



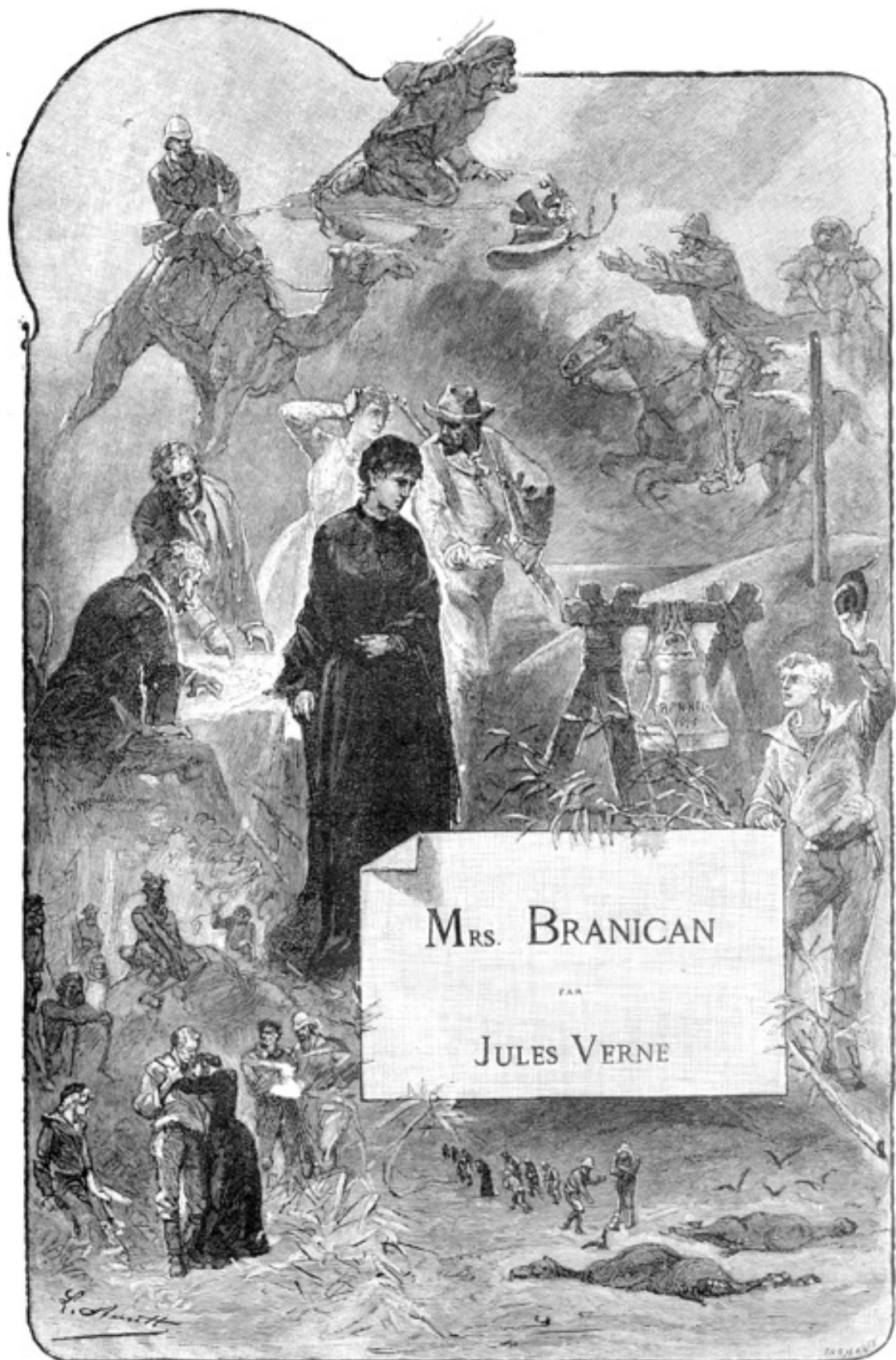
Juliusz Verne

Pani Branican

(Część pierwsza)



ISBN 978-83-64701-45-0 (całość)
ISBN 978-83-64701-46-7 (cz. 1)



MRS. BRANICAN

PAR

JULES VERNE

Juliusz Verne



PANI BRANICAN
Część I

Przełożył i przypisami opatrzył Andrzej Zydorczak

Dwudziesta czwarta publikacja elektroniczna wydawnictwa JAMAKASZ

Tytuły oryginału francuskiego: *Mistress Branican*

© Copyright for the Polish translation by Andrzej Zydorczak, 2016

85 ilustracji, w tym 12 kolorowych i dwie mapki: Léon Benett
(zaczepnięte z XIX-wiecznych wydań francuskich)

