



# Juliusz Verne

## DZIECI KAPITANA GRANTA

(Część trzecia)



ISBN 978-83-65753-03-8 (całość)

ISBN 978-83-65753-06-9 (cz. 3)

LES ENFANTS  
DU  
CAPITAINE GRANT

VOYAGE AUTOUR DU MONDE



PAR  
MULES VERICE  
DESSINÉ DE RIOU  
GRAVÉ DE PANNEKOUK



VOYAGES EXTRAORDINAIRES



**Juliusz Verne**



**DZIECI KAPITANA GRANTA  
PODRÓŻ DOKOŁA ŚWIATA**

*Część trzecia*

*Ocean Spokojny*

Przełożył i przypisami opatrzył Andrzej Żydorczak

**Czterdziesta pierwsza publikacja elektroniczna wydawnictwa JAMAKASZ**

Tytuł oryginału francuskiego: *Les Enfants du capitaine Grant. Voyage autour du Monde. L'Océan pacifique*

© Copyright for the Polish translation by Andrzej Zydorczak, 2017

48 ilustracji, w tym 4 kolorowe i 1 mapka: Édouard Riou  
(zaczepnięte z XIX-wiecznego wydania francuskiego)

Redakcja: Marzena Kwietniewska-Talarczyk

Skład: Andrzej Zydorczak

Konwersja do formatów cyfrowych: Mateusz Nizianty

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

**Wydanie I**

© Wydawca: JAMAKASZ

Ruda Śląska 2017

ISBN 978-83-65753-03-8 (całość)  
ISBN 978-83-65753-06-9 (część trzecia)

# Rozdział I

## Bryg „Macquarie”

Jeżeli kiedykolwiek ludzie poszukujący kapitana Granta stracili nadzieję, że znowu go zobaczą, to czyż nie był to właśnie ten moment, kiedy naraz wszystko ich zawiodło? Do jakiego punktu świata trzeba będzie skierować nową wyprawę? Jakie krainy zbadać? „Duncana” już nie było, a więc natychmiastowy powrót do ojczyzny nie był możliwy. Tak więc przedsięwzięcie wspaniałomyślnych Szkotów się nie udało! Niepowodzenie! To smutne słowo nie ma co prawda dostępu do prawdziwie męźnych serc, jednakże, doznawszy zupełnej klęski, Glenarvan musiał zrozumieć swoją bezsilność i bezowocność dalszych wysiłków w tym dobroczynnym dziele.

W tej sytuacji Mary Grant wykazała dużo męstwa, nie wymawiając imienia swego ojca. Ukrywała rozpac i tylko w głębi duszy rozmyślała o nieszczęsnej, zaginionej załodze „Duncana”. Nad córką wzięła górę przyjaciółka – i to właśnie ona, która wcześniej doznała tyle pociechy od lady Glenarvan, sama ją teraz pocieszała. To ona pierwsza wspomniała o powrocie do Szkocji. John Mangles podziwiał jej męstwo i rezygnację. Chciał jeszcze raz przemówić za kapitanem Grantem, ale Mary powstrzymała go spojrzeniem, a nieco później powiedziała:

– Nie, panie Johnie, myślm o tych, którzy się poświęcili. Lord Glenarvan powinien wrócić do Europy!

– Ma pani rację, panno Mary – odpowiedział John. – Tak należy postąpić. Trzeba także poinformować władze angielskie o losie „Duncana”. Lecz nie wyzbywajmy się zupełnie nadziei. Raczej sam podejmę rozpoczęte przez nas poszukiwania, niż dopuszczę do tego, że je porzucimy. Znajdę kapitana Granta albo sam zginę!

John Mangles wziął na siebie bardzo poważne zobowiązanie. Mary przyjęła je i wyciągnęła rękę do młodego kapitana, jakby dla zatwierdzenia umowy. Ze strony Manglesa było to poświęcenie całego swojego życia, a ze strony Mary ofiarowanie mu dozgonnej wdzięczności.

Tego dnia ostatecznie zdecydowano się na wyjazd. Postanowili bez jakiegokolwiek zwłoki udać się do Melbourne. Nazajutrz John poszedł się dowiedzieć o statki mające w najbliższym okresie wypłynąć z portu. Sądził, że pomiędzy Edenem a stolicą Wiktorii musiało istnieć stałe połączenie komunikacyjne.

Spotkało go jednak rozczarowanie. Statków było niewiele, może trzy lub cztery. Zakotwiczone w zatoce Twofold, stanowiły marynarkę handlową tych stron. Żaden z nich nie płynął ani do Melbourne, ani do Sydney czy też do Pointe-de-Galles<sup>1</sup>, a tylko w jednym z tych trzech portów Australii Glenarvan mógł znaleźć statek odpływający do Anglii, jako że Peninsular Oriental Steam Navigation Company<sup>2</sup> utrzymuje regularną komunikację między owymi portami i metropolią.

Cóż więc w takiej sytuacji należało uczynić? Czekać na statek, który nieprędko mógł się zjawić, gdyż zatoka Twofold była przez nie rzadko nawiedzana? Ileż statków przepływa obok niej na pełnym morzu i nie zawija do portu!

Po namyśle i naradzie Glenarvan miał już podjąć decyzję, by udać się do Sydney drogą lądową wiodącą wzdłuż wybrzeża, gdy Paganel wystąpił z propozycją, której nikt się nie spodziewał.

Geograf także odwiedził osobiście port w zatoce Twofold i wiedział, że nie ma możliwości przepłynięcia się drogą morską do Sydney czy Melbourne. Ale jeden z trzech statków kotwiczących na redzie szykował się do drogi do Auckland, stolicy Te Ika-a-Māui<sup>3</sup>, czyli Wyspy Północnej, wchodzącej w skład Nowej Zelandii. Paganel zaproponował, by wynająć ten statek i udać się nim do Auckland, skąd już bardzo łatwo można będzie się dostać do Europy któryś z statków Peninsular Oriental Steam Navigation Company.

