

S.O.S.

740

MOBILE



S.O.S. NOBILE

~~BIBLIOTEKA
Państwowego Liceum Pedagogicznego
w GLIWICACH~~

~~№ 870~~

D. JUŻYN

S.O.S. NOBILE

(URATOWANIE ZAŁOGI „ITALJI”)

BIBLIOTEKA
Państwowego Liceum Pedagogicznego
w GLIWICACH
Nr. ~~870~~



W A R S Z A W A

BIBLIOTEKA GROSZOWA



Wojna
S.O.S.

~~870~~

8-3

Przekład H. R. Winlan
Tłoczono w Polskiej
Drukarni Sp. Akc.
w Białymstoku,
ul. Św. Rocha
Nr. 3.



SN 18798



656-61.8(470+571)

OD AUTORA

Książka niniejsza jest opracowaniem mego pamiętnika, który prowadziłem na łamaczu lodów „Krasinie”, gdy w charakterze dziennikarza brałem udział w ekspedycji ratunkowej; spędziłem tam dwa miesiące.

Niektóre rozdziały były już drukowane w prasie periodycznej, inne ukazują się tu po raz pierwszy.

Książka zawiera tylko opisy tego, co sam widziałem lub słyszałem. Wyczerpujący opis ekspedycji, wysłanych na ratunek załogi „Italji”, oraz przygotowań do nich przekracza siły jednego człowieka. To też zakreśliłem sobie o wiele skromniejsze zadanie.

Między innymi nie poruszam zupełnie roli Komitetu dla okazania pomocy „Italji” przy OSO-Awachimie, ani stron naukowej ekspedycji sowieckich, ani innych jeszcze związanych z tem, a bardzo ważnych kwestyj. Pozostawiam to specjalistom. Moja praca jest tylko szkicem, nakreślonym przez naocz-

nego świadka; chodzi mi o to, aby zapoznać czytelnika z drogą, jaką przebył okręt, którego nazwa zajmie obecnie niepoślednie miejsce w historii kultury ludzkości.

I

Z LENINGRADU DO ANDENESU

Rozbicie się „Italji”. — Łamacz lodów „Krasin”. — Odjazd. — „Barszcz po krasińsku”. — W drodze. — Kaczka „Prasy Szwedzkiej”. — Bergen. — Za kołem podbiegunowem. — Ocalcie naszego Amundsena!

Łamacz lodów „Krasin” otrzymał rozkaz udania się na ratunek załogi sterowca „Italja” i 15 czerwca 1928 r. wyruszył z przystani węglowej Leningradzkiego portu handlowego.

O trzy tygodnie wcześniej, t. j. 25-go maja, „Italja”, wracając do Kings-bay z lotu do bieguna północnego, uległa podczas sztormu doszczętnemu rozbiciu w pobliżu północno-wschodnich brzegów Nord-Ostlandu, zlodowaciałej wyspy z grupy szpitzbergeńskiej, która to wyspa należy do najdzikszych i najmniej zbitych.

Załoga „Italii” składała się z szesnastu osób. Jedną z nich — motorniczy Pomella — jak się okazało później, zabił się na miejscu podczas katastrofy. Pozostałe dziewięć osób, wśród których był dowódca „Italii” oraz jej konstruktor, generał Nobile, wypadłw na lód z gondoli, rozbitej uderzeniem o bryłę lodową, trzy osoby — sam Nobile, mechanik Cecioni i uczo-ny szwedzki meteorolog Malmgreen, doznali poważ-nych obrażeń ciała. Sześciu pozostałych dostało się do kadłuba balonu, który wicher uniósł w kierunku wschodnim. Dotychczas niema wiadomości o ich lo-sie; najwidoczniej wszyscy zginęli. Później zaczęto nazywać tę grupę „grupą Alessandriego” od nazwis-ka najstarszego członka załogi. Oprócz inżyniera Ales-sandriego znajdowali się w tej grupie: profesor uni-wersytetu medjolańskiego, Pontremoli, dziennikarz Lago, porucznik Arduino i dwóch mechaników — Ciocca i Karatti.

Dla grupy Nobilego los był łaskawszy. Wraz z roz-bitą gondolą dosłownie spadło im z nieba 110 kilogra-mów prowizji, namioty, sekstans, kompas, chronometr, mapa i radjostacja przenośna. W ten sposób nie tylko mogli oznaczyć miejsce, gdzie się znajdowali, lecz — co było o wiele ważniejsze — mogli zakomunikować o tem światu.

3-go czerwca radioamator Szmidt ze wsi Woznie-sienskoje-Wochnia w gubernji północno-Dźwińskiej przejął pierwszy radjotelegraf od rozbitków. Ale myl-

nie odcyfrował depeszę, wobec czego nie przyniósł żadnego pożytku sprawie ich uratowania.

Dopiero siódmego czerwca, czyli w dwa tygodnie po katastrofie udało się rozbitkom ustalić komunikację radjową ze swoją bazą, mianowicie z parowcem „Cittá di Milano”, który stał u zachodnich brzegów Szpitsbergenu, w odległości 400 kilometrów od miejsca katastrofy. Wówczas cały świat dowiedział się, że grupa Nobilego znajduje się w rozpaczliwym położeniu, że utknęła na ruchomym polu lodowym w mroźnej pustyni na wschód od wyspy Foyn i że niema żadnej nadziei, aby wydostała się stamtąd o własnych siłach.

Po pierwsze w grupie byli ranni; po drugie ruszyć się znaczyłoby stracić łączność ze światem zapomocą radja. Wreszcie przesuwanie się po lodach, które miały niezliczoną ilość pęknięć, szczelin i kanałów podwodnych, przedstawia wielkie niebezpieczeństwo nawet w najlepszych warunkach atmosferycznych, zaś z nadejściem wiosny polarnej staje się prawie niemożliwe.

Pomimo to trzy osoby z grupy Nobilego — dwaj oficerowie włoscy, Zappi i Mariano, i Szwed Malmgreen (ten ostatni podczas katastrofy złamał rękę), myśląc, że nie uda się nawiązać łączności ze światem zapomocą radja, porzucili grupę jeszcze 30 maja i puścili się pieszo przez lody w nadziei, iż uda im się dotrzeć do brzegów Szpitsbergenu. Sądzieli, że tam spot-

kają się z myśliwymi Norwegami. Narazie nie było żadnych wieści o tej trójce; myślano, że zginęli.

A więc wiadomo było tylko, gdzie się znajduje grupa Nobilego, złożona z sześciu osób. Na pomoc tym rozbitkom zmobilizowano wszystkie rodzaje środków ratunkowych, przedewszystkiem statki i samoloty. Lecz statki nie mogły się przedostać poza przylądek Nord-Kap na Szpitsbergenie, gdyż dalej ciągnęły się niedostępne pola lodowe. Gęste mgły utrudniały pracę samolotom, zaś szczeliny i nierówności czyniły wyładcowanie w najwyższym stopniu niebezpiecznym. Wysłane na pomoc dwie partie — jedna na nartach, druga na saniach, zaprzężonych w psy — nie mogły opuścić lądu, gdyż u wschodnich brzegów Nord-Ostlandu ruszyły lody, tworząc między sobą a lądem stałym obszar wód szerokości kilkudziesięciu kilometrów.

Położenie grupy Nobilego było codzień gorsze. Zapasy żywności wyczerpywały się, radjo mogło się popsuć w każdej chwili, a wiosna polarna robiła swoje: lody ruszały, a pierwszy sztorm byłby klęską dla grupy.

Gdy rozbitcie się „Italji” zostało ostatecznie stwierdzone, rząd sowiecki utworzył przy OSO-Awachimie*) „Komitet Pomocy Załodze „Italji”, który postanowił wysłać na poszukiwanie rozbitków dwie ekspedycje na łamaczach lodów.

*) Liga rozwoju lotnictwa i chemji.

Łamacz lodów „Małygin” ruszył wzdłuż wschodnich brzegów archipelagu szpitsbergeńskiego, zaś „Krasin” wzdłuż zachodnich.

Obydwa łamacze posiadały samoloty, a powierzono je znanym pilotom podbiegunowym — Babuszkinowi i Czuchnowskiemu. „Małygin” niestety nie dotarł do przylądka Leigh-Smith'a, w którego okolicach utknęła grupa Nobile'go (przezwaną później grupą Viglieri). Grube lody otoczyły murem okręt tuż przy wyspie Nadziei — załoga „Małygina” przeważała ją wyspą Beznadziejności — i zamknęły drogę w odległości 500 kilometrów od celu. Bohaterski wysiłek Babuszkina, który dokonał piętnastu lotów, ani na krok nie posunął sprawy, gdyż „Małygin” stał uwięziony wśród lodów daleko od miejsca przeznaczenia.

Dla „Krasina” los był łaskawszy. Wprawdzie ten łamacz lodów przebył dłuższą drogę, lecz miał o wiele lepsze warunki atmosferyczne, gdyż posuwał się wzdłuż zachodnich brzegów Szpitsbergenu, gdzie przepływa ciepły prąd morski, Golfstrom.

W tej właśnie ekspedycji brałem udział w charakterze specjalnego korespondenta „Gazety Czerwonej”.

Historja „Krasina” jest następująca: w 1916—17 roku na zamówienie rządu rosyjskiego okręt został zbudowany w Anglii w New-Castle i sprowadzony do

Archangielska, gdzie otrzymał nazwę „Światogor”. Podczas wojny domowej i interwencji Anglii „Światogor” został zatopiony przez marynarzy rosyjskich. Anglicy wyciągnęli go z wody i zabrali ze sobą. Rząd sowiecki wykupił „Światogor” od Anglików, którzy w ten sposób otrzymali podwójną zapłatę: pierwszy raz za budowę, drugi raz za zwrot. „Światogor”, sprowadzony do Leningradzkiego portu handlowego, został przemianowany na „Krasin”. Dotychczas w korytarzu okrętu wiszą plany z tekstem angielskim i z napisem „Swiatogor”. A na dzióbówce (przednia część górnego pokładu) znajduje się dzwon, odlany z żółtej miedzi, na którym widać napis „Światogor”, wryty według starej pisowni.

* * *

Przypominam sobie, że gdy ekspedycja zatrzymała się w Bergen, wpadł mi do ręki numer Berliner-Tageblattu z 17 czerwca. Przeczytałem wielki nagłówek: „Położenie Nobile'go pogarsza się”. Były to depesze o sytuacji Nobile'go, a dalej — z „iście niemiecką ścisłością” wykreślona była droga, którą przebył „Krasin” od Archangielska do wyspy Nadziei na południo-wschód od Szpitsbergenu. Gdyby „Krasin” naprawdę wybrał tę drogę — jak pisała ta najlepiej poinformowana gazeta niemiecka — nagłówek odpowiadałby rzeczywistości.

Na szczęście potężny*) „Krasin“ obrał zupełnie inną marszrutę!

* * *

Alarm, wstany z odległych pól lodowych, głośnym echem odbił się w Rosji. Uczni badacze północy, marynarze i lotnicy zaczęli się szykować do ekspedycji, aby przyść z pomocą nieszczęśliwym rozbitkom.

* * *

Odjazd „Krasina“ był naznaczony na 14 czerwca. Podjeżdżaliśmy do okrętu łódką motorową. W pewnej chwili, gdy łódka wjeżdżała za okręt, ujrzelśmy go. Stał wielki, czarny od pyłu węglowego, który osiadł przy ładowaniu węgla, a wydawał się jeszcze czarniejszy w blasku zorzy wieczornej.

W szablonowych opisach rewij morskich roi się zwykle od wyrazów „olbrzym“, „cud“ itp., które to nazwy nadaje się wielkim okrętom. Pierwsze wrażenie, jakie zrobił na mnie „Krasin“, było zupełnie inne: oblepiony ze wszystkich stron czółnami, barkami i motorówkami wyglądał jak kwoka w otoczeniu piśkłat, a wszystko dokoła było pokryte czarnym tłu-

*) Pojemność „Krasina“ — 10.700 tonn; długość 323 stopy, szerokość 71 stóp, zanurzenie 30 stóp.

szczem. Usmoleni ludzie krzatali się po okręcie i wydawali monotonne okrzyki, widocznie zachęcając się tem wzajemnie do pracy. Górny pokład był cały zarzucony skrzynkami i beczkami, a ostre kanty jakgdyby zapraszały nas, aby uderzyć się w kolano lub w łydke.

„Krasin“ stał niedaleko od brzegu pod estakadą. Po estakadzie z trzaskiem, od którego pękała głowa, pędził tam i zpowrotem niewielki wagon z dźwigiem, zawieszonym na stalowych łańcuchach. Otwierając z turkotem wielką paszczę, dźwig zanurzał się w usypanych na brzegu górach węglowych, zamykał się powoli z wielkiem nateżeniem jak żywy—a potem biegł za wagonem do łamacza lodów. Tutaj znowu rozlegały się jego głośnie westchnienia, jakgdyby żałował, że wypuszcza zdobycz; potem znowu otwierał się nad ładownią i obsypywał dokoła wszystko i wszystkich czarnym pyłem.

„Wyruszyć w przeciągu trzech dni!“ — Tak brzmiał rozkaz. Łatwo to powiedzieć, lecz trudno wykonać. Trzeba zwerbować załogę, której większość latem jest nieobecna; wziąć z sobą żywność na cały rok dla stu pięćdziesięciu osób: zaopatrzyć okręt w 3.000 tonn węgla i 800 tonn wody słodkiej; zabrać z sobą samolot. Nie wolno zapomnieć o niczem, co mogłoby się przydać w podróży polarnej.

Najważniejsza rzecz — to dobranie odpowiednich ludzi. Kapitan K. P. Eggi został mianowany w przed-

dzień odjazdu; tak samo starszy jego pomocnik — P. A. Poncmarjew.

Można powiedzieć, że odjazd nasz dokonał się w „pocie i znoju”. Mieliśmy wyruszyć w nocy z 14 na 15 czerwca. Odprowadzano nas bez wielkich hono-
rów. Przyszło kilku pracowników Instytutu Północy z kwiatami, aby pożegnać swego dyrektora, obecnie szefa ekspedycji, R. L. Samojłowicza; przyszli kierownicy portu w mundurach i prezes Akademji Nauk, A. P. Karpiński. Ten ostatni dźwiga na swoich barkach dziewiąty krzyżyk, mimo to jest jeszcze taki żwawy, że sam przedostał się z motorówki przez łódź na bur-
tę „Krasina”. Stamtąd próbował wejść na górny pokład po schodkach sztormowych, czyli drabinę ze sznurów — lecz było mu za ciężko. Widząc to, ludzie na okręcie natychmiast zrobili prowizoryczną windę: przynieśli żelazny koszyk, wsadzili do niego prezesa i wśród ogólnej wesołości podnieśli do góry zapomo-
cą windy parowej. Koszyczek, zawieszony zapomocą lin na haku windy, tęczył w powietrzu na wszystkie strony, lecz dzielny Aleksander Piotrowicz mężnie wytrzymał tę próbę.

* * *

W nocy nie udało nam się odjechać, gdyż ładowanie trwało do południa następnego dnia.

Gdy już bezdenne ładownie okrętu były napełnione węglem, „Krasin” podniósł kotwicę i 15 czerw-

ca o godzinie trzeciej w południe ruszył w nieznaną, pełną niebezpieczeństw drogę. Na pokładzie przymocowany między wysokimi żółtymi rurami do specjalnego pomostu stał wierny towarzysz „Krasina” — olbrzymi samolot JG1, a obok krzątał się B. G. Czuchnowski z mechanikami.

Pogoda była piękna, jakgdyby przyroda była w znowie z „Krasinem”. Jeśli istnieje przeznaczenie, to można powiedzieć, że zaczynaliśmy pod dobrą gwiazdą.

Górny pokład i ładownie „Krasina” przypominały wystawy jarmarczne, gdzie w niezupełnie artystycznym nieładzie znalazł swój wyraz „trzydniowy termin odjazdu”.

Szczególny widok przedstawiał magazyn okrętu. Na wysmarowanych linach leżały wielkie ociekające tłuszczem bekony; na nich jak na poduszkach rozmaite części samolotu, nakryte znowu dużymi żółtymi okrągłymi serami, które przypominały koła samochodu ciężarowego. Z nadłamanych paczek wyglądało na świat mydło. Jak wieża babilońska wspinały się ku górze skrzyńki z nęcącymi napisami: „jesiotr w sosie pomidorowym” lub „bakłażany po grecku”. Podłoga była gęsto pokryta kartoflami, cebulą i czosnkiem, które wypadły z przegniłych worków. Ostry zapach mieszał się ze słoną wilgocią powietrza morskiego, za ostrzając i tak już dobry apetyt.

Ktoś z miejscowych dowcipnisiów dość trafnie przezwiał magazyn okrętowy „barszcz po krasieńsku”;

zart ten dostał się do gazety ściiennej, którą wydawa-
liśmy potem na okręcie.

Na górnym pokładzie panował mniej więcej taki sam nieporządek. Było tu królestwo lotnicze: leżały rozrzucone dziesiątki pięciopudowych metalowych beczek z materiałem palnym; samolot, pozbawiony skrzydeł, wyglądał jak olbrzymia jaszczurka i błyszczącemi w słońcu oczyma patrzył daleko w przestworza; było tu wreszcie zebrane całe różnorodne gospodarstwo naszych lotników: wielkie pływaki, narty lotnicze, skrzydła z falistego aluminium, które miały utrzymać w powietrzu 3½ tonny ładunku ludzi, metal — i wiele jeszcze innych rzeczy.

* . . *

Słynny norweski badacz północy, Nansen, opowiada, że przygotowania do jego nieśmiertelnej wyprawy trwały prawie 9 lat; gdy wyjeżdżał, górny pokład jego okrętu „Fram” wyglądał jak targ uliczny; ołów ostatniego dnia zerwała się burza, i wichur uniósł wiele cennych rzeczy. Zapewne takie same obawy miał nasz „władca pokładu”, starszy pomocnik kapitała, Paweł Akimycz Ponomarjew, choć na twarzy jego malował się olimpijski spokój. Jego niewysoka, lecz zgrabna postać, co chwila ukazywała się w innym miejscu wśród tych rupieci, bez których jednak nie można odbyć wyprawy do krajów polarnych. Paweł Akimycz miał taką twarz jaką można spotkać

wszędzie — i na głuchej stacyjce Ríazańsko-Urałskiej kolei, — i na przystani w Niżnim, i w kraju Pomorskim i w Nowgorodzkicj gubernij; słowem, była to jedna z milionów typowych twarzy, twarz „żywiciela” wielkiej Rosji, jak przyjęto nazywać chłopa.

* * *

Przebierano rzeczy, układano je, wiązano, przy-mocowywano, gdyż na morzu za nic ręczyć nie można. Ładowanie trwało jeszcze długo w drodze.

W kanale Morskim dopędziła nas motorówka, uczepiła się „Krasina”, który posuwał się jeszcze bardzo wolno, i podczas ruchu winda zaczęła wyciągać skrzynki z papierosami i tytoniem, gdyż bez tych artykułów nie można sobie wyobrazić przyzwoitej ekspedycji.

Potem zatrzymaliśmy się w Kronsztacie, gdzie statek, noszący dźwięczną nazwę „Wodolej”, wlewał przez całą noc do wnętrza „Krasina” setki tonn słodkiej wody, gdyż maszyny — tak samo, jak ludzie — nie mogą się bez niej obejść.

Następnego dnia w drodze otrzymaliśmy wiadomość przez radjo, że wysłany został hydroplan, który ma się do nas przyłączyć. Było to w zatoce Fińskiej u wyspy Seskar. Ojczyzna przysyłała nam ostatnie pozdrowienie, a wraz z niem części zapasowe do samolotu, które nie były jeszcze gotowe, gdyżśmy odpływali.

„Krasin” zatrzymał się. Zdaleka w przezroczy-
stem powietrzu cichego dnia letniego ukazał się sa-
molot; z początku maleńki, stopniowo się zwiększał,
nagle maszyna powietrzna przeleciała obok nas z ry-
kiem i jak ptak wodny zatrzepotała skrzydłami na ko-
łyszącej się powierzchni morza, tworząc dokoła spie-
nione fale.

Spuściliśmy szalupę, która przeniosła na samolot
nasze listy, a wzięła stamtąd to, co było przeznaczone
dla nas. Lotnik Głagolew i jego mechanik — dwie
czarne postaci, zdefigurowane w skórzanych kurt-
kach i hełmach — ostatni raz skinęli nam na poże-
gnanie. Rozległ się trzask olbrzymi ptak prześlizgnął
się po wodzie, podskoczył kilka razy i nagle, unioś-
szy się z rozmachem w górę, znikł w powietrzu, wio-
ząc do Leningradu nasze ostatnie pożegnania

. . .