Redakcja i korekta: Marzena Kwietniewska-Talarczyk

Konwersja do formatów cyfrowych: Mateusz Nizianty

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

Wydanie I

© Wydawca: JAMAKASZ

Ruda Śląska 2016

ISBN 978-83-64701-45-0 (całość)
ISBN 978-83-64701-46-7 (część pierwsza)

Wstęp

Kiedy w 1997 roku rozpoczynałem wydawanie pierwszych tomików „Biblioteki Andrzeja” w broszurowych oprawkach, drukowanych na własnej drukarce i własnoręcznie oprawianych, ani mi się śniło, że kiedyś wydam pięćdziesiąty tom tej serii, a zarazem dwudziesty szósty w twardej oprawie. Takich wielkich zamiarów wówczas nie miałem. Zadowolalem się tym, że pojawiają się kolejne opowiadania i eseje, bo do tłumaczenia powieści trochę bałem się podejść ze względu na ich objętość. Kiedy jednak nabrałem wprawy w przekładaniu francuskich tekstów, a jednocześnie na polskim rynku księgarskim nie pojawiały nowe powieści Juliusza Verne’a, powiedziałem sobie: „dlaczego nie – dlaczego nie mam spróbować?”. Do realizacji ambitniejszych planów przyczyniły się też dwie rzeczy: w drukarniach można było wydrukować nawet jeden egzemplarz w druku cyfrowym, a po drugie, co jeszcze ważniejsze, można było zacząć składać tekst w programie Word i zamieniać go na PDF-a, bo takich plików żądały drukarnie. „Poważne” wydawanie zaczęło się w roku 2011, a pierwszym tomem w twardej oprawie, o numerze 25, była dwutomowa powieść *Malec*, do tego czasu nieznaną w Polsce.

Ludzie, którzy kupowali kolejne tomy „Biblioteki Andrzeja”, zachęcali mnie, bym kontynuował starą nową serię i tak oto po pięciu latach ukazuje się „jubileuszowy” tom, z naniesionym na dole grzbietu tekstem „TOM 50”. Jestem bardzo zadowolony, że do tego doszło i – nie ma co ukrywać – także ogromnie dumny.

Jednak aby wydawać, to ktoś musi tłumaczyć, ktoś korygować i redagować teksty, ktoś w wielu przypadkach doradzać, naprowadzać i nawet wytykać błędy. Dlatego w tym miejscu pragnę podziękować kilku osobom, które zupełnie bezinteresownie albo za niewielkie wynagrodzenie przyczyniły się do skromnego jubileuszu.

Dziękuję więc Pani Iwonie Janczy za przełożenie kilku powieści, a Krzysztofowi Czubaszkowi za pomoc i współpracę przy innych. Dziękuję Pani Marzenie Kwietniewskiej-Talarczyk, która z godną podziwu wytrwałością od samego początku prostuje kręte ścieżki naszych wypocin i czyni je przystępnymi dla potencjalnych Czytelników. Dziękuję Panu Profesorowi Jerzemu Wełnie i Kacprowi Gładychowi za liczne merytoryczne uwagi do kolejnych tekstów. Wreszcie dziękuję Damianowi Christowi, memu przyjacielowi z pracy w kopalni, za tak dużą ilość ilustracji do opowiadań Julka, a już wkrótce także do powieści.

