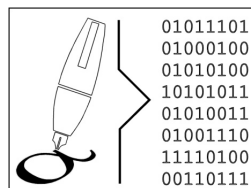


Juliusz Verne

Wąż Morski

Przełożyła:

JANINA KACZMARKIEWICZ-FEDOROWSKA



Rozdział pierwszy

Spóźniony odjazd

- Hej, panie kapitanie! Czyżby odjazd nie był wyznaczony na dzisiaj?
- Nie, panie Brunel, co więcej, obawiam się, że nie będziemy mogli wypłynąć ani jutro... ani nawet za tydzień.
- To przykre.
- Powiedziałbym, że wysoce niepokojące — stwierdził kapitan Bourcart kręcąc głową. — „Saint-Enoch” powinien być znaleźć się na morzu z końcem ubiegłego miesiąca, żeby trafić na łowiska we właściwym czasie. Zobacz pan, że damy się wyprzedzić Anglikom i Amerykanom.
- Wciąż tych samych dwóch ludzi brakuje panu wśród załogi?
- Tak, panie Brunel. Jeden z nich jest mi nieodzownie potrzebny, co się tyczy drugiego, to od biedy mógłbym się bez niego obejść, gdyby go nie narzucał regulamin.
- Chyba tym drugim nie jest bednarz? — zapytał pan Brunel.
- Mogę pana zapewnić, że nie! Na moim statku bednarz jest tak samo niezbędny jak maszty, ster czy busola, zważywszy, że mam w ładowni dwa tysiące baryłek.
- Ilu ma pan ludzi na „Saint-Enochu”, panie kapitanie?
- Gdybyśmy byli w komplecie, miałbym trzydziestu czterech, panie Brunel. Widzi pan, lepiej jest mieć bednarza do pielęgnowania beczulek niż lekarza do pielęgnowania ludzi. Beczki wymagają ciągłych napraw, gdy tymczasem ludzie naprawiają się sami! A zresztą, czy kto kiedykolwiek choruje na morzu?
- Rzeczywiście, przy tak świetnym powietrzu zdrowie powinno dopisywać, a jednak niekiedy, panie kapitanie...
- Jak dotąd, panie Brunel, to jeszcze nie miałem na swoim statku ani jednego chorego.
- Gratuluję, panie kapitanie. Ale co zrobić? Statek jest statkiem i jako taki podle-

ga regulaminom morskim. Kiedy jego załoga osiąga pewną liczbę oficerów i marynarzy, musi się znaleźć na jego pokładzie także i lekarz, tak głoszą przepisy. A pan właśnie go nie ma...

— To jest powód, dla którego „Saint-Enoch” nie przepływa dzisiaj obok przylądka Saint-Vincent, choć tam właśnie powinien się znajdować.

Przytoczona rozmowa pomiędzy kapitanem Bourcartem a panem Brunelem odbywała się na molo w Hawrze, około jedenastej rano, na lekko podwyższonej części wiodącej od semafora* do krańca pomostu.

Obaj panowie znali się mnóstwo lat, jeden był dawnym kapitanem żeglugi przybrzeżnej, obecnie urzędnikiem zarządu portowego, drugi zaś kapitanem trójmasztowca „Saint-Enoch” z niecierpliwością wyglądającym chwili, kiedy skompletuje załogę i wyjdzie wreszcie w morze!

Blisko pięćdziesięcioletni Ewaryst-Szymon Bourcart cieszył się nieposzlakowaną opinią w Hawrze, który był jego portem macierzystym. Kawaler nie mający rodzeństwa ani bliskich krewnych, pływał po morzach od najwcześniejszych lat, pełniąc kolejno obowiązki chłopca okrętowego, młodszego marynarza, marynarza i bosmana w marynarce wojennej.

Po niezliczonych rejsach jako porucznik i pierwszy oficer, zastępca kapitana w marynarce handlowej, obecnie dowodził od dziesięciu lat wielorybniczym statkiem „Saint-Enoch”, należącym w połowie do niego i w połowie do firmy Bracia Morice.

Doskonały marynarz, ostrożny, a zarazem śmiały i stanowczy, w przeciwieństwie do wielu swoich kolegów zachowywał się zawsze bardzo uprzejmie, nie kłął i wydawał rozkazy w sposób grzeczny. Oczywiście, nie posuwał się w swojej uprzejmości tak daleko, żeby zwracać się do marynarza: „Może pan zechce z łaski swojej zluzować bramsel” lub do sternika: „Niech pan będzie tak niesłychanie miły i przełoży ster na prawą burtę!”, jednak uchodził za najgrzeczniejszego z kapitanów żeglugi wielkiej.

Trzeba w dodatku stwierdzić, że kapitanowi dopisywało szczęście w wielorybnych wyprawach, że jego połowy były zawsze obfite i każdy rejs przebiegał w doskonałych warunkach. Nigdy nikt nie słyszał najmniejszej skargi z ust któregokolwiek z jego oficerów czy marynarzy. Toteż jeśli tym razem pomimo starań kapitanowi nie udawało się skompletować załogi „Saint-Enocha”, nie należało bynajmniej dopatrywać się w tym nieufności ze strony personelu pływającego.

Panowie Bourcart i Brunel zatrzymali się na półkolistym tarasie zbudowanym na zakończeniu mola. Pływomierz wskazywał w tym momencie najniższy poziom odpływu i na maszcie sygnalizacyjnym nie powiewał ani proporczyk, ani flaga. Żaden statek nie zamierzał wyjść z portu lub do niego wejść, a nawet szalupy rybackie nie miałyby w ka-

*Semafor brzegowy — urządzenie wskazujące statkom kierunek i siłę wiatru

nale portowym dość wody podczas odpływu przy nowiu. Dlatego też gapie nie biegli do portu. Statki z Honfleur, z Trouville, z Caen i z Southampton stały przycumowane do swoich pontonów. Aż do trzeciej po południu nie można było się spodziewać najmniejszego ruchu w awanporcie.

Przez parę chwil oczy kapitana Bourcarta zwrócone na morze błędziły po obszernym wycinku przestrzeni zamkniętym dalekimi wzgórzami Ouisterham i masywnymi cokołami latarni morskich na przylądku Heve. Pogoda była niepewna, niebo zaciągnęło się w wyższych partiach szarawymi chmurami. Z północnego wschodu dęła lekka, kapryśna bryza, taki wiatr zazwyczaj ochładza się, kiedy następuje przyptyw.

Parę statków sunęło po zatoce, jedno z nich rozpinały żagle na wschodnim widnokręgu, inne znów rysowały w przestrzeni esy-floresy z czarnego dymu. Niewątpliwie w spojrzeniu kapitana Bourcarta malowała się zazdrość pod adresem bardziej uprzywilejowanych kolegów, którym udało się opuścić port. Ale nawet rzucane im na odległość epitety były utrzymane w tonie przyzwoitym, ponieważ kapitan nigdy nie pozwoliłby sobie na użycie mocniejszych wyrazów, jak by to uczynił każdy inny wilk morski.

— Tak — przemówił wreszcie do Brunela — ci szczęściarze ostro idą z wiatrem dmącym w żagle, a ja nadal tkwię w basenie portowym i nie mogę odbić! To się nazywa prawdziwy pech; muszę przyznać, że po raz pierwszy tak się zawzięł na mój statek.

— Niech pan nie wychodzi z siebie, kapitanie. Wystarczy, że nie może pan wyjść w morze — zażartował Brunel.

— Przecież staram się panować nad sobą od długich dwóch tygodni! — zawołał kapitan nie ukrywając rozgoryczenia.

— Pański statek pędzi pod żaglami aż miło, nadrobi pan więc stracony czas bardzo szybko. Płynąc z prędkością jedenastu węzłów, przy pomyślnym wietrzyku połyka się wprost przestrzeń! Ale, ale, panie kapitanie, czy doktor Sinoquet czuje się lepiej?

— Niestety, nie. Wprawdzie nasz kochany doktor nie jest poważnie chory, ale przykuł go do łóża reumatyzm i choroba potrwa kilka tygodni. Kto by się tego spodziewał po człowieku tak zżytym z morzem, który przez dziesięć lat przemierzył ze mną wszystkie strefy Pacyfiku...

— A może — wyraził przypuszczenie urzędnik portowy — z tych właśnie licznych podróży doktor przywiózł swoje dolegliwości?

— Co też pan opowiada! — oburzył się kapitan Bourcart. — Nabawił się reumatyzmu na pokładzie „Saint-Enocha”? Dlaczego nie cholery czy żółtej febry? Że też taka myśl mogła zrodzić się w pana głowie, panie Brunel!

Kapitan rozłożył ręce gestem wyrażającym najwyższe zdumienie. Niesłychany pomysł! „Saint-Enoch”, statek tak doskonale wyposażony, tak wygodny, niedostępny dla wilgoci — i reumatyzm! Prędzej można by go złapać w sali obrad ratusza czy w salonach podprefektury niż w kabinach czy w mesie jego statku! Reumatyzm! Alboż to on,

kapitan, kiedykolwiek cierpiał na reumatyzm? A przecież nie opuszczał nigdy swego żaglowca, ani kiedy stał na kotwicy w którymś porcie, ani kiedy był przycumowany do nabrzeża w Hawrze. Po co komu mieszkanie w mieście, kiedy ma się swoją kabinę na statku? Nie zamieniłby jej na najbardziej komfortowy pokój w hotelu „Bordeaux” czy w „Terminusie”. Reumatyzm! Nie miał nawet kataru. Czy ktokolwiek na pokładzie „Saint-Enocha” słyszał, żeby kapitan kichnął?

Podniecając się coraz bardziej, zacny człowiek długo by jeszcze prawił w tym samym duchu, gdyby Brunel nie powstrzymał go, mówiąc:

— Podzielim pański pogląd, panie kapitanie, że doktor Sinoquet nabawił się reumatyzmu tylko w czasie swoich pobytów na lądzie. Tak czy inaczej, choroba zwała go z nóg i nie pozwalała mu zamustrować...

— Co gorsza — dodał kapitan — nie udaje mi się znaleźć zastępcy pomimo najusilniejszych starań...

— Cierpliwości, panie kapitanie, powtarzam, cierpliwości... Koniec końców znajdzie pan jakiegoś młodego lekarza, pragnącego poznać świat, żadnego podróży. Czy istnieje coś bardziej kuszącego niż rozpoczęcie takiego życia wspinałym polowaniem na wieloryby, wyprawą poprzez różne strefy Pacyfiku?

— Tak, panie Brunel, zdawałoby się, że powinienem mieć nadmiar kandydatów. A tymczasem wcale się do mnie nie pchają i w dalszym ciągu nie mam nikogo, kto by potrafił manipulować lancetem i skalpelem albo cęgami czy ośnikiem.

— Ale, ale — zapytał urzędnik portowy — chyba to nie reumatyzm pozbawił pana bednarza?

— Nie, pocziwy ojciec Brulard ma bezwładną lewą rękę wskutek zeszywnienia stawu, a ponadto cierpi na gwałtowne bóle w stopach i łydkach...

— Czyżby miał zajęte stawy?

— Podobno tak, wobec czego rzeczywiście nie jest w stanie dłużej pływać. A przecież, jak panu wiadomo, statek przeznaczony — do połowu wielorybów tak samo nie może obejść się bez bednarza, jak i bez harpunników, dlatego muszę go zwerbować za wszelką cenę.

Brunel przyjął do wiadomości zapewnienia kapitana, że Brularda nie trapiły dolegliwości reumatyczne, skoro „Saint-Enoch” mógł być uważany nieomal za sanatorium, gdzie załoga przebywała w jak najlepszych warunkach higienicznych. Niemniej jedno było najzupełniej pewne: ani doktor Sinoquet, ani bednarz Brulard nie nadawali się do wzięcia udziału w tej kampanii.

W tym momencie kapitan usłyszał, że ktoś go woła i odwrócił się szybko.

— To pan, panie Heurtaux? — uśmiechnął się ściskając dłoń swego zastępcy. — Miło mi pana widzieć. Czyżby jakieś pomyślne wiatry przyniosły pana tutaj?

— Być może, panie kapitanie, być może — odparł Heurtaux. — Przyszedłem zawi-

domić, że mniej więcej przed godziną jakiś mężczyzna zgłosił się na statek...

— Bednarz czy lekarz? — żywo zapytał Bourcart.

— Nie wiem, panie kapitanie. W każdym razie wydawał się bardzo zirytowany tym, że pana nie zastał.

— Starszy?

— Nie... młody; ma niebawem wrócić. Z tego powodu właśnie szukam pana... a ponieważ spodziewałem się pana zastać na molo...

— Właśnie, dlatego wziąłem kurs na maszt sygnałowy.

— Mądrze pan postąpił, Heurtaux — pochwalił go kapitan Bourcart — nie omieszkam stawić się na spotkanie. Panie Brunel, pozwoli pan, że go pożegniam.

— Oczywiście, proszę się nie krępować, drogi kapitanie — odparł urzędnik portowy. — Przeczucie mówi mi, że niebawem pozbędzie się pan kłopotów...

— Tylko połowicznie, panie Brunel, w dodatku ten gość może nie być ani lekarzem, ani bednarzem.

Po tych słowach urzędnik portowy i kapitan Bourcart wymienili serdeczny uścisk dłoni. Kapitan w asyście swego pierwszego oficera przeszedł wybrzeżem, minął most, dotarł do basenu dla statków handlowych i zatrzymał się przy trapie prowadzącym na „Saint-Enocha”.

Znalazłszy się na pokładzie, natychmiast skierował kroki do swojej kabiny, której drzwi wychodziły na mesę, a okno na przód kasztelu rufowego. Wydał polecenie, żeby go zawiadomiono, gdy tylko zjawi się gość i chcąc skrócić oczekiwanie i zapanować nad niecierpliwością, wsadził nos w miejscową gazetę.

Czekać nie musiał długo. Po jakichś dziesięciu minutach zapowiadany młodzieniec stawił się na statku; wprowadzono go do mesy, dokąd zaraz wszedł kapitan Bourcart.

Gość na pewno nie wyglądał na bednarza, ale nikt nie mógłby twierdzić z całą stanowczością, że nie jest lekarzem, i to młodym, w wieku dwudziestu sześciu czy dwudziestu siedmiu lat.

Po wymianie pierwszych grzeczności — rzecz jasna, kapitan Bourcart nie zaniedbał ich w stosunku do osoby, która go zaszczyliła swoją wizytą — młody gość odezwał się w te słowa:

— Doszły mnie na Giełdzie słuchy, że odjazd „Saint-Enocha” opóźnia się z powodu złego stanu zdrowia lekarza okrętowego...

— Niestety, informacja jest najzupełniej prawdziwa, panie...

— Filhiol. Nazywam się Filhiol, panie kapitanie, i przychodzę zaofiarować swoje usługi jako zastępca doktora Sinoqueta na pańskim statku.

W toku dalszej rozmowy kapitan dowiedział się, że jego młody gość, pochodzący z Rouen, wywodzi się z rodziny przemysłowców tego miasta. Zamierzał wykonywać swój zawód lekarza w marynarce handlowej, lecz przed podjęciem pracy w Kompa-

nii Transatlantycznej byłby szczęśliwy, gdyby mógł uczestniczyć w wyprawie wieloryb-
niczej i wypróbować siły w trudnej nawigacji na Pacyfiku. Służy pierwszorzędnymi re-
ferencjami. Kapitan Bourcart zechce zasięgnąć o nim opinii u tych a tych kupców i ar-
matorów w Hawrze.

Kapitan Bourcart bardzo uważnie obserwował doktora Filhiola, przypadło mu do
gustu jego otwarte i sympatyczne oblicze. Nie miał wątpliwości, że kandydat jest silny
i obdarzony stanowczym charakterem. Na tym kapitan się znał, w dodatku miał pew-
ność, że ten świetnie zbudowany młodzieniec, prawdziwy okaz zdrowia, nie nabawi się
na jego statku reumatyzmu. Dlatego odpowiedział nie zwlekając:

— Przybywa pan w samą porę, nie zamierzam tego przed panem zatajać i jeżeli opi-
nie, jakie o panu zdobędę, okażą się pochlebne — czego zresztą jestem z góry pewien
— sprawę możemy uważać za załatwioną. Będzie pan mógł już od jutra przenieść się na
statek, ja zaś nie dam panu powodów do żałowania tego kroku...

— Jestem najzupełniej o tym przekonany, panie kapitanie — odparł doktor Filhiol.
— Muszę przyznać, że zanim dałem panu okazję do zasięgnięcia opinii o mnie, sam za-
sięgnąłem jej co do pana...

— Postąpił pan bardzo rozsądnie — stwierdził Bourcart. — Nigdy nie należy wycho-
dzić w morze bez sucharów i tak samo nigdy nie należy wpisywać się na listę załogi, za-
nim człowiek się nie upewni, z kim ma do czynienia.

— Tak też sobie pomyślałem, panie kapitanie.

— Święta racja, panie doktorze. O ile pana dobrze zrozumiałem, to opinie, jakie pan
zdołał zebrać o mnie, były raczej przychylne...

— Całkowicie, i pragnę wierzyć, że referencje, jakie pan zbierze o mnie, będą takie
same.

Zdecydowanie kapitan Bourcart i młody lekarz dorównywali sobie nie tylko w szcze-
rości, lecz także i w dobrych manierach.

— Chciałbym panu zadać tylko jedno pytanie — odezwał się znowu kapitan. — Czy
pan już kiedyś pływał na statku, doktorze?

— Odbylem jedynie parę krótkich rejsów przez La Manche.

— I... wcale pan nie chorował?

— Wcale, co mi pozwala żywić nadzieję, że nie jestem podatny na morską chorobę.

— Zgodzi się pan ze mną, że to jest ważny moment, jeśli chodzi o lekarza.

— Istotnie, panie kapitanie.

— Nie będę przed panem ukrywał, że nasze wyprawy są przykre i niebezpieczne. Los
ciężko nas doświadcza i nie szczędzi niedostatków, jest to trudna nauka marynarskie-
go życia.

— Wiem o tym, panie kapitanie, ale nie obawiam się tego terminowania.

— Nasze wyprawy są nie tylko niebezpieczne, panie doktorze, ale niekiedy bywają

długie. Zależy to od mniej lub bardziej przychylnych okoliczności. Kto wie, czy „Saint-Enoch” nie spędzi dwóch czy trzech lat w morzu, nim wróci do macierzystego portu.

— Kiedy wróci, to wróci, panie kapitanie, najważniejszą sprawą jest to, żeby ci, którzy z sobą zabierze, powrócili razem z nim do domu.

Rzecz jasna, że kapitanowi bardzo odpowiadał taki pogląd; nie miał on wątpliwości, że z doktorem Filhiolem osiągnie porozumienie we wszystkich sprawach, jeżeli tylko referencje pozwolą na podpisanie z nim kontraktu.

— Drogi panie — powiedział — wydaje mi się, że będę mógł sobie pogratulować naszej znajomości, i mam nadzieję, że zaraz jutro, skoro tylko zbiorę informacje, pana nazwisko zostanie wciągnięte na listę załogi.

— A więc do zobaczenia, panie kapitanie — odpowiedział lekarz. — Co się zaś dotyczy odjazdu...

— Odjazd mógłby nastąpić już jutro, w czasie wieczornego przypływu, gdybym tylko zdołał zastąpić mego bednarza, tak jak udało mi się zastąpić doktora.

— Ach, to pan jeszcze nie skompletował załogi, kapitanie?

— Niestety nie, doktorze, bo nie mogę liczyć na tego nieszczęsnego Brularda...

— Co, jest chory?

— Tak, jeśli można nazwać chorobą, jak ktoś ma ręce i nogi sparaliżowane reumatyzmem. Jednak proszę mi wierzyć, że złapał to paskudztwo nie w czasie pływania na „Saint-Enochu”.

— Panie kapitanie, myślę, że mógłbym panu polecić bednarza.

— Pan?

Kapitan Bourcart chciał się już rozpląnąć w przedwczesnych podziękowaniach pod adresem opatrnościowego młodego lekarza. Wydało mu się przez chwilę, że słyszy, jak rozlegają się uderzenia drewnianego młotka po klepkach beczulek w ładowni. Niestety radość nie trwała długo i kapitan z ubolewaniem pokręcił głową, gdy doktor Filhiol dodał:

— Nie pomyślał pan o majstrze Cabidoulinie?

— Jan-Maria Cabidoulin z ulicy Tournettes?! — wykrzyknął kapitan Bourcart.

— Ten sam. Czyż mógłby istnieć drugi Cabidoulin w Hawrze lub gdzie indziej?

— Jan-Maria Cabidoulin... — powtórzył kapitan Bourcart.

— We własnej osobie.

— Jak go pan poznał?

— Był moim pacjentem.

— To on także jest chory? Jakaś epidemia grasuje wśród bednarzy!

— Nie, panie kapitanie, może pan być spokojny. Skaleczył się w kciuk, ale już wydobrzał i nic mu teraz nie przeszkadza operować ośnikiem. To chłop cieszący się świetnym zdrowiem, znakomicie zbudowany, w doskonałej formie jak na swój wiek — zbli-

za się do pięćdziesiątki — i na pewno nadałby się panu.

— Bez wątpienia, bez wątpienia — kiwał głową kapitan Bourcart. — Na nieszczęście nie tylko pan zna Jana-Marię Cabidoulina, lecz ja go znam także i myślę, że nie ma takiego kapitana, który by chciał go zamustrować.

— Dlaczego?

— Och, to świetny fachowiec i odbył niemało wypraw na wieloryby. Ostatnią chyba z pięć czy sześć lat temu...

— Może zechce mi pan powiedzieć, panie kapitanie, z jakiego powodu woli pan nie korzystać z jego usług?

— Bo jest on zwiastunem nieszczęścia, panie doktorze, bo bez przerwy przepowiada tragedie i katastrofy... bo według jego słów każda nowa wyprawa morska powinna być ostatnią, z której się już nie wróci! Na dodatek te historyjki o potworach morskich, z którymi niby to się stykał... albo zamierza się zetknąć! Widzi pan, panie doktorze, ten człowiek potrafi zdemoralizować całą załogę.

— Mówi pan poważnie, panie kapitanie?

— Najpowaźniej w świecie!

— No cóż, w braku innego i skoro niezbędny jest na statku bednarz...

— Tak, doskonale rozumiem, w braku innego. A jednak o tym właśnie nigdy bym nie pomyślał. W końcu, jeśli się nie może wziąć kursu na północ, trzeba go wziąć na południe. Więc gdyby majster Cabidoulin zechciał, ale on pewnie nie zechce...

— Co szkodzi spróbować?

— Nie, to zbytuczne. I znowu ten Cabidoulin... Cabidoulin... — powtarzał kapitan Bourcart.

— Może byśmy się wybrali do niego razem? — zaproponował doktor.

Kapitan Bourcart wyraźnie się wahał, był zakłopotany, splatał i rozplatał dłonie, zastanawiał się, ważył wszystkie za i przeciw, potrząsał głową, jak gdyby bronił się przed wciągnięciem w jakąś nieprzyjemną sprawę. Wreszcie jednak chęć jak najrychlejszego wyruszenia w morze wzięła górę nad głosem rozważli.

— Chodźmy — powiedział.

Po chwili obaj panowie opuścili Basen Handlowy i skierowali kroki w stronę mieszkania bednarza.

Jan-Maria Cabidoulin znajdował się akurat w domu, w swoim warsztaciku na parterze w głębi podwórza. Był to potężny mężczyzna w wieku pięćdziesięciu dwóch lat, ubrany w welwetowe spodnie w prążki i w kaftan, na głowie miał czapkę z wydry, a stroju dopełniał wielki, brązowy fartuch. Nie miał zbyt wiele pracy i gdyby nie to, że posiadał pewne oszczędności, nie stać by go było na cowieczorną partyjkę manilli w małej kawiarence naprzeciwno z emerytowanym marynarzem, dawnym latarnikiem z przylądka Heve.

Jan-Maria Cabidoulin był zresztą doskonale zorientowany we wszystkim, co się działo w Hawrze, wiedział, jakie żaglowce czy parowe statki wchodzą i jakie wychodzą, kiedy przyplývają i odpływają transatlantyki, kto je pilotuje, jakie są nowinki marynarskie, słowem docierały do niego wszystkie ploteczki rodzące się w pobliżu basenów portowych.

Majster Cabidoulin znał zatem także, i to od dawna, kapitana Bourcarta. Toteż ledwie go zoczył na progu swego warsztatu, zaraz zawołał:

— Cóż to, wciąż jeszcze „Saint-Enoch” stoi przy nabrzeżu, nadal tkwi nieruchomo w Basenie Handlowym, jakby uwięziony w lodach?

— Tak, wciąż jeszcze, panie Cabidoulin — odparł nieco oschłym tonem kapitan Bourcart.

— I nadal nie ma pan lekarza?

— Lekarz już jest...

— Ach to pan, panie doktorze Filhiol!

— We własnej osobie, a kapitanowi Bourcartowi towarzyszę po to, żeby panu zaproponować zamustrowanie na jego statek.

— Zamustrowanie? Zamustrowanie? — powtarzał z niedowierzaniem bednarz, potrząsając swoim klepadłem.

— Tak, panie Cabidoulin — potwierdził kapitan Bourcart. — Czy to nie jest nęcące, taka ostatnia podróż na dobrym statku, w towarzystwie porządných ludzi?

— Coś podobnego, panie kapitanie! Niech mnie diabli, jeśli się spodziewałem takiej propozycji! Wie pan dobrze, że się wycofałem... Teraz żegluję już tylko po ulicach Hawru, gdzie nie grożą ani abordaże*, ani nawałnice. A pan by chciał...

— Niech pan się zastanowi, panie majstrze. Przecież nie jest pan jeszcze w takim wieku, żeby gnici uwiązany do boi albo sterczeć na kotwicy jak stary ponton w głębi jakiegoś portu.

— Niech pan podniesie kotwicę, drogi majstrze — dodał ze śmiechem doktor Filhiol, żeby poprzeć słowa kapitana Bourcarta.

Majster Cabidoulin przyoblekł twarz w wyraz głębokiej powagi — zapewne była to jego mina „proroka nieszczęść” — i odpowiedział głuchym głosem:

— Niech pan mnie wysłucha uważnie, panie kapitanie, i pan także, panie doktorze. Jest to myśl, która mnie zawsze prześladowała i która nigdy nie wyjdzie mi z głowy.

— Cóż to takiego? — zapytał kapitan Bourcart.

— Mianowicie, że jeśli ktoś pływa, to prędzej czy później musi utonąć. Oczywiście „Saint-Enoch” ma dobrego dowódcę, ma dobrą załogę... Widzę także, że będzie miał dobrego lekarza, a jednak jestem przeświadczony, że gdybym się zaciągnął, przydarzyłyby

*Abordaż — zderzenie się statków

mi się rzeczy, o jakich się dotąd nikomu nie śniło.

— Na przykład? — zapytał kapitan Bourcart.

— Przecież mówię panu — dowodził Cabidoulin — przytrafiłyby się straszne historie! Dlatego dałem sobie obietnicę, że spokojnie dokonam żywota na stałym lądzie.

— Czysta fantazja, to co pan mówi — oświadczył doktor Filhiol. — Przecież nie wszystkie statki są skazane na zatonięcie wraz z załogą i ładunkiem.

— Pewnie że nie — przytaknął bednarz — ale co na to poradzę, mam jak gdyby przeczucie, że jeśli zaciągnę się na statek, to już nigdy nie wrócę.

— Ależ kochany majstrze, przecież to zupełnie niepoważne — zirytował się kapitan Bourcart.

— Bardzo nawet poważne, a w dodatku, między nami mówiąc, nie jestem już właściwie niczego ciekaw. Widziałem wszystko w tych czasach, kiedy pływałem. Kraje gorące, zimne, wyspy na Pacyfiku i na Atlantyku, góry i pola lodowe, foki, morsy i wieloryby...

— Gratuluję, można panu pozazdrościć...

— A wie pan, co w końcu zobaczę?

— No co, panie majstrze?

— Jedyne, czego nie widziałem... Jakiegoś straszego potwora, wielkiego węża morskigo...

— Nigdy go pan nie zobaczy — zapewnił doktor Filhiol.

— Dlaczego?

— Bo coś takiego nie istnieje! Przeczytałem wszystko, co zostało napisane o tych domniemanych potworach morskich, i powtarzam panu, pański wąż morski nie egzystuje!

— Egzystuje! — zawołał bednarz z takim przekonaniem, że zbędną byłaby wszelka dyskusja na ten temat.

Krótko mówiąc, na skutek uporczywych nalegań, a w końcu znęcony wysoką gażą, jaką mu zaofiarował kapitan Bourcart, Jan-Maria Cabidoulin zdecydował się odbyć ostatnią wyprawę na wieloryby i jeszcze tego samego wieczora zaniósł swój tobołek na pokład statku „Saint-Enoch”.

Rozdział drugi

„Saint-Enoch”

Nazajutrz, siódmego listopada 1863 roku, „Saint-Enoch” opuszczał Hawr, holowany przez „Herkulesa”, który go wyprowadził na szczybie przyływu. Pogoda, była dość kiepska. Niskie, postrzępione chmury przebiegały po niebie, gnane silną bryzą z południowego zachodu.

Statek kapitana Bourcarta, o wyporności około pięciuset pięćdziesięciu ton, był wyposażony we wszelkie urządzenia potrzebne do trudnego polowania na wieloryby w odległych akwenach Pacyfiku. Chociaż zbudowany był jakieś dziesięć lat temu, miał dobrą stateczność i świetnie sprawował się w morzu. Załoga zawsze starała się, żeby stan jego był bez zarzutu, zarówno jeśli chodzi o omasztowanie, jak i kadłub, a w dodatku jego część podwodna została niedawno całkowicie oczyszczona i pomalowana.

„Saint-Enoch” był trójmasztowcem z fokiem, grotem i bezanem, miał grotmarsel i fokmarsel, grotbramsel i fokbramsel, grotbombbramsel i fokbombbramsel, sterbramsel, sztaksle, lizel, foksztaksel i grotsztaksel. W oczekiwaniu na odjazd kapitan Bourcart kazał ustawić na miejsce przyrzędy do obracania wielorybów. Cztery łodzie wisiały w pogotowiu: po lewej burcie — pierwszego oficera oraz obu poruczników, po prawej burcie — kapitana. Cztery szalupy stały na belkach pokładu. Pomiędzy grotmasztem a fokmasztem, przed wielką pokrywą ładowni, zainstalowano kuchnię do topienia tłuszczu. Składała się ona z dwóch żelaznych kotłów przytwierdzonych jeden do drugiego i otoczonych murkiem z cegieł. Za kotłami zaś dwa otwory służyły do odprowadzania dymu, z przodu zaś, nieco poniżej czeluści garów, dwa paleniska pozwalały utrzymać pod nimi ogień.

A oto lista oficerów i pozostałych członków załogi statku „Saint-Enoch”:

Kapitan Bourcart (Ewaryst-Szymon), pięćdziesiąt lat;
pierwszy oficer Heurtaux (Jan-Franciszek), czterdzieści lat;
drugi oficer Coquebert (Yves), trzydzieści dwa lata;

trzeci oficer Allotte (Roman), dwadzieścia siedem lat;
bosman Ollive (Mathurin), czterdzieści pięć lat;
harpunnik Thiebaut (Ludwik), trzydzieści siedem lat;
harpunnik Kardek (Piotr), trzydzieści dwa lata;
harpunnik Durut (Jan), trzydzieści dwa lata;
harpunnik Ducrest (Alain), trzydzieści jeden lat;
doktor Filhiol, dwadzieścia siedem lat;
bednarz Cabidoulin (Jan-Maria), pięćdziesiąt dwa lata;
kował Thomas (Gille), czterdzieści pięć lat;
cieśla Ferut (Marceli), trzydzieści sześć lat;
ośmiu marynarzy;
jedenastu praktykantów;
jeden steward;
jeden kucharz.

Razem trzydziestu czterech ludzi, czyli normalna obsada statku wielorybniczego o tonażu „Saint-Enocha”.

Załoga składała się mniej więcej w połowie z marynarzy normandzkich i bretońskich. Jedynie cieśla Ferut pochodził z Paryża, z przedmieścia Belleville, i poprzednio pracował jako maszynista w rozmaitych teatrach stolicy.

Oficerowie odbyli już wiele rejsów na pokładzie „Saint-Enocha” i zasługiwali na same pochwały, posiadali bowiem wszystkie zalety, jakich wymaga ten zawód. W poprzedniej kampanii przemierzili północne i południowe strefy Pacyfiku. Była to szczęśliwa wyprawa, gdyż przez czterdzieści cztery miesiące jej trwania nie wydarzył się ani jeden poważniejszy wypadek; była też owocna, albowiem statek przywiózł dwa tysiące beczulek oliwy, którą kapitan sprzedał po korzystnej cenie.

Pierwszy oficer Heurtaux był biegły we wszystkich sprawach dotyczących pokładu. Po odbyciu służby w charakterze chorążego w marynarce wojennej zaciągnął się do floty handlowej i pływał w oczekiwaniu na stanowisko dowódcy statku. Uchodził słusznie za dobrego marynarza, bardzo surowego w sprawach dyscypliny.

O drugim oficerze i trzecim niewiele można powiedzieć, chyba tylko tyle, że wykazywali niesamowity, wręcz nieogłędny zapał w polowaniu na wieloryby; rywalizowali z sobą w szybkości i zuchwalstwie, jeden usiłował prześcignąć drugiego, ryzykując niepotrzebnie łodziami, pomimo formalnych zakazów kapitana Bourcarta. Ale zapał rybaka w czasie połowu bywa taki sam jak myśliwego na polowaniu — jest to uniesienie nie do opanowania, niepohamowana namiętność. Obaj porucznicy zarażali nim swoich ludzi, zwłaszcza Roman Allotte.

Parę słów o bosmanie, Mathurinie Ollive. Ten mały, szczupły i nerwowy człowieczek,

niesłychanie wytrzymały na zmęczenie, bardzo rzeczowy, o świetnym wzroku i słuchu, posiadał te szczególne cechy, którymi wyróżnia się bosman sztabowy w marynarce wojennej. Był on niewątpliwie tym spośród całej załogi, którego najmniej interesowało łowienie wielorybów. Czy statek był wyposażony specjalnie do tego rodzaju polowania, czy też do przewożenia jakiegokolwiek ładunku z jednego portu do drugiego — był to przede wszystkim statek, a bosman Ollive lubił tylko sprawy związane z nawigacją. Kapitan Bourcart obdarzał go wielkim zaufaniem, które Ollive całkowicie usprawiedliwiał.

Co zaś do ośmiu marynarzy, to większość z nich uczestniczyła w poprzedniej wyprawie „Saint-Enocha” i stanowili oni załogę bardzo pewną i wyćwiczoną. Spośród jedenastu młodszych marynarzy zaledwie dwóch debiutowało w ciężkim terminowaniu na statku wielorybniczym. Chłopcy ci, od czternastu do osiemnastu lat, którzy już służyli w marynarce handlowej, mieli być zatrudnieni razem z marynarzami przy uzbrajaniu łodzi.

Pozostali jeszcze kowal Thomas, bednarz Cabidoulin, cieśla Ferut, kucharz i steward. Z wyjątkiem bednarza, wszyscy należeli do załogi statku od trzech lat i byli świetnie wprowadzeni w swoje obowiązki. Trzeba dodać, że Ollive i majster Cabidoulin znali się od dawna, gdyż zdarzyło im się już pływać na jednym statku. Toteż pierwszy z nich, dobrze zorientowany w dziwactwach kolegi, przywitał go tymi słowami:

— Jak się masz, stary! Przystależ do nas?

— Tak.

— Chcesz jeszcze popróbować?

— Jak widzisz.

— I wciąż upierasz się przy swoim piekielnym pomysle, że wszystko skończy się bardzo źle?

— Jak najgorzej — poważnie odpowiedział bednarz.

— Dobrze już, dobrze — zniecierpliwiał się Mathurin Ollive — ale mam nadzieję, że nie będziesz nas częstował tymi twoimi bzdurami...

— Możesz na mnie liczyć, że będę!

— Rób, jak chcesz, ale jeżeli przytrafi się nam nieszczęście...

— Będzie to znaczyło, że się nie pomylił.

Kto wie, czy bednarz nie zaczynał już trochę żałować, że przyjął propozycję kapita-
na Bourcarta?

Skoro tylko „Saint-Enoch” wyszedł poza falochrony, kapitan Bourcart wydał rozkaz, podchwycony w mig przez bosmana, żeby założyć po dwa refy na marslach. Potem, gdy tylko „Herkules” odczepił hol, marsle zostały rozrefowane, sztaksel i bezan postawione i w tym samym czasie kapitan Bourcart kazał wybrać do wiatru fok. W ten sposób trójmasztowiec będzie mógł lawirować w kierunku północnego wschodu, żeby opłynąć cy-

pel Berfleur.

Statek był zmuszony trzymać się jak najostrzej do wiatru. „Saint-Enoch” dobrze szedł w tych warunkach i nawet przy wietrze w pięć czwartych mknął z prędkością dziesięciu węzłów.

Przez trzy dni płynęli między brzegami, zanim w La Hougue wysadzili na ląd pilota. Od tej chwili rozpoczęła się regularna żegluga w dół kanału La Manche. Nastąpiły pomyślne wiatry i kapitan kazał znowu postawić bramsle, bombramsle i sztaksle, przy czym mógł ponownie stwierdzić, że „Saint-Enoch” nie stracił ani jednej ze swych zalet. Zresztą jego takielunek został prawie całkowicie wymieniony w przewidywaniu dalekich wypraw, w czasie których statek może trafić w niezmiernie trudne warunki.

— Piękna pogoda, spokojne morze, dobry wiatr — powiedział kapitan Bourcart do doktora Filhiola, który przechadzał się razem z nim po kasztelu rufowym. — Rejs zaczyna się szczęśliwie, co się rzadko zdarza w kanale La Manche o tej porze roku!

— Gratuluję, kapitanie, ale nie zapominajmy, że to początek!

— Wiem doskonale, doktorze, że nie wystarczy dobrze zacząć, lecz że koniec wieńczy dzieło. Ale niech się pan nie obawia, mamy pod sobą dobry statek i nawet jeśli nie został spuszczonej na wodę wczoraj, to jednak ma solidny kadłub i osprzęt. Ja nawet twierdzę, że daje on więcej gwarancji niż jakiś całkiem nowiutki żaglowiec, i proszę mi wierzyć, że nie przeceniam jego wartości.

— Dodałbym, panie kapitanie, że chodzi nie tylko o to, żeby odbyć pomyślny rejs. Wyprawa powinna dać poważne korzyści, a to nie zależy ani od statku, ani od jego oficerów, ani od załogi.

— Święte słowa — przytaknął kapitan Bourcart. — Wieloryby przychodzą albo nie. To już jest rzecz szczęścia, jak i w wielu innych sprawach, a przecież szczęściu nie można rozkazać. Powraca się z pełnymi albo pustymi beczułkami, to wiadomo. Ale „Saint-Enoch” odbywa już swoją piątą kampanię, odkąd opuścił stocznię w Honfleur, a wszystkie poprzednie zawsze przynosiły profity.

— Dobra to wróżba, panie kapitanie. Czy zamierza pan rozpocząć polowanie dopiero na Pacyfiku?

— Zamierzam wykorzystać wszystkie możliwości, panie doktorze, i jeżeli natkniemy się na wieloryby jeszcze na Atlantyku, zanim opłyniemy przylądek, nasze łodzie nie tracąc ani chwili wyruszą na łowy. Najważniejsze, żeby zauważyć zdobycz dość blisko i móc ją złowić nie marnując zbyt wiele czasu po drodze.

W parę dni po wyjściu z Hawru kapitan zorganizował służbę obserwacyjną złożoną z dwóch stale czuwających ludzi: jeden siedział w bocianim gnieździe na fokmaszcie, drugi na grotmaszcie. Zadanie to powierzono harpunnikom i marynarzom, gdy tymczasem młodszy marynarze pełnili służbę przy drążku sterowym.

Ponadto każda łódź otrzymała szlupbelkę i odpowiednie wyposażenie do połowu.

Gdyby więc zasygnalizowano wieloryba, można by ją w parę chwil zrzucić na wodę. Jednakże taka okazja nie mogła się nadarzyć, dopóki statek nie znajdował się na pełnym Atlantyku.

Zaledwie kapitan Bourcart dostrzegł ostatnie punkty wybrzeża La Manche, natychmiast kazał wziąć kurs na zachód, żeby opłynąć Ouessant od strony pełnego morza. W chwili gdy ziemia francuska miała zniknąć z oczu, wskazał ją doktorowi Filhiolowi.

— Do zobaczenia! — zawołali obaj jednocześnie.

Kierując pod adresem ojczyzny ten pożegnalny okrzyk, zapewne zadawali sobie w duchu pytanie, ile miesięcy, a może lat upłynie, zanim ponownie zobaczą Francję.

Wiatr ustalił się zdecydowanie z północnego wschodu, toteż „Saint-Enoch” musiał tylko lekko zluźować szoty, żeby wziąć kierunek na przylądek Ortegal, na północno-zachodnim krańcu Hiszpanii. Nie mieli potrzeby przepływać przez Zatokę Biskajską, gdzie przy wietrze od morza każdy żaglowiec narażony jest na duże niebezpieczeństwo zepchnięcia na brzeg. Ileż to razy, nie mogąc wygrać walki z wiatrem, statki musiały szukać schronienia we francuskich czy hiszpańskich portach!

Gdy kapitan z oficerami spotykali się w czasie posiłków, rozmawiali oczywiście o tym, co im przyniesie nowa wyprawa. Rozpoczynała się ona w korzystnych warunkach. Statek powinien dotrzeć w pełni sezonu w rejon połowu, toteż kapitan Bourcart wykazywał tyle optymizmu, że mógł nim zarazić nawet najbardziej powściągliwych.

— Gdyby nie fakt — oznajmił pewnego dnia — że nasz odjazd opóźnił się o jakieś dwa tygodnie i że obecnie powinniśmy być na wysokości Wyspy Wniebowstąpienia czy Świętej Heleny, uważałbym wszelkie utyskiwania za całkiem nieusprawiedliwione...

— Gdyby tylko wiatr sprzyjał nam — powiedział porucznik Coquebert — byłibyśmy w stanie nadrobić stracony czas.

— Wielka szkoda — dorzucił zastępca kapitana, porucznik Heurtaux — wielka szkoda, że nasz młody doktor nie wpadł wcześniej na znakomitą myśl zamustrowania na „Saint-Enocha”.

— Sam tego żałuję — zareplikował wesoło doktor Filhiol — gdyż nigdzie nie doznałbym lepszego przyjęcia ani nie znalazłbym lepszej kompanii.

— Nie róbmy sobie wzajemnie wyrzutów, przyjaciele — wtrącił się kapitan Bourcart.

— Dobre pomysły rzadko przychodzą wtedy, kiedy się chce.

— Tak samo jak wieloryby — zauważył Roman Allote. — Toteż skoro tylko nam je zasygnalizują, trzeba być w pogotowiu.

— Zresztą — dodał doktor — przecież wśród załogi „Saint-Enocha” brakowało nie tylko lekarza, ale także i bednarza.

— Racja — przytaknął kapitan — i nie zapominajmy, że to przecież pan, drogi doktorze, napomknął mi o Janie-Marii Cabidoulinie. Na pewno gdyby nie pańska interwencja, nigdy nie przyszłoby mi na myśl zwrócić się do niego.

— No, ale mamy go na statku — zakończył Heurtaux — i to jest najważniejsze. Choć, tak jak go znam, nigdy bym nie uwierzył, że zgodzi się opuścić swój warsztacik i swoje beczki. Przecież już parokrotnie, pomimo że proponowano mu dobre warunki, odmawiał zamustrowania na statek; musiał pan użyć bardzo przekonujących argumentów...

— Przyznam — powiedział kapitan Bourcart — że nie napotkałem wcale na zbyt- ni opór... Bednarz twierdził tylko, że zmęczyło go pływanie, że jak dotąd miał szczęście i wychodził obronną ręką, po co więc kusić los, że w końcu marynarz zawsze zostaje na dnie, trzeba zatem umieć w porę wycofać się z obiegu. Krótko mówiąc, była to zwykła litania tego człowieka. Nie omieszkał dodać, że widział już wszystko, co można zobaczyć w trakcie kampanii wielorybniczej.

— Nigdy się nie widziało wszystkiego — oświadczył porucznik Allotte — i co do mnie, to zawsze oczekuję czegoś nowego, nadzwyczajnego.

— Byłoby rzeczywiście czymś niezwykłym, powiedziałbym nawet czymś wręcz nieprawdopodobnym, moi panowie, gdyby szczęście opuściło nasz statek — ciągnął dalej kapitan Bourcart. — Gdyby obecna kampania była gorsza od poprzednich, w których osiągnęliśmy duże zyski, gdyby spadła na nas gwałtowna burza. Gdyby nasz statek nie przywiózł pełnego ładunku fiszbinu i oleju. Ale jestem najzupełniej spokojny. Przeszłość gwarantuje za przyszłość i kiedy „Saint-Enoch” powróci do Basenu Handlowego, będzie miał swoje dwa tysiące beczulek napełnionych po szpunty.

Gdyby Jan-Maria Cabidoulin słyszał, z jak niezachwianą wiarą przemawia kapitan, może by sam nabrał przekonania, że przynajmniej w tej wyprawie nic nikomu nie grozi na szczęśliwym statku kapitana Bourcarta.

Po dostrzeżeniu na południowym wschodzie przylądka Ortegal „Saint-Enoch” przy sprzyjających warunkach atmosferycznych wziął kurs na Maderę, żeby przejść pomiędzy Azorami a Wyspami Kanaryjskimi. Na tej szerokości, gdy tylko przekroczyli zwrotnik przed Wyspami Zielonego Przylądka, załoga mogła rozkoszować się doskonałym klimatem i umiarkowaną temperaturą.

Kapitan Bourcart, a także oficerowie i marynarze dziwili się trochę, że dotychczas nie udało się zapolować na wieloryba. Wprawdzie dostrzeżono dwa czy trzy, ale wydmuchowały fontannę w takiej odległości, że kapitan nie uznał za stosowne zrzucić łodzi na wodę. Byłoby to marnowanie czasu i wysiłków, lepiej się opłacało dotrzeć jak najszybciej do łowisk na bardzo eksploatowanych w tym czasie wodach wokół Nowej Zelandii bądź też na Północnym Pacyfiku. Zatem wszelkie opóźnienie rejsu było niewskazane.

Statki udające się z portów europejskich na Ocean Spokojny mają do wyboru dwie drogi, prawie równe co do długości: albo wokół Przylądka Dobrej Nadziei na krańcu Afryki, albo wokół przylądka Horn na krańcu Ameryki. Taki stan musi trwać, dopóki

nie zostanie otwarty Kanał Panamski. Jeśli wybierze się drogę dookoła przylądka Horn, trzeba zejść do pięćdziesiątego piątego stopnia szerokości południowej, gdzie panują zazwyczaj złe warunki atmosferyczne. Oczywiście parowiec może płynąć zakrętami Cieśniny Magellana i w ten sposób uniknąć potwornych burz Przylądka, jednakże jeśli chodzi o żaglowce, to taka trasa spowodowałaby nie kończące się opóźnienia, zwłaszcza gdy droga przez Cieśninę prowadzi ze wschodu na zachód.

W sumie korzystniejsza jest trasa dookoła Afryki, a potem Oceanem Indyjskim i Morzem Południowym, gdzie liczne porty wybrzeży australijskich dają dogodne schronienie aż do Nowej Zelandii.

W ten sposób żeglował zawsze kapitan Bourcart podczas poprzednich wypraw, tak też postąpił i tym razem. Nie musiał nawet zbyt odchyłać się na zachód, gdyż sprzyjała mu stała bryza. Minęli wyspy Zielonego Przylądka, zobaczyli niebawem Wyspę Wniebowstąpienia, a w parę dni później Świętą Helenę.

O tej porze roku, poza strefą równikową, Atlantyk jest bardzo uczęszczany. Mniej więcej co dwie doby „Saint-Enoch” spotykał bądź parowiec sunący całą parą naprzód, bądź też szybki, smukły kliper, mogący rywalizować w prędkości z parowcami. W większości wypadków Bourcart nie miał wcale czasu na „rozmawianie”. Najczęściej statki ukazywały się na tak krótko, że zdążyły tylko wciągnąć banderę wskazującą ich narodowość, nie miały jednak żadnych nowin morskich do zakomunikowania.

Przechodząc pomiędzy kontynentem a Wyspą Wniebowstąpienia, „Saint-Enoch” zdołał zauważyć jedynie górujące nad nią wulkaniczne szczyty. Świętą Helenę pozostawił na prawym trawersie w odległości trzech do czterech mil. Z całej załogi jedynie doktor Filhiol nigdy jej nie widział, toteż przez dobrą godzinę nie mógł oderwać wzroku od szczytu Diany wznoszącego się ponad wąwozem, gdzie mieściło się Longwood*

Pogoda, dość zmienna pomimo stałego kierunku wiatru, sprzyjała żegludze i statek szedł wciąż tym samym halsem, jedynie refując i rozrefowując żagle. Marynarze w bocianich gniazdach pilnie uważali. Ale wieloryby się nie pokazywały; prawdopodobnie przebywały bardziej na południe, o paręset mil od Przylądka.

