzów, których prace, przez niego udoskonalone, doprowadziły do wynalezienia, a potem do zbudowania „Albatrosa”, tego pojazdu pędzącego mimo prądów po-

wietrznych.

— Gołab lata! — zawołał jeden z najbardziej upartych zwolenników awiacji.

— Zdepczemy powietrze, jak depczemy ziemię! — dodał jeden z najbardziej zacieklej jej stronników.

— Po lokomotywie, aeromotywa! — rzucił najbardziej hałaśliwy ze wszystkich, który dał w trąbę reklamy, aby zbudzić Stary i Nowy Świat.

Istotnie, nic pewniejszego, jak wykazany przez doświadczenia i obliczenia fakt, iż powietrze jest bardzo mocnym punktem oparcia. Tworzące spadochron koło o średnicy jednego metra może nie tylko złagodzić spadek w powietrzu, ale również uczynić go izochronicznym. To było ustalone.

Wiedzano także, że kiedy prędkość przesuwania się jest duża, działanie siły ciężkości zmienia się mniej więcej w stosunku odwrotnym do kwadratu tej prędkości i staje się prawie bez znaczenia.

Wiedzano jeszcze, iż wraz ze wzrostem ciężaru latającego zwierzęcia powierzchnia skrzydeł konieczna do utrzymania go rośnie proporcjonalnie mniej, mimo że ruchy, które musi wykonywać są wolniejsze.

Latający pojazd powinien więc być skonstruowany na zasadzie tych praw natury, musi imitować ptaka, tego — by użyć słów doktora Mareya z Instytutu Francji — „cudownego osobnika lokomocji powietrznej”.

W sumie maszyny zdolne rozwiązać ten problem sprowadzają się do trzech rodzajów:

1 — helikoptery, albo spiralifery, które są po prostu śmigłami o pionowej osi;

2 — prostoskrzydłe, czyli pojazdy, które dążą do odtworzenia naturalnego lotu ptaka;

3 — aeroplany, które, prawdę mówiąc, nie są niczym innym jak równiami pochyłymi, podobnie jak latawiec, lecz ciągniętymi lub popychanymi przez śmigła poziome.

Każdy z tych systemów miał, a nawet jeszcze ma zwolenników zdecydowanych nie ustąpić ani na krok.

Jednakże, po długich rozważaniach, Robur odrzucił dwa pierwsze.

Niewątpliwą rzeczą jest, że prostoskrzydły — mechaniczny ptak — ma pewne zalety. Udowodniły to prace i doświadczenia pana Renaud w 1884 roku. Ale, jak mu powiedziano, nie należy służalczo naśladować natury. Lokomotywy nie są kopiami zajęcy ani statki parowe — ryb. Do pierwszych przytwierdzono koła, które nie są łapami, do drugich zaś śruby nie będące płetwami. I wcale przez to nie poruszają się gorzej. Przeciwnie. Czyż wiadomo zresztą, na czym polega mechanizm ptasiego lotu, lotu, którego ruchy są bardzo złożone? Czy doktor Marey nie odgadł, że lotki rozchylają się podczas unoszenia skrzydeł, aby przepuścić powietrze, co dla maszyny jest co najmniej bardzo trudne do wykonania?

Z drugiej strony bezsporne są niezłe wyniki aeroplanów. Śmigła tworzące powierzchnię ukośną do warstwy powietrza powodują ruch wstępujący, a małe, eks-



perymentalne maszyny wykazały, że ciężar dyspozycyjny, to znaczy ten, którym rozporządza się poza ciężarem pojazdu, wzrasta wraz z kwadratem prędkości. Wynikają z tego duże korzyści przewyższające nawet korzyści osiągnane z aerostatów poddanych ruchowi postępującemu.

Jednak Robur uważał, że najlepszym rozwiązaniem będzie rozwiązanie najprostsze. Toteż śmigła — te „święte śmigła”, które ciśnięto mu w twarz w Weldon-Institute — wystarczyły do zaspokojenia wszystkich potrzeb jego latającej maszyny. Jedne utrzymywały pojazd zawieszony w powietrzu, inne ciągnęły go z niesłychaną prędkością w warunkach, całkowitego bezpieczeństwa.

Rzeczywiście, gdyby zastosować śmigło o wystarczająco krótkim skoku, lecz o znacznej powierzchni, to teoretycznie można by, jak powiedział Wiktor Tatin, „posuwając się do przesady — podnieść nieskończenie duży ciężar przy użyciu minimalnej siły”.

Jeśli ptak, bijąc skrzydłami, przy wznoszeniu opiera się po prostu na powietrzu, helikopter leci uderzając je ukośnie ramionami śmigła, jak gdyby się wspinał po równi pochyłej. W rzeczywistości zamiast skrzydeł łopatkowych jest on wyposażony w skrzydła śmigłowe. Śmigło zdąża niezmiennie w kierunku pokazywanym przez jego oś. Oś jest pionowa? Śmigło posuwa się pionowo. Jest pozioma? Śmigło posuwa się poziomo.

Latająca maszyna inżyniera Robura poruszała się dzięki tym dwom typom ruchu.

Oto jej dokładny opis, w którym można wyodrębnić trzy główne części: platformę, urządzenia zawieszające i napędowe oraz maszynownię.

Platforma. — Konstrukcja ta, długa na trzydzieści metrów, szeroka na cztery, przypomina pokład statku z dziobem w kształcie ostrogi. Poniżej zaokrąglą się mocno rozbudowany kadłub, który zawiera w sobie urządzenia przeznaczone do wytwarzania siły mechanicznej, skład amunicji, maszyny, narzędzia, ogólny magazyn na wszelkiego rodzaju żywność łącznie z pojemnikami na wodę. Wokół platformy kilka lekkich palików połączonych drucianą siatką podtrzymuje reling służący jako poręcz. Na powierzchni wznoszą się trzy nadbudówki, w których jedne przedziały przeznaczone są na mieszkania dla załogi, inne na maszynownię. W środkowej nadbudówce pracuje maszyna, która wprawia w ruch wszystkie urządzenia zawieszające, w przedniej — maszyna napędu przedniego, a w tylnej — napędu tylnego, przy czym każda z nich uruchamiana jest osobno. Na dziobie, w pierwszej nadbudówce, znajdują się pomieszczenia kuchenne i kajuty załogi. W ostatniej zaś, na rufie, rozlokowanych jest kilka kabin, między innymi kabina inżyniera, jadalnia, a nad nimi oszklona budka, gdzie jest stanowisko sternika kierującego pojazdem za pomocą potężnego steru. Przez bulaje oszklone szkłem hartowanym, dziesięć razy odporniejszym od zwykłego, do wszystkich nadbudówek wpada światło dzienne. Pod kadłubem umieszczony jest układ elastycznych sprężyn przeznaczonych do zmniejszania wstrząsów przy lądowaniu, choć może

się ono odbywać z największą łagodnością, do tego stopnia inżynier jest panem ruchów pojazdu.

Urządzenia zawieszające i napędowe. — Nad platformą wznosi się pionowo trzydzieści siedem osi, z czego piętnaście na każdym boku i siedem wyższych pośrodku. Można by powiedzieć, że to statek o trzydziestu siedmiu masztach. Tylko te wszystkie maszty zamiast żagli posiadają po dwa poziome śmigła o krótkim skoku i małej średnicy, którym można nadać niezwykle szybkie obroty. Każda z osi porusza się nienależnie od innych, a poza tym co druga obraca się w kierunku przeciwnym do poprzedniej — jest to konieczne, aby pojazd nie zaczął wirować. W ten sposób śmigła, wznosząc się na pionowym słupie powietrza, równoważą opór poziomy. Pojazd wyposażony jest więc w siedemdziesiąt cztery śmigła zawieszające, każde o trzech ramionach podtrzymywanych z zewnątrz przez metalowy okrąg, który grając rolę koła zamachowego, oszczędza siłę napędową. Z przodu i z tyłu, zamocowane na osiach poziomych, dwa śmigła pchające o czterech ramionach i bardzo długim skoku obracają się w przeciwnych kierunkach nadając ruch postępowy. Śmigła te, większe od zawieszających, również mogą się obracać z niezwykłą szybkością.

W sumie pojazd ów opiera się jednocześnie na systemach rozstawionych przez Cossusa, de la Landelle'a i de Ponton d'Amecourta, a udoskonalonych przez Robura. Ale to, że inżynier ma prawo do miana wynalazcy, zawdzięcza on głównie wyborowi i sposobowi wykorzystania siły napędowej.

Maszynownia. — Mocy potrzebnej do uniesienia i poruszenia pojazdu Robur nie uzyskał ani z pary wodnej lub innej cieczy, ani ze sprężonego powietrza czy też z któregoś z gazów sprężalnych, ani z żadnej mieszanki wybuchowej zdolnej do wytworzenia siły mechanicznej. Energię tę dała mu elektryczność — czynnik, który pewnego dnia stanie się duszą przemysłu. Nie wytwarzała jej zresztą żadna maszyna elektromotoryczna. Tylko baterie i akumulatory. Ale z jakich elementów składają się owe baterie, jakie kwasy powodują ich działanie? To sekret Robura. Podobnie, jeśli chodzi o akumulatory. Jakiej natury są ich płytki — dodatnie i ujemne? Nie wiadomo. Inżynier, słusznie zresztą, starał się nie opatentować wynalazku. W sumie rezultaty uzyskał bezsprzeczne: baterie o niesłychanej wydajności, kwasy niemal całkowicie odporne na parowanie lub zamarzanie, akumulatory pozostawiające daleko w tyle akumulatory typu Faure-Sellon-Volckmar, wreszcie natężenie prądu mierzone w nie znanych dotąd liczbach amperów. Stąd nieskończona, można powiedzieć, moc wyrażana w koniach elektrycznych poruszała śmigła, które nadawały pojazdowi siłę nośną i napędową przewyższające wszelkie potrzeby niezależnie od okoliczności.

Należy jednak podkreślić, że jest to własność inżyniera Robura. Wszystko zostało zachowane w całkowitym sekrecie. Jeżeli prezes i sekretarz Weldon-Institute nie odślą go, ludzkość prawdopodobnie nigdy nie pozna tej tajemnicy.

Jasne jest, że pojazd ów posiada wystarczającą stabilność wynikającą z poło-

żenia środka ciężkości. Nie ma niebezpieczeństwa nachylenia pod niepokojącym kątem do poziomu, nie zachodzi obawa wywrotki.

Pozostaje sprawa materiału, jakiego użył inżynier Robur do konstrukcji swego statku powietrznego — nazwa ta doskonale pasuje do „Albatrosa”. Cóż to za materia tak twarda, że nie mógł jej naciąć nóż Phila Evansa i której pochodzenia nie potrafił wytłumaczyć Uncle Prudent? Po prostu papier.

Szybki rozwój tej materii trwa już od wielu lat. Papier bez kleju, którego arkusze nasączone są dekstryną i skrobią, następnie sprasowane pod prasą hydrauliczną, tworzy substancję twardą jak stal. Robi się z niej krążki linowe, szyny, koła wagonów wytrzymalsze niż z metalu, a zarazem lżejsze. Właśnie tę trwałość i mały ciężar chciał wykorzystać Robur do konstrukcji swej powietrznej lokomotywy. Wszystko: kadłub, platforma, nadbudówki, kajuty zbudowano z papieru, który pod ciśnieniem nie tylko upodobił się do stali, ale także, czego nie należy lekceważyć w przypadku pojazdu latającego na dużych wysokościach, stał się niepalny. Jeśli chodzi o różne elementy urządzeń zawieszających i napędowych, osie i łopatki śmigieł, to żelatynowe włókna dostarczyły substancji odpornej, a jednocześnie giętkiej. Materia ta, mogąc przystosować się do każdej formy, nierozpuszczalna w większości gazów i cieczy, kwasów i ekstraktów, nie mówiąc o jej własnościach izolacyjnych, znalazła cenne zastosowanie w elektrycznej maszynierii „Albatrosa”.

Inżynier Robur, jego zastępca Tom Turner, mechanik i dwóch jego pomocników, dwóch sterników, kucharz — razem ośmiu mężczyzn — taki był skład załogi statku powietrznego, wystarczający całkowicie do manewrów wymaganych w czasie podróży powietrznej. Broń myśliwska i bojowa, sprzęt rybacki, latarnie elektryczne, instrumenty obserwacyjne, busole i sekstansy dla oznaczenia trasy, termometr do badania temperatury, różne barometry — jedne służące do określania cech osiągniętej wysokości, inne do wskazania różnic ciśnienia atmosferycznego, sztormgłas do przewidywania burz, niewielka biblioteka, mała przenośna drukarnia, zamocowane na sworzniu pośrodku platformy działo ładowane od tyłu i wyrzucające pociski kaliber 60 milimetrów, zapasy prochu, pocisków, dynamitu, piec kuchenny ogrzewany prądem z akumulatorów, zapasy konserw, mięsa i jarzyn ułożone w kambuzie *ad hoc*<sup>20</sup> razem kilkoma beczkami brandy, whisky i dżinu, wreszcie wszystko, co jest potrzebne na całe miesiące podróży bez konieczności lądowania — takie było wyposażenie i zapasy pojazdu, nie licząc oczywiście osławionej trąbki.

Oprócz tego na pokładzie znajdowała się lekka, niezatapialna łódka z kauczuku, która mogła unieść ośmiu mężczyzn na powierzchni rzeki, jeziora lub spokojnego morza.

Czy Robur zaopatrzył się przynajmniej w spadochrony na okoliczność ewen-

---

<sup>20</sup>*Ad hoc* (łac.) — specjalnie w tym celu

tualnego wypadku? Nie. Nie wierzył w wypadki tego rodzaju. Osie śmigieł działały niezależnie jedne od drugich. Zatrzymanie się jednego nie wpływało na funkcjonowanie innych. Działanie połowy ich starczało do utrzymania „Albatrosa” w jego środowisku naturalnym.

— Dzięki niemu — jak Robur będzie miał okazję wkrótce powiedzieć swoim nowym gościom, gościom wbrew ich woli — dzięki niemu jestem panem siódmej części świata, większej niż Australia, Oceania, Azja, Ameryka i Europa, panem powietrznej Ikarii, którą pewnego dnia zaludnią tysiące Ikaryjczyków!

## Rozdział siódmy w którym Uncle Prudent i Phil Evans jeszcze nie dają się przekonać.

Prezes Weldon-Institute był zaskoczony, jego towarzysz oszołomiony. Ale ani jeden, ani drugi nie chcieli pokazać po sobie tego tak naturalnego osłupienia.

Za to Frycollin, czując się unoszony w powietrzu na pokładzie podobnej maszyny, wcale nie starał się ukryć swego przerażenia.

Tymczasem śmigła zawieszające obracały się szybko nad ich głowami. Mimo że prędkość obrotów była znaczna, mogła ona wzrosnąć jeszcze trzykrotnie, w razie gdyby „Albatros” zechciał osiągnąć wyższe strefy.

Natomiast poruszające się dość wolno dwa pędniki nadawały pojazdowi prędkość zaledwie dwudziestu kilometrów na godzinę.

Wychylając się poza platformę, pasażerowie „Albatrosa” mogli dostrzec w dole długą i krętą wstążkę, która wśród urozmaiconego krajobrazu i połyskiwania przybrzeżnych jezior ukośnie uderzanych promieniami słonecznymi, wiła się niczym zwykły strumyk. Ten strumyk był rzeką, i to jedną z największych na tym terenie. Na jej lewym brzegu rysował się łańcuch górski, którego przedłużenie ginęło w dali.

— Powie nam pan — gdzie jesteśmy? — zapytał Uncle Prudent głosem drżącym ze złości.

— Nie muszę — odparł Robur.

— A powie pan, gdzie lecimy? — dorzucił Phil Evans.

— W powietrzu.

— Jak długo to potrwa?

— Tak długo, jak będzie trzeba.

— Mamy więc lecieć dookoła świata? — ironicznie zapytał Phil Evans.

— Dalej.

— A jeśli taka podróż nam nie odpowiada?... — odezwał się Uncle Prudent.

— Będzie musiała wam odpowiadać!

Oto przedsmak stosunków, jakie miały łączyć właściciela „Albatrosa” i jego

gości, żeby nie powiedzieć — więźniów. Wyraźnie chciał on dać im najpierw czas na dojście do siebie, na podziwianie cudownego pojazdu, który niósł ich poprzez przestworza i bez wątpienia na złożenie gratulacji wynalazcy. Toteż udał, że przechadza się z jednego końca platformy na drugi. Mogli dowolnie zbadać rozkład maszyn i urządzenia statku lub zwrócić całą swoją uwagę na krajobraz, jaki rozciągał się pod nimi.

— Panie Prudent — powiedział wtedy Phil Evans — jeśli się nie mylę lecimy nad centralną częścią terytorium kanadyjskiego. Ta rzeka na północnym zachodzie, to Rzeka Świętego Wawrzyńca. A miasto, które mijamy, to Quebec.

Istotnie było to stare miasto Champlaina<sup>21</sup>, miasto, którego kryte stalową blachą dachy lśniły w słońcu niczym reflektory. „Albatros” osiągnął więc aż czterdziesty szósty stopień szerokości geograficznej północnej, co było wyjaśnieniem przedwczesnego nadejścia dnia i niezwykle długo trwającego wschodu słońca.

— Tak — podjął Phil Evans — to położony amfiteatralnie Quebec, to wzgórze, ten Gibraltar Ameryki Północnej<sup>22</sup>, na którym wznosi się cytadela! To jest katedra angielska, a to francuska! A ta kopuła, na której powiewa bandera brytyjska, to urząd celny!

Evans jeszcze nie skończył mówić, a już stolica Kanady zaczynała znikać w dali. Statek wchodził w strefę małych chmur, które powoli zasłoniły widok ziemi.

Robur widząc, że prezes i sekretarz Weldon-Institute przenieśli swoją uwagę na wyposażenie zewnętrzne „Albatrosa”, zbliżył się wtedy nich i powiedział:

— A więc, panowie, wierzcie teraz w możliwość lotów powietrznych na maszynach cięższych od powietrza?

Trudno byłoby nie ustąpić wobec oczywistej prawdy. Jednakże Uncle Prudent i Phil Evans nic nie odpowiedzieli.

— Nie odzywacie się, panowie? — podjął inżynier. — Z pewnością głód nie pozwala wam mówić!... Skoro jednak podjąłem się przewieźć was w powietrzu, wierzcie mi, że nie będę was żywił tą mało pożywną mieszanką gazów. Śniadanie czeka na panów.

Ponieważ Prudent i Evans odczuwali gwałtownie przesywający ich głód, nie była to pora na robienie ceregieli. Posiłek do niczego nie zobowiązuje, a liczyli na to, że kiedy Robur postawi ich na ziemi, będą mogli znowu przyjąć wobec niego całkowitą swobodę działania.

Zaprowadzono ich więc do niewielkiej jadalni w tylnej nadbudówce. Znajdował się tam porządnie nakryty stół, przy którym mieli jadać w czasie podró-

<sup>21</sup>Samuel de Champlain (ok. 1567–1635) — podróżnik francuski, badacz Kanady; w 1608 roku założył miasto Quebec.

<sup>22</sup>Gibraltar Ameryki Północnej — port Gibraltar leży na tzw. Skale Gibraltarskiej o wysokości 426 metrów. Stara część Quebecu jest podobnie położona — na skalistym wzniesieniu, górującym 100 metrów na Rzeką Świętego Wawrzyńca.

ży. Podano im różne konserwy i, między innymi, rodzaj chleba składającego się w połowie z mąki i w połowie ze sproszkowanego mięsa ze słoniną dodającą mu smaku, który rozgotowany w wodzie, daje doskonałą zupę; poza tym plastry smażonej szynki, a do picia herbatę.

Nie zapomniano też o Frycollinie. W przedniej nadbudówce znalazł on dużą porcję zupy z tegoż chleba. Musiał rzeczywiście być porządnie głodny, skoro jadł, drżąc ze strachu, a szczęki odmawiały mu niemal posłuszeństwa.

— Gdyby to się rozleciało!... Gdyby to się rozleciało!... — powtarzał niešťczęśliwy Murzyn.

Był to powód jego ciągłego niepokoju. Pomyśleć tylko! Po upadku z wysokości tysiąca pięciuset metrów zostałyby z niego pasztet!

Godzinę później Uncle Prudent i Phil Evans ponownie pojawili się na platformie. Nie znaleźli tam już Robura. Z tyłu, w oszklonej budce, ze wzrokiem utkwionym w busole, sternik trzymał niewzruszenie, bez wahania, kurs podany przez inżyniera.

Jeżeli chodzi o resztę załogi, prawdopodobnie śniadanie zatrzymywało jej członków na swoich miejscach. Jedynie pomocnik mechanika, obarczony nadzorem maszyn, przechadzał się od jednej nadbudówki do drugiej.

Pojazd leciał z dużą prędkością, lecz dwaj towarzysze mogli ją bardzo niedokładnie ocenić, mimo że „Albatros” wyszedł już ze strefy chmur i tysiąc pięćset metrów niżej widać było ziemię.

— To niewiarygodne! — powiedział Phil Evans.

— Nie wierzymy więc w to — odparł Uncle Prudent.

Stanęli na dziobie pojazdu i skierowali spojrzenia na zachodni horyzont.

— O! Jakieś miasto! — powiedział Phil Evans.

— Potrafi je pan rozpoznać?

— Tak! Wydaje mi się, że to Montreal.

— Montreal?... Ależ najwyżej dwie godziny temu minęliśmy Quebec!

— To znaczy, że ten pojazd porusza się z prędkością co najmniej stu kilometrów na godzinę.

Taka była w istocie prędkość statku powietrznego i tylko dlatego pasażerowie jej nie odczuwali, że lecieli z wiatrem. Podczas bezwietrznej pogody mocno by im dokuczyła, ponieważ, jest ona niemal równa prędkości ekspresu. Przy wietrze przeciwnym stałaby się nie do zniesienia.

Phil Evans nie mylił się. Pod „Albatrosem” pojawiał się Montreal, łatwo dający się rozpoznać dzięki Victoria-Bridge — mostowi rurowemu przerzuconemu przez Rzekę Świętego Wawrzyńca niczym wiadukt kolejowy na kanale w Wenecji. Dalej widać było szerokie ulice, olbrzymie sklepy, budynki banków, katedrę, bazylikę (niedawno wybudowaną na wzór bazyliki Świętego Piotra w Rzymie), wreszcie wzgórze Mont-Royal, które góruje nad całym miastem i z którego uczyniono wspaniały park.

Całe szczęście, że Phil Evans widział już kiedyś główne miasta Kanady. Dzięki temu mógł niektóre rozpoznać nie pytając Robura. Po Montrealu, około wpół do drugiej po południu, przelecieli nad Ottawą, której wodospad, widziany z góry, przypominał wielki kocioł z przelewającym się wrzątkiem, co dawało imponujący efekt.

— Tam jest budynek Parlamentu — powiedział Evans.

I wskazał coś w rodzaju norymberskiej zabaweczki wyrosłej na wzgórzu. Zabawka ta swoją barwną architekturą przypominała londyński parlament, podobnie jak montrealska katedra niewiele różniła się od katedry rzymskiej. Ale nie miało to znaczenia, niezaprzeczalnie była to Ottawa.

Wkrótce miasto zaczęło maleć na horyzoncie i w końcu stanowiło tylko świetlistą plamę na ziemi.

Była prawie druga po południu, gdy ukazał się Robur. Towarzyszył mu Tom Turner, jego prawa ręka. Inżynier powiedział do niego tylko trzy słowa. Ten zaś przekazał je dwóm pomocnikom stojącym na posterunku w przedniej i tylnej nadbudówce. Na dany znak sternik zmienił kurs „Albatrosa”, kierując go o dwa stopnie na południowy zachód. Równocześnie Uncle Prudent i Phil Evans mogli stwierdzić, że prędkość statku wzrosła.

W rzeczywistości mogła ona być jeszcze podwojona — pokonałaby tym samym wszystkie dotychczasowe osiągnięcia najszybszych pojazdów komunikacji naziemnej.

Osądźmy bowiem! Prędkość torpedowców może dojść do dwudziestu dwu węzłów, czyli czterdziestu kilometrów na godzinę; pociągów kolei angielskich i francuskich — do stu kilometrów; statków na płozach poruszających się po zamrzniętych rzekach Stanów Zjednoczonych — do stu piętnastu; wyprodukowana w warsztatach Pattersona lokomotywa o kołach zębatych osiągnęła sto trzydzieści kilometrów na linii Jeziora Erie, a inna, między Trenton i Jersey — sto trzydzieści siedem.

Natomiast „Albatros” maksymalną mocą swoich pędników mógł osiągnąć prędkość rzędu dwustu kilometrów na godzinę, czyli prawie pięćdziesięciu metrów na sekundę.

Jest ona więc równa prędkości huraganu wrywającego drzewa z korzeniami, dorównuje prędkości stu dziewięćdziesięciu kilometrów, jaką osiągnął pewien podmuch wiatru w Cahors podczas burzy 21 września 1881 roku. Jest to średnia prędkość lotu gołębia pocztowego, a przewyższa ją tylko lot jaskółki (67 metrów na sekundę) i jerzyka (89 metrów).

Słowem, tak jak powiedział Robur, „Albatros”, rozwijając całą moc swoich śmigieł, mógłby oblecieć świat dookoła w dwieście godzin, to znaczy w ciągu niecałego tygodnia!

To, że nasz glob posiadał w tym czasie czterysta pięćdziesiąt tysięcy kilometrów dróg kolejowych — co stanowiło jedenastokrotny obwód Ziemi na równiku,



nie miało znaczenia dla tej latającej maszyny. Czyż jako punktem oparcia nie dysponowała ona całą przestrzenią?

Trzeba jeszcze więcej wyjaśniać? Fenomenem, którego pojawienie się tak zaintrygowało ludność obu światów, był statek powietrzny inżyniera. Trąbka, z której dobywały się donośne fanfary pośród przestworzy, należała do Toma Turnera. Bandera zawieszona na głównych budowlach Europy, Azji i Ameryki, była banderą Robura Zdobywcy i jego „Albatrosa”.

I jeżeli aż dotąd inżynier przedsiębrał środki ostrożności, aby go nie rozpoznano, jeżeli wolał podróżować nocą oświetlając się niekiedy refleksami elektrycznymi, jeżeli w dzień znikał za zasłoną z chmur, wydawało się, że teraz nie chce już ukrywać swego podboju. A skoro przybył do Filadelfii, skoro pojawił się w sali posiedzeń Weldon-Institute, czyż nie uczynił tego po to, aby pokazać swoje wspaniałe odkrycie, aby przekonać, *i pso facto*<sup>23</sup> największych niedowiarków?

Wiadomo, jak go przyjęto i zobaczymy, w jaki sposób zamierzał, się odwzajemnić prezesowi i sekretarzowi tegoż klubu.

Tymczasem Robur zbliżył się do dwóch towarzyszy. Ci starali się nie okazywać żadnego zaskoczenia tym wszystkim, co oglądali, czego doświadczali mimo woli. W tych dwóch anglosaskich głowach narastał naturalnie upór, który trudno będzie wykorzenić.

Ze swojej strony Robur nie chciał nawet sprawiać wrażenia, że to dostrzegł i, jak gdyby kontynuując rozmowę przerwaną ponad dwie godziny wcześniej, powiedział:

— Panowie, stawiacie sobie z pewnością pytanie, czy ten doskonale przystosowany do podróży powietrznych pojazd jest zdolny osiągnąć jeszcze większą prędkość? Nie byłby godzin dokonania podboju przestrzeni, gdyby nie był w stanie jej pochłonać. Chciałem, żeby powietrze stało się dla mnie mocnym punktem oparcia, i jest nim. Zrozumiałem, że aby walczyć z wiatrem, wystarczy go tylko przewyższyć siłą, i jestem silniejszy. Nie potrzebuję żagli, aby mnie niosły, ani wiosła czy kół, żeby mnie popychały, ani szyn, żebym szybciej przemierzył drogę. Tylko powietrze. Powietrze, które mnie otacza, podobnie jak woda otacza statek podwodny, a w którym moje pędniki obracają się niczym śruba statku parowego. Oto jak rozwiązałem problem lotów powietrznych. Tego nigdy nie dokona balon ani żaden inny pojazd lżejszy od powietrza.

Dwaj towarzysze odpowiedzieli całkowitym milczeniem, co ani na chwilę nie zbiło z tropu inżyniera. Poprzestał na półuśmiechu i podjął w formie pytającej:

— Ciekawi was może, czy oprócz możliwości ruchu poziomego, „Albatros” łączy w sobie równie dużą zdolność ruchu pionowego, słowem, czy nawet jeśli chodzi o wejście w najwyższe warstwy atmosfery, może on walczyć z aerostatem? Cóż, nie zachęcam was do postawienia „Go ahead” przeciw niemu.

---

<sup>23</sup>I pso facto (łac.) — tym samym

Dwaj towarzysze po prostu wzruszyli ramionami. Możliwe, że tego właśnie spodziewali się po inżynierze.

Robur dał jakiś znak. Natychmiast zatrzymały się śmigła pchające. Następnie, po przeleceniu jeszcze mili siłą rozpędu, „Albatros” zawisł nieruchomo.

Na kolejny gest Robura śmigła zawieszające zaczęły się obracać z prędkością porównywalną do prędkości syren w doświadczeniach akustycznych. Ich „frrr” wspięło się niemal o oktawę w skali dźwięków, zmniejszając jednakże swą intensywność z powodu rozrzedzenia powietrza, a pojazd uniósł się pionowo niczym skowronek, który rzuca w przestrzeń swój przenikliwy okrzyk.

— Panie!... Panie!... — powtarzał Frycollin. — Żeby to się tylko nie rozleciało!

W odpowiedzi Robur uśmiechnął się pogardliwie. W ciągu kilku minut „Albatros” osiągnął wysokość dwóch tysięcy siedmiuset metrów, co poszerzyło widzialność do siedemdziesięciu mil, a następnie barometr, spadając do 480 milimetrów, wskazał, że znajdują się cztery tysiące metrów nad ziemią.

Po skończonym doświadczeniu „Albatros” obniżył się. Zmniejszenie ciśnienia w górnych warstwach atmosfery doprowadza tlen do powietrza i, co za tym idzie, do krwi. Stało się to przyczyną poważnych wypadków, jakim ulegli niektórzy aeronauci. Robur uważał za zbędne wystawianie się na to niebezpieczeństwo.

„Albatros” wrócił więc na wysokość, którą zdawał się utrzymywać najchętniej, i jego pędniki, znowu uruchomione, pociągnęły go z większą prędkością na południowy zachód.

— Jeśli o to zapytywaliście siebie, panowie — powiedział inżynier — będziecie mogli sobie teraz odpowiedzieć.

Następnie, przechylając się przez reling, całkowicie pograżył się w zadumie.

Kiedy podniósł głowę, stali przed nim prezes i sekretarz Weldon-Institute.

— Panie inżynierze — powiedział Uncle Prudent, daremnie starając opanować — nie postawiliśmy sobie żadnego z pytań, które pan wymienił. Ale zadamy panu jedno i liczymy, że zechce pan na nie odpowiedzieć.

— Słucham.

— Jakim prawem zaatakował nas pan w Filadelfii, w parku Fairmont? Jakim prawem zamknął nas pan w celi? Jakim prawem zabrał nas pan, wbrew naszej woli, na pokład tej latającej maszyny?

— A jakim prawem, panowie baloniarze — zaczął Robur — jakim prawem znieważyliście mnie, wygwizdali, obrzucili, pogrózkami w waszym klubie do tego stopnia, że dziwię się, iż wyszedłem stamtąd cały?

— Zadał pan pytanie, a nie odpowiedział nam — odezwał się Phil Evans. — Powtarzam więc: jakim prawem?...

— Chcecie wiedzieć?...

— Tak!

— Cóż, prawem silniejszego!

— To cyniczne!

— Ale tak jest!

— A jak długo, obywatelu inżynierze — zapytał Uncle Prudent, który w końcu wybuchł — jak długo ma pan zamiar korzystać z tego prawa?

— Jakże to, panowie? — ironicznie odparł Robur. — Jak możecie stawiać mi podobne pytanie, kiedy wystarczy, byście spuścili wzrok, aby cieszyć się widokiem, jaki nie ma sobie równego na świecie!

„Albatros” przeglądał się akurat w olbrzymim lustrze Jeziora Ontario. Przemierzał właśnie Kanadę, kraj tak poetycznie opiewany przez Coopera. Następnie przeleciał wzdłuż południowego brzegu tego wielkiego zbiornika i skierował się w stronę słynnej rzeki Niagara, która przelewa doń wody jeziora Erie, rozbijając je na wodospadach.

Przez chwilę aż na „Albatrosie” słychać było majestatyczny hałas, pomruki burzy. I jak gdyby jakaś wilgotna mgła została rzucona w przestworza, powietrze wyraźnie się ochłodziło.

Poniżej, na kształt podkowy, spadały płynne masy. Można by rzec, że to potok kryształu wśród tysięcy tęcz, jakie wywołało rozrzedzenie powietrza rozszczepiając promienie słoneczne. Widok ten był podniosły.

Kładka przed wodospadami, wyciągnięta niczym nitka, łączyła oba brzegi. Trzy mile dalej w dół rzeki przerzucony był wiszący most, na który wjeżdżał właśnie pociąg jadący z brzegu kanadyjskiego na amerykański.

— Wodospady Niagara! — zawołał Phil Evans.

Okrzyk ów wyrwał mu się wbrew woli, podczas gdy Uncle Prudent z całych sił starał się nie podziwiać żadnego z tych cudów.

Minutę później „Albatros” minął tę graniczną rzekę i opuszczając Kanadę, wleciał nad rozległe tereny Stanów Zjednoczonych.

## **Rozdział ósmy**

### **w którym Robur decyduje się odpowiedzieć na zadane mu ważne pytanie.**

W jednej z kajut tylnej nadbudówki Uncle Prudent i Phil Evans znaleźli dwie wygodne koje, wystarczającą ilość bielizny i odzieży na zmianę, płaszcze i okrycia podróżne. Większego komfortu nie ofiarowano by im nawet na statku transatlantyckim. Jeśli natychmiast nie zasnęli, to dlatego że albo nie chcieli im się spać, albo bardzo realne sprawy przeszkodziły im w tym. W jaką przygodę się wplątali? Czego mieli jeszcze doświadczyć wbrew swej woli? Jak zakończy się ta sprawa i rzecz zasadnicza: czego chciał od nich inżynier Robur? Było się nad tym zastanawiać.

Frycollina ulokowano na przedzie, w kajucie sąsiadującej z kabiną kucharza „Albatrosa”. Takie sąsiedztwo nie mogło mu się nie podobać. Lubił stykać się z wielkimi tego świata. Jednak, mimo że w końcu zasnął, śnił o kolejnych upadkach, o wyrzucaniu w pustkę, co czyniło z jego snu okropny koszmar.

Tymczasem nie było niczego spokojniejszego od tej podróży w powietrzu, którego prądy uspokoiły się wraz z nadejściem wieczoru. W tej strefie nie słyszało się innego hałasu oprócz szumu łopatek śmigieł. Niekiedy odzywał się gwizdek parowozu ziemskiego biegnącego po torach albo ryczenie zwierząt domowych. Cóż za niezwykły instynkt! Te ziemskie istoty wyczuwały powietrzną maszynę i w momencie jej przelotu wydawały z siebie pełne przestachu głosy.

Nazajutrz, 14 czerwca o godzinie piątej, Uncle Prudent i Phil Evans przechadzali się po platformie, którą można nazwać mostkiem statku powietrznego. Wszystko było jak w przeddzień: strażnik na dziobie, sternik na rufie.

Po co strażnik? Czyżby mogło dojść do zderzenia z jakimś podobnym pojazdem? Oczywiście, że nie. Robur nie znalazł jeszcze naśladowców. Również możliwość spotkania aerostatu unoszącego się w powietrzu była tak niewielka, że wcale nie musiała być brana pod uwagę. W każdym razie okazałoby się to fatal-

ne dla aerostatu — niczym uderzenie garnka glinianego o żelazny. „Albatros” nie miał się czego lękać w razie takiej kolizji.

Ale czy ostatecznie mogła się przytrafić? Tak! Gdyby na drodze pojazdu wyrosła jakaś góra, której nie potrafiłby ominąć, zachodziła obawa uderzenia w jej zbocze. Były to rafy powietrzne i należało ich unikać, tak jak statek unika raf morskich.

Prawda, że inżynier wyznaczył kurs podobnie, jak czyni to kapitan, biorąc pod uwagę wysokość konieczną do pokonania najwyższych szczytów na danym terenie. Tak więc, ponieważ mieli przelatywać nad górzystym krajem, czuwanie było tylko ostrożnością na wypadek, gdyby statek zboczył nieco z kursu.

Obserwując krainę, jaka przesuwawała się pod nimi, Uncle Prudent i Phil Evans dostrzegli duże jezioro, do którego południowych brzegów „Albatros” miał wkrótce dotrzeć. Wywnioskowali z tego, że w ciągu nocy przelecieli wzdłuż całego Jeziora Erie. Ponieważ lecieli bardziej na zachód, wynikało z tego, że statek powietrzny musiał akurat docierać do krańców jeziora Michigan.

— Nie ma wątpliwości! — powiedział Phil Evans. — To zbiorowisko dachów na horyzoncie, to Chicago!

Nie mylił się. Faktycznie było to miasto, w którym zbiega się siedemnaście linii kolejowych, miasto królujące na zachodzie, olbrzymi magazyn, gdzie napływają produkty z Indiany, z Ohio, z Wisconsin, z Missouri, ze wszystkich prowincji tworzących zachodnią część Stanów Zjednoczonych.

Uzbrojony w doskonałą lornetę żeglarską, którą znalazł w swojej kajucie, Uncle Prudent bez trudu, rozpoznał główne gmachy miejskie. Jego towarzysz potrafił wskazać mu kościoły, budowle użyteczności publicznej, liczne „elewatory”, czyli mechaniczne spichlerze, olbrzymi hotel Shermana przypominający kostkę do gry, na której bokach okna stanowiły setki punktów.