Zaczęto bardzo poważnie rozważać tę propozycję, chociaż Paganel nie poparł jej serią argumentów, którymi zazwyczaj tak obficie szafował. Ograniczył się jedynie do przedstawienia projektu, dodając jedno-

<sup>1</sup> *Pointe-de-Galles* – prawdopodobnie chodzi o port położony na południu wyspy Cejlon (Sri Lanka), ang. nazwa Port of Galie, obecnie Galie; w XIX wieku był to ważny port leżący na drodze z Europy (poprzez Przylądek Dobrej Nadziei, a później Kanał Sueski) do wschodniej Azji i wschodniej Australii.

<sup>2</sup> *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* – towarzystwo założone w 1822 roku; początkowo jego statki pływały na trasach z Wielkiej Brytanii do Portugalii i Anglii, a od 1842 roku także w inne rejony świata, przewożąc pocztę i pasażerów; w roku 2006 zostało sprzedane Dubai Ports World za 13,9 miliarda dolarów.

<sup>3</sup> *Te Ika-a-Māui* – u J. Verne’a: Ika-na-Maoui; maoryska nazwa Wyspy Północnej, jednej z dwóch głównych wysp Nowej Zelandii, której właściwe tłumaczenie brzmi Ryba Māui (Māui – jeden z bogów Maorysów, znany też w Polinezji).

cznie, że podróż morska nie potrwa dłużej niż pięć, sześć dni, bo odległość, jaka dzieli Australię od Nowej Zelandii, nie wynosi więcej niż tysiąc mil<sup>4</sup>.

Szczęśliwym zbiegiem okoliczności Auckland znajdowało się dokładnie na trzydziestym siódmym równoleżniku, wzdłuż którego wytrwali badacze posuwali się od wybrzeży Araukanii. Bez wątplenia geograf mógł wysunąć ten argument dla poparcia swego projektu i trudno byłoby go posądzać o jakąkolwiek stronniczość. Istotnie, całkiem naturalnie pojawiła się możliwość zwiedzenia Nowej Zelandii.

Jednakże Paganel nie skorzystał z takiej argumentacji. Po dwóch kolejnych nieudanych próbach nie chciał zapewne przedstawiać po raz trzeci nowej interpretacji treści dokumentu. Zresztą, co jeszcze można było z niego wyciągnąć? Przecież z dokumentu wynikało niezbicie, że kapitan Grant znalazł schronienie na „kontynencie”, a nie na wyspie, a Nowa Zelandia była właśnie wyspą. Zdawało się więc, że nie ma się nad czym zastanawiać. Jakkolwiek było, czy to z tego powodu, czy z zupełnie innego, Paganel nie wiązał propozycji udania się do Auckland z zamiarem dalszych poszukiwań. Zwrócił tylko uwagę, że między tą miejscowością a Wielką Brytanią istnieje regularna komunikacja i że można będzie z niej skorzystać.

John Mangles poparł propozycję Paganela. Radził ją przyjąć, skoro nie dało się liczyć na możliwość przybycia jakiegoś statku do zatoki Twofold. Był jednak zdania, żeby podjąć ostateczną decyzję po obejrzeniu statku, o którym wspomniał geograf. Dlatego Glenarvan, major, Paganel, Robert i Mangles wsiedli do szalupy, która po kilkudziesięciu silnych uderzeniach wiosłami dobiła do burty statku kotwiczącego około dwóch kabli od nabrzeża.

Był to bryg o wyporności dwustu pięćdziesięciu ton, noszący nazwę „Macquarie”. Statek był przeznaczony do żeglugi przybrzeżnej pomiędzy różnymi portami Australii i Nowej Zelandii. Jego kapitan, a dokładniej mówiąc *master*<sup>5</sup>, dość nieuprzejmie przyjął gości, którzy zorientowali się szybko, że mają do czynienia z człowiekiem nieokrzesanym, którego postępowanie nie różniło się od zachowania pięciu marynarzy, których miał na pokładzie. Wielka, czerwona twarz, potężne ręce, spłaszczony nos, zapadłe oczy, zbrudzone używaniem fajki usta, arogancka mina – wszystko to sprawiało, że Will Halley był dość nieciekawą postacią. Nie było jednak wyboru, a ponieważ podróż miała trwać tylko kilka dni, nie należało zbytnio na to zważać.



<sup>4</sup> *Tysiąc mil* – opierając się na przypisie J. Verne'a: „około czterystu lig”, można stwierdzić, że odległość została wyrażona w angielskich milach lądowych (1609 m).

<sup>5</sup> *Master* (ang.) – tu w znaczeniu: szpicer.

- Czego tu chcecie? – zapytał Will Halley nieznanym wstępującym na pomost jego statku.
- Gdzie kapitan? – odpowiedział pytaniem John Mangles.
- To ja – rzekł Halley. – A bo co?
- Czy „Macquarie” płynie do Auckland?
- Tak. Co jeszcze?
- Co wiezie?
- Wszystko, co się kupuje, i wszystko, co się da sprzedać. Co dalej?
- Kiedy odpływa?
- Jutro podczas południowego odpływu. Jeszcze coś?
- Wziąłby pan pasażerów?
- Zależy, jakich pasażerów. Jeśli już, to takich, którzy zadowolą się pożywieniem załogi.
- Korzystaliby ze swoich zapasów.
- Co jeszcze?
- Jak to „co jeszcze”?
- Ilu ich jest?
- Dziewięć osób, w tym dwie panie.
- Ja nie mam dla nich kajut.
- Urządzą się w nadbudówce na pokładzie, którą odda pan do ich dyspozycji.
- Dalej?
- Zgadza się pan? – spytał Mangles, którego prawie nie zmieszało zachowanie dowódcy.
- Zobaczymy – odpowiedział szypier „Macquarie’a”.

