



Władysław Umiński
ZWYCIĘZCY OCEANU



50

ISBN 978-83-67876-30-8

**BIBLIOTEKA ANDRZEJA
SZLAKIEM PRZYGODY**

**Władysław Umiński
ZWYCIĘZCY OCEANU**



Władysław Jan Umiński (1865-1954), pisarz i eseista nazywany „polskim Juliuszem Verne’em”, jest dziś autorem niemal zapomnianym. A przecież jego książki, adresowane głównie do młodego czytelnika, cieszyły się swego czasu wielką poczytnością. Świadczą o tym wielokrotne wznowienia jego powieści oraz przekłady na języki obce.

Pochodził z ubogiej rodziny inteligenckiej; jego ojciec Julian był malarzem, matka, Tekla z Bogdańskich – nauczycielką. Ukończywszy studia przyrodnicze w Petersburgu, parał się różnymi pracami, m.in. katalogowaniem książek w bibliotece Politechniki Warszawskiej czy prowadzeniem przedstawicielstwa studni artezyjskich. Pośród tych zajęć zapewniających utrzymanie interesował się żywo geografią, naukami przyrodniczymi, zdobyciami współczesnej nauki i techniki, wśród nich raczkującą wówczas aeronautyką. Niestrudzenie popularyzował te dziedziny zarówno w pismach popularnonaukowych, jak i w powieściach. W młodości konstruował modele machin latających, a ponieważ skromne środki finansowe nie pozwoliły mu rozwinąć działalności konstruktorskiej, opisywał ich projekty w kolejnych dziełach literackich i publicystycznych. W 1889 roku założył w Warszawie Kółko Awiatyczne. W powieści *Samolotem naokoło świata* (1911) wprowadził polską nazwę aeroplanu – samolot, której używamy do dziś.

Był autorem ponad czterdziestu prac popularnonaukowych, m.in. *Żegluga powietrzna* (1894), *Cuda przemysłu* (1898), *Ocean i jego tajemnice* (1899), *O węglu kamiennym* (1900), *Najdawniejsze wynalazki* (1902), *Świat lodów* (1907), *W otchłaniach niebios* (1910), *Samolot na usługach człowieka* (1930).

Rozgłos przyniosły mu powieści adresowane do młodego czytelnika, których napisał trzydzieści siedem. Debiutował w 1891 powieścią *Zwycięzcy oceanu*, następnie ukazały się m.in. *Balonem do bieguna* (1894), *W nieznanne światy* (1895, późniejsze wydania p.t. *Na drugą planetę*), *Czarodziejski okręt* (1916), *W głębinach oceanu* (1920), *Zaziemskie światy* (druk 1948, dystrybucja 1956).

W jego twórczości powieściowej współistniały dwa nurty: fantastycznonaukowy i podróżniczy. W związku z tym pierwszym jest wymieniany jako jeden z prekursorów – obok Jerzego Żuławskiego i Antoniego Langego – polskiej fantastyki naukowej, i to proza z tego nurtu przyniosła mu miano „polskiego Verne’a”. W powieściach podróżniczych, których akcję umieszczał w odległych, egzotycznych krajach, chętnie wprowadzał nieoczekiwane zwroty akcji i motywy awanturnicze. Niezależnie od tego, czy zabierał czytelnika w podróż po obszarach naszego świata, czy snuł wizje podróży międzyplanetarnych, bohaterami swoich opowieści czynił odważnych podróżników, często naukowców i genialnych inżynierów, którzy rzucają wyzwanie naturze, a uzbrojeni w najnowsze zdobycze nauki i techniki wychodzą z tych zmagających zwycięsko. Wśród tych herosów myśli ludzkiej nie brak dzielnych i kreatywnych Polaków, co zwłaszcza przed odzyskaniem przez Polskę niepodległości miało silną wymowę patriotyczną. Z czasem pozytywistyczna z ducha wiara w postęp i potęgę człowieka przygasła i pisarz przyjął sceptyczną postawę wobec rozwoju techniki, któremu nie towarzyszy rozwój duchowy. Zaważyło to na losach ostatniej wydanej powieści Umińskiego *Zaziemskie światy*. Jej tematem jest lot na Wenus, gdzie Ziemianie spotykają rozwiniętą cywilizację ludzi, którzy osiedlili się tam po opuszczeniu Atlantydy. Powieść została skierowana do druku w roku 1948. W roku następnym zatrzymała ją cenzura. Ostatecznie książkę wprowadzono do obrotu w roku 1956, i była ona ostatnim dziełem wydanym przez oficynę Gebethner i Wolff, w której ukazało się tak wiele książek Umińskiego, nim komunistyczne władze ją zlikwidowały.

Władysław Umiński



ZWYCIĘZCY OCEANU

**Sto czterdziesta druga publikacja elektroniczna
Wydawnictwa JAMAKASZ**

Pięćdziesiąty tom serii:
„Biblioteka Andrzeja – Szlakiem Przygody”

Tekst oparty na wydaniu Gebethnera i Wolffa z roku 1925, wyd. IV,
przejrzane przez autora; weryfikacja pod względem zgodności
z obowiązującym współcześnie normami językowymi:
Marzena Kwietniewska-Talarczyk.

34 ilustracje, w tym 7 kolorowych kart tablicowych i 1 mapa: Damian
Christ © Copyright for the cover and inside illustrations by Damian
Christ, 2024

Redaktor serii: Andrzej Zydorczak

Projekt okładki: Barbara Linda
Konwersja do formatów cyfrowych: Mateusz Nizianty

Wydanie I
© Wydawnictwo JAMAKASZ, Ruda Śląska 2024

ISSN 2449-9137
ISBN 978-83-67876-30-8

Rozdział I

W pogoni za wężem morskim

Dziewiątego dnia po opuszczeniu portu Jokohamy „Japonia”, jeden z największych i najpiękniejszych parowców należących do Pacific Mail Steamship Company¹, znajdował się pod 38° 23’ szerokości północnej i 131° 14’ długości, licząc na zachód od Greenwich².

Jest to najszybszy i najlepszy statek kompanii; zbudowany niedawno i urządzony z wszelkim komfortem, daje pasażerom swoim, odbywającym drogę z Jokohamy do San Francisco lub odwrotnie, wszelkie bezpieczeństwo i wygodę.

Dnia trzeciego maja 1912 roku o godzinie piątej po południu, przy pięknym stanie pogody, „Japonia”, popychana swą machiną o sile trzydziestu tysięcy koni parowych³, pędziła ku wybrzeżom Ameryki z szybkością dwudziestu dwóch węzłów⁴. Ocean Spokojny usprawiedliwiał swoją nazwę; powierzchni jego od kilku dni nie zmącił najłżejszy powiew wiatru; liczni i różnorodni podróżni, korzystając z pogody, wylegli na pokład z ciasnych i dusznych kabin, chcąc odetchnąć orzeźwiającym powietrzem morskim.

Fizjonomie obu pomostów, tylnego i przedniego, różniły się charakterystycznie między sobą.

Przedni zalegała gromadka pasażerów trzeciej klasy. Obok długich warkoczy i ukośnych brwi Chińczyków widniały czarne głowy Mu-

¹ *Pacific Mail Steamship Company* – spółka akcyjna założona w Nowym Jorku w 1848 roku, organizowała żeglugę między wschodnim wybrzeżem USA a Kalifornią, gdzie wybuchła gorączka złota, w 1867 roku uruchomiła linie między San Francisco a Jokohamą, Hongkongiem i Szanghajem, sprzedana w 1925 roku.

² *Greenwich* – dzielnica Londynu, w której znajduje się obserwatorium astronomiczne, od 1883 roku uznane za leżący na południku zerowym, od którego liczy się długość geograficzną.

³ *Koń parowy* – dawna nazwa konia mechanicznego, w Anglii stosowany był koń parowy (*horse power*) wynoszący 550 funtów siły razy stopa na sekundę, ok. 745 watów.

⁴ *Węzeł* – miara stosowana do określania prędkości jednostek morskich, równająca się jednej mili morskiej (1852 m) na godzinę.

rzynów i opalone twarze Europejczyków. Całe to różnorodne towarzystwo, opuściwszy od kilku minut wygodne miejsca, zajmowane na zwojach lin lub schodkach prowadzących na środkowy pokład, skupiło się na samym przedzie parowca.

Wszystkie oczy skierowane są w jeden punkt powierzchni oceanu; na twarzach maluje się silne zaciekawienie.

Kilku marynarzy żywo gestykuluje, pokazując sobie coś palcem.

Tylny pomost, na którym przebywają zwykle osoby odbywające drogę w elegancko urządzonych kabinach „Japonii”, przedstawia podobny widok.

Strojne *ladies* i *gentlemens*¹, zaopatrzeni w lornetki teatralne, obserwują rzecz jakąś unoszącą się na wodzie.

Przedmiot budzący powszechne zaciekawienie na pierwszy rzut oka nie wydaje się godny uwagi. Przedstawia się jak pień drzewa lub gałąź nieco zakrzywiona, na parę metrów nad powierzchnię oceanu wystająca.

