



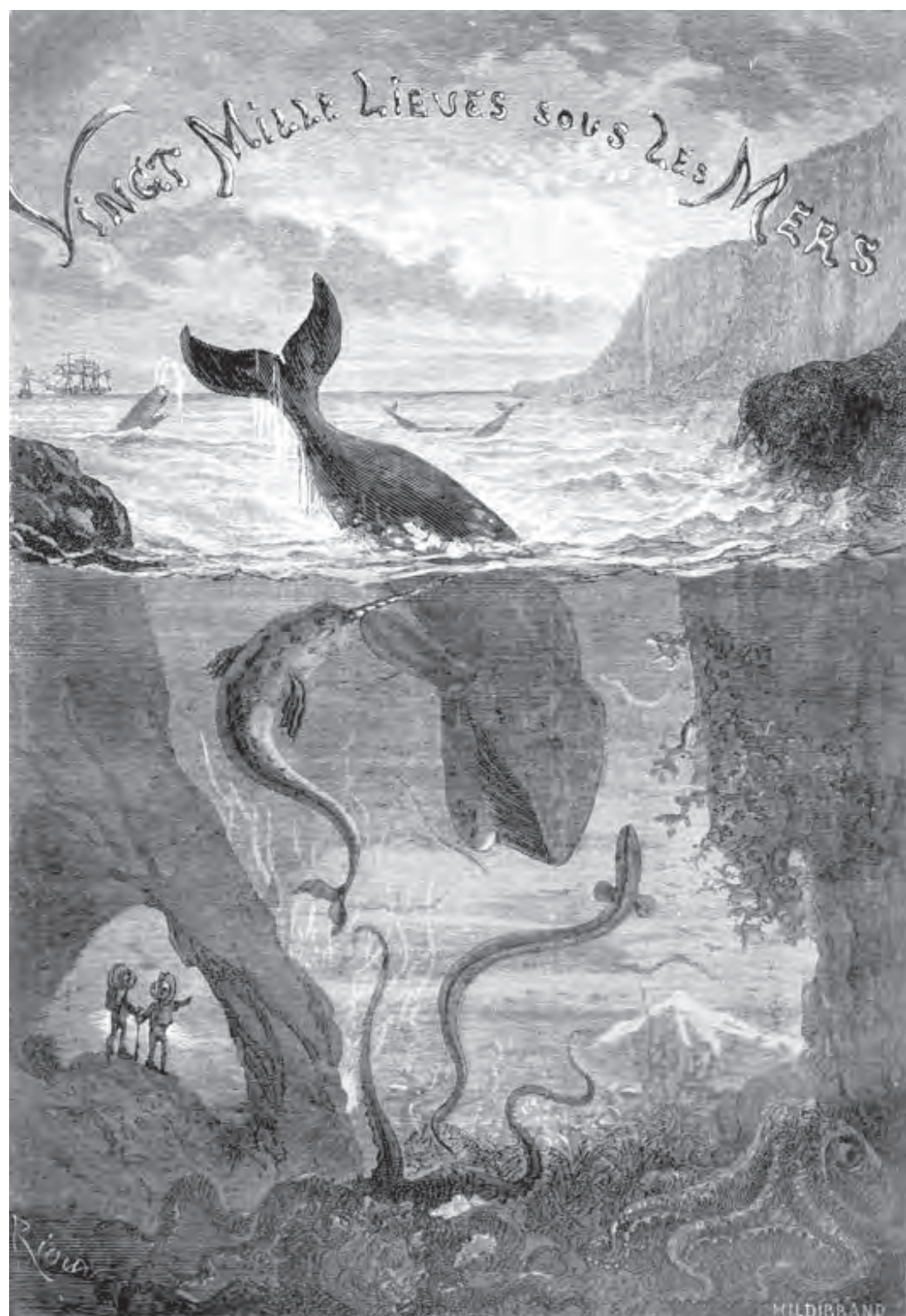
Juliusz Verne

20 000 mil podmorskiej żeglugi
(Część pierwsza)



ISBN 978-83-65753-38-0 (całość)

ISBN 978-83-65753-39-7 (cz. 1)



Juliusz Verne



**20 000 MIL PODMORSKIEJ ŻEGLUGI
CZĘŚĆ PIERWSZA**

Przełożył i przypisami opatrzył Andrzej Zydorczak

Pięćdziesiąta trzecia publikacja elektroniczna wydawnictwa JAMAKASZ

Tytuł oryginału francuskiego: *Vingt mille lieues sous les mers*

© Copyright for the Polish translation by Andrzej Żydorczak, 2018

118 ilustracji, w tym 18 kolorowych i 2 mapki: Alphonse de Neuville i Édouard Riou
(zaczepnięte z XIX-wiecznego wydania francuskiego)

Redakcja: Marzena Kwietniewska-Talarczyk

Konwersja do formatów cyfrowych: Mateusz Nizianty

Patron serii „Biblioteka Andrzeja”:
Polskie Towarzystwo Juliusza Verne’a

Wydanie I

© Wydawca: JAMAKASZ

ISBN 978-83-65753-38-0 (całość)

ISBN 978-83-65753-39-7 (część pierwsza)

Wstęp

Najbardziej „polska” książka Czarodzieja z Nantes.

20 000 mil podmorskiej żeglugi to najsłynniejsza powieść Juliusza Verne’a, prawdziwy światowy bestseller. Nawet ci, którzy nie zetknęli się bliżej z twórczością Czarodzieja z Nantes, wiedzą, kim był kapitan Nemo. Postać ta znana jest nie tylko z książki, ale też z licznych filmów fabularnych, rysunkowych, komiksów i innych wytworów popkultury. To samo możemy powiedzieć o statku „Nautilus” – jest on właściwie archetypem łodzi podwodnej. Nie dziwne więc, że nazwę tę Amerykanie nadali pierwszej jednostce pływającej napędzanej energią atomową, która w 1958 roku przepłynęła pod biegunem północnym, realizując niejako projekt opisany w powieści Verne’a (tyle że książkowy „Nautilus” dotarł od spodu pod biegun południowy, co oczywiście nie jest możliwe).

Gdy Juliusz Verne pisał swe wiekopomne dzieło, znajdował się dopiero u progu swej wielkiej literackiej kariery. Była to szósta powieść, jaka ukazała się za jego życia, zaliczająca się do serii „Niezwykłe Podróże”. Po raz pierwszy ujrzała światło dzienne w odcinkach drukowanych na łamach „Magasin d’Éducation et de Récréation” od 20 marca 1869 do 20 czerwca 1870 roku (vol. 11, nr 121 do vol. 13, nr 151). W tym samym czasie opublikowana została w formie książkowej – pierwszy tom wyszedł 28 października 1869 roku, drugi zaś 13 czerwca 1870 roku. Było to wydanie popularne, bez ilustracji, natomiast edycja ekskluzywna, ze 111 rycinami Alphonse’a de Neuville’a i Édouarda Riou oraz w ozdobnych okładkach, trafiła do czytelników 16 listopada 1871 roku.

W będącej pod zaborami Polsce od razu dostrzeżono to genialne dzieło literackie. Pierwsza zaczęła je publikować w odcinkach ukazująca się w Warszawie, a kolportowana w całym kraju „Gazeta Polska” – czytelnicy śledzili perypetie załogi „Nautilusa” w roku 1870, od numeru 47 do 281. W tym czasie nakładem tejże gazety ukazało się wydanie książkowe (1870-1871). Równolegle z nim powieść wyszła w Wydawnictwie Gebethnera i Wolffa. W 1892 roku przygodami kapitana Nemo zaczytywali się Polacy w Ameryce – w odcinkach na łamach „Dziennika Chicagoskiego”, a później w formie książkowej. Aż do połowy XX wieku prawie wszystkie przekłady *20 000 mil podmorskiej żeglugi* były niepełne i anonimowe, co często wówczas praktykowano. Dopiero edycja „Naszej Księgarni” z lat 1950-1951 oparta została na wyczerpującym (aczkolwiek niepozbawionym licznych wad) tłumaczeniu Bolesława Kińskiego, które na kilka dziesięcioleci stało się kanoniczne. Na początku lat dwutysięcznych ukazało się wiele wydań będących *de facto* skrótami, opartych na starych, anonimowych przekładach. Na ich tle tłumaczenie Andrzeja Żydorczaka i moje, opublikowane w 2005 roku w serii „Biblioteka «Gazety Wyborczej»” z okazji setnej rocznicy śmierci Juliusza Verne’a, jawiło się jako bardzo dobra edycja. Ale i w tamtym wydaniu znalazły się pewne niedociągnięcia. Poprawiamy je w przekładzie, który, Drogi Czytelniku, trzymasz właśnie w rękach. Przygotowaliśmy je tym razem z okazji sto dziewięćdziesiątej rocznicy urodzin naszego Julka.

Powieść o kapitanie Nemo i jego niezwyklej łodzi podwodnej jest najczęściej wydawaną po polsku książką Juliusza Verne’a. Wydanie niniejsze jest równo pięćdziesiąte, licząc od pierwszej edycji na łamach „Gazety Polskiej”. Statystykę tę zawdzięczamy mrówczej pracy naszych bibliografów – śp. Winicjusza Łachacińskiego i niezrównanego wiceprezesa PTJV Andrzeja Żydorczaka, twórcy i wydawcy serii „Biblioteka Andrzeja”. Zainteresowanie *20 000 mil podmorskiej żeglugi* w Polsce nie dziwi, zważywszy na to, iż jest to właściwie jedyna powieść Czarodzieja z Nantes, która ma tak wyraźny polski akcent. Drobne polonika znajdujemy w *Dzieciach kapitana Granta*, akcja *Dramatu w Inflantach* toczy się na ziemiach będących dawniej pod naszym panowaniem, jednak w żadnej powieści nie umieścił Verne polskiego bohatera. W książce o podwodnej podróży dookoła świata też nie, ale przynajmniej chciał... Gdyby nie wydawca Pierre-Jules Hetzel, jeden z najsłynniejszych bohaterów literackich na świecie byłby naszym rodakiem. Jak do tego doszło?

W styczniu 1863 roku w Królestwie Polskim wybuchło powstanie przeciwko rosyjskiej dominacji. Odbiło się ono szerokim echem w Europie i na świecie, szczególnie w USA, gdzie trwała wojna secesyjna. O sprawie polskiej wyjątkowo dużo dyskutowano nad Sekwaną. Tragiczny zryw Polaków i okrutny los, jaki przypadł w udziale tysiącom powstańców i ich rodzin, budził współczucie i niechęć do carskiej tyranii.

Powstanie styczniowe poruszyło bardzo Juliusza Verne’a, który właśnie w styczniu 1863 roku wydał swą pierwszą powieść z cyklu „Niezwykłe Podróże”. Przyniosła mu ona sławę i uznanie tak we Francji, jak i poza jej granicami. Choć w powieściach swych Verne przywoływał głównie zagadnienia geograficzne i naukowe, nie stronił też od problematyki społecznej. Dlatego też postanowił bohaterem jednego ze swych utworów, jak

się później okazało światowego bestsellera, uczynić polskiego powstańca, którego po przegranej insurekcji spotykają dotkliwe represje. W odwecie za nie ów polski szlachcic, jednostka genialna i nieustraszona, miał ścigać po morzach świata rosyjskie okręty i zatapiać je skonstruowaną przez siebie supernowoczesną, wyprzedzającą swe czasy łodzią podwodną.

