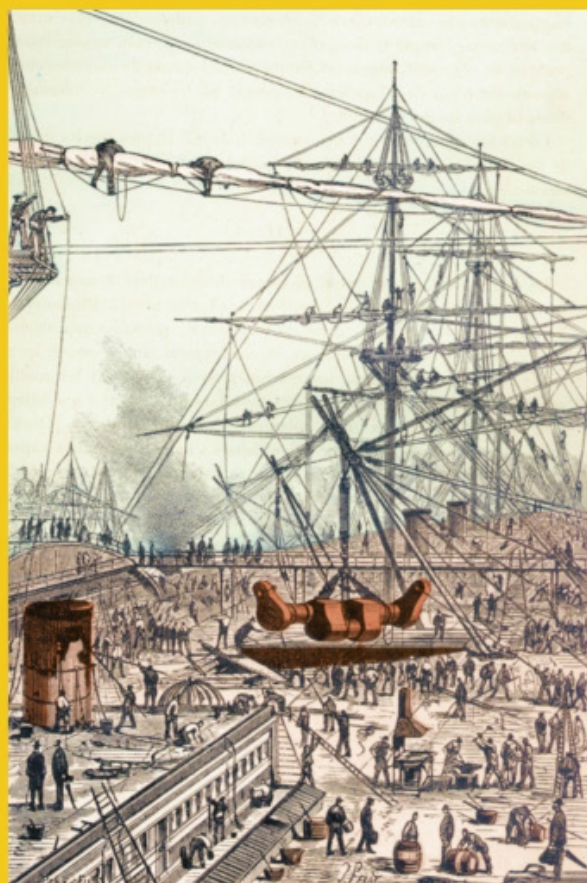


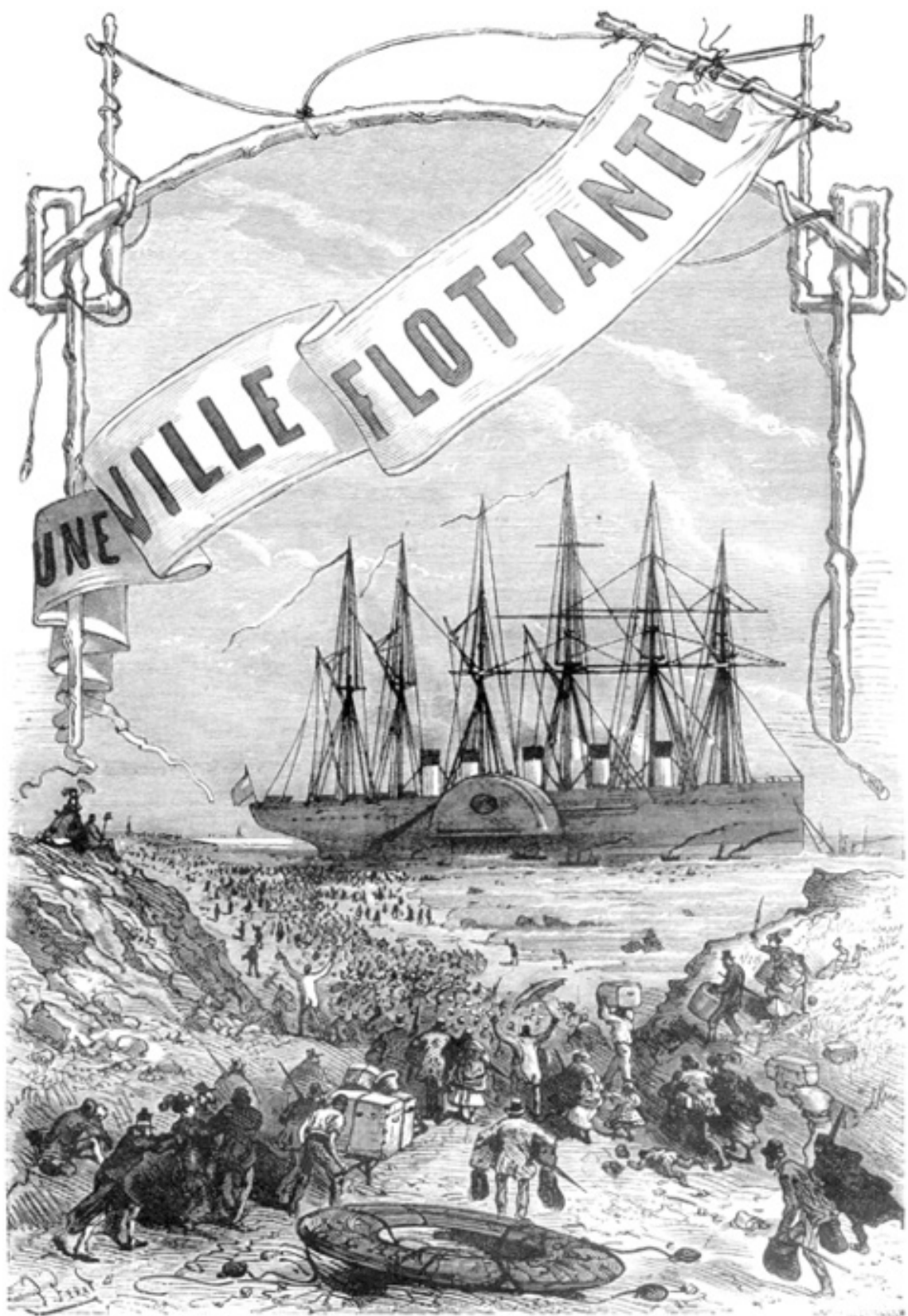


# Juliusz Verne Pływające miasto



ISBN 978-83-64701-33-7







# Juliusz Verne



## PŁYWAJĄCE MIASTO

Przełożył i przypisami opatrzył Andrzej Zydorczak

**Siedemnasta publikacja elektroniczna wydawnictwa JAMAKASZ**

Tytuły oryginału francuskiego: *Une Ville flottante*

© Copyright for the Polish translation by Andrzej Zydorczak, 2015

30 ilustracji: Jules-Déscartes Férat  
(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 2015

ISBN 978-83-64701-33-7

# Wstęp

Juliusz Verne w swoim życiu nie odbył zbyt wielu podróży. Co innego w swoich powieściach – tam razem z Fileasem Foggiem objechał całą kulę ziemską, dzięki dobrej woli kapitana Nemo zagłębił się w morza i oceany, towarzyszył profesorowi Liddenbrockowi w jego wędrówce po wnętrzu Ziemi, wleciał w powietrze porwany przez Robura Zwycięzcę, o mało co nie wylądował na Księżycu, lecąc w pocisku z prezesem Barbicanem, wreszcie podróżował trochę po naszym Układzie Słonecznym razem z Hectorem Servadacem.

