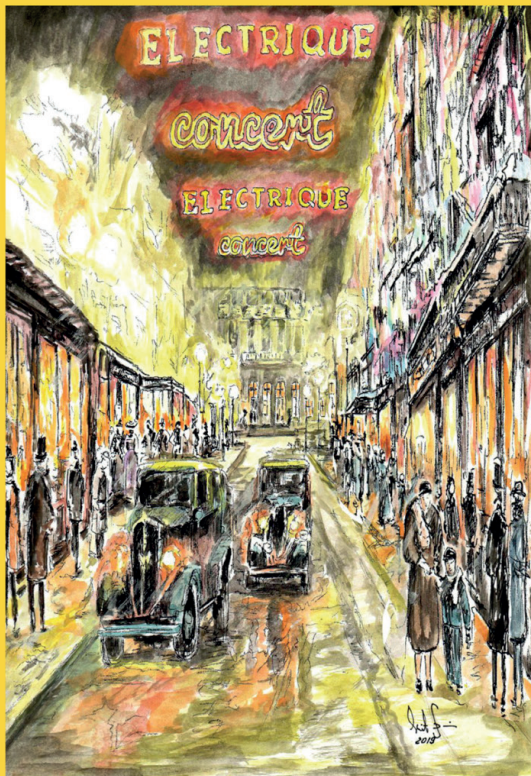




Juliusz Verne

Paryż w XX wieku



ISBN 978-83-666268-05-0

Juliusz Verne

PARYŻ W XX WIEKU

Juliusz Verne



PARYŻ W XX WIEKU

Przełożył i przypisami opatrzył Janusz Pultyn

**Sześćdziesiąta piąta publikacja elektroniczna
wydawnictwa JAMAKASZ**

Tytuł oryginału francuskiego:
Paris au XX^e siècle

© Copyright for the Polish translation
by Janusz Pultyn, 2019

19 ilustracji, w tym 5 kart kolorowych: Damian Christ
© Copyright for the inside illustrations by Damian Christ, 2019

Redakcja: Marzena Kwietniewska-Talarczyk
Korekta: Andrzej Zydorczak
Konwersja do formatów cyfrowych: Mateusz Nizianty

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

Wydanie I
© **Wydawca: JAMAKASZ**

Ruda Śląska 2019

ISBN 978-83-66268-05-0

Wstęp

Proponuję dzisiaj Państwu kolejną pozycję z młodzieńczej twórczości Juliusza Verne'a, noszącą tytuł *Paryż w XX wieku*. Niedawno razem wędrowaliśmy z bohaterami *Podróży wstecznej do Anglii i Szkocji*, powieści powstałej przed cyklem „Niezwyczajne Podróże”, a w niedługim czasie czeka nas lektura jeszcze wcześniejszego utworu, czyli *Księża w 1839 roku*.

Paryż w XX wieku zaprowadzi nas właśnie do tego wielkiego europejskiego miasta, ale widzianego oczami wyobraźni autora miasta z... 1960 roku! Jak tę wizję przyjmą obecnie żyjący Czytelnicy, którzy być może dopiero urodzili się w połowie XX wieku? Zapewne różnie...

Tak o tej powieści we wstępie do wydania francuskiego pisze Veronique Bedin:

Za drobnych niezręczności stylistycznych młodego autora, pozostającego jeszcze pod wyraźnym wpływem teatralnego dialogu, wyziera pełna życia postać prekursora w najdokładniejszym, najpełniejszym i najnowocześniejszym sensie tego słowa. Nie pozwalając sobie na wymyślanie żadnych wynalazków, umie on – i na tym polega jego siła – przyglądać się rzeczywistości z ostrą, niemal hipnotyczną uwagą, zmuszać ją do wyjawienia wszystkich tajemnic i odsłonięcia wszystkich możliwości. Ktokolwiek rozsmakował się w budowie aparatu Ruhmkorffa, używanego przez podróżujących do środka Ziemi, ten zawsze, wsiadając do metra, będzie słyszał cichutki syk elektryczno-pneumatycznego napędu kolei z Paryża w XX wieku.

Wiedza, jaką dysponuje J. Verne w 1863 roku, jest precyzyjna, aktualna i doskonale opanowana. Motor powozów na gaz nie jest poruszany jakąś nieokreśloną i tajemniczą energią. Jest to silnik spalinowy Lenoira, zbudowany w 1859 roku, który po raz pierwszy zastosowany zostanie do samochodów dopiero przez Daimlera w 1889 roku. Faksymile przemieszcza się nie w jakiś czarodziejski sposób, lecz dzięki pan-telegrafowi Casellego, wynalezionemu w 1859 roku. Jeszcze przez sto lat niektóre fabryki papieru stosować będą technologię opracowaną

w 1851 roku przez Watta i Burgessa, pozwalającą w ciągu paru godzin przekształcić pień drzewa w belę papieru.

A wtedy już maszyny mogą myśleć i marzyć, na pokładzie „Lewiatana IV” wyrosną drzewa i kwiaty, a na trawiastych alejkach pojawią się jeźdźcy...

Przedmiotem zainteresowań J. Verne’a w Paryżu w XX wieku są jednak nie tylko maszyny, lecz także społeczeństwo, pieniądze, polityka i kultura jego własnej epoki i ich projekcja w przyszłości. W tym przedmiocie Juliusz Verne nigdy już nie będzie tak ambitny i tak nowoczesny: poddana bezlitosnej wiwisekcji gospodarcza agresywność państwa w okresie drugiego cesarstwa, podobnie jak demon elektryczności, unicestwienia Michela wraz z jego przyjaciółmi, i trudno powiedzieć, by bieg wydarzeń zdecydowanie obalił wizje pisarza.

Powieść, jak wskazują na to liczne poszlaki, została napisana przez J. Verne’a w 1863 roku, choć wcześniej badacze uważali, że powstała przed rokiem 1860. Rękopis dostarczony J. Hetzelowi został bardzo krytycznie przyjęty przed wydawcą, który ostatecznie nie zgodził się na jego opublikowanie. Tak przeleżał sobie w rodzinnym sejfie do roku 1986, kiedy to miasto Nantes odkupiło od spadkobierców autora *Tajemniczej wyspy* wszelkie materiały w nim zawarte. Po odtworzeniu całego rękopisu *Paryż w XX wieku* został zredagowany przez słynnego vernistę Piero Gondolo della Rivę i wydrukowany nakładem wydawnictwa Le Cherche midi éditeur w 1994 roku.

Pierwszy polski przekład Hanny Karpińskiej powstał w 1997 roku i został opublikowany przez Państwowy Instytut Wydawniczy. Została także przetłumaczona nota wydawcy, wstęp i przypisy wydawcy z wydania francuskiego, bez podania, że jest to przekład.

Życzę wszystkim przyjemnej lektury podczas zapoznawania się z wczesną twórczością naszego kochanego Julka!

Andrzej Zydorczak

Rozdział I

Spółka Powszechna Kredytowania Kształcenia

Trzynastego sierpnia 1960 roku spora część mieszkańców Paryża zmierzała do licznych stacji metropolitalnej drogi żelaznej¹ i różnymi jej liniami jechała na miejsce, które dawniej zajmowały Pola Marsowe².

Był to dzień rozdawania nagród Spółki Powszechnej Kredytowania Kształcenia³, mającego wielkie znaczenie stowarzyszenia wspierającego oświatę publiczną. Główną postacią tej uroczystości miała być Jego Ekscelencja pan minister upiększania Paryża⁴.

Spółka Powszechna Kredytowania Kształcenia stanowiła doskonałą odpowiedź na przedsiębiorczy charakter tego wieku: tak zwany Postęp przez sto lat rozwinął się na olbrzymią skalę. Monopole, owe *nec plus ultra*⁵ usprawniania, trzymały w swych objęciach cały kraj; mnożyły się zakładane i rozwijane spółki, a te nieoczekiwane skutki na pewno zadziwiłyby naszych ojców.

Pieniądzy było mnóstwo, lecz przez chwilę pozostawały bezczynne, drogi żelazne z rąk poszczególnych osób przechodziły bowiem wówczas

¹ *Metropolitalna kolej żelazna* – pierwotna nazwa metra, współczesna, używana poza krajami anglosaskimi, jest skrótem tej nazwy francuskiej (*chemin de fer métropolitain*); pierwsza linia metra powstała w Londynie w roku 1863, w którym Jules Verne napisał tę powieść.

² *Pola Marsowe* – wielki park w lewobrzeżnej części Paryża, na południowy wschód od wieży Eiffla, o powierzchni 24,3 hektara, dawne ogrody, od roku 1765, po zbudowaniu na nich Szkoły Wojskowej, miejsce parad i ćwiczeń militarnych, także kilku Wystaw Światowych.

³ *Spółka Powszechna Kredytowania Kształcenia* (fr. *Société Générale de Crédit Instructionnel*) – nawiązanie do powstających w połowie XIX wieku we Francji, w okresie „dzikiego kapitalizmu”, licznych spółek noszących podobne nazwy, np. *Société Générale*, jednego z największych banków.

⁴ *Minister upiększania Paryża* – lekka kpina z barona Georges’a Haussmanna (1809-1891), który jako prefekt departamentu Sekwany kierował w latach 1852-1870 ogromnymi pracami przebudowy Paryża, które kosztem zniszczenia wielu zabytków doprowadziły do powstania nowoczesnego miasta.

⁵ *Nec plus ultra* (łac.) – nic ponadto, nic więcej; przenośnie coś najlepszego, doskonałość.

w ręce państwa; stąd obfitość kapitału, a jeszcze większa kapitalistów zabiegających o przeprowadzanie operacji finansowych lub przemysłowych.

