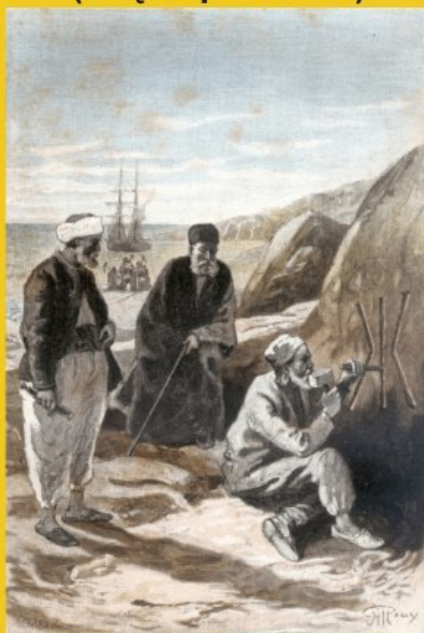


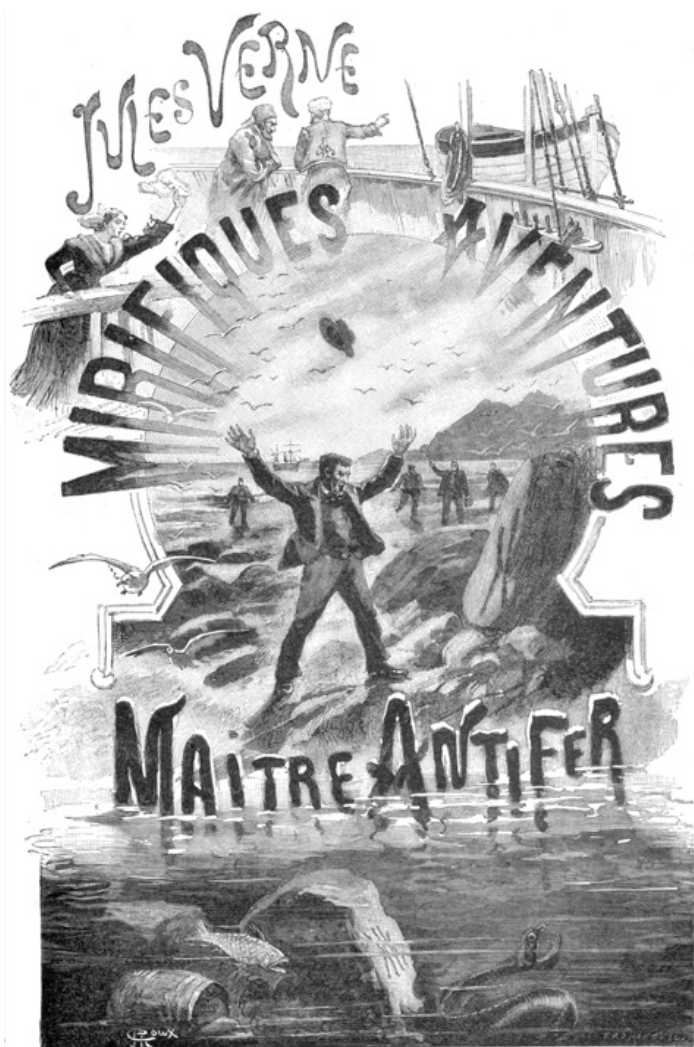


Juliusz Verne
Niezwykłe przygody
pana Antifera
(Część pierwsza)



ISBN 978-83-64701-70-2 (całość)

ISBN 978-83-64701-71-9 (cz. 1)



Juliusz Verne



**NIEZWYKŁE PRZYGODY
PANA ANTIFERA**

Część pierwsza

Przełożył i przypisami opatrzył Andrzej Zydorczak

[Kup książkę](#)

Trzydziesta piąta publikacja elektroniczna wydawnictwa JAMAKASZ

Tytuły oryginału francuskiego: *Mirifiques aventures de maître Antifer*

Wydano na podstawie licencji udzielonej przez Wydawnictwo Zielona Sowa,
które jest posiadaczem praw autorskich.

80 ilustracji, w tym 12 kolorowych i 3 mapki: George Roux
(zaczepnięte z XIX-wiecznego wydania francuskiego)

Redakcja: Marzena Kwietniewska-Talarczyk

Korekta: Magdalena Stec

Konwersja do formatów cyfrowych: Mateusz Nizianty

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

Wydanie I

© Wydawca: JAMAKASZ

Ruda Śląska 2016

ISBN 978-83-64701-70-2 (całość)

ISBN 978-83-64701-71-9 (cz. 1)

Wstęp

W kolejnym tomie „Biblioteki Andrzeja”, oznaczonym numerem pięćdziesiąt cztery, postanowiłem zamieścić *Niezwykłe przygody pana Antifera*. Powieść jest już znana polskiemu Czytelnikowi z edycji Wydawnictwa Zieleny Sowa, ale z powodu swojej pewnej odrębności, polegającej na tym, że losami bohaterów kieruje człowiek, który dużo wcześniej umarł, oraz dużej dozy humoru przewijającego się przez cały utwór – godna polecenia wielbicielom twórczości wspaniałego francuskiego pisarza, mimo wielkiej popularności konsekwentnie pomijanego przez Akademię Francuską, która nie chciała zaliczyć go w poczet swoich członków.

