



JULES  
VERNE

PLUJÍCÍ MĚSTO

Jules Verne  
PLUJÍCÍ MĚSTO

PODIVUHODNÁ PUTOVÁNÍ  
SVAZEK 8



*Všechna práva vyhrazena.  
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu nakladatele.*

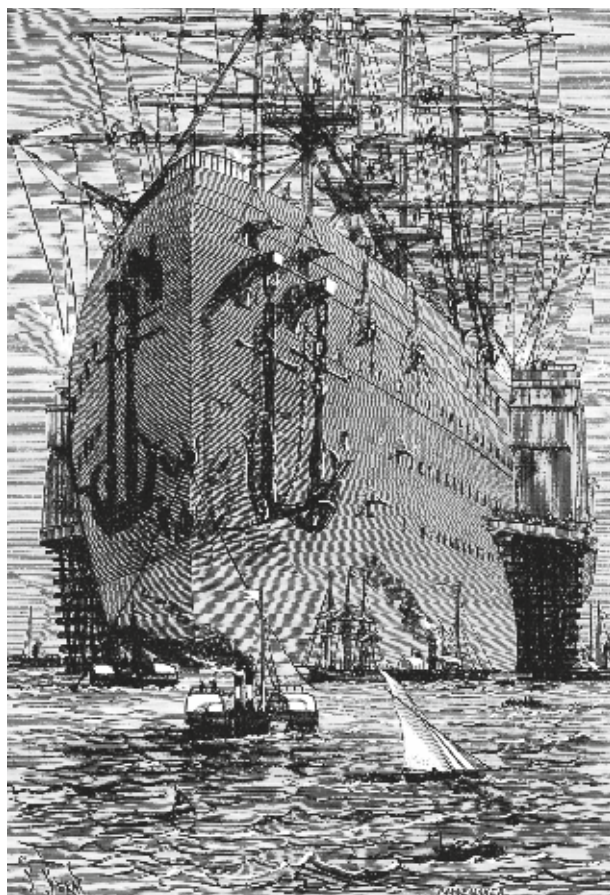
Překlad: Vítězslav Unzeitig

Ilustrace: Paul Férat

Obálka © Jiří Miňovský – ARBE, 2022

© DOBROVSKÝ s.r.o., 2024

ISBN 978-80-277-4620-0 (pdf)



Jules Verne

# PLUJÍCÍ MĚSTO

# I.

**D**ne 18. března 1867 jsem přijel do Liverpoolu. *Great Eastern* měl za několik dní odplout do New Yorku a já jsem hodlal cestovat na jeho palubě. Cesta jen pro zábavu, nic víc. Lákalo mě plout přes Atlantský oceán na této obrovské lodi. Při této příležitosti jsem chtěl navštívit Severní Ameriku, ale to až na druhém místě. Nejdříve však *Great Eastern*. Až potom Cooperem proslavenou zemi. Tento parník je vskutku mistrovským dílem lodního stavitelství. Je to více než loď, je to plovoucí město, kus hrabství utrženého od anglické půdy, jež až přepluje moře, splyne s pevninou americkou. Představoval jsem si tuto ohromnou masu, jak se vznáší na vlnách, zápasí s větry, kterým vzdoruje, její statečnost vůči bezmocnému moři, její lhostejnost vůči vlnám, její stálost uprostřed živlu, jenž různými *Warriory* a *Solferiny* zmítá jako šalupami. Avšak zde moje představivost ustala. Všechno jsem to viděl během této plavby, a ještě mnoho jiných věcí, jež patří k námořnictví. Jestliže *Great Eastern* není pouhým plavebním strojem, jestliže je mikrokosmem a nese na sobě svět, nebude se pozorovatel divit, že na něm jako ve větším divadle najde všechny směšnosti i všechny lidské vášně.

Vyšel jsem z nádraží a odebral jsem se do hotelu Adelphi. Odjezd *Great Easternu* byl ohlášený na 20. března. Přál jsem si sledovat poslední přípravy, požádal jsem proto kapitána Andersona o dovolení, abych se směl ihned ubytovat na lodi. Velmi ochotně mi to dovolil.

Následujícího dne jsem zašel do doků na březích Mersey. S pomocí otáčivých mostů přešel k newprinceskému nábřeží, přístavišti pro četné lodě, které obstarávají spojení s částí Liverpoolu Birkenhead, ležící na levém břehu Mersey.

Mersey je, právě jako Temže, veliká díra naplněná vodou, které její hloubka umožňuje přijímat lodí s největší nosností. Tak i *Great Eastern*, jemuž většina ostatních světových přístavů je přísně zakázána. Díky tomuto přírodnímu nastavení umožnily tyto dvě říčky – Temže a Mersey – vzniknout téměř u svého ústí dvěma obrovským obchodním městům, Londýnu a Liverpoolu. Podobné podmínky umožnily vznik města Glasgow nad řekou Clyde.