— Ponieważ jesteśmy nad Chicago — powiedział Uncle Prudent — znaczy to, że przesunęliśmy się bardziej na zachód niżby należało, aby powrócić do punktu wyjścia.

„Albatros” istotnie oddalał się w prostej linii od stolicy Pensylwanii.

Nawet gdyby Uncle Prudent chciał wpląć na Robura, aby doprowadził ich na wschód, nie mógłby uczynić tego w danym momencie. Owego ranka wydawało się, że inżynier nie kwapi się z opuszczeniem swojej kabiny — może zajmowała go jakaś praca, a może jeszcze spał. Dwaj towarzysze musieli więc spożyć śniadanie nie mając okazji do zobaczenia się z nim.

Od ubiegłego wieczoru prędkość statku nie uległa zmianie. Nie była ona uciążliwa ze względu na wiejący ze wschodu wiatr, a i temperatura, ponieważ wraz ze wzrostem wysokości spada zaledwie o jeden stopień na każde sto siedemdziesiąt metrów, okazywała się całkiem znośna. Toteż rozmyślając i gawędząc w oczekiwaniu na inżyniera, Uncle Prudent i Phil Evans przechadzali się pod — nazwijmy je tak — gałęziami śmigieł wprawionych wtedy w taki ruch obrotowy, że błyski

ich ramion ginęły w półprzeźroczystym kręgu.

W ten sposób w niespełna dwie i pół godziny przebyli stan Illinois i przekroczyli jego północną granicę. Przelecieli nad matką rzek — Missisipi, a płynące po niej dwupiętrowe parowce wydawały się nie większe od łódek. Następnie „Albatros” minął Iowę, wcześniej, bo około godziny jedenastej, dotarłszy do Iowa-City.

Na terytorium tym wiło się kilka łańcuchów wzgórz, skręcających z południa na północny zachód. Ich niewielka wysokość nie wymagała dodatkowego wzniesienia się pojazdu. Wkrótce zresztą wzgórz te zaczęły się obniżać, aby ustąpić szerokim równinom Iowy, rozpościerającym się w części zachodniej tego stanu i w Nebrasce — olbrzymim preriom, które ciągną się aż do stóp Gór Skalistych. Tu i tam widać było liczne rzeki i rzeczki, których wody spotykają się w Missouri. Na ich brzegach, zważywszy, że „Albatros” przelatywał nad Dalekim Zachodem, coraz rzadsze miasta i miasteczka.

Dzień ten nie przyniósł nic szczególnego. Uncle Prudent i Phil Evans zostali całkowicie pozostawieni samym sobie. Ledwie dostrzegli Frycollina wyciągniętego na dziobie z zamkniętymi oczami, żeby niczego nie widzieć. Jednakże, wbrew pozorom, nie nękały go zawroty głowy. Nie mogłyby się one przejawiać w taki sam sposób, jak to się zdarza na szczycie wysokiej budowli, ponieważ brakowało punktów odniesienia. Przepaść nie wywiera takiego wrażenia, kiedy panuje się nad nią w gondoli balonu lub na platformie statku powietrznego, a raczej pod aeronautą nie otwiera się wtedy przepaść — to horyzont wznosi się, otaczając go ze wszystkich stron.

O godzinie drugiej „Albatros” przelatywał nad Omahą na granicy Nebraski; to miasto stanowi rzeczywiście początek Drogi Żelaznej Pacyfiku — długiej na sześć tysięcy kilometrów magistrali kolejowej wytyczonej między Nowym Jorkiem i San Francisco. Przez chwilę widać było żółtawe wody Missouri, a potem, położone pośrodku tego bogatego basenu niczym klamra na żelaznym pasie ścisłającym w talii Amerykę Północną, miasto z drewnianymi i ceglanyimi domami. Podczas gdy pasażerowie pojazdu obserwowali to wszystko, bez wątpienia mieszkańcy Omahy również musieli dostrzec dziwną maszynę. Lecz ich zdziwienie, wywołane widokiem „Albatrosa” szybującego w przestworzach, nie mogło być większe niż to, które stało się udziałem prezesa i sekretarza Weldon-Institute na skutek znalezienia się na jego pokładzie.

W każdym razie fakt ten miał zostać skomentowany przez amerykańskie dzienniki. Byłoby to wytłumaczeniem zadziwiającego zjawiska, którym cały świat zajmował się i martwił od pewnego czasu.

Godzinę później „Albatros” minął już Omahę. Było więc pewne, że kieruje się na wschód, oddalając się od rzeki Platte, której doliną, ciągnącą się poprzez Wielkie Równiny Prerii, biegnie Droga Żelazna Pacyfiku. Uncle Prudent i Phil Evans nie byli z tego zadowoleni.

— Więc ten absurdalny projekt wywiezienia nas na antypody<sup>24</sup> jest poważny?  
— powiedział Evans.

— I to wbrew nam? — dodał Prudent. — Ach! Niech ten Robur uważa! Nie jestem człowiekiem, który mu na wszystko pozwoli!...

— Ani ja! — odrzekł Phil Evans. — Ale proszę mi wierzyć, panie Prudent, niech pan się stara panować nad sobą...

— Panować!...

— A wybuchy gniewu niech pan zachowa na stosowną chwilę.

Około godziny piątej, po przekroczeniu gór Black Hills porośniętych jodłami i cedrami, „Albatros” leciał nad terenem słusznie nazwanym „czarcimi ziemiami”<sup>25</sup> Nebraski — są to bezładnie rozrzucone wzniesienia koloru brunatnoczerwonego, jak gdyby upuszczone na ziemię i porozbijane przy upadku szczątki gór. Z daleka skały przybierały najbardziej fantastyczne formy. Tu i ówdzie, wśród tych olbrzymich pozostałości, widać było ruiny średniowiecznych miast z fortami, donżonami, zamkami obronnymi o wieżach mających stożkowate dachy. W rzeczywistości jednak te „czarcie ziemie” są po prostu olbrzymią kostnicą, gdzie bieleją miriady szczątków zwierząt gruboskórych, żółwiowatych, nawet podobno ludzi kopalnych uniesionych przez jakiś nieznany kataklizm dawnych epok.

Gdy nadszedł wieczór, statek zostawił już za sobą basen rzeki Platte. Teraz równina rozpościerała się aż po krańce rozległego dzięki wysokości, na jakiej znajdował się „Albatros”, horyzontu.

Nocą już nie przenikliwe gwizdki lokomotyw ani nie głębokie buczenie syren parowców naruszały spokój rozgwieżdżonego firmamentu. Przeciągłe ryki wzbijały się aż do statku powietrznego lecącego wtedy bliżej ziemi. Były to stada bizonów, które kroczyły prerią w poszukiwaniu wodopojów i pastwisk. A kiedy ryki milkły, miażdżona pod kopytami zwierząt trawa wydawała podobny do pomruku powodzi głuchy hałas, jakże różny od ciągłego furkotu śmigieł.

Potem od czasu do czasu rozlegało się szczekanie lisa, miauczenie dzikiego kota lub wycie wilka albo kojota, tego *canis latrans*<sup>26</sup>, którego nazwa uzasadniona jest jego przenikliwym ujadaniem.

W czystym powietrzu nocy rozchodził się również mocny zapach mięty, szałwi i piołunu, zmieszany z silną wonią drzew iglastych.

Wreszcie, aby zanotować wszystkie dźwięki dobiegające z ziemi, słychać było posępne naszczekiwanie, które tym razem nie należało do kojotów; był to okrzyk

<sup>24</sup>Antypody - obszary Ziemi położone na przeciwległych krańcach dowolnej jej średnicy

<sup>25</sup>„Czarcie ziemie” (Bad Lands lub Bad Grounds) — ciągnące się na przestrzeni tysięcy kilometrów kwadratowych pozostałości płaskowyżu, pociętego we wszystkich kierunkach przez wodę i czynniki atmosferyczne. Teren jałowy, o bardzo suchym klimacie. Koryta rzek są przez prawie cały rok wyschnięte.

<sup>26</sup>*Canis latrans* — łacińska nazwa kojota. Dosł.: „szczekający pies”

Czerwonoskórych i żaden traper nie mógłby pomylić go z głosem dzikich zwierząt.

Nazajutrz, 15 czerwca, około piątej rano Phil Evans opuścił swoją kajutę. Może dzisiaj stanie twarzą w twarz z inżynierem Roburem?

W każdym razie, pragnąc dowiedzieć się, dlaczego nie było go widać w przeddzień, zwrócił się do jego zastępcy, Toma Turnera.

Tom Turner, Anglik z pochodzenia, w wieku około czterdziestu pięciu lat, szeroki w piersi, krępy, o żelaznej budowie, miał jedną z charakterystycznych, olbrzymich głów w stylu Hogartha, jakich wiele ten malarz całej anglosaskiej brzydoty nakreślił końcem swego pędzla. I jeśli przyjrzy się, Czytelniku, czwartej planszy „Harolts Progress”<sup>27</sup>, znajdziesz tam głowę Toma Turnera na ramionach strażnika więziennego i zauważysz, że fizjonomia ta nie ma w sobie nic zachęcającego.

— Czy zobaczymy dzisiaj inżyniera Robura? — spytał Evans.

— Nie wiem — odparł Turner.

— Nie pytam pana, czy wyszedł.

— Możliwe.

— Ani kiedy wróci.

— Prawdopodobnie jak zrobi zakupy!

Powiedziawszy to, Tom Turner wszedł do swej kajuty.

Trzeba było zadowolić się tą odpowiedzią tym mniej uspokajającą, że dzięki busoli wiadomo było, iż „Albatros” kontynuuje lot w kierunku północno-zachodnim.

Jakież kontrast między opuszczonym wraz z nadejściem nocy pustynnym terytorium „czarcich ziem” i krajobrazem, który rozciągał się teraz na powierzchni ziemi!

Statek powietrzny, po przebyciu tysiąca kilometrów od Omahy, znajdował się nad krainą, której Phil Evans nie mógł rozpoznać, ponieważ nigdy jej nie widział. Parę fortów przeznaczonych do obrony przed Indianami wieńczyło wzgórze liniami geometrycznymi tworzonymi raczej przez palisady niż przez mury. Nieliczne osady, mało mieszkańców w tym kraju tak różnym od złotonośnych terenów Kolorado położonych kilka stopni geograficznych dalej na południe.

Na horyzoncie zaczynał zarysowywać się, jeszcze bardzo niewyraźnie, szereg szczytów, które wstające słońce otaczało smugą ognia.

Były to Góry Skaliste.

Tego ranka Uncle Prudent i Phil Evans poczuli najpierw dotkliwy chłód. Słońce świeciło wspaniałym blaskiem, więc to nie zmiana pogody spowodowała spadek temperatury.

— „Albatros” musi lecieć wyżej w powietrzu — powiedział Evans.

---

<sup>27</sup> „Harolts Progress” („Kariera kurtyzany”) — cykl miedziorytów Hogartha.



Tak też było — barometr umieszczony na zewnątrz, przy drzwiach środkowej nadbudówki, spadł do pięciuset czterdziestu milimetrów, co oznaczało, że lecieli jakieś trzy tysiące metrów nad ziemią. Pojazd utrzymywał się więc na znacznej wysokości, jakiej wymagały wzniesienia terenu. Musiał zresztą godzinę wcześniej przekroczyć wysokość czterech tysięcy metrów, tyle bowiem wznosiły się góry pokryte wiecznym śniegiem.

Pamięć Uncle Prudenta i jego towarzysza nie nasuwała im żadnych skojarzeń z tym krajem. Nocą „Albatros” mógł zbiec na północ lub na południe z dużą prędkością, a to wystarczało, by ich wprowadzić w błąd.

Jednakże, po przedyskutowaniu różnych hipotez mniej lub bardziej wiarygodnych, przyjęli tę oto: okolony górami teren musiał być tym, który na mocy aktu wydanego przez Kongres w marcu 1872 roku, zyskał sobie miano parku narodowego Stanów Zjednoczonych.<sup>28</sup>

Rzeczywiście był to ten bardzo ciekawy region. Słusznie nazwano go parkiem — parkiem z górami zamiast pagórków, z jeziorami zamiast stawów, z rzekami zamiast strumyków, z cyrkami lodowcowymi zamiast labiryntów, w miejsce zaś wodotrysków znajdowały się tam gejzery o niezwyklej sile.

W ciągu kilku minut „Albatros” przesunął się nad rzeką Yellowstone, zostawiając po prawej stronie szczyt Stevensona, i dotarł do dużego jeziora o tym samym imieniu co rzeka. Cóż za różnorodność na brzegach tego basenu o plażach usianych obsydianem i małymi kryształkami, których tysiące płaszczyzn odbijają słońce! Jakaż fantazja w rozmieszczeniu wysepek, które ukazują się na powierzchni! Jaki odcień lazuru odbijanego przez to gigantyczne lustro! A wokół jeziora, jednego z najwyższych położonych na kuli ziemskiej, jakież chmary ptactwa — pelikanów, łabędzi, mew, dzikich gęsi, brentów, nurków! Niektóre partie brzegu, bardzo urwiste, pokrywa bujna zieleń drzew — sosen i modrzewi, a u stóp urwisk tryskają niezliczone białe fumarole.<sup>29</sup> To para wodna wydobywająca się z tej ziemi niczym z olbrzymiego zbiornika, w którym woda utrzymywana jest przez wewnętrzne ognie w stanie ciągłego wrzenia.

Dla kucharza byłaby to wyjątkowa sposobność zrobienia dużego zapasu pstrągów, jedynej ryby, jaką miriadami dostarczają wody jeziora Yellowstone. Lecz „Albatros” znajdował się wciąż na takiej wysokości, że nie było okazji spróbowania połowu, który z pewnością dałby nadzwyczajne wyniki.

Co więcej, w ciągu trzech kwadransów przelecieli nad jeziorem i dotarli nad nieco dalej położony region gejzerów dorównujących najpiękniejszym gejzerom Islandii. Wychyleni z platformy, Uncle Prudent i Phil Evans obserwowali wzbijające się ciekłe kolumny, które jak gdyby chciały dostarczyć pojazdowi jeszcze

<sup>28</sup>Mowa o największym w USA parku narodowym utworzonym w górnym biegu rzeki Yellowstone.

<sup>29</sup>Fumarole — gorące wyziewy gazów wulkanicznych z dodatkiem pary wodnej i innych składników, wydobywające się z kraterów i szczelin wulkanów.

jednej części składowej. Widzieli „Wachlarz” — jego strugi układają się w promieniste płytki, „Zamek warowny” — ten wydaje się bronić uderzeniami trąby wodnej, „Starego druha” — z rozbryzgami uwieńczonymi tęczą, „Olbrzyma”, którego ciśnienie wewnętrzne wyrzuca pionowy strumień wody o obwodzie dwudziestu stóp i o ponad dwustustopowej wysokości.

Robur niewątpliwie znał wszystkie cuda tego nieporównywalnego widoku, można rzec — jedyne na świecie, ponieważ nie pokazał się na platformie. Czyż wyłącznie dla przyjemności swoich gości skierował pojazd nad tę posiadłość narodową? W każdym razie nie zjawił się, aby mogli mu złożyć podziękowania. Nie przerwał swych zajęć nawet podczas śmiałego przelotu przez Góry Skaliste, do których „Albatros” dotarł około godziny siódmej rano.

Wiadomo, że ten układ orograficzny rozciąga się, niczym potężny kręgosłup, od łądźwi aż po szyć Ameryki Północnej, przedłużając Andy Meksykańskie. Jest to masyw długości trzech i pół tysiąca kilometrów, a góruje nad nim szczyt Jamesa mający prawie dwanaście tysięcy stóp wysokości.

Gdyby „Albatros”, niczym wysoko latający ptak, zwiększył liczbę uderzeń swoimi „skrzydłami”, mógłby przebyć najbardziej wyniosłe wierzchołki tego łańcucha, aby przeskoczyć od razu nad Oregon albo Utah. Ale zabieg ten nie był wcale potrzebny. Istnieją przejścia pozwalające pokonać tę barierę bez konieczności zdobywania jej szczytów. Jest kilka „kanionów”, czyli przełęczy, węższych lub szerszych, przez które można się prześliznąć — jedne takie, jak przejście Bridger, którą biegnie Droga Żelazna Pacyfiku dochodząc do terytorium mormonów<sup>30</sup>, inne otwierają się bardziej na północ lub na południe.

„Albatros” wleciał właśnie w jeden z tych kanionów, zmniejszywszy uprzednio prędkość, aby nie uderzyć w ścianę przełęczy. Sternik wprawną ręką, której pewność zwiększyła jeszcze niezwykła czułość steru, kierował pojazdem, jak gdyby prowadził mały statek podczas konkursu Royal Thames Club. Było to naprawdę niezwykle. I mimo złości, jaką odczuwali dwaj wrogowie „cięższego od powietrza”, byli jednak oczarowani doskonałością tego pojazdu.

W czasie krótszym niż dwie godziny przebyto wielki łańcuch górski i „Albatros” wrócił do swojej pierwotnej prędkości rzędu stu kilometrów. Zniżając lot, ponownie wziął kurs na południowy zachód, ażeby w ten sposób przeciąć ukośnie terytorium stanu Utah. Zszedł nawet na wysokość kilkuset metrów, kiedy uwagę Uncle Prudenta i Phila Evansa przyciągnęły dźwięki gwizdka.

Był to pociąg Drogi Żelaznej Pacyfiku, który kierował się w stronę Salt-Lake-City.

Słuchając wtedy skrycie wydanego rozkazu, „Albatros” jeszcze bardziej zniżył lot, towarzysząc pociągowi jadącemu pełną parą. Wkrótce go dostrzeżono.

<sup>30</sup>Mormoni — członkowie sekty religijnej (mormonizm), powstałej w 1830 roku w Ameryce Północnej.

W oknach wagonów ukazało się kilka głów. Potem liczni pasażerowie zapełnili pomosty, które łączą wagony amerykańskie. Kilku wspięło się nawet bez wahania na dachy, aby lepiej widzieć tę latającą maszynę. W przestrzeń pobiegły okrzyki „hurra!”; nie wywołały jednak Robura na pokład.

„Albatros”, zmniejszając liczbę obrotów śmigieł zawieszających, jeszcze niżył lot i zwolnił biegu, aby nie zostawić w tyle pociągu, z wyprzedzeniem którego nie miałby trudności. Leciał nad nim jak olbrzymi skarabeusz, on, który mógłby być gigantycznym ptakiem drapieżnym. Skręcał na prawo i na lewo, przeganiał go, wracał znowu z dumnie wywieszoną czarną ze złotym słońcem banderą, na co kierownik pociągu odpowiedział wymachując flagą Stanów Zjednoczonych z trzydziestoma siedmioma gwiazdami <sup>31</sup>.

Daremnie dwaj więźniowie chcieli skorzystać z nadarzającej im się okazji, aby dać znać, co im się przytrafiło. Na próżno prezes Weldon-Institute krzyczał donośnym głosem:

— Jestem Uncle Prudent z Filadelfii!

Wtórował mu sekretarz:

— Jestem Phil Eyans!

Wołanie to ginęło w tysięcznych „hurra”, którymi pasażerowie pociągu witali ich przelot.

Tymczasem trzech czy czterech ludzi z załogi pojazdu zjawilo się na platformie. Potem jeden z nich rzucił do pociągu linę, podobnie jak czynią marynarze wyprzedzając statek wolniejszy niż ich, a co stanowi ironiczny sposób ofiarowania holu.

„Albatros” podjął niebawem swój normalny lot i w ciągu pół godziny zostawił w tyle ekspres, którego ostatni obłoczek pary wkrótce znikł.

Okolo pierwszej po południu ukazała się szeroka, okrągła płyta odbijająca promienie słoneczne niczym olbrzymi odbłyśnik.

— To musi być stolica mormonów, Salt-Lake-City! — powiedział Uncle Prudent.

Było to w istocie miasto Salt-Lake-City, a ten okrąg, to kolisty dach Tabernakulum <sup>32</sup>, gdzie wygodnie może się zmieścić dziesięć tysięcy świętych. Niczym zwierciadło wypukłe rozsiewał promienie słoneczne we wszystkich kierunkach.

To duże miasto rozciągało się u stóp gór Wasatch pokrytych cedrami i jodłami aż do połowy zboczy, na brzegu amerykańskiego Jordanu, który przelewa wody rzeki Utah do Wielkiego Jeziora Słonego. Pod statkiem rozpościerała się szachownica, jaką przedstawia większość miast amerykańskich. O szachownicy tej można powiedzieć, że więcej na niej dam niż pół, ponieważ wśród mormonów

<sup>31</sup>Na fladze Stanów Zjednoczonych każda gwiazda oznacza jeden stan. Obecnie na fladze USA widnieje pięćdziesiąt gwiazd, tyle bowiem stanów wchodzi w skład tego państwa.

<sup>32</sup>Tabernakulum w Salt-Lake-City to osobny budynek położony obok Świątyni Mormońskiej.

wieloleźństwo cieszy się dużą popularnością<sup>33</sup>. Wokół miasta leżały dobrze zagospodarowane, uprawne ziemie, bogate w rośliny włókniste, ziemie, na których stada owiec liczy się tysiącami.

Wszystko to rozwiało się jak cień i „Albatros” skierował się na południowy zachód lecąc szybciej od wiatru, co też wyraźnie dało się odczuć.

Niebawem statek powietrzny znalazł się nad srebrnonośnymi terenami Nevada, które od kalifornijskich złotonośnych złożów okruchowych oddziela tylko łańcuch Sierra Nevada.

— Należy się spodziewać — powiedział Phil Evans — że przed nocą ujrzemy San Francisco!

— A potem?... — zapytał w odpowiedzi Uncle Prudent.

Była szósta wieczorem, kiedy przebyto Sierra Nevada właśnie przez przełęcz Truckie, którą również biegnie linia kolejowa. Pozostawało zaledwie trzysta kilometrów drogi, aby dotrzeć jeśli nie do San Francisco, to przynajmniej do Sacramento, stolicy stanu Kalifornia.

„Albatros” posuwał się wtedy z taką prędkością, że przed godziną ósmą na zachodnim horyzoncie ukazała się kupała Kapitolu w Sacramento, aby zniknąć wkrótce po przeciwnej stronie.

W tym momencie na platformie ukazał się Robur. Dwaj towarzysze podeszli do niego.

— Inżynierze — powiedział Uncle Prudent — jesteście na krańcach Ameryki! Sądźmy, że to koniec żartów...

— Ja nigdy nie żartuję — odparł Robur.

Uczył jakiś gest. „Albatros” natychmiast opuścił się ku ziemi; ale równocześnie leciał tak szybko, że trzeba było schronić się do nadbudówek.

Zaledwie drzwi kajuty zamknęły się za dwoma towarzyszami, Uncle Prudent powiedział:

— Jeszcze trochę, a udusiłbym go!

— Trzeba będzie próbować ucieczki! — odrzekł Phil Evans.

— Tak!... Za wszelką cenę!

Do ich uszu dobiegł wtedy długi pomruk.

To huczało morze, którego fale rozbijały się o przybrzeżne skały. Był to Ocean Spokojny.

---

<sup>33</sup>Wieloleźństwo wśród mormonów zniesione zostało w 1890 roku na mocy ustawy rządowej.

## **Rozdział dziewiąty w którym „Albatros” przebywa trasę prawie dziesięciu tysięcy kilometrów zakończoną olbrzymim susem.**

Uncle Prudent i Phil Evans zdecydowani byli uciec. Gdyby nie mieli do czynienia z ośmioma wyjątkowo silnymi mężczyznami, jacy tworzyli załogę statku powietrznego, spróbowaliby może walki. Śmiały atak uczyniłby ich panami pojazdu i pozwolił wylądować w jakimkolwiek punkcie Stanów Zjednoczonych. Ale we dwójkę — Frycollina nie można było brać pod uwagę — należało o tym zapomnieć. Tak więc, ponieważ nie mogli użyć siły, będą musieli, jak tylko „Albatros” wyląduje na ziemi, uciec się do podstępów. Phil Evans to właśnie usiłował wytłumaczyć swemu porywczemu towarzyszkowi, gdyż z jego strony wciąż się obawiał przedwczesnego wybuchu mogącego tylko pogorszyć ich położenie.

W każdym razie nie była to odpowiednia pora. Statek leciał z pełną prędkością nad północną częścią Oceanu Spokojnego. Nazajutrz rano, 16 czerwca, brzegu nie było już widać. Tak więc, jeżeli „Albatros” nie zmieni kierunku lotu, prawdopodobnie przetnie nad najbardziej wysuniętym końcem łuku wybrzeże zaokrąglające się od wyspy Vancouver aż po Wyspy Aleuckie — rosyjską część Ameryki Północnej odstąpioną Stanom Zjednoczonym w 1867 roku.

Jakże długie wydawały się obu towarzyszom noce! Toteż zawsze spieszenie opuszczali swą kajutę. Tego ranka, gdy wyszli na pokład, horyzont wschodni już od kilku godzin rozjaśniała zorza. Zbliżało się letnie przesilenie, najdłuższy dzień roku na półkuli północnej, i na sześćdziesiątym równoleżniku noc zapadała na krótko.

Inżynier Robur natomiast, z przyzwyczajenia albo umyślnie, nie spieszył się z wyjściem ze swej nadbudówki. Kiedy ją wreszcie opuścił, ograniczył się do powitania swoich gości w momencie, gdy mijał ich na rufie statku.

Frycollin tymczasem, z oczyma zaczerwienionymi z niewyspania, z tęnym spojrzeniem, na drżących nogach, odważył się wyjść ze swej kajuty. Szedł jak człowiek, który czuje pod stopami niepewny grunt. Jego pierwsze spojrzenie padło na maszynę zawieszającą, która funkcjonowała z uspokajającą regularnością, bez zbyteńego pośpiechu.

Uczyniwszy to, ciągle się zataczając, Murzyn skierował się do relingu i schwycił go oburącz, aby zapewnić sobie lepszą równowagę. Najwidoczniej pragnął rzucić okiem na kraj, nad którym „Albatros” górował najwyżej o dwieście metrów.

Frycollin musiał się mocno rozzłościć, aby zaryzykować podobną próbę. Zaś poddanie własnej osoby takiemu doświadczeniu z pewnością wymagało odwagi.

Najpierw, odchylony do tyłu, Frycollin postął przed relingiem; później potrząsnął nim, aby zbadać jego wytrzymałość; następnie wyprostował się; potem wychylił się do przodu; wreszcie wystawił głowę na zewnątrz. Nie trzeba zaznaczać, że podczas gdy wykonywał te różne ruchy, oczy miał zamknięte. W końcu je otworzył.

Cóż za wrzask! A jak szybko się cofnął! I jak głęboko schował głowę w ramiona!

Na dnie przepaści zobaczył olbrzymi Ocean. Gdyby nie miał kędzierzawych włosów, dawno zjeżyłyby mu się na głowie.

— Morze!... Morze!... — wykrzyknął. I byłby upadł na platformę, gdyby nie kucharz, który złapał go w swoje ramiona.

Kucharz ten był Francuzem, może nawet Gaskończykiem, a nazywał się Franciszek Tapage<sup>34</sup>. Jeżeli nie był Gaskończykiem, musiał w dzieciństwie wdychać nadgarońskie wiatry. W jaki sposób ów Franciszek Tapage znalazł się na służbie u inżyniera? Jakim zrządzeniem losu został członkiem załogi „Albatrosa”? Nic na ten temat nie wiadomo. W każdym razie spryciarz ten mówił po angielsku jak Jankes.

— Ej! Stójże! — wykrzyknął, prostując Murzyna mocnym uderzeniem w plecy.

— Panie Tapage!... — odezwał się biedaczysko, rzucając zrozpaczone spojrzenia na śmigła.

— No co, Frycollin?

— Czy to się czasami rozlatuje?

— Nie, ale w końcu się rozbija.

— Dlaczego?... Dlaczego?...

— Dlatego, że *tout lasse, tout passe, tout casse*<sup>35</sup>, jak mawiają w moim kraju.

<sup>34</sup>Gaskonia — historyczna kraina Francji położona między rzeką Garonną i Pirenejami. Mieszkańcy Gaskonii słynęli z pyszałkowatości i samochwalstwa. Tapage (franc.) — zgiełk, hałas.

<sup>35</sup>*Tout lasse, tout passe, tout casse* — przysłowie gaskońskie nie mające swojego odpowiednika w języku polskim. Znaczy: wszystko się nudzi, wszystko przemija, wszystko rozbija.

— Ale pod spodem jest morze!...  
— Lepiej jest spaść do morza.  
— Ale można się utopić!...  
— Można się utopić, ale nie można się roz-trzas-kać! — odparł Tapage, skandując każdą sylabę ostatniego słowa.

Chwilę później ruchem pełzającym Frycollin wśliznął się do swojej kajuty.

Przez cały dzień 16 czerwca „Albatros” posuwał się ze średnią prędkością. Wydawał się muskać powierzchnię tego tak spokojnego, przepojonego słońcem morza, nad którym wznosił się zaledwie o sto stóp.

Z kolei Uncle Prudent i jego kolega pozostali w nadbudówce, aby nie potkać Robura, który paląc, przechadzał się czasami samotnie, czasem z Tomem Turnerem. Moc śmigieł wykorzystywana była zaledwie w połowie, a to wystarczało, żeby maszyna utrzymywała się w dolnych strefach atmosfery.

W takich warunkach, gdyby wody Pacyfiku były zarybione, ludzie na „Albatrosie” mogliby, wyzyskując uroki połowu, urozmaicić swoje codzienne pożywienie. Ale na powierzchni wody pojawiały się tylko wieloryby o żółtym brzuchu, których długość dochodzi do dwudziestu pięciu metrów. Są to najbardziej niebezpieczne wieloryby na wodach półkuli północnej. Odznaczają się tak wielką siłą, że zawodowi wielorybnicy omijają je z daleka.

Wszelako bez ryzyka mogłoby się odbyć złowienie takiego wieloryba za pomocą bądź to zwykłego harpuna, bądź korzystając z działka Flechtera albo z pocisków dzirytowych, których cały arsenał znajdował się na pokładzie.

Po co jednak niepotrzebna rzeź? Bez wątpienia tylko po to, aby pokazać dwóm członkom Weldon-Institute, co może osiągnąć ze swoim statkiem, Robur postanowił zapolować na jednego z tych monstrualnych ssaków.

Na okrzyk: „Wieloryb! Wieloryb!”, Uncle Prudent i Phil Evans wyszli z kajuty. Może w zasięgu wzroku znajdował się jakiś statek wielorybniczy... W takim wypadku, aby uciec z latającego więzienia, obaj byliby w stanie skoczyć do morza licząc na to, że wyłowią ich rybacy.

Cała załoga „Albatrosa” była już na pokładzie. Czekali.

— Łowimy więc? — spytał Tom Turner.

— Tak — odparł inżynier.

W maszynowni mechanik z dwoma pomocnikami stali na swoich stanowiskach, gotowi do wykonywania nakazywanych gestami manewrów. Zaraz też „Albatros” opuścił się i zatrzymał na wysokości pięćdziesięciu stóp nad morzem.

Dwaj koledzy stwierdzili, że na wodzie nie ma żadnego statku, nie było też nigdzie widać łądu, do jakiego mogliby dotrzeć wpływ zakładając, że Robur nie uczyniłby niczego, aby ich ponownie ująć.

Kilka strumieni pary wodnej i wody wyrzuconych nozdrzami oznajmiło wkrótce obecność wielorybów, które wynurzały się, aby zaczerpnąć powietrza na powierzchni morza.

Tom Turner z kolegą, który miał mu pomagać, stanął na dziobie. Pod ręką miał jedną z wyrzucanych przez rusznicę bomb dzirytowych produkcji kalifornijskiej. Jest to rodzaj metalowego cylindra zakończonego pociskiem uzbrojonym w pręt o postrzępionym końcu.

Z przedniej ławki wachtowej Robur dyrygował manewrami, dając prawą ręką znaki mechanikom, a lewą sternikowi. W ten sposób panował nad każdym ruchem statku — poziomym i pionowym. Niewiarygodne, z jaką szybkością, z jaką precyzją maszyna wykonywała wszystkie jego rozkazy. Można by pomyśleć, że to istota rozumna, której duszą był inżynier Robur.

— Wieloryb!... Wieloryb!... — zawołał znów Turner.

W odległości około czterech kabli przed „Albatrosem” wynurzał się grzbiet walenia.

„Albatros” poleciał w tym kierunku, a kiedy był nie dalej jak sześćdziesiąt stóp od niego, zatrzymał się.

Tom Turner przyłożył do ramienia rusznicę opartą na widełkach zamocowanych na relingu. Padł strzał i pocisk, ciągnąc za sobą długi sznur, którego koniec przyczepiony był do platformy, uderzył w ciało wieloryba. Bomba, napełniona materiałem wybuchowym, eksplodowała wtedy, wyrzucając przy tym rodzaj małego, rozgałęzionego na końcu harpuna, a ten wbił się w ciało zwierzęcia.

— Uwaga! — krzyknął Turner.

Prudent i Evans, mimo że nie mieli humoru, odczuwali zainteresowanie tym widowiskiem.

Ciężko raniony wieloryb uderzał ogonem w morze tak mocno, że bryzgi wody docierały aż na dziób statku. Później zwierzę zanurzyło się na dużą głębokość, podczas gdy odwijano mu linę zwiniętą wcześniej i w stągwi pełnej wody, aby nie zapaliła się przy tarcu. Wróciwszy na powierzchnię, wieloryb zaczął uciekać z pełną szybkością w kierunku północnym.

Trudno sobie wyobrazić, z jaką prędkością „Albatros” był przez niego holowany. Pędniki zostały zresztą zatrzymane. Pozwalano uciekać zwierzęciu utrzymując się na tej samej linii, co ono. Tom Turner gotów był przeciąć linę w razie, gdyby ponowne zanurzenie uczyniło to holowanie zbyt niebezpiecznym.

„Albatros” był tak ciągnięty przez pół godziny na trasie około sześciu mil; czuło się jednak, że wieloryb zaczyna słabnąć.

Wtedy, na znak dany przez Robura, mechanicy uruchomili bieg wsteczny i pędniki zaczęły stawiać pewien opór wielorybowi, który powoli przybliżył się do statku.

Wkrótce maszyna unosiła się na wysokości dwudziestu pięciu stóp nad nim. Jego ogon z niewiarygodną siłą uderzał jeszcze w wodę. A kiedy zwierzę przewracało się z grzbietu na brzuch, wzbijały się olbrzymie fale.

Wtem wieloryb uniósł się jakby, rzucił się głową na dół i zanurzył z taką prędkością, że Tom Turner miał zaledwie czas, aby odwinąć sznur.



Pojazd został nagle pociągnięty aż na powierzchnię morza. W miejscu, gdzie zniknęło zwierzę, pojawił się wir. Zwał wody spadł na pokład ponad relingiem, podobnie jak spada czasem na nadburcie płynącego pod wiatr i pod falę statku.

Na szczęście Tom Turner jednym ciosem siekiery przeciął linę i „Albatros”, po uwolnieniu się od holownika, wspiał się pod wpływem siły śmigieł zawieszających na wysokość dwustu metrów.

Robur ani na chwilę podczas manewrów statku nie stracił zimnej krwi.

Kilka minut później wieloryb znów pojawił się na powierzchni wody — tym razem martwy. Ze wszystkich stron zleciały się morskie ptaki, aby, wydając okrzyki zdolne zagłuszyć cały Kongres, rzucić się na jego trupa.

„Albatros”, nie mając co zrobić z tym łupem, podjął swój lot na zachód.

Nazajutrz, 17 czerwca, o szóstej rano na horyzoncie zarysował się ląd. Był to Półwysep Alaska i szeroko rozsiane kipiele Wysp Aleuckich.

„Albatros” przeskoczył nad tą barierą, gdzie mrowią się foki futerkowe, na które polują Aleutczycy dla Kompanii Rosyjsko-Amerykańskiej. Chwywanie tych ziemnowodnych, długich na sześć do siedmiu stóp zwierząt koloru rdzawego, ważących trzysta do czterystu funtów, to doskonały interes! Były ich tam tysiące, ułożonych w szeregi bez końca niczym w szyku bojowym.

O ile foki nie poruszyły się nawet podczas przelotu pojazdu, inaczej było z nurkami, nurkami i nurzykami, których chrapliwe głosy wypełniały przestrzeń i które zniknęły pod wodą, jak gdyby zagrażał im jakiś przerażający stwór powietrzny.

W ciągu dwudziestu czterech godzin tego dnia i następnej nocy pojazd przebył dwa tysiące kilometrów nad Morzem Beringa, od pierwszych Wysp Aleuckich aż po najdalej wysunięty punkt Kamczatki. Okoliczność ta nie sprzyjała wprowadzeniu w czyn projektu ucieczki prezesa i sekretarza Weldon-Institute. Aby się udała, nie mogła być podjęta na tych pustynnych wybrzeżach dalekiej Azji ani na wodach przybrzeżnych Morza Ochockiego. „Albatros” wyraźnie kierował się w stronę Japonii lub Chin. Tam, mimo iż może niezbyt ostrożnie byłoby zdać się na Chińczyków lub Japończyków, dwaj towarzysze byli zdecydowani umknąć, gdyby statek zatrzymał się w jakimkolwiek punkcie tych terytoriów.

Tylko czy się zatrzyma? To nie był ptak, który w końcu męczy się zbyt długim lotem, ani balon zmuszony do lądowania z powodu braku gazu. Miał jeszcze zapasy na wiele tygodni, a jego niezwykle trwałe organy nie obawiały się osłabienia ani znużenia.

Jeden skok, 18 czerwca, nad Półwyspom Kamczatka, na którym zaledwie mignęły zabudowania Pietropawłowska i wulkan Kluczewa, potem kolejny nad Morzem Ochockim, niemal na wysokości Wysp Kurylskich tworzących na nim zapórę przerywaną setkami małych kanałów. Rankiem 19 czerwca „Albatros” dotarł do cieśniny La Perouse’a położonej między północnym krańcem Japonii i wyspą

Sachalin, zaraz potem znalazł się nad azjatyckim Kanałem La Manche <sup>36</sup>, gdzie wlewa swe wody wielka rzeka syberyjska — Amur.