Wkrótce cel naszej podróży stał się znowu ogólnym
tematem rozmów. 17 czerwca, przejeżdżając
przez morze Bałtyckie, przejeżdżając przez radio wia-
domość agencji „Prasa Szwedzka” o tem, że maleńka
żaglówka norweska „Hobbi” uratowała Malmgreena
i jego towarzyszy. W jakim celu była puszczona ta
„kaczka”, którą nazajutrz natychmiast odwołano, po-
zostanie tajemnicą kierowników „Prasy Szwedzkiej”.
Tymczasem na „Krasinie” byliśmy zaskoczeni tą wia-
domością. Rozpoczęły się rozmowy i domysły. Zain-

teresowanie „Italją“, Nobilem, Szpitsbergenem itd. przeszło na plan drugi podczas zamieszania, jakie panowało przy odjeździe; teraz na nowo wybuchnęło ono na łamaczu lodów i trzymało nas w naprężeniu już do końca naszej wyprawy naskutek wiadomości, jakie otrzymaliśmy przez radio, a później naskutek wypadków jakie miały miejsce.

Jak barwna akwarela błysnęły przed nami brzegi Danji. Z niezliczonych drobnych zatok wypływały łódki motorowe, a siedzące w nich hoże dziewczęta powiewały nam chusteczkami. Obok Korseru, gdzie pilot portowy jednego ze statków wręczył nam mapy morza, przesłane przez naszą misję w Kopenhadze, zbliżyła się do nas nagle jednomasztowa motorówka, która wiozła robotników usłyszeliśmy stamtąd po rosyjsku okrzyki na naszą cześć

* * *

W Belcie morze było zupełnie spokojne, lecz w Skagerraku zaczęło nas kołysać. Wieczorem 21 czerwca podjeżdżaliśmy już do Bergen; przez cały dzień zachwycaliśmy się fiordami norweskiemi, które swą malowniczością przyciągają corocznie tłumy turystów z całego świata.

Przepłynęliśmy z Leningradu prawie 2500 kilo-



General Umberto Nobile.



Prof. Dr. Finn Malmgreen.



Kapitan Marlano.



Kapitan Zappi.

metrów. Od Bergen pozostało nam 3.000 kilometrów do przylądka Leigh Smith, w którego okolicach czekałi na bryle lodu na naszą pomoc ci, którzy wyszli z katastrofy „Italii”. Byliśmy więc prawie w połowie tej wielkiej drogi, której długość równa się szerokości oceanu Atlantyckiego. Port norweski Bergen był naszym pierwszym i ostatnim postojem. Przewszystkiem musieliśmy zaopatrzyć się tutaj w węgiel, gdyż znaczna część zapasów wyczerpała się w drodze z Leningradu. „Krasin” pożerał od 100 do 150 tonn węgla na dobę, a wśród lodów nie będzie mógł zdobyć ani jednej tonny.

Tortury węglowe trwały dwie doby. Estakada żelazna, paszcza dźwigu, zawieszona na łańcuchach, biegnący tam i zpowrotem wagonik, pył węglowy, który przenikał do najmniejszych szczelin — wszystko to powtórzyło się od początku. Tylko norwescy robotnicy portowi nie hałasowali przy pracy tak, jak nasi, i — c ile zauważyłem — praca ich była wydajniejsza.

W nocy z 23 na 24 czerwca odpłynęliśmy z Bergen. Wszystkie ładownie były przepełnione węglem; nawet górny pokład był nim prawie cały zawalony; to też szorowanie podłogi było zbyteczne.

Padał deszcz, lecz Norwegowie uważali taką pogodę za normalną. Ponieważ był to dzień Św. Jana, palili beczki ze smołą i tańczyli dokoła ognia, trzymając w ręku otwarte parasole. Gdyśmy odjeżdżali, odprowadzały nas daleko motorówki, barki i jachty,



pełne ludzi, a zewsząd rozlegały się okrzyki na cześć „Krasina”. Szliśmy przecież na poszukiwanie ich bohaterów. Ciężkie dni przeżywała Norwegja. Upłynął już tydzień, jak nie było żadnej wieści o Amundsenie.

* * *

Nazajutrz po odjeździe z Bergen dowiedzieliśmy się przez radio, że poprzedniego dnia Nobile został uratowany przez lotnika szwedzkiego Lundborga. Grupa Nobilego zaczęła się od tej chwili nazywać grupą Viglieri'ego.

Lotnicy włoscy, szwedzcy i norwescy nie szczędzili starań, aby choć moralnie podtrzymać nieszczęśliwych rozbitków przez samo ukazywanie się im; liczyli też, że będą im zrzucić żywność i że koniec końców uda im się uratować resztę załogi „Italii”. Kto zna warunki latania samolotem w Arktyce, ten zrozumie, jak pełni poświęcenia i zaparcia się siebie byli ci ludzie. Radość ogarniała nas wszystkich na myśl, że niebezpieczny pobyt na bryle lodu i brak wiadomości o losie grupy Nobilego mają się ku końcowi. Tak się zdawało wszystkim nam „krasińcom”. Tak nam mówił rozum, Lecz serce niezawsze jest w zgodzie z rozumem. Otóż do serca wkradła się wątpliwość, i w licznych rozmowach, które prowadziliśmy między sobą, nie było zupełnej pewności, że osiągniemy ostateczny cel wyprawy, wobec której wszystko inne zeszło dla nas na plan drugi.

A na „Krasinie“ życie szło tymczasem zwykłym trybem. Ludzie pracowali i odpoczywali, kładli się spać i wstawali. Trzy razy dziennie piliśmy herbatę, a dwa razy jedliśmy obiad, przytem drugi obiad nazywano kolacją. Narzekano na monotonne jedzenie na morzu, czytano, sprzeczano się, żartowano. Zachwycono się niezwykłą malowniczością fiordów norweskich i pisano pamiętniki. Palacze, znużeni ośmiogodzinnym dyżurem, wyłazili na rufę i wracali do przytomności po pracy w piekielnych jamach na dnie okrętu. gdzie zimny prąd, idący od wentylatora, krzyżował się z rozżarzonem powietrzem pieców. Ubrania ich były równie czarne jak pokryte sadzą twarze; świeciły się tylko zęby i białka oczu. Pot spływał im po policzkach, tworząc szare wyżłobienia. Maszyniści, ogłuszeni turkotem łożysk i osi, w których syczał wrzący tłuszcz, prażyli się w pięćdziesięciostopniowym upale wśród rozpalonego metalu, a potem zasypiali ciężkim snem bez widziadeł. Oficer pokładowy prowadził dziennik, do którego zapisywano każdy krok okrętu. Niezmordowany bosman Kudzielko zawsze coś oporządzał, szyl i reperował, a doktor Średniewski czuwał nad naszym zdrowiem.

Tutaj dopiero można było poznać ludzi z ich datniami i ujemnemi cechami, z ich nawykami i nałogami. Lecz w miarę tego, jak popychani uderzeniami trzech czteropiórowych śrub posuwaliśmy się naprzód, pozostawiając za sobą spienione biało-zielone fale, życie na „Krasinie“ niwelowało się; wszystko

sprowadzało się do jednej myśli przewodniej, która gnała nasze „pudło” (tak marynarze nazywają okręt) w krainę wiecznych lodów.

Nie wiedzieliśmy jeszcze wtedy, że ocalenie reszty załogi „Italii” będzie możliwe tylko przy współpracy samolotu z łamaczem. Nie zdawano sobie sprawy z tego, że ryzykowne próby Szwedów, którzy chętnie poświęcali samoloty, nie rozstrzygną ciężkiej walki z żywiołem północnym — jak nie może zdecydować o zwycięstwie na lądzie oddział jazdy, jeśli nie będzie podtrzymany przez piechotę.

Przez radio dochodziły do nas wieści o rozgoryczeniu, jakie wywołał w opinii europejskiej postępek „kapitana lodów” (tak nazywał generała Nobile pisarz włoski d'Annunzio), kapitana, który pierwszy opuścił swą załogę. Lecz „Krasin” nie interesował się tym czynem człowieka, który był dwukrotnym zdobywcą bieguna północnego, a obecnie został tak srodze pokrzywdzony przez los. Na okręcie nie potępiano go ani nie usprawiedliwiano. „Krasin” poprostu szedł na pomoc „ludziom”, i skromny, bezbarwny, brudnawy łamacz lodów, który niepostrzeżenie wymknął się z rodzimego portu, był jakgdyby stworzony do tego celu.

* * *

W nocy z 26 na 27 czerwca odbiliśmy od lądu europejskiego. Właściwie nie była to noc, lecz dzień,

gdyż już całą dobę byliśmy za kołem podbiegunowym. Słońce nie miało zamiaru zachodzić i z wolna toczyło się nad północną częścią horyzontu. Odbite w wodzie złote promienie oślepiły wzrok. Bronzowe, obrosłe mchem skały wysp Lafoteńskich rozstępowały się, pozostając ztyłu, zaś przed nami błyszczała błękitnymi wodami ocean, a lekki zefirek przynosił z sobą wilgoć Golfstromu i świeży zapach soli i jodu. W morzu bawiły się delfiny: ukazywały się na powierzchni i znikwały pod wodą, gdy tylko spostrzegły wielkie dra- pieżne czarne ciało, które buchało dokoła spienioną wodą.

Dwaj piloci portowi, prowadzący „Krasina“ od samego Bergen, opuścili nas; przeszli do maleńkiej szalupy, którą wywołałismy sygnałem z brzegu i która zdawała się tańczyć na burzliwych falach wody. Długo jeszcze powiewali nam czemś na pożegnanie, aż wreszcie szalupa dobiła do brzegu, i piloci znikli nam z oczu.

Gdy wjeżdżaliśmy na ocean Atlantycki, spotkaliśmy motorówkę, która przywozła nam świeże sztoki- fische, zamówione przez radio. Siedzący w niej rybacy i rybaczki o smagłych od wiatru twarzach byli to ostatni ludzie, których widzieliśmy u brzegów Euro- py. A kiedy „Krasin“, przyspieszając biegu, oddalał się coraz bardziej od przylądka Andenes (Kaczy Nos), rybacy wołali za nami:

— Szczęśliwej drogi! Ocalcie naszego Amund- sena.

Był to głos całej Norwegji.

Niestety, wszystkie nasze wysiłki, skierowane na wykonanie ich prośby, pozostały bez skutku. Wielki bohater i badacz, zwycięzca obydwóch biegunów, najlepszy z żeglarzy, który przebił się przez Północno-Zachodnią cieśninę, gdzie znalazł śmierć Franklin, Roald Amundsen w pięćdziesiątym szóstym roku życia zginął bez śladu w falach morza Polarnego wraz z pięcioma towarzyszami*).

*) Amundsen wyleciał 18 czerwca na samolocie „Latham“ z Tromsø (w Norwegji) na pomoc załodze „Itali“. Towarzyszyli mu: Norweg Dietrichsen i Francuzi: Guilbaud i Cuverville (lotnicy), Voletta (radjotelegrafista) i Brosi (mechanik).

II

WŚRÓD LODÓW

Wyspa Niedźwiedzia — Mgła polarna. — Pierwsze lody. — Pertraktacje z generałem Nobile. — Armja ratunkowa. — Szpitsbergen. — Ziemia Króla Karola. — Za 80-tym równoleżnikiem. — Siedem wysp. — Walka z lodem. — Wyczerpany „Krasin“.

Po upływie doby byliśmy koło wyspy Niedźwiedziej. Dopiero tutaj po raz pierwszy odczuliśmy, że naprawdę zajechaliśmy za koło podbiegunowe. Nie była to już linja, którą kreślimy w wyobraźni na mapach geograficznych pomiędzy 66 a 67 stopniem szerokości północnej. O nie! Zalaatywał nas tu zimny i wilgotny oddech oceanu Lodowatego. Świadczyły o nim kożuchy, ciepłe koszulki i wysokie buty. Można było go wyczuć w zbliżającej się gęstej mgle, która unosiła się zlekka nad czarną tonią wód. Wyspa Niedźwiedzia,

ciągnąca się na 20 kilometrów wzdłuż, była cała spowita w mgłę. I tylko zdala na jej południowym końcu widać był ogromną, jakgdyby odciętą od całej wyspy ostłą czarną skałę Byk, która sterczała, jak latarnia morska.

„Krasin”. wstrząsany przez maszyny, drżał z lekka i, niezmordowanie sunąć wprost naprzód, kołysał się na zimnych wodach oceanu. Od chwili wyjazdu drugi tydzień już dobiegał końca, a morze nie miało jeszcze z nami żadnego zatargu. I choć nasi marynarze rzucali na zachód trwożne spojrzenia, to jednak stamtąd, z tych bezkresnych przestworzy oceanu Atlantyckiego ani razu nie przyleciała do nas żywiołowa nawałnica. Wreszcie marynarze nie bali się o siebie ani też o łamacza lodów, który posiadał wszystkie zalety dobrego pływaka. Główną naszą troską było zachowanie w całości bogatych skarbów lotniczych, które leżały na górnym pokładzie. Tam właśnie z zachowaniem wszelkich ostrożności był umocowany trójsilnikowy „Junkers” Czuchnowskiego; aparat ten czekała praca dopiero w przyszłości.

Temperatura spadła do + 3 st.. Przejmujący wicher przenikał za kołnierze, nie licząc się wcale ani z wełną, ani też ze skórą, w które szczelnie byliśmy owinięci. Pokład świecił temi samymi pustkami, co otaczające go przestworza wodne. Na małym pomoście przechadzał się tam i zpowrotem naczelnik, pełniący wartę. Ubrany był w ogromny podbity futrem płaszcz z granatowego sukna z błyszczącymi guzikami; na

piersiach miał lornetkę. Poruszane przez wiatr wanty brzęczały bezustanku. Radjo ryczało, okręt, posuwając się naprzód, skrzypiał i wzdychał, a za rufą rozlegał się plusk fal. Wszystkie te dźwięki przerywały surową ciszę mórz Barentsa i Grenlandzkiego, między którymi sowiecki łamacz lodów posuwał się na północ.

W samym okręcie, w jego wnętrzu było ciepło, nawet gorąco. Rozpalone maszyny ogrzewały cały jego ogromny kadłub ze stali. W niektórych kajutach latały sobie nawet muchy — zwyczajne leningradzkie muchy, które w charakterze bezpłatnych pasażerów zjawily się na zimnych przestworzach, otaczających Szpitsbergen.

Wilgotna żółtawa mgła opadła niespodzianie i spowiła nas jak całun. Jej gęste strzępy zawisły na masztach, zasłaniając przed nami cały okręt. Łamacz sprawiał wrażenie płynnego metalu.

„Krasin” zwolnił biegu, gwiżdżąc raz po raz przytłumionym i zachrypniętym głosem. Były to ostrzegawcze sygnały dla idących na spotkanie okrętów, które przypadkowo zabrnęły do tych bezludnych krajów. Gęsta mgła polarna świadczyła o zbliżających się lodach. To też wkrótce w rozdartej mglistej zasłonie ujrzeliśmy pierwszą bryłę lodu — niewielką, zupełnie spłaszczoną ku górze i wystającą nad wodę

na wysokość jednego piętra. Kołysząc się na powierzchni oceanu, samotny ten odłam wymijał nas powoli, a jego zaostrzony przez wodę szpic przypominał opuszczony ku dołowi dziób ptasi, którym rytmicznie uderzały fale, unoszące go na południe.

Północ witała nas na swój sposób.

Mgła od dołu stawała się coraz bardziej przejrzysta i unosiła się ku niebu w kształcie szarej zasłony. Wyłoniły się nowe odłamy lodu, mniejsze i większe, niektóre żółte, porane wodą inne znów bielusińskie, pokryte niepokalanej czystości śniegiem. Rozległ się dziwny szmer, to „Krasin“ uderzał swymi okrągłymi bokami i dnem o masy tłuczonego lodu. Łamacz nie zmieniał kierunku i przedzierał się wciąż naprzód. A lód stawał się coraz gęstszy, zamieniając się w jedno olbrzymie pole, zaorane potężnym żywiołem.

Bryły lodowe piętrzyły się i do tego stopnia zmieniały co chwila swój kształt, iż mogło się здаwać, że pragną zaspokoić wybujałą fantazję psychicznie chorego artysty. Przed oczyma załogi przepływały kry z czarnymi otwercami o pożółkłych brzegach i spiętrzone bezładnie wielkie szerniałe odłamy lodu, cudem zachowujące równowagę. Były też i bryły o równej białej powierzchni, na której widać było ślady zwierząt. Zbliżaliśmy się już do Szpitsbergenu, tylko mgła przesłoniła go nam całkowicie.

Miarowe lekkie uderzenia i cichy szelest przeszły nagle w silne wstrząsy, jak podczas trzęsienia ziemi. Wywołały je potężne bryły lodowe, wśród których kolosalny kadłub „Krasina“ o pojemności 10 tysięcy tonn z tłumem torował sobie drogę. Dawny szmer, powodowany przedtem tarciami o posiekane drobne kry, zagłuszał teraz huk, podobny do wystrzałów armatnich. To stalowe ostrze okrętu zwalczało przeszkody, pozostawiając na lodzie szczeliny w kształcie promieni. Odłamki lodu odpływały nabok, ukazując swe zielone części podwodne i tworząc koło „Krasina“ spienione wodospady. Chwilami wykonywały potężne skoki, spychając okręt z obranej drogi. Rozlegały się wówczas magiczne słowa komendy kapitańskiej:

— Ster na prawo!.. Trzymać!..

* * *

Bryły lodowe rozpadały się, potem znowu zlewały się w jedną całość i tężały. Były to całe masy tłuczonego lodu, które wraz ze zwiastującą je mgłą, popędzane przez wichry, zwolna płynęły z prądem na południe. Kry lodowe ciągnęły się na dziesiątki metrów, były one setki i tysiące razy wspanialsze i potężniejsze aniżeli na Włodze. Temperatura opadła do zera. Wilgotny wiatr przenikał do szpiku kości. Nieprzerwany dzień nie pozwalał zasnąć. I wprost nie-

podobna oderwać oczu od wyżłobionych przez wodę brył lodowych, które „Krasin“ łamie niezmordowanie.

W tak nieprzychylniej porze, jaką jest wiosna polarna, tylko ptaki są pełne szczęścia i radości życia. Krążąc nad „Krasinem“, zanurzały się w zimnej wodzie i wyciągały szyjki i, przebierając łapkami, lawirowały pomiędzy krami. Walczyły o zdobycz i wśród lodowych przestrzeni wydawały głośne okrzyki rozkoszy.

Dwa dni sunęliśmy już pośród lodów. W miejscach, gdzie zwarty lód przecinały pasma czystej wody, opadała na nas gęsta mgła, która jak zasłona pokryła cały okręt. Z mostku kapitana nie można było dojrzeć nawet rufy. Wtedy to łamacz lodów znowu zaczynał ryczeć i ten głos, pozostawiony bez odpowiedzi, mógł zdawałoby się, wywołać w naszych sercach uczucie osamotnienia. Lecz tak nie było. Właśnie w ciągu ostatnich dni skomunikowaliśmy się za pomocą radja z „Citta - di - Milano“, bazą rozbitej „Italji“. „Citta“ stał sobie w zatoce Wirgo-bay w północno - zachodniej części Szpitsbergenu. Setki kilometrów dzieliły nas od niego, mimo to każda godzina zbliżała nas do okrętu, na którym znajdował się uratowany generał Nobile. Codziennie otrzymywaliśmy teraz od niego wiadomości: „20 mil na wschód od

wyspy Foyn znajduje się sześć osób, grozi im wielkie niebezpieczeństwo *)". „Obecnie znajdują się w odległości 10 mil od przylądka Leight Smith". „Namiot rozbili o 9 mil na północ od wyspy Gret". Wieści te pchały nas wciąż dalej i dalej. Między innymi „Citta-di-Milano" zwrócił się z prośbą do „Krasina", aby zabrał generała Nobilego. Odpowiedzieliśmy przez radio: „Cieszy nas bardzo propozycja generała Nobile, lecz wejście „Krasina" do Wirgo-bay napotykałoby przeszkody, a mianowicie: duże zanurzenie—na 28 stóp, stałe mgły i wielka strata czasu. Czy wobec tego nie lepiej byłoby, aby „Citta-di-Milano" zbliżył się do nas?"

Ta radjodepesza pozostała bez odpowiedzi. Nie mieliśmy czasu dla dochodzenia przyczyn milczenia generała Nobile. Otrzymaliśmy bowiem rozkaz od Komitetu Niesienia Pomocy Załodze „Italji", żeby zmierzać do celu bez żadnej zwłoki i jak najprędzej przystąpić do akcji ratunkowej. Oczywiście wszyscyśmy żalowali, że nie możemy go zabrać, wreszcie jednak pocieszyliśmy się. Po usilnej pracy poszukiwania nasze zostały pomyślnie zakończone.