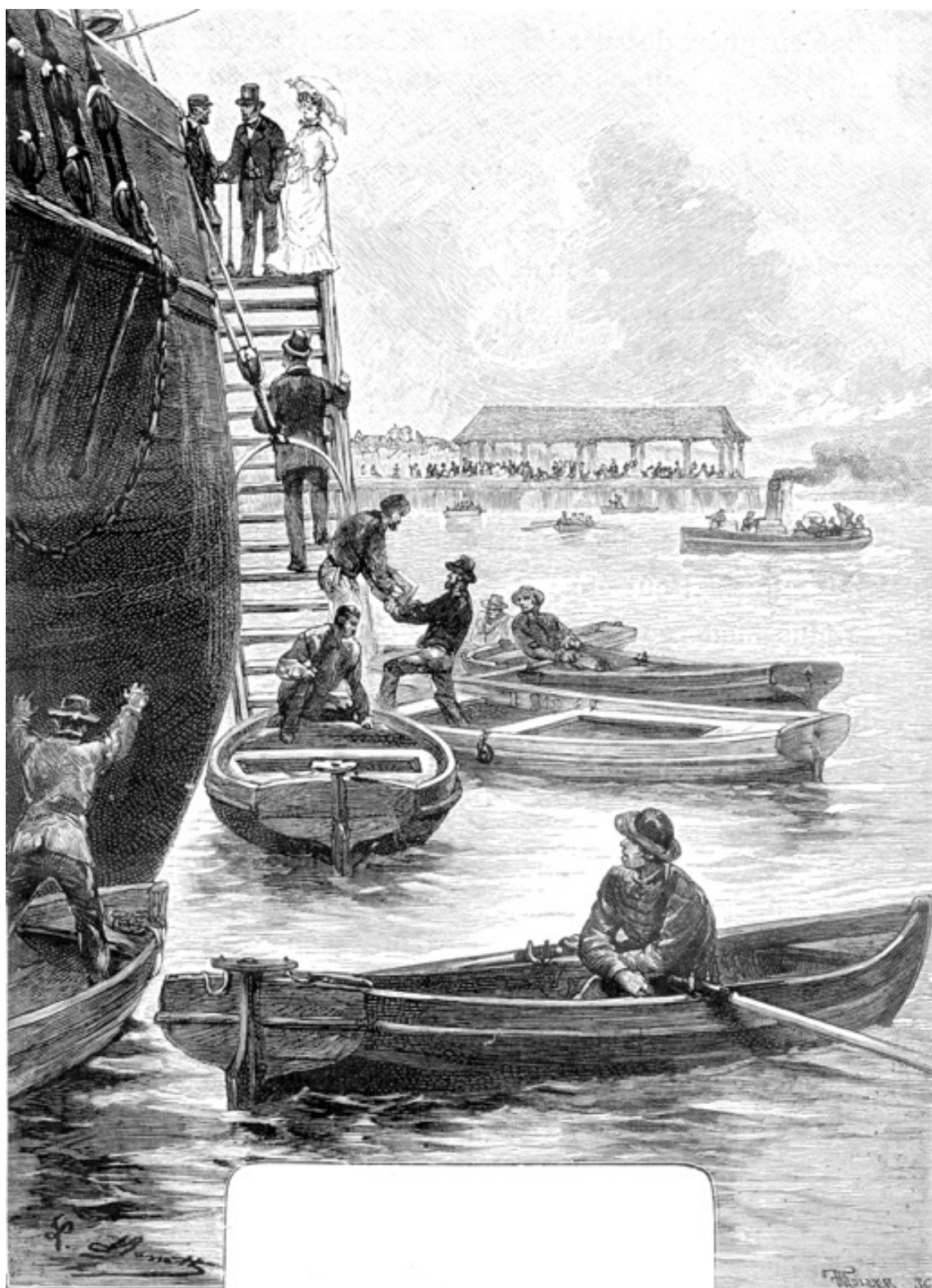
Tom 50. „Biblioteki Andrzeja” przynosi Drogim Czytelnikom dwutomowy utwór *Pani Branican*, moim zdaniem jedną z bardzo dobrych powieści przygodowych, do tej pory nieznaną polskiemu odbiorcy, która w pełni zasługuje na umieszczenie jej w cyklu „Niezwyczajnych Podróży”. Odwiedzimy w niej zachodnie amerykańskie wybrzeże, wyspy i wysepki południowo-wschodniej Azji oraz Oceanii, a na koniec odbędziemy długą podróż poprzez kontynent australijski. Wtrączę w tym miejscu, że do Australii i Oceanii jeszcze powrócimy w kolejnych tomach serii, choćby *Dzieciach kapitana Granta* czy *Pływającej wyspie*, dwóch wielkich powieściach Czarodzieja z Nantes.

Po raz pierwszy utwór ukazał się w „Magazynie Edukacji i Rozrywki” w 1891 roku. Drukowany był w odcinkach, począwszy od numeru 625 z 15 stycznia do numeru 648, który ukazał się 15 grudnia. W tym samym roku powieść pojawiła się w formie książkowej w dwóch częściach. Pierwsza część znalazła się w księgarzniach 3 sierpnia, a druga 9 listopada. Także w 1891 roku, 16 listopada, francuscy czytelnicy dostali do rąk jeden potężny tom składający się z dwóch części (dwudziesty siódmy tom „Niezwyczajnych Podróży”), w którym zamieszczono 83 ilustracje Léona Benetta, w tym 12 kolorowych plansz i dwie barwne mapy. Obecna polska edycja została oparta na jednotomowym francuskim wydaniu z roku 1895 i zawiera wszystkie ilustracje i mapy, które zostały zawarte we francuskiej edycji.

Przekazuję tę powieść polskim Czytelnikom, mając nadzieję, że po jej przeczytaniu powiedzą, że odnieśli podobne wrażenia jak ja w czasie tłumaczenia.