Wtedy podniosła się bardzo gęsta mgła i statek musiał zwiększyć wysokość, nie dlatego jednak, aby można było utrzymać kierunek. Na wysokości, na jakiej się znajdował, nie było bowiem żadnych przeszkód — ani wysokich budowli, w które mógłby uderzyć przy przelocie, ani gór, gdzie ryzykowałby rozbitcie w trakcie lotu. Teren był mało urozmaicony. Ale te ciągłe, bardzo nieprzyjemne opary atakowały wilgocią instalacje statku.

Nie pozostawało więc nic innego jak wznieść się ponad tę strefę mgieł, której szerokość wynosiła trzysta do czterystu metrów. Dlatego też śmigła zostały wprawione w szybsze obroty i wyszedłszy z mgły, „Albatros” znowu znalazł się pod rozświetlonym niebem.

W tych warunkach Uncle Prudent i Phil Evans mieliby pewne z trudności z wprowadzeniem w życie swoich planów ucieczki zakładając, że byłiby w stanie opuścić statek powietrzny.

Tego dnia, w chwili, gdy przechodził obok nich, Robur zatrzymał się na moment i nie przywiązując jakby żadnej wagi do swoich słów, powiedział:

— Panowie, dla żaglowca lub parowca zagubionego we mgle, z której nie może wyjść, jest to zawsze kłopotliwe. Płynąc, kieruje się tylko dźwiękiem. Musi zwolnić i mimo tylu środków ostrożności, w każdej chwili zachodzi obawa zderzenia. Dla „Albatrosa” te problemy nie istnieją. Cóż znaczy dla niego mgła, skoro może się z niej wyrwać? Cała przestrzeń należy do niego, cała!

Powiedziawszy to, Robur spokojnie podjął swą przechadzkę nie czekając na odpowiedź, której nie żądał, a kłęby dymu z jego fajki rozwiewały się w lazurze nieba.

— Panie Prudent — powiedział Evans — zdaje się, że ten zadziwiający „Albatros” nigdy niczego się nie obawia!

— To się jeszcze okaże! — odparł prezes Weldon-Institute.

Przykra mgła utrzymywała się przez trzy dni: 19, 20 i 21 czerwca. Trzeba było się wznieść, aby nie wpaść na japońską górę Fudzijama. Ale gdy pękła zasłona z mgły, ujrzano wielkie miasto z pałacami, willami, domkami, ogrodami, parkami. Nie widząc go nawet, Robur rozpoznałby je po samym szczekaniu tysięcy psów, po krzykach drapieżnych ptaków, a zwłaszcza po trupim odorze, jaki wydzielają z siebie ciała straconych <sup>37</sup>

Dwaj towarzysze znajdowali się na platformie w chwili, gdy inżynier dokonywał pomiarów na wypadek, gdyby mieli kontynuować drogę we mgle.

— Panowie — powiedział — nie mam powodu ukrywać, że miastem tym jest

---

<sup>36</sup>Mowa o Cieśninie Tatarskiej

<sup>37</sup>Według obyczajów wielu państw, w tym również Japonii, ciała ludzi straconych nie mogły być chowane w ziemi ani palone. Zostawiano je, ku przestrodze innych, w miejscu stracenia.

Jeddo<sup>38</sup>, stolica Japonii.

Uncle Prudent nie powiedział słowa. W obecności inżyniera dławił się, jakby jego płucom brakowało powietrza.

— Widok Jeddo — podjął Robur — to rzecz naprawdę bardzo ciekawa.

— Gdyby była nawet najciekawsza... — zaczął Phil Evans.

— Nie jest warta widoku Pekinu? — odparował inżynier. — To również moje zdanie, a niedługo będziecie mogli sami ocenić.

Nie dało się wyrazić tego z większą uprzejmością.

„Albatros”, lecąc dotychczas na południowy wschód, zmienił więc kierunek o cztery rumby, aby na wschodzie odnaleźć inną drogę.

W nocy mgła się rozproszyła. Zauważało się oznaki niezbyt oddalonego tajfunu — szybki spadek barometru, zanik oparów, zawieszony pod miedzianym niebem wielkie chmury w kształcie elips; zaś po przeciwnej stronie horyzontu widniały długie, karminowe smugi, wyraźnie nakreślone na popielatym tle, a na północy, szeroki, całkiem jasny pas, wreszcie morze było gładkie i spokojne, lecz o zachodzie słońca jego wody nabrały barwy ciemnoszkarłatnej.

Na całe szczęście tajfun zaczął szaleć bardziej na południe, a jego jedynym skutkiem było rozpędzenie mgieł nagromadzonych od prawie trzech dni.

W ciągu godziny pojazd przebył dwieście kilometrów nad Cieśniną Koreańską i nad najbardziej wysuniętym punktem Półwyspu Koreańskiego. Podczas gdy tajfun srożył się na południowo-wschodnich wybrzeżach Chin, „Albatros” kołysał się nad Morzem Żółtym, a 22 i 23 czerwca, nad Zatoką Pohaj; 24 poleciał w górę doliny rzeki Beiyunhe i wreszcie szybował nad stolicą Królestwa Spokoju.

Wychyleni z platformy dwaj towarzysze, jak zapowiedział inżynier, mogli ujrzeć bardzo wyraźnie to olbrzymie miasto podzielone murem na dwie części: Miasto Wewnętrzne i Miasto Zewnętrzne, otoczone przez dwanaście przedmieść, zobaczyli szerokie aleje prowadzące do centrum, świątynie o żółtych i zielonych dachach skąpanych w blasku wschodzącego słońca, parki wokół domów mandarynów; dalej, w Mieście Wewnętrznym, widać było sześćset sześćdziesiąt osiem hektarów Miasta Cesarskiego z jego pagodami, ogrodami, sztucznymi jeziorami, Węglowym Wzgórzem, które dominuje nad całą stolicą; wreszcie, w centrum Miasta Cesarskiego, niczym kwadrat chińskiej łamigłówki wpasowany w inny, znajdowało się Miasto Zakazane, czyli pałac cesarski z wszystkimi fantazjami jego nieprawdopodobnej architektury.

W tym momencie powietrze pod „Albatrosem” przepełniały osobliwe dźwięki. Był to jakby koncert harf eolskich. W powietrzu szybowała setka latawców o różnych kształtach, z liści pandanu lub palmowych, wyposażonych w górnej części w rodzaj łuku z lekkiego drewna podtrzymywanego przez cienką, bambusową listewkę. Pod wpływem powiewów wiatru wszystkie te listewki wydawały

---

<sup>38</sup>Jeddo — dawna nazwa Tokio

dźwięki sprawiające wrażenie bardzo melancholijnych. W otoczeniu tym zdać się mogło, że wdycha się muzyczny tlen.

Robur zapragnął zbliżyć się do tej powietrznej orkiestry i „Albatros” doleciał do niej wolno, aby zanurzyć się w falach dźwięków wysyłanych w przestrzeń przez latawce.

Natychmiast wywołało to niezwykle efekt w tym niezliczonym zbiorowisku. Dźwięki bębenków i innych osobliwych instrumentów orkiestry chińskiej, tysiące wystrzałów z karabinów, setki wybuchów pocisków z dział — posłużono się wszystkim, aby odegnąć statek powietrzny. Jeżeli nawet astronomowie chińscy rozpoznali tego dnia, że powietrzna maszyna była pojazdem, który wzbudził tyle kłótni, miliony Niebiańczyków poczynając od prostego kulisa, a skończywszy na najbardziej dostojnych mandarynach, wzięli go za apokaliptycznego potwora, jaki pojawił się na niebie Buddy.

Oznaki te wcale nie zaniepokoiły nikogo na nieosiągalnym „Albatrosie”. Ale sznury, które łączyły latawce z wiernymi tkwiącymi w ogrodach cesarskich, zostały bądź to przecięte, bądź zwinięto je gwałtownie. Niektóre z tych lekkich instrumentów błyskawicznie powróciły na ziemię akcentując akordy, inne spadły niczym ołowiem w skrzydła trafione ptaki, których śpiew kończy się wraz z ostatnim tchnieniem.

Wspaniała fanfara dobywająca się z trąbki Toma Turnera spłynęła wówczas na stolicę i zagłuszyła ostatnie dźwięki powietrznego koncertu. Nie przerwało to ostrzeliwania z ziemi. Jednakże, ponieważ jedna z bomb wybuchła jakieś dwadzieścia stóp od platformy, „Albatros” powrócił do niedostępnych sfer nieba.

Co się wydarzyło w ciągu kilku następných dni? Nic takiego, z czego więźniowie mogliby skorzystać. W jakim kierunku leciał statek powietrzny? Niezmiennie na południowy wschód, co wskazywało na chęć zbliżenia się do Indostanu. Widoczne zresztą było, że wznoszący się nieustannie teren zmuszał „Albatrosa” do kierowania się według jego ukształtowania. Dziesięć godzin po opuszczeniu Pekinu Uncle Prudent i Phil Evans mogli dojrzeć część Wielkiego Muru na granicy prowincji Szensi. Następnie, unikając szczytów Lungshan, przelecieli nad doliną rzeki Wangho i przekroczyli granice Cesarstwa Chińskiego w okolicach Tybetu.

Tybet — wysoki płaskowyż pozbawiony roślinności, tu i ówdzie ośnieżone szczyty, wyschnięte parowy, zasilane przez lodowce potoki, zagłębienia z olśniewającymi pokładami soli, jeziora okolone zielonymi lasami. Nad tym wszystkim wiał lodowaty często wiatr.

Barometr, spadłszy do 450 milimetrów, wykazywał wysokość ponad czterech tysięcy metrów nad poziomem morza. Toteż temperatura w tej strefie, mimo że były to najcieplejsze miesiące na półkuli północnej, nie przekraczała zera stopni. Ochłodzenie w połączeniu z szybkością „Albatrosa” sprawiało, że warunki były niezbyt znośne. Dlatego też, choć dwaj towarzysze mieli do dyspozycji ciepłe okrycie podróżne, woleli pozostać w nadbudówkach.

Nie trzeba dodawać, że należało nadać śmigłom zawieszającym maksymalną prędkość obrotów, aby mogły utrzymać pojazd w już rozrzedzonym powietrzu. Funkcjonowały jednak w doskonałym rytmie i pasażerom wydawało się, że są kołysani furkotem ich ramion.

Tego dnia Gartok, miasto zachodniego Tybetu, stolica prowincji Guari-Chor-sum, mógł ujrzeć, nie większego od gołębia pocztowego, przelatującego tam „Albatrosa”.

27 czerwca Uncle Prudent i Phil Evans dostrzegli przecinającą horyzont olbrzymią barierę, nad którą wznosiło się kilka wysokich, zagubionych w śniegach szczytów. Obaj, oparci o przednią nadbudówkę, aby nie przewrócił ich pęd powietrza, patrzyli na te olbrzymie masy. Wydawały się biec na spotkanie pojazdu.

— To z pewnością Himalaje — powiedział Phil Evans — i wątpię, żeby ten Robur okrążył je nie przelatując nad Indiami.

— Trudno! — odparł Uncle Prudent. — Na tym olbrzymim terenie może będziemy mogli...

— O ile nie obleci łańcucha na wschodzie przez Birmę lub na zachodzie przez Nepal.

— W każdym razie idę o zakład, że nad Himalajami nie potrafi przelecieć!

— Rzeczywiście! — powiedział jakiś głos.

Nazajutrz, 28 czerwca, „Albatros” znajdował się nad prowincją Zzang, naprzeciw gigantycznego masywu. Po drugiej stronie Himalajów ifzał Nepal. Gdy od północy jedzie się do Indii, drogę kolejno przecinają i rzy łańcuchy górskie. „Albatros” przebył już wcześniej dwa pierwsze stopnie tej bariery Azji Środkowej, wśliznąwszy się w dzielącą je przestrzeń niczym statek pomiędzy skały podwodne. Był to najpierw masyw Kunlun, a następnie Karakorum, wytyczające podłużną kotlinę równoległą do Himalajów, niemal na granicy działów wodnych basenów Indusu na zachodzie i Brahmaputry na wschodzie.

Cóż to za wspaniały układ orograficzny! Ponad dwieście szczytów już zmierzonych<sup>39</sup>, z czego siedemnaście przekracza dwadzieścia pięć tysięcy stóp! Przed „Albatrosem”, na wysokości ośmiu tysięcy ośmiuset czterdziestu metrów wznosił się Mount Everest. Po prawej stronie znajdował się wysoki na osiem tysięcy dwieście metrów Dhaulagiri. Po lewej zaś Kanczendzanga — osiem tysięcy pięćset dziewięćdziesiąt dwa metry — przesunięty na drugie miejsce po ostatnich pomiarach Mount Everestu<sup>40</sup>.

Robur nie zamierzał oczywiście zdobywać szczytów tych gór, ale bez wątplenia znał różne przejścia w Himalajach, między innymi położoną na wysokości sześciu tysięcy ośmiuset metrów przełęcz w stokach Ibi-Gamin, którą w roku

<sup>39</sup>Obecnie już wszystkie szczyty w Himalajach są zmierzone. Wysokość dziesięciu z nich przekracza 8000 metrów.

<sup>40</sup>Przez długie lata za najwyższy szczyt na Ziemi uważana była Kanczendzanga, obecnie uznawana za trzeci pod względem wysokości.

1856 przebyli bracia Schlagintweit <sup>41</sup> i śmiało w nią wleciał.

Denerwujące, a nawet bardzo przykre były te godziny. Wprawdzie rozrzedzenie powietrza nie okazało się aż. takie, żeby trzeba było ucieć się do specjalnych urządzeń w celu uzupełnienia tlenu w kajutach, jednakże chłód panował dojmujący.

Spod kaptura widać było męską twarz inżyniera, gdy stojąc na dziobie kierował manewrami statku. Tom Turner trzymał w ręku drążek sterowy. Mechanik z uwagą nadzorował baterie, których kwasom na szczęście nie groziło zamarznięcie. Śmigła wprowadzone w maksymalne obroty wydawały coraz wyższe dźwięki, których intensywności nie zmniejszało nawet rozrzedzenie powietrza. Barometr spadł do 290 milimetrów, co oznaczało, że lecieli na wysokości siedmiu tysięcy metrów.

Jakże wspaniała jest rozkład tego chaosu gór! Wszędzie białe szczyty. Nie ma jezior, tylko lodowce, które spływają aż do wysokości dziesięciu tysięcy stóp od podstawy. Zamiast trawy, na granicy życia roślinnego nieco fanerofitów. Nie rosną tam te wspaniałe świerki i cedry, które tworzą cudowne lasy na niższych zboczach łańcucha. Nie ma olbrzymich paproci ani nie kończących się roślin pasożytniczych, rozciągniętych niczym w dżungli od jednego pnia do drugiego. Żadnego zwierzęcia — ani dzikich koni, ani jaków, ani wotów tybetańskich. Niekiedy tylko kozica, która zapędziła się w te strefy. Nie ma ptaków z wyjątkiem kilku par wron wznoszących się aż do ostatnich pokładów atmosfery, gdzie można oddychać.

Przebywszy tę przełęcz, „Albatros” zaczął schodzić niżej. Przy wylocie z niej, tam, gdzie kończyła się strefa lasów, jak okiem sięgnąć nie było niczego oprócz pól rozciągających się na olbrzymiej połaci kraju.

Robur podszedł wtedy do swoich gości i uprzejmym głosem powiedział:  
— Indie, panowie.

---

<sup>41</sup> Bracia Schlagintweit — podróżnicy i uczeni niemieccy.

## Rozdział dziesiąty

# w którym dowiadujemy się, w jaki sposób i dlaczego Frycollina wzięto na hol.

Inżynier wcale nie miał zamiaru krążyć statkiem nad cudownymi krainami Indostanu. Przebyć Himalaje, aby pokazać, jakim wspaniałym środkiem lokomocji dysponuje, przekonać tych nawet, którzy nie chcieli dać się przekonać — z pewnością niczego więcej nie pragnął. Czyżby miało to znaczyć, że „Albatros” był doskonałością, chociaż doskonałości nie rodzą się na naszym świecie? To się jeszcze okaże.

Tak czy owak, jeżeli Uncle Prudent i jego towarzyszy nie mogli nie zachwycać się w głębi ducha mocą tego pojazdu powietrznego, nie dawali niczego po sobie poznać. Szukali wyłącznie okazji do ucieczki. Nie podziwiali nawet wspaniałego widoku, jaki ofiarowano ich oczom podczas przelotu „Albatrosa” nad malowniczymi brzegami Pendżabu.

U podnóża Himalajów leży wydzielający niezdrowe opary bagnisty obszar zwany Terajem, gdzie malaria jest chorobą endemiczną. Nie przeszkadzało to jednak „Albatrosowi” ani nie narażało zdrowia jego załogi. Bez zbytecznego pośpiechu dotarł on do miejsca tworzącego kąt na styku Indostanu, Turkiestanu i Chin. 29 czerwca od wczesnego ranka rozpościerała się pod statkiem niezrównana dolina Kaszmiru.

Ta leżąca między Wielkimi i Małymi Himalajami gardziel nie ma sobie podobnej. Pocięta setkami zboczy olbrzymiego masywu dochodzącymi aż do dorzecza Hydaspesu<sup>42</sup>, oblewana jest wodami tej kapryśnie wijącej się rzeki, która widziała skrzyżowaną broń Porosa i Aleksandra, czyli zmagania Indii i Grecji w Azji Środkowej. Hydaspes ciągle toczy swe fale, choć dwa miasta założone przez Ma-

---

<sup>42</sup>Hydaspes — grecka nazwa rzeki Dżeham. W roku 326 p.n.e. nad Hydaspesem rozegrała się bitwa między wojskami króla indyjskiego Porosa i Aleksandra Wielkiego, którą ten ostatni wygrał. Na pamiątkę zwycięstwa Aleksander założył nad Hydaspesem dwa miasta: Nikaje i Bukefale.

cedończyka na pamiątkę zwycięstwa zniknęły tak dokładnie, że śladu nawet po nich nie odnaleziono.

Przez cały ranek „Albatros” szybował nad Szrinagarem, bardziej znanym pod nazwą Kaszmiru <sup>43</sup>. Uncle Prudent i Phil Evans ujrzeli wspaniałe miasto rozłożone na obu brzegach rzeki, drewniane mosty jak naprężone nitki, domki stojące w ażurowe balkony, skarpy rzeczne ocienione wysokimi topolami, obłożone darnią dachy o wyglądzie olbrzymich kretowisk, liczne kanały z barkami wielkości orzecha włoskiego przewoźnikami jak mrówki, pałace, świątynie, altanki, meczety, bungalowy przy wjeździe do przedmieść — wszystko to podwojone przez odbicie w wodzie; widać było zabytkową cytadelę Hari Parbat, która podobnie jak najważniejszy paryski fort położony na wzgórzu Waleriana, wznosi się na frontalnym stoku wzgórza.

— Gdybyśmy byli w Europie — powiedział Evans — miasto to zwałoby się Wenecją <sup>44</sup>.

— Gdybyśmy byli w Europie — dodał Uncle Prudent — łatwo trafilibyśmy do Ameryki.

„Albatros” nadal leciał nad doliną Hydaspesu nie zatrzymując się nad jeziorem, przez które przepływa rzeka.

Znieruchomiał nad nią jedynie na pół godziny, zszedłszy na wysokość dziesięciu metrów. Wtedy to, za pomocą kauczukowej rury wystawionej na zewnątrz, Tom Turner i jego ludzie zajęli się uzupełnieniem zapasów wody, którą wessała pompa prawiona w ruch przez akumulatory.

Prudent i Evans spojrzeli na siebie w czasie tej operacji. Ta sama myśl przyszła im do głowy. Znajdowali się zaledwie kilka metrów nad falami Hydaspesu, niedaleko od brzegów. Obaj byli dobrymi pływakami. Jeden skok do rzeki mógł im przywrócić wolność, a kiedy zniknęliby pod jej powierzchnią, w jaki sposób Robur schwytałby ich ponownie? Czyż pojazd nie musiał unosić się co najmniej dwa metry nad wodą, aby jego pędniki mogły działać?

W jednej chwili w ich głowach pojawiły się wszystkie za i przeciw. W jednej chwili rozważyli je. Mieli właśnie przeskoczyć przez reling, gdy na ich ramiona spadło kilka par rąk.

Byli obserwowani. Przeszkadzono im w ucieczce.

Tym razem poddali się nie bez oporu. Chcieli odepchnąć tych, co ich trzymali. Ale załoga „Albatrosa” to krzepkie chwaty!

— Panowie — powiedział tylko inżynier — kiedy ma się przyjemność podróżować w towarzystwie Robura Zdobywcy, jak sami mnie nazwaliście, w dodatku na pokładzie jego cudownego „Albatrosa”, nie opuszcza się go w taki sposób...

---

<sup>43</sup>Kaszmir był księstwem, a Szrinagar jego stolicą.

<sup>44</sup>względem na położenie i liczne kanały, które przecinają miasto, Szrinagar często zwany jest azjatycką Wenecją.



bez słowa pożegnania! Powiem więcej, nie opuszcza się go wcale!

Phil Evans pociągnął swego towarzysza, od którego biła żądza dokonania jakiegoś gwałtownego czynu. Obaj wrócili do nadbudówki zdecydowani na ucieczkę w jakimkolwiek miejscu, nawet gdyby mieli przypłacić ją życiem.

„Albatros” leciał nadal na zachód. Posuwając się ze średnią prędkością, przebył tego dnia terytorium Kabulu, którego stolicę przez chwilę było widać, a następnie granicę księstwa Heratu położoną tysiąc sto kilometrów od Kaszmiru.

W krajach tych, o które wciąż, trwają spory, na otwartej dla Rosjan drodze do posiadłości angielskich w Indiach ukazały się zbiorowiska ludzi, kolumny, konwoje, słowem wszystko to, co stanowi skład osobowy i rzeczowy armii w marszu. Słychać też było strzały artyleryjskie i widać błyski salw z muszkietów. Lecz inżynier nigdy nie wtrącał się w sprawy innych, o ile nie chodziło o jego honor lub o dobro ludzkości. Nie zwrócił na to uwagi. Jeżeli, jak się mówi, Herat jest kluczem do Azji Środkowej, jemu było obojętne, czy klucz ten przejdzie do kieszeni angielskiej czy moskiewskiej. Interesy ziemskie nie dotyczyły już tego zuchwalca, który z powietrza uczynił swoją wyłączną posiadłość.

Ziemia zniknęła zresztą wkrótce pod istnym huraganem piasku, jaki aż nazbyt często zdarza się na tych obszarach. Wiatr ten, zwany „teb-badem”, przenosi zarazki malarii wraz z nieważkim pyłem podnoszonym przy swoim przejściu. I ileż karawan ginie w tych tumanach!

Dlatego też „Albatros”, aby umknąć przed kurzem, który mógłby uszkodzić delikatną maszynę, poszukał zdrowszego dlań powietrza na wysokości dwóch tysięcy metrów.

W ten sposób Persja i jej niezmierzone równiny pozostały niewidoczne. Leciel z umiarkowaną prędkością, aczkolwiek nie groziło im żadne niebezpieczeństwo. Bo chociaż na mapie zaznaczone są jakieś góry, wznoszą się one najwyżej na średnią wysokość. Zbliżając się jednak do stolicy należało ominąć Demawend, którego ośnieżony szczyt wznosi się niemal sześć tysięcy sześćset metrów nad poziomem morza, a także góry Elburs, u których podnóży leży Teheran.

Demawend ukazał się już o świcie 2 lipca, wynurzając się ze wznoszonych samumem piasków.

„Albatrosa” skierowano tak, aby przeleciał nad miastem, które wiatr spowijał w chmurę drobnutkiemu pyłu.

Jednakże około dziesiątej rano można było dostrzec szerokie fosy otaczające wały miejskie, a pośrodku pałac szacha o murach pokrytych fajansowymi płytkami, z basenami, które wydawały się wydrążone w wielkich, olśniewająco niebieskich turkusach.

Ale obraz ten trwał tylko mgnienie oka. Począwszy od tego momentu „Albatros”, zmieniając kierunek, poleciał niemal dokładnie na północ. Kilka godzin później znajdował się nad małym miastem zbudowanym na jednym z północnych skrawków Persji, na brzegach szerokiego obszaru wodnego, którego końca nie

było widać ani na północy, ani na wschodzie.

Miastem tym był port Aszurada, najbardziej wysunięty na południe punkt Rosji. Obszar wodny zaś zwie się Morzem Kaspijskim.

Tumany kurzu przestały się już unosić. Widać było zbiorowisko położonych wzdłuż cypla europejskich domów i górującą nad nimi dzwonnice.

„Albatros” zszedł ku temu morzu, którego wody znajdują się trzysta stóp poniżej poziomu oceanu. Pod wieczór leciał wzdłuż ciągnącego się do Zatoki Bakijskiej brzegu, który niegdyś należał do Turkiestanu, teraz zaś do Rosji; następnego dnia zaś, 3 lipca, pojazd szybował sto metrów nad Morzem Kaspijskim.

Żadnego łądu w zasięgu wzroku ani po stronie azjatyckiej, ani po europejskiej. Tylko kilka wydętych bryzą białych żagli na powierzchni morza. Były to łodzie tubylców dające się rozpoznać po kształcie: dwumasztowe kesbeje, kajuki — dawne jednomasztowe statki pirackie, zwykłe łodzie przewozowe lub rybackie zwane tejmilami. Tu i ówdzie docierały aż do „Albatrosa” chmury dymu wyrzucane przez kominy aszuradzkich parowców policyjnych, które Rosja utrzymuje na wodach tureckich.

Tom Turner gawędził tego ranka z kucharzem i na pytanie Franciszka Tapa-ge’a odparł tymi oto słowy:

— Tak, nad Morzem Kaspijskim będziemy jakieś czterdzieści osiem godzin.

— Świetnie! — powiedział kucharz. — Znajdzie się chyba trochę czasu na połów?...

— Wedle życzenia!

Ponieważ przy dwustumilowej szerokości morza na przebycie go wzdłuż, czyli sześciuset dwudziestu pięciu mil, „Albatros” miał zużyć czterdzieści osiem godzin, znaczyło to, że będzie leciał niezbyt szybko, a nawet że zatrzyma się na czas trwania połowu.

Otóż odpowiedź Toma Turnera usłyszał Phil Evans, który akurat znajdował się na dziobie.

Właśnie Frycollin uparcie zadreśla sekretarza Weldon-Institute swoimi nieustannymi lamentami, prosząc o wstawiennictwo u swego pana, aby kazał go „postawić na ziemi”. Nie odpowiadając na tę zaskakującą prośbę, Phil Evans poszedł na rufę do Uncle Prudenta. Tam, przedsięwziawszy wszelkie środki ostrożności, aby nikt nie usłyszał, o czym mówią, zrelacjonował krótką rozmowę Turnera z kucharzem.

— Panie Evans — odparł na to Prudent — sądzę, że nie łudzimy się co do zamiarów tego nędznika w stosunku do nas?

— Oczywiście, że nie — odpowiedział Evans. — Wolność odzyskamy dopiero wtedy, kiedy jemu będzie odpowiadało, o ile ją w ogóle odzyskamy!

— W takim razie powinniśmy spróbować każdego sposobu, aby opuścić „Albatrosa”!

— Trzeba przyznać, że to wspaniała maszyna.

— Możliwe! — zawołał Uncle Prudent. — Ale jest to maszyna łożna, który więzi nas wbrew wszelkiemu prawu. Ten pojazd stanowi dla nas i dla innych ustawiczne zagrożenie. Jeżeli więc nie uda nam się go zniszczyć. . .

— Najpierw uratujmy siebie! — odparł Phil Evans. — A potem zobaczymy.

— Zgoda! — powiedział Prudent. — I wykorzystujemy okazje, jakie nam się nadarzą. „Albatros” na pewno przeleci nad Morzem Kaspijskim, a potem skieruje się w stronę Europy: albo na północ nad Rosją, albo na zachód nad krajami południowymi. A tam, aż po Atlantyk, gdziekolwiek postawimy stopę, jesteśmy uratowani. Dlatego musimy być gotowi w każdej chwili.

— Ale w jaki sposób uciec? . . . — zastanowił się Phil Evans.

— Niech pan posłucha — odpowiedział Uncle Prudent. — Zdarza się czasem, że nocą „Albatros” leci ledwie kilkaset stóp nad ziemią. Na pokładzie zaś jest kilka lin tej długości i przy odrobinie śmiałości udałoby się może ześliznąć. . .

— Tak — odrzekł Phil Evans — w takim wypadku nie wahałbym się. . .

— Ani ja — powiedział Prudent. — W dodatku nocą, z wyjątkiem sternika na rufie, nikt nie czuwa. Jedna z tych lin jest akurat na dziobie i po kryjomu, cichutko, udałoby się może ją rozwinąć. . .

— W porządku — powiedział Evans. — Cieszę się, że jest pan spokojniejszy, panie Prudent. To lepsze, kiedy ma się działać. Ale teraz jesteśmy nad Morzem Kaspijskim. Dużo statków pływa w zasięgu wzroku. „Albatros” zejdzie niżej i zatrzyma się podczas połowu. . . Czy nie moglibyśmy skorzystać? . . .

— Ech, pilnują nas nawet wtedy, kiedy sądzimy, że tego nie robią — odpowiedział Uncle Prudent. — Sam pan widział, gdy chcieliśmy skoczyć do Hydaspesu.

— A kto powiedział w takim razie, że nie pilnują nas również w nocy? — zauważył Phil Evans.

— Trzeba z tym skończyć! — zdenerwował się Uncle Prudent. — Tak! Skończyć z „Albatrosem” i jego właścicielem.

Jak widać, pod wpływem złości dwaj koledzy — a zwłaszcza Uncle Prudent, mogli dopuścić się najbardziej zuchwałych czynów, może nawet sprzecznych z ich osobistym bezpieczeństwem.

Uczucie bezsilności, ironiczne lekceważenie, z jakim traktował ich Robur, jego grubiańskie odpowiedzi, wszystko to przyczyniało się do napięcia, które z każdym dniem stawało się coraz bardziej widoczne.

Jeszcze tego samego dnia nowa scena nieomal doprowadziła do jednej z tych przykrych zwad między Roburem i jego dwoma więźniami. Frycollin nie podejrzewał nawet, że to on miał być jej przyczyną.

Kiedy ten tchórz zobaczył, że znajduje się nad bezmiarem wód, znów wpadł w bezgraniczną panikę. Jak dziecko, jak Murzyn, którym był, nie panując nad sobą jął biadolić, protestować, krzyczeć, wić się i wykrzywiać.

— Nie chcę tu być! . . . Nie chcę! — wołał. — Nie jestem ptakiem! . . . Nie jestem stworzony do latania! . . . Chcę na ziemię. . . Natychmiast! . . .

Nie trzeba mówić, że Uncle Prudent wcale nie starał się go uspokoić — przeciwnie. Toteż w końcu wrzaski te wyjątkowo zniecierpliwiły Robura.

A ponieważ Tom Turner i inni mieli właśnie przystąpić do ustawienia statku do połowu, inżynier, aby pozbyć się Frycollina, rozkazał zamknąć go w kajucie. Murzyn jednak nie przestał się rzucać, bić w ściany, wrzeszczeć w najlepsze.

Wybiło południe. „Albatros” znajdował się w tym momencie zaledwie pięć czy sześć metrów nad wodą. Wskutek przerażenia wywołanego jego widokiem, kilka łodzi umknęło. Ta część Morza Kaspijskiego miała wkrótce opustoszeć.

Jasne jest, że w takich warunkach, kiedy wystarczyłoby skoczyć głową na dół, aby uciec, obaj towarzysze stanowili przedmiot szczególnej uwagi. Zakładając nawet, że przeskoczyliby przez reling, łatwo byłoby ująć ich ponownie za pomocą kauczukowej łódki „Albatrosa”. Tak więc nie udało się wykorzystać okazji podczas połowu, przy którym Phil Evans uważał, że powinien asystować, natomiast ciągle zagniewany Uncle Prudent wycofał się do swej kajuty.

Wiadomo, że Morze Kaspijskie jest depresyjnym zapadliskiem tektonicznym. Do tego zbiornika wlewają swe wody niektóre wielkie rzeki: Wołga, Ural, Kura, Kuma, Emba. Gdyby nie parowanie, które pozbawia je nadmiaru wód, mając powierzchnię ponad trzystu tysięcy kilometrów kwadratowych i średnią głębokość od sześćdziesięciu do czterystu stóp, zalałoby ono niskie i bagniste wybrzeża na północy i wschodzie. Mimo że zagłębienie to nie ma połączenia ani z Morzem Czarnym, ani z Jeziorem Aralskim położonymi o wiele wyżej, niemniej dostarcza bardzo dużej ilości ryb — oczywiście tych, które lubują się w jego wodzie mocno zaprawionej goryczą, co jest spowodowane obecnością ropy naftowej wyciekającej ze źródeł na południowych jego krańcach.

Tak więc, myśląc o urozmaiceniu dzięki połowowi codziennego pożywienia, załoga „Albatrosa” nie kryła przyjemności, jaką jej to sprawiało.

— Uwaga! — zawołał Tom Turner, który właśnie ugodził harpunem dużą rybę bardzo podobną do rekina.

Był to wspaniały jesiotr, długi na siedem stóp, zwany jesiotrem rosyjskim, z którego ikry zmieszanej z solą, octem i białym winem robi się kawior. Możliwe, że jesiotry łowione w rzekach lepsze są od morskich; lecz i te przyjęto z radością na pokładzie „Albatrosa”.

Półów stał się jednak bardziej owocny dzięki zarzuceniu sieci, w których wyłowiono karpie, leszcze, łososie, szczupaki morskie, a przede wszystkim dużą ilość czeczug, średnich rozmiarów, które bogaci smakosze sprowadzają żywe z Astrachania do Moskwy i Petersburga. Miały one niezwłocznie przejść z ich naturalnego środowiska do kotłów „Albatrosa” z pominięciem kosztów transportu.

Ludzie Robura wesoło wyciągali sieci, które „Albatros” ciągnął za sobą na przestrzeni kilku mil. Radośnie pokrzykując, Gaskończyk Franciszek Tapage doskonale uzasadniał w ten sposób swoje nazwisko. Godzina połowu wystarczyła, aby napełnić skrzynie na żywe ryby znajdujące się na pokładzie, po czym pojazd

ruszył na północ.

Podczas tego postoju Frycollin nie zaprzestał krzyków, uderzeń ściany kajuty, krótko mówiąc — nadal nieznośnie hałasował.

— Ten przeklęty Murzyn nie uspokoi się! — Robur, który to powiedział, był już naprawdę u kresu cierpliwości.

— Uważam, że ma prawo się skarżyć! — odezwał się na to Phil Evans.

— Tak. Podobnie jak ja mam prawo oszczędzić moim uszom tej męki! — odparł Robur.

— Inżynierze!... — powiedział Uncle Prudent, który dopiero co pojawił się na platformie.

— Słucham, prezesie.

Obaj zbliżyli się do siebie. Patrzyli sobie prosto w oczy.

Następnie Robur, wzruszając ramionami, powiedział:

— Na sznur!

Tom Turner zrozumiał. Frycollina wywleczono z kajuty.

Jakże wrzeszczał, kiedy Turner wraz z jednym ze swoich kolegów pochwycili go i posadziwszy, przywiązali do czegoś w rodzaju cebrzyka, do którego dobrze zamocowali koniec liny!

Była to właśnie jedna z lin, które Uncle Prudent chciał użyć w wiadomym celu.

Murzyn sądził najpierw, że będzie powieszony... Nie! Miał być tylko zawieszony.

Lina rzeczywiście została wypuszczona na zewnątrz na długość około stu stóp i Frycollin, kołysząc się, znalazł się w powietrzu.

Teraz mógł krzyczeć do woli. Ponieważ jednak przerażenie ścisnęło mu krtań, milczał.

Uncle Prudent i Phil Evans chcieli się temu sprzeciwić: odtrącono ich.

— To niegodziwość!... To nikczemność! — zawołał wyprowadzony z równowagi Uncle Prudent.

— Akurat! — odrzekł Robur.

— To nadużycie siły, przeciw któremu będę protestował inaczej niż słowami!

— Niech pan protestuje!

— Zemszczę się, inżynierze!

— Proszę bardzo, panie prezesie!

— Na panu i na pańskich ludziach!

Niezbyt przychylnie nastawiona załoga „Albatrosa” zbliżyła się. Robur dał im znak, żeby się oddalili.

— Tak!... Na panu i na pańskich ludziach!... — powtórzył Uncle Prudent, którego Evans na próżno starał się uspokoić.

— Do usług! — odpowiedział inżynier.

— I wykorzystam wszelkie możliwe sposoby!

— Dosyć! — powiedział wtedy Robur złowróżbnym tonem. — Dosyć! Na pokładzie są jeszcze liny! Niech pan będzie cicho albo to, co stało się ze służącym, stanie się z jego panem!

Uncle Prudent zamilkł, nie ze strachu jednak, lecz dlatego, że dostał takich duszności, iż Phil Evans musiał zaprowadzić go do kajuty.

Tymczasem od godziny pogoda uległa dziwnej zmianie. Czuło się oznaki, co do których pomyłka była niemożliwa. Nadchodziła burza. Powietrze było do tego stopnia nasycone elektrycznością, że około pół do trzeciej Robur ujrzał zjawisko, jakiego nigdy nie widział.

Na północy, skąd nadciągała burza, wznosiły się kłęby jakby lśniących oparów, co z pewnością wynikało z różnicy w naładowaniu elektrycznością poszczególnych warstw chmur.

Odbicie tych pasm wywoływało na powierzchni morza niezliczone błyski, których natężenie stawało się tym większe, że niebo zaczynało ciemnieć.

Wkrótce musiało dojść do spotkania podążających naprzeciw siebie „Albatrosa” i tegoż zjawiska atmosferycznego.

A co się działo z Frycollinem? No, cóż, Frycollin był ciągle na holu — hol to odpowiednie słowo, gdyż zawieszony na linie cebrzyk zostawał nieco w tyle za pędzącym z prędkością stu kilometrów na godzinę statkiem.

Oceń sam, Czytelniku, przerażenie Murzyna, kiedy błyskawice zaczęły we wszystkich kierunkach przecinać przestrzeń wokół niego, podczas gdy z głębi niebios dobywały się huczące pioruny.