V loděnici New Prince dýmala zásobovací loď, malý parníček, určený ke službě *Great Easternu*. Usadil jsem se na palubě zavalené dělníky a nádeníky, kteří se ubírali na palubu parníku. Když odbila sedmá hodina ranní na Victoriině věži, odvázala zásobovací loď svoje lana a velkou rychlostí vyjela po stoupajícím proudu Mersey.

Sotva se odrazila, spatřil jsem na hrázi mladého muže vysoké postavy, aristokratického vzezření, typického pro anglického důstojníka. Myslel jsem, že v něm poznávám jednoho ze svých přátel, kapitána indické armády, jehož jsem neviděl několik let. Avšak mýlil jsem se asi, neboť kapitán MacElwin nemohl opustit Bombaj. MacElwin byl veselý, bezstarostný a rozmarný hoch, a tento muž podobný mému příteli se zdál smutný a jako by sklíčený tajnou bolestí.

Ať tomu bylo jakkoliv, neměl jsem čas prohlédnout si ho pozorněji, neboť zásobovací loď se rychle vzdalovala a dojem, plynoucí z této podobnosti, brzy vymizel z mé mysli.

*Great Eastern* kotvil bezmála pět kilometrů výše proti proudu, naproti prvním liverpoolským domům. Z nábřeží *New Prince* jej nebylo vidět. Teprve při první zatáčce na řece jsem spatřil toto imponující těleso. Řeklo by se, že je to jakýsi ostrůvek, zpola rozplynulý v mlhách. Ukazoval se zřepředu, v čele proudu, avšak brzy učinila zásobovací loď oblouk a parník se objevil v celé své délce. Připadal mi ohromný, a také takový byl. Tři nebo čtyři „uhláky“ stály po jeho boku a otvory nad čarou ponoru do něj sypaly náklad uhlí. Vedle *Great Easternu* vypadaly tyto trojstěžníky jako bárky. Jejich komíny nedosahovaly ani k první řadě oken, zabudovaných do jeho trupu, a sěžně nepřesahovaly jeho štíty.

Mezitím se přiblížila zásobovací loď, proplula pod pravou přední stěnou *Great Easternu*, jehož řetězy se silně napínaly pod tlakem proudu, pak se stočila k levému boku a přistála u paty velikého schodiště, jež hadovitě stoupalo podél jeho boků. V tomto postavení sahala paluba zásobovací lodi teprve k ponorné čáře parníku, po níž se měla ponořit při plném nákladu, a jež byla ještě dva metry nad vodou.

Mezitím dělníci rychle vystoupili a vyběhli po schodišti, které končilo na zádi lodi. Hlavu jsem měl zvrácenou dozadu jako turista, který pozoruje vysokou stavbu, a takto jsem pozoroval kola *Great Easternu*.

Při pohledu ze strany vypadala tato monumentální kola tenká a štíhlá, ačkoli jejich lopatky byly dlouhé čtyři metry. Jejich elegantní kování, poloha pevného náboje, opory celé soustavy, proplétající se rozpěrky, které udržují odlehlost trojnásobné loukotě, tento mechanismus zpola mizející ve stínu širokých



bubnů, které zakrývaly stroje, to všechno dohromady vyvolávalo pomyšlení na nějakou divokou a tajemnou sílu.

S jakou energií asi tyto dřevěné lopatky, mocně zaklínované, brázdí vodu, kterou nyní o ně tříští příliv? Jaké burácení hromu se ztrácí v tomto sklepení bubnů, ubírá-li se *Great Eastern* plnou parou, hnán svými koly, která mají padesát a půl metru v průměru a 46 metrů v obvodu, vážící devadesát tun a otáčející se jedenáctkrát za minutu?

Zásobovací loď vysadila své cestující. Vstoupil jsem na železné žlábkované schody a za několik okamžiků poté jsem překročil kupé<sup>1)</sup> parníku.

