



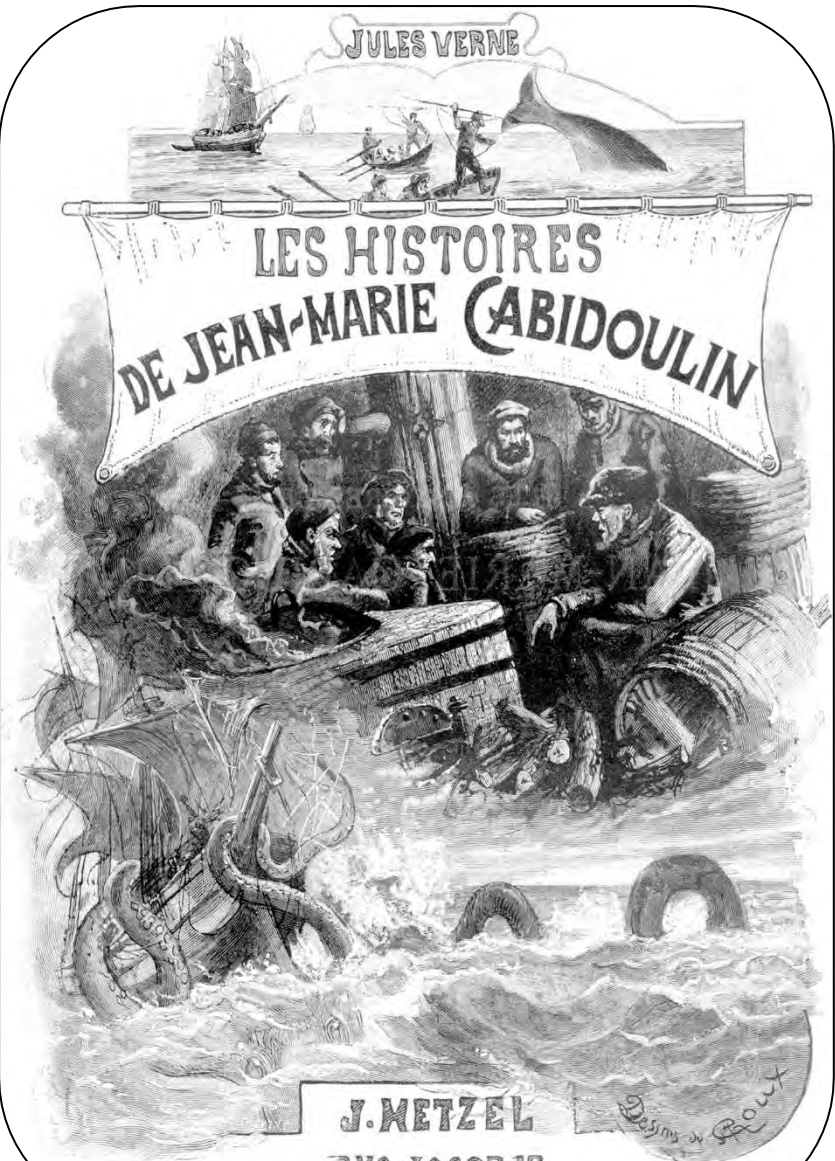
Juliusz Verne
Opowieści Jeana-Marie Cabidoulina



ISBN 978-83-67876-13-1

JULES VERNE

LES HISTOIRES
DE JEAN-MARIE CABIDOULIN



J. METZEL
RUE JACOB 18
PARIS

Desjms de Roux

Juliusz Verne

**OPOWIEŚCI
JEANA-MARIE
CABIDOULINA**

Juliusz Verne



OPOWIEŚCI JEANA-MARIE CABIDOULINA

Przełożył i przypisami opatrzył Andrzej Zydorczak

**Sto trzydziesta trzecia publikacja elektroniczna
wydawnictwa JAMAKASZ**

Tytuł oryginału francuskiego:
Les histoires de Jean-Marie Cabidoulin

© Copyright for the Polish translation
by Andrzej Zydorczak, 2024

33 ilustracje, w tym 7 kart tablicowych kolorowych i 1 mapa:
George Roux (zaczepnięte z XIX-wiecznego wydania
francuskiego)

Redakcja: Marzena Kwietniewska-Talarczyk

Konwersja do formatów cyfrowych: Mateusz Nizianty

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

Wydanie I

© Wydawca: JAMAKASZ

ISBN 978-83-67876-13-1

www.jamakasz.pl

Wstęp

Opowieści Jeana-Marie Cabidoulina to powieść znana u nas bardziej pod tytułem *Wąż morski* (ten tytuł został wzięty z francuskiego wydania powieści, które ukazało się w okresie międzywojennym). Juliusz Verne napisał ją pod koniec życia, co tłumaczy różne mankamenty tego utworu. Czarodziej z Nantes (choć mieszkający i pracujący w Amiens) był już mocno schorowany, tracił wzrok i siły, nie przestawał jednak tworzyć, dostarczając do ostatnich dni zamówione przez wydawcę tomy, a nawet robiąc pewne zapasy, które ukazywały się jeszcze kilka lat po jego śmierci.

W książce tej miłośnicy prozy Juliusza Verne'a znajdą charakterystyczne dla tego pisarza motywy – morze, łowców wielorybów, okolice podbiegunowe, rywalizację Francuzów i Anglików, tajemnicze wydarzenia i zwroty akcji. Czyta się ją dobrze, choć nie jest to powieść z takim rozmachem, jak *Przygody kapitana Hatterasa* czy *Dzieci kapitana Granta*. Wszystko w tym jednotomowym utworze jest bardziej skrótowe i schematyczne.

Powieść opublikowana została we Francji w 1901 r. Najpierw drukowana była w odcinkach w „Magasin d'Éducation et de Récréation” (od 1 lipca do 15 grudnia), po czym, pod koniec owego roku, wyszła dwukrotnie w wersji jednotomowej oraz zamieszczona została w dwutomowej edycji razem z *Napowietrzną wioską*. Ilustracje do niej przygotował George Roux.

Polscy wydawcy nie kwapili się do publikacji tej powieści, zapewne nie dostrzegając w niej takiego potencjału, jaki miały inne utwory Juliusza Verne'a, drukowane chętnie i często nie-

mał równoległe z francuskimi edycjami. Po raz pierwszy *Wąż morski* ukazał się w 1975 r. nakładem „Naszej Księgarni”, w przekładzie Janiny Karczmarewicz-Fedorowskiej. Później wyszedł w tym tłumaczeniu jeszcze trzy razy – w 1990 roku. (Wydawnictwo Poznańskie) oraz 1994 i 1997 r. (Podsiedlik-Raniowski i Spółka). W 2002 roku Zielona Sowa opublikowała nowe tłumaczenie Barbary Supernat, jeszcze pod tytułem *Wąż morski*, a w 2009 r. powtórzyła je, rozwijając tytuł do postaci *Wąż morski, czyli opowieści Jeana-Marie Cabidoulina*, w serii „Podróże z Verne’em”, rekomendowanej przez Polskie Towarzystwo Juliusza Verne’a i wypuszczonej na rynek z dwoma wersjami okładek.

Niniejszy przekład, zgodny z francuskim oryginałem i opatrzone kompletem rycin z początku XX w., jest dziełem Andrzeja Zydorcza, wiceprezesa PTJV.

dr Krzysztof Czubaszek
prezes Polskiego Towarzystwa Juliusza Verne’a



Rozdział I
Opóźniony odjazd

Ej, kapitanie Bourcart, więc dziś nie wypływamy...?

– Nie, panie Brunel, i obawiam się, że nie będziemy mogli wypłynąć ani jutro... ani także za tydzień...

– To bardzo irytujące...

– Przede wszystkim to niepokojące – stwierdził kapitan Bourcart, kręcąc głową. – „Saint Enoch”¹ powinien znajdować się na morzu od końca ubiegłego miesiąca, aby dostać się na łowiska we właściwym czasie... Zobacz pan, że da się wyprzedzić Anglikom i Amerykanom.

– Więc nadal brakuje panu na pokładzie tych dwóch ludzi?

– Nadal, panie Brunel... Bez pierwszego nie mogę się obejść, bez drugiego na upartego można by było popłynąć, gdyby nie przepisy, które tego ode mnie wymagają...

– I z całą pewnością tym drugim nie jest bednarz? – zapytał pan Brunel.

– Nie, proszę mi wierzyć, że nie...! Na moim statku bednarz jest równie niezbędny jak maszt, ster czy busola, ponieważ w ładowni mam dwa tysiące beczek...

– Ilu ludzi liczy załoga „Saint Enocha”, kapitanie Bourcart?

– Byłoby nas trzydziestu czterech, panie Brunel, gdybym miał pełną obsadę. Widzi pan, bardziej potrzebny jest bednarz do leczenia beczulek niż lekarz do leczenia ludzi... Beczki wymagają stałych napraw, gdy tymczasem ludzie... naprawiają się sami! Poza tym, kto kiedykolwiek choruje na morzu...?

– Rzeczywiście, przy tak wspaniałym świeżym powietrzu nie powinno się chorować, a jednak czasami...

– Panie Brunel, jak dotąd nie miałem jeszcze chorego na pokładzie „Saint Enocha”...

¹ *Enoch* (Henoch) – postać biblijna, syn Jereda, potomek Seta; miał żyć w tak wielkiej przyjaźni z Bogiem, że nigdy nie umarł, lecz w wieku 365 lat został wzięty cielesnie do nieba (Rdz 5, 22 i Hbr 11,5), jedyna postać, oprócz proroka Eliasza, której wniebowzięcie zostało wprost opisane w Piśmie Świętym.

– Moje gratulacje, kapitanie. Ale cóż pan chce? Statek to statek i jako taki podlega przepisom morskim... Kiedy jego załoga osiąga pewną liczbę oficerów i marynarzy, na pokładzie musi być lekarz... taki jest bezwzględny wymóg. Ale pan go właśnie nie ma...

– I z tego powodu „Saint Enoch” nie znajduje się dzisiaj na wysokości przylądka Saint-Vincent¹, choć powinien tam być!

