

Książkę poleca



Polskie Towarzystwo
Juliusza Verne'a



Juliusz Verne

20 000 mil podmorskiej żeglugi *



WYDAWNICTWO  ZIELONA SOWA

Dwadzieścia tysięcy mil
podmorskiej żeglugi

*



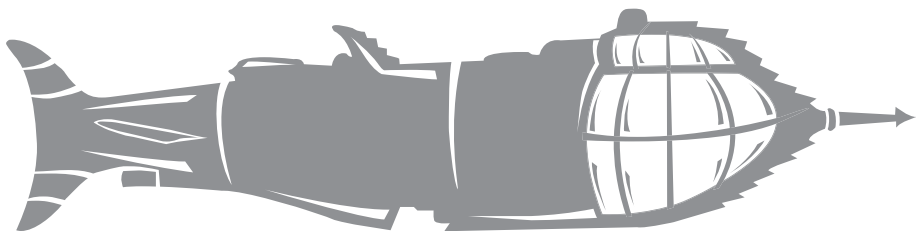
Juliusz Verne

Dwadzieścia tysięcy mil
podmorskiej żeglugi

*

Przełożyła
Agnieszka Włoczewska

ISBN 978-83-265-0035-0



WYDAWNICTWO  ZIELONA SOWA

Redaktor serii:
Marzena Kwietniewska-Talarczyk

Tytuł oryginału:
Vingt Mille Lieues sous les mers

Redakcja:
Katarzyna Kierejsza

Konsultacja i przypisy:
Andrzej Żydorczak

Ilustracje:
Alphonse de Neuville i Édouard Riou
ze zbiorów Andrzeja Żydorczaka

Projekt graficzny okładki:
Dagmara Grabska

Skład:
Stefan Łaskawiec

Korekta:
Marzena Kwietniewska-Talarczyk

© Copyright by Wydawnictwo Zielona Sowa Sp. z o.o., Kraków 2011

Wydawnictwo Zielona Sowa Sp. z o.o.
30-404 Kraków, ul. Cegielniana 4A
tel./fax (12) 266-62-94, tel. (12) 266-62-92
www.zielonasowa.pl
wydawnictwo@zielonasowa.pl

Część pierwsza

Uciekająca rafa

W roku 1866 miało miejsce dziwne wydarzenie, zjawisko, którego nie wyjaśniono i którego nie można było wyjaśnić, o którym nikt bez wątpienia nie mógł zapomnieć. Ludzie morza byli nim głęboko poruszeni, nie mówiąc już o plotkach, jakie krążyły o nim w portach, ani o podekscytowanej nim opinii publicznej we wszystkich krajach. Wszyscy interesowali się tym w najwyższym stopniu: i handlarze, i armatorzy, kapitanowie, szyprowie i sternicy z Europy i Ameryki, oficerowie marynarki wojennej z wszystkich krajów i wreszcie rządy różnych państw leżących na obydwu kontynentach.

Otóż od jakiegoś czasu statki napotykały dziwną, płynącą pod wodą „ogromną rzecz”. Chodziło o przedmiot długi, podobny do pocisku, niekiedy fosforyzujący, znacznie większy i szybszy niż wieloryb.

W dziennikach pokładowych opisane były zdarzenia towarzyszące pojawieniu się tej „rzeczy” czy też istoty. Relacje zgadzały się co do jej budowy, niesłychanej prędkości ruchów, zaskakującej mocy lokomocyjnej i żywotności, którą się najwyraźniej cechowała. Jeśli był to wieloryb, to jego wielkość przekraczała wszystkie sklasyfikowane dotąd przez naukowców gatunki. Ani Cuvier, ani Lacépède, ani pan Dumeril, ani pan de Quatrefages¹ nie potwier-