Will Halley zaczął chodzić po pokładzie, stukając podkutymi butami. Nagle zwrócił się do Johna Manglesa:

- Ile mi dacie?
- A ile chcesz?
- Pięćdziesiąt funtów.

Glenarvan dał znak, że się zgadza.

- Dobrze, niech będzie pięćdziesiąt funtów! – powiedział John.
- Ale nic więcej, tylko przejazd – dodał Halley.
- Nic więcej.
- Żywność osobno.

- Osobno.
- Zgoda. No więc? – rzekł Will, wyciągając rękę.
- O co chodzi?
- Zadatek.

- Oto jest połowa umówionej kwoty, czyli dwadzieścia pięć funtów szterlingów – rzekł John Mangles, odliczając *masterowi* pieniądze, które ten schował do kieszeni, nawet nie podziękowawszy.

- Zatem do jutra na statku – powiedział. – Przed południem. Będziecie czy nie, ja podnoszę kotwicę i odpływam.

- Zjawimy się na czas.

Dawszy taką odpowiedź, Glenarvan, major, Robert, Paganel i John Mangles opuścili statek, a Will Halley nawet nie pożegnał ich podniesieniem ręki do zydwestki<sup>6</sup>, wyglądającej, jakby była sklejoną razem z jego rozczochraną, czerwoną czupryną.

- Co za gbur! – stwierdził John.
- A mnie się spodobał – odparł Paganel. – To prawdziwy wilk morski.
- Raczej niedźwiedź! – wtrącił się major.
- Mnie zaś się zdaje, że ten niedźwiedź musiał kiedyś handlować ludzkim mięsem – powiedział John Mangles.

- To wszystko mało ważne, skoro on dowodzi „Macquarie’em”, a bryg płynie do Nowej Zelandii! – odezwał się Glenarvan. – W podróży z zatoki Twofold do Auckland mało, a potem już wcale nie będziemy go oglądać.

<sup>6</sup> *Zydwestka* – rodzaj kapelusza z okrągłym rondem, szerszym i okrywającym kark z tyłu, a węższym i odwiniętym do góry z przodu, noszony głównie przez rybaków oraz żeglarzy; ma za zadanie chronić przed deszczem.

Lady Helena i Mary z wielką radością przyjęły wiadomość, że odjazd przewidziany był na następny dzień. Glenarvan uprzedził je, że pod względem komfortu „Macquarie” to nie „Duncan”, lecz kobiety tyle już doświadczyły niewygód, że zupełnie się tym nie przejmowały. Olbinettowi nakazano przygotowanie zapasów. Biedaczysko po stracie „Duncana” nieraz płakał nad losem swej żony, która pozostała na statku i wraz z całą załogą jachtu padła ofiarą okrucieństwa zbiegłych skazańców. Mimo to spełniał obowiązki stewarda ze zwykłą sobie gorliwością i w ciągu kilku godzin zrobił zapasy „oddzielnej żywności”, składającej się z wyszukanых produktów, jakich nigdy nie widywano na brygu.

W tym samym czasie major zamieniał w kantorze weksle Glenarvana wystawione na Union Bank w Melbourne. Chciał mieć przy sobie złoto, broń i amunicję, dlatego odnowił swój arsenał. Tymczasem Paganelowi udało się kupić doskonałą mapę Nowej Zelandii wydaną przez Johnstona w Edynburgu<sup>7</sup>.

Mulrady czuł się już dobrze i rana, która niebezpiecznie zagroziła jego życiu, prawie mu nie dokuczała. Spodziewał się, że po kilku godzinach spędzonych na morzu przy silnej bryzie Oceanu Spokojnego zupełnie wyzdrowieje.

Wilsonowi polecono zająć się przygotowaniem miejsc dla podróżnych na statku „Macquarie”. Pod działaniem szczotki i miotły nadbudówka zupełnie zmieniła swój wygląd. Will Halley nie przeszkadzał mu w tym, tylko wrzusał ramionami. Nie troszczył się wcale o Glenarvana i jego towarzyszkę. Nie wiedział nawet, kim byli, i zupełnie go to nie obchodziło. Ten dodatkowy ładunek miał dla niego jedynie wartość pięćdziesięciu funtów szterlingów, toteż mniej go cenił niż dwieście ton garbowanych skór zapełniających ładownię statku. Był handlarzem hurtowym, i skóry były czymś lepszym niż ludzie. Jako żeglarz miał opinię człowieka znającego dobrze tamte morza, niebezpieczne z powodu raf koralowych.

Ostatnie godziny Glenarvan pragnął poświęcić na przyjrzenie się brzegowi przeciętemu trzydziestym siódmym równoleżnikiem. Chciał się znaleźć w tym miejscu z dwóch powodów. Po pierwsze, zamierzał jeszcze raz odwiedzić teren domniemanej katastrofy statku. Nie można było wątpić, że Ayrton był bosmanem na „Britannii”, a statek rzeczywiście mógł się rozbić właśnie na wschodnim, a nie zachodnim wybrzeżu australijskim. Nie należało zatem lekkomyślnie opuszczać punktu, którego się już nigdy nie zobaczy. Po drugie, jeśli nie tu rozbiła się „Britannia”, to tutaj „Duncan” wpadł w ręce złoczyńców. Może doszło do jakiejś walki? Może udałoby się znaleźć ślady rozpaczliwego oporu załogi? Jeśli ludzie zginęli w morzu, to dlaczego fale nie miałyby wyrzucić na morskie wybrzeże kilku trupów?

Glenarvan udał się więc na rozpoznanie wraz z wiernym Johnem. Właściciel hotelu „Victoria” oddał do ich dyspozycji dwa konie, na których ruszyli drogą na północ, wiodącą wzdłuż zatoki Twofold.