Ta rozmowa między kapitanem Bourcartem i panem Brunelem prowadzona była na nabrzeżu w Hawrze² około jedenastej rano, na lekko podwyższonej części prowadzącej od semafora³ do krańca pomostu.

Tych dwóch ludzi znało się od bardzo dawna; jeden był dawnym kapitanem żeglugi kabotażowej⁴, a obecnie kapitanem portu, drugi zaś kapitanem trójmasztowca „Saint Enoch”. Z jaką niecierpliwością ten drugi oczekiwał chwili, kiedy skompletuje załogę i wreszcie wyruszy na morze!

Bourcart (Evariste-Simon), mężczyzna około pięćdziesięcioletni, cieszył się dużą popularnością właśnie tu, w Hawrze, swoim macierzystym porcie. Kawaler bez rodziny i bliskich krewnych, od najwcześniejszych lat pływał po morzach, pełniąc w służbie

¹ *Przylądek Saint-Vincent* (Przylądek Świętego Wincentego) – najbardziej na południowy zachód wysunięta część Europy kontynentalnej; leży w prowincji Algarve w Portugalii; stoi na nim latarnia morska; w średniowieczu ten przylądek uznawano za koniec znanego Europejczykom świata; nazwa od św. Wincentego z Saragossy.

² *Hawr* – miasto w północnej Francji (Normandia), port u ujścia Sekwany, nad kanałem La Manche, założony w 1517 roku, jeden z największych portów Francji.

³ *Semafor* (telegraf semaforowy) – urządzenie sygnalizacyjne zbudowane przez Francuza C. Chappe’a ok. 1791 roku, złożone ze słupa i dwóch ramion, za pomocą których można było przez odpowiednie ustawianie przekazywać wiadomości.

⁴ *Żegluga kabotażowa* (kabotaż) – przybrzeżna komunikacja wodna, zwłaszcza handlowa, między portami jednego kraju leżącymi nad tym samym morzem (kabotaż mały) bądź nad różnymi morzami (kabotaż wielki).

państwowej kolejno obowiązki chłopca okrętowego, praktykanta¹, marynarza i bosmana.

Po licznych rejsach jako porucznik i pierwszy oficer w marynarce handlowej od dziesięciu lat dowodził „Saint Enochem”, statkiem wielorybniczym należącym w połowie do niego, w połowie do firmy „Bracia Morice”.

Był doskonałym marynarzem, ostrożnym a zarazem śmiałym i stanowczym; w przeciwieństwie do wielu swoich kolegów zachowywał się zawsze niezwykle uprzejmie, nigdy nie przeklinając, grzecznie wydając rozkazy w niemal światowy sposób. Oczywiście nie posuwał się tak daleko, aby zwrócić się do marynarza: „Może zechce pan z łaski swojej zrefować² bramsel³” lub do sternika: „Niech pan będzie tak miły i przełoży ster na prawą burtę!”. Uchodził jednak za najgrzeczniejszego z kapitanów żeglugi wielkiej.

W dodatku trzeba przyznać, że kapitanowi dopisywało szczęście w wielorybniczych kampaniach, a jego połowy niezmiennie były obfite. Przy tym nigdy z ust oficerów czy marynarzy nie usłyszano na niego najmniejszej skargi. Toteż, jeśli tym razem załoga „Saint Enocha” nie miała pełnego składu, a kapitanowi nie udało się jej skompletować, nie należało bynajmniej upatrywać w tym nieufności czy urazy ze strony pływającego personelu.

Panowie Bourcart i Brunel zatrzymali się obok stalowego wspornika dzwonu na półkolistym tarasie kończącym molo. Pływomierz wskazywał w tym momencie najniższy poziom odpływu, a na maszcie sygnalizacyjnym nie powiewał ani proporczyk,

¹ *Praktykant* – w hierarchii na statku stopień wyższy od chłopca okrętowego, młody człowiek przysposabiający się do zawodu marynarza.

² *Refowanie* – zmniejszanie powierzchni żagla stosowane przy silniejszych wiatrach, w celu zmniejszenia siły działającej na żagiel, obniżenia środka ożaglowania i zmniejszenia przechyłu.

³ *Bramsel* – żagiel podnoszony na bramrei, to jest na czwartej rei, licząc od pokładu.

ani flaga. Żaden statek nie przygotowywał się ani do wejścia, ani do wyjścia; nawet rybackie łodzie nie miały w kanale portowym dość wody podczas odpływu przy nowiu księżyca. Dlatego też gapie nie gromadzili się, jak to bywało w czasie przyptywu. Statki z Honfleur, z Trouville, z Caen i z Southampton¹ stały przycumowane przy swoich pływających nabrzeżach. Nic nie wskazywało na to, aby przed trzecią po południu nastąpił jakiś ruch w awanporcie².

Przez kilka minut oczy kapitana Bourcarta przemierzały szeroką przestrzeń zamkniętą odległymi wzgórzami Ouistreham i masywnymi falezami³ latarni morskich na cyplu Hève. Pogoda była niepewna. Niebo w wyższych partiach pokrywały szarawe chmury. Z północnego wschodu powiewał wiatr – kapryśna bryza⁴, która ochładzała się wraz ze wzbierającym przyptywem.

Kilka statków przepływało przez zatokę, jedno z nich rozpinały na wschodnim widnokregu żagle, inne rysowały przestrzeń śladami czarnego dymu. Towarzyszył im pożądlivy i pełen zażdrości wzrok kapitana Bourcarta, jaki rzucał on swoim kolegom znajdującym się w lepszej od niego sytuacji, udało im się bowiem opuścić port. Nie trzeba dodawać, że nawet z takiej

¹ *Honfleur* – miasto portowe i gmina we Francji, w regionie Normandia, w departamencie Calvados; *Trouville-sur-Mer* – miejscowość portowa i gmina we Francji, w regionie Normandia, w departamencie Calvados, u ujścia rzeki Touques do kanału La Manche; *Caen* – miasto i gmina w północnej Francji, stolica historycznej Normandii i ośrodek administracyjny regionu Normandia oraz departamentu Calvados; leży w pobliżu ujścia rzeki Orne do kanału La Manche; *Southampton* – miasto w południowej Anglii, port nad Kanałem La Manche, 110 km na południowy zachód od Londynu, od średniowiecza jeden z największych portów Anglii.

² *Awanport* – przedporcie, miejsce chwilowego postoju statków.

³ *Faleza* (klif) – urwisko brzegu morskiego lub jeziornego powstające na wysokich wybrzeżach wskutek niszczycielskiej działalności fal.

⁴ *Bryza* – wiatr poranny lub wieczorny, powstający wskutek nierównomiernego nagrzewania się powierzchni lądu i morza; w nocy wieje znad lądu, w dzień znad morza.

odległości wyrażał się przyzwoicie i nie pozwoliłby sobie na określanie ich tak, jak w podobnej sytuacji uczyniłby to każdy inny wilk morski.

– Tak – powiedział do Brunela – ci dzielni ludzie mają szczęście płynąć z wiatrem dmącym w żagle, a tymczasem ja nadal tkwię w portowym basenie i nie mogę ruszyć w drogę...! Widzi pan, to jest to, co ja nazywam prawdziwym pechem, który po raz pierwszy dotyka „Saint Enocha”...

– Panie Bourcart, niech się pan uzbroi w cierpliwość, skoro nie może pan wyjść w morze! – odrzekł pan Brunel, śmiejąc się.

– A niby co robiłem przez ostatnie dwa tygodnie...?! – zawołał kapitan nie bez odrobiny goryczy.

– Spokojnie...! Pański statek świetnie pędzi pod żaglami, więc szybko nadrobi stracony czas. Z prędkością jedenastu węzłów¹ przy mocnej bryzie, wręcz połyka się przestrzeń...! Ale, ale, powiedz mi, panie Bourcart, czy doktor Sinoquet nie czuje się lepiej...?

– Niestety nie! Co prawda nasz wspaniały doktor nie jest poważnie chory, ale przykuł go do łóżka reumatyzm i choroba potrwa kilka tygodni...! Kto by się tego spodziewał po człowieku tak zżytym z morzem, który przez dziesięć lat żeglował ze mną po całym Pacyfiku...?

– A może – wysunął przypuszczenie kapitan portu – właśnie z tych licznych rejsów doktor przywiózł swoje liczne dolegliwości?

– No, coś takiego! – zachnął się kapitan Bourcart. – Nabawić się reumatyzmu na pokładzie „Saint Enocha”...!? A dlaczego nie cholery albo żółtej febry²? Co też panu przyszło do głowy, panie Brunel...?

¹ *Węzeł* – jednostka prędkości równa jednej mili morskiej (1852 m) na godzinę, stosowana głównie w żegludze morskiej.

² *Cholera* – choroba zakaźna przewodu pokarmowego; wywołuje biegunkę, wymioty, odwodnienie, później śpiączkę; budziła wielki lęk jako powód

Pan Bourcart rozłożył ramiona zaskoczony podobną niedorzecznością. „Saint Enoch” – statek tak doskonale wyposażony, tak wygodny, niedostępny dla wilgoci... i reumatyzmu! Prędzej można by się go nabawić w sali posiedzeń rady ratusza lub w salonach podprefektury niż w kabinach czy mesie¹ jego statku...! Reumatyzm! Alboż czy on, kapitan, cierpiał kiedykolwiek na reumatyzm?! A przecież nie opuszczał swego żaglowca ani kiedy ten stał na kotwicy w którymś z portów, ani kiedy przycumowany był do nabrzeża w Hawrze! Po co mieszkanie w mieście, skoro ma swoją kwaterę na pokładzie?! 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?

Ożywiając się coraz bardziej, zacny człowiek długo by jeszcze wypowiadał się w tym samym tonie, gdyby Brunel nie przerwał mu, mówiąc:

– Zgadzam się z panem, panie Bourcart, że doktor Sinoquet nabawił się reumatyzmu jedynie w czasie swoich pobytów na lądzie! Tak czy inaczej jest chory i choroba nie pozwala mu się zamustrować...