— Niech to wszyscy diabli, panie kapitanie — zrzędził bednarz — nie warto mi było wcale zaciągać się na statek, skoro nie mam tu nic do roboty.

— Przyjdzie czas, przyjdzie czas — pocieszał go kapitan.

— Albo wcale nie przyjdzie — upierał się bednarz kręcąc głową — i nie będziemy mieli ani jednej napełnionej baryłki, jak przybędziemy na Nową Zelandię.

— Możliwe, panie majstrze, ale właśnie tam je napełnimy. Nie zabraknie panu roboty, może pan być pewien.

*Longwood — miejsce zesłania i śmierci Napoleona I

— Pamiętam czasy, panie kapitanie, kiedy „dmuchaczy” pełno było w tej części Atlantyku.

— Ma pan rację i nie ulega wątpliwości, że stają się one coraz rzadsze, wielka szkoda!

To była prawda i marynarze na oku zasygnalizowali zaledwie dwa czy trzy wieloryby, jednego nawet wcale okazałych rozmiarów. Niestety, zauważone zbyt blisko statku, natychmiast się zanurzyły i nie sposób było ich wytropić wzrokiem. Zdolne do rozwijania dużej szybkości, ssaki te potrafią przebyć znaczną odległość, nim wynurzą się na powierzchnię morza. Polowanie w tych warunkach byłoby narażaniem ludzi na ogromne trudy bez większych szans powodzenia.

Do Przylądka Dobrej Nadziei statek dopłynął w połowie grudnia. W tym czasie wody przy wybrzeżach Afryki były bardzo uczęszczane przez statki idące do tej ważnej kolonii angielskiej. Na horyzoncie wciąż ukazywał się dym parowców.

Wielokrotnie w trakcie poprzednich wypraw kapitan Bourcart zawijał do portu Capetown, kiedy „Saint-Enoch” wracał z połowu i musiał znaleźć nabywców na część swego ładunku. Ale teraz nie miał po co przybijać do lądu. Toteż trójmasztowiec opłynął najbardziej wysunięty cypel Afryki, mając po swej lewej burcie jej ostatnie wzniesienia odległe o jakieś pięć mil.

Przylądek Dobrej Nadziei nazywał się pierwotnie Przylądkiem Burz. Tym razem całkowicie usprawiedliwiał swoją dawną nazwę, chociaż na południowej półkuli była właśnie pełnia lata.

„Saint-Enoch” musiał wytrzymać kilka ostrych szkwałów, które zmusiły go do zreformowania żagli. Wyszedł jednak z opresji kosztem niewielkiego opóźnienia i paru nieznacznych awarii, tak że nawet Jan-Maria Cabidoulin nie mógł na tej podstawie źle wróżyć. Potem, korzystając z prądu antarktycznego, który idzie na wschód, zanim się załamię w pobliżu Wysp Kerguelana, „Saint-Enoch” kontynuował żeglugę już w pomyślnych warunkach.

Trzydziestego stycznia, krótko po wschodzie słońca jeden z marynarzy, Piotr Kardek, zawołał z fokmasztu:

— Ziemia na zawietrznej!

Namiar zrobiony przez kapitana Bourcarta ustalił, że statek znajduje się na siedemdziesiątym szóstym stopniu długości wschodniej licząc od południka przechodzącego przez Paryż i na trzydziestym siódmym szerokości południowej, czyli gdzieś w pobliżu wysp Amsterdamu i Świętego Pawła.

Na dwóch milach od tej ostatniej wyspy „Saint-Enoch” stanął w dryf. Łodzie pierwszego oficera i porucznika Allote’a zostały wysłane w stronę lądu z wędkami i sieciami, gdyż wody przybrzeżne obfitowały w różne gatunki ryb. Rzeczywiście, po południu łodzie wróciły z ładunkiem znakomitych ryb i nie mniej świetnych langust, które zabez-

pieczyły jadłospis na parę dni.

Opuściwszy Wyspę Świętego Pawła, „Saint-Enoch” skręcił w stronę czterdziestego równoleżnika i gnany wiatrem, który nadawał mu szybkość siedemdziesięciu do osiemdziesięciu mil na dobę, przybył rankiem piętnastego lutego w pobliże wysp Snares przy południowych krańcach Nowej Zelandii.

Rozdział trzeci

Na wschodnim wybrzeżu Nowej Zelandii

Od blisko trzydziestu lat wielorybnicy eksploatują akwen nowozelandzki, gdzie polowania bywają najbardziej owocne. W tej epoce była to niewątpliwie owa część Pacyfiku, gdzie wieloryby ukazywały się w największej ilości. Tyle że były one rozproszone i rzadko się zdarzało spotkać je w odpowiedniej odległości od statku. Niemniej jednak zyski były tak wielkie, że kapitanowie nie zwracali uwagi na trudy i niebezpieczeństwa związane z tym niesłychanie ciężkim polowaniem.

Właśnie te sprawy tłumaczył kapitan doktorowi Filhiolowi, kiedy „Saint-Enoch” dopłynął w pobliże Tawai-Pounamou, wielkiej południowej wyspy w nowozelandzkim archipelagu.

— Oczywiście — powiedział kapitan — taki statek jak nasz, przy sprzyjających okolicznościach, mógłby zabrać stąd pełny ładunek w ciągu paru tygodni. Ale wymagałoby to stałej pogody, a przecież w tych okolicach jest się narażonym prawie na codzienne szkwały o niezwyklej wprost sile.

— Nie ma tu portów, do których można by się schronić? — zapytał doktor Filhiol.

— Oczywiście, drogi doktorze, oczywiście że są. Na samym tylko wschodnim wybrzeżu mamy Dunedin, Oamaru, Akaroa, Christchurch, Blenheim, że wymienię tylko najważniejsze. Ale musimy pamiętać, że „dmuchacze” nie uwijają się między portami i trzeba

wypływać na ich spotkanie ładnych parę mil w pełne morze.

— Zgoda, panie kapitanie, ale mimo to, czy nie zamierza pan zawinąć do którego z portów, nim zapędzi pan swoją załogę do roboty?

— Przyznaję, że mam zamiar wstąpić gdzieś na trzy lub cztery dni, żeby odnowić część naszych zapasów, zwłaszcza świeżego mięsa; w ten sposób odmienimy trochę jałospis przeładowany peklowizną.

— W jakim punkcie wybrzeża „Saint-Enoch” rzuci kotwicę?

— W porcie Akaroa.

— Kiedy tam przybędzie?

— Jutro przed południem.

— Czy pan już tam zawijał, panie kapitanie?

— Kilkakrotnie. Znam podejścia i jestem pewien, że w razie burzy znajdę tam doskonałe schronienie.

Chociaż kapitan Bourcart był świetnie obeznany z wodami w rejonie portu Akaroa, dotarcie do niego okazało się niesłychanie trudne. Kiedy ze statku widać już było ląd, „Saint-Enoch”, mając przeciwny wiatr, musiał lawirować przy silnych podmuchach. Potem, w chwili kiedy trzeba było zrobić tylko dwa zwroty, żeby wejść do kanału, halslinika przy grocie trzasnęła i statek musiał znowu wypłynąć na pełne morze.

Zresztą wiatr się nasilał i ocean był coraz bardziej wzburzony, tak że przez całe popołudnie statek nie zdołał dotrzeć do Akaroa. Kapitan Bourcart nie chciał w nocy znajdować się zbyt blisko lądu, więc aż do szóstej wieczorem szedł fordewindem, potem wyostrzył i poszedł bejdewindem pod zrefowanymi żaglami, czekając nadejścia dnia.

Nazajutrz, siedemnastego lutego, „Saint-Enoch” mógł wreszcie wejść do krętego kanału ściśniętego dość wysokimi wzgórzami, który wiódł do portu Akaroa. Na brzegu widać było tu i ówdzie jakąś farmę, a na zboczach pagórków pasły się woły i krowy.

Po przepłynięciu około ośmiu mil przy ciągłym lawirowaniu „Saint-Enoch” stanął na kotwicy krótko przed południem.

Akaroa znajduje się na półwyspie Banks, który poniżej czterdziestego czwartego równoleżnika odgałęzia się od Tawai-Pounamou. Należy do prowincji Canterbury, jednej z dwóch wielkich jednostek administracyjnych wyspy. Miasto było wówczas jeszcze skromną osadą zbudowaną na prawym brzegu przesmyku, naprzeciwko gór piętrzących się jak okiem sięgnąć na drugim brzegu. Z tej strony mieszkali tubylcy, Maorysi, wśród wspaniałych lasów świerkowych dostarczających znakomitego drzewa masztowego do budowy statków.

Osada składała się z trzech niewielkich kolonii: Anglików, Niemców i Francuzów, przywiezionych w 1840 roku na okręcie „Robert-de-Paris”. Rząd odstąpił kolonistom pewien obszar ziemi, nie roszcząc pretensji do zysków, które by potrafili z niej wygospodarować. Toteż na całym wybrzeżu rozpościerały się pola uprawne i ogrody wokół licznych drewnianych domków, a ziemia rodziła różne gatunki warzyw i owoców, szczególnie brzoskwiń w wielkiej ilości i bardzo smacznych.

W miejscu postoju „Saint-Enocha” zatoka tworzyła coś w rodzaju laguny, pośrodku której wznosiła się pustynna wysepka. Stało tam parę statków na kotwicy, między innymi amerykański „Zireh-Swift”, który już złowił kilka wielorybów. Kapitan Bourcart udał się na pokład „amerykanina”, żeby kupić skrzynkę tytoniu, gdyż jego zasoby były bardzo uszczuplone. Na ogół biorąc, cały postój zużyto na odnawianie zapasów wody i drewna oraz na czyszczenie kadłuba. Słodką wodę można było czerpać w pobliżu angielskiej

kolonii w małym, przejrzystym strumyku. Co zaś do drew, to trzeba było ścinać drzewa na brzegu przesmyku, dokąd przychodzili Maorysi. W końcu jednak tubylcy zaczęli protestować, żądając pewnego odszkodowania. Wobec tego lepiej było zaopatrywać się na przeciwległym brzegu, gdzie drzewa zdobywało się za cenę pracy przy ich spuszczeniu i korowaniu. Świeże mięso kucharz znalazł bez najmniejszego trudu, a kilka wołów żywych oraz poćwiartowanych czekało na załadunek w chwili odjazdu.

Na trzeci dzień po przybyciu „Saint-Enocha” francuski statek wielorybiczny „Caulaincourt” także zawinął do portu Akaroa z banderą na gaflu. Grzeczność za grzeczność! Kapitan Bourcart chciał wywiesić swoją banderę, ale w porę zauważył, że jest ona czarna od pyłu z węgla drzewnego, którym przysypano skrzynie, żeby zniszczyć w ten sposób szczury, gdyż te gryzonie rozmnożyły się do obrzydzenia, odkąd „Saint-Enoch” wyszedł z Hawru, i zapowietrzały cały statek.

Cieśla Marceli Ferut twierdził z uporem, że w żadnym wypadku nie należy niszczyć tych inteligentnych zwierzaków.

— Dlaczego? — zapytał go pewnego dnia jeden z młodszych marynarzy.

— Dlatego, że gdyby jakieś niebezpieczeństwo zagrażało naszemu statkowi, one by nas ostrzegły.

— Szczury?

— Tak, szczury, uciekając...

— W jaki sposób?

— Wpław, dalibóg, wpław! — roześmiał się cieśla.

Po południu kapitan Bourcart, jak zawsze niesłuchanie uprzejmy, wysłał swojego zastępcę na pokład „Caulaincourta” z przeprosinami, że nie mógł wywiesić bandery, która z trójkolorowej zrobiła się jednobarwna, i to jakiej barwy! Czarnej!

Postój „Saint-Enocha” trwał cztery dni. Kapitan Bourcart pozwolił zejść na ląd marynarzom wolnym od pracy, aczkolwiek istniało pewne ryzyko dezercji, a to dlatego, że w tym kraju duże dochody przynosił zawód tracza drzewa masztowego.

Niewyczerpane zasoby leśne kusiły marynarzy do uciekania ze statków. Jednak tym razem o oznaczonej godzinie cała załoga była w komplecie i nikogo nie brakowało w dniu odjazdu.

Marynarze nie mieli ani grosza przy duszy, ale mogli raczyć się bezpłatnie wspaniałymi brzoskwiniami, które francuscy koloniści pozwalali im zrywać, oraz przyjemnym lekkim winem produkowanym z tych owoców.

Dwudziestego drugiego lutego kapitan Bourcart zarządził przygotowania do wyjścia w morze. Nie miał zamiaru powracać do zatoki Akaroa, chyba że zmusiłaby go zła pogoda i statek nie dawał sobie rady ze wzburzonymi falami.

W trakcie rozmowy, jaką przeprowadził tego ranka ze swoim zastępcą, dwoma porucznikami, doktorem Filhielem i bosmanem, kapitan oświadczył:

— Nasza kampania odbędzie się w dwóch etapach, o ile okoliczności temu nie przeszkodzą. W pierwszym rzucie będziemy polować w okolicach Nowej Zelandii przez pięć czy sześć tygodni. W drugim rzucie „Saint-Enoch” skieruje się ku wybrzeżom Kalifornii, gdzie w tym okresie, mam nadzieję, zdołamy łatwo uzupełnić ładunek.

— A czy nie może stać się tak — zapytał Heurtaux — że zdobędziemy cały zapas oleju w pobliżu Nowej Zelandii?

— Nie sędzę — odparł kapitan. — Rozmawiałem z kapitanem amerykańskiego statku. Jego zdaniem wieloryby już teraz uciekają bardziej na północ.

— No cóż, pójdziemy za nimi w ślad — oznajmił porucznik Coquebert. — Zobowiązuję się wyluzować im tak długą linę, jaką będą same chciały...

— Panie kapitanie — dodał Roman Allotte — może pan liczyć na mnie, na pewno nie pozostanę w tyle za moim kolegą.

— Przed wszystkim liczę na to, przyjaciele — powiedział kapitan — że chęć rywalizacji nie doprowadzi was do popełniania nierozważnych kroków. A więc uzgodniliśmy, że po wodach Nowej Zelandii przeniesiemy się w okolice Dolnej Kalifornii, gdzie niejednokrotnie polowałem z dobrym skutkiem. A potem zobaczymy, jak się sprawy ułożą... Co o tym sądzisz, Ollive?

— Sędzę — odparł zagadnięty — że „Saint-Enoch” popłynie tam, dokąd pan uzna za stosowne go zaprowadzić, bodaj nawet na Morze Beringa. A co się tyczy wielorybów, to życzę ich panu kapitanowi jak najwięcej. Ale to już jest sprawą dowódców łodzi i harpunników, a nie bosmana.

— Zgoda, stary druhu — uśmiechnął się kapitan. — Skoro sam tego sobie życzysz, pilnuj swoich obowiązków, tak jak Jan-Maria Cabidoulin pilnuje swoich. Na pewno na tym nie stracimy.

— I ja tak uważam — przytaknął Ollive.

— Ale, ale, czy bednarz i ty dalej się z sobą kłóćcie?

— Tak, panie kapitanie. Tym swoim wiecznym krakaniem Cabidoulin potrafi zasiać śmiertelny niepokój w duszy każdego. Znam go od dawna i powinienem był się do tego przyzwyczaić. Z jego strony jest to tym bardziej głupie, że przecież zawsze jakoś wracał żywy z każdej wyprawy! Doprawdy, lepiej by zrobił pozostając w porcie w swoim warsztacie, wśród swoich beczek...

— Pozwól mu mleć jęzorem, Ollive — machnął ręką kapitan Bourcart. — To są puste słowa! Jan-Maria Cabidoulin nie przestał być przyzwoitym facetem.

Po południu, kiedy „Saint-Enoch” lawirował przy korzystnym wietrze o jakieś cztery mile od Akaroa, harpunnik Ludwik Thiebaut zasygnalizował pierwszego wieloryba.

Była druga godzina, duży waleń wydmuchiwał fontannę w niewielkiej odległości od statku.

Kapitan Bourcart kazał natychmiast lec w dryf. Następnie zrzucono na wodę z czte-

rech łodzi: porucznika Coqueberta i porucznika Allotte'a. Obaj oficerowie wskoczyli do nich i ulokowali się na rufie, a z przodu na pokładzie zajęli miejsca harpunnicy Durrut i Ducrest. Jeden z marynarzy stanął przy wiosle rufowym, czterej chwycili za pozostałe.

Ożywieni jednakową pasją obaj porucznicy przybyli prawie równocześnie do punktu, skąd mogli osiągnąć wieloryba i rzucić weń harpunem, do którego była przywiązana lina długości mniej więcej trzystu sążni, starannie zwinięta w wielkiej kadzi umieszczonej pośrodku łodzi, tak aby nic nie mogło przeszkodzić wybieraniu jej.

Obaj harpunnicy rzucili harpuny. Trafiony w lewy bok wieloryb zaczął uciekać z niezwykłą prędkością. W tym momencie, pomimo zastosowania wszelkich środków ostrożności, lina porucznika Coqueberta zaplątała się i trzeba było ją przeciąć. Na polu walki pozostał tylko Roman Allotte, albowiem jego kolega musiał z wielkim żalem zaniechać dalszego pościgu.

Tymczasem łódź ciągnięta niepowstrzymanie fruwała na powierzchni fal, a wiosło rufowe chroniło przed zbyt ostrymi skrętami. Gdy wieloryb po raz pierwszy znurkował, wypuszczono więcej liny, czekając, aż się ponownie ukaże na powierzchni.

— Uwaga! Uwaga! — krzyknął porucznik Allotte. — Gdy tylko się wynurzy, jedna lanca dla mnie, druga dla was, Ducrest.

— Jesteśmy gotowi, panie poruczniku — odpowiedział harpunnik, przykucnięty na pokładzie.

Zazwyczaj na łodziach wielorybnych po prawej burcie zawsze trzyma się w pogotowiu, oprócz dwóch zapasowych harpunów, jeszcze trzy wyostrzone jak brzytwy lance. Na lewej burcie przygotowany jest bosak i rydel, który służy do przecięcia więzów, gdy wieloryb ucieka z taką szybkością, że nie sposób utrzymać go na holu bez ryzyka dla łodzi. Wtedy, jak mówią fachowcy, „robi się lancą”.

W chwili kiedy waleń wypływał nie opodal, łódź podciągnęła się do niego i porucznik z harpunnikiem wbili lance. Ponieważ jednak ciosy nie trafiły wieloryba w ważne dla życia narządy, zamiast dmuchać krwią, waleń wydmuchiwał białą fontannę, uciekając na północny wschód. Nie ulegało najmniejszej wątpliwości, że nie był ugodzony śmiertelnie.

Na pokładzie „Saint-Enocha” kapitan wraz z załogą śledzili z najwyższym zainteresowaniem przebieg polowania, które groziło przeciągnięciem się, istniała bowiem możliwość, że zdobycz będzie się starała uciekać przez kilka godzin. Toteż kapitan zarządził pogotowie, żeby dołączyć do łodzi, od której dzieliły go dobre dwie mile.

A tymczasem łódź mknęła z wielką szybkością. Ktokolwiek znał Allotte'a wiedział dobrze, iż nie zrezygnuje ze zdobyczy wbrew otrzymanym zaleceniom o zachowaniu ostrożności.

Co zaś do Coqueberta, to po rozplataniu liny zamierzał dopędzić swego kolegę.

Upłynęło jeszcze pół godziny i teraz widać było wyraźniej, że siły wieloryba zaczynają się wyczerpywać. Zanurzał się zaledwie na parę minut, co oznaczało, że braknie mu tchu.

Roman Allotte, korzystając z tego, że zwierzę zwolniło tempo, podciągnął się na linie i kiedy dołączyła do niego łódź porucznika Coqueberta, harpunnik Ducrest zdołał rydłem obciąć jedną z płetw wieloryba, a inne ciosy trafiły zwierzę w bok. Wynurzył się on po raz ostatni, bijąc wodę z taką gwałtownością, że jedna z łodzi mało się nie wywróciła. Wreszcie łeb jego uniósł się ponad falą wydmuchując czerwoną fontannę, co wskazywało na bliski koniec.

Jednakże należało się strzec ostatnich skurczów potężnego zwierzęcia. Właśnie w takich chwilach łodzie są najbardziej narażone, gdyż jeden cios ogonem wystarczy, żeby je rozbić w drzazgi. Tym razem obaj oficerowie wykazali dużo zręczności, żeby tego uniknąć; wreszcie wieloryb obrócił się na bok i znieruchomiał unosząc się na fali.

Obie łodzie znajdowały się podówczas o ponad półtorej mili od statku, na pełnym morzu, i „Saint-Enoch” zaczął manewrować tak, aby im zaoszczędzić drogi. Fala wzmacniała się, dał wiatr z północnego zachodu. Zresztą złowiony wieloryb był tak olbrzymi, że marynarzom byłoby niezmiernie trudno go holować.

Zdarza się, że waleń odciągnie łódź o kilka mil od statku. W takim wypadku, jeśli prąd jest przeciwny, łódź musi przybić do wieloryba, wbić weń maleńką kotwicę i czekać z holowaniem do chwili, kiedy prąd zmieni kierunek.

Ale tym razem taka konieczność nie nastąpiła i około czwartej „Saint-Enoch” mógł się zbliżyć na odległość paru kabli. Obie łodzie dobiły do niego i już przed piątą wieloryb był przycumowany do burty.

Porucznik Allotte, wraz ze swą ekipą zbierali powinszowania od całej załogi. Zwierzę było rzeczywiście dorodne. Mierzyło blisko dwadzieścia dwa metry na dwanaście obwodu za piersiowymi płetwami, co gwarantowało wagę co najmniej siedemdziesięciu tysięcy kilogramów.

— Gratulacje, Allotte, moje serdeczne gratulacje — powtarzał kapitan Bourcart. — Znakomity sukces jak na początek, niewiele potrzeba wielorybów tych rozmiarów, żeby zapełnić naszą ładownię. Co pan o tym sądzi, majstrze Cabidoulin?

— Moim zdaniem — odpowiedział bednarz — ten zwierzak da nam najogłędniej licząc sto beczulek oleju, a jeśli omył się o jakieś dziesięć, to znaczy, że nie mam dobrego oka!

Niewątpliwie Jan-Maria Cabidoulin znał się na tym dostatecznie, żeby nie popełnić błędu.

— Dzisiaj — ciągnął dalej kapitan — jest już za późno. Fala opada, wiatr cichnie, za-
trzymamy tylko parę żagli. Proszę mocno przycumować wieloryba. Jutro zajmiemy się ćwiartowaniem.

Noc była spokojna i „Saint-Enoch” nie musiał lawirować. Skoro tylko słońce wynurzyło się zza widnokregu, załoga podzieliła się pracą; marynarze przede wszystkim pozakładali talie, żeby obrócić wieloryba na braszpilu.

Następnie przeciągnięto pod zewnętrzną płetwą łańcuch i zamocowano go pierścieniami, żeby się nie ześliznął. Gdy tylko harpunnicy odrąbali drugą płetwę, marynarze stanęli przy braszpilu, żeby — podciągnąć zwierzę; w tych warunkach wieloryb łatwo obrócił się dookoła swojej osi, tak że cała operacja została przeprowadzona pomyślnie.

Po dokonaniu tego zabiegu łeb wciągnięto w czterech kawałkach: najpierw wargi, które pocięto i zawieszono na wielkim haku; gardziel i ozór razem spadły na pokład; potem tę część paszczy, do której są przytwierdzone fiszbiny, w liczbie co najmniej pięciuset.

Ta praca pochłonęła najwięcej czasu, gdyż po to, by oddzielić tę ostatnią część łba, trzeba przepiłować dość grubą i bardzo twardą kość przytwierdzającą ją do reszty tułowia. Całą tę robotę nadzorował Cabidoulin, zresztą załoga nie składała się z nowicjuszy.

Gdy tylko cztery kawały łba złożono na pokładzie, marynarze zajęli się wciąganiem tłuszczu po pocięciu go na połcie szerokości sążnia i długości wahającej się od ośmiu do dziewięciu stóp.

Kiedy większa część trafiła na pokład, marynarze mogli odciąć ogon i wyrzucić szkielec do wody, od strony pełnego morza. Potem zajęli się stopniowo poszczególnymi kawałkami, z których, gdy leżały na pokładzie, łatwo dał się oddzielić tłuszcz, znacznie łatwiej niż wtedy, kiedy wieloryb był przycumowany do statku.

Na tej żmudnej, ani na chwilę nie przerywanej pracy zeszedł cały ranek, podjęto ją na nowo na rozkaz kapitana dopiero około pierwszej, po przerwie obiadowej.

Wtedy zabrano się do olbrzymiego łba. Jak wiadomo, harpunnicy przecięli go na cztery części, marynarze zaś odrąbali siekierą fiszbiny, których długość waha się w zależności od ich grubości. Te włókniste, zrogowaciałe ostrza, początkowo krótkie i wąskie, rozszerzają się w miarę zbliżania ku środkowi szczęki.

Uszeregowane z doskonałą regularnością, zachodząc jedno za drugie, tworzą coś w rodzaju sieci czy więcierza zatrzymującego plankton, niezliczone mnóstwo drobniutkich żyjątek, którymi żywią się „dmuchacze”.

Kiedy odłączono fiszbiny, Jan-Maria Cabidoulin kazał je przenieść pod kasztel rufowy. Teraz trzeba było je tylko oskrobać, żeby uzyskać wysokiej jakości substancję oleistą z dziaśeł. Tłuszcz zawarty w mózgu został oddzielony i odłożony osobno. W końcu, kiedy łeb całkowicie opróżniono ze wszystkich użytecznych składników, resztki wyrzucono do morza.

Wszystkie pozostałe godziny, tak samo zresztą jak i cały następny dzień, załoga spędziła na topieniu tłuszczu. Ponieważ wachtowi nie zasygnalizowali nowego wieloryba,

nie trzeba było zrzucić łodzi i załoga mogła poświęcić się pracy na pokładzie.

Majster Cabidoulin kazał rozstawić pewną ilość kotłów pomiędzy grotmasztem a forkasztem. Włożone do nich kawały sadła zostały sprasowane mechanicznie na dość cienkie plastry mieszczące się w garach, w których miały być przetopione.

Po wykonaniu tej czynności pozostałość, czyli tak zwane wyskrobiny, miały służyć do podtrzymywania ognia przez cały czas pracy kuchni, czyli do chwili, kiedy wszystek tłuszcz przemieni się w olej. Po zakończeniu tej operacji pozostawało już tylko przelanie oleju do baryłek znajdujących się w ładowni.

Ten ostatni zabieg nie nastroczał najmniejszych trudności. Olej przelewa się przez mały luk do beczek umieszczonych pod pokładem. Odbywa się to za pomocą płóciennego rękawa opatrzonego na końcu w kurek.

Wtedy pracę uważa się za zakończoną i rozpoczyna się ją na nowo w tych samych warunkach, kiedy łodzie przyholują następne wieloryby.

Gdy nastał wieczór i cały olej był w beczułkach, kapitan Bourcart zapytał swego bednarza, czy nie omylił się szacując wydajność wieloryba.

— Nie, panie kapitanie — stwierdził Cabidoulin. — Zwierzę dało nam sto piętnaście beczulek.

— Aż tyle! — zawołał doktor Filhiol. — No tak, trzeba było je widzieć, żeby uwierzyć.

— Zgadzam się z panem — dodał Heurtaux — i jeśli się nie mylę, ten okaz należał do największych, jakie udało się nam kiedykolwiek upolować.

— Szczęśliwy traf porucznika Allotte'a — potwierdził kapitan — i jeżeli uda mu się powtórzyć taki numer jeszcze dziesięć razy, niewiele będzie nam brakowało do pełnego ładunku.

Jak widać, dobre przepowiednie kapitana Bourcarta wzięły górę nad złymi prognozami Jana-Marii Cabidoulina.

Nie darmo zresztą akwen nowozelandzki cieszył się tak dobrą sławą. Przed przybyciem tu „Saint-Enocha” kilka statków angielskich i amerykańskich przeprowadziło bardzo owocną kampanię. Zresztą walenie dają się łatwiej łowić niż inne wieloryby. Ponieważ słuch mają mniej wyostrzony, można się do nich zbliżyć nie budząc ich uwagi. Niestety burze bywają tu tak często i tak gwałtowne, że statki muszą co noc wychodzić w morze pod małymi żaglami, żeby uniknąć roztrzaskania się o brzeg.

W ciągu czterech tygodni spędzonych przez kapitana Bourcarta w pobliżu Nowej Zelandii załoga złowiła jedenaście wielorybów. Dwa upolował pierwszy oficer Heurtaux, trzy porucznik Coquebert, cztery porucznik Allotte i dwa sam kapitan. Jednak żaden z nich nie dorównywał pod względem wagi pierwszemu i wydajność ich była mniejsza. Zresztą „dmuchacze” zaczęły odpływać na północ. Toteż „Saint-Enoch”, mając w ładowni zaledwie dziewięćset baryłek oliwy, musiał przenieść się w inne rejony.

Kapitan wpadł wówczas na pomysł, żeby udać się do Zatoki Wysp, angielskiej kolonii położonej na wschodnich wodach Ika-Na-Maoui, północnej wyspy archipelagu. Może zdoła tam podwoić ładunek, nim dotrze do zachodnich wybrzeży Ameryki...

Ponadto w tej zatoce „Saint-Enoch” zaopatrzy się w ziemniaki znacznie łatwiej niż w okolicach Akaroa, gdzie te ziemniaki nie były uprawiane zbyt powszechnie.

Statek wyszedł w morze wieczorem dwudziestego dziewiątego marca, po dwóch dniach przybył do Zatoki Wysp i rzucił kotwicę na głębokość dziesięciu sążni, w niewielkiej odległości od lądu. W porcie stało kilka statków wielorybnych, przygotowujących się do opuszczenia Nowej Zelandii.

Gdy tylko zwinięto żagle, kapitan Bourcart zasięgnął języka, gdzie najlepiej zakupić ziemniaki. Wskazano mu farmę oddaloną o jakieś dwanaście mil w głąb lądu. Obaj porucznicy natychmiast wyruszyli tam pod przewodnictwem pewnego Anglika.

Łodzie płynęły w górę krętej rzeki pomiędzy wysokimi wzgórzami. Wzdłuż brzegów wznosiły się zbudowane z drzewa maoryjskie domki, otoczone ogródkami pełnymi warzyw, które tubylcy chętnie wymieniają na odzież pochodzenia europejskiego.

U źródeł rzeki znajdowała się owa farma z wielką obfitością ziemniaków, którymi napełniono worki z rogoży. Powracające wieczorem łodzie przywiozły ponadto znakomite ostrygi, pozbierane na stromych brzegach rzeki. Uczta zarówno dla kubryka, jak i dla mesy oficerskiej!

Nazajutrz ochmistrz z „Saint-Enocha” nabył mnóstwo cebuli pochodzącej z maoryjskich ogródków. Stosownie do zwyczaju, za cebulę zapłacono tą samą monetą, co i za kartofle, to znaczy spodniami, koszulami i tkaninami, których statek wiozł bardzo dużo i w tanim gatunku.

Tubylcy byli ogromnie uprzejmi, przynajmniej na terytorium Zatoki Wysp. W innych punktach archipelagu napady zdarzały się aż nazbyt często w owej epoce. Koloniści musieli staczać walki z Nowozelandczykami, a nawet tego samego dnia awizo* angielski wyszedł z portu wezwany do poskromienia jakichś wrogich plemion.

Co zaś do marynarzy i oficerów „Saint-Enocha”, to nie mieli oni powodów do narzekań na ten postój. Przyjmowani wszędzie bardzo gościnnie, wchodzili do domków, gdzie częstowano ich dla ochłody bynajmniej nie lemoniadą czy piwem, gdyż tubylcy tych napojów nie używają, lecz znakomitymi kawonami, których mieli pełno w ogrodach, oraz nie mniej pysznymi figami, zwisającymi z drzew w takiej obfitości, że się pod nimi mało nie łamały gałęzie.

Kapitan Bourcart spędził w zatoce tylko trzy doby. Wiedząc, że wieloryby opuszczają już te wody, poczynił przygotowania do bardzo długiego rejsu, który miał wynosić co najmniej cztery tysiące mil, zamierzał bowiem zakończyć tę tak szczęśliwie rozpoczętą

*Awizo — mały okręt wojenny do służby patrolowej i pomocniczej

kampanię aż w Zatoce Świętej Małgorzaty, na wybrzeżu Dolnej Kalifornii.

Skoro tylko ta wiadomość doszła do uszu bednarza, zaraz wymruczał przez zęby:

— Początek jest początkiem... Czekajmy końca...

— Czekajmy końca! — odpowiedział mu bosman Ollive wzruszając ramionami.

Rozdział czwarty

Przez Pacyfik

Trzeciego kwietnia skoro świt „Saint-Enoch” opuścił Zatokę Wysp. Do pełnej apro wizacji brakowało mu tylko orzechów kokosowych, drobiu i wieprzy. Ponieważ kapitan Bourcart nie zdołał nabyć tego wszystkiego na dwóch ostatnich postojach na No wej Zelandii, zamierzał przybić do którejs z wysp Archipelagu Żeglarzy, gdzie łatwo o te produkty.

Wiatr dął w dobrym kierunku, toteż dziewięćset mil dzielących Ika-Na-Maoui od zwrotnika Koziorożca pokonano w ciągu tygodnia, idąc lewym halsem pod pełnymi żaglami.

Dwunastego kwietnia na zadane mu przez doktora Filhiola pytanie kapitan Bourcart odpowiedział:

— Tak, to chyba tutaj, na dwudziestym trzecim równoleżniku i sto siedemdziesiątym piątym południku Ocean Spokojny kryje swoje największe głębiny. Kiedy robiono pomiary z pokładu „Pingwina”, wypuszczono cztery tysiące dziewięćset sążni liny i nie dotknięto dna...

— A ja myślałem — zauważył lekarz — że największe głębiny spotyka się w Morzu Japońskim.

— Mylny pogląd — stwierdził kapitan Bourcart. — Te tutaj biją Morze Japońskie o dwieście czterdzieści pięć sążni, a więc w sumie osiągają dziewięć tysięcy metrów.

— Przecież to wysokość szczytów Himalajów! — wykrzyknął doktor Filhiol. — Osiem tysięcy sześćset metrów Dhwalagiri w Nepalu, dziewięć tysięcy Chamalari w Butanie.

— Takie zestawienie liczb jest bardzo pouczające, drogi doktorze.

— Wykazuje ono, panie kapitanie, że najwyższe szczyty kuli ziemskiej nie dorównują podwodnym otchłaniom. W okresie formowania się, kiedy nasz glob miał przybrać ostateczne ukształtowanie, depresje zdobyły poważniejszą pozycję niż wzniesienia i kto wie, czy kiedykolwiek zostaną one dokładnie zmierzone.

Po trzech dniach, piętnastego kwietnia, dostrzegłszy wyspy Samoa w Archipelagu Żeglarzy, „Saint-Enoch” rzucił kotwicę o kilka kabli od wyspy Savai, jednej z największych w tej grupie.

Z tuzin tubylców towarzyszących swemu królowi przybyło na pokład z Anglikiem służącym za tłumacza. Półdzicy wyspiarze byli prawie nadzy. Jego królewska mość także nie miał lepszego przyodziewku niż jego świta. Ale perkalowa koszula, którą podarował mu kapitan Bourcart i w której rękawy król chciał z początku koniecznie wsadzić nogi, niebawem okryła królewską nagość.

Łodzie wysłane na ląd za poradą Anglika przywiozły ładunek świeżych orzechów.

Wieczorem, gdy zapadł zmierzch, „Saint-Enoch” obawiając się pozostać zbyt blisko brzegu zrobił zwrot i przez całą noc lawirował.

Gdy tylko słońce weszło, kapitan powrócił na swoje poprzednie miejsce. Tubylcy dostarczyli ochmistrzowi ze dwadzieścia dorodnych żółwi, tyleż samo niewielkich świnek i mnóstwo drobiu. Za te prowianty zapłacono różnoraką tandetą, przede wszystkim marnymi nożami po pięć *sous* sztuka.

W trzy dni potem marynarz na oku zasygnalizował stado kaszalotów baraszkujących o cztery czy pięć mil przed statkiem, po lewej burcie. Wiała lekka bryza i „Saint-Enoch” wolno sunął na pełny ocean. Było już dość późno, dochodziła piąta. Jednak kapitan Bourcart nie chciał stracić okazji złowienia jednego lub paru tych zwierząt.

Natychmiast zrzucano dwie łodzie, pierwszego oficera Heurtaux i porucznika Coqueberta. Zajęli w nich miejsca obaj oficerowie, ich harpunnicy oraz marynarze. Pracując wiosłami i korzystając ze spokojnego morza, które wzbierało tylko długą falą, załogi skierowały się w stronę kaszalotów.

Stojąc na kasztelu rufowym, kapitan Bourcart i doktor Filhiol z zaciekawieniem śledzili przebieg tego polowania.

— Jest ono trudniejsze od polowania na wieloryby — zauważył kapitan Bourcart — a także mniej owocne. Skoro tylko trafi się któregoś z kaszalotów harpunem, trzeba zaraz luzować linę, gdyż zwierzę zanurza się bardzo głęboko z olbrzymią prędkością. Jeżeli łódź zdoła utrzymać się na linie przy tym pierwszym zanurzeniu, wówczas jest prawie pewne, że zwierzę zostało złowione i skoro tylko wypłynie znów na powierzchnię, można je dobić bosakiem i laną.

Tak też się stało w tym wypadku. Obie łodzie zdołały złowić zaledwie jednego kaszalota średnich rozmiarów, a przecież bywają dłuższe, od wieloryba. Zaczęło się zmierzchać, od wschodu niebo zaciągnęło się chmurami, przedłużanie polowania byłoby więc nieostrożnością. Dlatego wieczór poświęcono na obrócenie kaszalota.

Nazajutrz nie nadarzyła się okazja do ponownego polowania. Kaszaloty zniknęły, a „Saint-Enoch”, korzystając z dość silnej bryzy, kontynuował swój rejs na północny wschód. Tego dnia dostrzeżono o jakieś trzy do czterech mil z wiatrem inny statek idą-

cy w tym samym kierunku. Był to bark, którego narodowości nie sposób byłoby rozpoznać z tak daleka. Jednak kształt jego kadłuba i pewne szczegóły ożaglowania pozwalały przypuszczać, że jest to statek angielski.

W połowie dnia nastąpił jeden z tych nagłych przeskoków wiatru z zachodu na wschód, tak bardzo niebezpiecznych z uwagi nie tyle na długotrwałość, ile na gwałtowność; mogą one spowodować katastrofę statku, jeśli nie zdołał się przygotować do takiego natarcia.

W jednej chwili morze się wzburzyło i góry wody runęły na pokład. Kapitan kazał wyostrzyć do wiatru, żeby oprzeć się nawałnicy idąc pod grotmarslem dolnym, fokiem, stermarslem i sztakslem.

W trakcie wykonywania manewru marynarz Gastinet podciągał się na rękach na topkliwra, żeby zluzować jeden z szotów, nagle chybił chwytając się liny.

— Człowiek za burta! — krzyknął jego towarzysz, który z forkasztelu zauważył, jak Gastinet zanurzył się w falach.

Cała załoga wybiegła na pokład, a kapitan Bourcart szybko przeszedł na mostek, żeby stamtąd kierować akcją ratowniczą.

Gdyby Gastinet nie był tak dobrym pływakiem, zginąłby marnie. Morze było zbyt burzliwe na spuszczenie szalupy. Pozostało zatem tylko rzucanie kół ratunkowych, co też zrobiono nie tracąc ani chwili.

Na nieszczęście Gastinet spadł po nawietrznej, a ponieważ statek znosiło, koła ratunkowe uciekały od nieszczęsnego marynarza, choć starał się je złapać płynąc potężnymi zamachami ramion.

— Zluzować fok i stermarsel! — wydał rozkaz kapitan Bourcart.

Robiąc ten manewr, „Saint-Enoch” zbliżyłby się do człowieka, który walczył z falami. Zresztą Gastinet zdołał niebawem pochwycić jedno z kół i gdyby potrafił się na nim utrzymać, mógł ufać, że statek go wyłowi, gdy tylko wykona zwrot. Nagle sytuacja skomplikowała się w sposób straszliwy.

— Rekin! Rekin! — rozległ się przerażony krzyk marynarzy stojących na rufie.

Wielki drapieżnik to się wynurzał, to ginął po zawietrznej. Znana jest powszechnie niezwykła żarłoczność, a także wielka siła tych potworów; można by o nich powiedzieć, że składają się wyłącznie ze szczęk i żołądka. Na pewno rekin połknie swoją ofiarę, jeżeli się jej nie zdąży wcześniej wciągnąć na pokład.

A tymczasem, choć rekin znajdował się zaledwie o jakieś sto stóp od marynarza, ten go nie zauważył. Nie dosłyszał także krzyków znad kasztelu rufowego i nie zdawał sobie sprawy z czyhającego nań niebezpieczeństwa.

W tym momencie rozległo się kilka strzałów. To Heurtaux i Allotte, chwyciwszy ze stojaka swoją broń, strzelali do rekina.

Czy trafili? Tego nikt nie wiedział. Tak czy owak, rekin dał nura i jego łeb zniknął

w bruździe fali.

Przez ten czas statek zaczął wyostrzać do wiatru. Ale czy przy wzburzonym morzu zdoła wykonać zwrot? Gdyby mu się to nie udało — czego należało się spodziewać przy tak złych warunkach — cała akcja okazałaby się zbędna.

Nastąpiły chwile pełne straszliwego napięcia. „Saint-Enoch”, z żaglami łopocącymi na wietrze z wielkim hukiem, jak gdyby się przez sekundę zawahał. Wreszcie jego sztaksle chwyciły i statek przeszedł przez linię wiatru, przechylając się tak, że szpigaty znalazły się pod wodą.

Wówczas, przy naciągniętych sztywno szotach, idąc ostro do wiatru, statek zbliżył się do koła ratunkowego, którego trzymał się kurczowo marynarz. Nareszcie można było rzucić mu kawał liny, a gdy ją złapał z całych sił, wyciągnięto go na wysokość relingu w chwili, kiedy rekin powrócił z szeroko otwartą paszczą i już miał go chwycić za nogę.

Gdy Gastineta złożono na pokładzie, natychmiast stracił przytomność. Na szczęście doktorowi Filhiolowi udało się go ocucić bez większych trudności.

Harpunnik Ducrest rzucił potworowi kawał wołu na wielkim haku. Ale rekin się nie pokazał. Czyżby już uciekł?

Nagle linę szarpnęło tak gwałtownie, że na pewno by się urwała, gdyby nie była tak mocno nawinięta na jeden ze słupków relingowych. To hak wbił się w paszczę rekina i nie puszczał. Sześciu chłopów uczepiło się liny i wyciągnęło bestię z wody. Potem założono jej pętlę przez ogon, podciągnięto za pomocą talii i rekin spadł na pokład, gdzie szybko rozplątano mu brzuch kilkoma uderzeniami siekiery. Marynarze lubią zazwyczaj sprawdzać, co się znajduje w żołądku potwora, który ponoć wziął swoją wymowną nazwę od łacińskiego słowa *requiem**.

Oto co wydobyli z brzucha rekina, gdzie znalazłoby się jeszcze miejsce dla biednego Gastineta: mnóstwo rozmaitych drobiazgów, które spadły do morza, pustą butelkę, trzy puste puszki po konserwach, kilka sążni linki, kawałek miotły, odłamek kości, ceratową zudwestkę*, stary rybacki but oraz listwę z klatki na kury. Nietrudno zrozumieć, że ten inwentarz szczególnie zainteresował doktora Filhiola.

— Przecież to prawdziwy śmietnik morza! — zawołał. W rzeczy samej, trudno było o lepsze określenie. Potem doktor dodał: — Teraz trzeba go już tylko wyrzucić za burtę.

— Bynajmniej, drogi doktorze — zaoponował kapitan.

— Co pan chce z nim zrobić, panie kapitanie?

— Poćwiartować go i zachować wszystko, co przedstawia jakąkolwiek wartość. A mówiąc już tylko o tym, co powinno zainteresować i pana, drogi doktorze, to z reki-

*Requiem — msza żałobna

*Zudwestka — nieprzemakalny kaptur z szerokim rondem, część ubrania

nów wydobywa się olej, który nigdy nie krzepnie i ma wszystkie zalety tranu lekarskiego. Co zaś do skóry, to po wysuszeniu jej i wypolerowaniu służy ona majstrom do wyrobu fantastycznych ozdób, introligatorom do wyrobu szagrynu, cieśle zaś fabrykują z niej tarki do drewna...

— Och, panie kapitanie — przerwał mu doktor Filhiol — chyba nie zechce pan we mnie wmówić, że mięso rekina nadaje się do jedzenia...

— Ależ oczywiście, a jego płetwy tak są poszukiwane na rynkach Państwa Środka, że kosztują tam do siedmiuset franków za tonę. Ponieważ nie jesteśmy dostatecznie chińscy, żeby się tym mięsem raczyć, robimy z niego klej, który nadaje się do klarowania wina, piwa i likierów o wiele lepiej od kleju z jesiotrów. W dodatku, jeżeli kogoś nie mierzi nieco tranowy zapach, to filet z rekina jest całkiem smaczną potrawą. Jak pan widzi, ten zwierzak jest na wagę złota!

Pod datą dwudziestego piątego kwietnia kapitan Bourcart zanotował w dzienniku pokładowym przejście przez równik.

Tego dnia o dziewiątej rano, chcąc ustalić długość geograficzną, skorzystał z pogody i wykonał pierwszy pomiar za pomocą sekstantu; miał uzupełnić otrzymany wynik później, kiedy słońce będzie w zenicie oraz mierząc logiem dystans przebyty pomiędzy jednym a drugim pomiarem.

W południe drugi pomiar dał mu szerokość, na podstawie wysokości słońca ponad horyzontem, a czas kapitan ustalił ostatecznie według chronometru. Ponieważ pogoda dopisała i atmosfera była przejrzysta, uzyskane wyniki można było uznać za bardzo dokładne. Po zakończeniu obliczeń kapitan Bourcart oświadczył:

— Przyjaciele, właśnie przekroczyliśmy równik i oto „Saint-Enoch” powrócił na północną półkulę.

Ponieważ doktor Filhiol, jedyny człowiek na pokładzie, który dotąd nie przekroczył równika, nie doświadczył na sobie ceremonii chrztu, kiedy płynęli na południe, więc i tym razem oszczędzono mu nie zawsze przyjemnych obchodów ku czci Neptuna. Oficerowie poprzestali na wychyleniu w swojej mesie kielicha za powodzenie wyprawy, to samo uczynili marynarze w kubryku. Załoga otrzymała podwójną porcję wódki, jak to było w zwyczaju za każdym razem, kiedy upolowano wieloryba.

Nawet wiecznie zrzędzący Jan-Maria Cabidoulin musiał trącić się kubkiem z bosmanem Ollivem.

— Nie należy nigdy odmawiać dobrego łyku — powiedział do niego kolega.

— Pewnie, że nie — odparł bednarz — ale ja i tak nie zmienię swojego zdania.

— To nie zmieniaj, stary, tylko gołnij sobie.

W tej części Pacyfiku wiatry o tej porze roku bywają zazwyczaj bardzo słabe, toteż „Saint-Enoch” prawie się nie poruszał zatrzymany sztylem. Jakże długie wydawały się podówczas dni! Kiedy statek nie idzie swoim kursem, staje się od rana do wieczora i od

wieczora do rana igraszką fali. Wtedy wszyscy starają się zabić czas bądź czytając, bądź gawędząc, chyba że szukają ucieczki we śnie, żeby prędzej mijały godziny w potwornym tropikalnym upale.

Pewnego popołudnia, a było to dwudziestego siódmego kwietnia, kapitan Bourcart, oficerowie, doktor Filhiol, a także bosman Ollive oraz majster Cabidoulin, schowawszy się pod namiot przy kasztelu rufowym, rozmawiali o różnych sprawach. W pewnej chwili pierwszy oficer zwrócił się do bednarza:

— No i cóż, Cabidoulin, musi pan przyznać, że mając już dziewięćset baryłek oleju w ładowni, zrobiliśmy dobry początek.

— Dziewięćset baryłek, proszę pana, to nie są dwa tysiące — odparł bednarz — a przecież pozostałe tysiąc sto nie napełni się tak, jak się napełnia kubek w kambuzie!

— Czy to ma znaczyć — wtrącił ze śmiechem porucznik Coquebert — że nie nawinie się nam już ani jeden wieloryb?

— I że wielki wąż morski wszystkie je pożera? — dodał tym samym tonem porucznik Allotte.

— To możliwe — rzekł bednarz, uchylając się od żartów.

