

SPIS TREŚCI

01. BATAVIA	11
02. ARCTIC	29
03. CENTRAL AMERICA.....	35
04. GENERAL SLOCUM	43
05. VICTORIA.....	49
06. LE BOURGOGNE	55
07. WARATAH	61
08. LUSITANIA.....	77
09. U-65	91
10. BITWA O WYSPĘ MAY	103
11. KRAKÓW.....	109
12. GÓRNIK.....	119
13. STATKI GUŁAGU	125
14. THETIS	137
15. ORZEŁ.....	145
16. PIŁSUDSKI.....	169
17. DUNEDIN STAR	185
18. U-1206	195
19. DAIGO FUKURYŪ MARU	199
20. TOYA MARU	209
21. TONĄ LEGENDY	215
22. SEKRETNE MORZE.....	249
23. ATHENIAN VENTURE	269
24. BUŁGARIA	279
25. MOSKWA.....	289

OD AUTORA

Gdyby zrobić uliczną sondę i zapytać, która z katastrof morskich była najtragiczniejsza, to zdecydowana większość pytanym zapewne odpowiedziałaby: Titanic. Z pewnością słyszano o Heweliuszu, którego ostatnio rozpropagował serial filmowy na Netflixie, może komuś w ucho wpadła nazwa Wilhelm Gustloff, może Costa Concordia. I tyle.

A przecież statki i okręty tonęły na morzach od zawsze i zawsze - mimo postępu technicznego - tonąc będą. Dlatego chciałbym przypomnieć te katastrofy, które z różnych powodów nie przedostały się do społecznej świadomości.

To pierwsza z serii książek poświęconych katastrofom morskim. Zabierając się za jej pisanie sądziłem, że będzie ona o żywiołach i ludziach, którzy się z nimi zmagają, przegrywając w twardej walce. Ale im bardziej zagłębiałem się w tę tematykę, tym bardziej utwierdzałem się w przekonaniu, że będzie to książka o ludzkiej pysze, brawurze, chciwości, braku rozsądku i tchórzostwie. Tylko w kilku opisywanych przeze mnie przypadkach człowiek nie sprostął Morzu - bo postawiło zbyt wysokie wymagania. W pozostałych - a tych była większość - to człowiek rzucił

Morzu wyzwanie. I przegrał. Bo Morze nie jest ani przyjaźne, ani wrogie człowiekowi. Jest za to bezwzględne i bezlitośnie wykorzysta każdy ludzki błąd.

O ile niektóre katastrofy mają bardzo bogatą ikonografię, idącą w setki pozycji, o tyle inne skwitowane są w Internecie kilkoma zaledwie zdaniem. Co ciekawe, kryterium dostępu do informacji nie jest – jak należałoby się spodziewać – czas, w którym katastrofa miała miejsce, ale odległość od Europy. Znalezienie informacji o wydarzeniach, jakie miały miejsce na Dalekim Wschodzie, chwilami graniczyło z cudem. Na domiar złego, nawet w tym samym artykule podawane były sprzeczne informacje i weryfikacja ich z materiałami źródłowymi zajmowała naprawdę dużo czasu. I choć starałem się uniknąć błędów – tych oczywiście wykluczyć nie mogę.

Równolegle z książką powstawał kanał na YouTube, poświęcony temu zagadnieniu. Znaleźć go możecie na <https://www.youtube.com/@katastrofymorskie>

Kolejność opisywanych katastrof nie jest przypadkowa: zaczyna się od najstarszych, by zakończyć tymi, które wydarzyły się niedawno.

Zadano mi kiedyś pytanie: skąd u mnie fascynacja morzem? odpowiedziałem wówczas słowami, które usłyszałem od nieżyjącego już Jerzego Porębskiego – doktora oceanografii, dalekomorskiego rybaka, poety i szantymena:

Choroba morska trwa dzień. Czasem dwa dni. Ale niektórzy chorują na morze całe życie...



BATAVIA

ROZDZIAŁ 01



Aż do XVIII wieku, a dokładniej do roku 1731, kiedy angielski matematyk i twórca przyrządów optycznych John Hadley wynalazł sekstant, nie potrafiono precyzyjnie określać długości geograficznej. Wszelkie metody obliczania pozycji prowadziły do tak dużych błędów, że żeglarze mogli znaleźć się setki mil od celu lub płynąć prosto na rafę czy zdradliwe klify.

