

vulkancic.vulkani.rs   
office@vulkani.rs

Назив оригинала:  
Jules Verne  
20.000 LIEUES SOUS LES MERS

Овај роман део је светског јавног књижевног добра.  
Copyright © 2023 за ово издање Вулкан издаваштво

ISBN 978-86-10-04950-3



Ова књига штампана је на природном рециклираном папиру од дрвећа које расте у одрживим шумама. Процес производње у потпуности је у складу са свим важећим прописима Министарства животне средине и просторног планирања Републике Србије.

КЛАСИЦИ СЪЕТСКЕ КЊИЖЕВНОСТИ ЗА ДЕЦУ

ЖИЛ ВЕРН  
20 000  
МИЉА ПОД  
МОРЕМ

Предео Бора Грујић

 **Вулканчић**

Београд, 2023.



# ПРВИ ДЕО



## I ПЛОВЕЋИ ГРЕБЕН

Година 1866. била је значајна по једном чудном догађају, једној необјашњеној и необјашњивој појави коју без сумње нико није заборавио. Да и не помињемо гласине које су узбуђивале становништво по пристаништима и дражиле уобразиљу јавности у земљи, подвлачимо да су нарочито морепловци били веома узбуђени. Трговци, бродовласници, бродски капетани, заповедници и лађари Европе и Америке, официри војних морнарица свих земаља, па онда владе разних држава оба континента, у највећој мери су се заинтересовали за овај случај.

У ствари, од неког времена су многи бродови сусретали на мору „неко чудовиште“, нешто дугачко, вретенастог облика, што је понекад ширило светлост и било бескрајно веће и брже од кита.

Подаци о овој појави, забележени у многим бродским дневницима, о изгледу тог предмета или бића, о његовој брзини кретања и невероватној снази, а нарочито о његовом начину живота, доста су се тачно слагали. Ако је то била нека врста кита, онда је по величини превазилазио све које је наука до сада утврдила. Ниједан од научника није потврдио постојање таквог чудовишта – бар га ниједан својим очима није видео.

Ако одбацимо скромна процењивања дужине тог предмета на две стотине стопа, и она претерана тврђења да је дугачак три миље и широк једну, можемо ипак сматрати да

је то феноменално биће далеко превазишло све величине које су ихтиолози до сада утврдили, под претпоставком да је уопште и постојало.

А постојало је, та чињеница се није могла порицати, и с обзиром на људску склоност ка претеривању, може се разумети узбуђење које је та натприродна појава по целом свету изазвала, а које се није могло одбацити као измишљотина.

У ствари, 20. јула 1866, пароброд *Гувернер Хијинсон*, својина *Паробродарској друштва из Калкуће*, сусрео је ту покретну масу на пет километара источно од обале Аустралије. Капетан Бејкер је прво помислио да је то некакав непознат гребен. И управо се спремао да тачно одреди његов положај, кад се два стуба воде које је избацио тајанствени предмет подиглоше, звиждећи, у ваздух, на висину од око сто педесет стопа. А ако тај гребен није био у вези са повременим шикљањем каквог гејзира, онда је просто-напросто *Гувернер Хијинсон* имао посла са неким до тада непознатим воденим сисаром, који је на своје отворе избацивао стубове воде, измешане са ваздухом и воденом паром.

Слично је, 23. јула исте године, на Пацифику, запазио *Кристобал Колон*, својина *Западноиндијској и Пацифичкој паробродарској друштва*. Дакле, та се чудна цетацеја могла преместити с једног места на друго запрепашћујућом брзином јер су је, у размаку од три дана, *Гувернер Хијинсон* и *Кристобал Колон* спазили на два места, удаљена једно од другог више од седам стотина морских миља.