Porozumiewaliśmy się także przez radio z „Małtyginem", który zmierzał do tego samego, co i my, ce-

*) Szóstą osobą był Lundborg, który uratował Nobilego. Podczas drugiego lotu aparat Lundborga uległ rozbiciu i lotnik znalazł się na odłamie lodowym. Na tydzień przed przybyciem „Krasina" szwedzki lotnik, Szuberg, uratował Lundborga.

lu, zdążając inną drogą, wzdłuż wschodniego wybrzeża Szpitsbergenu. Kiedy dowiedzieliśmy się o zniknięciu bohaterskiego Babuszkinia podczas jednej z jego wypraw lotniczych, martwiliśmy się i denerwowaliśmy tak samo, jakgdyby odleciał z naszego okrętu. Wyrwaliśmy sobie radjodepesze, i kiedy nadeszła wiadomość, że Babuszkin szczęśliwie powrócił, zapanaował na „Krasinie” nastrój wielce uroczysty. Winiłowaliśmy sobie wzajemnie.

Po upływie następnego dnia na wezwanie nasze odpowiedział „Braganza”^{*)}, mały odważny statek, baza dla narciarzy i ich psów. Lody zapędziły go aż w strony Szpitsbergeńskiego Nordkapu. A więc rozpoczęła się już akcja ratunkowa. Antena „Krasina”, przerzucona pomiędzy dwoma masztami, nawiązała stosunki jeszcze z sześcioma statkami, krążącymi dookoła Archipelagu Szpitsbergeńskiego. Zdawało nam się, że wstąpiliśmy w szeregi tysięcznej armji ratunkowej. Uzbrojona w dziesięć samolotów — armja ta wypowiedziała wojnę Arktycowi, który mocno więził załogę „Italii”. Z szesnastu osób dotychczas tylko jeden Nobile został uratowany, pięć osób męczyło się w namiocie na odłamie lodowym, Pomello zginął, a o losach pozostałych nic nie wiedzieliśmy.

* * *

^{*)} Norweski statek motorowy o pojemności 300 ton, zwerbowany przez Włochów, dla poszukiwania ekspedycji Nobile.

W dzienniku moim zanotowałem:

29-go czerwca. Otaczają nas bryły lodowe, zupełnie czarna woda i mgła, wciąż mgła, poprzez którą błyszczą nieokreślonego koloru plama — słońce. Stoimy. Koło steru idzie usilna praca. Nasz „Krasin“ posiada ster hydrauliczny z gliceryną w rurkach, aby nie zamarzł. Widać coś się tam popsuło, a może nie tak zrobili, jak potrzeba. Ot i stoimy...

Dzisiaj minęło akurat dwa tygodnie, jak wyjechaliśmy z Leningradu. Odrobiliśmy już prawie 5000 kilometrów i znajdujemy się na tej samej szerokości, co południowa część zachodniego Szpitsbergenu*), do Leigh Smitha mamy 700 kilometrów, a wszak istotna praca dopiero nas czeka.

Dzisiaj zaszło wielkie zdarzenie w naszym życiu: odnaleziono skrzynki z czekoladą. Przed wyjazdem zostały tak dobrze zapakowane, iż przez dwa tygodnie nie można było ich odnaleźć.

Znowu ruszyliśmy z miejsca... Ten sam szmer i tarcie o kry“...

Nasz lekarz jest prezesem Komisji „Trzech“, pełniącej dozór nad zapasami żywnościowymi na „Krasinie“. I w chwili, kiedy z goryczą w głosie, właściwą wszystkim prezesom podobnych komisji, narażonych na wszelkie wymówki, oznajmiał nam w kajucie o skrzynkach z czekoladą, hałasy lodowe umilkły nagle. Przez otwarty iluminator usłyszeliśmy plusk i szmer

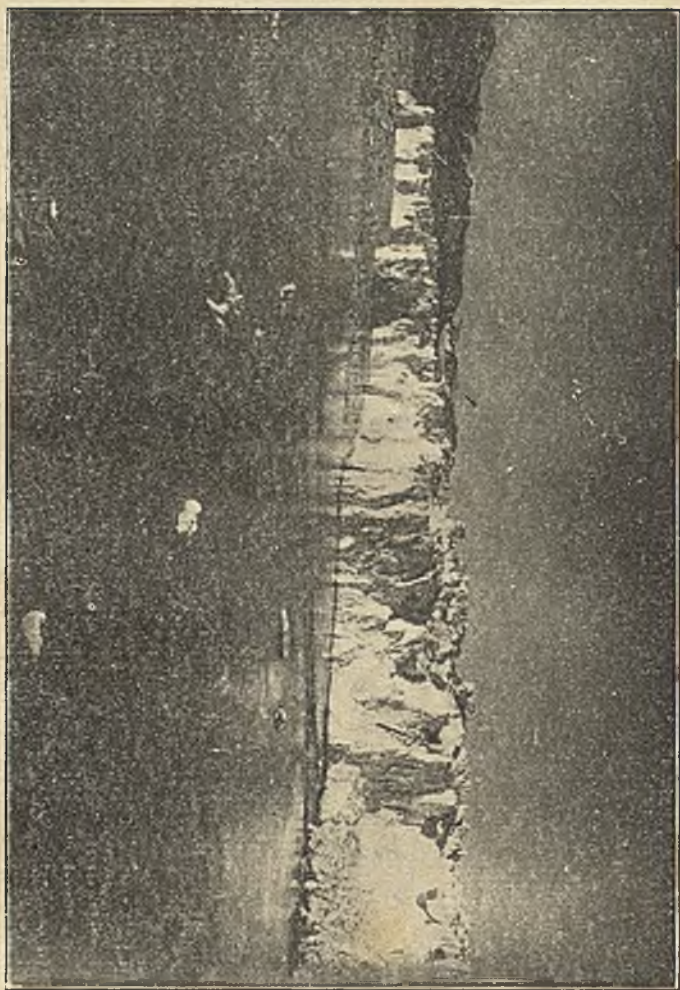
*) Największa wyspa archipelagu Szpitsbergeńskiego.

wody. Spojrzałem w tę stronę i co żywo pobiegłem na górny pokład. „Krasin” posuwał się po zupełnie wolnej od kry powierzchni. Mgła znikła, i oczom naszym ukazał się olśniewająco piękny Szpitsbergen. Nazwę tę nadali mu przed czterema wiekami żeglarze holenderscy, których wprawiły w zachwyt ostre wierzchołki gór... (Spitsbergen znaczy ostra góra). Nareszcie ujrzeliśmy ten Swalbard Norwegów, Grumant rosyjskich Pomorzan. Więc to jest ten daleki kraj północny, skąd do bieguna jest jeszcze tysiąc kilometrów trudnej drogi po lodach. Tylko tysiąc według obliczeń generała Nobile, pilota i twórcy „Italji”. „Krasin” szedł wzdłuż Ziemi Króla Karola, i choć od wyspy dzieliło go 20 kilometrów, to jednak wydawała się ona zupełnie bliską, tak jasne i przejrzyste było powietrze... Pod wpływem promieni nisko opuszczonego, niegrzejącego wcale słońca zmieniały się barwy śnieżnego pasma gór. Z różowych stawały się blade błękitne. Pomiędzy ostremi jak dzidy szczytami górskimi widać było olbrzymie białe lodowce, które stromo zbiegały wprost do morza. Nadole nad samą wodą unosiła się mgła. Całe pasma jej dążyły w stronę fiordów zachodniego Szpitsbergenu. Właściwie wyczuwało się tylko istnienie tych śpiczasto zakończonych kolosów, których szare zarysy ledwie można było dostrzec z oddali. Lecz najpiękniejszymi i najwspanialszymi wydały nam się dziewiczo białe szczyty, których ostre kontury łagodził obfity śnieg.

Patrząc na nie, zapomniało się o strachu i śmier-



Roald Amundsen.



Widok gór lodowych.

ci, taki panował tam majestatyczny spokój, kojąca cisza i ciepło, właściwe tylko prawdziwemu pięknu. To też na zawsze pozostały w pamięci te blade błękitne niebiosy, woda o ciemno-granatowym połysku, pozostawione wtyle lody, iskrzące się w słońcu, kry, które majaczyły woddali, zda się, wyczekując naszego „Krasina”, i kłęby dymu dalekiego statku (zapewne z węglem), który odważnie zdążył w stronę lodowców.

Jednak brak nocy, ten nieprzerwany dzień zaczął dawać się nam we znaki. Na pokładzie „Krasina” przechadzali się teraz ludzie, zaopatrzeni w niebieskie, zielone i czarne okulary, tak zwane konserwy, gdyż blask słońca i śniegu był zbyt silny, wprost oślepiający.

I jakże dziwacznie wyglądały snujące się postaci ludzkie o okazałej wskutek grubego odzienia tuszy, posiadające miast oczu czarne krążki bez wyrazu.

Wkrótce znowu zostaliśmy otoczeni przez lody. Był to początek osiemnastodniowej wyprawy, pełnej walk z lodem. Były porażki, zwycięstwa, straty i zdobycze.

Pozostawiliśmy za sobą jedną po drugiej bazy włoskie w zatokach Kings-bay i Wirgo-bay. „Krasin” przeciął osiemdziesiąty równoleżnik. Do bieguna północnego pozostało tylko 10 stopni. Dla okrętu jest to

niebyle jakie zdarzenie, i uprzejmy „Małygin” nie omieszkał przesłać depešy gratulacyjnej. Zawróciliśmy na wschód i popłynęliśmy w kierunku Siedmiu wysp, dużemu skupieniu skał na północ od Szpitsbergenu. Już setki tysięcy lat minęło od czasów, kiedy żywiołowa moc podziemnego ognia wypchnęła te skały z dna morskiego.

Kra stawała się coraz gęstsza, i wkrótce pełno jej było wszędzie, gdzie tyko mogło sięgnąć oko. Z prawej strony majaczyły we mgle kolosy Szpitsbergenu. Już nie słychać było tarcia, tylko trzask, a potem łoskot. Jakaś straszna, nieubłagana moc szarpała żelaznymi palcami dno łamacza lodów, waliła w jego boki, gryzła i wstrząsała jego stalowym pancerzem. Chwilami zdawało się, że okręt rozwali się na drobne kawałki, że iak zapalki posypią się jego niezliczone ściągacze, wiązadła — wszystkie te stalowe spojenia i kolumny, których pełno było wszędzie. Powierzchnia ich zwracała uwagę. Była ona chropawa i stanowiła mieszaninę korka z farbą, aby metal uczynić gorszym przewodnikiem ciepła. „Krasin” wolno posuwał się w korycie, które wyźłobił sobie w lodzie. Połamane zielone kry przewracały się, uderzały o okręt i ginęły w spienionej wodzie. Stalowe ostrze okrętu zbiełało już od uderzeń, i łamacz lodów, kołysząc się, próbował jakgdyby unieść się i wejść na kry, lecz po chwili raptownie opadał. Był to zbyt wielki ciężar, i lód pękał z łoskotem. W powstałą z pęknięcia czarną szczelinę wciskał się „Krasin”, rozszerzając ją i

rozsuwając pokryte miękkim śniegiem odłamy lodowe. Te zaś znikwały pod wodą, gniewnie tłukąc o dno okrętu.

Za rufą śruby „Krasina” siekały lód na drobne kawałki. Przebitv przez łamacza czarny kanał wił się za nim jak wstęga, która ginęła szybko wśród nieskończonych wzniesień lodowych.

Lodu wciąż przybywało... Zbliżaliśmy się do tej fatalnej linii granicznej, która na mapach angielskich jest zaopatrzona w następujący napis: „Przypuszczalna północna granica wód, które tylko przez pewną część roku są mniej więcej dostępne dla żeglugi morskiej”. Tam właśnie przed trzydziestu prawie laty stawiał swe pierwsze kroki rosyjski łamacz lodów „Jermak”, okręt tego typu, co „Krasin”.

Z lewej strony piętrzyły się Siedem wysp. Ich ciemno-szare skały, porane brózdami ze śniegu, sterczały nad lśniącym lodem. Z prawej strony wznosił się ku górze przylądek Nordkap. Trzeba było posuwać się przez wrota między Nordkapem a wyspą Parri. Lecz niestety wrota te na dziesiątki kilometrów zawałone były lodem, zwartym i twardym jak kamień, a powierzchnia jego w blaskach olśniewającego słońca mierzyła się jak kryształ.

„Krasin” sunął naprzód bardzo wolno, z trudem zwalczając przeszkody. I nic dziwnego — w tej cieśninie, którą przebywało się po raz pierwszy, można było na każdym kroku napotkać nieznanne skały, zdradliwie ukryte pod powierzchnią morza. Malutki silnik co godzinę wydawał dźwięki, podobne do brzę-

czenia. Rozwijał i nawijał kolejno stalowy drut. Przyczepione do niego ołowiane ciężary przyrządu do badania głębokości to znikały pod wodą, to znów ukazywały się na jej powierzchni, wskazując głębie, liczącą dziesiątki sążni. Tutaj nie groziło nam żadne niebezpieczeństwo. Główną przeszkodę stanowiła niedostępna przegroda lodowa, granicząca z jednej strony z Siedmioma wyspami, a z drugiej — z bezimienną zatoką między Nordkapem i Platenem. Lód stawał się coraz grubszy. Napotykaliliśmy bryły grubości nie jednego, ale dwóch, nawet trzech metrów. Cała ta zwarta masa bez jednej szczeliny sprawiała wrażenie pancerza. Potężnie wyglądały wzniesienia lodowe, rzucające granatowe cienie. Najmniejsze z nich wznosiły się nad lodowem polem na pięć metrów, budząc podziw swemi fantastycznymi kształtami.

„Krasin“ poruszał się coraz wolniej. Jeszcze wczoraj mimo lodów przebywał przeciętnie 12—13 kilometrów na godzinę, dziś — tylko trzy. Lecz i ten ruch wciąż jest hamowany. Posuwanie się naprzód zaczynamy mierzyć stumetrową długością naszego okrętu... Niepodobieństwem jest płynąć dalej, nawet niebezpiecznie. Przed nami w odległości 40 kilometrów skupione były szczyty Platena i Wrede, z lewej strony ledwo można było dostrzec Siedem wysp, Nordkap pozostał za nami. Ich białe i błękitne barwy mroziły obojętnością, a lód, olśniewająco połyskliwy, pozostawał milczący i nieruchomy. I wszystkie te skalne i śnieżne olbrzymy patrzyły z pogardliwym uśmie-

chem na próżne wysiłki pary, zamkniętej w kotłach „Krasina”. Siła tej pary równała się sile jedenastu tysięcy koni, które, zdawało się, szalały, sapały i z łoskotem uderzały stalowymi kopytami, wprawiając w ruch olbrzymi kadłub łamacza lodów.

Łód zwyciężył... „Krasin” zmuszony był cofnąć się.

. . .

Czołowe uderzenie „Krasina” o mur lodowy nie udało się... Trzeba było spróbować okólnej drogi. I „Krasin” zawrócił, by zajechać do Siedmiu wysp od północy. Czasami pośród zwartych lodów i samotnych skalnych cieśnin rozlegało się donośne gwizdanie—to zniecierpliwiona syrena wydawała przeciągły dźwięk: o-o-o. Straszliwe echo przebiegało po bezludnych przestrzeniach lodowych. W tym kierunku powinna była posuwać się grupa Malmgreena. I długo po tym syrenim głosie błąkały się po górach lodowych spojrzzenia, uzbrojone w lornetki. Mieliśmy złudzenie, że tam właśnie poruszają się niezliczone postaci. Wpatrywaliśmy się w brzegi, chcąc dojrzeć dym ogniska, które mogli rozniecić trzej ludzie. Ci sami, których ślady już przed miesiącem zaginęły wśród lodów.

W tej krainie, gdzie nic nie rośnie, jak należy, gdzie cała roślinność składa się z mchów i porostów miast lasów, są dziwne zbiorowiska roślin, bardzo swoiste. To wieczny prąd niezmordowanego morza

wyrzuca je na wybrzeże Szpitsbergenu, przynosząc je z sybirskiej tajgi, odległej o tysiąc kilometrów. Pała się one dobrze, i kiedy niema mgły, widać je doskonale.

Lecz nic nie dojrzeliśmy, niestety! Dokoła było pusto i cicho. Czarne kamienie Siedmiu wysp, spowitych w biały całun, rzucały na nas ponure spojrzenia.

Tylko woddali było można dostrzec czarne punkciki. Były to psy morskie, które wypoczywały sobie na lodzie. A już największą sensację wśród nas wywołało pierwsze zjawienie się jego. Wśród gór lodowych posuwał się punkcik, którego barwa prawie zlewała się z otaczającym go białym śniegiem. Chwilami trudno go było odróżnić od ogólnego tła. Lecz przez lornetkę dokładnie można było zobaczyć żółtawe kosmate zwierzę, które szybko oddalało się od łamacza lodów. Tylko kilometr dzielił nas od polarnego niedźwiedzia. Rozglądał się trwożnie, a potem, kiwając łbem i kołyszac się, „zwiewał”, jak mówili marynarze. Posuwał się naprzód sążnistymi krokami, i najszybciej biegnący człowiek nie mógłby go dogonić.

Jakim potworem musiała mu się wydawać czarna maszyna łamacza, przeciskającego się wśród lodów, tak pełna preraźliwych, zniechęcających przez zwierzęta głosów ludzkich.

Ileż hałasu i zamieszania powstawało wśród tych kilkudziesięciu ludzi, którzy dostrzegli jednego białego niedźwiedzia! Czyż możliwe, żeby tak duża ilość

niedźwiedzi poświęciła tyleż uwagi jednemu człowiekowi... chyba nie...

Walka z lodem toczyła się jeszcze dwie doby. W ciągu tych trzech pamiętych dni, pełnych niezmordowanych wysiłków — 1, 2 i 3-go lipca — „Krasin“ uszedł koło 150 kilometrów, po 70, 50 i 30 kilometrów każdego dnia, cały czas łamiąc lody w przeróżnych kierunkach. Mimo to od grupy Viglieri'ego dzieliło nas w dalszym ciągu 130 — 140 kilometrów. I przestrzeń ta wydawała się nam tak samo nieprzystępną fortecą, jak od strony południowej.

Już drugi dzień mówiono o tem, że śruba pękła. Wśród ogólnego łoskotu maszyn doświadczone ucho marynarzy podchwyciło jakieś niesamowite, obce zupełnie dźwięki: lewy walec — właśnie lewy, a nie inny — „stukal“. Świadczyło to o braku części śruby. Dlatego właśnie punkt ciężkości przesunął się, i olbrzymi drąg ze stali bił z całej mocy, „wyżłabiając“ sobie łożysko. I kiedy za rufą opuszczono łódź na wodę, z łatwością przekonano się, że odleciało śmigło, a na jego miejscu poprzez zieloną wodę widać było błyszczącą plamę.

„Krasin“ posiada aż trzy śruby, do każdej z nich

przymocowane są cztery śmigła. Śruba taka przypomina rozkwitły czterolistny kwiatek. Każdy płatek tego kwiatu zrobiony jest z najmocniejszej niklowej stali — wielkości wysokiego człowieka, grubości $2\frac{1}{2}$ decymetrów. Potężne uderzenie odlatywałoby jeden z tych płatków, jakgdyby był ze szkła, a nie ze stali. I nic dziwnego — silne parcie żelaznych maszyn na niebywale mocny lód musiało wywołać taki skutek, i stal okazała się zbyt kruchą.

Ślady walki z lodem widać było też głęboko w rufie okrętu. Tylko znawcy mogą pojąć, jakie istnieje tutaj połączenie stali, żelaza i miedzi. To też starszy mechanik „Krasina“, M. J. Jerszow, wygłosił na moją prośbę wykład o maszynach łamacza lodów. Słuchałem tego opowiadania tak, jakgdybym czytał zajmującą książkę.

Otóż na tym stalowym łuku poruszała się dwusążniowa sterownica (skomplikowana maszyna), posłuszna obrotom lekkiego koła. Na końcu tego łuku o rozchyleniu 80° żelazne zapory hamują rozpęd sterownicy.

Trudno nawet powiedzieć, jak się to stało: czy łamacz lodów, cofając się, by rzucić się na lód, oparł się swoim sterem o bryłę lodową, czy też ta bryła, wyslizgując się niespodzianie, zadała sterowi okrutny cios — nikt o tem nie wiedział. Fakt tylko, że sterownica, która doznała od spodu niezwykle silnego parcia, mimo zaporów oderwała od łuku jego część żelazną, jakgdyby to były jakieś drobne okruchy. Za-

trzymała się dopiero wtedy, gdy napotkała stalową kolumnę, podpierającą pokład. Kolumna wygięła się jak trzcina, lecz pozostała na miejscu, zaś zapora, mająca około puda wagi, uderzyła o drewnianą ścianę łuku i przebiła ją nawylot jak kawałek tektury...