Dlatego też nie powinny nas dziwić rzeczy, które w XIX wieku budziłyby zdumienie paryżanina, w tym zaś, wśród wielu innych cudów, utworzenie owej Spółki Powszechnej Kredytowania. Już trzydzieści lat odnosiła ona wielkie sukcesy pod kierownictwem finansowym barona de Vercampin.

Dzięki ciągłemu mnożeniu oddziałów Uniwersytetu, liceów, gimnazjów, szkół podstawowych, chrześcijańskich szkół z internatami, kursów przygotowawczych, seminariów, urządzaniu odczytów, zakładaniu ochronek i sierocińców wykształcenie w jakiejś swej postaci docierało aż do najniższej stojących grup społecznych. Nikt już wprawdzie nie zajmował się czytaniem, lecz za to każdy potrafił to czynić, a nawet pisać; nie było takich synów ambitnych rzemieślników czy zdeklasowanych wieśniaków, którzy nie chcieliby zostać urzędnikami państwowymi; biurokracja rozrastała się we wszystkich swych rodzajach; ujrzymy jeszcze, jakże równym krokiem, po wojskowemu, maszerował legion administracji rządowej.

Tutaj wystarczy jedynie wyjaśnić, że możliwości kształcenia musiały się powiększać wraz ze wzrostem liczby kształconych ludzi. Czy przecież w dziewiętnastym wieku, kiedy to zapragnięto stworzyć nową Francję i nowy Paryż, nie wymyślono już spółek obrotu nieruchomościami, kantorów dla drobnych przedsiębiorców¹ i Credit Foncier²?

Budować bądź kształcić to jedno i to samo dla zajmujących się interesami, tak naprawdę kształcenie jest jedną z odmian budownictwa, chociaż tworzy ono konstrukcje odrobinę mniej solidne.

Tak też w roku 1937 sądził baron de Vercampin, dobrze już znany z ogromu przedsięwzięć finansowych, kiedy wpadł na pomysł założenia wielkiej uczelni, w której mogłyby się rozrastać wszystkie konary

¹ *Kantory dla drobnych przedsiębiorców* (fr. *comptoir des entrepreneurs*) – francuska państwowa instytucja kredytowa (Comptoir des Entrepreneurs) założona po rewolucji 1848 roku i kryzysie kredytowym, podzielona na czternaście oddziałów, każdy z nich zajmował się finansowaniem innego rodzaju działalności.

² *Credit Foncier* – francuska instytucja utworzona w 1852 roku przez Napoleona III w celu finansowania rolnictwa, kierowana przez polskich emigrantów Branickiego i Wołowskiego, później bank udzielających kredytów hipotecznych.

drzewa edukacji, lecz ich przycinaniem, karczowaniem i zwalczaniem szkodników całkowicie wedle swej woli miało się zajmować państwo.

Baron w jedno ciało stopił licea Paryża i prowincji, Sainte-Barbe¹ i Rollin², oraz najróżniejsze poszczególne szkoły, centralizując w ten sposób edukację całej Francji. Wezwani przezeń właściciele kapitału dostarczyli go, gdyż całość przedstawił, jakby chodziło o finansowanie przemysłu. Umiejętności barona były gwarancją zyskowności przedsięwzięcia. Pieniądzy przybywało. Zawiązano Spółkę.

Do sprawy de Vercampin wziął się w roku 1937, za panowania Napoleona V. Swój prospekt emisyjny wydrukował w nakładzie czterdziestu milionów. Oto jego nagłówek:

Spółka Powszechna
Kredytowania Kształcenia
Spółka akcyjna, akt utworzenia której podpisano w obecności
rejenta Mocquarta i jego współnika,
notariuszy miasta Paryża,
w dniu 6 kwietnia 1937 roku,
a zatwierdzono dekretem cesarskim
z dnia 19 maja roku 1937.
Kapitał założycielski: sto milionów franków³,
podzielonych na 100 000 akcji
po 1000 franków każda.
Rada Nadzorcza:
baron de Vercampin, Komandor Legii Honorowej⁴,
prezes de Montaut, Oficer Legii Honorowej,
dyrektor kolei żelaznej Orleanu,
wiceprezes Garassu, bankier,

¹ *Sainte-Barbe* – szkoła założona w Paryżu w roku 1460, działała jako liceum do roku 1999, jako najstarsza istniejąca nieprzerwanie szkoła Paryża; jej uczniami byli m.in. Ignacy Loyola, Gustaw Eiffel, Alfred Dreyfus, Claude Lelouche.

² *Rollin* – prywatna szkoła średnia założona w Paryżu w roku 1821, od 1919 liceum miejskie, od roku 1944 nosi nazwę lycée Jacques-Decour.

³ *Frank* – jednostka pieniężna Francji obowiązująca w latach 1795-2002, dzieliła się na 100 centymów.

⁴ *Legia Honorowa* – najwyższe odznaczenie państwowe Francji, ustanowione w roku 1802, dzieli się na pięć klas, Krzyż Wielki, Wielki Oficer, Komandor, Oficer i Kawaler.

wiceprezes markiz d'Amphisbon, Wielki Oficer Legii Honorowej,
senator,
wiceprezes Roquamon, pułkownik żandarmerii,
odznaczony Krzyżem Wielkim Legii Honorowej,
wiceprezes Dermangent,
deputowany Frappeloup, odznaczony Legią Honorową,
dyrektor generalny Spółki

Poniżej znajdował się statut Spółki, sporządzony w bardzo starannie dobranym języku finansowym. Jak widać, w składzie Zarządu nie było nazwiska żadnego naukowca czy nauczyciela. Zapewniało to lepsze rokowania zyskowności przedsięwzięcia.

Wyznaczony przez państwo inspektor śledził działalność Spółki, składając sprawozdania ministrowi upiększania Paryża.

Dobra i wielce praktyczna koncepcja barona odniosła powodzenie wykraczające poza wszelkie oczekiwania. W roku 1960 Spółka Kształcenia szkoliła co najmniej 157342 uczniów, wchłaniających wiedzę w sposób mechaniczny.

Przyznajemy, że prawie całkowicie zarzucono wówczas nauczanie literatury i języków starożytnych (łącznie z francuskim); łacina i greka stały się językami nie tylko martwymi, ale też złożonymi w grobie. Pozostało nadal, dla zachowania pozorów, kilka klas uczących literatury, rzadko wybieranych, mało znaczących i o jeszcze mniejszym znaczeniu. Słowniki, zbiory wyrażen poetyckich, gramatyki, wypisy tematów i ich odmian, dzieła autorów klasycznych, najrozmaitsze szpargały, jak *De viris*¹, utwory Kwintusa Kurcjusza², Sallustiusza³, Tytusa Liwiusza⁴, butwiały spokojnie na regałach starego wydawnictwa Hachette⁵, lecz

¹ *De viris illustribus urbis Romae a Romulo ad Augustum (Sławni mężowie miasta Rzymu od Romulusa do Augusta)* – podręcznik łaciny francuskiego pedagoga i filologa opata Charles'a Lhomonda (1727-1794).

² *Kwintus Kurcjusz Rufus* (I w. n.e.) – rzymski mąż stanu i historyk, autor częściowo zachowanej *Historiae Alexandri Magni (Historia Aleksandra Wielkiego)*.

³ *Gajus Salustiusz Crispus* (86-34 p.n.e.) – rzymski polityk i historyk, autor kilku dzieł, w tym *Dzieje (Historiae)*, *Spisek Katyliny (De coniuratione Catilinae)*.

⁴ *Tytus Liwiusz Rufus* (59 p.n.e.-17 n.e.) – najwybitniejszy rzymski historyk, autor ogromnych (142 księgi) *Dziejów Rzymu od założenia miasta (Ab Urbe condita libri CXLII)*, częściowo zachowanych.

⁵ *Hachette* – francuskie wydawnictwo założone w roku 1826 przez Louisa Hachette'a (1800-1864), obecnie wielka grupa medialna.

za to podstawy matematyki, podręczniki geometrii wykreślnej, mechaniki, fizyki, chemii, astronomii, kursy praktycznego zajmowania się interesami, handlu, finansowości, przemysłu, wszelkie publikacje dotyczące bieżących działań spekulacyjnych osiągały nakłady tysięcy egzemplarzy.

W dużym skrócie, wartość jednej akcji Spółki przez dwadzieścia dwa lata wzrosła dziesięć razy i wynosiła obecnie 10 000 franków.

Nie trzeba bardziej podkreślać kwitnącego stanu Spółki Kredytowania Kształcenia, gdyż liczby mówią wszystko, jak brzmi ulubione powiedzenie bankierów.

W końcu ubiegłego wieku następował widoczny upadek *École Normale*¹, studiowało w niej mało młodzieży, osób czujących powołanie do zajmowania się literaturą; większość z nich, najzdolniejszych przy tym, rzuciwszy w kął togi akademickie, dołączało do rzeszy dziennikarzy i autorów; owo żalosne widowisko przestało już jednak występować, gdyż od dziesięciu lat do egzaminów na tę uczelnię dopuszczano jedynie kandydatów po szkołach uczących przedmiotów ścisłych.

Kiedy jednak ostatni nauczyciele greki i łaciny wiedli w swych opustoszałych klasach, jakąż pozycję w porównaniu z nimi osiągnęli ci zajmujący się naukami ścisłymi i jakże wyróżniali się swoimi poborami!

Nauki ścisłe podzielono na sześć gałęzi²: wydział matematyki ze swymi podwydziałami arytmetyki, geometrii i algebry, wydziały astronomii, mechaniki, chemii, a wreszcie najważniejszy z nich wydział nauk stosowanych z podwydziałami hutnictwa, budownictwa przemysłowego oraz mechaniki i chemii używanych w sztuce.