Andrzej Zydorczak

Część pierwsza



Rozdział I

„Franklin”

Są dwie możliwości, że przyjaciele, którzy rozdzielają się na początku długiej podróży, nigdy się nie zobaczą: tych, których pozostawiamy na miejscu, możemy nie spotkać po naszym powrocie; ci, którzy wyruszają na wyprawę, mogą nigdy nie powrócić. Jednak marynarze, którzy rankiem piętnastego marca 1875 roku zajmowali się przygotowaniem do odkotwiczenia „Franklina”, nie zaprzęтали sobie głowy takimi ewentualnościami.

Tego dnia „Franklin” pod dowództwem kapitana Johna Branicana był gotowy do opuszczenia San Diego¹ i pożeglowania przez wody północnego Pacyfiku.

„Franklin” był ładnym statkiem o wyporności dziewięciuset ton, otaklowanym² jak barkentyna³, ze swymi bezanami, kliwrami, topsłami oraz marsłami i bramslami na fokmaszcie⁴.

Mocno podniesiony w części rufowej, doskonale wymodelowany w części środkowej, ze swoim dziobem skonstruowanym tak, by rozciął wodę pod ostrym kątem, z nieco odchylnymi masztami, dokładnie ustawionymi w jednej linii, olinowaniem stałym tak sztywnym, jakby zostało wykonane z żelaznych belek, przedstawiał sobą typ najnowocześniejszego z owych eleganckich kliprów⁵, których Amerykanie używają w wielkiej liczbie do zamorskiego handlu, a które prześcigają się w szybkości z najlepszymi statkami parowymi ich floty handlowej.

„Franklin” był tak doskonale zbudowany i dowodzony przez tak śmiałego, dobrego dowódcę, że żaden z członków jego załogi nawet nie myślał, by się przenieść na inny statek – nawet gdyby obiecano mu znacznie wyższy zarobek. Wszyscy odpływali z sercem wypełnionym podwójnym zaufaniem, które opiera się na dobrym statku i na dobrym kapitanie.

Statek handlowy był w przeddzień rozpoczęcia swego pierwszego dalekomorskiego rejsu, w który wysłała go firma Williama H. Andrew z San Diego. Miał się udać do Kalkuty, z postojem w Singapurze⁶, z ładunkiem towarów wyprodukowanych w Ameryce i wrócić z ładunkiem produktów indyjskich do jednego z portów na kalifornijskim wybrzeżu.

Kapitan John Branican był dwudziestodwuletnim młodym człowiekiem o pociągającym, ale stanowczym wyrazie twarzy, której rysy świadczyły o niezwyklej energii. Cechował się odwagą moralną w najwyższym stopniu, ważniejszą od odwagi fizycznej, tą odwagą „dwóch godzin po północy”, jak mówił Napoleon⁷, to znaczy był tym, który stawia czoło niespodziewanemu i w każdej chwili jest gotowy do działania. Nie miał zbyt pięknej głowy, ale bardzo charakterystyczną, gdyż nosił szorstkie włosy, jego zaś oczy obdarzone były ostrym, lecz szczerym spojrzeniem, które z czarnych źrenic uderzało jak żądło. Trudno było wyobrazić sobie mężczyznę w jego wieku bardziej krzepkiego, o solidniejszej i bardziej proporcjonalnej budowie ciała. Czuło się to po uścisku dłoni, który wskazywał na siłę jego mięśni i na gorącą krew. W tym miejscu szczególnie należy zaznaczyć, że duch zawarty w jego ciele wykonanym z żelaza był duchem istoty wspaniałomyślnej i dobrej, gotowej do poświęcenia swego życia dla bliźniego. John Branican posiadał charakter wybawców, których zimna krew pozwala bez namysłu dokonywać bohaterskich czynów. Dowody tego dał już we wcze-

¹ *San Diego* – drugie co do wielkości miasto w stanie Kalifornia, ósme w Stanach Zjednoczonych, położone nad Pacyfikiem.

² *Otaklowanie* – wyposażenie statku we wszelki sprzęt związany z napędem żaglowym.

³ *Barkentyna* – żaglowiec posiadający trzy maszty lub więcej, niosący na pierwszym maszcie od dziobu ożaglowanie rejowe, a na pozostałych ożaglowanie skośne – przeważnie gaflowe.

⁴ *Bezan* – żagiel gaflowy rozpięty na tylnym maszcie (bezanmaszcie); *kliwry* – ogólna nazwa żagli rozpiętych przed przednim masztem, tzw. sztaksele przednie; są to: fokstenztaksel, foksztaksel, kliwier i bomkliwier (nazwy podane w kolejności od fokmasztu w kierunku dziobu); *topsel* – trójkątny żagiel mocowany na bezrejowym maszcie, powyżej bezanu; *marsle* – żagle rejowe znajdujące się powyżej żagli głównych (foka i grota); *bramsle* – żagle znajdujące się powyżej marsli; *bezanmaszt* – ostatni (tylny) maszt, licząc od dziobu statku.

