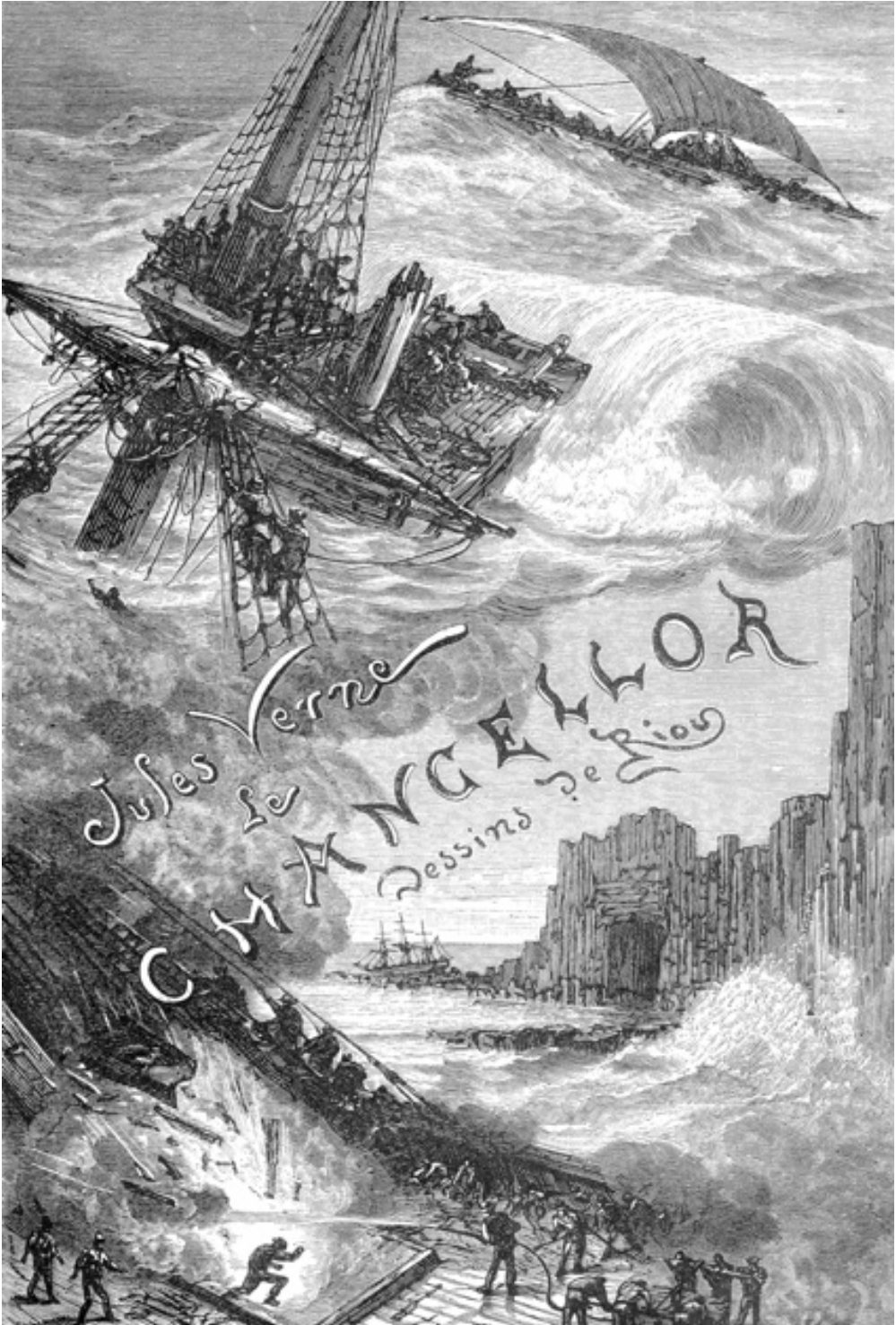




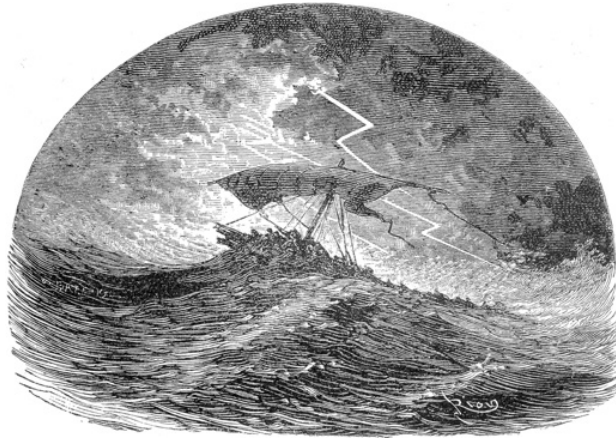
Juliusz Verne „Chancellor”



ISBN 978-83-64701-20-7



Juliusz Verne



„CHANCELLOR”

dziennik pasażera J.R. Kazallona

Przełożył i przypisami opatrzył Andrzej Zydorczak

Jedenasta publikacja elektroniczna wydawnictwa JAMAKASZ

Tytuł oryginału francuskiego: *Chancellor, journal du passager J.R. Kazallon*

© Copyright for the Polish translation by Andrzej Zydorczak, 2014

46 ilustracji: George Riou
(zaczepnięte z XIX-wiecznego wydania francuskiego)

