

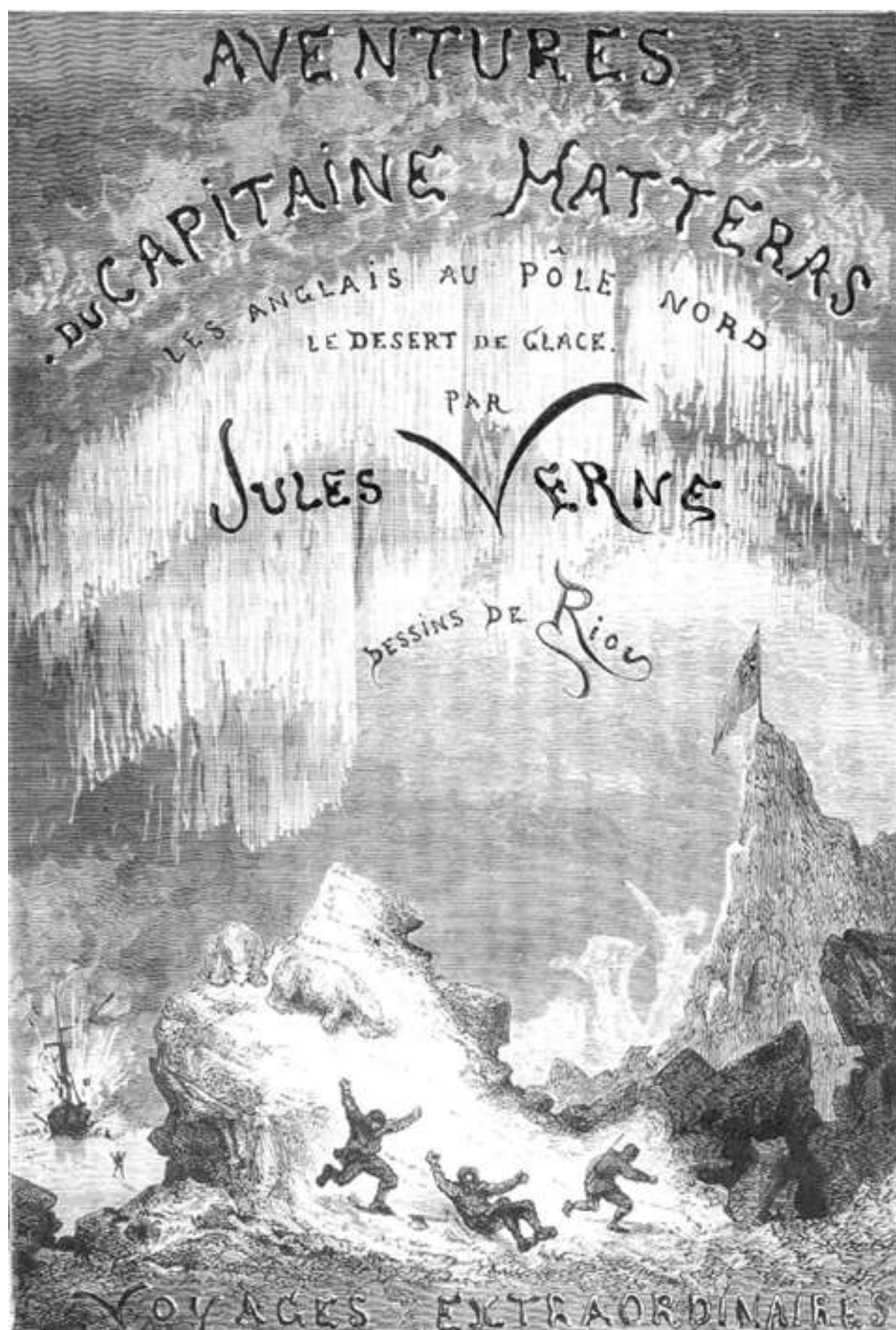


Juliusz Verne
Przygody
kapitana Hatterasa
(Część pierwsza)



ISBN 978-83-64701-78-8 (całość)

ISBN 978-83-64701-79-5 (cz. 1)



Juliusz Verne



PRZYGODY
KAPITANA HATTERASA
Część pierwsza
Anglicy na biegunie północnym

Przełożył Andrzej Zydorczak

Dziesiąta publikacja elektroniczna wydawnictwa JAMAKASZ

Tytuł oryginału francuskiego: *Voyages et Aventures du capitaine Hatteras.
Les Anglais au pôle Nord*

© Copyright for the Polish translation by Andrzej Zydorczak, 2016

270 ilustracji, w tym 6 kart tablicowych kolorowych i mapka
w dwóch częściach: Édourd Riou i Henri de Montaut
(zacierpnięte z XIX-wiecznego wydania francuskiego)

Przypisy Andrzej Zydorczak i William Butcher (źródło: Jules Verne, *The Adventures of Captain Hatteras*,
transl. W. Butcher, Oxford University Press, New York 2005; za zgodą autora przekładu przetłumaczył
Krzysztof Czubaszek)

Redakcja i korekta: Marzena Kwietniewska-Talarczyk
Skład i konwersja do formatów cyfrowych: Mateusz Nizianty

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

Wydanie I

© Wydawca: JAMAKASZ

Ruda Śląska 2017

ISBN 978-83-64701-17-7 (całość)
ISBN 978-83-64701-18-4 (część pierwsza)

Wstęp

Oddaję dzisiaj do rąk Czytelników dwa tomy powieści, która według wielu znawców twórczości Juliusza Verne'a należy do najlepszych stworzonych przez niego utworów. Stawiana jest na równi ze słynną trylogią: *Dzieci kapitana Granta*, *Dwadzieścia tysięcy mil podmorskiej żeglugi* i *Tajemnicza wyspa*.

Tym razem przeniesiemy się w północne rejony kuli ziemskiej i razem z kapitanem Hatterasem postaramy się dotrzeć do bieguna północnego. Jak zwykle w powieściach naszego kochanego Julka w fabułę pełną przygód i niespodziewanych zwrotów akcji wplecione są zgrabnie opowieści o dokonaniach podróżników różnych narodowości pragnących odkryć Przejskie Północno-Zachodnie lub też starających się dotrzeć do bieguna.

Bohaterowie powieści w takim samym stopniu jak ich poprzednicy będą doświadczać wszelkich trudów i niedogodności przebywania w surowych zimowych warunkach, będą odnosić sukcesy, wiele razy przeżywać porażki, wykazując się męstwem, przeżywając chwile zwątpienia, radując się, a czasami też płacząc...

Jest wśród nich kapitan John Hatteras, dowódca wyprawy, którą sam wyposażył, zimny, wyrachowany człowiek, który ma wytyczony jeden jedyny cel: postawić stopę na biegunie północnym. Jest także doktor Clawbonny, bardzo pozytywnie nastawiony do wszystkich i wszystkiego, umiejący podtrzymywać na duchu, dysponujący ogromną wiedzą, sypiący jak z rękawa anegdotami i wiadomościami na temat historii tego regionu oraz występujących w nim zjawisk meteorologicznych. Pod tym względem doktor bardzo przypomina profesora Paganela z *Dzieci kapitana Granta* i trochę inżyniera Cyrusa Smitha z *Tajemniczej wyspy*.

Powieść po raz pierwszy ukazała się we Francji 20 marca 1864 roku w „Magazynie Edukacji i Rozrywki”, w odcinkach. Numer czasopisma z ostatnim odcinkiem pojawił się 5 grudnia 1865 roku. W maju 1866 powieść ukazała się w dwóch tomach pod tytułami: *Anglicy na biegunie północnym. Podróże kapitana Hatterasa* oraz *Pustynia lodowa. Przygody kapitana Hatterasa*. Pod koniec tego samego roku, 26 listopada, utwór ukazał się w jednym tomie jako pierwsze podwójne wydanie cyklu „Niezwykłe Podróże”, opatrzone tytułem *Podróże i przygody kapitana Hatterasa* z podtytułami: *Anglicy na biegunie północnym* i *Pustynia lodowa*. Dodatkowo po raz pierwszy zawierał 259 ilustracji Édouarda Riou i Henri de Montauta. Właśnie na tym wydaniu został oparty obecny przekład.