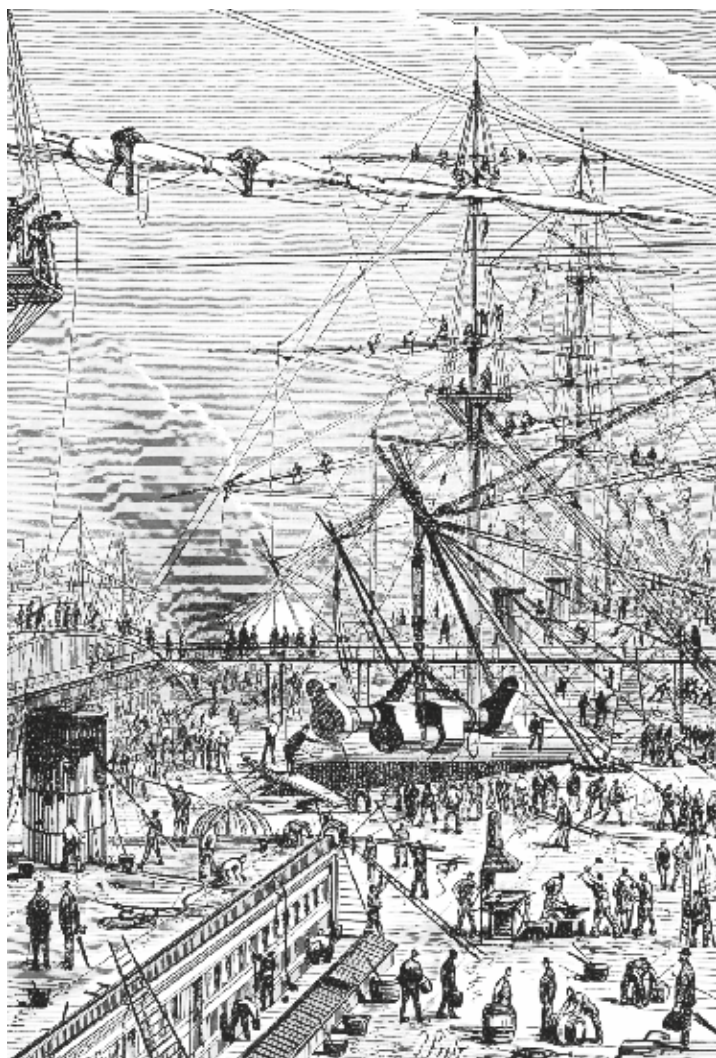
## II.

Paluba byla dosud pouze obrovskou loděnicí, vydanou všanc armádě pracovníků. Nemohl jsem uvěřit, že jsem na palubě lodi. Několik tisíc lidí – posádka lodi, dělníci, strojníci, důstojníci, zvědavci – všichni se na lodi hemžili a strkali, aniž by se rozčilovali, ať už na palubě nebo u obsluhy strojů či stěžňů. Jeřáby či parní hřídele zvedaly obrovské kusy litiny nebo těžké fošny; nad strojovnou se houpal železný válec; na přídi stoupala ráhna; na zádi se vypínalo lešení, jež bezpochyby skrývalo jakousi rozestavěnou budovu. Stavělo se, upravovalo, tesalo, natahovala se lana a smýčilo se uprostřed velikého nepořádku.

Moje zavazadla byla dopravena na loď. Ptal jsem se po kapitánu Andersonovi. Kapitán však ještě nedorazil, ale jeden ze stevardů si vzal na starost moje ubytování a dal má zavazadla odnést do jedné z kajut na zádi.

„Příteli,“ řekl jsem mu, „odjezd *Great Easternu* byl ohlášen na 20. března. Není však možné, aby byly všechny tyto přípravy za čtyřicet hodin skončeny. Nevíte, kdy budeme moct opustit Liverpool?“

V tomto ohledu nevěděl stevard více než já. Opustil mě. Rozhodl jsem se, že si projdu všechna zákoutí tohoto obrovského



*Stavělo se, upravovalo, tesalo, natahovala se lana  
a smýčilo se uprostřed velkého nepořádku.*

mravenišť. Začal jsem svou procházku jako nějaký turista v některém neznámém městě. Černé bláto – ono britské bláto, jež se lepí na dlažbu anglických měst – pokrývalo palubu parníku. Smrduté potůčky se vinuly sem a tam. Zdálo by se, že jste na jednom z nejhorších míst Upper Thames Street, u vstupu na Tower of London. Kráčil jsem těsně podle dřevěných budek, táhnoucích se po zádi lodi. Mezi nimi a zábradlím se po každé straně rýsovaly dvě široké ulice, či spíše dva bulváry, jež plnil hustý dav. Přišel jsem takto až do středu lodi, mezi bubny, spojené dvojnásobnou soustavou můstků.

Spatřil jsem pak ten podivuhodný hybný stroj. Asi padesát dělníků bylo rozděleno po otvorech litinového mřížoví. Vise-li na dlouhých pístech, nakloněných v různém úhlu, zavěšení na ramenech stroje nebo upravovali excentr<sup>2)</sup>, jiní zase obrovskými klíči utahovali ložiska čepů. Kovový kmen, jenž pomalu sestupoval oknem v palubě, byl novou hřidelí, mající přenášet pohyb pístů na kola. Z této propasti vystupoval stálý lomoz, skládající se z ostrých neharmonických zvuků.