Katastrofa holenderskiego statku Batavia z pewnością zasługuje na miano jednego z największych horrorów w historii żeglugi. W tle tej tragedii kryły się bunty, morderstwa, kradzieże, gwałty, seksualne niewolnictwo i przemoc. Był to także jeden z pierwszych kontaktów między mieszkańcami Europy a Australią. Katastrofa prawdopodobnie nie miałaby miejsca, gdyby nawigator znał swoje położenie.

W 1602 roku powołano do życia Holenderską Kompanię Wschodnioindyjską, która szybko stała się największą, najbogatszą i najbardziej dochodową firmą w ówczesnym świecie. Właściwie była to międzynarodowa korporacja, która na mocy przywilejów otrzymanych od holenderskiego rządu, miała prawo kolonizować wschodnią Azję i prowadzić tam handel.

Kompania Wschodnioindyjska posiadała faktorie w Batawii na Jawie, na Molukach, zwanych wówczas Wyspami Korzennymi, na Przylądku Dobrej Nadziei oraz w Japonii, na sztucznej wyspie Dejima w Zatoce Nagasaki. Działała także w Iranie, Bangladeszu, Tajlandii i Tajwanie. Handlowano srebrem wydobywanym w peruwiańskich kopalniach, japońską miedzią, chińską ceramiką oraz tkaninami z Indii, a przede wszystkim dalekowschodnimi przyprawami, które cieszyły się ogromnym zainteresowaniem na

europiejskim rynku: pieprzem, gałką muszkatołową i imbirem, a po wyparciu Portugalczyków z Cejlonu – także cynamonem. W barwach Kompanii pływało około 150 statków handlowych i 40 okrętów wojennych, dysponowano także 10-tysięczną armią i zatrudniano 50 tysięcy pracowników. Co więcej, Kompania biła nawet własne monety.

Każdy, kto odwiedził Amsterdam, z pewnością podziwiał bajecznie piękne domy holenderskich kupców stojące nad brzegami kanałów. Ich fortuny powstawały właśnie na handlu ze Wschodnimi Indiami. Kupcy jednak nie pływali samodzielnie do Azji, lecz zlecali zakupy Kompanii Wschodnioindyjskiej. Woleli pozostawić te sprawy wynajętym kupcom, kapitanom i marynarzom, którzy – jak określali to ówczesni – byli „straconymi duszami, dla których przeklinanie, cudzołóstwo, rozpusta i zbrodnia były zwykłymi drobiazgami”. A na handlu bogacili się zarówno kupcy, jak i członkowie Kompanii.

Jednym ze statków należących do floty Kompanii Wschodnioindyjskiej była Batavia. Podobnie jak inne ówczesne holenderskie statki, została zbudowana z dębu pochodzącego z Polski. Była smukłym, trójmasztowym galeonem, z wysoką, płaską, bogato zdobioną rufą, przypominającą ramę barokowego lustra – stąd potoczna nazwa tego typu statków „statek lustrzany”. Budowa takich statków trwała od 5 do 8 miesięcy, a ich żywotność nie przekraczała 15 lat. Batavia zwodowana w roku 1628 w Amsterdamie, miała 53 m długości, 10,5 m szerokości i 5 m zanurzenia. 1100 m² żagli pozwalało jej osiągnąć prędkość do 8 węzłów. Na pokładzie znajdowały się także 24 żeliwne działa.

Statek pomalowano na zielono, złoto i czerwono. Furty działowe miały kolor czerwony, podobnie jak galion dziobowy, przedstawiający stojącego na dwóch łapach lwa.

28 października 1628 r. na czele flotylli składającej się z 8 statków Batavia opuściła holenderski port Texel. Na jej pokładzie, oprócz 130 prefabrykowanych bloków piaskowca, które miały stanowić zwieńczenie bramy w nowej siedzibie Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej w Batawii, znajdowały się również dwa obrazy Rubensa, zakupione przez indyjskiego władcę Mogolów, oraz dwanaście skrzyń - a w każdej z nich około 8 tysięcy srebrnych monet, o łącznej wartości 260 tysięcy guldenów, przeznaczonych na zakup dużej ilości przypraw, głównie pieprzu, które planowano przywieźć do Europy. Ponadto cztery szkatułki z biżuterią - w tym ogromnym agatem o wymiarach 21x30 cm i wartości około 60 tys. ówczesnych guldenów, rzymska kamea z początku IV wieku, srebrne zastawy, bele cennego, czerwonego sukna, a także francuskie wina i sery.