1 *Jean Cuvier* (właściwie Georges Cuvier, 1769-1832) – francuski przyrodnik, twórca paleontologii i anatomii porównawczej; stworzył największe zbiory anatomiczne w Europie; autor teorii kataklizmów: życie na Ziemi dzieli się na wielkie okresy, z których każdy był zakończony żywiołową katastrofą, niszczącą doszczętnie życie na Ziemi; do paleontologii wprowadził po raz pierwszy osteologię, zrekonstruował wiele zwierząt kopalnych; *Bernard Germain Étienne de Lacépède* (1756-1825) – francuski przyrodnik, autor m.in. *Historii naturalnej ryb* i *Historii naturalnej waleńi*; *Andre Marie Constant Dumeril* (1774-1860) – francuski przyrodnik

dziliby istnienia takiego potwora – no chyba że by go ujrzeli. Musieliby go zobaczyć na własne oczy, oczy naukowca.

Z wielu obserwacji poczynionych w różnych okolicznościach – odrzucając nieśmiało szacunki, według których obiekt ten mierzył dwieście stóp¹, jak również mocno przesadzone relacje, że liczył milę² szerokości i trzy mile długości – można było wnioskować, że ta niezwykła istota, jeśli faktycznie istniała, przekraczała znacznie rozmiary wszystkiego, co zostało dotąd pomierzone i zbadane przez ichtologów.

Otóż nie dało się zaprzeczyć, że ów byt faktycznie istniał. A znając upodobanie ludzkiej wyobraźni do wszystkiego, co cudowne i wyolbrzymione, łatwo zrozumieć emocje, jakie to nadprzyrodzone zjawisko wywoływało na całym świecie. Jednak trzeba było porzucić myśl o włożeniu go między bajki.

Rzeczywiście, 20 lipca 1866 roku pięć mil na wschód od australijskich wybrzeży parowiec „Governor Higginson”³, należący do Calcutta and Burnach Steam Navigation Company⁴, napotkał ową poruszającą się masę. Kapitan Baker sądził początkowo, że natknął się na nieznaną skałę podwodną, jakąś rafę; przygotował się nawet do tego, by określić dokładne jej położenie, gdy wtem z głośnym świstem z zagadkowego obiektu wytrysnęły w górę na wysokość stu pięćdziesięciu stóp dwie kolumny wody. Jeśli zatem nie była to skała wstrząsana okresowymi wyrzutami gejzeru, to należało stwierdzić, że „Governor Higginson” napotkał najwyraźniej jakiegoś dotąd nieznanego ssaka morskiego, który wypuszczał przez nozdrza słupy wody zmieszanej z powietrzem i parą.

Podobny fakt zaobserwowano dnia 23 lipca tego samego roku na morzach Pacyfiku, z pokładu statku „Cristóbal Colón”⁵ należącej

i lekarz; *Jean-Louis-Armand de Quatrefages de Bréau* (1810-1892) – francuski przyrodnik i antropolog, badacz fizjologii i biologii bezkręgowców morskich; przeciwnik darwinizmu, autor *Historii człowieka* (1867).

1 *Stopa* – tu: stopa angielska, miara długości równa 0,3048 m.

2 *Mila* – autor do określenia odległości używa zarówno mili morskiej (*mille marine*), równej 1852 m, jak i mili francuskiej (*lieue kilometrique*), liczącej ok. 4000 m (ta w tytule powieści); dla przejrzystości będą używane pełne nazwy obu odległości.

3 „Governor Higginson” (ang.) – „Gubernator Higginson”.

4 *Calcutta...* (ang.) – Towarzystwo Żeglugi Parowej Kalkuta-Birma.

5 „Cristóbal Colón” (hiszp.) – „Krzysztof Kolumb”.

go do West India and Pacific Steam Navigation Company¹. W takim razie jednak ów niezwykły wieloryb mógł się przemieszczać z jednego miejsca na drugie z zaskakującą wręcz szybkością. W przeciągu kilku zaledwie dni widziały go załogi statków „Governor Higginson” i „Cristóbal Colón”, których położenie dzieliła na mapie odległość jakichś siedmiuset mil morskich.