Oczywiście, jak przystało na powieść z cyklu „Niezwykłe Podróże”, także ta kieruje nas w różne zakątki naszej wspaniałej Ziemi, ale nie czyni tego konsekwentnie, z jakąś z góry założoną logiką, tylko rzuca nas to tu, to tam po całym globie, by w końcu doprowadzić do centralnego, matematycznego punktu, będącego ostatecznym celem tej z pozoru niewytłumaczalnej szarpaniny...

Powieść *Niezwykłe przygody pana Antifera* została napisana przez Juliusza Verne'a pod koniec XIX wieku i po raz pierwszy ukazała się drukiem w 1894 roku w czasopiśmie wydawanym przez Hetzela „Magasin d'Éducation et de Récréation” [„Magazyn Edukacji i Rozrywki” tom 59, nr 697 – tom 60, nr 720]. W tym samym roku utwór został wydany w formie książkowej, w dwóch tomach, które ukazały się 23 sierpnia i 19 listopada, a następnie 26 listopada w dużym formacie (19×27 cm), w woluminie podwójnym (XXX tom podwójny), z osiemdziesięcioma ilustracjami George'a Roux, w tym dwunastoma kolorowymi i trzema mapkami.

W Polsce powieść ta, pod tytułem *Nadzwyczajne przygody pana Antifera*, ukazywała się w odcinkach w „Przyjacielu Dzieci” w latach 1894-1895, w przekładzie Joanny Belejowskiej. Pierwsze polskie wydanie zostało dość mocno okrojone: znacznie skrócono lub w ogóle pominięto wszelkie dłuższe opisy, skupiono się wyłącznie na akcji.

Następnie pod tytułem *Zadziwiające przygody kapitana Antifera* powieść wydało w 2005 roku Wydawnictwo Zielona Sowa, na podstawie przekładu Joanny Belejowskiej z uzupełnieniami brakujących fragmentów przez Andrzeja Zydorcza. Później, w roku 2010, nakładem tegoż wydawnictwa, w serii „Podróże z Verne'em” ukazał się pełny przekład Andrzeja Zydorcza pod tym samym tytułem.

Właśnie na tej ostatniej edycji zostało oparte obecne wydanie. Tekst utworu ponownie porównano z francuskim oryginałem, przez co uzupełniono niewielkie braki w tłumaczeniu. Następnie cały tekst został na nowo zreda-

gowany, jednocześnie usunięto zauważone usterki i dodano kilka przypisów. Ponadto zamieszczono wszystkie ilustracje, w tym kolorowe, pochodzące z francuskiego wydania z końca XIX wieku. Mimo że publikacja Wydawnictwa Zielona Sowa była dobra, postanowiłem umieścić *Niezwykłe przygody pana Antifera* w „Bibliotece Andrzeja”, by poszerzyć ofertę tej serii. Przedkładając miłośnikom twórczości kolejny tom „Biblioteki Andrzeja”, żywię nadzieję, że włączą tę książkę do swoich zbiorów.

Andrzej Zydorczak

Część pierwsza



Rozdział I

W którym nieznany statek, dowodzony przez nieznanego kapitana, poszukuje na nieznanym morzu nieznanej wyspy

Tego ranka – a było to dziewiątego września 1831 roku – kapitan statku o szóstej opuścił swoją kabinę i wspiał się na rufówkę¹.

Słońce już ukazywało się na wschodzie, a raczej odbicie jego promieni przedzierało się przez dolne warstwy atmosfery, gdyż tarcza nie zjawiła się jeszcze nad horyzontem. Długa świetlana smuga głaskała powierzchnię morza, lekko pomarszczoną podmuchem porannej bryzy².

Po spokojnej nocy zapowiadał się piękny dzień, jeden z tych dni wrześniowych, którymi cieszy się czasami strefa umiarkowana u schyłku cieplej pory roku.

Kapitan podniósł do prawego oka lunetę i wykonując półobrót, prowadził obiektyw po tym obwodzie koła, gdzie niebo i ziemia zdawały się łączyć ze sobą.

Opuściwszy lunetę, zbliżył się do sternika – starego człowieka z najeżoną brodą, o oczach żywo spoglądających spod zmrużonych powiek.

– Kiedy objąłeś wachtę³? – zapytał.

– O czwartej, kapitanie!

Ci dwaj ludzie rozmawiali w jakimś dziwnym języku, którego nie zrozumiałby żaden Europejczyk – ani Anglik, ani Francuz, ani Niemiec, ani nikt inny, chyba że byłby już w miastach i portach imperium otomańskiego⁴. Musiała to być jakaś odmiana gwary tureckiej pomieszanej ze starosyryjskim.

– Nic nowego...?

– Nic, kapitanie!

– A dzisiaj rano nie dostrzegłeś żadnego statku?

– Tylko jeden... wielki trzymasztowiec, który płynął przeciwnym kursem od zawietrznej. Wyostrzyłem więc o jeden rumb⁵, aby go minąć jak można najdalej.

¹ *Rufówka* – nadbudówka w rufowej (tylnej) części pokładu.

² *Bryza* – wiatr wiejący na wybrzeżu: w nocy znad lądu, w dzień znad morza.

³ *Wachta* – tu: czas, w którym jedna załogi pełni służbę na statku.

⁴ *Imperium otomańskie* – państwo tureckie (kalifat) na Bliskim Wschodzie, założone przez Turków osmańskich, jedno z plemion tureckich w zachodniej Anatolii, obejmujące w okresie od XIV do XX wieku Anatolię, część południowo-zachodniej Azji, północną Afrykę i południowo-wschodnią Europę.