Nie byłoby w tym wszystkim nic nadzwyczajnego, gdyby nie to, że ów przedmiot posuwał się niezwykle szparko naprzód; szybkość jego bowiem równała się tej, z jaką płynął parowiec, a nawet przewyższała ją cokolwiek.

Wszyscy wiedzieli, że „Japonia” pruje okolice oceanu wolne zupełnie od prądów, biegnących w kierunku wschodnim. Cóż więc popychało z taką szybkością ów pień drzewa?

Niebawem przekonano się, iż pień ten może poruszać się dowolnie, zmniejszać lub zwiększać prędkość, zanurzać się pod wodę i wypływać znów na jej powierzchnię. Słowem: zachowywał się jak żywa istota.

Nagle zniknął zupełnie pod wodą. Sądzone powszechnie, iż nie ukaże się więcej. Po upływie jednak dwóch minut znów pojawił się na powierzchni oceanu.

Niektórzy z pasażerów, nie mogąc wytłumaczyć sobie tego wszystkiego, zwrócili się z prośbą o wyjaśnienia do starszego porucznika „Japonii”, który właśnie znajdował się na pokładzie.

¹ *Ladies* (ang.) – panie; *gentlemens* (ang.) – panowie.

YOKOHAMA



PACIFIC MAIL

**STEAMSHIP
COMPANY**

ESTABLISHED 1848



S/S "JAPAN"

**San
Francisco
California**

Plakat Pacific Mail Steamship Company
Jokohama – San Francisco

Porucznik Ebb przedstawia doskonały typ marynarza amerykańskiego. Mały, chudy, lecz muskulamy, z niebieskimi oczyma spoglądającymi śmiało spod krzaczastych rudych brwi; na ogorzałej i pozbawionej zarostu twarzy maluje się przedsiębiorczość i pewność siebie; rysy nadzwyczaj wyraziste. Marynarska czapeczka nasunięta na oczy pokrywa włosy nieokreślonego koloru.

Ebb posiada wiele przymiotów cenionych wysoko u ludzi jego zawodu. Zna się doskonale na żegludze, co mu zjednało poszanowanie u załogi; sumiennosci jego przypisać należy nieograniczone zaufanie, jakim go darzy kapitan; z łatwością radzi sobie we wszystkich okolicznościach dzięki silnie rozwiniętemu zmysłowi praktycznemu, a nie ma lepszego kolegi, oficera punktualniejszego, ambitniejszego i bardziej stanowczego nad niego.

Porucznik Ebb, podobnie jak wielu oficerów marynarki, zajmuje się historią naturalną; jego prace, ogłaszane w najpoczytniejszych pismach specjalnych amerykańskich, zjednały mu uznanie i zwróciły uwagę szerszego koła uczonych.

Dla tej to przyczyny proszono szanownego porucznika o jego zdanie dotyczące natury tajemniczego przedmiotu. Pomimo jednak mnóstwa pytań tak poważnych dżentelmenów, jak i uroczych *ladies* otaczających go ze wszech stron, porucznik Ebb milczy uparcie.

Wreszcie, z uprzejmym uśmiechem, porucznik drobnym, ale żwawym krokiem udał się do kajuty oficerskiej.

W dziesięć minut potem wstępował znów na schodki prowadzące na pomost, lecz nie sam: towarzyszył mu kapitan Hopkins. Dowódca „Japonii” z trudnością podążał za swym porucznikiem; pokaźna tusza nie pozwalała mu poruszać się tak lekko, jak by tego pragnął; duży fiołkowo-czerwony nos na szerokiej, o dobrodusznym wyrazie twarzy, zdradza pociąg jego właściciela do alkoholu. Pomimo jednak tej słabości kapitan Hopkins jest najzacniejszym ze wszystkich marynarzy.

Pierwszy Ebb stanął na pokładzie; niósł wielką lunetę, którą zabrał z kajuty; teraz zrozumiano milczenie porucznika: pragnął dać objaśnienie jak najdokładniejsze i w tym celu postanowił użyć szkieł.

Przyłożywszy do oka lunetę, Ebb przez kilka minut obserwował ów tajemniczy przedmiot. W końcu jednak, opuściwszy instrument, wzruszył ramionami z miną człowieka, który nic nie wie.

Pasażerowie „Japonii”, straciwszy nadzieję otrzymania żądanych objaśnień od porucznika, poczęli sami czynić rozmaite przypuszczenia. Niektórzy dowodzili, iż prąd podwodny unosił jakiś zatopiony statek i że ów pień był szczytem jednego z masztów; inni sądzą, iż mają przed sobą rybę nieznanego gatunku...

Oba te domysły nie nosiły w sobie żadnej cechy prawdopodobieństwa. Okręt, gdyby zatonął, to zupełnie – i zamiast płynąć pod wodą, poszedłby na dno, w tym miejscu nadzwyczaj głębokie; zresztą mapy morskie nie wskazywały w tych okolicach oceanu żadnego prądu głębinowego, a choćby nawet istniał jaki, to szybkość unoszonego przezeń przedmiotu musiałaby wynosić najwyżej cztery węzły, gdy ta przekraczała dwadzieścia mil morskich na godzinę.

Co do drugiego przypuszczenia, to i ono miało licznych przeciwników. Jakżeż ryba mogła pozostawać na powierzchni oceanu tak długo? Przedmiot ów nie przypominał kształtem żadnego znanego potwora morskiego.

– Nie zdziwiłbym się, gdyby to był jakiś statek podwodny – rzekł kapitan, zbadawszy zagadkowy przedmiot z miną znawcy.

I szanowny dowódca „Japonii”, zupełnie pewny swego, czynił głośne uwagi nad konstrukcją domniemanego statku.

– Tak, tak – mówił – częścią wystającą nad powierzchnię morza jest niezawodnie peryskop lub rura zaopatrująca w powietrze załogę statku, a...

Kapitan Hopkins nie mógł dokończyć opisanego statku podwodnego, gdyż jakaś potężna ręka schwyciła za lunetę, którą trzymał.

– Przepraszam, kapitanie – rzekł ktoś grubym głosem – może ja zobaczę więcej, niż pan.

Mówiący przed chwilą dopiero zjawił się na pokładzie; dowódca statku uśmiechnął się przyjaźnie.

– Ach, to ty, inżynierze – rzekł – proszę, proszę – dodał, wręczając mu lunetę – spojrzij pan i przekonaj się, czy nie mam racji.

Inżynier Elski, przetańszy szkła połą swego munduru, oparł lunetę na ramieniu stojącego obok majtka i skierował ją na morze.

Zajęty badaniem tajemniczego pnia, inżynier nie dostrzegł, iż jego własna osoba jest przedmiotem obserwacji dla dam znajdujących się na pokładzie.

Bo też, o ile porucznik przedstawia się niepozornie, o tyle inżynier zwraca uwagę swym kolosalnym wzrostem, eleganckim ułożeniem i męskimi, regularnymi rysami twarzy, ozdobionej bujnym, ciemnym zarostem.

Swoboda, z jaką się porusza, przekonuje, że nie zbywa mu na pewności siebie; zaciśnięte lekko wargi zdradzają upór, a wydatna wklęsłość na górnej wardze znamionuje charakter niepospolity; czarne oczy, ocienione czysto zarysowanymi brwiami, patrzą przenikliwie i wyzywająco, nie zatrzymując się dłużej na żadnym przedmiocie, co dowodzi żywego usposobienia. Inżynier unosi się łatwo, co, przy wrodzonej nierozwadze, było przyczyną wielu zająć; wszakże nie pamięta długo wyrządzonych sobie krzywd i mścić się za nie nie umie; posiada nadto złote serce i odwagę dochodzącą do zuchwalstwa.

Elski od niedawna dopiero znajduje się na pokładzie „Japonii”. Nim się tu dostał, przechodził najrozmaitsze koleje.

Zostawszy inżynierem marynarki, powrócił do kraju, nie znalazł tu jednak sposobności służenia ojczyźnie. Zmuszony szukać pracy, puścił się w świat.

Z początku, w braku czegoś lepszego, został nauczycielem języków w Paryżu, ale ponieważ niespokojny charakter nie pozwolił mu długo usiedzieć na jednym miejscu, zmienił rychło zajęcie: był z kolei to agentem w Londynie, to reporterem i korespondentem w Nowym Jorku, to dziennikarzem, w ostatnich czasach kupcem, aż wreszcie tym, czym go widzimy obecnie.

W miarę tego, jak inżynier patrzył, na ogorzałej jego twarzy malowało się coraz silniejsze zadziwienie.

Nagle wyprostował się, przetał oczy dłonią, jak gdyby chcąc się upewnić, czy mu ich co nie zasłania, po czym znów schylił się do ramienia majtka.

– Tak jest, ależ nie myślę się – mruzczał, spoglądając znów przez lunetę.

Wszyscy w milczeniu patrzyli na niego, oczekując, co powie.

Wreszcie po kilku minutach Elski odjął lunetę od oczu i zwrócił się do stojącego obok porucznika.

– No i cóż? – zagadnął tenże.