Smutne to były poszukiwania. Glenarvan i John jechali, nic nie mówiąc, lecz doskonale się rozumiejąc. Te same myśli, a przeto takie same obawy dręczyły ich dusze. Przypatrywali się skałom poroźdieranym uderzeniami fal, ale nie odczuwali potrzeby pytań ani udzielania na nie odpowiedzi.

Znając gorliwość i spostrzegawczość Johna, można było ręczyć, że każdy punkt brzegu, każdy jego załatek zostanie skrupulatnie zbadany. Przejrzeni każdy kawałek łądu, gdzie fale Oceanu Spokojnego mogły wyrzucić jakieś ciało. Nie dostrzegli jednak nic, co zachęcałoby do nowych poszukiwań. Nie było żadnego śladu rozbitego okrętu, nie znaleźli też żywego ani umarłego człowieka.

Co się tyczy „Duncana”, poszukiwania nie dały żadnego rezultatu. Cała nadbrzeżna część Australii była zupełnie pusta.

John Mangles odkrył jednak na skraju wybrzeża wyraźne ślady obozowania, resztki niedawno palonych ognisk pod rzadko rosnącymi drzewami *myalls*. Czyżby przed kilku dniami przechodziło tędy jakieś koczujące plemię tubylców? Nie, bo Glenarvan wypatrzył pewien przedmiot, który bezsprzecznie wskazywał, że tę część wybrzeża odwiedzili zbiegli skazańcy. Była to szarozółta bluza marynarska, połatany, nędzny łachman porzucony pod drzewem, oznaczony numerem porządkowym obozu karnego w Perth. Złoczyńcy już nie było, ale pozostawiony przez niego odrażający łach świadczył o jego obecności. Odzienie przestępcy, okrywające wcześniej ciało nędznika, gniło teraz na pustym wybrzeżu.

– Popatrz, Johnie! – rzekł Glenarvan. – Ci złoczyńcy dotarli aż tutaj! Gdzie są teraz nasi nieszczęśliwi towarzysze z „Duncana”...?

<sup>7</sup> Kolorowa mapa w formacie 125 x 106 cm, wydana w 1864 roku przez braci Williama i Alexandra Keitha Johnstonów; William Johnston (1808-1880) – burmistrz Edynburga; Alexander Keith Johnston (1804-1871) – szkocki geograf, wraz z bratem założył firmę W&A.K. Johnston i wydawał prace związane głównie z geografiami fizycznymi świata, w tym *Atlas fizyczny świata* (1848, rozszerzony 1856) oraz wiele map służących do celów dydaktycznych i naukowych; jego syn Alexander Keith (1844-1879), także geograf i podróżnik, zginął podczas ekspedycji Królewskiego Towarzystwa Geograficznego w Londynie do jeziora Niasa.



– Tak – odpowiedział John stłumionym głosem – to oczywiste, że nie wyszli na ląd i że zginęli!

– Nędznicy! – krzyknął Glenarvan. – Niech tylko dostanę ich w swoje ręce, a zemszczę się za całą załogę!

Rysy Glenarvana stwardniały pod wpływem bóleści. Lord patrzył przez kilka minut na rozległe wody, szukając może ostatnim spojrzeniem zgubionego w przestrzeni statku. Następnie wzrok jego zgasł, opanował się i nie powiedziawszy ani jednego słowa, nie wykonawszy najmniejszego gestu, puścił konia galopem po drodze do Edenu.



Należało wypełnić jeszcze jedną formalność: złożyć konstablowi<sup>8</sup> zeznanie o zaszłych zdarzeniach. Zrobiono to tego samego dnia wieczorem, kiedy podróżnicy zjawili się u Thomasa Banksa. Urzędnik, spisując protokół, z trudem ukrywał zadowolenie. Był wprost zachwycony wyjazdem Bena Joyce'a i jego bandy, a wszyscy ludzie w mieście podzielali jego radość. To prawda, że złoczyńcy popełnili nową zbrodnię, opuszczając Australię, ale porzucili na zawsze te strony. Natychmiast zakomunikowano tę ważną wiadomość władzom w Melbourne i Sydney.

Złożywszy zeznania, Glenarvan wrócił do hotelu „Victoria”. Podróżnicy spędzili ten ostatni wieczór w smutnym nastroju. Ich myśli błąkały się po tej ziemi, na której spotkało ich tyle nieszczęść. Wspominali uzasadnione nadzieje, jakie im towarzyszyły na Przylądku Bernoulliego, w tak okrutny sposób rozwiane w zatoce Twofold!

Tymczasem Paganela ogarnęły jakieś gorączkowe emocje. John Mangles, który obserwował go uważnie od czasu incydentu nad Snowy River, widział wyraźnie, że uczonym targają sprzeczne uczucia, że zarazem chciał i nie chciał czegoś powiedzieć. Tego wieczora, odprowadzając geografa do pokoju, zapytał o powód jego niepokoju i zdenerwowania.

– Mój przyjacielu – odparł wymijająco Paganel – nie jestem zdenerwowany bardziej niż zazwyczaj.

<sup>8</sup> *Konstabl* – w dawnej Anglii: urzędnik powołany do ochrony porządku publicznego; także najniższy stopień w policji; policjant posiadający ten stopień.

- Panie Paganel – rzekł John – zachowuje pan jakiś sekret, który strasznie pana uciska!
- Cóż pan chce – zawołał Paganel, mocno gestykulując – to jest silniejsze ode mnie!
- Co jest silniejsze od pana?
- Coś, co przejmuję mnie jednocześnie radością i rozpaczą.
- Jak to, zarazem pan się cieszy i rozpacza?
- Tak, podróż do Nowej Zelandii przejmuję mnie i radością, i rozpaczą.
- Czyżby miał pan jakieś nowe wskazówki? – zapytał żywo John Mangles. – Czy wpadł pan znowu na zagubiony trop?
- Nie, mój przyjacielu. „Nie wraca się z Nowej Zelandii!”, a jednak... Wie pan, Johnie, jaka jest natura człowieka: wystarczy mu, by oddychał, a jeszcze zachowa nadzieję! Dlatego moją dewizą jest *spiro, spero*<sup>9</sup>, warta najpiękniejszych dewiz świata!