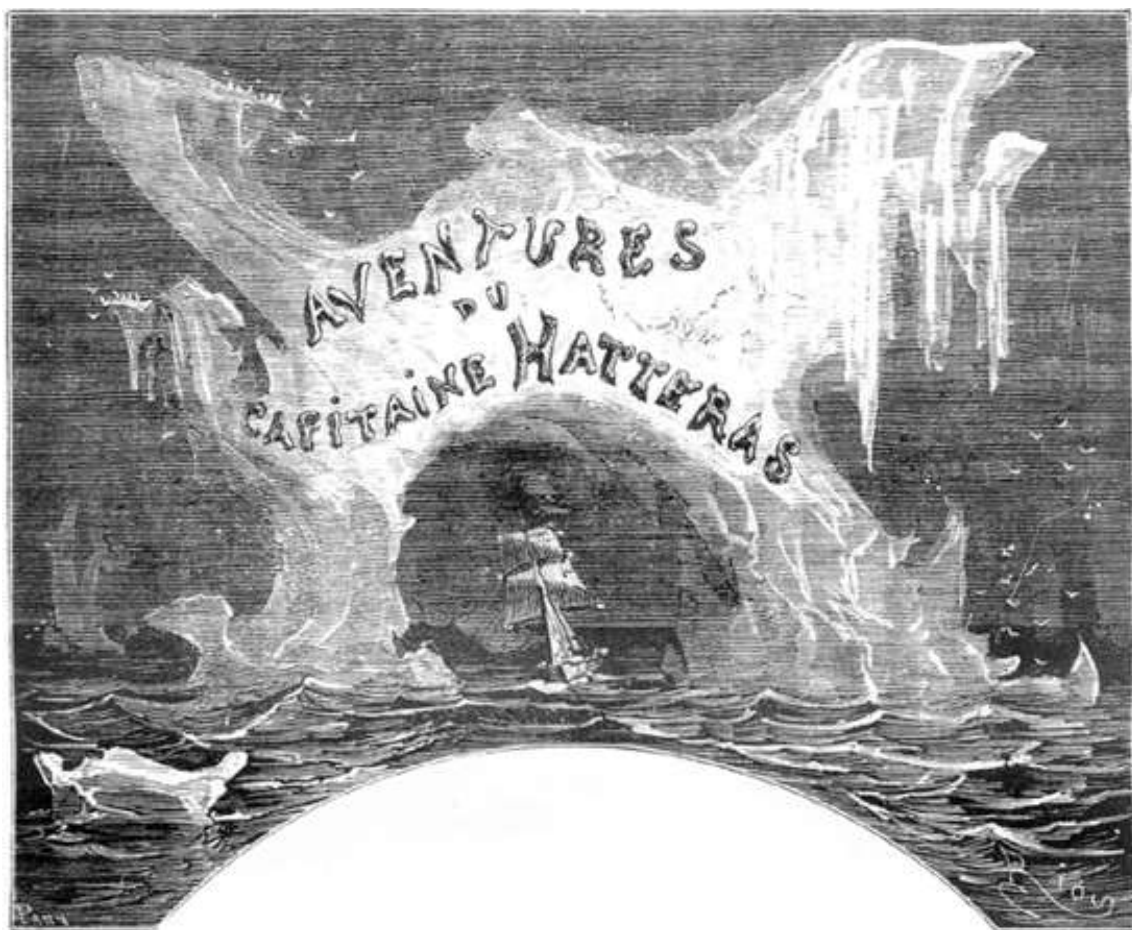
W Polsce już w latach 1865-1866 powieść ukazała się w „Gazecie Polskiej” w odcinkach, pod tytułem *Podróż do Bieguna Północnego: Przygody kapitana Hatterasa*. W roku 1866 została wydawana w formie książkowej (dwa tomy) nakładem Gebethnera i Wolffa jako *Podróż do Bieguna Północnego*. Był to przedruk z „Gazety Polskiej”. W następnych latach pojawiała się tylko druga część powieści pod tytułami: *Pustynia lodowa*, *Do Bieguna Północnego* i *Wśród lodów polarnych*. Pierwsze pełne wydanie *Przygód kapitana Hatterasa* ukazało się w 2011 roku nakładem Instytutu Marka Kamińskiego w moim przekładzie, ale wykorzystano w nim jedynie niewielką część ilustracji. Później, w roku 2015, wydawnictwo Hachette opublikowało *Podróż do bieguna północnego*, której tekst oparto na wydaniu z 1864 roku.

Obecne wydanie oparte zostało na tekście z 2011 roku, ale teraz gruntownie przejrzanym pod względem zgodności z oryginałem. W wielu miejscach poprawiono mało precyzyjne sformułowania oraz szyk zdań, wyeliminowano wszystkie błędy i literówki, dodano ponad dwadzieścia przypisów. Jednak najważniejszą różnicą jest zamieszczenie wszystkich ilustracji z 1866 oraz kilku innych, które pojawiły się w późniejszych wydaniach francuskich.

Mam nadzieję, że powieść wszystkim przypadnie do gustu, ponieważ znajdziemy w niej nie tylko przygodę, ale także będziemy obserwować różne ludzkie charaktery i emocje, narysowane dość grubą kreską.

Życzę przyjemnej lektury
Andrzej Żydorczak

Część pierwsza
Anglicy na biegunie północnym



Rozdział I

„Forward”¹

Jutro, wraz z odpływem morza, bryg „Forward” pod dowództwem kapitana K.Z. i jego zastępcy Richarda Shandona opuści New Princes Docks, aby udać się w nieznanym kierunku.

Oto co można było przeczytać w dzienniku „Liverpool Herald”² z dnia piątego kwietnia 1860 roku.

Dla jednego z największych portów handlowych Anglii wypłynięcie brygu³ w morze jest wydarzeniem niezbyt wielkiej wagi. Któż zwróciłby uwagę na to wydarzenie pośród statków wszelkiego tonażu i narodowości, które zaledwie mogły się pomieścić przy nabrzeżach liczących dwie mile⁴ długości?

Jednakże szóstego kwietnia już od samego ranka potężny tłum wypełniał nabrzeża New Princes Docks, a wielka korporacja liverpoolskich marynarzy jakby naznaczyła tu sobie spotkanie. Dokerzy z pobliskich nabrzeży porzucili swoją pracę, sklepikarze wyszli ze swych ciemnych kantorów, a kupcy opuścili opustoszałe magazyny. Różnokolorowe omnibusy kursujące wzdłuż zewnętrznego ogrodzenia basenów portowych w każdej minucie wyrzucały ze swych wnętrzą ładunek ciekawskich. Zdawało się, że wszystkich mieszkańców miasta zaprzętało tylko jedno: być przy odpłynięciu „Forwarda”.

„Forward” był brygiem o ładowności stu siedemdziesięciu beczek⁵, wyposażonym w śrubę napędową i maszynę parową o mocy stu dwudziestu koni mechanicznych. Choć dla zwykłej publiczności nie wyróżniał się niczym szczególnym i łatwo go było pomylić z innymi brygami stojącymi w porcie, to jednak znawcy przedmiotu dostrzegali w nim takie szczegóły, co do których żaden marynarz nie mógł się mylić.

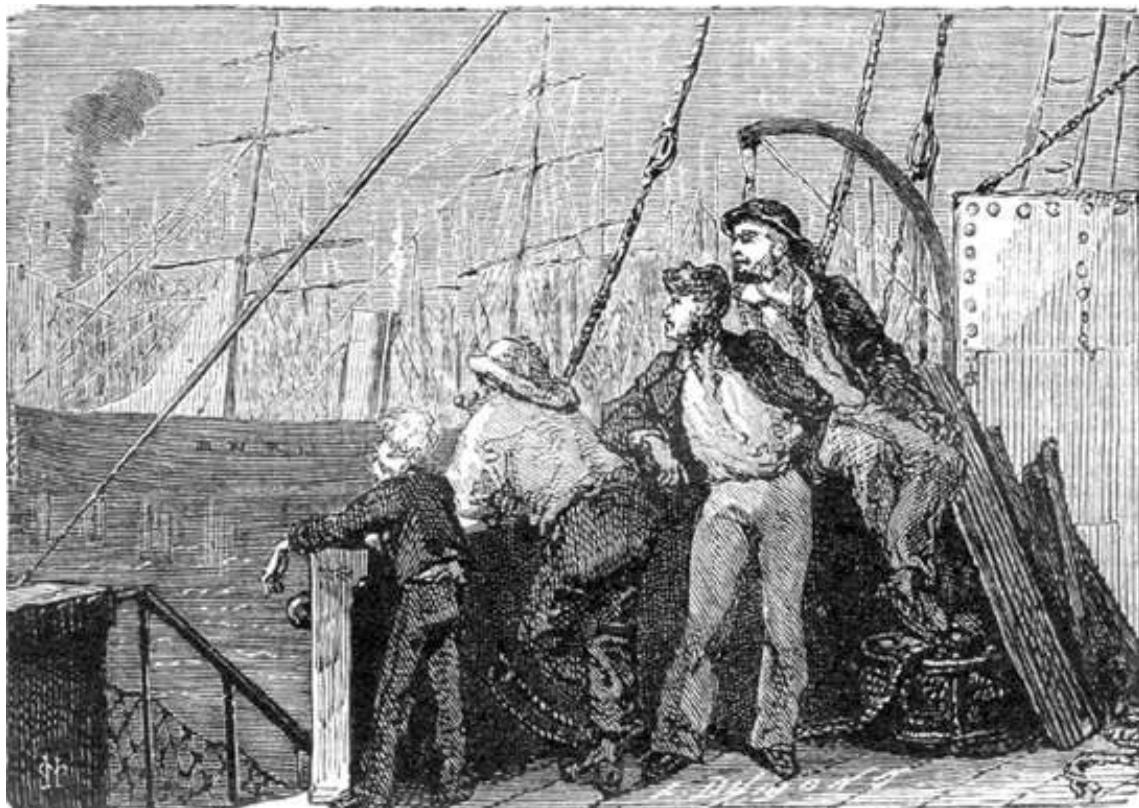
1 „Forward” (ang.) – Naprzód; statek o tej nazwie w 1737 r. przywiózł emigrantów do Baltimore.

2 „Liverpool Herald” – dziennik wychodzący w latach 1855-1866. Liverpool był pierwszym zagranicznym miastem, które odwiedził Juliusz Verne (1859). W *Podróży wstecznej do Anglii i Szkocji* (rozdz. XV-XVI) znajdujemy relację z wycieczki do doków, jaką odbył razem z towarzyszem podróży, w której zawarł wyśmienity opis ruchu statków i urządzeń portowych. W *Pływającym mieście* (1871), na poły fikcyjnej relacji z podróży J. Verne’a do Ameryki (1867), akcja rozdz. I-V również rozgrywa się w liverpoolskich dokach [William Butcher (źródło: Jules Verne, *The Adventures of Captain Hatteras*, transl. W. Butcher, Oxford University Press, New York 2005; za zgodą autora przekładu); w dalszej części będzie używany skrót: W.B.].

3 Bryg – dwumasztowy żaglowiec z żaglami rejowymi.

4 Mila – tu: mila angielska równa 1609 m, stosowana do wyrażania odległości na lądzie.

5 Beczka – miara ładunku okrętowego; w XIX w. w Europie wynosiła na ogół 1000 kg.



Dlatego też na pokładzie „Nautilusa”⁶, statku zakotwiczonego niedaleko wspomnianego brygu, grupa marynarzy snuła tysiączne przypuszczenia co do przeznaczenia „Forwarda”.

– Co myśleć o tym omasztowaniu? – mówił jeden z nich. – Przecież nie jest to normalne, żeby statki parowe posiadały tak dużą liczbę żagli.