W „zwykłym życiu” wyprawy jego ograniczały się (poza jedną) do strefy „europejsko-północnoafrykańskiej”. Ponieważ było ich zaledwie kilka, przedstawiamy tu wszystkie:

- W roku 1859, mając trzydzieści pięć lat, udaje się wraz ze swoim przyjacielem Arystydem Hignardem do Anglii i Szkocji, która – podobnie jak Stany Zjednoczone – zawsze go fascynowała.
- W roku 1861 odbywa podróż do Skandynawii. Jak poprzednio, towarzyszy mu Hignard.
- W roku 1867 na pokładzie największego wówczas parowca „Great Eastern” popłynął ze swym bratem Paulem do Stanów Zjednoczonych. Tam zwiedzili Nowy Jork i wodospad Niagara.
- W roku 1878, w towarzystwie najwierniejszych przyjaciół, opłynął swoim jachtem „Michel III” część Morza Śródziemnego.
- W roku 1879, również na „Michel III”, wybrał się po raz drugi do Anglii i Szkocji, gdzie na Hybrydach zwiedził Grotę Fingala.
- W roku 1881 odbył trzecią wyprawę swoim jachtem – do Rotterdamu i Kopenhagi.
- W roku 1884 udał się w czwartą i ostatnią wielką podróż jachtem „Michel III” – po Morzu Śródziemnym.