Петнаест дана касније, на две хиљаде миља одатле, *Хелвеција*, својина *Националној друштва*, и *Шанон*, својина *Ројал мејла*, који су пловили у супротним правцима у том делу Атлантика између Сједињених Држава и Европе, приметили су чудовиште на 42° 15' северне ширине и 60° 35' западне дужине. При овом истовременом посматрању



могла се оценити минимална дужина сисара на више од три стотине педесет енглеских стопа\*, тако да су *Шанон* и *Хелвеџија* биле по величини мање од њега, јер су били дугачки сто метара од прамца до крме. Дакле, највећи китови који су виђани у пределу Алеутских острва, Куламока и Умгулила, никада нису били већи од педесет и шест метара, па ни толико.

Ти стални извештаји, нова посматрања вршена са прекоокеанског брода *Перер*, судар *Ејне*, својине *Инман линије*, са чудовиштем, записник разних изјава који су саставили официри са француске фрегате *Нормандија* – све је то дубоко узбудило јавност. У многим земљама су збијали шалу с том појавом, али озбиљне и практичне земље, као што су Енглеска, Америка и Немачка, живо су се бавиле тим питањем.

Почетком 1867. године изгледало је као да је ова ствар пала у заборав и већ се мислило да о њој више неће бити говора, кад јавност би обавештена о новим догађајима. Више није било у питању решавање научног проблема, већ уклањање једне стварне и озбиљне опасности. Ствар је добила сасвим нови изглед. Чудовиште је сад постало острво, стена, гребен, и то гребен који се креће, што је било несхватљиво.

На дан 5. марта 1867. године брод *Моравијан*, својина *Монџреалској океанској друштва*, који се за време ноћи налазио на 27° 30' ширине и 72° 15' дужине, удари својом десном страном о неки гребен који у овим водама ни на једној карти није био означен. Под повољним ветром и са својих четири стотине коњских снага, ишао је брзином од тринаест чворова. Нема сумње да би *Моравијан* био пробушен и потопљен са својих две стотине тридесет седам

---

\* Отприлике 106 м. Енглеска стопа износи 30,40 цм. (Прим. прев.)

путника, које је довозио из Канаде, да његов оклоп није био изванредно јак.

Овај догађај би вероватно био заборављен, као и многи други, да се три недеље касније није поновио потпуно исти случај. Само захваљујући националности брода унесрећеног сударом и репутацији компаније *Кјунард*, којој је брод припадао, овај догађај је наишао на велики одјек у свету.

На дан 13. априла 1867. море је било мирно, ветар повољан, *Скоџија* се налазила на 15° 12' географске дужине и 45° 37' географске ширине, пловећи брзином од тринаест чворова и четрдесет и три стота, са хиљаду коњских снага. Точкови су јој ударили море са савршеном тачношћу. У четири часа и седамнаест минута, док су путници сакупљени у великом салону ручали, осетио се прилично слаб потрес с леве стране брода.

*Скоџија* није била ни у шта ударила, она је била ударена, и то неким оштрим оруђем. Судар је био тако лак да се нико на палуби није узнемирио, док магационери нису дотрчали на палубу вичући: „Тонемо! Тонемо!“

Путници се испрва страховито уплашише, али их капетан Андерсон убрзо умири. У ствари опасност и није била велика. *Скоџија* је била подељена на седам непробојних просторија и једна рупа на трупу није јој могла озбиљно нашкодити. Капетан Андерсон сместа сиђе на дно лађе, где утврди да је пета просторија пуна воде. Вода је продирала тако брзо да је било јасно да је отвор морао бити веома велики. На срећу у тој просторији се нису налазили казани, иначе би се ватре одмах погасиле. Капетан Андерсон сместа заустави брод и један морнар зарони да би видео каква је штета. За неколико тренутака било је утврђено да се на трупу брода налази отвор од око два метра ширине. Тако велики отвор није могао бити запушен и *Скоџија*,

скоро потопљених точкова, продужи пут. После три дана закашњења, које је веома забринуло Ливерпул, она уплови у басен компаније.