Mając na względzie burzę, cała załoga zajęta była prowadzeniem statku chcąc bądź to wznieść się ponad nią, bądź przelecieć przez niżej położone pokłady powietrza i wyprzedzić ją.

„Albatros” znajdował się właśnie na średniej wysokości — około tysiąca metrów, gdy naraz niezwykle gwałtownie strzelił piorun. Nagle zerwała się wichura. W ciągu kilku sekund statek znalazł się pomiędzy rozognionymi chmurami.

Phil Evans poszedł wtedy wstawić się za Frycollinem i prosić o wciągnięcie go na pokład.

Ale Robur nie czekał na jego krok. Rozkazy były wydane. Wciągano już linę na platformę, gdy wtem, nie wiadomo dlaczego, zmalało tempo obrotów śmigieł zawieszających.

Robur rzucił się do środkowej nadbudówki.

— Moc!... Dodaj mocy!... — zawołał do mechanika. — Trzeba szybko wznieść się wyżej niż burza!

— Nie da się!

— Co się stało?

— Zakłócenia prądu!... Powstają przerwy!...

„Albatros” wyraźnie opadał.

Podobnie jak się dzieje niekiedy z prądem przewodów telegraficznych podczas burzy, przepływ elektryczności z akumulatorów pojazdu nie był ciągły. Jednakże to, co jest zaledwie niedogodnością w przypadku depeusz, tutaj było strasznym niebezpieczeństwem, równało się upadkowi maszyny do morza bez możliwości zapanowania nad nią.

— Niech opada! — zawołał Robur. — Trzeba wyjść ze strefy naładowanej elektrycznością! I spokojnie!

Inżynier wszedł na ławkę wachtową. Wszyscy byli na stanowiskach, gotowi do wykonywania rozkazów dowódcy.

„Albatros”, choć znajdował się już kilkaset stóp niżej, nadal był zanurzony w chmurach, otoczony krzyżującymi się niby płomienie fajerwerków błyskawicami. Zachodziła obawa, że zostanie rażony piorunem. Śmigła jeszcze bardziej zwolniły i to, co aż dotąd było dość szybkim obniżaniem lotu, przerodziło się w groźbę upadku.

Oczywistą rzeczą było, że w ciągu niespełna minuty pojazd dotrze do poziomu morza. Gdyby się zanurzył, żadna siła nie byłaby w stanie wyrwać go z tej otchłani.

Naelektryzowana chmura znalazła się nagle nad nim. „Albatros” był akurat nie dalej jak sześćdziesiąt stóp od grzbietu fali. Za dwie lub trzy sekundy woda zalałaby platformę.

Ale Robur, wykorzystując sprzyjający moment, wbiegł do środkowej nadbudówki, schwycił dźwignie uruchamiające maszyny, włączył prąd z baterii, których nie neutralizowała już naładowana elektrycznością atmosfera. . . W jednej chwili przywrócił śmigłom ich normalne obroty, powstrzymał upadek i „Albatros” pozostał na niewielkiej wysokości, podczas gdy pędniki oddalały go od burzy, którą wkrótce wyprzedził.

Nie trzeba dodawać, że Frycollin zmuszony był zażyć kilkusekundowej kąpieli. Kiedy znalazł się na pokładzie, był tak mokry, jak gdyby nurkował na samo dno morza. Bez trudu uwierzysz, Czytelniku, że już nie krzyczał.

Na drugi dzień, 4 lipca, „Albatros” minął północne wybrzeża Morza Kaspijskiego.

## **Rozdział jedenasty w którym gniew Uncle Prudenta wzrasta niczym kwadrat prędkości „Albatrosa”.**

Jeśli kiedykolwiek Uncle Prudent i Phil Evans byli zmuszeni wyrzec się wszelkiej nadziei na ucieczkę, to właśnie w ciągu następnych pięćdziesięciu godzin. Czy Robur bał się, że trudniej będzie ustrzec więzów podczas przelotu nad Europą? Możliwe. Wiedział poza tym, iż są zdecydowani na wszystko, byle tylko uciec.

Jakkolwiek by to rozważyć, każda próba byłaby samobójstwem. Być może skok z pociągu pospiesznego biegnącego z prędkością stu kilometrów na godzinę jest tylko ryzykowaniem życia, ale z ekspresu, który na godzinę przebywa dwieście kilometrów, to skok samobójczy.

Taka właśnie szybkość — maksymalna, z jaką mógł się poruszać, została nadana „Albatrosowi”. Przewyższała ona prędkość lotu jaskółki, czyli sto osiemdziesiąt kilometrów na godzinę.

Od jakiegoś czasu, co musiano spostrzec, utrzymywały się przeważnie wiatry północno-wschodnie, bardzo pomyślne dla „Albatrosa”, który leciał w tym samym co one kierunku, czyli mniej więcej na zachód. Ponieważ jednak wiatry te zaczęły przycichać, wkrótce pobyt na platformie stał się niemożliwy, bowiem szybkość lotu tamowała oddech. W pewnym momencie dwaj towarzysze zostali by nawet zdmuchnięci ponad relingiem, gdyby ciśnienie powietrza nie przyparło ich do nadbudówki.

Na szczęście sternik dostrzegł to przez bulaje swej budki i dzwonkiem elektrycznym powiadomił załogę pozostającą w zamkniętej przedniej nadbudówce. Czołgając się po platformie, czterech ludzi natychmiast przeszło na rufę.

Niechaj ci, którzy znaleźli się na morzu, na stojącym w czasie burzy statku nie osłoniętym przed wiatrem, wspomną, co czuli, a zrozumieją, jaka musiała być siła takiego nacisku. Tylko że w tym wypadku stwarzał ją sam „Albatros” dzięki



swej nieporównywalnej prędkości.

Ostatecznie trzeba było zwolnić biegu, aby Prudent i Evans mogli dotrzeć do kajuty. Zgodnie ze słowami inżyniera, wewnątrz nadbudówek „Albatrosa” oddychało się bez trudu.

Jakaż jednak była wytrzymałość tej maszyny, że znosiła podobną szybkość! Było to wspaniałe. Nie dostrzegało się nawet obrotów pędników na dziobie i na rufie. Dysponując nieskończoną wprost siłą przebicia, wwierały się one w pokłady powietrza.

Ostatnim miastem widzianym ze statku był Astrachań położony niemal na północnym krańcu Morza Kaspijskiego.

Ta świecąca najjaśniejszym blaskiem Gwiazda Pustyni — jak je nazwał z pewnością jakiś rosyjski poeta — ostatnio mocno przygasła. Położone w delcie Wołgi, tuż nad jednym z jej ramion miasto, stolica guberni, na moment ukazało swe stare, otaczające je mury zwieńczone zbędnymi blankami, zabytkowe wieże w centrum, meczety sąsiadujące ze współczesnymi kościołami, katedrę, której pięć pozłaczanych i usianych niebieskimi gwiazdami kopuł przypominało skrawek firmamentu.

Odtąd lot „Albatrosa” stał się czymś w rodzaju podniebnej przejażdżki, jak gdyby zaprzężono do niego baśniowe, skrzydlate rumaki, które jednym uderzeniem skrzydeł przebywają milę.

Była godzina dziesiąta rano 4 lipca, gdy statek skręcił na północny zachód, lecąc prawie cały czas wzdłuż doliny Wołgi.

Po obu stronach rzeki przesuwały się naddoneckie i naduralskie stepy. Gdyby możliwe było spojrzenie na te rozległe ziemie, ledwie starczyłoby czasu, aby policzyć miasta i wsie. Wreszcie, kiedy nadszedł wieczór, pojazd mijał Moskwę nie pozdrawiając nawet kremlowskiej flagi. W ciągu dziesięciu godzin przebył dwa tysiące kilometrów, jakie dzielą Astrachań od dawnej stolicy Wszechrosji.

Linia kolejowa z Moskwy do Petersburga ma nie więcej jak tysiąc dwieście kilometrów długości. By przebyć tę trasę, „Albatros” potrzebował pół dnia. Toteż około drugiej w nocy, punktualny jak zegarek, dotarł do położonego nad Newą Petersburga. Na tej szerokości geograficznej lipcowe słońce zachodzi na krótko, toteż jasna noc pozwoliła na moment objąć spojrzeniem całą ogromną stolicę.

Potem pojawiła się Zatoka Fińska, archipelag Wysp Alandzkich, Morze Bałtyckie, Szwecja wzdłuż równoleżnika przechodzącego przez Sztokholm, Norwegia na wysokości Christianii <sup>45</sup>. Tylko dziesięć godzin na przebycie tych dwu tysięcy kilometrów! Naprawdę można by sądzić, że odtąd żadna moc ludzka nie byłaby w stanie zahamować szybkości „Albatrosa” i że wypadkowa jego siły pchającej i przyciągania ziemskiego wyznaczały mu jak gdyby stałą trajektorię wokół globu.

Zatrzymał się jednak w Norwegii dokładnie nad znanym wodospadem Rjukan.

---

<sup>45</sup>Christiania — dawna nazwa Oslo.

Górujący nad pięknym regionem Telemarku szczyt Gausta był jakby gigantycznym słupem granicznym, którego pojazd nie przekroczył w kierunku zachodnim.

Od tego bowiem miejsca „Albatros”, nie zmniejszając szybkości, zdecydowanie powrócił do kursu na południe.

A cóż porabiał Frycollin podczas tego nieprawdopodobnego lotu? Frycollin przebywał w swojej kajucie, niemy, śpiąc tak dobrze, jak tylko potrafił i budząc się w porze posiłków.

Franciszek Tapage dotrzymywał mu wtedy towarzystwa i z przyjemnością naśmiewał się z jego lęków.

— Ej! Mój chłopcze — mawiał — nie krzyczysz już!... Ależ nie krępuj się!... Skończy się to najwyżej dwiema godzinami zawieszenia!... No!... Kąpiel powietrzna przy tej prędkości działa świetnie na reumatyzm!

— Zdaje mi się, że wszystko się rozlatuje! — powtarzał Frycollin.

— Możliwe, mój dzielny Fry! Ale lecimy tak szybko, że już nie moglibyśmy nawet spać!... I to jest pocieszające!

— Tak pan sądzi?

— Słowo Gaskończyka!

Prawdę mówiąc, bez przesady w stylu Tapage’a, z pewnością dzięki tej szybkości liczba obrotów śmigieł zawieszających nieco zmalała. „Albatros ślizgał się po powietrzu niczym pocisk Congreve’a”<sup>46</sup>.

— Długo to jeszcze potrwa? — zapytywał Frycollin.

— Czy długo?... Och, nie! — odpowiadał kucharz. — Tylko do końca życia!

— Ach! — jęczał Murzyn, znów zaczynając biadolić.

— Uważaj, Fry, uważaj! — wołał wtedy Franciszek Tapage. — W mojej ojczyźnie mawiają, że szef łatwo może wystawić cię do wiatru!

Równocześnie z podwójnymi kęsami, jakie pakował sobie do ust, Frycollin połykał więc swe westchnienia.

W tym czasie Uncle Prudent i Phil Evans, nie będąc ludźmi, którzy bez potrzeby narzekają, powzięli pewne postanowienie. Wiedzieli, że nie urzeczywistnią już planów ucieczki. Niemniej, jeśli niepodobna było znaleźć się na ziemi, czyż nie dałoby się powiadomić jej mieszkańców o tym, co się działo z prezesem i sekretarzem Weldon-Institute od momentu ich zniknięcia, przez kogo zostali porwani, na pokładzie jakiej maszyny powietrznej są trzymani, a może i nakłonić przyjaciół, by podjęli — wielki Boże! W jaki sposób? — zuchwałą próbę wyrwania ich z rąk Robura?

Napisać list?... Ale jak go wysłać? Czy wystarczyłoby uczynić to, co robią zrozpaczeni marynarze, którzy zamykają w butelce wiadomość zawierającą informację o miejscu zatopienia statku, a następnie wrzucają ją do morza?

---

<sup>46</sup>Sir William Congreve — oficer artylerii brytyjskiej, który w 1804 roku zbudował pocisk nazwany jego imieniem.

Wszelako w tym przypadku morzem było powietrze. Butelka nie utrzymałaby się na nim. O ile nie spadłaby akurat na jakiegoś przechodnia, któremu z łatwością rozbiłaby głowę, zachodziła obawa, że nie zostanie nigdy odnaleziona.

Dwaj towarzysze mieli ostatecznie tylko ten sposób do swej dyspozycji i zamierzali właśnie poświęcić jedną z butelek, znajdujących się na pokładzie, gdy Uncle Prudent wpadł na inny pomysł. Jak wiadomo, zażywał on tabakę — można wybaczyć tak mało znaczącą wadę Amerykaninowi, który mógłby mieć większe. Otóż, jako osoba zażywająca tabakę, miał tabakierkę, teraz pustą. Tabakierka ta była z aluminium. Jeżeli zostałaby wyrzucona ze statku, a znalazłby ją jakiś uczciwy obywatel, podniósłby ją; znalezisko swoje zaniósłby do komisariatu policji, a tam zapoznano by się z treścią pisma mającego dostarczyć informacji o położeniu dwóch ofiar Robura Zdobywcy.

Tak też uczynili. Notatka była krótka, ale zawierała wszystko i podawała adres Weldon-Institute z prośbą o dostarczenie jej tam.

Uncle Prudent włożył kartkę do tabakierki, którą następnie owinął i mocno związał grubym, wełnianym pasem zarówno po to, aby nie utworzyła się przy upadku, jak i żeby się nie rozbiła. Teraz trzeba było tylko czekać na sposobność.

W sumie największą trudność podczas tego zdumiewającego przelotu nad Europą sprawiało wyjście z nadbudówki i przeczolganienie się po platformie, narażało bowiem na porwanie przez wiatr, a w dodatku należało uczynić to w tajemnicy. Z drugiej strony, tabakierka nie mogła upaść do morza, zatoki, jeziora czy jakiegoś innego zbiornika wodnego, ponieważ by zatonęła.

Istniały wszelako szansę, że dwaj towarzysze wejdą w kontakt ze światem zamieszkanym.

Na razie jednak był dzień. A lepiej było raczej poczekać do nocy i skorzystać bądź to ze zmniejszenia prędkości, bądź z postoju, aby wyjść z nadbudówki. Udałoby się może wtedy dojść do brzegu platformy i spuścić drogocenną tabakierkę akurat nad jakimś miastem.

Zresztą, gdyby nawet wszystkie te warunki zostały spełnione, zamiar ów nie mógłby być wykonany — przynajmniej tego dnia.

„Albatros” bowiem, opuściwszy ziemię norweską na wysokości Gausty, zmierzał na południe. Posuwał się dokładnie wzdłuż południka zero, który w Europie jest akurat południkiem przechodzącym przez Paryż<sup>47</sup>. Leciał więc nad Morzem Północnym, wywołując przy tym zupełnie oczywiste zdumienie na pokładzie tysięcy statków, które pływają między Anglią, Holandią, Francją i Belgią. Gdyby tabakierka nie spadła na pokład jednego z tych statków, zachodziła obawa, że znajdzie się na dnie morza.

Uncle Prudent i Phil Evans byli więc zmuszeni poczekać na bardziej sprzyja-

---

<sup>47</sup>Aż do początków XX wieku w wielu krajach przyjmowano za zerowe różne południki. Na mapach francuskich liczono długość geograficzną od południka obserwatorium paryskiego.

jący moment. Zresztą, jak zaraz zobaczymy, miała im się wkrótce trafić doskonała okazja.

O dziesiątej wieczorem „Albatros” dotarł do wybrzeży Francji gdzieś w okolicach Dunkierki. Noc była dość ciemna. Na chwilę zabłyśły krzyżujące się światła elektryczne latarni morskich na przylądku Gris-Nez i w Dover, położonych na przeciwnych brzegach Cieśniny Kaletańskiej. Dalej pojazd leciał nad terytorium Francji utrzymując się średniej wysokości tysiąca metrów.

Prędkość jego nie zmalała.. Jak kometa przelatywał nad miastami, osiedlami, wioskami, tak licznymi w tych bogatych prowincjach północnej Francji. Położone na południku paryskim miasta, to po Dunkierce — Doullens, Amiens, Creil, Saint-Denis. Statek nie zbaczał z linii prostej. W ten sposób około północy dotarł do Miasta Światła, które zasługuje na to miano nawet wtedy, gdy jego mieszkańcy śpią — lub powinni spać.

Jakiż dziwny kaprys skłonił inżyniera do zatrzymania się nad Paryżem? Nie wiadomo. Pewne jest natomiast, że „Albatros” zniżył lot unosząc się nad miastem zaledwie o kilkaset stóp. Robur wyszedł wtedy z kajuty, a cała załoga wyległa na platformę, by odetchnąć otaczającym ich powietrzem.

Uncle Prudent i Phil Evans nie omieszkali skorzystać z doskonałej sposobności, jaka im się nadarzyła. Po wyjściu z nadbudówki stanęli z dala od innych, aby wybrać najodpowiedniejszy moment. Przede wszystkim powinni byli uważać, by ich nie spostrzeżono.

Podobny do olbrzymiego skarabeusza „Albatros” wolno posuwał się nad wielkim miastem. Przeleciał wzdłuż jasno oświetlonych lampami żarowymi Edisona bulwarów. Aż do niego dobiegał hałas pojazdów jeżdżących jeszcze po ulicach i turkot pociągów po licznych torach, które ze wszystkich stron biegną do Paryża. Potem szybował na wysokości najwyższych zabytków, jak gdyby chciał uderzyć w latarnię Panteonu lub w krzyż Inwalidów. Przesunął się z kolei od dwóch wież Trocadero aż do metalowej wieży na Polu Marsowym, której olbrzymi reflektor zalewał całą stolicę poświatą elektryczną.

Ta powietrzna przechadzka, lunatyczna włóczęga, trwała około godziny. Był to jakby postój w powietrzu przed dalszą podróżą bez końca.

Niewątpliwie inżynier zapragnął pokazać Paryżanom meteor, którego astronomowie nie przewidzieli. Włączono światła „Albatrosa”. Dwa świecące snopy przesunęły się po placach, skwerach, ogrodach, pałacach, spadły na sześćdziesiąt tysięcy domów, przerzucając olbrzymie pióropusze światła z jednej strony horyzontu na drugą.

Tym razem „Albatros” został z pewnością zauważony — nie tylko zresztą widziano go, ale i słyszano, gdyż Tom Turner, przytykając do ust swą trąbkę, posłał nad miasto donośną fanfarę. W tejże chwili Uncle Prudent, przechylając się nad relingiem, rozwarł dłoń i wypuścił tabakierkę. . .

Niemal równocześnie „Albatros” gwałtownie się wzniósł.

A wtedy aż do wyżyn paryskiego nieba dotarły nie kończące się okrzyki gęstego jeszcze na bulwarach tłumu — okrzyki osłupienia skierowane do kapryśnego meteoru.

Nagle latarnie statku powietrznego zgasły, wokół zapadł mrok, a razem z nim cisza, i z prędkością dwustu kilometrów na godzinę ruszono w dalszą drogę.

Stolica Francji pozostała w tyle.

O czwartej nad ranem „Albatros” miał już za sobą przebyte na ukos całe terytorium Francji. Następnie, by nie tracić czasu na przelot przez Pireneje czy Alpy, prześliznął się nad Prowansją aż do przylądka Antibes. O dziewiątej mieszkańcy Stolicy Apostolskiej zebrani na Placu Świętego Piotra w Rzymie osłupieli, widząc go nad Wiecznym Miastem. Dwie godziny później, przeleciawszy nad Zatoką Neapolitańską, przez chwilę kołysał się pośród ciemnych kłębow dymu Wezuwiusza. A kiedy, lecąc na ukos, przeciął Morze Śródziemne, jego obecność zasygnalizowali o godzinie pierwszej po południu obserwatorzy w La Goulette na wybrzeżu tunezyjskim.

Po Ameryce — Azja! Po Azji — Europa! A więc ponad trzydzieści tysięcy kilometrów, które niezwykła maszyna przebyła w niespełna dwadzieścia trzy dni!

A teraz oto „Albatros” wkracza nad znane i nie znane regiony ziemi afrykańskiej!

Chciałbyś może dowiedzieć się, Czytelniku, co się stało ze słynną tabakierką po wyrzuceniu jej z pokładu „Albatrosa”?

Tabakierka spadła na ulicę Rivoli przed domem numer 210 w chwili, gdy ulica ta była pusta. Nazajutrz podniosła ją uczciwa zamiataczka i zaniósła do prefektury policji.

Uznano ją tam najpierw za ładunek wybuchowy — rozwiązano, odwinęto i otwarto z największą ostrożnością.

Nagle rozległo się coś w rodzaju eksplozji. . . Było to kichnięcie, którego nie mógł powstrzymać szef służby bezpieczeństwa.

Dokument został wtedy wyjęty z tabakierki i ku ogólnemu zaskoczeniu, przeczytano co następuje:

„Uncle Prudent i Phil Evans, prezes i sekretarz Weldon-Institute w Filadelfii, porwani, przebywają na statku powietrznym „Albatros” inżyniera Robura.

Powiadomić przyjaciół i znajomych.  
U.P i P.E.”

Było to wytłumaczenie niewytłumaczalnego dotąd dla mieszkańców obu światów zjawiska. Było to przywrócenie spokoju naukowcom z licznych obserwatoriów rozrzuconych po powierzchni kuli ziemskiej.

## **Rozdział dwunasty w którym inżynier postępuje tak, jak gdyby chciał zdobyć jedną z nagród Montyona.**

Na tym etapie podróży „Albatrosa” z pewnością możemy zadać sobie następujące pytania:

Kim jest ten Robur, o którym dotychczas dowiedzieliśmy się tylko, jak się nazywa? Czy życie swoje spędza w powietrzu? Czy jego pojazd nigdy nie ląduje? Czy nie ma gdzieś schronienia w jakimś niedostępnym miejscu, dokąd udaje się jeśli nie dla odpoczynku, to przynajmniej w celu uzupełnienia zapasów? Dziwne by się wydało, gdyby było inaczej. Nawet najbardziej wytrzymałe istoty latające zawsze mają gdzieś schronienie lub gniazdo.

Poza tym, jakie plany ma inżynier w stosunku do swych kłopotliwych więźniów? Czy zamierza trzymać ich w swej mocy, skazując na dożywotnie latanie? Czy też, aby przekonać ich wbrew woli, chce przelecieć z nimi nad Afryką, Ameryką Południową, Australazją, Oceanem Indyjskim, Atlantykiem, Pacyfikiem, a potem zwrócić im wolność, mówiąc:

— Teraz, panowie, mam nadzieję, że okażecie się mniejszymi niedowiarkami względem „cięższego od powietrza”!

Nie znamy jeszcze odpowiedzi na te pytania. To tajemnica przyszłości. Możliwe, że pewnego dnia zostanie odsłonięta!

W każdym razie ptaszek Robur nie próbował szukać sobie gniazda na północy Afryki. Zaprzagnął spędzić koniec tego dnia nad protektoratem Tunisu, zależnie od chęci lecąc lub szybując od przylądka Addar aż do Kartaginy. Nieco później przesunął się do wnętrza kontynentu i poleciał nad uroczą doliną Medżerdy, wzdłuż jej żółtawych wód zagubionych między zaroślami kaktusów i oleandrów. Wtedy też rozgonił chmary papużek, które usadowiwszy się na drutach telegraficznych, zdawały się czekać na nadawane depesze, by je unieść na swych skrzydłach.

Gdy nadeszła noc, „Albatros” kołował się nad górami Krumirii, i jeśli był tam

jeszcze jakiś Krumir, nie omieszkał upaść twarzą do ziemi i wzywać Allaha na widok tego gigantycznego orła.

Nazajutrz rano ukazało się Bone<sup>48</sup> i urocze wzgórze w okolicach miasta; pojawiło się będące miniaturką Algieru Philippeville<sup>49</sup>, z nowoczesnymi nabrzeżami sklepionymi łukowo, ze ślicznymi winnicami, których zielone krzewy winorośli zarastają wszystkie pola przypominając wycinek regionu Bordeaux lub ziemi burgundzkiej.

Ta pięćsetkilometrowa przejażdżka nad Wielką i Małą Kabylią zakończyła się koło południa nad kasbą<sup>50</sup> w Algierze. Cóż za widowisko dla pasażerów statku powietrznego! Otwarta reda między przylądkami Matifou i Pescade, wybrzeże ozdobione pałacami, grobowcami świętych muzułmańskich, willami, dziwaczne doliny przyrodziane w płaszcze winnic, Morze Śródziemne, tak niebieskie, usiane statkami transatlantyckimi o wyglądzie łódek parowych! I tak było aż do malowniczego Oranu, którego mieszkańcy, zasiedziawszy się w ogrodach cytadeli, mogli ujrzeć „Albatrosa” zlewającego się z pierwszymi gwiazdami wieczoru.

Jeżeli Uncle Prudent i Phil Evans zastanawiali się, jakiej fantazji uległ inżynier Robur kierując ich latające więzienie nad ziemię algierską będącą przedłużeniem Francji po drugiej stronie morza, które zasługuje na miano francuskiego jeziora<sup>51</sup> to dwie godziny po zachodzie słońca musieli pomyśleć, że kaprys jego został zaspokojony. Jeden ruch drążkiem sterowym skierował „Albatrosa” na południowy wschód, a nazajutrz, zostawiwszy za sobą górzystą część regionu Tellijskiego, ujrzano gwiazdę dzienną wstającą nad piaskami Sahary.

8 lipca pojazd najpierw znalazł się nad małym miasteczkiem Geryville<sup>52</sup> założonym, podobnie jak Laghuat, na granicy pustyni, aby ułatwić przyszłe podboje Sahary; później przebył, nie bez pewnych trudności, przełęcz Stillen przy dość silnym przeciwnym wietrze; następnie leciał nad pustynią — powoli, gdy w dole leżały zielone oazy lub ksury<sup>53</sup>, niekiedy gwałtownie przyspieszając, by przegonić sępy. Kilka razy trzeba było nawet dać ognia do tych groźnych ptaków, które w stadach liczących dwanaście do piętnastu sztuk nie bały się rzucić na statek, ku niesamowitemu przerażeniu Frycollina.

Ale o ile sępy mogły odpowiedzieć tylko straszliwymi wrzaskami, uderzeniami dzioba i pazurów, o tyle nie mniej dzicy tubylcy nie szczędzili „Albatrosowi” strzałów karabinowych, zwłaszcza kiedy minął górę Sel, której zielone i fioletowe skały przebijały spod jej białego okrycia. Przelatywano wtedy nad wielką Saharą.

---

<sup>48</sup>Bone — obecnie Annaba.

<sup>49</sup>Philippeville — dawna nazwa algierskiego miasta Skikda.

<sup>50</sup>Kasba — w architekturze muzułmańskiej twierdza, cytadela lub obronny zespół mieszkalny.

<sup>51</sup>Mowa o Morzu Śródziemnym, które stanowi naturalną granicę południową Francji. W XIX wieku duża część śródziemnomorskiego wybrzeża Afryki była pod panowaniem Francji.

<sup>52</sup>Geryville — dawna nazwa algierskiego miasta El Bayad.

<sup>53</sup>Ksury — twierdze w Afryce Północnej.

Spoczywały tam jeszcze pozostałości obozowisk Abd-el-Kadera <sup>54</sup>. Kraj ten jest zawsze niebezpieczny dla Europejczyka, zwłaszcza w strefie związku Beni-Mzaba.

„Albatros” musiał się wtedy wznieść, by umknąć przed powiewami samumu, który niósł po ziemi chmury czerwonego piasku, przypominające wysokie fale na powierzchni oceanu. Następnie opustoszały płaskowyż Chabka <sup>55</sup> rozpostarł swoje żwirowiska czarniawej lawy ciągnące się aż do świeżej i zielonej doliny Ajn Masina. Z trudem można sobie wyobrazić różnorodność tych ziem, które dało się objąć spojrzeniem. Po pagórkach porośniętych drzewami i krzewami pojawiły się długie, szarawe fałdy przypominające udrapowany burnus arabski, a ich wspaniałe załamania urozmaicały teren. W dali ukazywały się wyschnięte uedy <sup>56</sup>, lasy palmowe, grupy małych szałasów skupionych wokół wzniesienia lub meczetu, między innymi osada Metlili, gdzie wegetuje muzułmański przywódca religijny, wielki Marabut <sup>57</sup> Sidi Chick.

Przed nocą przebyto kilkaset kilometrów nad dość płaskim terenem usianym wielkimi wydymami. Gdyby „Albatros” chciał się zatrzymać, wylądowałby wtedy w nisko położonej oazie Uargla, która przycupnęła pod olbrzymim lasem palmowym. Bardzo wyraźnie widać było to podzielone na trzy części miasto, a w nim stary pałac sułtana w rodzaju ufortyfikowanej kasby, domy zbudowane z cegieł, których wypalenia podjęło się słońce, i wywiercone w dolinie studnie artezyjskie, gdzie statek mógłby odnowić zapas wody. Lecz nad afrykańską pustynią, dzięki niesamowitej szybkości „Albatrosa”, jego zbiorniki wypełniała jeszcze woda z Hydaspesu nabrana w dolinie Kaszmiru. Czy zauważyli go zamieszkujący oazę Uargla Arabowie, Mozabici i Murzyni? Z pewnością, ponieważ został powitany kilkoma setkami strażów karabinowych, których, kule spadły, nie mogąc go dosięgnąć.

Później nadeszła noc, cicha, pustynna noc, której tajemnice tak poetycznie przedstawił Felicjan David w symfonii „Pustynia”.

Przez następne godziny podróż kontynuowano w kierunku południowo-zachodnim, przecinając drogi do oazy El Gouliya, z których jedną obadał w 1859 roku nieustraszony Francuz Duveyrier.

Panowały głębokie ciemności. Nie było widać budowanej transsaharyjskiej linii kolejowej projektu Duponchela <sup>58</sup> — długiej żelaznej wstęgi, która ma po-

---

<sup>54</sup> Abd-el-Kader (1808–1883) — emir arabski, przywódca walk o niepodległość Algierii w okresie podboju tego kraju przez Francję. Prowadził ze zmiennym szczęściem długoletnią wojnę z najeźdźcami.

<sup>55</sup> Chabka — obecnie Mzab.

<sup>56</sup> Uedy — suche doliny rzeczne występujące na obszarach pustynnych. W okresie deszczowym na krótko wypełniają się wodą.

<sup>57</sup> Marabut — muzułmański święty w Afryce Północnej; człowiek pobożny, pustelnik.

<sup>58</sup> Adolf Duponchel (1821–1899) — francuski inżynier, projektant kolei transsaharyjskiej, której



łączyć Algier z Timbaktu przez Laghuat, Ghardaję i dojść następnie do Zatoki Gwinejskiej.

Statek znalazł się wtedy w strefie równikowej, za zwrotnikiem Raka. Tysiąc kilometrów od północnej granicy Sahary przeleciał nad obszarem, na którym w 1826 roku znalazł śmierć major Laing<sup>59</sup>; „Albatros” przeciął drogę karawan z Maroka do Sudanu, a nad częścią pustyni, gdzie grasują Tuaregowie, do uszu pasażerów dobiegło to, co nazywa się „śpiewem piasków” — delikatny, żalony dźwięk zdający się wydobywać z ziemi.

Zaszło jedno tylko wydarzenie: w powietrze wzniosła się chmara szarańczy i taka jej ilość spadła na pokład, że statkowi powietrznemu groziło „zatonięcie”. Spiesznie jednak zrzucano to dodatkowe obciążenie, z wyjątkiem kilkuset sztuk, z których Franciszek Tapage uczynił zapas. I przyrzadził je w tak wyśmienity sposób, że dzięki temu Frycollin zapomniał na chwilę o swoich wiecznych niepokojach.

— To dorównuje krewetkom! — stwierdził.

Znajdowali się wtedy o tysiąc osiemset kilometrów od oazy Uargla, niemal na północnym krańcu olbrzymiego królestwa Sudanu.

Około drugiej po południu w załomie jakiejś wielkiej rzeki ukazało się miasto. Rzeką był Niger. Miastem zaś Timbaktu.

Jeżeli aż dotąd tę Mekkę<sup>60</sup> afrykańską odwiedzili tylko podróżnicy Starego Świata: Battuta, Chazan, Imbert, Mungo-Park, Adams, Laing, Caillie, Barth, Lenz, od tego dnia, dzięki najdziwniejszemu zbiegowi okoliczności, dwaj Amerykanie będą mogli po powrocie do ojczyzny — jeśli kiedykolwiek do niej wrócą — opowiadać, że poznali Timbaktu *de visu, de auditu, a nawet de olfactu*<sup>61</sup>.

*De visu*, ponieważ wzrok ich mógł dotrzeć do wszystkich punktów pięcioczy sześciokilometrowego trójkąta, jaki tworzy miasto; *de auditu*, gdyż dzień ten był dniem targowym i hałas panował straszliwy; *de olfactu*, bo na zmysł węchu bardzo nieprzyjemnie działały zapachy dochodzące z placu Yubu-Kamo, gdzie wznosi się jątka, opodal pałacu dawnych królów Songhaj.

Tak czy owak, inżynier uważał, że powinien uświadomić prezesowi i sekretarzowi Weldon-Institute, iż mają niezwykle szczęście podziwiać królową Sudanu, obecnie w rękach Tuaregów z Taganetu.

— Panowie, Timbaktu! — powiedział takim samym tonem, jakim dwanaście

---

budowa nie została nigdy ukończona.

<sup>59</sup>Major Aleksander Gordon Laing (1794–1826) — angielski podróżnik, został zamordowany w okolicach Timbaktu w czasie jednej z afrykańskich wypraw.

<sup>60</sup>Mekka jest świętym miastem muzułmańskim w Arabii Saudyjskiej, celem licznych pielgrzymek. Timbaktu pełni podobną rolę w Sudanie.

<sup>61</sup>*De visu, de auditu, de olfactu* (łac.) — z widzenia, ze słyszenia, z zapachu.

dni wcześniej rzekł: „Indie, panowie!”

Następnie mówił dalej:

— Timbaktu leży na 18° szerokości geograficznej północnej i 5° 56' na zachód od południka paryskiego, na wysokości dwustu czterdziestu pięciu metrów nad poziomem morza. Ten ważny ośrodek, rozstawiony niegdyś przez naukę i sztukę, ma dwanaście do trzynastu tysięcy mieszkańców! Może życzą sobie panowie zatrzymać się tutaj na kilka dni?

Podobną propozycję inżyniera można było potraktować wyłącznie jako ironię.

— Byłoby to jednak — podjął — niebezpieczne dla cudzoziemców pośród Murzynów, Berberów, Fulbów i Arabów, którzy je zamieszkują, zwłaszcza jeśli dodam, że nasze przybycie na statku powietrznym mogłoby im się nie spodobać.

— Panie inżynierze — odrzekł tym samym tonem. Phil Evans — aby mieć przyjemność opuszczenia pana, chętnie zaryzykowałibyśmy złe przyjęcie nas przez tubylców. Więzienie za więzienie, lecz lepsze w Timbaktu niż na „Albatrosie”!

— To rzecz gustu — odparł inżynier. — W każdym razie nie będę ryzykował, gdyż odpowiadam za bezpieczeństwo gości, z którymi mam zaszczyt podróżować...

— A więc, inżynierze — odezwał się Uncle Prudent, który zawrzał gniewem — nie zadowala już pana pełnienie funkcji strażnika naszego więzienia? Do zamachu dołącza pan jeszcze zniewagę?

— Och! Co najwyżej kpiny!

— Czy na pokładzie nie ma broni?

— Owszem, cały arsenał.

— Wystarczyłyby dwa rewolwery, z których jeden trzymałbym w ręku ja, a drugi pan!

— Pojedynek! — zawołał Robur. — Pojedynek, który mógłby doprowadzić do śmierci jednego z nas!

— Który na pewno by do niej doprowadził!

— O, nie, prezesie! O wiele bardziej wolę pana mieć żywego!

— Aby być pewniejszym, że pan sam będzie żył! Rozsądnie!

— Rozsądnie czy nie, tak mi odpowiada. Pan może myśleć, inaczej i znosić skargi do osób uprawnionych, jeśli pan będzie mógł.

— Już to zrobiłem, inżynierze!

— Czyżby?

— Czy tak trudno było, gdy lecieliśmy nad zamieszkanymi częściami Europy wyrzucić informację...

— Czyżbyście to zrobili? — powiedział Robur, uniesiony nieodpartym porywem gniewu.

— A jeśli tak?

— Gdybyście to uczynili... zasługivalibyście...

— No, na co, panie inżynierze?  
— Aby przelatując nad relingiem dołączyć do waszego pisma!  
— Niech nas więc pan wyrzuci! — wykrzyknął Uncle Prudent. — Uczyniliśmy to!

Robur podszedł do nich. Na jego znak nadbiegło kilku ludzi z załogi z Turnerm na czele. Tak! Inżynier miał szaloną chęć wykonać swoją groźbę i aby jej nie ulec, spieszenie wszedł do swej kajuty.

— W porządku! — powiedział Phil Evans.

— A ja odważę się zrobić to, czego on się nie ośmielił — odpowiedział Uncle Prudent. — Tak! Zrobię to!

W tej chwili mieszkańcy Timbaktu gromadzili się na placach, ulicach, tarasach domów ustawionych na kształt amfiteatru. Zarówno w bogatych dzielnicach Sankore i Sarahama, jak i wśród nędznych, stożkowatych szałasów Ragidi, ze szczytów minaretów duchowni rzucali najgorsze klątwy na powietrznego potwora. Mniej mu to szkodziło niż kule karabinowe.

Aż do położonego w przełomie Nigru portu Kabara nie było miejsca, w którym nie panowałyby poruszenie wśród załóg flotylli. Gdyby „Albatros” wylądował, na pewno zostałby rozszarpany na kawałki.

Na przestrzeni kilku kilometrów rozkrzyczane chmary bocianów, jarząbków i ibisów eskortowały statek, ścigając się z nim; lecz dzięki swej szybkości wkrótce je przegonił.

Z nadejściem wieczoru w powietrzu rozległy się ryki licznych stad słoni i bawołów, które przemierzały te cudownie żyzne ziemie.