– Najgorsze jest to – oświadczył pan Bourcart – że mimo wszystkich moich wysiłków nie udało mi się znaleźć jego zastępcy...

– Cierpliwości, kapitanie, powtarzam, cierpliwości...! W końcu znajdzie pan jakiegoś młodego lekarza chętnego do podróży po świecie... Czy istnieje coś bardziej pociągającego

wielu groźnych epidemii, skuteczne leczenie po roku 1883, kiedy Robert Koch wykrył jej przyczynę; *żółta febra* (żółta gorączka) – choroba zakaźna o ostrym przebiegu, kończąca się często śmiercią, przenoszona przez gryzonie i małpy za pośrednictwem komara *Aedes aegypti*; występuje endemicznie na terenach Ameryki Południowej i Środkowej, Afryki Równikowej i Zachodniej.

¹ *Mesa* – sala jadalna na statku i pomieszczenie przeznaczone na odpoczynek, wspólne zajęcia czy zebrania załogi.

niż rozpoczęcie wspianiałej kampanii wielorybniczej na wodach Pacyfiku...?

– Ma pan rację, panie Brunel, zdawałoby się, że raczej powinienem mieć problem z wyborem... A jednak nie widać tłumów i w dalszym ciągu nie mam nikogo, kto by potrafił posługiwać się lancetem i skalpelem albo cęgami czy ośnikiem¹!

– A tak przy okazji – zapytał kapitan portu – to chyba nie reumatyzm pozbawił pana bednarza...?

– Nie, prawdę mówiąc, poczciwy ojciec Brulard wskutek zeszywnienia stawu ma bezwładną lewą rękę, a poza tym cierpi na gwałtowne bóle w stopach i łydkach...

– Ma więc zajęte stawy...? – dopytywał się Brunel.

– Na to wygląda, wobec czego Brulard nie nadaje się do żeglowania...! Jak panu wiadomo, statek uzbrojony do połowu wielorybów tak samo nie może obejść się bez bednarza, jak bez harpunników, dlatego muszę zwerbować bednarza za każdą możliwą cenę!

Pan Brunel był skłonny nawet przyznać, że Brularda nie trapiły dolegliwości reumatyczne, skoro „Saint Enoch” uchodził za sanatorium, a jego załoga pływała w najlepszych warunkach higienicznych, jeśli wierzyć kapitanowi. Tym niemniej jedno było pewne, że ani doktor Sinoquet, ani bednarz Brulard nie byli w stanie wziąć udziału w tej kampanii.

W tym momencie kapitan odwrócił się, usłyszawszy, że ktoś go woła.

– To pan, Heurtaux...? – powiedział, ściskając dłoń swojego zastępcy. – Miło mi pana widzieć. Czyżby tym razem przyniósł pana tutaj jakiś pomyślny wiatr...?

– Być może, panie kapitanie, być może – odparł Heurtaux. – Przyszedłem pana zawiadomić, że jakiś osobnik pojawił się na pokładzie... godzinę temu.

¹ *Ośnik* – nóż ciesielski.

- Bednarz... lekarz...? – zapytał żywo Bourcart.
- Nie wiem, panie kapitanie... W każdym razie wydawał się bardzo zirytowany pańską nieobecnością...
- Ktoś starszy?
- Nie... młody człowiek, i niebawem ma wrócić. Dlatego właśnie ruszyłem pana szukać i tak jak sądziłem, znalazłem pana na molo.
- Tam, gdzie się mnie zawsze zastanie, panie Heurtaux, jeśli tylko nie jestem na pokładzie.
- Wiem o tym... dlatego wziąłem kurs na maszt sygnałowy.
- Postąpił pan mądrze, Heurtaux – pochwalił go kapitan Bourcart. – Oczywiście stawię się na spotkanie. Panie Brunel, pozwól pan, że go opuszczę...
- Proszę iść, mój drogi kapitanie – odrzekł kapitan portu. – Mam przeczucie, że pańskie kłopoty wkrótce się skończą.
- Tylko częściowo, panie Brunel, i jeszcze nie wiadomo, czy ten człowiek jest lekarzem, czy bednarzem!

Kapitan portu i kapitan Bourcart wymienili serdeczny uścisk dłoni. Następnie kapitan w towarzystwie swojego zastępcy poszedł wybrzeżem, przeszedł przez most, dotarł do Basenu Handlowego i zatrzymał się przy trapie¹ wiodącym na pokład „Saint Enocha”.

Kiedy tylko postawił stopy na pokładzie, natychmiast skierował się do swojej kabiny, której drzwi wychodziły na mesę, a okno na przód rufówki². Po wydaniu polecenia, by zawiadomić go o zjawieniu się gościa, oczekiwał go z niecierpliwością, wsadziwszy nos w miejscową gazetę.

¹ *Trap* – schodki, najczęściej ruchome, służące do wchodzenia na statek lub do przechodzenia z pokładu na pokład.

² *Rufówka* – nadbudówka w rufowej (tylnej) części statku; rozciągająca się na całą szerokość pokładu.

Nie czekał długo. Dziesięć minut później na pokładzie pojawił się zapowiadany młodzieniec i został wprowadzony do mesy, gdzie natychmiast dołączył do niego kapitan Bourcart.

Gość na pewno nie wyglądał na bednarza, ale można się było domyślić, że chodziło tu o lekarza, i to młodego, w wieku dwudziestu sześciu czy dwudziestu siedmiu lat.

Po wymianie pierwszych grzeczności – i możemy być pewni, że kapitan Bourcart nie zaniedbał tego w stosunku do osoby, która zaszczyliła go swoją wizytą – młody człowiek odezwał się tymi słowami:

– Dowiedziałem się na giełdzie, że wypłyniecie „Saint Enocha” opóźnia się z powodu złego stanu zdrowia lekarza okrętowego...

– Niestety, to prawda, panie...

– Filhiol. Jestem doktor Filhiol, kapitanie, i przyszedłem zaoferować swoje usługi na pańskim statku jako następcę doktora Sinoqueta.

W trakcie rozmowy kapitan Bourcart dowiedział się, że jego młody gość, rodem z Rouen¹, pochodzi z rodziny przemysłowców tego miasta. Pragnął wykonywać swój zawód lekarza w marynarce handlowej. Byłby jednak szczęśliwy, gdyby przed podjęciem pracy w Kompanii Transatlantyckiej² mógł wziąć udział w kampanii wielorybniczej i rozpocząć swoją przygodę na wzburzonych wodach. Może dostarczyć najlepsze referencje, a kapitan może zasięgnąć o nim opinii u różnych kupców czy armatorów w Hawrze.

¹ *Rouen* – miasto w północnej Francji, ok. 110 km na północny zachód od Paryża, nad Sekwaną, dawna stolica Normandii.

² *Kompania Transatlantycka* (właśc. Główna Kompania Transatlantycka) – przedsiębiorstwo żeglugowe powstałe w 1861 roku, przewożące pocztę i pasażerów przez Atlantyk.

Kapitan Bourcart uważnie obserwował szczere i sympatyczne oblicze doktora Filhiola. Nie ulegało wątpliwości, że kandydat jest silny i obdarzony stanowczym charakterem. Kapitan wiedział o czym mówi: był to typ człowieka dobrze zbudowanego i cieszącego się dobrym zdrowiem, który nie zachorowałby na reumatyzm na pokładzie. Dlatego odpowiedział:

– Nie ukrywam, że przybywa pan w samą porę, i jeśli opinie, jakie o panu zbiorę – a jestem przekonany, że będą pochlebne – się potwierdzą, sprawę uważam za załatwioną. Od jutra będzie pan mógł zacząć instalować się na „Saint Enochu” i nie będzie pan tego żałował...

– Jestem o tym najzupełniej przekonany, panie kapitanie – odparł doktor Filhiol. – Muszę wyznać, że zanim zbierze pan opinie o mnie, ja pozwoliłem sobie uczynić to samo względem pana.

– Było to bardzo rozsądne – oświadczył Bourcart. – Nigdy nie należy wychodzić w morze bez sucharów, tak jak nigdy nie należy wpisywać się na listę załogi, nie upewniwszy się, z kim się ma do czynienia.

– Tak właśnie pomyślałem, panie kapitanie.

– Miał pan rację, panie Filhiol, i jeśli dobrze zrozumiałem, informacje, jakie zebrał pan na mój temat, były dla mnie przychylne...

– Całkowicie, i wierzę, że referencje, jakie pan zbierze o mnie, będą również korzystne dla mnie.

Kapitan Bourcart i młody lekarz zdecydowanie dorównywali sobie nie tylko w szczerości, lecz także w dobrych manierach.

– Chwileczkę, jeszcze jedno pytanie – kontynuował kapitan Bourcart. – Czy kiedykolwiek pływał pan już po morzu, doktorze?

– Jedynie kilka krótkich przepraw przez kanał La Manche.

– I... nie chorował pan...?

– W ogóle... i mam powody wierzyć, że nigdy nie będę...

– Zgodzi się pan ze mną, że dla lekarza to bardzo ważne...

– Istotnie, panie kapitanie.

– Nie będę przed panem ukrywał, że nasze wyprawy wielorybnicze są znojne i niebezpieczne! Nie omijają nas trudy i często niedostatek, a życie marynarza to ciężki zawód...

– Wiem o tym, panie kapitanie, ale nie lękam się tego stażu...

– Nasze wyprawy są nie tylko niebezpieczne, panie Filhiol, ale czasami także długie... To zależy od mniej lub bardziej sprzyjających okoliczności. Kto wie, czy „Saint Enoch” nie spędzi dwóch albo trzech lat w morzu, zanim powróci do portu?

– Kiedy wróci, to wróci, panie kapitanie. Najważniejsze jest to, żeby wszyscy, których zabierze na pokład, wrócili na nim do portu!

Kapitan Bourcart mógł być tylko bardzo zadowolony z takiego postawienia sprawy i wszystko wskazywało na to, że dogada się pod każdym względem z doktorem Filhiolem, jeśli podane referencje pozwolą mu podpisać z nim umowę.