Скоџија би извучена на суво и инжењери приступише прегледу. Просто нису могли да верују својим очима: на два и по метра испод газа брода налазила се правилна рупа у облику равнокраког троугла која ни клештима не би могла бити боље просечена. Оруђе којим је рупа пробушена морало је бити од материјала необичне тврдоће и избачено страховитом снагом кад је могло да просече лим дебео четири центиметра, а затим да се повуче назад на заиста несхватљив начин.

Тај последњи догађај поново је изазвао велико узбуђење јавности. Од тог тренутка су злосрећни поморци били стварно предати на милост и немилост овог чудовишта. Та фантастична животиња сносила је одговорност за око две стотине бродова, пароброда и једрењака који су сматрани изгубљеним, пошто су са товаром и људством нестали без трага и гласа. А за овај нестанак, оправдано или неоправдано, сви су осуђивали „чудовиште“ и, пошто је саобраћај између континената постајао све опаснији, јавност је категорички захтевала да се по сваку цену морâ једном ослободе те страховите немани.

## II ЗА И ПРОТИВ

У време кад су се ови догађаји одигравали, ја сам се управо био вратио са једног научног истраживања по нездравим пределима Небраске у Сједињеним Државама. Француска влада ме је, као професора природних наука у Природњачком музеју у Паризу, придодала тој експедицији. После шест

месеци проведених у Небраски, приспео сам у Њујорк концем марта, са товаром драгоцених збирки. Мој полазак у Француску био је утврђен за почетак маја. И чекајући на њ, управо сам се бавио сређивањем свог минералног, ботаничког и зоолошког блага, кад се догоди несрећа са *Скоџијом*. Био сам упућен у догађаје, а како и не бих? Читао сам и прочитавао све америчке и европске новине, не поставши од тога паметнији. Та ме је тајна копкала. У немогућности да одредим своје мишљење, ишао сам из једне крајности у другу. Нешто је постојало, у то се није могло сумњати, рупа на трупу *Скоџије* била је доказ за то. Кад сам дошао у Њујорк, само се о томе говорило. Била је одбачена претпоставка о неком пловећем острву или гробу, коју су заступали само нестручњаци. Јер, како би се иначе могао кретати тај гробен таквом брзином ако у себи није имао некакву машину? Такође је, због брзине кретања, морала да буде одбачена и мисао о неком пловећем оклопу или огромној олупини.

Остала су само два могућа решења тог питања према којима су се људи поделили у две групе: на оне који су сматрали да је у питању чудовиште огромне снаге и оне који су веровали да је то некаква „подморница“ са изванредно јаким моторима.

Али после истраживања извршених у оба дела света ни ова последња претпоставка није могла бити примљена. Није било вероватно да је неки обичан појединац могао имати на располагању такву механичку справу. Како би је и када конструисао и како би то одржао у тајности?

Само би нека држава могла имати такву разорну машину и у ово ужасно време, кад се људи довијају да што боље усаврше моћ ратног оружја, само би нека држава могла потајно да врши пробе са таквом страховитом справом.

Међутим, и претпоставка о ратној машини пала је после изјаве владе. А пошто је био у питању општи интерес и пошто је од тога трпео прекоокеански саобраћај, није се могло сумњати у њену искреност. Уосталом, како би грађење неке подморнице могло измаћи јавности? У оваквим околностима било би тешко очувати тајну и за неко приватно лице, а камоли за државу чију сваку акцију будно надзиру противничке силе. Дакле, после истраживања у Енглеској, Француској, Русији, Немачкој, Шпанији, Италији, Америци, па чак и Турској, претпоставка о некој подморници била је коначно одбачена.

Кад сам приспео у Њујорк, многи су ми указали част питајући ме за мишљење о овој појави. Ја сам у Француској објавио једно дело у две књиге под насловом *Тајне морских дубина*, које је доживело велики успех у научном свету и изнело ме на глас као стручњака за та прилично нерасветљена питања природних наука. Па чак је и *Њујорк хералд* позвао „поштованог Пјера Аронакса, професора природних наука из Париза“ да изврши своју дужност и дâ своје стручно мишљење. Пристао сам.