---

<sup>9</sup> [Dum] *spiro spero* (łac.) – Póki oddycham, nie tracę nadziei.

## Rozdział II

### Przeszłość kraju, do którego udawali się podróżnicy

Nazajutrz, dwudziestego siódmego stycznia, podróżni rozlokowali się na pokładzie statku „Macquarie” w ciasnej nadbudówce na rufie. Will Halley nie zaoferował paniom swojej kajuty. Nie było co żałować takiej gościnności, bo było to legowisko dobre dla niedźwiedzia.

O wpół do pierwszej, wraz z odpływem morza, przygotowano się do odpłynięcia. Z wielkim trudem wyciągnięto kotwicę, która mocno trzymała się dna. Wiał umiarkowany południowo-zachodni wiatr, który powoli wypełniał żagle. Pięciu ludzi z załogi ruszało się dość wolno i Wilson chciał im pomóc, ale Halley poprosił go, żeby siedział spokojnie i nie mieszał się do tego, co do niego nie należy. Dodał przy tym, że ma zwyczaj sam sobie radzić i nie potrzebuje ani pomocników, ani doradców.

Te słowa były skierowane do Johna Manglesa, który uśmiechał się tylko, patrząc na niezdarne manewry marynarzy z brygu. John zrozumiał, o co chodzi, i postanowił się nie wtrącać, póki nie zagrażało to bezpieczeństwu statku.

Wreszcie powoli marynarzom, popędzanym przekleństwami *mastera*, udało się postawić żagle. „Macquarie” płynął pełnym baksztagiem, lewym halsem, mając wciągnięte dolne żagle, marsle, bramsle, bezan i przednie sztaksle. Następnie wciągnięto jeszcze lizle i bombramsle. Mimo jednak takiej ilości rozpiętego płótna statek płynął bardzo wolno. Gruby, szeroki dziób, pękata budowa kadłuba i ciężka rufa czyniły zeń statek kiepsko poruszający się po wodzie, prawdziwy typ „starego grata”, jak to określają marynarze.

Trzeba było się z tym pogodzić. Na szczęście, choć „Macquarie” tak kiepsko żeglował, to przecież w pięć lub sześć dni powinien osiągnąć redę portu Auckland.

O siódmej wieczorem stracili z oczu brzegi Australii i światła stałej latarni morskiej w porcie Eden. Falowanie dość wzburzonego morza dawało się bardzo we znaki brygowi, który ciężko zapadał w otchłanie wody. Pasażerowie odczuwali gwałtowne wstrząsy, które czyniły uciążliwym ich przebywanie w nadbudówce, lecz nie mogli wyjść na pokład, bo padał ulewny deszcz. Zmuszeni więc byli siedzieć jak w więzieniu.

Prawie z sobą nie rozmawiali, gdyż każdy oddawał się swoim myślom. Tylko lady Helena i Mary Grant zamieniły z sobą kilka słów. Glenarvan nie mógł usiedzieć na miejscu, wstawał i chodził. Major się nie ruszał, a John z Robertem wychodzili od czasu do czasu na pokład, żeby popatrzeć na morze. Co do Paganela, to siedział on w swoim kącie i mamrotał jakieś zupełnie bez związku i niezrozumiałe słowa.

O czym rozmyślał zacny geograf? O Nowej Zelandii, do której wiodło go przeznaczenie. Śledził właśnie myślą jej dzieje, i ponura przeszłość tego kraju z niezwykłą wyrazistością ukazywała się przed jego oczyma.

Ale czy w przeszłości doszło do jakiegoś wydarzenia, które upoważniałoby odkrywców tych wysp do tego, by mogli je uważać za kontynent? Czy współczesny geograf albo żeglarz mógł je tak określić? Jak widzimy, Paganel ciągle powracał do dokumentu i zastanawiał się nad jego interpretacją. Stało się to już jego obsesją, jego *idée fixe*<sup>10</sup>. Po porzuceniu Patagonii i Australii jego wyobraźnia, pobudzana jednym słowem, zwracała się uporczywie ku Nowej Zelandii. Jeden tylko punkt zatrzymywał go na drodze tych przypuszczeń.

– *Contin... contin...* – powtarzał sobie – przecież to znaczy: kontynent, ląd stały.

Teraz geograf zaczął śledzić myślą dzieje żeglarzy, którzy poznawali te dwie wielkie wyspy mórz południowych.

Dnia trzynastego grudnia 1642 roku Holender Tasman, odkrywszy Ziemię van Diemena, przybił do nieznanych brzegów Nowej Zelandii. Kilka dni płynął wzdłuż nich, a siedemnastego grudnia wpłynął do obszernej zatoki zakończonej wąskim przejściem położonym między dwiema wyspami. Wyspa północna była to Te Ika-a-Māui, co w tamtejszym języku znaczy „Ryba Māui”. Wyspa południowa nazywała się Mahai-Pouna-Mou, czyli „Wieloryb wydzielający zielony jaspis”<sup>11</sup>.

Abel Tasman wysłał łodzie w kierunku lądu. Powróciły one w towarzystwie dwóch piróg<sup>12</sup>, których załogi tworzyli hałaśliwi tubylcy. Dzicy byli średniego wzrostu, mieli brunatnożółtą skórę, wystające kości

<sup>10</sup> *Idée fixe* (fr.) – natrętna myśl, pomysł stale zaprzatający umysł; chorobliwe opanowanie psychiki przez nawracającą myśl.