Vrhl jsem chvatný pohled na tyto pracovní činnosti a pokračoval jsem ve své procházce směrem k přidi. Tam dokončovali čalouníci výzdobu veliké dřevěné kuřárny, velkolepé kavárny, osvětlené čtrnácti okny s bílým a zlatým stropem a vyložené výplněmi z citroníku. Pak jsem přešel jakési trojhranné náměstíčko, tvořící příď paluby, až jsem dospěl k přední stěně, jež spadala na hladinu vody.

Z tohoto nejzazšího místa jsem spatřil v mlze zád' *Great Easternu* ve vzdálenosti více než dvou set metrů. Opravdový kolos.

Vrátil jsem se po promenádě na pravém okraji lodi a pokračoval jsem dál. Přitom jsem se snažil vyhýbat nárazu na kladkostroj, vznášející se ve vzduchu, a úhozu lanovím, jímž šlehal větrík sem a tam, a dále žhavým jiskrám linoucím se z kováreny jako ohňostroj. Viděl jsem sotva vrcholky stěžňů, vysokých

dvaapadesát metrů, jež se ztrácely v mlze. Minul jsem velké okno stroje s hnacími koly a spatřil jsem „malý hotel“, jenž se zvedal po mé levici, pak dlouhou postranní fasádu velké budovy s přečnávající terasou, jejíž zábradlí právě leštili. Konečně jsem dosáhl zádi parníku na místě, kde se tyčilo lešení, o němž jsem se už zmínil. Tam, mezi posledním blokem budov a rozsáhlou mříží nad otvorem pro páru, nad nímž strměla čtyři kola kormidla, dokončovali strojníci montáž parního stroje. Tento stroj se skládal ze dvou vodorovných válců a tvořil soustavu hnacích kol, pák a per, jež mi připadala velmi složitou. Nepochopil jsem ihned jeho účel, avšak zde jako všude jinde se mi zdálo, že přípravy ještě potrvají dlouho.

Skutečně, na co čekat, na co tolik nových oprav na palubě *Great Easternu*, poměrně nové lodi? To je nutné vysvětlit několika slovy.

Asi po dvaceti plavbách mezi Anglií a Amerikou, z nichž jedna byla poznamenána velmi vážnými událostmi, bylo využití *Great Easternu* utlumeno. Tato ohromná loď, určená k přepravě cestujících, se nezdála už vhodná k ničemu a byla nedůvěřivými cestujícími ze zámoří považována za starou nepotřebnou veteš. Když pak první pokusy položit telegrafní dráty mezi Evropou a Amerikou selhaly – neúspěch se přičítal částečně nedostatečnosti lodí, jež je dopravovaly – vzpomněli si strojníci na *Great Eastern*. Ten jediný mohl uložit na své palubě 3 400 kilometrů kovového drátu, vážící 4 500 tun. Jedině on mohl, díky naprosté rovnováze na moři, rozvinout a ponořit obrovský greling<sup>3)</sup>. Avšak aby se tento kabel mohl uložit do útroh lodi, bylo zapotřebí zvláštních opatření. Odstranily se dva ze šesti kotlů a jeden ze tří komínů pohánějících loď. Na jejich místě se zřídily veliké sklady, kam uložili kabely kvůli ochraně před vodou a povětrnostními podmínkami. Takto se přepravoval drát po moři, aniž se střetl s atmosférickými vrstvami.

Položení kabelu bylo provedeno s úspěchem. *Great Eastern* tak byl znovu nákladně vrácen do provozu. Nadešla světová výstava roku 1867. Sešla se francouzská *Společnost nájemců Great Eastern s ručením omezeným*, s kapitálem dvou milionů franků, hodlající obrovskou loď používat k přepravě zaoceánských návštěvníků. Bylo tedy potřeba učinit parník opět vhodným k přepravě cestujících. Tyto úpravy zahrnovaly nutnost zasypání nádržky a znovu postavení kotle, zvětšení salonu pro několik tisíc cestujících, obnovení zásobování kuchyně a dále upravit tři tisíce postelí v útrobách obrovského trupu.

Pronájem *Great Eastern* činil 25 000 franků měsíčně. Dvě smlouvy se uzavřely s *G. Forrestrem & Co. v Liverpoolu*: první na dodání nových kotlů pro šroub za 538 750 franků, druhá na obecné opravy a zařízení lodi za 662 500 franků.