Dwa tygodnie później, dwa tysiące mil od tego miejsca, „Helvetia”, należąca do Kompanii Narodowej oraz „Shannon” z Royal Mail², zmierzające w przeciwnych kierunkach w tej części Atlantyku, która dzieli Stany Zjednoczone od Europy, donosiły o obecności potwora na 42° 15' szerokości północnej i 60° 35' długości zachodniej w stosunku do południka Greenwich³. Na podstawie jednocześnie dokonanych obserwacji oszacowano, że ssak musi mierzyć co najmniej trzysta pięćdziesiąt stóp angielskich⁴, wydawał się bowiem większy niż „Shannon” i „Helvetia”, które od dziobnicy po tylnicę⁵ liczyły sto metrów. Natomiast największe wieloryby, te, które pływają po wodach wokół Wysp Aleuckich, nazywane *kulamamakami* i *umgullickami*, nie przekraczały nigdy długości pięćdziesięciu sześciu metrów – o ile w ogóle do takich rozmiarów faktycznie dochodziły.

Jeden po drugim publikowano raporty z najnowszych obserwacji przeprowadzonych z pokładu transatlantyckiego statku „Pereire”, ze zderzenia się potwora z „Etną” należąca do Linii Inmana⁶; ogłoszono także drukiem protokół spisany przez oficerów francuskiej fregaty „Normandie”, opublikowano bardzo poważny opis sporządzony przez sztab komodora⁷ FitzJamesa na pokładzie statku „Lord Clyde”. W krajach, w których lubi się żartować ze wszystkiego, lu-

1 *West...* (ang.) – Towarzystwo Żeglugi Parowej Indii Zachodnich i Pacyfiku.

2 *Royal Mail* (ang.) – Poczta Królewska.

3 *Greenwich* – dzielnica Londynu, przez którą przechodzi południk zerowy, od którego od 1883 r. liczy się długość geograficzną; wcześniej liczone długość także od południka Paryża lub Waszyngtonu.

4 Około 107 m.

5 *Dziobnica* i *tylnica* – belki stanowiące zakończenie przedniej i tylnej części stępki, tj. głównego elementu konstrukcyjnego statku.

6 *Linia Inmana* – jedno z trzech największych angielskich przedsiębiorstw żeglugowych w XIX w.

7 *Komodor* – oficer marynarki wojennej dowodzący czasowo zespołem jednostek, bez stopnia admirałskiego, lub tytuł grzecznościowy najstarszego kapitana statku pasażerskiego.

dzie po prostu śmiali się z tych zdarzeń. Jednak w krajach, gdzie ludzie mają usposobienie poważne i praktyczne, czyli w Anglii, Ameryce i Niemczech, traktowano całą sprawę niezwykle poważnie i żywo się nią zajmowano.

W wielkich miastach potwór stał się bardzo modny; w kawiarniach śpiewano o nim piosenki, kpiono z niego w gazetach, wystawiano o nim sztuki w teatrach. Kaczki dziennikarskie miały zaś wspaniałą okazję do znoszenia jajek mieniących się wszelkimi barwami. W gazetach powtarzały się te same opowiadki o wszystkich fantastycznych stworach i gigantach, począwszy od wielkiego białego wieloryba zwanego Moby Dickiem¹ z północnych regionów oceanu, po przeogromnego krakena², którego macki potrafiłyby opleść statek o wyporności pięciuset ton i wciągnąć go w głębinę oceanu. Sporządzano nawet opisy na podstawie starożytnych źródeł. Cytowano Arystotelesa i Pliniusza³, którzy twierdzili, że morskie potwory istnieją, przytaczano norweskie opowieści biskupa Pontoppidana⁴, relacje Paula Heggeda⁵ i wreszcie raporty pana Harringtona, którego trudno podejrzewać o złą wiarę. Otóż ten ostatni, płynąc na pokładzie „Castillana”, w 1857 roku dojrzał ogromnego węża, który wcześniej pojawiał się tylko na łamach szanowanego dziennika francuskiego – „Constitutionnela”⁶.