– Drogi panie – rzekł – wydaje mi się, że pozostało mi jedynie pogratulować sobie naszej znajomości, i mam nadzieję, że skoro tylko zbiorę informacje o panu, pańskie nazwisko zostanie wpisane do dziennika okrętowego.

– Zatem do widzenia, kapitanie – odparł lekarz. – Co zaś do wypłynięcia...

– Moglibyśmy wyjść w morze nawet jutro w czasie wieczornego przypływu, gdybym tylko zdołał znaleźć zastępstwo za bednarza, tak jak udało mi się znaleźć doktora...

– To jeszcze nie ma pan kompletnej załogi, kapitanie...?

– Niestety nie, panie Filhiol, bo nie mogę liczyć na biednego Brularda...

– Jest chory...?

– Tak... jeśli chorobą jest reumatyzm, który paraliżuje mu ramię i nogi... Jednak, proszę mi wierzyć, że nie nabawił się tego podczas rejsu na „Saint Enoch”...

– Panie kapitanie, tak myślę, że mógłbym panu polecić jednego bednarza...

– Pan...?

I kapitan Bourcart zamierzał się już rozpląnąć, jak to miał w zwyczaju, w przedwczesnych podziękowaniach pod adresem opatrnościowego młodego lekarza. Wydawało mu się, że już słyszy hałas młotka uderzającego po klepkach beczulek w ładowni. Niestety, jego radość nie trwała długo i kapitan z ubolewaniem pokręcił głową, kiedy doktor Filhiol dodał:

– Nie pomyślał pan o majstrze Cabidoulinie...?

– Jean-Marie Cabidoulin z ulicy des Tournettes?! – zawołał kapitan Bourcart.

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

– Jean-Marie Cabidoulin...! – powtórzył kapitan Bourcart.

– We własnej osobie...

– Skąd pan zna Cabidoulina?

– Leczyłem go.

– Więc... on także... jest chory? Czyżby wśród bednarzy panowała jakaś epidemia...?

– Proszę się uspokoić, panie kapitanie... rana na kciuku, ale już zagojona, tak że nie przeszkadza mu posługiwać się ośnikiem... To chłop o dobrym zdrowiu, w dobrej kondycji, wciąż krzepki, jak na swoje pięćdziesiąt lat i na pewno by się panu nadał.

– Bez wątpienia, bez wątpienia – powtarzał kapitan Bourcart. – Niestety, jeśli pan zna Jeana-Marie Cabidoulina, ja też go znam i nie sądzę, by jakikolwiek kapitan zgodził się go zamustrować...

– Dlaczego...?

– Och! Doskonale zna swój fach i odbył wiele wypraw na wieloryby... Ostatnią chyba z pięć czy sześć lat temu...

– Czy zechce mi pan wyjaśnić, panie Bourcart, dlaczego nie mamy go wziąć?

– Bo jest zwiastunem zagłady, panie Filhiol, bo nieustannie przepowiada tragedie i katastrofy... ponieważ, jak sam mówi, kiedy wyrusza się w podróż morską, musi być ona ostatnią i nigdy się z niej nie wraca! A do tego dochodzą opowieści o potworach morskich, które, jak twierdzi, spotkał... i na pewno spotka ponownie...! Widzi pan, panie Filhiol, ten człowiek gotów jest zdemoralizować całą załogę...!

– Mówi pan poważnie, panie kapitanie?

– Bardzo poważnie!

– Zastanówmy się... z braku innego i skoro potrzebuje pan bednarza...

– Tak... doskonale zdaję sobie z tego sprawę... z braku innego...! A jednak nigdy bym nie pomyślał właśnie o nim...! No cóż, w końcu, jeśli nie można wziąć kursu na północ, trzeba go wziąć na południe... Więc gdyby majster Cabidoulin zechciał... ale on na pewno nie zechce...

– Zawsze można spróbować...

– Nie, to nie ma sensu... A poza tym Cabidoulin... znowu ten Cabidoulin...! – powtarzał kapitan Bourcart.

– Może pójdziemy do niego razem? – zaproponował doktor Filhiol.

Kapitan Bourcart wyraźnie się wahał. Bardzo zakłopotany spletał i rozpletał dłonie, zastanawiał się, rozważał za i przeciw, potrzasał głową, jakby miał zamiar dobić targu. Wreszcie jednak chęć jak najszybszego wyruszenia w morze wzięła górę nad wszelkimi wątpliwościami.

– Chodźmy! – powiedział.

W chwilę później obaj opuścili Basen Handlowy i skierowali się w stronę domu bednarza.

Jean-Marie Cabidoulin był w domu, w swoim warsztacie na parterze, w głębi podwórka. Był to energiczny mężczyzna w wieku pięćdziesięciu dwu lat, ubrany w welwetowe spodnie w prążki i w mocny kaftan. Na głowie miał czapkę z wydry i opasany był wielkim brązowym fartuchem. Interes nie szedł zbyt dobrze i gdyby nie posiadał pewnych oszczędności, nie byłoby go stać na cowieczorną partię manili¹ w kawiarence naprzeciwko z emerytowanym marynarzem, dawnym strażnikiem latarni z Hève.

Jean-Marie Cabidoulin był zresztą doskonale zorientowany we wszystkim, co się działo w Hawrze: wejścia i wyjścia żaglowców czy parowców, przybycie i odpłynięcie transatlantyków, kto je pilotuje, morskie nowinki, czyli wszystkie ploteczki rodzące się na molo podczas codziennych przypływów i odpływów morza, nie były mu obce.

Majster Cabidoulin znał zatem, i to od bardzo dawna, kapitan Bourcarta. Toteż kiedy tylko ujrzał go na progu swojego domu, zawołał:

– Ho, ho! Czyżby „Saint Enoch” wciąż jeszcze był przycumowany przy nabrzeżu, unieruchomiony w Basenie Handlowym, jakby powstrzymała go lody...?

– Ciągle, majstrze Cabidoulin – odparł nieco oschle kapitan Bourcart.

– I nadal brakuje panu lekarza?

– Lekarz już jest...

– Ach, to pan, doktorze Filhiol...?

– Tak, ja, a jeśli towarzyszę kapitanowi Bourcartowi, to po to, aby zaproponować panu, abys zamustrował się z nami na jego statek...

¹ *Manila* – gra karciana pochodzenia hiszpańskiego; gra czterech graczy podzielonych na dwie drużyny po z dwóch partnerów; można też grać indywidualnie, w grupie od dwóch do czterech graczy; zaadaptowana we Francji, zyskała tam dużą popularność w ostatnich dwóch dekadach XIX wieku.

– Zamustrować się... zamustrować się? – powtarzał bednarz, wymachując swoim młotkiem.

– Tak, Jeanie-Marie Cabidoulin – podjął kapitan Bourcart. – Czyż nie jest to kuszące, taka ostatnia podróż... na dobrym statku... w towarzystwie dzielnych ludzi...?

– Coś podobnego, panie Bourcart! Niech mnie diabli, jeśli spodziewałem się podobnej oferty! Jak panu wiadomo, jestem na emeryturze... Teraz żegluję jedynie po ulicach Hawru, gdzie nie obawiam się ani abordaży¹, ani nawałnic... A pan chciałby...

– Spokojnie, mistrzu Cabidoulin, proszę to przemyśleć. Nie jest pan jeszcze w takim wieku, żeby gnąć przy boi albo sterować na kotwicy jak stary hulk² w głębi jakiegoś portu.

– Podnieś kotwicę, panie Jeanie-Marie, podnieś kotwicę! – dodał ze śmiechem doktor Filhiol, żeby poprzeć słowa kapitana Bourcarta.

Twarz mistrza Cabidoulina przybrała wyraz głębokiej zadumy – zapewne była to jego mina „proroka zagłady” – a on sam odpowiedział ponurym głosem:

– Proszę mnie uważnie wysłuchać, panie kapitanie, i pan również, doktorze Filhiol... Jest to myśl, która zawsze mnie prześladowała... i która nigdy nie opuści mojej głowy...

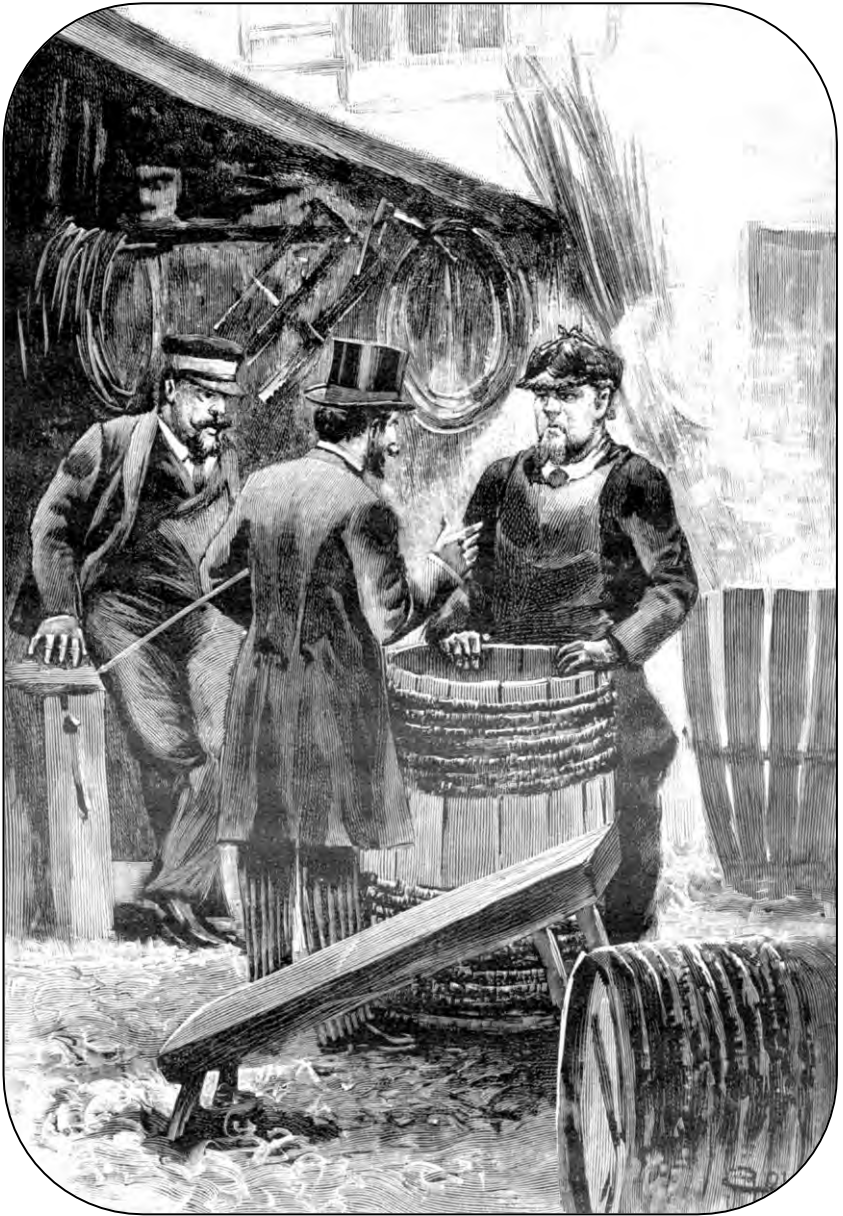
– Cóż to za myśl? – zapytał kapitan Bourcart.