— Majstrze Cabidoulin — zapytał kapitan Bourcart — czy pan nadal wierzy w tego potwora nad potworami?

— Jeszcze jak ten uparciuch wierzy — oświadczył Ollive. — Nie przestaje o tym gadać na forkasztelu.

— I dalej będę mówił — upierał się bednarz.

— Jeśli chodzi o większość naszych ludzi — odezwał się Heurtaux — nie gra to żadnej roli, bo i tak nie wierzą w bajdy Cabidoulina. Ale młodszy marynarze to inna sprawa i wcale nie jestem pewien, czy w końcu nie obleci ich strach.

— Więc bardzo proszę powściągnąć swój język, Cabidoulin — rozkazał kapitan Bourcart.

— Dlaczego, panie kapitanie? — zapytał bednarz. — Tak przynajmniej załoga będzie ostrzeżona i kiedy zauważy węża morskiego... albo jakiegoś innego potwora...

— Jak to — zdziwił się porucznik Heurtaux — więc pan wierzy, że go zobaczymy, tego sławnego węża morskiego?

— Co do tego nie mam najmniejszych wątpliwości.

— Dlaczego?

— Dlaczego? Widzi pan, panie pierwszy, mam takie przeświadczenie i na nic się nie zdadzą kpinki i prześmieszki bosmana Ollive'a.

— Przecież w ciągu czterdziestu lat żeglowania po Atlantyku i Pacyfiku nigdy, o ile mi wiadomo, nie widział pan tego baśniowego zwierza?

— I liczyłem na to, że go nigdy już nie zobaczę, gdyż przeszedłem na emeryturę

— odparł bednarz. — Ale pan kapitan Bourcart znowu mnie zamustrował i tym razem już mi się na pewno nie uda!

— Co do mnie, to wcale bym się nie gniewał, gdybym go napotkał — oznajmił porucznik Allotte.

— Niech pan tak nie mówi, panie poruczniku, niech pan nie mówi! — zaoponował bednarz ponurym tonem.

— Daj pan spokój, majstrze Cabidoulin — wtrącił się znowu kapitan Bourcart — to niepoważne! Wielki wąż morski! Powtarzam panu po raz setny, nigdy go nikt nie widział i nigdy nikt nie zobaczy, a to z tej przyczyny, że taki wąż nie istnieje i nie może istnieć.

— Istnieje, i to na pewno, a „Saint-Enoch” zawrze z nim znajomość przed końcem kampanii — upierał się Cabidoulin. — Kto wie nawet, czy to nie przyczyni się do jego zguby.

Mówiąc zupełnie szczerze, Jan-Maria Cabidoulin był tak przekonywający, że nie tylko praktykanci, ale także i starsi marynarze w końcu musieli uwierzyć w groźne przepowiednie bednarza. Kto wie, czy sam kapitan Bourcart zdoła zamknąć usta człowiekowi o tak silnym przekonaniu?

Wtedy doktor Filhiol, zapytany przez kapitana Bourcarta, co wie o domniemanym wężu, odpowiedział:

— Czytałem mniej więcej wszystko, co zostało napisane w tej materii, i znam dobrze drwiny, na jakie naraził się „Le Constitutionel” publikując te bajki jako fakty. Otóż proszę zauważyć, panie kapitanie, że nie są one nowe! Pojawiają się bowiem już od zarania ery chrześcijańskiej. Wiara ludzka nadawała gigantyczne rozmiary ośmiornicom, kałamarnicom, mątwom i innym głowonogom, które przecież zazwyczaj nie mają więcej niż siedemdziesiąt do osiemdziesięciu centymetrów razem z mackami. Daleka to droga do potworów wymachujących ramionami długości trzydziestu, sześćdziesięciu czy stu stóp, które nigdy nie żyły inaczej niż w wyobraźni! Czyż ludzie nie posunęli się do opowieści o „krakenie” długości pół mili, który wciągał całe budynki w otchłanie oceanu?

Jan-Maria Cabidoulin z wielką uwagą słuchał słów doktora nie przestając kręcić głową, jakby zaprzeczał jego wywodom.

— Nie — ciągnął dalej doktor Filhiol — są to czyste bajki, w które być może wierzyli już ludzie w starożytności, albowiem w czasach Pliniusza opowiadano o wężu-amfibii z wielkim łbem psa i tułowiem pokrytym żółtawymi łuskami, który miał się rzucać na małe stateczki i je zatapiać. W dziesięć czy dwanaście wieków później norweski biskup Pontoppidan twierdził, że istnieje potwór morski o rogach podobnych do masztów z rejami, i kiedy rybacy sądzili, że znajdują się na wielkich głębinach, owe rogi wynurzały się o parę stóp przed nimi, gdyż zwierzę pływało pod stępką ich szalupy. Według tych opowieści, posiadało ono wielki, koński łeb, czarne ślepia i białą grzywę, a kie-

dy się zanurzało, to wypierało taką masę wody, że na morzu powstawały wiry przypominające wiry Maelstromu.

— Czemu nie mieliby o tym opowiadać, skoro to widzieli? — zauważył bednarz.

— Widzieli albo myśleli, że widzą, mój biedny Cabidoulin — odpowiedział kapitan Bourcart.

— Trzeba pamiętać — dodał doktor Filhiol — że ci świadkowie nie byli z sobą zgodni, gdyż jedni twierdzili, iż domniemany potwór miał spiczasty pysk i że wydmuchiwał wodę nozdrzami, inni zaś utrzymywali, że posiadał płetwy w kształcie uszu słonia. Potem zaczęto mówić o wielkim białym wielorybie grenlandzkim, słynnym Moby Dicku, na którego szkoccy wielorybnicy polowali przeszło dwa wieki nie mogąc go osiągnąć, a to z tej prostej przyczyny, że nigdy nikt go nie widział.

— Co bynajmniej nie przeszkadzało ludziom wierzyć w jego istnienie — dodał ze śmiechem kapitan Bourcart.

— Oczywiście — przytaknął doktor Filhiol — tak samo jak wierzyli w istnienie nie mniej legendarnego węża, który przed jakimiś czterdziestoma laty zaczął wykonywać niesłychane harce, po raz pierwszy w samym środeczku zatoki Gloucester i po raz drugi o jakieś trzydzieści mil od Bostonu, na wodach amerykańskich.

Czy Jan-Maria Cabidoulin dał się przekonać argumentom doktora? Na pewno nie, i mógłby zareplikować: „Skoro morze kryje w sobie niezwykle rośliny, algi długości ośmiuset do tysiąca stóp, dlaczego nie miałyby kryć także potworów o potężnych rozmiarach, zbudowanych tak, aby żyć w jego głębinach i opuszczać je tylko w bardzo długich odstępach czasu?”

— Faktem jest — ciągnął dalej doktor — że w roku 1819 słup* „Concordia” znajdując się o piętnaście mil od Race-Point napotkał coś w rodzaju gada wynurzającego się na wysokość pięciu czy sześciu stóp, o czarniawej skórze i końskim łbie, ale mierzącego nie więcej ponad pięćdziesiąt stóp, a więc mniejszego od kaszalota i wieloryba.

W 1848 roku załódze na statku „Peking” wydało się, że dostrzega olbrzymią bestię długości ponad stu stóp, poruszającą się po powierzchni morza. Po sprawdzeniu okazało się, że była to przeogromna alga, pokryta różnego rodzaju morskimi pasożytami.

W 1849 roku kapitan Schielderup twierdził, że w przesmyku oddzielającym wyspę Osterssen od kontynentu napotkał węża o długości sześciuset stóp śpiącego na powierzchni wody.

W 1857 roku marynarze wachtowi na statku „Castillan” zasygnalizowali potwora o wielkim łbie w kształcie beczki, który mógł mierzyć około dwustu stóp długości.

W roku 1862 kapitan Bouyer z awiza „Alecton”...

— Przepraszam, że panu przerwę, panie doktorze — odezwał się bednarz — znam

*Słup — jednomasztowy żaglowiec, składający się z dwóch żagli: grotu i foka

pewnego marynarza, który był na pokładzie...

— Na pokładzie „Alectona”? — zapytał kapitan Bourcart.

— Tak...

— I ten marynarz miał widzieć to, o czym opowiadał dowódca awiza?

— Tak jak ja pana widzę, panie kapitanie; załoga wyciągnęła na pokład prawdziwego potwora...

— Istotnie — potwierdził doktor Filhiol — ale był to tylko ogromny głowonóg koloru brunatnoczerwonego, z oczami wyłupiastymi, z pyskiem w kształcie papuziego dzioba, z wrzecionowatym tułowiem zgrubiałym pośrodku, z płetwami zaokrąglonymi jak mięsiste płaty przytwierdzonymi do tylnego końca i z ośmioma ramionami poruszającymi się wokół łba. Ta bryła miękkiego cielska ważyła nie mniej niż dwa tysiące kilogramów, chociaż zwierzę nie miało więcej niż pięć do sześciu metrów od łba do ogona. A więc nie mogło być wężem morskim.

— Skoro istnieją mątwy czy ośmiornice tego rodzaju — upierał się bednarz — to ciekaw jestem, dlaczego nie miałyby istnieć także i wąż morski?

— A zresztą oto późniejsze odkrycia dotyczące okazów teratologii*, jakie ukrywają morskie głębinny:

W 1864 kilkaset mil od San Francisco holenderski statek „Cornelis” zderzył się z mątwą, której jedna z macek zakończonych przyssawkami okręciła się wokół watersztagu i pociągnęła go do lustra wody. Kiedy mackę odrąbano siekierą, dwie inne przyczepiły się do fokwanty i do kabestanu. Ucięto je także, ale trzeba było odrąbać jeszcze osiem innych, gdyż silnie przechylały statek na prawo.

W kilka lat później dostrzeżono w Zatoce Meksykańskiej żabę o ogromnej głowie, wyłupiastych oczach i dwóch niebieskawozielonych ramionach; jej wielkie łapska schwyciły za reling. Ledwie zdołano sześcioma kulami rewolwerowymi zwolnić chwyt tej „modliszki”, której ramiona przytwierdzone były do tułowia błoną podobną do błony nietoperza. Wypadek wywołał panikę w tej części zatoki.

W roku 1873 kuter „Lida”, płynąc przesmykiem Sleat pomiędzy wyspą Slys a stałym lądem, dostrzegł jakąś masę na trawersie. Potem „Nestor”, pomiędzy Malakką a Penangiem, przeszedł w pobliżu potwora oceanicznego długości dwustu pięćdziesięciu stóp i szerokości pięćdziesięciu, o kwadratowym łbie i całym w czarno-żółte pasy przypominające salamandrę.

Wreszcie w roku 1875, w odległości dwudziestu mil od cypla San Roque na północno-wschodnim krańcu Brazylii, dowódca statku „Pauline” George Drivor widział podobno olbrzymiego węża owiniętego dookoła wieloryba jak wąż boa. Ów wąż koloru brunatnego, którego długość musiała wynosić od stu sześćdziesięciu do stu siedemdziesięciu

*Teratologia — nauka zajmująca się badaniem potworności u ludzi i zwierząt

sięciu stóp, baraszkował ze swoją zdobyczą i wreszcie wciągnął ją pod wodę.

Takie są fakty, zanotowane na przestrzeni jakichś trzydziestu lat w raportach kapitańskich. Czy można zatem powątpiewać w istnienie pewnych zwierząt morskich, co najmniej bardzo dziwnych? Uwzględniając skłonności do przesady i odrzucając możliwość istnienia w oceanach stworzeń, których objętość byłaby dziesięć czy sto razy większa od najpotężniejszych wielorybów, należy jednak potraktować z pewnym zaufaniem przytoczone tutaj raporty.

Ale twierdzeniom Jana-Marii Cabidoulina, że morze kryje węże, ośmiornice i kałamarnice tak wielkie i tak potężne, iż mogłyby zatopić statek średniego tonażu — na pewno trzeba się sprzeciwić. Jeśli liczne statki giną bez wieści, znaczy to, iż się zderzyły i poszły na dno, bądź też rozbiły się na rafach lub zatonęły wskutek cyklonów. Istnieje aż nazbyt wiele prawdziwych powodów katastrof i nie ma potrzeby dodawać do nich, jak te robi nasz uparty bednarz, żadnych pytonów, chimery czy nadnaturalnej wielkości hydr.

Tymczasem sztil trwał dalej ku wielkiemu niezadowoleniu oficerów i całej załogi. Nic nie zapowiadało jego końca, kiedy nagle piątego maja warunki atmosferyczne uległy gwałtownej zmianie. Bryza zazieleniła powierzchnię oceanu i „Saint-Enoch” podążył na północny wschód.

Tego dnia jakiś statek, zauważony już wcześniej i idący tym samym kursem, znowu się ukazał, a nawet zbliżył na odległość niespełna mili.

Nikt na pokładzie nie wątpił, że jest to statek wielorybiczny. Albo nie rozpoczął jeszcze kampanii, albo polował niefortunnie, gdyż wydawał się tak słabo obciążony, że jego ładownie musiały być puste.

— Byłbym skłonny przypuszczać — powiedział kapitan Bourcart — że ten trójmasztowiec chce tak jak i my dotrzeć do wybrzeży Dolnej Kalifornii, może do Zatoki Małgorzaty.

— Całkiem możliwe — zgodził się porucznik Heurtaux — a jeśli tak, to moglibyśmy iść razem.

— Jakiej on jest narodowości? „Amerykanin”, „niemiec”, „anglik” czy też „norweg”? — zastanawiał się głośno porucznik Coquebert.

— Moglibyśmy go o to zapytać — odparł kapitan Bourcart. — Wciągnijmy naszą banderę, a wtedy on wciągnie swoją i będziemy wiedzieli, z kim mamy do czynienia.

W chwilę później francuskie barwy powiewały na gaflu bezanmasztu „Saint-Enocha”. Ale spotkany statek nie był uprzejmy odpowiedzieć.

— Nie ulega wątpliwości — zawołał wówczas porucznik Allotte — że jest to „anglik”.

Na pokładzie wszyscy byli zgodni co do tego, że statek, który nie oddaje pozdrowienia francuskiej banderze, może być wyłącznie „Englishem”^{*} z Anglii.

^{*}English — angielski, tu: użyte nieprawidłowo jako rzeczownik.

Rozdział piąty

Zatoka Małgorzaty

Zaczął dąć pomyślny wiatr. Kapitan Bourcart słusznie rozumował, że „Saint-Enoch” wyszedł już ze strefy ciszy w pobliżu zwrotnika Raka i może dotrzeć bez dalszych opóźnień do Zatoki Małgorzaty, tyle że zdąży na koniec sezonu. Wieloryby odwiedzające tę zatokę przyplływają tam zazwyczaj dopiero z chwilą wydania na świat potomstwa, później powracają na północny Pacyfik.

Ponieważ „Saint-Enoch” miał już połowę oleju, mógł liczyć, że znajdzie sposobność dorzucenia brakujących paruset baryłek. Ale jeśli napotkany angielski statek, jak się wydawało, jeszcze nie rozpoczął kampanii i zamierzał debiutować w Zatoce Małgorzaty, to uwzględniając zaawansowaną porę roku, raczej nie zdoła napęlnić ładowni.

Amerykańskie wybrzeże zasygnalizowano trzynastego maja na wysokości zwrotnika. Wczesnym rankiem dostrzeżono cypel San Lucas na południowym krańcu półwyspu Starej Kalifornii, zamykającym zatokę tej samej nazwy; na przeciwległym brzegu leży meksykańska Sonora.

Płynąc wzdłuż lądu „Saint-Enoch” przeszedł obok kilku wysp zamieszkaných wyłącznie przez dzikie kozły, foki oraz niezliczone stada morskiego ptactwa. Wysłana na ląd szalupa z porucznikiem Heurtaux, dobrym myśliwym, nie powróciła pusta. Foki odarto z cennej skóry, kozły zaś poćwiartowano na mięso o wybornym smaku.

Idąc dalej w górę przy lekkiej bryzie z południowego zachodu, „Saint-Enoch” pozostawił po lewej burcie Zatokę Żółwia. W głębi zatoki stało na kotwicy kilka statków, które zapewne polowały na słońce morskie.

Siódmego maja o siódmej po południu „Saint-Enoch” znalazł się u wylotu Zatoki Małgorzaty, upatrzonej na miejsce postoju. Ponieważ zapadał zmierzch, kapitan kazał przezornie wyjść na pełne morze i tam lawirować pod zrefowanymi żaglami; nazajutrz o wschodzie słońca był już z powrotem przy zatoce.

W obawie, że woda może nie być dostatecznie głęboka, kapitan Bourcart natychmiast wysłał dwie łodzie z linami do sondowania, żeby dokonać dokładnych pomiarów.

Uspokoił się dopiero, kiedy sondy stwierdziły głębokość od piętnastu do dwudziestu sążni. Statek wszedł w cieśninę i niebawem znalazł się w Zatoce Małgorzaty.

Marynarze na oku stracili z pola widzenia angielski statek. Może pożeglował szukać innych, bardziej uczęszczanych przez wieloryby akwenów? Nikt nie żałował tego towarzysza.

Zatokę Małgorzaty przegradzają ławice piaskowe, toteż „Saint-Enoch” posuwał się z największą ostrożnością. Wprawdzie kapitan Bourcart już nieraz tu zawijał, ale ławice piaskowe potrafią się przemieszczać, należało więc ponownie rozpoznać kanał. Wreszcie statek stanął na kotwicy w dobrze osłoniętej lagunie.

Skoro tylko zwinięto żagle, trzy łodzie z lewej burty udały się na łąd po jadalne mięczaki, których pełno było na skałach i plażach. Nie brakło tu także różnych gatunków ryb, jak tępogłowy, łososie, wargacze i inne, tak samo zresztą jak fok, żółwi i rekinów. Nadbrzeżne lasy dostarczały pod dostatkiem drzewa opałowego.

Zatoka Małgorzaty mierzy trzydzieści do trzydziestu pięciu mil. Żeby żeglować po niej bezpiecznie, trzeba na całej długości trzymać się kanału mającego miejscami nie więcej niż czterdzieści do pięćdziesięciu metrów szerokości, pomiędzy ławicami piasku i skałami.

Ostrożny jak zawsze kapitan Bourcart kazał nazbierać dużych kamieni, przywiązać je do jednego końca liny, a do drugiego szczelnie zaszpuntowaną baryłkę. Powstały jak gdyby boje, które marynarze umieścili po obu stronach kanału, wytyczając jego zakręty.

Podczas postojów, a każdy odpływ zmuszał do stawania na kotwicy, Heurtaux w towarzystwie pozostałych dwóch poruczników udawał się na brzeg, żeby trochę zapolować. Ubili kilka kozic, a także parę szakali, bardzo licznych w pobliskich lasach. W tym czasie marynarze zbierali znakomite ostrygi i łowili ryby.

Wreszcie jedenastego maja po południu „Saint-Enoch” osiągnął swoje ostateczne kotwiczowisko. Znajdowało się ono w małej lagunie obrzeżonej od północy zalesionymi pagórkami. Z piaszczystych brzegów wychodziły w zatokę dwa zaokrąglone języki ziemi usianej czarnymi skałami. Laguna otwierała się na zachodnią stronę i nawet w czasie odpływu było w niej dosyć wody, żeby statek nie osiadł na mieliźnie. W dodatku, tak jak na Pacyfiku, przyplawy nie były zbyt wielkie. Ani w czasie pełni, ani na nowiu różnica pomiędzy najwyższym poziomem wody i najniższym nie wynosiła więcej niż dwa łokcie.

Miejsce było wybrane bardzo szczęśliwie. Załoga nie musiała zbyt się oddalać, żeby uzupełnić zapasy drewna. Płynący pomiędzy pagórkami strumyk pozwalał bez kłopotu zaopatrzyć się w wodę.

Rzecz jasna, że „Saint-Enoch” nie zakotwiczył się tutaj na stałe. Gdy łodzie wypłyną na polowanie bądź w samej zatoce, bądź na zewnątrz, statek natychmiast wyruszy, żeby

wesprzeć akcję, oczywiście jeśli będzie miał pomyślny wiatr.

W czterdzieści osiem godzin po przybyciu do zatoczki zauważono o jakieś cztery mile od lądu trójmasztowy statek. Załoga natychmiast rozpoznała „anglika”. Jak się później dowiedziano, był to „Repton” z Belfastu, pod dowództwem kapitana Kinga i pierwszego oficera Stroka; rozpoczął on kampanię w Zatoce Małgorzaty.

Ten statek bynajmniej nie zamierzał zakotwiczyć się w zatoce, gdzie stał „Saint-Enoch”. Wręcz przeciwnie, kierował się w głąb zatoki i rzucił kotwicę blisko wybrzeża. Ponieważ dzieliła go odległość zaledwie dwóch i pół mili, trudno było stracić go z oczu.

Tym razem francuska bandera nie oddała mu salutu, kiedy przechodził obok.

Parę statków amerykańskich krążyło w różnych punktach Zatoki Małgorzaty, co pozwalało wnioskować, że wieloryby nie opuściły jej ostatecznie.

Zaraz pierwszego dnia, czekając na okazję rzucenia łodzi na wodę, majster Cabidoulin, cieśla Ferut oraz kowal Thomas w towarzystwie kilku marynarzy udali się na skraj lasu, żeby ściąć trochę drzew. Musieli pilnie odnowić zapas, zarówno na potrzeby kuchni, jak i kotłów do wytapiania oleju. Były to obowiązki niesłychanie ważne, których nie zaniedbywał żaden kapitan statku wielorybniczego. Praca została uwieczniona pomyślnymi rezultatami, chociaż upał dawał się we znaki. Nic w tym zresztą dziwnego, zważywszy, że Zatokę Małgorzaty przecina dwudziesty piąty równoleżnik, a na półkuli północnej jest to szerokość mniej więcej północnych Indii i Afryki.

Dwudziestego piątego maja, na godzinę przed zachodem słońca, harpunnik Kardek z rei fokmasztu zauważył w odległości dwu mil od zatoczki kilka wielorybów, szukających zapewne mielizn dla swoich małych. Postanowiono, że nazajutrz skoro świt łodzie zostaną spuszczone na wodę; nikt nie wątpił, że inne statki także przygotowują się do polowania.

Wieczorem, kiedy doktor Filhiol zapytał kapitana Bourcarta, czy połów odbędzie się w takich samych warunkach, jak na Nowej Zelandii, otrzymał następującą odpowiedź:

— Niezupełnie, drogi doktorze, musimy mieć się bardziej na baczności, albowiem tutaj będziemy mieli do czynienia z samicami, które wprawdzie dają więcej oleju, ale też są niebezpieczniejsze. Gdy któraś zauważy, że się ją tropi, natychmiast rzuca się do ucieczki i nie tylko opuszcza zatokę, żeby nigdy już tu nie powrócić, ale na domiar złego pociąga za sobą inne. A potem szukaj ich po całym Pacyfiku!

— A jeśli z nimi płyną małe, co wówczas, panie kapitanie?

— Wówczas — odparł kapitan Bourcart — łodzie mają ułatwione zadanie. Wieloryb, który baraszkuje ze swoim potomstwem, wyzbywa się całkowicie czujności. Można wtedy zbliżyć się do niego na odległość bosaka i zranić go w płetwy. Jeśli nie trafi się go harpunem, trzeba wyruszyć w pogoń, nawet gdyby przyszło gonić tego olbrzyma uporczywie przez kilka godzin. Wielorybiątko opóźnia bowiem tempo matki, mę-

czy się, wyczerpuje, a ponieważ matka nie chce go opuścić, myśliwi mają wszelkie szansę, żeby ją schwytać.

— Czy nie mówił pan, panie kapitanie, że samice są bardziej niebezpieczne od samców?

— Mówiłem, doktorze, i harpunnik musi pilnie baczyć, żeby nie zranić małego, wówczas bowiem matka wpada w wielką wściekłość i może wyrządzić dużo krzywdy rzucając się na łodzie, waląc w nie ogonem i rozbijając w drobne drzazgi. Powoduje to mnóstwo poważnych wypadków. Toteż po kampanii wielorybniczej w Zatoce Małgorzaty zdarza się napotkać szczątki łodzi i niejeden marynarz przypłacił życiem nieostrożność czy niezręczność harpunnika.

Przed siódmą rano załoga była w pogotowiu. Nie licząc harpunów, lanc i bosaków, kapitan Bourcart, jego zastępca oraz dwaj porucznicy zaopatrzyli się w miotacze bomb używane zawsze ze skutkiem przy łowieniu tego rodzaju wielorybów.

W odległości pół mili pokazała się samica z małym, na łodziach postawiono więc natychmiast żagle, żeby się do niej zbliżyć niepostrzeżenie.

Naturalnie Roman Allotte wyprzedził wszystkich i pierwszy przybył na odległość siedmiu sążni od zwierzęcia, które zauważyło łódź w chwili, gdy zamierzało znurkować.

Ducrest natychmiast podniósł harpun i cisnął go z taką siłą, że wbił aż po drzewce. W tym momencie dołączyły trzy pozostałe łodzie, gotowe do zacumowania wieloryba. Ale fatalnym, choć niezbyt rzadkim zbiegiem okoliczności, harpun się ułamał i samica wraz ze swoim dzieckiem rzuciła się do ucieczki.

Zapanowało niezwykle zamieszanie. Wieloryb wyprzedzał łodzie o sześćdziesiąt do osiemdziesięciu sążni, jego wydech — para wodna skroplona w drobniutki deszczyk — wzbijał się fontanną na wysokość ośmiu do dziesięciu metrów, a ponieważ był biały, znaczyło to, że zwierzę nie zostało trafione śmiertelnie.

Tymczasem marynarze mocno napierali na wiosła. Przez całe dwie godziny nie mogli zająć pozycji umożliwiającej rzut harpunem. Może dałoby się trafić wielorybiątko, ale kapitan sprzeciwiał się przez ostrożność.

Doktor Filhiol, nie chcąc stracić żadnego szczegółu polowania, zajął miejsce z tyłu w łodzi kapitana Bourcarta. Jemu także udzielił się zapał kolegów, ale zarazem ogarnął go strach, że opadną z sił, zanim dotrą do zwierzęcia.

Istotnie, wieloryb umykał z wielką prędkością, to zanurzając się, to wynurzając co parę minut. Nie oddalił się zbyt od laguny — trzy do czterech mil — i teraz znowu się do niej zbliżał. Wydawało się nawet, że musiał zmniejszyć tempo, gdyż wielorybiątko nie pozostawało za nim zbyt w tyle.

Około pół do dwunastej z łodzi porucznika Heurtaux rzucono drugi harpun. Tym razem nie trzeba było odwijać zbyt wiele liny. Pozostałe łodzie zbliżyły się, uważając

pilnie na ciosy ogona. Po paru ciosach bosakiem zwierzę zaczęło wydmuchiwać krew i skonało na powierzchni morza, a młode zniknęło pod wodą.

Prąd był przychylny i wieloryba bez trudności przyholowano do burty „Saint-Enocha”, gdzie kapitan Bourcart kazał przygotować wszystko do obrócenia zwierzęcia po południu.

Nazajutrz przybył na burtę pewien Hiszpan i chciał się widzieć z kapitanem. Był to jeden z tych, których marynarze określają mianem „szkieletnik”, gdyż zabierają tłuszcz znajdujący się wewnątrz szkieletu.

Po obejrzeniu wieloryba podwieszono przy burcie Hiszpan powiedział:

— Doprawdy, jest to największy okaz, jaki został upolowany w Zatoce Małgorzaty w ciągu ostatnich trzech miesięcy.

— Czy sezon był dobry? — zapytał kapitan Bourcart.

— Raczej średni — odparł Hiszpan — miałem zaledwie z pół tuzina szkieletów do obróbki. Dlatego bardzo proszę odstąpić mi i ten.

— Chętnie.

Przez następne dwie doby Hiszpan pozostał na pokładzie i asystował przy wszystkich operacjach związanych z wytapianiem tłuszczu. Wieloryb dał aż sto dwadzieścia pięć baryłek oleju w doskonałym gatunku. Wreszcie został tylko szkielet i Hiszpan zabrał go do swojej fabryczki położonej nad samą laguną, o jakieś dwie mile od zatoczki.

Kiedy opuścił statek, doktor Filhiol zapytał kapitana:

— Czy pan się orientuje, panie kapitanie, ile ten człowiek może wyciągnąć ze szczątków wieloryba?

— Parę garncy oleju najwyżej, doktorze.

— Muszę wyprowadzić pana z błędu, gdyż wiem od niego samego, że po rozplątaniu szkieletu otrzymuje niekiedy koło piętnastu beczulek.

— Piętnaście beczulek! Ależ panie doktorze! Po raz ostatni dałem się nabrać i przy następnej okazji zajmiemy się tym sami!

„Saint-Enoch” zabawił aż do siedemnastego czerwca w Zatoce Małgorzaty, uzupełniając swój ładunek. Przez ten czas załoga zdołała upolować kilka wielorybów, między innymi parę samców niesłychanie trudnych, jeśli nie wręcz niebezpiecznych, gdyż były niezwykle dzikie.

Jednego z nich złowił porucznik Coquebert u wejścia do zatoki. Pracowano cały dzień i całą noc, żeby go wprowadzić do laguny. Podczas przeciwnych prądów łodzie przycumowane były do zwierzęcia za pomocą małych kotwiczek i ludzie spali czekając na odwrócenie się pływu.

Oczywiście i inne statki wychodziły na połów aż po najdalsze krańce zatoki. Amerykanie byli raczej zadowoleni z przebiegu kampanii.

Kapitan jednego z tych statków, „Iwinga” z San Diego, przybył z wizytą do kapitana

Bourcarta na pokład „Saint-Enocha”.

— Panie kapitanie — powiedział po wymianie pierwszych grzeczności — widzę, że odniósł pan pełny sukces na wybrzeżach Nowej Zelandii.

— Istotnie — przytaknął kapitan Bourcart — i zamierzam tutaj zakończyć polowanie. Pozwoli mi to wcześniej, niż liczyłem, powrócić do Europy i zawinąć do Hawru za niespełna trzy miesiące.

— Gratuluję, panie kapitanie, ale skoro szczęście panu sprzyja, to czemu zamierza pan wracać prosto do Hawru?

— Co pan chce przez to powiedzieć?

— Mam na myśli, że mógłby pan sprzedać korzystnie cały swój ładunek nie opuszczając Pacyfiku. Pozwoliłoby to panu wznowić polowanie w pobliżu Wysp Kurylskich lub na Morzu Ochockim, i to właśnie w najlepszych miesiącach.

— Może zechce pan wytłumaczyć jaśniej. Gdzie mógłbym sprzedać swój ładunek?

— Na Vancouverze.

— Na Vancouverze?

— Tak, na rynku w Victorii. W chwili obecnej olej jest bardzo poszukiwany przez amerykańskie firmy i mógłby pan uzyskać dobrą cenę.

— Dalibóg — stwierdził z zadumą kapitan Bourcart — to jest myśl, i w dodatku chyba znakomita. Bardzo panu dziękuję za informacje, panie kapitanie; najprawdopodobniej z nich skorzystam.

Wyspa Vancouver znajduje się na wodach amerykańskich, na wysokości Kolumbii Angielskiej, zaledwie o dwadzieścia pięć stopni na północ od Zatoki Małgorzaty. Przy dobrym wietrze „Saint-Enoch” mógłby do niej dotrzeć w jakieś piętnaście dni.

Zdecydowanie los uśmiechnął się do kapitana Bourcarta. Jan-Maria Cabidoulin wyjdzie na durnia z tymi swoimi historyjkami i złowróżbnymi przepowiedniami. Po kampanii na Nowej Zelandii i w Zatoce Małgorzaty polowanie przy Wyspach Kurylskich i na Morzu Ochockim, a to wszystko w ciągu jednego roku! Zresztą, właśnie na Vancouver udaliby się wielorybnicy amerykańscy i prawdopodobnie także „Repton”, gdyby mieli pełne ładownie, skoro taka panowała hossa na olej.

Gdy kapitan Bourcart zapytał kapitana „Iwinga”, czy nawiązał jakiś kontakt z „Reptonem”, usłyszał odpowiedź przeczącą. Angielski statek trzymał się zawsze na uboczu i, być może, tak samo nie pozdrowił gwiazdzistego sztandaru Stanów Zjednoczonych, jak nie pozdrowił trójkolorowej bandery Francji.

Jednakże kilkakrotnie zdarzyło się w trakcie pościgu za wielorybami, że łodzie angielskie zetknęły się pośrodku zatoki z łodziami francuskimi. Zresztą nie tropiły one tego samego wieloryba, co mogłoby doprowadzić do sporów, jak to się niekiedy zdarza. Zważywszy wzajemne nastawienie obydwu stron, takie spory mogłyby się źle skończyć. Toteż kapitan Bourcart bez przerwy zalecał swoim ludziom, żeby unikali wszel-

kich kontaktów z załogą „Reptona”, i to zarówno na morzu, kiedy się spotykali w tych samych miejscach, jak i na lądzie, gdzie załogi uzupełniały zapasy drewna lub łowiły ryby w górskich strumieniach.

Nikt nie wiedział, czy „Reptonowi” się poszczęściło czy też nie, i prawdę mówiąc nikt się tym zbytnio nie interesował. „Saint-Enoch” spotkał go na swojej drodze pomiędzy Nową Zelandią a wybrzeżem amerykańskim. Gdy opuści zatokę, na pewno więcej go już nie zobaczą w tej kampanii.

Przed odjazdem marynarz wachtowy zauważył jeszcze jednego kaszalota o jakieś trzy mile poza laguną. Był największy ze wszystkich, jakie dotychczas napotkano, toteż łodzie z „Reptona” wyruszyły na polowanie, co prawda o trochę późnej porze.

Żeby nie zbudzić czujności zwierzęcia, łódź porucznika Allotte’a, idąc z dobrą lekką bryzą, manewrowała tak, żeby zachowywać się jak najciszej. Kiedy jednak znalazła się w pobliżu, kaszalot dał nura i trzeba było czekać, aż się znowu ukaze na powierzchni.

Od jego poprzedniego zanurzenia upłynęło trzydzieści pięć minut, mniej więcej tak samo długo pozostanie zatem teraz pod wodą, trzeba uzbroić się w cierpliwość i czekać.

Kaszalot wynurzył się w przewidywanym czasie o jakieś siedem czy osiem kabli od łodzi, która natychmiast pomknęła za nim, jak mogła najprędzej.

Harpunnik Ducrest stał na pokładzie, Roman Allotte trzymał w ręku swój bosak. Ale w tym momencie zwierzę czując niebezpieczeństwo zaczęło bić wodę tak gwałtownie, że fala zalała łódź do polowy.

Harpunnik trafił kaszalota z prawej strony pod płetwę piersiową, zwierzę się zanurzyło i linę trzeba było rozwijać tak prędko, że marynarze musieli ją polewać, żeby się nie zapaliła. Kiedy kaszalot się wynurzył, zaczął dmuchać krwią i parę ciosów dobiło go bez wielkiego trudu. Polowanie skończyło się przed przybyciem angielskich łodzi, które musiały jak niepyszne powrócić na „Reptona”.

Gdy przetopiono tłuszcz, majster Cabidoulin zapisał na konto kaszalota osiemdziesiąt baryłek oliwy.

Odjazd wyznaczono na siedemnastego czerwca. Kapitan Bourcart, stosując się do rady amerykańskiego kolegi, zamierzał płynąć na Vancouver. „Saint-Enoch” miał wówczas tysiąc siedemset baryłek oleju i pięć tysięcy kilogramów fiszbinu. Dostarczy to wszystko do Victorii, a potem podejmie następną kampanię na północno-wschodnim Pacyfiku. Od wyjścia z Hawru minęło sto pięćdziesiąt dni, postój i osprzęt znajdowały się w dobrym stanie, a zaopatrzenie można było przecież uzupełnić na Vancouverze.

Dwa dni przed odjazdem nadarzyła się okazja nawiązania kontaktu z ludźmi z „Reptona” w takich oto okolicznościach:

Łodzie pierwszego oficera i porucznika Coqueberta wysłane na ląd miały przywieźć resztę ściętego drzewa i uzupełnić zapas słodkiej wody.

Heurtaux, Coquebert i marynarze byli już na brzegu, kiedy ktoś zawołał: „Wieloryb! Wieloryb!”

Istotnie, wielka samica wraz ze swoim małym płynęła w głąb zatoki.

Wszyscy bardzo żalowali, iż nie mogą na nią zapolować. Ale łodzie przeznaczone do innych czynności nie miały ani harpunów, ani lin. Tak samo było na pokładzie „Saint-Enocha”, gdzie uprzątnięto wszystkie urządzenia i zdemontowano talie do obracania wielorybów, gdyż statek przygotowywał się do podniesienia kotwicy.

Tymczasem na dalekich krańcach zatoki ukazały się zza zakrętu dwie łodzie z „Reptona” w pościgu za owym wielorybem.

Ponieważ zbliżały się, żeby zająć go z boku, widać je było jak na dłoni.

Płynęły cichuteńko, oddalone od siebie o dobrą milę, gdyż wyruszyły niejednocześnie. Pierwsza wywiesiła na rufie chorągiewkę, oznajmiając w ten sposób, że przystępuje do ataku. Tymczasem „Repton” czekał pod małymi żaglami o trzy mile na wschód. Heurtaux, Coquebert i marynarze wspięli się na pagórek za strumykiem, skąd wzrokiem mogli ogarnąć całą zatokę. Dochodziło pół do trzeciej, gdy harpunnik z pierwszej łodzi znalazł się w odpowiedniej pozycji do rzutu. Samica baraszkując z dzieckiem jeszcze nie zauważyła wrogów, kiedy harpun przeciął powietrze.

Na pewno Anglicy zdawali sobie sprawę, jak niebezpieczne jest zaatakowanie wielorybiątka. A jednak właśnie ono, przepływając obok łodzi, zostało trafione harpunem w wargę.

Cios był śmiertelny i po paru konwulsyjnych ruchach mały wieloryb pozostał nieruchomy na powierzchni wody. Ponieważ rękojeść harpuna sterczała do góry, według słów marynarzy wyglądał tak, jak gdyby palił fajkę, gdyż pył wodny wydobywający się z jego paszczy do złudzenia imitował dym.

Wtedy samica wpadła w istny szał. Ogonem waląc po wodzie rzuciła się na łódź. Ludzie wiosłowali z całych sił, żeby się wycofać, ale nie mogli umknąć przed natarciem. Starali się trafić zwierzę drugim harpunem, usiłowali zadać cios bosakiem czy laną, oficerowie strzelali pociskami... Wszystko na próżno.

Druga łódź znajdująca się o jakieś trzysta sążni pod wiatr nie mogła zdążyć w takim czasie, żeby przyjść z pomocą pierwszej, która otrzymała nagle potężny cios ogonem i natychmiast poszła na dno razem ze wszystkimi marynarzami. Nawet jeśli któryś wypłynie i nie będzie zbyt ciężko ranny, to czy koledzy zdołają go uratować?

— Do łodzi! Do łodzi! — krzyknął porucznik Heurtaux dając znak Coquebertowi, żeby szedł w jego ślady.

Marynarze z „Saint-Enocha”, widząc ludzi w śmiertelnym niebezpieczeństwie, ani chwili nie wahali się przyjść im z pomocą, choć tamci należeli do załogi „Reptona”. W parę minut wszyscy zbiegli z pagórka, przemknęli przez plażę, odcumowali obie łodzie i silnymi zamachami wiosł wyprawdzili je z laguny.

W miejscu, gdzie nadal kotłował się rozwścieczony wieloryb, z dziewięciu ludzi wrzuconych do wody tylko siedmiu wypłynęło na powierzchnię.

Wieloryb najpierw rzucił się w stronę małego, którego prąd uniósł o jakiś kabel dalej, potem zniknął w otchłani wodnej. Heurtaux i Coquebert już mieli wziąć na swoją łódź paru Anglików, kiedy właśnie przybyły oficer z „Reptona” zawołał nader zirytowanym tonem:

— Precz! Nikt nam nie jest potrzebny! Precz!

Nie wiadomo, czego bardziej żałował angielski oficer. Straty dwóch ludzi z załogi, czy zaprzepaszczenia wspaniałego łupu...

Przybywszy na pokład, Heurtaux i Coquebert opowiedzieli kapitanowi i doktorowi o całym zajściu. Kapitan pochwalił ich, że pośpieszyli na ratunek rozbitków, a kiedy usłyszał o zachowaniu się oficera z „Reptona”, powiedział:

— Nie omyliliśmy się ani trochę, to byli rzeczywiście Anglicy... Tak, to bardzo angielskie.

— Na pewno — przytaknął bosman. — Ale chyba tym razem przesadzili.

Rozdział szósty

Vancouver

Wyspa Vancouver przy zachodnim wybrzeżu Ameryki Północnej liczy pięćset kilometrów długości i sto trzydzieści szerokości; znajduje się pomiędzy czterdziestym ósmym i pięćdziesiątym pierwszym równoleżnikiem. Należy do Kolumbii Angielskiej i sąsiaduje od wschodu z dominium kanadyjskim.

Przed blisko stu laty Kompania Zatoki Hudsonskiej założyła placówkę handlową na południowo-zachodnim cyplu wyspy, w pobliżu starego portu Gardoba lub Camosinu, jak go nazywali Indianie. Wówczas to rząd brytyjski wszedł w posiadanie wyspy. Jednakże w roku 1789 zawładnęła nią Hiszpania. Krótco potem wyspa znowu została oddana Anglii na mocy traktatu, którego sygnatariuszami byli oficer hiszpański Quadra i oficer angielski Vancouver; to ostatnie nazwisko pozostało już w kartografii.

W szybkim tempie osada przekształciła się w miasto dzięki odkryciu żyły złota w basenie rzeki Fraser. Miasto nazwano Victoria City i stało się ono oficjalną stolicą Kolumbii Brytyjskiej. Potem wyrosły inne miasta, jak na przykład Nanaimo w odległości osiemdziesięciu mil od stolicy, nie mówiąc już o niewielkim porcie San Juan położonym na południowym cyplu.

W epoce, w której rozgrywały się opisywane wydarzenia, Victoria daleka była jeszcze od tego rozwoju, jaki osiągnęła dzisiaj. Nie istniał jeszcze dziewięćdziesięciosześcioletni tor kolejowy, łączący stolicę z Nanaimo. Dopiero w następnym, 1864, roku miała być podjęta ekspedycja w głąb wyspy, zorganizowana przez doktora Browna z Edynburga, inżyniera Leecha i Fryderyka Wympera.

Kapitan Bourcart spodziewał się znaleźć w Victorii dobre warunki do przeprowadzenia swych transakcji, a zarazem środki na nową kampanię.

Wczesnym rankiem „Saint-Enoch” opuścił przystań w lagunie. Wspomagany prądem odpływu, wyszedł kanałem z Zatoki Małgorzaty na pełne morze. Pomyślne wiatry pozwoliły mu płynąć wzdłuż brzegu pod osłoną lądu, o kilka mil od wydłużonego półwyspu Starej Kalifornii.

Kapitan Bourcart nie kazał marynarzom czuwać na masztach, gdyż nie zamierzał na razie polować. Było mu niesłychanie pilno dotrzeć do Vancouveru, póki ceny na olej utrzymywały się na wysokim poziomie. Zresztą marynarze zauważyli tylko trzy czy cztery wieloryby, i to w dużej odległości i przy dość wzburzonym morzu. Załoga wyznaczyła im randkę przy Wyspach Kurylskich i na Morzu Ochockim.

Odległość do cieśniny Juan de Fuca, oddzielającej wyspę Vancouver od terytorium stanu Waszyngton na krańcach Stanów Zjednoczonych, oblicza się na około tysiąc czterysta mil. Przy średniej szybkości dziewięćdziesięciu mil na dobę rejs „Saint-Enocha” nie powinien przeciągnąć się poza dwa tygodnie, tym bardziej że kapitan kazał postawić wszystkie żagle wraz z lizłami, topslami i fokszakslem.

Szczęście im sprzyjało, tak samo jak na początku pierwszej kampanii.

Pokonawszy mniej więcej jedną trzecią drogi, „Saint-Enoch” szedł bejdewindem na wysokości San Diego, stolicy Dolnej Kalifornii. Po dalszych czterech dniach miał na trasie San Francisco i płynął w towarzystwie licznych statków zmierzających do tego wielkiego portu amerykańskiego.

— Może to i szkoda — odezwał się tego dnia kapitan Bourcart do swego zastępcy — że nie możemy dobić targu w San Francisco, zamiast wieźć towar do Victorii.

— Na pewno — zgodził się Heurtaux — gdyż bylibyśmy już na miejscu. Ale co się przepłynęło, to się przepłynęło. Jeśli mamy rozpocząć na nowo polowanie w pobliżu Wysp Kurylskich, będziemy znacznie bliżej Północy.

— Ma pan rację, panie poruczniku, a zresztą informacje otrzymane od kapitana „Iwanga” są wyraźne. Jego zdaniem „Saint-Enoch” będzie mógł z łatwością dokonać napraw w Victorii i uzupełnić zaopatrzenie na kilka miesięcy.

Tymczasem wiatr, wykazujący pewną tendencję słabnięcia przy skręcaniu na południe, niebawem zaczął dąć od morza, przez co prędkość „Saint-Enocha” uległa zahamowaniu. Wywołało to zniecierpliwienie wśród załogi, ale jakie znaczenie miały dwie doby opóźnienia? Zresztą rankiem trzeciego lipca marynarz na oku sygnalizował przylądek Flattery u wejścia do cieśniny Juan de Fuca.

Droga trwała więc szesnaście dni, o jeden dzień dłużej, niż to obliczał kapitan Bourcart; statek nie osiągnął zatem średniej szybkości dziewięćdziesięciu mil na dobę.

— No i co, stary — zaczepił bosman Ollive bednarza — jesteśmy już u wejścia do portu, a ty nie przestajesz jęczeć.

— Ja? — zdziwił się Cabidoulin.

— Tak, ty.

— Przecież nic nie mówię.

— Nic nie mówisz, ale to widać.

— Naprawdę?

— Naprawdę. Nawet słyszę, jak ci coś burczy w piersi. Sarkasz w sobie.

— Jak mi się będzie podobało, to zacznę warczeć na zewnątrz! — odciął się Jan-Maria Cabidoulin.

Po załatwieniu formalności sanitarnych i celnych „Saint-Enoch” zacumował przy pomocy, gdzie łatwiej było dokonać rozładunku towaru.

Jakkolwiek liczyć, postój w Victorii musiał trwać dwa tygodnie. Statek nie mógł stąd wyruszyć, zanim załoga nie dokona pewnych napraw, gdyż miał przed sobą nową kampanię w północnych regionach Pacyfiku albo też powrót do Europy.

Dla pierwszego oficera, obu poruczników i majstrów zapowiadała się praca bez chwili wytchnienia. Bagatela! Przecież chodziło o wyładowanie tysiąca siedmiuset baryłek oleju! Kapitan Bourcart musiał ponadto pilnować swoich ludzi bardzo ostro, albowiem dezercje nie należały do rzadkości w tych stronach odwiedzanych przez poszukiwaczy złota, a także przez tych, którym się już poszczęściło na wyspie Vancouver czy na równinach Caribou w Brytyjskiej Kolumbii.

Akurat w porcie Victoria stały dwa statki „Chantenay” z Nantes i „Forward” z Liverpoolu, które wskutek dezercji większej liczby marynarzy znalazły się w poważnych tarapatach.

Jednakże kapitan Bourcart był pewien swoich ludzi o tyle, o ile można być kogokolwiek pewnym. Czyż nie powstrzyma ich nadzieja udziału w zyskach z tej kampanii, tak owocnej zarówno dla nich, jak i dla armatorów statku? A jednak musiał zastosować surowe rygory i pozwoleń na zejście ze statku udzielał wyjątkowo rzadko. Lepiej opłaciło się dać marynarzom podwójną rację żywnościową na miejscu po ciężkim dniu pracy niż pozwolić, żeby załoga biegała po knajpach i barach, gdzie tak łatwo o zawarcie nieodpowiednich znajomości.

Sam kapitan musiał w pierwszym rzędzie zająć się zbyciem swego ładunku. Toteż natychmiast po wyładowaniu udał się do Williama Hope’a, jednego z największych maklerów na wyspie.

Ponieważ doktor Filhiol nie miał pod swoją opieką ani jednego chorego, mógł do woli zwiedzać miasto i okolice. Chętnie nawet skusiłby się na spenetrowanie całej wyspy, gdyby nie nad wyraz skąpe możliwości komunikacji i brak jakichkolwiek dróg, były tu zaledwie ścieżki poprzez lasy. Z konieczności musiał ograniczyć zasięg swoich wypraw badawczych.

W sumie miasto wydało mu się ciekawe, jak wszystkie miasta szybko rozwijające się na gruncie amerykańskim, którym tereny pozwalają rozciągać się w nieskończoność. Zabudowane regularnie, o ulicach przecinających się pod kątem prostym, ocienione pięknymi drzewami, miało obszerny park. Zresztą, któreż miasto Ameryki nie ma jednego lub kilku parków? Słodkiej wody dostarczał zbiornik znajdujący się w odległości czterech mil i zasilany przez najlepsze źródła wyspy.