Przebąkiwali o sączeniu się wody, które wstrzymano. O „Krasinie“ można było wtedy wogóle powiedzieć, że jest wyczerpany. Nie ja wymyśliłem to słowo, lecz kapitan Eggi. A któż może o tem wiedzieć lepiej od komendanta okrętu? I kiedy maszyniści i palacze, pracujący bez odpoczynku, gdyż brakło ludzi, wydostawali się z tego wrącego piekła, wstrząsanego podwodnymi uderzeniami, widać było, że kapitan dobrze określił stan okrętu. Ludzie ci siedzieli z rękoma, bezsilnie opuszczonemi na kolana. Oczy ich nie miały wyrazu, głowy były nisko pochylone, a na czoła wystąpił obfity pot, choć nie otaczały ich rozpalone maszyny i nie słyhać było telegraficznych rozkazów komendy. I sam przez się rozpoczął się nowy okres poszukiwań. Właśnie wtedy wśród załogi „Krasina“ zaczęło się błąkać słowo samolot. Przechodząc z ust do ust, słowo to podnieciło umysły, wyczerpane bezsennością, nieprzerwanym dniem, łoskotem walki i niemożnością osiągnięcia celu.

III

LOTNISKO NA LODZIE

*Nasi lotnicy. — Samolot na lodzie. — Wypadek z nar-
tą. — Ksienja. — List do grupy Viglieri'ego. — Krzyż
i koło. — Dusza „Krasina“.*

Lotnicy nasi w liczbie pięciu tworzyli dobrą, zgodną rodzinę. Mało ich było, więc ulokowali się razem w oddzielnej kajucie. Sufit tam często przeciekał, lecz ta niezbyt przyjemna okoliczność wcale nie wpływała na ich nastrój. Pełno tam było śmiechu i dowcipów. Jedli dużo i porozumiewali się jakimś specjalnym lotniczym żargonem, niezawsze zrozumiałym dla niewtajemniczonych. Z nikim na okręcie nie mieli zatargów, których zwykle trudno uniknąć w bliskim pożyciu przy dużem skupieniu ludzi.

Wszyscy oni, t. j. pilot G. A. Straube, niezwykle wesoły człowiek, który uważał, że tylko w jego ojczyźnie byli dobrzy lotnicy, i wielki obserwator A. D.

Aleksiejew, wynoszący ponad wszystkie inne swój pudowy aero-foto-aparat, i maleńcy, zwinni jak małpy mechanicy A. S. Szelażyn i W. M. Fiedotow, doskonale byli dopasowani do swego naczelnika, B. G. Czuchnowskiego. Odważny i doświadczony lotnik, zręczny konstruktor i sympatyczny człowiek, zjednał on sobie serca wszystkich „Krasieńców”. Każdy chciał mu się czemkolwiek przysłużyć, dogodzić. Cała ta grupa z wielkim zapałem szykowała się do lotu, pracując koło trójsilnikowego aparatu JG 1. Oto co sam Czuchnowski opowiedział o swym aparacie:

„...Ten wielki samolot nie zawiódł pokładanych w nim nadziei: po pierwsze mieściła się w nim świetna niezastąpiona załoga, radio, aparaty fotograficzny i kinowy, rozpylacz do zabarwiania lodu, jednym słowem, wszystkie niezbędne przybory; a po drugie przez całe 4 godziny 20 minut można było bez ryzyka lecieć na nim nad wodą i nieprzerwanem pasmem wzniesień lodowych.

Właściwie było ryzyko — i nawet wielkie: gdyby była konieczność lądowania, to na wodę nie można byłoby spuścić aparatu, gdyż miał narty, a na wzniesieniach lodowych czekała go pewna katastrofa. Oczywiście posiadanie trzech silników zmniejszało ryzyko, gdyż nie było jeszcze wypadku, aby wszystkie silniki przestały pracować jednocześnie.

Ufni jednak byliśmy, że dopniemy celu; dodawał nam otuchy nasz aluminiowy wielki ptak, nieznający przeszkód i przebywający 150 kilometrów na godzi-

nę. Właśnie w tym okresie szwedzki lotnik Szuberg pomyślnie wylądował na odłamie lodowym Viglieri'ego i zabrał stamtąd Lundborga, który podczas powtórnego lotu rozbił swój aparat.

„Krasin“ cały tydzień stał koło ogromnej płaszczyny lodowej, ciągnącej się na kilometry. Przecinały ją w różnych miejscach wzniesienia lodowe, zostawiając jednak dość miejsca dla rozpędu samolotu. Okręt nasz przymocowany był do lodu specjalnymi „lodowemi“ haczykowatemi kotwicami.

Wnet na polu lodowem rozległ się stuk siekier i sążniste przekleństwa. Z pokładu okrętu spuszczone drewniany pomost, umocowany na ogromnych grubych pniach, i samolot o pojemności trzech tonn zjechał na lód po wysmarowanych tłuszczem deskach pomostu. Na górze dziesiątki ludzi w kozuchach ciągnęło liny, wstrzymujące bieg aparatu. Słychać było ich postękiwanie i bezsensowne okrzyki, zagłuszające słowa komendy. Nadole zaś były masy przykrego mokrego śniegu, w którym nogi grzęzły po kolana.

Dokoła, gdzie tylko sięgnąć okiem, widać było wzniesienia lodowe, pagórki, doły, wyboje. Miejscami lód pękał, zwiastując o swych odległych posunięciach. Temperatura trzymała się na zerze. Nieruchomym „Krasinem“ prąd rzucał w różnych kierunkach, czasami na przestrzeni kilku kilometrów. Przekłete Siedem wysp zbliżyły się i oddalały naprzemian..

A tymczasem na zaimprovizowanym lotnisku wszystkie nierówności, zlewające się z iskrzącym się białym polem posypywano proszkiem pomarańczowego koloru, aby łatwiej można było je dostrzec z wysokości. Małe postaci sunęły na nartach w różnych kierunkach. Do samolotu przyczepiano skrzydła i ster.

Całą naszą uwagę pochłoniął teraz aparat. „Krasin” stał sobie ospale wśród lodów, a nad nim unosił się dym z jego kominów. Dokoła niego pełno było odpadków węgla, niedopałków papierosów, pustych pudełek od konserw i wszelakich nieokreślonych rupieci, które są tak charakterystyczne dla osiedla ludzkiego. Wszyscy poruszali się na nartach; niektórzy polowali na mewy, strzelając do nich z karabinów wojskowych (innych nie posiadali), a byli i tacy, którzy na te czyny bohaterskie ruszali nawet z bagnietami. Troszkę nas bawiło to, że do 81-go równoleżnika zostało nie więcej niż 6 minut szerokości. Płynęły ciche szare dni (nocy nie było zupełnie), dni, podobne do tych, jakie miewamy u siebie w końcu zimy. Śnieg topniał potrosze. Chwilami opadała lekka jak tiul mgła, i wszystkie nasze sprzęty stawały się wilgotne. A czasami ukazywało się olśniewające słońce. Lód wtedy błyszczał cudownie, a dalekie brzegi, jakgdyby przysuwały się do nas tak blisko, że widać było na horyzoncie plamę — wyspę Karola XII, od której dzieliło nas całe 50 kilometrów.

Samolot stał na równinie, pokrytej śniegiem. Jego rozpostarte skrzydła wywoływały w pamięci fantastyczne opisy Wells'a. Z kabinki aparatu sterczały jak czarne kule hełmy Czuchnowskiego i Straubego. Mechanicy zaś przyłgnęli do kadłuba samolotu i przykręcali śruby, przyciskając je rękoma, nogami a nawet całym ciałem.

— Kontakt! — rozlegał się głos któregoś z nich.

— Jest, jest! — znużonym głosem odpowiadał Czuchnowski.

I dwuśmigłowa śruba z żółtego lakierowanego drzewa zamieniała się nagle w szare koło, kręcące się z zawrotną szybkością. Mechanicy odskakiwali, chwytając się za poręcze i marszcząc twarze, poczem znowu gramolili się na silnik i, zatraskując pokrywę, zaciągali na niej rzemienie. Z czapki Fiedotowa wicher zerwał górną jej część i galon, lecz to mu nie przeszkadzało w dalszym ciągu naciskać na niedającą się nakręcić śrubę. Twarz pociemniała mu ze zmęczenia, a on bodaj po raz dwudziesty powtarzał to samo słowo „kontakt”. Inne śruby dawno już kręciły się miarowo i spokojnie, a prawa ani rusz nie poddawała się.

Dość spora gromadka gapiła się na tę jednostajną pracę. Powietrze było przepojone wilgocią, i ludzie, przestępując z nogi na nogę, drżeli z zimna. Pod ich stopami tworzyły się w śniegu wgłębienia, w których jak w błocie występowała woda. Nagle śruba jakgdyby parsknęła i zaczęła się szybko obracać. Po-

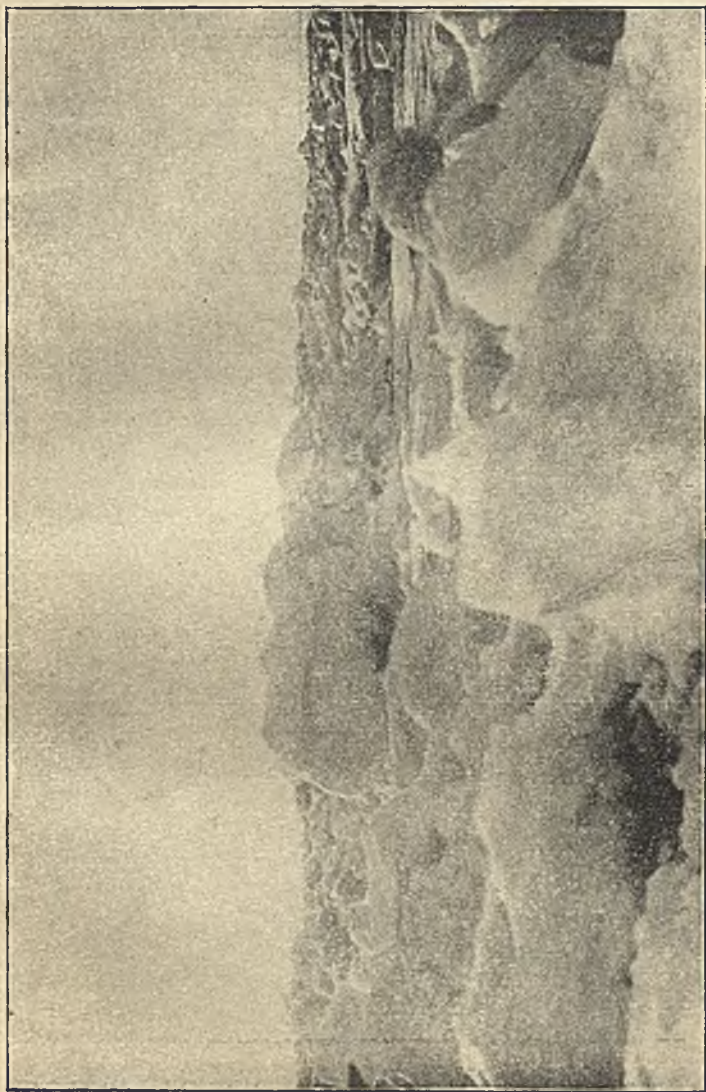
wstał wicher i porwał czyjąś czapkę, poleciało, przewracając się, pudełko od papierosów, i jakieś żywe stworzonko zaczęło trzepotać skrzydełkami. Był to ptak, porażony silnym prądem powietrza. I ci dziwni ludzie, w liczbie prawie pięćdziesięciu, zapomnieli zupełnie o samolocie i rzucili się w pogoń za oszołomionym ptakiem. Ciskali weń kożuchy, czapki, rękawice... Nareszcie, złapawszy, potrzymali ptaka, który po tylu wzruszeniach miał przymknięte oczy, i wypuścili go. Ach, jak wysoko pofrunął! Czyż możemy iść z nim w zawody!...

Śruby jęczały. Samolot pochylił się kilkakrotnie ku przodowi, a potem nagle, jakgdyby przewyciężając swój trzytonnowy ciężar, ruszył z miejsca, wyrzucając z pod siebie śnieg i zwiększając stopniowo szybkość. A za nim biegli ludzie, krzycząc i wymachując rękoma. Bliżej stojący śpieszyli się również, utykali w śniegu, padali, potem zrywali się i również jak tamci wykrzykiwali jakieś niezrozumiałe słowa. Cienkie nogi aparatu, na których, jak trzewiki, były osadzone puste wewnątrz pudła nart, podskoczyły kilka razy jak wrona przed odlotem, i samolot niespodzianie zawisł w powietrzu, poczem, ulatując coraz wyżej, zmalował zupełnie. Wszyscy jednocześnie spostrzegli, jak jedna z nart przybrała pozycję pionową i wygięła ku górze swój cienki koniec. Widać, przy odlocie ugrzęzła w śniegu, potknęła się o jakieś wzniesienie lodowe i wskutek tego tak niebezpiecznie się wykrzywi-

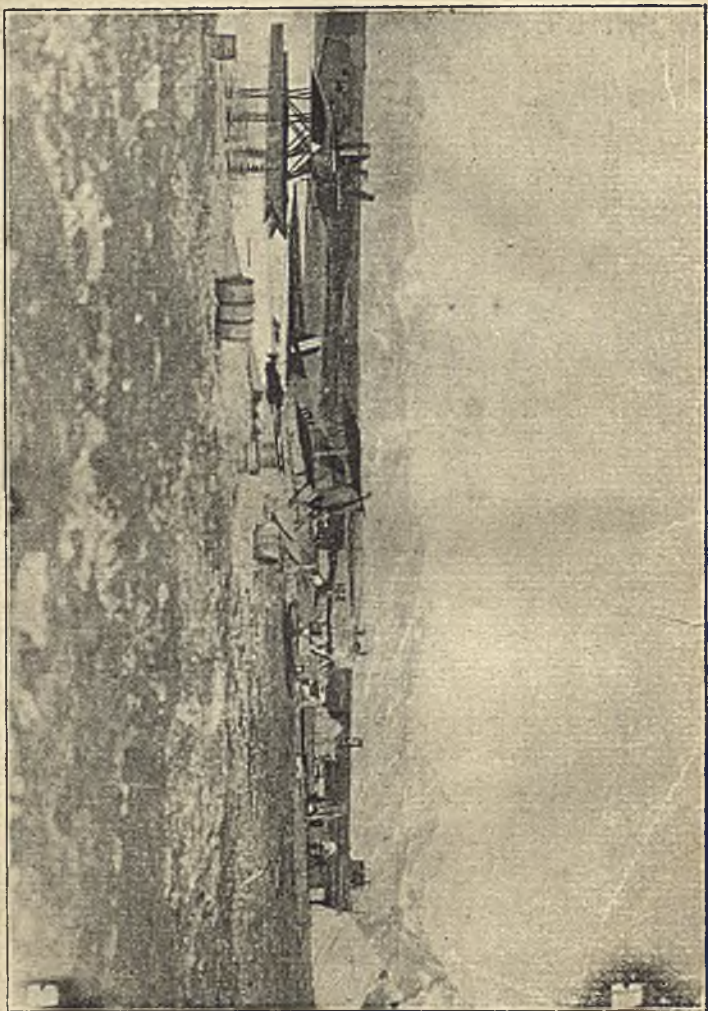
ła. Prąd powietrza, który wrzynał się w trzy śruby, nie pozwalał jej się wyprostować.

— Narta! Narta! — wrzeszczał mechanik Fiedotow, biegnąc w stronę łamacza lodów i przewracając się w śniegu. Nikt nie miał wątpliwości, że lada chwila nastąpi fatalna katastrofa. Na śniegu jak ciemna plama leżała zapasowa narta; położono ją, aby ostrzec wporę lotników. Miał to być sygnał, zwiastujący nieszczęście.

Lecz i tam na samolocie, zda się, spostrzegli już smutne skutki zdradliwego lotniska. Aparat spuszczał się coraz niżej, przechylając się na skrzydło, aby potem oprzeć się na lewej, nienaruszonej narcie. Czuchnowski szykował się do karkołomnego obrotu, i los aparatu całkowicie zależał od zimnej krwi i umiejętności pilota. Ciężki kadłub samolotu, prując powietrze, prędko szedł nadół i stawał się coraz większy. Nad głowami oczekujących go rozległ się łoskot śrub, który stopniowo milkł. Śruby parsknęły jeszcze kilka razy, a potem ucichły zupełnie. Aparat prawie dotykał już lodu. Wszystkie oczy były weń wpatrzone. Narta jak przeklęta sterczała wciąż do góry... Nagle samolot musnął śnieg, poczem przebiegł 50 metrów i zatrzymał się. Dokoła niego rozległy się burzliwe oklaski polarnej widowni. Witani owacyjnie lotnicy opuszczali kabinę. Bo też i słusznie należały im się te owacje. Przy lądowaniu, kiedy silniki przestały działać i prąd powietrza osłabł, narta sama przyjęła właściwy jej kierunek. Spojrzeliśmy zbliska na wino-



Krajobraz podbiegunowy.



Zatoka Kingsbay, będąca bazą dla ekspedycji
ratunkowych na pomoc załodze "Itali".

wajczynię: przytrzymujące ją wiązadła były zerwane, a sama narta, skrzywiona wskutek mocnego uderzenia o lód, spoglądała na nas z ironją. Ech, kiepski to towar — te narty! Wszystkie inne przyrządy były w zupełnym porządku.

Od tej chwili skrzydlata jaszczurka zjednała sobie nasze serca. Cały „Krasin przejęty był pomysłem zakończeniem lotu, a Czuchnowski przechadzał się dumnie z miną solenizanta.

Na wszystkich okrętach istnieje spis członków załogi. Otóż w spisie naszego okrętu figurowała na dość skromnem stanowisku, bo w charakterze posługaczki kajutowej, niejaka Ksienja Wasyljewna Aleksandrowicz. Zdaje się, że nikt nie znał ani jej nazwiska, ani imienia jej ojca. Posiadała tylko dla wszystkich imię: Ksienja.

Otóż Ksienja ta stała się europejską znakomitością. Towarzyszący nam signor Giudici czuł się w obowiązku powiedzieć coś o kobiecie na „Krasinie“ i napisał o niej do swojej gazety. W „Corriere della Sera“, którego był korespondentem, Ksienja figurowała jako Dzenja, tak wymawiał to imię nasz wytworny Włoch.

Zwykle bardzo opanowany i spokojny pan Giudici zaczął zdradzać wielkie podniecenie z powodu zbliżającej się decydującej chwili i krzątał się więcej od innych.

A „Dzenja“ w zakasanej spódnicy, bez pończoch, w sandałach, które dawno zatraciły fason, wciskała się gdzieś w kącik i, podparłszy policzek, zawodziła żałośnie:

— Polecą! Oj, moiściewy, polecą!

Nigdy nie myślałem, że lekcje rysunków, które kiedyś przed 20 laty pobierałem w szkole, przydadzą mi się teraz za 80-tym stopniem szerokości północnej. Trzeba było na częściach samolotu namalować czerwone gwiazdy, ażeby siedzący na krze lodowej rozbitkowie ujrzeli nas w całej okazałości. Posługując się pendzlem i farbą, które bosman Kudzielko wydobyl ze swej szkatułki, zacząłem nadzwyczaj starannie malować gwiazdy wielkości półtora metra.

A potem wraz z Giudicim i Czuchnowskim układaliśmy list do grupy Viglieri'ego. List ten nasi lotnicy zamierzali zrzucić z samolotu wraz z żywnością, ciepłą odzieżą i papierosami.

List zawierał komentarze do wielkiego arkusza, na którym narysowane były umówione znaki. Takie właśnie znaki grupa Viglieri'ego powinna była pokładać na lodzie z jakichkolwiek przedmiotów. W ten sposób gromadka rozbitków mogła ułatwić Czuchnowskiemu niebezpieczne lądowanie, a właściwie lądowanie.

Z tym arkuszem była zabawna historia. Miejsce, dogodne do lądowania, miało być oznaczone kółkiem,

a niedogodne — krzyżykiem. Lecz zmieniliśmy ten projekt. Pomyśleliśmy sobie, że Włosi, którzy są gorliwymi katolikami i posiadają nawet na chorągwi znak krzyża, mogliby się na nas obrazić. Zdecydowaliśmy wobec tego, że krzyż będzie oznaczał miejsce odpowiednie, a koło — nieodpowiednie. Zresztą list ten nie doszedł do rąk adresatów. Szkoda! Tyleśmy w niego włożyli duszy! Dużo również serc*em* i duszy włożyła „krawczyńska” załoga w samolot, który wraz z pięcioma jego mieszkańcami uniósł się nad polem lodowem i uleciał w mgłę przepojone przestworza. Chromatyczna gama miesięcznego nerwowego napięcia musiała właśnie zakończyć się tym śmiałym akordem powietrznym. I 10-go lipca o 4^{1/2} po południu Czuchnowski wraz z czterema towarzyszami rozpoczął swój historyczny lot.