⁵ *Zawietrzna* – strona statku przeciwna do tej, na którą wieje wiatr (nawietrzna); *wyostrzyć do wiatru* – zbliżyć się do kierunku, z którego wieje wiatr; *rumb* – w nawigacji morskiej pomocnicza miara, służąca do określania różnicy kątowej w płaszczyźnie horyzontu; jeden rumb to 1/32 kąta pełnego, czyli 11,25°.

– Dobrze zrobiłeś. A teraz...?

Tu kapitan jeszcze raz uważnie obejrzał horyzont, a po chwili zawołał donośnym głosem:

– Przygotować się do zwrotu!

Marynarze wachty natychmiast zareagowali. Obrócono ster na nawietrznię, poluzowano szoty foka; w tym samym czasie przyciągnięto bezan. Statek wykonał zwrot i zaczął płynąć lewym baksztagiem⁶ na północny zachód.

Była to brygantyna o wyporności czterystu beczek⁷, statek handlowy, który po kilku modyfikacjach stał się jachtem wycieczkowym. Kapitan miał pod swymi rozkazami bosmana i piętnastu ludzi – załogę wystarczającą do wykonywania manewrów, złożoną z silnych marynarzy, których strój, czyli bluza marynarska, czapka, szerokie spodnie i marynarskie buty, przypominał ubiór marynarzy ze wschodniej Europy.

Żadna nazwa nie była wypisana ani na rufie, ani na dziobie tej brygantyny; żadna flaga nie powiewała na jej maszcie. Widać dlatego, aby uniknąć dawania znaku pozdrowienia lub odpowiedzi, skoro na sygnał wachtowego o zauważeniu jakiegoś statku natychmiast zmieniano kierunek drogi.

Czyżby to był statek korsarski – takie można było jeszcze napotkać w tamtych stronach – i obawiano się, że jest poszukiwany...? Nie, na próżno by bowiem szukać na nim broni, a poza tym miał nieliczną załogę, tak że nie mógłby się zajmować tym niebezpiecznym rzemiosłem.

A może był to statek przemytników, którzy zajmowali się nielegalnym przewozem towarów wzdłuż wybrzeża albo pomiędzy wyspami? Nic z tych rzeczy, bo gdyby nawet najbardziej bystry funkcjonariusz urzędu celnego spenetrował ładownię statku, gdyby przejrzał znajdujący się tam ładunek, zbadał wszystkie paczki, przekopał wszystkie skrzynie, nie znalazłby żadnego podejrzanego towaru. Prawdę mówiąc, na statku nie było żadnego ładunku, oprócz zapasów żywności, które mogły starczyć na kilka lat, i umieszczonych w głębi ładowni baryłek z winem i wódką. W tylnej części statku, pod rufówką, znajdowały się trzy baryłki wykonane z dębowych klepek obitych żelaznymi

⁶ Szot – na żaglowcu lina olinowania ruchomego służąca do ustawiania wolnego rogu żagla (nazywanego szotowym) najkorzystniej względem kierunku wiatru; szot napina pracujący żagiel, a biegnie od niego w dół do pokładu, w stronę rufy; *fok* – główny żagiel rejowy (pierwszy od pokładu) rozpięty na przednim żaglu (fokmaszcie); *bezan* – żagiel gaflowy rozpięty w przypadku brygantyny na grotmaszcie, w statkach o większej liczbie masztów na bezanmaszcie; *lewy baksztąg* – kurs statku żaglowego względem wiatru, gdy wiatr wieje skośnie od rufy (w tym wypadku z lewej burty).

⁷ *Brygantyna* – statek żaglowy, używany od XV do XIX wieku, o dwóch masztach: przedni – fokmaszt i tylny – grotmaszt; fokmaszt ma żagle rejowe (rozpinane na rejach), nazywające się (licząc od pokładu): fok (żagiel główny), marsle, bramsle i ewentualnie bombramsle; na grotmaszcie (bezrejowym) rozpinany był gaflowy bezan, a nad nim trójkątny topseł; *beczka* – tu: miara ładunku okrętowego; w XIX wieku w Europie wynosiła na ogół 1000 kg.

obręczami... Było więc dosyć miejsca na balast, solidny żeliwny balast, który pozwalał temu statkowi nosić dużą liczbę żagli.

Czy można było przypuszczać, że trzy baryłki zawierają proch lub jakiś inny materiał wybuchowy...?

Oczywiście nie, gdyż nie zachowywano żadnych szczególnych środków ostrożności przy wchodzeniu do ładowni, w której się znajdowały.

Zresztą żaden z marynarzy nie mógłby udzielić wyjaśnienia w tym względzie – ani co do przeznaczenia brygantyny, ani co do powodów, które skłaniały ją do zmiany kursu, skoro tylko dostrzeżono inny statek. Nikt z załogi nie wiedział również, dlaczego płyną to w jednym, to w przeciwnym kierunku, co od piętnastu miesięcy cechowało ich żeglugę, ani nikt nie miał pojęcia, gdzie znajdują się w obecnej chwili. Czasem płynęli pod pełnymi żaglami, czasem posuwali się z wolna i ostrożnie; to kołysali się na falach niezbyt rozległego morza, to znów przemierzali bezkresną przestrzeń oceanu.