W ciągu dwudziestu czterech godzin pod „Albatrosem” przesuwał się położony w przełomie Nigru obszar, zawarty między południkiem zero i drugim stopniem długości geograficznej.

Naprawdę, gdyby jakiś geograf miał do swojej dyspozycji podobny pojazd, z jakąż łatwością mógłby dokonać zdjęć topograficznych tego kraju, uzyskać koty<sup>62</sup> wysokościowe, ustalić bieg rzek i ich dopływów, oznaczyć położenie miast i osiedli! Wtedy nie byłoby już tych wielkich pustek na mapach Afryki Środkowej, nie byłoby białych plam o wypunktowanych liniach, nie byłoby niejasnych oznaczeń, które do rozpacz doprowadzają kartografów!

Jedenastego rano „Albatros” minął góry Gwinei północnej, zamkniętej między Sudanem i zatoką, która nosi jej imię. Na horyzoncie rysował się niewyraźnie łańcuch górski Kong w królestwie Dahomeju<sup>63</sup>.

Od odlotu znad Timbaktu Uncle Prudent i Phil Evans stwierdzili, że statek posuwa się wciąż na południe. Wywnioskowali z tego, że gdyby kierunek nie uległ zmianie, sześć stopni dalej dotarliby do równika. Czyżby „Albatros” znów

<sup>62</sup>Kota — znak wysokości lub głębokości na mapie.

<sup>63</sup>Dahomej — obecnie Benin.

miał opuścić kontynenty i znaleźć się już nie nad Morzem Beringa, Kaspijskim, Północnym czy Śródziemnym, lecz nad Oceanem Atlantyckim?

Nie była to uspokajająca perspektywa dla dwóch towarzyszy, których szanse ucieczki zmalałyby wtedy do zera.

„Albatros” tymczasem leciał powoli, jakby się zastanawiał nad opuszczeniem ziemi afrykańskiej. Czyżby inżynier myślał o powrocie? Nie! Lecz uwagę jego wyjątkowo przyciągał kraj, nad którym akurat przelatowali.

Wiadomo — on tego również był świadom — czym jest królestwo Dahomeju, jedno z najmocniejszych na zachodnim wybrzeżu Afryki. Wystarczająco silne, by walczyć ze swym sąsiadem, monarchią Aszanti, chociaż ma niewielką powierzchnię, gdyż liczy sobie zaledwie niecałe pięćset kilometrów z północy na południe i dwieście czterdzieści ze wschodu na zachód; od kiedy jednak przyłączyło do siebie niezależne terytoria Ardrah i Widah, posiada ponad siedemset tysięcy mieszkańców.

Choć królestwo Dahomeju nie jest duże, często się o nim mówi. Słynie ono ze straszliwych okrucieństw, jakie znaczą doroczne święta, z przerażających hekatomb, w czasie których składane są ofiary z ludzi mające uczcić władcę odchodzącego i jego następcę. Do dobrego tonu należy nawet, żeby król Dahomeju, gdy przyjmuje z wizytą jakąś osobistość lub ambasadora innego państwa, sprawił mu niespodziankę z tuzina głów ściętych na cześć gościa — i to ściętych przez ministra sprawiedliwości zwanego minghanem, który wspaniale wywiązuje się ze swej funkcji kata.

Otóż w tym czasie, kiedy „Albatros” przekraczał granice Dahomeju, zmarł właśnie Bahadu, władca państwa, a wszyscy mieszkańcy mieli przystąpić do koronacji jego następcy. Stąd wielkie poruszenie w całym kraju, poruszenie, które nie uszło uwagi Robura.

Długie szeregi Dahomejczyków kierowały się bowiem z wiosek do Abomeju, stolicy królestwa. Dobrze utrzymane drogi prowadzące między rozległymi równinami porośniętymi wysokimi trawami, pokrytymi wielkimi polami maniokowymi, wspaniałymi lasami palmowymi, kokosowymi, pomarańczowymi, mangowymi, mimoz — taki był kraj, którego zapachy dobiegały aż do „Albatrosa”, podczas gdy tysiące papug i kardynałów ulatywało z tej zieleni.

Przechylony przez reling inżynier, zatopiony w myślach, niewiele słów z Tomem Turnerem.

Nie wydawało się zresztą, by „Albatros” miał zaszczyt przyciągnąć uwagę tych ruchomych mas, najczęściej niewidocznych spod nieprzeniknionej kopuły drzew. Wynikało to bez wątpienia z faktu, iż utrzymywał się na dość znacznej wysokości pośród niewielkich chmur.

Około jedenastej rano, w otoczeniu pasa murów, broniona przez fosę mającą dwanaście mil obwodu, ukazała się stolica o szerokich ulicach symetrycznie wytyczonych na płaskiej ziemi, z dużym placem, którego północny bok zajmuje

pałac króla. Nad tym rozległym zespołem budowli, niedaleko od miejsca składania ofiar, góruje taras. W dni świąteczne właśnie z tego tarasu rzuca się ludowi więźniów przywiązanych do koszy wiklinowych, i z trudem można sobie wyobrazić, z jaką furią ci nieszczęśnicy rozrywani są na kawałki.

W części przejść, które dzielą pałac władcy, ulokowanych jest cztery tysiące kobiet-wojowników — jeden z najdzielniejszych oddziałów armii królewskiej.

Jeśli nie wiadomo, czy Amazonki żyją nad rzeką o tej samej nazwie, jest to bezsporne w Dahomeju. Jedne odziane są w niebieską koszulę przepasaną niebieską lub czerwoną szarfą, spodnie białe w niebieskie paski, białą czapkę, a przy pasie mają ładownice; inne, łowczynie słoni uzbrojone są w ciężki karabin, sztylet o krótkim ostrzu, a na głowie noszą przymocowane do żelaznej opaski dwa rogi antylopy; artylerzystki ubierają niebiesko-czerwoną tunikę, a uzbrojone są w garłacze ze starego typu lufą z żeliwa; jeszcze inne, to batalion dziewczęcy w niebieskich tunikach, białych spodniach — są one prawdziwymi westalkami, czystymi jak Diana i jak ona uzbrojonymi w łuk i strzały.

Jeśli do tych amazonek doda się około sześciu tysięcy mężczyzn odzianych w spodnie i w bawełniane koszule przewiązane w talii pasem tkaniny, obraz armii dahomejskiej będzie kompletny.

Tego dnia Abomej był całkowicie wyludniony. Władca, jego służba, damsko-męska armia, poddani — wszyscy opuścili stolicę, aby zapełnić kilka mil dalej rozległą równinę otoczoną wspaniałymi lasami.

Na tej właśnie równinie miało się odbyć uznanie nowego króla. To tam tysiące więźniów ujętych podczas ostatnich najazdów czekała śmierć w ofierze na jego cześć.

Była prawie druga po południu, gdy nad równinę, zniżając lot, przybył „Albatros” otoczony chmurami, które kryły go jeszcze przed spojrzeniami Dahomejczyków. Było ich tam przynajmniej sześćdziesiąt tysięcy, przybyłych ze wszystkich zakątków królestwa — z Widah, Kerapaju, Ardrah, Tombory, z najbardziej oddalonych wiosek.

Nowy król — dwudziestopięcioletni mocny chwyt zwany Bu-Nadi, zajmował pagórek ocieniony grupą drzew o gęstym listowiu. Przed nim tłoczył się jego nowy dwór, jego armia męska, amazonki, cały jego lud.

U stóp pagórka pięćdziesięciu muzykantów grało na prymitywnych instrumentach: były to wydające chrapliwe dźwięki kły słoni, bębny obciążone skórą łani, tykwy, gitary, żelazne dzwoneczki, bambusowe piszczałki, których przenikliwy gwizd dominował nad wszystkim. Co chwilę oddawano salwy z karabinów i garłaczy, strzelano z dział, ich lawety podskakiwały grożąc artylerzystkom zmiążdżeniem, a panująca ogólna wrzawa i krzyki były tak głośne, że zagłuszyłyby wybuch prochu.

W jednym z rogów równiny stłoczeni byli pod strażą wojowników jeńcy zobowiązani do towarzyszenia na drugim świecie zmarłemu królowi, któremu śmierć

nie powinna w niczym umniejszyć przywilejów na wyższej władzy. Podczas ceremonii pogrzebowej Ghozo, ojca Bahadu, jego syn posłał za nim trzy tysiące jeńców. Bu-Nadi nie mógł uczynić mniej dla swego poprzednika. Czyż nie trzeba wielu posłańców, by zwołać oprócz dusz także wszystkich mieszkańców nieba zaproszonych do uczestnictwa w orszaku monarchy czczonego jako bóstwo?

Przez całą godzinę trwały rozwlekłe przemowy przerywane tańcami w wykonaniu nie tylko nadwornych tancerek, ale i amazonek, które przejawiały bardzo wojowniczy wdzięk.

Powoli zbliżała się chwila hekatomb. Robur, który znał krwaw zwyczaj dahomejskie, nie spuszczał oka z jeńców — mężczyzn, kobiet, dzieci przeznaczonych do tych jatek.

Minghan stał u podnóża pagórka. Wymachiwał szablą oprawcy o zakrzywionym ostrzu z przymocowanym doń ptakiem z metalu, którego ciężar czyni zamach pewniejszym.

Tym razem nie był sam. Nie podołałby pracy, jaka go czekała. Wokół niego stało stu katów wprawionych w ucinaniu głów jednym ciosem.

Tymczasem „Albatros” powoli zbliżał się lotem ukośnym, zwalniając obroty śmigieł zawieszających i pchających. Wkrótce na wysokości mniejszej niż sto metrów wynurzył się zza chmur, które go zasłaniały, po raz pierwszy się ukazał.

Przeciwnie do tego, co działo się zazwyczaj, ci dzicy tubylcy ujrzeli w nim niebiańską istotę, która specjalnie zeszła, by złożyć hołd królowi Bahadu.

Wybuchło nieopisane uniesienie, nie kończące się wołania, hałaśliwe błagania, ogólne modły skierowane do tego nadprzyrodzonego skrzydlatego rumaka, co przybywał z pewnością, aby zabrać ciało nieżyjącego władcy i zanieść je do dahomejskiego nieba.

W tejże chwili spod szabli minghana potoczyła się pierwsza głowa. Potem setki innych więźniów zostały przyprowadzone przed straszliwych katów.

Nagle z „Albatrosa” padł strzał. Minister sprawiedliwości przewrócił się twarzą do ziemi.

— Dobry strzał, Tom! — powiedział Robur.

— Och!... W tłum! — odparł Turner.

Reszta załogi, uzbrojona jak on, gotowa była dać ognia na pierwszy znak inżyniera.

Ale w tłumie nastąpiła zmiana. Zrozumiano, że ten skrzydlaty potwór nie był przyjaznym duchem — był duchem wrogim dla dobrego dahomejskiego ludu. Toteż gdy minghan upadł, ze wszystkich stron podniosły się wołania o zemstę. Niemal natychmiast nad równiną wybuchła strzelanina.

Pogróżki te nie przeszkodziły „Albatrosowi” zejść na wysokość mniejszą niż sto pięćdziesiąt stóp. Uncle Prudent i Phil Evans, niezależnie od uczuć, jakie żyli w stosunku do Robura, mogli się tylko przyłączyć do równie humanitarnego czynu.

— Tak! Uwolnijmy więźniów! — zawołali.

— Taki też mam zamiar — odrzekł inżynier.

I dwustrzałowe karabiny „Albatrosa” w rękach dwóch towarzyszy i załogi statku rozpoczęły salwowy ogień, przy czym ani jedna kula nie marnowała się w tej ludzkiej masie. Nawet działko pokładowe, ustawione niemal pionowo, posłało przy tej sposobności kilka kartaczy, które dokazały cudów.

Więźniowie natychmiast, nie rozumiejąc niczego z tej odsieczy nadchodzącej z niebios, rozerwali więzy, podczas gdy wojownicy odpowiadali na ogień statku powietrznego. Tylne śmigło dosięgła jedna z kul, inne zaś trafiały w sam kadłub. Mało brakowało, a ukryty w głębi kajuty Frycollin zostałby raniony kulą, która przeszła przez ściany nadbudówki.

— Ach! Jeszcze im mało! — wykrzyknął Turner.

Po czym zszedł do schowka z amunicją i wrócił z tuzinem ładunków dynamitu, które rozdał swoim kolegom. Na znak Robura zostały one wyrzucone nad pagórką, a uderzając o ziemię, wybuchły jak małe pociski.

W jakiejż rozsypce uciekał król ze swym dworem, armią, poddanymi, zdjęci przerażeniem, które aż nadto usprawiedliwiała podobna interwencja! Wszyscy szukali schronienia pod drzewami i nikt nie myślał o pościgu za uciekającymi więźniami.

Tak oto zakłócono uroczystości na cześć nowego władcy Dahomeju, A Uncle Prudent i Phil Evans musieli wreszcie uznać zalety pojazdu i zastugi, jakie mógł oddać ludzkości.

Po tym wszystkim statek wzbił się na średnią wysokość, przeleciał nad Widah i wkrótce zniknęło w dali to dzikie wybrzeże odgradzane przez wiatry południowo-zachodnie nieprzebytą falą przybojową.

„Albatros” szybował nad Atlantykiem.

## **Rozdział trzynasty w którym Uncle Prudent i Phil Evans przebywają cały ocean nie zapadając na chorobę morską.**

Tak, Atlantyck! Spełniły się obawy dwóch towarzyszy. Nie wydawało się zresztą, żeby Robur odczuwał najmniejszy niepokój wkraczając nad ten rozległy ocean. Ani on się tym nie przejmował, ani jego ludzie, którzy musieli być przyzwyczajeni do podobnych przelotów. Wrócili już spokojnie na swoje miejsca. Ich snu nie mącił żaden koszmar.

Dokąd zdążał „Albatros”? Czy miał, jak to zapowiedział inżynier, polecieć dalej niż dookoła świata? W każdym razie podróż ta musiała się gdzieś skończyć. Nie do pomyslenia było, żeby Robur spędził życie w powietrzu na pokładzie statku i nigdy nie wylądował. Jakże by odnowił zapasy żywności i amunicji, nie mówiąc o płynach koniecznych do działania maszyn? Musiał mieć jakieś ustronie, miejsce odpoczynku — nieważne, jak je nazwiemy, w nieznanym i niedostępnym miejscu globu, gdzie „Albatros” mógł się zaopatrywać. Zerwał wszelką łączność z mieszkańcami Ziemi — zgoda! Ale nie ze wszystkimi punktami na powierzchni naszej planety!

Jeśli tak było, to gdzie ten punkt leżał? Co skłoniło inżyniera do wyboru tego właśnie miejsca? Czy oczekiwała go tam mała kolonia, której był przywódcą? Czy mógł spośród jej członków zwerbować nową załogę? A w ogóle, dlaczego ci ludzie różnych narodowości związali się jego losem? Skąd czerpał środki na skonstruowanie tak kosztownej maszyny, której budowa zachowana została w sekrecie? Prawda, że utrzymanie pojazdu nie było takie drogie. Na pokładzie wiedziono wspólne życie, życie rodzinne, życie ludzi szczęśliwych, którzy się z tym nie kryją. I wreszcie, kto to był ten Robur? Skąd przybywał? Jaka była jego przeszłość? Tak wiele niemożliwych do wyjaśnienia tajemnic, a ten, który był ich przedmiotem, z pewnością nigdy by się nie zgodził na uchylenie ich rąbka.

Nie dziw się więc, Czytelniku, że taka sytuacja, złożona z problemów nie



do rozwiązania, musiała ekscytować dwóch towarzyszy. Czuć się w ten sposób unoszonymi w nieznane, nie widzieć wyjścia z podobnej przygody, wątpić nawet, czy skończy się ona kiedykolwiek, być skazanymi na wieczne latanie — czyż to nie dość powodów, które mogły popchnąć do jakiejś straszliwej ostateczności prezesa i sekretarza Weldon-Institute?

Na razie, począwszy od wieczoru 11 lipca, „Albatros” mknął nad Atlantykiem. Następnego dnia wstające słońce ukazało się na zakrzywionej linii, gdzie łączy się niebo i woda. Mimo szerokiego pola widzenia żadnego lądu nie było w zasięgu wzroku. Afryka zniknęła za północnym horyzontem.

Kiedy Frycollin odważył się wyjść z kajuty, gdy zobaczył całe to morze pod sobą, natychmiast opanował go znowu strach. „Pod sobą” nie jest właściwym określeniem — należałoby raczej powiedzieć: „wokół siebie”, gdyż obserwatorowi umieszczonemu na tej wysokości wydaje się że ze wszech stron otacza go przepaść, a podniesiony do jego poziomu horyzont zdaje się cofać i nigdy nie można dotrzeć do jego skraju.

Frycollin z pewnością nie tłumaczył sobie tego zjawiska w sposób fizyczny, ale czuł je duchowo. Wystarczało to, by wywołać w nim „lęk przestrzeni”, którego pewni ludzie, nawet odważni, nie mogą się wyzbyć. W każdym razie Murzyn przezornie wstrzymał się od wyrzekania. Zamknął oczy i po omacku wrócił do kajuty, mając w perspektywie pozostanie w niej na dłużej.

W rzeczywistości bowiem na trzysta siedemdziesiąt cztery miliony pięćdziesiąt siedem tysięcy dziewięćset dwanaście kilometrów kwadratowych, jakie stanowią powierzchnię mórz, Atlantyckie zajmuje ponad jedną czwartą. Nie wydawało się też, żeby odtąd inżynier spieszył się. Nie padł więc rozkaz ruszenia „pełną parą”. Zresztą „Albatros” nie mógłby nawet rozwinąć prędkości rzędu dwustu kilometrów na godzinę, czyli takiej, z jaką leciał nad Europą. Nad tą częścią świata bowiem, gdzie przeważają południowo-zachodnie prądy powietrzne, posuwał się pod wiatr, który, choć jeszcze słaby, nie był łatwy do pokonania.

Oparte na wielu obserwacjach ostatnie prace meteorologów pozwoliły stwierdzić, że w strefie międzyzwrotnikowej istnieje zbieżność pasatów, a wieją one bądź to w kierunku Sahary, bądź Zatoki Meksykańskiej. Poza pasem ciszy przychodzą one albo z zachodu i ciągną w stronę Afryki, albo też ze wschodu w stronę Nowego Świata — przynajmniej podczas gorącej pory roku.

„Albatros” wcale nie próbował więc walczyć całą mocą swoich pędników z przeciwną bryzą. Poprzestał na przeciętnej szybkości, która i tak przewyższała prędkość najbardziej chyżych transatlantyków.

13 lipca statek przekroczył równik, o czym cała załoga została poinformowana.

W ten sposób Uncle Prudent i Phil Evans dowiedzieli się, że opuścili półkulę północną i znaleźli się nad południową. Przekroczenie równika nie pociągnęło za sobą żadnych prób ani ceremonii, jakie towarzyszą temu na pokładzie niektórych

okrętów czy statków handlowych.

Jedynie Franciszek Tapage poprzestał na wylaniu Frycollinowi za kołnierz pół kwarty wody; ale jako że po tym chrzcie nastąpiło kilka szklanek dżinu, Murzyn wyraził gotowość przekraczania równika tyle razy, ile się da, byleby tylko nie odbywało się to na grzbiecie mechanicznego ptaka, który wcale nie wzbudzał w nim zaufania.

Dwa dni później, przed południem, „Albatros” przeleciał między wyspami Wniebowstąpienia i Świętej Heleny, bliżej jednak tej ostatniej, a jej wzniesienia widać było na horyzoncie przez kilka godzin.

Gdyby w epoce, kiedy Napoleon był w mocy Anglików, istniał pojazd pokrewny statkowi inżyniera Robura, Hudson Lowe<sup>64</sup> z pewnością, pomimo swoich obraźliwych środków ostrożności, ujrzałby swego znakomitego więźnia wymykającego mu się z rąk drogą powietrzną.

Wieczorem 16 i 17 lipca, o zachodzie słońca, zaszło osobliwe zjawisko w świetle gasnącego dnia. Na większej szerokości geograficznej można by sądzić, że to ukazała się zorza polarna. Zachodzące słońce rzucało kolorowe promienie, a niektóre z nich przesiąknięte były żywym kolorem zieleni.

Czy była to chmura pyłów kosmicznych, która odbijała ostatnie blaski dnia i otoczyła nagle Ziemię? Kilku obserwatorów w taki właśnie sposób wytłumaczyło te zmierzchające światła. Ale odrzucili by to wyjaśnienie, gdyby znaleźli się na pokładzie statku powietrznego.

Zbadawszy rzecz stwierdzono, że w powietrzu zawieszane były małe kryształki piroksenu, przezroczyste kulki, drobne cząstki żelaza magnetycznego pokrewne substancjom, jakie wyrzucają niektóre góry wulkaniczne. Od tej chwili nie było wątpliwości, że jakiś czynny wulkan wydzielił w przestrzeń tę chmurę — jej krystaliczne cząstki powodowały zauważone zjawisko, a zawisła ona akurat nad Atlantykiem, utrzymywana przez prądy powietrzne.

Co więcej, podczas tej części podróży zaobserwowano jeszcze kilku innych fenomenów. Wielokrotnie chmury nadawały niebu szary odcień o szczególnym wyglądzie; następnie, gdy mijało się tę zasłonę z oparów, ukazywała się jej powierzchnia cała pokryta spiralnymi, olśniewająco białymi zgrubieniami, gdzie rozsiane były drobne, stwardniałe płatki — ich powstanie na tej szerokości geograficznej wytłumaczyć można wyłącznie przez podobieństwo do tworzenia się gradu.

Nocą z 17 na 18 ukazała się zielonkawo-zółta tęcza księżycowa będąca wynikiem położenia statku między księżycem w pełni a mżącym deszczem, który parował, nim dotarł do morza.

---

<sup>64</sup>Hudson Lowe — angielski generał, który w epoce napoleońskiej walczył przeciwko Francji. W 1815 roku, po uwięzieniu Napoleona na Wyspie Świętej Heleny, został gubernatorem wyspy i był bardzo surowym strażnikiem Bonapartego.

Czy na podstawie tych różnych zjawisk można było wywnioskować bliską zmianę pogody? Możliwe. Tak czy owak wiatr, który od odlotu znad wybrzeży Afryki wiał z południowego zachodu, zaczął przycichać w okolicach równika. Niesamowicie gorąco było w tej strefie tropikalnej. W poszukiwaniu chłodu Robur skierował więc pojazd do wyższych pokładów powietrza. W dodatku trzeba było chronić się przed prostopadle padającymi promieniami słonecznymi, które stały się nie do zniesienia.

Zmiana prądów powietrznych z pewnością pozwalała przewidywać, że poza strefą międzyzwrotnikową warunki pogodowe będą inne. Należy zresztą zauważyć, że lipiec na półkuli południowej odpowiada styczniowi na półkuli północnej, czyli środkowi zimy. Jeśli „Albatros” podąży bardziej na południe, skutki tego niebawem odczuje.

W dodatku, jak mawiają, marynarze, „morze było tym czuć”. 18 lipca za zwrotnikiem Koziorożca ukazało się inne zjawisko, a mogłoby ono przerazić płynące tam statki.

Dziwna seria świecących fal rozchodziła się po powierzchni oceanu z prędkością, którą można było ocenić na nie mniejszą jak sześćdziesiąt mil na godzinę. Fale te biegły w odległości osiemdziesięciu stóp jedna od drugiej, rysując długie, świetliste bruzdy. Wraz z zapadającą nocą ich ostre odbicie dochodziło aż do „Albatrosa”. Tym razem można by go wziąć za jakiś rozpalony meteor. Nigdy, Robur nie miał okazji szybować nad morzem ognia — ognia, który nie parzył i od którego nic musiał uciekać wznosząc się ku niebu.

Przyczyną tego zjawiska musiała być elektryczność, gdyż nie można było przypisać go obecności ławicy ryb w okresie tarła czy też warstwie organizmów, jakich nagromadzenie wywołuje fosforescencję.

Stąd przypuszczenie, że napięcie elektryczne w atmosferze było wtedy znaczne.

I faktycznie — na drugi dzień, 19 lipca, statek płynący po morzu znalazłby się może w niebezpieczeństwie. Lecz „Albatros”, podobny do potężnego ptaka, którego imię nosił, kpił sobie z wiatru i fal. I jeśli nie miał ochoty ślizgać się po ich powierzchni niczym nawałniki, mógł jak orzeł wznieść się pod niebo, by odnaleźć tam spokój i słońce.

Przekroczono wtedy czterdziesty siódmy równoleżnik. Dzień trwał nie dłużej jak około ośmiu godzin. Miał się stawać coraz krótszy w miarę zbliżania się do regionów antarktycznych.

Około pierwszej po południu. „Albatros” znacznie się obniżył, aby poszukać jakiegoś bardziej sprzyjającego prądu powietrza. Leciał nad morzem na wysokości mniejszej niż sto stóp.

Ocean był zupełnie spokojny. Gdzieś tam na niebie duże, czarne chmury, wybrzuszone w górnych partiach, kończyły się sztywną, zupełnie poziomą linią. Z chmur tych odchodziły wydłużone zgrubienia, których koniec zdawał się przy-

ciągać wodę kipiącą poniżej na kształt płynnych gąszczy.

Nagle woda ta wzdęła się przybierając formę olbrzymiej bańki.

W jednej chwili „Albatros” znalazł się w wirze gigantycznej trąby, za którą pojawił się orszak dwudziestu innych, czarnych jak atrament. Na szczęście trąba wirowała w tym samym kierunku co śmigła zawieszające, w przeciwnym wypadku zatrzymałyby się one, a statek spadłby do wody; za to ze straszliwą prędkością zaczął się obracać wokół własnej osi.

Niebezpieczeństwo było ogromne, być może nie do zażegnania, ponieważ statek nie mógł się uwolnić z uścisku trąby, której siła ssąca przytrzymywała go mimo pracy pędników. Ludzie, odrzuceni siłą odśrodkową na brzegi platformy, musieli uchwycić się słupów, aby nie wypaść.

— Spokojnie! — krzyknął Robur.

Trzeba było zachować zimną krew, a także uzbroić się w cierpliwość.

Uncle Prudent i Phil Evans, którzy chwilę wcześniej opuścili kajutę, zostali zepchnięci na rufę, co narażało ich na zdmuchnięcie ponad relingiem.

Kręcąc się, „Albatros” równocześnie poddawał się ruchom postępowym trąb obracających się wokół własnej osi z prędkością, jakiej mogłyby im pozazdrościć śmigła. A jeśli wyrywał się jednej, wpadał w objęcia drugiej, co groziło mu roz biciem lub rozerwaniem.

— Wystrzel z działa! — zawołał inżynier.

Rozkaz ten skierowany był do Turnera. Uczepił się on działka ustawionego pośrodku platformy, gdzie skutki siły odśrodkowej były słabo odczuwalne. Zrozumiał myśl Robura. W jednej chwili otworzył zamek działa, wsunął doń ładunek wyjęty ze skrzyni zamocowanej na lawecie. Padł strzał i nagle trąby załamały się wraz z sufitem z chmur, który zdawały się podtrzymywać.

Wstrząs powietrza wystarczył, by przełamać zaburzenia atmosferyczne, a potężna chmura, zamieniając się w deszcz, pokreśliła horyzont pionowymi pręgami — olbrzymią płynną siatką rozciągniętą między niebem i morzem.

„Albatros”, wreszcie wolny, spieszenie wzbił się o kilkaset metrów.

— Nic się nie połamało na pokładzie? — zapytał inżynier.

— Nie — odrzekł Turner — ale lepiej więcej nie zaczynać tej zabawy stada kotów z jedną myszą.

Przez kilkanaście minut „Albatros” był rzeczywiście w niebezpieczeństwie. Gdyby nie jego niezwykła wytrzymałość, rozleciałby się w tych wirach powietrznych.

Jakże długie były godziny w czasie przelotu nad Atlantykiem, kiedy żadne zjawisko nie przerywało ich monotonii! Dnie były zresztą coraz krótsze i temperatura wciąż spadała. Uncle Prudent i Phil Evans rzadko widywali Robura. Zamknięty w swojej kajucie, inżynier zajmował się oznaczaniem trasy, nanoszeniem kierunku na mapy, badaniem położenia, kiedy tylko mógł, notowaniem wskazań

barometrów, termometrów, chronometrów, wpisywaniem do książki pokładowej wszystkich wydarzeń, jakie zaszły w podróży.

Natomiast jego dwaj więźniowie, ciepło odziani, bezustannie wypatrywali na południu lądu.

Na specjalne polecenie Prudenta Frycollin próbował ze swej strony wyciągnąć od kucharza coś na temat inżyniera. Ale jakże polegać na tym, co mówił ten Gaskończyk? Czasem Robur okazywał się byłym ministrem Republiki Argentyny, admirałem, emerytowanym prezydentem Stanów Zjednoczonych, hiszpańskim generałem w stanie spoczynku, wicekrólem Indii, który w powietrzu zajął wyższą pozycję. To znów posiadał miliony dzięki najazdom dokonany na statku, o co został publicznie oskarżony. Kiedy indziej zrujnował się udoskonalając swój pojazd, co zmusi go do publicznych przelotów, by odzyskać pieniądze. Co do tego, czy kiedykolwiek gdzieś się zatrzymywał — nie! Ale miał zamiar polecieć na Księżyc, a tam, gdyby znalazł jakąś odpowiadającą mu okolicę, osiadłby na stałe.

— To jak, Fry?... Sprawiłoby ci przyjemność zobaczyć, co się dzieje tam w górze?

— Nie polecę!... Nie zgadzam się!... — odpowiadał ten głupek, traktując wszystkie bujdy poważnie.

— A dlaczegoż to, Fry? Ożenilibyśmy cię z jakąś piękną i młodą księżycową panienką!... Byłbyś założycielem murzyńskiego rodu!

A kiedy Frycollin relacjonował te rozmowy swemu panu, Uncle Prudent dochodził do wniosku, że nie dowie się niczego na temat Robura. Rozmyślał więc już tylko o zemście.

— Phil — zwrócił się któregoś dnia do Evansa — czy na pewno ucieczka jest niemożliwa?

— Niestety, panie Prudent.

— Dobrze! Ale człowiek zawsze jest panem siebie i jeśli będzie trzeba, to poświęcając życie...

— Jeśli taka ofiara ma być złożona, niech to się stanie jak najprędzej! — odparł Phil Evans, który mimo chłodnego temperamentu, nie mógł już tego znieść. — Tak! Czas z tym skończyć!... Dokąd zdąży „Albatros”?... Przecina teraz na ukos Atlantyk i jeśli nadal utrzyma ten kierunek, doleci do wybrzeży Patagonii, potem do Ziemi Ognistej... A potem?... Polecą nad Oceanem Spokojnym czy wyruszy w stronę terenów bieguna południowego?... Po Roburze wszystkiego można się spodziewać!... Wtedy będziemy zgubieni!... Jest to więc przypadek uzasadnionej samoobrony i jeżeli mamy zginąć...

— ...to niech to nie będzie — dodał Uncle Prudent — bez zemsty, bez unicestwienia tego pojazdu wraz ze wszystkimi, którzy się na nim znajdują!

Dwaj towarzysze posunęli się do tego na skutek bezsilnej wściekłości, gniewu tłumionego w sobie. Tak! Ponieważ trzeba, poświęca się, by zniszczyć wynalazcę

i jego tajemnicę! Ten cudowny statek powietrzny, którego niezaprzeczalną wyższość nad innymi środkami lokomocji powietrznej zmuszeni byli uznać, nie będzie więc istniał dłużej niż kilka miesięcy!

Pomysł ów tak mocno wyrył im się w mózgu, że myśleli już tylko zrealizowaniu go. Ale jak tego dokonać? Zawładnąć jednym ze zmagazynowanych na pokładzie pocisków, którym wysadziliby pojazd powietrze? Lecz do tego trzeba by się dostać do składu amunicji.

Na szczęście Frycollin niczego nie podejrzewał. Na myśl o „Albatrosie” eksplodującym w powietrzu zdolny by był zdradzić swego pana!

23 lipca na południowym zachodzie ukazał się ląd w okolicach przylądka Virgenes, przy wejściu do Cieśniny Magellana. O tej porze roku, poza pięćdziesiątym czwartym równoleżnikiem, noc trwała już niemal osiemnaście godzin, a temperatura spadła średnio do sześciu stopni poniżej zera.

„Albatros”, zamiast posunąć się bardziej na południe, poleciał najpierw nad meandrami Cieśniny, jak gdyby chciał dotrzeć do Pacyfiku. Przeleciawszy nad Zatoką Lomas, zostawił wyspę Jorge Montt na północy, a góry na Półwyspie Brecknock na zachodzie i dotarł do Punta Arenas — małego chilijskiego miasteczka w chwili, gdy na wieży kościelnej biły dzwony, a kilka godzin później znalazł się nad dawnymi zabudowaniami Port-Famine.

Pasażerowie statku powietrznego nie mogli stwierdzić, czy Patagończycy, których ognie widziało się tu i ówdzie, są rzeczywiście wzrostu większego niż przeciętny, gdyż obserwowani z takiej wysokości, przypominali karły.

Cóż to jednak był za widok podczas tych krótkich godzin dnia podbiegunowego! Strome góry, wiecznie ośnieżone szczyty z gęstymi lasami spiętrzonymi na stokach, morza wewnętrzne, zatoki powstałe między półwyspami i wyspami tego archipelagu, wyspy Clarence’a, Dawsona, Desolacion, kanały i tory wodne, niezliczone przylądki i cyple, cała ta gmatwanina nie do rozwikłania, która stawała się twardą masą skutą lodem od przylądka Forward stanowiącego kres kontynentu amerykańskiego, aż po Przylądek Horn, gdzie kończy się Nowy Świat!

Tymczasem po przybyciu nad Port-Famine pewne było, że „Albatros” ponownie skieruje się na południe. Przelatując między szczytami Tarn i Graves na półwyspie Brunswick, skierował się prosto w strony Sarmiento — olbrzymiej góry pokrytej lodami, wznoszącej się nad Cieśniną Magellana na wysokości dwóch tysięcy metrów nad poziomem morza.

Był to kraj zamieszkiwany przez tubylców Ziemi Ognistej.

Sześć miesięcy wcześniej, w pełni lata, podczas długich dni trwających ponad piętnaście godzin, jakże piękna i żyzna okazałaby się ta ziemia, zwłaszcza w części południowej! Wszędzie widać wtedy doliny i pastwiska, które mogłyby wyżywić tysiące zwierząt, dziewicze lasy o gigantycznych drzewach — brzozach, bukach, jesionach, cyprysach, drzewiastych paprociach, równiny przemierzane przez stada guanaków, wigoni i strusi; oprócz tego armie pingwinów, miria-

dy ptactwa. Toteż gdy zaświeciły się latarnie elektryczne „Albatrosa”, na pokład spadły nury, nurzyki, kaczki, gęsi w takich ilościach, że Franciszek Tapage mógłby sto razy zapełnić nimi swoją kuchnię.

Dzięki temu przybyło pracy kucharzowi, który potrafił przyrządzić tę dziczyznę w taki sposób, by usunąć jej oleisty smak. Przybyło pracy również Frycolinowi, gdyż nie mógł on sobie odmówić przyjemności oskubania kilku tuzinów tych interesujących ptaków.

Tego dnia o zachodzie słońca, około trzeciej po południu, ukazało się rozległe jezioro otoczone wspaniałymi lasami. Było ono całkowicie zamrożone, a po jego powierzchni, na przypiętych do nóg raketach do chodzenia po śniegu szybko sunęło kilku tubylców.

Prawdę mówiąc, ci mieszkańcy Ziemi Ognistej, przerażeni widokiem maszyny, uciekali we wszystkich kierunkach, a kiedy nie mogli uciec, kryli się w jamach niczym zwierzęta.

„Albatros” nie przestawał lecieć na południe poza kanał Beagle i wyspę Navarino, której greckie imię nie bardzo pasuje do szorstkich tych odległych ziem, dalej niż wyspa Wollaston oblana wodami kończącego się tam Pacyfiku. Na koniec, przebywszy siedem i pół tysiąca kilometrów od wybrzeży Dahomeju, minął ostatnie wysepki Archipelagu Magellana, a potem najbardziej wysuniętą na południe część lądu, którego sam kraniec nękany jest wieczną falą przybojową — straszliwy Przylądek Horn.

## **Rozdział czternasty w którym „Albatros” dokonuje czynu, jakiego nigdy może nie uda się powtórzyć.**

Nazajutrz kalendarz wskazywał 24 dzień lipca. Otóż 24 lipca na półkuli południowej odpowiada dacie 24 stycznia na półkuli północnej. W dodatku „Albatros” minął już pięćdziesiąty szósty stopień szerokości odpowiadający równoleżnikowi, który na północy Europy przecina Szkocję na wysokości Edynburga.

Toteż termometr stale wskazywał kilkanaście stopni poniżej zera. Trzeba było więc skorzystać ze sztucznego ciepła wydzielanego przez maszyny przeznaczone do ogrzewania nadbudówek statku powietrznego.

Rozumie się także, że chociaż od 21 czerwca, czyli zimowego przesilenia na półkuli południowej, dni były coraz dłuższe, szybciej jednak skracały się przez to, iż „Albatros” leciał w stronę regionów podbiegunowych.

Z tego względu nie było dużo światła dziennego nad granicząca z antarktycznym kołem podbiegunowym częścią Pacyfiku. Niewiele więc dało się zobaczyć, a nocą panował niekiedy bardzo dotkliwy chłód. Aby go znieść, należało się ubierać tak jak Eskimosi lub mieszkańcy Ziemi Ognistej. Ponieważ na pokładzie nie brakowało odpowiednich strojów, dwaj towarzysze, dokładnie owinięci, mogli przebywać na platformie, gdzie rozmyślali tylko o swoim projekcie szukając okazji, by go zrealizować. Rzadko też widywali Robura, a od czasu obustronnej wymiany pogródek w okolicach Timbaktu, nie rozmawiali z nim.