⁵ *Klipper* – żaglowiec o smukłym kadłubie i bardzo wysokich masztach, pozwalających znacznie zwiększyć powierzchnię ożaglowania; od połowy XIX wieku używany jako szybki statek handlowy do przewożenia herbaty, jedwabiu i opium; najszybsze klipry osiągały prędkość 22 węzłów (czyli 22 mil morskich na godzinę).

⁶ *Kalkuta* – miasto w północno-wschodnich Indiach, w delcie Gangesu, stolica stanu Bengal Zachodni; w latach 1772-1912 stolica Indii Zachodnich; *Singapur* – miasto-państwo położone w pobliżu południowego krańca Półwyspu Malajskiego, w południowo-wschodniej Azji; od 1867 roku stanowił część brytyjskich kolonii zwanych Straits Settlements.

⁷ *Napoleon Bonaparte* (Napoleon I, 1769-1821) – cesarz Francuzów w latach 1804-1814 i przejsiowio w roku 1815, król Włoch w latach 1805-1814; po upadku Paryża w 1814 roku abdykował i został zesłany na Elbę, z której uciekł w roku 1815 i rządził jeszcze sto dni; po przegranej bitwie pod Waterloo został zesłany na Wyspę Świętej Heleny, położoną na Atlantyku, gdzie zmarł.

śniejszym swym życiu. Otóż jednego dnia pośród połamanych lodów na zatoce, innego dnia z wywróconej łodzi uratował kilkoro dzieci, sam będąc jeszcze dzieckiem. Także później swym postępowaniem potwierdził ten instynkt poświęcania się, który zaznaczył się już w młodym wieku.

Rodzice Johna Branicana nie żyli już od kilku lat, gdy poślubił Dolly⁸ Starter, też sierotę, pochodzącą z jednej z najlepszych rodzin w San Diego. Wiano dziewczyny było skromne i odpowiednie do pozycji, równie skromnej, młodego marynarza, zwykłego porucznika na statku handlowym. Był jednak powód, żeby sądzić, że pewnego dnia stanie się ona dziedziczką fortuny bardzo bogatego stryja, Edwarda Startera, wiodącego wiejskie życie w najdalszej, trudno dostępnej części stanu Tennessee. Na razie musieli żyć skromnie we dwoje, a nawet we troje, ponieważ mały Walter – zdrobniale nazywany Watem – przyszedł na świat w pierwszym roku małżeństwa. Toteż John Branican – i żona go rozumiała – nie mógł marzyć o porzuceniu zawodu marynarza. W przyszłości zobaczy się, co będzie mógł robić, gdy dostaną w spadku majątek stryja albo gdyby John się wzbogacił, pracując dla firmy Andrew.

Ponadto kariera młodzieńca szybko się rozwijała. Jak można było to zobaczyć, szybko piał się w górę, ale czynił to w prawy sposób. Został kapitanem żeglugi wielkiej⁹ w wieku, w którym znaczna część jego kolegów była tylko porucznikami lub co najwyżej pierwszymi oficerami na statkach handlowych. Jeśli jego zdolności usprawiedliwiały taką promocję, to awanse można było wyjaśnić także pewnymi okolicznościami, które słusznie zwróciły uwagę na jego osobę.



Faktycznie John Branican był popularny w San Diego, jak również w innych portach kalifornijskiego wybrzeża. Jego akty poświęcania się dla innych odbiły się żywym echem nie tylko pośród marynarskiej braci, ale także wśród kupców i armatorów Unii¹⁰.

Kilka lat wcześniej peruwiański szkuner „Sonora” wpadł na skały u wejścia do Coronado Beach¹¹ i jego załoga byłaby zgubiona, gdyby nie udało się ustalić komunikacji pomiędzy statkiem a brzegiem. Ale przenieść linę przez kipieli¹² wrzącą pomiędzy rafami to znaczyło sto razy narazić się na utratę życia. Jednak John Branican się nie zawahał. Skoczył w toczące się z niesamowitą gwałtownością fale, został rzucony na rafy, a następnie na wybrzeże uderzane wodami kipieli.

Próbowano go odciągnąć od niebezpieczeństwa, na które jeszcze raz chciał się narażić, nie troszcząc się o własne życie. Sprzeciwił się; ponownie popłynął w stronę szkunera, zdołał do niego dotrzeć i to dzięki niemu ludzie z „Sonory” zostali uratowani.

Rok później podczas burzy, która rozszałała się jakieś pięćset mil¹³ od wybrzeża na zachodnim Pacyfiku, John Branican ponownie miał okazję pokazać wszystko to, czego można było od niego oczekiwać. Był wówczas porucznikiem na pokładzie „Washingtona”, którego kapitan został zmyty przez ogromny

⁸ Dolly – zdrobnienie żeńskiego imienia Dorothy (Dorota).