Podczas tej tajemniczej żeglugi kilkakrotnie dostrzegali ląd, ale kapitan jak najszybciej oddalał się od niego. Zasygnalizowano również kilka wysp, lecz wówczas wykonywano za pomocą steru ostry zwrot i wyspy błyskawicznie zniknęły z zasięgu wzroku. Gdyby ktoś zajrzał do dziennika pokładowego, przekonałby się o dziwnych zmianach kursów, których nie można było usprawiedliwić ani zmianą kierunku wiatru, ani warunkami atmosferycznymi. Była to tajemnica, o której wiedzieli tylko kapitan – mężczyzna czterdziestosześcioletni, z gęstą, najeżoną czupryną – i pewien człowiek o wyniosłym wyrazie twarzy, który ukazał się w tej chwili w otwartym luku⁸.

– Nic? – zapytał.

– Nic, Wasza Ekscelencjo – odparł kapitan.

Mężczyzna z niezadowoleniem wzruszył ramionami, kończąc w ten sposób rozmowę, która ograniczyła się do tych paru słów. Następnie osobnik, którego kapitan obdarzył tak zaszczytnym tytułem, zszedł po schodkach prowadzących do wnętrza i udał się do swojej kabiny. Tam wyciągnął się na kanapie i zdawało się, że popadł w pewien rodzaj odrętwienia. Chociaż leżał nieruchomy, jakby sen ośwładną całym jego jestestwem, to jednak nie spał. Było widać, że jakieś obsesyjne myśli przebiegają mu przez głowę.

Owa osobistość mogła mieć około pięćdziesięciu lat. Wysoki wzrost, potężna głowa, bujne, nieco już siwiejące włosy, gęsta broda rozdzielająca się na piersiach i czarne, pełne blasku oczy, dumny wyraz twarzy, na której malował się smutek, a raczej zniechęcenie, oraz dostojeństwo całej postaci wskazywały na jego szlachetne pochodzenie nieznanego. Z jego ubrania nie można było wnioskować, jakiej jest narodowości. Odziany był bowiem w obszerny

⁸ *Luk* – zamykany otwór w pokładzie statku lub jego nadbudówki, służący do ładowania i wyładowywania towarów, do schodzenia w głąb kadłuba statku, do oświetlania i wietrzenia pomieszczeń pod pokładem itp.

brunatny burnus, z rękawami szamerowanymi naszywkami i obszytymi wielobarwnymi frędzlami, okrywający go od stóp do głowy, na której miał zielonkawą czapkę z czarnym chwostem⁹.



Dwie godziny później młody chłopiec przyniósł mu śniadanie i postawił je na stole, przytwierdzonym do podłogi kabiny, pokrytej gęstym kobiercem¹⁰ tkanym piękną nicią w barwne kwiaty. Jednak nieznajomy prawie nie

⁹ *Burnus* – obszerne, długie okrycie z kapturem, najczęściej z białej wełny, noszone przez Arabów; *szamerowanie* (szamerunek) – przybranie, obszycie (dla ozdoby) ubioru galonem, sznurkiem, taśmą; *chwost* (chwast) – dawniej: pęczek nici, piór lub włosów użyty jako ozdoba.

¹⁰ *Kobierzec* – tkanina dekoracyjna jednostronna z wzorem ornamentalnym.

skosztował wytwornie przygotowanych potraw, z jakich składało się menu; wypił tylko gorącą i aromatyczną kawę, którą mu podano w dwóch srebrnych, kunsztownie zdobionych filiżaneczkach. Następnie postawiono przed nim kasoletę z nargile¹¹, z której wydobył się obłoczek wonnego dymu. Nieznajomy, wsadziwszy bursztynowy munsztuk¹² między rozchylone wargi, które odsłaniały zęby o olśniewającej bieli, pogrążył się znowu w zadumie, otaczając się obłokami aromatycznego dymu z tytoniu pochodzącego z Latakii¹³.

W ten sposób upłynęła mu część dnia, podczas gdy brygantyna, lekko kołysząc się na spokojnych falach, kontynuowała swą chwiejną drogę po powierzchni morza.

Około czwartej po południu Jego Ekscelencja wstał, zrobił kilka kroków, przystanął przed na wpół otwartymi na wietrzyk iluminatorami¹⁴, objął spojrzeniem niezmierny horyzont, a następnie zatrzymał się przed klapą zapadni, ukrytej pod dywanem. Klapa uchylała się po naciśnięciu nogą jednego z jej rogów i odsłaniała otwór ładowni usytuowanej pod podłogą kabiny.

Tam właśnie zostały umieszczone, jedna obok drugiej, owe trzy opasłe baryłki obite obręczami, o których już była wzmianka. Osobnik stał tak dłuższą chwilę pochylony nad klapą, jakby zahipnotyzował go widok tych beczulek. Później wyprostował się i szepnął do siebie:

– Nie... nie będę się wahał! Jeśli nie znajdę jakiejś nieznanej wysepki, gdzie mógłbym je zakopać w tajemnicy, wtedy będzie lepiej, gdy wrzucę je do morza!

Zamknął klapę, położył na niej z powrotem kobierzec i schodkami zejściówki wyszedł na rufówkę.

Była piąta po południu. Nie zapowiadała się żadna zmiana w pogodzie. Po niebie przesuwaly się lekkie obłoczki. Statek nieco pochylony na bok pod wpływem wiejącej bryzy płynął lewym baksztagiem, pozostawiając za sobą cienki koronkowy ślad nakładający się na niewielkie fale.