Jak widać, niewielki to dorobek podróżniczy, ale ważne jest, że po każdej wyprawie powstawała – oparta mniej lub bardziej na doznanych przeżyciach – powieść bądź dłuższe opowiadanie.

Tak też rzecz się miała z wyprawą do Stanów Zjednoczonych. Notatki z podróży pozwoliły na napisanie powieści *Pływające miasto*, która ukazała się po raz pierwszy we Francji w „Les Débats” w roku 1870. Wydawca Verne’a Hetzel opublikował ją w roku 1871 w cyklu „Niezwykłe Podróże”.

W Polsce pierwsze wydanie tej powieści ukazało się już w roku 1872, jako dodatek do „Opiekuna Domowego”. Później, w innym przekładzie, *Pływające miasto* było drukowane w odcinkach w „Ruchu Literackim” w roku 1876. W tym samym roku, nakładem Lwowskiej Księgarni Gubrynowicza powieść ukazała się w wydaniu książkowym. Kolejne wydanie pochodzi z roku 1926, a ostatnie, oparte na tekście z 1876 roku, ukazało się w roku 1996 nakładem Wydawnictwa Ajaks.

Obecne wydanie jest pełnym, starannie przejrzanym przekładem z francuskiego oryginału. Jak wszystkie powieści Verne’a z jego wcześniejszego okresu, tak i ta wyraża pochwałę techniki, Ameryki i Amerykanów (choć z wyjątkami potwierdzającymi regułę), nie jest przy tym pozbawiona szczypty romantyzmu, sarkazmu, dowcipu i celnych spostrzeżeń. Jak zwykle znajdujemy w niej pełną gamę wyraźnie zarysowanych osobowości – ludzi poważnych, zawziętych, dziwaków, optymistów, prześmiewców. Warto ją przeczytać chociażby po to, aby znaleźć się w starych, dobrych czasach....

Andrzej Zydorczak

# Rozdział I

Osiemnastego marca 1867 roku przybyłem do Liverpoolu. „Great Eastern”<sup>1</sup> miał za kilka dni odpłynąć do Nowego Jorku, a ja przyjechałem, by zająć miejsce na jego pokładzie. Miała to być amatorska wycieczka i nic ponadto. Nęciła mnie przeprawa przez Atlantyk tym olbrzymim statkiem. Przy sposobności zamierzałem zwiedzić Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, ale jakby dodatkowo. Przede wszystkim chodziło mi o „Great Eastern”, a dopiero w drugiej kolejności o kraj sławiony przez Coopera<sup>2</sup>.

Rzeczywiście, ten *steamship*<sup>3</sup> stanowił arcydzieło budownictwa okrętowego. Był to więcej aniżeli ogromny statek, było to pływające miasto, kawałek hrabstwa oderwany od angielskiej ziemi, który po przepłynięciu morza chciał się zespolic z kontynentem amerykańskim. Wyobrażałem sobie tę olbrzymią masę unoszącą się na falach, jej walkę z wiatrami, którym stawia czoła, jej zuchwałstwo wobec bezsilnego oceanu, jej obojętność na falowanie, jej stabilność wśród żywiołu, który takimi okrętami jak „Warrior” i „Solferino”<sup>4</sup> wstrząsa niby małutkimi łódkami. Jednak moja wyobraźnia na tym się zatrzymywała. Wszystkie te rzeczy zobaczyłem podczas przeprawy, a oprócz tego jeszcze wiele innych, niemających nic wspólnego ze sprawami morskimi. Jeżeli „Great Eastern” nie był tylko pływającą machiną, jeżeli to był mikrokosmos i jeżeli zabierał na siebie jednocześnie tylu ludzi, to nie zdziwi żadnego widza, gdy spotka tam, jak w największym teatrze, wszystkie instynkty, wszystkie śmieszności, wszystkie ludzkie namiętności.