Na pokładzie, według szacunkowych danych znajdowało się około 340 osób: ponad dwie trzecie stanowili marynarze i oficerowie, było około 100 żołnierzy, a resztę - podróżnicy udający się do kolonii.

Już na Morzu Północnym statki wpadły w sztorm; z całej flotylli pozostały jedynie trzy jednostki: Batavia, Assendelft i Buren.

Na statku było dwóch dowódców: kapitanem Batavii był Ariaen Jacobsz, natomiast komandorem całej floty - z której już właściwie niewiele zostało - Francisco Pelsaert.

Choć w Kompanii Wschodnioindyjskiej mianowanie dwóch dowódców było normalną praktyką, w tym rejsie okazało się to niefortunne: obaj nie darzyli się sympatią po sporze, który miał miejsce dwa lata wcześniej w indyjskim Surat, kiedy to Pelsaert publicznie spoliczkował pijanego Jacobsza po tym, jak ten obraził go na oczach innych kupców.

Jedną z osób na pokładzie Batavii był Jeronimus Cornelisz, aptekarz z Harlemu, który tak naprawdę uciekał z Holandii. Miał dwa powody: po pierwsze, był zwolennikiem teorii głoszonych przez malarza Johanna van der Beecka, mówiących, że

Wszystkie religie ograniczają przyjemność. Czyniąc tak, sprzeciwiają się woli Boga, który umieścił nas na ziemi, abyśmy podczas naszego krótkiego istnienia mogli bez przeszkód cieszyć się wszystkim, co może nam sprawiać przyjemność.

Ów hedonistyczny pogląd nie był popularny w XVII-wiecznej Holandii; van der Beck był torturowany za swoje przekonania i ostatecznie zesłany do Anglii. Drugi powód nagłego opuszczenia Holandii przez Cornelisza wynikał z pierwszego: jego trzymiesięczny syn zmarł na syfilis. Nie pomogło zrzucenie winy na nianię. Cornelisz sprzedał wszystko, co miał, w atmosferze skandalu zatrudnił się jako młodszy kupiec w Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej i zamustrował na Batawie.

Inna wersja mówiła, że dziecko rzeczywiście zaraziła niania, a Cornelisz pozwał ją do sądu, jednak wysokie koszty sprawy spowodowały, że zbankrutował.

Holenderscy nawigatorzy już wcześniej odkryli, że w drodze do Indonezji, po opłynięciu Afryki, należy płynąć na wschód w strefie ryczących czterdziestek, a dopiero w okolicach 105° długości geograficznej wschodniej odbić na północ, aby dotrzeć bezpośrednio na Jawę lub Sumatrę. I tym razem planowano postąpić w ten sam sposób.

W Cape Town, mimo zakazu komandora Pelsaerta, na pokładach statków odbyły się suto zakrapiane spotkania kapitanów. Podczas jednego z nich Jacobsz naśmiewał się z Pelsaerta, co szybko dotarło do uszu głównodowodzącego flotyllą. Publicznie, w obecności wszystkich oficerów, udzielił mu oficjalnej nagany. Ambitny Jacobsz poprzysiągł zemstę, co skrzętnie wykorzystał aptekarz Jeronimus Cornelisz. Obaj obmyślili plan opanowania statku, zagarnięcia srebra i rozpoczęcia nowego życia gdzie indziej.

Pelsaert oskarżał Jacobsza o celowe zboczenie z kursu, aby odłączyć się od reszty flotylli. Jacobsz i Cornelisz zgromadzili wokół siebie niewielką grupę mężczyzn i zaaranżowali incydent mający stać się zarzewiem buntu.

A było to tak: jedna z bogatych pasażerek posiadająca własną kabinę i podróżująca ze służącą, piękna, 27-letnia Lucretia Jans, po mężu van der Mijlen, wpadła w oko kapitanowi Jacobszowi – lekkoduchowi i cholerykowi. Bezskutecznie próbował ją zdobyć. Kobieta poskarżyła się starszemu stopniem kapitanowi Pelsaertowi, co jeszcze bardziej zaostrzyło wzajemną niechęć obu kapitanów.

Z zemsty Jacobsz uwiódł jej służącą, Swaentie Hendrixs. Wkrótce okazało się, że jest w ciąży i przeprowadziła się do kapitańskiej kabiny.