– Zapewne – odezwał się kwatermistrz o wielkiej, czerwonej twarzy – zapewne ten statek bardziej liczy na swoje maszty, niż na maszynę parową, a jeżeli wyposażono go w tak dużą liczbę żagli górnych, to z pewnością dlatego, że żagle dolne będą często zasłaniane. Dla mnie jest to zupełnie jasne, że „Forward” popłynie na morza arktyczne lub antarktyczne, tam gdzie góry lodowe stają na drodze wiatru, którego przecież potrzebuje dobry i solidnie zbudowany statek.

– Macie rację, panie Cornhill⁷ – włączył się trzeci marynarz. – A czy zwrócił pan uwagę na dziobnicę⁸, skierowaną pionowo w morze?

– Dodaj też – odparł mistrz Cornhill – że jest wyposażona w rodzaj ostrza, ostrego jak brzytwa, zdolnego przeciąć na dwie części nawet trójpokładowiec, gdyby „Forward” uderzył w niego z boku, pędząc z pełną szybkością.

– Z całą pewnością – potwierdził pilot z rzeki Mersey⁹ – ponieważ ten bryg z pomocą śruby z łatwością wyciąga czternaście węzłów¹⁰. Wielką przyjemnością było oglądanie go podczas prób, jak pruć morskie fale. Moim zdaniem to bardzo dobry i szybki statek.

– A i pod żaglami nie sprawiał żadnego kłopotu – dodał mistrz Cornhill. – Daje się prowadzić ostro na wiatr i można nim sterować jedną ręką! Mówię wam, ten statek idzie musnąć morza polarne, albo nie nazy-

6 „Nautilus” – nazwę tę nadał J. Verne okrętowi podwodnemu w powieści *20000 mil podmorskiej żeglugi*; wcześniej nosił ją też okręt podwodny Hallea (1857) oraz dwa okręty podwodne zbudowane przez Roberta Fultona na początku XIX w.

7 Cornhill – zważywszy na fakt, iż powieść J. Verne’a ukazywała się najpierw w odcinkach w prasie, możliwe jest, że pisarz wzięło to nazwisko z „Cornhill Magazine” (1860–1939), drukującego nową prozę popularnonaukową, na którym być może wzorował się Hetzel [W.B.].

8 Dziobnica – belka stanowiąca przedłużenie stępki, łącząca obie burty statku i tworząca zakończenie jego dzioba.

9 Mersey – rzeka w Anglii, przepływająca przez Liverpool.

10 Węzeł – miara prędkości statku równa jednej mili morskiej (1852 m) na godzinę.

wam się Cornhill! Zwróćcie uwagę na jeszcze jeden szczegół. Spostrzeżliście obszerny cylinder, przez który przechodzi górna część steru?

– Ależ tak, doprawdy! – odpowiedzieli chórem towarzysze mistrza Cornhilla. – Ale o czym to świadczy?

– Świadczy to o tym, chłopcy – odrzekł podoficer z lekceważącą satysfakcją – że nie umiecie ani patrzeć, ani też się zastanawiać. To dowodzi, że chciano zrobić wolne miejsce dla steru, aby w zależności od potrzeby można go było łatwo wyjmować lub osadzać. Czyż nie wiecie, że znajdując się pośród pływających lodów, bardzo często powtarza się ten manewr?

– Doskonale wykoncypowane – odpowiedzieli marynarze „Nautilusa”.

– Przy tym – dodał jeden z nich – ładunek brygu potwierdza zdanie mistrza Cornhilla. Wiem to od Cliftona, który był tak odważny i zamustrował się¹¹ na ten statek. „Forward” posiada zapasy żywności na pięć do sześciu lat oraz węgla na podobny okres. Węgiel i żywność stanowią jego cały ładunek, razem z zapasem odzieży z wełny i z foczych skór.

– A zatem nie ma już najmniejszej wątpliwości! – stwierdził Cornhill. – Ale, ale, mój przyjacielu, skoro znasz dobrze Cliftona, to czy on nic ci nie mówił, dokąd się udają?

– Nic mi nie umiał powiedzieć, bo sam nie wie. Cała załoga została zamustrowana na tych samych zasadach. Dokąd płyną? Będą to wiedzieć, dopiero gdy przybędą na miejsce.

– Jeżeli nie utoną – odezwał się jakiś sceptyk – co wydaje mi się najbardziej prawdopodobne.

– Ale za to jaki zarobek, jaka wysoka płaca! – powtarzał w podnieceniu znajomek Cliftona. – Pięć razy większa niż normalnie! Och, bez tego Richard Shandon w tych okolicznościach nie zdołałby nikogo ściągnąć na pokład. Statek o dziwnym kształcie, płynący nie wiadomo dokąd i nie bardzo będący pewny swego powrotu! Jeśli idzie o mnie, zupełnie mi to nie odpowiada.

– Odpowiada czy nie, przyjacielu – odparł mistrz Cornhill – nigdy byś nie mógł należeć do załogi „Forwarda”.

– A to dlaczego?

– Ponieważ nie spełniasz określonych wymogów. Ośmielam się twierdzić, że żonaci zostali z tego wyłączeni. Ty znajdujesz się w tej wielkiej gromadzie. Tak więc nie masz się co drożyć, chociaż z twojej strony byłby to prawdziwy wyczyn.

Zestrofowany majtek roześmiał się wraz ze swymi towarzyszami, okazując w ten sposób, że żart Cornhilla był wielce trafny.

– Nawet nazwa tego statku jest bardzo śmiała – mówił dalej zadowolony z siebie Cornhill. – „Forward”! Naprzód, ale dokąd? Nie wspomnę już o tym, że nie znamy nawet kapitana tego brygu!

– Ależ nie, znamy go – zaprzeczył młody majtek z bardzo naiwnym wyrazem twarzy.

– Jak to?! Wiadomo, kto to jest?



– Oczywiście.

– Chłopcze, czy sądzisz, że kapitanem „Forwarda” jest Shandon? – zapytał Cornhill.

– Ależ... – odparł młody majtek.

– Wiedz zatem, że Shandon jest tylko zastępcą i nikim innym. Jest to dzielny i odważny marynarz, tęgi wielorybnik, czego dał liczne dowody. To wyborny towarzysz, ze wszech miar godny tego, aby dowodzić, ale który jeszcze nie dowodzi. Jest takim samym kapitanem jak ty czy ja, bez obrazy mej godności! A co do tego, kto będzie pierwszym po Bogu¹², Shandon także tego nie wie. Kiedy nadejdzie właściwa chwila, prawdziwy

¹¹ Zamustrować się – zaciągnąć się, zatrudnić się.

¹² Pierwszy po Bogu – określenie kapitana, mającego nieograniczoną władzę na statku.

kapitan pojawi się nie wiadomo jak i nie wiadomo skąd na którymś z wybrzeży Starego lub Nowego Świata¹³, ponieważ Richard Shandon nie powiedział, i nie miał na to pozwolenia, do jakiego punktu globu skieruje ten statek.

– Jednakże, panie Cornhill – upierał się młody majtek – zapewniam pana, że ktoś został wprowadzony na pokład i zapowiedziany w liście, w którym także zaoferowano panu Shandonowi stanowisko zastępcy dowódcy.

– Coś takiego! – zawołał Cornhill, marszcząc groźnie brwi. – Nadal utrzymujesz, że kapitan znajduje się już na pokładzie „Forwarda”?

– Ależ tak, panie Cornhill.

– Chcesz mi to wmówić?

– Oczywiście, gdyż dowiedziałem się tego od Johnsona, bosmana na „Forwardzie”.

– Od pana Johnsona?

– Bez wątpienia. Sam mi o tym opowiadał.

– On ci to powiedział? Johnson?

– Nie tylko mówił mi o tym, ale nawet pokazał mi kapitana.

– Pokazał go tobie! – krzyknął osłupiały Cornhill.

– Tak, pokazał.

– I ty go widziałeś?

– Widziałem na własne oczy.

– I któż to taki?

– To pies.

– Pies z czterema łapami?

– Tak!

13 *Nowy Świat* – tak nazywano odkrytą przez Kolumba w 1492 r. Amerykę, w odróżnieniu od Starego Świata, tj. Europy, Azji i Afryki.



Wielkie osłupienie ogarnęło marynarzy z „Nautilusa”. W każdym innym przypadku wybuchnęliby gromkim śmiechem. Pies kapitanem brygu o pojemności stu siedemdziesięciu beczek! Jednak tym razem stłumili objawy wesołości. Doprawdy, „Forward” był tak niezwykłym statkiem, że należało się kilka razy rozejrzeć wokół siebie, zanim można było się śmiać lub zaprzeczać. Zresztą nawet sam mistrz Cornhill się nie uśmiechnął.

– I to Johnson pokazał ci tego kapitana nowego rodzaju, tego psa? – zapytał ponownie młodego majtką.
– Widziałeś go?

– Tak jak pana widzę, nie uwłaczając pańskiemu honorowi!

– I coś pan o tym myśli? – pytali marynarze mistrza Cornhilla.

– Nic nie myślę – odparł szorstko Cornhill – oprócz tego, że „Forward” jest statkiem diabła albo szaleńców, których należy umieścić w Bedlam¹⁴!

Majtkowie w milczeniu przypatrywali się „Forwardowi”, którego przygotowania do odjazdu dobiegały końca. Żaden z nich nie śmiał twierdzić, że bosman Johnson żartował z młodego majtką.

Ta historia o psie już się rozeszła po całym mieście, a w tłumie ciekawskich niejeden szukał wzrokiem owego *captain-doga*¹⁵, prawie uznając go za nadprzyrodzone zwierzę.

Zresztą już od kilku miesięcy „Forward” intrygował opinię publiczną z powodu swej niezwyklej budowy, osnuwającej go tajemniczości, *incognito*¹⁶ zachowywanego przez kapitana, sposobu, w jaki Richard Shandon otrzymał propozycję kierowania jego budową i wyposażeniem, szczególnych warunków werbowania załogi, nieznanym celem wyprawy, którego domyślali się zaledwie nieliczni – wszystko to przyczyniło się do powstania wokół tego brygu bardzo dziwnej aury.