– Że jeśli ktoś pływa, to wcześniej czy później musi się rozbić! Oczywiście „Saint Enoch” ma dobrego dowódcę, ma dobrą załogę... widzę także, że będzie miał dobrego lekarza... a jednak jestem przekonany, że gdybym wszedł na pokład, przydarzyłyby mi się rzeczy, które mi się jeszcze nigdy nie zdarzyły.

– Na przykład? – zniecierpliwził się kapitan Bourcart.

¹ *Abordaż* – dawny sposób walki na morzu, polegający na przybiciu okrętu do burty drugiego, by przeprowadzić walkę wręcz i go opanować.

² *Hulk* – okręt nienadający się do żeglugi, przycumowany na stałe w porcie, służący jako magazyn, warsztat czy mieszkanie.



– Spokojnie, mistrzu Cabidoulin, proszę to przemyśleć. Nie jest pan jeszcze w takim wieku, żeby gnić przy boi albo sterczeć na kotwicy.

– Przecież to panu mówię – odparł Cabidoulin. – Straszne historie...! Dlatego też obiecałem sobie, że dokonam spokojnie żywota na suchym lądzie.

– To czysta fantazja – oświadczył doktor Filhiol. – Przecież nie wszystkie statki są przeznaczone na zatonięcie wraz z całą załogą i ładunkiem.

– Oczywiście, że nie – przytaknął bednarz – ale, cóż pan chce, to jest jak gdyby przecucie... jeśli wypłynę na morze, to już nie powrócę.

– Daj spokój, Jeanie-Marie Cabidoulin! – odparł kapitan Bourcart. – Przecież to jest niepoważne...

– Bardzo poważne, a w dodatku, mówiąc między nami, nie ma już we mnie ciekawości, którą pragnąłbym zaspokoić. Czyż nie widziałem już wszystkiego w czasie, kiedy jeszcze pływałem: ciepłe kraje, zimne kraje, wyspy na Pacyfiku i na Atlantyku, *icebergi*¹ i ławice lodowe², foki, morsy i wieloryby...?

– Moje gratulacje, rzeczywiście jest czego pozazdrościć – przytaknął pan Filhiol.

– A wie pan, co w końcu zobaczę...?

– No cóż takiego, mistrzu Cabidoulin?

– Coś, czego nigdy wcześniej nie widziałem... jakiegoś straszego potwora... wielkiego węża morskiego...

– Tego nigdy pan nie zobaczy – zapewnił doktor Filhiol.

– A to dlaczego...?

– Ponieważ on nie istnieje! Przeczytałem wszystko, co zostało napisane na temat tych tak zwanych potworów morskich, i powtarzam, że pański wąż morski nie istnieje...!

¹ *Iceberg* (ang.) – góra lodowa; odłamana od lodowca masywna bryła lodu o dowolnym kształcie, wystająca co najmniej 5 m nad powierzchnię morza i o powierzchni > 300 m²; w zależności od kształtu różni się góry lodowe: stołowe, blokowe, piramidalne, kopulaste i o nieregularnych kształtach.

² *Ławica lodowa* – obszar morza pokryty dryfującym lodem; średnica tego obszaru jest mniejsza od 10 km.

– Istnieje! – wykrzyknął bednarz z takim przekonaniem, że nie było sensu z nim dyskutować.

Krótko mówiąc, na skutek uporczywych nalegań popartych wysoką gażą, jaką zaferował mu kapitan Bourcart, Jean-Marie Cabidoulin zdecydował się odbyć swoją ostatnią wyprawę na wieloryby i jeszcze tego samego wieczora zaniósł swój worek na pokład „Saint Enocha”!



Rozdział II

„Saint Enoch”

Nazajutrz, siódmego listopada 1863 roku, „Saint Enoch” opuścił Hawr, holowany przez „Herculesa”, który wyprowadził go w czasie najwyższego stanu morza. Pogoda była dość kiepska. Niskie, postrzępione chmury gnały po niebie, pędzone silną południowo-zachodnią bryzą.

Statek kapitana Bourcarta miał wyporność około pięciuset pięćdziesięciu ton i był wyposażony we wszelkie urządzenia powszechnie używane do trudnego polowania na wieloryby na odległych akwenach Pacyfiku. Mimo że został zbudowany jakieś dziesięć lat temu, świetnie trzymał się na morzu podczas różnych manewrów. Załoga starała się, aby zawsze był w doskonałym stanie, zarówno jeśli chodzi o ożaglowanie, jak i o kadłub; dodatkowo jego część podwodna została niedawno odnowiona.

„Saint Enoch” był trójmasztowcem z ożaglowaniem rejowym¹, z fokiem, grotem i bezanem; posiadał także grotmarsel, fokmarsel, grotbramsel i fokbramsel oraz bezanbramsel, grotbombramsel, fokbombramsel i bezanbombramsel, foksztaksel, kliwier, bomkliwier, forstensztaksel, lizle i sztaksle². W oczekiwaniu na

¹ *Ożaglowanie rejowe* – najstarszy typ ożaglowania, stosowany głównie na dużych żaglowcach; w tego typu ożaglowaniu prostokątny lub trapezowy żagiel rozpięty jest poniżej poziomej belki zwanej reją, która zamocowana jest do masztu poprzecznie do osi podłużnej jachtu; żagle rejowe mogą być obracane wokół masztu w niewielkim zakresie (do kilkudziesięciu stopni), tym samym żaglowiec z takim ożaglowaniem nie może pływać tak ostro na wiatr, jak jednostki z ożaglowaniem skośnym.

² *Grot... sztaksel* – nazwy żagli na statku.

odpłynięcie kapitan Bourcart kazał ustawić na ich miejscu przyrządy do obracania wielorybów. Cztery łodzie wisiały na swoich stanowiskach: po lewej burcie – łodzie pierwszego oficera oraz porucznika i podporucznika, po prawej burcie łódź należąca do kapitana. Cztery inne, zapasowe szalupy, ustawione były w legarach¹. Pomiędzy grotmasztem a fokmasztem, przed głównym lukiem², zainstalowano kuchnię do topienia tłuszczu. Składała się ona z dwóch żelaznych kotłów przytwierdzonych jeden do drugiego i otoczonych kręgiem z cegieł. Z tyłu kotłów wykonano dwa otwory przystosowane do odprowadzania dymu, z przodu zaś, nieco poniżej otworów wylotowych garów, dwa paleniska pozwalały utrzymywać pod nimi ogień.

A oto lista oficerów i członków załogi zaokrętowanych na „Saint Enochu”:

kapitan Bourcart (Evariste-Simon), pięćdziesiąt lat;
pierwszy oficer Heurtaux (Jean-François), czterdzieści lat;
porucznik Coquebert (Yves), trzydzieści dwa lata;
podporucznik Allotte (Romain), dwadzieścia siedem lat;
bosman Ollive (Mathurin), czterdzieści pięć lat;
harpunnik Thiebaut (Louis), trzydzieści siedem lat;
harpunnik Kardek (Pierre), trzydzieści dwa lata;
harpunnik Durut (Jean), trzydzieści dwa lata;
harpunnik Ducrest (Alain), trzydzieści jeden lat;
doktor Filhiol, dwadzieścia siedem lat;
bednarz Cabidoulin (Jean-Marie), pięćdziesiąt dwa lata;
kowal Thomas (Gille), czterdzieści pięć lat;
cieśla Ferut (Marcel), trzydzieści sześć lat;

¹ *Legar* – rodzaj konstrukcji drewnianej, dopasowanej do kształtu łodzi.

² *Luk* – zamykany otwór w pokładzie statku lub jego nadbudówki, służący do ładowania i wyladowywania towarów, do schodzenia w głąb kadłuba statku, oświetlania i wietrzenia pomieszczeń pod pokładem itp.

ośmiu marynarzy;
jedenastu praktykantów;
jeden steward;
jeden kucharz.

W sumie trzydziestu czterech ludzi, czyli normalna obsada wielorybnika o tonażu „Saint Enocha”.

Załoga składała się w połowie z marynarzy normandzkich i w połowie z bretońskich. Jedynie cieśla Ferut pochodził z paryskiego przedmieścia Belleville¹, gdzie pracował jako maszynista w różnych teatrach stolicy.

Oficerowie odbyli już wiele rejsów na pokładzie „Saint Enocha” i zasługiwali na same pochwały. Posiadali wszelkie zalety, jakich wymaga ten zawód. W poprzedniej kampanii opłynęli wybrzeża północnego i południowego Pacyfiku. Wyprawa była szczęśliwa, ponieważ podczas czterdziestu czterech miesięcy nie zdarzył się żaden poważniejszy wypadek. Ekspedycja ta była również owocna, bo statek przywiózł dwa tysiące beczek oleju, które zostały sprzedane po korzystnej cenie.