Много се говорило и расправљало о мом чланку који је допуштао постојање немани. Чак је добио и известан број присталица. Свет воли да верује у натприродна бића. А море је управо најпогодније боравиште за те цинове, према којима су земаљске животиње, слоновии или носорози, прави кепеци. Водене масе могу да приме и највеће познате врсте сисара, па можда крију у себи непознате животиње огромне величине и страшног изгледа, неку врсту морских ракова, дугачких сто метара и тешких двеста тона! Зашто да не? Некада су на планети Земљи, у геолошко доба, живеле животиње гигантског узраста. Зашто се у неиспитаним морским дубинама не би могли задржати примерци живота

из неког ранијег доба кад се у мору никад ништа не мења док је земаљски свет изложен скоро сталним променама? Зашто море не би могло да крије у себи последње примерке оних грдосија чије су године векови, а векови миленијуми?

Али ја се упуштам у снове који су сада за мене постали страшна стварност. Понављам: усадило се једно мишљење о природи ове појаве и свет је сматрао да без икакве сумње постоји некакво чудновато биће које нема никакве везе са чувеном морском змијом. Али док су једни у овоме видели само решавање чисто научног проблема, други, који су имали реалније схватање, нарочито у Америци и Енглеској, сматрали су да треба ослободити океан ове страшне немани да би се опет могао успоставити прекоморски саобраћај. Индустријске и трговачке новине расправљале су о овом питању углавном са тог становишта, док су осигуравајућа друштва претила да ће подићи износе уплата за премије осигурања.

Пошто је јавно мњење било познато, прво су Сједињене Државе започеле акцију. У Њујорку су се вршиле припреме за експедицију која је требала да прогони нарвала. Једна брза фрегата *Абрахам Линколн* предузимала је мере да што пре исплови на море. Арсенали оружја били су стављени на располагање команданту Фарагуту, који се постарао да што боље наоружа овоју фрегату.

Али као што то увек бива, баш кад је било одлучено да се гони чудовиште, њега нигде више није било. Два месеца нико није ништа чуо о њему. Ниједан га брод није срео. Изгледало је као да је дочуло за заверу која се против њега спремала. Шалјивчине су тврдиле да је сигурно ухватило неки телеграм, упућен против њега.

Брод који је био опремљен за дуго путовање и снабдевен најсавршенијим справама за лов на китове није знао на

коју страну да крене. Нестрпљење је бивало све веће кад се 2. јула дознало да је, три недеље раније, *Тамико*, пароброд са линије између Сан Франциска и Шангаја, видео животињу у северном делу Пацифика. Узбуђење које је та вест изазвала било је огромно. Капетану Фарагуту нису дали ни двадесет четири сата времена. Храна је била утоварена, магацини до врха пуни угља. Сваки члан посаде налазио се на свом месту. Требало је само да се наложе пећи, загреју котлови и крене. Не би му опростили ни пола дана закашњења. Уосталом, командант Фарагут је и сам желео да одмах крене на пут.

Три сата пре него што је *Абрахам Линколн* напустио бруклинско пристаниште добих препоручено писмо ове садржине:

Господин Аронакс,  
професор природних наука из Париза  
Хотел *Петта авенија*  
Њујорк

*Господине,*  
*Ако желите да се придружите експедицији „Абрахама Линколна“, Влада Сједињених Држава ће са задовољством сматрати да је Вашом личношћу и Француска заступљена у њом ѿдохвају. Капетан Фарагут ће Вам ставити једну кабину на располагање.*

Искрено Ваш  
Ц. Б. Хобсон,  
секретар Морнарице.

### III КАКО ГОСПОДИН ЖЕЛИ

Неколико тренутака пре него што сам добио писмо Џ. Б. Хобсона не би ми ни пало на памет да гоним чудовиште, а неколико тренутака пошто сам прочитао писмо поштованог секретара Морнарице, схватио сам да је моја света дужност и једини циљ живота да гоним ту неман и ослободим свет од ње.