– Panowie – rzekł inżynier – przyjrząwszy się przedmiotowi, który mam przed oczyma, doszedłem do wniosku, iż jest to stworzenie, o którego istnieniu wątpią niemal wszyscy, a które jednak istnieje rzeczywiście. Stworzenie to nazywa się wąż morski.

Ostatnie dwa wyrazy inżynier wymówił z naciskiem.

Łatwo sobie wyobrazić, jakie wrażenie wywarły te słowa na obecnych. W kilka sekund na całym pokładzie powtarzano je, to z pewnego rodzaju przestachem, to z podziwem, to wreszcie z uśmiechem niedowierzania; wszyscy jednak z podwójną ciekawością poczęli śledzić wzrokiem płynący równoległe z „Japonią” przedmiot, odległy teraz od niej nie więcej jak o tysiąc pięćset metrów.

– Więc pan sądzisz, że to nie peryskop od monitora¹ podmorskiego? – zagadnął kapitan, którego słowa inżyniera bardziej gniewały, niż zaciekawiały.

– Stanowczo nie; czy nie widzisz pan, jak zwija się i rozwija? Ot, w tej chwili na przykład wyraźnie dostrzegłem środkową część jego wydłużonego ciała i umieszczone na grzbiecie garby. Patrz pan, spłószył właśnie rekina, który by przecież nie umykał tak przed statkiem.

– Więc pan nieodwołalnie twierdzisz, iż jest to słynny wąż morski? – zagadnął nagle z ironicznym uśmiechem Ebb.

– Tak sądzę, panie – odparł żywo Elski, któremu widocznie nie podobał się ton porucznika. – Weź pan jeszcze raz lunetę, a przypatrzywszy się uważnie, przyjdiesz do przekonania, że to, co kapitan bierze za peryskop podmorskiego statku, a niektórzy pasażerowie za maszt okrętu zatopionego, jest szyją jakiegoś zwierzęcia; jeżeli pan nie wierzysz swoim oczom, to daj lunetę po kolei wszystkim obecnym, a jestem pewny, że przyznają mi słuszność.

¹ *Monitor* – dawny okręt bojowy, przeznaczony głównie do ostrzeliwania nabrzeży i artylerii.

Porucznik wzruszył ramionami.

– Przedmiot, który pan wzięłeś za bajecznego potwora, znajduje się zbyt daleko, aby można powiedzieć coś stanowczego o jego naturze – rzekł. – Gdyby nawet kilka osób obdarzonych bujną wyobraźnią zgodziło się z panem, jeszcze nie uwierzyłbym w istnienie węża morskiego. Wiesz pan o rezultatach wypraw „Travailleura” i „Talismana”¹, i późniejszej „Challengera”², przedsięwziętych kosztem rządów angielskiego i francuskiego, a także o badaniach księcia Monako. Dzięki tym wyprawom dowiedzieliśmy się, że głębie oceanu, które dotąd uważaliśmy za pozbawione wszelkich żyjących istot, mają licznych mieszkańców. Twory jednak, przebywające w tych warstwach, gdzie ciśnienie dochodzi setek atmosfer i gdzie panują zupełne ciemności, przystosowały swoje organizmy do warunków fizycznych, jakie tam napotkały. Przekonano się także, że nie mogą one bezkarnie przenosić się w warstwy oceanu, gdzie warunki owe nie istnieją; ryby bowiem, wydobyte z wielkich głębin na powierzchnię, zdychały natychmiast. Ich pęcherz pławny rozszerzał się niepomiarnie skutkiem zmniejszenia się ciśnienia, uszkadzając wnętrzności, a tkanki ciała traciły spójność. W żaden sposób więc nie możemy przypuścić, iż pański wąż morski zamieszkuje głębie oceanu; skoro widzimy go na powierzchni, musi więc trzymać się warstw niezbyt od niej oddalonych. Nie pojmuję zatem, dlaczego tak mało osób dotąd oglądało potwora lub dlaczego nie znaleziono choćby jego szczątków.

Inżynier wysłuchał cierpliwie tego dowodzenia, wypowiedzianego tonem profesora; znać jednak było, że tłumił gniew.

– Podług mnie, wyprawy „Challengera”, „Travailleura”, „Talismana” i inne dowiodły przede wszystkim jednej rzeczy – rzekł żywo –

¹ Francuski parowiec „Travailleur” prowadził w latach 1880-1882 badania ichtiologiczne na Morzu Śródziemnym i wschodnim Atlantyku; w roku 1883 został zastąpiony przez „Talisman”, nowocześniejszy i większy statek, który został wykorzystany podczas ostatniej wyprawy na Morze Sargassowe.

² HMS „Challenger” – XIX-wieczna brytyjska korweta parowo-żaglowa typu Pearl, służąca w Royal Navy w latach 1858-1878; uczestniczyła w trwającej w latach 1872-1876 wyprawie badawczej dookoła świata, uznawanej za pierwszą wyprawę oceanograficzną w historii; podczas wyprawy, kierowanej przez Johna Murraya i Charlesa Wyville’a Thomsona, odkryty został m.in. Grzbiet Śród atlantycki oraz Rów Mariański.

a mianowicie, że na naszej planecie znajdują się twory, o których istnieniu nie śniło się do niedawna naszym uczonym. Nie przypuszczano nawet, że głębie oceanu mogą być zamieszkane przez jakiegokolwiek organizmy, a już rybacy od niepamiętnych czasów znali i podawali sobie z rąk do rąk rozmaite okazy fauny głębinowej; uczeni nie wierzyli, jak i nie wierzą do dziś dnia w węża morskiego, choć znają szczątki wygasłych gatunków tych gadów. Pomimo więc tego, coś pan powiedział, pozostanie faktem niezaprzeczonym, że dnia trzeciego maja 1912 roku z pokładu „Japonii” mnóstwo osób widziało potwora. Doprawdy, wąż ten jest bardzo niegrzeczny, że nie pozwala się złowić dla przyjemności naszych uczonych, a co najważniejsze, że ukazuje się tak rzadko. Przed nami niejedyn okręt spotkał go przecież.

Ostatnie zdanie inżynier wymówił tonem ironicznym, patrząc w oczy porucznikowi.

Ebb nie odpowiedział, uchwycił tylko szybko lunetę i przez kilkanaście sekund śledził ruchy potwora, który ciągle płynął równolegle do parowca.

– No i cóż to jest, podług pana? – zagadnął inżynier, który z widocznym rozdrażnieniem przypatrywał się porucznikowi.

– Prawdopodobnie mamy przed sobą rybę wstążkową (ribbon fish *Gymnetrus*)¹, opisaną przez pana J.M. Jonesa w „Proceedings of Zoological Society” – odparł chłodno Ebb – a chociaż nie mogę dać panu kategorycznej odpowiedzi na zrobione mi pytanie, nie mogę także uwierzyć w bajecznego potwora.

To do reszty zniecierpliwiło inżyniera.

– Musisz pan uwierzyć! – rzekł, zapalając się. – Zobaczysz go z bliska, dotkniesz się go, a nawet zakonserwujesz w słoju; wtenczas, sądzę, nie będzie już chyba wątpliwości.

¹ Ryba wstążkowa (ribbon fish *Gymnetrus*) – polska nazwa użyta przez autora jest dosłownym tłumaczeniem angielskiego terminu *ribbon fish*; mowa tu o wstęgorze królewskim (*Regalecus glesne*), nazywanym też królem śledziowym – gatunku ryby głębinowej z rodziny *Regalecidae*, wcześniej zaliczanej do wstęgorowatych; to jedna z najdłuższych ryb świata, gatunek kosmopolityczny, występujący w wodach Oceanu Indyjskiego, Pacyfiku, Atlantyku, Morza Północnego i Śródziemnego; *Gymnetrus* to jedna z dawniej używanych nazw systematycznych.

Pasażerowie, świadkowie tej sceny, spoglądali zdziwieni na inżyniera; każdy gubił się w domysłach nad tym, jakiego sposobu użyje Elski, ażeby przekonać porucznika. Przypuszczano, iż każe strzelać; lecz z czego? Na całą „Japonii” nie było broni palnej, której można by użyć przeciw potworowi. Ci jednak, którzy znali inżyniera, wiedzieli, że dotrzymuje on zwykle tego, co obiecał. Wkrótce też przekonano się, że wcale nie żartował. Przyjrząwszy się jeszcze wężowi, Elski zawezwał do siebie mechanika.

– Całą siłą pary! – rzekł. – Całą siłą! rozumiesz pan?

Mechanik, skłoniwszy się, pobiegł wypełnić rozkaz inżyniera. Dorzucano ogromne ilości węgla do licznych pieców maszyny, i zaraz szybkość statku poczęła się zwiększać.

– Prosto na węża! – zawołał inżynier, zwracając się do sternika. – Dogonimy go!

A więc „Japonia” miała ścigać potwora!

Zamiar ten przyjęto okrzykami zadowolenia; Amerykanie zebrani na pokładzie z zapalem powtarzali słowa inżyniera.

Parowiec zmienił kierunek i starał się przeciąć drogę płynącemu równoległe z nim wężowi; równocześnie mechanik wpuścił całą ilość pary do olbrzymich cylindrów maszyny, i „Japonia”, pędzona siłą swych trzydziestu tysięcy koni parowych, pomknęła naprzód lotem ptaka.