Než byly podniknuty tyto poslední práce, zažádal *Board of Trade*, aby byla loď vyzdvižena na rošt, aby mohl být její trup důkladně prohlédnut. Když byla tato nákladná operace provedena, nákladně, avšak pečlivě se opravila dlouhá trhlina ve vnějším obložení. Pak se postavily nové kotle. Bylo také potřeba vyměnit hybný hřídel kol, jenž se poškodil během poslední cesty. Tento hřídel, uprostřed zahnutý, aby pojal ramena pump, byl nahrazen hřídelem opatřeným dvěma excentry, což zajišťovalo pevnost součástky, na níž spočívá všechn účinek. Poprvé se také mělo kormidlo ovládat parou.

Pro tuto jemnou práci byla určena obsluha, jež stroj budovala na zádi. Kormidelník vše sledoval z můstku ve středu lodi mezi signálními přístroji pro kola a šrouby a měl před očima ciferník, opatřený pohyblivou jehlou, jež označovala každý okamžik postavení jeho kormidla. Aby se změnilo, stačilo stisknout lehkým pohybem kolečko, mající sotva třicet a půl centimetru v průměru a upevněné kolmo v dosahu jeho ruky. Ihned se otevřely záklopy a pára se z kotlů dlouhými vodicími

rourami hnala do obou válců malého stroje; písty se pohybovaly prudce, transmise<sup>4)</sup> začaly působit a kormidlo poslechlo okamžitě. Osvědčí-li se tato soustava, ovládne jeden člověk jediným prstem ohromnou masu *Great Easternu*.

Pět dní se horečnatě pokračovalo v pracích. Tyto průtahy škodily zejména nájemci podniku, avšak nemohli dělat více. Odjezd byl stanoven neodvolatelně na 26. března.

Ještě pětadvacátého byla paluba parníku plná náradí.

Konečně během posledního toho dne se pomalu vyprázdnilly výstupky, můstky i budovy; lešení byla složena, jeřáby zmizely, montáž strojů byla skončena; poslední kolíky byly zaraženy a poslední šroubové matice utáhnuty; hlazené součástky pokryty bílým nátěrem, jenž měl chránit před korozí, zásobníky na uhlí se naplnily; poslední skoby byly zatlučeny. Toho dne vrchní strojník provedl zkoušku. Obrovské množství páry naplnilo strojovnu. Skláněl jsem se nad oknem. Obklopený těmito teplými výparry jsem však neviděl nic, ale slyšel jsem, jak dlouhé písty sténají ve svých pánvicích a jak veliké válce kolísají s hlukem na pevných čepch. Prudké vření vznikalo pod bubny, zatímco lopatky byly zvolna do tmavých vod Mersey. Na zádi bičoval šroub vlny čtyřnásobným křídlem. Oba stroje, plně na sobě nezávislé, pracovaly na plný výkon.

Kolem páté hodiny večerní přistála parní šalupa k boku *Great Easternu*. Jeho parní motor byl napřed uvolněn a pak vytažen na palubu pomocí kotevních navijáků. Co se týká šalupy samé, ta nemohla být naložena. Její ocelový trup vážil tolik, že by se ramena jeřábů ohnula pod tíží, kdyby jim pomáhaly kladkostroje. Bylo tedy nutné nechat tuto šalupu být. *Great Easternu* zbývalo ještě šestnáct bárek, zavěšených v jeho závěsech.

Toho večera bylo všechno téměř hotové. Vyčištěné proměny už nenesly stopy po blátě, jelikož je vyčistila armáda metařů. Nakládání zásob bylo také u konce. Potraviny, zboží a uhlí

naplňovaly spižírny, podvodní část lodi a komory. Nicméně parník stále ještě nedosáhl své čáry ponoru. Nebylo to snadné pro jeho kola, jejichž lopaty, nedostatečně ponořené, musely nezbytně působit menší nárazy. Nicméně bylo možné i za těchto okolností vyplout. Šel jsem tedy spát v naději, že příštího dne vyplujeme na moře. Nespletl jsem se a 26. března za úsvitu jsem spatřil, že se na předním stěžni třepetá americká vlajka, na velikém stěžni francouzská a na vrcholu zadního stěžně vlajka anglická.



### III.

**G**reat Eastern se vskutku chystal vyplout. Z jeho pěti komínů se již valily kotouče černého dýmu. Teplá vlhkost pronikala hlubokými šachtami, jež vedly ke strojům. Několik námořníků cídilo čtyři veliká děla, jež měla pozdravit Liverpool, až jej budeme míjet. Posádka přebíhala po ráhnech a uvolňovala lanoví. Napínala se stožárová lana na tlustých hruškách, upevněných na vnitřní stěně zábradlí. V jedenáct hodin zatloukli čalouníci poslední hřebíky a malíři položili poslední vrstvu barvy. Pak vstoupili všichni na zásobovací loď, jež je očekávala. Když byl tlak dostatečný, vpustila se pára do válců stroje pohybujiícího kormidlem, a strojníci tak poznali, že důmyslný stroj pracuje pravidelně.