– Консеју! – викнух нестрпљиво.

Консеј је био мој слуга, веома одан момак који ме је пратио на свим мојим путовањима, један поштен Фламанец кога сам веома волео. Био је равнодушан по природи, тачан из принципа, вредан по навици, никада се ничему није чудило, у служби вешт и способан и, упркос свом имену, никада није давао савете\* – па чак ни кад му их човек тражи. Пошто је био у сталном додиру са научницима, Консеј је много шта научио. Био ми је од велике користи за сређивање материјала из области природних наука и прави вештак у одређивању подела, група, класа, подкласа, редова, породица, врста, подврста, рода и примерака, али његова научност није ишла даље. Специјалност му је било класификовање, и ништа више. Одлично упућен у теорију класификације, али практично потпуно неупућен, мислим да не би разликовао кита од нарвала.

Већ десет година ме је Консеј пратио на свим мојим научним путовањима. Никада ништа није приметио, ма како да је пут био дуг и заморан. Паковао је свој пртљаг без икаквог приговора, па ма се ишло у Кину или Конго. Свуда је ишао без роптања. Уосталом, био је одличног здравља и пркосио је свим болестима, челичних мишића, али без живаца,

---

\* Консеј на франц. значи савет. (Прим. прев.)



наравно у преносном смислу. Имао је тридесет година и његова старост била је у односу на моју као петнаест према двадесет. Молим за извињење што на овај начин желим да кажем да је мени било четрдесет година.

Консеј је имао само једну ману: дозлабога формалиста, увек ме је ословљавао у трећем лицу да ме је то већ љутило.

– Консеју! – понових, спремајући са узбуђењем ствари за полазак.

Био сам потпуно сигуран у тог оданог момка. Обично га никада нисам питао хоће ли да ме прати на мојим путовањима, али је сада била у питању експедиција неодређеног рока трајања, опасно гоњење животиње која је могла да преврне фрегату као орахову љуску. Ту се није било лако одлучити, чак ни најравнодушнијем човеку на свету. Шта ли ће рећи Консеј?

– Консеју! – викнух и трећи пут.

Консеј се појави.

– Господин је звао? – рече улазећи.

– Да, момче. Пакуј и мене и себе. Путујемо кроз два часа.

– Како господин жели – одговори мирно Консеј.

– Само морамо пожурити. Спакуј све моје ствари за пут: одела, кошуље, чарапе, што више можеш, и пожури!

– А господинове збирке? – примети Консеј.

– То ћемо доцније.

– Шта! А археотеријуми, хиракотеријуми, ореодони, херопотамуси и друге господинове кости?

– Остаће у хотелу.

– А господинова бабируса?

– Храниће је овде док се ми не вратимо. Уосталом, наредићу да се цела наша менажерија пошаље у Француску.

– Па зар ми не идемо у Париз? – упита Консеј.

– Да... свакако... – одговорих околишећи, али мало заобилазно.

– Како господин жели.

– Ах, маленкост! Мало ћемо скренути с пута. Путоваћемо бродом *Абрахам Линколн*.

– Како господин жели – одговори мирно Консеј.

– Знаш, пријатељу, у питању је неман... чувени нарвал... Ослободићемо морâ од њега! Па писац дела у две књиге *Тајне морских дубина* не може пропустити да се укрца са командантом Фарагутом. Тај задатак доноси славу... али и опасност! Човек не зна куда иде. Те су животиње врло лукаве. Ипак, идемо. Имамо одличног команданта.

– Како господин жели, тако ће бити – одговори Консеј.

– Али прво промисли добро! Не желим ништа да кријем од тебе. То је пут са кога се не враћа увек.

– Како господин жели.

Четврт часа касније ствари су нам биле спаковане. Консеј је то свршио за трен ока, и био сам сигуран да ништа неће недостајати, јер је Консеј сређивао кошуље и одела са истом тачношћу као и птице или сисаре.