IV

LUDZIE NA KRZE LODOWEJ

Wiosna polarna. — Bez wszelkiej żywności. — Na pływającym lodzie. — Zappi i Mariano. — Samolot z czerwonymi gwiazdami. — Syrena „Krasina“.

Z początku lipca nastąpiła wiosna polarna. Lecz nie była to nasza czarodziejka-wiosna, która, gdziekolwiek stąpnie na wilgotnej czarnej ziemi, zaraz wydobywa na powierzchnię zielone źdźbła, lasy ubiera strojnie w przezroczysty puch, a na zagony sprowadza gromady kawek. O nie, tutaj na północ od Szpitsbergenu działo się zupełnie inaczej. Wiosna polarna przepojona była mgłą, której ciężkie warstwy kładły się na bezludne wyspy. Wiatry, nieznanące przeszkód, i niezbadane dotąd prądy wprawiały w ruch ogromne pola lodowe, które, napływając jedne na drugie, tworzyły całe góry. Kiedy mgła zniknęła, słońce grzało porządnie, podnosząc temperaturę do 10 stopni wyżej

zera. Topniał wówczas śnieg na lodzie, i tworzyły się doły, wypełnione słodką wodą koloru blade-błękitnego lub szmaragdowego. Gromadki psów morskich przybiegały na śnieżne płaszczyzny i, leżąc zgodnie obok siebie, wygrzewały się na słońcu. Rzadko kiedy można było dostrzec rozwalonego konia morskiego. Dokoła krążyły bezlotki, które w powietrzu i na wodzie oddawały się miłości, lub staczały zacięte walki.

Koło północno-wschodniego brzegu Nord-Ostlandu morze oczyściło się i tylko gdzieś niedziedzie na jego zupełnie szarej powierzchni płynęły góry lodowe, które oderwały się od lodowców nadbrzeżnych. Surowe czarne szczyty wysp Foyn i Brok były porane brózdami ze śniegu. A na dwudziestopięciokilometrowej przestrzeni, dzielącej Brok od wysp Karola XII i Drabant, wszędzie, gdzie tylko było okiem sięgnąć, pełno było tłuczonego lodu, którego zimne, bezładne masy poruszyło tchnienie wiosny polarnej. Ogromne odłamy lodów—sześciiany, romby, piramidy—wszystkie te szalone figury geometryczne Arktyku, porane wodą i pokryte mokrym śniegiem, były, zda się, zupełnie nieruchome i zastraszająco obojętne. I tylko idące w różnych kierunkach szczeliny i pęknięcia mówiły nam o potężnej pracy przyrody.

* * *

Wśród tego morza tłuczonego lodu na śpiczasto zakończonyj bryle lodowej, szerokości 10 metrów, znajdowali się ludzie, zewsząd otoczeni wodą. Było

ich dwóch. Widać dawno już oderwali się od społeczeństwa ludzkiego. Jeden z nich miał czarne, sięgające ramion tłuste włosy. Ogorzałą i posiekaną przez wiatry twarz zarosła broda, która przykrywała wystającą szczękę. Na głowę wciśnięta była czapka skórzana z nausznikami. Wyzierały z pod niej mało wyraziste, zapadnięte, bezbarwne oczy. Twarz towarzysza okalała rudawa, podobna do pakuł broda. Błękitne oczy miał nawpół przymknięte, a blade zapadnięte policzki poorane były przedwczesnymi zmarszczkami. Pierwszy miał na sobie tyle odzieży, że sprawiał wrażenie niezgrabnego grubasa. Ubrany był w dwie pary spodni lotniczych, i dzięki nim nogi jego wyglądały jak słupy. Obuty był również w dwie pary miękkich skórzanych butów, tak zwane mokasyny, spięte mocno rzemieniami. Cała odzież była przesycona wilgocią. Co chwila wstrząsały nim nerwowe dreszcze, wywoływał je trzask lodu lub plusk wody u podnóża bryły lodowej. Teraz właśnie człowiek ten krzątał się koło spodni lotniczych, ułożonych na lodzie w kształcie litery A. Posługując się szpagatem i skórą, chciał zastawić sidła na mewy. Lecz ptaki jakgdyby zmówiły się i wcale nie chciały się zbliżyć do tak marnej przynęty. Popękanymi, czarnymi od brudu palcami, na których połamały się paznokcie, mężczyzna przewiązywał szpagat na swoim myśliwskim przyrządzie. Usta jego szeptały przekleństwa we włoskim języku. Chwilami nagłym i nerwowym ruchem przerywał swą pracę, podnosił głowę i, zasłaniając oczy dłonią, wpatry-

wał się w daleki brzeg. Na swego towarzysza nie zwracał żadnej uwagi.

Ten ostatni leżał na łodzie we wgłębieniu, przypominającym jaskinię, tam był zasłonięty od nieprzyjemnego wiatru morskiego. Leżąca pod nim połówka wełnianej derki oddawna już była nawskroś przemoczona wskutek topniejącego dokoła lodu. Pod nogami wytworzył mu się dołek, wypełniony zimną wodą. Na nogach nie miał obuwia, tylko podarte wełniane skarpetki, zupełnie mokre. Dotykał niemi powierzchni wody, lecz pozostawał zupełnie bez ruchu, jakgdyby nic nie czuł.

Chwilami dręczyła go czkawka. Zwracał wówczas wodę, którą przedtem wypił. Spływała mu po brodzie za kołnierz. Od czasu do czasu otwierał oczy, a po chwili znowu opuszczał zsiniałe powieki.

Od obojga tych ludzi zalaływał przykry, wprost nie do zniesienia przykry zapach rozkładu.

Na odłamie lodowym nie było żadnych śladów żywności. Pozostało tylko kilka bezładnie rzuconych pudełek od konserw mięsnych. Z jakichś okropnych gałganów ułożono widać coś nakształt liter, a na kijku, niewiadomo skąd wziętym i mocno wsadzonym w śnieg, powiewała chorągiewka. Cicho było dokoła. Beznadziejna cisza spowiła ludzi, których morze odcięło od ładu. Bryła lodowa, niepostrzeżenie dla nich samych popędzana wihrem i prądem, płynęła wraz z polem lodowym. Widzieli tylko, że brzeg jednej lub drugiej wyspy jakgdyby zaczynał się zwiększać. Do-

strzegali nawet napelnione śniegiem pomiędzy górami szczeliny. W duszy ich tliła się wówczas iskra nadziei, że przybiją wreszcie do brzegu. Lecz potem znowu cofali się, brzeg się oddalał, i ponura rozpacz gasiła wszelką nadzieję. Lód ciągle płynął z prądem. I nie było takiej mocy ludzkiej, któraby wstrzymała znęcanie się żywiołu polarnego nad dwiema uwięzionymi przezeń istotami. Dawno już wyczerpały się wszelkie zapasy. Panował tutaj blady nieprzerwany dzień lata polarnego. Stracili rachubę czasu. Kiedy niekiedy dostrzegali szybujące niedaleko samoloty—zdarzyło się to nawet sześć razy. Znowu powstawała nadzieja.

A więc szukają ich, skoro do tych dzikich krajów zagląдают ludzie. Opanowywało ich podniecenie. Zdrowy mężczyzna zaczynał skakać na lodzie jak opętany, wymachiwał chorągiewką, nawet krzyczał, jakgdyby w samolocie mógł go ktoś usłyszeć. Zaczynał ruszać się i ten chory, który bezsilnie leżał na topniejącym śniegu. Lecz próżne wysiłki! Nie dostrzegano ich...

Ci opuszczeni nieszczęśliwcy byli oficerami włoskiej floty powietrznej. Zdrowy mężczyzna nazywał się Zappi, a jego towarzysz — Mariano.

Obydwaj przed czterdziestu dniami po rozbiciu „Italji” wraz ze szwedzkim uczonym, Malmgreenem, porzucili grupę generała Nobilego. Zamierzali dojść do lądu i nawiązać stosunki ze światem. Lecz obecnie Malmgreen nie był już razem z nimi.. Z zachodu szła mgła. Opadała stopniowo na brzegi niedosiężnych wysp. które, zda się, mówiły: „Porzućcie wszelką na-

dzieje!"... Rozległ się daleki, chwilami milknący a chwilami głośniejszy szmer samolotu, który zbudził ich z odrętwienia. Samolot szybował niezwykłą drogą z północo-zachodu i zmierzał wprost do nich. Zappi skoczył na równe nogi, schwycił chorągiewkę i, dając sygnały, jak warjat zaczął biegać po lodzie.

— Ruszaj się! Ruszajże się! — krzyknął do swego towarzysza.

Chory bezsilną przezroczywą dłonią ściągnął z głowy czapkę i zaczął ją podnosić i opuszczać naprzemian. Oczy ich rzucały błędne spojrzenia. Samolot był niezbyt wysoko nad nimi, trochę z boku. Jego trzy silniki ryczały. A na skrzydłach i ogonie Zappi wyraźnie widział czerwone gwiazdy.

— Il velivolo russo! Il velivolo russo!*) — krzyczał Zappi, widząc, że samolot oddala się obojętnie i ginie we mgle. Wkrótce w powietrzu zaległa cisza.

— Ależ, on wróci jeszcze do nas! Ocknij się, przeklęty! — wołał do swego towarzysza, i po jego brudnych policzkach spływały łzy, pozostawiając szare brózdy. Lecz Mariano wskutek przeżytego wzruszenia znowu osłabł. Męczyła go ciekawka, a oczy rzucały tępe spojrzenia. Jego sine zupełnie wargi siłą przyzwyczajenia, nabytego jeszcze w dzieciństwie, poruszały się bezdźwięcznie, szepcząc słowa modlitwy.

I rzeczywiście, samolot z czerwonymi gwiazdami

*) Samolot rosyjski! samolot rosyjski!

wrócił, huczając jak przedtem. I znowu tak samo leciał tą dziwną drogą wprost na ścianę, którą tworzyła zbliżająca się z zachodu mgła. Znowu ogarnęło ich podniecenie, i zaczęli ruszać się, byleby tylko dać znać, że są tu, na tym zniechęconym przez nich lodzie. I o, cuda! Samolot sowiecki wolniutko zaczął zataczać nad nimi koła. Jedno... drugie... piąte... Już ich widzą...

Samolot znikł we mgle. Może poleciał po żywność... Ależ tak, bezwątpienia. Wszak lotnicy nie mogli przewidzieć, że ich napotkają. Na samą myśl o jedzeniu dostali mdłości, tak wyczerpał ich ten głód. Ach jeść, jeść, aby tylko już jeść!..

Mijały godziny. Minęła cała doba. Rozpoczęła się następna, a samolotu nie było widać. Koszmary i halucynacje ustąpiły miejsca zupełnemu odrętwieniu. Stracili wszelką nadzieję... Nagle, leżąc w swem wilgotnem wgłębieniu, usłyszeli przerywane dalekie wycie. To on, to on, ten samolot z czerwonymi gwiazdami, a z nim i życie leci do nich! Podnieśli oczy, lecz nic nie dostrzegli na wyblakłym sklepieniu niebios... Znowu rozległo się wycie... Czyżby znowu halucynacja? Złudzenie słuchowe? Zappi wbiegł na szczyt bryły i osłupiał, nie wierząc swym oczom. Wprost ku bryle naprzelaj poprzez lody, wspinając się na ich spiętrzone białe odłamy, szedł okręt o szerokim, przysadzistym czarnym kadłubie. Kominy jego wznosiły się wysoko, syrena jęczała... Był to „Krasin”...

V

GRUPA MALMGREENA

Lot Czuchnowskiego. — Mgła opada. — Radjo milczy. — Historyczna depesza. — Naprzód. — Szelagin. — Czarne punkciki. — Dwaj czy trzej? — Tajemnicza śmierć Malmgreena. — Wiadomości „Matin“. — Zappi na pokładzie „Krasina“.

Czuchnowski odleciał dnia 10-go lipca o 4 $\frac{1}{2}$ po południu. Samolot jego znikł w kierunku wyspy Karola XII, na wschód od miejsca, w którym zatrzymał się „Krasin“. Przepowiednie co do pogody nie były pomyślne, i nasz radjotelegrafista W. A. Bierozkin uprzedzał, że w ciągu najbliższych 2 dni powietrze tylko na krótki przeciąg czasu będzie wolne od mgły.

Czuchnowski jednak odleciał. Postąpił tak z dwóch względów: po pierwsze staliśmy wśród ogromnych lodów z przygotowanym do odlotu aparatem.

Tymczasem zbliżający się cyklon mógł popchnąć lody z fatalnym skutkiem dla rozbitków. Po drugie lotnisko nasze, pełne wzniesień lodowych, z każdą godziną stawało się mniej bezpieczne do startowania.

Czuchnowski odleciał. A z południowo-zachodniej strony zbliżała się mgła, zasłaniając miejsce, na którym zatrzymał się nasz łamacz lodów. Wstrętna historia z temi mgłami podbiegunowemi! Na całe godziny, a czasami całe doby zawisną i przykryją wszystko swoją zwartą wilgotną zasłoną.

Serca nasze nurtował niepokój. Rozumieliśmy wszyscy, że Czuchnowskiemu i jego towarzyszą grozi niebezpieczeństwo. Właściwie cała nasza ekspedycja była zagrożona — wszak teraz bez wywiadowcy zginęlibyśmy niechybnie. Z samolotu przez radio dochodziły nas oddzielne słowa... „Karol XII“... „Woda wolna od lodu“... „Lodowiec Leigh Smitha“... Każde takie słowo urastało do niebываłych rozmiarów i rozchodziło się po całym okręcie, przedostając się do wszystkich zakątków jego zatłuszczonych, żelaznych korytarzy. Czasami radio milkło. Wtedy „krawczy" waleśali się z kąta w kąt, jakgdyby chcieli skrócić sobie te ciężkie chwile niepewności. „Wracamy“... „Dostrzegliśmy grupę Malmgreena“... Wydało nam się to zupełnie nieprawdopodobnem. Najmniej spodziewaliśmy się tego, że lotnicy nasi napotkają grupę Malmgreena. Bowiem już sześć tygodni minęło od chwili, kiedy uczoney Szwed wraz z towarzyszącami opuścił grupę generała Nobilego (którą w tym czasie za-

często już nazywać grupą Viglieri'ego) i ani jeden z przylatujących tutaj cudzoziemskich samolotów nigdzie na jej ślady nie natrafił. Niedalej jak poprzedniego dnia szwedzkie radio zawiadomiło nas, że grupa Malmgreena prawdopodobnie zginęła albo też (dodawano radio dla pociechy) znajduje się na bryle lodowej bez żywności i bez broni w kiepskim obuwiu, i oczywiście czeka ich tylko śmierć.

Wyczekiwaliśmy bardziej szczegółowych wiadomości, lecz radio od 8-ej wieczorem nie odezwało się więcej ani razu.

Na lodzie rozłożono ognisko. Paliły się beczki od smoły, deski i potłuszczone szmaty. A nad tem wszystkim unosiły się kłęby czarnego dymu. Trzask rakiet sprawiał wrażenie figlów dziecięcych, a blada plama „reflektora” wywoływała na usta uśmiech pobłażliwej ironji, która nie opuszcza ludzi nawet w najtragiczniejszych chwilach życia. Mgła ciążyła nad nami jak płyta grobowa. Godziny mijały, i nikt nie kładł się do snu. Wszyscy nasłuchiwali, czy aby nie zaleci znajomy łoskot silników. Lecz cisza panowała dokoła. Nie zdołały jej zakłócić niesforne głosy ludzkie, mówiące szeptem, jakgdyby panowała żałoba.

Jakże męczące to były godziny! Zdawało nam się, iż wszystkie nasze nadzieje obróciły się wniwecz. W noc z 10-go na 11 lipca radio znowu przemówiło — z początku padały słowa bez sensu, z długimi przerwami. Aparat jakgdyby hełkotał coś przez sen, lecz później posypały się słowa, wyraźne i dobitne. Potarg-

ny, blade, z czerwonymi od zmęczenia oczami nasz radjotelegrafista Judichin, nacisnąwszy słuchawkę na uszy, notował depezę.

Zagłuszone zewszepoch stron szmerem wzburzonego eteru zlekka tylko dźwięczały w słuchawkach fale, wywoływane kluczem dalekiego lotnika-obszrwatora Aleksiejewa:

Tin-tiii-ti-ti-tiii-ti-ti-ti. Układały się w radjodzienniku „Krasina“ szeregi zrozumiałych liter, które zawierały wszystko to, do czego zdążali nasi żeglarze i lotnicy, wyteżając mózgi i mięśnie. Radjodepesza brzmiała:

„Malmgreen znaleziony pod 80 st. 42' szerokości i 25 st. 45' długości na niewielkiej, śpiczasto zakończonej bryle lodowej. Stop. Lody bardzo rozsunięte. Stop. Dwaj z chorągiewkami, trzeci leżał nawznak. Stop. Zatoczyliśmy nad nimi koło pięć razy. Stop. Woda zupełnie czysta pomiędzy 80 st. 40' trzydziestym południkiem brzegiem Nordostlandu i linią wyspy Repsa na ost-nord-ost według wskazanej szerokości, dlatego grupy Viglieri... nie mogliśmy zobaczyć z „Krasina“... widać było tylko Wrede“...

Radjo zaczęło pleść głupstwa. Judichin wpadł w pasję i zaklął. Lecz dalej szło już gładko:

„...Nie można było wybierać miejsca, lądowaliśmy na falistem polu lodowym o milę od brzegu, na którym byliśmy. Stop. Lądowaliśmy na południo-zachód od Wrede czy też Platen; mgła nie pozwala dokładnie określić miejsca. Pod koniec lotu oderwało się

podwozie, złamane dwie śruby. Samolot nie nadaje się do lądowania na lodzie; wszyscy zdrowi, zapasów żywności starczy na dwa tygodnie. Stop. Uważam za konieczne natychmiastowe pójście Krasina z pomocą Malmgreenowi. Czuchnowski'.

Droga do grupy Viglieri'ego stoi otworem... Odnaleziono zblakana grupę Malmgreena... Jakież to poświęcenie!.. Drogi, kochany Borys Grigorjewicz! Jak żywy stał przed naszymi oczyma ze swym miłym nieśmiałym uśmiechem na ustach. Jak wielkim i szlachetnym wydawał się tenaz tym wszystkim, którzy umieją cenić prawdziwego człowieka.

Ostatnie zdanie jego depezy obleciało cały świat.

Sprzątanie pomostu, spuszczonego z okrętu, pochłonęło osiem godzin. Jedenastego lipca w południe „Krasin“ wyruszył na wschód, torując sobie drogę wśród lodów. Szło mu coraz lżej. Wszak cały tydzień nie ruszaliśmy się z miejsca, a tymczasem lato polarne zrobiło swoje i dobrze dla nas popracowało. Tem bardziej trzeba było się śpieszyć. Ociepliło się, lody pękały, i ci, którzy znaleźli na nich przytułek, łatwo mogli zginąć.

Mgła znikła, i „Krasin“ żwawo przedzierał się wśród bezkresnych pól lodowych, poprzecinanych

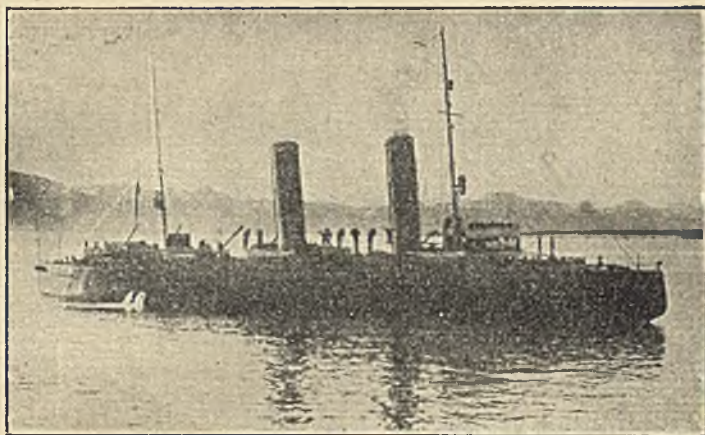
wodnemi kanałami. Pod koniec dnia 11-go lipca odrobiliśmy 35 kilometrów.

Tegoż dnia miało miejsce niewielkie zdarzenie. Na lodzie w pobliżu naszego okrętu spostrzegliśmy białe niedźwiedzie. Niedźwiedzica mężnie znosiła pociski. Kule nasze wprost poszarpały jej brzuch, a tymczasem dwa dość spore niedźwiedziątka zdołały umknąć. Zabitą niedźwiedzicę zabraliśmy na pokład i pojechaliliśmy dalej.