Frycollin natomiast w ogóle nie wychodził z kuchni, gdzie Franciszek Tapage udzielał mu wspaniałomyślnie gościny, żądając w zamian pełnienia roli kuchcika. Ponieważ łączyło się to z pewnymi korzyściami, Murzyn, za pozwoleniem swego pana, bardzo chętnie przyjął ów warunek. Dzięki temu zresztą, zamknięty, nie widział, co się działo na zewnątrz i mógł wierzyć, że nie grozi mu niebezpieczeństwo. Czyż nie był podobny do strusia nie tylko fizycznie, ze względu na zadziwiający żołądek, ale i psychicznie przez swoją rzadko spotykaną głupotę?



Do jakiego punktu globu skieruje się teraz „Albatros”? Czyż można było założyć, że w pełni zimy ośmieliliby się zapuścić nad podbiegunowe morza lub ziemie? W tej lodowatej atmosferze, przyjmując, że składniki chemiczne baterii mogły się oprzeć podobnym temperaturom, czy oznaczało to śmierci dla całej załogi, straszliwej śmierci z zimna? Można by jeszcze zrozumieć, gdyby Robur próbował przelecieć nad biegunem w cieplej porze roku! Ale w środku nieustannej nocy antarktycznej zimy byłby to wyczyn szaleńca!

Tak to rozprawiali prezes i sekretarz Weldon-Institute, unoszeni właśnie nad krańcami tego kontynentu Nowego Świata, który jest jeszcze Ameryką, ale już nie Północną!

Cóż więc uczyni teraz nieustępliwy Robur? I czy nie nadeszła chwila zakończenia tej podróży zniszczeniem lubującej się w wędrówkach maszyny?

Natomiast pewne było, że tego dnia, 24 lipca, inżynier często naradzał się ze swoim zastępcą. Kilkakrotnie obaj spoglądali na barometr tym razem nie po to, by obliczyć osiągniętą wysokość, lecz w celu zanotowania wskazań dotyczących pogody. Bez wątplenia zachodziły jakieś zjawiska atmosferyczne, które należało wziąć pod uwagę.

Uncle Prudent utrzymywał też, iż zauważył, jak Robur starał się sporządzić spis pozostających jeszcze zapasów wszelkiego rodzaju: zarówno przeznaczonych dla maszyn pchających i zawieszających statku, jak i dla wyżywienia organizmów ludzkich, których funkcjonowania na pokładzie także nie można było zaniedbać.

Wszystko to zdawało się zapowiadać bliski powrót.

— Powrót!... — mówił Phil Evans. — Tylko gdzie?

— Tam, gdzie Robur może uzupełnić zapasy — odpowiadał Uncle Prudent.

— Musi to być jakaś zagubiona wysepka na Oceanie Spokojnym z kolonią łotrów godnych swego przywódcy.

— Ja też tak myślę, panie Evans. Sądzę wobec tego, że Robur ma zamiar nadal lecieć na zachód, a przy prędkości, jaką dysponuje, szybko dotrze do celu.

— Ale nie będziemy mogli zrealizować naszych planów... Jeżeli tam dotrze...

— On tam nie dotrze, panie Evans!

Dwaj towarzysze trafnie odgadli część planów inżyniera. Tego dnia nie można było już wątpić, że „Albatros”, dotarłszy do wód oblewających Antarktydę, powinien definitywnie zawrócić. Gdy lody opanują te wody aż do Przylądka Horn, wszystkie podbiegunowe okolice Pacyfiku pokryją się polami i górami lodowymi. Ławica lodowa utworzy wtedy barierę nie do przebycia dla najbardziej wytrzymałych statków i najdzielniejszych żeglarzy.

Pewnie, że bijąc szybciej „skrzydłami”, „Albatros” mógł przebyć góry lodowe zebrane na oceanie, a potem góry ziemskie wznoszące się na kontynencie okołobiegunowym — o ile biegun południowy tworzy kontynent. Ale czyżby ośmielił się pośród nocy polarnej stawić czoła atmosferze, która może się oziębic aż do

sześćdziesięciu stopni poniżej zera? Na pewno nie! Toteż posunąwszy się jakieś sto kilometrów na południe, skrzył na zachód, by skierować się w stronę jakiejś nieznaney wyspy na Pacyfiku.

W dole rozciągało się wodne pustkowie przerzucone między ziemią amerykańską i azjatycką. Wody przybrały właśnie ten szczególny kolor, jaki sprawia, że nazywa się je „mlecznym morzem”. W półmroku, którego nie potrafiły już rozproszyć słabe promienie słoneczne, powierzchnia całego Pacyfiku była mlecznobiała. Można by powiedzieć, że to ogromne pole śniegowe, a jego falowania, widzianego z tej wysokości, nie dawało się wyczuć. Gdyby nawet tę część morza skuły lody przeobrażając je w wielkie pole lodowe, jej wygląd nie byłby inny.

Wiadomo już, że zjawisko to wywołują miriady fosforyzujących cząstek. Zastanowić mógł natomiast fakt, że to opalizujące nagromadzenie spotkało się gdzie indziej niż na Oceanie Indyjskim.

Nagle barometr, utrzymujący się dość wysoko we wczesnych godzinach tego dnia, gwałtownie spadł. Był to symptom, którym płynący po morzu statek powinien by się zaniepokoić, ale „Albatros” mógł go zlekceważyć. Należało jednakże przypuszczać, że wody Pacyfiku wzburzyła niedawno jakaś potężna nawałnica.

Była pierwsza po południu, gdy Tom Turner, podchodząc do inżyniera, powiedział:

— Proszę zerknąć na ten czarny punkt na horyzoncie!... Tam... Dokładnie na północ od nas!... Czyżby to była jakaś skała?

— Nie, Tomie, po tej stronie nie ma lądu.

— W takim razie musi to być statek albo łódź.

Uncle Prudent i Phil Evans, którzy przeszli na dziób pojazdu, spojłali na punkt wskazany przez Turnera.

Robur kazał sobie podać lunetę i zaczął uważnie obserwować zasygnalizowany obiekt.

— To łódź — powiedział — i przysięgłbym, że na pokładzie są ludzie.

— Rozbitkowie? — wykrzyknął Tom Turner.

— Tak! Rozbitkowie, którzy zostali może zmuszeni do opuszczenia statku — mówił Robur — nieszczęśnicy nie wiedzący, gdzie jest ląd, umierający może z głodu i pragnienia! No, cóż, nikt nie powie, że „Albatros” nie spróbował przynajmniej przyjść im z pomocą!

Przekazano rozkazy mechanikowi i jego pomocnikom. Statek zaczął się powoli zniżać do wysokości około stu metrów. Potem pędniki pociągnęły go szybko na północ.

Była to rzeczywiście szalupa. Z jej masztu zwisał żagiel. Brak wiatru spowodował, że nie mogła płynąć. Na pokładzie z pewnością nikt nie miał sił, by ruszyć wiosłem. Na dnie leżało pięciu ludzi, śpiących lub znieruchomiałych ze zmęczenia, a może martwych.

„Albatros”, gdy doleciał nad nich, łagodnie zszedł niżej.

Na rufie szalupy można było wtedy odczytać nazwę statku, do którego należała — był to statek francuski, „Jeannette” z Nantes, z konieczności opuszczony przez załogę.

— Ahoj! — zawołał Turner.

Musieli go usłyszeć, gdyż łódź znajdowała się nie więcej jak osiemdziesiąt stóp niżej.

Nie było odpowiedzi.

— Wystrzel z karabinu — powiedział Robur.

Rozkaz wykonano i wybuch długo niósł się po powierzchni wody.

Ujrzano wtedy, jak jeden z rozbitków z trudnością się podnosi, ujrzano jego błędne oczy, niczym u szkieletu wychudzoną twarz.

Pierwszą reakcją, gdy zobaczył „Albatrosa”, było przerażenie.

— Nie bójcie się! — zawołał Robur po francusku. — Przybywamy z pomocą!... Kim jesteście?

— Marynarze z „Jeannette”, barku trójmasztowego, na którym byłem drugim oficerem — odparł ów człowiek. — Dwa tygodnie temu... opuściliśmy go... w chwili, gdy tonął!... Skończyła się nam woda i żywność!..

Pozostali czterej rozbitkowie wolno się podnosili. Błdzi, wyczerpani, straszliwie wychudzeni, wyciągali ręce do pojazdu.

— Uwaga! — zawołał Robur.

Z platformy spuszczone linę z zawieszonym na jej końcu wiadrem ze słodką wodą.

Nieszczęśnicy rzucili się na kubek i pili wprost z niego z łapczywością, na którą przykro było patrzeć.

— Chleba!... Chleba!... — zawołali.

Zaraz tą samą drogą podano im kosz zawierający trochę żywności; konserwy, butelkę alkoholu, kawę. Drugi oficer z trudem powstrzymywał towarzyszy od zbyt szybkiego zaspokojenia głodu.

Potem zapytał:

— Gdzie jesteśmy?

— Pięćdziesiąt mil od wybrzeży Chile i od archipelagu Chonos — odpowiedział Robur.

— Dziękujemy, ale nie ma wiatru i...

— Weźmiemy was na hol!

— Kim jesteście?

— Ludźmi, którzy radzi są, że mogą wam przyjść z pomocą — odrzekł Robur.

Drugi oficer zrozumiał, że należało uszanować tę chęć zachowania incognito. A jeśli chodzi o latającą maszynę, czyż naprawdę miała dość siły, by ich holować?

Tak! I szalupa, do której zamocowano linę długości pięćdziesięciu stóp, została pociągnięta na wschód przez potężny pojazd.

O dziesiątej wieczorem pojawił się ład, a raczej widać było światła, które wskazywały jego położenie. W samą porę nadeszła ta pomoc z nieba dla rozbitków z „Jeannette” i mieli prawo wierzyć, że było w tym coś z cudu!

Następnie Robur, gdy doprowadził ich do wejścia na wody przybrzeżne wysp Chonos, zawołał, by odczepili hol — co uczynili błogosławiąc swych zbawców, a „Albatros” natychmiast znów odleciał nad pełne morze.

Zdecydowanie statek powietrzny, który mógł w ten sposób ratować zagubionych na morzu żeglarzy, miał swoje dobre strony! Jaki balon, nawet najbardziej udoskonalony, potrafiłby oddać podobną przysługę? I Uncle Prudent ze swym towarzyszem musieli to między sobą przyznać, chociaż w tym stanie ducha, w jakim się znajdowali, gotowi byli zakwestionować nawet rzecz oczywistą.

Morze wciąż się burzyło. Pojawiły się alarmujące objawy. Barometr spadł jeszcze o kilka milimetrów. Zrywał się gwałtowny wiatr, jego straszliwe podmuchy gwizdały wtedy w śmigłach „Albatrosa”, a potem nagle ustawał. W tych warunkach statek żaglowy miałby już zwinięte dwa refy<sup>65</sup> na marslu i jeden na fokku. Wszystko wskazywało na to, że wiatr zmieni kierunek na północno-zachodni. Wskazówka sztormglasu zaczynała skakać w niepokojący sposób.

O pierwszej w nocy niesamowicie silny wiatr ustalił się. Mimo przeciwnej bryzy pojazd, pchany przez pędniki, mógł się jeszcze posuwać z prędkością około dwudziestu kilometrów na godzinę. Ale więcej nie można było od niego żądać.

Oczywiste było, że nadchodzi rzadki na tych szerokościach cyklon. Obojętne, czy nazwie się go huraganem na Atlantyku, tajfunem na morzach chińskich, samumem na Saharze, tornadem na wybrzeżach zachodnich — zawsze jest to burza z wirami powietrznymi, w dodatku niebezpieczna. Tak! Niebezpieczna dla każdego statku pochwyconego przez wir, którego obroty rosną od obwodu w kierunku środka, pozostawiając tylko tam, w samym centrum, jedyne spokojne miejsce.

Robur wiedział o tym. Wiedział również, że lepiej było uciec przed cyklonem opuszczając strefę jego przyciągania przez wzniesienie się do wyższych pokładów powietrza. Aż dotąd zawsze mu się to udawało. Ale teraz nie było chwili do stracenia!

Siła wiatru bowiem wyraźnie wzrosła. Fale o ściętych grzbietach wzbijały na powierzchni morza biały pył. Oczywiście było również, że cyklon przesuwał się, spadnie na tereny podbiegunowe ze straszliwą prędkością.

— W górę! — powiedział Robur.

— W górę! — powtórzył za nim Tom Turner.

Statek, któremu nadano maksymalną prędkość wznoszenia, wzleciał ukośnie, jak gdyby wzbijał się po płaszczyźnie nachylonej w kierunku południowo-zachodnim.

---

<sup>65</sup>Ref — poprzeczny rząd krótkich linek, przymocowanych do żagla w jego dolnej części, służących do zmniejszania powierzchni żagla przy silnym wietrze.

W tym momencie barometr jeszcze opadł — był to gwałtowny spadek słupka rtęci o osiem, potem o dwanaście milimetrów. Nagle „Albatros” przestał się wznosić.

Co było przyczyną tego zahamowania? Oczywiście ciśnienie powietrza — przerażający prąd, który rozprzestrzeniając się z góry na dół, obniżał siłę punktu oparcia.

Śruba parowca płynącego w górę rzeki wykonuje pracę częściowo bezużyteczną, gdyż woda ucieka między jej ramionami. Ruch wsteczny jest wtedy znaczny, a nawet może stać się równy ruchowi postępowemu. Podobnie było w tej chwili z „Albatrosem”.

Robur jednak nie zaprzestał walki. Siedemdziesiąt cztery śmigła, poruszając się w doskonałym rytmie, zostały wprowadzone w maksymalne obroty. Lecz pojazd, nieodparcie przyciągany przez cyklon, nie mógł mu umknąć. W czasie krótkich chwil spokoju starał się wzbić w górę. Potem silne ciśnienie porywało go znowu i opadał niczym tonący okręt. Bo czyż nie było to tonięcie w powietrznym morzu, pośród nocy, w której ciemnościach zasięg światła pojazdu był bardzo ograniczony?

Rozumie się, że gdyby siła cyklonu jeszcze wzrosła, „Albatros” nie byłby niczym więcej jak zdany na jego łaskę żdźbłem słomy unoszonym przez jeden z tych wirów, co wyszarpują drzewa z korzeniami, zrywają dachy, przewracają mury.

Robur i Tom mogli się porozumiewać już tylko za pomocą gestów. Uncle Prudent i Phil Evans, uczeplieni relingu, zastanawiali się, czy burza nie dopomoże im w zwycięstwie rozbijając pojazd, wraz z nim wynalazcę, a z wynalazcą sekret jego odkrycia!

Ponieważ jednak „Albatros” nie był w stanie oderwać się pionowo od cyklonu, czy nie pozostawało mu jedno tylko do zrobienia: dotrzeć do jego środka, względnie spokojnego, gdzie bardziej by panował nad swoimi ruchami? Tak, tylko żeby tam się dostać, trzeba by przerwać te kołowe prądy, które go wciągały do części zewnętrznej. Czy posiadał wystarczającą siłę mechaniczną, aby im się wyrwać?

Nagle górna część chmury pękła. Pary skropliły się w potoki deszczu.

Była godzina druga w nocy. Barometr, ulegający wahaniom rzędu dwunastu milimetrów, spadł wtedy do 709, co musiało być mniejsze od jego rzeczywistego spadku dzięki wysokości, jaką osiągnął pojazd nad poziomem morza.

Rzadko się zdarza, żeby cyklon powstał poza strefą, gdzie się zazwyczaj pojawia, to znaczy między trzydziestym równoleżnikiem na północy i dwudziestym szóstym na południu. Może to wyjaśnia, w jaki sposób ten wir atmosferyczny przeszedł nagle w zwykłą burzę. Lecz co za huragan! Można go porównać do podmuchu w Connecticut z 22 marca 1882 roku, który miał prędkość stu szesnastu metrów na sekundę, czyli ponad czterysta kilometrów na godzinę.

Należało więc uciec przed pełnym wiatrem, jak okręt umyka przed burzą, lub

raczej dać się unieść przez prąd, ponad który „Albatros” nie mógł się wznieść ani wyjść z niego. Ale wiatr wiał na południe i lecąc z nim w tym właśnie kierunku znaczyło znaleźć się nad regionami polarnymi, z którymi zetknięcia Robur chciał przecież uniknąć. Ponieważ jednak nie mógł już kierować statkiem, znajdzie się tam, dokąd zagna go huragan!

Tom Turner stanął przy sterze. Musiał użyć całej swej zręczności, by nie skreślić z kursu w jedną lub w drugą stronę.

O świcie — jeśli tak można nazwać ten słaby blask, który rozjaśnił horyzont — „Albatros” miał za sobą przebyte piętnaście stopni od Przylądka Horn, czyli ponad tysiąc dwieście kilometrów, i przekraczał granicę koła podbiegunowego.

W lipcu noc trwa tam jeszcze dziewiętnaście i pół godziny. Tarcza słoneczna, nie dając ciepła ani światła, ukazuje się na horyzoncie po to tylko, by niemal natychmiast zniknąć. Na biegunie noc ta wydłuża się aż do siedemdziesięciu dziewięciu dni. Wszystko wskazywało na to, że „Albatros” zniknie w niej jak w przepaści.

Tego dnia, gdyby można było dokonać pomiarów położenia, wskazałyby one 66° 40' szerokości południowej. Pojazd znajdował się więc zaledwie tysiąc czterysta mil od bieguna południowego.

Był bezwolnie unoszony do tego nieosiągalnego punktu globu z prędkością, która niejako zmniejszała jego ciężar, choć wzrósł on wtedy nieco w wyniku spłaszczenia Ziemi na biegunie. Wydawało się, że „Albatros” mógłby się obejść bez śmigieł zawieszających. A wnet siła huraganu stała się tak wielka, że Robur uznał, iż należy zmniejszyć liczbę obrotów pędników do minimum, aby uniknąć jakichś poważnych awarii i aby móc kierować statkiem zachowując jak najmniejszą prędkość własną.

Pośród tych niebezpieczeństw inżynier wydawał rozkazy z zimną krwią, a załoga wykonywała je posłusznie, jakby miała w sobie ducha dowódcy.

Uncle Prudent i Phil Evans ani na chwilę nie opuścili platformy. Można było tam zresztą przebywać bez trudności. Powietrze prawie nie stawiało oporu. „Albatros” był niczym aerostat poruszający się wraz z gazową masą, w której jest zanurzony.

Twierdzi się, że tereny wokół bieguna południowego zajmują cztery miliony pięćset tysięcy metrów kwadratowych powierzchni. Czy jest to kontynent? Może archipelag? Czy też morze przedkrystaliczne, którego lody nie topnieją nawet w czasie długiego lata? Nie wiadomo. Wiadomo natomiast, że biegun południowy jest zimniejszy niż północny, co wynika z położenia Ziemi na orbicie w okresie zimy antarktycznej.

Przez cały dzień nic nie wskazywało na to, że burza przycichnie. „Albatros” miał dotrzeć do obszarów okołobiegunowych wzdłuż siedemdziesiątego piątego południka długości zachodniej. Wzdłuż jakiego południka opuści te tereny — jeśli je w ogóle opuści?

Tak czy inaczej, w miarę, jak posuwał się na południe, dzień był coraz krótszy. Wnet statek pogrąży się w tej ciągłej nocy, którą rozjaśnia tylko blask księżyca lub blade światła zorzy polarnej. Lecz księżyc był akurat w nowiu, co mogło spowodować, że towarzysze Robura niczego nie zobaczą na tych terenach, których tajemnice umykają jeszcze ciekawości ludzkiej.

Najprawdopodobniej „Albatros” przeleciał nad kilkoma punktami już poznany, tuż przed kołem podbiegunowym: nad zachodnimi częściami Ziemi Grahama odkrytej w 1832 roku przez Biscoego i Ziemi Ludwika Filipa nazwanej tak w 1838 roku przez Dumonta d’Urville — są to najdalsze punkty, do których człowiek dotarł na tym nieznanym kontynencie.

Temperatura na pokładzie, dużo wyższa, niż się wcześniej obawiano, nie dawała się zbyt w znaki. Huragan ten okazywał się być czymś w rodzaju powietrznego Golfstromu, który unosił ze sobą pewien zasób ciepła.

Jakże wszyscy żałowali, że obszary te pogrążone były w głębokich ciemnościach! Trzeba jednak stwierdzić, że gdyby nawet księżyc rozjaśnił przestrzeń, część obserwacji niewiele by dała. O tej porze roku na terenach podbiegunowych zalega olbrzymia pokrywa śnieżna. Nie widać nawet poświaty lodowej, czyli białawego koloru, który nie odbija się na ciemnym horyzoncie. Jak w takich warunkach rozpoznać kształt lądów, wielkość mórz, rozkład wysp? Jak dojrzeć sięc wodną tego obszaru? Jak zbadać samo ukształtowanie orograficzne, skoro wzniesienia i góry zlewają się z ławicami i górami lodowymi?

Tuż przed północą zorza polarna rozjaśniła nieco ciemności. Z rozsrebrzonymi promieniami, ze smugami rozchodzącymi się w przestrzeni, zjawisko to miało kształt ogromnego wachlarza otwartego na połowie nieba. Emanująca na jego brzegach elektryczność ginęła w Krzyżu Południa, którego cztery gwiazdy świeciły w zenicie. Wspaniałość zjawiska była nieporównywalna, a jego blask wystarczał, by ukazać zlewające się w bezmierną biel tereny podbiegunowe.

Nie trzeba dodawać, że nad tymi krainami, leżącymi tak blisko południowego bieguna magnetycznego, igła busoli, bezustannie wytrącana, nie mogła w żaden sposób wskazać dokładnego kierunku lotu. W którymś momencie tak się wychyliła, że Robur mógł uznać za pewne, iż przelatowali nad biegunem magnetycznym położonym mniej więcej na siedemdziesiątym ósmym południku. A nieco później, około pierwszej w nocy, obliczając kąt, jaki igła ta tworzyła z pionem, wykrzyknął:

— Biegun południowy pod nami!

Ukazała się biała skorupa lodu nie pozwalając dojrzeć tego, co pod sobą kryła.

Chwilę później zgasła zorza polarna i punkt, w którym zbiegają się wszystkie ziemskie południki, pozostał nadal nie zbadany.

Jeśli Uncle Prudent i Phil Evans pragnęli pogrzebać w najbardziej tajemniczym pustkowiu statek powietrzny i tych, których na sobie unosił, chwila była dogodna. Skoro nie uczynili tego, to bez wątplenia tylko dlatego, że nie mieli

jeszcze potrzebnego im pocisku.

Tymczasem huragan nadal szalał z taką siłą, że gdyby „Albatros” napotkał na swej drodze jakąś górę, rozbiłby się niczym okręt uderzający o brzeg.

W rzeczywistości nie tylko nie można było kierować jego ruchem poziomym, ale stracono też panowanie nad ruchem pionowym.

A przecież na ziemiach antarktycznych wznosi się kilka szczytów. W każdej chwili możliwe było zderzenie, co doprowadziłoby do rozbicia pojazdu.

Możliwość takiej katastrofy budziła tym większe obawy, że wiatr, przekraczając południk zero, skręcił na wschód. W odległości stu kilometrów przed „Albatrosem” ukazały się wtedy dwa świecące punkty.

Były to dwa wulkany, stanowiące część długiego łańcucha Rossa — Erebus i Terror.

„Albatros” miał więc spłonąć w ich płomieniach niczym gigantyczny motyl?

Były to chwile pełne napięcia. Jeden z wulkanów, Erebus, zdawał się gnać wprost na pojazd, który nie mógł zbroczyć z koryta huraganu. Pióropusze płomieni rosły w oczach. Ognista sieć zamykała drogę. Jasno oświetlone twarze na pokładzie przybrały piekielny wygląd. Wszyscy znieruchomieli i bez krzyku, bez jednego gestu, oczekiwali straszliwej chwili, kiedy ogień otuli ich swymi płomieniami.

Ale unoszący „Albatrosa” huragan wyratował go przed tą przerażającą katastrofą. Burza pochyliła ognie Erebusu i otwarło się przejście. Pojazd przeleciał nad kraterem w pełnej erupcji, w gradzie substancji wulkanicznych odrzuconych na szczęście siłą odśrodkową śmigieł zawieszających.

Godzinę później horyzont zakrył te dwie kolosalne pochodnie, co oświetlają krańce świata w czasie długiej nocy polarnej.

O drugiej w nocy, na skraju Wybrzeża Odkryć, „Albatros” minął Wyspy Baleny, których nie dało się rozpoznać, gdyż lodowy cement scalał je z lądem antarktycznym.

I wtedy, począwszy od koła podbiegunowego — pojazd przeciął je na sto siedemdziesiątym piątym południku — huragan uniósł go ponad ławicami i górami lodowymi, gdzie nieustannie groziło mu rozbicie. Jego los nie był już w rękach sternika, lecz w ręku Boga. . . A Bóg jest dobrym pilotem.

Statek powietrzny leciał wzdłuż południka paryskiego tworzącego kąt stu pięciu stopni z południkiem, wzdłuż którego wleciał za granicę świata antarktycznego.

Za sześćdziesiątym równoleżnikiem huragan wreszcie zaczął się załamywać. Jego siła wyraźnie zmalała. „Albatros” znów powoli stawał się panem swego lotu. Potem, co przyjęto z prawdziwą ulgą, dotarł nad widne tereny globu, a około ósmej rano nastął dzień.

Robur i jego ludzie, umknąwszy najpierw cyklonowi w okolicach Przylądka Horn, uwolnili się też od huraganu. Dolecieli do Pacyfiku po przebyciu terenów



podbiegunowych, czyli siedmiu tysięcy kilometrów w ciągu dziewiętnastu godzin — to znaczy ponad cztery kilometry na minutę, a była to prędkość dwa razy większa od tej, jaką pojazd mógł rozwinąć w normalnych warunkach pod wpływem działania pędników.

Jednakże Robur, na skutek skoków igły busoli w okolicach bieguna magnetycznego, nie wiedział, gdzie się znajduje. Trzeba było zaczekać, aż słońce się ukaże w warunkach odpowiednich dla pomiarów. Na nieszczęście tego dnia niebo zakrywały ciężkie chmury, które nie odsłoniły gwiazdy dziennej.

Zawód był tym większy, że obydwa śmigła pchające uległy niewielkim uszkodzeniom podczas burzy.

Przez cały dzień Robur, bardzo tym zaniepokojony, nie mógł nadać statkowi zbyt dużej prędkości. Lecąc nad antypodami Paryża, „Albatros” posuwał się w tempie około dwudziestu pięciu kilometrów na godzinę. Poza tym trzeba było uważać, by nie pogłębić uszkodzeń. Gdyby obydwa pędniki przestały działać, pojazd znalazłby się nad szerokimi falami Pacyfiku w bardzo groźnym położeniu. Dlatego też inżynier zastanawiał się, czy nie powinien dokonać napraw na miejscu, ażeby dalsza podróż stała się możliwa.

Na drugi dzień, 27 lipca, około siódmej rano, na północy ukazał się ląd. Wkrótce zauważono, że to jakaś wyspa. Lecz która spośród tysięcy rozsianych po Oceanie Spokojnym? Robur zdecydował się jednak zatrzymać na niej nie lądując. Jego zdaniem jeden dzień wystarczy, by naprawić uszkodzenia i przed nocą można będzie odlecieć.

Wiatr ucichł całkowicie — okoliczność pomyślna dla działań, jakie należało wykonać. Ponieważ „Albatros” będzie stał w miejscu, nie zostanie przynajmniej uniesiony w nieznane.

Z pokładu wyrzucono długą na sto pięćdziesiąt stóp linę z kotwicą na końcu. Gdy pojazd dotarł nad wyspę, kotwica przesunęła się po przybrzeżnych rafach, po czym mocno utkwiała między dwiema skałami Śmigła zawieszające pracowały i lina napięła się pod wpływem ich działania, a „Albatros” zawisł nieruchomo jak zakotwiczony statek.

Po raz pierwszy od odlotu z Filadelfii zetknął się z ziemią.

## **Rozdział piętnasty w którym dzieją się rzeczy naprawdę zasługujące na to, by je opowiedzieć.**

Kiedy „Albatros” znajdował się jeszcze na dużej wysokości, można to dostrzec, że owa wyspa jest średnich rozmiarów, Ale który południk ją przecinał? Na którym równoleżniku wylądowano? Czy wyspa ta należała do Pacyfiku, Australazji, Oceanu Indyjskiego? Wiadomo będzie dopiero wtedy, kiedy Robur oznaczy jej położenie. Na razie, choć nie mógł brać pod uwagę wskazań kompasu, miał prawo sądzić, że leżała raczej na Pacyfiku. Jak tylko ukaze się słońce, warunki do przeprowadzenia dokładnych obserwacji będą doskonałe.

Z wysokości stu pięćdziesięciu stóp wyspa, która miała około piętnastu mil obwodu, rysowała się niczym trójramienna rozgwiazda.

Na jej południowo-zachodnim ramieniu wynurzała się mała wysepka, przed nią rozsiane były skały. Na wybrzeżu nie było przymulisk, co zdawało się potwierdzać opinię Robura dotyczącą położenia, ponieważ przyływy i odpływy na Oceanie Spokojnym są nieznaczne.

Na ramieniu północno-zachodnim wznosiła się stożkowata góra, której wysokość można było oszacować na tysiąc dwieście stóp.

Nie widziało się nigdzie ludzi, możliwe jednak, że zamieszkiwali oni przeciwny brzeg. Ale gdyby nawet zauważyli statek powietrzny, przerażenie skłoniłoby ich do ukrycia się lub do ucieczki.

„Albatros” zawisł nad południowo-wschodnim ramieniem wyspy. W pobliżu mała rzeczka wpadała między skałami do niewielkiej zatoczki. W dali widać było kilka krętych dolin, różne gatunki drzew, zwierzyne, dużo dropi i kuropatw. Jeżeli wyspa nie była zamieszкана, wyglądała przynajmniej na nadającą się do zasiedlenia. Robur mógłby oczywiście wylądować na niej, skoro jednak tego nie uczynił, to na pewno dlatego, że bardzo nierówny teren nie wydawał się ofiarowywać odpowiedniego miejsca na lądowisko.

Nim jeszcze statek nabrał należytej wysokości, inżynier kazał zacząć naprawę licząc, że ukończy ją tego samego dnia. Śmigła zawieszające, w doskonałym stanie, świetnie działały pośród gwałtownych podmuchów huraganu, który — jak to się dało zauważyć — ułatwił im raczej pracę. W tej chwili połowa ich działała, co wystarczało do zapewnienia napięcia linie zamocowanej prostopadle do wybrzeża.

Obydwa pędniki natomiast ucierpiały bardziej nawet, niż sądził Robur. Trzeba było wyprostować ich ramiona i naprawić przekładnie, które wprawiały je w ruch obrotowy.

Pod kierunkiem Robura i Toma Turnera załoga zajęła się najpierw przednim śmigłem. Lepiej było zacząć od niego na wypadek, gdyby coś zmusiło „Albatrosa” do odlotu przed ukończeniem prac. Używając tylko tego jednego pędnika łatwiej dałoby się zachować odpowiedni kierunek.

W tym czasie Uncle Prudent i jego towarzysze, przeszedłszy się po platformie, usiedli na rufie.

Co się tyczy Frycollina, to był on dziwnie spokojny. Jakaż różnica! Być zawieszonym tylko sto pięćdziesiąt stóp od ziemi!

Prace zostały przerwane dopiero w momencie, gdy słońce znajdowało się wystarczająco wysoko na horyzoncie, by zmierzyć najpierw kąt godziny, a potem, kiedy stało najwyżej, obliczono południe wyspy.

Oto wyniki pomiarów dokonanych z największą dokładnością:

176° 17' długości geograficznej

43° 37' szerokości geograficznej południowej.

Na mapie dane te odpowiadały położeniu wyspy Chatham i wysepki Viff, które są również obejmowane wspólną nazwą wysp Broughton. Grupa ta leży piętnaście stopni na wschód od Te Waki Punamu, czyli od nowozelandzkiej Wyspy Południowej, znajdującej się w południowej części Oceanu Spokojnego.

— Tak mniej więcej przypuszczałem — powiedział Robur do Turnera.

— Jak daleko jesteśmy?

— Czterdzieści sześć stopni na południe od wyspy X, czyli dwa tysiące osiemset mil od niej.

— To jeszcze jeden powód, żeby naprawić pędniki — odparł Tom. — Na tej trasie możemy się natknąć na przeciwny wiatry, a mając tę resztkę zapasów, powinniśmy dotrzeć jak najszybciej do wyspy X.

— Tak, Tomie, i mam nadzieję, że wyruszymy w drogę nocą, nawet jeśli trzeba będzie lecieć na jednym tylko śmigle, drugie naprawiając w drodze.

— Panie inżynierze — zapytał Turner — a ci dwaj dżentelmeni i ich służący?...

— Powiedz sam, Tomie — odparł inżynier — czy, gdyby zostali osadnikami na wyspie X, należałoby im współczuć?

Cóż to była za wyspa określana mianem wyspy X? To zagubiony w ogromie Oceanu Spokojnego między równikiem i zwrotnikiem Raka skrawek lądu, który świetnie usprawiedliwiał znak algebraiczny, jaki Robur uczynił jego imieniem. Wysepka wynurzała się z tej części szerokiego oceanu, gdzie leżą Markizy, z dala od wszelkich dróg komunikacji transoceanicznej. Tam właśnie Robur założył małą kolonię, tam „Albatros” przybywał na odpoczynek, gdy zmęczył się lotem, tam popatrywał się we wszystko, co było mu potrzebne do jego ciągłych podróży. Na tej to wyspie X, dysponując dużymi środkami, Robur wznosił warsztaty i zbudował swój statek powietrzny. Mógł go tam naprawić, a nawet stworzyć na nowo. Magazyny zawierały surowce, prowiant, wszelkiego rodzaju zapasy nagromadzone dla utrzymania pięćdziesięciu osób — jedynych mieszkańców wyspy.

Kilka dni wcześniej, gdy Robur minął Przylądek Horn, jego zamiarem było dotarcie do wyspy X przecinając Pacyfik ukosem. Ale wiry, cyklonu pochwyciły „Albatrosa”. Potem huragan uniósł go nad tereny podbiegunowe. W sumie doprowadzony został mniej więcej do pierwotnego kierunku i gdyby nie awaria pędników, opóźnienie nie miałooby większego znaczenia.

„Albatros” miał więc lecieć na wyspę X. Ale, jak powiedział Tom Turner, droga była jeszcze daleka. Trzeba będzie prawdopodobnie walczyć z przeciwnymi wiatrami. Nie byłoby przesadą żądać od pojazdu o takiej mocy mechanicznej, ażeby przybył do celu w oczekiwanym terminie. Przy przeciętnej pogodzie, z normalną prędkością, przelot ten powinien by potrwać trzy do czterech dni.

Dlatego też Robur postanowił zatrzymać się na wyspie Chatham. Miał tam lepsze warunki do zreperowania przynajmniej przedniego śmigła. A w razie, gdyby zerwał się przeciwny wiatr, nie obawiał się już, że uniesie go na południe, skoro on chce lecieć na północ. Gdy nadejdzie noc, naprawa będzie zakończona. Wykona wtedy konieczne manewry, by podnieść kotwicę. A gdyby zbyt mocno utkwiła między skałami, przetnie w ostateczności linę i podejmie lot w kierunku równika.

Jak widać ten sposób postępowania był nie tylko najprostszy i najlepszy, ale i przeprowadzony w samą porę.

Wiedząc, że nie ma czasu do stracenia, załoga „Albatrosa” ochoczo zabrała się do pracy.

Podczas gdy na dziobie statku pracowano, między Uncle Prudentem i Philem Evansem toczyła się rozmowa, której skutki miały się okazać wyjątkowo ważne.

— Panie Evans — powiedział Prudent — czy, podobnie jak ja, jest pan zdecydowany poświęcić życie?

— Tak!

— Zastanówmy się raz jeszcze, czy rzeczywiście niczego już nie możemy oczekiwać ze strony Robura?

— Na pewno nie.

— Cóż, ja się zdecydowałem. Ponieważ „Albatros” ma odlecieć jeszcze dziś

wieczorem, nim minie noc, nasze dzieło będzie zakończone! Połamiemy w końcu skrzydła ptakowi inżyniera Robura! Dzisiejszej nocy rozleci się na kawałki!

— Niech i tak będzie!

Jak widać, we wszystkim byli jednomyślni, nawet gdy chodziło o to, by tak obojętnie przystać na czekającą ich straszliwą śmierć.

— Ma pan wszystko, co trzeba?... — zapytał Phil Evans.

— Tak!... Ostatniej nocy, gdy Robur i jego ludzie zajmowali się tylko zbawieniem statku, udało mi się wśliznąć do składu amunicji i zabrać kartacz dynamitowy!

— Weźmy się więc do pracy...

— Nie, dopiero wieczorem! Gdy zapadnie noc, wejdziemy do nadbudówki, a pan będzie pilnował, żeby mnie nie zaskoczyli!

Około godziny szóstej dwaj członkowie Weldon-Institute, zgodnie ze swoim zwyczajem, zjedli kolację. Dwie godziny później udali się do kajuty jak ludzie, którzy kładą się, by odespać bezsenną noc.

Ani Robur, ani nikt z załogi nie podejrzewali nawet, co grozi „Albatrosowi”.

Oto jak Uncle Prudent zamierzał działać: zgodnie z tym, co powiedział, udało mu się dostać do składu amunicji znajdującego się w jednej komórce pod pokładem statku. Zabrał stamtąd trochę prochu i kartacz podobny do tych, jakich inżynier użył w Dahomeju. Wróciwszy do kajuty, Prudent starannie ukrył ów ładunek, którym postanowił wysadzić w powietrze „Albatrosa” nocą, kiedy podejmie swój lot powietrzny.

Phil Evans oglądał właśnie eksplodujący pocisk wykradziony przez swego towarzysza.

Był to kartacz, a metalowa osłona zawierała około kilograma materiału wybuchowego, co powinno wystarczyć do rozerwania pojazdu i zniszczenia układu śmigieł. Gdyby wybuch nie zburzył go od razu, reszty dokona upadek. Otóż najlepiej byłoby kartacz ten umieścić w kącie kabiny, w ten sposób bowiem przedziurawiłby on platformę i uszkodził kadłub aż do wręgów.