Pogoń się zaczęła.

Od tej chwili wszyscy z natężoną uwagą wpatrywali się w sunącego pod samą powierzchnią oceanu potwora, który, przestraszony widocznie łoskotem maszyny i kłębam dymu czarnego wydobywającego się z kominów parowca, począł również zwiększać swoją szybkość. Kilkakroć głowa jego niknęła pod wodą, lecz wkrótce ukazywała się na nowo, tak jak gdyby potwór wypływał na powierzchnię dla nabrania powietrza.

Dostrzegł snadź, że „Japonia” zbliża się ku niemu, zatrzymał się na chwilę, nagle zmienił kierunek i popłynął znów równoległe z parowcem.

– A co, a co? – mówił z triumfem inżynier do stojącego obok Ebba – ucieka!

Jednocześnie Elski przesłał machinalnie przez tubę rozkaz przyspieszenia biegu. Odległość między „Japonią” a wężem zmniejszyła się widocznie, i w pół godziny po rozpoczęciu ścigania wynosiła już tylko tysiąc dwieście metrów.

W ruchach potwora dostrzegać się dawało pewne zaniepokojenie.

– Mamy go! – krzyczał inżynier. – Prędej, prędzej!

Mechanik czynił, co mógł; „Japonia” nigdy jeszcze nie puła z taką szybkością fal oceanu. Maszty jej drżały w posadach i całe pudło trzęsło się jak w febrze. Piece były rozpalone do czerwoności, para co chwila z szumem ogłuszającym uchodziła przez klapy bezpieczeństwa. Śruba robiła osiemdziesiąt obrotów na minutę, wyrzucając w górę potoki piany.

– Palcie! Palcie! – krzyczał inżynier.

– Piece napelnione – odparł mechanik.

– Obciążyc klapy!

Rozkazowi stało się zadość; wkrótce manometr wskazywał ciśnienie szesnastu atmosfer.

Pokład „Japonii” przedstawiał widok malowniczy.

Pasażerowie tłoczyli się do parapetów¹ z lunetami i lornetkami w rękach; niektórzy wraz z majtkami wdrapywali się na drabinki sznurowe, aby widzieć lepiej węża. Za każdym razem, gdy potwór, zmęczony widocznie, zanurzał się pod wodę, wybuchały okrzyki pełne niepokoju. Z masztów rozległo się kilka strzałów karabinowych skierowanych na węża. Widziano doskonale, jak kule odbijały się od powierzchni wody, lecz żadna nie trafiła.

Prawdziwy szal ogarnął ścigających; wszystkie serca uderzyły zwawiej, za pół godziny bowiem najdalej „Japonia” dogoni węża, i jedna z najciemniejszych zagadek zoologii zostanie rozwiązana.

Teraz już nie było na pokładzie prawie nikogo, kto by w mniemanym pniu nie dopatrzył się szyi głowy żyjącego stworzenia.

Widocznie jednak nie mogło ono przebywać dłużej pod wodą, gdyż inaczej z łatwością uniknęłoby pogoni.

¹ *Parapet* – lita płaska poręcz obiegająca pokład statku ponad wierzchnią częścią burty.

O godzinie szóstej minut siedemnaście nie więcej jak tysiąc metrów dzieliło parowiec od uciekającego potwora. Z tej odległości dokładnie widziano ruchy jego podobne do tych, jakie czyni pijawka, posuwając się naprzód.

– No i cóż, jeszcze pan wątpisz? – zagadnął rozgorączkowany inżynier Ebba, który ciągle z zimną krwią obserwował przez lunetę.

To pewne, że szanowny porucznik nie prędzej uwierzy w istnienie węża morskiego, aż dopiero, kiedy go złowi, zmierzy, orzecze na pewno do jakiej klasy, rzędu i rodziny należy, i dopóki nie prześle całego potwora lub choć skóry jego wraz z zupełnie dokładnym opisem członkom National Academy of Science. Dopóki to nie nastąpi, Ebb, jako prawdziwy uczony, nie może przyznać się nawet, iż kiedykolwiek widział tajemniczego potwora, którego powszechnie nazywają wężem morskim.

Od tej chwili inżynier nie panował już nad sobą, upór porucznika doprowadzał go do wściekłości. Pobiegł sam na spód statku.

– Jakie ciśnienie? – zagadnął mechanika.

– Szesnaście atmosfer.

Inżynier wiedział, że „Japonia” posiada nowej konstrukcji maszynę, która pozwala używać pary o wysokim ciśnieniu, nie omieszkał więc z tego korzystać.

– Obciążyć kłapy do osiemnastu atmosfer – rzekł stanowczym głosem.

„Japonia” dosięgła szybkości niesłychanej – dwudziestu sześciu węzłów. Prędzej płynąć już nie było można.

Na pokładzie powtarzano sobie z pewną trwogą ostatni rozkaz inżyniera; trwało to jednak niedługo, wnet zapomniano o tym, że parowiec mógł w powietrze wylecieć; uwagę wszystkich zajął wąż morski.

Stanowcza chwila nadchodziła. Załoga przygotowywała się do schwytania potwora. Majtkowie, uzbrojeni w olbrzymie bosaki i drągi, zajęli wskazane im miejsca. Liczne strzały rozległy się z masztów.

Godzina szósta minut trzydzieści sześć. Już tylko trzysta metrów oddziela „Japonię” od węża; za chwilę zacznie się polowanie.

Porucznik, który od pewnego czasu zdradzał niepokój, podążył za inżynierem na przód statku, gdzie znajdowało się kilku Amerykanów uzbrojonych w karabiny. Oczekiwali oni, aż „Japonia” zbliży się na sto metrów do węża, aby móc strzelać do niego celnie.

Nagle wąż, wzniosłszy głowę na jakie trzy metry ponad wodę, zatrzymał się.

– Bacność! – zawołał inżynier.

Potwór szybko poruszał całą połowę ciała wynurzającą się z fali; widziano dokładnie jego brązowe sploty, pokryte łuską lśniąca na słońcu, i głowę przypominającą kształtem delfinową. Wąż zachowywał się tak, jak gdyby zamierzał natrzeć na ścigających go wrogów: majtkowie podnieśli bosaki. Amerykanie zaś celowali w potwora.

Wtem... do szusy zebranych na pokładzie dobiegł z wnętrza parowca łoskot ogłuszający, straszliwy, podobny do tego, jaki wydała olbrzymie młoty uderzające w żelazo.

Nikt jednak nie zważał na to, „Japonia” bowiem zbliżała się ciągle do węża, który wcale nie zmieniał pozycji.

Gdy bukszpryt¹ sterczący poziomo nad wodą dotknął prawie potwora, huknęło nagle kilkanaście strzałów karabinowych.

Wąż zwinął się jak sprężyna i znikł pod wodą.

– Trafiony, trafiony! – krzyknął inżynier.

Tymczasem piekielny hałas nie ustawał; wyraźnie słyhać było uderzenia tłoków w cylindrach, następujące po sobie z niesłychaną szybkością.

– Machina popsuta! – odzywały się głosy.