-
- 1 *Moby Dick* – tytułowy wieloryb olbrzymich rozmiarów, występujący w powieści Hermana Melville’a (wyd. 1851).
 - 2 *Kraken* – gigantyczna, drapieżna ośmiornica znana z wielu legend skandynawskich, często wspominana w powieści Verne’a *Wąż morski czyli opowieści Jeana-Marie Cabidoulina*.
 - 3 *Arystoteles* (384-ok. 321 p.n.e.) – wielki filozof grecki; zajmował się m.in. przyrodoznawstwem, autor m.in. *Historii zwierząt*; *Pliniusz* (I w. n.e.) – rzymski przyrodnik, autor 37-tomowego dzieła *Historia naturalna* stanowiącego encyklopedię wiedzy przyrodniczej starożytnych; zginął w czasie wybuchu Wezuwiusza w 79 r.
 - 4 *Eric Pontoppidan* (1698-1764) – duński historyk, teolog i ornitolog, od roku 1748 biskup Bergen; w 1755 mianowany wicekanclerzem Uniwersytetu Kopenhaskiego; pisał głównie w języku niemieckim; twórca *Historii naturalnej Norwegii*, w której umieścił opis krakena, na którym mógł ćwiczyć pułk kawalerii.
 - 5 *Paul Heggede* (właściwie Egede, 1708-1789) – norweski misjonarz protestancki, syn Hansa Egede’a, pierwszego badacza Grenlandii; w jednej ze swoich prac zamieścił opis i rysunek potwora morskiego.
 - 6 „*Constitutionnel*” – dziennik francuski założony w 1815 r.

W kręgach uczonych i w naukowych czasopismach rozgorzała prawdziwa debata między tymi, którzy w istnienie potwora wierzyli, a sceptykami. „Sprawa potwora” rozpaliała umysły. Dziennikarze piszący w imię nauki, a przeciwko dowcipowi, wylewali morze atramentu podczas tej słynnej batalii na słowa; niektórym zdarzyło się nawet przelać kilka kropli krwi, tak się bowiem zapędzili, że od opisów węża morskiego przeszli do najbardziej obraźliwych porównań osobistych.

Wojna toczyła się przez sześć miesięcy, a szala zwycięstwa przechylała się raz na jedną, raz na drugą stronę. Po jednej stronie barykady ukazywały się artykuły Brazylijskiego Instytutu Geograficznego, Królewskiej Akademii Nauk w Berlinie, Brytyjskiego Towarzystwa Naukowego, Instytutu Smithsona w Waszyngtonie, dyskusje na łamach „Indian Archipelago”, „Cosmos” opata Moigno¹, „Mittheilungen” Petermanna², naukowe kroniki wielkich dzienników francuskich i zagranicznych. Z drugiej strony żywo ripostowała prasa bulwarowa. Natchnieni dziennikarze parodiowali słowa samego Linneusza³, cytowane przez przeciwników potwora, twierdząc, że „natura nie rodzi głupców”. Zaklinali innych, by przestali zadawać kłam naturze, mówiąc o istnieniu krakenów, morskich węży, Moby Dicków, by nie wierzyli w brednie rozgłaszane przez marynarzy. Wreszcie w jednym z artykułów, który ukazał się na łamach któregoś z czasopism satyrycznych cieszących się renomą i poważaniem, najbardziej ceniony redaktor postawił kropkę nad „i” – niczym Hipolit⁴ zadał potworowi ostateczne pchnięcie i dobił go wśród

1 *François Napoleon Marie Moigno* (1804-1884) – francuski fizyk i pisarz, założyciel dziennika „Cosmos”.