Dla człowieka myślącego, marzyciela, a szczególnie filozofa nie ma nic bardziej chwytającego za serce jak statek gotowy do odpłynięcia. W wyobraźni podąża razem z nim, towarzysząc mu w walce z falami morskimi, w starciu z wiatrami, w niebezpiecznej drodze, która nie zawsze kończy się w porcie, i wystarczy, aby przydarzył się jakiś niezwykły przypadek, a już statek ten przyjmuje fantastyczną formę, nawet w umysłach ludzi mało skłonnych do fantazjowania.

Tak samo rzecz się miała z „Forwardem”, a chociaż zwykli widzowie nie potrafili poczynić tak uczonych obserwacji jak mistrz Cornhill, wiadomości zebrane przez trzy miesiące wystarczyły do podtrzymywania rozmów i dyskusji prowadzonych przez mieszkańców Liverpoolu.

Bryg został zbudowany w stoczni w Birkenhead¹⁷, prawdziwym przedmieściu, położonym na lewym brzegu rzeki Mersey, połączonym z portem za pomocą krążących tam i z powrotem parowych barek.

Budowę zajęła się firma Scott i Spółka¹⁸, jedna z najznakomitszych w Anglii. Otrzymała ona od Richarda Shandona specyfikację i szczegółowy plan, w którym tonaż, rozmiary i gabaryty brygu zostały przedstawione w najdrobniejszych szczegółach. Wyczuwało się w tym dokumencie, iż sporządził go bardzo doświadczony żeglarz. Jak tylko Shandon otrzymał do swej dyspozycji znaczne środki pieniężne, rozpoczęły się prace i postępowały szybko, zgodnie z zaleceniami nieznanego właściciela.

Bryg został solidnie skonstruowany, aby oprzeć się każdej sile, i wyraźnie był przeznaczony do wytrzymywania ogromnych ciśnień, ponieważ jego wręgi¹⁹ zostały wykonane z drzewa tekowego, rodzaju dębu indyjskiego²⁰, sławnego ze swej niezwyklej twardości, i dodatkowo były wzmocnione grubymi żelaznymi obręczami. W świątku marynarzy zastanawiano się nawet, dlaczego w takim razie kadłub statku nie został wykonany z płyt stalowych, jak w przypadku innych statków parowych. Odpowiadano sobie, że tajemniczy inżynier miał widać poważne powody, aby tak postąpić²¹.

Powoli bryg zaczął przybierać w stoczni właściwe kształty, a oznaki siły i elegancji zwróciły uwagę znaw-

14 *Bedlam* – szpital psychiatryczny w Londynie.

15 *Captain-dog* (kapitan-pies, ang.) – człon „dog” może też oznaczać rasę psa, czyli doga niemieckiego.

16 *Incognito* (wł.) – nieznany; skrycie, tajnie, nie ujawniając swej tożsamości.

17 *Birkenhead* – miasto w Wielkiej Brytanii, na półwyspie Wirral, w pobliżu ujścia rzeki Trent do Morza Irlandzkiego.

18 *Scott i Spółka* – firma budująca statki; w powieści *20000 mil podmorskiej żeglugi* producentem śruby do statku „Nautilus” był Scott z Glasgow (w rzeczywistości z Greenock); w roku 1862 firma ta zbudowała ogromną stocznię w rodzinnym mieście J. Verne’a, Nantes, zatrudniającą 1800 osób [W.B.].

19 *Wręga* – podstawowy element konstrukcyjny statku, nadający kadłubowi poprzeczną sztywność.

20 *Drzewo tekowe* (dąb indyjski, *Tectona grandis*) – gatunek z rodziny werbenowatych (*Verbenaceae*) pochodzący z Azji południowo-wschodniej, wysokość do 50 m; jego drewno stosowane jest m.in. do budowy okrętów (jest ono odporne na wodę, nie atakują go małże, grzyby ani owady, nie ulega nawet niszczeniu działaniu świrdra okrętowca).

21 ...miał poważne powody, aby tak postąpić – statek został zbudowany z drewna, ażeby w razie potrzeby można go było użyć jako paliwa, co świadczyło o jego polarnym przeznaczeniu [W.B.].

ców. Jak to już zauważyli marynarze z „Nautilusa”, jego dziobnica tworzyła kąt prosty ze stępką²² i nie była chroniona ostrogą, lecz stalowym ostrzem, wykonanym w odlewniach R. Hawthorna w Newcastle²³. Ów metalowy dziób, błyszczący w słońcu, nadawał szczególny wygląd brygowi, chociaż nie był on absolutnie okrętem wojennym. Jednakże na dziobówce²⁴ zainstalowano szesnastofuntowe działo²⁵, zamontowane na obrotowej osi, pozwalającej obracać je we wszystkich kierunkach. Należy dodać, że działo wyglądało podobnie jak dziobnica, i oba te elementy starały się, choć niezbyt skutecznie, nadać statkowi wojenny charakter.

Ale jeżeli bryg nie był ani okrętem wojennym, ani statkiem handlowym, ani też jachtem spacerowym, gdyż nikt nie wybiera się na wycieczkę ze złożonymi w ładowni zapasami na sześć lat – to czym zatem był?

Czy był to statek przeznaczony do poszukiwania statków „Erebus” i „Terror”²⁶ oraz sir Johna Franklina²⁷? Nic podobnego, ponieważ w poprzednim, 1859 roku, kapitan McClintock²⁸ powrócił z mórza arktycznych i przywiózł niezaprzeczalny dowód straty tej nieszczęsnej wyprawy.

Czyżby „Forward” chciał jeszcze raz spróbować sławnego Przejścia Północno-Zachodniego? W jakim celu? Przecież odkrył je w 1853 roku kapitan McClure, a jego porucznik Cresswell miał zaszczyt być pierwszym, który opłynął kontynent amerykański od Cieśniny Beringa do Cieśniny Davis²⁹.

Jednakże rzeczą pewną było, oczywiście dla ludzi znających się na rzeczy, że „Forward” szykował się do stawienia czoła warunkom panującym w rejonie pokrytym lodami. Może chciał popłynąć w kierunku bieguna południowego, jeszcze dalej niż wielorybnik Weddell, dalej niż dotarł kapitan James Ross³⁰? Ale dlaczego i w jakim celu?

Z tego widać, że chociaż pole do domysłów było niezwykle ograniczone, wyobrażenia znalazła jeszcze sposób, aby na nim zabłądzić.

22 Stępka – główna belka konstrukcyjna szkieletu kadłuba statku.

23 R. Hawthorn w Newcastle – R. and W. Hawthorn, firma istniejąca do lat 80. XX w., budująca lokomotywy parowe oraz silniki do statków [W.B.].

24 Dziobówka – nadbudówka na pokładzie, rozciągająca się od burty do burty w części dziobowej, zwiększająca pojemność wnętrza.

25 Szesnastofuntowe działo – działo mogące strzelać pociskami szesnastofuntowymi, czyli ważącymi około 7,3 kg.

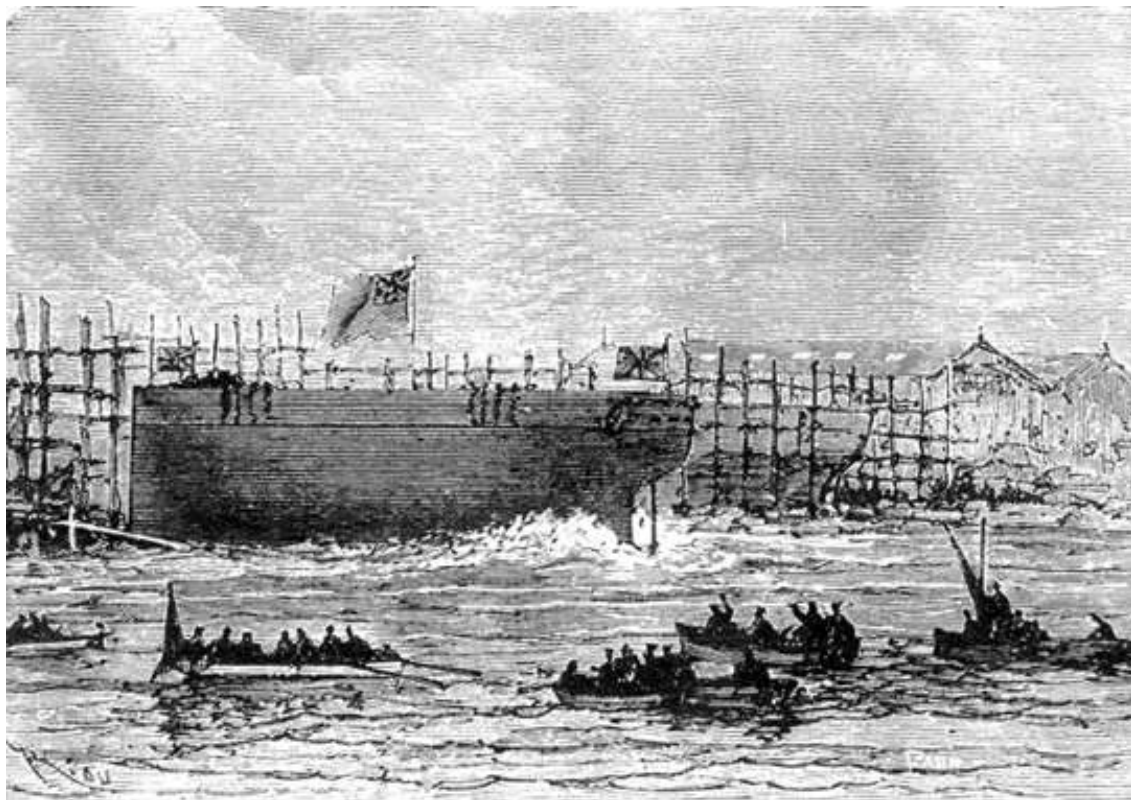
26 „Erebus” (ang.) – Erebus, najciemniejsze miejsce Hadesu, krainy umarłych; „Terror” (ang.) – Groza.