Ogromnie popierane są języki żywe, oprócz francuskiego, cieszą się one szczególnymi względami; zapalony filolog może się tu uczyć dwóch tysięcy języków i czterech tysięcy dialektów, którymi mówiło się na całym świecie. Wydział języka chińskiego, po skolonizowaniu Kochinchiny³, przyciągał ogromną liczbę studentów.

¹ *École Normale Supérieure* – francuska wyższa uczelnia założona w roku 1794, z siedzibą w Paryżu, szkołą nauczycieli, o bardzo wysokim poziomie.

² *Sześć gałęzi* – wymieniono tylko pięć: matematyki, astronomii, mechaniki, chemii i nauk stosowanych.

³ *Kochinchina* – w okresie okupacji francuskiej Wietnamu nazwa południowej jego części, kolonia francuska w latach 1862-1954, wbrew członowi -china w nazwie mówiono tam po wietnamsku, a nie po chińsku.

Spółka Powszechna Kredytowania Kształcenia posiadała olbrzymie gmachy zbudowane na miejscu dawnych Pól Marsowych, zbędnych już, skoro Mars nie miał już swej pozycji w budżecie. Stanowiły pełne miasto, jak najprawdziwsze, z dzielnicami, placami, ulicami, pałacami, kościołami, koszarami, jakby to było Nantes¹ czy Bordeaux². Mogło ono pomieścić sto osiemdziesiąt tysięcy mieszkańców, wraz z nauczycielami.

Monumentalny łuk prowadził na ogromny dziedziniec, zwany Dworcem Kształcenia, mający wokół siebie *docks*³ wiedzy. Stołówki, sypialnie, sala egzaminacyjna, w której bez trudu mieściło się trzy tysiące uczniów, zasługiwały na odwiedzenie, lecz nie dziwiły już ludzi, którzy przez pięćdziesiąt lat zdążyli przywyknąć do tylu cudów.

A zatem tłum nadciągał pośpiesznie na owo rozdanie nagród, uroczystość nieustannie ciekawą i interesującą przeszło pięćset tysięcy osób, zarówno rodziców, jak też znajomych i krewnych. Dlatego też lud napływał ze stacji kolei żelaznej Grenelle⁴, znajdującej się wtedy na końcu ulicy de l'Université⁵.

Pomimo wszakże tak wielkiego napływu ludzi wszystko odbywało się w sposób uporządkowany; urzędnicy państwowi, mniej zapaleni, a zatem mniej nieznośni aniżeli pracownicy dawnych spółek, chętnie zostawiali wszystkie bramy otwarte; sto pięćdziesiąt lat zajęło rozpoznanie owej prawdy, że w przypadku wielkich tłumów dużo lepiej jest zwiększać liczbę wejść, niż ją zmniejszać.

Dworzec Kształcenia doskonale przysposobiono do tej uroczystości; nie ma jednak tak wielkiego placu, który by się nie zapełnił, toteż i ten dziedziniec w krótkim czasie zajęli ludzie.

O trzeciej przybył tam z całą ceremonią minister upiększania Paryża, a wraz z nim baron de Vercampin i członkowie Rady Nadzorczej;

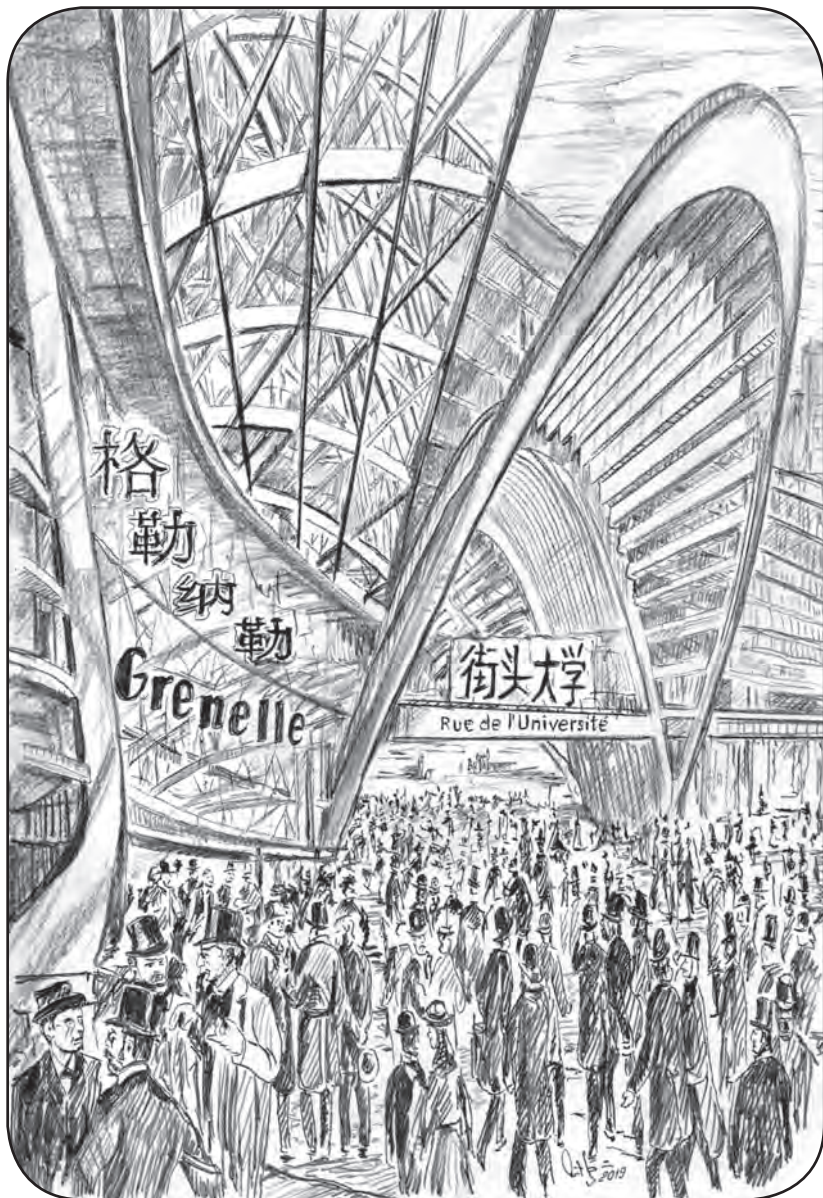
¹ *Nantes* – miasto w zachodniej Francji, duży port morski nad Loarą, dawna stolica Bretanii, miejsce urodzenia J. Verne'a.

² *Bordeaux* – miasto w południowo-zachodniej Francji, duży port morski nad Garonną.

³ *Docks* (ang.) – nabrzeża, baseny portowe.

⁴ *Grenelle* – część 15. dzielnicy Paryża, na lewym brzegu Sekwany, na południe od Pól Marsowych, do XIX wieku bagnista niezabudowana równina, na jej terenie znajduje się stacja metra Duplex.

⁵ *Ulica de l'Université* – ulica w 7. dzielnicy Paryża, na lewym brzegu Sekwany, biegnie od Pól Marsowych w sąsiedztwie wieży Eiffła na wschód, równoległe do Sekwany, jedna z dłuższych (2,8 km długości).



Dlatego też lud napływał ze stacji kolei żelaznej Grenelle, znajdującej się wtedy na końcu ulicy de l'Université.

z prawej strony Jego Ekscelencji wkroczył baron, z lewej pan Frappeloup. Patrząc z wysokości trybuny, można się było zatracić w oceanie głów. Wówczas to różne orkiestry Przedsiębiorstwa grzmotnęły hałasem o wszelkich możliwych i całkowicie niezbornych melodiach i rytmach. Owa przepisowa kakofonia¹ wydawała się wszakże nie razić zbyt wiele żadnej z dwustu pięćdziesięciu tysięcy par uszu, w które wpadała.

Tak zaczęła się uroczystość. Nastąpiły uciszające szmery. Nadeszła pora przemówień.

W zeszłym wieku niejaki Karr², humorysta, oddał całą sprawiedliwość owym tyradom wygłaszanym przy wręczaniu nagród, tym bardziej urzędowym, im więcej w nich było łaciny; w naszej epoce zabrakłoby mu takiego tematu do żartów, gdyż podobne popisy krasomówstwa łacińskiego popadły już w zapomnienie. Kto by je rozumiał? Nikt, nawet zastępca dziekana retoryki³!

Z wielkim powodzeniem zastąpiła je mowa po chińsku; liczne jej ustępy spotykały się z pochwalnymi szmerami; wspaniała perora porównująca cywilizację Wysp Sundajskich⁴ doznała nawet zaszczytu bisowania. Owo słowo było nadal pojmovane.

W końcu wstał dyrektor Wydziału Nauk Stosowanych. Chwila była uroczysta. Stanowiła jakby wisienkę na torcie.

Pełną szafu mowę można było łatwo pomylić ze świstami, szmerami, jękami, tysiącami nieprzyjemnych hałasów emitowanych przez pracujący silnik parowy; przyspieszające wypowiedzi przypominały rozpędzone do pełnej prędkości koło zamachowe; nie sposób było powstrzymać owej puszczonej pełną parą elokwencji; zgrzytające zdania zazębiały się niby tryby połączonych z sobą kół.

Złudzenie to wzmacniały krwawe i zwykłe poty dyrektora, mgiełka pary otulała go od stóp do głów.

¹ *Kakofonia* – nieprzyjemne dla ucha połączenie dźwięków.

² Jean-Baptiste Alphonse Karr (1808-1890) – francuski literat i dziennikarz, autor wielu popularnych książek, aforyzmów, wydawca kilku czasopism (np. „Le Figaro”), przyjaciel Hetzela, wydawcy J. Verne’a.