Pierwszy oficer, Heurtaux, był bardzo kompetentny jeśli chodzi o wszelkie sprawy pokładowe. Po odbyciu służby w marynarce wojennej jako chorąży zaciągnął się do floty handlowej i pływał, oczekując na stanowisko dowódcy statku. Słusznie uchodził za dobrego marynarza, lecz bardzo surowego zwierzchnika, jeśli chodziło o dyscyplinę.

O poruczniku Coquebercie i podporuczniku Allotte, którzy również byli doskonałymi oficerami, niewiele można powiedzieć, chyba tylko tyle, że wykazywali niezwykłą, wręcz niebezpieczną gorliwość w pogoni za wielorybami; rywalizowali ze sobą w szybkości i zuchwalstwie, usiłovali się prześcignąć,

¹ *Belleville* – dawniej wioska na obrzeżach Paryża, w jej kierunku prowadzi bulwar Belleville.

ryzykując niepotrzebnie łodziami, mimo rozkazów i formalnych zakazów kapitana Bourcarta. Ale zapał rybaka w czasie połowu jest jak zapał myśliwego na polowaniu – to niepoohamowane uniesienie, instynktowna namiętność. Obaj porucznicy, a zwłaszcza Romain Allotte, zarażali tym swoich ludzi.

Teraz kilka słów o Mathurinie Ollive, bosmanie załogi. Ten mały człowieczek, chudy i żyłasty, odporny na zmęczenie, bardzo dobry w pracy, o świetnym wzroku i słuchu, posiadał te szczególne cechy, którymi wyróżnia się bosman sztabowy w marynarce wojennej. Ze wszystkich ludzi na pokładzie zdecydowanie on najmniej interesował się połowami wielorybów. Niezależnie od tego, czy statek był specjalnie wyposażony do tego rodzaju połowów, czy też do przewożenia jakiegokolwiek ładunku z jednego portu do drugiego, pozostawał statkiem, a bosman Ollive interesował się głównie nawigacją. Kapitan Bourcart obdarzał go całkowitym zaufaniem i było ono w pełni uzasadnione.

Co do ośmiu marynarzy, większość z nich brała udział w ostatniej kampanii „Saint Enocha” i stanowili bardzo pewną, dobrze wyszkoloną załogę. Spośród jedenastu praktykantów zaledwie dwóch debiutowało w ciężkim terminowaniu na statku wielorybniczym. Chłopcy ci, w wieku od czternastu do osiemnastu lat, mieli już za sobą praktykę w marynarce handlowej i mieli być zatrudnieni wraz z marynarzami przy uzbrajaniu łodzi.

Pozostali członkowie załogi to: kowal Thomas, bednarz Cabidoulin, cieśla Ferut, kucharz oraz steward. Z wyjątkiem bednarza wszyscy należeli do załogi statku od trzech lat i byli dobrze wprowadzeni w swoje obowiązki. Należy dodać, że mistrz Ollive i majster Cabidoulin znali się od dawna, gdyż pływali już razem. Dlatego też pierwszy z nich, dobrze wiedząc, czego można się spodziewać po zachowaniu drugiego, przywitał go słowami:

– Ech, stary... Więc się tu znalazłeś...?

- Tak – odpowiedział ten drugi.
- Chcesz jeszcze raz popróbować...?
- Jak widzisz.
- I wciąż upierasz się przy tym piekielnym przekonaniu, że to się źle skończy?
- Bardzo źle – odparł z powagą bednarz.
- Dobrze, ale mam nadzieję, że oszczędzisz nam tych swoich opowieści... – kontynuował Mathurin Ollive.
- Możesz być pewien, że nie!
- Rób, jak chcesz, ale jeśli stanie się nam coś złego...
- Będzie to oznaczać, że się nie myliłem! – odparł Jean-Marie Cabidoulin.

Kto wie czy bednarz już trochę nie żałował, że przyjął propozycję kapitana Bourcarta?

Kiedy tylko „Saint Enoch” opłynął falochrony, siła wiatru wyraźnie się wzmogła i został wydany rozkaz refowania marsli¹, które bosman kazał zmniejszyć o dwa refy². Później, kiedy tylko „Hercules” odczepił liny holownicze, marsle powstały znowu postawione razem z przednim fokiem³ i bezanem⁴, podczas gdy w tym samym czasie kapitan Bourcart kazał wyostrzyć do wiatru fok⁵. W tych warunkach trójmasztowiec mógł halsować⁶

¹ *Marsel* – prostokątny żagiel rejowy zawieszany na marsrei, drugi od dołu, pomiędzy marsem, a bramsalingiem.

² *Ref* – segment żagla odpowiadający jednostce jego skracania poprzez częściowe zwijanie i podwiązywanie tzw. reflinkami podczas refowania, czyli zmniejszania powierzchni żagla przy silnym wietrze.

³ *Przedni fok* – jeden z żagli sztakslowych zamocowanych przed fokmasztem.

⁴ *Bezan* – żagiel gaflowy rozpięty na tylnym maszcie (bezanmaszcie).

⁵ *Fok* – główny żagiel na fokmaszcie.

⁶ *Halsowanie* – metoda poruszania się statku żaglowego w kierunku, z którego wieje wiatr; ponieważ nie ma możliwości, aby płynąć wprost na wiatr, stosuje się manewr zastępczy, polegający na płynięciu zakosami, czyli lewym lub prawym halsem.



– Ech, stary... Więc się tu znalazłeś...?

w kierunku północno-wschodnim w taki sposób, aby opłynąć przylądek de Barfleur¹.

Wijąca bryza zmuszała „Saint Enocha” do płynięcia prawie na wiatr. Zresztą pogoda sprzyjała żegludze i nawet przy wietrze na pięć rumbów² statek mknął z prędkością dziesięciu węzłów.

Przez trzy dni konieczne było halsowanie, zanim w La Hougue³ wysadzili pilota na ląd. Od tej chwili rozpoczęła się regularna żegluga w dół kanału La Manche. Zaczęły także dmuchać silniejsze wiatry, które zastąpiły lekką bryzę. Kapitan Bourcart znów kazał postawić bramsle⁴, bombramsle⁵ i sztaksle⁶, jednocześnie stwierdzając, że „Saint Enoch” nic nie stracił ze swoich zalet nawigacyjnych. Zresztą jego takielunek⁷ został wcześniej prawie całkowicie wymieniony w przewidywaniu dalekich wypraw, w czasie których statek narażony jest na ekstremalnie trudne warunki.

– Piękna pogoda, morze spokojne, wiatr wyśmienity – mówił kapitan Bourcart do doktora Filhiola, który przechadzał się z nim po rufówce. – Oto rejs, który zaczyna się szczęśliwie, co jest dość rzadkie, jeśli trzeba opuszczać kanał La Manche o tej porze roku!

¹ *Przylądek de Barfleur* – przylądek we Francji, północno-wschodni kraniec półwyspu Cotentin, obmywany przez kanał La Manche; a na jego końcu znajduje się latarnia morska Gatteville.

² *Wiatr na pięć rumbów* – wiatr wiejący w bok statku pod kątem ok. 56 stopni, mierząc od dziobu w prawo; *rumb* – w nawigacji morskiej pomocnicza miara nawigacyjna służąca do określania różnicy katowej w płaszczyźnie horyzontu; jeden rumb to 1/32 kąta pełnego, czyli 11,25°.

³ *La Hougue* (właśc. Saint-Vaast-la-Hougue) – miejscowość i gmina we Francji, w regionie Normandia, w departamencie Manche, położona nad kanałem La Manche, na półwyspie Cotentin.

⁴ *Bramsle* – żagle znajdujące się powyżej marsli.

⁵ *Bombramsle* – żagle znajdujące się powyżej bramsli.

⁶ *Sztaksle* – trójkątne żagle rozpięte przed przednim masztem; mogą to być także trójkątne żagle rozpięte między masztami.

⁷ *Takielunek* – ta część osprzętu żaglowego na statku o napędzie żaglowym, która jest aktualnie rozmieszczona na jednostce w celu użytkowania.

– Moje gratulacje, panie kapitanie – odrzekł doktor – ale to jest dopiero początek podróży.

– Och, doskonale wiem, panie Filhiol, że nie wystarczy dobrze zacząć; ważne, by dobrze skończyć... Ale niechże się pan nie obawia, mamy pod stopami dobry statek i jeśli nawet nie został zwodowany wczoraj, to posiada solidny kadłub i osprzęt. Śmiem nawet twierdzić, że oferuje pewniejsze gwarancje niż jakiś nowy statek, i proszę mi wierzyć, że jestem przekonany co do jego wartości.

– Dodam, kapitanie, że to nie tylko kwestia doskonałego żeglowania. Musi dawać poważne korzyści, a to nie zależy od statku, jego oficerów czy załogi...

– Zgadzam się z panem – przytaknął kapitan Bourcart. – Wieleby się pojawia albo i nie. To rzecz szczęścia, jak w wielu sprawach, a szczęściu się nie rozkazuje... To zrozumiałe, że powraca się z pełnymi lub pustymi beczkami...! Ale to już piąta wyprawa „Saint Enocha”, od czasu jak opuścił stocznnię w Honfleur¹ i wszystkie poprzednie były pomyślne...

– To dobra wróżba, panie kapitanie. Czy zamierza pan rozpocząć polowanie dopiero po przybyciu na wody Pacyfiku?

– Panie Filhiol, zamierzam wykorzystać każdą okazję, a jeśli napotkamy wieloryby na Atlantyku, zanim opłyniemy Cap², nasze łodzie bez ociągania ruszą w pościg. Chodzi o to, żeby zauważyć je możliwie blisko i móc przyciągnąć je do statku, nie tracąc zbyt dużo czasu podczas wyprawy.

Kilka dni po wyjściu z Hawru kapitan Bourcart zorganizował służbę obserwacyjną: dwóch ludzi stale czuwało na masztach –

¹ *Honfleur* – francuska gmina w departamencie Calvados, w regionie Normandia; miasto portowe, położone na południowym brzegu ujścia Sekwany, naprzeciwko Hawru.