Počasí bylo pěkné, všude na lodi panovala pohoda. Na moři však zřejmě vanul silný vítr, ale *Great Easternu* se to nijak nedotklo.

Všichni důstojníci byli na palubě rozptýleni po různých místech lodi, aby připravili vyplutí. Důstojnický sbor se skládal z kapitána, prvního důstojníka, dvou druhých důstojníků, pěti poručíků, z nichž jeden, M. H., byl Francouz, a z dobrovolníka, rovněž Francouze.

Kapitán Anderson je v anglickém obchodním světě námořník zvučného jména. Jemu náleží poděkování za položení kabelu přes Atlantský oceán. Je pravda, že měl-li úspěch tam, kde ztroskotali jeho předchůdci, bylo to tím, že pracoval za podmínek mnohem příznivějších, neboť měl k dispozici *Great Eastern*. Úspěch mu navíc přinesl titul „sir“, jež mu propůjčila královna. Shledal jsem v něm roztomilého velitele. Bylo mu padesát let, měl plavě rusé vlasy, jež si i v jeho věku uchovaly stejný odstín, vysokou postavu, široké a usměvavé tváře mírného vzezření a dokonalý anglický zevnějšek. Krok měl klidný a stejnoměrný, něžný hlas, oči mu trochu pomrkávaly, ruce však nikdy neměl v kapsách, ale vždy v bezvadných rukavičkách, elegantně oděný se zvláštním znamením, a to cípkem bílého kapesníku, vyčuhujícím z kapsy modrého kabátu s trojím zlatým prýmkem.

První lodní důstojník s kapitánem Andersonem podivně kontrastoval – energický človíček velmi opálené pleti, černými vousy a s nohama do oblouku, které vzdorovaly všem překvapením kymácející se lodi. Byl to příčinlivý, čilý námořník, zběhlý i v maličkostech, který udílel rozkazy úsečným hlasem, a které po něm opakoval loďmistr s oním řevem nastuzeného lva, jenž je charakteristický pro anglické námořnictvo. Tento první důstojník se jmenoval W... Myslím, že to byl důstojník válečného loďstva, přeložený se zvláštním povolením na palubu *Great Easternu*. Měl zkrátka způsoby „mořského vlka“ a byl asi ze školy onoho francouzského admirála, udatného hrdiny, jenž za boje křičel na své lidi vždy stejně: „Nuže, děti, neklesejte, neboť víte, že mám ve zvyku dát se vyhodit do povětří!“

Mimo tento štáb byly stroje pod správou vrchního strojníka, jenž měl na pomoc osm nebo deset strojníků-důstojníků. Pod jeho velením pracoval prapor dvou set padesáti mužů, kteří

neopouštěli podpalubí lodi. Ostatně deseti kotly, z nichž každý měl deset pecí, byla tato skupina zaměstnána ve dne v noci.

Co se týče mužstva parníku v užším smyslu, lodních mistrů, poddůstojníků, strážných, kormidelníků a plavčků, čítalo asi sto osob. Mimo to bylo najato dvě stě stevardů k obsluze cestujících.

Posádka byla nyní na svém místě. Kapitán, jenž měl provést *Great Eastern* mezi mělčinami Mersey, byl na palubě už od včerejška. Spatřil jsem také jistého francouzského lodivoda z ostrova Molène poblíž d'Ouessant, který měl s námi plout z Liverpoolu do New Yorku a po návratu s parníkem zakotvit v přístavu Brest.

„Začínám věřit, že dnes vyplujeme,“ řekl jsem poručíkovi H.

„Čekáme pouze na cestující,“ odvětil.

„Je jich mnoho?“

„Dvanáct nebo třináct set.“

Takové bylo budoucí obyvatelstvo velkého městečka.

O půl dvanácté byla zásobovací loď již zaplněná cestujícími ubytovanými v kajutách, postávajících na můstcích a trůnicích na horách balíků, jež se kupily na palubě. Byli to, jak jsem se potom dověděl, Kalifornané, Kanadáné, Yankeeové, Peruánci, Američané z Jihu, Angličané, Němci a dva nebo tři Francouzi. Mezi nimi vynikali proslulý Cyrus Field z New Yorku; ctihodný John Rose z Kanady; ctihodný MacAlpine z New Yorku; pan Alfred Cohen ze San Franciska s paní; pan a paní Whitneyovi z Montrealu, kapitán MacPh. a jeho choť. Mezi Francouzi byli na palubě zakladatel *Společnosti nájemců Great Eastern*, pan Jules D. a zástupce *Telegraph construction and maintenance Company*, jež vložila do podniku dvacet tisíc livrů.