³ *Retoryka* – teoria i sztuka pięknego mówienia, wygłaszania mów, bardzo ceniona w starożytności greckiej i rzymskiej.

⁴ *Wyspy Sundajskie* – część Archipelagu Malajskiego pomiędzy Indochinami a Australią, dzieli się na Wielkie i Małe Wyspy Sundajskie, należą głównie do Indonezji.

– Do licha! – rzucił do siedzącego obok starszy pan, którego bardzo wymowne miny wyrażały niezmiernie wielką wzdargę dla równie niemądrych przemówień. – Co pan o tym sądzi, panie Richelot?

Pan Richelot w odpowiedzi poprzestał na wzruszeniu ramionami.

– Przesadza z żarem – dodał starszy pan, ciągnąc swą metaforę. – Pewnie powie mi pan, że ma w sobie wentyle bezpieczeństwa; lecz jeśli dziekan nauk stosowanych wybuchnie, stanie się to fatalnym precedensem!

– Dobrze powiedziane, panie Huguenin – odrzekł pan Richelot.

Potężne uciszania przez innych zmusiło ich do umilknięcia i tylko patrzyli na siebie z uśmiechem.

Mówca w tym czasie ciągnął w najlepsze; całym swym ciałem angażował się w pochwały terażniejszości i ganień przeszłości; wysławiał całą litanię współczesnych odkryć; posuwał się nawet do sugerowania, że na tym polu zostanie w przyszłości niewiele do dokonania; z życzliwością wykpiwał mały Paryż z roku 1860 i drobną Francję z dziewiętnastego wieku; posiłkując się mocno epitetami, wymieniał dobrodziejstwa jego czasów, jak szybka komunikacja łącząca różne punkty stolicy, lokomotywy przemierzające asfaltowe jezdnie bulwarów, przysyłaną do domów energię napędzającą, kwas węglowy¹ wypierający parę wodną, a w końcu Ocean, tenże Ocean, który swoimi falami zalewa wybrzeża Grenelle. Był podniosły, liryczny, entuzjastyczny, sprawiało to razem, że rozprawiał w sposób nieznośny i niesprawiedliwy, zapominając, że cuda dwudziestego wieku wyrosły z zarodków tkwiących już w projektach wieku dziewiętnastego.

Frenetyczne² oklaski zagrzmiały w tym samym miejscu, w którym przed stu siedemdziesięciu laty brawa czciły święto federacji³.

¹ *Kwas węglowy* (H_2CO_3) – słaby kwas, bardzo nietrwały, nie ma żadnego zastosowania w przemyśle (jedynie przy wyrobie napoi gazowanych i przy konserwowaniu żywności) czy jako środek napędzający, jak para wodna w silnikach parowych.

² *Frenetyczne* – gorące, burzliwe, rześiste (głównie o oklaskach).

³ *Święto Federacji* (fr. *Fête de la Fédération*) – uroczystość urządzona czternastego lipca 1790 roku z okazji pierwszej rocznicy zdobycia Bastylii, odbyte w Paryżu na Polu Marsowym, udział w nim wzięło 100 tys. osób.

Ponieważ jednak na tym padole wszystko kiedyś się kończy, nawet mowy, to stanęła i ta maszyna. Ćwiczenia oratorskie dobiegły bez przeszkód końca i zaczęło się rozdawanie nagród.

Podczas wielkiego egzaminu konkursowego z matematyki wyższej wybrano następujące zadanie:

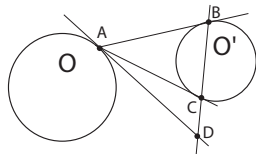
„Dane są dwa okręgi: O i O' ; z leżącego na okręgu O punktu A należy narysować proste styczne do okręgu O' ; połączyć punkty styku owych stycznych oraz wyprowadzić z punktu A linię styczną do okręgu O ; należy wyznaczyć miejsce punktu przecięcia tej stycznej z cięciwą przechodzącą przez punkty styków na okręgu O' .”¹

Wszyscy byli świadomi znaczenia tego problemu. Wiedzieli, jak nową metodą rozwiązał je uczeń Gigoujeu (François Némorin) z Briançon² w departamencie Hautes Alpes³. Brawa nasiliły się po wymienieniu jego nazwiska; zostało ono tego pamiętnego dnia wymienione w sumie siedemdziesiąt cztery razy. Laureata czczono rozbijaniem ławek, co nawet w roku 1960 pozostawało metaforą opisującą szalony entuzjazm.

Gigoujeu (François Némorin) przy tej okazji odebrał jako nagrodę zestaw trzech tysięcy książek. Spółka Powszechna Kredytowania Kształcenia robiła wszystko doskonale.

Nie sposób przytoczyć tutaj całej długiej litanii nazw nauk ścisłych, których nauczano w owych koszarach kształcenia, a pradziadków młodych uczonych ogromnie zdumiałaby lista przyznanych nagród. Wręczenie ich odbywało się sprawnie, wybuchały przy tym śmiechy, kiedy jakiś biedaczyna z wydziału nauk humanistycznych, pełen wstydu po wywołaniu jego nazwiska, odbierał nagrodę za dokonany przekład na łacinę bądź wyróżnienie za tłumaczenie na język grecki.

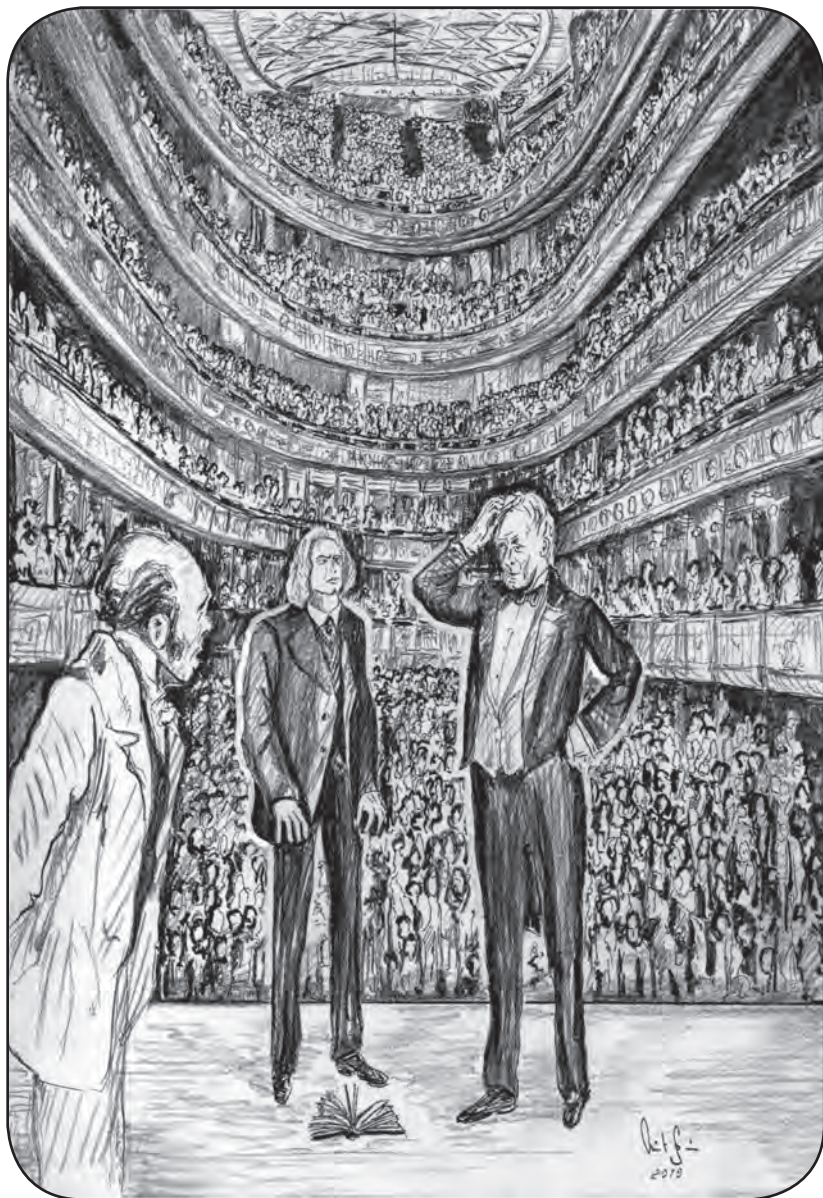
Nadeszła wszakże chwila, w której drwiny się nasiliły, w której ironia stała się ogromnie krępująca. Nastąpiło to wówczas, kiedy pan Frappeloup wypowiedział te słowa:



¹ Zadanie – oto graficzne przedstawienie owego zadania; chodzi o wyznaczenie punktu D ; jest to dość prosty problem trygonometryczny wyznaczenia zależności trójkątów ABD i ACD .

² Briançon – małe miasto w południowo-wschodniej Francji, blisko granicy z Włochami, w Alpach, najwyżej położone miasto Francji, założone przez Rzymian, z wielką warownią zbudowaną w XVII wieku przez Vaubana.

³ Hautes Alpes – departament w południowo-wschodniej Francji, sąsiaduje z Włochami, ze stolicą w Gap.



Michel spojrział ze wzgardą na książkę i rzuciwszy ją na ziemię, wrócił spokojnie na swoje miejsce, z wieńcem na czole, bez ucałowania przedtem oficjalnych policzków Jego Ekszellencji.

– Pierwsza nagroda za wiersz po łacinie: Dufrénoy (Michel Jérôme) z Vannes¹ (Morbihan)².