Opuściwszy dworzec kolejowy, udałem się do hotelu „Adelphi”. Odpłynięcie „Great Eastern” zapowiedziano na dwudziestego marca. Pragnąc przypatrzeć się ostatnim przygotowaniom, poprosiłem uprzejmie kapitana Andersona, dowodzącego parowcem, o pozwolenie na bezzwłoczne ulokowanie się na statku. Przystał na to z wielką uprzejmością.

Następnego dnia zszedłem ku basenom portowym, utworzonym na brzegach rzeki Mersey przez dwa szeregi doków. Obrotowe pomosty pozwoliły mi się dostać na nabrzeże New Prince, rodzaj ruchomej tratwy, podnoszącej się i opadającej zgodnie z przyływem i odpływem morza. Było to miejsce wsiadania pasażerów do licznych *boats*<sup>5</sup> pełniących służbę w Birkenhead, filii Liverpoolu, usytuowanym na lewym brzegu rzeki Mersey.

Mersey, podobnie jak Tamiza, jest rzeką o niewielkim znaczeniu, niegodną nawet, by ją nazywać rzeką, chociaż wpada do morza<sup>6</sup>. Jest to rozległa zapadłość gruntu wypełniona wodą, właściwie długi rów, choć głębokość czyni ją zdolną do przyjmowania statków o największym tonażu, takich na przykład jak „Great Eastern”, dla którego większa część portów świata jest całkowicie niedostępna. Dzięki tej naturalnej właściwości, przy takich strumykach jak Tamiza i Mersey, prawie u ich ujścia, powstały dwa olbrzymie miasta handlowe: Londyn i Liverpool. Tak samo i prawie z tych samych względów nad rzeką Clyde wzrosło Glasgow.

Przy doku New Prince palił pod kotłami tender<sup>7</sup>, mały statek parowy przeznaczony do obsługi „Great Eastern”. Ulokowałem się na jego pokładzie, już zatłoczonym rzemieślnikami i niewykwalifikowanymi robotnikami, udającymi się na pokład wielkiego parowca. Gdy na Wieży Wiktorii<sup>8</sup> wybiła siódma rano, tender rzucił cumy<sup>9</sup> i z dużą prędkością popłynął po wzbierających przyływie wodach Mersey.

---

1 „Great Eastern” (ang.) – „Wielki Wschód”.

2 James Fenimore Cooper (1789-1851) – amerykański pisarz, jeden z twórców literatury narodowej; w tzw. *Pięcioksięgu przygód Sokolego Oka*, w którym jednym z głównych bohaterów jest biały traper i poszukiwacz przygód Natty Bumppo, zwany przez Indian Skórzaną Pończochą, stworzył romantyczną epopeję amerykańskiego osadnictwa.

3 *Steamship* (ang.) – parowiec.

4 HMS „Warrior” – (ang. „Wojownik”), pierwszy brytyjski okręt pancerny (fregata pancerna), zbudowany w odpowiedzi na francuski „Gloire”; w chwili powstania był największym, najszybszym, najsilniej uzbrojonym i najciężej opancerzonym okrętem; długość 127 m, wyporność 9210 ton; „Solferino” – francuski pancernik zbudowany w 1861 roku; długość 86 m, wyporność 6750 ton.

5 *Boat* (ang.) – łódź.