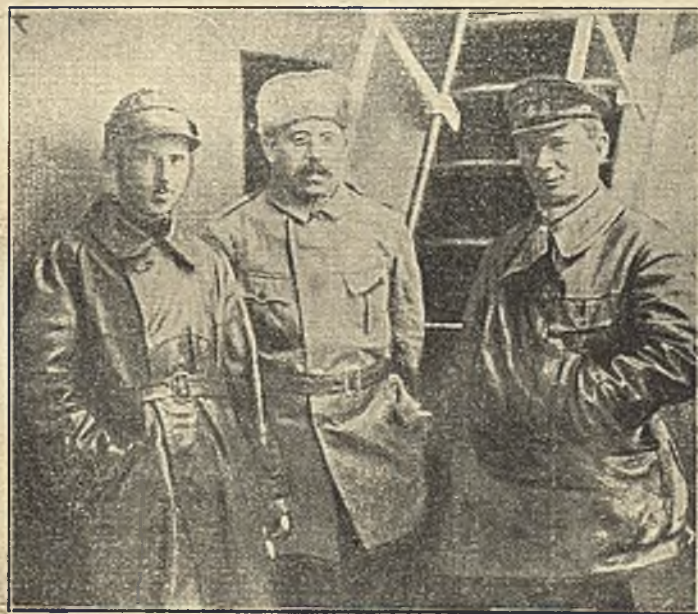
Nazajutrz wczesnym rankiem 12-go lipca byliśmy już pomiędzy wyspami Karola XII i Brok. Cała ta przestrzeń pokryta była lodowemi górami, odłamami lodu i ogromnemi polami lodowemi, między którymi przepływała ciemna jak ołów woda. Za rufą okrętu piętrzyły się czarne skały Karola XII i Drabanta, zaś z prawej strony ciągnęły się ledwie widzialne przez mgłę szare, puste brzegi Nord-Ostlandu.

Ogromne bryły rozstępowały się przed samym dziobem „Krasina” i, obracając do góry swą zieloną podwodną część, wyrzucały olbrzymie kaskady spienionych wód. Tylko mewy i bezlotki, towarzyszące wiernie naszemu łamaczowi lodów, wносиły trochę życia w te martwe krainy, które wskazał nam Czuchnowski.

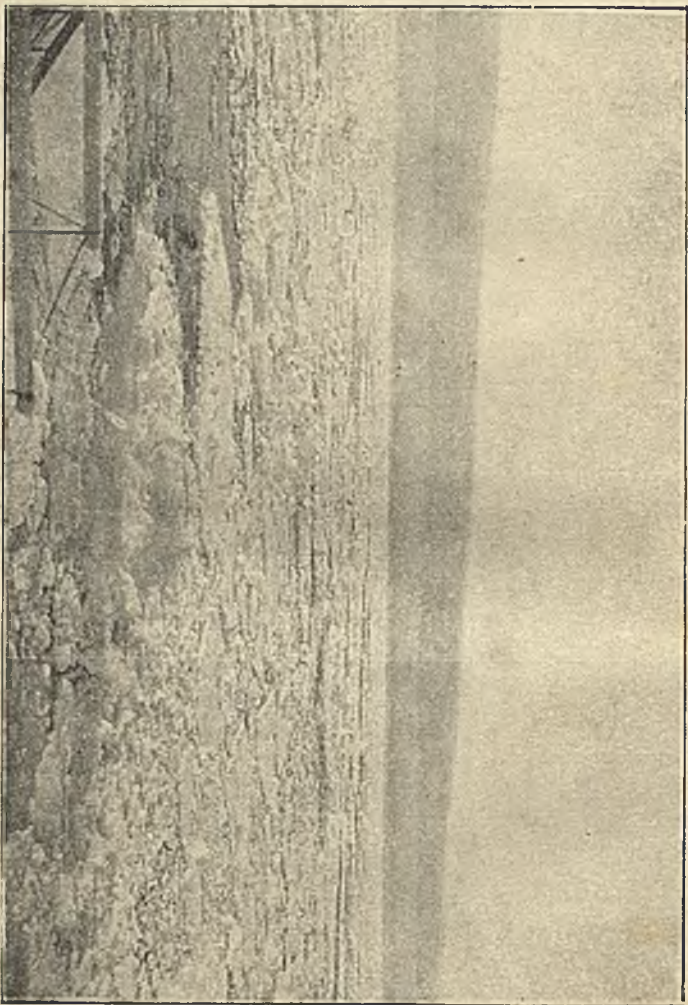
Zegar wskazywał noc, a w rzeczywistości ciągnął się nieprzerwany dzień. I w ciągu całej tej jasnej nocy nikt z załogi „Krasina” nie zmrużył oka. Na pokładzie, na mostku kapitana, nawet na masztach byli



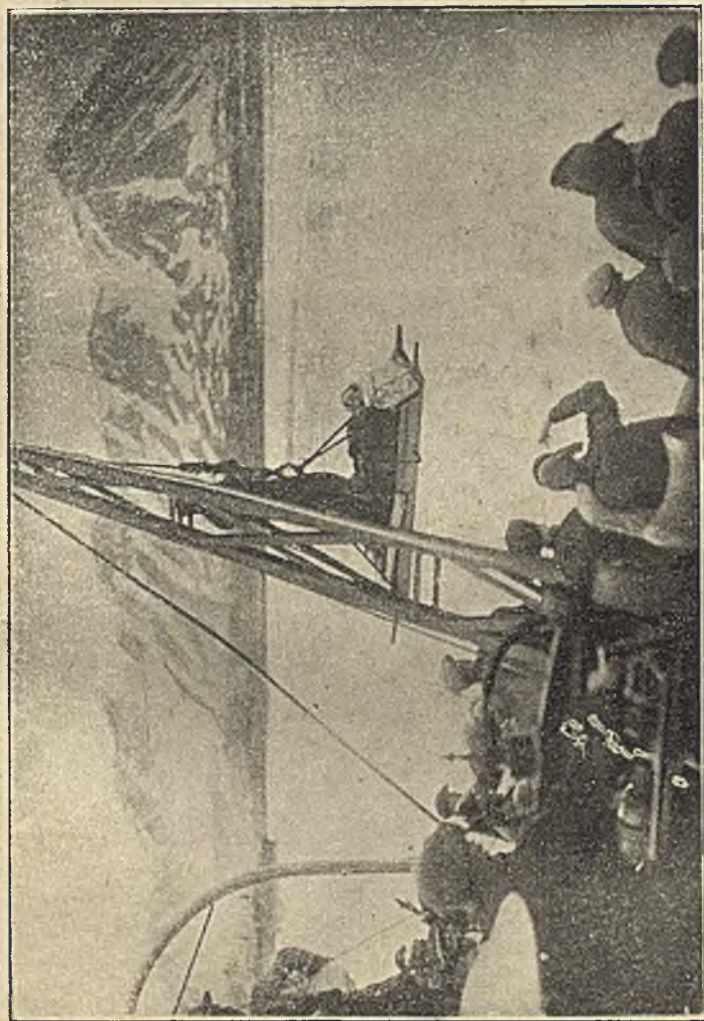
Łamacz lodów „Krasin”.



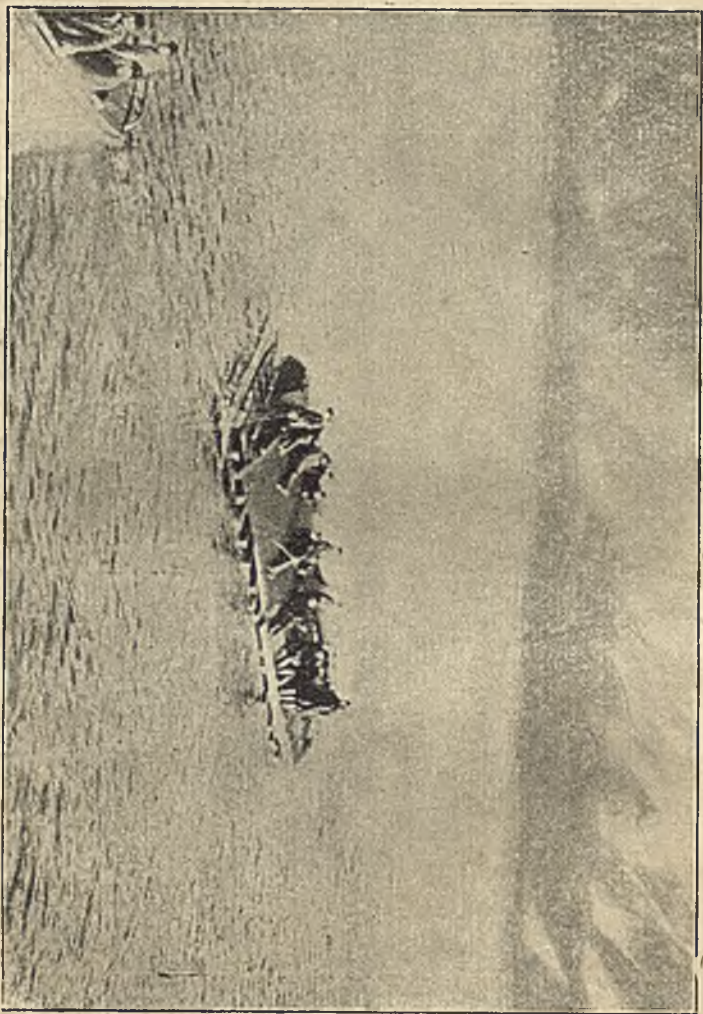
Kierownicy wyprawy ratunkowej „Krasina”:
Czuchnowski, Samejłowicz, Oras.



Widok pól lodowych.



Kap. Mariano przenoszą na pokład „Krasina“.



Zaloga samolotu Czuchnowskiego na promie.

ludzie, pilnie rozglądający się, czy nie rusza się ktoś na lodzie.

Ogromnie trudno jest dostrzec człowieka, gdyż lód całkowicie porany jest szczelinami. Pełno na nim płam, zagłębień, tajemniczych cieni, przezroczyście błękitnych i zupełnie czarnych.

Lodowe wzniesienia piętrzą się jedne na drugie, tworząc figury o najbardziej fantastycznych kształtach. Na lodzie widać ślady niedźwiedzi, psów morskich, krwawe resztki ich uczt, pełno jest również piasku i kamieni, zabranych z wybrzeża. Między odłamami lodów występują ciemne plamy wody. I gdzie tylko okiem sięgnąć, widzi się tylko szaleństwa brył lodowych, wywoływane wiatrami i prądami, które we wszystkich kierunkach przecinają północne morze Polarne. Jakżeż tu dostrzec niezmiernie drobną postać ludzką, jeżeli góry lodowe sięgają wysokości 5 i 10 metrów, a lody mają takie wgłębienia i szczeliny, że cały okręt może przez nie przepłynąć?!

Jak zdołał mechanik Szełagin z wysokości 300 metrów poprzez mgłę wśród płam i wybojów lodowego pola dostrzec dwie poruszające się drobne postaci ludzkie — niewiadomo. Był to cud, którego ten krępy mały żeglarz powietrzny nie był w stanie wytłumaczyć. Później już towarzysze jego opowiadali, że spostrzegłszy rozbitków, Szełagin tak wrzasnął, że słycać go było poprzez łoskot silników, które zwykle zagłuszają nawet wystrzały armatnie. Może w tem opowiadaniu było trochę przesady, jednak łatwo so-

bie wyobrazić, co w takiej chwili przeżywali ludzie, znajdujący się w samolocie.

„Siedziałem w samym środku aparatu tuż za pilotem — opowiadał potem Szełagin — i uważnie spoglądałem nadół. Nagle spostrzegłem ciemną plamę, o drazu błysnęła w mej głowie myśl, że to namiot. Powiedziałem o tem Czuchnowskiemu. Samolot opuścił się nieco, zatoczył koło, i dopiero wtedy zobaczyliśmy, że jest to... legowisko psów morskich. Poleciliśmy dalej. Cały czas pod nami była woda, dopiero niedaleko wyspy Karola XII ukazały się rzadkie kry lodowe. Właśnie tutaj na jednej z nich znowu zobaczyłem ciemne plamy. Lecz teraz byłem ostrożniejszy i nie wszczynałem takiego alarmu. I tylko, kiedy posunęliśmy się bliżej, ujrzałem człowieka wymachującego dwiema chorągiewkami. Rzuciłem się natychmiast do kabiny Czuchnowskiego z okrzykiem: „Ludzie!” Zdawało mi się, że za tym człowiekiem stał cały szereg ludzkich postaci, coraz to niższych. Lecz kiedy opuściliśmy się niżej, to okazało się, że tym „szeregiem postaci” był tylko jeden jedyny człowiek, który leżał bez ruchu”.

. . .

Czasami ktoś z jadących na okręcie godzinami wystawał na pokładzie i, wpatrując się w horyzont, wołał:

— A no, chłopcy, chodźcie do mnie, patrzcie!

I dziesiątki par oczu, uzbrojonych w lornetki, szły we wskazanym kierunku. Świdrujące spojrzenia wpatrywały się w przestworza lodowe, na których zjawiały się jakieś podejrzane, jakgdyby poruszające się czarne punkciki. Po dokładnem zbadaniu okazało się, że padli ofiarą złudzenia optycznego.

— Ot, tam, bardziej na prawo, za górą lodową coś się rusza!

Lecz znowu przekonywaliśmy się, że te wrażenia były tworem silnego napięcia nerwowego i naszej fantazji, która za wszelką cenę pragnęła dostrzec tych, których mieli szczęście ujrzeć nasi lotnicy.

. . .

Nocy tej pozostawaliśmy na pokładzie. Nikt nie spał. Wszyscy ulegali halucynacjom. Zdjąwszy ciemne okulary, zbolełemi od wytężenia zażawionemi oczyma szukaliśmy wśród lodów magicznych czarnych punkcików, które nie dawały nam spokoju. Poranek był niezbyt chłodny. I u nas bywają takie pod koniec zimy. Termometr wskazywał 0 st. Szare niebiosa potęgowały martwość bezkresnej pustyni lodowej. Bezustanku rozlegało się przeciągłe przeraźliwe wycie syren, wycie, od którego, zda się, mogły lada chwila popękać bębny.

O piątej nad ranem komendant warty, pomocnik kapitana Brenkopf, spostrzegł z odległości 10 kilo-

metrów na jednej z gór lodowych czarny punkcik, który tym razem wreszcie okazał się postacią ludzką. Całe dwie godziny posuwaliśmy się, łamiąc lody, w tym kierunku. W miarę zbliżania się do tego punkciku przekonywaliśmy się, że doświadczony oko kapitana (przed mianowaniem go na „Krasin“ był kapitanem łamacza lodów „Purga“) nie omyliło się. Wśród niezliczonej ilości popękanych odłamów lodowych na jednej z brył, wielkości 10×10 , wysokości 4 metrów, poruszał się człowiek. Obydwie ręce miał wzniesione do góry i radośnie wymachiwał czapką. Towarzysz jego leżał w niewielkim zagłębieniu. Z trudem unosił głowę, starając się jednocześnie poruszać ręką. Na ustach jego błąkał się uśmiech cierpienia. Pierwszy — był to kapitan Zappi, a drugi — kapitan Mariano. Wprost dziwnym i nieprawdopodobnym wydawał się fakt istnienia tych ludzi wśród lodów. Kiedy już tylko 100 metrów dzieliło nas od nich, Zappi zaczął dawać znaki, abyśmy się zatrzymali: bryła ich kołysała się mocno i mogła lada chwila się przewrócić. „Krasin“ stanął. Dopiero teraz mogliśmy dobrze przyjrzeć się bryle.

Brak było na niej trzeciego człowieka. Później Czuchnowski nie upierał się, że razem z towarzyszami widział z wysokości trzy postaci. Bardzo możliwe, że tą trzecią osobą „leżącą nawznak“, o której wspominał Czuchnowski w swej radjodepeszy, były rozpostarte spodnie lotnicze.

Z okrętu spuszczone niezwłocznie deski i drabiny, po których majtkowie wraz z Brenkopfem przedostali się na bryłę rozbitków.

Z wielkim trudem przeniesiono na żaglu Mariano, który nie był w stanie przejść o własnych siłach przez poszarpany lód i wodę. Zappi poszedł sam, prawie nie korzystając z pomocy, wdrapał się na okręt po drabinie ze sznurów. Kiedy Brenkopf, będąc jeszcze na bryle, zapytał Zappi'ego: A gdzie jest Malmgreen? — Włoch wskazał palcem nadół na lód. Znalazłszy się na pokładzie „Krasina“, Zappi zaczął prosić o jedzenie, dając do zrozumienia, że umiera z głodu. Odprowadzono go zaraz do kajuty, gdzie dostał filiżankę kawy i cztery herbatniki — taką porcję wyznaczył dla niego doktor. Jego nerwowe, niespokojne ruchy sprawiały przykre wrażenie. Opowiedział nam, że nic nie jedli przez 13 dni, popijali tylko wodę, którą czerpali z zagłębień topniejącego lodu. Zdaniem naszego lekarza okrętowego, Mariano miał żyć nie więcej jak jedną dobę — widać było oznaki zbliżającej się agonji. Stan Zappi'ego był dużo lepszy. Mimo to miał dziwny wyraz twarzy, bodajże nie-normalny, a cienki głos jego, którym pośpiesznie powtarzał swoje: „Grazia. grazia” *), i latające spojrzenie, przyznam się szczerze, budziły pewną odrazę.

Nasz lekarz opowiadał nam, powtarzając słowa rozbitków (cała załoga „Krasina“ wiedziała o tem), że

*) Dziękuję, dziękuję.

między tymi nieszczęśliwcami stanęła umowa, iż w razie śmierci Mariano Zappi mógł zjeść ciało towarzysza. Choć właściwie taka umowa w tych warunkach nie miała znaczenia. Włosi byli niczłocznie ulokowani w sanitarnej kajucie „Krasina“, gdzie przedsięwzięto wszelkie środki dla uratowania życia Mariano. Temperatura podniosła się do 40 st. Chory majaczył, zdawało mu się, że wciąż jeszcze jest na lodzie. Rozpoczęła się gangrena wskutek silnego odmrożenia palców u nóg. Osłabienie było tak wielkie, iż obawiano się wykapać go. Zrobiono mu nacierania ze spirytusu i zastrzyknięto kamforę. Zappi zaś czuł się względnie nieźle. Kiedy go rozbierano przed obmyciem w sanitarnej kajucie, obecni stwierdzili, że miał na sobie dwa ciepłe okrycia i dwie pary futrzanego obuwia. Które z tych rzeczy stanowiły własność zmarłego Malmgreena lub Mariano, a które należały do samego Zappi — nie mógłbym powiedzieć.

Cóż się stało z trzecim członkiem tej grupy, nazwanej jego imieniem—gdzież jest doktor Finn Malmgreen?

Zappi, a nieco później i inni przez nas ocaleni opowiadali nam, że 30-go maja, w pięć dni po rozbiciu się „Italii“ Malmgreen wraz z dwoma ocalonymi oficerami opuścił grupę generała Nobile w celu skomunikowania się z „Citta di Milano“. Ponieważ radio zawiodło, mała ta grupa puściła się w ryzykowną podróż. W podobnych ekspedycjach takie oddzielne wy-

prawy są zawsze uważane za bardzo niebezpieczne i nieosiągające zamierzonego celu. Dlaczego tak wielce doświadczony badacz krajów podbiegunowych, jakim był Malmgreen, zdecydował się na taki ostateczny krok, pozostało do dziś dnia tajemnicą. Padając z samolotu „Italja”, Malmgreen złamał, a przynajmniej zwichnął sobie rękę. Trzeba choć raz w życiu przekonać się, jakie straszne przeszkody dla pieszych nagromadzają lody polarne, żeby zrozumieć, ile ten młody jeszcze człowiek musiał posiadać odwagi, że nawet ból fizyczny nie zdołał złamać jego silnej woli.

Lód, po którym szła grupa Malmgreena, posuwał się w różnych kierunkach, zależnie od wiatrów i prądów z szybkością od 5—10 kilometrów dziennie.

Jeżeli pieszo przebywać takie ruchome pola lodowe, to tylko w najlepszym wypadku można przejść te 10 kilometrów. Łatwo wobec tego zrozumieć, że wysiłki grupy Malmgreena, zmierzającej do stałego lądu, sprowadziły się do zera.

Po upływie dwóch tygodni Malmgreen zasłabł. Chora ręka zaczęła dawać mu się we znaki. Nadmiar złego odmroził nogi. Zappi opowiadał nam, że bohaterski Szwed ofiarował towarzyszom swoją ciepłą odzież i zapasy żywności, wręczył im kompas dla odnalezienia jego matce, poczem pozostał na lodzie, wzrokiem i rękoma dając im do zrozumienia, żeby szli na przód, on zaś jako zbyt ciężki dla nich ciężar będzie spokojnie czekał śmierci.

A oni zgodzili się na to. Działo się to niedaleko wyspy Brok, mniej więcej na miesiąc przed przybyciem „Krasina”.