Port Victoria, ukryty w głębi niewielkiej zatoki, miał niezwykle dogodne połączenia,

w tym to bowiem miejscu zbiegały się cieśniny Juan de Fuca i Królowej Charlotty. Statki mogły doń docierać bądź od zachodu, bądź od północnego zachodu. Rozwijający się z roku na rok ruch predestynował ten port do wchłonięcia w przyszłości całej żeglugi tego regionu.

Gwoli sprawiedliwości należy dodać, że już w owych czasach port stwarzał doskonałe możliwości dla statków, które musiały poddać się remontom po długich i zazwyczaj bardzo ciężkich przeprawach, posiadał bowiem dobrze wyposażoną stocznię oraz suchy dok, a także magazyny na towary.

Informacje udzielone kapitanowi Bourcartowi przez kapitana „Iwinga” okazały się dokładne. Ceny rybnych olei mocno zwyżkowały i „Saint-Enoch” przybył w samą porę, żeby z tego skorzystać. Zapotrzebowania napływały nie tylko do Vancouveru, lecz także do New Westminsteru, ważnego miasta Kolumbii leżącego nad zatoką Georgian, na północny wschód od Victorii. Dwa statki wielorybnicze: amerykański „Flower” i norweski „Fugg”, już sprzedawały swoje ładunki i, tak jak to miał zamiar zrobić „Saint-Enoch”, odpływały łowić na Północnym Pacyfiku.

Kapitan Bourcart mógł zatem szybko ubić interes z maklerem Hope'em i sprzedał ładunek po cenach, jakich jeszcze nigdy nie osiągnął i nigdy by nie dostał na rynkach europejskich. Teraz pozostawało już tylko wyładowanie baryłek i przetransportowanie ich do magazynu dla doręczenia nabywcy.

Kapitan Bourcart powrócił na statek i natychmiast poinformował o wszystkim swego zastępcę.

— Interes został ubity, możemy sobie powinszować, żeśmy usłuchali rady tego zanego kapitana „Iwinga”.

— Olej i fiszbin, panie kapitanie?

— Olej i fiszbin, wszystko sprzedane kolumbijskiemu towarzystwu z New Westminsteru.

— Zatem nasi ludzie mogą zabrać się do roboty?

— Nawet dzisiaj; liczę na to, że statek będzie mógł wypłynąć najdalej za miesiąc, po przejściu przez suchy dok.

— Załoga na pokład! — wydał polecenie pierwszy oficer bosmanowi, który właśnie przyszedł po rozkazy.

Tysiąc siedemset baryłek do wyładowania jest to praca, na którą trzeba poświęcić co najmniej tydzień, nawet jeśli się ją wykonuje metodycznie i energicznie. Natychmiast założono przy włazach borny, połowa marynarzy zajęła stanowiska w ładowni, druga połowa pracowała na pokładzie. Kapitan liczył na dobrą wolę i zapał swoich ludzi i wiedział, że nie będzie musiał uciekać się do pomocy robotników portowych.

Pełne ręce roboty miał Jan-Maria Cabidoulin. Nie pozwalał wciągnąć na górę baryłki, zanim jej nie obejrzał, zanim się nie upewnił, że dźwięczy dobrze, jak pełna, i że nie

spowoduje najmniejszej reklamacji. Tkwił bez przerwy przy pomoście trzymając w ręku klepadło i suchym uderzeniem częstował każdą beczułkę. O sam olej nikt się nie martwił, był on przedniej jakości. Krótko mówiąc, wyładunek dokonywał się przez cały tydzień w sposób dający wszelkie gwarancje.

Zresztą robota majstra Cabidoulina nie kończyła się wraz z przeniesieniem towaru na ład. Do jego obowiązków należało także przygotować się do nowej kampanii i zastąpić pełne baryłki taką samą ilością próżnych. Na szczęście kapitan Bourcart znalazł w jednym ze składów Victorii potrzebny mu zapas i nabył go po korzystnej cenie. Jednakże beczki wymagały naprawy, należało doprowadzić je do należytego stanu. Wielka to była robota i ledwie wystarczało na nią dnia, więc jeśli nawet bednarz sarkał po cichutku czy nieraz głośno, to zawsze przy akompaniamencie nie milknących uderzeń klepadła, jakich kowal Thomas i cieśla Ferut nie szczędzili, pracując przy jego boku.

Kiedy wyładowano ostatnią baryłkę, rozpoczęło się dokładne czyszczenie ładowni oraz śródkręcia.

„Saint-Enoch” odcumowany od nabrzeża został przeprowadzony do suchego doku dla dokonania oględzin zewnętrznych partii kadłuba i upewnienia się, czy nie ucierpiały jego części podwodne. Inspekcję tę przeprowadzili pierwszy oficer i bosman, kapitan Bourcart mógł polegać na ich doświadczeniu.

Ściśle biorąc, statek nie miał poważniejszych awarii, jednakże wymagał paru napraw, wymiany dwóch czy trzech arkuszy blachy miedzianej, paru desek poszycia i wręg, uszczelnienia pakułami spojeń oraz pociągnięcia świeżą farbą burty. Praca przebiegała sprawnie, dając pewność, że postój na Vancouverze nie przedłuży się ponad przewidziany czas.

Kapitan Bourcart oczywiście nie ukrywał swego zadowolenia, a doktor Filhiol cały czas powtarzał:

— To pana szczęście, panie kapitanie, to wyraźnie pana szczęście. Oby tylko trwało dalej.

— Będzie trwało, panie doktorze. Czy pan wie, jakie mamy perspektywy?

— Zamieniam się w słuch.

— Mianowicie takie, że w dwa miesiące po rozpoczęciu powtórnej kampanii „Saint-Enoch” zawinie z powrotem do Victorii, żeby sprzedać nowy ładunek po tych samych cenach. Jeżeli wieloryby z Wysp Kurylskich czy z Morza Ochockiego nie są zbyt płochliwe...

— Co też pan mówi, panie kapitanie! Chyba się orientują, że nie będą miały nigdy lepszej sposobności dostarczenia swojego oleju po korzystniejszych cenach!

— Racja, panie doktorze, racja — roześmiał się kapitan Bourcart.

Jak już mówiliśmy, doktor Filhiol nie zdołał przeprowadzić swoich badań poza miastem tak daleko, jak by tego pragnął. Miał okazję spotykać nie opodal wybrzeża grupki

tubylców. Nie należeli oni do najpiękniejszych typów czerwonoskórych, których godne uwagi okazy żyją jeszcze na Dalekim Wschodzie. Nie, ci tutaj byli ordynarni, prymitywni w zachowaniu, brzydki na twarzy, mieli wielkie, niekształtne głowy, małe oczka, szerokie usta i szpetne nosy o nozdrzach ozdobionych metalowymi kółkami lub przebitych drewnianymi szpikulcami. I jak gdyby naturalna szpetota im nie wystarczała, mieli zwyczaj, z okazji obrzędów i festynów, zakrywać sobie twarze jeszcze ohydniejszymi maskami, w dodatku wprawiając je w okropne grymasy za pomocą sznureczków.

W tej części wyspy i w interiorze lasy były wspaniałe, bogate w sosny i w cyprysy. Zaopatrzenie statku w opał nie nastroczało najmniejszych trudności. Kosztowało jedynie fatygę przy ścinaniu i transporcie drzew. Zwierzyny także było w bród. Porucznicy Heurtaux i Allotte zdołali ubić kilka danieli, z których kucharz przygotował mnóstwo potraw dla mesy i dla kubryka. Po lasach biegały wilki i lisy oraz niezmiernie płochliwe i trudne do schwytania gronostaje, bardzo poszukiwane z uwagi na cenne futro; nie brakowało także wiewiórek o puszystych kitach.

Najdłuższa wyprawa doktora Filhiola zawiodła go do Nanaimo, dokąd wybrał się morzem, na małym kutrze przeznaczonym do komunikacji pomiędzy tymi dwoma miastami. Była to niewielka miejscina, której port stanowił znakomitą przystań dla statków.

Ruch w porcie miał tendencję wzmagania się z każdym rokiem. Wydobywany tu węgiel wysokiej jakości eksportowano do San Francisco, do wszystkich portów zachodniego Pacyfiku, a nawet aż do Chin i na archipelag Sandwich. Bogate pokłady były już od dawna eksploatowane przez Kompanię Zatoki Hudsonskiej.

Zresztą ten węgiel bardziej niż złoto stanowił niewyczerpane bogactwo wyspy. Na pewno nowe zasobne złoża zostaną jeszcze odkryte, ale kopalnie w Nanaimo były bardzo łatwe do eksploatacji i zapewniały miastu prawdziwy dobrobyt. W dodatku wydobywanie złota w tym regionie Kolumbii Brytyjskiej było niesłychanie kosztowne i, jak twierdzili górnicy, żeby zarobić jeden dolar, poszukiwacze musieli wydatkować dwa.

Gdy doktor Filhiol powrócił ze swojej wycieczki, kadłub „Saint-Enocha” pokrywała nowa warstwa farby, aż do listwy pociągniętej na biało. Dokonano także potrzebnych napraw żagli, osprzętu i łodzi, tak ciężko niekiedy doświadczonych uderzeniami wielorybich ogonów. Krótko mówiąc, po pobycie w suchym doku, statek powrócił na środek portu i odjazd wyznaczono ostatecznie na dziewiętnastego lipca.

O dwa dni wcześniej do zatoki Victorii wszedł statek amerykański i rzucił kotwicę o pół kabla od „Saint-Enocha”. Był to „Iwing” powracający z Zatoki Małgorzaty. Pamiętamy przecież dobre przyjacielskie stosunki nawiązane przez jego kapitana z kapitanem Bourcartem i nie mniej serdeczne kontakty pomiędzy oficerami i załogami.

Skoro tylko „Iwing” zamocował kotwicę, kapitan Forth kazał zawieźć się na „Saint-Enocha”, gdzie go przyjęto z otwartymi ramionami z wdzięczności za udzielone przez

niego doskonałe rady.

Kapitan Bourcart, zawsze chętnie wyświadczający uprzejmości, chciał go zatrzymać na obiedzie. Ponieważ zbliżała się pora posiłku, kapitan Forth bez żadnych ceremonii przyjął zaproszenie, licząc na to, że nazajutrz będzie mógł się zrewanżować na pokładzie „Iwinga”.

Bardzo ożywioną rozmowę prowadzono w mesie, gdzie zebrali się kapitan Bourcart, pierwszy oficer Heurtaux, obaj porucznicy, doktor Filhiol i amerykański kapitan. Najpierw opowiadano o wydarzeniach, jakie zaszły w czasie rejsu obu statków z Zatoki Małgorzaty na wyspę Vancouver. Kapitan Bourcart zwierzył się gościowi, jak korzystnie sprzedał swój połów, a potem z kolei zapytał go, jak mu się powiodło polowanie po odjeździe „Saint-Enocha”.

— Niestety — odparł kapitan Forth — kampania była nie nadzwyczajna, nie napełniłem nawet czwartej części moich baryłek. Wieloryby ukazywały się tak rzadko, jak nigdy dotąd.

— Można to tłumaczyć faktem — zauważył porucznik Heurtaux — że o tej porze roku małym niepotrzebne są już matki, wobec czego i stare zwierzęta, i młodsze opuszczają zatokę i wypływają na pełne morze.

— Niewątpliwie jest to jeden z powodów — zgodził się kapitan Forth — ale choć często mi się zdarzało polować w tej zatoce, to nie przypominam sobie, żebym ją widział tak opustoszałą w końcu czerwca. Przez całe dni nie zachodziła potrzeba spuszczenia łodzi na wodę, a przecież pogoda była piękna i morze dość spokojne. Miał pan szczęście, panie kapitanie, że zaczął pan polowanie w akwenie Nowej Zelandii. W Zatoce Małgorzaty nie zapełniłby pan swojej ładowni,

— Tak, rzeczywiście miałem szczęście — przyznał kapitan Boucart — zwłaszcza że w Zatoce Małgorzaty napotkałem tylko wieloryby średniej wielkości.

— A my zupełnie małe — odparł kapitan Forth. — Łowiliśmy nawet takie, które nie dawały trzydziestu baryłek oleju!

— Proszę mi powiedzieć, drogi kapitanie — zapytał kapitan Boucart — czy ma pan zamiar sprzedać swój towar na rynku Victorii?

— Oczywiście... jeśli utrzymają się korzystne ceny.

— Jeszcze są dobre, a kiepski sezon w Zatoce Małgorzaty na pewno nie wpłynie na ich obniżenie. Z drugiej strony nie można się na razie spodziewać żadnych dostaw z Wysp Kurylskich, z Morza Ochockiego czy z Cieśniny Beringa.

— Istotnie — przytaknął porucznik Heurtaux — albowiem polowanie nie skończy się tam przed upływem sześciu tygodni czy dwóch miesięcy.

— Miejmy nadzieję, że nam nie przepadnie nasza częśćka — odezwał się Roman Alotte.

— Proszę mi powiedzieć, panie kapitanie — zagadnął porucznik Coquebert — czy

inni wielorybnicy z Zatoki Małgorzaty odnieśli większe sukcesy niż pan?

— Wcale nie — stwierdził kapitan Forth. — Toteż gdy „Iwing” postawił żagle, większość statków przygotowywała się do wyjścia na pełne morze.

— Czy zamierzają dotrzeć do północno-wschodnich wybrzeży Azji? — zapytał znowu porucznik Heurtaux.

— Tak sędzę.

— Będzie nas tam dużo! — westchnął porucznik Coquebert.

— Tym lepiej — ucieszył się Roman Allotte. — To jest właśnie podniecające, gdy dwa lub trzy statki ścigają wieloryba, kiedy naciska się na wiosła, że mało nie popękają. A co za honor dla łodzi, która pierwsza upoluje zdobycz!

— Spokojnie, drogi panie poruczniku — przerwał mu kapitan Bourcart. — Nie mamy przecież teraz wieloryba w polu widzenia.

— Więc zdecydował się pan wyruszyć na drugą kampanię? — zapytał z kolei kapitan Forth.

— Stanowczo.

— I kiedy pan odpływa?

— Pojutrze.

— Tak prędko.

— „Saint-Enoch” musi tylko wyciągnąć kotwicę i jest gotów.

— To mogę sobie pogratulować, że zdążyłem na czas, żeby odnowić naszą znajomość, panie kapitanie, i jeszcze raz uścisnąć pańską dłoń — stwierdził gość.

— My także jesteśmy ogromnie radzi, że mogliśmy kontynuować nasze miłe kontakty — odparł kapitan Bourcart. — Gdyby „Iwing” wchodził do zatoki Victorii w chwili, kiedy „Saint-Enoch” by z niej wychodził, byłoby nam niezmiernie przykro.

Mówiąc to kapitan Bourcart wznosił toast za zdrowie kapitana Fortha. Oficerowie poparli jego słowa wyrażające żywą sympatię dla narodu amerykańskiego.

— Gdybyśmy się nawet nie spotkali ponownie w Victorii — zauważył pierwszy oficer — może „Saint-Enoch” i „Iwing” wspólnie realizowałyby swoją kampanię w strefie Wysp Kurylskich?

— Nie ma pan zamiaru popróbować szczęścia na północnym Pacyfiku? — zapytał kapitan Bourcart.

— Niestety, nie mogę — odparł kapitan Forth. — „Iwing” przybyłby tam trochę za późno. Za jakieś dwa miesiące w Cieśninie Beringa zaczną formować się pierwsze lody, tak samo zresztą jak na Morzu Ochockim, ja zaś nie jestem w stanie wyruszyć natychmiast. Remont mojego statku wymaga trzech lub czterech tygodni...

— Pragnę wyrazić panu swój najszczęśliwszy żal, panie kapitanie — oświadczył kapitan Bourcart. — Ale chciałbym jeszcze powrócić do faktu, o którym pan wspominał, a który wymaga pewnych wyjaśnień.

— O co chodzi, panie kapitanie?

— Czy pod koniec pańskiego pobytu w Zatoce Małgorzaty zauważył pan, że wielorybów było coraz mniej, a nawet że spieszno im było odpłynąć na pełne morze?

— To rzecz pewna — przytaknął kapitan Forth — w dodatku uciekały w sposób raczej niezwykły. Bez przesady mogę powiedzieć, że wieloryby jak gdyby wyczuwały jakieś osobliwe niebezpieczeństwo, były posłuszne podszeptowi strachu albo ogarnięte paniką. Rzucaly się na powierzchni wody i wydawały jęki, jakich nigdy jeszcze nie słyzałem.

— To bardzo dziwne, wprost nie chce się wierzyć — stwierdził porucznik Heurtaux. — I pan nie wie, czemu to przypisać?

— Nie wiem, proszę panów — odparł kapitan Forth — chyba że jaki olbrzymi potwór...

— Panie kapitanie — wtrącił się porucznik Coquebert — gdyby majster Cabidoulin, nasz bednarz, słyzał pana słowa, zaraz by zawołał: „To wielki wąż morski!”

— Dalibóg, panie poruczniku — powiedział kapitan Forth — nie wiem, czy to wąż, czy co innego je wystraszyło, ale wieloryby uciekały w ogromnym popłochu.

— A nie można było zagrodzić wyjścia z Zatoki Małgorzaty i złowić parę tuzinów? — zapytał Roman Allotte.

— Przyznam się panu, że nikt o tym nie pomyślał — pokręcił głową kapitan Forth. — Nasze łodzie nie wyszłyby z takiej akcji bez wielkich szkód, nawet nie wiem, czy obyłyby się bez strat w ludziach. Powtarzam, musiało tam zajść coś niezwykłego.

— A co się stało z tym angielskim statkiem, z „Reptonem”? — zapytał kapitan Bourcart. — Czy złowił więcej od innych?

— O ile się orientuję, to nie.

— Myśli pan, że pozostał w Zatoce Małgorzaty?

— Szykował się do odjazdu, kiedy mój „Iwing” stawał żagle.

— Dokąd miał iść?

— Według tego, co mówili ludzie, zamierzał kontynuować kampanię na północno-zachodnim Pacyfiku.

— Obyśmy go już więcej nie spotkali! — westchnął Heurtaux.

Gdy zapadł wieczór, kapitan Forth powrócił na pokład swego statku, gdzie nazajutrz podejmował kapitana Bourcarta wraz z jego oficerami. Dalej jeszcze mówili o zajściach, których widownią stała się Zatoka Małgorzaty. Potem, kiedy kapitanowie się żegnali, obaj wyrazili nadzieję, że „Saint-Enoch” i „Iwing” jeszcze kiedyś się spotkają na wodach obfitujących w wieloryby.

Rozdział siódmy

Druga kampania

Kapitan Bourcart nakazał wyjście w morze rankiem dziewiętnastego lipca. Gdy podniesiono kotwicę, z niejakim trudem wymanewrował, żeby opuścić zatokę. Przeszkadzał mu wiejący z południowego wschodu wiatr; dopiero gdy statek minie ostatnie cyple Vancouveru i znajdzie się o kilka mil dalej na pełnym morzu, wiatr ten będzie mu sprzyjał.

Zresztą „Saint-Enoch” wcale nie płynął Cieśniną Juana de Fuca, do której musiał wejść poprzednio, żeby dotrzeć do portu. Poszedł znowu na północ przez Cieśninę Królowej Charlotty i zatokę Georgian. Po dwóch dniach, kiedy już opłynął północny brzeg wyspy, skierował się na zachód i nim zapadła noc, łódź zniknęła z pola widzenia.

Odległość od Vancouveru do archipelagu kurylskiego szacowana jest na mniej więcej tysiąc trzysta mil. W sprzyjających okolicznościach żaglowiec może przebyć ją swobodnie w ciągu niespełna pięciu tygodni, toteż kapitan Bourcart liczył, że rejs nie zajmie mu więcej czasu, o ile dotychczasowa dobra passa go nie opuści.

Żeglowanie rozpoczęło się w doskonałych warunkach. Stale wiejąca bryza i długa, spokojna fala pozwoliły „Saint-Enochowi” postawić wszystkie żagle i statek idąc lewym halsiem trzymał kurs na west-nord-west. Wprawdzie ten kurs lekko przedłużał drogę, ale za to pozwalał uniknąć na Pacyfiku prądu znoszącego na wschód i skręcającego przy Aleutach.

Na ogół biorąc, ten odcinek drogi minął bez zakłóceń. Trzeba było tylko od czasu do czasu naciągać albo luzować szoty. Dlatego kapitan liczył, że załoga będzie rześka i wypoczęta rozpoczynając trudną kampanię na Morzu Ochockim.

Jan Maria Cabidoulin nadal był najbardziej zapracowanym człowiekiem na pokładzie; rozmieszczał ostatecznie baryłki w ładowni i ustawiał przyrządy, węże i cebry do przelewania oleju. Gdyby nadarzyła się sposobność złowienia wieloryba, nim „Saint-Enoch” dotrze do syberyjskich wybrzeży, kapitan Bourcart na pewno by jej nie pominął.

— Cieszyłbym się ogromnie, panie doktorze, z takiej okazji — powiedział pewnego dnia do lekarza. — Sezon jest już zaawansowany i nasze polowanie na Morzu Ochockim nie będzie mogło trwać dłużej niż kilka tygodni. Niebawem zaczną tworzyć się lody i żegluga stanie się bardzo trudna.

— Dlatego właśnie — stwierdził doktor — nie mogę się nadziwić, że wielorybnicy, zawsze przecież ponaglani czasem, nadal stosują tak prymitywne sposoby. Dlaczego nie używają statków parowych, a zwłaszcza bardziej udoskonalonej broni? Wówczas kampanie dawałyby znacznie większe korzyści.

— Ma pan rację, panie doktorze, i proszę nie wątpić, że tak się stanie pewnego dnia. Jeszcze pozostaliśmy wierni starym metodom, ale nim upłynie druga połowa naszego wieku, będziemy musieli usłuchać argumentów postępu narzucającego się we wszelkich dziedzinach życia.

— I ja tak uważam, panie kapitanie. Polowanie na pewno będzie zorganizowane bardziej nowoczesnymi środkami, chyba że dojdziemy do tego — jako że wieloryby stają się coraz rzadsze — że się je umieści w basenie...

— Basen dla wielorybów — zdumiał się kapitan Bourcart.

— Oczywiście to są żarty — zapewnił doktor Filhiol. — Ale miałem przyjaciela, który powziął taką właśnie myśl...

— Czy to możliwe?

— Chciał stworzyć okólnik dla wielorybów w jakiejś zatoce, tak jak dla krów na łące. Ich utrzymanie nic by nie kosztowało, a ich mleko można by sprzedawać po niskiej cenie.

— Sprzedawać ich mleko? Co też pan mówi, doktorze!

— Ma nie mniejszą wartość niż mleko krowie.

— Dobrze, ale jak je doić?

— Ten właśnie problem nastroczał mojemu przyjacielowi najwięcej kłopotu. Dlatego zaniechał swego cudownego projektu.

— Bardzo mądrze postąpił — orzekł kapitan Bourcart, śmiejąc się serdecznie. — Ale wracając do „Saint-Enocha”, mówiłem panu, że nie może zbyt długo pozostać na północnym Pacyfiku, gdyż musimy wracać na samym początku października.

— Dokąd nasz statek uda się na zimowisko po opuszczeniu Morza Ochockiego? — zapytał Filhiol.

— Tego właśnie jeszcze nie wiem.

— Pan nie wie, panie kapitanie?

— Nie, to zależy od okoliczności, drogi doktorze. Ustalanie planu z góry naraża na rozmaite zawody i kłopoty.

— Czyżby pan nigdy dotąd nie polował poza Cieśniną Beringa?

— Ależ tak, i napotkałem tam więcej fok niż wielorybów. Zresztą zima wcześniej za-

pada na Oceanie Lodowatym i od pierwszych tygodni września żeglugę utrudniają gromadzące się lody. Toteż nie zamierzam w tym roku przekroczyć sześćdziesiątego stopnia szerokości.

— Rozumiem, kapitanie. Jeżeli polowanie na Morzu Ochockim da dobre rezultaty, czy „Saint-Enoch” powróci do Europy?

— Nie, panie doktorze, moim zdaniem lepiej opłaca się wrócić na Vancouver, żeby sprzedać tam olej, póki ceny są wysokie.

— I tam zechce pan spędzić zimę?

— Najprawdopodobniej tak, gdyż w ten sposób znajdę się na łowisku na samym początku następnego sezonu.

— A jednak — upierał się doktor Filhiol — trzeba przewidzieć wszystko. Gdyby „Saint-Enochowi” nie powiodło się na Morzu Ochockim, to czy chciałby pan tam czekać na powrót dobrych warunków żeglugi?

— Nie, chociaż można zimować w Nikołajewsku albo w Ochocku. Ale w tym wypadku zdecydowałbym się raczej wrócić na wybrzeże amerykańskie albo nawet na Nową Zelandię.

— A zatem, panie kapitanie, cokolwiek by się stało, nie możemy liczyć na powrót w tym roku do Europy?

— Nie, drogi doktorze, i niech się pan nie dziwi. Rzadko bowiem się zdarza, żeby kampania trwała krócej niż czterdzieści do pięćdziesięciu miesięcy. Załoga wie, na co może liczyć pod tym względem.

— Proszę mi wierzyć, panie kapitanie — odparł doktor — że czas wcale mi się nie dłuży i nawet gdyby kampania miała trwać nie wiadomo ile, nigdy nie będę żałował, żem się zaciągnął na „Saint-Enocha”.

Pierwszego dnia po wyjściu z portu marynarze na oku podjęli swoją służbę. Morze lustrowane było starannie. Dwa razy przed południem i dwa razy po południu porucznik Allotte wdrapywał się na bramsreję i dokonywał obserwacji. Niekiedy dostrzegano tu i ówdzie fontannę, świadczącą o obecności wieloryba, ale odległość była zbyt wielka, toteż kapitan Bourcart nie dawał rozkazu zrzucania łodzi.

Połowę trasy statek przebył bez jakichkolwiek wydarzeń w ciągu siedemnastu dni; wreszcie piątego sierpnia około dziesiątej rano kapitan Bourcart rozpoznał Aleuty.

Wyspy te, należące dzisiaj do Ameryki Północnej, w owym czasie stanowiły część imperium rosyjskiego władającego całą olbrzymią prowincją Alaski, której w gruncie rzeczy naturalnym przedłużeniem są Aleuty. Ten długi różaniec ciągnący się na przeszło dziesięć stopniach i liczący co najmniej pięćdziesiąt jeden paciorków dzieli się na trzy grupy: właściwe Aleuty, Wyspy Adrejanowa i Lisie. Mieszka tu kilka tysięcy ludności zgromadzonej na największych wyspach archipelagu i trudniącej się myślistwem, rybołówstwem i handlem futrami.

Z „Saint-Enocha” zauważono o pięć mil na północ największą wyspę Unimak, ze sterczącym wulkanem Szyszaldino, wysokim na dziewięć tysięcy stóp, był on właśnie w pełni aktywności. Kapitan Bourcart nie chciał zbliżyć się za bardzo do wyspy, gdyż obawiał się, że przy silnym zachodnim wietrze trafi na burzliwe morze.

Grupa Aleutów zamyka na południu basen Morza Beringa, który Ameryka i Azja otaczają od wschodu i zachodu, pierwsza — lądem Alaski, druga — Kamczatką. Archipelag posiada tę cechę szczególną, że zatacza krzywą, której wypukłość zwrócona jest w stronę pełnego morza; tę samą cechę szczególną układu geometrycznego posiadają Kuryle, Liu-Kiu, Filipiny i wyspy imperium japońskiego.

Z pokładu statku doktor Filhiol mógł prześledzić okiem kapryśne zarysy tego archipelagu najeżonego wulkanicznymi stożkami; zbliżanie się doń w okresie złej pogody jest ogromnie niebezpieczne.

Płynąc wzdłuż wypukłej linii, „Saint-Enoch” uniknął przeciwnych prądów. Dzięki pomyślnej bryzie miał już tylko do przebycia jedną z odnóg Kuro-siwo, który w pobliżu Wysp Kurylskich płynie ukośnie na północny wschód w stronę Cieśniny Beringa.

Kiedy „Saint-Enoch” minął ostatnią z wysepek aleuckich, dostał się w strefę wiatrów dmących z północnego wschodu — okoliczność niesłychanie korzystna dla statku idącego na południowy zachód w kierunku Wysp Kurylskich. Teraz kapitan Bourcart miał nadzieję dojrzeć przed upływem dwóch tygodni skrajny cypel Kamczatki.

Jednak w rozwarciu Morza Beringa rozpętał się huragan, któremu mniej solidnie zbudowany i mniej umiejętnie prowadzony statek może by się nie zdołał oprzeć. Ale szukanie schronienia w jakiejś przystani Wysp Aleuckich byłoby krokiem nader nierozważnym, gdyż kotwica mogłaby puścić i statek roztrzaskałby się o skały.

Burza z błyskawicami, na przemian z gradem i ulewą, trwała czterdzieści osiem godzin. Pierwszej nocy statek mało się nie przewrócił, a ponieważ wichura szalała ze zwiększającą się mocą, kapitan polecił ściągnąć żagle zostawiając jedynie fok i dolny grotmarsel mocno zrefowane.

Podczas tej groźnej nawałnicy doktor Filhiol z zachwytem obserwował zimną krew kapitana Bourcarta, odwagę jego oficerów oraz zręczność, a także oddanie całej załogi. Bosman Ollive zasługiwał na najwyższe pochwały za szybkość i sprawność, z jaką wykonywał wszelkie manewry. Niewiele brakowało, żeby łodzie z prawej burty, chociaż wciągnięte za reling, uległy zmiżdżeniu, kiedy przy zwrotach statku woda wdzierła się z siłą przez szpigaty.

Łatwo zrozumieć, że w takich warunkach „Saint-Enoch” nie mógł się utrzymać na kursie przy tak zmniejszonych żaglach. Musiał uciekać fordewindem, a nawet przez jeden dzień miał wszystkie żagle zwinięte. Jest to bardzo niebezpieczny manewr, gdyż statek ryzykuje, że zostanie „połknięty przez morze”. Gdy idzie w kierunku wiatru i z tą samą szybkością, jego ster traci moc i niepodobna przeszkodzić rzucaniu się raz na pra-

wą, raz na lewą burtę. Wtedy ciosy fal są najgroźniejsze, gdyż nacierają nie od dzioba, który przecież jest zbudowany tak, żeby się im opierać, lecz od rufy, źle przystosowanej do takiego ataku.

Nic też dziwnego, że parę trąb wodnych omiotło całkowicie pokład „Saint-Enocha”. Załoga miała już zamiar wyłamać fałszburtę, żeby ułatwić odpływ wody. Na szczęście wystarczyły szpigaty, a dobrze dopasowane pokrywy włazów także zdały egzamin. Marynarze przy sterze mogli utrzymać się na kursie.

„Saint-Enoch” wyszedł z opresji cało, bez większych awarii. Kapitan Bourcart musiał odżalować tylko stratę trajsla: gdy usiłowano podnieść go na rufie, zostały z niego same strzępy, które pod wpływem wichury trzaskały jak uderzenia bicia.

Dopiero po tej nieudanej próbie kapitan postanowił uciekać fordewindem.

W nocy z dziesiątego na jedenasty sierpnia burza zaczęła stopniowo słabnąć. O wschodzie słońca bosman Ollive mógł postawić potrzebne żagle. Jednakże nadal istniała obawa, że wiatr może zmienić kierunek na zachodni. „Saint-Enoch” znajdował się jeszcze w odległości około ośmiuset mil od lądu azjatyckiego i musiałby wtedy walczyć przeciwko wiatrowi, co by opóźniło jego bieg. Z drugiej strony lawirowanie było ryzykowne, gdyż groziło dostaniem się w szybki prąd Kuro-siwo, który ciągnąłby statek na północny wschód, a to z kolei mogłoby przekreślić całą wyprawę na Morze Ochockie.

Wszystko to bardzo trapiło kapitana Bourcarta. Miał on całkowite zaufanie zarówno do swoich oficerów, jak do marynarzy, a także do solidności statku, toteż obawy jego dotyczyły jedynie wiatru, który mógł nagle zmienić kierunek i opóźnić przybycie na Kuryle.

— Czyżby powodzenie miało nas opuścić, czyżby miały się sprawdzić przepowiednie tego ponurego wróżbity Cabidoulina? — utyskiwał niekiedy kapitan.

— On nie wie, co gada — uspokajał go bosman Ollive. — Lepiej by zrobił, gdyby się przymknął. Ale krakanie tryska mu z ust jak fontanna z wieloryba! Tyle, że zawsze dmucha na czerwono, bydlak.

Zacny bosman był bardzo zadowolony ze swego dowcipu!

Istotnie opóźnienie nawet dwutygodniowe byłoby bardzo niekorzystne. Z początkiem września na Morzu Ochockim tworzą się już pierwsze lody i zazwyczaj wielorybnicy przybywają tam dopiero z końcem zimy.

Ale kiedy burza przeminęła, ludzie szybko zapomnieli o tym, że „Saint-Enoch” raz czy nawet dwa był bliski katastrofy. Toteż kpinki pod adresem Jana-Marii Cabidoulina zwiększyły się w dwójnasób.

— Widzisz, stary — powiedział bosman Ollive — to przez ciebie naleciał na nas ten podły szkwał i jeżeli nie uda się nam kampania, będzie to także z twojej winy.

— Cóż — odciął się bednarz — nie trzeba było przychodzić po mnie do mojego warsztatu na ulicy Tournettes i wciągać mnie na listę załogi „Saint-Enocha”.

— Pewnie, że nie! Ale gdybym był na miejscu kapitana Bourcarta, wiedziałbym dobrze, co z tobą zrobić.

— I co byś wymyślił?

— Przywiązałbym ci kulę do każdej nogi i wyrzucił za burtę!

— Kto wie, czy nie byłoby to lepsze od tego, co mi się jeszcze może przydarzyć — odparł ponuro Jan-Maria Cabidoulin.

— A bodaj go diabli holowali! — zawołał bosman Ollive. — Przecież on mówi poważnie!

— Bo też i sprawa jest poważna! Zobaczysz, jak się skończy ta kampania.

— Tak samo dobrze, jak się zaczęła, mój stary; ale pod jednym warunkiem: że ciebie wysadzimy na pełnym morzu.

Nie przesądzając faktu, czy przyszłość usprawiedliwi przewidywania Jan-Marii Cabidoulina, czy nie, należało stwierdzić, że podczas rejsu z Vancouveru na Wyspy Kurylskie załoga „Saint-Enocha” nie miała okazji rozpalać ognia pod kotłami. Marynarze daremnie wyteżali wzrok. Wieloryby ukazywały się niezmiernie rzadko i bardzo daleko. A przecież o tej porze roku chętnie odwiedzają okolice Morza Beringa, i to płetwale olbrzymie, wale grenlandzkie, finwale i płetwale błękitne mierzące pięćdziesiąt metrów. Dlaczego teraz ich było tak mało? Ani kapitan Bourcart, ani pierwszy oficer Heurtaux nie umieli znaleźć na to pytanie odpowiedzi. Czyżby te zwierzęta, zbyt szybko tępione w morzach arktycznych, szukały już schronienia — jak to miało stać się później — aż w morzach Antarktyki?

— Jeśli nie znajdziemy wielorybów w pobliżu Wysp Kurylskich — wykrzyknął porucznik Allotte — to je dopadniemy gdzie indziej! Zaczekamy na nasze wieloryby na Morzu Ochockim, a jest ich tam tyle, że całe to morze dałoby się wypełnić ich olejem.

Jeśli nawet fantastyczne przepowiednie porucznika miały się spełnić, to jednak faktem pozostało, że ani razu nie zaszła potrzeba spuszczenia łodzi na wodę. Co dziwniejsze, nie widać było ani jednego statku, a przecież w sierpniu wielorybnicy zazwyczaj jeszcze przebywali w tym regionie.

Może polowali już na Morzu Ochockim, gdzie według słów Romana Allotte’a roilo się od wielorybów. Kto wie, czy wśród tych statków nie znajduje się także „Repton”, który według informacji kapitana Fortha opuścił Zatokę Małgorzaty i miał iść na północno-zachodnie wody Pacyfiku?

— Niech tam — mówili marynarze — nawet jeśli mu się poszczęściło, to i tak nie wyłowił wszystkich wielorybów i zawsze pozostanie jeszcze parę dla „Saint-Enocha”.

Tymczasem obawy co do zmiany kierunku wiatru się nie spełniły. Po ciszy trwającej całą dobę znowu zaczęło dmuchać z południowego wschodu. Tak upłynęło kilka dni. Już pojawiały się ptaki morskie, z gatunku tych, co się oddalają o kilka mil od lądu, i krążąc wokół statku siadały niekiedy na rejach. Statek mknął pod pełnymi żaglami, le-

wym halsem, ze średnią prędkością dziesięciu do jedenastu węzłów. Rejs odbywał się w takich warunkach, że kapitan Bourcart nie miał powodu do narzekania.

Dwudziestego pierwszego sierpnia obserwacje o dziesiątej i w południe przy bardzo czystym niebie pozwoliły ustalić pozycję statku, znajdował się on na sześćdziesiątym piątym stopniu i trzydziestu minutach długości oraz czterdziestu dziewięciu stopniach i trzynastu minutach szerokości geograficznej.

O pierwszej kapitan i oficerowie zebrali się na kasztelu rufowym. „Saint-Enoch” pochylony na prawą burtę pozostawiał za sobą gładki ślad i szybko umykał fali.

Nagle pierwszy oficer zawołał:

— Co tam widać w oddali?

Spojrzenia zwróciły się w kierunku długiego, ciemnego pasa, nagle ożywionego jak gdyby ruchem pełzania.

Pas ten, oglądany przez lornety, wydawał się mierzyć od dwustu pięćdziesięciu do trzystu stóp długości.

— Ojej! — zawołał porucznik Allotte żartobliwie. — Czyżby to był ów wielki wąż morski majstra Cabidoulina?

Bednarz stojąc na forkasztelu i osłaniając oczy dłonią patrzył w tym samym kierunku, nie mówiąc ani słowa.

Doktor Filhiol też wszedł na kasztel rufowy i kapitan Bourcart, oddając mu swoją lunetę, powiedział:

— Proszę spojrzeć...

— Wygląda na rafę podwodną, nad którą fruwa mnóstwo ptaków — stwierdził doktor Filhiol po kilkuminutowej obserwacji.

— Nie znam żadnych raf w tym miejscu — odparł kapitan Bourcart.

— A zresztą — dodał porucznik Coquebert — ten pas na pewno się przesuwają.

Pięciu czy sześciu marynarzy otoczyło bednarza, który wprawdzie nie otwierał ust, za to oczy miał szeroko otwarte.

W pewnym momencie odezwał się do niego bosman:

— No cóż, stary... czyżby to był...?

Zamiast odpowiedzi Jan-Maria Cabidoulin zrobił gest, mający oznaczać: być może.

Potwór — jeśli to był potwór, wąż — jeśli to był wąż, falował na powierzchni wody o jakieś trzy mile od „Saint-Enocha”. Jego olbrzymi łeb — jeśli to był łeb — wydawał się pokryty gęstą grzywą, taką, w jakie legendy norweskie i inne zawsze wyposażają krakeny, kalmary i rozmaite okazy teratologii morskiej.

Rzecz pewna, że żaden wieloryb, nawet z najpotężniejszych, nie zdołałby się oprzeć atakom takiego olbrzyma. Czyżby zatem jego obecność tłumaczyła, dlaczego opuściły one tę część Pacyfiku? Czy statek o wyporności pięciuset lub sześciuset ton mógłby się wyswobodzić ze splotów tak potężnego zwierzęcia?

W tym momencie cała załoga wybuchnęła jednym wielkim krzykiem:

— Wąż morski! Wąż morski!

Nikt nie mógł oderwać wzroku od potwora.

— Panie kapitanie — odezwał się porucznik Allotte — może byłby pan ciekaw dowiedzieć się, czy to zwierzę nie dostarczyłoby tyle samo oleju, co płetwal błękitny? Zakładam się, że da co najmniej dwieście pięćdziesiąt baryłek, jeżeli zdołamy je złowić.

Od chwili kiedy zauważono zwierzę, przybliżyło się ono o pół mili, zapewne znoszone prądem. Teraz lepiej widać było jego zwoje, poruszające się węzowym ruchem, jego ogon w długich zygzakach, z końcem unoszącym się od czasu do czasu, i niesamowity łeb o zmierzwionej grzywie, nie wydmuchujący ani powietrza, ani wody.

Na powtórną dwukrotnie prośbę porucznika, żeby spuścić łodzie na wodę, kapitan Bourcart nie udzielił jeszcze odpowiedzi.

Tymczasem poparli ją oficerowie Heurtaux i Coquebert, wobec czego, po pewnym zresztą zupełnie naturalnym wahaniu, kapitan wydał rozkaz przygotowania dwóch łodzi nie po to, żeby zaatakować potwora, lecz żeby móc go poobserwować z mniejszej odległości, gdyż „Saint-Enoch” nie mógłby się do niego zbliżyć bez uciążliwego lawirowania.

Kiedy bednarz zobaczył, że marynarze spuszczają łodzie, podszedł do kapitana Bourcarta i powiedział z przejęciem:

— Panie kapitanie, czyżby pan chciał..

— Tak, majstrze Cabidoulin, chciałbym wreszcie wiedzieć, co mamy robić!

— Czy to aby bezpieczne?

— W każdym razie potrzebne.

— Możesz do nich dołączyć — dodał bosman Ollive.

Bednarz powrócił na swoje poprzednie miejsce nie odzywając się ani słowem. Wszyscy tak często wyśmiewali się z „jego węża morskiego”, że może nie żałował tego spotkania, które mogło dowieść, iż racja była po jego stronie.

Obie łodzie, każda z czterema marynarzami przy wiosłach — w jednej siedział porucznik Allotte i harpunnik Ducrest, w drugiej pierwszy oficer Heurtaux i harpunnik Kardek — popłynęły w stronę zwierzęcia. Zalecenia kapitana były jednoznaczne: postępować z zachowaniem jak największej ostrożności.

Kapitan Bourcart, porucznik Coquebert, doktor Filhiol i bosman Ollive pozostali na obserwacji na kasztelu rufowym, statek legł w dryf. Na przedzie stali: bednarz, kowal, cieśla, dwaj harpunnicy, steward, kucharz i reszta marynarzy. Młodszy marynarze, wychyleni za reling, patrzyli z zaciekawieniem, ale także i z pewnym strachem.

Załoga śledziła wzrokiem każdy ruch łodzi. Posuwały się one powoli i niebawem znalazły o jakieś pół kabla od potężnego zwierzęcia; wszyscy oczekiwali, że uniesie się ono raptownie...

Potwór pozostawał bez ruchu, jego ogon nie tłuł fal.

Ludzie widzieli, jak łódzie podpłynęły jeszcze bliżej, potem jak zaczepiły cumy — zwierzę nie zrobiło najmniejszego ruchu — wreszcie zaczęły je holować w stronę statku.

Była to gigantyczna alga o korzeniu w kształcie łba, podobna do owej olbrzymiej wstęgi, którą „Peking” napotkał w roku 1848 na wodach Pacyfiku.

Bosman Ollive natychmiast skorzystał z okazji, żeby zadrwić z bednarza:

— Masz swoją bestię, masz sławetnego węża morskiego! Kupa zielska, sargasy. No i co, stary, jeszcze w niego wierzysz?

— W co wierzę, w to wierzę — odparł Jan-Maria Cabidoulin — i pewnego pięknego dnia wszyscy będą musieli w to uwierzyć.

Rozdział ósmy

Morze Ochockie

Wyspy Kurylskie, mniej liczne niż Aleuty, są to przeważnie małe i nie zamieszka-
ne skały. Jednakże trzy czy cztery spośród nich można uważać za prawdziwe wyspy, na
przykład Paramuszyr, Owekotan, Uszyszyr czy Matua. Dość zalesione, posiadają glebę
uprawną. Tamte natomiast, kamieniste i piaszczyste, nie nadają się do żadnych upraw
i są zupełnie jałowe.

Część archipelagu znajduje się pod panowaniem Japonii i niejako przedłuża jej po-
siadłości. Druga, północna część należy do rosyjskiej prowincji Kamczatki. Jej miesz-
kańcy, niewielkiego wzrostu, o silnym zaroście, określane są mianem Kamczadałów.

Kapitan Bourcart nie miał zamiaru zatrzymywać się na tym archipelagu, gdzie nie
widział dla siebie roboty. Spieszno mu było przebyć barierę odgraniczającą Morze
Ochockie na południu i na południowym wschodzie i rozpocząć drugą kampanię.

Po opłynięciu cypla Łopatka na krańcu półwyspu kamczackiego, pozostawiając Pa-
ramuszyr po lewej burcie, „Saint-Enoch” wpłynął na wody syberyjskie 23 sierpnia, po
trzydziestu sześciu dniach żeglugi z Vancouveru.

Obszerny basen Morza Ochockiego, znakomicie osłonięty długim pasem Wysp Ku-
rylskich, zajmuje powierzchnię trzy lub cztery razy większą od Morza Czarnego. Jak
prawdziwy ocean miewa swoje burze, niekiedy niesłychanie gwałtowne.

Przejście „Saint-Enocha” przez cieśninę nie odbyło się bez wypadku, który mógł być
poważny, ale na szczęście skończył się dobrze.

Kiedy statek znajdował się w najwęższym miejscu, nagle pod wpływem prądu jego
dziobnica uderzyła o mieliznę, nie dość dokładnie oznaczoną na mapie.

W tym momencie kapitan Bourcart znajdował się na kasztelu rufowym, przy wach-
towym sterniku, a pierwszy oficer po lewej burcie przy relingu, na stanowisku obserwa-
cyjnym. Natychmiast po zderzeniu, dość zresztą lekkim, rozległa się komenda: „Prze-
brasować marsle”. Załoga bez zwłoki rzuciła się do rej i tak je ustawiła, że wiatr dmuchał
w żagle od przodu i „Saint-Enoch” mógł wycofać się z mielizny.

Jednakże kapitan Bourcart zorientował się, że ten manewr będzie niewystarczający, że trzeba rzucić kotwicę z tyłu, żeby z jej pomocą podciągnąć się wyżej.

W tej samej chwili spuszczone na wodę łódź z kotwicą zawoźną i porucznik Coquebert w asyście dwóch praktykantów popłynął, żeby wbić ją w odpowiednim miejscu.

Jak wiadomo, wstrząs nie był wielki. Statek tak solidnie zbudowany jak „Saint-Enoch” powinien był wyjść z opresji bez szwanku. W dodatku zderzenie nastąpiło przy niskim poziomie morza, prawdopodobnie więc wraz z przypływem, no i przy pomocy kotwicy zawoźnej, statek będzie mógł sam się uwolnić.

Kapitan Bourcart natychmiast zatroszczył się o to, żeby cieśla i bosman pobiegli do pompy. Obaj stwierdzili, że nie ma nigdzie przecieku. Ani najmniejszych śladów uszkodzenia poszycia i wręgów.

Nie pozostawało już nic innego, jak tylko czekać na przypływ, co też nastąpiło niebawem, i „Saint-Enoch” poszorowawszy trochę stępką po dnie, oswobodził się z uwięzi. Natychmiast znowu przebrasowano żagle i po godzinie statek szedł swoim kursem na Morze Ochockie.

Marynarze niezwłocznie zajęli punkty obserwacyjne, jeden na grotmaszcie, drugi na fokmaszcie, żeby sygnalizować pojawienie się w dogodnej odległości „dmuchaczy”. Nikt nie wątpił, że polowanie uda się tutaj tak samo dobrze, jak w Zatoce Małgorzaty czy na Nowej Zelandii. Nim miną dwa miesiące, „Saint-Enoch” powróci na Vancouver i spienięży tam swój drugi ładunek po cenach nie mniej korzystnych niż pierwszy.

Niebo było zupełnie czyste, dał przyjemny wiatr z południowego wschodu. Morze wzbierało długimi spokojnymi falami, toteż statkom nic nie groziło i mogły spokojnie płynąć dalej.

W polu widzenia było ich kilka, przeważnie wielorybnych. Zapewne eksploatowały ten akwen już od paru tygodni i zamierzały kontynuować kampanię aż do nastania zimy. Inne kierowały się do Nikołajewsk, do Ochocka i Ajanu, głównych portów tych okolic, albo też z nich wychodziły, żeby wypłynąć na szerokie wody.

Już w tej epoce Nikołajewsk, stolica prowincji Amur, leżącej prawie przy ujściu wielkiej rzeki o tej samej nazwie, był miastem ważnym, a prowadzony przezeń handel z roku na rok zwiększał swój zasięg. Był to doskonale osłonięty port nad Cieśniną Tatarską, oddzielającą ląd od długiej wyspy Sachalin.