⁹ Kapitan żeglugi wielkiej – najwyższy stopień w marynarce handlowej, oficer pokładowy, dowódca statku morskiego bez ograniczeń pojemnościowych, uprawiający żeglugę wielką (międzynarodową).

¹⁰ Unia – tu w znaczeniu Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

¹¹ Coronado Beach (ang.) – Plaża Coronado; Coronado – miasto w USA, w stanie Kalifornia, hrabstwie San Diego, słynące z plaż.

¹² Kipiel – fala przybojowa, silna, spiętrzona fala morska przy wyższym wybrzeżu.

¹³ Mila – jednostka długości, tu: mila morska równa 1852 m.

bałwan razem z połową załogi. Pozostawszy na pokładzie uszkodzonego statku z sześcioma marynarzami, przeważnie rannymi, Branican przejął dowodzenie „Washingtona” i chociaż statek stracił ster, potrafił nad nim zapanować. Ustawił na nowo prowizoryczny maszt i zdołał doprowadzić jednostkę do portu w San Diego. Statek, którym prawie nie dało się manewrować, posiadający ładunek o wartości powyżej pięciuset tysięcy dolarów, należał właśnie do przedsiębiorstwa Andrew.

Z jakim przyjęciem spotkał się młody żeglarz, gdy statek rzucił kotwice w porcie San Diego! Ponieważ wypadek na morzu uczynił z niego kapitana, wszyscy jednogłośnie potwierdzili i przyznali mu ten stopień.

Firma Andrew zaproponowała mu dowodzenie „Franklinem”, który niedawno zbudowała. Porucznik przyjął ofertę, ponieważ wierzył, że jest zdolny sprostać zadaniu. Pozostało mu tylko wybrać załogę mającą do niego zaufanie. Oto w jakich okolicznościach „Franklin” zaczynał swoją pierwszą podróż pod rozkazami Johna Branicana.

Taki wyjazd był wydarzeniem dla całego miasta. Firma Andrew była słusznie uważana za jedną z najlepszych firm w San Diego. Ceniono ją niezwykle ze względu na bezpieczeństwo jej interesów i siłę kredytu, gwarantowaną przez osobę Williama Andrew, pewną ręką kierującego wszystkimi sprawami. Dzielnego armatora nie tylko szanowano, lecz wręcz kochano, a jego zachowanie wobec Johna Branicana zyskało ogólny aplauz.

Nie można się więc dziwić, że rankiem piętnastego marca licznie zebrani widzowie – inaczej mówiąc, tłum znanych i nieznanymi przyjaciół młodego kapitana – tłoczył się na nabrzeżach Pacific Coast Steamship¹⁴, by pozdrowić go przy wyjściu z portu ostatnimi okrzykami „hurra!”.

Załoga „Franklina”, łącznie z bosmanem, liczyła dwunastu ludzi. Wszyscy byli dobrymi marynarzami związanymi z portem San Diego, zadowolonymi, że będą służyć pod rozkazami Johna Branicana. Drugi¹⁵ na statku, nazywający się Harry Felton, był doskonałym oficerem. Chociaż starszy od kapitana o jakieś pięć czy sześć lat, wcale się nie żalił, że będzie pod nim służył, ani też w żaden sposób nie zazdrościł przełożonemu jego pozycji. W jego mniemaniu John Branican zasługiwał na to stanowisko. Zresztą obaj już razem żeglowali i wzajemnie się cenili. Poza tym to, co robił pan Andrew, zawsze było dobre. Harry Felton i jego ludzie byli mu oddani duszą i ciałem. Większość z nich już pływała na statkach Williama Andrew. To była jedna rodzina oficerów i marynarzy – rodzina liczna, lubiana przez przełożonych, stanowiąca ich morski personel, która powiększała się wraz z pomyślnym rozwojem firmy.

Od tego czasu bez żadnych obaw, a lepiej byłoby powiedzieć: z dużym zaangażowaniem, załoga „Franklina” przystępowała do nowej wyprawy. Na nabrzeżu zgromadzili się ojcowie, matki i rodziny marynarzy, by się z nimi pożegnać. Czy nie jest prawdą, że do ludzi, z którymi wkrótce się zobaczymy, mówi się: „Dzień dobry i do zobaczenia”? Istotnie, tak można by powiedzieć, gdyż chodziło o zwykły sześciomiesięczny rejs w dobrej porze roku między Kalifornią a Indiami, tam i z powrotem z San Diego do Kalkuty. Nie była to jedna z tych wypraw handlowych lub odkrywczych, które zmuszają statek do przebywania przez długie lata na najniebezpieczniejszych morzach obu półkul. Marynarze odbyli już kilka podobnych, a ich rodziny uczestniczyły przy bardziej niepokojących wyjazdach.