* * *

Opinia całego świata potępiła Zappi'ego i Mariano za to, że usłuchali Malmgreena i pozwolili, by samotnie umierał na tej strasznej pustyni lodowej. Wątpliwe bardzo, czy Zappi posiadał dość współczucia dla swego rodaka, któremu w Kings-bay trzeba było amputować stopę. Były to fatalne skutki trzymania nieobutych nóg w zimnej jak lód wodzie... Los srodze ukarał Mariano, i zapewne nikt nie odważy się rzucić w niego kamieniem. Ale Zappi? Wszak bywają ludzie arcycywilizowani, którzy potrafią pierwsi, gdy okręt tonie, rzucić się do łodzi ratunkowych i w pośpiechu spychać do wody kobiety i dzieci. Fizycznie silny Zappi podobnie zachował się w stosunku do swych bezradnych towarzyszy. Lecz tylko obiektywnie prowadzone śledztwo może odsłonić tajemnicę śmierci bohatera Arktyku — doktora Finna Malmgreena i cofnąć straszliwe podejrzenie, które pod wpływem niezliczonych głosów zawisło nad dwoma ocalonymi Włochami. Nasuwa się pytanie, dlaczego „Krasin” nie próbował odnaleźć porzuconych zwłok Malmgreena. Lecz jeżeli odnalezienie poruszających się żywych ludzi połączone było z tyloma trudnościami, to jakże

małe były szanse spostrzeżenia nieruchomego ciała, o którym wcale nie wiedzano, gdzie się znajduje. I to w dodatku na płynącym lodzie, który w ciągu ubiegłego miesiąca mógł odrobić niejedną setkę kilometrów. Wszak były to kraje, które nie gardzą żadną zdobyczą! Trzeba było co prędzej zdążyć do grupy Viglieriego, składającej się z pięciu żywych istot, których miejsce pobytu było nam już znane. Poza tem pozostawiliśmy za sobą nową grupę — grupę Czuchnowskiego...

Niechaj wiecznym pomnikiem doktora Malmgre-
ena będzie wdzięczna pamięć całego świata uczonego
i nieśmiertelna aureola sławy, jaką zostawił po sobie
w oczach cywilizowanej ludzkości.

* * *

Zdaje się, że ani jeden z etapów podróży „Kra-
sina” nie narobił tyle hałasu i nie wywołał tylu ko-
mentarzy, co odnalezienie grupy Malmgreena. Wszy-
stkie gazety, poczynając od skandynawskich, poru-
szonych do głębi zaginięciem młodego uczonego,
i kończąc na włoskich, uszczęśliwionych odnalezie-
niem rodaków, poświęcały temu zdarzeniu całe stopy
artykułów i wiadomości, wśród których pełno było
hymnów pochwalnych na cześć naszego łamacza lo-
dów. I jak to zwykle bywa w podobnych wypadkach,
zachodnio-europejska prasa w pogoni za sensacją pu-

szczała wodze fantazji i czasami podawała zupełnie nieprawdopodobne wiadomości, niemające nic wspólnego z rzeczywistością. Już znacznie później wpadł mi przypadkowo w ręce numer francuskiego „Matin” z dnia 14-go lipca. Ciężkie chwile ratowania Zappiego i Mariano były opisane nadzwyczaj barwnie, z prawdziwą werwą, właściwą Francuzom, ale jednak bez cienia prawdopodobieństwa:

„Mariano i Zappi weszli na pokład okrętu i, szmatycznie płacząc, rzucili się do nóg komendanta łamacza lodów, kapitana Samojułowicza, wielokrotnie całując jego ręce”.

W jaki sposób „Matin” mógł wiedzieć o tak wzruszających szczegółach zaraz nazajutrz po odnalezieniu rozbitków? Wszak jedynym źródłem informacji mógł być tylko „Krasin”, który oczywiście takich wiadomości nie podawał. Najwidoczniej zmyślono je w redakcji, która w następnym odcinku tego numeru pisała dalej:

„Jedna z nóg Mariano została odmrożona, i są obawy, że powstanie gangrena”.

Biedak miał już zgangrenowaną i odmrożoną nogę, ledwo żywego wnoszą go na pokład, a on, porwany wdzięcznością, zapomina o wszystkim, i przypada do rąk R. Z. Samojułowicza, któremu śmiały autor artykułu z „Matin” darował tytuł kapitana!

Na tego rodzaju „opisy” w prasie trafiałem dość często.

Na okręcie naszym panowało wielkie podniecenie. Złożyły się na nie następujące okoliczności: lot Czuchnowskiego, rozbicie jego samolotu, nasze posuwanie się naprzód, które nastąpiło po tygodniowym pływaniu z prądem, zniknięcie Malmgreena i zjawienie się na „Krasinie” dwóch cudownie ocalonych ludzi. Nic więc dziwnego, że dwaj Włosi byli teraz bohaterami chwili, i uwaga całej literalnie załogi, poczynając od kierownika ekspedycji i kończąc na Ksienji, była na nich ześrodkowana. Ale Mariaño, jako ciężko chory, nawpółprzytomny, był umieszczony w kajucie sanitarnej pod staranną opieką naszego lekarza, A. W. Średniewskiego, który bronił go przed ciekawością zdrowych. Dlatego wszyscy mimowoli zajęli się Zappim. Niestety, nie wszystkie jego postęпки sprzyjały wytwarzaniu się dokoła niego atmosfery przyjaznego współczucia i sympatji. Jeszcze kiedy Zappi przechodził ze swej bryły na okręt i podtrzymywany przez dwóch małtków zbliżył się do burty, usłyszeliśmy, że wyraźnie i dobitnie przeczytał na dziobie okrętu słowo „Krasin”, napisane po rosyjsku. Po pewnym czasie dowiedzieliśmy się, że nawet troszczkę rozumie po rosyjsku i wymawia niektóre słowa.

Nasz sanitariusz, A. I. Szczukin, pielęgnował go jak dziecko (a trzeba przyznać, że dziecko to było dość kapryśne). Pewnego razu, poprawiając mu po-

duszkę, zapomniał, że ma do czynienia z cudzoziemcem, i tkliwie przemówił do chorego:

— A nuże, towarzyszu, przewróć się na drugi bok!

Zappi, który leżał na tapczanie, zaczerwienił się po uszy, uniósł się zlekka i krzyknął po rosyjsku:

— Nie jestem towarzyszem, jestem panem, jestem kapitanem!

Zdanie to rozeszło się po całym łamaczu lodów, i nietaktowny okrzyk Włocha wywołał powszechną niechęć. Można mu było jednak wybaczyć to chwilowe uniesienie ze względu na bardzo ciężki stan fizyczny i psychiczny.

Wreszcie Anatol Iwanowicz był nietylko wprawnym sanitariuszem, ale i zapoznanym dyplomatą. W pogawędce z włoskim oficerem dowiedział się, że na imię mu Filippo, a ojcu jego Pietro, wobec tego zaczął nazywać go Filip Piotrowicz. A Włosi z kolei wołali na Szczukina Anna Iwanowna, i zapanowała między nimi zgoda.

Ta zabawna historia dała powód naszym majtkom, skorym do nadawania przezwisk, wołania na Szczukina Zappa. Przezvisko to przyrosło do niego, i nawet po powrocie do Leningradu biedak użalał się przede mną:

— Co tu robić, inaczej nie nazywają — tylko Zappa i Zappa.. Bodajbv ich pioruny!

Nie starałem się zgłębić, do kogo te niezbyt życzliwe słowa były skierowane.

Zappi sam opowiedział, że nauczył się języka rosyjskiego podczas bytności swojej w Charbinie w 1921 roku. Takie oświadczenie nie mogło nie zwrócić naszej uwagi. Mimo to stosunek nasz do niego jako do ocalonego przez nas gościa pozostał bardzo poprawnym i delikatnym.

Tak samo niezbyt dobre wrażenie na naszym demokratycznym okręcie wywarł sposób, w jaki Filip Piotrowicz wołał sanitariusza. Gwizdał zwykle na niego „fiii” i wykonywał wskazującym palcem taki sam ruch, jakim u nas przywołuje się... psy. Panowie oficerowie włoskiej królewskiej floty w taki sam sposób zwracają się do niższych szarż, przekonałem się o tem naocznie na statku „Citta-di-Milano”. Ale jak to mówią: „nie wtykaj nosa do cudzego prosa” — skonstatawałem tylko, że zawadjackie gwizdanie pana Zappi na naszych niezależnych majtków odnosiło wręcz odmienny skutek, niż sobie życzył włoski oficer. Nie mogę przemilczeć jeszcze jednej historii. Zappi, skoro tylko powrócił do zdrowia, zaczął się dopytywać o los swojej chorągiewki, która wraz z obydwojma Włochami: wzięta była z bryły lodowej. Odpowiedziano mu, że chorągiewka jest cała, nieuszkodzona i schnie na górnym pokładzie. Nie była to zwyczajna chorągiewka; posiadała słowa łacińskie, wyhaftowane białym jedwabiem na granatowym tle: „Ubi nec aquila”, co oznacza: „Tam, dokąd orzeł nie zaleci”. Lecz któryś z naszych dowcipnisiów okrętowych natychmiast przetłumaczył po swojemu ten

dumny napis: „Tam dokąd kruk swych kości nie zanosi“. Słowa te tak dowcipnie scharakteryzowały wypadki, których byliśmy świadkami, że rozweseliły wszystkich bez wyjątku.

Trzeba jednak zaznaczyć, że Zappi świetnie panował nad sobą i natychmiast po wejściu na okręt, co świadczy o wielkiej dyscyplinie, zaledwie przełknął pierwszą filiżankę kawy, zbliżył się do stołu i napisał dwie depesze, które prosił przesłać przez radio. Prośbę jego spełniliśmy niezwłocznie. Jedna — był to raport dla generała Nobile o przybyciu na pokład „Krasina“ obydwóch oficerów, druga zawierała rozkaz dla porucznika Viglieri, żeby grupa jego w razie ocalenia jej, zabrała ze sobą wszystkie zapasy żywności. Widocznie ten człowiek, — wydarty ze szponów głodowej śmierci, całkowicie był pochłonięty myślą o jedzeniu. Dlatego więc przejawiał tak niezwykłą troskliwość w stosunku do zapasów swoich podwładnych, których odrazu poczuł się zwierzchnikiem*).

. . .

„Krasin“ zbliżył się do grupy, noszącej imię Malmgreena, dnia 12-go lipca o godzinie 7-ej rano, a w godzinę później opuścił to smutne miejsce i popłynął dalej na wschód.

*) Zappi posiadał wyższą szarżę i sprawował wyższy urząd niż Viglieri.

VI

12 LIPCA 1928 ROKU

„Hurt i detal“ — „Starszy“ na odłamie lodowym. — Ludzie na wyspie Foyn. — Kapitan Sora. — Władzą nas! — Grupa Viglicri — Finuta la Comedia! — Znowu pertraktacje z Nobilem. — Na pomoc Czuchnowskiemu. Omyłka Szmudta. — Podatek od psa. — Nakaz milczenia.

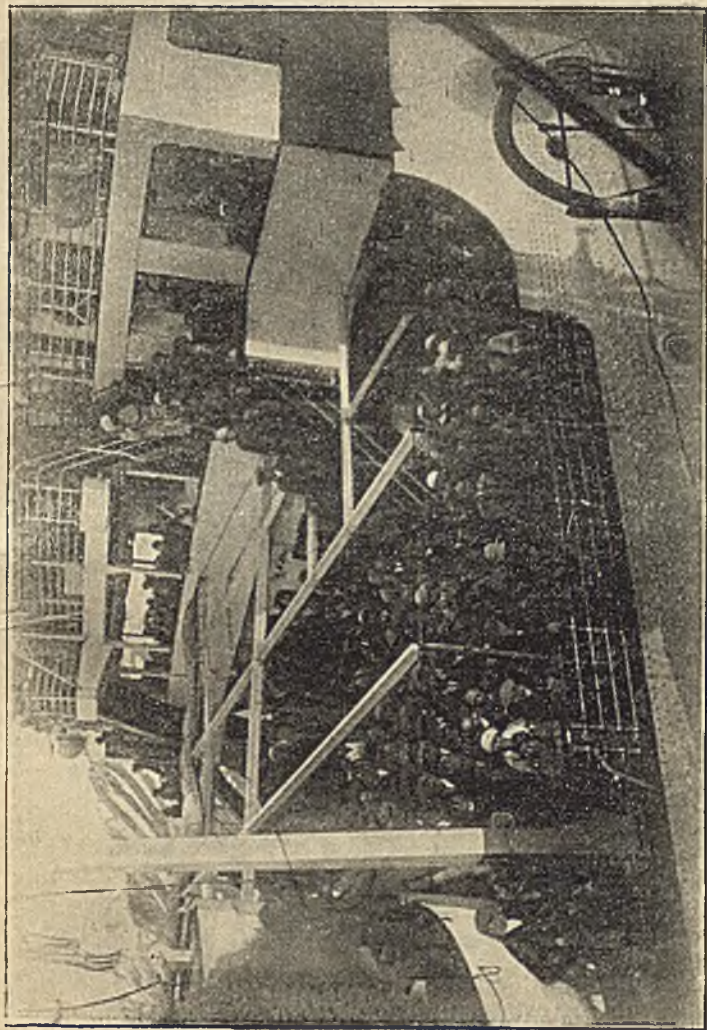
Pamiętny to był dzień 12-go lipca 1928 roku. Nigdy zapewne nie zapomną go uczestnicy wyprawy na łamaczu lodów. Jeden z dowcipnisiów, których u nas na „Krasinie“ nie brakło, nazwał ten dzień dniem hurtowego i detalicznego ratowania ludzi.

Wczesnym rankiem okręt nasz zabrał dwóch członków grupy Malmgreena, którzy nie mieli prawie żadnej nadziei ocalenia. Nieco później dostrzeżono z „Krasina“ na dalekim szczycie nieznaney dotąd wyspy Foyn grupę kapitana Sora, o którym myślano, że zginął. Wreszcie wieczorem tego samego dnia na po-

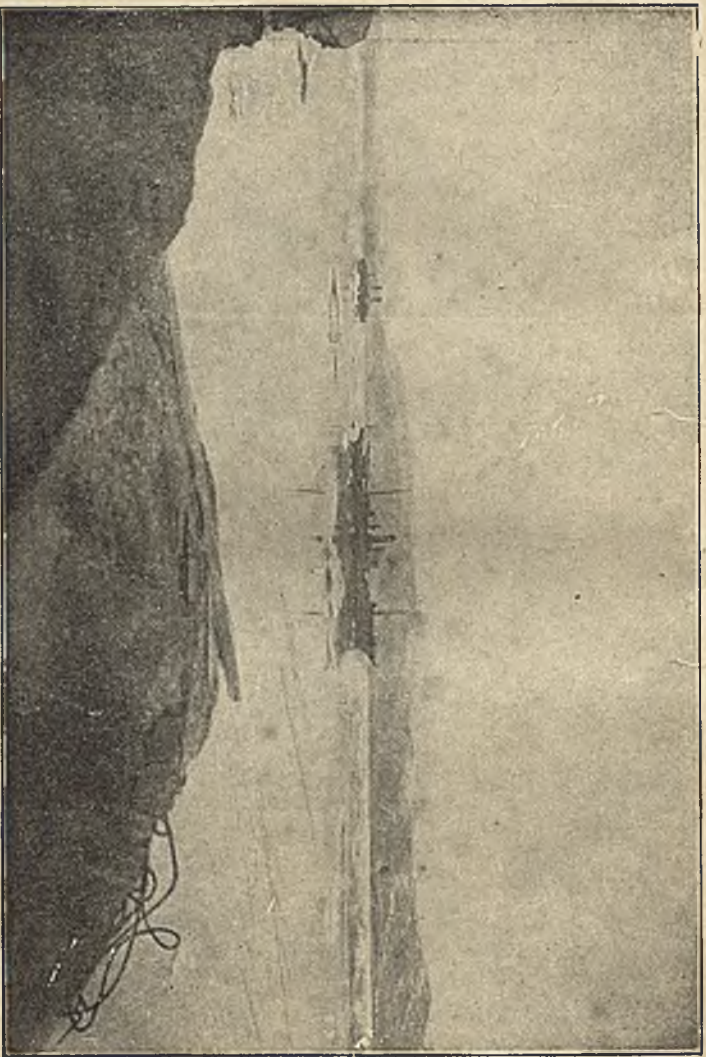
kład łamacza lodów przyjęto z odłamu lodowego pięciu ludzi. Należeli oni do załogi rozbitej „Italji” i tworzyli grupę generała Nobile. Później, kiedy generał porzucił ich, odlatując z Lundborgiem, grupa ta została przemianowana na grupę Viglieri'ego. Było to nazwisko młodego włoskiego oficera floty powietrznej, trzeciego pomocnika Nobilego. Alfredo Viglieri został mianowany „starszym na łodzi” w następujących okolicznościach. Po odejściu Zappi'ego i Mariano, a później — po odlocie generała Nobile na odłamie lodowym pozostali tylko dwaj wojskowi: porucznik Viglieri i podoficer radjo-telegrafista Biadgi. Pozostali — inżynier Trojani i mechanik Cecioni — byli cywilami, a Czech, profesor Franciszek Behounek nie tylko nie był wojskowym, lecz nawet trudno sobie było wyobrazić, aby ten człowiek o powierzchowności pulchnego i niezgrabnego dziecka, ważącego jednak 108 kilo, mógł mieć coś wspólnego z wojskowością. Wobec tego włoski minister wojny, dowiedziawszy się o odlocie Nobilego, posłał natychmiast na lód radjodepeszę, w której mianował Viglieri'ego naczelnikiem garnizonu. Garnizon ów składał się z krótkonogiego wesołego bruneta, wielkiego miłośnika Chianti^{*)}, typowego Włocha, który po przedostaniu się na „Krasina”, uderzał się mocno w piersi i, zaśmiewając się, wskazywał krótkim owłosionym palcem:

— To ja jestem garnizonem!

*) popularne wino włoskie.



Státek „Monte-Serwantes“ wita „Krasina“.



Odjazd statku „Citta di Milano” z Kingsbay.

12 lipca od grupy Viglieri'ego dzieliło nas jeszcze nie mniej niż 60 kilometrów mało zbadanej przestrzeni wodnej. Im dalej na wschód, tem lody stawały się mniej odporne. Wyczuwało się destrukcyjną robotę lata polarnego. Na wyblakłym zwykle niebie podbiegunowem zaczęły ukazywać się ciemne smugi, świadczące o znajdujących się w pobliżu przestrzeniach wolnej od kry wody, która odbijała się w obłokach.

Był cichy, zlekka mroźny dzień bez słońca. Ciemno-szare skały wysp, czarne ołowiane morze, stalowe niebiesa i bielusieńkie oraz zielone bryły lodowe — wszystko to, razem wzięte, sprawiało wrażenie marmuru wszystkich odcieni, poczynając od śnieżno-białego i kończąc na zupełnie czarnym. Przeważał jednak szary. Panował nastrój, jakgdyby działo się coś tajemniczego. U nas o takich ostatnich dniach zimy mówią, że powstaje z nich wiosna.

„Krasin“ posuwał się bardzo wolno, mierząc co godzinę głębie tych niezbadanych wód. Dzięki wiadomościom z „Citta-di-Milano“ wiedzieliśmy, gdzie się znajduje grupa Viglieri'ego. Bezpośrednio porozumiewać się z ludźmi, będącymi na odłamie lodowym, nie mogliśmy. Nasze radio działało tylko na długiej fali, a krótko-falowa stacja z nieznanym nam przyczyn, była nieczynna, poczynając już od Leningradu, i w stosunkach naszych z grupą Viglieri'ego cały czas pośredniczył statek „Cita-di-Milano“, który stał na pograniczu lodów polarnych w zatoce Wirgo-bay. Posiadał on obydwa rodzaje fal

Dla fali radiowej przebycie dodatkowych 600—700 kilometrów przestrzeni lodowych nie przedstawiało żadnych trudności.

Znikło podniecenie, jakie zapanowało na „Krasinie” z rana, kiedy zabrano na pokład Zappi’ego i Mariano. Nastąpiła reakcja, wszyscy byli bardzo zmęczeni. Mimo to z niecierpliwością wyglądali, czy nie ukaże się gdziekolwiek czerwony namiot.