<sup>11</sup> Właściwie maoryska nazwa Wyspy Południowej brzmi Te Wai Pounamu, co oznacza „Wody Zielonego Nefrytu” (Kraina Wód Zielonego Kamienia); zwana jest też Te Waka a Māui, czyli Łódź Māui; J. Verne dodaje w tym miejscu następujący przypis: „Później dowiedziano się, że w języku tubylców cała Nowa Zelandia nazywa się Te-ika-Maui, a Tawai-Pounamu odnosi się do miejscowości położonej na głównej wyspie”.

<sup>12</sup> *Piroga* – była to właściwie *waka*, maoryska łódź, zazwyczaj w kształcie canoe; *waka* różniły się między sobą: od małych, prostych *waka tīwai* służących do łowienia ryb i poruszania się po rzekach, po duże, bogato zdobione *waka taua*, czyli łodzie wojenne mające do 40 m długości i mogące pomieścić 80 osób.

policzkowe i chrapliwe głosy. Czarne włosy wiązali na czubku głowy na sposób japoński, zdobiąc je wielkim białym piórem.

To pierwsze spotkanie Europejczyków z tubylcami zdawało się zapowiadać przyjazne i trwałe stosunki. Lecz następnego dnia, gdy jedna z łodzi Tasmana udała się ku brzegom dla wyszukania miejsca dogodnego do rzucenia kotwicy, napadło na nią siedem piróg wypełnionych po brzegi tubylcami. Łódź Holendrów przechyliła się i nabrała wody. Dowodzący nią bosman pierwszy został ugodzony w gardło prymitywną włócznią i wpadł do morza. Z sześciu jego towarzyszy czterech poniosło śmierć. Dwaj pozostali dotarli wraz z rannym bosmanem wpław do statku i zostali uratowani.



Po tym fatalnym zajściu Tasman odpłynął z tego miejsca, ograniczając swą zemstę do kilku strzałów z muszkietów, które prawdopodobnie nie dosięgły żadnego z dzikich. Opuścił zatokę, która otrzymała nazwę „Zatoka Masakry”<sup>13</sup>, zawrócił w kierunku zachodniego wybrzeża i piętnastego stycznia rzucił kotwicę przy północnym cyplu. Tu gwałtowność fal odbijających się od skalistego brzegu i wrogie usposobienie tubylców me pozwoliły mu nawet zrobić zapasów wody pitnej, opuścił więc ostatecznie te strony, nadawszy im nazwę Statenland<sup>14</sup>, co znaczy „Ziemia Stanów”, na cześć Stanów Generalnych Holandii<sup>15</sup>.

Holenderski żeglarz był przekonany, że ziemie te graniczą z wyspami o tej samej nazwie<sup>16</sup>, położonymi na wschód od Ziemi Ognistej, na południowym krańcu Ameryki. Sądził, że odkrył Wielki Ląd Południowy.

– Ale – mówił do siebie Paganel – jeśli żeglarzowi z XVII wieku wypadało nazwać tę ziemię „kontynentem”, to nie mógłby tego zrobić żeglarz w wieku XIX! Takiego błędu nie da się wytłumaczyć! Jest w tym coś, co uchodzi mojej uwadze, czego nie pojmuję!

Na więcej niż jeden wiek zapomniano o odkryciu Tasmana, i Nowa Zelandia zdawała się zupełnie nie istnieć do czasu, gdy zobaczył ją francuski żeglarz Surville<sup>17</sup>, znajdując się na 35° 37’ szerokości geograficznej

<sup>13</sup> *Zatoka Masakry* – u J. Verne’a: baie du Massacre; właściwie Tasman nazwał te wody Moordenaarsbaai (Zatoka Morderców); obecnie znane są jako Golden Bay (Złota Zatoka).

<sup>14</sup> *Statenland* – u J. Verne’a: Staten Land.

<sup>15</sup> *Stany Generalne Holandii* – zgromadzenie przedstawicieli siedmiu zjednoczonych prowincji holenderskich, które po uwolnieniu się spod panowania hiszpańskiego w roku 1579 stworzyły niezależne państwo, późniejszą Holandię.

<sup>16</sup> Chodzi tu właściwie o Wyspę Stanów (hiszp. Isla de los Estados), argentyńską wyspę na Oceanie Atlantyckim, położoną 29 km na wschód od wschodnich krańców Ziemi Ognistej, od której oddziela ją Cieśnina Le Maire’a; nazwa wyspy nawiązuje do holenderskich Stanów Generalnych.

<sup>17</sup> Jean-François-Marie de *Surville* (1707-1770) – francuski żeglarz i przedsiębiorca; w roku 1767 wyprawił się na statku „Saint Jean Baptiste” do Indii, by prowadzić handel między francuskimi posiadłościami w Indiach i Chinach; zasłynął pogłoski o bogatej wy-



południowej. Początkowo nie miał powodów skarżyć się na zachowanie krajowców, ale nadeszły niezwykle gwałtowne wichury i rozszalała się burza, podczas której szalupa z chorymi członkami wyprawy została wyrzucona na brzeg Zatoki Schronienia<sup>18</sup>. Tam jeden z naczelników tubylców, zwany Ranginui<sup>19</sup>, bardzo dobrze przyjął Francuzów i umieścił ich we własnej chacie. Wszystko było w porządku do czasu, póki nie skradziono Europejczykom szalupy. Surville na próżno domagał się jej zwrotu, a wreszcie, uważając, że krajowców należy ukarać za kradzież, spalił całą osadę. Ta straszna i niesprawiedliwa zemsta zapoczątkowała pasmo krwawych odwetów, których widownią stała się wkrótce Nowa Zelandia.