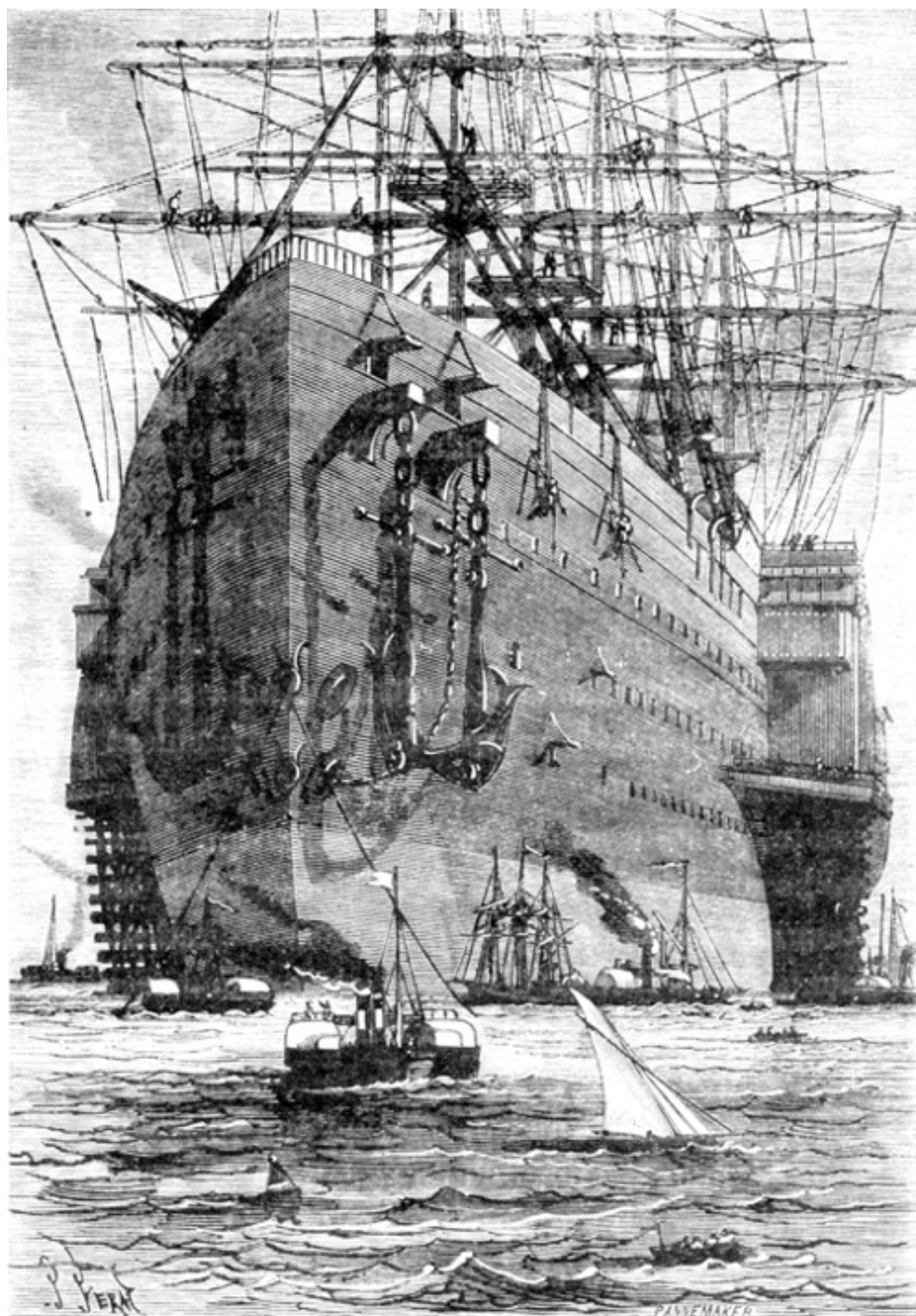
6 W języku francuskim istnieje rozróżnienie nazwy rzeki w zależności od tego, czy wpada do morza, czy jest dopływem innej rzeki, czy wpada do jeziora.

7 *Tender* – tu: mały pomocniczy statek służący do zaopatrywania większych jednostek.

8 *Wieża Wiktorii* (ang. Victoria Tower) – neogotycka wieża zegarowa, usytuowana między dwiema bramami wjazdowymi do doków Salisbury; jej zadaniem było podawanie statkom dokładnego czasu oraz ostrzeganie o zbliżających się zmianach meteorologicznych.

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





Zaledwie odbił od lądu, kiedy ujrzałem na nabrzeżu młodego, wysokiego mężczyznę o arystokratycznych rysach twarzy, cechujących angielskiego oficera. Wydawało mi się, że poznałem w nim jednego z moich przyjaciół, kapitana armii indyjskiej, którego nie widziałem od kilku lat. Ale musiałem się pomylić, gdyż kapitan Mac Elwin nie mógł przecież opuścić Bombaju. Wiedziałbym o tym. Zresztą Mac Elwin był żywym i beztruskim młodzieńcem, wesołym towarzyszem, a ten, chociaż wydawało mi się, że z rysów przypomina mego przyjaciela, wydawał się smutny, jakby przytłoczony tajemniczym cierpieniem. Jakkolwiek by było, nie miałem czasu, aby przyjrzeć mu się dokładniej, ponieważ tender szybko się oddalał i wrażenie oparte na tym podobieństwie wkrótce wymazało się z mojej pamięci.