Redakcja i korekta: Marzena Kwietniewska-Talarczyk

Skład: Andrzej Zydorczak

Konwersja do formatów cyfrowych: Mateusz Nizianty

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

Wydanie I

© Wydawca: JAMAKASZ

Ruda Śląska 2014

ISBN 978-83-64701-20-7

Wstęp

Oddaję dziś do rąk Czytelników kolejną powieść Juliusza Verne'a, zatytułowaną *Chancellor*. Wydawać by się mogło, że to tylko kolejna podróż grona ludzi mających przemierzyć Ocean Atlantycki i tak jak w wielu innych utworach poznawać przy tym geografię, etnografię, nieożywioną i ożywioną przyrodę, do czego wcześniej już przyzwyczaił nas autor takich powieści jak *Dzieci kapitana Granta*, czy *Malec*. Nic z tych rzeczy! Mamy wprawdzie do czynienia z podróżą, ale jednocześnie z robinsonadą, i to robinsonadą straszliwą w swej wymowie. Wcześniej w cyklu *Nadzwyczajne Podróże* ukazały się już inne robinsonady, choćby *Tajemnicza wyspa*, ale ta dzieje się „w ruchu”, a narracja prowadzona jest w formie dziennika pokładowego, dzień po dniu, godzina po godzinie! Oczywiście wcześniej już wydawano tak skonstruowane powieści, ale nikt nie zrelacjonował akcji w czasie teraźniejszym. Taka narracja sprawia, że w żadnej chwili nie jesteśmy pewni, co się stanie za dzień, godzinę, a może nawet za minutę! Z zapisków wyłania się okrutny obraz wciąż narastającego niebezpieczeństwa, grozy, stopniowego upadania się ludzi. Całość jest zaprzeczeniem wcześniejszej, bardzo optymistycznej w swej wymowie twórczości pisarza. Dlatego też nie należy się dziwić, że czytelnicy we Francji, nieprzygotowani na takie podejście do tematu, niechętnie kupowali tę powieść po ukazaniu się jej na księgarskich ladach.

Wydaje się, a nawet uznawane jest za pewnik, że Verne'a zainspirowały do jej napisania dwie rzeczy: głównie tragedia rozbitków ze statku „Meduza”, z roku 1816 oraz powieść Aleksandra Dumasa (ojca) *Morskie dramaty*, składająca się z czterech części opisujących różne tragiczne zdarzenia na morzach świata.

Gdy pierwszy raz czytałem ten utwór w tłumaczeniu z roku 1937, byłem nim po prostu zafascynowany. Z pewnością sprawiły to prowadzona w formie dziennika okrętowego narracja oraz współczucie dla uczestników tych strasznych przeżyć, ich niedoli, którą mogłem obserwować cały czas, dzień po dniu, ani na chwilę od nich nie odchodząc. Czułem się tak, jakbym był jednym z nich, jakbym współuczestniczył w tragedii... Cały czas się zastanawiałem, czy zachowałbym się jak pan Kear, czy też jak Robert Kurtis. Czy byłbym zdolny poświęcać się dla syna jak pan Letourneur, czy też postąpiłbym jak steward Hobbart... Do tej pory mam takie wątpliwości i dlatego tę powieść, która tak mnie poruszyła, stawiam na najwyższej półce, w pierwszym rzędzie, tuż obok *Dwudziestu tysięcy mil podmorskiej żeglugi* i *Lodowego sfinksa*, który jest jakby kontynuacją opowiadania Edgara Allana Poeego.

Juliusz Verne zaczął pisać powieść w roku 1870, ale po raz pierwszy ukazała się ona 7 grudnia 1874 roku w formie odcinków w czasopiśmie „Le Temps” („Czasy”).

Zaraz na początku następnego roku pojawiła się książka, w której dodatkowo zamieszczono opowiadanie *Martin Paz*. Takie samo wydanie, ale już z 46 ilustracjami Édourde Riou, ukazało się 16 września 1875 roku.

Z kolei 24 września 1877 roku opublikowano *Chancellora* w dwunastym tomie *Nadzwyczajnych Podróży*, tym razem podwójnym, razem z *Czarnymi Indiami*.

W Polsce pierwsze tłumaczenie zostało wydane roku w 1876 pod tytułem: *Chancellor: Notatki podróżnego J.R. Kazallon*; w tym samym roku powieść ukazała się także w odcinkach w „Opiekunie Domowym” i „Szkicach Społecznych i Literackich”, przy czym w tym ostatnim pod tytułem *Chancellor*.

Kolejne wydania nosiły różne tytuły: *Przygody na okręcie „Chancellor”*: *Notatki podróżnego J.R. Kazallon* (Księgarnia Guranowskiego 1894, Gebethner i Wolff 1910, 1918); *Rozbitki z okrętu „Chancellor”* (Nakładem Leopolda Szyllera 1900); *Chancellor* (Wydawnictwo Księgarni Popularnej 1937) oraz ostatnie, z 1991 roku, *Rozbitkowie z „Chancellora”* (Wydawnictwo Piast), oparte na wydaniu z 1910 roku Gebethnera i Wolffa.

Wszystkie przekłady są obarczone jednym poważnym błędem: bardzo słabą, żeby nie powiedzieć beznadziejną, znajomością terminologii żeglarskiej. Mylone są żagle z linami lub nawet deskami, kursy są nie takie (zdarzają się nawet odwrotne), a marynarze siedzą na masztach, zamiast na wantach czy marsach. Wszystkie te błędy zostały w obecnym wydaniu rzetelnie poprawione; wyłapano też wszelkie pomyłki Verne'a, których jak na tak krótką powieść było całkiem sporo. Oczywiście zamieszczono także wszystkie ilustracje z pierwszego wydania zawierającego takie ryciny, czyli z roku 1877.

Życzę przyjemnej lektury
Andrzej Zydorczak

Rozdział I

Charleston, 27 września 1869 roku

Nabrzeże Baterii opuściliśmy o trzeciej po południu, podczas wysokiego morza¹. Odpływ szybko wynosił nas na szersze wody. Kapitan Huntly kazał postawić górne i dolne żagle, a północna bryza popchnęła „Chancellor”² poprzez zatokę. Nieco później opłynęliśmy Fort Sumter³, pozostawiając po lewej burcie nabrzeżne baterie dział. O czwartej, w wąskim przesmyku, statek wspomagał silny prąd odpływu. Do pełnego morza było jednak daleko. Wcześniej należało pokonać wąskie kanały, jakie woda wydrążyła pomiędzy piaszczystymi ławicami. Kapitan Huntly zdecydował się na przepłynięcie południowo-wschodnim przesmykiem i wziął kurs na latarnię morską usytuowaną na cyplu przy lewym narożniku Fort Sumter. Żagle „Chancellor” były w tej chwili ustawione na ile to możliwe z wiatrem i o siódmej wieczorem, pozostawiwszy za sobą ostatnie piaszczyste ławice wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych, nasz statek wpłynął na wody Atlantyku.