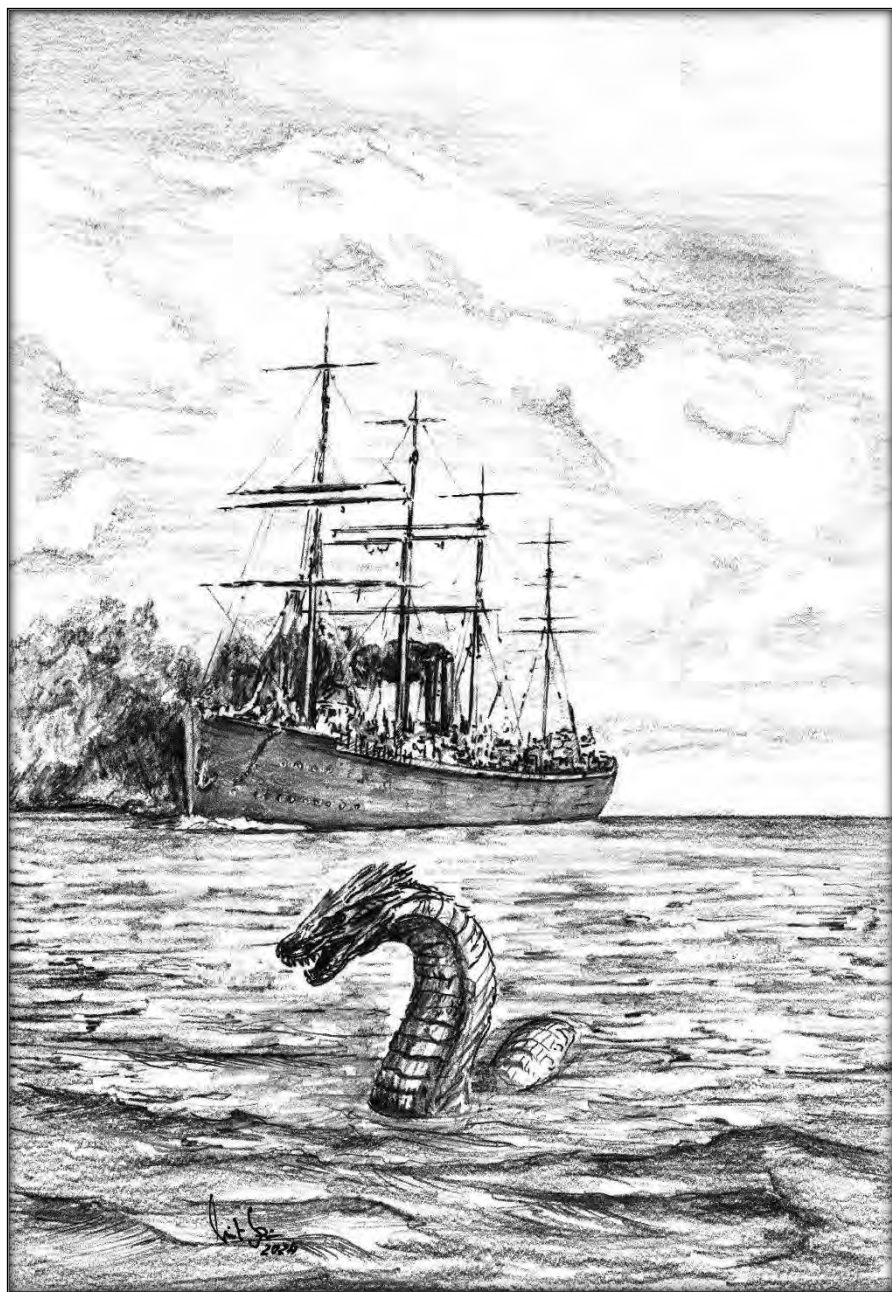
Tylko inżynier nic nie słyszał; przechyliwszy się przez parapet, śledził wyteżonym wzrokiem miejsce, gdzie zniknął potwór, nie spozostzegając nawet, że „Japonia” zwalnia ciągle biegu.

– Ucieka, ucieka! – wybuchły nagle okrzyki.

Inżynier odwrócił się.

W odległości już tysiąca metrów widać było węża, umykającego szybko w kierunku przeciwnym temu, w jakim płynął statek.

¹ *Bukszpryt* – drewniana lub metalowa belka umocowana do dziobnicy żaglowca, wystająca ukośnie do góry przed dziób statku, służąca do rozpinania lin i żagli.



Nagle wąż, wzniosłszy głowę na jakie trzy metry ponad wodę, zatrzymał się.

– Wstecz! – zakomenderował inżynier.

Ale pomimo rozkazu „Japonia” nie zawracała; chwilę jeszcze posuwała się wolno naprzód, wreszcie stanęła nieruchomo, jak gdyby przyrosła do spokojnej powierzchni oceanu.

Elski z płonąca od wzruszenia twarzą patrzył szeroko rozwartymi oczyma na znikającego w dali węża.

Długo by tak stał, gdyby nie ironiczny śmiech, który nagle dał się słyszeć tuż obok niego.

Inżynier odwrócił się i ujrzał Ebba.

– Pański wąż, cha, cha, cha! wąż! – śmiał się dalej porucznik.

– Trzeba być ślepym i upartym jak pan i wszyscy pańscy uczeni koledzy, ażeby śmieć zaprzeczać! – wybuchnął inżynier, nie panując już nad sobą.

Szanowny porucznik stawał się niezmiernie drażliwy, kiedy chodziło o jego sławę jako uczonego, toteż usłyszawszy powyższe słowa, zbladł i przygryzł wargi.

– Panie – rzekł – obrażasz pan nie tylko mnie, ale i wszystkich uczonych, którzy...

– Którzy pragną uchodzić we wszystkich kwestiach za wyrocznie, jak i pan – dokończył Elski. – Nie chcesz uznać, że wąż morski istnieje, dlatego tylko, żeś poprzednio temu zaprzeczył; byłoby to przyznaniem się do pomyłki, co nie smakuje panom uczonym, nieprawdaż?

– Inżynierze – bełkotał porucznik – zdasz mi rachunek z tych słów.

– I owszem, i owszem!

Rzekłszy to, Elski pobiegł za mechanikiem, aby obejrzeć zepsutą maszynę.

Zbadawszy motor, inżynier przekonał się, iż walec transmisyjny biegnący od maszyny do śruby złamał się tak nieszczęśliwie, iż niepodobna było myśleć nawet o tym, aby „Japonia” mogła za pomocą pary odbywać dalszą drogę.

Para, przestawszy działać na śrubę, poruszała maszynę samą, co było przyczyną owego strasznego łoskotu.

Pogoń za wężem morskim zakończyła się tedy dość nieprzyjemnie.

Gdy inżynier wrócił z tą wiadomością na pokład, zastał porucznika biegającego po mostku w najwyższym rozdrażnieniu.

– Przepadłem, zginałem – jęczał szanowny porucznik. – Spóźnimy się! Czy pan rozumiesz? Spóźnimy się!

Kto znał bliżej porucznika Ebba, ten pojmował dokładnie uczucia, jakie miotają nim w chwili, gdy dowiedział się, że „Japonia” nie może płynąć dalej.

Ebb był zaciekle formalistą, przy tym punktualnym w najwyższym stopniu.

Na pokładzie „Japonii” szło wszystko podług chronometru; dość powiedzieć, że od sześciu lat, to jest od czasu, jak porucznik dowodził „Japonią” w zastępstwie kapitana, nie spóźniła się ona ani razu, niezmiennie potrzebując na przebycie oceanu dziesięciu dni, czteremnastu godzin i trzydziestu minut, i nigdy ani mniej, ani więcej.

– Co powie Kompania, co powie publiczność?! – biadał dalej Ebb, biegając po mostku – co za głupiec ze mnie, że pozwoliłem na taką szaloną jazdę. I co robić teraz?!

To pewne, że porucznik dla ocalenia swojej opinii gotów był odważyć się na wszystko: nawet kazałby obracać załozdę nadwerżoną śrubę, gdyby to co pomogło.

Na szczęście pogoda zlitowała się nad biednym porucznikiem, gdyż nad wieczorem zawiął silny wiatr od zachodu.

Wydawszy rozkazy podniesienia żagli, Ebb pobiegł do swej kajuty, przeklinając najdosadniejszymi wyrazami siebie, inżyniera, pasażerów parowca, a nade wszystko węża morskiego.

W dwa dni potem „Japonia” wpływała do portu San Francisco, spóźniwszy się o dwadzieścia cztery godziny i czterdzieści trzy minuty.

Porucznik Ebb był w rozpacz.



Rozdział II

Pojedynek

Dwie godziny po wejściu „Japonii” do portu już całe San Francisco wiedziało, że ściagała ona słynnego węża morskiego. Pasażerowie bowiem nie omieszkali opowiedzieć całej przygody z mnóstwem mniej lub więcej prawdziwych dodatków ze swej strony. Puszczono nawet pogłoskę, iż załoga „Japonii” zdołała złowić potwora i że znajduje się on zakonserwowany w beczce spirytusu na pokładzie; wskutek tego nieprzeliczone tłumy ciekawych zebrały się w porcie, żądając, aby im pokazano węża. Byli tacy, którzy gwałtem wtargnęli na pokład parowca, aby zadośćuczynić swej ciekawości. Niemało też trudu kosztowało załogę przekonać tych ludzi, iż ani kawałka potwora nie zdołano schwytać.

W każdym razie przygoda z wężem zyskała niesłychany rozgłos. Stał się on przedmiotem rozmowy wszystkich mieszkańców Kalifornii, ba, nawet całej Ameryki i Europy, gdyż rozesłane we wszystkie strony świata telegramy rozniosły wiadomość o pojawieniu się tajemniczego mieszkańca oceanu.

Dzienniki przepelnione były najrozmaitszymi szczegółami, dotyczącymi się węża i pogoni za nim.

Kłócono się zawzięcie o to, do jakiego rzędu i rodziny zaliczyć go należy, o jego rozmiary, o kształt ciała, kolor, jednym słowem o mnóstwo drobiazgow. Porozumienie się jednak, wskutek niejednogodnych opisów naocznych świadków, nie mogło w żaden sposób nastąpić.

Najpoważniejsze pisma brały udział w tych sporach. Ma się rozumieć, że przy tej sposobności na ustach wszystkich były nazwiska inżyniera Elskiego i porucznika Ebba, którzy z takim zapałem ścigali potwora dla dobra nauki.

Uczony porucznik „Japonii” formalnie był zarzucony prośbami redaktorów pism o artykuły dotyczące się węża morskiego. Dobijano się

choć o kilka wierszy, ofiarowywano za nie nawet Ebbowi niesłychane honoraria, lecz ten milczał uparcie.