Spiskowcy wymyślili plan: chcąc wywołać ogólne niezadowolenie wśród załogi, urządzili prowokację. W nocy z 13 na 14 maja 1629 roku (inne źródła podają datę 15 maja) zamaskowany starszy bosman Jan Everszt z siedmioma marynarzami napadł na Lucretię Jans. Historia milczy, czy dokonano na niej gwałtu, jednak – jak podają źródła – wywieszono ją za burtę, „nieprzyzwoicie znęcano się nad jej ciałem“, a na koniec wysmarowano ją smołą. Wszystko po to, by komandor Pelsaert, nie mogąc znaleźć winnych, ukarał całą załogę, co miało doprowadzić do niezadowolenia, uważającej karę za niesprawiedliwą i zjednać kolejnych marynarzy sprzyjających buntownikom. Lucretia rozpoznała po głosie bosmana Everszta jako sprawcę napadu, jednak z uwagi na brak przekonujących dowodów nikt nie został ukarany. Plan się nie powiódł.

Podczas rejsu przez Ocean Indyjski Francisco Pelsaert chorował na malarię i prawie nie wychodził ze swojej kabiny. Przeczuwał jednak grożące mu niebezpieczeństwo i przejrzał plany kapitana. Aby zapobiec buntowi i kradzieży skarbu, wystawił w ładowni dodatkowe warty. Sam Jacobsz zaczął żałować, że dał się namówić Corneliszowi na porwanie Batavii; coraz częściej zamykał się w swojej kabinnie i pił, pozostawiając nawigację innym. Jest to o tyle istotne, że dysponując wielką żeglarską wiedzą, zauważyłby zapewne odchylenie od zaplanowanego kursu, a tym samym jednostka uniknęłaby katastrofy.

Do buntu ostatecznie nigdy nie doszło. W gęstej mgle, dwie godziny przed świtem, 4 czerwca 1629 roku, podczas wysokiej wody Batavia uderzyła w Morning Reef w pobliżu Beacon Island, będącej częścią archipelagu Houtman Abrolhos, leżącego na zachodnim wybrzeżu Australii. Ka-

pitan był przekonany, że znajduje się nie 60, ale 600 mil na zachód od stałego lądu.

Aby odciążyć kadłub, spuszczone dwie łodzie i wyrzucono za burtę wszystkie działa, każde o wadze około dwóch ton, a nawet zrąbano grotmaszt. Ten spadek na pokład, potęgując jedynie zniszczenia i zamieszanie.

Utonęło 40 osób, ale większość pasażerów i załogi zdołała wydostać się na brzeg. Ocalałych, w tym wszystkie kobiety i dzieci, przewieziono łodzią na pobliską piaszczystą wysepkę, mniej więcej 2 km od miejsca zatonięcia Batavii. Pelsaert, Jacobsz i inni oficerowie rozbili obóz na Long Island, a około 70 ludzi, którzy nie potrafili pływać – w tym Cornelisz – pozostało na statku, aż do całkowitego jego zatonięcia dziewięć dni później, korzystając z zapasów ginu i urządzając niekończącą się libację. W końcu, gdy statek zaczął pogrążyć się coraz bardziej, zbudowali prowizoryczne tratwy i próbowali dostać się na ląd. Wielu z nich utonęło: ewakuację przeżyły tylko 24 osoby.

Wyspy Abrohlos to łańcuch 122 koralowych wysp, położonych około 80 km od zachodniego wybrzeża Australii. Ich nazwa pochodzi od portugalskiego słowa oznaczającego cierń lub od skróconego wyrażenia „otwórz oczy, aby się uchronić”. Archipelag nie jest zamieszkały, jedynie sezonowo przebywają na nim rybacy łowiący homary i langusty.

Rozbitkowie nie do końca wiedzieli, gdzie są. Przypuszczali, że rozbili się około 1000 km od zachodniego wybrzeża Australii. Wstępne badania wysp wykazały, że

brakuje na nich świeżej wody, a ilość pożywienia w postaci lwów morskich i ptaków jest znacznie ograniczona.

Pelsaert początkowo planował odzyskać z wraku srebro i kosztowności, jednak zrezygnował z tego pomysłu i zorganizował wyprawę w poszukiwaniu wody pitnej. W tajemnicy przed innymi, 6 czerwca o świcie, w towarzystwie 47 ludzi, opuścił mniejszą z wysp na dwóch niewielkich łodziach żaglowych, zostawiając jedynie list. Od tego momentu rozbitkowie zaczęli nazywać tę wyspę Wyspą Zdrajców.