27 Sir John Franklin (1786-1847) – Anglik z pochodzenia, żeglarz, podróżnik i odkrywca, autor *Narrative of a Journey to the Shores of the Polar Sea* (Relacja z podróży do wybrzeży Morza Polarne, 1823) i *Narrative of a Second Expedition* (Relacja z drugiej wyprawy, 1828); w 1845 roku, w wieku 59 lat, poprowadził wyprawę na statkach „Erebus” i „Terror”, której celem było odnalezienie Przejścia Północno-Zachodniego; poczynając od roku 1848 wysłanych zostało ponad czterdzieści ekspedycji mających na celu jej odszukanie; przyczyniły się one waleń do poszerzenia wiedzy geograficznej i naukowej, jednak dopiero Rae (w latach 1853-1854) i McClintock (w latach 1857-1859) odnaleźli jej ślady [W.B.].

28 Sir Leopold McClintock (1819-1907) – u J. Verne’a: MacClintock; członek ekspedycji Belchera (1852-1854), następnie dowódca wyprawy (1857-1859) wysłanej przez lady Franklin w celu odnalezienia jej męża; autor *The Voyage of the Fox in the Arctic Seas* (Podróż na morza arktyczne na statku „Fox”, 1859) [J. Verne był subskrybentem francuskiego przekładu pt. *Le Tour du Monde* (Podróż dookoła świata, 1860)]; McClintock i Hobson odnaleźli dziennik pokładowy, schowany w kopcu na Point Victory, doprowadzony do 25 kwietnia 1848 roku, z którego dowiedzieli się, że statki zostały uwięzione w lodzie między Wyspą Victorii a Wyspą Kinga Williamsa; z kolei stara Eskimoska powiedziała mu, że załoga zmarła w czasie podróży; w rzeczywistości ci, którzy przeżyli, opuścili statki i udali się na południe wzdłuż półwyspu Boothia, jednak wszyscy, 138 osób, zmarli [W.B.].

29 Sir Robert McClure (1807-1873) – u J. Verne’a: MacCure lub McClur w różnych wydaniach; brytyjski oficer marynarki i badacz Arktyki, z pochodzenia Irlandczyk; w latach 1836-1837, 1848-1849, 1850-1854 brał udział w wyprawach do Arktyki; porucznik Samuel Gurney Cresswell (1827-1867) – u J. Verne’a: Creswel; razem z McClurem i innymi członkami załogi podczas wyprawy w latach 1850-1854 odkrył Przejście Północno-Zachodnie, jednakże częściowo na saniach (po raz pierwszy przepłynął je na statku Amundsen w 1906 roku).

30 James Weddell (1787-1834) – u J. Verne’a: Weddel lub Wedell w różnych wydaniach; brytyjski żeglarz, wielorybnik i łowca fok, odkrył Morze Weddella; admirał sir James Clark Ross (1800-1862) – bratanek Johna, angielski żeglarz, oficer marynarki i badacz polarny, kontradmirał (od 1856 roku); w latach 1829-1833 uczestnik wyprawy arktycznej stryja (w 1831 ustalił ówczesne położenie bieguna magnetycznego); odkrył w Antarktyce Morze Rossa, Lodowiec Szelfowy Rossa i Ziemię Wiktorii.



Następnego dnia po wodowaniu do stoczni dotarła maszyna parowa, wysłana z zakładów R. Hawthorna w Newcastle.

Maszyna ta, o mocy stu dwudziestu koni mechanicznych, z wahliwymi cylindrami, zajmowała mało miejsca, ale jej moc była znaczna jak na statek o ładowności stu siedemdziesięciu beczek, do tego wyposażony w dużą liczbę żagli, poruszający się bardzo szybko. Próby przeprowadzone w tym względzie nie pozostawiały żadnej wątpliwości i nawet bosman Johnson nie mógł się powstrzymać od przekazania przyjacielowi Cliftona następującej opinii:

– Gdy „Forward” jednocześnie płynie pod żaglami i używa śruby, to właśnie żagle sprawiają, że płynie szybciej.

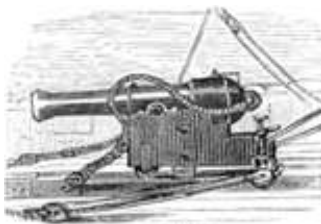
Wprawdzie przyjaciel Cliftona zupełnie nie zrozumiał tej opinii, wierzył jednak, że wszystko jest możliwe na tym statku, dowodzonym osobiście przez psa.

Po zainstalowaniu maszyny parowej na pokładzie zaczęło się ładowanie zaopatrzenia, co było nie lada zadaniem, gdyż statek miał zabrać zapasy żywności na okres sześciu lat. Składały się na nie: suszone i solone mięso, wędzone ryby, suchary i mąka. Całe góry kawy i herbaty zsypywały się lawinami do ładowni. Richard Shandon kierował rozmieszczaniem cennego ładunku z wielką znajomością rzeczy, jak niedościgniony mistrz. Wszystko było zapakowane, oznaczone etykietami, ponumerowane w doskonałym porządku. Załadowano również ogromny zapas indiańskiego produktu zwanego pemmikanem³¹, który w małej objętości zawiera dużą ilość pożywnych elementów.

Ten rodzaj żywności nie pozostawiał żadnej wątpliwości co do czasu trwania podróży. Jednakże uważny obserwator od razu poznałby, że „Forward” miał żeglować po morzach podbiegunowych. Przekonywały

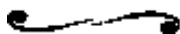
31 Pemmikan – suszone i tłuczone w moździerzach mięso z tłuszczem, służące dawniej jako zakonserwowany koncentrat żywnościowy.

o tym baryłki napełnione *lime juice*, pastylki wapienne³², pakiety musztardy, szczawiu i warzuchy³³, jednym słowem obfitość środków skutecznych przeciw skorbutowi, których działanie jest tak niezbędne w czasie żeglowania na najdalszą północ lub południe. Shandon wyraźnie miał przykazane, aby zajął się szczególnie tą częścią ładunku, gdyż pilnie czuwał nad tymi pracami, podobnie jak nad wyposażeniem apteczki podróźnej.



Chociaż na statku nie było zbyt wiele broni – co mogło uspokoić ludzi trwożliwych – prochownia była wypełniona aż po brzegi – co znów mogło przerażać tchórzy. Jedyne działo na dziobówce nie mogło przecież zgłaszać pretensji do tego, aby zużyć całą ilość zgromadzonego prochu. To dawało dużo do myślenia. Zabrano również na pokład olbrzymich rozmiarów piły oraz potężne narzędzia, takie jak: łomy, młoty kowalskie, piły ręczne, ogromne topory i tym podobne, nie licząc wywołujących wrażenie ilości *blasting cylinders*³⁴, których eksplozja wystarczyłaby do wysadzenia w powietrze Urzędu Celnego w Liverpoolu. Wszystko to było dziwne, jeżeli nie przerażające, nie wspominając już o tysiącnych rodzajach rakiet, sygnałów, fajerwerków i latarni okrętowych.

Liczni gapie zgromadzeni na nabrzeżach New Princes Docks mogli jeszcze podziwiać długą łódź wielorybniczą z mahoniu, czółno z ocynowanej blachy stalowej pokrytej gutaperką³⁵ oraz pewną liczbę *Halkett boats*³⁶, rodzaju kauczukowych płaszczy, które można było zmieniać w łodzie, nadmuchując powietrze pod ich podszewki. Wszyscy byli coraz bardziej zaintrygowani, a nawet podekscytowani, ponieważ wraz z odpływem morza „Forward” miał wyruszyć do swego tajemniczego miejsca przeznaczenia.



32 *Lime juice*, pastylki wapienne – J. Verne przetłumaczył w przypisie użyte przez siebie angielskie określenie *lime juice* jako *jus de citron*, czyli „sok cytrynowy”, przy czym *lime* to zielona cytryna (limonka), a francuskie słowo *citron* może oznaczać zarówno cytrynę, jak i limonkę; brytyjscy marynarze używają głównie soku z cytryny, nie zaś z limonki; J. Verne popełnił błąd, pisząc „pastylki wapienne” (*des pastilles de chaux*), źle bowiem przetłumaczył angielskie określenie *lime pastils*, które może wprawdzie oznaczać pastylki wapienne, ale z kontekstu wynika, że chodziło o pastylki limonkowe, bardziej potrzebne w rejonach polarnych [W.B.].

33 *Warzucha* lekarska (warzęcha, *Cochlearia officinalis*) – roślina dwuletnia z rodziny krzyżowych pochodząca z Ameryki Północnej, zawleczona do Europy, spotykana głównie na wybrzeżach Oceanu Atlantyckiego, Morza Północnego i Bałtyckiego; stosowana była do leczenia blednicy, skorbutu, niesprawności wątroby, kamicy nerkowej i stanów zapalnych dróg żółciowych.

34 *Blasting cylinders* (ang.) – rodzaj petard [przyp. J. Verne’a].

35 *Gutaperka* – substancja pochodzenia naturalnego, pozyskiwana i wykorzystywana w podobny sposób jak kauczuk naturalny, z tą różnicą, że gutaperka w normalnych warunkach jest tworzywem nieelastycznym; jest pozyskiwana z soku mlecznego roślin z rodziny sączyńcowatych, np. z drzewa gutaperkowego.

36 *Halkett boats* (ang.) – gumowe łodzie Halketta, wynalezione w 1844 roku przez sierżanta Petera Halketta; użyte zostały z powodzeniem podczas wyprawy Rae’a i Richardsona; bohater innej powieści J. Verne’a, *Kłopoty Chińczyka w Chinach* (1879), płynął po Morzu Chińskim podobną łodzią, jednak wyposażoną w żagiel i mały silnik parowy [W.B.].

Rozdział II

Niespodziewany list

Oto treść listu, który osiem miesięcy przed wspomnianymi wyżej wypadkami otrzymał Richard Shandon:



Aberdeen, 2 sierpnia 1859 r.³⁷
Do pana Richarda Shandona
w Liverpoolu

Drogi Panie

Niniejszy list ma na celu zawiadomić Pana o przesylce zawierającej szesnaście tysięcy funtów szterlingów, złożonej na ręce panów Marcuart & Co.³⁸, bankierów w Liverpoolu. Załączone liczne pełnomocnictwa, podpisane przeze mnie, pozwolą Panu pobierać pieniądze od rzeczonych panów Marcuart, aż do wysokości wyżej wymienionych szesnastu tysięcy funtów szterlingów.