Gdy w roku 1869 Juliusz Verne pracował nad powieścią *20 000 mil podmorskiej żeglugi*, pisał w liście do swego wydawcy Pierre'a-Jules'a Hetzela: „Gdyby Nemo był Polakiem, którego żona padła martwa pod knutem, a dzieci pomarły na Syberii, to co ów Polak zrobiłby, gdyby nadarzyła mu się możliwość zemsty? Gdybyś był tym Polakiem, zachowałbyś się tak samo, i ja tak jak ty. Musisz przyznać, że była to sytuacja oczywista i niepotrzebująca wyjaśnienia”. Doświadczony edytor nie podzielał uniesienia twórcy, którego, jak byśmy dziś powiedzieli, wylansował i ukształtował, który dzięki niemu przedzierzgnął się z maklera giełdowego i autora teatralnych wodewilów w ojca literatury popularnonaukowej i który to, co też trzeba przyznać, przyczynił się wcale do pomnożenia fortuny Hetzela. W kolejnych listach, regularnie wymienianych między Paryżem i małą rybacką wioską Le Crotoy, gdzie zaszył się Verne, by w spokoju tworzyć, Hetzel wybił pisarzowi z głowy polskiego szlachcica. Nie chciał zadrażniać dobrych relacji między Francją i Rosją, a przede wszystkim ryzykować swych finansów, miał bowiem rozliczne kontakty handlowe z wydawcami i księgarzami w Cesarstwie Rosyjskim. Juliusz Verne zawsze liczył się ze zdaniem swego mentora i tak też stało się tym razem. Pisał zrezygnowany w jednym z listów: „Odrzuciliśmy ten pomysł ze względów czysto komercyjnych”. Nie mógł się jednak pogodzić z tym, że jego concept literacki, tak spójny i na czasie, doskonale zrozumiały dla francuskiego i europejskiego czytelnika, musi zostać pogrzebany. W przypływie śmiałości i rozżalenia wyrzucał wydawcy: „Oto polski szlachcic, którego córki zostały zgwałcone, żona zabita siekierą, a ojciec zmarł pod knutem; Polak, którego wszyscy przyjaciele giną na Syberii i którego naród znika z Europy pod tyranią Rosjan! Jeśli ten człowiek nie ma prawa zatapiać rosyjskich fregat gdziekolwiek je spotka, to zemsta jest niczym więcej niż pustym słowem. Ja w tej sytuacji zatapiałbym, i to bez wyrzutów sumienia. Nie czując tego, tak jak ja czuję, nie da się poczuć żadnej nienawiści!”.

Pisarz usłuchał wydawcy, ale też nie skapitulował do końca. Usunął z powieści nawiązania do polskiego pochodzenia kapitana Nemo i motywów jego postępowania (lub ich nie wprowadził, rękopis nie zawiera bowiem takich śladów w postaci skreśleń), jednocześnie jednak nie przypisał kapitanowi „Nautilusa” żadnej innej narodowości (jego nazwisko znaczy po łacinie „Nikt”). W jednym z listów do wydawcy stwierdzał: „zostawmy Polaka i Rosjan. Czytelnik i tak się domyśli, jeśli zechce, w zależności od jego charakteru. Nie mówię ani o knucie, ani o Syberii, jako że byłoby to zbyt oczywiste. Nie chcę uprawiać polityki, na której się mało znam, i która nie ma z tym nic wspólnego”. Innym razem przypominał Hetzelowi: „nie zapominaj, (...) co było pierwszym zamysłem książki, prawdziwym, logicznym, pełnym. Polak – Rosja. Ponieważ nie możemy tego powiedzieć wprost – to z pewnego punktu widzenia byłoby drażliwe – pozwólmy się domyślać, że tak właśnie mogło być”. Wyrzucał też wydawcy, że spłycił jego dzieło i pozbawił je głównej konstrukcyjnej osi: „Teraz, gdy została tylko walka Nemo przeciw urojonemu i równie jak on tajemniczemu przeciwnikowi, nie mamy do czynienia z niczym więcej jak tylko pojedynkiem między dwiema postaciami. To znacznie umniejsza wagę problemu”.

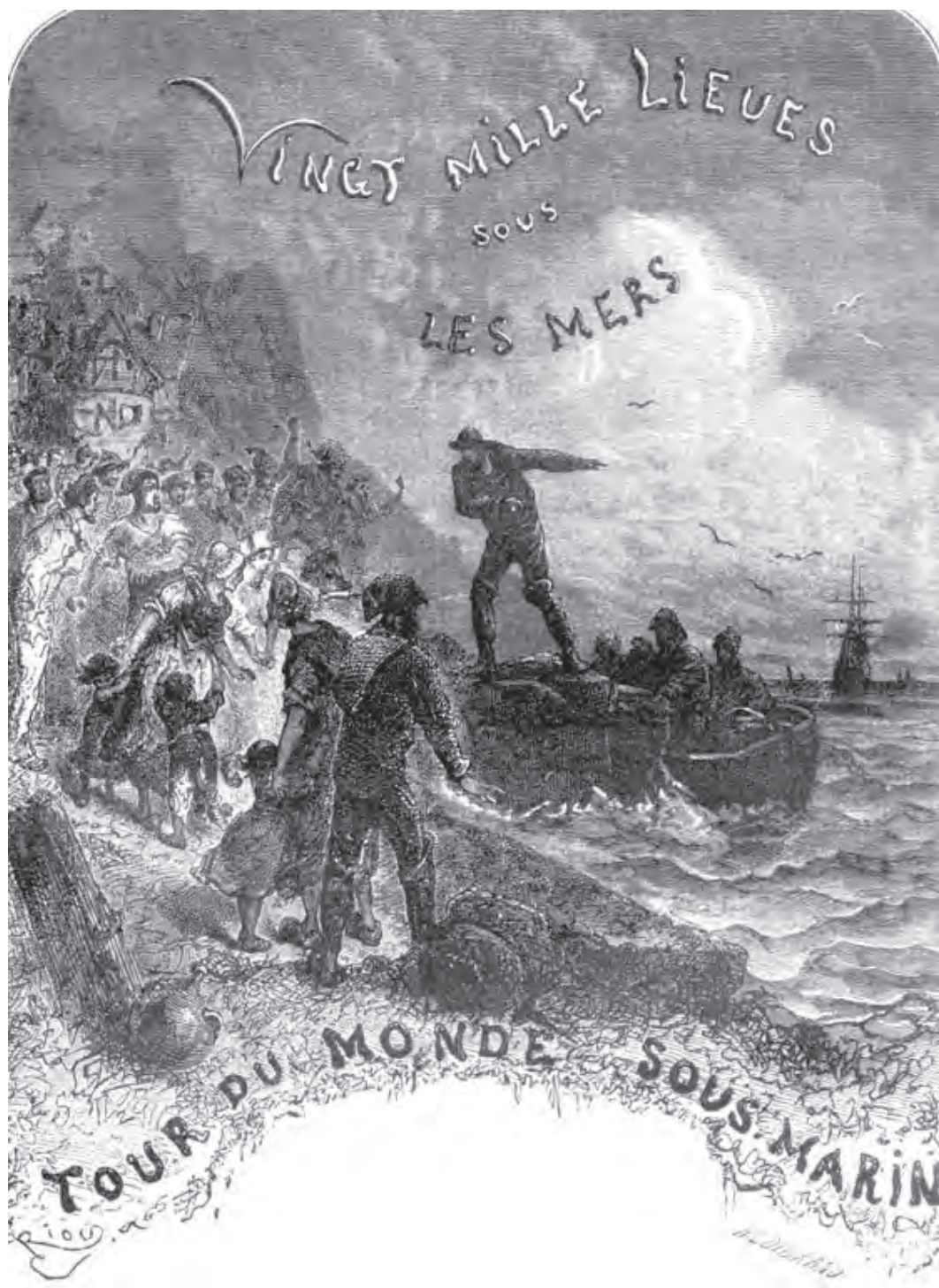
Widzimy więc, że choć na kartach powieści nie ma mowy wprost o tym, że kapitan Nemo jest Polakiem mszczącym się na Rosjanach, to jednak w zamyśle pisarza nadal nim pozostał. Juliusz Verne liczył, że w czasie lektury nietrudno się będzie tego dopatrzeć. Za dyskretną wskazówkę pozostawioną w tekście możemy uznać portret Tadeusza Kościuszki, z napisem *Finis Poloniae* (łac. „Koniec Polski”), wiszący w kajucie kapitana Nemo wśród podobizn bohaterów, którzy poświęcili życie w imię „wielkich idei ludzkości”.

O tym, że kapitan Nemo miał być pierwotnie Polakiem, wiadomo było od dawna. Wspominały o tym biografie pisarza. Jednak wydana dopiero kilkanaście lat temu korespondencja Verne'a z Hetzelem pozwala stwierdzić, że nie był to tylko zarzucony pomysł, lecz idea *de facto* zrealizowana, choć ukryta. Dla pisarza dowódca „Nautilusa” nie tylko *miał być*, ale też *pozostał* polskim patriotą. Verne uległ wydawcy, usunął stwierdzenia mówiące o tym wprost, ale żywił nadzieję, że czytelnicy dostrzegą tę niewysłowioną prawdę. Dlatego też śmiało możemy uważać, że jedna z najbardziej rozpoznawalnych postaci literackich, tajemniczy buntownik poróżniony ze światem i ludzkością, ukryty w niezmiernych głębinach oceanów i czerpiący z ich bogactwa wszystko, co potrzebne do życia, współczujący uciskanym narodom i wspierający walczących o wolność – to romantyczny polski bohater, postać osadzona w polskich dziejach i z nich wywodząca swą tragiczną i mocno kontrowersyjną postawę (dziś niektóre przejawy jego aktywności można by uznać za terroryzm).