Podczas dwudniowych poszukiwań dotarli do brzegów Australii, jednak podczas próby lądowania jedna z łodzi uległa zniszczeniu. Wiatr i niekorzystne prądy skłoniły ich do podjęcia decyzji o niepowracaniu na koralowe wysepki, lecz o płynięciu po pomoc na Jawę. Deskami z rozbitej łodzi podwyższono burty, a na pokładzie znalazło się 45 mężczyzn, dwie kobiety, w tym ciężarna służąca Lucretii – Swaentie Hendricxs – oraz trzymiesięczne niemowlę. Na pokładzie nie było pani van der Mijlen.

Dzięki korzystnym wiatrom, po 26 dniach trudnego rejsu, w trakcie którego wszyscy cierpieli z powodu głodu, pragnienia, upału i chłodu, 3 lipca 1629 roku w Cieśninie Sundajskiej, między Jawą a Sumatrą, natknęli się na statki Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej.

Tam, na polecenie Pelsaerta, Jacobsz został aresztowany za zaniedbania i błędną nawigację, które doprowadziły do katastrofy statku, a także za próbę jego przejęcia. Z danych Kompanii Wschodnioindyjskiej wynika, że jeszcze w 1631 roku był więźniem w twierdzy w Batawii. Te same zarzuty postawiono także bosmanowi Janowi Everestowi, który jednak zapłacił za to głową.

Generalny gubernator Batawii, Pieterszoon Coen, powierzył Pelsaertowi dowództwo nad szybkim statkiem Saardam, aby popłynęli z powrotem po rozbitków oraz ładunek klejnotów i monet należących do Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej. W ciągu miesiąca dotarli do rejonu katastrofy, jednak odnalezienie wysp zajęło im kolejny miesiąc.

Tymczasem grupa buntowników, na czele z Corneliszem, postanowiła zrabować srebro z Batavii i utworzyć własne, małe królestwo. Wcześniej planowali zająć się piractwem w okolicach Półwyspu Malajskiego, Madagaskaru i Wybrzeża Koromandelskiego na wschodnich wybrzeżach Indii. Docelowo zamierzali, aby na pirackim statku znajdowało się około 120 marynarzy, co wiązało się z planem zamordowania większości ocalałych. A gdy Pelsaert wróci, mieli przejąć jego jednostkę. Na wyspie rozpoczął się czas terroru.

Cornelisz, jako najstarszy stopniem urzędnik Kompanii Wschodnioindyjskiej, objął przywództwo na wyspie. Wraz z około 40 wiernymi sobie ludźmi przejął zapasy żywności i wody, a także bagaże pasażerów i broń. O ile żywności było w nadmiarze, o tyle wodę trzeba było racjonować od samego początku – a i tak skończyła się już po trzech dniach. Odkopane podczas XX-wiecznych prac archeologicznych groby świadczyły o tym, że pochowane w nich ofiary umarły z pragnienia, najprawdopodobniej jeszcze przed nadejściem okresu terroru na wyspie. Okresowe opady deszczu pozwalały jednak na uzupełnienie zapasów wody.

Przez pierwsze trzy tygodnie pobytu na wyspie próbowano stworzyć warunki do przetrwania: poszukiwano

żywności, na tratwach wyprawiano się na pobliskie wysepki w poszukiwaniu wody, wyławiano beczułki z wodą, francuskim winem i octem, a także budowano prowizoryczne namioty z żagli. Zorganizowano również wyprawę na pokład wraku, skąd zabrano skrzynię z bezużytecznymi na wyspie pieniędzmi, naczynia, ubiory oraz bele czerwonego sukna.

Na początku lipca 1629 roku miało miejsce zdarzenie, które zapoczątkowało falę terroru: dwóch żołnierzy ukradło beczułkę wina. Cornelisz, w obliczu tego czynu, wydał na nich wyrok śmierci, jednak zgodnie z procedurami obowiązującymi w Kompanii Wschodnioindyjskiej, decyzję taką musiało podjąć kolegium złożeń z najwyższych rangą osób. Rada statku postanowiła jednak ukarać jedynie prowadzącego kradzież. Wściekły aptekarz rozwiązał radę i powołał nową, w której skład weszli jego wierni zwolennicy. Tym razem winowajców skazano na utopienie.

Od tego dnia z obozu zaczęli znikać ludzie. Aby nie wzbudzać niepokoju, buntownicy twierdzili, że przebywają na sąsiednich wysepkach, gdzie poszukują żywności i wody. Prawda była jednak brutalna: mordowano ich, by oszczędzić kurczące się zapasy.