„Chancellor”, piękny trójmasztowiec rejoy⁴, mający pojemność dziewięciuset beczek⁵, należy do bogatego domu handlowego braci Leard z Liverpoolu. Jest to dwuletni statek o podwójnym dnie, obity miedzianą blachą, o poszyciu z drzewa tekowego⁶. Dolne części masztów, z wyjątkiem bezanmasztu, oraz takielunek⁷ zostały wykonane z żelaza. Ten solidny i przedni żaglowiec, oceniany przez Biuro Veritas⁸ jako pierwszorzędny, odbywa w tej chwili swoją trzecią podróż pomiędzy Charlestonem a Liverpoolem.

Po przedostaniu się przez kanały Charlestonu ściągnięto brytyjską flagę, ale widząc ten statek, żaden marynarz nie może się mylić co do jego pochodzenia: jest doskonale angielski od wodnicy aż po jabłka masztów⁹.

Muszę teraz opowiedzieć, dlaczego wsiałem na pokład „Chancellor” w jego podróży powrotnej do Anglii.

1 Wysokie morze – najwyższy poziom wody w czasie przypływu.

2 Bryza – wiatr wiejący na wybrzeżu morskim: w nocy znad lądu, w dzień znad morza; „Chancellor” (fr., ang.) – „Kancelarz”.

3 Fort Sumter – budowla wojskowa broniąca wejścia do portu Charleston; zaatakowana przez wojska konfederatów 12 kwietnia 1861 roku i zdobytą następnego dnia, co stało się początkiem wojny secesyjnej.

4 Trójmasztowiec rejoy – fregata.

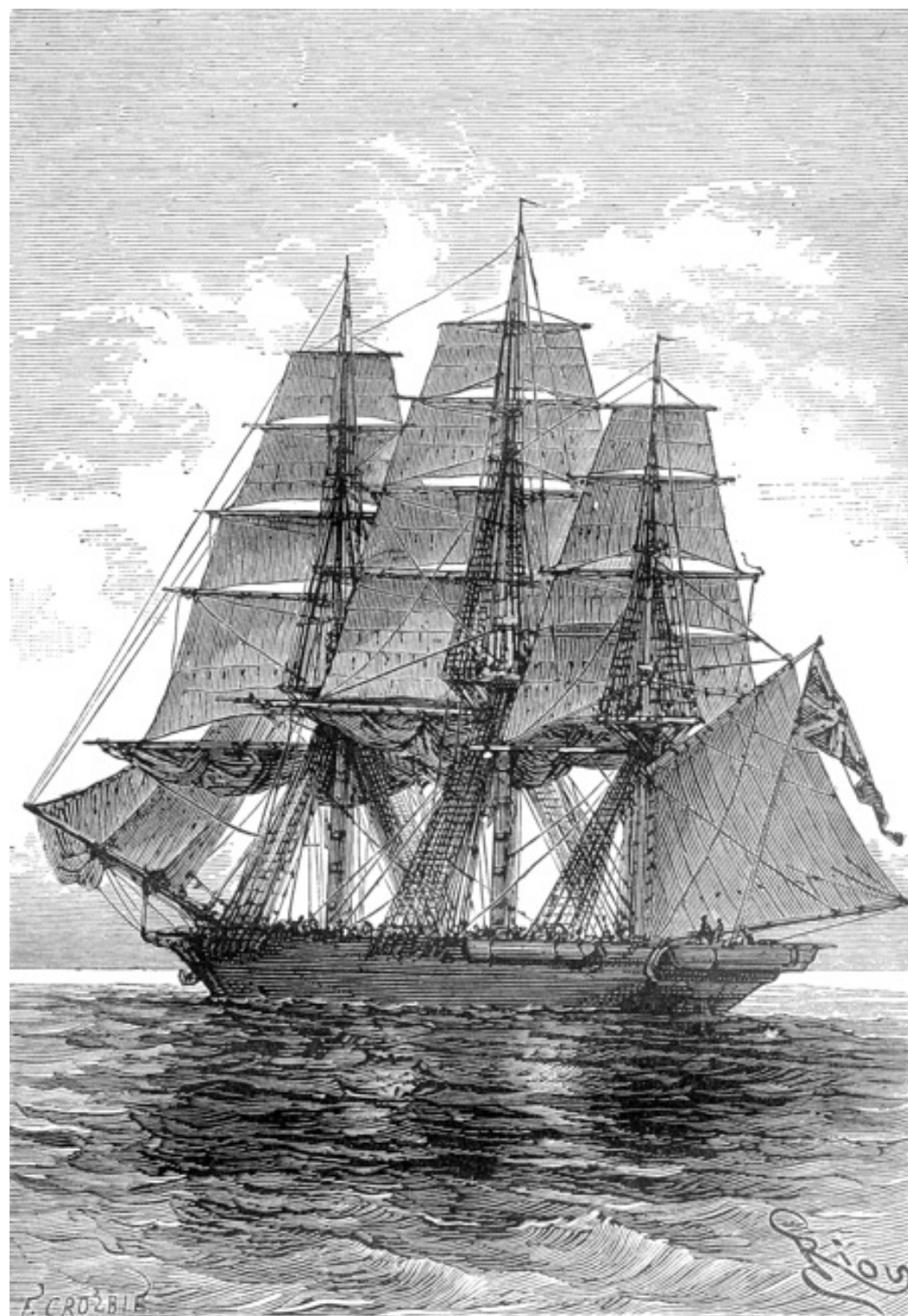
5 Beczka – miara ładunku okrętowego; w XIX w. w Europie wynosiła na ogół 1000 kg.