Szóstego października 1769 roku zjawił się przy tych brzegach<sup>20</sup> sławny Cook i wpłynął na swym statku „Endeavour” do zatoki Taue-Roa<sup>21</sup>, starając się ludzkim traktowaniem pozyskać sobie krajowców. Aby jednak dobrze postępować z ludźmi, trzeba ich najpierw mieć w rękę. Cook nie zawahał się schwytać dwóch czy trzech krajowców, żeby narzucić im siłą swe dobrodziejstwo. Zmusił ich do przyjęcia różnych prezentów i obdarowanych, zjednanych odesłał na ląd. Wkrótce wielu innych, skuszonych ich opowieściami, przybyło dobrowolnie na pokład i wymieniło podarunki z Europejczykami. Kilka dni później Cook skierował się ku Zatoce Hawke’a<sup>22</sup>, wyżłobionej głęboko we wschodnim wybrzeżu Wyspy Północnej. Spotkał się tam z wojowniczym plemieniem tubylców, którzy zachowywali się bardzo krzykliwie i prowokująco. Ich wrogie demonstracje posunęły się tak daleko, że konieczne stało się uspokojenie ich ogniem z kartaczownic<sup>23</sup>.



spie na południowym Pacyfiku, próbował do niej dotrzeć; wobec znacznej liczby chorych i umierających na szkorbut członków załogi, szukał bezpiecznego schronienia i kierując się mapami Tasmana, wyruszył do Nowej Zelandii, którą zobaczył 12 grudnia 1769 roku; następnie popłynął na północ i dotarł do Doubtless Bay (Zatoka Pewności), gdzie nawiązał przyjazne stosunki z Maorysami i umieścił chorych na lądzie; kiedy Francuzi odkryli, że skradziono im jolkę, dopadli Maorysów i odzyskali łódź, porywając ich wodza Ranginui (zmarł 24 marca 1770 roku na szkorbut); bojąc się odwetu tubylców, spiesznie opuścił te wody i ruszył na wschodni Pacyfik; zatonął wraz ze swoim statkiem u wybrzeży Peru, daremnie szukając pomocy dla umierającej na szkorbut załogi.

<sup>18</sup> *Zatoka Schronienia* (fr. baie de Refuge, ang. Refuge Cove) – mała zatoczka w obrębie Doubtless Bay, położonej na północnych krańcach Wyspy Północnej, na południe od Cape Karikari; w tym miejscu znajduje się pamiątkowa tablica przypominająca o Surville’u.

<sup>19</sup> *Ranginui* – u J. Verne’a: Nagui-Nui.

<sup>20</sup> *Przy tych brzegach* – Verne ma na myśli ogólnie brzegi Nowej Zelandii, a nie miejsce, w którym znalazł się Surville.

<sup>21</sup> *Zatoka Taue-Roa* – J. Verne wziął tę nazwę zapewne od nazwy Tuurunga-nui, małej rzeczki, przy której zakotwiczył Cook, wpływającej do Poverty Bay (Zatoki Biedy; nazwę tę nadał Cook), położonej na 38° 40 szerokości południowej.

<sup>22</sup> *Zatoka Hawke’a* (Hawke’s Bay) – u J. Verne’a: baie Hawkes; rozległa zatoka na wschodnim wybrzeżu Wyspy Północnej, położona na południe od Poverty Bay, nazwana przez Cooka na cześć Edwarda Hawke’a (1705-1781), admirała Royal Navy (Marynarki Królewskiej), zwycięzcy w bitwie z Francuzami w zatoce Quiberon.

<sup>23</sup> *Kartaczownica* – początkowo działo strzelające kartaczami (rozpryskowymi pociskami artyleryjskimi wypełnionymi metalowymi siekaczami, a później kulkami) stosowane od XVI do końca XIX wieku; od drugiej połowy XIX wieku także wielolufowa broń karabinowa.

Trzydziestego października zawinął do zatoki Toko-Malu<sup>24</sup>. Żył tam około dwustu pokojowo nastawionych tubylców. Botanicy okrętowi odbywali bardzo ciekawe wycieczki po okolicznych terenach, a krajowcy wozili ich na wybrzeże własnymi pirogami. Cook zwiedził dwie wioski otoczone palisadami, wałami obronnymi i podwójnymi fosami, co świadczyło o dobrej znajomości sztuki fortyfikacyjnej. Najważniejsze miejsce obronne posadowione było na skale, która w czasie przyływu stawała się prawdziwą wyspą, a nawet czymś więcej niż wyspą, ponieważ nie tylko otaczały ją zewsząd wody, lecz ryczące, skłębione fale przelewały się z łoskotem przez naturalne przesło wysokości sześćdziesięciu stóp, na którym spoczywał ten niedosiężny *pa*<sup>25</sup>. Nazbierawszy przez pięć miesięcy mnóstwo roślin krajowych, okazów oraz dokumentów etnograficznych i etnologicznych, po nadaniu swego nazwiska cieśninie rozdzielającej obie wyspy, trzydziestego pierwszego marca Cook opuścił Nową Zelandię. W późniejszych podróżach znów do niej powracał.

Tak więc w roku 1773<sup>26</sup> ten znakomity żeglarz po raz kolejny przybył do Zatoki Hawke'a i był świadkiem scen ludożerstwa, a winę za ten czyn należy zrzucić na jego towarzyszy. Jego oficerowie znaleźli na brzegu okaleczone zwłoki młodego tubylca, zabrali je na statek, „ugotowali” i ofiarowali dzikim, którzy rzucili się na ciało z niezwykłą żarłocznością. Zaiste żalosny to pomysł grać rolę kucharzy na uczcie ludożerców!

Podczas swej trzeciej podróży Cook odwiedził jeszcze raz te ziemie, które szczególnie polubił i gdzie chciał skompletować swoje badania hydrograficzne. Opuścił je ostatecznie dwudziestego piątego lutego 1777 roku.