2 *August Petermann* (1822-1878) – niemiecki geograf i kartograf; w 1855 r. założył w Gotha czasopismo geograficzne, od 1938 noszące tytuł „Petermanns Geographische Mittheilungen”; propagator podróży badawczych.

3 *Linneusz* (Carl von Linné, 1707-1778) – szwedzki przyrodnik; twórca systemu klasyfikacji organizmów; autor binominalnego nazewnictwa biologicznego; opisał wiele nowych gatunków roślin i zwierząt.

4 *Hipolit* – w mitologii greckiej syn Tezeusza, oskarżony przez Fedrę, drugą żonę Tezeusza, o gwałt; ojciec, nie chcąc sam zabić syna, poprosił o pomoc Posejdona, a ten zesłał potwora morskiego, który wynurzył się z fal w chwili, gdy Hipolit jechał rydwanem; przestraszone konie poniosły rydwan, co spowodowało śmierć chłopca.

powszechnego aplauzu i wybuchów śmiechu. Dowcip zwyciężył więc naukę.

W pierwszych miesiącach 1867 roku wydawało się, że sprawa została pogrzebana i już więcej nie będzie o niej mowy, gdy naraż nowe fakty ujrzały światło dzienne i znów poruszyły publiką. Tym razem nie chodziło bowiem o problem natury naukowej, lecz o realne zagrożenie, którego należało uniknąć. Sprawa nabrała więc zupełnie nowego wyglądu. Potwór stał się raptem wyspą, skałą, dryfującą rafą, która ucieka i której nie da się ani opisać, ani schwycić.

W nocy 5 marca 1867 roku „Moravian” należący do Montreal Ocean Company¹ znajdował się na 27° 30' szerokości i 72° 15' długości, gdy naraz uderzył prawą burtą w jakąś skałę. Żadna jednak mapa nie informowała, że w tym miejscu są podwodne rafy. Statek płynął z prędkością trzynastu węzłów², pchany wiatrem i siłą swych czterystu koni mechanicznych. Nie było żadnych wątpliwości – gdyby nie wytrzymały kadłub wykonany z doskonałych materiałów, „Moravian” poszedłby na dno wraz ze swymi dwustu trzydziestu siedmioma pasażerami, których wiozł z Kanady.

Wypadek zdarzył się około godziny piątej nad ranem, gdy pierwsze brzaski dnia rozświetliły niebo. Pełniący wachtę oficerowie pobiegli czym prędzej na rufę statku i z największą uwagą wpatrywali się w toń oceanu. Nic jednak nie dostrzegli, poza silnym wirem w odległości jakichś trzech kabli³, jakby coś gwałtownie rozpruło płaszczyznę wody. Bardzo dokładnie oznaczono miejsce tego zdarzenia, po czym „Moravian” już bez przeszkód kontynuował swą podróż. Czy zatem natknął się na jakąś podwodną skałę, czy może zderzył się z wrakiem statku? Tego nie wiadomo. Dokładne przebadanie podwodnej części kadłuba w portowym suchym doku wykazało, że w czasie zderzenia została strzaskana część kilu⁴.

Wydarzenie to, samo w sobie bardzo poważne, odeszłoby prawdopodobnie w niepamięć, jak tyle innych podobnych wypadków, gdyby nie fakt, że trzy tygodnie później powtórzyło się,

1 *Montreal...* (ang.) – Montrealskie Towarzystwo Oceaniczne.

2 *Węzeł* – jednostka szybkości statków, równa 1 mili morskiej na godzinę.

3 *Kabel* – jednostka długości równa 1/10 mili morskiej, czyli 185,2 m.

4 *Kil* – długa belka biegnąca wzdłuż statku, na której opiera się jego konstrukcja.

i to w takich samych warunkach. Tym razem jednak, za sprawą przynależności narodowej statku, który padł ofiarą katastrofy, i dzięki reputacji kompanii, do której należał, incydent zyskał szeroki rozgłos.