W umyśle Jana-Marii Cabidoulina fakt, iż „Saint-Enoch” osiadł na mieliźnie, musiał zapoczątkować erę nieszczęść. Nie znaczy to bynajmniej, że bednarz wypowiedział na ten temat kategorię poglądy, ale na wszelki wypadek lepiej go było nie przypierać do muru. W każdym razie kampania na Morzu Ochockim rozpoczęła się niezbyt pomyślnie.

Rano marynarze dostrzegli wieloryba o jakieś dwie mile od statku i kapitan Bourcart kazał natychmiast zrzucić cztery łodzie. Niestety pościg okazał się daremny, gdyż

wieloryb zanurzył się po trzykroć, i to całkowicie poza zasięgiem myśliwych.

Nazajutrz taka sama próba i znów niepowodzenie. Łodzie powróciły na pokład nie dając harpunnikom okazji rzucenia bodaj jednego harpuna.

Wprawdzie wielorybów nie brakło i marynarze na oku zasygnalizowali jeszcze kilka, jednakże zwierzęta były bardziej czujne lub też spłoszone i nie dawały do siebie podejść. Czyżby inne statki miały więcej powodzenia? Nic na to nie wskazywało.

Po paru dniach załogę ogarnął ponury nastrój. Najbardziej ze wszystkich wściekał się porucznik Allotte, toteż obawy, że popełni jakąś nieostrożność pomimo zaleceń kapitana Bourcarta, nie były całkiem bezpodstawne.

Wówczas kapitan powziął decyzję doprowadzenia „Saint-Enocha” do Wysp Szantarskich, gdzie przez dwa sezony już kiedyś łowił w doskonałych warunkach.

Trzy miesiące temu wielorybnicy z Morza Ochockiego napotkaliby ostatnie zimowe lody, jeszcze nie rozdrobnione i nie stopione, co bardzo utrudniłoby polowanie. Statki musiałyby omijać góry lodowe i szukać przez dwa czy nawet trzy dni prześwit, który by pozwolił im żeglować dalej swoim kursem.

W sierpniu morze jest już zupełnie wolne od lodów, nawet w części północnej. Przed zakończeniem drugiej kampanii „Saint-Enocha” groziły jednakże tak zwane *young-ices*, „młode lody”.

Dwudziestego dziewiątego ukazały się Wyspy Szantarskie położone w głębi zatoki, w ciasnej lagunie wrzynającej się daleko w ład prowincji amurskiej.

Dalej otwierała się druga zatoka nazwana Finisto albo Południowo-Zachodnią, niezbyt głęboka. Kapitan Bourcart bywał tu już wcześniej, powrócił więc na swoje dawne miejsce postoju.

Nagle zdarzył się drugi wypadek, tym razem bardzo poważny.

W chwili kiedy kotwica dotknęła dna, dwaj marynarze wspinali się na dolną fokmarsreję, żeby zwolnić jedną z lin. Kiedy łańcuch kotwiczny się napiął, bosman Ollive otrzymał rozkaz spuszczenia marsli. Na nieszczęście zapomniał ostrzec marynarzy, żeby mocno się trzymali. W chwili kiedy zlurowano fały i żagiel opadł na wysokość dyb, jeden z marynarzy jedną nogą wspierał się na wantach, drugą na nasadzie rei. Zaskoczony w tej pozycji, nie miał czasu, żeby się złapać także rękami za wanty, noga się obsunęła i spadł najpierw na pokład łodzi pierwszego oficera, potem odbił się i wyrzuciło go za burtę. Tym razem niefortunny marynarz, który nazywał się Rollat i nie miał jeszcze trzydziestu lat, mniej szczęśliwy niż jego kolega uratowany, jak zapewne wszyscy pamiętają, w identycznych okolicznościach w pobliżu Nowej Zelandii, zniknął pod falami.

Natychmiast spuszczone łódź na wodę i wyrzucono ponad relingiem koła ratunkowe.

Ale Rollat zapewne ciężko się zranił, może nawet złamał rękę czy nogę. W każdym razie nigdy już się nie wynurzył, a poszukiwania kolegów nie dały rezultatu.

Była to pierwsza ofiara tegorocznej wyprawy „Saint-Enocha”, Rollat był jednym z tych, którzy nie zawsze powracają do portu. Ten wypadek wywarł głębokie wrażenie na załodze. Koledzy żalowali, że nigdy już nie zobaczą Rollata, dzielnego marynarza, cenionego przez zwierzchników i bardzo lubianego przez nich wszystkich...

Cieśla nie wytrzymał i podzielił się z bosmanem następującą uwagą:

— Czyżby naprawdę miały się zacząć kłęski?

Minęło parę dni i choć w polu widzenia pokazało się kilka wielorybów, to jednak żadnego nie udało się złowić. Kapitan pewnego norweskiego statku, który zawinął do zatoki Finisto, oświadczył, że jak daleko sięga pamięć ludzka, nigdy nie było tak złego sezonu. Według niego Morze Ochockie niebawem zostanie zaniechane jako łowisko.

Tego samego ranka w rozwarcu zatoki ukazał się jakiś statek; porucznik Coquebert zawołał:

— O! To on...

— Kto? — zapytał Heurtaux.

— „Repton”!

Istotnie w odległości niespełna dwóch mil angielski statek wielorybiczny płynął na północny wschód.

Rozpoznano go na „Saint-Enochu” natychmiast, ale nie ulegało wątpliwości, że i na „Reptonie” zidentyfikowano francuski trójmasztowiec. Zresztą tak samo jak za pierwszym razem kapitan King nie szukał nawiązania kontaktu z kapitanem Bourcartem.

— Niech sobie idzie do diabła! — krzyknął Roman Allotte.

— Wydaje się, że na Morzu Ochockim szczęście nie dopisało mu bardziej niż w Zatoce Małgorzaty... — zauważył porucznik Heurtaux.

— Słusznie — przytaknął porucznik Coquebert — siedzi płytko i dziwiłbym się, gdyby miał bodaj jedną czwartą swoich baryłek napełnioną.

— Jednakże — przyłączył się do rozmowy kapitan Bourcart — inne statki także nie sprawiają wrażenia, żeby udały im się połowy w tym roku... Czy należy stąd wyciągnąć wniosek, że z tej lub innej przyczyny wieloryby opuściły te okolice i nigdy już do nich nie powrócą? W duszach ludzi rosły wątpliwości, czy „Saint-Enoch” zdoła przeprowadzić pomyślną kampanię przed utworzeniem się lodów.

W tym miejscu, nawet poza istniejącymi portami, wybrzeże nie było całkiem bezludne. Tubylcy często schodzili z gór położonych w głębi lądu i ich obecność nie budziła najmniejszych obaw. Ale kiedy marynarze szli na ląd, żeby ściąć trochę drzew, to chociaż nic im nie groziło ze strony istot dwunożnych, musieli bardzo uważać na pewne ogromnie niebezpieczne stworzenia czworonożne. Mianowicie liczne w tej prowincji niedźwiedzie wypadały stadami z pobliskich lasów, gdyż wabiły je cielska wyrzuconych fałą na brzeg wielorybów, stanowiące wielce łakomy kęs. Dlatego ludzie z „Saint-Enocha” pełniący służbę uzbrajali się w oszczepy dla obrony przed napaścią tych zwierząt.

Zupełnie inaczej postępowali Rosjanie, którzy z niespotykaną zręcznością rozprawiali się z niedźwiedziami. Oczekiwali oni ataku klęcząc na ziemi i trzymając ponad głową obie ręce z nożem. Skoro tylko niedźwiedź rzucił się na nich, nadziewał się na nóż i padał z rozprutym brzuchem obok swoich odważnych przeciwników.

Tymczasem prawie codziennie po podniesieniu kotwicy „Saint-Enoch” lawirował poza zatoką Finisto wypatrując „dmuchaczy”, ale ciągle wracał wieczorem do bazy nic nie osiągnąwszy.

Kiedy indziej, korzystając z pomyślnego wiatru, wychodził na pełne morze postawiwszy marsle, foki i kliwry, z obserwatorami na oku i łodziami w pogotowiu. Ale nie raz przez całą dobę ukazywał się jeden jedyny wieloryb, i to w takiej odległości, że nie było co marzyć o ściganiu go.

Wreszcie „Saint-Enoch” stanął na wprost Ajanu, małego portu na zachodnim wybrzeżu, gdzie kwitł handel futrami.

Tutaj dopiero załoga zdołała przyholować niewielkich rozmiarów wielorybiątko. Pływało nieżywe, wydobyto z niego zaledwie sześć baryłek tłuszczu podobnego do tłuszczu kaszalotów.

Jak widać, rezultaty kampanii na północnym Pacyfiku groziły zupełnym fiaskiem.

— Gdybyż to przynajmniej była zima — żalił się porucznik Heurtaux doktorowi Filhiolowi — można by się zadowolić niedźwiedziami morskimi... Poczynając od października przychodzą na lody Morza Ochockiego, a za ich futra otrzymuje się wysoką cenę.

— Niestety, panie poruczniku, zima nadciągnie dopiero za kilka tygodni, a do tej pory „Saint-Enoch” dawno opuści to miejsce.

— No to wrócimy z pustą ładownią, panie doktorze.

Rzeczywiście, z chwilą uformowania się pierwszych lodów różne ziemnowodne zwierzęta jak niedźwiedzie morskie i inne ukazują się setkami, a może nawet tysiącami na powierzchni gór lodowych. Kiedy wygrzewają się na słońcu, bardzo łatwo je złowić, pod warunkiem, że myśliwy zbliży się do nich w czasie snu. Łodzie podpływają na żaglach, paru ludzi wyskakuje, chwytają zwierzęta za tylne łapy i porywają do łódki. Niedźwiedzie morskie, bardzo nieufne, mają niesłychanie wyczulony słuch, no i wzrok o niezwykłej ostrości. Toteż skoro tylko któryś z nich poda hasło alarmowe, stado natychmiast umyka pod lody.

Czwartego września porucznik Coquebert znowu natrafił na martwego wieloryba. Zahaczył go cumą ogonową i przyholował do statku, gdzie przygotowano się do wciągnięcia go następnego dnia.

Pod kotłami zapłonął ogień i cały dzień przeszedł na topieniu tłuszczu. Wszyscy zgodnie stwierdzili, że świeża rana w boku zwierzęcia na pewno nie pochodziła od harpuna, lecz musiały ją spowodować zęby rekina. W sumie wieloryb dał zaledwie czter-

dzieści pięć baryłek oleju.

Zazwyczaj polowanie na Morzu Ochockim odbywa się zupełnie inaczej niż na innych wodach. Łodzie wysłane daleko od statku niekiedy po pięć i sześć dni nie powracają do bazy. Nie należy wysnuwać z tego wniosku, że spędzają cały czas na pływaniu. Wieczorem przybijają do brzegu i wyciąga się je na suszę, żeby ich nie porwał przypływ. Potem ludzie stawiają szałas z gałęzi, przyrządzają naprędce posiłek i spędzają noc na brzegu, wystawiając warty, żeby się uchronić przed napaścią niedźwiedzi, po czym znów podejmują przerwane polowanie.

Minęło parę dni, zanim „Saint-Enoch” powrócił na swoje miejsce w zatoce Finisto. Popłynął na północ, aż znalazł się na wprost osady Ochock, która była uczęszczanym portem na tym wybrzeżu, ale do niego nie zawinął. Kapitan Bourcart nie tracił łatwo nadziei; toteż zamierzał pchnąć się w stronę Kamczatki, gdzie być może schroniły się „dmuchacze” czekając na dogodny okres, żeby powrócić pomiędzy Wyspy Kurylskie.

Tak właśnie postąpił „Repton” po napełnieniu kilkuset baryłek olejem.

„Saint-Enoch”, korzystając z pomyślnego wiatru południowo-zachodniego, skierował się ku wąskiej części Morza Ochockiego, położonej pomiędzy półwyspem a brzegiem Syberii.

Wybrawszy miejsce postoju w odległości dwu czy trzech mil od lądu, prawie na wysokości małego portu Jamska, kapitan Bourcart postanowił wysłać trzy łodzie na tropienie wielorybów, nie wyznaczając im terminu powrotu, ale stawiając warunek, że nie będą się rozłączać.

Do tej wspólnej wyprawy zostały wyznaczone łodzie pierwszego oficera i obu poruczników, z następującą obsadą: harpunnicy Kardek, Durut i Ducrest, czterech starszych i dwóch młodszych marynarzy; oczywiście przygotowano sprzęt, lance, strzelby miotające, bomby oraz bosaki.

Łodzie wyruszyły o ósmej rano i popłynęły wzdłuż brzegu na północny zachód. Wiała lekka bryza popychając je we właściwą stronę, toteż niebawem ludzie stracili z oczu kotwicowisko.

Minął ranek, ale nie dostrzegli ani jednego wieloryba. Mimo woli nasuwały się wątpliwości, czy wale nie opuściły Morza Ochockiego z tych samych powodów, co i Zatokę Małgorzaty.

Jednakże koło czwartej po południu, w odległości trzech mil na północny wschód, wielorybnicy zauważyli kilka fontann tryskających w regularnych odstępach czasu. Wieloryby hasały na powierzchni morza, tym razem na pewno żywe.

Niestety pora była zbyt późna na wszczęcie pogoni, słońce już schodziło za syberyjskie góry. Nim nadarzyłaby się okazja do rzutu harpunem, zapadłby wieczór, a przecież rozważa nakazywała nie przebywać na morzu wśród nocy.

Heurtaux dał sygnał pozostałym dwóm łodziom znajdującym się o pół mili po za-

wietrznej, a kiedy zbliżyły się, wydał rozkaz:

— Na łąd! Jutro skoro świt wyruszymy na pełne morze.

Roman Allotte wolałby kontynuować polowanie, jednakże musiał usłuchać rozkazu. Rozumując logicznie, decyzja pierwszego oficera była słuszna. Udając się w pościg, łodzie mogłyby się zapędzić bardzo daleko. A przecież należało uwzględnić także odległość jedenastu czy dwunastu mil, dzielącą je w tym momencie od „Saint-Enocha”.

Kiedy marynarze dobili do brzegu w głębi wąskiej zatoczki, zaraz wyciągnęli łodzie na piasek. Heurtaux uważał, że dla siedmiu czy ośmiu godzin wypoczynku szkoda tracić czas na budowanie szałasów. Posiłek zjedli więc pod drzewami, pod skupiną bardzo gęstych dębów, a następnie ułożyli się do snu na ziemi. Jednakże Heurtaux przezornie wystawił wartę. Uzbrojeni w oszczepy i harpuny marynarze mieli się zmieniać co dwie godziny, żeby chronić obozowisko przed niedźwiedziami.

— W ten oto sposób — zażartował porucznik Allotte — zamiast na wieloryby, polujemy na niedźwiedzie.

Noc minęła zmacona jedynie jakimś dalekim wyciem i wraz z pierwszym brzaskiem dnia wszyscy byli na nogach. W ciągu paru minut marynarze zepchnęli na wodę trzy łodzie i wypłynęli.

Nad morzem unosiła się mgła — częste zjawisko w tym miesiącu na tej szerokości. Widoczność ograniczała się do pół mili.

Zazwyczaj mgła rozprasza się, gdy słońce idzie wyżej. No i tak się też stało jeszcze przed południem, a chociaż niebo było zachmurzone w wysokich partiach, to wzrok już sięgał do widnokręgu.

Łodzie skierowały się na północny wschód, zachowując swobodę działania: oczywiście porucznik Allotte, dopingując swoich ludzi, pierwszy wysforował się do przodu. Był też pierwszym, który zasygnalizował wieloryba, dmuchającego w odległości trzech mil z wiatrem. Natychmiast zorganizowano łowy.

Trzy łodzie zaczęły manewrować, żeby dotrzeć do zwierzęcia. Należało działać ostrożnie, żeby go nie spłoszyć. Zresztą właśnie się zanurzył i trzeba było czekać, aż się znowu ukáže.

Kiedy wieloryb powrócił na powierzchnię w odległości niespełna kabla, porucznik Coquebert miał najlepszą pozycję do rzutu. Harpunnik Durut stał na dziobie łodzi z harpunem, a marynarze napierali na wiosła.

Wieloryb okazał się wieloletni, z głową zwróconą ku pełnemu morzu, nie podejrzewał niebezpieczeństwa. Kiedy się odwrócił, przepłynął tak blisko łodzi, że Durut zdołał bardzo zręcznie trafić go obydwojema harpunami ponad płetwą piersiową.

Wieloryb nie zrobił najmniejszego ruchu, który by wskazywał na to, że poczuł cios. Okoliczność nader pomyślna, gdyż w tym momencie polowa jego cielska znajdowała się pod łodzią i wystarczyłoby jedno machnięcie ogonem, żeby roztrzaskać ją na drob-

ne kawałki. Nagle znurkował, ale tak gwałtownie i tak głęboko, że lina wyrwała się z rąk porucznika, który ledwie zdążył przytwierdzić do niej pływak.

Kiedy zwierzę się wynurzyło, drugi oficer znajdował się najbliżej i Kardek cisnął harpunem i tym razem nie trzeba już było wypuszczać liny.

Wówczas zbliżyły się dwie pozostałe łodzie. Poszły w ruch lance. Ktoś bosakiem przeciął jedną z płetw, po czym wieloryb zaczął wydmuchiwać czerwoną fontannę i skonał, nie szamocząc się zbyt gwałtownie.

Teraz trzeba go było odholować na statek. Z uwagi jednak na dość pokaźną odległość wynoszącą co najmniej pięć mil robota zapowiadała się ciężka. Toteż Heurtaux wydał polecenie porucznikowi Coquebertowi:

— Proszę odłączyć swoje cumy i korzystając z dobrego wiatru, dotrzeć do miejsca postoju statku w Jamsku. Kapitan Bourcart pośpieszy na nasze spotkanie i przetnie nam drogę płynąc na północny wschód.

— Rozkaz! — odpowiedział porucznik.

— Sądzę, że powinien pan złapać „Saint-Enocha” przed nastaniem nocy — ciągnął dalej Heurtaux. — W każdym razie, jeśli trzeba będzie zaczekać do rana, to zaczekamy. Z taką górą mięsa do holowania zyskalibyśmy najwyżej milę na godzinę.

Było to najlepsze wyjście z sytuacji. Łódź podniosła żagiel i pracując mocno wiosłami, skierowała się w stronę wybrzeża. Dwie pozostałe łodzie korzystając z pomyślnego prądu ruszyły, co prawda wolniutko, ale w tym samym kierunku.

W tych warunkach nie mogło być mowy o spędzeniu nocy na łodzi, oddalonym o ponad cztery mile. Zresztą, jeśli porucznik Coquebert zdąży na czas, może „Saint-Enoch” przybędzie przed nocą...

Na nieszczęście koło piątej mgła zaczęła gęstnieć, wiatr się uciszył, a widoczność spadła do setki sążni.

— Ta mgła na pewno przeszkodzi kapitanowi Bourcartowi — odezwał się Heurtaux.

— Jeśli w ogóle porucznik Coquebert zdołał go odnaleźć — zauważył harpunnik Kardek.

— Nie pozostaje nam nic innego, jak tylko nie ruszać się od wieloryba — dodał porucznik Allotte.

— W rzeczy samej — zakończył rozmowę Heurtaux.

Wyciągnięto z worków zapasy żywności, solone mięso, słodką wodę i tafię — rodzaj rumu. Po posiłku wszyscy się położyli, żeby się przespać do rana. Jednakże noc nie minęła zupełnie spokojnie. Około pierwszej po północy łodziami zaczęły wstrząsać gwałtowne fale, nieomal zrywając cumy, które trzeba było wzmacniać.

Skąd się wzięło to dziwne wzburzenie morza? Nikt nie umiał sobie tego wytłumaczyć. Heurtaux pomyślał, że pewnie jakiś wielki parowiec przechodził opodal i zdjęła

go obawa, czy się zbytnio do nich nie zbliży w gęstej mgle.

Jeden z marynarzy zaczął natychmiast wysyłać trąbką alarmową sygnały, ale nie otrzymał znikąd odpowiedzi. Zresztą nikt nie słyszał plaskania śruby ani syku uchodzącej pary, które zazwyczaj towarzyszą płynącemu parowcowi; nikt też nie dostrzegł świateł pozycyjnych.

Gwałtowne falowanie trwało czterdzieści minut i chwilami tak przybierało na sile, że Heurtaux był bliski porzucenia wieloryba. Wreszcie zabawa się skończyła i reszta nocy przeszła spokojnie.

Jaka była przyczyna burzliwego stanu wód? Ani pierwszy oficer Heurtaux, ani porucznik Allotte nie umieli sobie jej wytłumaczyć.

Parowiec? Falowanie nie trwałoby tak długo. W dodatku niektórym się zdało, że słyszą potworne rżenie i chrapanie, zupełnie niepodobne do dźwięków wydawanych przez parę uchodzącą wentylami.

Nad ranem mgła znowu się podniosła, tak jak poprzedniego dnia. „Saint-Enocha” nie było jeszcze widać. Co prawda wiatr ledwie dmuchał, ale gdy koło dziesiątej przybrał na sile, jeden z harpunników zauważył statek idący szybko na południowy zachód.

Znalazłszy się w odległości pół kabla, kapitan Bourcart stanął w dryf i łodzie przyholowały wieloryba, któremu założono cumę ogonową, skoro tylko znalazł się przy burcie.

Prawie cały dzień stracono na obracanie go, tak był ogromny. Nazajutrz rozpalono pod kotłami i po wytężonej pracy, trwającej dwie doby, bednarz Cabidoulin oszacował na sto dwadzieścia pięć baryłek olej umieszczony w ładowni.

W parę dni później „Saint-Enoch” znowu stanął na kotwicy nie opodal kamczackiego wybrzeża. Łodzie znowu podjęły tropienie, ale nie mogły pochwalić się dużą zdobyczą: złowiono dwa wieloryby, trzy znaleziono nieżywe, z rozprutymi bokami i powyrywaniem wnętrzościami, tak że nic z nich nie dało się wyciągnąć. Czyżby padły w jakimś gwałtownym starciu? Niepojęte!

Stanowczo szczęście opuściło „Saint-Enocha” i wszystko wskazywało na to, że druga wyprawa da nikłe owoce.

Sezon dobiegał końca. Nigdy wielorybnicy nie przeciągali go na wodach syberyjskich poza wrzesień. Już chłody zaczęły dokuczać i ludzie musieli wkładać zimowe ubrania. Słupek w termometrze utrzymywał się w okolicy zera. Skoro tylko temperatura się obniży, na Morzu Ochockim zapanują ciężkie warunki. Już przy brzegach formowały się lody. Potem góry lodowe pomału zaczną dryfować na morze, a wiadomo przecież, jak trudnym, zgoła niemożliwym, stanie się polowanie w tych warunkach. Na domiar złego, jeśli „Saint-Enoch” nie miał szczęścia, to chyba inni wielorybnicy także nie odnieśli sukcesów, jeśli wierzyć informacjom otrzymanym przez kapitana Bourcarta na Wyspach Szantarskich, w Ajanie czy w Jamsku. Toteż większość statków będzie starała

się dotrzeć do jakiegoś portu, żeby tam przezimować.

Tak też było i z „Reptonem”, którego dostrzeżono rankiem trzydziestego pierwszego. Dalej z niepełnym obciążeniem spieszył na wszystkich żaglach na wschód, prawdopodobnie żeby się przedostać poza barierę Wysp Kurylskich. Najpewniej „Saint-Enoch” opuścił Morze Ochockie jako ostatni. Nadszedł dzień, kiedy trzeba było się na to zdecydować, inaczej statkowi mogłoby grozić zablokowanie.

Według danych majstra Cabidoulina ładunek nie osiągnął nawet pięciuset pięćdziesięciu baryłek, a więc wynosił zaledwie jedną trzecią tego, co ładownie mogły pomieścić.

— Sądzę — powiedział Heurtaux — że nie mamy tu już czego szukać i nie powinniśmy dłużej się zatrzymywać...

— Podzielam pańskie zdanie — przytaknął kapitan Bourcart — i skorzystajmy z tego, że przejścia wokół Wysp Kurylskich są jeszcze wolne...

— Czy pana intencją, panie kapitanie, jest powrócić na Vancouver? — zapytał doktor Filhiol.

— Prawdopodobnie — odparł kapitan. — Ale przed tą długą przeprawą „Saint-Enoch” zatrzyma się jeszcze na Kamczatce.

Ten postój był bardzo wskazany z uwagi na konieczność odnowienia zapasów świeżego mięsa. W razie potrzeby można było ewentualnie przezimować w Petropawłowsku.

„Saint-Enoch” wziął więc kurs na południowy wschód i poszedł wzdłuż wybrzeży Kamczatki. Po opłynięciu cypla Łopatki wykręcił na północ i czwartego października po południu znalazł się w pobliżu Petropawłowska.

Rozdział dziewiąty

Na Kamczatce

Kamczatka, długi półwysep syberyjski przecięty rzeką o tej samej nazwie, leży pomiędzy Morzem Ochockim a Oceanem Lodowatym. Mierzy co najmniej tysiąc trzysta pięćdziesiąt kilometrów długości na czterysta szerokości.

Prowincja ta należy do Rosji od 1806 roku. Kiedyś podlegała zarządowi guberni irkuckiej, ale teraz tworzy jedną z ośmiu wielkich jednostek administracyjnych.

Kamczatka jest stosunkowo słabo zaludniona, zaledwie jeden mieszkaniec na kilometr powierzchni, przy czym ludność nie wykazuje tendencji rozwojowych. Ponadto gleba wydaje się niezbyt sprzyjać uprawom, chociaż średnia temperatura jest tu wyższa niż w innych częściach Syberii. Ziemia usiana jest lawą, porowatymi głazami i popiołami pochodzącymi z wybuchów wulkanów. Rzeźbę terenu charakteryzuje głównie wielki łańcuch górski biegnący z północy na południe, bliżej wschodniego wybrzeża i posiadający kilka bardzo wysokich szczytów. Łańcuch ten nie kończy się na krańcu półwyspu, lecz poza cyplem Łopatka ciągnie się poprzez Wyspy Kurylskie aż po terytorium japońskie.

Na zachodnim wybrzeżu nie brak portów; licząc od przesmyku łączącego Kamczatkę z kontynentem azjatyckim są to: Karagimsk, Szalwesk, Swaszczinsk, Szaljulinsk, Oziernowsk. Bez wątpienia najważniejszym jest Petropawłowsk, położony w odległości około dwustu pięćdziesięciu kilometrów od cypla Łopatka.

W tym to porcie „Saint-Enoch” rzucił kotwicę czwartego października około piątej po południu. Spadła tak blisko lądu, jak na to pozwalało zanurzenie statku, w głębi Zatokii Awaczyńskiej, tak obszernej, że mogłaby przygarnąć wszystkie floty świata.

„Repton” już tam stał.

Jeśli doktor Filhiol kiedykolwiek marzył o tym, żeby odwiedzić stolicę Kamczatki, jego marzenie miało się ziścić w warunkach niezwykle korzystnych. W tym kraju o zdrowym klimacie i czystym, wilgotnym powietrzu rzadko się zdarza, żeby horyzont był całkowicie wolny od chmur. Jednakże tego dnia, kiedy statek zawinął do Zato-

ki Awaczyńskiej, można było prześledzić wzrokiem profil całej rozległej panoramy górskiej.

Liczne są wulkany w tym łańcuchu: Sziwelucz, Kronoski, Kortaski, Azaczynski i wreszcie, za malowniczo obramowaną mieściną, wulkan Koriacki, Koriacka Sopka, z białym od śniegu wierzchołkiem, którego krater wyrzucał właśnie czarną od sadzy parę wraz z płomieniami.

Co do samego miasta, znajdowało się ono jeszcze w załączku i składało ze skupisk drewnianych domów. U podnóża wysokich gór wyglądało jak ułożone z klocków do zabawy. Najciekawszą ze wszystkich budowli była mała cerkiewka pomalowana na cynamber, z zielonym dachem i dzwonnica odległą o jakieś pięćdziesiąt kroków.

Dwaj żeglarze, jeden Duńczyk, drugi Francuz, zostali uhonorowani w Petropawłowsku pomnikami: kapitan Bering i kapitan La Perouse. Pierwszy z nich ma kolumnę, drugi — ośmiokątną konstrukcję obitą żelaznymi płytkami.

Doktor Filhiol na próżno szukałby tutaj większych gospodarstw rolnych. Stale wilgotna gleba jest szczególnie korzystna dla pastwisk i daje trzy sianokosy rocznie, ale zbóż jest mało, a warzywa udają się słabo, z wyjątkiem kalafiorów osiągających wprost kolosalne rozmiary. Widzi się tu tylko jęczmień i owies, może nawet dorodniejsze niż w innych częściach północnej Syberii, gdyż klimat pomiędzy dwoma morzami otaczającymi półwysep jest mniej surowy.

Kapitan Bourcart zamierzał pozostać w Petropawłowsku tyle czasu, ile potrzeba na zaopatrzenie się w świeże mięso. W gruncie rzeczy kwestia zimowiska dla statku nie została jeszcze rozstrzygnięta.

Wokół tego tematu toczyły się rozmowy pomiędzy pierwszym oficerem a kapitanem, który musiał wreszcie podjąć ostateczną decyzję.

— W każdym razie nie sędzę — powiedział kapitan Bourcart — żeby okoliczności zmusiły nas do zimowania w porcie petropawłowskim, chociaż żaden statek nie powinien obawiać się tutaj lodów, albowiem Zatoka Awaczyńska jest zawsze od nich wolna, nawet w największe mrozy.

— Panie kapitanie — zapytał pierwszy oficer — czyżby pan zamierzał powrócić na Vancouver?

— I to z wielką chęcią, chociażby po to, żeby sprzedać tłuszcz, który mamy w baryłkach.

— Jedna trzecia ładunku... w najlepszym razie — odparł zastępca.

— Wiem o tym, panie poruczniku, ale dlaczego nie skorzystać ze zwyczajki cen? Kto wie, czy utrzymają się na tym poziomie do przyszłego roku.

— Na pewno ceny nie spadną, panie kapitanie, jeśli wieloryby, jak to teraz wygląda, wyniosą się z tych okolic północnego Pacyfiku.

— Jest w tym istotnie coś niezrozumiałego — zastanawiał się kapitan Bourcart.

— Może dojść do tego, że wielorybników nie będzie już kusiło Morze Ochockie.

— Jeżeli powrócimy do Victorii — pytał dalej Heurtaux — to czy „Saint-Enoch” spędzi tam zimę?

— O tym zadecydujemy później... Rejs z Petropawłowska do Victorii potrwa ze sześć albo siedem tygodni, jeśli nic nam nie stanie na przeszkodzie, a kto wie, czy nie nadarzy się po drodze okazja złowienia jednego lub dwóch wielorybów. W końcu muszą przecieź gdzieś przebywać, skoro nie spotyka się ich ani w Morzu Ochockim, ani w Zatoce Małgorzaty.

— Może upatrzyły sobie Cieśninę Beringa?

— To całkiem możliwe, ale sezon jest już zbyt zaawansowany, żeby iść tak wysoko... Niebawem „Saint-Enoch” zatrzymałaby bariera lodowa. Lepiej postarajmy się znaleźć okazję do użycia harpunów na trasie do Victorii.

— Czy nie byłoby bardziej wskazane powrócić na Nową Zelandię, zamiast zimować w Victorii? — zauważył Heurtaux.

— O tym myślałem. Jednak nim się zdecydujemy, zaczekajmy, aż przybędziemy do Vancouveru.

— Tak czy inaczej, panie kapitanie, nie ma mowy o tym, żeby powrócić do Europy?

— Nie, nie wrócimy, zanim nie zakończymy całkowicie przyszłorocznego sezonu.

— A więc — zadał ostatnie pytanie Heurtaux — niebawem wychodzimy z Petropawłowska?

— Skoro tylko zdobędziemy potrzebne zapasy prowiantu — oświadczył kapitan Bourcart.

Te projekty zakomunikowane całej załodze spotkały się z aprobatą wszystkich... z wyjątkiem bednarza. Tego dnia bosman Ollive, siedząc z nim w knajpce portowej przy butelce wódki, zagadnął:

— No cóż, stary... Jakie jest twoje zdanie na temat postanowień kapitana?

Cabidoulin odpowiedział:

— Moje zdanie jest takie, że „Saint-Enoch” lepiej by zrobił nie wracając wcale na Vancouver.

— Bo co?

— Bo droga nie jest pewna!

— Chciałbyś przezimować w Petropawłowsku?

— Też nie.

— Więc jak?

— Uważam, że najlepiej byłoby wziąć kurs na południe i wrócić do Europy.

— Tak myślisz?

— Tak myślę, bo wiem swoje.

„Saint-Enoch”, poza paroma powierzchniowymi reperacjami, musiał tylko odno-

wić zapas żywności oraz zaopatrzyć się w opał. Była to praca nieodzowna, toteż załoga wzięła się do niej bez zwłoki.

Zresztą na „Reptonie” szły takie same przygotowania, co świadczyło o analogicznych planach. Według wszelkiego prawdopodobieństwa kapitan King chciał w najbliższych dniach odbić od brzegu. Dokąd zamierzał się udać? Tego kapitan Bourcart nie mógł wiedzieć.

Doktor Filhiol poświęcał, tak jak w Victorii, cały wolny czas na zwiedzanie okolic, ale tutaj mógł działać w promieniu znacznie bardziej ograniczonym, bowiem pod względem łatwości poruszania się Kamczatka nie była jeszcze na tym poziomie co wyspa Vancouver.

Co do jej ludności, to przedstawiała sobą typ zupełnie odmienny od Indian zamieszkujących Alaskę i Kolumbię Angielską. Tubylcy na Kamczatce mieli szerokie bary, oczy lekko wypukłe, mocne szczęki, grube wargi i czarne włosy, byli to ludzie silni, ale odznaczający się charakterystyczną szpetotą. Jakąż mądrą okazała się natura, wyposażając ich w jak najmniejsze nosy w kraju, gdzie odpadki rybne, pozostawiane pod otwartym niebem, w tak przykry sposób drażnią nerw węchowy!

Mężczyźni mieli cerę brunatną z żółtawym odcieniem, kobiety zaś — białą, o ile można było się tego domyślić, kokietki bowiem zakrywały sobie twarz błonką z kiszek zwierzęcych i różowały się czerwonym barwnikiem z morskocynu, zmieszany z rybim tłuszczem.

Ubranie składało się ze skór farbowanych na żółto korą wierzby, z płóciennych koszul sprowadzanych z Rosji lub Buchar i ze spodni noszonych zarówno przez mężczyzn, jak i przez kobiety. Na ogół biorąc, pod tym względem Kamczadale niewiele się różnili od mieszkańców Azji północnej. W dodatku miejscowe obyczaje i styl życia były te same, co w Syberii, znajdującej się pod potężną administracją Moskwy, ludność wyznawała także religię prawosławną.

Należy jeszcze dodać, że dzięki zdrowemu klimatowi Kamczadale cieszyli się doskonałą kondycją i choroby w tym kraju należały do rzadkości.

„Lekarze nie zrobiliby tutaj majątku” — musiał myśleć w duchu doktor Filhiol patrząc na kobiety i na mężczyzn obdarzonych niezwykłym wigorem i niecodzienną sprawnością, którą zawdzięczali stałemu uprawianiu ćwiczeń fizycznych; zaczynali oni siwieć nie wcześniej niż w wieku sześćdziesięciu lat.

Ludność Petropawłowska była życzliwa i gościnna, a jedyna rzecz, jaką można było jej zarzucić, to chyba tylko to, że lubiła ponad wszystko rozrywki.

No bo rzeczywiście, po co zmuszać się do pracy, skoro można się wyżywić bez większego wysiłku? Ryby, zwłaszcza łososie, nie mówiąc już o delfinach, występowały tu w wielkiej obfitości, tak że nawet psy odżywiały się nimi prawie wyłącznie. Te chude, lecz silne psy używane były do ciągnięcia sań. Niezawodny instynkt pozwalał im orien-

tować się nawet wśród tak częstych tutaj śnieżnych burz. W dodatku Kamczadale nie trudnili się wyłącznie rybołówstwem, nie brakowało tu bowiem także i czworonogów, takich jak sobole, gronostaje, wydry, reny, wilki i dzikie owce, wobec czego polowania przynosiły wiele korzyści.

W górach półwyspu trafiały się także liczne czarne niedźwiedzie, nie mniej groźne niż ich krewniaki z Zatoki Ochockiej, toteż trzeba było uważać wyprawiając się poza Petropawłowsk, gdyż zdarzało się, że napadały na ludzi.

Stolica Kamczatki liczyła podówczas niespełna tysiąc sto mieszkańców. Za panowania cara Mikołaja I otoczono ją fortyfikacjami, które w trakcie wojny 1855 roku zostały częściowo zniszczone przez połączone siły angielsko-francuskie. Te fortyfikacje będą kiedyś bez wątpienia odbudowane, gdyż Petropawłowsk jest bardzo ważnym punktem strategicznym, stąd konieczność bezwzględного zabezpieczenia wspaniałej Zatoki Awaczyńskiej przed wszelkimi zakusami.

Mając przed sobą perspektywę długiego rejsu oraz możliwość upolowania paru wielorybów, załoga „Saint-Enocha” zajęła się gromadzeniem zapasów drewna. Jednakże zaopatrzenie się w to paliwo na wybrzeżach Kamczatki nie było wcale tak łatwe, jak nad Morzem Ochockim.

Marynarze musieli iść trzy czy cztery mile, żeby dotrzeć do lasu rosnącego na zboczach wulkanu Koriackiego. Trzeba było zatem pomyśleć o zorganizowaniu transportu zaprzęgami psimi, które przywoziły drzewo pod statek.

Szóstego października bednarz Cabidoulin, cieśla Thomas i sześciu marynarzy zaopatrzonych w piły i siekiery zajęli miejsca w wynajętym przez kapitana Bourcarta zaprzęgu, kierowanym przez tubylczego woźnicę z niezwykłą wprost zręcznością.

Wyjechawszy z miasta, ruszyli drogą, a raczej ścieżką wijącą się pośród pól owsa i jęczmienia. Następnie pomknęli poprzez zraszone licznymi strumieniami rozległe pastwiska, z których zebrano ostatnie pokosy; tę przestrzeń psy pokonały bardzo szybko i już koło pół do ósmej ekipa dotarła do lasu.

Był to wysokopienny las złożony z sosen, modrzewi i innych żywicznych wiecznie zielonych drzew, ale już jakieś dwanaście statków wielorybnych miałyby wielkie kłopoty z zaopatrzeniem się w dostateczną ilość opału.

Cieśla Thomas nie omieszkał zauważyć:

— Stanowczo Kamczatka nie da nam drzewa pod kotły.

— Jest tu więcej opału, niż będziemy w stanie zużyć — odparł majster Cabidoulin.

— Jak to?

— Bo wieloryby poszły do diabła, zupełnie zbędne jest ścinanie drzew, skoro nie będzie okazji do rozpalania ognia pod garnkami.

— Możliwe — powiedział cieśla — ale widać inni nie są tego samego zdania i liczą, że coś im wpadnie pod harpun.

W rzeczy samej, jakaś grupa mężczyzn rąbała drwa nie opodal, na skraju ścieżki.

Była to właśnie złożona z sześciu marynarzy ekipa z „Reptona”, która poprzedniego dnia rozpoczęła tu pracę pod kierunkiem pierwszego oficera Stroka. Może angielski statek zamierzał iść na Vancouver tak jak i „Saint-Enoch”?

Gdyby tu nawet było nie więcej drzew ponad setkę, to i tak wystarczyłoby dla obu wielorybników. Nikt nie musiał wykłócać się o każdy korzeń czy gałązkę. Ani kotłom „anglika”, ani kotłom „francuza” nie zagrażało próżnowanie z powodu braku opalu. W dodatku cieśla przezornie zaprowadził swoją ekipę poza teren zajęty przez ludzi z „Reptona”. Nie nawiązali z nimi kontaktu na morzu, mogą się nadal nie znać i na lądzie. Kapitan Bourcart miał rację, kiedy nakazywał, żeby starać się unikać zetknięcia obydwu załóg. Toteż marynarze z „Saint-Enocha” zabrali się do pracy na drugim końcu ścieżki i zaraz pierwszego dnia zwieźli na pokład dwa metry sześciennie drew. Jednakże tak jakoś się stało, że w ostatnim dniu, wbrew dobrym radom kapitana Bourcarta, załogi „Reptona” i „Saint-Enocha” jednak się na siebie natknęły i wybuchła kłótnia o jakieś drzewo.

Anglicy nie grzeszyli zbyt dużą wyrozumiałością, Francuzi tak samo, w dodatku nie była to ani Francja, ani Anglia, lecz teren neutralny. Niebawem z obu stron rozległy się wymyślenia, a przecież od mowy do czynu droga nie jest daleka u marynarzy różnych narodowości. Jak wiemy, niechęć załogi „Saint-Enocha” zrodziła się już przed paroma miesiącami.

Otóż w czasie sprzeczki, której ani majster Cabidoulin, ani cieśla Thomas nie potrafili zapobiec, marynarz Germinet został brutalnie pchnięty przez cieślę z „Reptona”. Ten ordynus, któremu whisky i gin uderzyły do głowy, wylał cały kubeł przekleństw, tak łatwo płynących z ust Anglosasów.

Natychmiast obie ekipy ruszyły ku sobie. Zresztą pierwszy oficer Strok nie uczynił najmniejszego wysiłku, żeby powstrzymać ludzi, i kto wie, czy nie doszłoby do bójki.

Przede wszystkim Germinet, bynajmniej nieskory do puszczenia płazem zaczepki, jednym susem doskoczył do Anglika, zdarł mu z głowy kapelusz marynarski, podeptał go i krzyknął:

— Skoro „Repton” nie oddał salutu „Saint-Enochowi”, to niech przynajmniej ten „English” zdejmie kapelusz przed nami!

— Święta racja — podtrzymali go koledzy.

Obie ekipy składały się z jednakowej ilości ludzi, toteż trudno było przewidzieć, która odniesie zwycięstwo w razie walki. Marynarze nabierali z każdą chwilą coraz większego animuszu, a przecież byli uzbrojeni w siekiery i noże. Gdyby się wzięli za łby, doszłoby do przelewu krwi, a może i do śmiertelnych ofiar...

Toteż najsampierw cieśla i majster Cabidoulin zaczęli uspokajać swoich towarzyszy, którzy już-już mieli rzucić się na Anglików. Ze swojej strony porucznik Strok, docenia-

jąc powagę sytuacji w razie bójki, zdołał powstrzymać ludzi z „Reptona”.

Ostatecznie skończyło się na obelgach ciskanych w obu językach i Francuzi powrócili do pracy. Zresztą ścinanie drzew miało być w tym dniu skończone, co odbierało zwaśnionym ekipom okazję do następnych spotkań.

W dwie godziny później bednarz, cieśla i ich ludzie byli już z powrotem na pokładzie swego statku wraz z ładunkiem. Kapitan Bourcart, dowiedziawszy się o zajściu, powiedział:

— Na szczęście „Saint-Enoch” niebawem podniesie kotwicę, gdyż inaczej mogłoby to się źle skończyć.

Istotnie, zachodziła obawa, iż marynarze z obydwu statków, coraz bardziej podrażnieni, zaczną się bić na ulicach Petropawłowska, ryzykując wsadzeniem ich do paki przez rosyjską policję. Dlatego też, chcąc uniknąć starć wraz z ich skutkami na terenie szynków, kapitan Bourcart i kapitan King wstrzymali wydawanie marynarzom przepustek na ląd.

Co prawda, ponieważ „Saint-Enoch” i „Repton” stały zakotwiczone w odległości niepełna kabla jeden od drugiego, wykrzykiwane zaczepki słyhać było doskonale na obu statkach. Nie pozostawało zatem nic innego, jak przyśpieszyć przygotowania, załadować ostatnie zapasy i odbić jak najprędzej, potem zaś, gdy statek będzie już w morzu, nie płynąć razem, a zwłaszcza nie zawijać do tego samego portu.

Tymczasem zaszedł wypadek, który mógł opóźnić odjazd zarówno statku francuskiego, jak i angielskiego.

Po południu ósmego października, kiedy wiał wiatr bardzo pomyślny dla połowów, z obu statków zauważono ze zdumieniem kamczadalskie szalupy pod wszystkimi żaglami pędzące do portu. Ucieczka była widocznie tak pośpieszna, że wiele łodzi wracało bez sieci, pozostawiając je w Zatoce Awaczyńskiej.

Niebawem wśród ludności Petropawłowska gruchnęła wieść, że gdy flotylla znalazła się o pół mili poza zatoką, rybacy zauważyli z przerażeniem potwora morskiego gigantycznych rozmiarów. Potwór ten ślizgał się na powierzchni wody, a jego ogon tłukł po niej z niewiarygodną siłą. Łatwo zrozumieć, jak rozegrały się podniecone wyobrażenia i jaki strach, zupełnie zresztą naturalny, ogarnął rybaków. Jeśli wierzyć ich opowiadaniom, zwierzę mierzyło co najmniej trzysta stóp długości i piętnaście do dwudziestu stóp grubości, na łbie miało grzywę, cielsko pośrodku okropnie wzdęte, a na domiar złego — jak dodawali niektórzy — uzbrojone w olbrzymie kleszcze niczym gigantyczny, potworny skorupiak.

Jeśli to nie był wąż Jana-Marii Cabidoulina i jeśli rybacy nie padli ofiarą złudzenia, to morze u wylotu Zatoki Awaczyńskiej zostało nawiedzone przez jedno z tych gigantycznych zwierząt, których istnienia nie można zaliczyć do legend. Tym razem nie chodziło o olbrzymią algę jak ta, którą „Saint-Enoch” napotkał w pobliżu Aleut, to wyda-

wało się pewne. Tym razem chodziło o istotę żywą, jak to stwierdzili rybacy w liczbie pięćdziesięciu czy sześćdziesięciu, którzy spieszenie powrócili do portu. Z uwagi na swoje rozmiary, potwór musiał być obdarzony taką siłą, że statek wielkości „Reptona” czy „Saint-Enocha” nie zdołałby mu się oprzeć.

Wówczas kapitan Bourcart, jego oficerowie i cała załoga zaczęli zadawać sobie pytanie, czy przypadkiem obecność rzeźzonego potwora na północnym Pacyfiku nie spowodowała ucieczki wielorybów, czy to nie ów potwór oceaniczny wypędził je najpierw z Zatoki Małgorzaty, a następnie z Morza Ochockiego, potwór, o którym opowiadał kapitan „Iwanga”, potwór, który po przebyciu tej części oceanu został zasygnalizowany na wodach Kamczatki... Takie oto wątpliwości nurtowały wszystkich na pokładzie „Saint-Enocha”, no bo czyż Jan-Maria Cabidoulin nie miał racji, kiedy wbrew opinii całej załogi upierał się, że istnieje wielki wąż morski lub inny potwór tego gatunku? Na ten temat wybuchały głośne i namiętne dyskusje, zarówno w mesie oficerskiej, jak i w kubryku. Może jednak ogarnięci paniką rybacy uwierzyli, że widzą to, czego wcale nie było?

Tak uważali kapitan Bourcart, pierwszy oficer, doktor Filhiol i bosman Ollive. Dwaj pozostali porucznicy wcale nie mieli tej pewności, no i olbrzymia większość załogi nie dopuszczała myśli o pomyłce. Dla nich ukazanie się potwora było sprawą najzupełniej wiarygodną.

— Ale w końcu — zniecierpliwiał się pierwszy oficer — czy jest to prawda czy bajka, czy to niezwykle zwierzę istnieje czy nie, przecież chyba nie odłożymy z tego powodu naszego odjazdu!

— Ani mi to w głowie — odparł kapitan Bourcart. — Nie ma najmniejszego powodu, żeby zmieniać cokolwiek w naszych zamierzeniach.

— Do diabła! — zawołał Roman Allotte. — Przecież najbardziej potworny potwór nie połknie naszego statku jak rekin połceń słońiny!

— Zresztą — odezwał się doktor Filhiol — w interesie ogółu lepiej jest wiedzieć, czego mamy się trzymać.

— Takie jest i moje zdanie — powiedział kapitan Bourcart — toteż pojutrze wyjdziemy w morze.

Na ogół wszyscy uznali decyzję kapitana za słuszną. Jaka sława spłynie na statek i załogę, jeśli uda się im uwolnić morze od potwora!

— No cóż, stary — odezwał się bosman Ollive do bednarza — jednak odjedziemy stąd, a jeżeli ktoś tego pożałuje...

— Będzie za późno — stwierdził Jan-Maria Cabidoulin.

— Więc jak, mamy już nigdy więcej nie pływać?

— Nigdy.

— Klepki ci się w głowie przestawiają, stary...

— Chyba przyznasz, że z nas dwóch jednak ja miałem rację.

- Dajże spokój — wzruszył ramionami Ollive.
- Mówię ci, że ja, skoro on jest tutaj... ten morski wąż.
- Zobaczymy.
- Nie ma nic do zobaczenia.

W gruncie rzeczy bednarz był w rozterce: z jednej strony trapił go strach przed potworem, z drugiej odczuwał satysfakcję na myśl, że zawsze wierzył w jego istnienie.