Pan mnie nie zna, lecz to mało ważne, gdyż ja znam Pana. I tylko to się liczy.

Oferuję Panu miejsce zastępcy dowódcy na brygu „Forward” dla odbycia wyprawy, która może być długa i niebezpieczna.

Jeśli Pan odmówi, wszystko odwołuję. Jeżeli przyjmie Pan posadę, otrzyma Pan pensję w wysokości pięćset funtów szterlingów³⁹ rocznie, a pod koniec każdego roku przez cały czas trwania wyprawy Pańska pensja będzie podwyższona o jedną dziesiątą.

Bryg „Forward” nie istnieje. Musi go Pan zbudować w taki sposób, aby mógł wypłynąć w morze najpóźniej w pierwszych dniach kwietnia 1860 roku. Załączam szczegółowe plany wraz z kosztorysem. Musi się Pan do nich skrupulatnie stosować. Statek ma zostać zbudowany w stoczni panów Scott & Co., z którymi bezpośrednio będzie Pan utrzymywał kontakty.

Polecam szczególnej opiece Pana załogę „Forwarda”, którą mają stanowić: ja, jako kapitan, Pan, jako mój zastępca, drugi oficer, bosman, dwóch inżynierów mechaników⁴⁰, jeden ice master⁴¹, ośmiu marynarzy i dwóch palaczy, razem osiemnastu ludzi, wliczając w to doktora Clawbonny’ego⁴², pochodzącego z tego miasta, który przedstawi się Panu w odpowiednim czasie.

Będzie stosowne, żeby ludzie mający wziąć udział w wyprawie „Forwarda” byli Anglikami⁴³ stanu wolnego, bez rodzin, niepijącymi, gdyż używanie na pokładzie napojów wysokowych, a nawet piwa, nie będzie tolerowane. Mają to być ludzie gotowi na wszystko, potrafiący znieść wszelkie trudności. Spośród kandydatów wybierze Pan przede wszystkim tych obdarzonych krewkim temperamentem i przez to najlepiej wyposażonych w źródło generujące ciepło zwierzęce.

37 2 sierpnia 1859 roku – data zakończenia podróży J. Verne’a do Anglii i Szkocji [W.B.].

38 Marcuart & Co. – postać nieznana; być może chodziło o Marquarta lub MacCuarta [W.B.].

39 Funt szterling – jednostka monetarna w Wielkiej Brytanii; do czasu reformy monetarnej w 1971 roku dzielił się na 20 szylingów i 240 pensów; pięćset funtów, to obecnie mniej więcej 200 tysięcy złotych.

40 ...inżynierów-mechaników – J. Verne dał przypis do określenia *ingenieurs-mécaniciens*, wyjaśniając, że chodzi o mechaników (w Wielkiej Brytanii używa się słowa „inżynier”, natomiast we Francji, tak jak w Polsce, „mechanik”).

41 Ice master – pilot obeznany z żeglugą pośród lodów [przyp. J. Verne’a].

42 Doktor Clawbonny – takie samo nazwisko nosiła pewna rodzina niewolników, później obdarzona wolnością, nazwana tak od miejsca w pobliżu Hudson, z powieści Jamesa Fenimore’a Coopera *Afloat and Ashore or the Adventures of Miles Wallingford* (1844); wzorem dla J. Verne’a był zapewne Nab(uchodonozor) Clawbonny, o czym świadczy nadanie takiego imienia Murzynowi z *Tajemniczej wyspy* [W.B.].

43 ...byli Anglikami – J. Hetzel sugerował, żeby członkiem załogi był też jakiś Francuz, na co J. Verne odpowiedział: „niemożliwe; oni muszą być wyłącznie Anglikami. Muszę to zaznaczyć w liście [kapitana]. To będzie warunkiem przyjęcia” (list z 16 września 1863 roku) [W.B.].

Zaoferuje im Pan płacę pięciokrotnie wyższą od normalnej, z podwyżką o jedną dziesiątą po upływie każdego roku służby. Po powrocie z wyprawy każdy z nich będzie miał zagwarantowane pięćset funtów szterlingów, a dwa tysiące funtów będzie zarezerwowane dla Pana. Te fundusze zostaną złożone u wspomnianych wyżej panów Marcuart & Co.

Ta podróż będzie długa i bolesna, ale bardzo zaszczytna. Dlatego też nie powinien się Pan wahać, Panie Shandon.

Odpowiedz proszę przesłać do K.Z., na poste restante, do Göteborga (Szwecja).

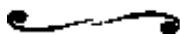


PS. W dniu 15 lutego następnego roku otrzyma Pan dogę z obwisłymi wargami, płowoczarniawego, z czarnymi poziomymi pręgami. Umieści go Pan na pokładzie i będzie go karmił chlebem jęczmiennym wymieszanym z bulionem z chleba łojowego⁴⁴. Potwierdzenie otrzymania wspomnianego psa wyśle Pan do Livorno (Włochy), pod wyżej wymienione inicjały.

Kapitan „Forwarda” pokaże się i da się rozpoznać we właściwym czasie. W chwili rozpoczęcia wyprawy otrzyma Pan nowe instrukcje.

K.Z.

Kapitan „Forwarda”



44 Chleb łojowy – chleb łojowy albo chleb skwarkowy nadaje się idealnie do karmienia psów [przyp. J. Verne'a].

Rozdział III

Doktor Clawbonny

Richard Shandon był doskonałym żeglarzem. Przez wiele lat dowodził statkami wielorybniczymi na morzach północnych i cieszył się dobrą reputacją w całym Lancashire⁴⁵. Taki list słusznie mógł go zadziwić. Był więc zdziwiony, ale zachował zimną krew człowieka, który już wiele widział w swoim życiu.

Zresztą spełniał akurat wszystkie wymagane warunki: nie miał żony, dzieci ani rodziców – był zatem zupełnie wolny. Nie mając więc kogo się poradzić, udał się prosto do panów Marcuart & Co., bankierów.

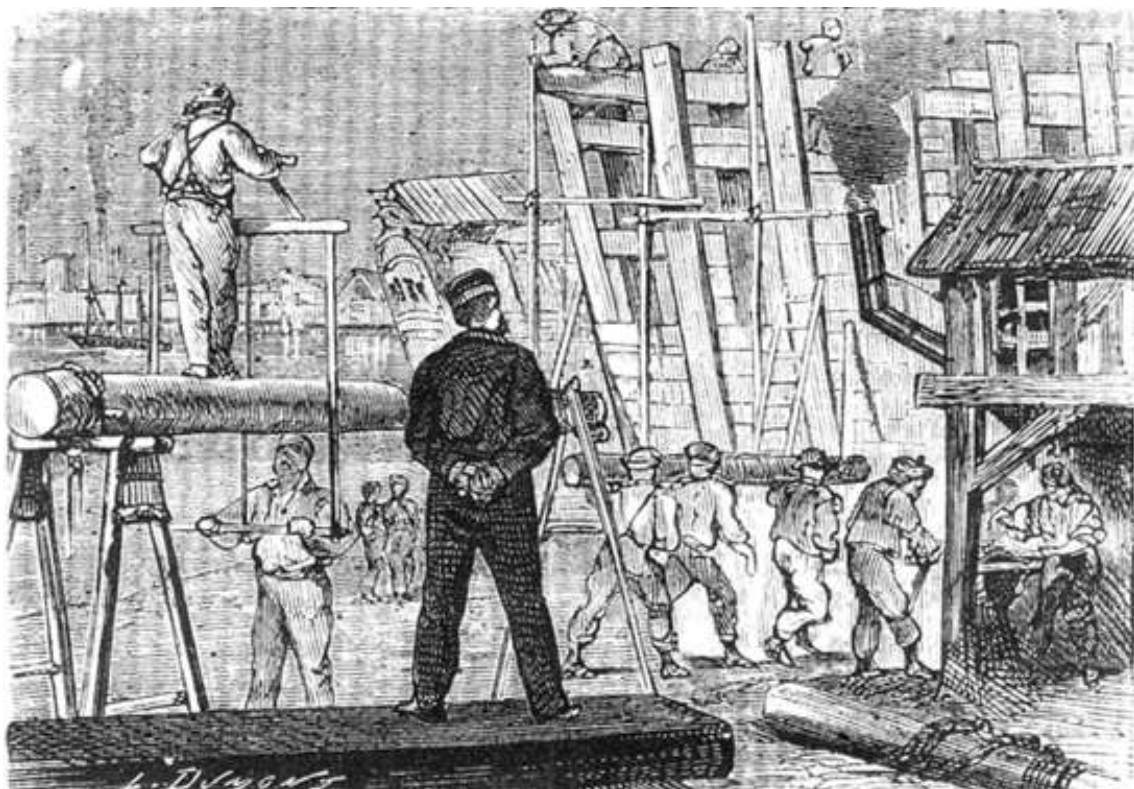
„Jeżeli są tam obiecane pieniądze – mówił do siebie – to reszta sama się ułoży”.

W domu bankowym został przyjęty z szacunkiem należnym człowiekowi, na którego koncie spokojnie spoczywało szesnaście tysięcy funtów szterlingów. Sprawdziwszy tę sprawę, Shandon kazał sobie podać arkusz białego papieru i napisawszy ciężką ręką marynarza swoją akceptację, wysłał ją pod wskazany adres.

Jeszcze tego samego dnia skontaktował się z budowniczymi statków w Birkenhead, a dwadzieścia cztery godziny później stępka „Forwarda” już rozciągała się na kiblokach⁴⁶ w stoczni.