Zásobovací loď přistála u paty schodiště na pravoboku lodi. Pak nastalo pomalé, avšak klidné vykládání zavazadel a výstup

cestujících. Francouzi se poněkud hnali dopředu a chovali se jako skuteční Zuávové.

První starostí každého cestujícího, jakmile vkročil na palubu parníku, bylo sestoupit do jídelen a označit tam svoje místo. Jeho navštívenka nebo jméno napsané tužkou na kousek papíru stačilo, aby mu zajistilo místo. Ostatně za malou chvíli se po-dával oběd a za několik okamžiků se také všechny stoly obsa-dily stolovníky.

Zůstal jsem na palubě, protože jsem chtěl sledovat všechny podrobnosti nalodění. O půl jedné byla zavazadla přeložena. Viděl jsem tu pestrou směs tisíců balíků všech forem, všech ve-likostí, bedny tak veliké jako vagony, jež mohly obsahovat ná-bytek, malé cestovní tlumoky dokonalé elegance, vaky s podiv-nými hranami a ony americké nebo anglické kufry, jež bylo tak snadné poznat podle zpracování jejich řemenů, četných přezek, lesku mědi a podle tlustých plátěných obalů, na nichž byly vy-raženy dva nebo tři veliké monogramy, vytepané na ozdobách z bílého plechu. Brzy celá tato hromada zmizela ve skladištích, vlastně v hlubinách mezipalubí, a poslední dělníci, nosiči nebo průvodci se vrátili na zásobovací loď.

Vracel jsem se na příď, když jsem se najednou ocitl tváří v tvář mladému muži, jehož jsem viděl na nábřeží New Prince. Zpozoroval mě a podal mi ruku, kterou jsem rychle stiskl.

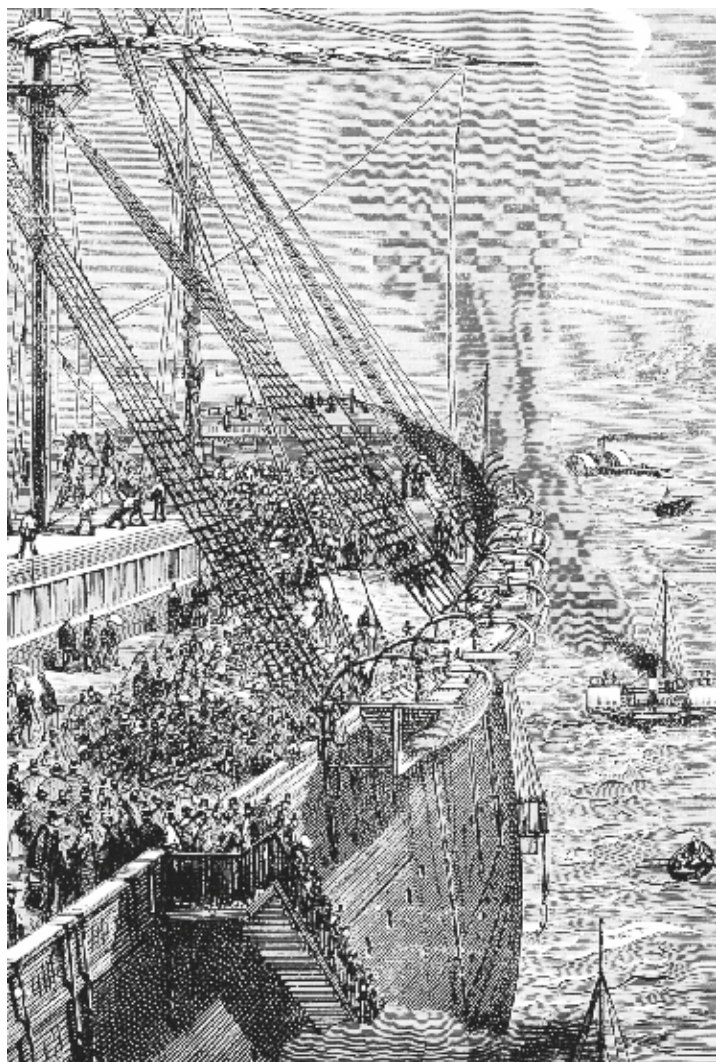
„Co vy tady, Fabiane?“ zvolal jsem. „Nemýlil jsem se, byl jste to vy, jehož jsem viděl přede dvěma dny na přístavní hrázi?“