„Great Eastern” stał zakotwiczony mniej więcej o trzy mile<sup>10</sup> w górę rzeki, na wysokości pierwszych domów Liverpoolu, dlatego nie można było go zobaczyć z nabrzeża New Prince. Dopiero na pierwszym zakręcie rzeki dostrzegłem niewyraźnie tę imponującą bryłę. Można by powiedzieć, że był to rodzaj wysepki zarysowującej się we mgłach. Pokazał mi się od dziobu, obrócony w kierunku przyływu. Wkrótce jednak tender zrobił zwrot i *steamship* ukazał się na całej swej długości. Wydawał mi się taki, jaki istotnie był – olbrzymi! Trzy lub cztery węglowce przyłączone do jego boków wrzucały poprzez przeładunkowe luki<sup>11</sup>, umiejscowione ponad wodnicą<sup>12</sup>, swoje ładunki węgla kamiennego. Przy „Great Eastern” te trzymasztowce wyglądały jak zwyczajne barki. Kominy ich nie osiągały nawet do pierwszej linii jego iluminatorów<sup>13</sup> wydrążonych w kadłubie, a bramreje<sup>14</sup> nie dochodziły do nadburcia<sup>15</sup>. Olbrzym ten mógł zawiesić te okręty na szlupbelkach<sup>16</sup> zamiast swoich parowych szalup.

Tymczasem tender przybliżał się do parowca. Przepłynął z prawej strony stewy dziobowej<sup>17</sup> „Great Eastern”, którego łańcuchy kotwiczne naciągnęły się gwałtownie pod naciskiem przyływu. Następnie, ustawivszy się przy bakburcie<sup>18</sup>, zastopował u stóp przestronnych schodów wijących się po jego bokach. W takim położeniu pokład tendra zaledwie dosięgał do linii wodnej parowca, linii, do której pograża się statek, gdy jest całkowicie wypełniony ładunkiem, a która obecnie wynurzała się jeszcze dwa metry powyżej poziomu wody.

Teraz robotnicy z pośpiechem zaczęli opuszczać tender i wdrapywali się na liczne kondygnacje schodami, kończącymi się otworem trapowym<sup>19</sup>. Ja, z podniesioną głową i mając ciało wychylone do tyłu, jak turysta przyglądający się wysokiemu budynkowi, wpatrywałem się w koła łopatkowe „Great Eastern”.

Widziane z boku, wydawały się mizerne i wychudłe, chociaż długość ich łopatek wynosiła cztery metry. Jednak gdy patrzyło się na nie od przodu, uderzały swą monumentalnością. Elegancka konstrukcja, układ potężnej panwi<sup>20</sup>, tego punktu oparcia całego systemu, krzyżujące się rozpory przeznaczone do utrzymywania jednakowej odległości potrójnej obręczy, ta aureola czerwonych szprych, ten mechanizm na pół gubiący się w cieniu szerokich tamborów<sup>21</sup> osłaniających całe urządzenie, wszystko to razem wzięte frapowało i przywodziło na myśl jakąś dziką i tajemniczą potęgę.

Z jakąż energią te drewniane łopatki, solidnie przymocowane sworzniami, musiały rozbijać wodę w chwili, kiedy były naciskane przez przyływ morza! Jakże musiały wrzeć te płynne warstwy, kiedy potężne urządzenie raz po raz w nie uderzało! Jakie grzmoty musiały huczeć w tej pieczarze utworzonej przez tambory, gdy „Great Eastern” pędził całą parą pod naciskiem kół mających pięćdziesiąt trzy stopy<sup>22</sup> średnicy i sto sześćdziesiąt sześć stóp obwodu, ważących dziewięćdziesiąt ton i robiących jedenaście obrotów na minutę!