Śmiechy były powszechne, uzupełniane okrzykami w rodzaju następujących:

- Nagroda za wiersz po łacinie!
- Tylko on taki ułożył!
- Patrzcie tylko na tego współnika Pindosu³!
- Bywalca Helikonu⁴!
- Na ów filar Parnasu⁵!
- Idzie tu! Nie idzie!

I tak dalej.

Michel Jérôme Dufrénoy przyszedł wszakże, nie przejmując się niczym, nie zważając na śmiechy. Był młodym człowiekiem o jasnych włosach, przystojnej twarzy, miłym spojrzeniu, bez oznak niezgrabności ani niepewności. Długie włosy sprawiały, że wyglądał trochę kobieco. Czoło mu jaśniało.

Dotarł do trybuny i z rąk dyrektora bardziej wyrwał, aniżeli odebrał swą nagrodę. Składał się na nią tylko jeden tom: *Podręcznik dobrego przemysłowca*.

Michel spojrzął ze wzgardą na książkę i rzuciwszy ją na ziemię, wrócił spokojnie na swoje miejsce, z wieńcem na czole, bez ucałowania przedtem oficjalnych policzków Jego Ekscelencji.

- Pięknie – rzucił pan Richelot.
- Odważny chłopiec – powiedział pan Huguenin.

¹ *Vannes* – małe miasto w północno-zachodniej Francji, w Bretanii, port nad Atlantykiem, powstało w czasach celtyckich, ośrodek handlowy i turystyczny (liczne zabytki, zwłaszcza gotycka katedra św. Piotra i mury miejskie).

² *Morbihan* – departament w północno-zachodniej Francji, w południowej Bretanii, nad Atlantykiem, ze stolicą w Vannes, słynie z megalitów i akademii wojskowej St. Cyr.

³ *Pindos* – pasmo górskie w północno-zachodniej Grecji i południowej Albanii, najwyższa góra (Smollikas) ma 2637 m wysokości, w starożytności uważane za jedną z siedzib Apollona, boga sztuki i muz, dających natchnienie poetyckie.

⁴ *Helikon* – masyw górski w środkowej Grecji, w starożytnej krainie Beocja, nad Zatoką Korynecką, o wysokości 1749 m; były w nim dwa źródła poświęcone muzom, ich wody zapewniały natchnienie poetyckie.

⁵ *Parnas* – wapienne pasmo górskie w środkowej Grecji, w Beocji, blisko Helikonu, o wysokości 2457 m, uważane za siedzibę Apollona, stało się synonimem doskonałości w różnych dziedzinach sztuki, zwłaszcza w literaturze.

Zewsząd dobiegały szmery; Michel przyjął je lekceważącym uśmieszkiem i pośród drwin kolegów zasiadł na swoim miejscu.

Koniec przebiegającej bez żadnych zakłóceń wielkiej uroczystości nastąpił przed siódmą wieczorem; wręczono podczas niej piętnaście tysięcy nagród i dwadzieścia siedem tysięcy wyróżnień.

Tego jeszcze wieczoru główni laureaci nagród z nauk ścisłych zjedli kolację w domu barona de Vercampin; ucztowali tam również członkowie Rady Nadzorczej i najwięksi udziałowcy Spółki.

Ci ostatni byli uradowani, czego powód wyjaśnia liczbę! Dywidenda¹ za akcję miała w roku 1960 wynieść 1169 franków i 33 centymy². Zysk przewyższył już cenę emisyjną³.



¹ *Dywidenda* – część zysku netto spółki kapitałowej przeznaczana corocznie dla każdego wspólnika albo właściciela akcji.

² *Centym* – do roku 2002 jedna setna franka, jednostki monetarnej Francji.

³ *Cena emisyjna* – cena akcji sprzedawanej na rynku pierwotnym, nie musi być równa cenie nominalnej akcji.

Rozdział II

Wygląd ogólny ulic Paryża

Michel Dufrénoy podążał z tłumem jako jedna z wielu kropelek rzeki, po przerwaniu wałów przeistoczonej w rwący nurt. Jego ożywienie mijało. Ze zdobywcy nagrody za poezję łacińską został nieśmiałym młodym człowiekiem pośród rozradowanej rzeszy; czuł się w niej samotny, obcy, jakby otaczała go pustka. Kiedy jego koledzy posuwali się szybko, on poruszał się wolnym, niepewnym krokiem, pośród tylu zadowolonych krewnych coraz bardziej odnosił wrażenie, że jest sierotą; zdawał się żałować swej pracy, kierunku studiów, nauczyciela.

Ponieważ nie miał ani ojca, ani matki, musiał wrócić do rodziny, która nie potrafiła go zrozumieć, dlatego też na pewno źle przyjmie jego nagrodę za wiersz po łacinie.

– No to co – powtarzał w duchu – odwagi! Ich zły humor wytrzymam po stoicku! Mój wuj jest człowiekiem rzeczowym, ciotka kobietą praktyczną, kuzyn zaś ma umysł spekulatywny¹. W ich domu niechętnie patrzy się na mnie i na moje poglądy, co jednak mogę z tym zrobić? Głowa do góry!

Na razie się nie śpieszył, nie był bowiem jednym z tych uczniów, którzy do wakacji palą się tak, jak narody do wolności. Jego wuj i opiekun nie uważał nawet, że powinien być przy rozdaniu nagród; jak mawiał, dobrze wiedział, w czym jest „niezdolny” jego siostrzeniec, dlatego też spalilby się ze wstydu, gdyby ujrzał, jak wieniec zwycięstwa otrzymuje ten wychowanek muz.

Nieszczęśliwy laureat był jednak wleczonej przez tłum; miał wrażenie, że pochwycił go nurt i że w nim tonie.

„Porównanie jest trafne – pomyślał – oto prąd porywa mnie na pełne morze; tam zaś, gdzie trzeba mieć sprawność ryby, ja trafiam z instynktem ptaka; uwielbiam unosić się w przestworach, w idealnych

¹ *Umysł spekulatywny* – umysł abstrakcyjny, oderwany od zagadnień praktycznych, teoretyczny.

krainach, do których nikt już się nie wybiera, w królestwie marzeń, z którego prawie nigdy nie ma powrotu!”.

Zatopiony w myślach, potrącany i popychany, dotarł do stacji Grenelle kolei metropolitalnej.

Linia ta bulwarem Saint-Germain¹ przebiegała wzdłuż lewego brzegu rzeki od Dworca d’Orléans² aż do gmachów Spółki Kredytowania Kształcenia; dalej skręcała w stronę Sekwany, pokonywała ją po moście Jeny³, mającym dodatkowy wyższy poziom dla drogi żelaznej, a potem łączyła się z *railway*⁴ na brzegu prawym; ta tunelem Trocadéro⁵ docierała do Pól Elizejskich⁶ i linii bulwarowej⁷, biegła wraz z nią aż do placu Bastylii⁸ i stamtąd po moście Austerlitz⁹ wracała na lewy brzeg.

Ten pierwszy zespół okrężnych linii kolejowych okalał prawie cały dawny Paryż z czasów Ludwika XV¹⁰, biegnąc na miejscu murów miejskich, które przetrwały w eufonicznym¹¹ wierszyku:

¹ *Bulwar Saint-Germain* – najważniejsza ulica lewobrzeżnej części Paryża, biegnie równoległe do Sekwany, długości 3,15 km, szerokości 30 m, powstała podczas przebudowy Paryża przez barona Haussmanna w latach 50. i 60. XIX wieku.

² *Dworzec d’Orléans* – pierwotna nazwa Dworca Austerlitz; leży na lewym brzegu Sekwany, przy moście Austerlitz, powstał w roku 1840, rozbudowany w 1867, jeden z głównych w Paryżu, obsługuje połączenia z południowo-zachodnią częścią Francji.

³ *Most Jeny* (fr. pont d’Iéna) – most na Sekwanie, na wysokości wieży Eiffla i Ogrodów Trocadero, zbudowany w latach 1808-1814, długość 155 m.

⁴ *Railway* (ang.) – kolej, linia kolejowa, w XIX wieku w języku francuskim często posługiwano się tym angielskim słowem, jako krótszym i wygodniejszym od francuskiego określenia *voie ferrée* (dosł. droga żelazna).

⁵ *Tunel Trocadéro* – nie ma takiego, nazwa od Ogrodów Trocadero pomiędzy mostem Jeny a pałacem Chaillot, naprzeciw wieży Eiffla, parku utworzonego w roku 1878 na miejscu wcześniejszych ogrodów pałacu Trocadéro jako teren Wystawy Światowej.

⁶ *Pola Elizejskie* (fr. Avenue des Champs-Élysées) – główna aleja Paryża, biegnąca od placu Zgody do placu de Gaulle’a, długości 1,9 km, zbudowana przez barona Haussmanna.

⁷ *Linia bulwarowa* – arteria biegnąca po linii wielkich bulwarów (Grands Boulevards) Paryża, powstałych na miejscu dawnych murów obronnych, główne dzieło barona Haussmanna.

⁸ *Plac Bastylii* – plac w prawobrzeżnej części Paryża, na styku dzielnic 4., 11. i 12., do roku 1790 stała na nim Bastylia.

⁹ *Most Austerlitz* – most na Sekwanie, we wschodniej części Paryża, na wysokości Ogrodu Botanicznego, zbudowany w latach 1801-1805, rozbudowany w 1854, 174 m długości.

¹⁰ *Ludwik XV* (1710–1774) – król Francji od roku 1715, jego żoną była Maria Leszczyńska, miał przydomek Ukochany (fr. *le Bien-Aimé*).

¹¹ *Eufoniczny* – mający harmonijne brzmienie, także o zgodnych głoskach.

*Le mur murant Paris rend Paris murmurant*¹.