Kapitana Nemo spotykamy raz jeszcze na kartach *Tajemniczej wyspy* (1874), wieńczącej luźno ze sobą związaną trylogię, na którą składały się wspomniane *20 000 mil podmorskiej żeglugi* (1869-1870) oraz wydane wcześniej *Dzieci kapitana Granta* (1867-1868). Kilka lat po ukazaniu się powieści o dowódcy „Nautilusa” zapał, z jakim Verne bronił wcześniej swego polskiego bohatera, najwidoczniej osłabł, w zakończeniu bowiem *Tajemniczej wyspy* kapitan Nemo wyjawia, że jest hinduskim księciem, a jego postawa wynikała z nienawiści do okupujących jego kraj Anglików. Fakt ten, wydawać by się mogło, ostatecznie obala tezę o polskim powstańcu, jednak dzięki analizie rękopisu powieści wiadomo jest, że zakończenie trylogii to niemalże autorskie dzieło samego Hetzela. Miał on tak przemożny wpływ na pisarza, że wprowadzał do jego książek nie tylko swe pomysły, ale wręcz gotowe akapity. Ów koncept z Hindusem, zupełnie zresztą sztuczny, nieznajdujący bowiem na kartach *20 000 mil podmorskiej żeglugi* uzasadnienia, musiał być zapewne dla Hetzela wyrazem tryumfu. Verne, zrezygnowany, już nie protestował. Nie naruszał on przecież idei i konstrukcji opublikowanej pięć lat wcześniej opowieści o kapitanie Nemo. A że ją zafałszowywał, skoro pod nazwiskiem pisarza, któremu chodziło o co innego, przemyślał punkt widzenia kunktatorskiego wydawcy? No cóż, Verne godził się na taki układ. W jednym z listów pisał do Hetzela: „Przekaż mi swe spostrzeżenia, a ja wezmę pod uwagę wszystko to, co będzie możliwe. Postąpię tak jak zawsze i w końcu znajdziemy wspólne rozwiązanie”.

dr Krzysztof Czubaszek
prezes Polskiego Towarzystwa Juliusza Verne’a

Część pierwsza



Rozdział I

Uciekająca skała

Rok 1866 odznaczył się bardzo dziwnym wydarzeniem, niepojętym, niewyjaśnionym i zupełnie niewytłumaczalnym zjawiskiem, o którym zapewne nikt nie zapomniał. Nie wspominając już o pogłoskach wzbudzających mieszkańców portowych miast i bardzo intrygujących umysły publiki nawet daleko w głębi kraju, dodać wypada, że najmocniej poruszeni tą sprawą byli ludzie morza. W najwyższym stopniu zajmowali się nim kupcy, armatorzy, kapitanowie, *skippers*¹ i *masters*² statków z Europy i z Ameryki, oficerowie marynarki wojennej wszystkich krajów świata, a nawet rządy wielu państw położonych na obu kontynentach.

W istocie, od pewnego czasu kilka statków spotkało na morzu „ogromną rzecz”, długi obiekt wrzecionowatego kształtu, niekiedy wydzielający fosforyzujący blask, nieporównanie większy i szybszy niż jakikolwiek wieloryb.

Informacje dotyczące tego zjawiska, odnotowane w wielu dziennikach okrętowych, zgadzały się co do szczegółów budowy przedmiotu czy też nieokreślonej istoty, bezprecedensowej szybkości jego ruchów, zaskakującej potęgi siły lokomocyjnej, wreszcie szczególnej żywotności, jaką zdawał się obdarzony. Jeśli był to wieloryb, to swymi rozmiarami przewyższał wszystkie gatunki, jakie do tej pory zostały sklasyfikowane przez naukę. Żaden naturalista³: ani Cuvier, ani Lacépède, ani pan Dumeril, czy też pan de Quatrefages⁴, nigdy nie przyjęliby istnienia takiego potwora – chyba że ujrzeliby go na własne oczy, oczy naukowców.

Biorąc pod uwagę średni wynik wielokrotnych obserwacji – odrzucając mocno zaniżone szacunki, które przypisywały temu przedmiotowi długość dwustu stóp⁵, jak również przesadzone opinie, dające mu milę⁶ szerokości i trzy mile długości – można było twierdzić, że to fenomenalne stworzenie, jeśli naprawdę istniało, znacznie przekraczało rozmiarami wszystko, z czym do tej pory zetknęli się ichtiolodzy.

Jednakże istnieniu tego stworzenia niepodobna było zaprzeczyć, bo fakt sam w sobie był niezaprzeczalny. Zważywszy na ludzką skłonność do wiary w cuda, łatwo zrozumieć, jakie wzburzenie wywołało to nadprzyrodzone pojawienie się na całym świecie. Stanowczo jednak należało odrzucić myśl o włożeniu tej historii między bajki.

Rzeczywiście, dwudziestego lipca 1866 roku parowiec „Governor Higginson”⁷, należący do Calcutta and Burma Steam Navigation Company⁸, spotkał tę poruszającą się masę w odległości pięciu mil⁹ na wschód od wybrzeży Australii. Kapitan Baker sądził początkowo, że natrafił na nieoznaczoną podwodną skałę. Już nawet przymierzał się do oznaczenia jej dokładnego położenia, gdy wtem z owego zagadkowego przedmiotu wytrysnęły ze świstem dwa słupy wody na wysokość stu pięćdziesięciu stóp. Jeśli zatem podwodna skała nie była wstrząsana okresowymi wybuchami jakiegoś gejzeru, to „Governor Higginson” widocznie natknął się na nieznanego dotychczas morskiego ssaka, wyrzucającego przez swe nozdrza kolumny wody zmieszanej z powietrzem i parą.

Podobny fakt na wodach Oceanu Spokojnego zaobserwowano również dwudziestego trzeciego lipca tego samego roku z pokładu statku „Cristóbal Colon”¹⁰, należącego do West India and Pacific Steam Navigation Company¹¹. Tak więc ten nadzwyczajny wieloryb mógł się przenosić z miejsca na miejsce z zadziwiającą prędkością, ponieważ w odstępie zaledwie trzech dni „Governor Higginson” i „Cristóbal Colon” widziały go

¹ *Skipper* (ang.) – kapitan marynarki handlowej.

² *Master* (ang.) – tu w znaczeniu: szypier.

³ *Naturalista* – przyrodnik.

⁴ Jean Cuvier (właśc. Georges Cuvier) (1769-1832) – słynny francuski przyrodnik, autor wielu prac naukowych z zakresu anatomii porównawczej, mąż stanu; Bernard Germain Étienne de Lacépède (1756-1825) – francuski przyrodnik, autor m.in. *Historii naturalnej ryb* i *Historii naturalnej walen*; André Marie Constant Dumeril (1774-1860) – francuski przyrodnik i lekarz; Jean Louis Armand de Quatrefages (1810-1892) – francuski zoolog i antropolog.

⁵ *Stopa* – tu: stopa angielska, miara długości równa 0,3048 m.

⁶ *Mila* – autor do określenia odległości używa zarówno mili morskiej (fr. *mille marine*), równej 1852 m, jak też ligi (fr. *lieue*), czyli mili liczącej 4 km (ta ostatnia w tytule powieści); obie jednostki długości będą używane zgodnie z nazwami francuskimi.

⁷ „Governor Higginson” (ang.) – „Gubernator Higginson”.

⁸ *Calcutta...* (ang.) – u J. Verne’a: Calcutta and Burnach...; Towarzystwo Żeglugi Parowej Kalkuta-Birma; w 1869 roku przekształcone w Brytyjsko-Indyjskie Towarzystwo Żeglugi Parowej.

⁹ *Pięciu mil* – w innych wydaniach: pięćset mil.

¹⁰ „Cristóbal Colon” (hiszp.) – „Krzysztof Kolumb”.

¹¹ *West...* (ang.) – Towarzystwo Żeglugi Parowej Indii Zachodnich i Pacyfiku.

w dwóch miejscach, których odległość od siebie, wyliczona na podstawie mapy, wynosiła ponad siedemset lig morskich¹².

Dwa tygodnie później o dwa tysiące lig¹³ od tego miejsca „Helvetia” należąca do Kompanii Narodowej i „Shannon” z Royal Mail¹⁴, płynące przeciwnymi kursami w tej części Atlantyku zawartej pomiędzy Europą a Stanami Zjednoczonymi, odpowiednio nawzajem zasygnalizowały sobie dostrzeżenie potwora na 42° 15' szerokości geograficznej północnej i 60° 35' długości zachodniej w odniesieniu do południka Greenwich¹⁵. Dzięki tej jednoczesnej obserwacji można było oszacować długość zwierzęcia na ponad trzysta pięćdziesiąt stóp angielskich¹⁶, skoro zarówno „Shannon”, jak i „Helvetia” nie dorównywały mu rozmiarami, chociaż każdy z tych statków mierzył sto metrów od dziobnicy po tylnicę¹⁷. Tymczasem największe wieloryby, spotykane w okolicach Wysp Aleuckich, zwane *kulammakami* i *umgullickami*¹⁸, nigdy nie przekraczały pięćdziesięciu sześciu metrów długości – jeśli ją w ogóle osiągały.

Napływające raz po raz wiadomości oraz nowe obserwacje przeprowadzone z pokładu transatlantycznego statku „Pereire”, zderzenie potwora z „Etną” należąca do Linii Inmana¹⁹, protokół sporządzony przez oficerów francuskiej fregaty²⁰ „Normandia”, bardzo gruntowne spostrzeżenia dokonane przez sztab komodora²¹ Fitz-Jamesa²² na statku „Lord Clyde” – wszystko to głęboko poruszyło i zaniepokoiło opinię publiczną. W krajach zamieszkałych przez ludzi obdarzonych poczuciem humoru żartowano sobie z tego zjawiska, ale w krajach poważnych i praktycznych, takich jak Anglia, Ameryka czy Niemcy, żywo zajęto się tą sprawą.

We wszystkich większych miastach potwór stał się modnym przedmiotem rozmów. Śpiewano o nim w kawiarniach, szydzono z niego w dziennikach, wystawiano sztuki w teatrach. Kaczki dziennikarskie miały wspaniałą okazję do znoszenia jajek mieniących się wszelkimi barwami. W gazetach ponownie pojawiły się – wielokrotnie kopiowane – wszystkie wymyślone i gigantyczne istoty, poczynawszy od białego wieloryba, owego straszliwego Moby Dicka²³ z rejonów północnych, aż po przeogromnego krakena²⁴, którego macki mogły opleść statek o pojemności pięciuset ton i wciągnąć go w przepaście oceanu. Twierdzenia te popierano cytataми z autorów starożytnych: Arystotelesa i Pliniusza²⁵, którzy uznawali za prawdziwe istnienie takich potworów. Następnie przytaczano norweskie historie biskupa Pontoppidana²⁶, relacje Paula Egede'a²⁷

¹² Liga morska – jednostka długości stosowana w żegludze; 1 liga morska równa się 3 milom morskim, czyli 5 556 m.

¹³ Liga (z fr. *lieue*) – dawna francuska miara odległości, po wprowadzeniu miar metrycznych uznana za odpowiednik dokładnie 4 km; w tym miejscu należy zauważyć, że zgodnie z oryginałem tytuł tej powieści, powinien brzmieć *Dwadzieścia tysięcy lig pod morzami*, lecz ze względu na utrwalenie się w literaturze polskiej tytułu *Dwadzieścia tysięcy mil podmorskiej żeglugi*, został on zachowany; prowadzi to jednak do błędnej informacji o drodze pokonanej przez „Nautilusa”, który w rzeczywistości przebył 80 tysięcy, a nie, jak sugeruje polski tytuł, około 37 tysięcy kilometrów.

¹⁴ Royal Mail (ang.) – Poczta Królewska.

¹⁵ Greenwich – dzielnica Londynu, przez którą przechodzi południk zerowy, od którego od 1883 r. liczy się długość geograficzną; wcześniej liczono długość także od południka Paryża lub Waszyngtonu.

¹⁶ Około 106 metrów [przypis J. Verne'a].

¹⁷ Dziobnica (stewa przednia) – element konstrukcyjny statku łączący jego obie burty i będący przedłużeniem stępki i części dziobowej statku; tylnica (stewa tylna) – element konstrukcyjny statku łączący jego obie burty i będący przedłużeniem kilu w części rufowej statku.