W ciągu następnych kilku tygodni Cornelisz kazał swoim ludziom wymordować wszystkich z pozostałych obozów. Nocą podrzynano im gardła lub zabierano na tratwy i spychano do wody. W ten sposób pozbyto się osób chorych, starych i niedołężnych. Innych stracono – zazwyczaj przez poderżnięcie gardła – na podstawie fałszywych oskarżeń o kradzież majątku Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej.

Dwanaście kobiet zostało zamordowanych, a sześć zmuszono do obsługi tzw. namiotów gwałtów. Sam przywódca wziął dla siebie Lucretię van der Mijlen, a jego prawa ręka, Conrad van Huyssen, otrzymał na wyłączność córkę kaznodziei, Judit – jedyną z dzieci duchownego, która została oszczędzona.

Gijsbert Bastiaenz, kaznodzieja, był świadkiem wszystkich okrucieństw, jednak nie miał odwagi ani mocy, by interweniować. Cornelisz zaprosił go wraz z najstarszą córką do namiotu na posiłek, a w tym czasie sześciu jego wiernych ludzi zabiło ciosami siekier szóstkę dzieci duchownego, jego żonę oraz opiekującą się nimi służącą. Duchowny pragnął jednak tak bardzo żyć, że przystał do buntowników i stał się jedną z nielicznych osób, które przeżyły tę tragedię. Swoje przeżycia opisał w istniejącym do dziś liście.

Cornelisz prowadził eksperymenty polegające na ściąganiu głów dzieciom jednym cięciem, zlecając to swoim podwładnym. Sam nadał sobie tytuł admirała i kazał uszyć dla wszystkich liberie z drogiego czerwonego sukna, zabranego z pokładu Batavii. Miał jednak świadomość, że w przypadku powrotu komandora czeka go kara, a najprawdopodobniej śmierć. Dlatego próbował przejąć kontrolę nad ocalałymi, aby udaremnić wszelkie próby ratunku, zanim zostanie aresztowany.

W ciągu następnych kilku tygodni Cornelisz kazał swoim ludziom wymordować wszystkich z pozostałych obozów. Wszelkie tratwy wykonane przez innych ocalałych również musiały zostać oddane radzie – podobnie jak cała żywność. Podzielił ludność na mniejsze grupy i rozmieścił je na pobliskich wyspach. Grupę około 45 osób: mężczyzn, kobiet i dzieci przewiózł na Seals Island, licząc

na to, że nie przeżyją. Ponieważ grupa przetrwała dłużej, niż oczekiwano i można było ich zobaczyć błakających się po plaży, Cornelisz wysłał swoich ludzi z muszkietami, by się ich pozbyli.

23 żołnierzy pod dowództwem Weibbe Hayesa – wśród których znajdowała się grupa Francuzów, przewieziono na wyspę West Wallaby, oddaloną o osiem kilometrów, i kazano im znaleźć świeżą wodę. Odebrano im broń i pozostawiono na pewną śmierć. Byli to jednak weterani wojny stuletniej, zaprawieni w bojach żołnierze i marynarze. Zdołali przeżyć, polując na wallaby, czyli niewielkie kangury, znajdując ptasie jaja oraz zbierając ostrygi i skorupki wzdłuż skalistego brzegu. Wkrótce odnaleźli także źródło słodkiej wody. Wyspę, na której przyszło im żyć, nazwali Wyspą Kota.

Pewnego dnia na Wyspę Kota na niewielkiej tratwie dotarł wycieńczony uciekinier z Wyspy Beacon. Opowiedział żołnierzom o bestialstwie Cornelisza i jego planach zawładnięcia statkiem ratunkowym. W kolejnych dniach pojawili się następni uciekinierzy, a żołnierze w końcu zrozumieli powagę sytuacji i rozpoczęli przygotowania do obrony.

Hayes zorganizował ocalałych w coś w rodzaju armii. Chociaż nie mieli broni, udało im się skonstruować piki i maczugi z długich gwoździ wyrzuconych na brzeg wraz z drewnem z wraku, a obręcze beczek posłużyły do wykonania prymitywnych machin miotających. Wybrzeża pilnowali wartownicy, a w okolicach najbardziej prawdopodobnego miejsca desantu wybudowano dwa kamienne forty. Zebrano także skały koralowe, które miały stanowić amunicję. W międzyczasie na wyspę docierały kolejne

osoby, a ostatecznie liczba mieszkańców wzrosła o 25, osiągając 48 osób.