O opóźnieniu się „Japonii”, ku wielkiemu zadowoleniu porucznika, nikt nie wspomniał; natomiast powszechnie wysławiano przedsiębiorczość dowódcy parowca, a głównie chwalono inżyniera. Żałowano nawet, że załoga nie przedsiębrała jeszcze energiczniejszych środków w celu schwytania węża. Komisja inżynierów obejrzała postawiony na dokach parowiec i orzekła jednomyślnie, iż uszkodzona śruba da się naprawić małym kosztem; ta opinia uradowała wielce inżyniera.

Cały sztab „Japonii”, to jest kapitan Hopkins, porucznik Ebb oraz inżynier Elski, otrzymali niespodziewane podziękowanie od dyrektora Kompanii za gorliwość okazaną w ściganiu potwora, a nawet Ebb został formalnie wezwany do złożenia raportu o pojawieniu się węża.

Porucznik obiecał, lecz wcale nie był zadowolony, jak tego łatwo się domyślić.

Zdawałoby się, że cała przygoda z wężem na tym skończyć się powinna.

Dnia ósmego maja o godzinie jedenastej rano, gdy Elski najspokojniej w świecie rozmawiał w swoim numerze z redaktorem jednego z dzienników, zjawili się przed nim zupełnie niespodziewanie młodszy porucznik „Japonii” pan Knott i miczman¹ Johnstone, a na zapytanie, czego sobie życzą, oświadczyli grzecznie:

– Mamy honor być sekundantami porucznika Ebba, który, czując się obrażonym, szuka zadosyćuczynienia.

Inżynier, ma się rozumieć, oświadczył jeszcze grzeczniej, że gotów jest spełnić życzenie szanownego porucznika.

– Czy mogę zapytać, panie inżynierze, kto będzie pańskim sekundantem?

– Nie pomyślałem o tym – odrzekł Elski – ale mam zamiar poprosić o to kapitana Hopkinsa i porucznika Wellsa.

Udał się też niezwłocznie na poszukiwanie dowódcy „Japonii”. Znalazł go w czytelniku hotelu, siedzącego w wygodnym krześle i zatopionego w wertowaniu rozmaitych czasopism rozłożonych na stole.

¹ *Miczman* (z ang. *midshipman*) – najniższy stopień oficerski w niektórych marynarkach wojennych.

Hopkins kilka miesięcy temu zamieścił w jednym ze specjalnych tygodników poświęconych żegludze dość obszerny artykuł, który, jak się tego spodziewał, miał wywołać polemikę. Szanowny dowódca „Japonii” sam był dzielnym polemistą, toteż skwapliwie wyszukiwał artykułu przeciwnika, gotując się odpowiedzieć nań w najbliższym numerze.

Właśnie znalazł w angielskim „The Navy” ostrą wycieczkę przeciwko sobie i zagłębił się do tego stopnia w czytaniu, że nie ocknął się, aż gdy inżynier położył mu na ramieniu swoją ciężką rękę.

– Przepraszam, kapitanie, że ci przerywam, ale...

– Zaklinam cię, inżynierze, powiedz prędko, czego żądasz! – zawołał zrozpaczony kapitan, rzucając na stół „The Navy”.

– Dobrze, oto porucznik Ebb chce mnie zabić za to, com mu powiedział trzy dni temu na pokładzie „Japonii”; proszę cię więc, kapitanie, abyś był moim świadkiem.

– Ba! głupstwo! – mruknął kapitan. – Czyż warto bić się o parę słów wymówionych w rozdrażnieniu i tracić na to tyle czasu?

Jak widzimy, szanowny dowódca pragnął z całego serca pogodzić przeciwników, a tym samym oszczędzić sobie kilku godzin, które musiał poświęcić pojedynekowi.

– Więc? – nalegał Elski. – Kapitanie, porucznik czeka.

– Ha, trudno! nie mam dość czasu, ażeby wam wytłumaczyć niedorzeczność tego kroku. Jestem przeto na twoje usługi, inżynierze, ale...

– Ale co?

– Ale dopiero za godzinę, muszę bowiem wprzód napisać artykuł w odpowiedzi temu Anglikowi, któremu się zdaje zapewne, że mnie zmiażdżył, gdy tymczasem...

– Śniadanie czeka od dawna na stole – dokończył Ebb, który ukażał się nagle.

Kapitan Hopkins uznał widać, że nierozsądnie byłoby nie pokrzepić ciała przed napisaniem artykułu, gdyż niezwłocznie zasiadł do stołu. Porucznik zdecydował się również zająć miejsce obok swego zwierzchnika; za jego przykładem poszedł i inżynier.

Po chwili wszyscy trzej byli zajęci opróżnianiem talerzy i szklanek, przy czym kapitan Hopkins obmyślał najdosadniejsze wyrażenia, jakimi zamierzał urozmaicić swój artykuł, a porucznik zastanawiał się

nad tym, jakiego kształtu ogon powinien by mieć wąż morski, w razie gdyby istniał rzeczywiście.

Po do inżyniera, to ten jadł, jakby przeczuwał, że ostatni raz doznaje przyjemności zaspokojenia głodu.

Połknąwszy śniadanie, kapitan powstał od stołu i pochwycił znów „The Navy”, które przez cały ten czas trzymał na kolanach z obawy, aby mu pisma tego nie zabrano.

– Za godzinę służę panom – rzekł, sadowiac się na najbliższym fotelu. – Ale, ale! W jaki sposób chcecie przelewać swoją krew gorącą? Wskaż mi twego świadka, poruczniku.

– Będzie nim porucznik Knott, kapitanie.

– Bardzo dobrze! A broń? Masz pan prawo wyboru, inżynierze.

– Pistolety, kapitanie.

Ponieważ na załatwianiu formalności upłynęło sporo czasu, przeto pojechano wprost na pole walki, uwiadomiwszy poprzednio kapitana Hopkinsa telefonem, dokąd powinien się udać.

Po przybyciu na plac boju odmierzone odległość, nabitą broń, przygotowano bandaże i rozmaite inne przedmioty niezbędne przy pojeździe. Dwunasta jednak minęła, a kapitan się nie zjawiał.

Chcąc skrócić sobie chwile oczekiwania, Ebb zapalił cygare i puszczał w zadumaniu kłęby dymu w stronę, skąd powinien przybyć Hopkins.

Inżynier zaś z zimną krwią oglądał pistolet, który trzymał w ręku.

Żaden z nich nie wyrzekł dotąd ani słowa. Wkrótce Elski począł się niecierpliwie; raz po raz wyjmował zegarek i patrzył, która godzina; wreszcie dla przepędzenia czasu postanowił spróbować broni, która wkrótce miała rozstrzygnąć o życiu jego przeciwnika.

Wypalił więc w kierunku kawałka papieru umieszczonego na pniu sąsiedniego drzewa i przekonał się, że pistolet był doskonały.

Właśnie chciał powtórzyć strzał, gdy nagle do uszu jego doleciał głos kapitana Hopkinsa.

– Stop, stop! – krzyczał dowódca, ukazując się nagle spoza sąsiednich zarośli.

Porucznik Ebb, jego przeciwnik, oraz świadkowie z podziwem patrzyli na kapitana; bo też zachowanie się jego było nadzwyczaj nie-naturalne.

Szanowny komendant „Japonii” biegł – rzecz niesłychana – i wymachiwał zawzięcie numerem „The Navy”, który trzymał w ręku.

Był tak zmęczony i wzruszony, że na próżno starał się przyjść do słowa. Dopadłszy wreszcie inżyniera, wyrwał mu dymiącą jeszcze broń z dłoni i odrzucił ją daleko od siebie.

– Ależ do pioruna! – protestował Elski. – Cóż to ma znaczyć, kapitanie?

– Zaczynamy – rzekł Ebb zniecierpliwiony, podnosząc z ziemi swój pistolet.

– Nic z tego, zatrzymajcie się! – zdołał wreszcie powiedzieć kapitan, usiłując ponownie rozbroić inżyniera.

– Panie Hopkins – zaczął rozgniewany już inżynier – proszę, nie przeszkadzaj nam: musimy koniecznie załatwić naszą sprawę!

– Nic z tego, powtarzam, nic! – krzyczał kapitan. – Nie będziecie się bili, nie możecie!

– Ależ dlaczego? Kto nam zabroni?

Zamiast odpowiedzi kapitan podał inżynierowi numer „The Navy”, który dotąd trzymał w ręku.

– Czytaj pan! – rzekł, wskazując mu palcem kilkanaście wierszy drobnego druku.

Inżynier dotąd jeszcze nie wiedział, co myśleć o zachowaniu się kapitana; przeczytał jednak głośno ów artykuł, który brzmiał, jak następuje:

Sir Gilbert z Liverpoolu ma zamiar sam jeden, w małej łódce, której długość wynosi tylko piętnaście stóp angielskich¹, przepłynąć Ocean Atlantycki. Wyjazd nastąpi prawdopodobnie niezadługo. Będzie to już druga taka podróż; pierwszy raz bowiem przebyli Ocean Atlantycki w podobnym statku bracia Andrews², rzeźbiarze z Bostonu. Łódka jednak, której użyje do przeprawy sir Gilbert, posiada znacznie mniejsze rozmiary

¹ Stopa angielska – miara długości równa 0,3048 m.