6 Drzewo tekowe (dąb indyjski, *Tectona grandis*) – gatunek z rodziny werbenowatych (*Verbenaceae*) pochodzący z Azji południowo-wschodniej, wysokość do 50 m; jego drewno stosowane jest m.in. do budowy okrętów (jest odporne na wodę, nie atakują go małże, grzyby ani owady, nie ulega nawet niszczącemu działaniu świdraka okrętowca).

7 Bezan – żagiel gafłowy rozpięty przy statkach o większej ilości masztów na bezanmaszcie; takielunek – olinowanie statku.

8 Biuro „Veritas” – prywatna instytucja międzynarodowa założona w 1828 roku, zajmująca się statystyką stanu liczebnego okrętów, katastrof itp.

9 Wodnica (linia wodna) – linia wyznaczana na kadłubie przez poziom spokojnej wody przy określonym stopniu załadowania jednostki pływającej; jabłko – drewniana półkula lub krążek stanowiący zakończenie topu masztu, czyli wolny, górny koniec masztu.



Obecnie nie ma żadnego bezpośredniego połączenia statkiem parowym między Karoliną Południową a Zjednoczonym Królestwem¹⁰. By skorzystać z którejś z linii transatlantyckich, trzeba albo pojechać na północ Stanów Zjednoczonych, do Nowego Jorku, albo na południe, do Nowego Orleanu. Pomiędzy Nowym Jorkiem a Starym Kontynentem działa kilka linii angielskich, francuskich i hamburskich, a takie statki jak „Scotia”, „Pereire” lub „Holsatia” szybko przewiozłyby mnie do celu. Natomiast pomiędzy Nowym Orleanem a Europą kursują statki National Steam Navigation et Co.¹¹, które dołączają do francuskiej linii transatlantyckiej z Colón lub Aspinwall¹² i mogą równie szybko przewieźć podróżnych. Spacerując jednak nabrzeżami Charlestonu, dostrzegłem „Chancellor”. Było w nim coś, co mi się spodobało i sam nie wiem jaki impuls popchnął mnie do zajęcia miejsca na pokładzie tego statku, bardzo dobrze i wygodnie wyposażonego. Zresztą podróż morską żaglowcem – kiedy sprzyjają mu wiatry i morze – jest równie szybka jak żegluga statkiem parowym, a pod każdym innym względem znacznie lepsza. Rozważywszy także, że na początku jesieni na niskich szerokościach geograficznych panuje jeszcze piękna pogoda, zdecydowałem się odbyć podróż na „Chancellorze”.

Zrobiłem dobrze czy źle? Czy będę miał powody żałować swojej decyzji? To pokaże przyszłość. Spisuję te notatki dzień po dniu, a w chwili, gdy to piszę, nie wiem więcej niż ci, którzy czytają ten dziennik – jeśli ten dziennik znajdzie kiedyś czytelników.

10 *Zjednoczone Królestwo* – właściwie Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii, istniejące w latach 1801-1922.

11 *National Steam Navigation et Co.* (ang.) – Narodowa Spółka Żegluga Parowej.

12 *Colón lub Aspinwall* – miasto w Panamie, na karaibskim wybrzeżu; do 1890 nosiło nazwę Aspinwall.





Rozdział II

28 września

Jak już wspomniałem, kapitan „Chancellora” nazywa się Huntly – dokładnie John Silas Huntly. Jest Szkotem z Dundee, liczy sobie pięćdziesiąt lat i cieszy się reputacją doskonałego atlantyckiego nawigatora. Średniego wzrostu, o wąskich ramionach i małej głowie, którą ma zwyczaj trzymać nieco przechyloną na lewą stronę. Mimo że nie uważam się za dobrego fizjonomistę, to wydaje mi się, że chociaż znam kapitana Huntly’ego zaledwie od kilku godzin, mogę się już pokusić o jego ocenę. Nie przeczę więc, że Silas Huntly jest uważany za dobrego żeglarza i doskonale zna swoje rzemiosło, ale nie mogę uwierzyć, że posiada twardy charakter oraz energię fizyczną i moralną pozwalającą mu radzić sobie w trudnych sytuacjach. Nie! To jest niemożliwe!

Rzeczywiście w postawie kapitana Huntly’ego widać jakieś przygnębienie, a jego ciało jest bardzo ociężałe. W jego niepewnym spojrzeniu, w ruchach rąk i w kołysaniu się z jednej nogi na drugą przejawia się jakaś niedbałość. Nie jest to i nie może być człowiek energiczny, ani nawet uparty, gdyż nigdy nie marszczy brwi, nie zaciska zębów, a jego dłonie nie wykazują tendencji do zaciskania się w pięści. Poza tym ma jakiś dziwny wyraz twarzy, którego dotąd nie umiem sobie wytłumaczyć, ale będę mu się przypatrywał z uwagą, na jaką zasługuje dowódca statku, którego nazywa się „pierwszym po Bogu”.

Jeżeli się jednak nie mylę, to pomiędzy Panem Bogiem a Silasem Huntlym jest na pokładzie jeszcze inny człowiek, który – jeśli okoliczności będą tego wymagały – odegra ważną rolę. To pierwszy oficer „Chancellora”, któremu nie zdążyłem się dokładnie przyjrzeć, ale zastrzegam sobie, że opiszę go później.