¹⁸ U J. Verne'a: Hullamock (Hullamack), Umgullick (Umgallick); chodzi o płetwała błękitnego, który osiąga długość do 33 m i waży do 190 ton.

¹⁹ Linia Inmana – jedno z trzech największych angielskich przedsiębiorstw żeglugowych w XIX wieku.

²⁰ Fregata – dobrze uzbrojony, szybki i zwrotny okręt wojenny, pierwotnie żaglowy, od połowy XIX wieku wyposażony w silniki parowe i opancerzony.

²¹ Komodor – oficer marynarki wojennej dowodzący czasowo zespołem jednostek, niemający stopnia admirańskiego, lub tytuł grzeszcący najstarszego kapitana statku pasażerskiego.

²² James Fitzjames (1813-1848?) – u J. Verne'a: Fitz-James; brytyjski oficer marynarki wojennej; brał udział w dwóch dużych ekspedycjach: Eufratia (ustanowienie żeglugi parowej w Mezopotamii) i wyprawie Johna Franklina do Arktyki, z której nie powrócił.

²³ Moby Dick – tytułowy olbrzymi wieloryb, na którego polują bohaterowie powieści Hermana Melville'a, wydanej w 1851 roku.

²⁴ Kraken – gigantyczna, drapieżna ośmiornica znana z wielu legend skandynawskich; często wspominana w innej powieści J. Verne'a: *Opowieści Jeana-Marie Cabidoulina*.

²⁵ Arystoteles (384-ok. 321 p.n.e.) – wielki grecki filozof, zajmował się także przyrodzoznawstwem, napisał m.in. *Historię zwierząt*; Pliniusz (I w. n.e.) – przyrodnik rzymski, autor 37-tomowego dzieła *Historia naturalna* stanowiącego encyklopedię wiedzy przyrodniczej starożytnych; zginął w czasie wybuchu Wezuwiusza w 79 r.

²⁶ Eric Pontoppidan (1698-1764) – duński historyk, teolog, profesor teologii w Kopenhadze i ornitolog, od roku 1748 biskup Bergen; w roku 1755 mianowany wicekanclerzem Uniwersytetu Kopenhaskiego; pisał głównie w języku niemieckim; twórca licznych dzieł historycznych, w tym *Historii naturalnej Norwegii*, w której umieścił opis krakena, na którym mógł ćwiczyć pułk kawalerii.

²⁷ Paul Egede (1708-1789) – u J. Verne'a: Heggede; protestancki misjonarz norweski, syn Hansa Egede'a, pierwszego badacza Grenlandii; w jednej ze swoich prac zamieścił opis i rysunek potwora morskiego.

i w końcu raporty kapitana Harringtona²⁸, w którego dobrą wiarę nie należy wątpić, kiedy stwierdza, że w 1857 roku, będąc na pokładzie statku „Castillan”²⁹, na własne oczy widział ogromnego węża, opisywanego dotychczas jedynie na szpaltach dawnego „Constitutionnela”³⁰.

Wówczas to w uczonych towarzystwach i czasopismach naukowych wybuchły niekończące się polemiki pomiędzy wierzącymi i niedowiarkami. „Sprawa potwora” rozpałała umysły. Dziennikarze zawodowo zajmującymi się sprawami naukowymi w walce ze swymi kolegami parającymi się dowcipem podczas tej pamiętnej kampanii wylali morza atramentu, a niektórzy nawet i dwie lub trzy krople krwi, bo od węża morskiego doszli do najbardziej obraźliwych napaści osobistych.

Przez sześć miesięcy prowadzono, zresztą z różnymi wynikami, tę wojnę. Na poważne artykuły Brazylijskiego Instytutu Geograficznego, Berlińskiej Królewskiej Akademii Nauk, Brytyjskiego Towarzystwa Naukowego, Instytutu Smithsona w Waszyngtonie, na rozprawy w „The Indian Archipelago”, „Kosmosie” księdza Moigno³¹, „Mittheilungen” Petermanna³², na artykuły naukowe zamieszczane w wielkich dziennikach francuskich i zagranicznych prasa brukowa odpowiadała z niewyczerpaną werwą. Dowcipni dziennikarze, parodiując powiedzenie Linneusza³³, przytoczone przez przeciwników potwora, utrzymywali, że „natura nie rodzi głupców”, i zaklinali swych współczesnych uczonych, aby nie zadawali kłamu naturze, dopuszczając istnienie jakichś krakenów, węży morskich, Moby Dicków czy innych absurdalnych wymysłów majających w delirium marynarzy. W końcu w artykule zamieszczonym w jednym z najostrzejszych pism satyrycznych jeden z najbardziej ulubionych redaktorów rzucił się na potwora jak Hippolytos³⁴, zadał mu ostateczny cios i dobił wśród wybuchów powszechnego śmiechu. Dowcip pokonał więc naukę!

W pierwszych miesiącach 1867 roku sprawa wydawała się stanowczo pogrzebana raz na zawsze i nic nie wskazywało, że może się odrodzić, gdy oto do publicznej wiadomości podane zostały nowe fakty. Teraz jednak nie chodziło już o rozwiązanie zagadnienia naukowego, ale o uniknięcie rzeczywistego i bardzo poważnego niebezpieczeństwa. Sprawa przybrała teraz inne oblicze. Potwór znowu stał się wysepką, rafą czy też podwodną skałą, ale skałą uciekającą, nieuchwytną, nieokreśloną.

Piątego marca 1867 roku w nocy statek „Moravian”, należący do Montréal Ocean Company³⁵, znajdujący się na 27° 30' szerokości i 72° 15' długości geograficznej, uderzył rufą od strony prawej burty o jakąś skałę, nieoznaczoną na żadnej mapie tych okolic. Przy połączonych siłach wiatru i swoich czterystu koni mechanicznych statek płynął z prędkością trzynastu węzłów³⁶. Nie było żadnych wątpliwości, że tylko dzięki mocnej konstrukcji kadłuba „Moravian”, chociaż przedziurawiony po tym wypadku, nie zatonął razem z dwustu trzydziestoma siedmioma pasażerami, których przewoził z Kanady.

Wypadek zdarzył się około godziny piątej nad ranem, właśnie kiedy zaczynało świtać. Oficerowie wachtowi rzucili się pośpiesznie na rufę okrętu i z największą uwagą przyglądali się powierzchni oceanu, lecz niczego nie dostrzegli prócz silnego wiru, jaki utworzył się w odległości około trzech kabli³⁷, jak gdyby morskie wody zostały tam mocno poruszone. Z wielką dokładnością oznaczono położenie tego miejsca i „Moravian”, już bez żadnych przeszkód, popłynął w dalszą drogę. Czy uderzył o podwodną skałę, czy też o jakiś ogromny fragment rozbitego statku – tego nie wiedziano, lecz gdy w suchym doku dokonano oględzin podwodnej części kadłuba statku, okazało się, że została strzaskana część kilu³⁸.

Zdarzenie to, już samo w sobie bardzo poważne, może zostałoby zapomniane jak tyle innych, gdyby nie powtórzyło się trzy tygodnie później w takich samych okolicznościach. Tylko dzięki przynależności naro-

²⁸ *Kapitan Harrington* – relacja niejakiego kapitana Harringtona i dwudziestu innych świadków zdarzenia z 12 grudnia 1857 roku została zamieszczona w gazecie „Times” (na podstawie sprawozdania przekazanego do angielskiej admiralicji); opisano, że widzieli zwierzę podobne do węża, długie na dwieście stóp, z głową ukształtowaną w formie barylki i postrzępionym grzebieniem.

²⁹ „Castillan” – „Kastylijczyk”

³⁰ „Constitutionnel” – francuski dziennik założony w 1815 roku, ukazywał się do roku 1914.

³¹ François Napoleon Marie Moigno (1804-1884) – francuski pisarz i fizyk, założyciel dziennika „Kosmos”.

³² August Heinrich Petermann (1822-1878) – niemiecki geograf i kartograf; w 1855 roku założył w Gotha czasopismo geograficzne, od 1938 noszące tytuł „Petermanns Geographische Mittheilungen”; propagator podróży badawczych.

³³ Carl von Linné (1707-1778) – szwedzki przyrodnik; twórca systemu klasyfikacji organizmów, autor binominalnego nazewnictwa biologicznego; opisał wiele nowych gatunków roślin i zwierząt.

³⁴ Hippolytos (Hipolit) – w mitologii greckiej syn Tezeusza, oskarżony przez Fedrę, drugą żonę Tezeusza, o gwałt; ojciec, nie chcąc sam zabijać syna, poprosił o pomoc Posejdoną; ten zesłał potwora morskiego, który wynurzył się z fal, gdy Hippolytos przejeżdżał swoim rydwanem; przestraszone konie poniosły, co spowodowało śmierć chłopca.

³⁵ Montréal... (ang.) – Montrealskie Towarzystwo Oceaniczne.

³⁶ Węzeł – jednostka miary prędkości statków, równa jednej mili morskiej na godzinę.

³⁷ Kabel – jednostka długości równa 1/10 mili morskiej, czyli 185,2 m.

³⁸ Kil – długa belka biegnąca wzdłuż statku, na której opiera się jego konstrukcja.

dowej statku, który stał się ofiarą tej katastrofy, oraz z powodu prestiżu towarzystwa, którego był własnością, wydarzenie owo nabrało ogromnego rozgłosu.

Któż nie znał nazwiska Cunarda³⁹, sławnego angielskiego armatora? Ten inteligentny przemysłowiec uruchomił w 1840 roku połączenie pocztowe pomiędzy Liverpoolem i Halifaksem⁴⁰, początkowo obsługiwane przez trzy drewniane statki kołowe o mocy czterystu koni i pojemności tysiąca stu sześćdziesięciu dwóch ton. Po ośmiu latach tabor kompanii powiększył się o cztery statki o mocy sześciuset pięćdziesięciu koni, każdy o wyporności tysiąca ośmiuset dwudziestu ton, a dwa lata później o dwa inne statki o większej mocy i tonażu. W roku 1853 Towarzystwo Cunarda, któremu odnowiono przywilej przewożenia depesz, wzbogaciło swoją flotyllę o statki: „Arabia”, „Persia”, „China”, „Scotia”, „Java” i „Russia”. Wszystkie były tak ogromne, że oprócz słynnego „Great Eastern”⁴¹, żaden inny większy statek nie pruł fal morskich. Tak więc w 1867 roku kompania posiadała już dwanaście statków, w tym osiem bocznokołowców i cztery śrubowce.

Jeśli podaję w bardzo zwięzły sposób te szczegóły, to po to, aby każdy dobrze wiedział, jak doniosłe było znaczenie tej kompanii przewozów morskich, znanej całemu światu ze swej roztropnej działalności. Żadne przedsiębiorstwo żeglugi transoceanicznej nie było jeszcze prowadzone z taką zręcznością, nigdy żaden interes nie został uwieńczony większym powodzeniem. W ciągu dwudziestu sześciu lat statki Cunarda dwa tysiące razy przepłynęły Atlantyk, a jednak nigdy nie odwołano ani jednej podróży, nigdy nie zanotowano spóźnienia, nigdy nie zaginął ani jeden list, ani jeden człowiek czy statek. Dlatego też, jak można wnioskować na podstawie wykazów przewozów z ostatnich lat, pasażerowie przedkładali linię Cunarda nad wszystkie inne, pomimo potężnej konkurencji Francji. W świetle tego nikt się nie zdziwi, że takiego rozgłosu nabrał wypadek, który przydarzył się jednemu z najpiękniejszych parowców należących do tej kompanii.