Druga linia łączyła dawne przedmieścia Paryża, a jej liczące trzydzieści dwa kilometry przedłużenie biegło do dzielnic leżących ongiś poza bulwarami zewnętrznymi².

Pokrywająca się z trasą dawnej kolei obwodowej trzecia linia miała pięćdziesiąt sześć kilometrów długości.

Na koniec linia czwarta, długa na ponad sto kilometrów, biegła wzdłuż linii fortów³.

Widać stąd, że Paryż wyrwał się poza swe mury obronne z roku 1843 i mógł swobodnie rozpychać się łokciami w Lasku Bulońskim⁴, na polach Issy, Vanves, Billancourt, Montrouge, Ivry, Saint-Mandé, Bagnolet⁵,

¹ *Le mur...* – zdanie z powtarzającą się eufonicznie sylabą „mur”, dosłownie: „Mur okalający Paryż czyni Paryż mruczącym”.

² *Bulwary zewnętrzne* – bulwary okalające Paryż właściwy, na miejscu dawnych murów miejskich.

³ *Forty* – tzw. Mur Thiersa (Enceinte de Thiers), ciąg umocnień wokół Paryża, zbudowany w latach 1841-1845, liczące 33 km długości mury obronne z 94 bastionami, 17 ufortyfikowanymi bramami i 27 mniejszymi przejściami, rozbierany w latach 1919-1929, na jego miejscu biegnie obecnie Boulevard Périphérique.

⁴ *Lasek Buloński* – park na zachodnim skraju Paryża, na miejscu dawnych królewskich terenów łowieckich, Ludwik XIV udostępnił go wszystkim, stał się popularnym terenem wypoczynkowym, powierzchnia 846 hektarów;

⁵ *Issy-les-Moulinaux* – gmina w departamencie Hauts-de-Seine, południowo-zachodni sąsiad Paryża, nad Sekwaną, na jej polach powstało pierwsze lotnisko Paryża, od roku 2016 w składzie Metropolii Wielkiego Paryża; *Vanves* – gmina w departamencie Hauts-de-Seine, południowo-zachodni sąsiad Paryża, wschodni gminy Issy-les-Moulinaux, bardzo gęsto zaludniony, od roku 2016 w składzie Metropolii Wielkiego Paryża; *Boulogne-Billancourt* – gmina w departamencie Hauts-de-Seine, południowo-zachodni sąsiad Paryża, na prawym brzegu Sekwany, na południe od Lasku Bulońskiego, jedna z najbogatszych gmin Francji, od roku 2016 w składzie Metropolii Wielkiego Paryża; *Montrouge* – gmina w departamencie Hauts-de-Seine, południowy sąsiad Paryża, wschodni gminy Vanves, w XVII i XVIII wieku służyła z licznych wiatraków, od roku 2016 w składzie Metropolii Wielkiego Paryża; *Ivry-sur-Seine* – gmina w departamencie Val-de-Marne, południowo-wschodni sąsiad Paryża, wschodni gminy Montrouge, na lewym brzegu Sekwany, od roku 2016 w składzie Metropolii Wielkiego Paryża; *Saint-Mandé* – gmina w departamencie Val-de-Marne, południowo-wschodni sąsiad Paryża, między nim a lasem Vincennes, od roku 2016 w składzie Metropolii Wielkiego Paryża; *Bagnolet* – gmina w departamencie Seine-Saint-Denis, wschodni sąsiad Paryża, na miejscu dawnego zamku Bagnolet, od roku 2016 w składzie Metropolii Wielkiego Paryża;

Pantin, Saint-Denis, Clichy i Saint-Ouen. Wzgórza Meudon, Sèvres¹ i Saint-Cloud² powstrzymały jego rozszerzanie się na zachód. Obecnie granice stolicy wyznaczają forty Mont-Valérien³, Saint-Denis, Aubervilliers, Romainville, Vincennes, Charenton, Vitry⁴,

¹ *Pantin* – gmina w departamencie Seine-Saint-Denis, północno-wschodni sąsiad Paryża, nad kanałem Ourcq, od roku 2016 w składzie Metropolii Wielkiego Paryża; *Saint-Denis* – gmina w departamencie Seine-Saint-Denis, północny sąsiad Paryża, słynie z gotyckiej katedry Saint-Denis, nekropolii królów Francji i wielkiego stadionu Stade de France, od roku 2016 w składzie Metropolii Wielkiego Paryża; *Clichy-la-Garenne* – gmina w departamencie Hauts-de-Seine, północno-zachodni sąsiad Paryża, nad prawym brzegiem Sekwany, dawna stolica Merowingów, od roku 2016 w składzie Metropolii Wielkiego Paryża; *Saint-Ouen* – gmina w departamencie Seine-Saint-Denis, północno-zachodni sąsiad Paryża, wschodni gminy Clichy-la-Garenne, nad prawym brzegiem Sekwany, miejsce głównego pchlego targu Paryża, od roku 2016 w składzie Metropolii Wielkiego Paryża; *Meudon* – gmina w departamencie Hauts-de-Seine, leży na południowy zachód od Paryża; na południe od gminy Issy-sur-Seine, nad lewym brzegiem Sekwany, na wzgórzu, z którego rozciąga się piękna panorama Paryża, stał zamek Meudon, później miejsce obserwatorium astronomicznego; *Sèvres* – gmina w departamencie Hauts-de-Seine, leży na południowy zachód od Paryża, na północ od gminy Meudon, pagórkowata, słynie z manufaktury porcelany z XVIII wieku oraz Międzynarodowego Biura Wag i Miar.

² *Saint-Cloud* – gmina w departamencie Hauts-de-Seine, leży na południowy zachód od Paryża, na północ od gminy Sèvres, nad lewym brzegiem Sekwany, pagórkowata, na wzgórzu do roku 1870 stał zamek Saint-Cloud, jedna z siedzib królów Francji.

³ *Fort Mont-Valérien* – warownia w gminie Suresnes, na zachód od Lasu Bulońskiego, na wzgórzu nad Sekwaną, zbudowana w roku 1841, zachowana, obecnie zabytek narodowy.

⁴ *Fort Saint-Denis* (właśc. Fort de l'Est) – warownia w gminie Saint-Denis, zbudowana w latach 1841-1843, nadal zajmowana przez wojsko, m.in. przez Legię Cudzoziemską; *Fort d'Aubervilliers* – warownia w gminie Aubervilliers, na północ od Paryża, zbudowana w latach 1842-1846, obecnie nieużywana z powodu zanieczyszczenia radem wskutek badań prowadzonych w forcie przez Frédérica Joliot i jego żonę Iréne, córkę Marii Skłodowskiej-Curie; *Fort de Romainville* – warownia w gminie Las Lilas, na północny wschód od Paryża, zbudowana w latach 1844-1848, w czasie II wojny światowej hitlerowski obóz koncentracyjny, obecnie na jego terenie stoi wysoka na 141 m wieża telewizyjna; *Fort de Vincennes* – warownia w gminie Vincennes, na wschód od Paryża, na północ od Lasu Vincennes, obok zamku Vincennes, zbudowana w latach 1841-1844, obecnie mieści archiwum wojskowe; *Fort de Charenton* – warownia w gminie Maisons-Alfort, na południowy wschód od Paryża, na południe od Lasu Vincennes, zbudowana w latach 1842-1847, obecnie siedziba Żandarmerii; *Vitry* – fort dawniej w gminie Vitry-sur-Seine, obecnie w leżącej na północ od niej Ivry-sur-Seine istnieje fort d'Ivry, na południowy wschód od Paryża, zbudowany w latach 1841-1846, obecnie zarządzany przez Ministerstwo Obrony, mieści archiwum wojskowej agencji prasowej ECPAD.

Bicêtre, Montrouge, Vanves i Issy¹; jej obwód miał dwadzieścia siedem lig² długości, zagarnęła cały departament Seine³.

Cztery koncentryczne koła dróg żelaznych składały się więc na sieć metropolitalną; ich połączeniami były odcinki poprzeczne, na prawym brzegu bieły one wzdłuż przedłużeń bulwarów Magenta⁴ i Malesherbes⁵, na lewym zaś wzdłuż ulic Rennes⁶ i Fossés-Saint-Victor⁷. Przejazdy z jednego krańca Paryża na drugi mogły się zatem odbywać z wielką prędkością.

Railways te istniały od roku 1913; ich budowę, według projektu przedłożonego w ubiegłym wieku przez inżyniera Joanne'a⁸, prowadzono na koszt państwa.

W owej epoce rządowi przedstawiano liczne projekty. Ten poddawał je ocenie rady inżynierów budownictwa, ponieważ po roku 1889,

¹ *Fort de Bicêtre* – warownia w gminie Kremlin-Bicêtre, na południe od Paryża, zbudowana w latach 1841-1845, obecnie zarządzana przez Ministerstwo Obrony, siedziba radia wojskowego; *Fort de Montrouge* – warownia obecnie w gminie Arcueil (od roku 1851), na południe od Paryża, zbudowana w latach 1843-1845, obecnie siedziba żandarmerii wojskowej i kilku innych instytucji wojska; *Fort de Vanves* – warownia obecnie w gminie Malakoff, na południowy zachód od Paryża, zbudowana w latach 1840-1841, mocno zniszczona podczas oblężenia w roku 1870, odbudowana w 1931, obecnie należy do Ministerstwa Obrony, siedziba kilku instytucji wojskowych; *Fort d'Issy* – warownia w gminie Issy-les-Moulineaux, na południowy zachód od Paryża, zbudowana w latach 1841-1845, do roku 2009 własność wojska, obecnie powstaje tam osiedle ekologiczne, tzw. eco-district.