² Bracia Andrews – dwaj Amerykanie, William i Walter, na zbudowanej przez siebie łodzi z cedru o długości 15 stóp, wyposażonej w jeden żagiel, przepłynęli w 1878 roku Atlantyk z Bostonu do Hawru.



– Nic z tego, powtarzam, nic! – krzyczał kapitan.
– Nie będziecie się bili, nie możecie!

od tamtej. Życzymy szczerze powodzenia odważnemu naszemu rodakowi.

Gdy inżynier oddawał po przeczytaniu pismo, nie domyślił się jeszcze, dlaczego artykuł ów zwrócił uwagę kapitana.

– A niech sobie płynie! – rzekł. – Nim dostanie się do Ameryki, zdążymy naszą sprawę załatwić.

– Nie traćmy czasu – rzekł Ebb, wyjmując zegarek – jest teraz piętnaście minut po pierwszej, a o drugiej obiecałem stawić się u dyrektora Kompanii, ma się rozumieć, jeżeli nie przeszkodzi mi twoja kula, inżynierze; zaczynamy więc!

– Panowie! – zawołał uroczyście i tonem wyrzutu kapitan. – Stany Zjednoczone są narażone na hańbę, a wy, zamiast położyć życie w obronie honoru narodowego, stawiacie je na kartę w nierozsądnej walce o parę słów wyrzeczonych w rozdrażnieniu?! Czyż to nie wstyd dla nas wszystkich, że jakiś Anglik uczyni to, na co żaden z marynarzy amerykańskich się nie odważył?!

– Powtórz on tylko to, czego dokonali Amerykanie – rzekł Ebb.

– Tak, tak, ale łódka Anglika jest o trzy i pół stopy krótsza od tej, w której bracia Andrews przepłynęli Atlantyk, czyli inaczej, bracia Andrews nie uczynili nic nadzwyczajnego, a Andrewsowie byli Amerykanami.

I kapitan, cały wzburzony, gniótł w palcach czasopismo angielskie.

– Cóż na to poradzimy? – rzekł inżynier – przecież nie zabronimy temu wariatowi odbyć jego głupiej wycieczki. Bo że się utopi, to pewne.

– A jeżeli nie?!

– To przepłynie Atlantyk.

– Tak! i wszyscy powiedzą że znalazł się Anglik odważniejszy od braci Andrews i że żaden z marynarzy amerykańskich nie dokonał czegoś podobnego.

– A gdyby jaki Amerykanin przepłynął Ocean Atlantycki w łupinie orzecha, dowiódłby, iż marynarze jego narodu przewyższają odwagą angielskich i nikt by mu nie sprostął – rzekł inżynier, uśmiechając się ironicznie.

– Tego samego dowiodą, przebywając w takiej łódce jak sir Gilbert Ocean Spokojny! – zawołał kapitan. – Otóż, panowie, ocalimy honor Stanów Zjednoczonych! Niech żyje Ameryka!

– Niech żyje! – zawtórował Ebb i Knott.

– Amerykanie przepływają Pacyfik! Górą Amerykanie! – krzyczał z zapałem kapitan Hopkins.

– Ależ to szaleństwo! – mruczał inżynier, nie rozumiejąc jeszcze dobrze, do czego zmierzał kapitan. – Któż się na to zgodzi?!

– Kto się zgodzi?! Ależ wy! Wam przeznaczono ocalić honor gwiazdzistego sztandaru!! Sądzę, że bez wahania przepłyniecie w łódce Pacyfik.

– Bez wątpienia – rzekł Ebb stanowczo.

– Ależ chcieć przepłynąć ocean w łódce jest to narazić się na pewną śmierć – mruknął inżynier.

– W obronie honoru Stanów Zjednoczonych! – przerwał mu Hopkins.

– Tak, ale bez żadnej korzyści dla nauki.

– Honor droższy nad wszystko – rzekł z przekonaniem dowódca „Japonii”, ocierając chustką swój czerwony nos, obficie zroszony kroplami potu.

– Więc pan popłynie, kapitanie?

– Ależ nie! Porucznik Ebb i pan.

Inżynier się skrzywił.

– A nasza sprawa? – rzekł.

– Ba! Przecież powinno wam być wszystko jedno, w jaki sposób ją załatwić. Możecie powędrować na tamten świat równie dobrze stąd, jak i z morza. Narazacie się obaj jednakowo.

– A jeżeli utonę ja i porucznik?

– Przecież, bijąc się tutaj, możecie także obaj zostać na placu.

Inżynierowi wcale nie przypadł do smaku taki sposób załatwiania spraw honorowych.

– Ależ nie jestem Amerykaninem, tylko Polakiem – rzekł. – Jakżeż mam narażać swe życie w obronie honoru obcego narodu!?

– Służysz pan przecie na amerykańskim parowcu, jesteś więc marynarzem amerykańskim, a honor marynarzy amerykańskich jest zagrożony.

– Ha, jestem wyzwany – rzekł z determinacją Elski – przyjmę więc warunki stawiane mi przez mego przeciwnika. Poruczniku, więc w ten sposób życzysz sobie załatwić naszą sprawę?

– *Yes* – odparł Ebb, uśmiechając się grzecznie.

– Ha, zatem wypływamy! – westchnął inżynier.

Te słowa tak uradowały szanownego dowódcę „Japonii”, że nie mógł się powstrzymać, aby nie uściskać z całych sił obu przeciwników.

– Kiedyż wyruszamy? – zagadnął inżynier, z trudem oswobodźwisty się z objęć kapitana.

– Ależ jak najprędzej! Należy jednak wprzód wybudować odpowiedni statek.

– Biorę to na siebie – rzekł inżynier.

– I obmyślić plan podróży.

– To moja rzecz – mruknął Ebb.

Tak więc podróż w zasadzie była postanowiona.

Przeciwnicy wraz z sekundantami opuścili plac boju i udali się na powrót do miasta, rozmawiając w drodze o wycieczce, którą zdaniem kapitana przedsięwziąć i wykonać mogli tylko Amerykanie.

W parę godzin potem kapitan Hopkins siedział znów nad czasopismami, racząc się obficie whisky; porucznik Ebb z całym zapalem zabierał się do badania map morskich, inżynier zaś myślał nad planem statku, który wkrótce miał ponieść go wraz z przeciwnikiem na drugą stronę olbrzymia oceanów.



Rozdział III

Inżynier buduje narzędzie śmierci

Elski budował z niezmierną starannością stateczek, któremu powierzał swoją osobę. Za materiał użył najlepszego drzewa, szczególną uwagę zwrócił na proporcje kadłuba, wzorując się na najlepszych modelach jachtów żaglowych.

Zaopatrzył łódkę w doskonały maszt i duży żagiel trójkątny, przy którego pomocy obiecywał sobie osiągnąć w przychylnych warunkach szybkość sześciu węzłów; przewidywał i obliczał wszystko, ażeby uczynić podróż możliwie najbezpieczniejszą, najwygodniejszą.

Porucznikowi zaś nie robiło snadź różnicy, w jakiej łódce popłynie, trzymał się bowiem z dala od inżyniera i nie brał wcale udziału w jego gorących z kapitanem dysputach.

Elski nawet zaczął podejrzewać, iż porucznik ma zamiar nie pojechać wcale; toteż pewnego dnia, zastawszy go w towarzystwie Hopkinsa, zagadnął bez ceremonii:

– Cóż, poruczniku, nie odechciało ci się przepłynąć Pacyfiku w łódce? Jeżeli już nie masz ochoty, to mniejsza o to; służę ci, wybieraj: armaty, dynamit, ciągnięcie gałek czarnych, karabiny, szpady, sztylety... no, jakaż broń przypada ci do smaku?

Ale porucznik ani myślał zaniechać podróży.

– Nie, panie, pojedziemy, i to jak można najprędzej – odparł. – Honor Stanów Zjednoczonych tego wymaga.

– Anglik wypłynął wczoraj, jak donosi telegram „New York Herald”¹ – wtrącił kapitan.

– Tym bardziej musimy się śpieszyć.

Inżynier w duchu był zły na Ebba za jego upór.

¹ „New York Herald” – amerykańska gazeta ukazująca się w Nowym Jorku w latach 1835-1924, po roku 1845 najpopularniejsza w USA, często goniąca za sensacją.

– Głupi koncept! – powtarzał. – Utoniemy obaj; ubezpieczę się chyba na życie.

Pomimo iż z takim staraniem budował łódkę, nie wierzył, aby można było przepłynąć w niej ocean, i wolałby niezawodnie każdy inny rodzaj pojedynku niż ten. Wiadomość o wyruszeniu sir Gilberta pobudziła go jednak do pośpiechu.

Budowa statku postępowała szybko, i w miarę tego, jak zbliżała się ku końcowi, kapitan Hopkins coraz bardziej żałował, iż nie popłynie.

Dnia dwudziestego piątego maja statek był gotów zupełnie. Długość jego wynosiła pięć i sześć dziesiątych metra, szerokość jeden i sześć dziesiątych, a głębokość dziewięć dziesiątych. Cały kadłub dzielił się nieprzemakalnymi przegrodzeniami na cztery części, nierówne co do objętości. W razie uszkodzenia pudła woda nie mogła więc zalać całego statku. Z tyłu u steru znajdowało się siedzenie wygodne dla kierującego statkiem, które za nadejściem nocy mogło być rozsunięte w taki sposób, że zamykało tylny przedział, przeznaczony na miejsce spoczynku dla drugiego żeglarza.