Dnia trzynastego kwietnia 1867 roku, przy spokojnym stanie morza i sprzyjającym wietrze, „Scotia” znajdowała się na 15° 12' długości i 45° 37' szerokości geograficznej. Płynęła z prędkością trzynastu i czterdziestu trzech setnych węzła, pchana mocą tysiąca koni parowych. Jej koła łopatkowe rozbijały wodę morską z nadzwyczajną regularnością. Zanurzenie parowca wynosiło w tamtej chwili sześć metrów siedemdziesiąt centymetrów, a jego wyporność sześć tysięcy sześćset dwadzieścia cztery metry sześciennne.

Siedemnaście minut po godzinie szesnastej, gdy podróżni zebrani w głównej jadalni spożywali *lunch*, kadłub „Scotii” doznał wstrząsu, w sumie bardzo lekkiego, biegnącego od rufy w stronę lewej burty, trochę za kołem łopatkowym.

„Scotia” niczego nie potrafiła, lecz raczej została uderzona jakimś narzędziem, ostrym i przebijającym, a nie miażdżącym. Potrącenie wydawało się tak lekkie, że nikt na statku nie zwróciłby na nie uwagi, gdyby nie okrzyki trymerów⁴², którzy wypadli na pokład, wołając:

– Toniemy! Toniemy!

Początkowo pasażerowie bardzo się przestraszyli, ale kapitan Anderson⁴³ szybko ich uspokoił. Faktycznie, niebezpieczeństwo nie mogło być zbyt wielkie, „Scotia” bowiem, podzielona wodoszczelnymi grodziami⁴⁴ na siedem przedziałów, mogła bez żadnych zgubnych skutków stawić czoła napływającej wodzie.

Kapitan Anderson zszedł niezwłocznie pod pokład. Stwierdził, że piąty przedział zalany był wodą, a szybkość podnoszenia się jej poziomu dowodziła, że uszkodzenie musiało być dość znaczne. Na szczęście w tym przedziale nie było kotłów, nie doszło zatem do wygaszenia palenisk.

Kapitan kazał natychmiast zastopować, a jeden z marynarzy zanurkował w celu zbadania uszkodzenia. Po kilku chwilach w dnie parostatku znalazł dziurę o szerokości dwóch metrów. Tak dużego otworu nie można było zaślepić, i „Scotia” musiała odbywać dalszą drogę z zatopionymi do połowy kołami łopatkowymi.

³⁹ Sir Samuel Cunard (1787-1865) – brytyjski handlowiec i armator, założyciel pierwszej, znanej na całym świecie, regularnej atlantycznej linii parowców *Cunard Steamships Line* między Liverpoolem a Halifaksem; także założyciel linii komunikacyjnej przewożącej pocztę i pasażerów między Ameryką i Europą.

⁴⁰ *Halifax* – największe miasto i stolica prowincji Nowa Szkocja w Kanadzie.

⁴¹ „*Great Eastern*” – „Wielki Wschód”, statek zbudowany w Greenwich, naówczas największy na świecie (211 m długości); brał udział w układaniu kabla w latach 1865-1866; o samym statku oraz nieco więcej o położeniu kabla transatlantyckiego można się dowiedzieć z powieści J. Verne’a *Pływające miasto*; w 1867 pisarz wraz z bratem Paulem odbył nim podróż do Nowego Jorku i z powrotem.

⁴² *Trymer* – pracownik zajmujący się układaniem ładunków w ładowni statku.

⁴³ *Kapitan Anderson* – postać fikcyjna, prawdopodobnie wzorowana na postaci kapitana Andersona, dowódcy „*Great Eastern*”.

⁴⁴ *Gródź* – pionowa przegroda kadłuba statku wodnego dzieląca jego wnętrze na przedziały; wodoszczelne grodzie poprzeczne i wzdłużne wzmacniają szkielet kadłuba i zwiększają niezatapialność statku.

mi. Statek parowy znajdował się wtedy trzysta mil morskich od Cape Clear⁴⁵. Z trzydniowym opóźnieniem, które wzbudziło wielkie zaniepokojenie w Liverpoolu, przybił do basenów portowych kompanii.

Inżynierowie, którzy przystąpili do oględzin statku, umieszczonego w suchym doku, nie mogli uwierzyć własnym oczom. Dwa i pół metra poniżej linii wodnej⁴⁶ znajdowało się regularne rozdarcie w kształcie równoramiennego trójkąta. Blacha była przecięta tak doskonale, że nie udałooby się tego uczynić przy użyciu najlepszej wycinarki. Należało więc wnioskować, że narzędzie, którego dziełem był ten otwór, musiało być niezwykle wytrzymałe, a przy tym musiało uderzyć z ogromną siłą, aby przedziurawić w ten sposób blachę grubości czterech centymetrów, a już wprost niezrozumiałe było, jak to „coś” zdołało samo się wycofać.



Tak więc przedstawiało się ostatnie zdarzenie, którego wynikiem było ponowne roznamiętnienie opinii publicznej. Faktycznie, od tej chwili nieszczęśliwe wypadki na morzu niemające określonej przyczyny zapisywano na konto potwora. Fantastyczne zwierzę musiało wziąć na siebie odpowiedzialność za wszystkie katastrofy statków, których liczba, niestety, jest znaczna: na trzy tysiące statków⁴⁷, których zatonięcie zgłaszane

⁴⁵ Cape Clear (Clear Island) – niewielka wyspa irlandzka na Oceanie Atlantyckim, w pobliżu południowo-zachodniego wybrzeża wyspy Irlandii; najdalej na południe wysunięta zamieszkała część Irlandii; jedynym dalej wysuniętym lądem jest niezamieszkała skała Fastnet.

⁴⁶ Linia wodna (wodnica) – linia wyznaczana na kadłubie przez poziom spokojnej wody, przy określonym stopniu załadowania jednostki pływającej.

⁴⁷ Trzy tysiące statków – liczba ta wydaje się mocno zawyżona.

jest corocznie do Biura „Veritas”⁴⁸, liczba parowców i żaglowców, które prawdopodobnie, co się wnioskuje z braku jakichkolwiek wieści, zatonęły z całą załogą i ładunkiem, dochodzi do dwustu!

Tak oto, słusznie czy nie, to „potwora” obwiniano o zatapianie statków. A ponieważ z tego powodu komunikacja pomiędzy różnymi kontynentami stawała się coraz mniej bezpieczna, opinia publiczna zaczęła się stanowczo i kategorycznie domagać, aby za wszelką cenę uwolnić morza od tego strasznego walenia⁴⁹.



⁴⁸ Biuro „Veritas” – prywatna instytucja międzynarodowa, założona w 1828 roku, zajmująca się statystyką stanu liczebnego okrętów, katastrof itp.; rywal International Lloyd’s Register.

⁴⁹ Walenie (*Cetacea*) – rząd ssaków żyjących prawie wyłącznie w wodach morskich, obejmuje 80 gatunków dużych zwierząt, takich jak: delfiny, morświny, kaszaloty czy płetwale.

Rozdział II

Za i przeciw

W czasie gdy miały miejsce te wydarzenia, powracałem z wyprawy naukowej przedsięwziętej do niegościnnych okolic Nebraski w Stanach Zjednoczonych. Będąc profesorem nadzwyczajnym w Paryskim Muzeum Historii Naturalnej, dołączyłem do tej ekspedycji z ramienia rządu francuskiego. Po sześciu miesiącach spędzonych w Nebrasce, obładowany cennymi zbiorami, pod koniec marca przybyłem do Nowego Jorku. Powrót do Francji ustalony był na pierwsze dni maja, czekając więc, zająłem się porządkowaniem moich kolekcji mineralogicznych, botanicznych i zoologicznych. Wówczas to właśnie zdarzył się incydent ze „Scotią”.

Znałem doskonale całą tę sprawę, będącą na porządku dziennym, bo czyż mogło być inaczej? Chociaż przejrzałem jeszcze raz wszystkie dzienniki europejskie i amerykańskie, to jednak niczego mi one nie wyjaśniły. Tajemnica ta mocno mnie intrygowała. Nie mogąc sobie wyrobić żadnego zdania, popadałem z jednej skrajności w drugą. Co do tego, że coś w tym było, to nie ulegało najmniejszej wątpliwości, a niedowiarłkowicie byli zapraszani, by włożyli palce w ranę „Scotii”.

Kiedy przybyłem do Nowego Jorku, sprawa ta znajdowała się w samym centrum zainteresowania. Przypuszczenie o wyspie pływającej, o nieuchwytniej skale podmorskiej, podtrzymywane przez niezbyt kompetentne osoby, zostało stanowczo odrzucone. Rzeczywiście, jeśli ta skała w swoim wnętrzu nie miała maszyny, to jakże mogła przenosić się z tak nadzwyczajną szybkością?

Z tego samego powodu – to jest szybkości przemieszczania się – odrzucono myśl o jakimś pływającym kadłubie statku czy też jakimś ogromnym wraku.

Pozostawały tylko dwa możliwe rozwiązania tej zagadki, wokół których zawiązały się dwa stronnictwa o bardzo odmiennych poglądach: z jednej strony ci, którzy utrzymywali, że to był potwór o kolosalnej sile, z drugiej ci, którzy opowiadali się za statkiem „podwodnym”⁵⁰ o niespotykanie potężnym napędzie.

Ta ostatnia hipoteza, jakkolwiek najbardziej prawdopodobna, nie znajdowała pokrycia w wynikach poszukiwań, jakie prowadzono w dwóch światach. Było mało prawdopodobne, by jakaś prywatna osoba miała do swojej dyspozycji taką maszynę. Gdzie i kiedy zdołałaby ją zbudować i jakim sposobem budowę tę mogłaby utrzymać w tajemnicy?

Jedynie rząd któregoś z państw mógłby posiadać podobną niszczycielską maszynę. W tych nieszczęśliwych czasach, kiedy geniusz człowieka wysila się, by pomnażać środki walki, było całkiem możliwe, że jakieś państwo prowadziło w tajemnicy przed innymi próby tej straszliwej broni. Po *chassepotach*⁵¹ przyszły *torpedy*⁵², po torpedach – podwodne tarany, następnie – jeszcze coś straszniejszego. Przynajmniej spodziewam się, że tak będzie.

Jednak hipoteza zakładająca istnienie maszyny wojennej upadła, zanim jeszcze zdementowały ją rządy. Ponieważ chodziło tu o dobro ogółu, skoro cierpiała na tym komunikacja transoceaniczna, nie można było wątpić w prawdziwość rządowych deklaracji. Zresztą jak można było przyjąć, że budowa takiego statku podmorskiego mogłaby ująć publicznej uwadze? W takich okolicznościach zachowanie tajemnicy dla pojedynczego człowieka byłoby bardzo trudne, natomiast dla państwa, którego wszystkie poczynania cały czas są śledzone przez nieprzyjazne potęgi – zupełnie niemożliwe.