A tymczasem przerażenie panowało wśród mieszkańców Petropawłowska. Jak można sobie łatwo wyobrazić, przesądna ludność nie śmiała podawać w wątpliwość faktu pojawienia się potwora w wodach syberyjskich. Nikt by nie dopuścił ewentualności, że rybacy mogli się pomylić. Kamczadale na pewno nie przyjęliby sceptycznie nawet najbardziej nieprawdopodobnych legend z oceanu. No i mieszkańcy Petropawłowska bez ustanku obserwowali Zatokę Awaczyńską, obawiając się, że okrutny zwierz tam właśnie znalazł schronienie. Gdy na morzu podnosiła się większa fala — to potwór mącił ocean do najgłębszych warstw. Gdy rozlegał się donośny łoskot — to on strzelał potężnym ogonem w powietrzu. A co się stanie, jeżeli zbliży się do portu, jeżeli będąc zarazem wężem i jaszczurem, wyskoczy z wody i rzuci się na miasto? Wszak jest tak samo groźny na lądzie, jak i na morzu! I jak się przed nim ratować?

Na „Saint-Enochu” i na „Reptonie” kończono pośpiesznie przygotowania do drogi. Niezależnie od tego, co sobie myśleli Anglicy na temat takiej apokaliptycznej bestii, prawdopodobnie chcieli odbić tego samego dnia, co Francuzi. A skoro kapitan King ze swoją załogą nie wahają się wyruszyć, to czy kapitan Bourcart ze swoimi ludźmi może nie iść za jego przykładem?

Ostatecznie dziesiątego października rano oba statki podniosły kotwicę o tej samej porze, korzystając z przyływu. Potem zaś z banderą na gaflu, popychane lekką bryzą, przecięły Zatokę Awaczyńską biorąc kurs na wschód, jak gdyby żeglowały w konwoju.

Kto wie, czy pomimo obopólnej antypatii ewentualne niebezpieczne spotkanie nie skłoniłoby kapitanów do udzielania sobie pomocy?

Tymczasem ogarnięta paniką ludność Petropawłowska żyła nadzieją, że potwór rzuci się z wściekłością na „Reptona” i na „Saint-Enocha” i w pogoni za nimi opuści wody syberyjskie.

Rozdział dziesiąty

Podwójny cios

Oba statki szły na pełne morze w odległości sześciu czy siedmiu kabli od siebie, obserwując wodę z uwagą, a zarazem z obawą. Co prawda od pośpiesznego powrotu do bazy kamczadalskich rybaków upłynęły dwie doby i nic nie zakłóciło spokoju zatoki, jednak przerażenie mieszkańców Petropawłowska jeszcze bynajmniej nie minęło. Przecież zima nie obroni ich przed atakami potwora, gdyż Zatoka Awaczyńska nigdy nie zamrze! Zresztą, gdyby nawet stanęła, to skoro ów potwór mógł się poruszać na lądzie tak jak w morzu, miejscina nie była przed nim bezpieczna.

Wbrew panicznym pogłoskom ani załoga na pokładzie „Saint-Enocha”, ani załoga na pokładzie „Reptona” nie zauważyła niczego podejrzanego. Ani razu powierzchnia wody nie zdradziła jakiegoś ruchu w głębinie. Pod wpływem bryzy morze wzbierało długimi falami, które zanikały gdzieś daleko.

„Saint-Enoch” i jego towarzyszy w konwoju, jeśli można go tak nazwać, postawiły górne i dolne żagle i szły lewym halsem. Kapitan Bourcart znajdował się w stosunku do kapitana Kinga po zawietrznej i manewrując, niebawem zwiększył odległość dzielącą oba statki.

Przy wyjściu z zatoki morze było zupełnie puste. Ani dymku, ani żagla na horyzoncie. Zapewne wiele tygodni upłynie, nim rybacy z Zatoki Awaczyńskiej odważą się powrócić na morze. Kto wie, czy przez całą zimę te okolice północnego Pacyfiku nie zostaną opuszczone?

Minęły trzy dni. Żegluga odbywała się bez jakiegokolwiek wypadku czy zajścia. Marynarze „Saint-Enocha” nie dostrzegli niczego, co by wskazywało na obecność potwora, który tak przeraził mieszkańców Petropawłowska. Również trzej harpunnicy uważali pilnie na rejach grotmasztu, fokmasztu i bezanmasztu.

Ale choć olbrzymi wąż morski nie ukazał się ich oczom, nie pokazało się także w polu widzenia nic, co by dało kapitanowi Bourcartowi okazję do zrzucenia łodzi. Ani kaszalot, ani wieloryb. Załoga złościła się i wróżyła, że wyniki tej drugiej kampanii będą

równe zeru.

— Doprawdy — nie przestawał powtarzać kapitan Bourcart — to wszystko jest niepojęte. Coś w tym tkwi, czego nie można wytłumaczyć. Przecież zazwyczaj o tej porze roku na północnym Pacyfiku pełno było wielorybów i polowało się na nie do połowy listopada. A my nie widzimy ani jednego... Co więcej, nie spotykamy nie tylko wielorybów, ale i statków wielorybniczych, jak gdyby uciekły z tych wód.

— Jeśli wielorybów nie ma tutaj, to muszą być gdzie indziej — uspokajał go doktor Filhiol. — Nie przypuszczam, żeby pan, panie kapitanie, uwierzył w to, że cały gatunek wyginął!

— Chyba żeby potwór pożarł je co do jednego — zażartował porucznik Allotte.

— Dalibóg — zirytował się doktor Filhiol — opuszczając Petropawłowsk nie bardzo wierzyłem w istnienie tego niezwykłego zwierzęcia, a teraz nie wierzę w nie zupełnie. Rybacy padli ofiarą złudzenia. Dostrzegli na powierzchni morza jakąś ośmiornicę, a strach nadał jej gigantyczne rozmiary. Wąż morski długości trzystu stóp to bajka, którą trzeba by przesłać do gazety.

Jednak na pokładzie „Saint-Enocha” ludzie byli innego zdania. Młodszy marynarze i większość starszych słuchali bednarza, a ten bez przerwy straszył ich historiami, od których stanęłyby włosy na głowie łysego, jak mawiał cieśla Ferut. Jeżeli dalej nic nie zobaczą, może wreszcie przestaną wierzyć?

Jan-Maria Cabidoulin nie dawał za wygraną. Jego zdaniem rybacy z Petropawłowska bynajmniej się nie mylili. Morski potwór istniał w rzeczywistości, a nie w wyobraźni tych biedaków. Bednarzowi wcale nie było potrzebne zetknięcie się z nim, żeby uwierzyć, i na kpinki, z jakimi się spotkał tego dnia, tak odpowiadał:

— Nawet jeśli „Saint-Enoch” nie zauważy zwierzęcia, nawet jeżeli go nie napotka na swej drodze, i tak nic nie zmieni faktycznego stanu rzeczy. Widzieli go Kamczadale, inni go jeszcze zobaczą i kto wie, czy mu się tak łatwo wykpią. Jestem pewien, że my sami...

— Kiedy? — zapytał bosman Ollive.

— Wcześniej, niż myślisz — oświadczył bednarz — i to na nasze nieszczęście.

— Zakładam się o butelkę tafii, stary, że nie zobaczymy nawet czubka ogona twego węża w drodze do Vancouveru.

— Możesz założyć się o dwie czy trzy, nawet o pół tuzina...

— Dlaczego?

— Bo nie będziesz nigdy miał okazji spłacić długu... Ani w Victorii, ani nigdzie...

W ustach tego uparciucha odpowiedź znaczyła, że „Saint-Enoch” nie powróci ze swojej podróży.

W ciągu ranka trzynastego listopada oba statki straciły się z oczu. Od dwudziestu czterech godzin nie szły już tym samym kursem, a „anglik”, wyostrzając do wiatru, znalazł się bardziej na północ.

Pogoda utrzymywała się nadal, morze było dość gładkie. Wiatr skręcał z południowego na północny zachód i był bardzo przychylny dla żeglugi w kierunku kontynentu amerykańskiego. Obserwacje kapitana Bourcarta ustaliły, że statek znajduje się o czterysta mil od wybrzeży azjatyckich, czyli w jednej trzeciej swego rejsu.

Pacyfik był absolutnie pusty, odkąd „Repton” odszedł na północ. Jak okiem sięgnąć, nic się nie pokazywało na całym obszarze wód ledwie zmaconych śladem statku. Ptaki dalekich lotów nie przenoszą się aż na taką odległość od brzegów. Gdyby wiatr się utrzymał, „Saint-Enoch” mógł niebawem dostrzec Aleuty.

Dodajmy, że od chwili wyjazdu, spuszczone do morza sieci nie złowiły ani jednej ryby, toteż jedzenie składało się wyłącznie z produktów zmagazynowanych na statku. Zazwyczaj jednak w tej części oceanu połowy bywały dobre. Setkami wpadały do sieci bonity, morskie węgorze, lampartoryby, raszple, dorady i wiele innych. Statki żeglowały nawet wśród stad rekinów i mieczników. Otóż — rzecz niezmiernie dziwna — teraz mogło się wydawać, że wszelkie żywe istoty uciekły z tych wód.

Wachtowi nie sygnalizowali także żadnego innego zwierzęcia o niezwykłych kształtach czy rozmiarach. A już na pewno nie umknęłoby ono czujnemu wzrokowi Jana-Marii Cabidoulina. Bednarz siedział na pięcie bukszprytu, osłaniając dłonią oczy, żeby lepiej widzieć, i nawet nie odpowiadał kolegom, którzy się do niego z czymś zwracali. Coś tam mruczał pod nosem, co nie było przeznaczone dla uszu marynarzy, lecz dla niego samego.

Trzynastego około trzeciej po południu, ku najwyższemu zdziwieniu oficerów i marynarzy, z grotmasztu rozległ się okrzyk:

— Po prawej burcie z tyłu wieloryb!

Był to głos harpunnika Duruta.

Rzeczywiście, w północno-wschodnim kierunku kołysała się na falach bardzo ciemna masa.

Natychmiast skierowano na nią lunety. Czy aby harpunnik się nie omylił? Co to pływa, wieloryb, czy może wrak statku?

Wszyscy zaczęli mówić naraz.

— Jeżeli to wieloryb — pierwszy zauważył porucznik Allotte — to jest on całkowicie nieruchomy.

— Może szykuje się do nurkowania? — wyraził przypuszczenie porucznik Coquebert.

— Albo po prostu śpi w najlepsze — dodał Heurtaux.

— Tak czy owak, musimy się dowiedzieć, co z nim jest — odezwał się znów Roman Allotte — jeżeli kapitan zechce wydać rozkaz...

Kapitan Bourcart milczał i nie odrywając lunety od oczu obserwował zwierzę. Obok niego, oparty o barierę, stał doktor Filhiol i wpatrywał się w morze z taką samą uwagą.

Wreszcie powiedziały:

— Pewnie to znów zdechły wieloryb jak ten, któregośmy już napotkali.

— Zdechły? — zapytał porucznik Allotte.

— Albo wcale nie wieloryb — dodał kapitan Bourcart.

— Cóż by to mogło być? — zastanawiał się głośno porucznik Coquebert.

— Wrak... porzucony statek.

Zresztą trudno było ustalić, ponieważ masa unosiła się na fali w odległości co najmniej sześciu mil od „Saint-Enocha”.

— Panie kapitanie — odezwał się porucznik Allotte.

— Tak — skinął głową kapitan Bourcart, dobrze rozumiejąc niecierpliwość młodego oficera.

Natychmiast rozkazał przełożyć ster i napiąć szoty. Statek, zmieniając lekko kurs, skierował się na północny wschód.

Przed czwartą „Saint-Enoch” był już nie dalej niż o pół mili.

Teraz nikt nie mógł się omylić: nie był to wrak, lecz wieloryb olbrzymiej tuszy, o którym trudno było powiedzieć, czy jest żywy, czy martwy. Pierwszy oficer opuścił swoją lunetę i oświadczył:

— Jeżeli wieloryb jest uspiiony, łatwo go będzie złowić. Łodzie pierwszego oficera i obu poruczników zostały spuszczone na wodę. Jeżeli wieloryb jest żywy, to rozpocznie się polowanie; jeżeli jest martwy — przyholuje się go do statku. Da on co najmniej sto baryłek, gdyż nawet kapitan Bourcart rzadko widywał zwierzęta tej wielkości.

Wszystkie trzy łodzie odbiły od statku, który tymczasem stanął w dryf.

Tym razem oficerowie, zostawiając na boku wszelkie ambicje, nie usiłowali wyprzedzić jeden drugiego. Łodzie szły w konwoju z postawionymi żaglami i uruchomiły wiosła dopiero o jakieś ćwierć mili przed cielskim wielorybą. Wtedy rozłączyły się tak, aby móc odciąć mu drogę, w przypadku gdyby zamierzał rzucić się do ucieczki.

Okazało się, że wszystkie te środki ostrożności nie są potrzebne, gdyż niebawem rozległ się głos pierwszego oficera:

— Nie ma obawy, że ucieknie albo się zanurzy!

— Ani że się obudzi — dodał porucznik Coquebert. — Wieloryb nie żyje.

— Stanowczo w tych wodach pozostały tylko zdechłe wieloryby — dodał porucznik Allotte.

— Jednak zacumujmy go — postanowił Heurtaux — gra jest warta świeczki.

Był to gigantyczny wieloryb, bynajmniej nie w stanie daleko posuniętego rozkładu, jako że śmierć musiała nastąpić w ciągu ostatnich dwudziestu czterech godzin. Z pływającej masy nie wydzielają się smrodliwe zapachy.

Niestety, kiedy łodzie okrążyły zwierzę, zauważono w jego lewym boku szeroką ranę. Na powierzchni wody pływały wnętrzności. Brakowało kawała ogona. Łeb wykazy-

wał ślady mocnego zderzenia, a szeroko otwarta gęba pozbawiona była fiszbinów, które oderwały się od dziąseł i musiały zatonać. Co zaś do tłuszczu tego pokiereszowanego i nasiąkniętego wodą cielska, to nie przedstawiał on już żadnej wartości.

— Wielka szkoda — stwierdził porucznik Heurtaux — że nie da się nic wyciągnąć z tej tuszy.

— Czyżby nie warto było wziąć jej na hol? — zapytał porucznik Allotte.

— Nie — odparł harpunnik Kardek — gdyż jest ona w takim stanie, że zgubilibyśmy po drodze połowę.

— Wracamy na statek! — zarządził pierwszy oficer. Wszystkie trzy łodzie, mając przeciwny wiatr, użyły wiosła. Ale ponieważ statek postawił żagle i do nich się zbliżał, niebawem znalazły się przy nim i zostały wyciągnięte na pokład.

Gdy kapitan Bourcart wysłuchał raportu swego zastępcy, zapytał:

— To był na pewno wieloryb?

— Tak jest, panie kapitanie.

— Nie trafiony harpunem?

— Stanowczo nie — stwierdził Heurtaux. — Ciosy harpuna nie zadają takich ran. Wydawałoby się raczej, że zwierzę zostało zmiażdżone.

— Zmiażdżone... przez kogo?

Tego pytania nie należałoby zadawać bednarzowi, bowiem łatwo się domyślić, jaka byłaby odpowiedź. Czyżby więc miał rację wbrew wszystkim, czyżby te akwenty dewastował potwór morski o niezwykłych rozmiarach i niesamowitej sile?

Pożeglowano dalej i kapitan Bourcart nie miał powodu do narzekania na pogodę. Wiatry były niezwykle pomyślne, toteż rejs zapowiadał się krótki. Jeżeli warunki atmosferyczne nie ulegną pogorszeniu, „Saint-Enoch” zużyje na drogę powrotną do Vancouveru zaledwie trzy czwarte czasu potrzebnego na dotarcie do Wysp Kurylskich. Gdyby jeszcze udało mu się korzystnie zapolować, to zdążyłby w porę, żeby zbyć swój towar na rynku w Victorii.

Niestety ta nadzieja zawiodła, i to zarówno na Morzu Ochockim, jak i po opuszczeniu Petropawłowska. Ani razu nie zaszła potrzeba rozpalania pod kotłami i dwie trzecie baryłek dalej stało pustych, Kapitan Bourcart nadrabiał miną i pocieszał się nadzieją, że za kilka miesięcy wynagrodzi straty na wodach Nowej Zelandii.

Bosman Ollive wciąż powtarzał młodszym marynarzom, którzy nie mieli jeszcze doświadczenia:

— Widzicie, chłopaki, taki już jest ten zawód! Jeden rok bywa pomyślny, drugi niepomyślny i nie trzeba się ani dziwić, ani tracić ducha. Bo wieloryby nie gonią za statkiem, cały dowcip polega na tym, żeby wiedzieć, gdzie należy ich szukać. Więc musicie uzbroić się w cierpliwość, schować ją do waszych worków, nakryć z wierzchu chusteczką... i czekać!

Nie ma co, mądrych rad udzielał bosman i lepiej było słuchać jego niż majstra Cabidoulina. Ten pierwszy kończył nieodmiennie każdą rozmowę tymi słowami:

— No co, butelka rumu jeszcze stoi?

— Jeszcze stoi — odpowiadał bednarz.

A jednak im dłużej żeglowano, tym bardziej wydarzenia potwierdzały słowa Jana-Marii Cabidoulina. Wprawdzie „Saint-Enoch” nie napotkał już więcej ani jednego wieloryba, ale za to niekiedy widziano na powierzchni morza jakieś szczątki, kawałki łodzi, dryfujące kadłuby statków... Godne uwagi zaś było to, że wszystkie te statki zdały się ginać na skutek zderzenia. Jeśli zostały opuszczone przez ludzi, to dlatego, że nie mogły już się utrzymywać na wodzie.

Wreszcie dwudziestego listopada monotonię rejsu przerwało radosne wydarzenie: trafiła się okazja zapełnienia części baryłek.

Ponieważ wiatr od poprzedniego dnia trochę zelżał, kapitan Bourcart kazał postawić foksztakle i lizle. Piękne słońce świeciło na bezchmurnym niebie i horyzont rysował się wyraźnie na całym obwodzie.

Około trzeciej, kiedy kapitan Bourcart, doktor Filhiol i oficerowie gawędzili pod kasztelem rufowym, rozległ się znowu okrzyk:

— Wieloryb! Wieloryb!

To wołał harpunnik Ducrest czuwający na grotmaszcie.

— Gdzie? — natychmiast padło pytanie z ust bosmana.

— Trzy mile od nas po zawietrznej.

Tym razem sprawa była bezsporna, gdyż we wskazanym kierunku wzbijała się ponad morzem prawdziwa fontanna. Zwierzę powróciło na powierzchnię po zanurzeniu się i w tym właśnie momencie, kiedy wypuściło z siebie słup wody i pary, Ducrest je zauważył. Wkrótce po pierwszym wydmuchu nastąpił drugi.

Nikogo nie zdziwiła spontaniczna uwaga porucznika Allotte'a:

— No nareszcie... Ten przynajmniej nie jest martwy.

— Racja — zgodził się Heurtaux — i nawet chyba nie zraniony, bo fontanna jest białą.

— Trzy łodzie na wodę! — rozkazał kapitan Bourcart.

Nigdy jeszcze polowanie nie odbywało się w tak pomyślnych warunkach: morze gładkie, słaby wiaterek, w sam raz, żeby wypełnić żagle łodzi, no i jeszcze kilka godzin dnia, co pozwalało na dłuższy pościg.

W parę minut łodzie pierwszego oficera, Coqueberta i Allotte'a były już na wodzie wraz ze zwykłym wyposażeniem. W każdej zasiedli: oficer, po jednym marynarzu przy sterze, po czterech przy wiosłach oraz harpunnicy na dziobie, po czym łodzie szybko pomknęły na północny wschód.

Heurtaux zalecił obu porucznikom zachowanie jak najdalej idącej ostrożności tak,

żeby nie wystraszyć wieloryba, lecz go zaskoczyć zniecacka. Wydawał się on pokaźnych rozmiarów, gdyż woda, w którą walił potężnym ogonem, strzelała na dużą wysokość.

A tymczasem „Saint-Enoch” zbliżał się powoli pod bramslami i lizlem.

Wszystkie trzy łodzie szły w jednej linii, gdyż stosując się do wyraźnego rozkazu kapitana, miały się nie wyprzedzać. Lepiej, żeby znajdowały się w kupie w chwili zaatakowania zwierzęcia.

Tak więc porucznik Allotte musiał powściągnąć swój zapał. Nie przyszło mu to łatwo, toteż od czasu do czasu Heurtaux musiał go mitygować:

— Nie tak prędko! Nie tak prędko, proszę pozostać w szeregu!

Kiedy harpunnik zauważył wieloryba, zwierzę wynurzało się w odległości około trzech mil od statku, tę przestrzeń łodzie przebyły bez trudu w pół godziny.

Wtedy żagle ściągnięto i maszty położono pod ławki, żeby nie przeszkadzały w manewrach. Każdy harpunnik miał do swojej dyspozycji po dwa harpuny, z których jeden wymienny. Lance o wyostrzonych końcach i ostre bosaki były pod ręką. Upewniono się, że liny, zwinięte w kadziach, nie poplączą się przechodząc przez okute ołowiem rowki na dziobie i dadzą się łatwo rozkręcić na balu przytwierdzonym do pokładu. Jeżeli zacumowane zwierzę zacznie uciekać płynąc na powierzchni lub zanurzając się do wody, wówczas linę będzie się luzować.

Wieloryb mierzył nie mniej niż dwadzieścia osiem do dwudziestu dziewięciu metrów i należał do gatunku humbaków. Płetwy piersiowe miały ze trzy metry długości, a trójkątny ogon co najmniej sześć do siedmiu metrów. Na oko ważył jakieś sto ton.

Humbak, nie zdradzając najmniejszych objawów strachu, poddawał się kołysaniu długiej martwej fali, ze łbem odwróconym do łodzi. Jan-Maria Cabidoulin na pewno oszacowałby jego tłuszcz na minimum dwieście baryłek.

Trzy łodzie, jedna z każdego boku i trzecia z tyłu gotowa do przeskoczenia na lewo lub na prawo, podpłynęły nie budząc czujności zwierzęcia.

Durut i Ducrest stojąc na pokładzie ważyli w rękach harpuny, czekając na chwilę, kiedy można je będzie cisnąć pod płetwy, tak aby zadać śmiertelne uderzenie. Jeżeli obaj trafią, pojmanie będzie pewniejsze, bo gdyby jedna z lin pękła, druga utrzyma na pewno i zwierzę nie umknie.

Ale w chwili kiedy łódź porucznika Allotte'a zbliżyła się do zdobyczy, nim harpunnik zdążył wykonać rzut, wieloryb obrócił się gwałtownie, mało nie zmiażdżywszy łodzi, po czym zanurkował, uprzednio walnąwszy tak mocno ogonem, że woda rozprysnęła się na dwadzieścia metrów.

Marynarze zakrzyknęli jednym głosem:

— Cholerna bestia!

— Ucieka!

— Nie dostał ani razu lancą w swój tłuszcz!

— Nie ma po co luzować liny!

— Kiedy powróci?

— Gdzie się wynurzy?

Jedno natomiast było pewne: nie nastąpi to wcześniej niż za jakieś pół godziny, tyle bowiem czasu upłynęło od pierwszej fontanny.

Po gwałtownym falowaniu, wywołanym uderzeniem ogona, morze się uspokoiło. Wszystkie trzy łodzie zebrały się ponownie. Heurtaux i obaj porucznicy nie mieli zamiaru porzucać tak wspaniałej sztuki.

Nie pozostawało nic innego, jak czekać na wynurzenie się wieloryba. Należało tylko sobie życzyć, żeby się pojawił po zawietrznej, tak aby łodzie mogły gonić go z postawionymi żaglami, pomagając sobie wiosłem.

Zresztą żaden inny waleń nie pokazał się przez cały czas. Było już po czwartej, kiedy humbak wynurzył się ponownie. W tym momencie strzeliły do góry dwie ogromne fontanny, gwiżdżąc jak kartacze. Od łodzi dzieliło go zaledwie pół mili, i to po zawietrznej.

— Żagle staw, do wiosła i kurs na wieloryba! — krzyknął pierwszy oficer.

Po minucie łodzie mknęły we wskazanym kierunku. Tymczasem zwierzę wciąż oddalało się na północny wschód i wystawiwszy z wody grzbiet, płynęło z dość znaczną szybkością. Ale ponieważ wiatr przybrał nieco na sile, odległość pomiędzy nim a myśliwymi stale się zmniejszała.

Kapitan Bourcart ze swej strony obawiając się, żeby się nie zapuścili zbyt daleko, kazał tak ustawić żagle, żeby nie tracić swoich z oczu. Podążając na północny wschód, zaoszczędzi swoim ludziom czasu i fatygi, kiedy będą powracali do statku z wielorybem na holu. Humbak nadal umykał i harpunnicy nie mogli podejść do niego dostatecznie blisko, żeby rzucić swoje harpuny.

Gdyby łodzie zdane były tylko na wiosła, w żadnym wypadku nie mogłyby utrzymać tego tempa. Na szczęście przyszedł im z pomocą wiatr i fale niosły dobrze. Ale czy noc nie zmusi pierwszego oficera z załogą do powrotu na statek? Nie mieli z sobą dostatecznych zapasów żywności, żeby pozostać na morzu do następnego dnia. Jeżeli nie dogonią wieloryba do zmroku, będą zmuszeni zrezygnować z dalszego pościgu.

Niestety wszystko wskazywało na to, że tak się stanie. Dochodziła już szósta, gdy nagle harpunnik Durut stojący na pokładzie krzyknął:

— Statek przed nami!

Pierwszy oficer stanął w łodzi, a Coquebert i Allotte chwycili za lunety, żeby rozpoznać zasygnalizowany statek.

Trójmasztowiec pod wszystkimi żaglami, wyostrając do wiatru, ukazał się w odległości czterech mil i zmierzał na północny wschód.

Nie ulegało wątpliwości, że był to wielorybnik. Może nawet jego wachtowi zauważyli

humbaka znajdującego się w pół drogi pomiędzy nim a łodziami „Saint-Enocha”.

Nagle Roman Allotte zawołał opuszczając lunetę:

— To przecież „Repton”!

— Tak, to „Repton” — potwierdził Heurtaux. — Wygląda, jak gdyby chciał nam przeciąć drogę.

— Idzie lewym halsem... — dodał Yves Coquebert.

— Zbliża się, żeby oddać nam salut — ironicznie zauważył porucznik Allotte.

Upłynęło osiem dni, odkąd oba statki, angielski i francuski, rozstały się po wyjściu razem z Petropawłowska. „Repton” wziął kurs bardziej na północ, zapewne w zamiarze dotarcia na Morze Beringa, ale oto zjawił się nie opłynawszy skrajnych punktów Aleutów. Czyżby kapitan King chciał także zapolować na zwierzę, które tropili od trzech godzin marynarze z „Saint-Enocha”?

Wątpliwości rozwiął harpunnik Kardek, mówiąc do pierwszego oficera:

— Teraz rzucają swoje łodzie...

— To oczywiste, że chcą zacumować wieloryba — stwierdził porucznik Coquebert.

— Nie dostaną go! — odparł zdecydowanie Roman Allotte.

Jak należało się tego spodziewać, wszyscy przytaknęli zgodnym chórem.

Tymczasem, chociaż morze już pociemniało, łodzie z „Reptona” mknęły całą szybkością ku wielorybowi, który teraz trwał bez ruchu, jak gdyby wahał się, czy ma uciekać na wschód, czy na zachód.

Marynarze z „Saint-Enocha” naciskali na wiosła, żeby wyprzedzić rywali, wiatr ustał i trzeba było ściągnąć żagle.

— Jazda, chłopcy, jazda! — powtarzali oficerowie, zachęcając marynarzy głosem i gestem.

Ci zaś odpowiadali, wiosłując bez wytchnienia:

— Nie dostaną go! Za nic go nie dostaną!

Przeciwnicy mieli do przebycia prawie taką samą przestrzeń. Wyglądało na to, że łodzie z obu statków dotrą do wieloryba równocześnie, chyba że zwierzę zniknie nurkując po raz ostatni.

Oczywiście nie było już mowy o pozostaniu w konwoju, jak nakazał porucznik Heurtaux. Każda łódź robiła, co mogła. Jak zwykle porucznik Allotte wysforował się do przodu i stale powtarzał:

— Ostro, chłopcy, ostro!

Anglicy ze swej strony także płynęli szybko, a nawet można by powiedzieć, że humbak do nich się przybliżył.

W ciągu dziesięciu minut sprawa musiała się rozstrzygnąć: albo zwierzę zostanie trafione, albo zniknie pod falami. Za parę chwil sześć łodzi znajdzie się naprzeciw siebie w odległości niespełna kabla. Co teraz będzie, zważywszy podniecenie załóg?

— Ta bestia pragnie zaofiarować swój tłuszcz „Englishom”! — zawołał jeden z marynarzy na łodzi Coqueberta, gdy zauważył, że wieloryb płynie w kierunku „Reptona”.

Ale humbak zatrzymał się, kiedy łodzie były o jakieś sto stóp od niego. Może zamierzał nurkować, żeby zapewnić sobie ucieczkę...

Ducrest z łodzi Allotte’a potrząsnął harpunem, potem go cisnął w chwili, kiedy harpunnik z łodzi Stroka rzucił swoim.

Wieloryb został trafiony. Z jego pryskawk strzelił strumień krwi. Zwierzę wydmuchnęło czerwoną fontannę, plasnęło po wodzie ostatni raz ogonem, obróciło się na brzuchu i znieruchomiało.

Ale który z dwóch harpunników zadał mu śmiertelny cios?

Rozdział jedenasty

Pomiędzy Anglikami a Francuzami

Jeśli kiedykolwiek wrogie nastroje, jakie żywiły nawzajem do siebie załogi „Reptona” i „Saint-Enocha”, miały okazję się przejawić, to trzeba przyznać, że obecne okoliczności sprzyjały temu jak żadne inne.

Nikt nie mógł zakwestionować faktu, że wieloryba najpierw dostrzegli marynarze z „Saint-Enocha” i że to Francuzi pierwsi rzucili się za nim w pogoń. Nie ulegało też najmniejszej wątpliwości, że łodzie pierwszego oficera i porucznika zostały spuszczone na wodę o trzy godziny wcześniej. Gdyby francuski harpunnik trafił go od razu, nigdy nie zasygnalizowano by go z pokładu angielskiego statku, który jeszcze podówczas nie ukazał się w polu widzenia. Ale zwierzę umknęło na północny wschód, czyli w kierunku, skąd w dwie godziny później pojawił się „Repton”. Wtedy to dopiero kapitan King, nie zważając na to, że wieloryba już tropiły francuskie łodzie, kazał spuścić swoje szalupy na wodę.

Tak czy owak, jeśli nawet oba harpuny dosięgły zwierzę równocześnie, angielski trafił humbaka w tylną część cielska, u nasady ogona, harpun zaś Ducresta wbił się pod lewą płetwę aż do serca i on to spowodował, że fontanna zabarwiła się na czerwono.

Zresztą zakładając nawet, że zdobycz należało podzielić równo pomiędzy oba statki, każdy z nich mógł sobie tylko pogratulować takiego trofeum. Ani „Repton”, ani „Saint-Enoch” nie złowiły w tym sezonie wieloryba, którego dałoby się porównać z tym.

Rzecz jasna, że zarówno wśród Francuzów, jak i wśród Anglików nikomu nie przyszłoby do głowy zgodzić się na jakikolwiek podział. Niewątpliwie jeden z harpunów zadał cios, który spowodował śmierć — cios bardzo celny i rzadki — ale przecież i drugi harpun nie spudłował.

Wytworzyła się więc taka sytuacja, że w chwili kiedy ludzie z „Saint-Enocha” czynili przygotowania do założenia cumy holowniczej na ogon wieloryba, ludzie Stroka zamierzali zrobić to samo. Wówczas Anglicy zaczęli wrzeszczeć łamaną francuszczyzną, którą jednak przeciwnicy dostatecznie dobrze zrozumieli:

— Precz! Łodzie z „Saint-Enocha” niech idą precz!

Porucznik Allotte natychmiast zareplikował:

— Wy sami idźcie precz!

— Wieloryb należy się nam z mocy prawa — oświadczył pierwszy oficer „Reptona”.

— Nie, to nam... I wara wam od niego! — odparł porucznik Heurtaux.

— Cumy... Cumy... — rozkazał Strok, a jego rozkaz został natychmiast powtórzony przez pierwszego oficera z „Saint-Enocha”.

Jednocześnie łódź porucznika Allotte’a przybiła do olbrzymiej bestii i przymocowała linę holowniczą, co zresztą natychmiast uczynili także marynarze z „Reptona”.

Gdyby trzy łodzie Anglików i trzy łodzie Francuzów zaczęły równocześnie ciągnąć, wieloryba nie tylko nie doprowadzono by do „Saint-Enocha” czy do „Reptona”, ale cumy niebawem by się porozrywały pod wpływem podwójnej siły działającej w przeciwnych kierunkach.

Tak się też zresztą stało po paru równoczesnych wysiłkach rywali. Wówczas zgodni w tym punkcie przeciwnicy zrezygnowali z dalszej pracy i manewrując tak, żeby się do siebie zbliżyć, niebawem znaleźli się prawie burta przy burcie.

Uwzględniając zacierzowanie obu załóg łatwo było zgadnąć, że teraz dojdzie do walki. Broni nikomu nie brakowało, na łodziach znajdowały się zapasowe harpuny, lance, bosaki, nie licząc noży, z którymi przecie marynarze nigdy się nie rozstają i zawsze trzymają je w kieszeni. Konflikt przerodził się zatem w bitwę, dojdzie do przelewu krwi, a tymczasem nadejdą statki i ujmą się za swoimi ludźmi.

W tym momencie pierwszy oficer z „anglika” groźnie gestykułując zwrócił się do kolegi ze statku francuskiego i w najzupełniej poprawnej francuszczyźnie powiedział:

— Czyżby pan ośmielał się kwestionować nasze prawa do tego wieloryba? Uprzedzam pana, że nie ścierpimy...

— A na czym to pan opiera swoje pretensje? — zapytał Heurtaux, nakazując gestem obu porucznikom, żeby mu dali mówić.

— Pan pyta, na czym opieram? — powtórzył oficer z „Reptona”.

— Właśnie!

— Na tym, że wieloryb płynął w naszą stronę i nigdy byście nie zdołali go dopędzić, gdybyśmy nie przecięli mu drogi.

— Ja zaś twierdzę, że przeszło dwie godziny temu nasze łodzie zostały spuszczone na wodę...

— Po naszych, szanowny panie! — zaprzeczył Strok.

— W każdym razie z pokładu „Saint-Enocha” zauważono go najpierw, kiedy pański statek był jeszcze poza zasięgiem wzroku!

— No to co, skoro nie mogliście się zbliżyć na dostateczną odległość, żeby go trafić?

— Puste słowa! — krzyknął porucznik Heurtaux, coraz bardziej wzburzony.

— W końcu wieloryb należy nie do tego, kto go zobaczył, lecz do tego, kto go zabił!

— Proszę nie zapominać, że nasz harpun został rzucony przed waszym! — upierał się dalej porucznik Strok.

— Racja! Racja! — przytaknęli Anglicy potrząsając bosakami.

— Nie! Nie! — zaprzeczyli Francuzi grożąc pięściami.

Tym razem porucznik Heurtaux nie zdołałby ich zmusić do milczenia. Kto wie, czy potrafiłby ich powstrzymać...

Niewiele brakowało, żeby załogi rzuciły się na siebie. Wówczas Heurtaux, czyniąc ostatni wysiłek, odezwał się do pierwszego oficera z „Reptona”:

— Zakładając, co nie jest prawdą, że pański harpunnik zadał pierwszy cios, to i tak nie mógł on spowodować rany śmiertelnej, a dokonał tego nasz człowiek.

— Łatwiej powiedzieć niż udowodnić!

— A więc nie chce pan ustąpić?

— Nie! — ryknęli Anglicy.

Namiętności tak rozgorzały, że nie pozostawało nic innego, jak tylko walka.

Zaszła jednak okoliczność, która postawiłaby marynarzy z „Reptona” w gorszej sytuacji, jeśli nie na początku, to na pewno pod koniec walki. Gdyby do niej doszło, Francuzi zmusiliby przeciwnika do odwrotu.

Mianowicie „Repton”, odepchnięty przez wiatr, nie mógłby szybko podpłynąć przy słabej bryzie. Znajdował się jeszcze w odległości półtorej mili, gdy tymczasem „Saint-Enoch” stanął w dryf zaledwie o parę kabli od łodzi. Zauważył to natychmiast porucznik Strok i zawahał się z rozpoczęciem bitwy.

Jako ludzie nader praktyczni, Anglicy zrozumieli, że nie uda im się odnieść zwycięstwa w tych niekorzystnych dla nich warunkach. Cała załoga „Saint-Enocha” zważyła się na nich, zanim „Repton” zdołałby przyjść im z pomocą. Zresztą kapitan Bourcart rzucił już czwartą łódź na morze, posyłając w ten sposób odsiecz złożoną z jeszcze dziesięciu ludzi.

Dlatego porucznik Strok wydał rozkaz marynarzom, którzy też zorientowali się w sytuacji:

— Na statek!

Jednakże zanim porzucili wieloryba, dodał tonem, w którym wyczuwało się irytację i zawód:

— Jeszcze się spotkamy!

— Kiedy pan zechce — odpowiedział porucznik Heurtaux.

Jego towarzysze powtarzali bez najmniejszego skrępowania:

— Ale dostali „Englishe”, ale dostali po nosie!

Łodzie angielskie popłynęły na wiosłach w kierunku „Reptona”, znajdującego się w tym momencie o dobrą milę.

Ciekawe, czy pierwszy oficer Strok rzucał pogrożki na wiatr, czy też dojdzie kiedyś do rozprawy pomiędzy dwoma statkami.

W tym momencie dołączył do swoich kapitan Bourcart, który siedział w czwartej łodzi. Pierwszy oficer zreferował przebieg zajścia, kapitan zaś, po udzieleniu mu pochwały, oświadczył:

— Jeżeli „Repton” będzie szukał z nami zaczepki, to „Saint-Enoch” też go zaczepi... Na razie zacumujmy wieloryba, przyjaciele.

Te słowa utrafiły w ogólny nastrój i cała załoga jednogłośnie wrzasnęła „hura”!, które pewno doleciało do angielskiego statku. „Repton” nie oddał im salutu? Dobra jest, francuskim salutem będą tak słone żarty, że woda w Pacyfiku wyda się słodka! Wieloryba wzięto na hol, a ważył tyle, że marynarze w czterech łodziach musieli dobrze się napracować, żeby go podciągnąć do „Saint-Enocha”.

Bosman Ollive, cieśla Ferut i kowal Thomas wyszli na forkasztel. Jan-Maria Cabidoulin oszacował, że z humbaka wydobędzie się jakieś dwieście baryłek. Razem z tym, co „Saint-Enoch” miał już w swojej ładowni, uczyni to prawie połowę ładunku.

— Co ty na to, stary? — zagadnął go bosman Ollive.

— A to, że będziemy mieli dobrą oliwę do wylewania przy najbliższej burzy — odparł Cabidoulin.

— Co znowu! Nie zbraknie nam ani jednej baryłki, gdy przyjdziemy na Vancouver. Butelka nadal stoi?

— Stoi!

Jeden z młodszych marynarzy wydzwonił pół do ósmej. Było już późno na obracanie wieloryba, więc na razie tylko przycumowano go do burty statku. Nazajutrz skoro świt załoga miała się wziąć do ćwiartowania, potem do wytapiania tłuszczu; co najmniej dwie doby upłyną, nim wszystkie prace doprowadzi się do końca.

W gruncie rzeczy kapitan Bourcart mógł sobie pogratulować. Przeprawa z Petropawłowska do Vancouveru pozwoliła napełnić ładownie do połowy. Więcej, niż można było się spodziewać w tych warunkach. Gdyby sprawdziły się przewidywania, że ceny nie spadły na rynku, druga kampania dałaby całkiem piękny dochód.

Ponadto „Saint-Enoch” nie natknął się po drodze na nic złego. Zamiast potwora morskiego, o którym mówili kamczadalscy rybacy, trafił się wspaniały humbak, przycumowany teraz do burty...

Zapadła noc, trójmasztowiec z żaglami na gordingach i gejtawach oczekiwał już tylko wschodu słońca.

Wieczorem wiatr uciszył się prawie zupełnie, morze było gładziutkie. Nieznaczone boczne kołysanie nie nasuwało obaw o liny przytrzymujące wieloryba. Cóż to byłaby za strata, co za szkoda, gdyby w nocy zdobycz miała pójść na dno!

Należało jednak podjąć pewne kroki ostrożności, a przynajmniej czuwać. Kto wie,

czy kapitan King nie zechce wprowadzić w czyn pogrózek swego zastępcy i nie pokusi się o porwanie humbaka, przypuszczając atak na „Saint-Enocha”?

— Czyżby naprawdę mieli knuć plany napaści? — zapytał doktor Filhiol.

— Cóż... — odparł porucznik Coquebert — z Anglikami nigdy nie wiadomo.

— Jedno jest pewne — dodał pierwszy oficer. — Odstąpili okropnie zagniewani.

— Rozumiem ich świetnie! — zawołał porucznik Allotte. — Wymknął im się tak łakomy kąsek.

— Dlatego wcale bym się nie dziwił — ciągnął dalej Heurtaux — gdyby tu przybyli...

— Proszę bardzo — odpowiedział kapitan Bourcart. — Będziemy gotowi na ich przyjęcie.

Jeśli tak mówił, to był pewien całej załogi. Nie po raz pierwszy doszłoby do starcia. Pomiędzy wielorybnikami nieraz wybuchały spory o zakwestionowany cios harpunem — spory często pociągające za sobą najbardziej pożałowania godne akty gwałtu.

Na pokładzie „Saint-Enocha” zarządzono zatem najskrupulatniejszą obserwację i wachtowi musieli mieć oczy szeroko otwarte. Gdyby nawet „Repton” przy braku wiatru miał trudności z dopłynięciem do „Saint-Enocha”, to mógł przecież wysłać łodzie; dlatego należało robić wszystko, żeby nie dać się zaskoczyć przeciwnikowi korzystającemu z osłony nocy. Zresztą bezpieczeństwo francuskiego statku zwiększyła jeszcze dość gęsta mgła, która koło dziesiątej otuliła całe morze. Trudno było doprawdy znaleźć w takich warunkach miejsce, gdzie stał „Saint-Enoch”.

Godziny mijały bez alarmu. Kiedy słońce wzeszło, mgła wcale się nie rozproszyła i mogła osłaniać „Reptona”, gdyby się znajdował o pół mili. Trudno było przewidzieć, czy Anglicy zrezygnują z wprowadzenia w czyn swoich pogrózek i czy nie popróbują ataku, skoro tylko mgła się uniesie? Tymczasem najmniejszy podmuch nie poruszał powietrza i taki stan atmosfery utrzymywał się przez cały ranek. Załoga „Saint-Enocha” mogła zabrać się bez przeszkód do pracy.

Dwudziestego pierwszego października kapitan Bourcart kazał skoro świt obrócić wieloryba i żwawo wziąć się do roboty. Założono dwie talie i ludzie zmieniali się przy windzie.

Najpierw bosman Ollive z pomocą kilku marynarzy zaczepił łańcuch na zewnętrznej płetwie i wieloryb obrócił się dookoła swojej osi, co miało ułatwić ćwiartowanie. Wówczas odrąbano łeb i z wielkim wysiłkiem wciągnięto na pokład, gdzie po przekrojeniu go na cztery części marynarze odcięli wargi, ozór i fiszbiny. Wreszcie rozpalili pod kuchnią, a ponieważ dzięki zapasom zebranych w Petropawłowsku opału nie brakło, kucharz mógł podsycać ogień pod obydwoma kotłami.

W nich to właśnie oddzielnie wytopiono najpierw tłuszcz wydobyty ze łba, z ozora i warg, gdyż jest najlepszy w gatunku. Potem płatano dalej tuszę na kawałki od ośmiu

do dziewięciu sążni, które cięto na mniejsze, po dwie stopy, zanim wrzucono do kotła.

Na tej pracy minął cały ranek i część popołudnia. Dopiero koło trzeciej mgła rozproszyła się co nieco, jednak opary ograniczały widoczność do pół mili wokół „Saint-Enocha”.

„Repton” nie dawał znaku życia. Zresztą przy zupełnej ciszy nie mógłby się zbliżyć, chyba żeby wzięły go na hol jego własne łodzie, co z kolei sprawiłoby wiele kłopotu.

A tymczasem kapitan Bourcart nadal czuwał, nawet wysłał łódź porucznika Allotte’a na rekonesans w kierunku północno-wschodnim. Łódź wróciła nie przywożąc żadnych nowin, gdyż nie odważyła się oddalić nawet o pół mili na północ.

W gruncie rzeczy załoga nie miałaby nic przeciwko temu, żeby wziąć się za łby z Anglikami. Jest to już tradycja u Francuzów, a zwłaszcza u marynarzy. Ci zacni ludzie wciąż jeszcze marzą o odwecie za Waterloo!

Praca odbywała się w doskonałych warunkach. Według obliczeń kapitana połowę tłuszczu powinno się było wytopić jeszcze tego samego dnia. Zatem istniała nadzieja, że jeśli ruszy się wiatr, statek będzie mógł odpłynąć pojutrze, mając w ładowni o dwieście baryłek oliwy więcej.

Jeden jedyny raz, koło czwartej, wszczął się popłoch.

Kowal Thomas, siedząc w małej łódce i umacniając coś przy sterze, nagle usłyszał jakby plusk po zachodniej stronie. Może to słycać wiosła nadciągających łodzi z „Reptona”? Może Anglicy odkryli pozycję „Saint-Enocha”? Kowal wdrapał się natychmiast na burtę i zawiadomił kapitana. Kto wie, czy nie nadszedł moment zdjęcia strzelb z podpórek i przygotowania się do obrony?

Prace przerwano i ludzie zajęci przy ćwiartowaniu tuszy dostali rozkaz powrotu na pokład.

Ponieważ z powodu mgły oczy nie mogły oddać większej przysługi, Francuzi wyężyli słuch. Na pokładzie panowała absolutna cisza. Nie podsycano nawet pod kotłami ognia, który ledwo się żarzył. Usłyszano by najłżejszy szmer dobiegający z morza.

Upłynęły minuty, ale żadna łódź nie zbliżyła się do statku. Ze strony kapitana Kinga wielką zuchwałością byłaby próba zaatakowania „Saint-Enocha” w tych warunkach. Aczkolwiek mgła stanowiąca przeszkodę mogłaby jednocześnie pomóc Anglikom odpłynąć niepostrzeżenie, to jednak powinni byli wiedzieć, że kapitan Bourcart nie da się zaskoczyć. Ale jak stale powtarzał bosman Ollive, nic nie powinno zadziwić ze strony Johna Bulla*.

Po pewnym czasie wszyscy się przekonali, że alarm był fałszywy. Plusk musiał zostać spowodowany podmuchem gwałtownego wiatru, jaki czasami przedziera się przez mgłę nie mając dość siły, żeby ją rozproszyć. Zresztą bryza jak gdyby chciała się ruszyć,

*John Bull — potocznie: typowy Anglik

ale na razie były to tylko porywy bez określonego kierunku. Jeżeli wiatr się nie nasili, niebo pozostanie zasnute aż do wschodu słońca. Po okresie ciszy, dość rzadkim o tej porze roku i w tej części Pacyfiku Północnego, na pewno nastąpią przykre słoty. Nasuwały się obawy, iż żegluga nie będzie się odbywać w tak korzystnych warunkach, jak po wyjściu z Petropawłowska. Ponieważ jednak trójmasztowiec dobrze się sprawował podczas niejednej burzy i nigdy nie doznał poważniejszych awarii, Jan-Maria Cabidoulin mógłby oszczędzić załodze ponurych przepowiedni pod adresem „Saint-Enocha” z Hawru i kapitana Bourcarta!

W końcu dlaczego statek miałby nie odzyskać szczęścia, jakie towarzyszyło jego pierwszej wyprawie, i nie napotkać nowych wielorybów, które pozwoliłyby uzupełnić ładunek jeszcze przed Vancouverem?

Dzień chylił się ku końcowi, noc zapowiadała się tak ciemna, jak i poprzednia. Kapitan zarządził środki bezpieczeństwa i po powrocie porucznika Allotté'a kazał wciągnąć łodzie na pokład.

Prawdę mówiąc, z uwagi na prace, które jeszcze pozostały do wykonania, lepiej byłoby, gdyby „Saint-Enoch” stał w miejscu unieruchomiony ciszą jeszcze przez dwadzieścia cztery godziny, pod warunkiem, że potem dobry wiatr popchnie go ku amerykańskiemu wybrzeżom.