W przedziale środkowym, największym, umieszczono zapasy żywności, zamknięte w blaszanych puszkach, oraz drugie siedzenie dla manewrującego żaglem.

Przednia część na koniec służyć miała na skład wszystkich innych przedmiotów potrzebnych w podróży: zapasowych żagli, pary wioseł, instrumentów, narzędzi, broni itp. Cały pokład był tak urządzony, iż pozwalał się dowolnie zasuwąć lub rozsuwać, tak że nawet podczas dużej fali woda nie mogła dostać się do wnętrza.

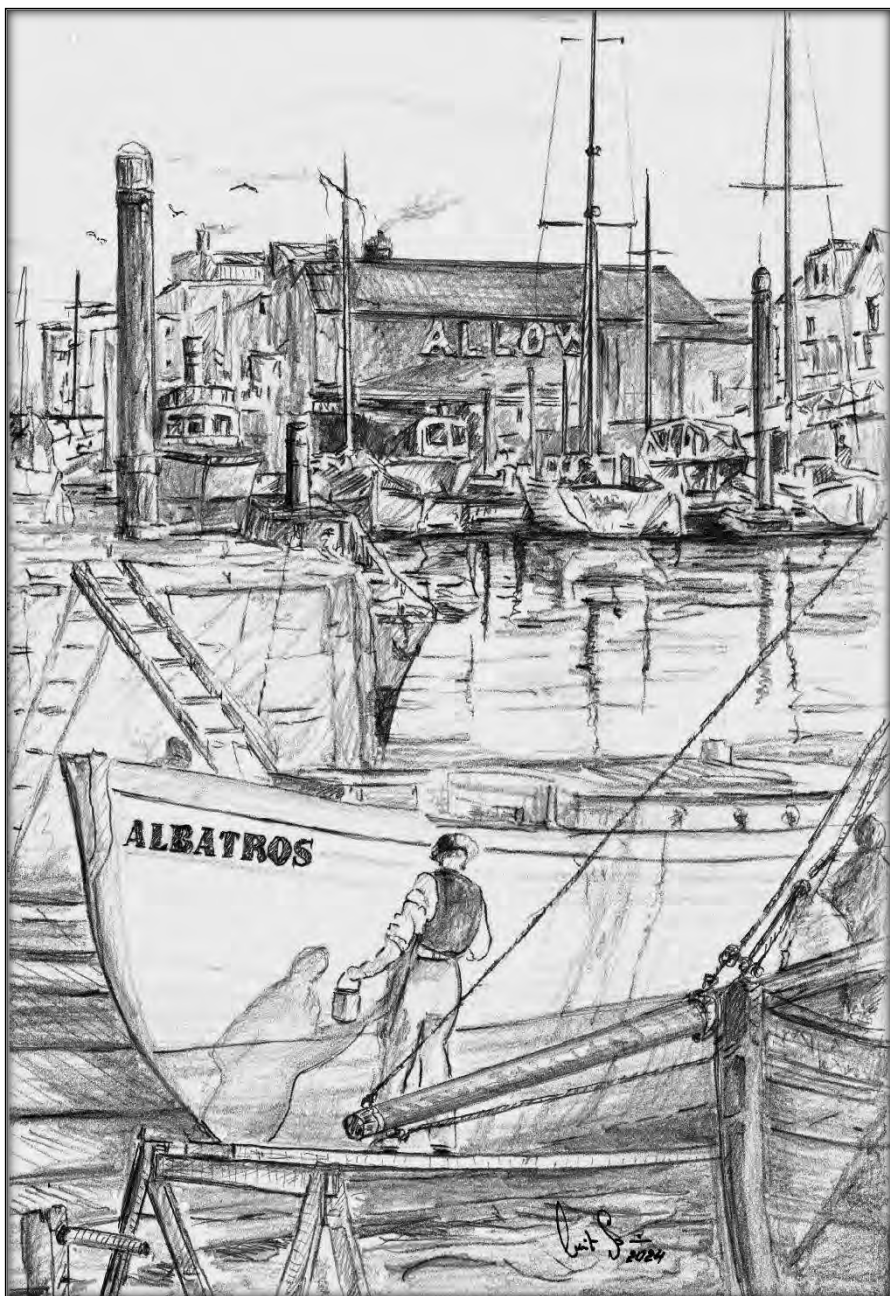
Łódka mogła, oprócz dwóch ludzi, unieść jeszcze ładunek dwustu pięćdziesięciu kilogramów.

Inżynier tego samego dnia zakupił broń, narzędzia oraz instrumenty.

Szczególną uwagę zwrócono na żywność, którą porucznik Ebb zajął się sam.

Prócz narzędzi, broni, map, żywności etc. wzięto jeszcze na wyraźne żądanie porucznika Ebba dwa ubrania gumowe nieprzemakalne.

Wodę słodką inżynier miał otrzymać na pełnym morzu za pomocą przyrządu bardzo prostego, opisanego w „American Journal of Scien-



Budowa statku postępowała szybko...

ce”¹; w aparacie tym promienie słoneczne, zastępując ciepło sztuczne, destylują wodę morską.

Inżynier spodziewał się otrzymać tym sposobem przeciętnie sześć litrów wody dziennie. Chodziło o to, ażeby mieć zapas tego płynu mogący wystarczyć na tydzień. Tym sposobem oszczędzono dużo miejsca, co pozwoliło zabrać dwa przyrządy Boytona², mogące w razie niebezpieczeństwa służyć jako jedyny środek ocalenia.

Waga całego ładunku wynosiła sto siedemdziesiąt siedem kilogramów, pozostało więc jeszcze miejsce na siedemdziesiąt trzy kilogramy.

Za obopólną zgodą termin wyjazdu wyznaczono na dzień trzydziestego maja. Dzienniki, które dotąd, niepewne, czy wyprawa dojdzie do skutku, albo milczały, albo też czyniły luźne wzmianki o niej, teraz nagle poczęły opisywać całe przedsięwzięcie z najdrobniejszymi szczegółami.

Inżynier i porucznik stali się głośni. Nachodzono ich bezustannie, na każdym kroku szpiegowała ich zgraja reporterów, którzy donosili publiczności, jak bohaterowie wyglądają, co jedzą, jak się ubierają; wkładano im w usta zdania, nigdy przez nich niewypowiedziane, badano ich przeszłość, słowem uczyniono ich sławnymi aż do unieszczerliwienia.

Zapraszano ich wszędzie, dobijano się o ich fotografie; wszyscy chcieli poznać nieustraszonych podróżników, którzy odważali się w łupinie orzecha puścić się na olbrzyma oceanów i którzy go wyzwali, ażeby ocalić honor marynarzy Stanów Zjednoczonych.

¹ „*American Journal of Science*” (AJS) – najdłużej ukazujące się czasopismo naukowe w Stanach Zjednoczonych, publikowane nieprzerwanie od momentu jego założenia w 1818 roku przez profesora Benjamin Sillimana, który sam je redagował i finansował; do roku 1880 było również znane jako „*American Journal of Science and Arts*”, ale zawsze koncentrowało się na naukach przyrodniczych, a zwłaszcza na geologii i powiązanych tematach.

² Paul Boyton (1848-1924) – amerykański wojskowy, pływak i awanturnik; walczył w wojnie secesyjnej, meksykańskiej, francusko-pruskiej, twórca amerykańskiej morskiej służby ratowniczej, później budowniczy i właściciel parków rozrywki; niezatapialny strój wynaleziony przez C.S. Merrimana i udoskonalony przez Boytona na początku lat 70. XIX wieku składał się ze szczelnych, połączonych z sobą spodni i bluzy z gumy, z kieszeniami, które można było napompować; Boyton odbył w nim wiele spływów, m.in. w roku 1875 przepłynął kanał La Manche.

O sir Gilbercie zapomniano niemal zupełnie, jak gdyby już utonął.

Obaj przeciwnicy ukrywali jednak okoliczności towarzyszące przyjęciu na świat owego projektu. Obawiali się zapewne spaść w oczach ogółu i nie zdradzili się niczym. Porucznik Ebb zachowywał się tak, jak gdyby nigdy nie pomyślał o pojedynku; nie stronił bynajmniej od inżyniera, owszem, chętnie w jego towarzystwie przyjmował hołdy i ścisnął mu ręce tak serdecznie, jakby nigdy nic między nimi nie zaszło.

Inżynierowi jednak dokuczać poczynął ów rozgłos, a nawet, ażeby uniknąć tysiąca nieprzyjemności, nieodłącznych od sławy, kilka razy chciał już wygadać się ze wszystkim przed reporterami i jeżeli nie uczynił tego, to tylko na prośby kapitana. Wyglądał też dnia odplynięcia jak zbawienia.



Chcesz przeczytać dalszą część?

Zapraszamy do księgarni!