Richard Shandon był mężczyzną liczącym około czterdziestu lat, krępkim, energicznym i odważnym, to jest posiadał trzy niezbędne dla marynarza przymioty, ponieważ dają one zaufanie, siłę i zimną krew. Wiedzano, że był zazdrosny i miał trudny charakter, dlatego też nigdy nie był lubiany przez podlegających mu marynarzy, ale bano się go. Ta reputacja nie przeszkadzała mu jednak w żmudnym zajęciu kompletowania załogi statku, ponieważ znano jego zręczność i umiejętność wychodzenia z trudnych sytuacji.

Shandon obawiał się jednak, czy tajemnicza strona wyprawy nie przeszkodzi w jego poczynaniach.



„Dlatego też – pomyślał – nie należy nic rozpowiadać. Niejeden z tych psów morskich⁴⁷ chciałby wiedzieć po co i dlaczego to wszystko. Ponieważ nie posiadam żadnych informacji, więc nie mógłbym im odpowiedzieć. Ten K.Z. to jakiś osobliwy dziwak, ale koniec końców on mnie zna i liczy na mnie, a to wystarczy.

⁴⁵ Lancashire – hrabstwo w północno-zachodniej Anglii.

⁴⁶ Kiblok – jeden z drewnianych kłoców, na których ustawiany jest budowany lub dokowany statek.

⁴⁷ Pies morski – dawniejsze określenie foki, użyte w stosunku do ludzi; bardziej właściwe byłoby określenie: wilk morski.

Jeśli chodzi o jego statek, to będzie doskonale wykończony i niech nie nazywam się Richard Shandon, jeśli nie jest przeznaczony do pływania po Morzu Lodowatym⁴⁸. Lecz zachowajmy to dla moich oficerów i siebie”.

Tak postanowiwszy, Shandon zabrał się do kompletowania załogi, ściśle trzymając się warunków nakazanych przez kapitana, dotyczących rodziny i zdrowia.



Znał jednego dzielnego kolegę, bardzo obowiązkowego, dobrego marynarza, nazywającego się James Wall. Wall mógł mieć trzydzieści lat, mimo to nie byłaby to jego pierwsza podróż na morza północne. Shandon zaproponował mu stanowisko drugiego oficera, a James Wall przyjął je bez chwili wahania. Jego jedynym życzeniem było żeglować, gdyż bardzo kochał swój zawód. Richard opowiedział mu wszystko o tej sprawie, podobnie jak niejakiemu Johnsonowi, którego uczynił swoim bosmanem.

– Płynąć na los szczęścia – stwierdził James Wall – to nie jest nic nowego. Jeśli mamy szukać Przejścia Północno-Zachodniego, to i z takich wypraw ludzie powracają.

– Nie zawsze – odparł bosman Johnson – ale to nie jest powód, aby nie wyruszyć na wyprawę.

– W każdym razie, jeżeli nie mylimy się w naszych przypuszczeniach – powiedział Shandon – trzeba przyznać, że podróż będzie dobrze zorganizowana. „Forward” z pewnością będzie dobrym statkiem, a wyposażony w doskonałą maszynę parową może popłynąć daleko. Osiemnastu ludzi załogi to wszystko, czego potrzebujemy.

– Osiemnastu ludzi to tyłu, ilu miał na pokładzie Amerykanin Kane⁴⁹, kiedy wyruszał w swą sławną podróż ku biegunowi – zauważył bosman Johnson.

– To jednak dziwne – mówił dalej Wall – że jakaś prywatna osoba próbuje żeglować po morzu od Cieśniny Beringa do Cieśniny Dawa⁵⁰. Wyprawy wysłane na poszukiwania admirała Franklina już kosztowały Anglię ponad siedemset sześćdziesiąt tysięcy funtów, nie dając jakiegokolwiek pożytecznego wyniku! Ki diabeł chce jeszcze zaryzykować swój majątek na takie przedsięwzięcie?

– Przede wszystkim, James – odparł Shandon – opieramy się jedynie na hipotezach. Czy rzeczywiście udamy się na morza północne lub południowe, tego nie wiem. Być może chodzi tu o próbę dokonania jakiegoś nowego odkrycia. Ponadto któregoś dnia musi się tu pojawić doktor Clawbonny, a on niewątpliwie wie więcej w tej sprawie i z pewnością przekaże nam dalsze instrukcje. Zobaczmy, co będzie dalej.

– A zatem poczekajmy – zgodził się bosman Johnson. – Jeśli chodzi o mnie, dowódco, idę poszukiwać tęgich marynarzy, a co do ich ciepła zwierzęcego, jak się wyraził kapitan, z góry ci je gwarantuję. Może pan na mnie liczyć.

Johnson był człowiekiem nieocenionym, obeznanym z żeglugą na wysokich szerokościach geograficznych. Był kwatermistrzem na pokładzie „Phoenixa”⁵¹, który w 1853 roku brał udział w wyprawach wysłanych na poszukiwanie Franklina. Ten zany marynarz był nawet świadkiem śmierci Bellota, francuskiego porucznika⁵², któremu towarzyszył w przeprawie poprzez lody. Johnson znał liverpoolskich marynarzy i na-

48 Morze Lodowate (Ocean Lodowaty, Morze Arktyczne) – najmniejszy ocean rozciągający się wokół bieguna północnego, między Ameryką Północną a Eurazją.

49 Elisha Kent Kane (1820-1857) – amerykański podróżnik i badacz polarny, lekarz okrętowy; w latach 1843-1845 odwiedził Daleki Wschód, Egipt i Europę; w latach 1850-1852 uczestniczył w wyprawie poszukującej w Arktyce zaginionego J. Franklina; w czasie arktycznej wyprawy w latach 1853-1855 odkrył Basen Kane’a, gdzie dwukrotnie zimował; podejmowano stamtąd podróże na saniach, podczas których odkryto Cieśninę Kennedy’ego i Lodowiec Humboldta oraz dotarto na północ do 80° 40’ N.

50 Cieśnina Dawa – cieśnina między Grenlandią a Ziemią Baffina.

51 „Phoenix” (ang.) – Feniks.

52 Joseph-René Bellot (1826-1853) – francuski oficer marynarki, odkrywca, autor *Journal of a Voyage to the Polar Seas* (Dziennik wyprawy na morza polarne, (1853); towarzyszył Williamowi Kennedy’emu na statku „Prince Albert” podczas wyprawy finansowanej przez lady Franklin (1851-1853); podczas drugiej wyprawy, pod dowództwem Belchera i Inglefielda, zginął w szczelinie lodowej [W.B.].

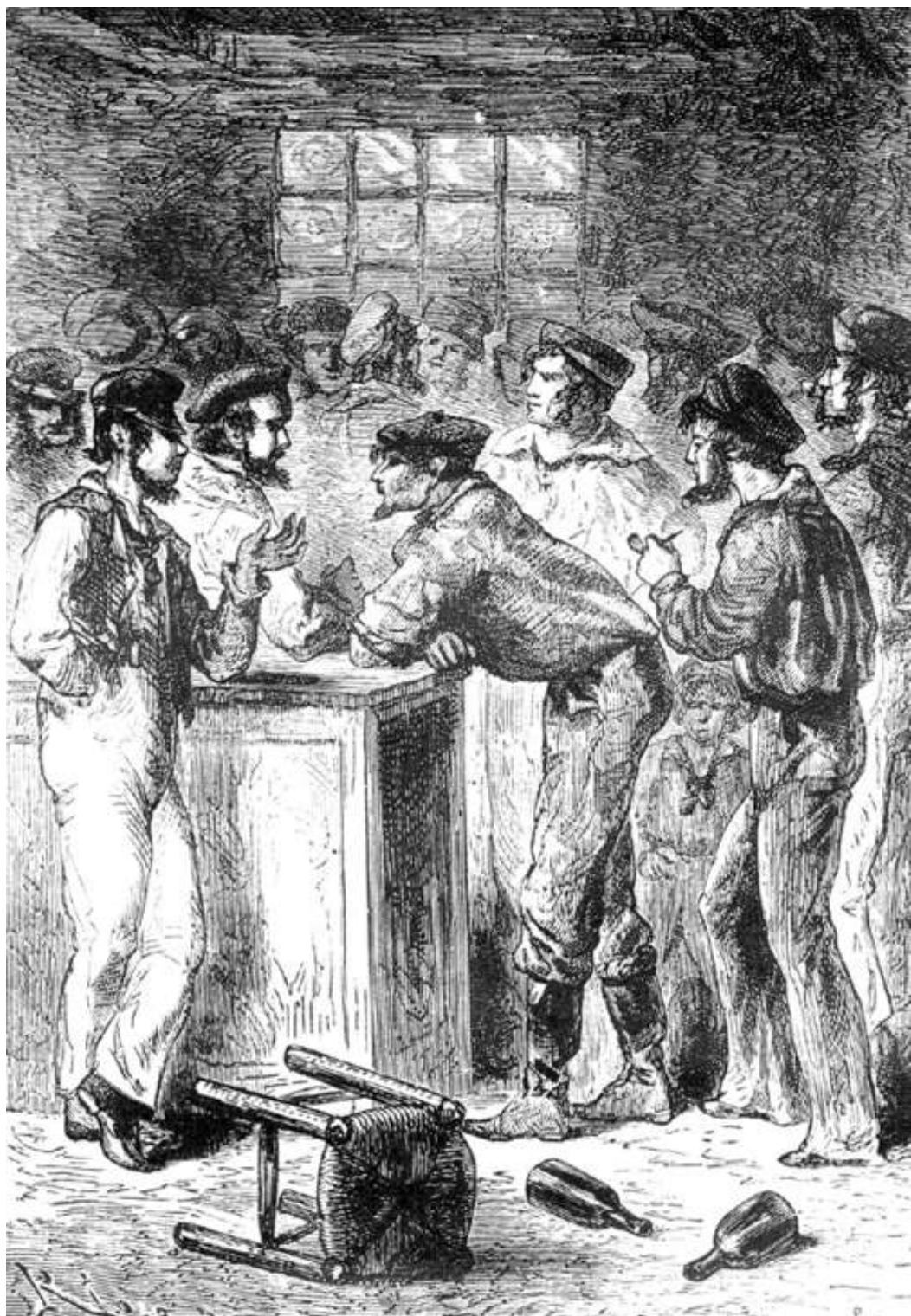
tychmiast zabrał się do rekrutowania potrzebnych ludzi.