Nagle koło piątej niezwykle ostre gwizdki przeszły powietrze. Jednocześnie morze silnie zafalowało aż do najgłębszych warstw. Olbrzymia pokrywa piany wybieliła wodę. „Saint-Enoch”, zniesiony na grzbiecie potężnej fali, odczuł niesłychanie gwałtowny wstrząs i kołysanie wzdłużne. Żagle wiszące na gordingach i gejtawach trzaskały z wielkim hukiem i załogę ogarniał strach, że całe omasztowanie runie.

Na szczęście cielsko wieloryba, mocno przycumowane do burty, nie urwało się, co było prawdziwym cudem przy tak dużym przechyle statku.

— Co się stało? — krzyknął kapitan Bourcart wyskakując ze swojej kabiny.

Szybko wszedł na kasztel rufowy, gdzie pierwszy oficer i obaj porucznicy zaraz do niego dołączyli.

— Przyptyw musiał nastąpić bardzo gwałtownie — stwierdził Heurtaux. — Niewiele brakowało, żeby nasz „Saint-Enoch”...

— Tak, gwałtowny przyptyw — powtórzył bosman Ollive — no bo wiatru nie ma tyle, żeby wydać mój kapelusz.

— Ale ponieważ może mu towarzyszyć wichura, proszę kazać zwinąć wszystkie żagle, poruczniku. Nie dajmy się zaskoczyć!

Rozkaz był przezorny, bardzo wskazany i pilny. Istotnie w ciągu paru minut wiatr tak przybrał na sile, że zdołał odepchnąć część mgły na południe.

— Po lewej burcie z tyłu statek!

Na ten okrzyk jednego z marynarzy uczepionego want fokmasztu wszyscy zwrócili

oczy w tamtą stronę. Może to „Repton”?

Tak, był to angielski statek w odległości jakichś trzech mil od „Saint-Enocha”.

— Wciąż na tym samym miejscu — zauważył porucznik Coquebert.

— Jak i my na swoim — odparł kapitan Bourcart.

— Wygląda, jakby przygotowywał się do postawienia żagli — stwierdził porucznik Allotte.

— Niewątpliwie... chce ruszyć — dodał porucznik Heurtaux.

— Czyżby zamierzał iść na nas? — zapytał doktor Filhiol.

— Do tego byłby zdolny! — warknął bosman Ollive.

— Zobaczymy — mruknął pod nosem kapitan Bourcart.

Nie odrywał lunety od oka, trzymał ją wciąż nastawioną na angielski statek.

Wszystko wskazywało na to, że kapitan King pragnie skorzystać z wiatru, który dął ze wschodu i pozwoliłby zbliżyć się do „Saint-Enocha”. Widać było, jak marynarze wspinają się na reje. Niebawem postawili marsle, fok i bezan, potem kliwer i sztaksel dla ułatwienia zwrotu.

Czy „Repton” pójdzie dalej na wschód wyostrzając do wiatru, żeby dotrzeć do jakiegoś portu w Brytyjskiej Kolumbii? Nie, nie to leżało w intencjach kapitana Kinga, co do tego nikt nie miał złudzeń. „Repton” zamiast wziąć kierunek na wschód, płynął tak, aby przeciąć drogę „Saint-Enochowi”.

Słowa porucznika podchwyciła cała załoga. Jeżeli „Repton” zaatakuje „Saint-Enocha”, będzie się miał z pyszna! Odpowiedzą mu tak jak trzeba, strzałami z karabinów, z pistoletów i ciosami toporów!

Minęła szósta, słońce szybko chowało się za horyzont na południowym zachodzie. Od strony, skąd wiała bryza, morze było wolne od oparów. Ludzie nie tracili z oczu najmniejszego ruchu „Reptona”, który zbliżał się średnią szybkością. Nim minie pół godziny, stanie burta w burtę z „Saint-Enochem”, chyba że przełoży ster.

W przewidywaniu ataku kapitan wydał rozkaz przygotowania broni i załadowania obu miotaczy kamieni, w które statki wielorybnicze były zazwyczaj uzbrojone. Gdyby kapitan King posłał im parę pięcio- czy sześciofuntowych pocisków, kapitan Bourcart odwzajemniłby się takimi samymi i w takiej samej ilości.

„Repton” znajdował się zaledwie o jakieś trzy czwarte mili, gdy stan morza przeobraził się gwałtownie, bez najmniejszych zmian warunków atmosferycznych. Wiatr nie przybrał na sile, niebo nie zaciągnęło się, nawet na horyzoncie nie zbierały się chmury. W górnych i niższych warstwach powietrza panowała absolutna cisza. Niewątpliwie niezwykle zjawisko, które miało niebawem nastąpić, ograniczało się tylko do tej części oceanu.

Nagle wśród okropnych ryków, których pochodzenia czy przyczyny nikt na „Saint-Enochu” nie potrafił ustalić, morze się zakotłowało, pobiełało od piany, wybrzuszyło, jak

gdyby podwodny wybuch zmałcił najgłębsze otchłanie, i to akurat w miejscu, gdzie się znajdował angielski statek wielorybniczy; „Saint-Enoch” nie odczuwał jeszcze skutków tego niepojętego wzburzenia.

Kapitan Bourcart i jego ludzie ochłonęli z zaskoczenia i tylko obserwowali pilnie „Reptona”, a to, co zobaczyli, najpierw wprawiło ich w zdumienie, a potem napełniło niesamowitym strachem.

„Repton” uniósł się na grzbiecie olbrzymiej fali i po chwili zniknął poza nią. Z tej fali tryskały potężne strumienie, jak gdyby wydobywając się ze skrzeli gigantycznego potwora, którego głowa znajdowała się pod statkiem, ogon zaś w odległości pół kabla, czyli stu metrów, tłukł morze jak oszalały.

Gdy „Repton” wynurzył się z powrotem, był zupełnie rozbrojony, z połamanymi masztami, z takielunkiem w strzępach, z przekrzywionym kadłubem, bezbronny wobec potężnych fal. Jeszcze chwila i uderzył w niego po raz ostatni potwornej siły grzywacz, pociągając go w otchłanie Pacyfiku.

Kapitan Bourcart, jego oficerowie i cała załoga nie mogli powstrzymać okrzyku zgrozy; stali przerażeni tym niepojętym i zdumiewającym kataklizmem.

Ale może nie wszyscy ludzie z „Reptona” zginęli razem ze statkiem? Może bodaj kilku z nich zdołało umknąć śmierci, w porę ładując się do szalup, może nie pochłoneły ich fale? Może uda się uratować któregoś z tych nieszczęśników, nim noc okryje ciemnością ocean? W obliczu takich katastrof wszelkie wąśnie idą w niepamięć. Pozostaje tylko do spełnienia ludzki obowiązek i francuscy żeglarze go spełnią.

— Łodzie na wodę!

Od chwili zniknięcia „Reptona” upłynęły ze dwie minuty, jeszcze można zdążyć przyjść z pomocą tym, którzy ocaleli.

Nagle, zanim szalupy zostały spuszczone na wodę, nastąpił niezbyt silny wstrząs. „Saint-Enoch” uniesiony o siedem czy osiem cali jak gdyby potknął się o jakąś rafę, przechylił na prawą burtę i znieruchomiał.

Rozdział dwunasty

Na mieliźnie

Wschodni wiatr wiejący od piątej po południu, z którego „Repton” zamierzał skorzystać, nie utrzymał się. Po zachodzie słońca zaczął słabnąć, a potem zupełnie ucichł. Wzburzenie morza przejawiało się jedynie w leciutkim plusku na powierzchni. No i zaraz powróciły gęste mgły, okrywające już od czterdziestu ośmiu godzin tę część Pacyfiku.

„Saint-Enoch” zawadził o coś stępką w chwili, kiedy kapitan wydał rozkaz spuszczenia łodzi na wodę. Czyżby katastrofę „Reptona” należało przypisać tym samym przyczynom? Czy statek angielski, mniej szczęśliwy od „Saint-Enocha”, wpadł na rafę?

Tak czy owak, jeśli nawet francuski statek nie poszedł z miejsca na dno, to jednak osiadł na mieliźnie. Ponieważ istniała obawa, że w każdej chwili mogły go pochłonać fale, nie było już mowy o wysłaniu łodzi na ratunek angielskich marynarzy.

Pierwszym wrażeniem zarówno kapitana Bourcarta, jak i jego towarzyszy było skrajnie zdumienie. Jak się to stało, że wpadli na mieliżnę? Wszak „Saint-Enoch” ledwo odczuł podmuch lekkiej bryzy, która powiała około piątej po południu. Co go wrzuciło na podwodną skałę, czyżby prąd, którego istnienia nikt nie podejrzewał i nikt dotychczas nie zauważył? W tym wszystkim pewne okoliczności wydawały się niejasne, a zresztą pora nie była odpowiednia do zastanawiania się nad przyczynami wypadku.

Jak już wiemy, wstrząs był raczej słaby. Ale po następnych dwóch pchnięciach, które zresztą wcale nie uszkodziły steru, olbrzymia ściana wody runęła na statek. Na szczęście maszty się nie złamały, sztagi i wanty wytrzymały. „Saint-Enoch” nie doznał awarii w spodzie kadłuba, więc chyba nie grozi mu zatonięcie jak „anglikowi”? Jeśli brak mu tylko paru cali wody, żeby znowu pożegłował, to może uwolni go przypływ?

Pierwszym smutnym skutkiem wstrząsu było pęknięcie lin przytrzymujących wieloryba i niebawem prąd porwał jego cielsko. Ale teraz wszyscy mieli inne kłopoty na głowie niż żal po straconej setce baryłek oliwy. Teraz najważniejszą sprawą było wyciągnięcie uwięzionego statku z groźnej opresji.

Po tym wydarzeniu bosman Ollive unikał zaczepek pod adresem Jana-Marii Cabidoulina. Na pewno usłyszałyby coś w rodzaju:

— Zobaczysz, to dopiero początek końca...

Tymczasem kapitan Bourcart i pierwszy oficer naradzali się na kasztelu rufowym.

— Czyżby w tej części Pacyfiku istniały mielizny? — zastanawiał się Heurtaux.

— Nie wiem, co o tym myśleć — przyznał się kapitan Bourcart. — Jedno jest pewne: mapy morskie nie podają ani jednej pomiędzy Wyspami Kurylskimi a Aleutami.

Najnowsze mapy istotnie nie wykazywały ani mielizn, ani podwodnych skał w tej części oceanu, gdzie sto dwudziesty i sto sześćdziesiąty stopień geograficznej długości krzyżuje się z pięćdziesiątym równoleżnikiem. Co prawda od sześćdziesięciu godzin mgła nie pozwoliła kapitanowi dokonać pomiarów, ale ostatnia obserwacja uplasowała statek w odległości przeszło dwustu mil od archipelagu Aleutów. A przecież trudno było przypuszczać, że od chwili pomiarów w dniu 19 października wiatr i prądy mogły zapędzić „Saint-Enocha” na taką odległość, że nadział się na skały sterczące na krańcu Aleutów.

Kapitan Bourcart zszedł do mesy, rozłożył na stole mapy, studiował je uważnie i wymierzał kompasem pozycje swego statku, szacując w przybliżeniu drogę przebytą w ciągu trzech dni. Ale nawet gdyby wyniosła dwieście mil w kierunku na Aleuty, to i tak nie mógł napotkać żadnej rafy...

— Czy nie jest możliwe — wtrącił się doktor Filhiol — że już po sporządzeniu tych map w dnie morza powstało jakieś wybrzuszenie...

— Wybrzuszenie dna? — zastanawiał się kapitan Bourcart, nie odrzucając podobnej hipotezy.

Skoro nie istniała żadna inna, to rozsądek nakazywał przyjąć taką. Czy na skutek powolnego działania albo nagłego wygórowania spowodowanego wstrząsami podziemnymi dno nie mogło się podnieść do powierzchni morza? Wszak nie brak przykładów takich zjawisk w skorupie ziemskiej tam, gdzie jeszcze notuje się działalność wulkanów. A przecież ten akwen sąsiaduje z archipelagiem pochodzenia wulkanicznego. Przecież płynąc tędy dwa i pół miesiąca temu zauważyli na północy płomień wulkanu na wyspie Unimak! Aczkolwiek to tłumaczenie wydawało się w pewnej mierze uzasadnione, to jednak większość załogi musiała je odrzucić, niebawem zobaczymy dlaczego.

Niezależnie od przyczyn, uwięzienie „Saint-Enocha” na mieliznie było faktem bezspornym. Sondując głębokość z przodu i z tyłu, bosman Ollive nie stwierdził więcej niż cztery do pięciu stóp wody pod stępką.

Kapitan Bourcart przede wszystkim zatroszczył się o dokładne zlustrowanie ładowni. Jan-Maria Cabidoulin i cieśla Ferut orzekli, że morze nie wdarło się przez poszycie i że na pewno kolizja nie spowodowała przecieku.

Teraz nie pozostawało nic innego, jak czekać do następnego dnia, żeby ustalić, czym

była ta nieznaną skałą na Pacyfiku, a potem spróbować zdjąć z mielizny statek, zanim pogoda się pogorszy.

Noc dłużyła się wszystkim nieznośnie. Ani oficerowie nie poszli do swojej kabiny, ani marynarze do kubryka. Musieli być w pogotowiu na wszelki wypadek. Niekiedy dawało się słyszeć lekkie szorowanie stępki po mieliznie. Może statek sam poddając się prądom, potrafi oderwać się od skalistego podłoża? Przecież mogło tak się stać, że się ześliznie na bok albo że się pochyli i trafi na właściwą głębokość.

Przezorny kapitan Bourcart kazał spuścić wszystkie łodzie na wodę zaopatrzywszy je w jak największą ilość żywności na wypadek, gdyby zaszła potrzeba opuszczenia statku. Kto wie, czy załoga nie będzie zmuszona wsiąść do nich i starać się dopłynąć do najbliższego lądu? Miał nim być Archipelag Aleucki, chyba że wskutek zupełnie niepojętych okoliczności statek zboczył ze swojego kursu. Na razie nie groziło mu przewrócenie się, co może by się stało, gdyby tusza wieloryba nadal wisiała przy burcie.

Wśród innych ewentualności mogących spowodować uwolnienie statku kapitan Bourcart nadal liczył na przyptyw. Zdawał sobie sprawę, że na całym obszarze Pacyfiku przyptywy są słabe, ale wystarczyłoby podniesienie się poziomu wody nawet o kilka cali, żeby zejść z mielizny. Statek chyba nie opierał się zbyt dużą powierzchnią o skałę.

Przyptyw zaczął się koło jedenastej i koło drugiej nad ranem miał osiągnąć najwyższy poziom. Kapitan i oficerowie z uwagą obserwowali podnoszenie się wody i słuchali pluskania prądu, które ucho z łatwością łowiło w ciszy spokojnej nocy.

Niestety, kiedy wreszcie morze osiągnęło najwyższy poziom, w sytuacji statku nie nastąpiła żadna zmiana. „Saint-Enoch” doznał jedynie paru słabych wstrząsów, a jego stępka leciutko zakołysała się na podmorskim progu... O tej porze roku, w październiku, skończyły się już przyptywy porównania jesiennego i szansę na zejście z mielizny zmniejszały się wraz z każdą następną odmianą księżyca.

Ale czy teraz odpływ nie pociągnie za sobą pogorszenia sytuacji? Czy przechył nie pogłębi się w miarę opadania wody i czy statek się nie przewróci?

Dopiero koło czwartej nad ranem rozwiały się te dręczące obawy. Żeby zapobiec wszelkim ewentualnościom, kapitan Bourcart kazał przygotować wsporniki z rej bram-sli, ale nie zaszła potrzeba ich użycia.

Krótko przed siódmą czerwona poświata zabarwiła mgłę na wschodzie. Wynurzające się zza horyzontu słońce nie było w stanie jej rozproszyć i takielunek nasiąkł wilgocią.

Łatwo sobie wyobrazić, jak oficerowie na kasztelu rufowym i marynarze na forkasztelu wycęzali wzrok, żeby przebić gęstą mgłę od tej strony, gdzie statek uwiązł, zanim jeszcze łodzie będą mogły go objechać. Każdy chciał jak najszybciej rozpoznać ukształtowanie skały. Czy zajmowała dużą przestrzeń? Czy była jedyną w tej strefie? Czy inne podwodne rafy wynurzały się z morza w czasie odpływu?

Niestety w odległości paru metrów poza relingiem nic się nie dało zobaczyć, ale też nie słychać było przyboju, który powoduje zazwyczaj fala uderzając o płytko leżące pod wodą skały.

I znów rozpoczęło się czekanie, tym razem na rozproszenie się mgły, co mogło nastąpić, tak jak i w dniach poprzednich, kiedy słońce zbliżało się do linii południka. Wówczas, jeśli okoliczności na to pozwolą, kapitan Bourcart spróbuje określić pozycję statku za pomocą sekstantu i chronometru.

Na razie zalecił jeszcze dokładniejsze oględziny ładowni. Bednarz Cabidoulin i cieśla Ferut przesunęli część baryłek do tyłu i ponownie upewnili się, że woda tu się nie wdarła. Ani wręgi, ani poszycie nie zostały przedziurawione w chwili kolizji. Na szczęście „Saint-Enoch” nie doznał poważniejszej awarii. Ale bednarz manewrując baryłkami na pewno mówił sobie w duchu, że trzeba będzie wyciągnąć je na pokład i wrzucić do morza, zarówno pełne jak i próżne, żeby ulżyć statkowi.

Tymczasem godziny biegły, a niebo wcale się nie przejaśniało. Rekonesans przeprowadzony przez kapitana Bourcarta i jego zastępcę wokół „Saint-Enocha” w promieniu pół kabla nie wykazał niczego, co by pozwoliło ustalić rodzaj i położenie podwodnej skały.

Najpilniejsze było stwierdzenie, czy znajdowała się ona w pobliżu jakiegoś lądu, do którego mogłyby przybić łodzie, w razie gdyby zaszła konieczność opuszczenia statku. Co prawda kapitan Bourcart twierdził stanowczo, że w tych regionach nie ma ani archipelagu, ani kontynentu, i odpowiedział kategorycznie doktorowi Filhiolowi, który go nagabywał w tej sprawie:

— Nie, drogi doktorze, w żadnym wypadku. Powtarzam, przed paroma dniami dokonałem dokładnych pomiarów. Teraz sprawdziłem swoje wyliczenia i według nich powinniśmy być co najmniej o dwieście mil od krańcowego punktu Wysp Kurylskich.

— Więc wracam do swojej teorii — upierał się doktor Filhiol — że musiało nastąpić wyrzucenie dna morskiego, o które uderzył „Saint-Enoch”.

— To prawdopodobne, gdyż nie uwierzę, że jakiś błąd czy zboczenie z kursu mogły nas odrzucić na taką odległość w kierunku północnym.

Bardzo nieprzychylna była okoliczność, że wiatr nie zamierzał wcale się ruszyć. Przede wszystkim przepędziłby mgły i odsłonił horyzont, następnie, gdyby dał z zachodu, to przy rozpiętych żaglach statek może oderwałby się od skalistego progu...

— Zaczekajmy... zaczekajmy, przyjaciele — powtarzał kapitan Bourcart czując, jak wzrasta zniecierpliwienie, a zarazem strach wśród załogi. — Mam nadzieję, że mgła się uniesie po południu i wtedy będziemy mogli zorientować się w naszej sytuacji; wierzę, że wydostaniemy się z oparów bez większej szkody!

Ale kiedy marynarze zerkali w stronę Jana-Marii Cabidoulina, to widzieli, jak kręci swoją wielką, rozczochraną głową na znak, że nie podziela takiego optymizmu, i to na-

pawało ich nową obawą.

Tymczasem nie chcąc dopuścić, żeby idący od wschodu przypyływ wpędził statek jeszcze głębiej na skałę, kapitan Bourcart po naradzie ze swoim zastępcą postanowił rzucić werp z tyłu.

Bosman Ollive z dwoma marynarzami spuścili na wodę jedną z łodzi, żeby dokonać tej zabezpieczającej operacji pod kierownictwem porucznika Allotte'a.

Łódź odbiła od statku, z którego wyluzowano linę kotwiczną.

Stosując się do rozkazu kapitana, porucznik wyrzucił sondę, kiedy znajdował się o jakieś pięćdziesiąt stóp od statku. Ku swojemu wielkiemu zdumieniu nie domacał się dna, nawet gdy wyluzował około dwudziestu sążni. Podjęte w paru miejscach z tej samej strony próby dały identyczne wyniki, nigdzie ołowiany ciężarek nie dotknął dna.

W tych warunkach rzucenie kotwicy byłoby bezcelowe, gdyż nie mogłaby się zaczepić. Nasuwało się przypuszczenie, że przynajmniej z tej strony skała urywała się pionowo.

Gdy łódź wróciła, porucznik Allotte złożył raport kapitanowi. Ten był wyraźnie zaskoczony. W jego pojęciu skała powinna była raczej schodzić bardzo łagodnymi i wydłużonymi uskokami, gdyż statek wpadł na nią prawie bez wstrząsu, jak gdyby ślizgając się po niezbyt pochyłej powierzchni.

Wówczas podjęto sondowanie wokół „Saint-Enocha”, tak by w miarę możliwości ustalić rozległość wyrzuczenia i grubość okrywającej go warstwy wody. Kapitan Bourcart wszedł do łodzi wraz z pierwszym oficerem, bosmanem i dwoma marynarzami. Wzięli z sobą sondę z linką długości dwustu sążni.

Powtórzenie operacji wykonanej przez porucznika Allotte'a potwierdziło, że ciężarek nie sięga dna. Musieli zatem ostatecznie zrezygnować z umieszczenia kotwicy z tyłu, co by pozwoliło na ściągnięcie statku z mielizny za pomocą obrotu brzoźcem.

— Panie kapitanie — odezwał się Heurtaux — wydaje mi się, że powinniśmy posondować o parę stóp od kadłuba...

— Jestem tego samego zdania — zgodził się kapitan Bourcart.

Bosman Ollive zarzucił na bosak jeden z zaczepów wanty i ustawił łódź tak, żeby opłynąć kadłub statku w odległości pięciu, najwyżej sześciu stóp. Pierwszy oficer wypuszczał linkę sondy co trzy metry, ale nawet na głębokości dwustu sążni nie napotkała ona dna.

A więc skała zajmowała bardzo niewielką przestrzeń, ograniczoną do dwóch czy trzech sążni pod powierzchnią morza. Znaczyłoby to, że „Saint-Enoch” utkwiał na wierzchołku podmorskiego stożka, nie naniesionego na mapę.

Tymczasem godziny biegły i nic nie zapowiadało rozproszenia się mgły. Kapitan Bourcart postanowił spróbować na szczycie przypyłwu zdjąć z mielizny swój statek za pomocą łodzi. Ciągnąc do tyłu, może uda się w tym czasie wydzwignąć go na wodę.

Manewr został wykonany w jak najkorzystniejszych warunkach. Sześć łodzi połączyło się we wspólnym wysiłku i marynarze z całych sił naparli na wiosła. Ale czy statek cofnął się choć trochę? Może o jakąś stopę zaledwie, więcej osiągnąć się nie udało, w końcu załoga straciła nadzieję, że jej trudy uwieńczy pomyślny rezultat.

Ale jeśli nie udało się to łodziom, jeśli nie uda się także i wiatrowi, to jaki los czeka „Saint-Enocha” przy pierwszych nawałnicach? Będzie nim tłukło o skałę i niebawem zostaną z niego bezkształtne szczątki. A przecież o tej porze roku tylko patrzeć, jak się rozpętają burze, zazwyczaj bardzo gwałtowne w tej części Pacyfiku.

Jako próba zdjęcia statku ze skały pozostawała jeszcze tylko jedna operacja. Po głębokim namyśle i przekonsultowaniu sprawy z oficerami oraz majstrami kapitan Bourcart na nią się zdecydował z konieczności, ale odłożył wykonanie o kilka godzin, gdyż zmiana pogody chwilowo się nie zapowiadała. Operacja ta miała na celu zmniejszenie ciężaru statku przez wyrzucenie ładunku do morza. Odciążony z ośmiuset czy dziewięciuset baryłek oliwy, może uniesie się na tyle, że znajdzie się na wodzie w czasie przypływu...

Załoga czekała więc w napięciu licząc na to, że tak jak poprzednich dni mgła rozproszy się po południu.

Był to jeden z powodów, dla których kapitan Bourcart nie wprowadził natychmiast w życie tego projektu. Bo gdyby nawet statek zszedł z mielizny, to czy dałoby się kierować nim wśród mgły? Wprawdzie sondaże stwierdziły wokół skały wielkie głębokości, ale czy z tego musiało wynikać, iż w pobliżu nie sterczały inne rafy, na których „Saint-Enoch” mógłby osiąść na nowo? Czy w odległości niespełna mili „Repton” nie wpadł na jedną z nich, i to tak nieszczęśliwie, że zatonął prawie natychmiast?

Te myśli kłębiące się w głowach żeglarzy sprowadziły rozmowę na angielski statek. Czy któryś z członków załogi przeżył katastrofę? Może łodzie z „Reptona” próbowały odnaleźć francuski statek? W każdym razie kapitan Bourcart z całą załogą wyczęłali słuch... Jednak nie dobiegał ich żaden głos, z czego należało wnosić, że ani jeden z marynarzy „Reptona” nie uszedł z życiem z tej strasznej katastrofy.

Minęły trzy godziny. Zaczynał się odpływ, a wraz z nim zniknęła nadzieja, że statek sam zejdzie z mielizny. Zresztą różnica poziomów pomiędzy przypływem a odpływem była bardzo niewielka. Skała nie mogła się wynurzyć, chyba że w czasie syzygium*. Porucznik Heurtaux nawet stwierdził, że poziom wody nie obniżył się zbyt w stosunku do śladów na kadłubie, a kiedy sondowano głębokość wokoło, lance dosięgały chropowatego dna na stałej głębokości wynoszącej pięć stóp.

Tak wyglądała sytuacja. Jak to się wszystko rozwikła? Czy „Saint-Enoch” zdoła kontynuować żeglugę? Czy załoga nie będzie zmuszona opuścić statku, zanim go wykończą

*Syzygia — łączna nazwa dla koniunkcji i opozycji planet; momenty nowiu i pełni księżyca.

burze? Na pokładzie znajdowało się trzydziestu trzech ludzi i wszyscy mogli się zmieścić w łodziach wraz z zapasami żywności na kilka dni. Ale w jakiej odległości trafią na najbliższy brzeg? I co się stanie, jeśli będą musieli przepłynąć setki mil?

A więc kapitan Bourcart zdecydował się poświęcić ładunek. Może statek, odciążony z kilkuset ton, uniesie się w pełni przyływu tak, że marynarze zdołają go ściągnąć ze skały?

Gdy rozkaz został wydany, ludzie zabrali się do dzieła, klnąc bez przerwy na pech, który spowodował utratę dochodów z ostatniej kampanii.

Starszy bosman Ollive popędzał do roboty. Za pomocą talii przytwierdzonych do obydwu pokryw włazów baryłki zostały wciągnięte na pokład, potem wrzucone do morza. Jedne szły natychmiast na dno, inne, rozbijając się o skałę i tracąc swoją zawartość, wypływały na powierzchnię. Niebawem statek otoczyła warstwa tłuszczu, jak gdyby wylano oliwę, żeby uspokoić wzburzone fale w czasie burzy. A przecież morze wyglądało jak najspokojniej. Nie było śladu przyboju ani na powierzchni, ani na obwodzie wybrzuszenia, chociaż porucznik Heurtaux stwierdził istnienie prądu płynącego z północnego wschodu.

Przyływ miał się niebawem rozpocząć. Jednak odciążenie statku mogło dać rezultaty dopiero w chwili, gdy fale osiągną najwyższy poziom. Do tego momentu pozostawały jeszcze trzy godziny i na pewno zdąży się zakończyć całą operację w odpowiednim czasie, jeśli praca będzie szła ostro. Inaczej „Saint-Enoch” musiałby tkwić na skale aż do następnej nocy, a przecież lepiej oddalić się od mielizny za dnia. Wydobyć na pokład blisko ośmiuset baryłek to praca wymagająca czasu, nie mówiąc już o zmęczeniu. Koło piątej połowę roboty wykonano. Przyływ podniósł poziom wody o trzy czy cztery stopy, zdawałoby się, że „Saint-Enoch” powinien odczuć tę różnicę, ale statek ani drgnął.

— Do diabła ciężkiego, można powiedzieć, że jesteśmy przygwożdżeni do tego miejsca! — klął bosman Ollive.

— Nie uda ci się go stąd ruszyć — mamrotał pod nosem Jan-Maria Cabidoulin.

— Co ty mówisz, stary?

— Nic! — burknął bednarz, rzucając do morza pustą beczułkę.

Nie spełniły się też nadzieje, że mgła w końcu się rozproszy. W nocy na pewno jeszcze zgęstnieje. Jeżeli więc statek uwolni się dopiero podczas następnego przyływu, to kapitanowi bardzo trudno będzie wyprowadzić go z tych niebezpiecznych wód.

Krótko przed szóstą, kiedy już półmrok zaczynał panować wokoło, usłyszano krzyki od zachodu, rozjaśnionego bladą poświatą.

Bosman Ollive pełniący wachtę na forkasztelu przybiegł do kapitana stojącego przy kasztelu rufowym.

— Panie kapitanie... proszę posłuchać... — powiedział. — Tam... w tamtej stronie wydaje mi się...

— Tak, ktoś woła — potwierdził porucznik Coquebert.

Wśród załogi przebiegł lekki szmer.

— Cisza! — rozkazał kapitan Bourcart.

Każdy nadstawił ucha.

Istotnie odległe wołania docierały na pokład. Nie ulegało wątpliwości, że skierowane były do „Saint-Enocha”.

Na znak dany przez kapitana odpowiedziano także okrzykami:

— Ahoj! Ahoj! Tutaj!

Czyżby mieszkańcy pobliskiego lądu czy wyspy przybyli na swoich łodziach? A może to jednak rozbitkowie z „Reptona”? Przecież ich łodzie mogły szukać od wczoraj w gęstej mgle możliwości dotarcia do francuskiego wielorybnika.

Ta najbardziej prawdopodobna hipoteza okazała się słuszna.

W parę minut później prowadzone okrzykami i wystrzałami dwie łodzie przybiły do „Saint-Enocha”. Były to szalupy z „Reptona” z dwudziestoma trzema ludźmi, w tej liczbie z kapitanem Kingiem.

Biedni rozbitkowie, wyczerpani do ostateczności, konali z wycieńczenia, gdyż nie zdążyli załadować prowiantów, katastrofa bowiem nastąpiła zupełnie niespodziewanie. Błąkali się przeszło dobę i teraz padali z głodu i pragnienia.

Marynarze z „Reptona” zostali powitani i przyjęci przez kapitana Bourcarta z właściwą mu uprzejmością, chociaż nie podobało mu się ich uprzednie postępowanie. Zanim zapytał kapitana Kinga, w jakich okolicznościach zatonął jego statek, zanim mu powiedział o sytuacji, w jakiej znalazł się „Saint-Enoch”, kazał przygotować posiłek dla nowych pasażerów.

Kapitana Kinga zaprowadzono do mesy, marynarze poszli do kubryka.

Z załogi „Reptona” brakowało trzynastu ludzi, trzynastu marynarzy pochłoniętych przez morze w chwili katastrofy statku.

Rozdział trzynasty

Rafa, która drgnęła!

Kiedy kapitan King wraz ze swymi ludźmi dobił do „Saint-Enocha”, mgła była tak gęsta, że gdyby ich krzyków z łodzi nie usłyszano, rozbitkowie minęliby na pewno podwodną skalę. Płynąc na południe Anglicy nie mogli dotrzeć ani do wybrzeży Azji, ani do wybrzeży Ameryki. Nawet zakładając, że wiatr rozpędziłby mgły, to jak zdołaliby przebyć setki tysięcy mil na wschód czy na zachód, bez sucharów dla zaspokojenia głodu i bez słodkiej wody dla ugaszenia pragnienia? Nim upłynęłoby czterdzieści osiem godzin, ani jeden z rozbitków „Reptona” nie pozostałby przy życiu.

Statek ten liczył łącznie z oficerami i marynarzami trzydzieści sześć osób załogi. Tylko dwudziestu trzech skoczyło do łodzi, dodając więc tę liczbę do załogi „Saint-Enocha”, zmniejszonej przez śmierć marynarza Rollata, łączny stan załóg osiągał teraz liczbę pięćdziesięciu sześciu ludzi. Gdyby nie udało się zepchnąć statku na wodę, jaki los czekał kapitana Bourcarta, a także jego dawnych i nowych towarzyszy. Nawet gdyby jakiś ląd — kontynent czy wyspa — znajdował się niezbyt daleko, to i tak łodzie pokładowe nie mogłyby zabrać wszystkich. Przy pierwszym szkwale — a są one bardzo często w tych okolicach Pacyfiku — francuski statek zaatakowany przez wysokie grzywacze rozbijające się o skalę podwodną zostanie strzaskany w ciągu niewielu minut! Trzeba więc będzie go opuścić. A wtedy zapasy prowiantów, które kapitan Bourcart spodziewał się odnowić na Vancouverze, szybko się wyczerpią, gdyż będzie musiał żywić prawie podwójną od chwili przybycia rozbitków z „Reptona” załogę.

Zegary pokładowe wskazywały ósmą. Nic nie wróżyło wiatru pod gęstą zasłoną z mgły. Zapadająca pomału noc zapowiadała się spokojna i bardzo ciemna. Nikt nie miał nadziei, że statek uwolni się na szczycie przyływu, gdyż stawały się one coraz słabsze. W dodatku wyczerpały się możliwości odciążenia „Saint-Enocha”, chyba żeby poświęcić maszty...

O tej sytuacji dowiedział się kapitan King, kiedy siedział w mesie oficerskiej z kapitanem Bourcartem, jego zastępcą, doktorem Filhiolem i obydwoma porucznikami.

Wprawdzie on sam i jego towarzysze znaleźli tutaj schronienie, ale nie znaczyło to bynajmniej, że mogli liczyć na pewny ratunek. Czy bliska przyszłość nie zgotuje „Saint-Enochowi” takiego samego losu, jaki spotkał „Reptona”?

Oficerowie z „Saint-Enocha” chcieli zorientować się, w jakich warunkach nastąpiła katastrofa angielskiego statku. Oto co opowiedział kapitan King:

„Repton” stał uwięziony pośród mgieł, kiedy nagle, poprzedniego dnia, krótkie przejaśnienie pozwoliło dojrzeć „Saint-Enocha” o jakieś trzy mile po nawietrznej. Dlaczego „Repton” skierował się ku niemu? Czy wiodły go mniej lub bardziej wrogie zamiary porachowania się za owego wieloryba, trafionego przez harpunników obu załóg? Kapitan King nie wypowiedział się na ten temat. Zresztą pora nie była odpowiednia do wzajemnych oskarżeń. Toteż King ograniczył się do stwierdzenia, że kiedy „Repton” był w odległości mili od „Saint-Enocha”, nagle doznał niesłychanie gwałtownego wstrząsu. Kadłub trzasnął w głębi po lewej burcie i do statku wdarła się woda. Pierwszy oficer Strok oraz dwunastu ludzi z załogi zostało bądź wyrzuconych za burtę, bądź też przygniecionych spadającymi masztami. Kapitan King i jego towarzysze byliby zginęli tak samo, gdyby dwie będące w morzu szalupy ich nie zabrały. Ponad dwadzieścia cztery godziny rozbitkowie z „Reptona” błąkali się na los szczęścia, bez odrobiny jedzenia, starając się odnaleźć „Saint-Enocha” i tylko przypadek przywiódł ich na to miejsce.

— Jednego nie mogę sobie wytłumaczyć — dodał King, który biegle mówił po francusku — mianowicie skąd się wzięła skała podwodna w tych stronach? Byłem pewien pozycji mojego statku, zarówno co do szerokości, jak i co do długości geograficznej.

— Ja także, jeśli chodzi o mój statek — odparł kapitan Bourcart — chyba że w ostatnich czasach nastąpiło wybrzuszenie dna...

— Jest to jedyna dopuszczalna hipoteza — podtrzymał go pierwszy oficer Heurtaux.

— W każdym razie, panie kapitanie — ciągnął dalej King — „Saint-Enoch” miał więcej szczęścia niż „Repton”...

— To nie ulega kwestii — zgodził się kapitan Bourcart — ale kiedy i jak będzie mógł żeglować dalej?

— Nie ma poważniejszych uszkodzeń?

— Nie, jego kadłub jest nienaruszony. Ale wydaje się przykuty do tej skały; nawet gdy poświeciłem cały ładunek, nie zdołał z niej zejść na szczycie przyptywu!

— Więc co panowie postanowili? — zapytał kapitan King, przenosząc wzrok z kapitana Bourcarta na jego oficerów.

Pytanie pozostało bez odpowiedzi. Wszelkie środki, jakie załoga podjęła, żeby uwolnić „Saint-Enocha”, nie dały żadnych rezultatów. Czyżby żywioł miał dokonać tego, czego nie potrafili dokonać ludzie? A czy załadowanie się do łodzi nie było narażeniem się na niechybną zgubę? Na północy, tak samo jak i na wschodzie czy zachodzie, setki mil

dzieliły statek do najbliższych lądów, od Wysp Kurylskich czy Aleuckich. Zbliżał się koniec października. Niebawem miały się rozpocząć śloty. Słabe bezpokładowe szalupy zdane na ich łaskę nie zdołałyby się oprzeć pierwszej większej fali. Zresztą jak pomieścić w nich pięćdziesięciu sześciu ludzi? A jakąż szansę ratunku będą mieli ci, co pozostaną, jeśli nie zabierze ich statek przepływający właśnie w pobliżu?

Wtedy to doktor Filhiol zadał kapitanowi Kingowi następujące pytanie:

— Kiedyśmy opuszczali jednocześnie Petropawłowsk, słyszał pan zapewne, że rybacy opowiadali o pojawieniu się na pełnym morzu potwora morskiego, przed którym uciekali w wielkim pośpiechu?

— Tak jest i muszę przyznać, że załoga „Reptona” wpadła w prawdziwą panikę.

— Uwierzyli w istnienie tego potwora? — wtrącił się pierwszy oficer Heurtaux.

— Uwierzyli, że chodzi o kalmara, krakena czy gigantyczną ośmiornicę, ja zaś nie wiedziałem, dlaczego mieliby w to nie wierzyć...

— Z tej prostej przyczyny, panie kapitanie — odparł doktor — że takie ośmiornice, krakeny czy kalmary nie istnieją.

— Nie bądźmy tacy pewni, panie doktorze — zaoponował Roman Allotte.

— Proszę mnie dobrze zrozumieć, drogi poruczniku. Istotnie, zdarzało się napotkać okazy takich potworów, nawet udawano się za nimi w pogoń, a parę z nich wciągnięto na pokład. Ale żaden nie miał tak kolosalnych wymiarów, jakie się im przypisuje i które są czystym wymysłem wyobraźni. Możliwe, że zdarzają się olbrzymie stworzenia, które potrafią zniszczyć jakąś łódź, ale żeby były one zdolne wciągnąć kilkusettonowy statek w otchłanie morskie — co to, to nie!

— Zgadzam się z panem w zupełności — przytaknął kapitan Bourcart — potwory o takiej sile należy zaliczyć do zwierząt legendarnych.

— Jednakże — upierał się porucznik Coquebert — rybacy z Petropawłowska mówili, że widzieli coś w rodzaju olbrzymiego węża morskiego.

— A przerażenie ich było tak wielkie — dodał kapitan King — że czym prędzej wrócili do portu.

— Ale czy od chwili wyjścia „Reptona” z Petropawłowska — uparcie wypytywał doktor Filhiol — ukazał się panu ten Briaveus o pięćdziesięciu głowach i stu ramionach, potomek owego słynnego olbrzyma starożytności zagrażającego niebu, którego Neptun uwięził pod Etną?

— Nie, panie doktorze — odparł kapitan King. — Jednakże „Saint-Enoch” tak samo jak „Repton” niewątpliwie musiał napotkać na powierzchni morza rozmaite szczątki, kawałki łodzi, cielska wielorybów, nie wyglądające na trafione harpunem. Więc może jednak potwór morski zasygnalizowany w Petropawłowsku zdewastował te regiony?

— Jest to nie tylko możliwe, lecz bardzo prawdopodobne — oświadczył porucznik Allotte — za pozwoleniem pana kapitana i pana doktora.

— Nie ma rady, panie poruczniku — zareplikował doktor Filhiol — dopóki nie zobaczę na własne oczy, nie uwierzę.

— Tak czy owak — powiedział kapitan Bourcart zwracając się do kapitana Kinga — chyba nie przypisuje pan katastrofy „Reptona” atakowi krakena, kalmara czy węża.

— Nie — odparł kapitan King — nie, a jednak, jeśli dać posłuch twierdzeniu paru moich ludzi, to nasz nieszczęsny statek miał być porwany w gigantyczne ramiona, w olbrzymie kleszcze, następnie wyrócony i wciągnięty w otchłań. O niczym innym nie rozprawiali, kiedy nasze łodzie szukały „Saint-Enocha”.

— Ta gadanina pańskich marynarzy znalazłaby zwolenników wśród mojej załogi — przyznał kapitan Bourcart. — Olbrzymia większość moich ludzi jest przekonana, że takie potwory istnieją. Bednarz bez przerwy raczył ich różnymi historyjkami na ten temat. Jego zdaniem katastrofę „Reptona” spowodowało jakieś niezwykle zwierzę, coś pośredniego pomiędzy wężem a ośmiornicą. Co prawda dopóki się nie przekonam, że było inaczej, będę twierdził, że nasze statki wpadły na skały podwodne świeżo powstałe i nie naniesione jeszcze na mapy Pacyfiku.

— Moim zdaniem to nie ulega kwestii — przytaknął Pilhiol — a wszelkie bajdy na ten temat należy pozostawić naszemu bednarzowi Cabidoulinowi.

Dochodziła dziewiąta wieczór. Nikt nie miał już nadziei, że „Saint-Enoch” uwolni się w ciągu nocy. Jak wiemy, przyływy osiągały coraz niższy poziom. Jednak kapitan Bourcart, nie chcąc zaniedbać niczego, kazał spuścić łodzie na wodę, załadowawszy na nie najcięższe drzewca. Nie mógł nawet myśleć o jeszcze większym odciążeniu statku, chyba żeby kazał wyrzucić stengi wraz z olinowaniem, żaglami i rejami. Przysporzyłoby to bardzo ciężkiej pracy, w dodatku gdyby „Saint-Enoch” po zejściu z mielizny złapała w tym stanie nawałnica, groziła mu niechybna katastrofa. Postanowiono w końcu, że nazajutrz, jeśli mgły się uniosą i słońce pozwoli na dokonanie dokładnych obserwacji i pomiarów położenia statku, dowództwo podejmie decyzję co do dalszego postępowania.

Kapitan Bourcart i jego oficerowie ani myśleli udawać się na spoczynek. Marynarze ułożyli się na pokładzie i w ogóle nie schodzili do kubryka. Niepokój nie dawał im spać. Jedynie tylko młódź okrętowa, po daremnej walce z sennością, zasnęła tak mocno, że nawet pioruny i grzmoty by ich nie obudziły, tak samo zresztą, jak i większość marynarzy z „Reptona”, zmęczonych do nieprzytomności. Bosman Ollive chodził tam i z powrotem po kasztelu rufowym, a pięciu czy sześciu marynarzy otoczyło Cabidoulina, nietrudno odgadnąć, co im bednarz opowiadał.

Rozmowa tocząca się w mesie musiała doprowadzić do zwykłych rezultatów, mianowicie każdy coraz bardziej zacietrzewiał się i upierał przy swoich poglądach i jeden dowodził, że potwór morski istnieje, a drugi — że nie istnieje. Dyskusja pomiędzy doktorem a porucznikiem Allotte'em zaczęła się nawet zaogniać.

Nagle stało się coś, co położyło kres wszelkim sporom.

— Uwaga! Uwaga! — krzyknął porucznik Heurtaux, zrywając się na równe nogi.

— Statek jest na wodzie! — zawołał porucznik Coquebert.

— Popłynie! Już płynie! — dołączył swój głos Roman Allotte, a jego składane krzesło poślizgnęło się na deskach i mało spod niego nie uciekło.

Parę wstrząsów zachwiało kadłubem „Saint-Enocha”. Wyglądało na to, że jego stępka się uwolniła i szoruje po chropowatej powierzchni skały. Lekkie pochylenie na prawą, potem na lewą burtę i statek jak gdyby wyprostował się nieco.

W jednej chwili kapitan Bourcart ze swymi towarzyszami wybiegli z mesy.

Wśród ciemnej nocy, którą mgła czyniła jeszcze czarniejszą, nie błyskał najmniejszy promyk, nie migotała ani jedna gwiazda, powietrza nie poruszał najłżejszy podmuch. Tylko morze miękko wzbierało przypływem, ale nawet przybój nie szemrał na zboczach skały...

Zanim kapitan Bourcart ukazał się na pokładzie, marynarze już zdążyli zerwać się na równe nogi. Czując wstrząsy, oni także doszli do wniosku, że statek zaraz się uwolni. Zakołysawszy się parę razy na fali „Saint-Enoch” wyprostował się znowu. Ster tak się chwiał, że bosman Ollive musiał zacumować koło.

Nagle głośne krzyki załogi dołączyły się do głosu porucznika Allotte’a.

— Siedzi na wodzie! Siedzi na wodzie!

Kapitan Bourcart wraz z kapitanem Kingiem, wychyleni za reling, usiłowali dojrzeć ciemną powierzchnię morza. Najbardziej jednak zdumiało ich, tak samo zresztą jak i wszystkich tych, którzy się nad tym zastanowili, że poziom wody był zupełnie niski. A zatem stępka statku uniosła się bez pomocy przypływu.

— Co to się mogło stać? — zapytał porucznik Heurtaux zwracając się do bosmana Ollive’a.

— Na pewno statek się odciążył — odparł bosman — i obawiam się, czy nie stracił steru.

— Co teraz?

— Teraz, panie poruczniku... jesteśmy tak samo unieruchomieni, jak przedtem.

Kapitan Bourcart, doktor Filhiol i porucznicy weszli na kasztel rufowy i jeden z marynarzy przyniósł dwie zapalone latarnie, żeby przynajmniej można było widzieć się wzajemnie.

Przez chwilę kapitan pomyślał o wysłaniu części ludzi do szalup, żeby raz jeszcze spróbować uwolnić statek. Ale ponieważ „Saint-Enoch” znowu znieruchomiał, kapitan zrozumiał, że ten manewr będzie bezskuteczny. Lepiej zaczekać na następny przypływ podczas dnia, a wtedy, jeśli wstrząsy będą się powtarzały, podejmie się nową próbę uwolnienia.

Ale jak sobie wytłumaczyć przyczyny wstrząsów i jaki był ich rezultat? Czy stępka

oderwała się bodaj trochę od skalistego podłoża?

— Tak to musiało być — powiedział kapitan Bourcart do swego zastępcy — a przecież jak wiemy, morze wokół skały jest głębokie.

— Więc wystarczyłoby cofnięcie o kilka stóp, żebyśmy się znaleźli na wodzie. Tylko jak to zrobić?

— Jedno jest pewne — stwierdził kapitan. — Pozycja statku uległa zmianie i kto wie, czy tej nocy albo jutro, na szczycie przyływu, nasz „Saint-Enoch” nie uwolni się sam.

— Nie śmiem na to liczyć, panie kapitanie, bo przecież przyływ się nie zwiększa, wręcz odwrotnie, traci na sile. A jeśli będziemy musieli czekać na zmianę księżyca...

— Wówczas trzeba będzie spędzić jeszcze z tydzień w tych warunkach, panie poruczniku. Jeśli morze pozostanie spokojne, to „Saint-Enoch” nie jest bardzo zagrożony. Co prawda tylko patrzeć, jak pogoda się zmieni, a zazwyczaj po takich mgłach następują gwałtowne wichury.

— Najgorsze jest to — zauważył pierwszy oficer — że nie wiemy, gdzie w tej chwili jesteśmy.

— Jeśli słońce ukaże się jutro rano bodaj na jedną godzinkę — przyrzekł kapitan — natychmiast dokonam pomiarów i ustalimy nasze położenie. W każdym razie może pan być pewien, drogi poruczniku, że w chwili zderzenia się ze skałą byliśmy na dobrym kursie. Nie, prądy nie zniosły nas na północ bardziej niż potrzeba. Powracam zatem do rozumowania, które mi się wydaje najbardziej słuszne. Ponieważ nie do pomyslenia jest, żeby na mapach nie naniesiono takiej skały, musiała ona powstać zupełnie niedawno.

— Podzielam pana zdanie, panie kapitanie. Nieszczęście polega na tym, że to właśnie „Saint-Enoch” musiał się na nią wpakować...

— „Repton” także wpakował się na skałę o podobnym pochodzeniu — zakonkludował kapitan Bourcart. — Dzięki Bogu nasz statek przynajmniej nie poszedł na dno, a ja wciąż nie tracę nadziei, że go stąd wyciągnę.