Żeby jednak wywołać wybuch, należało rozerwać zawierający piorunian zapalnik, w jaki zaopatrzone był kartacz. Była to najdelikatniejsza część przedsięwzięcia, gdyż zapłon zapalnika powinien nastąpić w dokładnie obliczonej chwili.

Uncle Prudent i o tym pomyślał: jak tylko przedni pędnik zostanie naprawiony, statek ma podjąć lot na północ; ale było prawdopodobne, że Robur i jego ludzie przeniosą się na rufę, by zreperować tylne śmigło. Obecność całej załogi w pobliżu kabiny mogłaby przeszkodzić Prudentowi w jego działaniach. Dlatego też, aby eksplozja nastąpiła w odpowiednim momencie, postanowił posłużyć się lontem.

Oto co powiedział Evansowi:

— Razem z kartaczem zabrałem trochę prochu. Zrobię z niego lont, którego długość zależy będzie od szybkości spalania i którego koniec zanurzony będzie

w pojemniku z piorunianem. Mam zamiar spalić go w nocy, żeby wybuch wypadł między trzecią a czwartą nad ranem.

— Dobrze pomyślane! — odrzekł na to Phil Evans.

Jak widać, dwaj towarzysze doszli do tego, że zastanawiali się z zimną krwią nad straszliwym zniszczeniem, w którym sami mieli zginąć. Nagromadziła się w nich taka nienawiść do Robura i jego ludzi, że poświęcenie własnego życia wydawało im się wskazane dla unicestwienia „Albatrosa”, a wraz z nim tych, których unosił w powietrzu. Był to szalony, a nawet nikczemny odwet! Ale oto do czego doprowadziło ich te pięć tygodni życia w powstrzymywanym gniewie w złości, która nie mogła się wyładować!

— A Frycollin? — zapytał Phil Evans. — Czy mamy prawo rozporządzać jego życiem?

— Przecież nasze własne poświęcamy! — odparł Uncle Prudent.

Wątpliwe, żeby Frycollin uznał ten argument za wystarczający.

Uncle Prudent natychmiast zabrał się do dzieła, a Phil Evans w tym czasie pilnował wejścia do nadbudówki.

Załoga była wciąż zajęta na dziobie. Nie zachodziła obawa, żeby ich zaskoczono.

Uncle Prudent najpierw rozgniół na miał niewielką ilość prochu. Następnie lekko go nawilżył i przesywał do płóciennej tulejki w kształcie lontu. Zapaliwszy go, stwierdził, że płonie z prędkością pięciu centymetrów na dziesięć minut, czyli metra na trzy i pół godziny. Zgasił wtedy lont, owinął mocno sznurkiem i przymocował do zapalnika kartacza.

Praca, nie wzbudziwszy najmniejszych podejrzeń, dobiegła końca około dziesiątej wieczorem.

Phil Evans dołączył zaraz potem do kolegi w kajucie.

Przez cały dzień naprawa przedniego śmigła prowadzona była bardzo energicznie; należało jednak wpuścić je do wnętrza pojazdu, by odkręcić pogięte ramiona.

Natomiast baterie, akumulatory, wszystko to, co wytwarza siłę mechaniczną „Albatrosa”, wcale nie ucierpiały na skutek gwałtowności cyklonu. Można je było zasilać jeszcze przez cztery do pięciu dni.

Robur i jego ludzie przerwali pracę, gdy zapadła noc. Pędnik nadal nie był zamocowany. Ukończenie naprawy wymagało jeszcze trzech godzin pracy. Toteż, porozumiewszy się z Turnerem, Robur zdecydował że pozwoli odpocząć trochę padającej ze zmęczenia załozie i przełoży na następny dzień wykonanie tego, co zostało do zrobienia. Brakowało zresztą światła dziennego do niezwykle delikatnej czynności dopasowywania, a blask latarń byłby niewystarczający.

Nie wiedzieli o tym Uncle Prudent i Phil Evans. Poprzestając na tym, co usłyszeli, sądzili, że przedni pędnik zostanie naprawiony przed nocą i „Albatros” natychmiast wyruszy w drogę na północ. Uważali więc, że jest już odczepiony od

wyspy, kiedy on stał jeszcze na kotwicy. Ta okoliczność miała zmienić bieg wydarzeń na inny, niż przewidywali.

Była ciemna, bezksiężycowa noc. Mrok dodatkowo pogłębiały ciężkie chmury. Czuć było, że zerwał się lekki wiatr. Niektóre poddmuchy nadlatywały z południowego zachodu; nie unosiły jednak „Albatrosa” unieruchomionego na kotwicy, a naprężona pionowo lina przytwierdzała go do ziemi.

Zamknięci w kajucie, Uncle Prudent ze swym towarzyszem niewiele mówili, słuchając furkotu śmigieł zwieszających, który głuszył wszystkie inne dźwięki na pokładzie. Czekali na chwilę rozpoczęcia akcji.

Tuż przed północą Uncle Prudent powiedział:

— Już pora!

Pod kojami w kajucie znajdowała się skrzynia tworząca szufladę. W niej to Prudent umieścił kartacz dynamitowy z przyczepionym doń lontem. Dzięki temu zapach lub iskrzenie nie zdradzą płonącego lontu. Prudent zapalił jego koniec. Następnie, wsuwając skrzynię pod koję, powiedział:

— A teraz na rułę i czekajmy!

Wyszli i najpierw zdziwiło ich, że sternika nie było na jego stałym miejscu.

Phil Evans wychylił się wtedy z platformy:

— „Albatros” jest ciągle na tym samym miejscu! — szepnął. — Nie ukończyli naprawy!... Nie będzie mógł odlecieć!

Uncle Prudent machnął ręką z rozczarowaniem.

— Trzeba zgasić lont — powiedział.

— Nie!... Trzeba uciec! — odparł na to Evans.

— Uciec?

— Tak!... Zsuniemy się po linie kotwicy, jest przecież noc!... Sto pięćdziesiąt stóp do zejścia, to drobiazg!

Najpierw jednak wrócili do kajuty i zabrali ze sobą co tylko mogli w przewidywaniu mniej lub bardziej długiego pobytu na wyspie Chatham. Następnie, zamknąwszy za sobą drzwi, bezszelestnie poszli na dziób statku.

Mieli zamiar obudzić Frycollina i zmusić go do wspólnej ucieczki.

Panowały głębokie ciemności. Na południowym zachodzie chmury zaczynały się rozsuwać. Statek kołysał się już lekko na kotwicy, odchylając się nieco od pionu względem przytrzymującej go liny. Zejście miało więc nastęrczyć trochę większe trudności. Ale nie było to w stanie powstrzymać tych mężczyzn, którzy nie wahali się zaryzykować swego życia.

Przemknęli obaj przez platformę, zatrzymując się niekiedy pod osłoną nadbudówki, by upewnić się, czy nie rozlega się jakiś szmer. Bulaje były ciemne. Pojazd pogrążył się nie tylko w ciszy, ale i we śnie

Dochodzili właśnie do kabiny Frycollina, gdy Phil Evans zatrzymał się:

— Strażnik! — powiedział.

Rzeczywiście, obok nadbudówki leżał jakiś człowiek. Możliwe, że tylko drzemał. W razie, gdyby zaalarmował innych, uniemożliwiłoby to ucieczkę.

W pobliżu Prudenta i Evansa poniewierały się jakieś sznury, kawałki szmat i pakuł, z których korzystano przy naprawie śmigła.

Chwilę później człowiek ów był już zakneblowany, zawinięty, przywiązany do jednej z podpórek relingu, nie mogąc wydać z siebie głosu ani uczynić żadnego ruchu.

Wszystko to odbyło się niemal bezszelestnie.

Prudent i Evans nasłuchiwali. . . Wewnątrz nadbudówek panowała niczym nie zmałowana cisza. Wszyscy na pokładzie spali.

Dwaj uciekinierzy — czyż nie jest to odpowiednie miano? — doszli do kabiny zajmowanej przez Frycollina. Słysząc było uspokajające chrapanie Franciszka Tapage'a, godne jego nazwiska.

Ku swemu wielkiemu zaskoczeniu Uncle Prudent nie musiał otwierać drzwi od kajuty Frycollina. Były otwarte. Zajrzał do środka i cofając się, powiedział:

— Nikogo tam nie ma!

— Nie ma go? . . . Gdzie on się mógł podziać? — szepnął Evans.

Pobiegli jeszcze na dziób myśląc, że może Frycollin śpi tam w jakimś zakamarku. . .

Nie było go.

— Czyżby ten ladaco uprzedził nas? . . . — powiedział Uncle Prudent.

— Nieważne, czy to zrobił, czy nie — odparł Evans. — Nie możemy dłużej czekać! Chodźmy!

Bez wahania uciekinierzy jeden po drugim, wspierając się na linie nogami, ujęli ją oburącz; potem zsunęli się po niej i cali i zdrowi dotarli na ziemię.

Cóż to była dla nich za radość móc stanąć na ziemi, której im brakowało od tak dawna, chodzić po stałym lądzie, nie być już igraszką powietrza!

Przygotowywali się do wejścia w głąb wyspy idąc w górę rzeki, gdy naraz wyrósł przed nimi jakiś cień.

Był to Frycollin.

Tak! Murzynowi przyszła do głowy ta sama myśl, co i jego panu, był też na tyle zuchwały, by ubiec go w tym bez uprzedzenia.

Ale nie była to chwila odpowiednia do oskarżeń, a Uncle Prudent sposobił się do poszukania schronienia w jakiejś oddalonej części wyspy, wstrzymał go Phil Evans.

— Niech pan posłucha, panie Prudent — powiedział. — Wyrwaliśmy się już z rąk Robura. I on, i jego ludzie skazani są na straszliwą śmierć. Zasłużyli na to, fakt! Ale gdyby inżynier dał słowo, że nie będzie starał się nas pochwycić. . .

— Słowo takiego człowieka. . .

Uncle Prudent nie skończył. Na pokładzie „Albatrosa” uczynił się ruch. Ogłoszono oczywiście alarm, ich ucieczka zostanie odkryta.



— Do mnie!... Do mnie!... — rozlegało się.

Był to strażnik, któremu udało się pozbyć knebla. Spieszne kroki odezwały się na platformie. Niemal równocześnie latarnie rzuciły snopy światła, szeroko omiatając teren wokół statku.

— Tam są!... Tam!... — krzyknął Tom Turner.

Dojrzeli uciekinierów.

W tejże chwili, na rozkaz głośno wydany przez Robura, śmigła zwieszające zwolniły obroty i „Albatros”, dzięki linie zwijanej na pokładzie, zaczął przybliżać się do ziemi. W tym momencie wyraźnie rozległ się głos Evansa:

— Inżynierze — powiedział — czy zobowiązuje się pan na honor zostawić nas na wolności na tej wyspie?...

— Nigdy! — wykrzyknął Robur.

Po tej odpowiedzi padł strzał, a kula musnęła ramię Evansa.

— Ach! Nędznicy! — zawołał Prudent.

I z nożem w ręku pobiegł do skał, gdzie tkwiła kotwica. Statek był już tylko pięćdziesiąt stóp od ziemi...

Kilka sekund wystarczyło, by przeciąć linę, a wzmagający się wiatr pochwycił „Albatrosa” w swoje objęcia i uniósł go na północny wschód nad morze.

## Rozdział szesnasty który pozostawi może Czytelnika w dręczącej niepewności.

Wybiła północ. Z pokładu padło jeszcze pięć czy sześć strzałów karabinowych. Uncle Prudent i Frycollin, podtrzymując Evansa, umknęli pod osłonę skał. Kule minęły się z celem. Na razie nie mieli się już czego obawiać.

„Albatros”, oddalając się od wyspy Chatham, wznosił się początkowo na wysokość dziewięciuset metrów. Trzeba było zwiększyć prędkość podnoszenia, aby nie spadł do morza.

W chwili, gdy strażnik, pozbywszy się knebla, wydał pierwszy krzyk, Robur i Turner pobiegli ku niemu, oswobodzili go z kawałka płótna, który owijał mu głowę i uwolnili z więzów. Następnie Turner pospieszył do kajuty Prudenta i Evansa: była pusta!

Franciszek Tapage przeszukał z kolei kabinę Frycollina: nikogo w niej nie było!

Stwierdziwszy, że jego więźniowie umknęli, Robur dał się unieść gwałtownemu porywowi gniewu. Ucieczka Uncle Prudenta i Phila Evansa oznaczała ujawnienie wszystkim jego istnienia i tajemnicy. Jeśli nie niepokoił się zbyt wia-  
domością wyrzuconą podczas przelotu nad Europą, to dlatego, że istniało duże prawdopodobieństwo, iż przepadła przy upadku!... Ale teraz!...

Potem uspokajając się, powiedział:

— Uciekli?... Dobrze! Ponieważ, wyspy tak szybko nie będą mogli opuścić, wróć tu!... Odnajdę ich!... Złapię!... A wtedy...

Ocalenie trzech uciekinierów rzeczywiście nie było takie oczywiste. Odzyskawszy możliwość kierowania swoim lotem, „Albatros” niebawem powróci na wyspę, z której zbiegowie nie będą mogli od razu umknąć. Nim upłynie dwanaście godzin, znów znajdą się w mocy inżyniera

Dwanaście godzin! Ale przed upływem dwóch godzin „Albatros” przestanie istnieć! Czyż. ten kartacz nie był zamocowaną u jego boku torpedą, która w powietrzu dokona dzieła zniszczenia?

Tymczasem wzmagający się wiatr unosił statek na północny wschód. Mimo umiarkowanej prędkości lotu, o wschodzie słońca wyspa Chatham powinna zniknąć z zasięgu wzroku.

Aby polecieć pod wiatr, pędniki, a przynajmniej przednie śmigło, musiałyby działać.

— Tomie — powiedział inżynier — włącz pełne światła latarń!

— Tak jest, panie inżynierze!

— I wszyscy do roboty!

— Tak jest! — odparł Turner.

Nie mogło już być mowy o odłożeniu pracy na następny dzień. Zmęczenie nie miało teraz znaczenia! Nie było człowieka na „Albatrosie”, który by nie podzielał uczuć swego dowódcy! Nie było takiego, który nie zrobiłby wszystkiego, byle ująć uciekinierów! Jak tylko przednie śmigło znajdzie się na swoim miejscu, wróć na wyspę Chatham, zakotwiczą tam pojazd i puszczą się w pogoń za zbiegami. Dopiero wtedy zaczną naprawę śmigła rufowego i statek będzie mógł z całym spokojem kontynuować nad Pacyfikiem powrotną podróż na wyspę X.

Wszelako ważne było, żeby „Albatros” nie został uniesiony zbyt daleko na północny wschód. Bryza jednak wzmagała się, co nie było okolicznością pomyślną, a pojazd ani nie mógł wznieść się nad nią, ani stanąć w miejscu. Pozbawiony pędników, stał się kierowanym balonem. Pozostawieni na brzegu wyspy uciekinierzy mogli stwierdzić, że zniknie on z ich oczu, nim wybuch rozerwie go na kawałki.

Taki stan rzeczy mógł tylko mocno zaniepokoić Robura w związku z jego przyszłymi planami. Czy nie za późno powróci na wyspę Chatham? Toteż, podczas gdy naprawa szybko posuwała się naprzód, postanowił sprowadzić statek do niższych pokładów powietrza w nadziei, że natrafi tam na słabsze prądy. Może udałoby się „Albatrosowi” utrzymać w tych okolicach aż do chwili, gdy odzyska siłę wystarczającą do pokonania wiatru?

Manewr ten przeprowadzono natychmiast. Gdyby jakiś okręt był świadkiem wyczynów skapanego wtedy w świetle elektrycznym pojazdu, w jakież przerażenie wpadłaby jego załoga!

„Albatros” zawisł kilkaset stóp nad powierzchnią morza.

Na nieszczęście Robur stwierdził, że wiatr wiał z większą siłą w tej dolnej strefie atmosfery i pojazd unoszony był jeszcze szybciej. Zachodziła więc obawa, że odleci daleko na północny wschód, co opóźni jego powrót na wyspę Chatham.

Po tych zabiegach stwierdzono ostatecznie, że lepiej było utrzymywać się na dużej wysokości, gdzie atmosfera okazała się spokojniejsza. Toteż „Albatros” wznosił się do około trzech tysięcy metrów. Tam, choć nie w miejscu, przynajmniej był wolniej znoszony. Inżynier mógł się więc spodziewać, że o wschodzie słońca, zwiększając wysokość, będzie jeszcze miał w zasięgu wzroku okolice wyspy, której położenie oznaczył zresztą z absolutną dokładnością.

Robur nie przejmował się tym, czy uciekinierzy uzyskają pomoc tubylców w razie, gdyby wyspa była zamieszкана.

Niechby ci tubylcy pomogli im — było to mało ważne. Środki ataku, jakimi dysponował „Albatros”, szybko ich przerażą i rozpędzą. Ujęcie więźniów nie mogło więc stanowić problemu, a raz schwytani. . .

— Z wyspy X nie da się uciec! — powiedział Robur.

Około pierwszej w nocy przedni pędnik był naprawiony. Należało tylko umieścić go na swoim miejscu, co wymagało jeszcze jednej godziny pracy. Gdy to będzie zrobione, „Albatros” weźmie kurs na południowy zachód i wtedy pędnik rufowy zostanie zdemontowany.

A w opuszczonej kajucie płonął lont! I prawie połowa już się wypaliła! A iskra była coraz bliżej kartacza!

Zapewne gdyby ludzie na statku nie byli tak zajęci, być może ktoś z nich usłyszałby słabe trzaskanie, które zaczynało się dobywać z nadbudówki? Może ktoś poczułby zapach palonego prochu? To by go zaniepokoiło. Uprzedziłby inżyniera albo Toma Turnera. Zaczęliby szukać, odkryliby tę skrzynię, gdzie spoczywał pocisk. . . Byłby jeszcze czas, żeby uratować tego wspaniałego „Albatrosa” i ludzi na jego pokładzie!

Ale załoga pracowała na dziobie, czyli w odległości dwudziestu metrów od nadbudówki uciekinierów. Nic jeszcze nie wzywało jej członków do tej części platformy, podobnie jak nic nie mogło oderwać ich od pracy, która wymagała poświęcenia jej całej uwagi.

Robur też tam się znajdował, a będąc sam zręcznym mechanikiem pracował na równi z innymi. Ponaglał do pośpiechu, niczego wszakże nie zaniedbując, aby wszystko zostało zrobione z największą dokładnością! Czyż nie było to konieczne, by odzyskał całkowite panowanie nad swoim pojazdem? Gdyby nie ujął uciekinierów, w końcu wróciliby do kraju. Przeprowadzono by poszukiwania, a celem ich uwagi stałaby się może wyspa X. A to oznaczałoby koniec tego życia, jakie stworzyła sobie załoga „Albatrosa” — wzniosłego życia ludzi przewyższających innych zdolnościami i możliwościami!

Tom Turner podszedł do inżyniera. Był kwadrans po pierwszej,

— Panie inżynierze — powiedział — zdaje się, że bryza słabnie, skręcając równocześnie na zachód.

— A co wskazuje barometr? — spytał Robur, spojrzawszy na niebo.

— Jest prawie nieruchomy — odparł Turner. — Wydaje mi się jednak, że chmury pod „Albatrosem” opadają.

— Masz rację, Tomie. W takim razie możliwe, że będzie padało. Ale to nie ma znaczenia, byleśmy tylko zostali nad strefą deszczu! Nie przeszkodzi nam to w skończeniu pracy.

— Jeżeli zacznie padać — mówił dalej Turner — to będzie to mżawka, przynajmniej kształt chmur każe tak przypuszczać, i możliwe, że w dole wiatr całkiem

ucichnie.

— Niewątpliwie — odrzekł Robur. — Sądzę jednak, że lepiej będzie nie zniżyć się jeszcze. Skończmy naprawę, a wtedy będziemy mogli kierować statkiem wedle gustu. To najważniejsze.

Kilka minut po drugiej pierwsza część pracy była wykonana. Przednie śmigło zostało zainstalowane i włączono uruchamiające je baterie. Obroty stopniowo wzrosły i „Albatros”, skręcając na południowy zachód, ze średnią prędkością zawrócił w stronę wyspy Chatham.

— Tomie, jakieś dwie i pół godziny byliśmy znoszeni na północny wschód — powiedział Robur do Turnera. — Kompas wskazuje nie zmienny kierunek wiatru. Myślę więc, że w okolicach wyspy możemy znaleźć się najpóźniej w ciągu godziny.

— I ja tak uważam, panie inżynierze — odparł Turner. — Posuwamy się z prędkością dwunastu metrów na sekundę. Między trzecią a czwartą nad ranem „Albatros” wróci do miejsca, skąd uniósł go wiatr.

— Doskonale, Tomie! — odpowiedział inżynier. — Lepiej, żebyśmy przylecieli nocą, a nawet wylądowali nie będąc zauważeni. Uciekinierzy sądząc, że jesteśmy daleko na północy, nie będą się mieli na baczności. Kiedy „Albatros” znajdzie się tuż nad ziemią, spróbujemy ukryć go za jakimiś wysokimi skałami na wyspie. Potem, nawet gdybyśmy mieli zostać tam kilka dni. . .

— To zostaniemy, panie inżynierze, a gdy przyjdzie nam walczyć tubylcami. . .

— Będziemy walczyć. Tomie, będziemy walczyć za naszego „Albatrosa”!

Po czym inżynier zwrócił się do załogi, która czekała na nowe rozkazy.

— Przyjaciele — powiedział — jeszcze nie czas na odpoczynek. Czekajcie na pracę aż do świtu.

Wszyscy byli gotowi.

Naprawę pędnika rufowego należało teraz rozpocząć w taki sam sposób, jak przedniego. Uszkodzenia, spowodowane identyczną przyczyną, to znaczy gwałtownością huraganu w czasie przelotu nad Antarktydą, nie różniły się od tamtych.

By jednak ułatwić wprowadzenie śmigła do wnętrza, okazało się, iż dobrze byłoby zatrzymać pojazd na kilka minut, a nawet żeby leciał do tyłu. Na rozkaz Robura pomocnik mechanika włączył bieg wsteczny, zmieniając kierunek obrotów śmigła przedniego. Pojazd zaczął się więc powoli cofać.

Wszyscy przygotowali się do przejścia na rufę, kiedy Tom Turner poczuł dziwny zapach. Był to dym palącego się lontu — nagromadziwszy w skrzyni, wydobywał się z kajuty uciekinierów.

— Dziwne — powiedział Turner.

— Co się stało? — spytał Robur.

— Nie czuje pan? . . . Jakby zapach palonego prochu.

— Rzeczywiście.

— Ten zapach dochodzi z ostatniej nadbudówki!  
— Tak... z ich kajuty...  
— Czyżby ci nędznicy podłożyli ogień?...  
— A jeżeli to nie tylko ogień?... — wykrzyknął Robur. — Wyważ drzwi, Tomie, wyważ drzwi!!!

Ale zaledwie Turner uczynił krok w kierunku rufy, straszliwy wybuch wstrząsnął „Albatrosem”. Nadbudówki rozleciały się na kawałki. Latarnie zgasły, gdyż naraz zabrakło im prądu, i zapanowała kompletna ciemność. Chociaż większość śmigieł zawieszających, wykrzywionych lub potrzaskanych, była nie do użytku, część ich, na dziobie, nie przestała się obracać.

Nagle kadłub statku pękł tuż za przednią nadbudówką, gdzie znajdowały się akumulatory uruchamiające pędnik dziobowy, a tylna część platformy przekoziółkowała w powietrzu.

Niemal równocześnie zatrzymały się ostatnie śmigła zawieszające i „Albatros” runął w przepaść. Dla ośmiu mężczyzn, uczepionych niczym rozbitkowie tych szczątków, był to upadek z wysokości trzech tysięcy metrów!

W dodatku upadek ten miał być tym szybszy, że przedni pędnik, wzniosłszy się pionowo, nadal działał!

Wtedy to Robur, w chwili, która wymagała okazania jego niezwyklej zimnej krwi, przesuwając się aż do na wpół zburzonej nadbudówki, chwycił dźwignię napędu i zmienił kierunek obrotów śmigła, a ono z pchającego stało się zawieszającym.

Opóźniało to choć trochę pewną przecież katastrofę; ale przynajmniej szczątki nie spadały ze wzrastającą prędkością ciała poddanego działaniu siły ciężkości. Poza tym, jeżeli pozostałych przy życiu ludzi z „Albatrosa” czekała śmierć, gdyż opadali do morza, nie będzie to już śmierć przez uduszenie w powietrzu, którym ze względu na szybkość upadku nie można oddychać.

Najwyżej osiemdziesiąt sekund po wybuchu to, co zostało z „Albatrosa”, zakryły fale.

## **Rozdział siedemnasty w którym cofamy się w czasie o dwa miesiące i wybiegamy do przodu o dziewięć.**

Kilka tygodni wcześniej, 13 czerwca, nazajutrz po zebraniu, kiedy to Weldon-Institute oddał się tak burzliwym dyskusjom, wśród wszystkich klas czarnego i białego społeczeństwa filadelfijskiego panowało wzburzenie, które łatwiejsze było do stwierdzenia niż do odmalowania.

Już od wczesnych godzin rannych rozmowy dotyczyły wyłącznie nieoczekiwanego i skandalicznego zajścia, jakie miało miejsce w przeddzień. Intruz jakiś uważający się za inżyniera, inżyniera, który żądał, by zwano go tym nieprawdopodobnym nazwiskiem Robur — Robur Zdobywca! — osobnik nieznanego pochodzenia, niewiadomej narodowości, zjawił się niespodzianie w sali zebrań, znieważył baloniarzy, zelżył aeronautów, zachwalał cudowne zalety maszyn cięższych od powietrza, wzbudził szydercze okrzyki pośród niesamowitej wrzawy, spowodował pogrożki, zwracając je następnie przeciw swym wrogom. Na koniec, opuściwszy mównicę w huku strzałów rewolwerowych, zniknął, i mimo poszukiwań, więcej o nim nie usłyszano.

Niewątpliwie zostało to świetnie urządzone, by wprawić w ruch wszystkie języki, rozpaść umysły. Nie powstrzymano się od tego w Filadelfii ani w pozostałych trzydziestu sześciu stanach Ameryki, ani, prawdę mówiąc, w Starym i Nowym Świecie.

Ale o ileż poruszenie to wzrosło, kiedy wieczorem 13 czerwca stwierdzono, że ani prezes, ani sekretarz Weldon-Institute nie zjawili się w domu. Ludzie stateczni przecież, szanowani i rozsądni. W przeddzień opuścili salę zebrań jak obywatele, którzy myślą tylko o tym, by spokojnie wrócić do domu, jak kawalerowie, których przyjscia nie powita żadna nadaśana buzia. Czy przypadkiem nie wyjechali? Nie, a przynajmniej nie powiedzieli nic takiego, co mogłoby dać powód do podobnych przypuszczeń. Co więcej, w przewidywaniu posiedzenia, na którym zostaną

omówione wydarzenia poprzedniego wieczoru, ustalono, że nazajutrz zajmą swoje miejsca w zarządzie klubu, jeden jako prezes, drugi jako sekretarz.

Nie tylko te dwie sławne w stanie Pensylwania osobistości zniknęły bez śladu, ale również żadnych wieści nie było o służącym Frycollinie. Przepadł jak i jego pan. Nigdy od czasów Toussaint-Louverture'a, Soulouque'a i Dessalines'a<sup>66</sup>, nie mówiono tyle o Murzynie. Miał zająć poczesne miejsce zarówno wśród całej filadelfijskiej służby, jak i pośród tych wszystkich osobliwych postaci, które byle ekscentryczność stawia na piedestale w tym pięknym amerykańskim kraju.

Na drugi dzień nie było żadnych nowin. Dwaj towarzysze i Frycollin nigdzie się nie pojawili. Zapanowało poważne zaniepokojenie i początki poruszenia. Przed budynkami poczty i telegrafu zgromadził się wielki tłum, by dowiadywać się, czy nie nadchodzą jakieś wieści.

Nadal nic.

A przecież widziano, jak obaj wyszli z Weldon-Institute, zabrali Frycollina, który na nich czekał, słyszano, jak głośno rozmawiali idąc ulicą Walnut w stronę parku Fairmont.

Wegetarianin Jem Sip uścisnął nawet prawicę prezesa, mówiąc:

— Do jutra!

A William T. Forbes, producent cukru ze szmat, otrzymał przyjacielski uścisk ręki Phila Evansa, który dwa razy powtórzył:

— Do widzenia!... Do widzenia!...

Panny Doll i Mat Forbes, złączone z Uncle Prudentem więzami najszczerzej przyjaźni, nie mogły dojść do siebie po tym zniknięciu i, aby uzyskać nowiny o zaginionym, mówiły jeszcze więcej niż zazwyczaj.

Minęły wreszcie trzy dni, cztery, pięć, sześć, potem jeden tydzień, drugi... Nie pojawili się, nie było też żadnego śladu, który mógłby naprowadzić na trop trzech zaginionych.

Przeprowadzono tymczasem drobiazgowo poszukiwania w całej dzielnicy... Nic! Spenetrowano ulice wiodące do portu... Nic! Przetrząsnięto nawet park, wielkie kępy drzew, najgęstsze zagajniki... Nic! Ciągle nic!

Zauważono jednakże, że na dużej polanie trawa została niedawno stratowana i to w sposób, który wydał się podejrzany, gdyż był nie wytłumaczalny. Na brzegu otaczającego ją lasku znaleziono także ślady walki. Czyżby banda złoczyńców spotkała i zaatakowała towarzyszy o tej późnej godzinie w środku opustoszałego parku?

---

<sup>66</sup>Toussaint-Louverture — niewolnik na Haiti, jeden z murzyńskich przywódców rewolty na tej wyspie. W 1800 roku ogłosił niepodległość wyspy i został prezydentem Republiki. Soulouque — niewolnik haitański; w 1847 roku został wybrany prezydentem Republiki, a dwa lata później ogłosił się cesarzem. Dessalines — także niewolnik, był pierwszym kapitanem w armii Toussaint-Louverture'a. W 1804 roku ogłosił się pierwszym na Haiti cesarzem.



Możliwe. Toteż zgodnie z przyjętymi formami i z całkiem legalną opieszałością, policja przeprowadziła dochodzenie. Przeszukano rzekę Schuylkill, wyłowiono wszystko z jej dna, a na brzegach wycięto kępy traw. I nawet jeżeli okazało się to niepotrzebne, nie było czystą stratą bo rzeka wymagała porządnego oczyszczenia. Zrobiono to przy okazji. Ojcowie miasta Filadelfia to ludzie praktyczni.

Zwrócono się wtedy do prasy. Ogłoszenia, prośby, z reklamami włącznie, zostały rozesłane do wszystkich dzienników demokratycznych i republikańskich Stanów Zjednoczonych, bez względu na zabarwienie polityczne. „Daily Negro”, dziennik wydawany specjalnie dla czarnej rasy, opublikował zdjęcie Frycollina na podstawie jego ostatniej fotografii. Ofiarowywano nagrody, obiecywano premie każdemu, kto udzieliłby jakiegóż wiadomości o zaginionych, a nawet wszystkim tym, którzy odnaleźliby jakikolwiek ślad mogący naprowadzić na ich trop.

— Pięć tysięcy dolarów! Pięć tysięcy dolarów!... — Dla każdego obywatela, który...

Nie zdało się to na nic. Pięć tysięcy dolarów pozostało w kasie Weldon-Institute.

— Zaginęli! Zaginęli!!! Uncle Prudent i Phil Evans z Filadelfii!!!

Nie trzeba dodawać, że w klubie zapanowało niezwykle zamieszanie z powodu tego niewytłumaczalnego zniknięcia prezesa i sekretarza. Najpierw więc zgromadzeni podjęli natychmiastowe kroki w celu zawieszenia tak daleko przecięż posuniętych prac związanych z budową balonu „Go ahead”. Bo jakże pod nieobecność głównych inicjatorów sprawy, tych, którzy oddali przedsięwzięciu część swego majątku w postaci czasu i pieniędzy, dokończyć bez nich dzieła? Wypadało więc zaczekać.

Ale oto dokładnie w tym czasie znów pojawił się problem dziwnego zjawiska, jakie kilka tygodni wcześniej tak rozpałiło umysły.

W rzeczy samej tajemniczy obiekt został ujrzany, a raczej kilkakrotnie domyślono się jego obecności w górnych partiach atmosfery. Oczywiście nikt nie miał zamiaru doszukiwać się związku między tym ponownym, tak osobliwym pojawieniem się, a nie mniej niewytłumaczalnym zniknięciem dwóch członków Weldon-Institute. Trzeba by rzeczywiście niezwyklej wyobraźni, aby połączyć te dwa fakty.

Czymkolwiek zjawisko to było: asteroidem, pociskiem, powietrznym potworem — nazwa nie jest istotna, zostało znów dostrzeżone w warunkach, które pozwoliły lepiej ocenić jego rozmiary i kształt. Najpierw w Kanadzie, nad terenami rozciągającymi się od Ottawy do Quebecu, i to na drugi dzień po zniknięciu dwóch baloniarzy; z kolei, nieco później, nad równinami Dalekiego Zachodu, kiedy to z pociągiem Drogi Żelaznej Pacyfiku toczył walkę o to, który jest szybszy.

Począwszy od tego dnia wątpliwości w świecie naukowym zostały rozstrzygnięte. Ciało to nie było tworem natury, lecz latającą maszyną, gdzie praktycznie wykorzystano teorię „cięższego od powietrza”. A jeżeli twórca, właściciel te-

go statku powietrznego, nadal chciał zachować incognito co do swej osoby, nie zależało mu już oczywiście na tym w stosunku do własnego pojazdu, ponieważ pokazał go z tak bliska nad terytorium Dalekiego Zachodu. Nieznana natomiast pozostawała siła mechaniczna, jaką dysponował, oraz charakter urządzeń, które wprawiały go w ruch. W każdym razie żadnej wątpliwości nie pozostawiał fakt, że statek ten obdarzony był niezwykle łatwością poruszania się. W rzeczy samej, kilka dni później podano do wiadomości, iż pojawił się nad Królestwem Spokoju, potem nad północną częścią Indostanu, następnie zaś nad niezmiernymi stepami Rosji.

Kim więc był ten śmiały inżynier, który posiadał taką zdolność przenoszenia się, dla którego państwa ni oceany nie miały już granic, który władał powietrzem niczym posiadłością ziemską? Czy należało przypuszczać, że był to ów Robur, który swe poglądy tak otwarcie cisnął w twarz członkom Weldon-Institute w dniu, kiedy pojawił się, by zrobić wyłom w marzeniach o sterowaniu balonami?

Być może co wnikliwszym umysłem przyszyłoby to do głowy. Ale — rzecz z pewnością niezwykle — nikt nie pomyślał o tym, że tenże Robur mógłby mieć jakkolwiek związek ze zniknięciem prezesa i sekretarza Weldon-Institute.

W sumie pozostałoby to tajemnicą, gdyby nie depesza, która linią nowojorską nadeszła z Francji do Ameryki 6 lipca o godzinie jedenastej trzydzieści siedem.

I cóż donosił ten telegram? Zawierał tekst znalezionej w Paryżu w tabakierce dokumentu — dokumentu wyjaśniającego, co się stało z dwoma osobistościami, po których Stany Zjednoczone przybrały żałobę.

Tak więc sprawcą porwania był inżynier Robur, specjalnie przybyły do Filadelfii, aby w zarodku zniszczyć teorię baloniarzy! To jego unosił statek powietrzny o imieniu „Albatros”! To on przemocą porwał Uncle Prudenta, Phila Evansa i na dodatek Frycollina! Osoby te należało uważać za stracone na zawsze, chyba że jakimś sposobem, konstruuąc maszynę zdolną stanąć do walki z potężnym pojazdem, ich ziemskim przyjaciołom udałoby się sprowadzić porwanych na ziemię!

Co za wzburzenie! Jakie zaskoczenie! Paryski telegram zaadresowany był do zarządu Weldon-Institute. Członkowie klubu natychmiast się z nim zapoznali. Dziesięć minut potem cała Filadelfia telefonicznie otrzymała tę wiadomość, a w ciągu niecałej godziny cała Ameryka, gdyż rozeszła się ona po niezliczonych liniach telegraficznych nowego kontynentu. Nie chciano w to wierzyć i nic już nie było pewne. Jedni mówili, że musiało to być oszustwo dowcipnisa, inni, że to kpina w najgorszym guście! Jakże w Filadelfii mogło dojść do podobnego porwania, i to w tak tajemniczy sposób? Jak ten „Albatros” wylądował w parku Fairmont nie zauważony wcześniej na widnokręgu stanu Pensylwania?

Świetnie. To były argumenty. Każdy niedowiarek miał jeszcze prawo wątpić. Ale stracili je w tydzień po otrzymaniu telegramu. 13 lipca francuski parowiec „Normandie” zarzucił kotwicę na rzece Hudson, przywożąc słynną tabakierkę.

Nowojorska linia kolejowa śpiesznie wysłała ją do Filadelfii.

Niewątpliwie była to tabakierka prezesa Weldon-Institute. Jem Sip lepiej by zrobił tego dnia, gdyby pożywił się czymś bardziej treściwym, gdyż o mało nie zemdłał, kiedy ją zobaczył. Ileż razy zażywał z niej przyjacielskiego niucha tabaki! Panny Doll i Mat też rozpoznały tę tabakierkę, na którą tak często spoglądały w nadziei, że pewnego dnia zanurzą w niej swoje chude palce starych panien! Potem zidentyfikował ją ich ojciec, William T. Forbes, Truk Milnor, Bat T. Fyn i wielu innych członków Weldon-Institute! Setki razy widzieli, jak ich czcigodny prezes otwierał ją i zamykał. Na koniec poświadczyli wszyscy przyjaciele, jakich miał w tym zacnym mieście Uncle Prudent, którego nazwisko wskazuje, że jego mieszkańcy — można by to powtarzać bez ustanku — kochają się jak bracia.