Tymczasem przygotowania do odkotwiczenia dobiegały końca. „Franklin”, stojący w porcie na kotwicy, już się odsunął od innych statków, których liczba wyraźnie świadczyła o znaczeniu San Diego jako portu. Z miejsca, jakie zajmował, trzymasztowiec nie potrzebował pomocy „tuga”, czyli holownika, by wypłynąć poza obszar portu. Gdy tylko podciągnie kotwicę, wystarczy postawić żagle, a mocna bryza¹⁶ szybko popchnie go poza zatokę, bez potrzeby halsowania¹⁷. Kapitan John Branican nie mógł sobie życzyć przychylniejszej pogody ani pomyślniejszego wiatru wiejącego nad powierzchnią morza, które iskrzyło się pod promieniami słońca poza wysepkami Coronado.

W tym momencie – była dziesiąta rano – cała załoga znajdowała się na pokładzie. Żaden z marynarzy nie musiał wracać na ląd, i można by powiedzieć, że dla nich ta podróż już się zaczęła. Kilka portowych łodzi, przyczepionych przy trapie od prawej burty, czekało na osoby, które chciały po raz ostatni uściskać swoich krewnych i przyjaciół. Jak tylko „Franklin” postawi kliwry i bezan, te szalupy odwiozą ich na nabrzeże. Cho-

¹⁴ *Pacific Coast Steamship* (ang.) – Żegluga Parowa Wybrzeża Pacyfiku.

¹⁵ *Drugi* – tu: pierwszy oficer, zastępca kapitana, który na statku jest „pierwszym po Bogu”; może także oznaczać skróconą nazwę drugiego oficera.

¹⁶ *Bryza* – wiatr poranny lub wieczorny, powstający wskutek nierównomiernego nagrzewania się powierzchni lądu i morza; w nocy wieje znad lądu, w dzień znad morza.

¹⁷ *Halsowanie* – metoda poruszania się statku żaglowego w kierunku, z którego wieje wiatr; ponieważ nie ma możliwości, aby płynąć dokładnie wprost na wiatr, stosuje się manewr zastępczy, polegający na płynięciu zakosami, czyli lewym lub prawym halsem.

ciąż w basenie Pacyfiku pływy morskie¹⁸ nie są zbyt duże, lepiej było wyruszać z odpływem morza, który wkrótce miał się zacząć.

Spomiędzy żegnających należy szczególnie wymienić szefa domu handlowego, pana Williama Andrew, i panią Branican razem z mamką trzymającą małego Wata. Towarzyszyli im pan Len Burker i jego żona Jane Burker, rodzona kuzynka Dolly. Drugi, Harry Felton, nie miał żadnej rodziny, więc z nikim nie mógł się żegnać. Nie brakowało jednak dobrych życzeń od pana Williama Andrew, a pierwszy oficer nie żądał więcej, chyba żeby żona kapitana Johna dołączyła swoje – czego z góry był pewny.

W tej chwili Harry Felton stał na pokładzie dziobowym, gdzie pół tuzina ludzi zaczęło wyciągać kotwicę za pomocą kabestanu¹⁹. Słychać było metaliczny dźwięk poszczególnych zapadek. „Franklin” już zaczął się powoli podciągać, a łańcuch kotwiczny chrząścił, przesuwając się do kluzy²⁰. Przy jabłku grotmasztu²¹ powiewał proporzycyk z inicjałami firmy armatora, podczas gdy amerykańska flaga, rozwinięta wietrzykiem, w całej okazałości ukazywała paskowaną etaminę²² usianą gwiazdami poszczególnych stanów. Rozwinięte z pokrowców żagle były gotowe do postawienia, gdy tylko statek nieco się obróci pod naciskiem pracujących kliwrów.

John Branican, stojąc przed rufówką²³, by nie tracić żadnego szczegółu odkotwiczania, odbierał ostatnie polecenia pana Williama Andrew dotyczące konosamentu²⁴, inaczej mówiąc – deklaracji zawierającej szczegółowy spis towarów stanowiących ładunek „Franklina”. Następnie armator przekazał go młodemu kapitanowi i dodał:

– Jeśli okoliczności zmuszą pana, Johnie, do zmiany obranej drogi, staraj się działać, jak będzie najlepiej w naszym interesie, i z pierwszego miejsca, w którym przybijesz do brzegu, wyślij mi wiadomość. Może „Franklin” będzie musiał się zatrzymać przy jednej z wysp filipińskich, bo nie zamierzasz chyba przepływać przez Cieśninę Torresę²⁵...?