² *Liga* (fr. *lieue*) – dawna francuska miara długości, po roku 1791 nieoficjalna, uznana za mającą dokładnie 4 km.

³ *Departament Seine* (Sekwany) – departament istniejący w latach 1790-1968, ze stolicą w Paryżu, obecnie podzielony na cztery.

⁴ *Dywidenda* – część zysku netto spółki kapitałowej przeznaczana corocznie dla każdego wspólnika albo właściciela akcji.

⁵ *Bulwar Malesherbes* – bulwar w północnej (prawobrzeżnej) części Paryża, w dzielnicach 8. i 17., biegnie od placu Madeleine na północny zachód, wytyczony w roku 1808, ostateczny kształt uzyskał w 1861, jeden z bardziej eleganckich.

⁶ *Ulica Rennes* – ulica w południowej (lewobrzeżnej) części Paryża, w dzielnicy 6., powstała w latach 1855-1866, przy niej odbyła się pierwsza projekcja filmowa braci Lumière.

⁷ *Ulica Fossés-Saint-Victor* – dawna nazwa ulicy du Cardinal-Lemoine, w południowej (lewobrzeżnej) części Paryża, w dzielnicy 5., z resztkami najstarszego zachowanego muru obronnego Paryża (z XIII wieku).

⁸ Adolphe Joanne (1813-1881) – francuski dziennikarz i geograf, z wykształcenia prawnik, autor przewodników turystycznych *Guides Joanne*, później *Guides Bleus*, także słownika *Dictionnaire géographique de la France*.

w którym zlikwidowano Szkołę Politechniczną¹, nie było już inżynierów dróg i mostów. Specjaliści ci długo w tej sprawie się różnili, jedni chcieli poprowadzić tory na powierzchni, głównymi ulicami Paryża, inni zaś zalecali sieć podziemną, naśladującą *railway* Londynu. Wybór pierwszego projektu wymusiłby jednak stawianie szlabanów zamykanych na czas przejazdu pociągów, co powodowałoby łatwe do wyobrażenia zatory w ruchu pieszych, powozów i karet; drugi zaś oznaczałby ogromne kłopoty z jego przeprowadzeniem, a ponadto perspektywa utknięcia nie wiadomo na jak długo w tunelu nie mogła się ani trochę podobać podróżnym. Konieczna byłaby też przebudowa wszystkich linii kolejowych powstałych wcześniej zgodnie z tym nieszczęsnym założeniem, między innymi przecinającej Lasek Buloński, która z powodu odcinków biegnących po wiaduktach i pod ziemią zmuszałaby korzystających z niej podczas jazdy trwającej dwadzieścia trzy minuty do dwudziestu siedmiu przerw w czytaniu gazet.

Okazało się, że projekt Joanne'a łączył w sobie takie zalety, jak szybkość, łatwość wykonania i wygoda pasażerów, dlatego też od pięćdziesięciu lat metropolitalne koleje żelazne działały w sposób zadowalający wszystkich.

Projekt ten przewidywał dwa oddzielne tory, do jazdy w przeciwnych kierunkach, dzięki czemu nie dochodziło nigdy do zderzeń pociągów pędzących naprzeciw siebie.

Wszystkie te linie przeprowadzono po osi bulwarów, w odległości pięciu metrów od budynków, powyżej zewnętrznej krawędzi trotuarów; tory podpierały eleganckie kolumny z galwanizowanego brązu z łączącymi je ażurowymi poprzeczkami; owe słupy wznosiły w stałych odstępach poprzeczne łuki biegnące do najbliższych domów.

W ten sposób podtrzymujące drogi żelazne długie wiadukty tworzyły osłoniętą galerię, pod którą przechodnie znajdowali ochronę przed deszczem i słońcem; dla powozów przeznaczono asfaltową jezdnię. Na skrzyżowaniach głównych ulic z trasą kolei tory biegly

¹ *Szkola Politechniczna* (fr. *École polytechnique*) – wyższa uczelnia powstała w roku 1794 w Palaiseau pod Paryżem, od 1804 wojskowa, z siedzibą w Paryżu, od roku 1970 cywilna, w 2008 wraz z kilkoma innymi uczelniami przekształcona w Uniwersytet Paris-Saclay, kształciła głównie inżynierów wojskowych; inżynierów dróg i mostów kształcono głównie w *École nationale des ponts et chaussées*, wyższej uczelni założonej w roku 1747, wysoko cenionej, istnieje nadal.

po eleganckich mostach, a *railway*, zawieszony na wysokości antresoli, wcale nie zawadzał w ruchu ulicznym.

Jako stacje służyły niektóre domy przy ulicach, przekształcone w poczekalnie; z torami łączyły je szerokie pomosty, poniżej nich podwójne ciągi schodów wiodły do pomieszczeń dla pasażerów.

Stacje *railway* biegnącej bulwarami umieszczono przy Trocadéro¹, Madeleine², bazarze Bonne Nouvelle³, ulicy du Temple⁴ i na placu Bastylli.

Podparty jedynie kolumnami wiadukt ten na pewno nie zdołałby podtrzymać dawnych pojazdów, które potrzebowały do ciągnięcia ich bardzo ciężkich lokomotyw; użycie jednak nowego rodzaju napędu sprawiło, że pociągi były dużo lżejsze; jeździły co dziesięć minut, a każdy mieścił po tysiąc pasażerów w swych szybkich i wygodnie wyposażonych wagonach.

Domy wzdłuż torów nie musiały cierpieć od pary i dymu z jednego bardzo prostego powodu: nie było lokomotyw. Pociągi napędzało sprężone powietrze, wedle projektu Williama, który polecił Jobard⁵, sławny belgijski inżynier działający w połowie dziewiętnastego wieku.

Mającą dwadzieścia centymetrów średnicy i ścianki grubości dwóch milimetrów rura napędowa ciągnęła się pomiędzy parą szyn na całej ich długości. Zawierała wewnątrz krążek z miękkiej stali, poruszany sprężonym do kilku atmosfer powietrzem, dostarczany przez Spółkę Katakumb Paryża⁶. Krążek ten, pędzący rurą z równie

¹ *Trocadéro* – zapewne chodzi o wspomniany wcześniej Tunel Trocadéro albo o plac Trocadéro przed pałacem Chaillot, na którym obecnie znajduje się obecnie stacja metra Trocadéro.

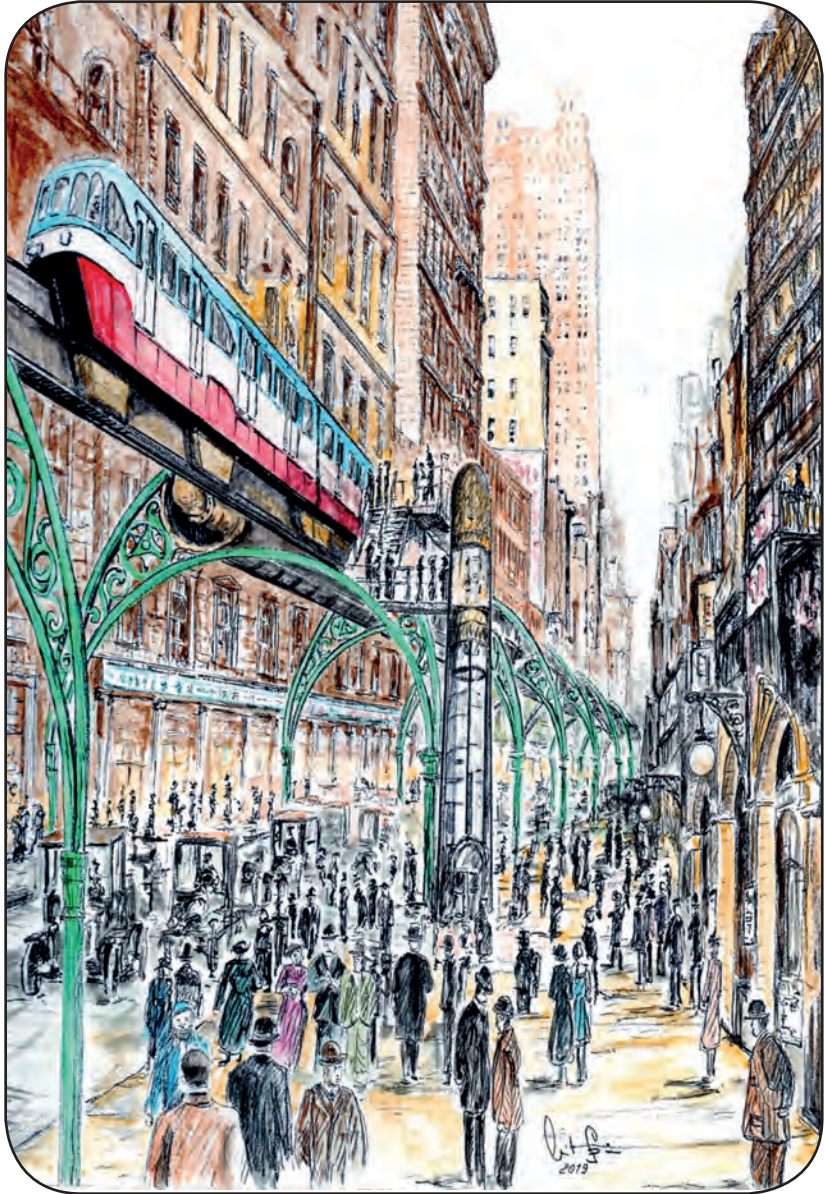
² *Madeleine* – kościół św. Magdaleny (de la Madeleine) w Paryżu, przy placu de la Madeleine w 8. dzielnicy Paryża, budowany w latach 1807-1842, na placu znajduje się obecnie stacja metra Madeleine.