Tak więc nie można było mieć co do tego cienia wątpliwości. Nie tylko tabakierka prezesa, ale i charakter pisma na dokumencie nie pozwalały już niedowiarcom kręcić głową. Zaczęły się wtedy lamenty, zrozpaczone ręce wzniosły się ku niebu. Uncle Prudent i jego towarzysz uniesieni przez latającą maszynę, a ratunku dla nich nie sposób nawet obmyślić!

Niewiele brakowało, aby spółka Niagara Falls, której Uncle Prudent był największym akcjonariuszem, zawiesiła swoją działalność i zatrzymała wodospady. W Walton Watch Company przemyślano o zlikwidowaniu fabryki zegarków teraz, kiedy straciła swego dyrektora, Phila Evansa.

Tak! Panowała ogólna żałoba, a słowo żałoba nie jest przesadą, bowiem oprócz kilku narwańców, jakich spotyka się nawet w Stanach Zjednoczonych, wszyscy stracili nadzieję, by ujrzeć kiedykolwiek tych dwóch czcigodnych obywateli.

Tymczasem po przelocie „Albatrosa” nad Paryżem więcej już o nim nie słyszano. Kilka godzin później zauważono go nad Rzymem i to było wszystko. Nie ma się co dziwić, biorąc pod uwagę prędkość, z jaką statek powietrzny przebył Europę z północy na południe i Morze Śródziemne z zachodu na wschód. Dzięki takiej szybkości żadna luneta nie mogła go uchwycić w jakimkolwiek punkcie jego trajektorii. Na próżno we wszystkich obserwatoriach, dniem i nocą, cały personel zasadzał się na czatach: latająca maszyna Robura Zdobywcy albo odleciała tak daleko, albo tak wysoko — do Ikarii, jak to on mawiał -że zwątpiono w odnalezienie kiedykolwiek jej śladu.

Należy dodać, że chociaż jej szybkość była bardziej umiarkowana nad wybrzeżami Afryki, nikt nie wpadł na to, by szukać pojazdu na algierskim nieboskłonie. Został oczywiście dostrzeżony nad Timbaktu; wszelako obserwatorium tego słynnego miasta — jeśli istnieje — nie miało jeszcze czasu przesłać do Europy wyników swoich obserwacji. Co się tyczy króla Dahomeju, to raczej kazałby obciąć głowy dwudziestu tysiącom swoich poddanych, łącznie z ministrami, niżby wyznał, że powietrzny statek pokonał go w walce. To sprawa miłości własnej.

Następnie inżynier Robur przebył Atlantyk. Dotarł do Ziemi Ognistej, potem do Przylądka Horn. Z kolei ziemie antarktyczne i rozległe okolice bieguna prze-

był nieco wbrew swej woli. A z terenów antarktycznych nie było co oczekiwać wiadomości.

Minął lipiec, a żadne oko ludzkie nie mogło się poszczycić nawet złudnym podejrzeniem o przelocie statku.

Skończył się sierpień i nadal panowała całkowita niepewność co do więźniów Robura. Należało się zastanowić, czy za przykładem Ikara, najstarszego lotnika, którego wzmiankuje historia, inżynier nie stał się ofiarą własnej odwagi.

Minęło wreszcie dwadzieścia siedem dni września — nadal nic.

Do wszystkiego przyzwyczajamy się oczywiście na tym świecie. W naturze ludzkiej leży, że słabną cierpienia, które czas oddała. Zapominamy, bo zapomnienie jest konieczne. Ale tym razem społeczeństwo ziemskie, co trzeba przyznać na jego korzyść, wytrzymało na tej drodze. Nie! Wcale nie zubożniało na los dwóch białych i jednego Murzyna, porwanych niczym prorok Eliasza, którego powrotu na Ziemię Biblia nie obiecała.

Bardziej dawało się to odczuć w Filadelfii niż gdzie indziej. Łączyły się z tym zresztą pewne osobiste obawy. Robur przemocą wyrwał Uncle Prudenta i Phila Evansa z ich rodzinnej ziemi. Na pewno w pełni się zemścił, choć było to wbrew wszelkiemu prawu. Ale czy taka zemsta mu wystarczy? Czy nie zechce dokonać jej ponownie na niektórych kolegach prezesa i sekretarza Weldon-Institute? A kto mógł uważać, że znajduje się poza zasięgiem wszechmocnego pana powietrznych włości?

Ale oto 28 września miasto obiegła nowina. Tego popołudnia Uncle Prudent i Phil Evans pojawili się w prywatnym mieszkaniu prezesa Weldon-Institute.

Lecz najbardziej niezwykle było to, że wiadomość okazała się prawdziwa, chociaż ludzie rozsądni nie chcieli w nią uwierzyć.

Należało jednak ustąpić wobec oczywistej prawdy. Byli to dwaj zaginionieni we własnej osobie, a nie ich cień. . . Frycollin również wrócił.

Członkowie klubu, następnie przyjaciele, dalej całe miasto udali się przed dom Uncle Prudenta. Brawami powitano dwóch towarzyszy przekazywano ich sobie z rąk do rąk pośród radosnych okrzyków!

Był tam Jem Sip, który zrzekł się swego obiadu — pieczeni z gotowanej sałaty, był William T. Forbes i jego dwie córki, panny Doll i Mat. I tego dnia Uncle Prudent mógłby obydwie poślubić, gdyby był mormonem; nie był nim jednak i nie pociągało go to. Znalazł się tam również Truk Milnor, Bat T. Fyn, wreszcie wszyscy członkowie klubu. Jeszcze dzisiaj zastanawiamy się, w jaki sposób Uncle Prudent i Phil Evans mogli ująć z życiem z tysięcy ramion, przez które musieli się przewinać idąc przez całe miasto.

Tego samego wieczoru miało się odbyć cotygodniowe posiedzenie Weldon-Institute. Spodziewano się, że dwaj towarzysze zasiądą za stołem prezydyjnym. A ponieważ nic jeszcze nie powiedzieli na temat swoich przygód — może nie dopuszczono ich do głosu? — oczekiwano również, że szczegółowo podzielą się

wrażeniami z podróży.

W rzeczywistości obaj, z tego czy innego powodu, słowa na ten temat nie rzekli. Milczał także Frycollin, który przez swoich oszalałych ziomków omal nie został rozerwany na kawałki.

Oto jednak to, czego dwaj druhowie nie powiedzieli czy też nie chcieli powiedzieć:

Nie ma potrzeby wracać do tego, o czym już wiemy, że zaszło nocą z 27 na 28 lipca: zuchwała ucieczka prezesa i sekretarza Weldon-Institute, silne wzruszenie, jakiego doznali stając na skałach wyspy Chatham, strzał, który trafił Evansa, odcięcie liny i uniesienie nad pełne morze przez południowo-zachodnią bryzę pozbawionego jeszcze pędników „Albatrosa”, podczas gdy wznosił się na dużą wysokość. Jego zapalone latarnie pozwoliły go śledzić przez jakiś czas. Szybko jednak znikł.

Uciekinierzy nie mieli się już czego obawiać. Jakim sposobem Robur wróciłby na wyspę, skoro śmigła nie mogły jeszcze działać przez trzy czy cztery godziny?

Do tego czasu zniszczony wybuchem „Albatros” będzie już tylko pływającym po morzu wrakiem, a ci, których ze sobą, unosił, okaleczonymi zwłokami pogrążonymi w oceanie.

Akt zemsty spełni się w całej swej okropności.

Uncle Prudent i Phil Evans, uważając, że działali w koniecznej obronie, nie mieli wyrzutów sumienia. Evans został lekko tylko raniony kulą wystrzeloną z „Albatrosa”. Toteż cała trójka podjęła marsz wzdłuż wybrzeża w nadziei spotkania jakiś tubylców.

Nadzieja ta nie okazała się płonna. Zachodni brzeg wyspy zamieszkiwało około pięćdziesięciu żyjących z połowów tubylców. Widzieli oni, jak statek powietrzny zniżał się nad wyspą. Zgotowali więc uciekinierom przyjęcie, na jakie zasługiwały istoty nadprzyrodzone. Niewiele brakowało, by zaczęli ich czcić. Ulokowano ich w najwygodniejszej chacie. Nigdy już Frycollin nie będzie miał podobnej okazji, by uchodzić za boga Murzynów.

Zgodnie z przewidywaniami Uncle Prudenta i Phila Evansa, statek powietrzny nie powrócił. Wywnioskowali z tego, że katastrofa zaszła gdzieś wysoko w powietrzu. Nie usłyszeli się już więcej o inżynierze Roburze ani o cudownym pojeździe, na którym latał ze swymi kompanami. Teraz trzeba było czekać okazji powrotu do Ameryki. Ale wyspa Chatham rzadko jest odwiedzana przez żeglarzy. Tak minął sierpień uciekinierzy mogli się zastanawiać, czy nie zamienili jednego więzienia na drugie, z którego jednakże Frycollin był bardziej zadowolony niż z latającego.

Wreszcie 3 września jakiś statek przybił do wyspy, by nabrać tam słodkiej wody. Jak pamiętamy, w momencie porwania w Filadelfii, Uncle Prudent miał przy sobie kilka tysięcy dolarów w banknotach — więcej, niż było trzeba, aby dopłynąć do Ameryki. Podziękowawszy swoim wielbicielom, którzy nie szczędzili im wyrazów największej czci, Prudent, Evans i Frycollin wsiedli na statek

do Auckland. Słowem nie wspominając o swoich przygodach, w ciągu dwóch dni przybyli do stolicy Nowej Zelandii.

Tam wsiedli jako pasażerowie na statek linii Pacyfiku, a 20 września, po jednym z najszcześniejszych przejazdów, ocaleni więźniowie „Albatrosa” zeszli na ląd w San Francisco. Ani słowa dotąd nie rzekli na temat, kim byli ani skąd przybywali; ponieważ jednak dobrze zapłacili za przewiezienie ich, amerykańskiego kapitana wszystko to nic nie obchodziło.

W San Francisco wszyscy trzej zajęli miejsca w pierwszym pociągu Drogi Żelaznej Pacyfiku. 27 dojeżdżali do Filadelfii.

Oto skrócona relacja z tego, co się działo od ucieczki zbiegów i opuszczenia przez nich wyspy Chatham. W ten sposób tego samego wieczoru prezes i sekretarz mogli zasiąść w siedzibie Weldon-Institute pośród niezwyklej ciszy.

Wszelako nigdy ani jeden, ani drugi nie byli tak spokojni. Patrząc na nich nie wydawało się, żeby wydarzyło się coś wyjątkowego od pamiętnego posiedzenia 12 czerwca. Sprawiało to wrażenie, że te trzy i pół miesiąca nic w ich życiu nie znaczą!

Po pierwszych salwach okrzyków, które na ich twarzach nie wywołały najmniejszego wzruszenia, Prudent włożył kapelusz i zabrał głos.

— Czcigodni obywatele — powiedział — otwieram posiedzenie klubu.

Rozległy się burzliwe i uzasadnione oklaski! Bo o ile nie było niezwykle, że posiedzenie zostało otwarte, niecodzienne było, że dokonał tego Uncle Prudent w asyście Phila Eyansa.

Prezes zaczekał, aż entuzjazm wyładował się w okrzykach i owacjach. Następnie podjął:

— Panowie, w czasie ostatniego posiedzenia toczyła się bardzo ożywiona dyskusja. . .

— Słuchajcie! Słuchajcie! — zabrzmiało zewsząd.

— ..między zwolennikami śmigła dziobowego i rufowego dla naszego balonu „Go ahead”!

Pojawiły się oznaki zdziwienia.

— Otóż znaleźliśmy sposób na pogodzenie dziobistów i rufistów. Oto on: należy zamontować dwa śmigła, po jednym na każdym końcu kosza!

Zapanowała cisza, pełna kompletnego osłupienia.

I to było wszystko.

Tak, wszystko! Ani słowa o porwaniu prezesa i sekretarza Weldon-Institute! Ani słowa o „Albatrosie” ni o inżynierze Roburze! Ani słowa o podróży! Ani słowa o sposobie, w jaki więźniom udało się uciec! Ani słowa wreszcie o tym, co się stało ze statkiem powietrznym, czy przemierzał jeszcze przestrzeń, czy wciąż należało się obawiać nowych prześladowań w stosunku do członków klubu!

Oczywiście żadnemu z baloniarzy nie brakowało chęci, by wypytać Prudenta i Evansa; ale ci okazali się tak poważni, tak oficjalni, że wydało się stosowne

uszanować tę postawę. Zaczną mówić wtedy, kiedy uznają za właściwe, a wszyscy będą zaszczytzeni mogąc ich wysłuchać.

W końcu zagadka ta mogła zawierać jakiś sekret, którego nie należało na razie rozgłaszać.

Wtedy to Uncle Prudent, ponownie zabierając głos w ciszy aż dotąd nie znanej na posiedzeniach Weldon-Institute, powiedział:

— Panowie, pozostaje teraz tylko zakończyć budowę naszego „Go ahead” , do którego należy podbój przestrzeni. Posiedzenie uważam za zamknięte.

## **Rozdział osiemnasty który nie kończąc historii „Albatrosa”, zamyka wierną opowieść o nim.**

29 kwietnia następnego roku, siedem miesięcy po niespodziewanym powrocie Uncle Prudenta i Phila Evansa, cała Filadelfia była poruszona. Tym razem nie wiązało się to z polityką. Nie chodziło ani o wybory, ani o wiece. Ukończony staraniami Weldon-Institute aerostat „Go ahead” miał wreszcie objąć we władanie swoje środowisko naturalne.

Pilotem był sławny Harry W. Tinder, którego imię zostało już wymienione na początku tej opowieści, mający jednego pomocnika.

Pasażerami mieli być prezes i sekretarz Weldon-Institute. Czyż nie zasługiwali na taki zaszczyt? Czyż nie do nich należało osobiste wystąpienie z protestem przeciwko każdemu pojazdowi zbudowanemu w oparciu o teorię „cięższego od powietrza” ?

Siedem miesięcy tymczasem minęło, a przygody ich nadal nie były znane. Mimo chęci, jaką odczuwał, Frycollin również nic nie powiedział o inżynierze Roburze ani o jego wspaniałym pojeździe. Niewątpliwie Prudent i Evans, będąc nieprzejednanymi baloniarzami, nie życzyli sobie, żeby mówiono o statku powietrznym czy jakiegokolwiek innej latającej maszynie. Dopóki balon „Go ahead” nie zajmie pierwszego miejsca pomiędzy pojazdami powietrznej lokomocji, nie chcieli uznać żadnego wynalazku lotników. Wciąż wierzyli, wciąż pragnęli wierzyć, że prawdziwym pojazdem powietrznym jest aerostat i że do niego należy przyszłość.

Zresztą osobnik, na którym słusznie, ich zdaniem, tak się straszliwie zemścili, już nie istniał. Żaden z jego kompanów nie mógł go przeżyć. Sekret „Albatrosa” był teraz pograżony w głębinach Pacyfiku.

Przypuszczenie zaś, że inżynier Robur miał na rozległym Oceanie Spokojnym jakieś schronienie, wyspę, gdzie udawał się na odpoczynek, było tylko hipotezą.



Tak czy owak, dwaj towarzysze później postanowili zdecydować, czy nie należało pod tym kątem przeprowadzić poszukiwań.

Zbliżała się więc chwila przystąpienia do wielkiego doświadczenia, które od tak dawna i z tyloma staraniami przygotowywał Weldon-Institute. Wśród dotąd wynalezionych aerostatów „Go ahead” był modelem najdoskonalszym: był tym, czym w kunszcie żeglarskim są statki „Inflexible” czy „Formidable”.

„Go ahead” posiadał wszystkie zalety, jakie powinien mieć aerostat. Jego objętość umożliwiała mu wzniesienie się na największą wysokość, na jaką może wzlecieć balon; nieprzepuszczalna powłoka pozwalała mu utrzymać się nieskończenie długo w powietrzu, a jej wytrzymałość — stawić czoła rozszerzaniu się gazu, jak i uderzeniom deszczu i wiatru; dzięki pojemności balonu dysponował siłą nośną wystarczająco dużą, by wraz z całym wyposażeniem unieść elektryczną maszynę, która miała nadawać pędnikom rekordową wśród dotychczasowych osiągnąć siłę pchającą. Wydłużony kształt „Go ahead” ułatwi mu poziomy kierunek lotu. Jego gondola — bardzo podobna do gondoli balonu kapitanów Krebsa i Renarda — zawierała całe wyposażenie niezbędne pilotom sterowca: instrumenty fizyczne, liny, kotwice, wlecзки<sup>67</sup> i inne przyrządy, poza tym maszyny, baterie i akumulatory, które warunkowały siłę mechaniczną aerostatu. Na dziobie gondoli znajdowało się śmigło, a na rufie — śmigło i ster. Prawdopodobnie sprawność maszyn na „Go ahead” okaże się jednak dużo mniejsza od sprawności maszyn „Albatrosa”.

Napełniony gazem „Go ahead” został przetransportowany na polanę w parku Fairmont, w to samo miejsce, gdzie kiedyś przez kilka godzin spoczywał statek powietrzny.

Nie trzeba dodawać, że siły nośnej dostarczał aerostatowi najlżejszy z gazów. Gaz świetlny ma siłę nośną zaledwie siedmiuset gramów na metr sześcienny, co daje niewystarczające zachwianie równowagi z otaczającym powietrzem. Ale siłę nośną wodoru można ocenić na tysiąc sto gramów. Właśnie czysty wodór, otrzymany metodą i w specjalnej aparaturze Henry’ego Giffarda, wypełniał olbrzymi balon. Tak więc, skoro pojemność „Go ahead” wynosiła czterdzieści tysięcy metrów sześciennych, siła nośna jego gazu równa była czterdzieści tysięcy razy tysiąc sto, czyli czterdziestu czterem tysiącom kilogramów.

Rankiem 29 kwietnia wszystko było przygotowane. Od godziny jedenastej olbrzymi sterowiec kołysał się kilka stóp nad ziemią, gotów wznieść się w powietrze.

Pogoda była cudowna i jakby zamówiona na to ważne doświadczenie. W sumie może lepiej byłoby, gdyby wiał silniejszy wiatr, próba bowiem stałaby się przez to nie do obalenia. Ostatecznie nigdy nie wątpiono, że można kierować ba-

---

<sup>67</sup>Wlecзки — ciężkie sznury, które piloci sterowców wyrzucają na ziemię ciągnąc je za balonem, aby ułatwić lądowanie.

lonem w spokojnym powietrzu; lecz w ruchomych masach atmosferycznych, to inna rzecz, i w takich właśnie warunkach powinny być przeprowadzane doświadczenia.

Nie było jednak wiatru ani nawet nadziei na jego pojawienie. Wyjątkowo tego dnia Ameryka Północna wcale nie przygotowywała się do wysłania do Europy Zachodniej jednej z burz ze swojego niewyczerpanego zapasu i nigdy dzień nie został lepiej wybrany, by uwieńczyć sukcesem doświadczenie aeronautyczne.

Nie trzeba chyba mówić o ogromnym tłumie zebrany w parku Fairmont, o licznych pociągach, z których wysypali się na stolicę Pensylwanii ciekawscy ze wszystkich okolicznych stanów, o zawieszeniu działalności przemysłowej i handlowej, co każdemu pozwalało wziąć udział w widowisku: przełożonym, urzędnikom, robotnikom, mężczyznom, kobietom, starcom, dzieciom, członkom Kongresu, przedstawicielom armii, urzędnikom sądowym, reporterom, białym i czarnym stłoczonym na polanie. Czy trzeba opisywać hałaśliwą emocję tego ludu, niewytłumaczalne odruchy, nagłe porywy, które masę tę wprawiały w drżenie i podniecenie? Czy trzeba liczyć okrzyki, które wybuchły ze wszystkich stron niczym detonacje sztucznych ogni, kiedy Uncle Prudent i Phil Evans ukazali się na platformie pod sterowcem przystrojonym barwami amerykańskimi? Czy trzeba wreszcie wyznać, że większość gapiów przyjechała raczej nie po to, by zobaczyć „Go ahead”, lecz aby obejrzeć tych dwóch niezwykłych mężczyzn, których Stary świat zazdrościł Nowemu?

Dlaczego dwóch a nie trzech? Dlaczego nie było tam Frycollina? Bo Frycollin uważał, że sława, jaką przyniosła mu wyprawa na „Albatrosie”, jest wystarczająca. Odmówił zaszczytu towarzyszenia swemu panu. Nie otrzymał więc należnej mu części burzliwych oklasków żegnających prezesa i sekretarza Weldon-Institute.

Oczywiste jest, że spośród wszystkich członków sławetnego klubu ani jednego nie brakowało na miejscach zarezerwowanych wewnątrz ogrodzenia ze sznurów i palików, jakie otaczało środek polany. Byli tam Truk Milnor, Bat T. Fyn, William T. Forbes z uwieszonymi u jego ramion córkami: Doll i Mat. Wszyscy przybyli, by swą obecnością potwierdzić, że nic nigdy nie może rozdzielić zwolenników „łżejszego od powietrza”!

Około jedenastej dwadzieścia strzał z działa oznajmił koniec ostatnich przygotowań.

„Go ahead” czekał już tylko na sygnał do odlotu.

O jedenastej dwadzieścia pięć rozległ się drugi strzał z działa.

„Go ahead”, przytrzymywany przez sznury siatki, wzniósł się jakieś piętnaście metrów nad polaną. W ten sposób gondola dominowała nad całym głęboko wzruszonym tłumem. Uncle Prudent i Phil Evans położyli wtedy lewą rękę na piersi, co oznaczało, że sercem byli z zebranymi. Następnie prawą rękę wzniesli ku niebu oznajmiając tym samym, że największy z dotychczas znanych balonów

obejmie wreszcie we władanie ponadziemskie włości.

Sto tysięcy lewych rąk powędrowało wtedy na pierś, a sto tysięcy prawych wzniosło się ku niebu.

O jedenastej trzydzieści padł trzeci strzał z działa.

— Puśćcie wszystkie sznury! — rozkazał Uncle Prudent, wypowiadając sakramentalną formułę.

I „Go ahead” wznosił się „majestatycznie” — słowo to uświęcone jest zwyczajem w opisach lotów powietrznych.

Widok był naprawdę wspaniały! Sterowiec wyglądał jak statek, który dopiero co opuścił stocznię. Bo czyż nie był to statek spuszczonej na powietrzne morze?

„Go ahead” wzbijał się zupełnie prosto, co dowodziło absolutnej ciszy w powietrzu, po czym zawisł na wysokości dwustu pięćdziesięciu metrów.

Rozpoczęło się wtedy manewrowanie sterowcem w ruchu poziomym. Pchany dwoma śmigłami, „Go ahead” poleciał na wprost słońca przebywając około dziesięciu metrów na sekundę. Równa się to prędkości wieloryba w wodzie. A porównanie sterowca do olbrzyma mórza północnych jest tym właściwsze, że miał on także kształt tego wielkiego ssaka.

Do zręcznych aeronautów dobiegła nowa porcja owacji.

Pod wpływem steru „Go ahead” wykonał wszelkiego rodzaju ewolucje: kołiste, ukośne, proste, co tylko nakazała mu ręka sternika. Zrobił niewielkie koło, poleciał do przodu, do tyłu, by przekonać najbardziej opornych, że można kierować balonami — o ile takowi byli!... Gdyby byli, rozszarpano by ich.

Dlaczego jednak przy tym wspaniałym doświadczeniu brakło wiatru? Była to niepowetowana strata. Ujrzano by bez wątplenia, jak „Go ahead” wykonuje bez wahania wszelkiego rodzaju manewry, czy to lecąc ukośnie do wiatru niczym żaglowiec, który w miarę możliwości płynie z wiatrem, czy niczym parowiec pokonując prądy powietrzne.

W pewnej chwili sterowiec wzbił się kilkaset metrów wyżej.

Zrozumiano ten manewr. Załoga balonu chce spróbować w wyższych strefach natrafić na jakiś prąd powietrzny, ażeby uzupełnić doświadczenie. Dodajmy, że „Go ahead” zaopatrzonej był w podobne do pęcherzy pławnych ryb baloniki tworzące układ wewnętrzny, które po napompowaniu ich pewną ilością powietrza, umożliwiały ruch pionowy. Nie wyrzucając zatem balastu, aby wzlecieć wyżej, ani nie wypuszczając gazu, by opaść, sterowiec był w stanie wznosić się lub obniżać w powietrzu zgodnie z życzeniem aeronauty. Mimo wszystko posiadał klape w czaszy balonu na wypadek, gdyby coś zmusiło go do szybkiego lądowania. W sumie zastosowano w nim systemy znane już, ale doprowadzone do najwyższego stopnia doskonałości.

„Go ahead” wznosił się więc w linii prostej. Niczym w zjawisku optycznym stawał się stopniowo coraz mniejszy. Nie małało przez to zainteresowanie widzów, którym od patrzenia w górę pękały kręgi szyjne. Olbrzymi wieloryb stawał

się powoli jesiotrem, a wkrótce zmalął do rozmiarów kielbka.

Ruch wznoszący nie ustawał i „Go ahead” dotarł do wysokości czterech tysięcy metrów. Ale na czystym, bez śladu mgły niebie, pozostawał nadal widoczny.

Ciągle utrzymywał się nad polaną, jak gdyby był do niej przywiązany siecią nitek. Gdyby powietrze zostało zamknięte w olbrzymim kloszu, nie byłoby bardziej nieruchome. Jednego nawet podmuchu wiatru ani na tej wysokości, ani na żadnej innej. Aerostat wykonywał ewolucje nie napotykając żadnego oporu; był bardzo pomniejszony oddaleniem, sprawiało wrażenie, że patrzy się nań przez odwróconą lornetkę. Nagle z tłumu wzniósł się okrzyk, a po nim tysiące następnym. Wszystkie ręce wyciągnęły się do jednego punktu na horyzoncie. Punkt ten znajdował się na północnym zachodzie.

Tam, na tle lazurowego nieba, ukazało się ruchome ciało: zbliża się ono i rośnie. Czy to ptak bijący skrzydłami powietrze w górnych strefach atmosfery? Czy to meteor, którego trajektoria ukośnie przecina przestrzeń? W każdym razie porusza się z olbrzymią szybkością i wkrótce przeleci nad zgromadzonym tłumem.

Wszystkich na polanie zelektryzowało to samo przecucie.

Wydało się jednak, że „Go ahead” dostrzegł ten dziwny obiekt. Poczł z pewnością, że grozi mu niebezpieczeństwo, bo wzrosła jego prędkość i skierował się na wschód.

Tak! Zgromadzeni zrozumieli! Sto tysięcy ust powtórzyło rzucone przez jednego z członków Weldon-Institute imię:

— „Albatros”!... „Albatros”!...

Był to rzeczywiście „Albatros”! Robur znowu pojawił się na niebie! Jak gigantyczny ptak drapieżny spadnie na „Go ahead”!

A przecież dziewięć miesięcy wcześniej ten statek powietrzny, rozerwany wybuchem, z połamanymi śmigłami, pękniętą na pół platformą, został unicestwiony. Gdyby nie zimna krew inżyniera, który zmienił kierunek obrotów przedniego pędnika przeistaczając go w śmigło wieszające, cała załoga „Albatrosa” udusiłaby się ze względu na szybkość upadku. Skoro jednak uniknęli uduszenia, jakim sposobem nie utonęli w wodach Pacyfiku?

Stało się tak dlatego, że szczątki platformy, ramiona pędników, ścianki nadbudówek, wszystko to, co zostało z „Albatrosa”, stanowiło wrak. Kiedy ten raniony ptak spadł do wody, jego skrzydła utrzymały go jeszcze na falach. Przez kilka godzin Robur pozostał na wraku ze swoimi ludźmi, potem przedostali się na odnalezioną na powierzchni morza kauczukową łódkę.

Na ratunek rozbitkom przysła Opatrzność zdaniem wierzących w boski wpływ na sprawy ludzkie, przypadek zaś według tych, co zbyt słabi są, by w Opatrzność wierzyć.

Kilka godzin po wschodzie słońca dostrzeżono ich z jakiegoś statku. Spuszczono z niego szalupę na wodę. Zabrano nie tylko Robura i jego ludzi, ale także pływające szczątki statku powietrznego. Robur ograniczył się do wyjaśnienia, że

jego statek się rozbił, i nazwisko inżyniera nie zostało wyjawione.

Statek „Two Friend” był angielskim trójmasztownicem z Liverpoolu. Płynął do Melbourne, gdzie przybił kilka dni później.

Załoga „Albatrosa” znalazła się w Australii, daleko jednak jeszcze od wyspy X, na którą należało powrócić jak najszybciej.

W zrujnowanej tylnej nadbudówce inżynierowi udało się odnaleźć wystarczająco dużą sumę pieniędzy, aby nie prosząc nikogo o nic, mógł zapewnić byłym towarzyszom. Wkrótce po przybyciu do Melbourne Robur nabył mały szkuner o wyporności stu ton i w ten sposób inżynier, który znał się na żegludze, dotarł do wyspy X.

Opanowała go wtedy jedna tylko myśl: zemsta. By się jednak zemścić należało odbudować „Albatrosa”. Nie było to w końcu trudne dla kogoś, kto jednego już skonstruował. Co się dało, wykorzystano ze starego pojazdu, między innymi pędniki, które zostały załadowane na szkuner z pozostałymi szczątkami. Zbudowano nową maszynę z nowymi bateriami i akumulatorami. Krótko mówiąc, w niecałe osiem miesięcy praca była skończona i nowy „Albatros”, identyczny jak ten, którego zniszczył wybuch, równie silny i równie szybki, gotów był do lotu.

Rozumie się samo przez się, że załoga była ta sama i nie trzeba zapewnień, iż wszyscy wrzeli gniewem na Uncle Prudenta i Phila Evansa, a także na cały Weldon-Institute.

W pierwszych dniach kwietnia „Albatros” opuścił wyspę. Robur nie chciał, by podczas tego przelotu zasygnalizowano w jakimkolwiek punkcie na Ziemi jego obecność. Podróżował zatem prawie zawsze w chmurach. Przybywszy nad Amerykę Północną, wylądował w pustynnej części Dalekiego Zachodu. Strzegąc się przed ujawnieniem swego nazwiska, inżynier dowiedział się wtedy rzeczy, która musiała mu sprawić największą przyjemność: mianowicie, że „Go ahead” z Uncle Prudentem i Philem Evansem w gondoli w dniu 29 kwietnia ma wznieść się nad Filadelfią.

Świetna okazja, by zaspokoić żądzę zemsty, jaka leżała na sercu Roburowi i jego ludziom! Straszliwej zemsty, której „Go ahead” nie będzie mógł uniknąć! Zemsty publicznej, która udowodni jednocześnie wyższość statku powietrznego nad wszystkimi sterowcami i innymi pojazdami tego rodzaju!

Oto dlaczego tego dnia „Albatros”, niczym spadający z góry sęp, ukazał się nad parkiem Fairmont.

Tak! Był to „Albatros” i łatwo rozpoznali go nawet ci, którzy go nigdy nie widzieli!

„Go ahead” ciągle uciekał. Wkrótce jednak stało się jasne, że nigdy nie umknie posuwając się poziomo. Toteż ratunku szukał w ucieczce pionowej; ale nie zbliżał się do ziemi, bo statek powietrzny mógłby mu wtedy zastąpić drogę, lecz wzbijał się coraz wyżej w powietrzu licząc, że tam go może wróg nie dogoni. Było to bardzo zuchwałe, i zarazem niesłychanie logiczne.

„Albatros” jednak zaczął wznosić się razem z nim. Mniejszy od „Go ahead”, był jak drapieźny miecznik w pogoni za wielorybem, którego przedziurawi swoim kłębem, był jak torpedowiec ścigający pancernika, którego jednym uderzeniem wysadzi w powietrze.

Z jakim przerażeniem patrzono na to, co się dzieje! W ciągu kilku chwil sterowiec osiągnął wysokość pięciu tysięcy metrów. „Albatros” wznosił się jego śladem. Krążył wokół niego. Zaciskał koło, a jego promień malał po każdym okrążeniu. Mógł go zniszczyć jednym uderzeniem rozrywając delikatną powłokę balonu. Straszliwy upadek zgubiłby wtedy Uncle Prudenta i jego towarzyszy!

Publiczność zaniemówiła ze strachu; wszystkich opanował ten rodzaj przerażenia, które uciska pierś i chwyta za nogi, kiedy widzi się kogoś spadającego z dużej wysokości. Szykowała się powietrzna walka, walka, w której nie było nawet takich szans ratunku, jakie są w bitwie morskiej — pierwsza tego rodzaju, ale na pewno nie ostatnia, ponieważ postęp jest jednym z prawideł na tym świecie. Balon na obwodzie swego koła wielkiego nosił barwy amerykańskie, na „Albatrosie” zaś powiewała bandera — usiana gwiazdami etamina ze złotym słońcem Robura Zdobywcy.

„Go ahead”, wznosząc się wyżej, postanowił raz jeszcze podjąć próbę oddalenia się od wroga. Pozbył się balastu, który miał w rezerwie. Znowu skoczył tysiąc metrów wyżej. Był już tylko punktem w przestrzeni Albatros”, nadal lecąc jego śladem, nadał śmigłom maksymalną prędkość obrotów i stał się niewidoczny.

Nagle z ziemi wznosił się okrzyk przerażenia.

„Go ahead” rósł w oczach, a statek powietrzny znów się pojawił zniżając lot wraz z nim. Tym razem był to upadek. Połowa gazu uszła już przez rozdarcie w powłoce spowodowane nadmiernym rozszerzeniem się wodoru w górnych strefach atmosfery, i balon dość szybko opadał.

A statek powietrzny, zwalniając obroty śmigieł zawieszających, zniżał się z taką samą prędkością. Dogonił „Go ahead”, kiedy był on już zaledwie tysiąc dwieście metrów od ziemi i przysunął się tuż do niego.

Robur chciał go więc dobić?... Nie!... Chciał mu pomóc, chciał uratować jego załogę!

Manewr był tak zręczny, że aeronauta i jego pomocnik mogli przeskoczyć na platformę pojazdu.

Czyżby Uncle Prudent i Phil Evans odmawiali pomocy Robura, nie chcieli przyjąć od niego ratunku? Byli do tego zdolni! Ale ludzie inżyniera rzucili się na nich i siłą przeprowadzili z „Go ahead” na „Albatrosa”.

Następnie statek odsunął się i zawisł nieruchomo, podczas gdy balon, z którego gaz uszedł całkowicie, spadał na drzewa polany, gdzie zawisł niczym gigantyczny łachman.

Na ziemi panowała niesamowita cisza. Zdawało się, że wszystkie piersi wstrzymały oddech. Wiele osób zamknęło oczy, by nie oglądać tej największej

katastrofy.

Uncle Prudent i Phil Evans stali, się więc na nowo więźniami inżyniera Robura. Skoro są w jego mocy, czy znów ich uniesie w przestrzeń, tam, gdzie jest niedościgły?

Można było tak przypuszczać.

„Albatros” tymczasem zamiast wznieść się w powietrze, zniżał się ku ziemi. Czyżby chciał wylądować? Tak pomyślano i tłum rozsunał się, by zrobić mu miejsce pośrodku polany.

Napięcie osiągnęło szczyt.

Dwa metry nad ziemią „Albatros” się zatrzymał. W głębokiej ciszy rozległ się wtedy głos inżyniera.

— Obywatele Stanów Zjednoczonych — powiedział — prezes i sekretarz Weldon-Institute znów są w moich rękach. Zatrzymując ich, skorzystałbym tylko z przysługującego mi prawa odwetu. Widząc jednak uczucie, jakie rozpałił w nich sukces „Albatrosa”, zrozumiałem, że umysł, nie dojrzały jeszcze do wielkiego przełomu, do którego przyczyni się pewnego dnia podbój powietrza. Jesteście wolni, panowie!

Wystarczyło tylko, żeby prezes i sekretarz Weldon-Institute, aeronauta i jego pomocnik zeskoczyli, by znaleźć się na ziemi.

„Albatros” wzniósł się natychmiast jakieś dziesięć metrów nad zgromadzonych.

I Robur mówił dalej:

— Obywatele, moje doświadczenie dobiegło końca; ale wiem teraz, że niczego nie da się przyspieszyć, nawet postępu. Nauka nie może wyprzedzać rozwoju innych stron życia. Zmian należy dokonywać drogą ewolucji, a nie rewolucji. Słowem, na wszystko przychodzi pora. Przybywając dzisiaj, przybyłem za wcześnie, by przyznano mi słuszność pośród sprzecznych i podzielonych interesów. Narody nie dojrzały jeszcze do zjednania się.

— Odchodzę więc i zabieram mój sekret — kontynuował. — Ludzkość nie straci go jednak. Stanie się jej własnością w dniu, kiedy będzie wystarczająco światła, by wyciągnąć z niego korzyści, i dość rozsądna, by go nigdy nie nadużyć. Czołem, obywatele Stanów Zjednoczonych!

I „Albatros”, bijąc powietrze swymi siedemdziesięcioma czterema śmigłami, unoszony przez dwa pędniki obracające się w przeciwnych kierunkach, znikł na wschodzie w burzy owacji, które tym razem wyrażały zachwyt.

Dwaj głęboko upokorzeni towarzysze, a w ich osobie także cały Weldon-Institute, uczynili jedyną rzecz, jaka im pozostała: wrócili do domów, podczas gdy tłum, nagle zmieniając nastawienie, gotów był obrzucić ich gwałtownymi szyder-

stwami, tym razem usprawiedliwionymi!

I jeszcze wciąż to samo pytanie: kim jest Robur? Czy dowiemy się kiedykolwiek?

Dzisiaj już wiadomo. Robur to nauka przyszłości, może nawet nauka jutra. Co więcej — to gwarancja przyszłości.

A „Albatros”? Czy nadal wędruje pośród ziemskiej atmosfery, po tych włościach, których nikt nie może mu wyrwać? Nie można w to wątpić. Czy Robur Zdobywca pojawi się kiedyś zgodnie ze swą zapowiedzią? Tak! Przybędzie, by odsłonić sekret wynalazku, który może zmienić życie społeczne i polityczne świata.

Natomiast przyszłość lokomocji powietrznej przypadnie w udziale statkom powietrznym, a nie aerostatom.

Podbój powietrza należy właśnie do „Albatrosów”!