„To bude asi pravda,“ odušil Fabian, „ale já jsem vás neza-hlédl.“

„Plujete do Ameriky?“

„Bezpochyby! Lze několikaměsíční prázdniny strávit jinak než toulkami po světě?“

„Šťastná náhoda, že jste zvolil *Great Eastern* pro tuto tu-ristickou procházku.“



*Pak nastalo pomalé, avšak klidné vykládání zavazadel  
a výstup cestujících.*

„Nebyla to náhoda, milý příteli. Četl jsem v jistém listě, že budete cestovat na palubě *Great Easternu*, a protože jsme se neviděli několik let, vyhledal jsem *Great Eastern*, abych mohl plout s vámi.“

„Cestujete z Indie?“

„S *Godaverym*, jenž mě předevcírem vysadil v Liverpoolu.“

„A cestujete, Fabiane...“, otázal jsem se a přitom jsem pozoroval jeho bledou a smutnou tvář.

„Abych si povyrazil, bude-li to možné“, odvětil kapitán Fabian MacElwin a stiskl mi s pohnutím ruku.

## IV.

Fabian mě opustil, aby dohlédl na své ubytování v kajutě číslo 73, označené na jeho lodním lístku. V tom okamžiku husté mraky dýmu zavířily u otvorů širokých komínů parníku, až bylo cítit, jak se trup kotlů otrásl v hloubi lodi. Pára se rozptylovala po palubě jako jemný deštík a padala zpět na zem. Několik lomozných zvlnění ohlašovalo, že se stroje zkoušejí. Strojník měl natlakováno. Mohlo se vyplout.

Bylo třeba napřed zvednout kotvu. Příliv pomalu stoupal, *Great Eastern* se snažil vyhnout nárazům, jak mu nastavoval čelo plně přichystaný ke splutí řeky. Kapitán Anderson musel zvolit tento okamžik k vyplutí, neboť délka *Great Easternu* mu nedovolovala provádět na Mersey obraty. Nechal loď unášet proti prudkému přílivu, aby byla lépe ovladatelná, a mohl tak obratně manévrovat uprostřed četných lodí, jež brázdily říčku.

Zvednout kotvu za těchto okolností vyžadovalo značnou námahu. Mimoto prudký jihozápadní vítr nacházel oporu na velké lodi a spojil svoje úsilí s úsilím příboje. Bylo potřeba použít sílu mocných rumpálů, aby se kotvy zvedly z bahnitého dna. K tomu také pomáhalo speciální plavidlo – kotevní loď, jež se chopila jeho řetězů. Na přídi byl ke zvednutí kotev postaven

stroj o síle sedmdesáti koňských sil. Stačilo přeměřovat páru z kotlů do jeho válců, aby ihned nabylo značné síly, přímo na kotevní vratidlo, na němž byly upevněny řetězy. Stroj, jakkoliv byl silný, však nestačil. Kapitán Anderson proto nasadil asi padesát mužů, kteří by mechanicky kotevnímu vratidlu pomohli.

Práce však pokračovala pomalu. Hřídele skřípaly ve svých ložiscích a podle mého mínění by se mohlo řetězům ulehčit několika obraty.

V té chvíli jsem stál s několika jinými cestujícími na nejvyšším patře přídě. Pozorovali jsme všechny podrobnosti práce a postup zvedání kotev. Blízko mě jakýsi cestující, bezpochyby netrpělivý nad zdlouhavostí práce, krčil rameny a nešetřil ustavičnými posměšky na adresu pomalého stroje. Byl to hubený, nervózní mužík, jemuž byly sotva vidět oči pod řasami jejich víček. Jak jsem však poznal později, byl to roztomilý spulucestující.

„Pane,“ povídá mi, „až dosud jsem myslel, že stroje jsou na to, aby pomáhaly lidem, a ne aby lidé pomáhali strojům.“

Chtěl jsem právě odpovědět na tuto správnou poznámku, když zazněly výkřiky.

Všichni muži zaměstnaní u pák se váleli po zemi. Jednopalcové kolo stroje se totiž zlomilo a vratidlo povolilo pod strašlivým tahem řetězů. Muži byli ohromnou prudkostí udeření do hlavy nebo do prsou. Uvolnily se násadky od zlomených pák, rozlétly se kolem a zabily čtyři lodníky a dvanáct jich poranily. Mezi těmito byl skotský lodník z Dundee.

Všichni se vrhli k nešťastníkům. Poraněné odvedli na ošetrovnu zřízenou na zádi. Pokud jde o čtyři mrtvé námořníky, bylo postaráno o jejich okamžité vylodění. Anglosasové jsou tak lhostejní vůči lidskému životu, že tato tragická příhoda vyvolala na palubě jen malé pozdvižení. Tito nešťastníci, zabítí nebo poranění, byli pouze zuby kola, jež lze s malými výlohami