Załoga „Chancellora” składa się z kapitana Huntly’ego, jego zastępcy Roberta Kurtisa, porucznika Waltera, bosmana i czternastu marynarzy, Anglików lub Szkotów, razem osiemnastu żeglarzy, co wystarcza do manewrowania fregatą o pojemności dziewięćuset beczek. Wyglądają, jakby dobrze znali swój zawód, ale w tej sprawie mogę dodać tylko tyle, że pod komendą pierwszego oficera dość zrećnie przeprowadzili nas przez kanały Charlestonu.

Dopełnię wyliczenia osób, które znalazły się na pokładzie „Chancellora”, i wymienię tu stewarda Hobarta oraz kucharza Jynxtropa, Murzyna. Oprócz wyżej wymienionych są jeszcze pasażerowie.

Pasażerów jest ośmiu, wliczając także mnie. Jeszcze nikogo nie znam, jednakże monotonia życia podczas podróży, powszednie codzienne zdarzenia, nieustanne stykanie się ludzi na ograniczonej powierzchni, naturalna potrzeba wymiany myśli, w końcu wrodzona naturze ludzkiej ciekawość, wszystko to wkrótce powinno nas do siebie zbliżyć. Panujący przy odjeździe rozgardiasz, zajmowanie poszczególnych kabin i niezbędne urządzenie się, by wygodnie spędzić w nich dwadzieścia do dwudziestu pięciu dni żeglugi – nie sprzyjają zawieraniu znajomości.

Zarówno wczoraj, jak i dzisiaj jeszcze żaden z pasażerów nie pojawił się przy stole w mesie¹³. Być może dlatego, że niektórzy poczuli już oznaki choroby morskiej. Tak więc jeszcze ich wszystkich nie widziałem, ale wiem, że wśród pasażerów znajdują się dwie panie zajmujące kabiny na rufie, których bulaje¹⁴ usytuowane są poniżej tablicy z nazwą statku.

Miałem okazję zobaczyć rejestr okrętowy i teraz przedstawiam znajdującą się w nim listę pasażerów:

- państwo Kear, Amerykanie z Buffalo,
- panna Herbey, Angielka, dama do towarzystwa pani Kear,
- pan Letourneur i jego syn André, Francuzi z Hawru,
- William Falsten, inżynier z Manchesteru i John Ruby, kupiec z Cardiff, obaj Anglicy,
- J.R. Kazallon z Londynu, autor tych zapisków.

¹³ Mesa – pomieszczenie na statku, służące często jako jadalnia, sala reprezentacyjna, miejsce spotkań.

¹⁴ Bulaj (iluminator) – hermetycznie zamykane okrągłe okienko z grubego szkła, umieszczone w burcie lub ścianie nadbudówki statku.





Rozdział III

29 września

Konosament wystawiony przez kapitana Huntly'ego, czyli akt potwierdzający przyjęcie ładunku na „Chancellor” i warunki przewozu tego towaru, jest ułożony w następujących zdaniach:

Bronsfeld & Co., Agenci morscy, Charleston

Ja, John Silas Huntly z Dundee (Szkocja), dowódca statku „Chancellor”, o pojemności około dziewięciuset beczek, obecnie znajdującego się w Charlestonie, w najbliższym czasie przy sprzyjających warunkach pogodowych zamierzający żeglować, z pomocą Boga, prosto do portu w Liverpoolu, czyli tam, gdzie zostanie wyładowany towar, niniejszym zaświadczam, że przyjąłem od panów Bronsfeld, agentów morskich z Charlestonu, na swój statek i umieściłem prawidłowo pod pokładem tysiąc siedemset bel bawełny, wartości dwudziestu sześciu tysięcy funtów szterlingów, wszystko w całości i dobrym stanie, oznaczone i ponumerowane na brzegach. Cały towar zobowiązuję się – jeśli tylko stan morza i losowe przypadki nam na to pozwolą – dostarczyć w dobrym stanie do Liverpoolu i przekazać firmie braci Leard lub jej reprezentantom, po zapłaceniu mi za fracht sumy dwóch tysięcy funtów szterlingów, nie licząc potrąceń za ewentualne szkody, zgodnie z morskimi zwyczajami i obyczajem. Wykonanie niniejszego zobowiązania poręczyłem i poręczam moją osobą, moim majątkiem oraz moim statkiem, wraz ze wszystkimi przynależnościami.

Na dowód tego podpisałem trzy jednakowo brzmiące konosamenty, których ważność wygasa po spełnieniu warunków umowy.

Sporządzono w Charlestonie, 13 września 1869 roku¹⁵.

J.S. Huntly

Tak więc „Chancellor” wiezie do Liverpoolu tysiąc siedemset bel bawełny, których nadawcą jest firma Bronsfeld & Co. z Charlestonu, a odbiorcą firma braci Leard z Liverpoolu.

Załadunku towaru dokonano z największą starannością, zresztą statek został specjalnie zbudowany do przewozu bawełny. Bele zajmują całą ładownię z wyjątkiem małej jej części, która została zarezerwowana na bagaże pasażerów. Bele układano za pomocą małych podnośników i stanowią bardzo zwartą masę. W ten sposób wykorzystano całą przestrzeń pomieszczenia, co jest korzystne, gdyż kapitan mógł zabrać pełny ładunek.



Rozdział IV

Od 30 września do 6 października

„Chancellor” jest szybkim żaglowcem, który w porównaniu z większością statków jego wielkości bez kłopotów może stawiać bramsle¹⁶. Od czasu jak wzmógł się wiatr, za jego rufą ciągnie się jak okiem sięgnąć wyraźnie odcinający się pas wzburzonej wody. Można by rzec, że to długa biała koronka rozciągnięta na lazurowym podłożu.

Wód Atlantyku nie wzbudzają żadne gwałtowne porywy wiatru, więc mam prawo sądzić, że ani wzdłużne, ani boczne kołysania statku nie będą niepokoiły pasażerów, dla których nie jest to pierwszy rejs statkiem i wszyscy są mniej więcej oswojeni z morzem. Dlatego też w porze posiłków wszystkie miejsca przy stole są zawsze zajęte.