On, Shandon i Wall uwinęli się tak dobrze, że już w początkowych dniach grudnia załoga została skompletowana, ale nie odbyło się to bez trudności. Wielu zgodziło się, przyciągniętych obietnicą wysokiej zapłaty, lecz w gruncie rzeczy byli przestraszeni planami wyprawy i niejeden z tych, którzy wcześniej z ochotą zamustrowali się na statek, odciągany przez przyjaciół, odradzających mu udział w takim przedsięwzięciu, przychodził zwrócić dane słowo i zadatek. Każdy zresztą próbował przeniknąć tajemnicę i zasypywał pytaniami Shandona. Ten jednak odsyłał ich do bosmana Johnsona.

– Cóż mogę ci powiedzieć, mój przyjacielu? – odpowiadał niezmiennie bosman. – Nie wiem więcej od ciebie. W każdym razie znajdziesz się w towarzystwie dobrych kompanów, którzy nie boją się niczego. To coś znaczy! Tak więc nie ma się co namyślać: albo przyjmujesz, albo odrzucasz propozycję!

I większość przyjmowała.

– Rozumiesz dobrze – dodawał czasami bosman – że mam tylko kłopot z wyborem. Wysoka zapłata, jakiej nigdy nie widzieli marynarze, połączona z gwarancją otrzymania ładnego kapitaliku po powrocie. Jest się na co połakomić!



[Kup książkę](#)

– Faktem jest, że to bardzo ponętne! – odpowiadali marynarze. – Można wieść dostatnie życie do końca swoich dni!

– Nie ukrywam też – mówił dalej Johnson – że wyprawa będzie długa, trudna i niebezpieczna. To zostało formalnie powiedziane w otrzymanych przez nas wskazówkach. Tak, powinieneś dobrze wiedzieć, na co się decydujesz. Najprawdopodobniej trzeba będzie próbować wszystkiego, do czego zdolny jest człowiek, a może i jeszcze więcej! Jeśli zatem nie czujesz, że masz odważne serce, jeśli nie jesteś gotowy na wszystko, jeśli nie masz w sobie diabła, jeśli nie mówisz sobie, że masz dwadzieścia szans przeciw jednej, żeby tu pozostać, jednym słowem, jeśli wolisz zostawić swoje kości w tym niż w jakimś innym miejscu, to obróć się na pięcie i oddaj swoje miejsce innemu, odważniejszemu człowiekowi!

– Ale przynajmniej, panie Johnson – odpowiadał majtek, przyparty do muru – przynajmniej znasz kapitana?

– Kapitanem, mój przyjacielu, jest Richard Shandon, aż do czasu, dopóki nie zjawi się inny.

Trzeba tu powiedzieć, że takie było pragnienie dowódcy. Łatwo dał się prowadzić takiej myśli, że w ostatniej chwili otrzyma instrukcje dokładnie wyznaczające cel podróży i pozostanie dowódcą na pokładzie „Forwarda”. Lubił nawet wyrażać taką opinię, czy to podczas pogawędek ze swoimi oficerami, czy to śledząc prace przy budowie statku, którego pierwsze elementy wznosiły się w stoczni Birkenhead jak żebra przewróconego na brzuch wieloryba.

Shandon i Johnson dokładnie stosowali się do zaleceń dotyczących zdrowia członków załogi. Wszyscy mieli wygląd spokojnych ludzi i posiadali ilość zapasu wystarczającą do ogrzania maszyny parowej na „Forwardzie”. Ich elastyczne kończyny oraz jasne i różowe cery wskazywały, że byli zdolni opierać się intensywnym mrozom. Byli to ludzie pewni siebie i zdecydowani, energiczni i solidnie zbudowani, choć nie wszyscy obdarzeni jednakową siłą. Shandon wahał się nawet, czy zabrać niektórych z nich, jak na przykład marynarzy Gripperera i Garry’ego oraz harpunnika Simpsona, którzy wydawali mu się zbyt chudzi. Ponieważ jednak mieli mocne kości i gorące serca, więc także z nimi podpisał kontrakty.

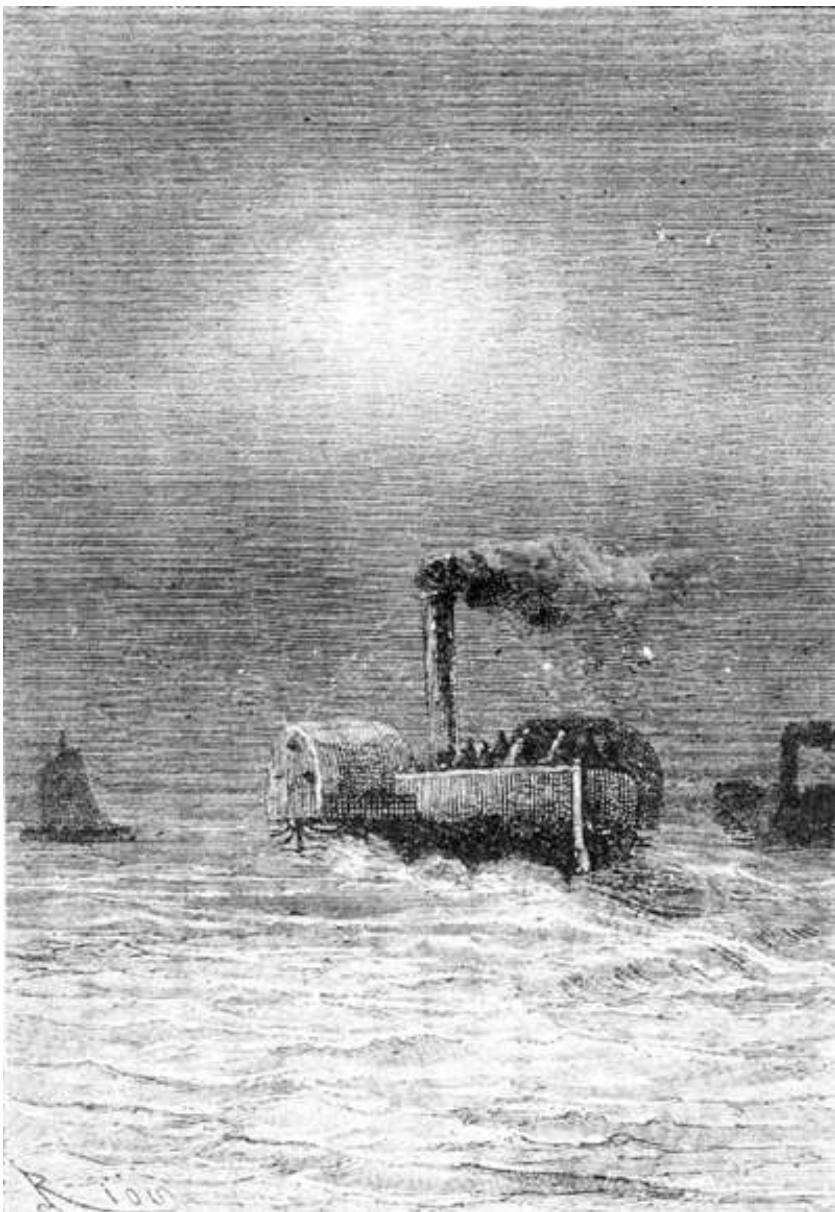
Cała załoga składała się z ludzi wyznających tę samą odmianę religii protestanckiej. W czasie długich wypraw wspólne modlitwy i czytanie Biblii często muszą połączyć różne umysły, w chwilach zniechęcenia dodawać im odwagi. Jest zatem rzeczą ważną, aby w tym względzie nie było żadnych różnic.

Shandon z doświadczenia wiedział o pożytku płynącym z tych praktyk i ich wpływie na morale załogi. Dlatego też zawsze były stosowane na pokładach statków, które muszą zimować na morzach polarnych.

Gdy załoga została już skompletowana, Shandon wraz z dwoma oficerami zajął się zaprowiantowaniem statku, postępując dokładnie według instrukcji kapitana, instrukcji jasnych, dokładnych i szczegółowych, w których dla najmniejszego nawet artykułu oznaczono ilość i jakość. Dzięki pełnomocnictwom, którymi dysponował dowódca, za każdy artykuł płacono gotówką, z rabatem ośmiu procent. Zysk ten Richard skrupulatnie zapisywał na rachunek kapitana K.Z.

Załoga, prowiant i ładunek – wszystko było przygotowane w styczniu 1860 roku. „Forward” już zaczął przybierać właściwą sylwetkę. Nie było dnia, żeby Shandon nie odwiedził stoczni w Birkenhead.

Rankiem dwudziestego trzeciego stycznia, zgodnie ze swym zwyczajem, Shandon znajdował się na pokładzie jednej z tych wielkich barek parowych, które posiadają koło sterowe przy każdym końcu, aby uniknąć obracania się przy brzegu, i pełnią nieustanną służbę pomiędzy dwoma brzegami rzeki Mersey.



W tym dniu zalegała zwyczajna w tym kraju gęsta mgła, zmuszająca marynarzy z żeglugi rzecznej do kierowania się za pomocą busoli, chociaż przeprawa trwa zaledwie dziesięć minut.

Jednak ta gęsta mgła nie przeszkodziła Shandonowi w spostrzeżeniu niskiego, dość grubego człowieka, o twarzy wesołej i jednocześnie sprytnej, miłym spojrzeniu, który zbliżył się do niego, chwycił obie jego dłonie i potrząsnął nimi z entuzjazmem, niesłychaną żywością i poufałością „całkowicie południową”, jak powiedziałby Francuz.

Ale jeśli ten osobnik nie pochodził z Południa, to zachowywał się jak Południowiec. Ciągłe mówił, zwa-wo gestykulował, jego myśli za wszelką cenę musiały zrobić sobie ujście, aby nie rozsadzić głowy. Jego oczy, małe jak oczy dowcipnego człowieka, jego usta wielkie i ruchome stanowiły klapy bezpieczeństwa, przez