Jego Ekscelencja przebiegał powoli spojrzeniem linię horyzontu nakreśloną cyrklem na jasnym, lazurowym niebie. Z miejsca, które zajmował, mógł zobaczyć nawet niezbyt wyniesiony ląd, znajdujący się w odległości około czternastu, piętnastu mil, lecz żadne kontury ziemi nie naruszały prostej linii wody i nieba.

W tej chwili kapitan, który zbliżał się do niego, został powitany niezmiennym pytaniem:

¹¹ *Kasoleta* – ozdobne, najczęściej porcelanowe, gliniane lub ceramiczne naczynie używane do spalania wysuszonych wcześniej, a następnie skruszonych pachnidół i ziół, także tytoniu w fajkach wodnych; *nargile* – fajka używana przeważnie na Bliskim Wschodzie, w której dym przechodzi przez naczynie z wodą i bardzo długie, giętkie cybuchy.

¹² *Munsztuk* – dawniej: ustnik instrumentu muzycznego lub fajki; także część zwijki papierosa, trzymana przez palacza w ustach.

¹³ *Latakia* – miasto w Syrii.

¹⁴ *Iluminator* (bulaj) – hermetycznie zamykane okrągłe okienko z grubego szkła, umieszczone w burcie lub ścianie nadbudówki statku.

– Nic...?

Takie pytanie powodowało nieuchronną odpowiedź:

– Nic, Wasza Ekscelencjo!

Osobnik milczał przez kilka minut, a następnie usiadł na jednej z ławek na rufie i z gorączkową niecierpliwością spoglądał przez lunetę. Tymczasem kapitan przechadzał się wzdłuż nawietrznej burty.

– Kapitanie! – odezwał się wkrótce, gdy po raz ostatni przebiegł spojrzeniem przestrzeń.

– Czego Wasza Wysokość sobie życzy?

– Chciałbym wiedzieć, gdzie dokładnie się znajdujemy.

Kapitan wziął mapę morską w dużej skali i rozłożył ją na poręczy nadburcia¹⁵.

– Tutaj – odparł, wskazując ołówkiem miejsce, w którym krzyżowały się ze sobą południk i równoleżnik.

– W jakiej odległości od tej wyspy... położonej na wschodzie...?

– Dwadzieścia dwie mile.

– A od tego lądu...?

– Mniej więcej około dwudziestu sześciu mil.

– Czy nikt na statku nie domyśla się, w jakim rejonie obecnie żeglujemy?

– Nikt, oprócz mnie i Waszej Ekscelencji.

– Nawet tego, po jakim morzu płynamy?

– Od tak dawna krążymy między różnymi wybrzeżami, że nawet najlepszy marynarz nie umiałby tego powiedzieć.

– A więc dlaczego zawistny los przeszkadza mi w znalezieniu wyspy, której nie odkrył żaden żeglarz, a z braku wyspy chociażby wysepki albo skały, której współrzędne tylko ja bym znał? Tam zakopałbym te skarby i wystarczyłoby mi kilka dni żeglugi, abym mógł, gdy nadejdzie stosowny czas, zabrać je z powrotem... jeżeli w ogóle taka chwila kiedykolwiek nadejdzie!

Powiedziawszy te słowa, osobnik, przechylony przez poręcz nadburcia, pograżył się w długim milczeniu. Po przyjrzeniu się głębokim wodom, tak przejrzystym, że wzrokiem można było zapuścić się na ponad osiemdziesięciu stóp w głąb¹⁶, odwrócił się dość gwałtownie i zawołał:

– Dobrze... oto otchłań, której powierzę moje bogactwa...

– Ona nigdy ich nam nie zwróci, Ekscelencjo!

– Ech! Niech raczej przepadną, niż miałyby wpaść w ręce wrogów lub niegodziwców!

– Jak się panu podoba...

¹⁵ *Nadburcie* – bariera ochronna na większych jednostkach pływających, na krawędzi odkrytego pokładu, zabezpieczająca rzeczy lub ludzi przed wypadnięciem za burtę.

¹⁶ *Stopa* – jednostka długości stosowana w krajach anglosaskich, równa 30,48 cm; stopa francuska wynosiła 32,48 cm.

– Jeżeli dzisiaj przed wieczorem nie odkryjemy w tych stronach żadnej nieznanej wysepki, te trzy baryłki zostaną wrzucone w morze.

– Stanie się według pańskiego rozkazu! – odpowiedział kapitan i polecił wykonać zwrot na wiatr.

Dostojnik powrócił na tył rufówki i oparłszy się łokciem o nadburcie, pogrążył się w pólennym marzeniu, które było najwidoczniej jego zwykłym usposobieniem.

Słońce szybko chyliło się ku zachodowi. W tym dniu, dziewiątego września, wyprzedzającym o jakieś dwa tygodnie zrównanie dnia z nocą¹⁷, jego tarcza chowała się o kilka stopni na zachód, to znaczy w punkcie horyzontu, który teraz przyciągnął uwagę kapitana. Czyżby w tej stronie znajdował się jakiś wysoki przylądek, połączony z wybrzeżem lądu czy też wyspy? Było to przypuszczenie nieprawdopodobne, ponieważ na mapie nie oznaczono żadnego lądu w promieniu piętnastu do dwudziestu mil w tych stronach, często nawiedzanych przez statki handlowe, a w konsekwencji dobrze znanych żeglarzom. Czyżby to była odosobniona skała, jakaś rafa wystająca kilka sążni¹⁸ ponad powierzchnię morza i mogąca udostępnić miejsce, na próżno aż do tej pory poszukiwane przez Jego Ekscelencję, aby mógł przechować na niej swe bogactwa...? Jednakże na bardzo dokładnych mapach hydrograficznych w tej części akwenu nie zaznaczono żadnego wyniesienia dna. Wysepka tego rodzaju, wraz z otaczającymi ją nieregularnym przybojem i rozbryzgami fal, nie mogłaby ująć uwagi żeglarzy. Na mapach byłoby oznaczone jej rzeczywiste położenie. Tymczasem kapitan mógł z całą pewnością potwierdzić, że na mapie, którą posiadał, nie była zaznaczona nawet pojedyncza rafa na tej przestrzeni, jaką obejmował wzrokiem w dość znacznym promieniu.