Relacje pomiędzy pasażerami zaczynają się ożywiać, przez co życie na pokładzie stało się mniej monotone. Najczęściej rozmawiam z Francuzem, panem Letourneurem.

Jest to człowiek wysoki, z białymi włosami i szpakowatą brodą, mający około pięćdziesięciu pięciu lat. Mówiąc otwarcie, wydaje się starszy niż jest w rzeczywistości, co wynika z tego, że zapewne dużo wycierpiał. Życie musiało go mocno doświadczyć, a nawet dodam, że jeszcze go doświadcza. Człowiek ten ewidentnie nosi w sobie źródło niewyczerpanego smutku, co wyraża się w jego pochylonej postaci i głowie najczęściej opuszczonej na piersi. Nigdy się nie śmieje, zaledwie niekiedy się uśmiecha, i to tylko do swego syna. Oczy jego mają łagodny wyraz, ale wydaje się, że patrzy nimi jakby przez wilgotną zasłonę. Cała jego twarz nosi wyraz gorzkości pomieszanej z miłością, jednak generalnie wyraża dobrotliwą czułość. Można powiedzieć, że pana Letourneura przygniata niemożliwe do zrzucenia nieszczęście. Tak rzeczywiście jest, ale niech nie poczuje się dotknięty, kiedy mu się uświadomi, że są to wyrzuty niechybnie przesadzone, że ów ojciec sam się na nie skazuje!

Pan Letourneur płynie statkiem razem ze swoim synem André, młodzieńcem lat około dwudziestu, o łagodnej i interesującej twarzy. Ów młody człowiek to prawie żywy portret ojca, ale – i to jest powodem nieuleczalnego smutku jego ojca – André jest kaleką. Mając lewą nogę wykrzywioną na zewnątrz – kuleje, i aby chodzić, musi podpierać się laską.

Ojciec uwielbia swoje dziecko i daje się wyczuć, że całe jego życie jest związane z tą biedną istotą. Bardzo cierpi z powodu wrodzonego kalectwa niż sam syn i może nawet prosi go o przebaczenie! Jego poświęcenie dla syna jest wprost bezgraniczne. Nawet na chwilę go nie opuszcza, podchwytyjąc najmniejsze jego życzenie i śledząc każdy jego ruch. Jego ramiona bardziej należą do syna niż do niego samego, ponieważ obejmuje nimi i podpira młodzieńca, gdy ten spaceruje po pokładzie „Chancellora”.

Pan Letourneur jakoś szczególnie się do mnie przywiązał i ciągle mi opowiada o swoim dziecku.

Dzisiaj powiedziałem mu:

– Właśnie rozstałem się z pańskim synem. Ma pan dobrego syna, panie Letourneur. To inteligentny i wykształcony młodzieniec.

– Tak, panie Kazallon – potwierdził Letourneur, na którego ustach zarysował się uśmiech. – Jest to szlachetna dusza zamknięta w słabym ciele, dusza biednej matki zmarłej w chwili wydawania go na świat!

– On również pana kocha!

– Drogie dziecko! – szepnął pan Letourneur, spuszcżając głowę. – Och, czy potrafi pan zrozumieć, jak cierpi ojciec na widok kalekiego syna... kalekiego od urodzenia?!

– Panie Letourneur – odparłem – nie dzielicie się równo nieszczęściem, jakie dotknęło twego syna, a w konsekwencji i pana. Oczywiście należy współczuć panu André, ale czy to nic nie znaczy być tak mocno kochanym przez pana? Lepiej znosi się niemoc fizyczną niż psychiczną, cierpienie, które właśnie pan bierze głównie na siebie. Obserwuję uważnie pańskiego syna i jeżeli się nie mylę, to jego szczególnie niepokoi pańska głęboka rozpacz...

– Ależ ja staram się tego nie pokazywać! – zawołał żywo pan Letourneur. – Moim jedynym celem jest uprzyjemnić mu każdą chwilę życia. Zauważyłem, że pomimo fizycznej słabości mego syna pasjonują podróże. Jego dusza ma nogi, a nawet skrzydła, więc od kilku lat podróżujemy razem. Najpierw zwiedziliśmy całą Europę, a obecnie do niej wracamy po odwiedzeniu głównych stanów Ameryki Północnej. Sam uczyłem André, gdyż nie chciałem go posyłać do szkół. Tę edukację uzupełniam właśnie podróżami. André jest obdarzony wielką inteligencją i bujną wyobraźnią. Jest niezmiernie wrażliwy i cieszę się, gdy pomyślę, że czasami

16 *Bramsle* – żagle znajdujące się powyżej marsli.

zapomina o swoim kalectwie, kiedy spogląda na wspanałości natury!

– Tak... niewątpliwie... – przytaknałem.

– Jeśli on zapomina – ciągnął dalej pan Letourneur, ściskając mnie za rękę – to ja nigdy nie zapomina! Nigdy nie zapomnę! Mój panie, czy sądzi pan, że syn wybaczy matce i ojcu to, że stworzyliśmy go kaleką?!

Głęboko zasmucił mnie ból ojca oskarżającego się o nieszczęście, na które nie miał żadnego wpływu. Chciałem go pocieszać, ale w tej chwili pojawił się syn. Pan Letourneur podbiegł do niego i pomógł mu wejść po schodach, nieco zbyt stromych, prowadzących na rufówkę¹⁷.

Tam André Letourneur usiadł wygodnie na jednej z ławek ustawionych powyżej klatek z kurami, a ojciec usadowił się obok niego. Zaczęli rozmawiać, więc i ja przyłączyłem się do dyskusji. Tematem była żegluga „Chancellor”, powodzenie rejsu, szczegóły naszego życia na pokładzie. Pan Letourneur, podobnie jak ja, średnio ocenia kapitana Huntly'ego. Niezdecydowanie tego człowieka, jego widoczna ospałość, wywierają na nas nieprzyjemne wrażenie. Przeciwnie, opinia pana Letourneura o pierwszym oficerze Robercie Kurtisie jest bardzo życzliwa. Jest to dobrze zbudowany trzydziestoletni mężczyzna, obdarzony wielką siłą fizyczną, zawsze w ruchu, i którego nieustanną wolą jest być gotowym do natychmiastowego działania.