– Nie, panie Andrew – odpowiedział kapitan John – i wcale nie zamierzam płynąć statkiem parowym „Franklin” po ogromnie niebezpiecznych morzach oblewających północną Australię. Moja marszruta będzie prowadziła przez Hawaje, Mariany, filipińską wyspę Mindanao, Celebes, Cieśninę Makasarską²⁶, by później przez Morze Jawajskie²⁷ dotrzeć do Singapuru. Z tego miejsca do Kalkuty droga jest dość prosta. Nie sądzę, żeby wiatry, jakie napotkam na zachodnim Pacyfiku, spowodowały zmianę obranej trasy. Jeśli będzie pan miał dla mnie jakieś ważne polecenie, to proszę wysłać telegram bądź na Mindanao, gdzie może się zatrzymam, bądź do Singapuru, gdzie na pewno stanę na postój.

¹⁸ *Pływy morskie* (przyływ i odpływ) – regularnie powtarzające się podnoszenie i opadanie poziomu wody w oceanie; wywołuje je zjawisko pływowe, którego przyczyną są siły grawitacyjne Księżyca i Słońca; największy skok pływu zanotowano w Zatoce Fundy (Kanada), gdzie wynosił prawie 20 m.

¹⁹ *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 żeglarskiej także do wybierania lin olinowania ruchomego obsługujących żagle i drzewce.

²⁰ *Kluza* – otwór w pokładzie lub burcie, służący do prowadzenia łańcucha kotwicznego podczas opuszczania lub podnoszenia kotwicy; w kluzach chowa się też trzon kotwicy; znajdują się na dziobie, znacznie rzadziej na rufie.

²¹ *Jabłko* – zakończenie drewnianego końca masztu, zwanego topem; *grotmaszt* – najwyższy, główny maszt, a przy liczbie masztów większej niż trzy – każdy maszt, oprócz przedniego i tylnego.

²² *Etamina* – lekka, przejrzysta tkanina z bawełny albo jedwabiu, o rzadkim, ażurowym splocie.

²³ *Rufówka* – nadbudówka w rufowej (tylnej) części statku, rozciągająca się na całą szerokość pokładu, w której mieściły się kabiny oficerów i pasażerów.

²⁴ *Konosament* – dokument wystawiany przez przewoźnika morskiego, potwierdzający przyjęcie ładunku, zobowiązanie do przewiezienia i wydania go w porcie przeznaczenia.

²⁵ *Cieśnina Torresę* – cieśnina między Australią i Nową Gwineą, która łączy Morze Koralowe z morzem Arafura; na jej południowym krańcu znajduje się półwysp Jork (stan Queensland w Australii); cieśnina jest płytka, z licznymi wyspami, płycznami, skałami i rafami koralowymi, występują w niej też silne prądy pływowe, wszystko to czyni ją trudną w nawigacji; w tej cieśninie utknął „Nautilus” słynny okręt podwodny kapitana Nemo, bohatera powieści *20 000 mil podmorskiej żeglugi*.

²⁶ *Hawaje* – archipelag wysp pochodzenia wulkanicznego w Polinezi na Oceanie Spokojnym; obecnie 50. stan USA; w latach 1810-1893 było to Królestwo Hawajów; *Mariany* (Wyspy Mariańskie, Wyspy Złodziejskie) – archipelag wysp wulkanicznych w Mikronezji, w południowo-zachodniej części Oceanu Spokojnego, odkryty w 1521 roku przez Magellana; w latach 1565-1898 stanowiły kolonię hiszpańską; *Mindanao* – druga co do wielkości wyspa Filipin, ustępuje jedynie wyspie Luzon, położona w południowej części archipelagu; dobrze rozwinięta linia brzegowa z licznymi półwyspami i zatokami; wewnątrz wyspy górzyste, z najwyższym szczytem Filipin, wulkanem Apo (2965 m n.p.m.); *Celebes* (Sulawesi) – indonezyjska wyspa na Oceanie Spokojnym wchodząca w skład Archipelagu Malajskiego i Wielkich Wysp Sundajskich; z powierzchnią 174 600 km² znajduje się na 11. miejscu listy największych wysp świata; *Cieśnina Makasarska* (cieśnina Makasar) – cieśnina na obszarze Indonezji pomiędzy wschodnim wybrzeżem wyspy Borneo a zachodnim wybrzeżem wyspy Celebes, łącząca morze Celebes i Morze Jawajskie.

²⁷ *Morze Jawajskie* – wewnętrzne morze indonezyjskie, położone w zachodniej części Oceanu Spokojnego, między wyspami Sumatrą na zachodzie, Bangka, Belitung i Borneo na północy, Celebes na wschodzie oraz Jawą na południu, połączone z Oceanem Indyjskim Cieśniną Sundajską; powierzchnia 552 tys. km².