Pierwsza próba ataku ludzi Cornelisza miała miejsce pod koniec lipca 1629 roku. Napastnicy dostrzegli jednak uzbrojonych obrońców wyspy na plaży i nie odważyli się ich zaatakować.

Tydzień później doszło do kolejnego ataku – tym razem pod wodzą samego Cornelisza, który był tak pewny zwycięstwa, że zabrał ze sobą do łodzi Lucretię van der Mylen, choć oboje nie zeszli na ląd. Buntownicy, gorzej odżywieni i cierpiący z braku wody, ulegli sile obrońców. Napastnikom nie pozostało nic innego, jak zabrać rannych i wrócić na wyspę Beacon. Po powrocie wściekły Cornelisz bestialsko zamordował oskarżonego o tchórzostwo chirurga, Fransa Jansza.

Sytuacja Cornelisza stawała się coraz trudniejsza: dysponował jedynie 36 mężczyznami, podczas gdy jego przeciwnicy, wciąż zasilani uciekinierami, byli liczniejsi. Postanowił zatem użyć podstępu: z listem o pojednawczej treści wysłał kaznodzieję, mającego dokonać wymiany łodzi na ubrania, a tak naprawdę – namówić francuskich żołnierzy do przejścia na stronę buntowników.

Przekonany, że pastor wykonał zadanie, Cornelisz przyплыnął na wyspę z pięcioma ludźmi, niosąc pojednawcze dary: beczułkę wina i sztukę sukna. W czasie gdy wygłaszał przemówienie do zgromadzonych, jego ludzie usiłowali przekupić Francuzów. Podstęp się nie udał: czterech buntowników zabito, aptekarz dostał się do niewoli, a tylko jednemu udało się uciec i wrócić na wyspę Beacon.

Dwa tygodnie później, 17 września 1629 roku, doszło do próby odbicia Cornelisza. Potyczka była bardzo brutalna, ale w jej trakcie niespodziewanie na horyzoncie pojawiły się żagle statku Saardam.

Ze statku spuszczone łódź, na którą załadowano beczkę wody, chleb i baryłkę wina. Hayes z trzema ludźmi wszedł do łódki i powiosłował naprzeciw nim. W taki właśnie sposób marynarze z Saardama dowiedzieli się o ostatnich wydarzeniach. A gdy pojawiły się łodzie z dziwnie ubranymi ludźmi w czerwonych liberiach, wiedzieli już, czego się spodziewać: buntownicy zostali aresztowani. Następnego dnia poddała się reszta ludzi Cornelisza. Hayes dotarł na pokład statku Saardam i opowiedział, co się stało. Przekazano Cornelisza Pelseartowi, który go przesłuchał. W swoim dzienniku napisał później:

Przesłuchałem go w obecności oficerów. Cornelisz obwiniał innych lub próbował mówić o sobie czysto, swoim gładkim językiem, opowiadając najbardziej wierutne kłamstwa.

Pelsaert zwołał sąd w sprawie wydarzeń na wyspach Abrolhos. Zdecydował się na przeprowadzenie go na miejscu, ponieważ Saardam w drodze powrotnej do Batarii byłby przepełniony zarówno ocalałymi, jak i więźniami.

W trakcie śledztwa Cornelisz próbował popełnić samobójstwo, zażywając dawkę trucizny. Okazała się ona jednak zbyt mała, co skończyło się jedynie wymiotami i biegunką.

Obowiązujące wówczas holenderskie prawo wymagało, aby winny przyznał się do przestępstwa, zanim mogła zostać wykonana kara. Wymóg ten był wspierany przez

legalne stosowanie tortur. Cornelisz był torturowany pięć razy, zanim przyznał się do winy. Śledztwo trwało 10 dni, podczas których sześciu nurków: czterech Jawajczyków i dwóch Holendrów podróżujących Saardamem, zdołało odzyskać 10 z 12 skrzyń znajdujących się na pokładzie. Jedenasta skrzynia została przyciśnięta przez armatę, a ostatnia została rozbita przez ludzi Cornelisza.

Kary dla buntowników były typowe dla tamtych czasów: Cornelisz został zabrany na wąską wyspę zwaną Wyspą Foki, gdzie najpierw odcięto mu obie ręce, a następnie powieszono. Spośród pozostałych buntowników czterech skazano na odcięcie prawych rąk przed powieszeniem. Kolejnych trzech powieszono, nie odcinając im rąk. Miało to miejsce rankiem 2 października 1629 r. Byli to pierwsi Europejczycy legalnie straceni w Australii. Niewielką grupę piratów zabrano do Batawii. Pięciu z nich powieszono, kilku innych wychłostano, przeciągnięto pod kilem lub zrzucono z rei podczas podróży powrotnej do domu.