W roku 1791 w Zatoce Ciemnej<sup>27</sup> zatrzymał się na dwadzieścia dni Vancouver, lecz nie prowadził żadnych badań, które przyniosłyby zysk naukom przyrodniczym czy geograficznym. W roku 1793 D'Entrecasteaux zbadał dwudziestopięciomilowy fragment ziemi w północnej części Te Ika-a-Māui<sup>28</sup>. Kapitanowie statków handlowych: Hausen i Dalrymple<sup>29</sup>, a następnie Bader, Richardson, Moody<sup>30</sup> zjawiali się tam na krótko. Podczas swego pięcioletniego pobytu lekarz Savage<sup>31</sup> zebrał wiele ciekawych szczegółów dotyczących obyczajów Nowozelandczyków.

W roku 1805 na pokład statku „Argo”<sup>32</sup>, stojącego w Zatoce Wysp<sup>33</sup>, dowodzonego przez kapitana Badera, wsiadł pojętny Ruatara, bratanek wodza Ranguihue<sup>34</sup>. Być może przygody Ruatary posłużą jako temat epopei jakiegось maoryskiego Homerowi. W zamian za swe usługi doznawał na każdym kroku upokorzeń i niesprawiedliwości. Nie dotrzymano mu słowa, więziono go i bito. Jakie pojęcie mógł sobie wyrobić o ludziach, którzy nazywali siebie cywilizowanymi! Zawieziono go do Londynu, uczyniono żeń marynarza ostatniej klasy, popychadło dla całej załogi. Gdyby nie opieka wielebnego Marsdena<sup>35</sup>, umarłby z wycieńczenia. Misjonarz zain-

<sup>24</sup> *Trzydziestego października* – u J. Verne'a: dwudziestego października (Cook minął Cape Runaway, stanowiący wschodni kraniec Bay of Plenty); *Toko-Malu* (właściwa nazwa maoryska: Te Moana-a-Toi) – duża zatoka nosząca nazwę Bay of Plenty (tak nazwał ją Cook; pol. Zatoka Obfitości), rozciągająca się pomiędzy 37 a 38 stopniem szerokości południowej; w tym miejscu należy powiedzieć, że Cook, minąwszy Zatokę Hawke'a, płynął na południe aż do Cape Turnagain (Przylądek Ponownego Zawrócenia), położonego na 40° 34' szerokości południowej, skąd zawrócił ponownie na północ.

<sup>25</sup> *Pa* – maoryska nazwa fortyfikacji ziemnej, budowanej jakby według dawnych wzorów europejskich; w Nowej Zelandii znajduje się około 600 takich budowli.

<sup>26</sup> Była to druga podróż Cooka (w latach 1772-1775).

<sup>27</sup> *Zatoka Ciemna* – chodzi o Dusty Sound, fiord położony w Narodowym Parku Fiordland, na południowo-wschodnim wybrzeżu Wyspy Południowej; Vancouver dotarł tam 2 listopada.

<sup>28</sup> Żeglarz zbadał części półwyspu Aupouri, najdalej na północ wysuniętego miejsca Wyspy Północnej.

<sup>29</sup> *Hausen* – może tu chodzić o porucznika Jamesa Hansona, który w 1793 roku przybył na statek „Deadelus” do Cavalli Islands (niedaleko Zatoki Wysp), albo o kapitana House'a, dowódcę statku „Francis”, który w tym samym roku dotarł do Dusty Sound; *David Dalrymple* – u J. Verne'a: Dalrympe; kapitan statku „General Wellesley”; w październiku 1807 roku przybył do Zatoki Wysp, gdzie wziął na pokład George'a Bruce'a, *Paheka Maori*, czyli białego człowieka żyjącego pośród Maorysów, i jego żonę Te Atahoe (później Mary), młodszą córkę wodza Te Pahi; statek udał się do Penangu przez Fidżi; po wielu trudach Bruce i jego żona powrócili w 1810 roku do Port Jacson.

<sup>30</sup> Wszyscy trzej byli kapitanami statków wielorybniczych, na których zatrudniał się Ruatara; John Bader (u J. Verne'a: Baden) dowodził statkiem „Argo”, Cuthbert Richardson (wg innych źródeł Robertson) – statkiem „Albion”, a William Moody (u J. Verne'a: Moodi) – statkiem „Santa Anna”.

<sup>31</sup> *John Savage* – chirurg z Nowej Południowej Walii, który udając się do Anglii, przybył do Zatoki Wysp dwudziestego września 1805 roku na statek „Ferret”, dowodzonym przez kapitana Philipa Skeltona; na podstawie własnych obserwacji i rozmów z wodzem Moehangą (Mahangą) – pierwszym Maorysem, który zjawił się w Anglii, napisał *Some Account of New Zealand (Nieco danych o Nowej Zelandii)*, pierwszą w świecie książkę poświęconą na całość Nowej Zelandii.

<sup>32</sup> Był to statek wielorybniczy.

<sup>33</sup> *Zatoka Wysp* – głębokomorska zatoka w północnej części Wyspy Północnej; pierwszy region Nowej Zelandii zasiedlany przez Europejczyków.

<sup>34</sup> *Ruatara* (także Duatara, Duaterre, 1787?-1815) – u J. Verne'a: Dua Tara; wódz plemienia Ngāpuhi, bratanek naczelnego wodza Hongi Hika (1772-1828), a nie, jak podaje J. Verne, Rangui-Hu (*Ranguihue*), wodza plemienia Maorysów żyjącego nad zatoką Huaraki; jego portret namalował w 1827 roku Louis Auguste Sainson, rysownik ze statku „L'Astrolabe” Dumonta d'Urville'a.

<sup>35</sup> *Samuel Marsden* (1764-1838) – brytyjski misjonarz w Australii i Nowej Zelandii, podróżnik; w roku 1793 mianowany przez władze pierwszym kapelanem kolonii karnej w Nowej Południowej Walii; w 1794 wyruszył do Australii; w 1807 odpłynął do Anglii, by w 1814