„To jakieś złudzenie” – pomyślał, kiedy na nowo skierował lunetę ku podejrzanemu miejscu, chociaż miał ją dokładnie ustawioną na ten punkt.

Istotnie, żaden zarys lądu nie ukazał się w szklach obiektywu.

W tej chwili, a było to kilka minut po szóstej, tarcza słoneczna zaczęła się chylić ku krańcom widnokregu, wydając przy zetknięciu z morzem rodzaj świstu, jeżeli można wierzyć temu, co twierdzili ongiś Iberowie¹⁹. Tak

¹⁷ *Zrównanie dnia z nocą* (równonoc) – zrównanie długości dnia i nocy, chwila, w której słońce przechodzi przez jeden z dwóch punktów przecięcia ekliptyki z równikiem niebieskim, tj. około 21 marca – przez punkt równonocy wiosennej (punkt Barana) i około 23 września – przez punkt równonocy jesiennej (punkt Wagi).

¹⁸ *Sążeń* – miara długości równająca się długości rozstawionych ramion, także miara używana przy pomiarach głębokości wód; we Francji rozróżniało się sążeń (*toise*), jako miarę długości wynoszącą 1,95 m, oraz sążeń morski, nazywany *brasse*, równający się sążniowi angielskiemu (*fathom*), czyli 1,83 m, za pomocą którego określano głębokość wód.

¹⁹ *Iberowie* – lud nieznanego pochodzenia, prawdopodobnie berberyjskiego, w starożytności zasiedlający wschodnie wybrzeże Półwyspu Iberyjskiego; w połowie V wieku p.n.e. zmieszał się z Celtami, w wyniku czego powstał lud Celtyberów.

przy zachodzie, jak i przy wschodzie refrakcja astronomiczna²⁰ pozwalała na to, aby słońce było widoczne, chociaż już zniknęło za horyzontem. Materia świetlna rzucona ukośnie na powierzchnię fal ciągnęła się jak długa średnica koła, od zachodu ku wschodowi. Ostatnie zmarszczki podobne do ognistych smug drżały pod zanikającą bryzą. Blask ten nagle zgasł, gdy górna część tarczy przy zetknięciu z linią wody rzuciła swój zielony promień. Kadłub brygantyny raptownie zanurzył się w cieniu, podczas gdy górne żagle przybrały barwę szkarłatu.

W chwili gdy cienie zmroku miały okryć swoją zasłoną wodne przestrzenie, z salingu fokmasztu rozległ się głośny okrzyk.

– Ahoj!

– Co jest? – zapytał kapitan.

– Ziemia z przodu po prawej burcie!

Łąd? I to z tej samej strony, z której kilka minut wcześniej zdawało się kapitanowi, że dostrzega jakieś nieokreślone zarysy? Zatem nie pomylił się w swoich przypuszczeniach.

Na okrzyk obserwatora marynarze z wachty podbiegli do nadburcia i skierowali spojrzenia na zachód. Kapitan, z lunetą przewieszoną przez ramię, chwycił wanty grotmasztu, wspiął się zwinnie po wyblinkach, siadł okrakiem na salingu poniżej rogu halsowego topsla²¹ i trzymając okular przy oku, przeszukiwał horyzont we wskazanym miejscu.

Wachtowy się nie pomylił. W odległości sześciu lub siedmiu mil wyłaniało się z fal morskich coś w rodzaju wysepki, której zarysy odcinały się czarnymi liniami na niebie, oświetlonym jeszcze ostatnimi blaskami zachodu. Można by powiedzieć, że była to raczej niezbyt wysoka skała, zwieńczona chmurą siarkowych oparów. Gdyby to zdarzenie miało miejsce pięćdziesiąt lat później, każdy marynarz stwierdziłby z pewnością, że to dym unoszący się z komina wielkiego parostatku. Jednak w 1831 roku nikt nie potrafił sobie nawet wyobrazić, że przez fale oceanu będą kiedyś pruć olbrzymie parowce.

Zresztą kapitan nie miał czasu się zastanawiać, zaledwie zdołał bowiem dostrzec wysepkę, gdy ta prawie natychmiast zniknęła w wieczornych mgłach. To jednak wydawało się mniej ważne. On ją zobaczył – co do tego nie było żadnych wątpliwości.

²⁰ *Refrakcja astronomiczna* – zakrzywienie w atmosferze ziemskiej promieni świetlnych biegnących od ciała niebieskiego; największa jest na horyzoncie, w zenicie nie występuje; w jej wyniku następuje pozorne zwiększenie wysokości ciał niebieskich.