10 *Mila* – jednostka długości, tu: mila morska, wynosząca 1852 m.

11 *Luk* – zamykany otwór w pokładzie statku lub jego nadbudówki, służący do ładowania i wyładowywania towarów, schodzenia w głąb kadłuba statku, oświetlania i wietrzenia pomieszczeń pod pokładem.

12 *Wodnica* (linia wodna) – linia wyznaczana na kadłubie przez poziom spokojnej wody przy określonym stopniu załadowania jednostki pływającej.

13 *Iluminator* (bulaj) – małe, zwykle okrągłe okno w burcie lub nadbudówce statku, zaopatrzone w wodoszczelne zamknięcie.

14 *Bramreja* – czwarta od dołu reja na maszcie, podtrzymująca bramzagiel.

15 *Nadburcie* – pionowe przedłużenie burty statku wystające ponad pokład, chroniące ludzi i przedmioty przed wypadnięciem.

16 *Szlupbelka* (żurawik) – urządzenie dźwigowe na pokładzie statku, najczęściej służące do opuszczania i podnoszenia z powierzchni wody łodzi lub innych ciężkich przedmiotów.

17 *Stewa dziobowa* (dziobnica) – element konstrukcyjny statku łączący jego obie burty i będący przedłużeniem stępki oraz części dziobowej statku.

18 *Bakburta* – lewa burta statku.

19 *Otwór trapowy* – otwór, przez który wchodzi się na trap, tj. rodzaj schodków.

20 *Panew* – część łożyska, na której opiera się czop łożyskowanego wału lub osi.

21 *Tambor* – osłona górnej części (wystającej ponad powierzchnię wody) bocznych kół łopatkowych na statkach z napędem boczno-kołowym; tambory miały na celu głównie ochronę kół łopatkowych przed uszkodzeniem, kiedy statek stykał się burtą z innym statkiem lub obiektem.

22 *Stopa* – dawna miara długości, tu: stopa angielska wynosząca 0,3048 metra.

Tender wyokrętował swoich pasażerów. Postawiłem stopę na żelaznych, żłobkowanych schodach i kilka chwil później przeszedłem przez otwór trapowy parowca.



## Rozdział II

Pokład przypominał jeszcze w tej chwili olbrzymi plac budowy, powierzony całej armii pracowników. Nie mogłem uwierzyć, że znajduję się na statku. Kilka tysięcy ludzi: rzemieślnicy, członkowie załogi, mechanicy, oficerowie, robotnicy, ciekawscy, mijali się, potracali bez skrępowania, jedni na pokładzie, drudzy pomiędzy maszynami. Niektórzy obiegali nadbudówki, inni rozproszyli się po masztach, a wszystko to odbywało się w wielkim nieładzie, który nie sposób było dokładnie opisać. Tu przesuwne dźwigi podnosiły ogromne sztuki lanego żelaza, tam zawieszano ciężkie bale za pomocą parowych kołowrotów. Ponad hałą maszyn kołysał się stalowy walec, wyglądający jak prawdziwy metalowy pień. Na dziobie z pojękiwaniem podnosiły się wzdłuż stengi reje<sup>23</sup>. Na rufie wznosiło się rusztowanie, pod którym niewątpliwie krył się jakiś obiekt będący w budowie. Budowano, dopasowywano, obrabiano, wyposażano, wyglądano, a wszystko pośród niedającego się opisać bałaganu.

Przeładowano moje bagaże. Zapytałem o kapitana Andersona. Dowódca jeszcze nie przybył, ale jeden ze stewardów<sup>24</sup> podjął się ulokowania mnie i kazał przenieść moje pakunki do jednej z kajut, znajdującej się w tylnej części statku.

– Mój przyjacielu – powiedziałem do niego – odpłyniecie „Great Eastern” zapowiedziano na dwudziestego marca, ale przecież nie jest możliwe, by wszystkie te przygotowania zostały ukończone w ciągu dwudziestu czterech godzin. Czy wiesz, kiedy będziemy mogli opuścić Liverpool?