Właśnie w tym momencie na pokładzie pojawił się wspomniany Robert Kurtis. Uważnie mu się przyjrzałem i jestem zafascynowany oznakami, w jakich objawia się jego siła i rozsadzająca go energia. Chodzi swobodnie, zawsze wyprostowany, spoglądając wokół dumnym wzrokiem, tylko czasami marszcząc nieco brwi. To energiczny mężczyzna i musi posiadać ową chłodną odwagę, tak niezbędną prawdziwemu marynarzowi. Jednocześnie jest dobrym człowiekiem, gdyż interesuje się młodym Letourneurem i przy każdej okazji stara się być mu pomocny.

Oceniwszy stan nieba i żagli statku, pierwszy oficer podchodzi do nas i przyłącza się do rozmowy. Spozstrzegam, że młody Letourneur uwielbia z nim gawędzić. Robert Kurtis przekazuje nam pewne informacje o tych pasażerach, z którymi zawarliśmy zaledwie powierzchowną znajomość.

Państwo Kear to Amerykanie z Ameryki Północnej, którzy dorobili się ogromnego majątku na wydobyciu ropy naftowej. Dla wszystkich jest oczywiste, że z takiej działalności rodzą się w Stanach Zjednoczonych współczesne fortuny. Pan Kear, mężczyzna liczący pięćdziesiąt lat, który wydaje się raczej wzbogacony niż bogaty, jest mało interesującym towarzyszem, szukającym i pragnącym zadowalać tylko siebie samego. Obie ręce trzyma ciągle w kieszeniach, z których co chwilę dochodzi dźwięk pobrzękujących monet. Dumny, próżny, gardzący innymi egoista, okazuje całkowitą obojętność dla wszystkiego, co go nie dotyczy. Nadyma się jak paw, który „obwąchuje się, smakuje i kosztuje”, jeżeli można użyć tutaj określenia uczonego fizjonomisty Gratioleta¹⁸. W sumie to podwojony głupi egoista. Nie umiem sobie wytłumaczyć dlaczego zdecydował się podróżować na pokładzie „Chancellor”, zwykłego statku handlowego, który nie może mu zaoferować takich wygód jak pasażerskie parowe transatlantyki.

Pani Kear jest kobietą pospolitą, obojętną na wszystko, której czterdziątka oszroniła skronie. Jakby pozbawiona ducha nigdy nic nie czyta i nigdy nic nie mówi. Patrzy, ale nie widzi, słucha, ale nie słyszy. Czy w ogóle myśli...? Nie odważę się tego potwierdzić.

Jedynym jej zajęciem jest wysługiwanie się przy każdej okazji miss Herbey, swoją panną do towarzystwa, młodą dwudziestoletnią Angielką, miłą i spokojną, nie bez upokorzeń zarabiającą kilka funtów szterlingów, jakie płaci jej handlarz ropą.

Owa młoda osóbką to bardzo ładna blondynka o ciemnoszafirowych oczach. Wyraz jej twarzy nie jest taki bezmyślny, jaki często się spotyka u niektórych Angielek. Jej usta byłyby czarujące, gdyby tylko miała czas lub okazję się uśmiechać. Jednak do kogo lub do czego miałyby się uśmiechać biedna dziewczyna, będąca celem nieustannego dokuczania i dziwacznych kaprysów swej pani? Mimo to, chociaż miss Herbey cierpi wewnętrznie, podporządkowuje się i – przynajmniej tak się wydaje – z rezygnacją poddaje się swemu losowi.

William Falsten jest inżynierem z Manchesteru o arcyangielskim wyglądem, kierującym dużą elektrownią w Karolinie Południowej. Teraz płynie do Europy po nowe, udoskonalone maszyny, między innymi młyny wirówkowe produkowane przez firmę Cail. Ma czterdzieści pięć lat i należy do tego rodzaju wykształconych ludzi, którzy myślą tylko o maszynach, a ich całe życie pochłaniają matematyka i mechanika. Na inne rzeczy zupełnie nie zwracają uwagi. Jeśli dasz mu się wciągnąć w rozmowę, to nie będziesz w stanie się od niego uwolnić, gdyż chwytą cię jak koło zębate i przepuszcza przez wszystkie posiadane tryby.

17 *Rufówka* – nadbudówka w rufowej (tylnej) części statku, rozciągająca się na całą szerokość pokładu.

18 *Fizjonomista* – zwolennik teorii wiążącej z rysami twarzy charakter i uzdolnienia człowieka; Louis Pierre Gratiolet (1815-1865) – francuski anatom i zoolog, profesor anatomii i antropologii na Sorbonie w Paryżu, uważany za autora podziału kresomózgowia na pięć płatów.

Ostatni z pasażerów, pan Ruby, jest zwykłym, niewyróżniającym się niczym kupcem. Od dwudziestu lat ten człowiek nie robi nic innego, tylko kupuje i sprzedaje, a że na ogół sprzedaje drożej niż kupuje, więc ciągle powiększa swój majątek. Zapewne jednak nie potrafiłby powiedzieć, co ma z nim dalej zrobić. Cały swój żywot tak bardzo nastawił na handel detaliczny, że nie myśli o niczym innym i na nic innego nie zwraca uwagi. Zupełnie nie przystaje do stwierdzenia Pascala, który napisał: „Człowiek wyraźnie stworzony jest do myślenia. To cała jego godność i cała zasługa”¹⁹.