²¹ *Wanta* – stalowa lina służąca do bocznego usztywnienia masztu, łącząca jego górną część z burtą lub pokładem statku; *wyblinka* – krótka linka łącząca poziomo dwie wanty, stanowiąca stopień drabiny linowej; *saling* – przy maszcie wieloczęściowym konstrukcja łącząca stengę z bramstengą; *róg halsowy* – róg trójkątnego żagla mocowany do masztu; *topsel* – trójkątny żagiel mocowany na bezrejowym maszcie, powyżej bezanu.

Kapitan zszedł na rufówkę, a dostojnik, którego to zdarzenie wyrwało z cechującej go obojętności, dał mu znak, aby się przybliżył, i znowu – w ten sam sposób co poprzednio – zapytał:

- No i co...?
- Tak, Ekscelencjo!
- Widziałeś jakiś ląd...?
- Co najmniej małą wysepkę.
- W jakiej odległości...?
- Może około sześciu mil na zachód.
- Czy w tym miejscu na mapie jest zaznaczona jakaś ziemia...?
- Nie.
- Czy jesteś tego pewny...?
- Oczywiście.
- Byłaby to zatem nieznana wysepka...?
- Tak sądzę.
- Czy to jest możliwe...?
- Tak, Ekscelencjo, jeżeli ta wysepka jest niedawnym tworem.
- Niedawnym...?

– Jestem o tym mocno przekonany, ponieważ widziałem, że jest otoczona oparami wulkanicznymi. W tych stronach często siły plutoniczne²² wykazują swoją działalność, objawiającą się podmorskimi wybuchami.

– Gdyby to, co mówisz, było prawdą, kapitanie! Nie pragnąłbym niczego więcej, jak napotkać bryłę, która nagle wynurzyła się z morza! Taka skała nie byłaby niczyją własnością...

– Albo raczej, Wasza Ekscelencjo, stałaby się własnością tego, który pierwszy objął ją w posiadanie.

– Wówczas byłaby moją własnością.

– Tak... pańską!

– Płynimy zatem prosto ku tej ziemi.

– Prosto... ale ostrożnie! – odpowiedział kapitan. – Nasza brygantyna mogłaby być narażona na rozbicie, jeżeli podwodne skały rozciągają się daleko w morze. Proponuję zaczekać do rana, by lepiej rozpoznać ten nowy twór i dopiero podpłynąć ku wysepce.

– Czekajmy... wolno się do niej zbliżając...

– Stanie się według rozkazu Waszej Ekscelencji!

Kapitan postąpił, jak przystało na dobrego żeglarza. Statek nie może ryzykować posuwania się nad mieliznami, których nie zna. Podejmując zamiar zbliżenia się do nieznanego lądu, nie należy tego czynić w nocy, gdyż ciągle powinno się sondować dno.

²² *Siły plutoniczne* – zjawiska związane z wciskaniem się magmy w warstwę skorupy ziemskiej, bez wydostawania się na powierzchnię ziemi; u Verne'a w szerszym pojęciu, w powiązaniu ze zjawiskami wulkanicznymi.

Dostojnik powrócił do swojej kabiny. I kiedy nawet sen już zamknie mu powieki, chłopiec okrętowy²³ nie będzie musiał budzić go przy pierwszym brzasku, z pewnością bowiem Ekscelencja znajdzie się na rufówce przed wschodem słońca.

Tymczasem kapitan nie zamierzał ani na chwilę schodzić z mostka kapitańskiego²⁴ czy też powierzać bosmanowi aż do poranka pieczy nad statkiem. Powoli zapadała noc; linia horyzontu stawiała się coraz bardziej niewyraźna, a jego promień stopniowo się zmniejszał. Ostatnie strzępy, nadymane rozproszonym światłem, nie spieszyły się ze zniknięciem na zenicie²⁵. Od godziny lekki wietrzyk zaledwie dmuchał. Zostawiono jedynie ożaglowanie niezbędne do działania i utrzymania brygantyny na właściwym kursie.

Tymczasem na firmamencie²⁶ zajaśniały pierwsze konstelacje. Na północy Gwiazda Polarna spoglądała jak pozbawione blasku i nieruchome oko, podczas gdy Arktur świeciła jasno w przedłużeniu łuku Wielkiej Niedźwiedzicy. Naprzeciw Gwiazdy Polarnej Kasjopeja zakreślała swoje podwójne, błyszczące V. Nieco niżej Kapella²⁷ ukazywała się w tym samym miejscu, gdzie wschodziła dnia wczorajszego i gdzie wschodzić miała nazajutrz, tylko o cztery minuty wcześniej, gdyż tak zaczyna się jej dzień gwiezdny. Na uśpionej powierzchni morza panował rodzaj niewysłowionego odrętwienia, jakie sprowadza zwykle noc. Kapitan stał oparty na łokciu i nie poruszał się

²³ *Chłopiec okrętowy* – młody człowiek przysposabiający się do zawodu marynarza, początkujący żeglarz.

²⁴ *Mostek kapitański* – najwyższa kondygnacja w dominującej nadbudówce lub samodzielna nadbudówka na statku (żaglowcu, małej jednostce pływającej); centralny punkt kierowania statkiem.

²⁵ *Zenit* – w astronomii punkt na niebie usytuowany dokładnie ponad pozycją obserwatora; jest jednym z dwóch miejsc przecięcia lokalnej osi pionu ze sferą niebieską; drugim punktem przecięcia, przeciwnym do zenitu, czyli znajdującym się pod obserwatorem, jest nadir.