Tak więc po dochodzeniach przeprowadzonych w Anglii, we Francji, w Rosji, Prusach, Hiszpanii, we Włoszech, w Ameryce, a nawet w Turcji hipoteza podwodnego „Monitora”⁵³ została całkowicie odrzucona.

Wrócono więc do myśli o „potworze”, pomimo nieustannych drwin, jakich nie szczędziła mu prasa brukowa. Na tym polu ludzka wyobraźnia posunęła się do najbardziej niedorzecznych pomysłów z dziedziny ichtiologii fantastycznej.

Po moim przybyciu do Nowego Jorku wiele osób uczyniło mi zaszczyt i zapytało mnie, co sądzę o tym zjawisku. Swego czasu opublikowałem we Francji dwutomowe dzieło *in quarto*⁵⁴ pod tytułem *Tajemnice*

⁵⁰ Nazwa „łódź podwodna” po raz pierwszy została użyta we Francji w 1896 roku, a w 1898 w Wielkiej Brytanii.

⁵¹ *Chassepot* – rodzaj broni odcylkowej o dalekim zasięgu, nazywanej tak od nazwiska konstruktora, używanej w armii francuskiej w latach 1866-1874.

⁵² *Torpedy* – nie należy rozumieć tej nazwy we współczesnym znaczeniu, lecz jako „pływające miny”.

⁵³ „*Monitor*” – nazwa pancernika używanego przez flotę Unii podczas wojny secesyjnej, słynnego z bitwy stoczonej z konfederackim okrętem „*Merrimack*”.

⁵⁴ *In quarto* (łac.) – format książki, w którym każda kartka stanowi ćwiartkę arkusza drukarskiego.

wielkich morskich głębin. Ta książka, łaskawie przyjęta zwłaszcza przez środowisko uczonych, uczyniła ze mnie specjalistę w tej dość mrocznej dziedzinie historii naturalnej. Chciano poznać moje zdanie. Dopóki mogłem zaprzeczać faktom, czyniłem to z absolutną bezwzględnością. Wkrótce jednak przyparty zostałem do muru i musiałem zająć konkretne stanowisko. „New York Herald” wezwał publicznie „czcigodnego Pierre’a Aronnaxa, profesora Muzeum Paryskiego”, do wyrażenia jakiejś opinii.

Przystałem na to. Ponieważ nie mogłem dłużej milczeć – przemówiłem. Roztrząsałem kwestię ze wszystkich stron, zarówno naukowych, jak i politycznych. Podaję tu skrót tego obszernego artykułu, który opublikowałem w numerze z trzydziestego kwietnia.

Tak więc – pisałem – po przeanalizowaniu jedna po drugiej wszystkich hipotez i odrzuceniu wszystkich domysłów, wypada bezwzględnie założyć istnienie jakiegoś niezwykle silnego morskiego zwierzęcia.

Wielkie głębiny oceanu są nam jeszcze zupełnie nieznanne. Co się dzieje w tych bezdennych przepaściach? Jakie istoty mieszkają i mogą mieszkać dwanaście czy piętnaście mil morskich pod powierzchnią wód? Jakie są organizmy tych zwierząt? Można się tego tylko domyślać.

Tymczasem zadanie przedstawione mi do rozwiązania może przybrać formę dylematu: albo znamy wszystkie rodzaje istot zamieszkujących naszą planetę, albo ich nie znamy.

Jeśli nie znamy ich wszystkich, jeśli natura kryje przed nami tajemnice w dziedzinie ichtiologii, nic prostszego, jak przyjąć istnienie ryb lub wielorybów, nowych gatunków, albo nawet rodzajów, posiadających „głębinową” budowę organizmu, zamieszkujących warstwy wód niedostępne dla sondy, które w wyniku jakiegoś zdarzenia, fantazji, kaprysu – jakkolwiek to nazwać – pojawiają się sporadycznie w przypowierzchniowych wodach oceanu.

Jeśli, przeciwnie, znamy wszystkie żyjące gatunki, należy koniecznie poszukać zwierzęcia, o którym mowa, pomiędzy istotamiorskimi już opisanymi, a w takim przypadku jestem gotów przyjąć istnienie jakiegoś „narwala olbrzymiego”.

Narwal pospolity, czyli jednorożec morski⁵⁵, osiąga często do sześćdziesięciu stóp długości. Pomnóżcie pięciokrotnie, zwiększcie nawet dziesięć razy rozmiary tego zwierzęcia, dajcie temu wielorybowi odpowiednią siłę i odpowiednią do jego rozmiarów broń zaczepną, a otrzymacie żądane zwierzę. Będzie ono miało proporcje określone przez oficerów z „Shannona”, instrument zdolny do przedziurawienia „Scotii” oraz siłę niezbędną do tego, by naruszyć kadłub parostatku.

Faktycznie, według określenia niektórych przyrodników, narwal uzbrojony jest w rodzaj szpady albo halabardy z kości. Jest to jego główny ząb, twardy jak stal. Znalezione kilka takich zębów wbitych w ciała wielorybów, które narwal atakuje, zawsze z powodzeniem. Inne wyrwano, nie bez trudności, z podwodnych części kadłubów statków, które takim zębem przeszył na wskroś, jak świdrem przewierca się beczkę. Muzeum Wydziału Lekarskiego w Paryżu posiada jeden taki kiel długości dwóch metrów i dwudziestu pięciu centymetrów, a szerokości czterdziestu ośmiu centymetrów u nasady!

A zatem wyobraźcie sobie broń dziesięciokrotnie silniejszą, zwierzę dziesięciokrotnie potężniejsze; pchnijcie je z szybkością dwudziestu mil morskich na godzinę, pomnóżcie jego masę przez jego prędkość, a otrzymacie istotę zdolną wywołać interesującą nas katastrofę!

Tak więc, dopóki nie będę posiadał pełniejszych informacji, będę się opowiadał za jednorożcem morskim kolosalnych rozmiarów, uzbrojonym już nie w halabardę, ale w prawdziwą ostrogę, jak opancerzone fregaty⁵⁶ lub „ramy”⁵⁷ wojenne, posiadającym ich masę i moc napędową.

Oto jak można wytłumaczyć sobie to niewyjaśnione zjawisko, chyba że w ogóle niczego nie ma, wbrew temu, co zauważono, widziano, słyszano i sądzono – a jest to mimo wszystko jeszcze możliwe!

Przyznaję, że te ostatnie słowa były z mojej strony tchórzostwem, lecz chciałem do pewnego stopnia zachować swoją godność profesora i nie dać zbytniego powodu do śmiechu Amerykanom, którzy jak już się

⁵⁵ Narwal (*Monodon monoceros*) – gatunek walenia z rodziny narwalowatych, żyjący w wodach strefy arktycznej; jego cechą charakterystyczną jest pojedynczy, spiralnie skręcony cios wyrastający z górnej szczęki, który może dorastać nawet do 3 m długości.

⁵⁶ Fregata – dobrze uzbrojony, szybki i zwrotny okręt wojenny, pierwotnie żaglowy, od połowy XIX wieku wyposażony w silniki parowe i opancerzony.

⁵⁷ Ram (ang.) – taran; rodzaj okrętu o napędzie parowym, wyposażonego w taran przechodzący w ostrogę, którego przeznaczeniem było taranowanie innych jednostek.

śmieją, to do rozpuku. Chciałem sobie zapewnić na wszelki wypadek możliwość odwrotu, jednak w gruncie rzeczy dopuszczałem istnienie „potwora”.

Mój artykuł wywołał gorącą dyskusję, co w sumie przysporzyło mu wielkiego rozgłosu. Znalazła się pewna liczba stronników podzielających mój pogląd, pozostawiający zresztą wolne pole dla wyobraźni. Umysł ludzki lubi te imponujące koncepcje istot nadprzyrodzonych, dla których najwłaściwszym miejscem zdaje się morze, jedyne środowisko w którym owe olbrzymy, w porównaniu z którymi żyjące na lądzie słonie czy nosorożce są tylko karłami, mogą się w nim bez przeszkód rozmnażać i rozwijać. Właśnie płynne masy unoszą największe ze znanych gatunków ssaków, a może też ukrywają mięczaki o niesamowitych rozmiarach, przerażające swym wyglądem skorupiaki, jak na przykład długie na sto metrów homary lub kraby ważące po dwieście ton! Dlaczego by nie? Niegdyś zwierzęta lądowe, współczesne epokom geologicznym, czworonożne i czwororęczne, gady i ptaki, miały olbrzymie rozmiary. Nadaną im przez Stwórcę kolosalną formę powoli zmniejszył czas. Dlaczego morze w swych nieznanach głębinach nie miało przechować takich olbrzymich okazów życia z innego okresu, skoro samo nie ulega zmianom takim, jakim ulega częśćka ziemska, prawie nieustannie się przeobrażająca? Dlaczego morze nie miało ukrywać w swym łonie ostatnich odmian tych tytanicznych gatunków, dla których wieki są latami, a tysiąclecia wiekami?

Ale oto poddałem się marzeniom, których nie godzi mi się podtrzymywać! Precz z tymi urojeniami, które czas zmienił dla mnie w straszliwą rzeczywistość. Powtarzam raz jeszcze – opinia publiczna zgadzała się w kwestii natury owego zjawiska i także opinia publiczna bez oporu przyjęła do wiadomości bezsprzeczne istnienie niezwykłego stworzenia, niemającego nic wspólnego z bajecznymi węzami morskimi.



Lecz podczas gdy jedni widzieli w tym tylko czysto naukowe zagadnienie, które należało rozwiązać, inni, bardziej praktyczni, szczególnie Amerykanie i Anglicy, byli zdania, że należy oswobodzić ocean od tego niebezpiecznego potwora i tym sposobem zapewnić bezpieczną żeglugę transoceaniczną. Dzienniki przemysłowe i handlowe zajmowały się ową kwestią głównie z tego punktu widzenia. „Shipping and Mercantile Gazette”⁵⁸, „Lloyd”, „Paquebot”⁵⁹, „Revue Maritime et Coloniale”⁶⁰, wszystkie gazety przychylnie towarzystwom ubezpieczeniowym, które groziły podwyżką stawek swoich polis, były pod tym względem zgodne.

Gdy głos opinii publicznej stawał się coraz bardziej natarciwy, pierwsze gotowość działania oznajmiły Stany Zjednoczone. W Nowym Jorku podjęto przygotowania do wyprawy, mającej ścigać narwala. Szybka fregata „Abraham Lincoln” była w każdej chwili gotowa wyjść w morze. Jej dowódca, Farragut, zbroił okręt, biorąc wszystko, co mu było potrzebne, ze stojących dla niego otworem arsenałów.

Jednakże, jak to zwykle bywa, dokładnie w chwili, w której zdecydowano się ścigać potwora, przestał się on pokazywać! Przez dwa miesiące nikt o nim nie słyszał, nie napotkał go żaden statek. Wydawało się, że ów jednorożec wiedział o spisku, jaki przeciw niemu uknuto. Tyle o nim gadano, nawet przez kabel transatlantyki! Dlatego też żartownisie utrzymywali, że ta chytra sztuka przechwyciła po drodze kilka telegramów, z których skorzystała i teraz miała się na baczności.