W tej sprawie steward nie był lepiej poinformowany ode mnie. Pozostawił mnie samego. Wobec tego postanowiłem zwiedzić wszystkie kąty tego ogromnego mrowiska i rozpocząłem przechadzkę jak turysta w jakimś nieznanym mieście. Czarne błoto, owo brytyjskie błoto, które lepi się do wszystkich bruków angielskich miast, pokrywało również pokład parowca. Tu i tam wiły się cuchnące strumyki. Można by sądzić, że znalazłem się w najszkaradniejszym pasażu<sup>25</sup> Upper Thames Street<sup>26</sup>, w okolicach Mostu Londyńskiego<sup>27</sup>. Szedłem, ocierając się o nadbudówki, przedłużające się aż na rufę statku. Między nimi a parapetami<sup>28</sup> z każdej strony uwidaczniały się dwie szerokie ulice, a raczej dwa bulwary, na których tłoczył się zwarty tłum. W taki sposób dostałem się na środek statku, pomiędzy tambory połączone podwójnym systemem kładek.

Tam otwierała się przepaść, mająca mieścić w sobie elementy maszyny kołowej. Zobaczyłem wówczas po raz pierwszy ten wspaniały aparat napędowy. Około pięćdziesięciu robotników rozłożyło na metalowych kratkach żeliwne korpusy maszyn; jedni łączyli długie tłoki pochylone pod rozmaitymi kątami, drudzy zawieszania przy korbowodach<sup>29</sup>, ci dopasowywali mimośród<sup>30</sup>, tamci za pomocą ogromnych kluczy przyśrubowywali nasadki czopów. Ów metalowy pień, który z wolna opuszczano przez luk, był to nowy wał poziomy, przeznaczony do przenoszenia na koła ruchu korbowodów. Z otchłani dochodził nieprzerwany hałas, objawiający się w postaci ostrych i rozdzierających uszy dźwięków.

Rzuciwszy pobieżnie okiem na roboty montażowe, kontynuowałem przechadzkę i tak dotarłem na dziób. Tam tapicerzy kończyli zdobić dość przestronną nadbudówkę przeznaczoną na tak zwany *smoking room*, czyli palarnię, prawdziwą knajpkę tego pływającego miasta, wspaniałą kawiarnię oświetloną czter-nastoma oknami, z pomalowanym na białą i złoto sufitem, wyłożonym kasetonami z drewna cytrynowego. Następnie, przeszedłszy przez rodzaj małego trójkątnego placyku, który tworzył przód pokładu, dotarłem do dziobnicy<sup>31</sup>, opadającej pionowo ku powierzchni wody.

23 *Stenga* – przy wieloczęściowym maszcie druga od pokładu część masztu (pierwszą jest kolumna); *reja* – poziome drzewce omasztowania statku żaglowego przytwierdzone w środku swej długości, służące do rozpinania żagli rejowych.

24 *Steward* – członek załogi statku usługujący przy posiłkach i sprzątający pomieszczenia.

25 *Pasaż* – kryte przejście między budynkami lub ulicami.

26 *Upper Thames Street* (ang.) – ulica w Londynie, w dzielnicy biedoty.

27 *Most Londyński* – most w Londynie nad Tamizą, zbudowany w 1831 roku na miejscu poprzedniego; niektóre jego części zostały w 1969 roku wywiezione do Arizony (USA) przez tamtejszego przemysłowca.

28 *Parapet* – lita, płaska poręcz obiegająca pokład statku ponad wierzchnią częścią burty.

29 *Korbowód* – część mechanizmu korbowego maszyny przenosząca ruch danego jej elementu na ruch obrotowy wału korbowego.

30 *Mimośród* – element maszyny w postaci tarczy umocowanej na wale w taki sposób, że jej środek nie pokrywa się z osią obrotu wału.

31 *Dziobnica* (stewa przednia) – element konstrukcyjny statku łączący jego obie burty i będący przedłużeniem stępki oraz części dziobowej statku.