²⁶ *Firmament* (sfera niebieska, niebo) – fikcyjna sfera (sklepienie) o dowolnym promieniu, w której środku znajduje się obserwator i na której obserwuje się położenie ciał niebieskich.

²⁷ *Konstelacja* (gwiazdozbiór) – grupa gwiazd zajmujących określony obszar sfery niebieskiej; z czasem gwiazdy te połączono w symboliczne kształty i nadano im nazwy pochodzące z mitologii (np. gwiazdozbiór Centaura, Cefeusza itp.); *Gwiazda Polarna* (Gwiazda Biegunowa, Polaris) – widoczna gołym (nieuzbrojonym) okiem gwiazda położona najbliżej bieguna północnego nieba; na to, która z gwiazd jest obecnie gwiazdą polarną, ma wpływ precesja; aktualnie jest nią najjaśniejsza gwiazda Małej Niedźwiedzicy (Małego Wozu): α *Ursae Minoris*; około 2600 roku kolejną gwiazdą polarną stanie się γ *Cephei* (Alrai w gwiazdozbiórce Cefeusza); *Arktur* (α Boo, alfa Boötis, alfa Wolarza) – najjaśniejsza gwiazda w gwiazdozbiórce Wolarza, czwarta (nie licząc Słońca) pod względem jasności na niebie; Arktur jest również najjaśniejszą gwiazdą północnej hemisfery nieba; *Wielka Niedźwiedzica* (*Ursa Maior*) – gwiazdozbiór okołobiegunowy nieba północnego, a zarazem trzecia co do wielkości konstelacja nieba; w Polsce widoczna przez cały rok; najjaśniejsze gwiazdy Wielkiej Niedźwiedzicy tworzą charakterystyczny i łatwy do odszukania na niebie układ Wielkiego Wozu; *Kasjopeja* (Kasjopea, łac. *Cassiopeia*) – gwiazdozbiór półkuli północnej, położony w obszarze Drogi Mlecznej; *Kapella* (Koza, α Aur/*Alfa Aurigae*) – najjaśniejsza gwiazda w konstelacji Woźnicy i zarazem szósta pod względem jasności gwiazda na nocnym niebie.

bardziej niż kolumna kabestanu²⁸, na której się opierał. Umysł jego zajęty był wyłącznie owym punktem, który dostrzegł w zapadającym zmierzchu. Teraz budziły się w nim wątpliwości, wątpliwości, które w ciemnościach stają się jeszcze bardziej natrętne. Czyżby dał się zwieść jakiemuś złudzeniu? Byłaby to prawda, że w tym miejscu wynurzyła się nowa wysepka? Tak... z pewnością. Znał przecież doskonale te strony, przepływał tędy chyba ze sto razy... Punkt, który widział, mógł być oddalony o może jedną milę, a wiedział, że najbliższe lądy mogą leżeć w odległości ośmiu do dziesięciu mil francuskich... Ale jeżeli się nie pomylił, jeżeli w tym miejscu jakaś wyspa wynurzyła się z głębin morskich, czyż nie mogła być już zajęta...? Może jakiś żeglarz zatknął już na niej swój sztandar? A choćby i Anglicy, rzecz by można, ci oceaniczni zbieracze szmat, szybko zagarnęli wysepkę poniewierającą się na ich szlakach morskich i wrzucili do swego koszyka...! Może świeciły się na niej ogniska świadczące o tym, że została już wzięta w posiadanie? Było też możliwe, że narodziny tego nagromadzenia skał sięgały zaledwie czasu sprzed kilku tygodni czy miesięcy i dlatego istnienie wysepki uszło uwagi marynarzy i sekstantów²⁹ nawigatorów...?

Kapitan, szarpany niepokojem i niepewnością, niecierpliwie wypatrywał początku dnia. Teraz nic nie wskazywało kierunku wysepki, nawet owe niewielkie opary, w które zdawała się owinięta, a które pośród nocy mogły zabarwić horyzont ciemniejszym odcieniem. Teraz jednak woda i powietrze mieszały się w jeden szary mrok.

Tymczasem godziny upływały. Konstelacje przybiegunowe zakresliły już ćwierć koła wokół osi firmamentu. Około czwartej nad ranem na wschodzie ukazało się białawe światło. Przy tym blasku można było dostrzec kilka niewielkich chmur zawieszonych w górze nieba. Jeszcze brakowało paru stopni, zanim słońce mogło się ukazać na horyzoncie. Jednak żeglarzowi nie potrzeba aż tyle światła, aby odnaleźć zasygnalizowaną wysepkę, jeśli takowa w rzeczywistości istniała.

W tej chwili dostojnik wyszedł z luku i udał się na swoje miejsce na rufówce, gdzie właśnie znajdował się kapitan.

²⁸ *Kabestan* – urządzenie o podobnym zastosowaniu co winda lub wciągarka, ale z bębniem usytuowanym na osi pionowej, a nie na poziomej; na statkach kabestan służy do wciągania (tzw. wybierania) na pokład lin lub łańcuchów kotwicznych, cum, a w żeglarsztwie także do wybierania lin olinowania ruchomego obsługujących żagle i drzewce.

²⁹ *Sekstant* – przyrząd nawigacyjny do pomiarów wysokości (kąta wzniesienia) ciał niebieskich w celu określenia astronomicznej linii pozycyjnej, a także do pomiarów kątów poziomych i pionowych, służących do wykreślenia linii pozycyjnych.