Tak więc uzbrojono fregatę jak na daleką wyprawę i zaopatrzono ją w straszliwy sprzęt rybacki, lecz nie wiadano, w jakim kierunku ją wysłać. Niecierpliwość wzrastała z każdym dniem, kiedy drugiego lipca dowiedziano się, że przed trzema tygodniami „Tampico”, parowiec kursujący od San Francisco w Kalifornii do Szanghaju, spostrzegł potwora na północnych wodach Pacyfiku.

Wiadomość ta wywołała niesamowite emocje. Kapitanowi Farragutowi nie pozwolono nawet na dwadzieścia cztery godziny zwłoki. Żywność była na swoim miejscu, ładownie po brzegi wypełnione węglem. Z załogi nie brakowało ani jednego człowieka. Pozostało tylko rozpaść pod kotłami, rozgrzać je do czerwoności i odcumować! Nie wybaczone by mu ani pół dnia opóźnienia! Zresztą sam dowódca Farragut pragnął wyruszyć jak najprędzej.

Trzy godziny wcześniej, zanim „Abraham Lincoln” opuścił *pier*⁶¹ w Brooklinie, otrzymałem list zredagowany w takich oto słowach:

Pan Aronmax, profesor Muzeum Paryskiego

Fifth Avenue Hotel

Nowy Jork

Szanowny Panie!

Jeśli pragnie Pan dołączyć do wyprawy „Abrahama Lincolna”, rząd Stanów Zjednoczonych z przyjemnością będzie widział pana jako reprezentanta Francji w tym przedsięwzięciu. Kapitan Farragut trzyma kabinę do Pańskiej dyspozycji.

Z głębokim szacunkiem

J.B. Hobson

*Sekretarz Marynarki*⁶²



⁵⁸ „Shipping and Mercantile Gazette” (ang.) – „Gazeta Żeglarska i Handlowa”.

⁵⁹ „Paquebot” (fr.) – „Parostatek”.

⁶⁰ „Revue Maritime et Coloniale” (fr.) – „Przegląd Morski i Kolonialny”.

⁶¹ *Pier* (ang.) – rodzaj osobnego nabrzeża przeznaczonego dla pojedynczego statku.

⁶² W tym czasie sekretarzem Marynarki był Gideon Welles.

Rozdział III

„Jak pan sobie życzy”

Trzy sekundy przed nadejściem listu pana J.B. Hobsona tyle myślałem o ściganiu jednorożca, co o poszukiwaniu Przejścia Północno-Zachodniego⁶³. Trzy sekundy po przeczytaniu pisma czcigodnego sekretarza marynarki wreszcie zrozumiałem, że moim prawdziwym powołaniem, jedynym celem mojego życia było zapolowanie na owo niepokojące ludzkość monstrum i uwolnienie od niego świata.

Tymczasem powróciłem właśnie z męczącej podróży, strudzony i złakniony wypoczynku. Nie pragnąłem niczego więcej jak zobaczyć mój kraj, przyjaciół, swoje małe mieszkanko przy Ogrodzie Botanicznym, moje drogie, cenne zbiory! Jednak nic nie mogło mnie powstrzymać. Zapomniałem o wszystkim – o zmęczeniu, przyjaciółach, zbiorach i bez chwili namysłu przyjąłem propozycję rządu amerykańskiego.

„Zresztą – myślałem sobie – wszystkie drogi prowadzą do Europy, a jednorożec będzie zapewne tak uprzejmy, że zaciągnie mnie do wybrzeży Francji! To szacowne zwierzę da się złapać na wodach europejskich – jedynie dla mojej osobistej przyjemności – co jednocześnie pozwoli mi złożyć w Muzeum Historii Naturalnej nie mniej niż pół metra jego kościanej halabardy”.

Nim jednak miało to nastąpić, zmuszony byłem szukać narwala na północy Oceanu Spokojnego, co oznaczało powrót do Francji przez antypody⁶⁴.

– Conseil! – zawołałem zniecierpliwionym głosem.



⁶³ *Przejście Północno-Zachodnie* – droga morska łącząca Ocean Atlantycki ze Spokojnym, okrążająca kontynent amerykański od północy; od XVI wieku poszukiwało jej wielu badaczy; jako pierwszy przebył ją w latach 1903-1906 norweski polarnik Roald Amundsen.

⁶⁴ *Antypody* – obszary Ziemi położone na przeciwległych krańcach.

Conseil był moim służącym, oddanym chłopcem towarzyszącym mi we wszystkich podróżach. Dzielnym Flamandczyk⁶⁵, którego lubiłem i który odwzajemniał się tym samym, był osobnikiem flegmatycznym z natury, systematycznym z zasady, gorliwcem z przyzwyczajenia, niedziwiałym się niczemu w życiu, umiejącym wiele zrobić i zawsze chętnym do posługi. Wbrew swemu nazwisku⁶⁶, nigdy nie dawał rad – nawet gdy tego od niego żądano.

Przebywając w naszym niewielkim światku uczonych z Ogrodu Botanicznego, Conseil dużo się nauczył. Miałem w nim zaprawionego specjalistę, bardzo biegłego w systematyce przyrodniczej, przebiegającego z akrobatyczną zręcznością całą drabinę działów, typów, gromad, klas, podklas, rzędów, rodzin, rodzajów, podrodzajów, gatunków i odmian. Na tym jednak kończyła się jego wiedza. Klasyfikowanie było jego życiem, jego namietnością, lecz niczego więcej nie umiał. Bardzo biegły w teorii klasyfikacji, słaby w praktyce, nie umiałby, jak sądzę, odróżnić kaszalota⁶⁷ od wieloryba! Mimo to był dzielnym i zacnym chłopakiem!

Conseil od dziesięciu lat jeździł wciąż ze mną wszędzie tam, gdzie pchało mnie pragnienie wiedzy. Nigdy nie uczynił najmniejszej uwagi na temat długości albo trudów podróży, nigdy nie oponował przed spakowaniem walizki i udaniem się do jakiegokolwiek kraju, do Chin czy Konga, choćby najdalej położonego. Jechał wszędzie z jednakową gotowością, a przy tym cieszył się takim zdrowiem, że mógł sobie żartować ze wszystkich chorób. Muskulary miał solidne, ale ani śladu nerwów – w znaczeniu przenośnym, rozumie się.

Młodzieniec ów liczył sobie trzydzieści lat, a jego wiek miał się tak do wieku jego pana, jak piętnaście do dwudziestu. Proszę mi darować, że w taki sposób przyznaję się do mojej czterdziestki.

Conseil miał jednak jedną wadę. Był zaciekle formalistą i zawsze zwracał się do mnie w trzeciej osobie, co, prawdę mówiąc, było bardzo irytujące⁶⁸.

– Conseil! – powtórzyłem, zaczynając drżącymi rękoma przygotowywać się do wyjazdu.

Oczywiście byłem pewny mego służącego, tak mi oddanego. Zazwyczaj nie pytałem go, czy zechce lub nie towarzyszyć mi w moich podróżach, tym razem jednak chodziło o wyprawę, która mogła się przeciągnąć bardzo długo, o ryzykowne przedsięwzięcie, o pościg za zwierzęciem potrafiącym zatopić fregatę jak łupinę orzecha! Było się więc nad czym zastanawiać, nawet dla najbardziej na świecie niewzruszonego człowieka. Co też powie Conseil?

– Conseil! – zawołałem po raz trzeci.

Służący wreszcie się pojawił.

– Pan mnie wołał? – spytał, wchodząc.

– Tak, mój chłopcze. Przygotuj moje i swoje rzeczy. Za dwie godziny wyruszamy.

– Jak pan sobie życzy – odpowiedział spokojnie Conseil.

– Nie mamy ani chwili do stracenia. Zapakuj do mojej walizy wszystkie moje przybory podróżne, ubrania, koszule, skarpetki, nie przebiegając, ale tyle, ile zmieścisz. I pośpiesz się!

– A pańskie zbiory? – zauważył Conseil.

– Nimi zajmiemy się później.

– Jak to! A *archaeotherium*, *hyracotheerium*, *oreodont*, *choeropotamus* i inne szkielety, które pan profesor zebrał⁶⁹?

– Przechowają je w hotelu.

⁶⁵ *Flamandowie* – ludność niderlandzkojęzyczna, zamieszkująca głównie belgijską część szeroko rozumianej Flandrii oraz północno-wschodnią Francję, posługująca się językiem niderlandzkim oraz jego wersjami określanymi jako język flamandzki; wielu Flamandów używa też języka francuskiego; wykazują językowe i kulturowe pokrewieństwo z Holendrami.

⁶⁶ *Conseil* (fr.) – rada; J. Verne nazwisko zapożyczył od swego przyjaciela Jacques'a François Conseila, który w 1858 roku testował trzytonowy okręt podwodny „Pilot”, w wielu elementach podobny do statku opisanego w powieści.

⁶⁷ *Kaszalot* (potwał olbrotowiec, *Physeter macrocephalus*, *Physeter catodon*) – ssak morski z rodziny kaszalotów (*Physeteridae*), zaliczanej do podrzędu zębowców, z rzędu waleni; największy gatunek pośród zębowców; długość ciała do 20 m, ciężar do 50 ton; często poławiany dla cennego tłuszczu, olbrotu, uzyskiwanego ze spermacetu, znajdującego się w głowie kaszalota; przewód pokarmowy kaszalotów zawiera ambry.

⁶⁸ W języku francuskim mówienie do kogoś w trzeciej osobie liczby pojedynczej jest przesadnym ugrzecznieniem.

⁶⁹ *Archaeotherium* – u J. Verne'a: archiotherium; wymarły rodzaj ssaka z rzędu parzystokopytnych, żyjący we wczesnym oligocenie, krewnym dzisiejszych pekari; odnaleziony w USA (w stanach: Dakota Północna, Dakota Południowa, Wyoming, Nebraska); *hyracotheerium* – jeden z najstarszych rodzajów nieparzystokopytnych, daleki przodek konia; żył przed 52-49 mln lat w Ameryce Północnej i Eurazji; mały (25-50 cm wysokości w kłębie); *oreodonty* – rząd wymarłych ssaków parzystokopytnych, podobnych do przeżuwaczy i świniokształtnych; większość była roślinożercami o wielkości owcy, ale niektóre osiągały rozmiary dzisiejszej krowy; miały kły, masywne ciało, długi ogon i krótkie stopy zaopatrzone w 4 palce zakończone kopytkami; *choeropotamus* – rodzaj wymarłych zwierząt z podrzędu świniokształtnych.

– A pańska żywa babirusa⁷⁰?
– Będą ją tu karmić podczas naszej nieobecności. Zresztą wydam polecenie, aby całą naszą menażerię wysłano do Francji.

– Więc nie powracamy do Paryża? – spytał Conseil.
– Tak... oczywiście... – odpowiedziałem wymijająco – ale musimy trochę zboczyć z drogi.
– Zboczymy, skoro pan tego sobie życzy.
– Och, to będzie drobnostka! Droga nie będzie zbyt prosta, ot i wszystko! Popłyniemy na „Abrahamie Lincolnie”.