³ *Bazar Bonne-Nouvelle* – elegancki sklep przy bulwarze Bonne-Nouvelle (granica 2. i 10. dzielnicy) powstały w roku 1836, pięciopiętrowy, w latach 1863-1899 z modą damską, jeden z największych wówczas domów towarowych, w pobliżu znajduje się dziś stacja metra Bonne-Nouvelle.

⁴ *Ulica du Temple* – ulica na granicy 3. i 4. dzielnicy w prawobrzeżnej części Paryża, długości 1335 m, jedna z najstarszych w mieście, nazwa od siedziby zakonu templariuszy, w obecnym kształcie z roku 1851.

⁵ *Jean-Baptiste-Ambroise-Marcellin Jobard* (1792-1861) – belgijski litograf i wynalazca, pierwszy fotograf w Belgii, dokonał wielu wynalazków i usprawnień.

⁶ *Katakumby Paryża* – licząca ponad 500 km długości sieć korytarzy pod Paryżem, pozostałość po wyrobiskach, w których wydobywano wapień, pierwsze powstały



Wszystkie te linie przeprowadzono po osi bulwarów,
w odległości pięciu metrów od budynków,
powyżej zewnętrznej krawędzi trotuarów.

wielką prędkością co kulka w dmuchawce, pociągał za sobą pierwszy wagon pociągu. Jak jednak sprząc ów wagon z krążkiem zamkniętym w środku rury, skoro nie mógł on mieć żadnego połączenia ze światem poza nią? Siłą elektromagnetyczną.

Rzeczywiście, pierwszy wagon posiadał między kołami magnesy, z prawej i lewej strony niemal stykające się z rurą, ale bez jej dotykania. Magnesy te przez ścianki rury wywierały wpływ na krążek z miękkiego żelaza¹, który poruszając się, ciągnął za sobą pociąg, a sprężone powietrze nie mogło uciec żadnym otworem.

Kiedy pociąg miał się zatrzymać, kolejarz na stacji obracał kurek; sprężone powietrze wówczas ulatywało, a krążek się zatrzymywał. Przy zamkniętym kurku powietrze napierało i pociąg ruszał od razu z wielką prędkością.

Ten system napędu był więc tak prosty i łatwy w obsłudze, niewydzielający ani dymu, ani pary, wykluczający zderzenia, a także umożliwiający podjeżdżanie po każdej pochyłości, że sprawiał wrażenie działającego od niepamiętnych czasów.

Młody Dufrenoy kupił sobie bilet na stacji Grenelle i dziesięć minut później wysiadł na stacji Madeleine; zszedł na bulwar i ruszył ulicą Impériale², wytyczoną tak, że biegła prosto od Opery³ aż ogrodów Tuileries⁴.

Tłumy zapełniały ulice; zapadał zmierzch; bogate sklepy jaśniały z daleka blaskiem światła elektrycznego; kandelabry działające wedle systemu Waya⁵, czyli wskutek naelektryzowania siateczki rtęcio-

w czasach rzymskich, od roku 1786 przenoszono do nich zwłoki z cmentarzy paryskich, obecnie część udostępniana do zwiedzania; wspomniana Spółka jest fikcyjna.

¹ Jeśli magnes elektryczny może przy bezpośrednim kontakcie utrzymać masę 1000 kg, to z odległości 5 milimetrów jego siła przyciągania wynosi nadal 100 kg (przypis autora).

² *Ulica Impériale* – ulicę taką planowano wytyczyć w roku 1806, miała bieć od łuku triumfalnego Carrousel na północ, do rue d’Echelle, w roku 1815 przemianowano ją na rue de Carrousel.

³ Opera paryska założona w roku 1669 przez Ludwika XIV wiele razy zmieniała siedzibę, w latach 1821-1873 była nią gmach Théâtre Impérial de l’Opéra przy ulicy Le Peletier, dopóki się nie spalił.

⁴ *Ogrody Tuileries* – dawne ogrody pałacu Tuileries, spalonego w roku 1871, bezpośrednio na prawym brzegu Sekwany, na zachód od Luwru, gmach Opery przy ulicy Le Peletier znajdował się ok. 1,5 km na północ od tych ogrodów.

⁵ John Thomas Way – angielski wynalazca, jego opracowany w roku 1860 projekt lamp, w których w rurce z mieszkanką powietrza i oparów rtęci świecił łuk elektryczny, nie

wej, paliły się niezwykle jasno; łączyły je podziemne druty; w jednej chwili sto tysięcy latarni Paryża rozbłyskiwało jednocześnie.

Były jednak staroświeckie sklepy trzymające się kurczowo dawnego gazu koksowniczego¹; inna sprawa, że wydobywanie węgla z nowych kopalń zapewniało dostawy tego paliwa w cenie dziesięciu centymów za metr sześcienny. Spółki górnicze osiągały jednak przy niej znaczne zyski, zwłaszcza że gazu tego używano do napędzania maszyn.

I rzeczywiście, spośród nieprzeliczonych pojazdów przemierzających jezdnie bulwarów większość obywatela się bez koni; napędzała je niewidoczna siła pochodząca z silnika na powietrze rozprężane spalaniem gazu. Był to używany w lokomocji motor Lenoira².

Główną zaletą owej wynalezionej w roku 1859 maszyny było wyzbycie się kotła, paleniska i opału; wprawiała w ruch dzięki małej ilości gazu oświetleniowego³ mieszanego z powietrzem, doprowadzanego pod tłok i zapalanego iskrą elektryczną. Słupki z gazem, umieszczone w stanowiskach dla pojazdów, dostarczały nieodzownego wodoru; niedawne usprawnienia usunęły potrzebę używania wody, służącej poprzednio do chłodzenia cylindra silnika.

Ten napęd był zatem łatwy w stosowaniu, *prosty i poręczny*; ze swojego siedzenia mechanik kierował kołem sterującym; pedał, który miał pod stopą, umożliwiał mu w jednej chwili zmianę prędkości pojazdu.

Jeden dzień utrzymania pojazdu o mocy jednego konia mechanicznego wymagał wydatku osiem razy mniejszego aniżeli w przypadku konia; ilość zużytego gazu mogła być dokładnie ustalana, co pozwalało wyliczać pracę wykonaną przez każdy pojazd, i Spółki nie dawało się już naciągać, jak przedtem robili to dorożkarze.

weszły do użytku; pierwsze podobne lampy stosowane na szerszą skalę wynalazł w roku 1901 Amerykanin Peter Cooper Hewitt.

¹ *Gaz koksowniczy* – gaz uzyskiwany podczas suchej destylacji węgla kamiennego bez dostępu tlenu, składający się głównie z wodoru, metanu i tlenku węgla, stosowany powszechnie od drugiej połowy XIX wieku w kuchenkach gazowych, do oświetlania i napędzania urządzeń, obecnie zarzucony z powodu łatwości zatruć tlenkiem węgla.

² *Motor Lenoira* – pierwszy skuteczny silnik spalinowy, wynaleziony w roku 1859 przez Étienne'a Lenoira (1822-1900), napędzany mieszaną gazu koksowniczego i powietrza.

³ *Gaz oświetleniowy* (gaz miejski) – mieszaną gazu koksowniczego z innymi palnymi gazami; w XIX wieku dostarczany rurami, używany w gospodarstwach domowych i przemysle.

Wielkie ilości wodoru pochłaniały dorożki gazowe, a co dopiero ogromne lory¹ przewożące kamienie i towary, mające moc od dwudziestu do trzydziestu koni mechanicznych. Inną zaletą systemu Lenoira było to, że godziny bezczynności nie wymagały wydatków, dając oszczędności niemożliwe do uzyskania w przypadku maszyn parowych, które zużywały paliwo także podczas postoju.

Środki transportu poruszały się zatem prędko po ulicach mniej niż kiedyś zapchanych, gdyż rozporządzenie ministra policji zakazywało wszystkim wózkom ręcznym, konnym furgonom dostawczym i ciężarówkom jeżdżenia po dziesiątej rano, z wyłączeniem niektórych przeznaczonych dla nich dróg.

Owe rozmaite usprawnienia pasowały do tego rozgorączkowanego stulecia, w którym mnogość spraw do załatwienia nie zostawiała czasu na żaden wypoczynek ani nie dopuszczała żadnego zwlekania.

Cóż by rzekł któryś z naszych przodków, ujrawszy owe bulwary oświetlone blaskiem porównywalnym ze słonecznym, owe tysiące pojazdów bezgłośnie krążących po tłumiącym dźwięki asfalcie ulic, owe sklepy bogate niby pałace i promieniujące wokół białym światłem, owe drogi przelotowe mające szerokość placów, owe place dorównujące wielkością równinom, owe ogromne hotele, w których zatrzymywało się wygodnie dwadzieścia tysięcy podróżnych, owe jakże lekkie wiadukty, owe ciągnące się długo eleganckie galerie, owe kładki łączące ulice, a wreszcie owe jaśniejące pociągi, wydające się mknąć z fantastyczną szybkością w powietrzu?

Bez wątpienia byłby mocno zdumiony, ale ludzie z roku 1960 przestali już podziwiać te cuda; spokojnie z nich korzystali, nie będąc dzięki nim bardziej szczęśliwymi, gdyż po ich śpiesznych krokach, zabieganiu, amerykańskim rozmachu można było wyczuć, że demon bogactwa poganiał ich bez ustanku i bez litości.



¹ Lora – wóz albo wagon towarowy bez ścianek bocznych i dachu, w oryginale *haquets*, tego rodzaju wozy przeznaczone były do przewozu beczek z piwem.

Chcesz przeczytać dalszą część?

Zapraszamy do księgarni!