Każdy zna słynnego angielskiego armatora Cunarda¹. W 1840 roku ów zmyślny przemysłowiec założył linię pocztową łączącą Liverpool z Halifaksem. Obsługiwały ją początkowo trzy drewniane statki kołowe mające moc czterystu koni. Ich pojemność wynosiła tysiąc sto sześćdziesiąt dwie tony. Osiem lat później wyposażenie kompanii zwiększyło się o kolejne cztery statki o mocy sześciuset pięćdziesięciu koni i tysiąc osmiuset dwudziestu tonach wyporności. Dwa lata później kolejne dwa statki, jeszcze potężniejsze i większe, dołączyły do floty. W roku 1853 kompanii Cunarda przedłużono przywilej przewożenia depesz, dlatego armator zakupił kolejne nowe statki. Były to „Arabia”, „Persia”, „China”, „Scotia”, „Java” i „Russia”. Wszystkie prezentowały się wspaniale. Po okręcie „Great Eastern” były to niewątpliwie największe jednostki, jakie przemierzały morza. Tak więc w 1867 roku kompania dysponowała dwunastoma statkami, z których osiem było napędzanych kołami, cztery zaś – śrubą.

Przytaczam tutaj te związane informacje po to, by każdy zdał sobie sprawę, jak ważna była owa kompania transportu morskiego, znana na całym świecie i słynąca z doskonałego zarządzania. Żadnej innej transoceanicznej spółki przewozowej nie prowadzono z tak doskonałą sumiennością i z takim zapałem. Wszystko, czego się podejmowała, wieńczyło się sukcesem. Przez ponad dwadzieścia sześć lat działalności statki należące do Cunarda przepłynęły Atlantyk dwa tysiące razy. Ani razu nie odwołano podróży, ani razu rejs się nie opóźnił, nie utracono ani jednego listu, nie zginął ani jeden człowiek, nie zatonął żaden statek. Pasażerowie nadal wybierają linię Cunarda, by się przeprawić przez ocean. Stawiają ją ponad wszystkie inne, nawet ponad silną francuską konkurencję. Wynika to niezbiec z wykazów i dokumentów przewozowych z ostatnich

1 Samuel Cunard (1787-1865) – brytyjski handlowiec i armator, założyciel pierwszej regularnej atlantyckiej linii parowców „Cunard Steamships Line” między Liverpoolem a Halifaksem; założył także linię komunikacyjną przewożącą pocztę i pasażerów między Ameryką a Europą.

lat. W świetle tego nikt nie powinien się dziwić, że wypadek, który przydarzył się jednemu z najwspanialszych parowców, zyskał tak szeroki rozgłos.

Dnia 13 kwietnia 1867 roku morze było piękne, bryza pomyślna; „Scotia” znalazła się na 15° 12' długości i 45° 37' szerokości. Płynęła z prędkością trzynastu i czterdziestu trzech setnych węzła, pchana mocą tysiąca koni parowych. Koła młóciły wodę z doskonałą regularnością. Zanurzenie statku wynosiło sześć metrów siedemdziesiąt centymetrów, wyporność zaś równała się sześciu tysiącom sześciuset dwudziestu czterem metrom sześciennym.

Siedemnaście minut po godzinie szesnastej, w czasie gdy zebrani w wielkim salonie pasażerowie spożywali lunch, statek doznał lekkiego wstrząsu, który biegł od rufy do lewej burty, za kołem napędowym.

Jednak to nie „Scotia” w coś uderzyła, tylko została uderzona. Musiał to być jakiś przedmiot długi, raczej ostry niż tępy, mogący zrobić dziurę w kadłubie. Zderzenie było jednak tak delikatne, że prawdopodobnie nikt na pokładzie nie spostrzegłby się, gdyby nie krzyki trymerów¹, którzy wybiegli na pokład:

– Toniemy! Toniemy!