² *Cap* (ang.) – przylądek; tak dawniej skrótowo nazywano często Przylądek Dobrej Nadziei.

jeden na fokmaszcie, drugi na grotmaszcie. To zadanie przypa-
dło harpunnikom i marynarzom, podczas gdy praktykanci pełni-
li służbę przy kole sterowym.

Ponadto, aby być w pogotowiu, każda łódź ustawiona zo-
stała na podstawach z kozłów i otrzymała osprzęt niezbędny do
prowadzenia połowu. Gdyby więc w pobliżu statku zasygna-
lizowano wieloryba, wystarczyło tylko spuścić łodzie na wodę,
co zajęłoby kilka chwil. Jednakże taka okazja nie mogła się
przydarzyć, dopóki „Saint Enoch” nie znajdzie się na pełnym
Atlantyku.

Kiedy tylko zniknęły krańce wybrzeża kanału La Manche, ka-
pitan Bourcart nakazał wziąć kurs na zachód, aby opłynąć Ques-
sant¹ od strony pełnego morza. W chwili, kiedy ziemia francuska
miała zniknąć z ich oczu, wskazał ją doktorowi Filhiolowi.

– Do zobaczenia! – zawołali.

Kierując pod adresem swojej ojczyzny to ostatnie pozdrowie-
nie, zapewne obaj zadawali sobie pytanie, ile miesięcy, a może
nawet lat upłynie, zanim będą mogli ponownie ją zobaczyć...

Wiatr ustalił się zdecydowanie na północno-wschodni, toteż
wszystkim, co musiał zrobić „Saint Enoch”, było poluzowanie
szotów², by wziąć kurs na przylądek Ortegal, położony na pół-
nocno-zachodnim krańcu Hiszpanii. Nie mieli potrzeby prze-
pływać przez Zatokę Biskajską, gdzie żaglowce wiele ryzykują,
kiedy północny wiatr wieje od strony otwartego morza i każdy
statek narażony jest na niebezpieczeństwo zepchnięcia na brzeg.
Ileż to razy statki, nie mogąc wygrać z wiatrem, zmuszone były
szukać schronienia we francuskich czy hiszpańskich portach!

¹ *Ouessant* (bret. Enez Eusa, ang. Ushant) – wyspa na Oceanie Atlantyckim, najdalej na północny zachód wysunięty punkt kontynentalnej Francji; administracyjnie stanowi gminę w departamencie Finistère.

² *Szot* – lina olinowania ruchomego służąca do ustawiania wolnego rogu żagla w położeniu najkorzystniejszym względem kierunku wiatru.

Kiedy kapitan i oficerowie spotykali się w porach posiłków, oczywiście rozmawiali o tym, co przyniesie ta nowa kampania, która rozpoczynała się w bardzo sprzyjających warunkach. Statek powinien znaleźć się na łowiskach w pełni sezonu, a kapitan Bourcart wykazywał się taką pewnością siebie, że zjednałby sobie nawet najbardziej powściągliwych ludzi.

– Gdyby nie fakt – oświadczył pewnego dnia – że nasz wyjazd został opóźniony o jakieś dwa tygodnie i że powinniśmy znajdować się obecnie na wysokości Wyspy Wniebowstąpienia¹ czy Świętej Heleny², byłoby wielką niesprawiedliwością narzekać...

– Pod warunkiem – zauważył porucznik Coquebert – że wiatr będzie nam sprzyjał przez miesiąc, to z łatwością nadrobimy stracony czas.

– Niemniej jednak wielka szkoda, że nasz młody doktor nie wpadł wcześniej na znakomity pomysł zamustrowania się na „Saint Enocha” – dorzucił Heurtaux.

– Ja sam tego żałuję – odparł wesoło doktor Filhiol – bowiem nigdzie nie znalazłbym ani lepszego przyjęcia, ani lepszego towarzystwa...

– Drodzy przyjaciele, nie czynmy sobie wyrzutów...! – wtrącił kapitan Bourcart. – Dobre pomysły nie zawsze przychodzą na zawołanie.

– Podobnie jak wieloryby! – wykrzyknął Romain Allotte. – Toteż kiedy je zasygnalizują, trzeba być gotowym do ich nakłuwania...

– Zresztą wśród załogi „Saint Enocha” brakowało nie tylko lekarza, lecz również bednarza... – zauważył doktor.

¹ *Wyspa Wniebowstąpienia* – wysepka na Oceanie Atlantyckim.

² *Wyspa Świętej Heleny* – wulkaniczna wyspa na Oceanie Atlantyckim, kolonia brytyjska, na którą zesłano cesarza Francuzów Napoleona Bonapartego, gdzie przebywał od 18 października 1815 roku do 5 maja 1821 roku i gdzie zmarł.

– Racja – przytaknął kapitan Bourcart. – I nie zapominajmy, drogi doktorze, że to przecież pan powiedział mi o Jeanie-Marie Cabidoulinie... Przyznaję, że bez pańskiej interwencji nigdy nie przyszłoby mi na myśl zwrócić się do niego...

– Ale w końcu jest na statku, i to jest najważniejsze – podsumował Heurtaux. – Chociaż, jak go znam, nigdy bym nie uwierzył, że zgodzi się opuścić swój warsztat i swoje beczki. Przecież odmawiał już wielokrotnie wyruszenia na morze, mimo że proponowano mu korzystne warunki. Musiał pan być bardzo przekonywujący...

– No cóż nie spotkałem się ze specjalnym oporem... – przyznał kapitan Bourcart. – Twierdził jedynie, że zmęczyło go żeglowanie, że jak dotąd miał szczęście... Po co więc kusić los...? Marynarz zawsze kończy źle... Trzeba umieć w porę zejść z drogi... Krótko mówiąc, znacie przecież litanie tego pocziwca! Poza tym to przekonanie, że widział już wszystko, co można zobaczyć w trakcie kampanii połowowej...

– Nigdy się nie widziało wszystkiego – oświadczył podporucznik Allotte – i ja osobiście wciąż oczekuję czegoś nowego... niezwykłego...

– Moi przyjaciele, byłoby czymś niezwykłym, powiedziałbym nawet absolutnie nieprawdopodobnym – powiedział kapitan Bourcart – gdyby szczęście opuściło „Saint Enocha”. Byłoby tak, gdyby ta kampania okazała się gorsza od poprzednich, z których osiągnęliśmy duże zyski, gdyby spadła na nas gwałtowna nawałnica! Gdyby nasz statek nie przywiózł pełnego ładunku fiszbinu¹ i oleju! Nie, pod tym względem jestem zupełnie spokojny...! Przeszłość gwarantuje przyszłość i kiedy „Saint Enoch”

¹ *Fiszbiny* – wąskie pręty z rogowych płyt podniebiennych fiszbinowców, służące im do odcedzania pokarmu; od XVI do końca XIX wieku używane do usztywniania gorsetów, spódnic i staników kobiecych.

wpłynie do Basenu Handlowego, będzie miał swoje dwa tysiące beczek wypełnionych aż po czopy!

Doprawdy, gdyby Jean-Marie Cabidoulin osobiście słyszał, z jaką niezachwianą wiarą przemawia kapitan, może powiedziałby sobie, że przynajmniej tej kampanii nic nie grozi, tak szczęśliwy był statek kapitana Bourcarta!

Po dostrzeżeniu na południowym wschodzie wzniesień przyłądka Ortegala „Saint Enoch” przy sprzyjających warunkach atmosferycznych skierował się na Maderę, aby przepłynąć między Azorami a Wyspami Kanaryjskimi. Na tej szerokości geograficznej, gdy tylko przekroczyli zwrotnik powyżej Wysp Zielonego Przyłądka, załoga przebywała w doskonałym klimacie o umiarkowanej temperaturze.

Co prawda kapitan Bourcart, a także oficerowie i marynarze byli trochę zaskoczeni, że do tej pory nie udało się zapolować na żadnego wieloryba. Wprawdzie dostrzeżono dwa czy trzy, ale wydmuchiwały fontannę w takiej odległości, że nie uznano za wskazane opuszczać łodzie na wodę. Byłoby to marnowanie czasu i wysiłku, czysta strata, a bardziej opłacało się jak najszybciej dotrzeć do łowisk na bardzo eksploatowanych w tym czasie wodach wokół Nowej Zelandii lub na Północnym Pacyfiku. Wszelkie opóźnienie rejsu było zatem niewskazane.

Statki udające się z portów europejskich na Ocean Spokojny mają dwie drogi prawie równej długości: albo opłynąć Przyładek Dobrej Nadziei leżący na krańcu Afryki, albo opłynąć przyładek Horn¹ na krańcu Ameryki. Musi tak być, dopóki nie zostanie otwarty Kanał Panamski². Przy wyborze drogi wokół

¹ *Przyładek Horn* – skalisty przyładek położony na wyspie Horn, w archipelagu Ziemi Ognistej; najdalej na południe wysunięty punkt Ameryki Południowej.

² *Kanał Panamski* – droga morska łącząca Ocean Spokojny z Oceanem Atlantyckim, na Przesmyku Panamskim; ukończony w 1914 roku.



– Moi przyjaciele, byłoby czymś niezwykłym, powiedziałbym nawet nieprawdopodobnym – powiedział kapitan Bourcart – gdyby szczęście opuściło „Saint Enocha”.

przylądka Horn zachodzi konieczność zejścia do pięćdziesiątego piątego stopnia szerokości geograficznej, gdzie panują złe warunki żeglugowe. Parowiec może bez wątpienia płynąć zakrętami Cieśniny Magellana¹ i w ten sposób uniknąć niesamowitych burz występujących w okolicach przylądka. Jednak jeśli chodzi o żaglowce, te nie mogłyby się tamtędy przedzierać bez niekończących się opóźnień, zwłaszcza gdyby droga przez cieśninę miała prowadzić ze wschodu na zachód.

W sumie korzystniejsza jest więc trasa wokół Afryki, a następnie Oceanem Indyjskim i Morzem Południowym, gdzie liczne porty na wybrzeżach Australii oferują dogodne schronienie aż do Nowej Zelandii.