19 Cytowany fragment pochodzi z *Myśli*, niedokończonego dzieła Blaise'a Pascala (1623-1662), wybitnego francuskiego matematyka, fizyka i filozofa religii; cały akapit (146) w tłumaczeniu Tadeusza Boya-Żeleńskiego brzmi następująco: „Człowiek wyraźnie stworzony jest do myślenia, to cała jego godność; cała zaś jego zasługa i cały obowiązek, to myśleć jak się należy, Owóż porządek myśli jest ten, aby zacząć od siebie i od swego stwórcy i swego celu”.

Rozdział V

7 października

Minęło już dziesięć dni, jak opuściliśmy Charleston i mam wrażenie, że nasza podróż przebiega pomyślnie i szybko. Często zdarza mi się rozmawiać z zastępcą kapitana i między nami nawiązała się nić porozumienia.

Dzisiaj Robert Kurtis powiadomił mnie, że zbliżamy się do grupy wysp Bermudy, to znaczy na wschód od Przylądka Hatterasa. Przeprowadzone obserwacje i obliczenia wykazują, że znaleźliśmy w punkcie położonym na 32° 20' szerokości geograficznej północnej i 64° 50' długości zachodniej, licząc od południka Greenwich.

– Przed nocą powinniśmy dostrzec Bermudy, a dokładniej Wyspę Świętego Jerzego – oznajmił pierwszy oficer.

– Co takiego? Dopłyniemy do Bermudów?! – zawołałem. – Sądziłem, że statek wyruszający z Charlestonu i zdążający do Liverpoolu powinien raczej oddalać się na północ i trzymać się Gólfstronu²⁰!

– Ma pan rację, panie Kazallon – odparł Robert Kurtis. – Na ogół wybiera się taką trasę, ale widocznie tym razem kapitan nie zamierza tak postąpić.

– Dlaczego?

– Tego nie wiem, ale obrał kurs wschodni i „Chancellor” płynie na wschód.

– I nie zwrócił mu pan na to uwagi?

– Owszem, powiedziałem, że nie płyniemy zwykłą drogą, a on mi odpowiedział, że sam najlepiej wie, co ma robić!

Mówiąc to Robert Kurtis kilkakrotnie zmarszczył brwi i machinalnie potarł dłonią czoło; zrozumiałem, że nie mówi wszystkiego, co mógłby powiedzieć.

– Jednakże, panie Kurtis – kontynuowałem – dzisiaj mamy już siódmy października i tym samym jest zbyt późno, by szukać nowych dróg. Nie mamy ani jednego dnia do stracenia, jeżeli chcemy dotrzeć do Europy przed porą jesiennych sztormów!

– Tak, panie Kazallon, ani jednego dnia!

– Panie Kurtis, czy będę bardzo niedyskretny, jeśli zapytam, co pan myśli o kapitanie Huntlym?

– Myślę... – odpowiedział pierwszy oficer – myślę, że to jest... mój dowódca!

Bardzo mnie zaintrygowała owa wymijająca odpowiedź.

Robert Kurtis mówił prawdę. Około trzeciej po południu marynarz w bocianim gnieździe zasygnalizował ziemię na południowym wschodzie²¹, na naszej podwietrznej²², która w tej chwili widniała w postaci pasa lekkiej mgiełki.

Około szóstej wyszedłem na pokład w towarzystwie Letourneurów i przyglądaliśmy się Bermudom, wspom słabo wyniesionym nad poziom morza, bronionym przez łańcuch straszliwych raf.

– Oto mamy ów czarujący archipelag – powiedział André Letourneur – malowniczą grupę wysp, którą, panie Kazallon, nasz poeta Thomas Moore²³ sławił w swoich odach! Już w 1643 roku banita Waller²⁴ stworzył entuzjastyczny opis wysp i jeśli się nie mylę, to przez pewien czas angielskie damy nie chciały nosić innych kapeluszy niż te zrobione z liści bermudzkich palm.

– Ma pan rację, drogi André – odparłem. – Archipelag Bermudzki był bardzo modny w XVII wieku, teraz jednak został prawie całkowicie zapomniany.

– Muszę dodać, panie André – wtrącił się Robert Kurtis – że poeci, którzy z takim entuzjazmem opisują archipelag, nigdy nie będą zgodni z żeglarzami, ponieważ miejsce, które ich uwiodło, jest trudno dostępne dla statków, a podwodne rafy tworzą półkolisty pas, odległy od brzegów o dwie do trzech mil, którego bardzo

20 *Gólfstron* (Prąd Zatokowy) – system ciepłych prądów w Oceanie Atlantyckim i Oceanie Arktycznym; płynie, jako przedłużenie Prądu Florydzkiego, wzdłuż brzegów Ameryki Północnej do 40-50° N, następnie jako Prąd Północnoatlantycki przepływa ocean do brzegów Europy Zachodniej i dalej, jako Prąd Norweski, dociera do Morza Barentsa; prędkość od 10 km/h w Cieśninie Florydzkiej do 4 km/h u brzegów Europy; najpotężniejszy strumień ciepłej wody w oceanie światowym, ociepla Europę i część Arktyki.

21 *Południowym wschodzie* – u J. Verne'a: północnym wschodzie.

22 *Podwietrzna* – strona statku przeciwna do tej, na którą wieje wiatr.

23 *Thomas Moore* (1779-1852) – angielsko-irlandzki poeta; rozgłos i uznanie przyniosły mu *Irish Melodies*, pieśni z muzyką J. Stevensona, pełne patriotyzmu, nawiązujące do tradycji, folkloru i pejzażu Irlandii; napisał biografie G. Byrona i R. Sheridana.

24 *Edmund Waller* (1606-1687) – u J. Verne'a: Walter, angielski poeta i polityk; tworzył poezję dworską; wygnany z Anglii w 1643 roku, powrócił do niej w 1651; wyspy Bermudy opisał w poemacie *Bitwa o wyspę Summer* [niewłaściwa nazwa Wyspy Somersa].