Хотелски лифт нас је спустио у велико предворје у приземљу. Исплатио сам рачун и издао наређење да се моје испуњене животиње и осушене биљке пошаљу у Париз (Француска). Отворио сам довољан кредит бабируси, па са Консејом скочих у једна кола и за неколико минута били смо на кеју поред кога је *Абрахам Линколн* из своја два димњака избацивао црне облаке дима.

Наш пртљаг је био одмах укрцан на палубу фрегате и ја потражих команданта. Један морнар ме одведе на капетански мост, где нађох официра пријатна лица, који ми пружи руку.

– Господин Пјер Аронакс? – запита он.

– Ја сам – одговорих. – Командант Фарагут?

– Он главом. Добро нам дошли, господине професоре. Ваша кабина Вас чека.

Поздравих и, остављајући команданта његовим бригадама око поласка, замолих да ме одведу у моју кабину.

*Абрахам Линколн* је био одлично изабран и опремљен брод за ову нову намену. То је била брза фрегата, снабдевена нарочитим апаратима који су јој дозвољавали да постигне притисак од седам атмосфера. Под тим притиском *Абрахам Линколн* је достигао средњу брзину од осамнаест миља и три десетине на сат, што је прилично велика брзина, али ипак недовољна да би се могао такмичити са гигантским китом. Унутрашње уређење фрегате одговарало је њеним наутичким способностима. Био сам веома задовољан својом кабином, која се налазила на задњем делу брода.

– Добро ће нам бити овде – рекох Консеју.

– Онолико добро колико се то господину свиди – одговори Консеј. – Као рачићу у пужевој кућици.

Оставих Консеја да среди и сложи наше ствари, а ја се попех на палубу да посматрам припреме за полазак. Капетан Фарагут је управо издавао наређење да се одреше последњи паламари који су држали *Абрахама Линколна* за бруклинску обалу.

И тако, да сам закаснио само четврт сата, па чак и мање, фрегата би отпутовала без мене и ја бих пропустио ту необичну, натприродну и невероватну експедицију, у чију истинитост многи неће поверовати. Али командант Фарагут није хтео да изгуби ни један дан, ни један сат, да би што пре дошао до мора где се, како му је јављено, налазила животиња. Он позва свог инжењера.

– Имамо ли довољан притисак? – запита га он.

– Да, господине капетане – одговори инжењер. – *Go ahead!!* – викну капетан Фарагут.

На ту заповест, која је била пренесена до машина помоћу апарата са компримираним ваздухом, машинисти окретоше точак за погон, пара шикну пиштећи у коморе, дугачки хоризонтални клипови застењаше и покренуше полуге вратила, крила елиса се почеше окретати све брже и ударати по таласима, и *Абрахам Линколн* величанствено крете усред стотине малих бродића и тендера препуних посматрача који су га пратили.

У осам сати увече, пошто су се на северозападу изгубиле светлости Њујорка, брод је већ пуном паром секао мрачне таласе Атлантика.

## IV НЕД ЛАНД

Командант Фарагут је био добар морепловац, достојан фрегате којом је командовао. Брод и он чинили су једно биће. Он му је био душа. У погледу кита није имао никакве сумње и није дозвољавао да се о постојању животиње на броду води ма каква дискусија. Веровао је у њу, као што бабе верују у левијатана – без размишљања. Чудовиште је постојало, и он ће ослободити море од њега, на то се закleo. Или ће он убити нарвала, или ће нарвал убити њега, трећег није било.

Официри су делили мишљење свога капетана. Требало их је чути како разговарају, како се препиру, дискутују и прорачунавају разне могућности сусрета са том немани посматрајући пространи океан. Од јутра до мрака катарке су биле пуне морнара, чије је ноге пекла врела палуба, тако да на њој нису могли издржати. А међутим, *Абрахам Линколн* се још није ни налазио у сумњивим водама Пацифика.