Przeciąganie pod kilem było jedną z najokrutniejszych kar stosowanych w marynarce, zwykle zarządzaną przez kapitana. Jej początki sięgają starożytności i polegały na przeciąganiu skazańca z zawiązanymi rękami i nogami pod dnem statku z burty na burtę. Jeśli nie utonął podczas przeciągania – bo nie zawsze się spieszo z wykonaniem kary, to często umierał od ran spowodowanych ostrymi muszlami porastającymi dno. Zrzucenie z rei pośrodku oceanu mogło się zaś skończyć tylko jednym...

Zastępcę Cornelisza – Pietersza połamano kołem – co było wówczas najsurowszą karą. Jacobsz, mimo tortur, nie przyznał się do udziału w planowaniu buntu i z braku dowodów uniknął egzekucji. Nie wiadomo, co się z nim osta-

tecnie stało; prawdopodobnie zmarł w więzieniu w Batawii.

Na kontynencie australijskim zostawiono natomiast dwóch drobnych przestępców: Jana Pelgroma i Woutera Looesa. Nigdy więcej ich nie widziano. Byli to pierwsi mieszkańcy Europy, którzy na stałe osiedlili się w Australii. Po latach angielscy osadnicy zauważyli wśród Aborygenów z plemienia Nanda tubylców o nieco jaśniejszej karnacji, a ponadto tubylcy żyjący w dwóch wsiach u ujścia rzeki Hutt uprawiali ziemię – podczas gdy inni Aborygeni są koczownikami.

Z 340 osób znajdujących się na pokładzie Batavii tylko 122 dotarło do Indii Wschodnich. Szacuje się, że podczas terroru, który zapanował pod rządami Cornelisza, zamordowano 125 mężczyzn, kobiet i dzieci. On sam nie popełnił żadnego z morderstw, chociaż bezskutecznie próbował otruć dziecko, które ostatecznie zostało uduszone. Zmuszał jednak innych, aby robili to za niego – zwykle pod pretekstem, że ofiara popełniła przestępstwo.

Początkowo mordowano, aby się uratować, ale w końcu zaczęto zabijać dla przyjemności lub z przyzwyczajenia. Dyktator planował zmniejszyć populację wyspy do około 45 osób, aby zapasy żywności wystarczyły na jak najdłużej. Obawiał się również, że wielu z ocalałych mogłoby być lojalnych wobec firmy.

Szeregowego Hayesa okrzyknięto bohaterem i awansowano najpierw na stopień sierżanta, a następnie chorążego, natomiast jego podwładnych – na stopień kaprała.

Wyprawa okazała się tragiczna także dla Francisca Pelsaerta, który został uznany za winnego zaniedbań i braku dyscypliny na statku, a jego kara finansowa była dotkliwa. Zmarł jako bankrut w 1630 roku.

Historia Batavii wywarła ogromne wrażenie na współczesnych. Książka napisana na podstawie dzienników Pelsaerta, nosząca tytuł „*Nieszczęśliwa podróż statku Batavia do Wschodnich Indii*“ była wielokrotnie wznawiana.

Batavia powróciła na pierwsze strony gazet w 1963 roku, kiedy to poławiacz homarów David Johnson odnalazł wrak. W bardzo trudnych warunkach prowadzono rozległe badania archeologiczne. W ich trakcie podniesiono i zakonserwowano dużą część ocalałego kadłuba, a także armaty i kotwicę. Wydobyto również wiele mniejszych przedmiotów: ceramikę, broń, sprzęty kuchenne, przedmioty nawigacyjne – w tym cztery astrolabia oraz różne przedmioty handlowe.

Rząd holenderski przekazał rządowi australijskiemu prawa do holenderskich wraków na wodach australijskich. Wydobyte z nich przedmioty można oglądać w różnych muzeach: Muzeum Australii Zachodniej we Fremantle, Australijskim Muzeum Morskim oraz w Holandii, chociaż większość armat i kotwic pozostawiono na miejscu. Wrak Batavii pozostaje jednym z najlepszych miejsc do nurkowania na zachodnim wybrzeżu Australii.

W latach 1985–1995 zbudowano replikę Batavii, używając tych samych materiałów i metod, co w XVII wieku. Po szeregu pamiątkowych rejsach galeon jest obecnie zamocowany jako statek muzealny w Lelystad w Holandii.