Początkowo pasażerowie bardzo się wystraszyli, ale kapitan Anderson czym prędzej ich uspokoił. Istotnie, statkowi nie mogło zagrażać żadne poważne niebezpieczeństwo, gdyż „Scotia” składała się z siedmiu przedziałów oddzielonych od siebie szczelnymi grodziami², tak więc powinna stawić czoła napływowi wody.

Kapitan Anderson natychmiast udał się pod pokład. Woda całkowicie zalała piąty przedział. Prędkość, z jaką morze wdzierало się do środka, wskazywała jednoznacznie, że uszkodzenie musiało być poważne. Na szczęście w przedziale tym nie znajdowały się żadne kotły, gdyż z pewnością doszłoby do zalania palenisk.

Kapitan Anderson kazał natychmiast zastopować statek, a jeden z marynarzy zanurkował, by zbadać uszkodzenie. Po kilku chwilach wypłynął, oznajmiając, że w podwodnej części parowca jest dziura wielka na dwa metry. Trudno było zatkać aż tak duży otwór,

1 *Trymer* – pracownik zajmujący się układaniem materiałów w ładowni.

2 *Gródź* – pionowa przegroda kadłuba statku wodnego dzieląca jego wnętrze na przedziały; wodoszczelne grodzie poprzeczne i wzdłużne wzmacniają szkielet kadłuba i zwiększają niezatapialność statku.

dlatego „Scotia”, z zanurzonymi do połowy kołami, musiała popłynąć dalej. Znajdowała się o trzysta mil od przylądka Clear. Z trzydniowym opóźnieniem, które wywołało wielkie zaniepokojenie w Liverpoolu, wpłynęła do basenów portowych kompanii.

Inżynierowie natychmiast udali się na pokład „Scotii”, którą umieszczono w suchym doku. Nie mogli wręcz uwierzyć własnym oczom. Dwa i pół metra pod wodnicą¹ ział regularny otwór w kształcie trójkąta równoramiennego. Coś przecięło blachę w sposób precyzyjny i czysty. Nikt nie zrobiłby tego lepiej, nawet przy użyciu dobrej wycinarki. A zatem należało wnioskować, że narzędzie, które uszkodziło statek, zostało zahartowane w jakiś szczególny sposób. Musiało być wyrzucone z ogromną siłą, aby przebić blachę grubą na cztery centymetry i cofnąć się samoczynnie w jakiś niewytłumaczalny, tajemniczy sposób.

Oto więc najświeższy fakt, który znów rozbudził publiczną debatę. Od tej chwili wszelkie wypadki, do których dochodziło na morzu, a których przyczyn trudno było dociec, przypisywano działalności potwora. Na barki tego fantastycznego zwierza spadała odpowiedzialność za wszelkie zatonięcia, których nadal wiele się zdarza. Na trzy tysiące statków, których zaginięcie odnotowane jest corocznie w spisach Biura „Veritas”², liczba parowców i żaglowców, o których wszelki słuch zaginął, sięga dwustu!

Otóż o znikanie jednostek oskarżono – słusznie czy niesłusznie – owego „potwora”. Przez niego komunikacja pomiędzy różnymi kontynentami stawała się coraz mniej bezpieczna, natomiast ludzie kategorycznie zaczęli żądać, by definitywnie i za wszelką cenę uwolnić morza od owego straszliwego walenia³.

1 *Wodnica* (linia wodna) – linia wyznaczana na kadłubie przez poziom spokojnej wody, przy określonym stopniu załadowania jednostki pływającej.

2 *Biuro „Veritas”* – prywatna instytucja międzynarodowa założona w 1828 r., zajmująca się statystyką stanu liczebnego okrętów, katastrof itp.

3 *Walenie* (*Cetacea*) – rząd ssaków, żyjących prawie wyłącznie w wodach morskich, obejmujący 80 gatunków dużych zwierząt, takich jak: delfiny, morświny, kaszaloty czy płetwale.