W ten właśnie sposób żeglował kapitan Bourcart w czasie poprzednich wypraw i tak też postąpił tym razem. Nie musiał nawet zbaczać bardzo na zachód, wykorzystując sprzyjającą mu stałą bryzę i wyminawszy Wyspy Zielonego Przylądka, zobaczył wkrótce Wyspę Wniebowstąpienia, a kilka dni później Wyspę Świętej Heleny.

O tej porze roku okolice Atlantyku położone poniżej równika są bardzo uczęszczane. Mniej więcej co czterdzieści osiem godzin „Saint Enoch” spotykał bądź to *steamer*² płynący naprzód całą parą, bądź któryś z tych szybkich i smukłych kliprów³, mogących rywalizować w prędkości z parowcami. Lecz kapitan Bourcart nie miał czasu na „rozmawianie” z jednymi ani dru-

¹ *Cieśnina Magellana* – cieśnina pomiędzy południowym skrajem Ameryki Południowej a Ziemią Ognistą, łączy Ocean Atlantycki ze Spokojnym, ok. 570 km długości, najmniejsza szerokość 2 km, ważny szlak żeglugowy.

² *Steamer* (ang.) – parowiec; w XIX-wiecznej Francji często używano tego angielskiego słowa, bo było krótsze od francuskiego *bateau à vapeur* (statek na parę).

³ *Klipper* – żaglowiec o smukłym kadłubie i bardzo wysokich masztach, pozwalających znacznie zwiększyć powierzchnię ożaglowania; od połowy XIX wieku używany jako szybki statek handlowy do przewozu herbaty, jedwabiu i opium.

gimi. Najczęściej statki ukazywały się na bardzo krótko, ledwo zdążyły wciągnąć banderę wskazującą ich narodowość, poza tym nie miały do przekazania żadnych morskich wieści.

Przeplływając między Wyspą Wniebowstąpienia i stałym lądem, załoga „Saint Enocha” mogła zauważyć dominujące nad tą wyspą wulkaniczne szczyty. Zbliżywszy się do Wyspy Świętej Heleny, pozostawili ją po prawej burcie w odległości trzech do czterech mil¹. Z całej załogi jedynie doktor Filhiol nigdy jej nie widział, toteż przez godzinę nie mógł oderwać wzroku od szczytu Diany, wznoszącego się ponad wąwozem, gdzie mieściło się więzienie Longwood².

Panowała dość zmienna pogoda, chociaż kierunek wiatru był stały, co sprzyjało żegludze i statek szedł tym samym halsem³, jedynie zmniejszając lub zwiększając powierzchnię żagli.

Marynarze ustawieni na salingach⁴ ciągle byli czujni. A jednak wieloryby się nie pojawiały; prawdopodobnie trzymały się bardziej na południe, kilka setek mil od Cap.

– Niech to wszyscy diabli, panie kapitanie – mawiał czasami bednarz – nie warto było brać mnie na pokład, skoro nie mam nic do roboty...

– Przyjdzie czas... przyjdzie czas... – powtarzał kapitan Bourcart.

– Albo nie przyjdzie – upierał się bednarz, kręcąc głową – i kiedy dotrzemy do Nowej Zelandii nie będziemy mieli ani jednej napełnionej beczki...

¹ *Mila* – tu mila morska, jednostka długości używana w żegludze, równa 1852 m.

² *Więzienie Longwood* – miejsce, w którym przebywał na zesłaniu Napoleon Bonaparte.

³ *Hals* – strona (prawa lub lewa), z której wieje wiatr względem płynącego żaglowca; np. płynąc prawym halsem, znaczy mieć wiatr z prawej strony.

⁴ *Saling* – przy maszcie wieloczęściowym konstrukcja łącząca stengę (druga część masztu) z bramstengą (trzecia część masztu), na której była zamocowana platforma.

– Możliwe, mistrzu Cabidoulin, ale właśnie tam je napelnimy... Nie zabraknie panu pracy, tego może pan być pewny!

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

– Tak, przyznaję... i to pewne, że stają się coraz rzadsze, co jest godne ubolewania!

Była to prawda, i obserwatorzy zasygnalizowali zaledwie dwa lub trzy wieloryby, z których jeden był nawet pokaźnych rozmiarów. Niestety, ponieważ zostały spostrzeżone zbyt blisko statku, natychmiast się zanurzyły i nie sposób było ponownie je zauważyć. Z ogromną szybkością, w jaką te ssaki są wyposażone, mogą one przebyć znaczną odległość, zanim wynurzą się na powierzchnię wody. Spuścić łodzie, żeby na nie zapolować, oznaczało zaryzykować krańcowe zmęczenie ludzi bez większych szans na powodzenie.

Przylądek Dobrej Nadziei został osiągnięty około połowy grudnia. W tym czasie wody przy wybrzeżach Afryki były bardzo uczęszczane przez statki płynące do tej ważnej kolonii angielskiej. Rzadko się zdarzało, aby na horyzoncie nie unosił się dym jakiegoś *steamera*.

W trakcie poprzednich wypraw kapitan Bourcart wielokrotnie zatrzymywał się w porcie Cape Town¹, kiedy „Saint Enoch” wracał z połowu i należało znaleźć nabywców na część ładunku.

Teraz nie miał po co przybijać do brzegu. Toteż trójmasztowiec opłynął ten najbardziej wysunięty na południe kraniec Afryki, którego ostatnie wzniesienia przesuwają się po stronie lewej burty, odległe o jakieś pięć mil.

Nie bez powodu Przylądek Dobrej Nadziei nazywał się pierwotnie Przylądkiem Burz. Tym razem całkowicie usprawiedli-

¹ *Cape Town* (ang. Miasto Przylądka) – Kapsztad, stolica Prowincji Przylądkowej w Republice Południowej Afryki, leżąca na północ od Przylądka Dobrej Nadziei.

wiał swoją dawną nazwę, mimo że na południowej półkuli trwała właśnie pełnia lata.

„Saint Enoch” musiał przetrzymać kilka straszliwych szkwałów¹, które zmusiły go do sztormowania². Niemniej jednak udało mu się wyjść z opresji z niewielkim opóźnieniem i kilkoma awariami bez znaczenia, tak że nawet Jean-Marie Cabidoulin nie mógł na ich podstawie źle wróżyć. Potem, korzystając z Antarktycznego Prądu³, który kieruje się na wschód, zanim załamanie się w pobliżu Wysp Kerguelena⁴, „Saint Enoch” kontynuował żeglugę w sprzyjających warunkach.

Trzydziestego stycznia tuż po wschodzie słońca jeden z obserwatorów, Pierre Kardek, zawołał z salingu fokmasztu:

– Ziemia po zawietrznej⁵!

Namiar dokonany przez kapitana Bourcarta ustalił, że statek znajduje się na siedemdziesiątym szóstym stopniu długości wschodniej, licząc od południka paryskiego⁶, i trzydziestym siódmym

¹ *Szkwał* – nagły, silny wiatr występujący na obszarach mórz i oceanów.

² *Sztormowanie* – sposób prowadzenia statku podczas sztormu, mający zminimalizować zagrożenie.

³ *Antarktyczny Prąd Okołobiegunowy* (Prąd Wiatrów Zachodnich, dawniej: Dryf Wiatrów Zachodnich) – zimny prąd morski, największy system prądów obiegający kulę ziemską; płynie między 40 a 56 stopniem szerokości geograficznej południowej; jest to strefa bardzo silnych wiatrów, sztormów i gwałtownych zmian pogodowych.

⁴ *Wyspy Kerguelena* – archipelag około 300 skalistych wysp pochodzenia wulkanicznego, w południowej części Oceanu Indyjskiego, ponad 5300 km na południowy wschód od Afryki; wraz z wyspami Amsterdam, Wyspą Świętego Pawła, Wyspami Crozeta i Ziemią Adeli należą do Francji i wchodzą w skład Francuskich Terytoriów Południowych i Antarktycznych.

⁵ *Zawietrzna* – strona statku lub obiekt znajdujący się po przeciwnej stronie niż ta, z której wieje wiatr (nawietrzna).

⁶ *Południk paryski* – południk przechodzący przez Obserwatorium Paryskie, uznawany powszechnie za zerowy do roku 1884 (we Francji do 1911), kiedy to konferencja w Waszyngtonie uznała za zerowy południk przechodzący przez Greenwich w Londynie; południk paryski jest przesunięty od niego na wschód o 2°20'14,025”..

szerokości południowej, czyli gdzieś w pobliżu wysp Amsterdam i Saint-Paul.

Dwie mile od tej ostatniej wyspy „Saint Enoch” stanął w dryf¹. Łodzie pierwszego oficera Heurtaux i podporucznika Allotte’a zostały wysłane w stronę łądu z wędkami i sieciami, ponieważ połowy przy tej części wyspy są zazwyczaj bardzo owocne. Rzeczywiście po południu łodzie wróciły z ładunkiem znakomitych ryb i nie mniej świetnych langust², co zapewniło jadłospis na kilka następnych dni.

Po opuszczeniu wyspy Saint-Paul „Saint Enoch” skręcił w kierunku czterdziestego równoleżnika i niesiony wiatrem, który zapewniał mu prędkość od siedemdziesięciu do osiemdziesięciu lig³ na dobę, przybył rankiem piętnastego lutego w pobliże wysp Snares⁴ przy południowych krańcach Nowej Zelandii.



¹ *Dryf* (stawianie w dryf) – manewr polegający na takim ustawieniu żagli i steru, aby jak najbardziej zmniejszyć prędkość statku.

² *Langusta* – skorupiak z rzędu dziesięcionogów; długość do 45 cm, masa do 8 kg; czerwono-fioletowy.

³ *Liga* – tu: dawna francuska jednostka odległości równa dystansowi pokonywanemu pieszo w jedną godzinę, po wprowadzeniu w roku 1795 systemu metrycznego uznana za wynoszącą dokładnie 4 km.

⁴ *Wyspy Snares* – grupa wysepek położona ok. 200 km na południe od Nowej Zelandii.

Chcesz przeczytać dalszą część?

Zapraszamy do księgarni!