Tak sobie tłumaczył to całe wydarzenie kapitan Bourcart, do którego przyłączyli się bez oporów porucznik Heurtaux, doktor Filhiol, bosman, no i może kapitan King. Pozostali dwaj porucznicy nie wypowiedali się na ten temat. Co zaś do załogi, to jej opinia wyszła na jaw w następujących okolicznościach.

Ludzie skupieni wokół piąty grotmasztu pogrążeni byli w rozmowie. Nie mieli wątpliwości co do tego, że wstrząsów nie spowodowały ani fale, gdyż morze było zupełnie gładkie, ani przyływ, jako że był słabszy. Potem wstrząsy ustały zupełnie i jeśli nawet statek lekko się wyprostował po lewej burcie, to teraz zamarł w całkowitym bezruchu. Na ten temat taką oto uwagę zrobił harpunnik Piotr Kardek:

— Nic innego, tylko sama skała, tak... sama skała musiała się poruszyć.

— Skała? — zawołali dwaj czy trzej jego towarzysze.

— No, no — oburzył się kowal Thomas — czy bierzesz nas za szczury lądowe, które potrafią przełknąć takie bajeczki?

To była trafna replika! Skała ruszająca się jak boja czy kołysząca się jak statek na fali! Tego nie należało nawet wspominać w obecności dzielnych marynarzy, starych wilków morskich. Na pewno żaden z nich nie dałby sobie powiedzieć, że podwodny wstrząs mógłby w tym miejscu Pacyfiku poruszyć skałę.

— Opowiadaj to komu innemu — poparł kowala cieśla Ferut. — Niejedno już na świecie widziałem w moim dawnym zawodzie teatralnego maszynisty... ale tutaj nie jesteśmy na scenie opery czy teatru Chatelet. Nie ma tu ekipy zdolnej do wprowadzenia w ruch skały, chyba że jest ona z tektury lub malowanego płótna.

— Świetna odpowiedź — przytaknął harpunnik Ludwik Thiebaut — i nawet żaden z młodszych marynarzy nie wziąłby za dobrą monetę takich bajd.

Pewno że nie, toteż zamiast przyjąć to w gruncie rzeczy dość naturalne tłumaczenie, wszyscy byli raczej skłonni uwierzyć w znacznie mniej prawdopodobne...

W tym momencie harpunnik Jan Durut powiedział tak głośno, że kapitan Bourcart mógł go usłyszeć z kasztelu rufowego, gdzie się dotychczas znajdował:

— To jeszcze nie wszystko. Czy skała zadygotała, czy nie, chodzi o to, czy się z niej uwolnimy?

Ta uwaga najlepiej trafiła w ogólne nastroje. Ale jak można łatwo się domyślić, nikt nie potrafił niestety udzielić odpowiedzi.

— Chłopaki — zaśmiał się Ferut — nie mówmy wszyscy naraz! Czy „Saint-Enoch” pozostanie na wieki wieków uczipiony jak ostryga tej skały?

— Nie — odpowiedział głos, który cała załoga znała dobrze.

— To wy, majstrze Cabidoulin, powiedzieliście „nie”?

— Ja.

— Chcecie nas zapewnić, że nasz statek w końcu wyjdzie w morze?

— Tak.

— Kiedy?

— Jak potwór zechce...

— Jaki znów potwór? — zawołało kilka głosów naraz.

— Potwór, który schwytał „Saint-Enocha” i trzyma go w swoich ramionach czy kleszczach. Potwór, który go zaciągnie na koniec... albo na dno Pacyfiku.

Chwila nie była odpowiednia, żeby załoga ośmieliła się drwić z Jana-Marii Cabidoulina na temat jego krakenów czy innych węży morskich. Niejeden myślał, że to bednarz miał rację, a nie kapitan Bourcart, doktor Filhiol, pierwszy oficer czy wszyscy ci, którzy dotąd nie podzielali jego poglądów.

Bosman Ollive wrzasnął:

— Skończ wreszcie, stary gaduło!

Rozległo się szemranie, najwidoczniej załoga trzymała stronę bednarza.

Tak, tym, co go słuchali, taka wersja musiała się wydać oczywista... Gigantyczny potwór grasował w tych stronach, zapewne ten sam, którego zauważyli rybacy z Petropawłowska. To on porozbijał łodzie i kabiny statków, przecież wszyscy widzieli ich szczątki! To on wypruł bebechy wielorybom napotkanym na powierzchni morza! To on rzucał się na „Reptona” i wciągnął go w otchłań. To on wreszcie pochwycił „Saint-Enocha” i trzyma go w potężnym uścisku!

Słyszając słowa Jana-Marii Cabidoulina, kapitan Bourcart zadawał sobie pytanie, czy jednak nie wywołają one paniki wśród załogi.

Pierwszy oficer i obaj porucznicy zeszli z kapitanem z kasztelu. Czas był najwyższy, a może już nawet było za późno...

Strach nie pozwoli ludziom zachować zimnej krwi. Myśl, że są zdani na łaskę potwornego zwierzęcia, zabije w nich zdolność rozumowania i posłuszeństwo rozkazom kapitana. Nie będą słuchali nikogo i rzucają się do łodzi. Już ten i ów ze starszych marynarzy, nie panując nad sobą, dawał zły przykład...

— Stać! Stać! — krzyknął kapitan Bourcart. — Pierwszemu, który będzie usiłował zejść z pokładu, rozwalę łeb!

Przez okno swojej kabiny chwycił leżący na stole rewolwer.

Heurtaux oraz porucznicy Coquebert i Allotte stanęli po stronie swego szefa. Bosman Ollive rzucił się w środek marynarzy, żeby utrzymać porządek. Co do kapitana Kinga, to stracił on już posłuch u swojej załogi...

Jak powstrzymać ludzi, oszalałych na myśl o tym, że potwór może ich wciągnąć w nurty oceanu?

Nagle nowe wstrząsy zachwiały statkiem. Kołysał się on to na lewo, to na prawo, jego kadłub jak gdyby chciał się rozpaść. Maszty jęczały w swoich nasadach. Parę baksztagów się zerwało. Drażek steru odepchnęło z taką gwałtownością, że jedna z linek pękła i koło obróciło się tak ostro, że dwaj sternicy nie zdołaliby go utrzymać.

— Do łodzi! Do łodzi!

Krzyczeli wszyscy, a przecież nie wszyscy by się w nich zmieścili! Kapitan Bourcart zrozumiał, że nie zdoła opanować załogi na pokładzie, jeżeli nie wystąpi z całą surowością przeciwko inicjatorowi tej paniki. Podeszedł więc do bednarza stojącego u stóp grotmasztu i głośno oświadczył:

— Was majstrze Cabidoulin, czynię odpowiedzialnym za to, co się dzieje!

— Mnie panie kapitanie?

— Tak, was!

Po czym zwrócił się do bosmana Ollive'a:

— Zakuć go w kajdany i do ładowni!

Rozległy się głosy sprzeciwu. Wówczas bednarz odpowiedział zupełnie spokojnie.

— Mnie w kajdany, panie kapitanie? Czy to dlatego, że mówiłem prawdę?

— Prawdę? — zawołał oburzony kapitan.

— Tak... prawdę — powtórzył Jan-Maria Cabidoulin.

Jak gdyby na poparcie jego słów statek nagle uniósł się od dziobu po rufę w gwałtownym kołysaniu wzdłużnym. Jednocześnie w odległości paru kabli na południe dały się słyszeć potworne ryki. Potem olbrzymi grzywacz runął na „Saint-Enocha” i wśród ciemnej nocy statek został wyniesiony z niewiarygodną szybkością na powierzchnię oceanu.

Rozdział czternasty

Na północ

Dokąd tak pędził „Saint-Enoch” pchany jakby motorem o potężnej sile i rzucony to na północny wschód, to na północny zachód?

Wśród głębokich ciemności nie sposób było rozróżnić czegokolwiek. Kapitan Bourcart wraz ze swymi oficerami na próżno usiłował rozpoznać kierunek. Całą załogę ogarnął paniczny strach. Na statku nie pozostała ani jedna łódź, do której można by się schronić, gdyż cumy popękały w chwili, kiedy statek ruszył.

A tymczasem „Saint-Enoch” mknął z taką prędkością, że ludzie przewracali się od prądu powietrza; musieli wyciągnąć się zatem wzdłuż burt, pokłaść u stóp masztów, uczeplić pacholków i co rychlej uciec z kasztelu rufowego, żeby nie dać się zmieść do morza. Większość marynarzy ułożyła się w kubryku lub pod forkasztelem. Kapitan Bourcart, kapitan King, doktor Filhiol i wszyscy trzej oficerowie schronili się do mesy. Pozostawanie na pokładzie było niebezpieczne, gdyż maszty groziły zwaleniem się na głowę.

Zresztą co mieli do roboty? Wśród tej czarnej nocy jeden drugiego nie widział, a nawet nie słyszał. Dookoła rozległ się ryk, któremu towarzyszyły świsty w olinowaniu, chociaż powietrze było zupełnie spokojne. Gdybyż to wiatr rozpełtał się z taką wściekłością! Niechybnie rozpędziłby mgłę i poprzez rozdarte chmury można by dostrzec choć parę gwiazd.

— Nie — stwierdził w pewnym momencie porucznik Heurtaux — nadal jest cisza, a gwałtowne poddmuchy powodowane są jedynie naszą prędkością.

— Ten potwór musi być obdarzony całkiem niezwykłą siłą! — zawołał porucznik Al-lotte.

— Potwór... Potwór... — powtarzał pod nosem kapitan Bourcart.

Choć sprawa wydawała się oczywista, kapitan, tak zresztą jak i doktor Filhiol, pierwszy oficer i bosman Ollive, opierał się uznaniu istnienia takiego zwierzęcia — gigantycznego węża czy kolosalnego jaszczura — które byłoby zdolne porwać z nieprawdo-

podobną gwałtownością statek o wyporności pięciuset ton. Powrotna fala wywołana podwodnym wstrząsem, fala sejsmiczna o niespotykanej mocy, słowem wszystko, co się chce, z wyjątkiem absurdalnych historyjek Jana-Marii Cabidoulina.

W takich oto warunkach minęła noc, nie przynosząc zmian ani w kursie, ani w sytuacji statku. Kiedy zaczęło świtać, kapitan Bourcart i jego towarzysze wyszli poobserwować morze. Jeśli bednarz miał rację, to kto wie, czy zwierzę nie pokaże jakiejś części swego ciała, a może uda się je zranić, jeśli nie śmiertelnie, to w każdym razie tak, że wypuści statek ze swego mocarnego uścisku? Czy należy ono do tego gatunku głowonogów znanego pod nazwą ośmiornic, z końskim łbem, dziobem sępa i mackami, którymi opłotło mocno kadłub „Saint-Enocha”? A może do innego typu członowców pokrytych grubym pancerzem jak ichtiozaury, plezjozaury czy gigantyczne krokodyle, albo do kalmarów czy krakenów z rodzaju tych, jakie się już spotykało w pewnych strefach Atlantyku i Pacyfiku, o rozmiarach przechodzących najśmielszą wyobraźnię?

Nastał dzień błądy, z trudem przedzierający się poprzez gęstą mgłę. Nic nie wskazywało na to, że rozproszy się ona czy bodaj trochę przerzedzi. Prędkość, z jaką płynął „Saint-Enoch”, była tak wielka, że pęd powietrza siekł twarze jak biczem. Na pokładzie nadal nie sposób było ustać na nogach, tak że kapitan i jego oficerowie musieli wrócić do mesy. Bosmana Ollive’a, który spróbował podpełznąć do relingu, tak brutalnie odrzuciło, że niewiele brakowało, a byłby się rozpłaszczył o trap kasztelu rufowego.

— Do stu tysięcy diabłów — wrzasnął, gdy obaj porucznicy przybiegli go ratować — już myślałem, że nie będę w stanie postawić butelczyny temu staremu draniowi Cabidoulinowi!

Kapitan Bourcart zdążył jedynie zauważyć, że „Saint-Enoch”, pędzony bokiem, pochylał się na lewą burtę tak silnie, jak gdyby miał się przewrócić.

Rzecz jasna, że załoga nie opuściła ani kubryku, ani miejsca pod forkasztelem. Byłoby trudno, zwłaszcza wśród mgły, przechodzić z rufy na dziób. Na szczęście w kambuzie dość było prowiantów, szczególnie konserw i sucharów, żeby zapewnić wyżywienie dla wszystkich.

— Co robić — zastanawiał się pierwszy oficer.

— Zobaczmy, Heurtaux — odparł kapitan Bourcart. — Ta sytuacja nie może trwać wiecznie.

— Oby nas tylko nie zaniósło na Ocean Lodowaty! — westchnął porucznik Allotte.

— I oby „Saint-Enoch” się nie rozleciał... — podtrzymał go porucznik Coquebert.

W tym momencie do ryków dobiegających jak gdyby z głębin oceanu dołączył się straszliwy huk, a zaraz potem rozległ się głos bosmana, który się doczołgał do drzwi kasztelu rufowego:

— Maszty diabli wzięli!

Na szczęście na pokładzie nie było nikogo z załogi. Wanty, baksztagi i sztagi puści-

ły pod wpływem wstrząsów oraz kołysania wzdłużnego i bocznego. Bramstengi i stengi zwały się całe razem z rejami. Niektóre zwisały za burtę, przytrzymywane linami, grożąc uszkodzeniem poszycia. Pozostały tylko podstawy masztów ze swoimi stengami: trzaskały o nie rozwinięte żagle, ale niebawem uleciały w powietrze podarte na strzępy. Zdezelowany statek nie stracił nic na szybkości i mknął nieodparcie na północ, goniony przez szczątki swego osprzętu.

— Mój biedny „Saint-Enoch”!

Westchnienie to wydarło się z piersi kapitana Bourcarta. Aż do tej chwili nie tracił on nadziei, że jego statek będzie mógł dalej żeglować, skoro tylko trafi w normalne warunki. Bo jeśli nawet uwierzyć w morskiego potwora, to wydarzenia dowiodły, że przy całej swojej sile nie był on w stanie wciągnąć „Saint-Enocha” pod wodę. Gdyby mógł, już by to zrobił. A więc prędzej czy później zmęczy się i opadnie, bo przecież nie zechce wraz ze statkiem roztrzaskać się o brzeg kontynentu azjatyckiego czy amerykańskiego.

Aż do tej chwili kapitana Bourcarta nie opuszczała nadzieja, że statek wydostanie się z opresji. Ale teraz, pozbawiony masztów i żagli, a także możliwości naprawienia uszkodzeń, dawał nikłe widoki ratunku. W tej niezwyklej sytuacji Jan-Maria Cabidoulin miał rację, kiedy twierdził:

— Jeszcze nie wszystko się widziało, jeśli chodzi o morze; zawsze coś pozostało do zobaczenia.

Na szczęście kapitan Bourcart i jego oficerowie nie należeli do ludzi, którzy poddają się rozpacz. Dopóki mieli pod nogami deski pokładu, nie tracili nadziei... Ale jak przeciwstawić się panice, która ogarniała załogę coraz bardziej?

Chronometry wskazywały ósmą rano. Minęło zatem około dwunastu godzin, odkąd „Saint-Enoch” ruszył ze skały.

Siła działająca na statek, niezależnie od jej przyczyny, musiała być potężna, tak samo zresztą jak i prędkość, którą mu narzuciła. Niektórzy uczeni obliczyli — mój Boże, czego oni nie obliczali i co jeszcze obliczą w przyszłości! — siłę wielkich ssaków z gatunku wielorybów. Waleń długości dwudziestu trzech metrów i ważący około siedemdziesięciu ton obdarzony jest siłą czterdziestu koni parowych, czyli czterystu dwudziestu koni pociągowych, a przecież takiej mocy nie posiadają jeszcze najbardziej udoskonalone lokomotywy. Toteż, jak mawiał doktor Filhiol, kto wie, czy pewnego dnia statki nie użyją jako siły pociągowej zaprzęgu wielorybów, a balony nie każą się unosić orłom, sępom i kondorom. Otóż na podstawie przytoczonych liczb można ocenić, jaką siłę trakcyjną mógł reprezentować potwór morski o długości wynoszącej czterysta do pięćset metrów!

Kiedy doktor Filhiol zapytał kapitana Bourcarta, na ile węzłów szacuje prędkość „Saint-Enocha” — nawiasem mówiąc ta prędkość wydawała się równomierna — kapitan odparł:

- Nie może wynosić mniej niż czterdzieści mil na godzinę.
- A więc w ciągu ostatnich dwunastu godzin zrobilibyśmy około pięciuset mil?
- Tak, coś koło tego.

Faktem jest, że istnieją przykłady nawet większych prędkości. Właśnie na Pacyfiku przed paroma laty jeden z komendantów stacji morskich zanotował następujące zjawisko:

Na skutek gwałtownego trzęsienia ziemi na wybrzeżach peruwiańskich fala sejsmiczna przeszła przez ocean sięgając aż do wybrzeży australijskich. Raptownymi skokami ta fala długości dwóch mil przebiegła prawie jedną trzecią globu z zawrotną szybkością, szacowaną na osiemdziesiąt trzy metry na sekundę, czyli sześćset pięćdziesiąt osiem kilometrów na godzinę. Rzucała się na liczne archipelagi na Pacyfiku, poprzedzały ją odległe oscylacje podwodne, a jej przybycie zapowiadał potężny huk wokół brzegów. Po przebyciu czy opłynięciu przeszkody szła dalej z jeszcze większą prędkością.

Kapitan Bourcart dobrze znał fakt opisany w „Journal du Havre” i opowiedział o nim swoim towarzyszom, dodając:

— Wcale bym się nie dziwił, gdybyśmy się stali świadkami, no i ofiarami podobnego zjawiska. Na dnie oceanu mógł wybuchnąć wulkan i to jest pochodzenie tej nieznannej skały, na którą wpadł „Saint-Enoch”. Potem, tak samo jak po owym trzęsieniu ziemi w Peru, powstała fala sejsmiczna, oderwała nas od skały i teraz niesie na północ.

— Moim zdaniem — oświadczył porucznik Heurtaux widząc, że i kapitan King aprobująco kiwa głową — to tłumaczenie jest znacznie bardziej wiarygodne niż istnienie potwora morskiego.

— I to takiego — wtrącił się doktor Filhiol — który by dał radę porwać nasz statek z prędkością czterdziestu mil na godzinę!

— Trzeba to zaraz powtórzyć bednarzowi — zauważył bosman Ollive. — Zobaczmy, czy zaniecha opowieści o tym swoim kalmarze czy wężu morskim!

Zresztą jakie to miało znaczenie, czy bednarz będzie się upierał przy swoich historyjkach? Najważniejszą sprawą było obliczyć, do jakiej szerokości geograficznej „Saint-Enoch” mógł dotrzeć tego dnia.

Kapitan Bourcart rozłożył mapę i próbował ustalić pozycję. Najprawdopodobniej statek utrzymywał kurs na północ. Można było zatem przypuszczać, że po ominięciu gęsto rozsianych wysepek kurylskich i z dala od ostatniej przebył Morze Beringa. Inaczej dawno by się już roztrzaskał bądź o ten archipelag, bądź o leżące bardziej na wschód Aleuty. W tym zaś basenie morskim nie wynurzał się żaden ląd, mogący stanowić przeszkodę. Nawet uwzględniając jego prędkość, statek musiał przeskoczyć tę cieśninę szeroką na jakieś piętnaście mil. Gdyby potężna fala, przewalając się przez nią, zboczyła zaledwie o parę mil na wschód czy na zachód, uderzyłaby we wschodni cypel kontynentu azjatyckiego lub o Przylądek Księcia Walii na kontynencie amerykańskim.

Ale ponieważ takie odchylenie nie nastąpiło, statek mógł znajdować się już na pełnym Oceanie Lodowatym.

Doktor Filhiol zwrócił się do kapitana Bourcarta.

— W jakiej odległości od naszych skał leżało, według pana, Morze Polarne?

— Mniej więcej o siedemnaście stopni — odparł kapitan — co licząc po dwadzieścia pięć mil na stopień, daje około czterystu dwudziestu pięciu mil...

— A więc — stwierdził Heurtaux — musimy być niedaleko siedemdziesiątego równoleżnika.

Siedemdziesiąty równoleżnik stanowi granicę Oceanu Arktycznego, a zatem o tej porze roku lody polarne mogły znajdować się tuż-tuż!

Pięćdziesięciu sześciu ludzi załadowanych na „Saint-Enochu” zdążyło prawdopodobnie do najstraszniejszej katastrofy. Ich statek mógł zaginąć wśród pustynnych przestrzeni polarnych. Na tej szerokości, poza Cieśniną Beringa, napotka góry i pola lodowe; barierę arktyczną nie do przebycia.

Co się stanie z załogą, nawet jeżeli statek nie zatoni po gwałtownej kolizji? Nawet jeżeli ludzie dotrą do jakiegoś pola lodowego, do jednego z archipelagów tego akwenu, na Nową Syberię, na Ziemię Wrangla czy inny kawałek lądu odległy o kilkaset mil od brzegów Azji czy Ameryki, na jedną z nie zamieszkaną i nie nadających się do zamieszkania wysp, bez żywności, bez dachu nad głową, narażeni na okrutne mrozy, które już od października srożą się w okolicach Oceanu Lodowatego? Jaki będzie ich los? Przecież zimować tu nie mogą, a jak mają dotrzeć na Syberię czy na Alaskę?

Co prawda po wyjściu z Cieśniny Beringa olbrzymia fala oceaniczna, mając przed sobą większy obszar, powinna stracić na sile i prędkości. I czy nie należało liczyć się z nadejściem zapowiadanego przez barometr niżu? Wśród bałwanów na wzburzonym morzu, przy silnie dmącym wietrze, może wyczerpana fala zwróci wolność „Saint-Enochowi”? Ale pozbawiony osprzętu, zdany na burze tak częste na początku arktycznej zimy, czy zdoła się im oprzeć? Takie ponure perspektywy malowały się przed kapitanem Bourcartem i jego ludźmi na tym statku zagubionym w dalekich morzach, nad którym stracili panowanie.

Tak przedstawiała się sytuacja, której ani energia, ani inteligencja, ani odwaga nie były w stanie zmienić.

Minął ranek. „Saint-Enoch” dalej płynął, to popędzany z boków, to z przodu czy z tyłu, jak wrak zdany na kaprysy fal. Sytuację pogarszał jeszcze fakt, że wzrok nie mógł przebić gęstej zasłony z mgieł. Zresztą na pokładzie dalej nie sposób było się utrzymać na nogach, wobec czego kapitan wraz z oficerami mogli obserwować morze tylko przez wąskie iluminatory mesy. Nie wiedzieli zatem, czy statek przepływa obok lądu, w pobliżu jednego czy drugiego brzegu Cieśniny Beringa, albo obok wyspy jednego z arktycznych archipelagów, o którą dziwna fala może się rozbić, a wraz z nią także i „Sa-

int-Enoch”.

Tak czy inaczej, rozwiązaniem mogła być tylko rychła katastrofa, z której prawdopodobnie nikt nie ujdzie z życiem.

— Rozwiej się wreszcie, przekłeta mgła, rozwiej się wreszcie! — wykrzykiwał porucznik Allotte.

Mgła rozproszyła się po południu pod wpływem niżu. Kłęby jej unosiły się do góry i jeśli nawet słońce nie wyrzało, to jednak wzrok mógł sięgać już do horyzontu.

Około czwartej po południu prędkość statku zdała się maleć. Czy wreszcie „Saint-Enoch” się uwolni? Oczywiście będzie zdezelowany, ale jeśli kapitanowi uda się postawić jakkolwiek żagiel, to może zdoła wrócić na południe...

— Wszystko raczej niż roztrzaskać się o lody — powiedział porucznik Heurtaux.

W tym momencie bosman Ollive ostrożnie wysunął się z mesy: opór powietrza ze-
lżał i próba została uwieńczona powodzeniem. Za nim poszli kapitanowie Bourcart i King, doktor Filhiol i porucznicy, wszyscy oparli się o reling po prawej burcie i trzymali się pachołków.

Jan-Maria Cabidoulin, cieśla, kowal i harpunnicy oraz z dziesięciu marynarzy, Anglików i Francuzów, wyszli także z kubryka i zajęli miejsca obserwacyjne pomiędzy fałszburtą a kotłami do wytapiania tłuszczu.

„Saint-Enoch” płynął podówczas kursem nord-nord-est, na grzbiecie olbrzymiej fali, której wysokość malała wraz z wytracaniem szybkości. Jak okiem sięgnąć ani skrawka lądu.

Wbrew przekonaniu bednarza potwór morski, do którego statek miał być przytwierdzony od dwudziestu czterech godzin, nigdzie się nie pokazywał.

Kapitan Bourcart wypowiedział słowa, od których otucha i odwaga wstąpiły w serca ludzi a bosman Ollive uznał, że najwyższy czas zadrwić sobie z Jana-Marii Cabidoulina na temat jego krokodylo-ośmiornico-krakena.

— Przegrałeś butelkę, stary — odezwał się, klepiąc kolegę po ramieniu.

— Ja ją wygrałem — odparł majster Cabidoulin — ale ani ciebie, ani mnie nie będzie, żeby ją wypić.

— Jak to, więc dalej uważasz, że potwór...

— Jest tu i... jeśli wpatrzeć się uważnie, można rozróżnić to jego ogon, to łeb...

— Przywidzenia twojej przeklętej pały!

— Trzyma nas w swoich kleszczach, nie wypuści, a ja nawet wiem, dokąd chce nas zaciągnąć.

— Zaciągnie nas tam, skąd powrócimy, stary — zirytował się bosman. — Jako dodatek do butelki tafii, stawiam butelkę rumu, że wyjdziemy z opresji cali i żywi!

Jan-Maria Cabidoulin wzruszył ramionami i rzucił na swego kolegę spojrzenie pełne wprost niezwykłej pogardy. Czyżby istotnie wychylając się za burtę dostrzegł łeb

potwora, podobny do łba końskiego, ale z ogromnym dziobem-wyrastającym z potężnej grzywy, a potem, w odległości kilkuset stóp, jego monstrualny ogon tłukący z pasją w wodę i burzący ją na znacznej przestrzeni? Na domiar złego marynarze jak gdyby widzieli to wszystko oczami upartego bednarza!

Tymczasem na północy nie widać było lądu, tylko kra przesuwająca się na dużej przestrzeni. Niewątpliwie „Saint-Enoch” znalazł się w strefie polarnej poza cieśniną. Ile stopni ponad siedemdziesiątym równoleżnikiem? Można by to ustalić tylko na podstawie pomiarów, których nie dałoby się dokonać o tej późnej porze dnia. Na domiar złego, nim minęło dziesięć minut, marynarz Gastinet, który wdrapał się na stengę fokmasztu, krzyknął na cały głos:

— Lody po prawej burcie z przodu!

W odległości trzech mil na północ ukazało się pole lodowe. Płaskie jak lustro, odbijało ostatnie promienie słońca. W głębi pierwsze bloki bariery lodowej, o grzbietach odcinających się na wysokości setek łokci ponad powierzchnią morza. Na polu lodowym aż roiło się od rozmaitego ptactwa, mew, nurzyków, pingwinów i fregat, a foki licznymi gromadami pełzały po brzegu.

Pole lodowe mogło być oddalone o trzy czy cztery mile, nasilający się wiatr pchał statek wprost na nie. Morze burzyło się silniej niż od samego tylko wiatru, bowiem olbrzymia fala nadal jeszcze buszowała pomiędzy naskakującymi na siebie bryłkami lodu. Na pewno zaniknie w końcu trafiwszy na niewzruszoną barierę arktyczną.

Ciężkie zwały wody zalewały pokład „Saint-Enocha”, jego falszburtę przebiło drzewce fokmasztu. W pewnej chwili statek tak się przechylił, że woda chlusnęła aż na kasztel rufowy. Gdyby pokrywy ładowni nie wytrzymały naporu, statek poszedłby na dno.

W miarę zmierzchania się wiatr przybierał na sile, podmuchy stawały się coraz gwałtowniejsze, zaczął sypać śnieg.

Wreszcie koło siódmej po południu „Saint-Enocha” ostatni raz uniosło, po czym rzucało na pole lodowe; statek prześlizgnął się po powierzchni i wyrznął w bloki bariery.

Rozdział piętnasty

Zakończenie

Do jakiego zakątka morza arktycznego fale zanosły „Saint-Enocha”, dokąd pędził po oderwaniu się od skały, mniej więcej od dwudziestu czterech godzin?

Gdy mgła się Uniosła, kapitan Bourcart zdołał zauważyć, że jego statek żegluje w kierunku nord-nord-west. Jeśli nie zboczył z tego kursu przy wyjściu z Cieśniny Beringa, może wraz z ludźmi dotrze do lądu, do brzegów Syberii lub do jakiejś wyspy. Wówczas powrót odbędzie się w warunkach mniej uciążliwych niż przez nie kończące się obszary Alaski amerykańskiej.

Nadeszła noc, ciemna i lodowata, termometr spadł do dziesięciu stopni Celsjusza poniżej zera.

Kolizja była tak gwałtowna, że reszta masztów połamała się w tym samym czasie, kiedy pękł kadłub. Prawdziwy cud, że marynarze nie doznali poważnych obrażeń i wykpił się paroma kontuzjami, gdy ich rzuciło na reling. Teraz mogli wyjść na pole lodowe, gdzie kapitan Bourcart z oficerami dołączyli do nich natychmiast.

Co mieli robić? Nic, tylko czekać na świtanie. Kapitan rozkazał, żeby nie pozostawali dłużej na mrozie, lecz wrócili na pokład. Nawet jeżeli nie można będzie rozpalić ognia ani w mesie, ani w kubryku, prawie całkowicie zniszczonych, to przynajmniej załoga znajdzie tam osłonę przed zamiecią śnieżną, która rozpętała się z całą furją, rano zaś dowództwo zastanowi się nad dalszym sposobem postępowania.

„Saint-Enoch” wyprostował się w chwili zderzenia z polem lodowym. Ale jednocześnie doznał uszkodzeń nie do naprawienia. Kadłub miał przedziurawiony w paru miejscach poniżej linii zanurzenia, pokład wgnieciony i popękany, wewnętrzne grodzie kabiny powyrywane. Jednak oficerowie znaleźli jakieś takie schronienie wewnątrz kasztelu rufowego, a marynarze w ładowni i w kubryku.

Tak oto przedstawiała się sytuacja powstała w związku z dziwnym poruszeniem się skały pomiędzy pięćdziesiątym a siedemdziesiątym równoleżnikiem. Jaki będzie dalszy los rozbitków z „Saint-Enocha” i z „Reptona”?

Kapitan Bourcart i jego zastępca znaleźli wreszcie mapy wśród pogruchotanych urządzeń mesy. Świecąc latarnią, wzięli się do ustalania pozycji „Saint-Enocha”.

— Fala niosła nas na północny zachód od Morza Polarnego od dwudziestego drugiego wieczorem do dwudziestego trzeciego października — stwierdził kapitan.

— Z szybkością, którą można szacować na co najmniej czterdzieści mil na godzinę — uzupełnił porucznik Heurtaux.

— Toteż wcale bym się nie zdziwił, gdyby się okazało, że dotarliśmy w pobliże Ziemi Wrangla — oświadczył kapitan Bourcart.

Jeśli kapitan nie popełnił omyłki, jeżeli pole lodowe wspierało się o ląd sąsiadujący z brzegami Syberii, wówczas trzeba będzie tylko przebyć Cieśninę Longa, żeby dotrzeć do kraju Czukczów, którego najdalszym krańcem wysuniętym na Ocean Lodowaty jest Cypel Północny. Szkoda, że statku nie rzuciło bardziej na zachód, na Archipelag Nowej Syberii. Od ujścia Leny powrót mógłby się odbyć w korzystniejszych warunkach, jako że nie brak osiedli w tym rejonie Jakucji, którą przecinało koło polarne.

Zważywszy wszystko, sytuacja nie wyglądała beznadziejnie. Rozbitkowie mieli jeszcze pewne szansę ratunku. Co prawda czekały ich straszne wysiłki, trudy i cierpienia, przemarsz przez setki mil po polach lodowych bez dachu nad głową i ciężkie skutki surowego klimatu tej strefy w porze zimowej. W dodatku Cieśnina Longa musiałaby stanąć na całej swej długości, żeby rozbitkowie mogli dojść pieszo do wybrzeży syberyjskich.

— Największą klęską jest to — zauważył porucznik Heurtaux — że uszkodzenia naszego statku są nie do naprawienia. Można by bowiem wyrąbać kanał w lodzie i wyprowadzić „Saint-Enocha” z powrotem na morze.

— Na domiar złego — dorzucił kapitan Bourcart — nie mamy ani jednej łodzi! Czy zdołalibyśmy zbudować bodaj jedną ze szczątków „Saint-Enocha”, żeby pomieściła pięćdziesięciu ludzi? Czy nie zabrakłoby nam żywności, nim praca zostałaby zakończona?

Wstał dzień, ale słońce ledwie ukazało nad horyzontem swoją bladą tarczę nie dając ciepła i tylko rozsiewając białawą poświatę.

Jak okiem sięgnąć, na zachód i na wschód ciągnęło się pole lodowe. Na południu otwierała się Cieśnina Longa pełna sryzu, która w zimie zmienia się w jednolite, twarde pole aż do wybrzeży azjatyckich. Ale zanim woda nie zamarznie na całej rozciągłości, kapitan Bourcart ze swoimi towarzyszami nie zdołają jej przebyć, żeby dotrzeć do kontynentu.

Wszyscy zeszli na lód i kapitan zaczął oglądać statek.

Nie było co się łudzić. Kadłub zgnieciony przy zderzeniu z lodami, wręgi połamane, żebra popękane, poszycie powyrywane, stępka ułamana przy nasadzie, ster uszkodzony, stewa rufowa przekrzywiona — słowem, uszkodzenia nie do usunięcia, jak zgodnie orzekli po obejrzeniu statku cieśla Ferut i kowal Thomas.

Pozostały zatem do wyboru tylko dwie możliwości: albo wyruszyć w drogę tego samego dnia, ładując na siebie wszystko, co pozostało z prowiantów, i skierować się na zachód, gdzie lody pod wpływem prądu polarnego może już skuły ocean; albo też założyć obozowisko u podnóża bariery lodowej i czekać, aż przejście przez Cieśninę Longa stanie się możliwe dla piechurów.

Tyle samo było argumentów za każdym z tych projektów, co i przeciw. Na pewno nie mogło być mowy o pozostaniu tutaj aż do powrotu lata. Ale zakładając, że uda się wykuć w podstawie bariery lodowej jakieś schronienie, jak to już zdarzało się wielokrotnie, to jak przeżyć te siedem czy osiem miesięcy. Nie wolno zapominać, że w grę wchodziło wyżywienie pięćdziesięciu sześciu mężczyzn, a zapasy mogły starczyć na dwa, najwyżej trzy tygodnie przy jak najsurowszym racjonowaniu. Liczyć na polowanie czy na łowienie ryb było rzeczą zbyt niepewną. A jak zorganizować ogrzewanie inaczej niż używając szczątków „Saint-Enocha”? I co potem stanie się z rozbitkami?

Nadzieja na spotkanie w pobliżu pola lodowego jakiegoś statku była nikła, mogły upłynąć dwie trzecie roku, nim te wody staną się żeglowne.

Kapitan Bourcart postanowił zatem ruszyć w drogę, skoro tylko marynarze sklecając się, do których w braku psów zaprzęgą się ludzie.

Trzeba przyznać, że ten projekt, przyjęty przez załogę „Saint-Enocha”, został także bez dyskusji zaaprobowany przez ludzi z „Reptoną”.

Być może Anglicy woleliby udać się w drogę oddzielnie, lecz nie mogli tego zrobić, gdyż nie posiadali żywności, a przecież kapitan Bourcart nigdy by się nie zgodził w tych warunkach na odstąpienie im prowiantu.

Zresztą rozbitkowie nie znali dokładnie położenia pola lodowego. Jaką mieli pewność, że znajdują się w pobliżu Ziemi Wrangla? Toteż gdy doktor Filhiol zadał kapitanowi takie pytanie, ten odparł:

— Nie potrafię panu odpowiedzieć stanowczo. Gdyby moje przyrządy nie zostały rozbite, mógłbym dokonać pomiarów. Jednak myślę, że nasze pole lodowe musi leżeć nie opodal Ziemi Wrangla, chyba że jest pod działaniem jakiegoś prądu znoszącego je na wschód czy na zachód od Cieśniny Beringa.

Hipoteza wydawała się słuszna. Ale jak bez punktów orientacyjnych rozpoznać, czy pole lodowe jest nieruchome, czy też dryfuje razem z barierą?

Przepływają tu dwa silne prądy. Jeden idzie z północnego zachodu obchodząc cyfel wschodni Półwyspu Czukockiego, drugi zaś idzie z północy i łączy się z pierwszym, który opływa wybrzeże Alaski aż do cypla Barrow.

Tak czy owak, decyzja co do wymarszu zapadła. Na rozkaz kapitana majster Cabidoulin, cieśla i kowal wzięli się do roboty. Mieli zbudować trzy pary sań z desek i żerdzi wyciągniętych ze statku, którego kadłub nadal służył za mieszkanie. Co zaś do opału, którego trzeba z sobą wziąć jak najwięcej, to maszty i reje miały go dostarczyć pod

dostatkiem.

Na tę pracę przeznaczono trzy dni, pod warunkiem, że nikt nie zmarnuje ani chwili. Anglicy zaofiarowali swoje usługi i kapitan Bourcart liczył na nich, zwłaszcza w czasie marszu. Każde ramię przyda się do przenoszenia ciężkich sań w trakcie długiej drogi.

Parę razy obaj kapitanowie, porucznicy i doktor Filhiol wdrapywali się na szczyt bariery lodowej, której zbocza nie były zbyt strome. Z wysokości prawie trzystu stóp promień widzenia wynosił około pięćdziesięciu kilometrów. Ale nie dostrzegli w lunecie żadnej ziemi. Na południu widzieli tylko krę, nie zbitą jeszcze w jednolite pole lodowe! Należało przypuszczać, że minie kilka tygodni, zanim Cieśnina Longa zetnie się na całej swojej przestrzeni... Jeżeli to, co widzieli z tej strony, było naprawdę Cieśniną Longa!

Przez najbliższe trzy dni obozowiska nie nękały odwiedziny białych niedźwiedzi. Dwa czy trzy z tych bardzo niebezpiecznych zwierząt pokazały się wśród brył lodowych, ale natychmiast uciekły zobaczywszy pogoń.

Wreszcie dwudziestego szóstego pod wieczór budowę sań ukończono. Załadowano na nie skrzynie konserw, mięso, jarzyny i suchary, duży zapas drewna oraz zwój żagli przeznaczonych do budowania namiotów, gdy burze śnieżne uczynią dalszą drogę niemożliwą.

Nazajutrz, po ostatniej nocy spędzonej w kubryku i w mesie, po ostatnim posiłku na statku kapitan Bourcart i kapitan King ze swymi ludźmi wyruszyli w drogę.

Odchodzili z głębokim wzruszeniem i sercem ściśniętym z żalu. Ten wrak, który był kiedyś „Saint-Enochem”, przykuwał oczy aż do chwili, dopóki nie zniknął za barierą lodową.

Bosman Ollive, który nigdy nie tracił nadziei, odezwał się do bednarza:

— Zobaczysz, stary... Jakoś wyjdziemy z opresji. Ujrzymy jeszcze molo Hawru.

— My? Kto wie? Ale „Saint-Enoch” już nigdy — krótko odpowiedział Jan-Maria Cabidoulin.

Nie będziemy podawać wszystkich szczegółów marszu przez pole lodowe. Największe niebezpieczeństwo stanowiłoby wyczerpanie się żywności i opału, gdyby droga miała się przedłużyć.

Mała karawana kroczyła w regularnym szyku. Obaj porucznicy otwierali pochód, oddalając się niekiedy o milę czy dwie, żeby zbadać drogę, którą przegradzały bloki lodu. Rozbitkowie musieli wtedy obchodzić wysokie góry lodowe, co oczywiście wydłużało etapy.

Temperatura wahała się pomiędzy dwudziestoma a trzydziestoma stopniami poniżej zera: jest to zwykła przeciętna tej szerokości na początku okresu zimowego.

Dzień za dniem upływał, a na południu prześwitywała nieodmiennie woda pokryta płynącą krą. Kapitan Bourcart zaobserwował zresztą, że dość wartki prąd znosi bryłki lodowe w kierunku zachodnim, czyli do Cieśniny Longa. Sanie musiały już minąć jej

zachodni kraniec. To, co się ukazywało na południu, było prawdopodobnie szeroką odnogą morza, obrzeżoną Wyspami Lachowskimi i Wyspami Nowosyberyjskimi.

W rozmowach ze swoimi oficerami kapitan Bourcart wyrażał obawę, że będą musieli iść aż do tych wysp, odległych od kontynentu azjatyckiego o kilkaset mil. A przecież karawana mogła przebyć zaledwie dwanaście mil w ciągu doby, przeznaczając połowę czasu na nocny wypoczynek. Dnie w październiku były już krótkie na tej szerokości, słońce opisywało ponad horyzontem coraz krótszą linię, marsz więc odbywał się w półmroku, kosztem niehumanitarnych wysiłków.

Jednakże dzielni ludzie nie narzekali. Nic nie można było także zarzucić Anglikom, ciągnącym przypadającą na nich część. Kiedy kapitan Bourcart dawał hasło do wypoczynku, natychmiast wszyscy zabierali się do rozbijania namiotów używając do tego żagli i drągów; wydzielano żywność, rozpalano piecyk, przyrządzano gorący napój, grog czy kawę, po czym rozbitkowie kładli się spać aż do ponownego wymarszu.

Jakich trudów i wysiłków wymagał on, kiedy wichur zaczął dąć z niesłychaną siłą, kiedy zamieć przyziemna omiatała pole lodowe, kiedy trzeba było iść pod wiatr wśród gęstej i oślepiającej białej kurzawy! W odległości paru metrów jeden drugiego nie widział. Kierunek można było ustalać tylko za pomocą busoli, której oszalałe wskazówki nie dawały już dokładnej orientacji. Kapitan Bourcart czuł się zagubiony w tych bezkresnych pustkowiach, z czego zwierzył się wyłącznie swemu zastępcy. Zamiast posuwać się prosto na południe, musiał iść skrajem pola lodowego, o które rozbijały się fale morza. A woda nadal przebłyskiwała z tej właśnie strony. Czy trzeba będzie załadować się na jakąś dryfującą bryłę? Zdać się na łaskę losu, żeby dotrzeć do syberyjskiego brzegu? Chyba nie, bo w miarę obniżania się temperatury kawałki lodu, przywierając jedne do drugich, zmienia się w twarde pole. Ale jeśli miną tygodnie, zanim morze zamrznie, to pomimo niesłychanie oszczędnego gospodarowania żywnością musi jej zabraknąć, tak samo jak opału, chociaż używa się go wyłącznie do gotowania jedzenia.

Młodszy marynarze padali z wyczerpania i doktor Filhiol opiekował się nimi, jak umiał najlepiej. Ile dałoby się uniknąć zmęczenia, gdyby mieli choć jeden zaprzęg psów nawykłych do równin syberyjskich czy kamczadalskich. Te stworzenia obdarzone niezawodnym instynktem potrafią orientować się nawet wśród zawiei śnieżnej, gdy ich panowie są zupełnie bezsilni i bezradni.

Tak upłynął czas do dziesiątego listopada. Od chwili wymarszu przeszły dwadzieścia cztery dni. Nie udało się zejść na południowy zachód, gdzie kapitan Bourcart miał nadzieję trafić na wysunięty punkt Wysp Lachowskich.

Żywność była już na wyczerpaniu i za dwie doby rozbitkom nie pozostałoby nic innego, jak zatrzymać się na ostatni postój i tam wyczekiwać najstraszniejszej śmierci.

— Statek! Statek!

W dniu dwudziestym listopada okrzyk ten wreszcie wydarł się z gardła Romana Al-

lotte'a, oczy wszystkich zwróciły się w kierunku wskazanym przez porucznika.

Był to bark, wielorybnik, idący pod pełnymi żaglami i przy dobrym wietrze z północnego zachodu do Cieśniny Beringa.

Kapitan Bourcart i jego towarzysze porzucili sanie i ostatnim wysiłkiem pobiegli na skraj pola lodowego. Tu zaczęli dawać sygnały, strzelać... Zauważono ich i usłyszano. Statek natychmiast zastopował i odbił od niego dwie łodzie...

Nie minęło pół godziny, jak rozbitkowie znaleźli się na pokładzie, uratowani dzięki tej, rzecz można, opatrnościowej interwencji.

Statek nazywał się „World”, a jego kapitan, Morris, zakończywszy dość późno swą kampanię, płynął na Nową Zelandię.

Nie trzeba nawet mówić, że powitanie zgotowane załodze „Saint-Enocha” a także i „Reptona” było jak najserdeczniejsze. A kiedy obaj kapitanowie opowiedzieli, w jakich niezwykłych okolicznościach utracili swoje statki, niedowierzanie błysnęło w oczach słuchaczy.

Po miesiącu „World” wysadził na ląd w Dunedinie tych, którzy przeżyli tę straszną katastrofę.

Wtedy kapitan King powiedział na pożegnanie kapitanowi Bourcartowi:

— Pan nas przygarnął na pokład „Saint-Enocha”, dziękuję panu.

— Tak jak my dziękujemy pana rodakowi, kapitanowi Morrisowi, że nas przygarnął na pokład „Worlda” — odparł kapitan Bourcart.

— A więc jesteście kwita — oświadczył Anglik.

— Jeśli pan tego sobie życzy...

— Dobranoc!

— Dobranoc!

To było wszystko.

Co zaś do krakena, kalmara, głowonoga czy węża morskiego, jak kto go zechce nazywać, to wbrew przepowiedniom majstra Cabidoulina, których nie szczędził i nadal, „World” na szczęście nie napotkał żadnego podczas swego rejsu z morza polarnego na Nową Zelandię. Tak samo zresztą jak nie zauważyli go kapitan Bourcart z towarzyszami w drodze z Nowej Zelandii do Europy. Porucznicy Coquebert i Allotte w końcu zrozumieli, że była to olbrzymia fala obdarzona niezwykłą prędkością, która porwała „Saint-Enocha” i rzuciła na barierę lodową.

Jednakże Jan-Maria Cabidoulin wraz z większością załogi nadal obstawali przy swoim legendarnym potworze morskim.

Nie ma pewności co do tego, że w oceanach żyją takie zwierzęta. Toteż zanim ichtiolodzy* stwierdzą ich istnienie i zdecydują, do jakiej rodziny, jakiego rodzaju i gatunku

*Ichtiologia — dział zoologii, nauka o rybach

trzeba je zaklasyfikować, lepiej włożyć opowiadanie o nich między bajki.

A więc kapitan Bourcart wraz ze swoją załogą powrócił do Hawru, ale tym razem nie na pokładzie swego statku!

Tymczasem dzięki sprzedaży pierwszego transportu w Victorii na Vancouverze kampania dała zyski, a stratę „Saint-Enocha” pokryło towarzystwo ubezpieczeniowe. Jednak oczy kapitana napełniały się łzami, kiedy myślał o swoim biednym statku, porzuconym na arktycznym polu lodowym.

Co zaś do bosmana Ollive’a i majstra Cabidoulina, to postawili sobie wzajemnie po butelce rumu i tafii, jako wygrany i przegrany w ostatniej podróży zakład. Przy kieliszku bosman odezwał się do bednarza:

- No cóż, stary, dalej jeszcze wierzysz?
- Pewnie, po tym, co się nam przydarzyło!
- I dalej upierasz się, żeś widział tego bydlaka?
- Jak widzę ciebie.
- Chcesz przez to powiedzieć, że i ja jestem bydlak?
- Chyba tak, skoro nie wierzysz.
- Dziękuję!

Jak widać, bednarz bynajmniej nie zmienił zdania. Upierał się przy istnieniu potwora i w jego nie kończących się historyjkach stale wracała opowieść o przygodach „Saint-Enocha”.

Jedno jest pewne: ta wyprawa była ostatnią w życiu Jana-Marii Cabidoulina.

SPIS TREŚCI

Rozdział pierwszy	
Spóźniony odjazd	2
Rozdział drugi	
„Saint-Enoch”	12
Rozdział trzeci	
Na wschodnim wybrzeżu Nowej Zelandii	21
Rozdział czwarty	
Przez Pacyfik	31
Rozdział piąty	
Zatoka Małgorzaty	41
Rozdział szósty	
Vancouver	50
Rozdział siódmy	
Druga kampania	59
Rozdział ósmy	
Morze Ochockie	68
Rozdział dziewiąty	
Na Kamczatce	78
Rozdział dziesiąty	
Podwójny cios	87
Rozdział jedenasty	
Pomiędzy Anglikami a Francuzami	97
Rozdział dwunasty	
Na mieliźnie	106
Rozdział trzynasty	
Rafa, która drgnęła!	114
Rozdział czternasty	
Na północ	123
Rozdział piętnasty	
Zakończenie	130