– Jak pan sobie życzy – odpowiedział spokojnie Conseil.
– Widzisz, mój przyjacielu, tu chodzi o potwora... o tego sławnego narwala... Popłyniemy, aby uwolnić od niego morza! Autor dwutomowego dzieła *in quattro* zatytułowanego *Tajemnice wielkich morskich głębin* nie może odmówić przyjęcia zaproszenia od kapitana Farraguta. Jest to zaszczytna misja, ale... także niebezpieczna! Nie wiadomo, dokąd dopłyniemy! Te bestie mogą być bardzo kapryśne! Lecz mimo to popłyniemy! Mamy dowódcę, który niczego się nie boi!

– Co pan robi, to i ja zrobię – odpowiedział Conseil.
– Zastanów się dobrze! Nie chcę niczego przed tobą ukrywać. Jest to jedna z tych podróży, z których nie zawsze się powraca!

– Jak pan sobie życzy.

Kwadrans później nasze bagaże były już gotowe. Conseil szybko się uwinął i byłem pewny, że niczego nie brakowało, ponieważ ten chłopak klasyfikował koszuły i ubrania równie dobrze jak ptaki i ssaki.

Hotelową windą zjechaliśmy do wielkiego holu na półpiętrze, skąd po kilku schodkach zszedłem na dół i znalazłem się na parterze. Uregulowałem rachunek przy szerokim kontuarze, jak zawsze mocno obleganym przez znaczny tłum ludzi. Wydałem polecenie, aby moje paki z wypchanymi słomą zwierzętami i zasuszonymi roślinami wysłano do Paryża (we Francji). Zapewniłem babirusie wyżywienie na mój koszt i wraz z Conseilem wskoczyłem do powozu.

Za dwadzieścia franków powieziono nas w dół Broadwayu aż do Union Square, następnie Fourth Avenue do skrzyżowania z Bowery Street, skąd przez Catherine Street dotarliśmy do *pier* numer 34. Tam powóz nasz wjechał na *ferry-boat*⁷¹ „Katrin”, który przewiózł nas – ludzi, konie i powóz – do Brooklynu, wielkiego przedmieścia Nowego Jorku⁷², rozłożonego na lewym brzegu Rzeki Wschodniej. Kilka minut później przybyliśmy na nadbrzeże, przy którym „Abraham Lincoln” wyrzucał ze swych dwóch kominów gęste kłęby czarnego dymu.

Nasze bagaże natychmiast przeniesiono na pokład fregaty. Pospieszyłem na pokład i zapytałem o kapitana Farraguta. Jeden z marynarzy zaprowadził mnie na rufówkę⁷³, gdzie stanąłem przed oficerem o miłym spojrzeniu, który, wyciągnąwszy do mnie rękę, zapytał:

– Pan Pierre Aronnax?

– Tak, to ja – odpowiedziałem. – Kapitan Farragut?

– We własnej osobie. Witam szanownego pana profesora. Pańska kajuta jest przygotowana.

Odwzajemniłem pozdrowienie i nie chcąc przeszkadzać kapitanowi w przygotowaniach do odcumowania, poprosiłem, aby zaprowadzono mnie do przeznaczonej dla mnie kajuty.

„Abraham Lincoln” był doskonale wybrany i bardzo dobrze wyposażony do czekającego go nowego zadania. Była to dalekomorska fregata, posiadająca kotły pozwalające doprowadzić parę do ciśnienia siedmiu atmosfer. Pod tym ciśnieniem „Abraham Lincoln” osiągał średnią prędkość osiemnastu i trzech dziesiątych mili morskiej na godzinę, prędkość bardzo znaczną, ale jednak niewystarczającą, by walczyć z olbrzymim waleniem.

Wypożyczenie wnętrza fregaty odpowiadało jej zaletom nawigacyjnym. Byłem bardzo zadowolony ze swojej kajuty, położonej w tylnej części okrętu, na wprost mesy oficerskiej⁷⁴.

⁷⁰ *Babirusa* (*Babyroussa babirussa*) – ssak łowny z rzędu świń, żyjący na wyspach Archipelagu Malajskiego; dziwne, że złowiwszy babirusę w Azji, profesor woził ją z sobą przez cały kontynent amerykański.

⁷¹ *Ferry-boat* (ang.) – prom.

⁷² Brooklyn jest obecnie dzielnicą Nowego Jorku.

⁷³ *Rufówka* – nadbudówka w rufowej (tylnej) części statku, rozciągająca się na całą szerokość pokładu, w której mieściły się kabiny oficerów i pasażerów.

⁷⁴ *Mesa oficerska* – pomieszczenie na statku, zazwyczaj w jego tylnej części, przeznaczone do wspólnego przebywania w nim wielu osób, służące jako jadalnia, miejsce zebrania.

– Będzie nam tu wygodnie – powiedziałem do Conseila.

– Równie dobrze, z przeproszeniem pana profesora – odparł Conseil – jak rakowi pustelnikowi w skorupie trąbika⁷⁵.

Zostawiłem Conseila przy rozpakowywaniu naszych bagaży i układaniu rzeczy, a sam wyszedłem na pokład, aby się przypatrzeć ostatnim przygotowaniom przed odpłynięciem.

Właśnie w tej chwili kapitan Farragut kazał rzucić ostatnie cumy⁷⁶ trzymające „Abrahama Lincolna” przy brooklińskim nabrzeżu. Tak więc, gdybym się spóźnił choćby o kwadrans – a może nawet mniej – fregata odpłynęłaby beze mnie. Straciłbym okazję odbycia tej niezwykle, nadzwyczajnej, nieprawdopodobnej wyprawy, której nawet najrzetelniejszy opis może zostać przez część osób przyjęty z niedowierzaniem.

Tymczasem kapitan Farragut nie chciał tracić ani jednego dnia, ani jednej godziny, aby jak najprędzej dostać się na wody, na których ostatnio zasygnalizowano to zwierzę. Kazał wezwać do siebie głównego mechanika.

– Czy mamy odpowiednie ciśnienie? – zapytał.

– Tak, panie kapitanie – odrzekł główny mechanik.

– *Go ahead!*⁷⁷ – zawołał kapitan Farragut.

Na ten rozkaz, przesłany do maszynowni za pomocą urządzenia pneumatycznego, mechanicy puścili w ruch koło zamachowe. Para gwizdała, wciskając się w uchylone przepustnice. Długie poziome tłoki jęknęły i popchnęły drewniane korbowody. Skrzydła śruby napędowej biły wodę z rosnącą szybkością i „Abraham Lincoln” sunął majestatycznie pośród setki promów i tendrów⁷⁸, tworzących prawdziwy orszak, na których roilo się od ciekawskich.



⁷⁵ *Rak pustelnik (Anomura)* – skorupiak z rzędu dziesięcionogów zajmujący puste muszle ślimaków w celu ochrony miękkiego, workowatego odwłoka; żyje w przybrzeżnych wodach morskich; *trąbik (Buccinum)* – ślimak morski z podgromady przodoskrzelnych, żyje zwykle w chłodnych wodach, cechuje się dużą i grubą skorupą.

⁷⁶ *Cuma* – lina służąca do przytwierdzania statku do nabrzeża.

⁷⁷ *Go ahead* (ang.) – naprzód.

⁷⁸ *Tender* – tu: statek zaopatrujący inne statki w paliwo lub żywność.

Nabrzeża portu brooklińskiego i cały nowojorski brzeg Rzeki Wschodniej zajmował tłum gapiów. Pięćset tysięcy piersi wyrzucało raz po raz w powietrze trzykrotne „hurra!”. Tysiące chusteczek powiewały nad tą zbitą masą żegnającą „Abrahama Lincolna” aż do czasu, gdy wpłynął na wody rzeki Hudson, i dotarł do krańca długiego półwyspu, na którym rozłożył się Nowy Jork.

Następnie fregata, posuwając się wzdłuż wybrzeża New Jersey – wspaniałego prawego brzegu rzeki usianego willami – przepłynęła pomiędzy fortami, które powitały ją wystrzałami ze swych największych dział. „Abraham Lincoln” odpowiedział trzykrotnym podniesieniem i opuszczeniem amerykańskiej bandery, której trzydzieści dziewięć gwiazd⁷⁹ błyszczało na gaflu bezanmasztu⁸⁰. Następnie, zwalniając nieco bieg, by wpłynąć do oznakowanego pławami⁸¹ kanału, przechodzącego w zatokę utworzoną przez cypel Sandy Hook, prawie otarł się o ten piaszczysty jezioro, na którym kilka tysięcy gapiów ciągle wiwatowało na jego cześć.

Orszak wszelkiego rodzaju *boats*⁸² i tendrów cały czas towarzyszył fregacie i opuścił ją dopiero na wysokości *light-boat*⁸³, którego dwa światła wskazywały wejście do kanałów prowadzących do Nowego Jorku.

Właśnie wybiła godzina trzecia. Pilot zszedł do swojej łodzi i podpłynął do małego szkunera⁸⁴, oczekującego na niego po zawietrznej⁸⁵. Podsycono ogień i śruba zaczęła szybciej bić wody. Fregata popłynęła wzdłuż niskich i żółtawych wybrzeży Long Island, a o ósmej wieczorem, pozostawiwszy za sobą na północnym zachodzie światła Fire Island⁸⁶, całą siłą pary pędziła już po ciemnych wodach Atlantyku.



⁷⁹ *Trzydzieści dziewięć gwiazd* – każda gwiazda na fladze symbolizuje jeden stan; w roku 1867 gwiazd było 37, a 39 dopiero od 1889 roku; obecnie Stany Zjednoczone mają 50 stanów i tyleż gwiazd na fladze.

⁸⁰ *Gafl* – ruchome drzewce omasztowania służące do rozpinania brzegu żagla przymasztowego; okręty wojenne noszą banderę na gaflu bezanmasztu w czasie pobytu na morzu; *bezanmaszt* – ostatni (tylny) maszt, licząc od dziobu statku.

⁸¹ *Pława* (boja) – zakotwiczony pływający znak nawigacyjny w postaci jaskrawo pomalowanego walca, kuli lub stożka; służy do oznaczania torów wodnych i podwodnych przeszkód nawigacyjnych (mielizn, wraków).

⁸² *Boat* (ang.) – łódź, statek.

⁸³ *Light-boat* (ang.) – latarniowiec, statek pełniący funkcję latarni morskiej lub innego światła nawigacyjnego, klasyfikowany jako pływający znak nawigacyjny; przeważnie nie posiada napędu i jest zakotwiczony na stałe w miejscu, gdzie budowa latarni morskiej jest niemożliwa albo nieopłacalna.

⁸⁴ *Szkuner* – żaglowiec o dwóch lub więcej masztach z ożaglowaniem gaflowym.

⁸⁵ *Zawietrzna* (podwietrzna) – strona statku lub obiekt znajdujący się po przeciwnej stronie niż ta, na którą wieje wiatr (nawietrzna).

⁸⁶ *Fire Island* – latarnia morska na wyspie Fire Island, leżącej przy atlantyckim wybrzeżu USA, w pobliżu Nowego Jorku; jest wyspą barierową w ciągu licznych innych wysepek i mierzei wzdłuż południowego brzegu Long Island; największa z nich, liczy ok. 50 km długości i od 160 do 400 m szerokości.

Chcesz przeczytać dalszą część?
Zapraszamy do księgarni!