Właśnie w tym czasie pomocnicy kapitana, P. A. Ponomariow i J. P. Legzdyń spostrzegli, że coś się porusza na wierzchołku pokrytej śniegiem wyspy Foyn. Tylko 10—15 kilometrów dzieliło nas od niej, i przez lornetkę można było widzieć, że z tej odludnej wyspy ktoś sygnalizuje. Byli wśród nas zapaleńcy o tak wybujałej fantazji, że twierdzili, iż to zapewne jest cudem ocalony Malmgreen, którego wszyscyśmy pragnęli zobaczyć z całego serca. Lecz oczywiście nie było go tam. Nie mógł to być i Viglieri, który ze swymi towarzyszami znajdował się na odłamie lodowym dalej na wschód. Nie mogliśmy również przypuszczać, że jacyś obcy lotnicy osiedli tam po rozbiciu aparatu, wszak natychmiast dowiedzielibyśmy się o tem przez radio. Mógł to być myśliwy Nejs, który wraz z trzema Włochami, szukając śladów zaginionej „Italji”, poszedł na nartach wzdłuż północnego wybrzeża Północno-Wschodniej Ziemi. A może był to Sora, kapitan strzelców alpejskich, który wśród lodów na sankach, zaprzężonych w psy, starał się dotrzeć do miejsca, z którego mógłby porozumieć się z grupą Viglie-

ri'ego. Jak się później okazało, był to rzeczywiście ów Sora. Morze, które nagle uwolniło się od lodów, oddzieliło go od Szpitsbergenu i od miejsca, do którego zmierzał. Nie było nadziei, że wyjdzie stąd cało. Sora, siedząc teraz na szczycie, przywiązał derkę do narty i wymachiwał nią. Właśnie te sygnały spostrzeżono na „Krasinie”. Mimo to okręt nasz nie zbliżył się do wyspy, gwizdnął tylko kilkakrotnie i wywiesił sygnał na znak, że się go spostrzegło i zabierze na drodze powrotnej. Lecz Sora i jego towarzysz byli tak daleko, że nie słyszeli gwizdania ani też nie dostrzegli wywieszonych chorągwi. „Krasin” zrobił jednak, co do niego należało: dał znać przez radjo, gdzie się znajduje Sora, i zaraz nazajutrz hydroplany szwedzkie zabrały z Foyrn Sorę i Holendra Van Dongena. Nie zbliżaliśmy się do Sory tylko dlatego, że znajdował się na łodzi. Naszym obowiązkiem było przede wszystkim jak najprędzej przyjść z pomocą grupie Viglieri'ego, znajdującej się na płynącym z prądem lodzie. Dla niej bowiem pierwsza burza mogła wywołać fatalne skutki.

Brak słów dla określenia uczucia, jakiego doznaliśmy, kiedy na prawo od drogi, którą posuwał się „Krasin”, dojrzelismy wrzynający się w morze przylądek Leigh Smit, a nieco dalej wyspę Gret, oznaczone na mapie, jako niezbadane jeszcze kraje. Kolosale lodowce spuszczały się stromo do morza, a niewidzialne dla nas słońce zlekka srebrzyło wyszczerbione szczyty gór. Więc to jest ten tajemniczy, niedostępny przy-

lądek, o którym czytaliśmy w Leningradzie jak o czymś, co jest poza naszym światem! I teraz na końcu świata, na ciemnych wodach północnego morza Polarne go wolno sunął łamacz lodów, obok którego przepływały olbrzymie góry lodowe. Cały horyzont od północy i od wschodu zasłonięty był bezkresnymi lodami. Fantastyczne zarysy tych brył lodowych, zdające się jaszczurki, namioty, niewidziane nigdzie gmachy, które piętrzyły się bez końca, ginęły, przesłonięte daleką mgłą. Był to widok ponury i imponujący, zimny oddech niewiadomo skąd przylatującego wiatorku niewczył pojęcie o czasie.

Znowu cały dzień spędziliśmy na pokładzie. Tak samo, jak z rana, wciąż szukaliśmy na lodzie śladów ludzkich. Ku wieczorowi wjechaliśmy w miejsca, które nam wskazano z „Citta-di-Milano“. Ulegaliśmy złudzeniom: cienie, punkciki i plamy na pokiereszowanym lodzie wydały nam się namiotem, bryłą lodową, to znów masztem antenowym. Prześladowały nas te złudne obrazy. Wielkie lodfamy chwilami uderzały o okręt, rozlegał się wówczas łoskot, a potem szum i plusk zielonych wodospadów, zalewających dziób okrętu. Czasami zaś lody rozstępowały się same, jak gdyby ustępowały z drogi. Godziny mijały, a grupy Viglieri'ego wciąż nie było widać. Porozumieliśmy się z nią przez „Citta-di-Milano“, że nas zawiadomi,

jak tyko zobaczy z oddali nasz statek. Około 7-ej wieczorem na „Krasinie” rozeszła się wiadomość: „Widzą nas”! W takiej chwili powstaje uczucie niewysłowionej tkliwości dla tych samotnych wyczekujących nas jak zbawienia ludzi. Doznaje się również pewnego spokoju i wielkiego zadowolenia. Tego wieczoru 12-go lipca, kiedy byliśmy wreszcie u celu prawie miesięcznej podróży, zapomnieliśmy o poniesionych trudach i o pracy, która nas jeszcze czekała. W porównaniu z tą chwilą wszystko wydawało się mniej ważne. I prawie w tej samej chwili, kiedyśmy otrzymali tak pomysłną wiadomość, spostrzegliśmy na północo-wschód od naszego okrętu kłęby dymu. Uniosły się one raz, potem drugi i trzeci. A potem jeszcze... Były to sygnały — rakiety, które widocznie ocalały podczas katastrofy. Skierowaliśmy wszystkie nasze lornetki w stronę, gdzie łód zlewa się z horyzontem, i wkrótce dostrzegliśmy maleńką pochyloną kreskę. Był to strzaskany samolot Lundborga, który swym dziobem głęboko zarył się w śnieg, a ogon jego sterczał do góry. Długo musiał jeszcze „Krasin” torować drogę wśród lodów, zanim udało nam się zobaczyć maszt antenowy, sporządzony z połamanych części gondoli, i drobne postaci ludzkie, poruszające się niespokojnie. Ludzie ci gramolili się na strzaskany aparat lub też biegali dokoła namiotu, znikając w nim. Wreszcie trzy postaci ruszyły naprzód na spotkanie „Krasinowi”. Poruszały się po kolosalnym płaskim odłamie lodowym, długości około 300 metrów

i prawie takiej samej szerokości. Cały ten odtam był otoczony jakgdyby wałem obronnym górami lodowymi. Działo się to około dziesiątej godziny wieczorem, a jednak było tak samo jasno, jak u nas o godzinie dziesiątej rano.

Na „Krasinie“ zapanował niezwykle hałas i po-dniecenie. Trzeba było podziwiać spokój i opanowanie, z jakim kapitan, jego pomocnicy, maszyniści, prowadzili okręt wciąż naprzód, nie zapominając w tem zamieszaniu nawet o sprawdzaniu głębokości wód. Ciągłe rozlegał się dzwonek telegrafu maszynowego. Wreszcie „Krasin“ zbliżył się do odtamu lodowego, na którym stał namiot, i ostrożnie przepłynąwszy wzdłuż niego, zatrzymał się jak koło wybrzeża. Nadole w śniegu stał człowiek w brudnych spodniach lotniczych. Wydał mi się bardzo wysokim. Włosy miał długie, opadające na ramiona. Gęsta ciemna broda zarosła prawie całą twarz, która w dodatku była czemś wybrudzona. Wyglądał na lat 40 (w rzeczywistości miał tylko 29). Mężczyzna ten cały czas uśmiechał się bardzo mile i przychylnie, ukazując zęby, które przy ciemnym zarostcie wydawały się olśniewająco białe. Na powitanie zdjął włóczkową czapkę, do której przymocowane były ciemne okulary i przedstawił się głośno:

— Viglieri!

Z „Krasina“ słychać było okrzyki powitania. Co prędzej spuszczone stamtąd drabinę.

Na śniegu pełno było śladów ludzkich nóg. Widać,

biedacy, oczekując nas, chodzili, zdenerwowani, i ślady na śniegu były wiernem odbiciem ich stanu psychicznego. Łatwo sobie wyobrazić, jakiego uczucia doznali ci ludzie, kiedy usłyszeli gwizdanie zbliżającego się okrętu.

Kto tylko mógł, schodził na lód, aby objąć ocalonych i uścisnąć ich dłonie. Mimo iż posiadali jeszcze zapasy gazoliny, benzyny, namiot i nawet trochę żywności, sprawiali dziwne wrażenie ludzi, przesiąkniętych wilgocią. I nic dziwnego: zewsząd otaczały ich wilgotne wiatry, mgły i topniejące śniegi. Powierzchnia lodu tak szybko topniała, że kilkakrotnie zmuszeni byli zmieniać miejsce postoju. W wielu miejscach potworzyły się wgłębienia, napełnione wodą. Kiedy aparat Lundborga uległ rozbiciu, członkowie grupy Viglieri'ego wzięli jego skrzydła i zrobili z nich wcale niezłą podłogę, która ich choć trochę chroniła od wilgoci.

Wszyscy ocaleni mieli ogromne brody, które ich postarzały o 10 — 15 lat. Zaczęło się zwiedzanie skromnego osiedla na lodzie: namiotu, kuchni, którą zrobił z aluminium od gondoli zręczny do wszystkiego Cecioni. Właśnie w tej chwili Biadgi wypukiwał ostatnią wiadomość o przybyciu „Krasina“, uderzając krótkim, jakgdyby ściętym owłosionym palcem, na którym błyszczała ślubna obrączka. Skończywszy doniesienie, że „Krasin“ jest z nimi i że więcej grupa Viglieri'ego nie będzie z odłamu lodowego posyłać radjodepesz, Biadgi wesoło zatrzasnął skrzynkę, zamknął ją na klucz i, śmiejąc się zaraźliwie, zawołał:

— Finita la comedia!

Majtkowie nasi zawtórowali mu przyjaźnie. Niedaleko od namiotu na śniegu leżał kompas, ocaleni podarowali go naszemu łamaczowi lodów. Stała tam również czarna pozłacana figura Matki Boskiej, mająca metr wysokości. Była to zapewne jedyna figura na tym najbardziej oddalonym północnym krańcu świata, jeżeli nie liczyć krzyża, który spuszczone z „Italji” na biegun północny.

Grupa rozbitków miała broń—dwa lub trzy karabiny, lecz niestety, cały zapas nabojów odleciał wraz z kadłubem „Italji” który — o, ironjo losu! — nie posiadał żadnej broni. Pozostał tam tylko rewolwer Malmgreena. Odważny Szwed w wilję swego odejścia celnym wystrzałem z tego rewolweru zabił białego niedźwiedzia, który zbliżył się do namiotu. Mięso jego starczyło rozbitkom prawie na miesiąc. W żołądku niedźwiedzia znaleziono ku powszechnemu zdumieniu książkę angielską, która niewiadomo jaką drogą trafiła do tak niezwykłego miejsca. Wogóle tylko niezmierna ciekawość sprowadzała niedźwiedzi na bryłę rozbitków. Najmniejszy szmer płoszył ich natychmiast, a największą panikę wywołało szczekanie Titiny, pieska generała Nobile, który wypadł na lód wraz ze swym panem.

Mocno wryła się w pamięć moją maleńka postać nerwowego inżyniera Trojani, o wysokiem czole myśliciela. Sympatyczny ten człowiek był najbardziej

interesującym towarzyszem pogawędek. Na odłamie lodowym zyskał sławę dobrego kucharza. Również nie mogę zapomnieć Natała Cecioni, pięknego, atletycznej budowy mężczyzny, ważącego 102 kilogramy. Francuskie pisma niewiadomo z jakiego źródła podały wiadomość o jego śmierci. Był zupełnie siwy, choć skończył dopiero czterdzieści lat. Wiatr podbiegunowy targał jego siwą brodę proroka, kiedy, utykając, zmierzał w stronę „Krasina”. Zamiast szczudeł miał krótkie wiosła od gumowej łodzi ratunkowej samolotu „Italja”. W łodzi tej na lodzie przechowywano zapasy żywności. Cecioni miał złamaną nogę, która w ciągu ostatnich półtora miesiący zrosła się nieprawidłowo. Nie mogąc wcale chodzić, Włoch ten, niezwykle zręczny mechanik, był ciągle zajęty sporządzaniem przeróżnych przedmiotów, niezbędnych w tem prowizorycznem gospodarstwie na lodzie.

Profesor Behounek miał najbardziej cywilny wygląd. Na głowie nosił czarną śpiczastą czapkę barankową, dziwne owijacze na cienkich nogach, podtrzymujących okazały tułów, i niezwykłego kroju marynarkę. Twarz jego była porośnięta rudawemi kępkami słowiańskiej bródki, a jego oczy krótkowidza miały wyraz przychylny i dobroduszny. Odcinał się bardzo od swych towarzyszy, smagłych Włochów, i odrazu jako typ pokrewny wzbudził sympatię w sercach przybyłych na łamaczu lodów.

Całą tę grupę zabraliśmy do siebie na pokład, i już następnego dnia wszyscy oni wyglądali zupełnie przy

zwoicie, co jednak nie przyszło tak łatwo. Viglieri i Behounek mieli tak wielkie nogi, że wśród naszej zapasowej ciepłej odzieży długo nie mogliśmy znaleźć odpowiedniego obuwia. Poza tem golenie było dość skomplikowaną operacją. W roli fryzjera wystąpił jeden z naszych palaczy (niestety, nie pamiętam jego nazwiska). Jego brzytwy pozostawiały dużo do życzenia. Viglieri golił się w mojej obecności, towarzyszyłem mu podczas tej egzekucji egipskiej w charakterze tłumacza. Z oczu nieszczęsnego obficie spływały łzy, był mimowolną ofiarą sztuki naszego Figara, który dosłownie wydzierał mu jego gęstą brodę.

Wszystko jednak zakończyło się pomyślnie, i wkrótce ocaleni przez nas paradowali w troszeczkę niezgrabnych, lecz nowiusieńkich cywilnych garniturach, w które zaopatrzone nas w Bergen. Miejscowy konsul włoski dawno już przygotował odzież dla rozbitków, tak wielką była pewność, że właśnie „Krasin“, jak należy, przeprowadzi akcję ratunkową.

Wkrótce po ocaleniu rozbitków opadła bardzo gęsta mgła, i „Krasin“ zmuszony był więcej niż dobrać koło wyludnionej bryły lodowej, zwanej dotychczas lodem Viglieri'ego. Aparat Lundborga i wszelkie drobiazgi bez wyjątku były przeniesione na pokład. Na lodzie pozostała tylko doszczętnie strzaska-

na gondola „Italii”, która utworzyła w miejscu katastrofy bezkształtną kupę metalu, szmat i papierów.

Tego samego dnia i następnych ekspedycja nasza otrzymała przez radjo niezliczoną ilość gratulacyjnych depesz. Nadchodziły one ze wszystkich końców świata, z New-Yorku, Rzymu, Moskwy, Władywostoku i nawet z Jakucka. Chwałę naszą szerzyli wszyscy, poczynając od Mussoliniego i kończąc na skromnych uczestnikach naukowej wyprawy w odległych tajgach sybirskich. I w samej rzeczy należała się ta chwała genialnej technice ludzkiej, której wyrazem były połączone wysiłki łamacza lodów, samolotu i radja. Tutaj pod 80 st. 38' szerokości północnej i 29 st. 13' długości wschodniej zbieraliśmy owoce nieśmiertelnej pracy Makarowa, Wrighta, i Marconiego. Podczas naszego postoju Nobile zwrócił się do nas przez radjo z prośbą, abyśmy na wschód od lodu Viglieriego wszczęli poszukiwania grupy z kadłubem (grupy Alessandri). Sam Nobile wyraził przedtem przez radjo przypuszczenie, że grupa ta wkrótce po katastrofie zginęła od wybuchu. Towarzysze generała Nobilego dojrzeli podobno dym z oddali... W odpowiedzi poprosiliśmy o przysłanie jednego lub dwóch aeroplanów włoskich, któreby czyniły wywiady, co w znacznym stopniu ułatwiłoby pracę naszego łamacza lodów. Rząd włoski z niewiadomych mi przyczyn odmówił nam, oświadczając, że dalsze poszukiwania uważa za zbyteczne. Wobec tego „Krasin”, znacznie już wówczas uszkodzony, nie uważał za możliwe pu-

szczać się w niepewną drogę, tem bardziej, że poczytywał sobie za obowiązek ratowanie Czuchnowskiego i jego towarzyszy"). Poza tem dowiedzieliśmy się, że ocaloną została grupa Sory. Rozwiązało nam to zupełnie ręce, i 14 lipca postanowiliśmy przyjść z pomocą Czuchnowskiemu, o którym z całą dokładnością wiedzieliśmy, że znajduje się koło Wredę. Sądzę, żeśmy dobrze zrobili.

Wracaliśmy tą samą drogą, co przed dwoma dniami. Radosne podniecenie pierwszych godzin po ocaleniu rozbitków, kiedyśmy chodzili jak zwarjowani, minęło teraz. Ocaleni nie kryli się wcale, że napawają się skromnym komfortem, którym otoczyliśmy ich na „Krasinie”. Jaką rozkoszą po strasznych przeżyciach wydało im się jęzdenie na czystym obrusie z nakryciami dla każdej osoby, spanie na czystej pościeli, siedzenie na miękkich fotelach w otoczeniu przychylnych ludzi. Szczególną satysfakcję miałem, patrząc na Cecioni'ego. Brudne szmaty na jego złamanej nodze zastąpił opatrunek z bielusieńkiego bandaża. Zamiast wiosel dostał prawdziwe szczudła. Wygolony, w szarem ubraniu siedział sobie wygodnie na fotelu z wyciągniętą chorą nogą. Głowa jego ginęła w kłębach dymu od papierosów. Z nawpół przymkniętymi płomien-

*) Poszukiwania grupy Alessandri miały miejsce podczas drugiej wyprawy „Krasina”.

nemi oczyma przysięchiwał się ożywionej rozmowie swych rodaków, wstawiając czasami swym niskim głosem:

— Se, se! *)

W tem „se“ dźwięczało głębokie zadowolenie. Wszyscy ocaleni posiadali zalety towarzyskie, byli rozmowni i bardzo przychylnie dla nas usposobieni. Nic dziwnego — wszak na okręt nasz dostali się po czterdziestoosiemiodniowym pobycie na lodzie, gdzie białe niedźwiedzie były ich jedynym towarzystwem.

Niewarto powtarzać wszystkich szczegółów, dotyczących katastrofy „Italji“. W krótkich słowach napisałem o nich na początku tej książki. Naoczni świadkowie — ocaleni uczestnicy wyprawy „Italji“ — o wszystkim zapewne lepiej ode mnie opowiedzą. Pozwolę sobie tylko zatrzymać się na jednym. Pragnę wyjaśnić, jak wytłumaczyli sobie omyłkę naszego rado-amatora Szmidta. Wspominałem już o niej.

Trzeciego czerwca Biadgi posłał mu depeszę tej treści: „SOS ,Italja“. Generał Nobile. Szerokość 80 st. 37'. Długość 26 st. 49'. Dwadzieścia mil od wyspy Foyn“. Depesza brzmiała po angielsku, i dwa słowa: Foyn Island (wyspa Foyn) Szmidt przejął jako „Ziemia Franciszka-Józefa (Franz-Joseph Land). Jak widać, określenie szerokości i długości, podane w depeszy, odpowiadało tej części morza, która znajdowała się koło północno-wschodniego krańca Szpitsberge-

*) Tak, tak!

nu, a nazwa odpowiadała tej miejscowości, która leży przynajmniej o 15 stopni bardziej na wschód. Zupełnie zrozumiałe, że podana przez Szmidta wiadomość wywołała wielki popłoch, lecz nie mogła przynieść korzyści. Szmidt jednak nie był winien. Wszak mógł wtedy nie wiedzieć o istnieniu niezamieszkałej skalistej wysepki Foyn, która bywa oznaczana tylko na najdokładniejszych mapach morskich, gdy tymczasem Ziemia Franciszka Józefa jest wszystkim znana. Biadgi słyszał przez radio, jak rzymska stacja San-Paolo powtórzyła omyłkę Szmidta, sprostować jej nie miał żadnej możliwości. Z początku zagranicą podejrzewano Szmidta o mistyfikację, lecz członkowie grupy Viglieri'ego, wytłumaczywszy nam omyłkę, stwierdzili, że nasz radio-amator nie miał wcale złej woli. I kiedy „Citta-di-Milano" siódmego czerwca otrzymał z odłamu lodowego radjodepeszę, włoscy radjotelegrafiści, obawiając się mistyfikacji, zasypali Biadgi'ego pytaniami, jak mu na imię, jakie nosi nazwisko, jaki jest jego adres, ile ma lat? Dopiero po otrzymaniu zadawalniających odpowiedzi upewnili się, że rzeczywiście mają do czynienia z grupą generała Nobile.

Biadgi nie znał innych języków prócz włoskiego, zaś na „Krasinie" nikt nie mówił po włosku. Lecz rozmawiając z nami, wtrącał, gdzie mógł, wyrazy angielskie i francuskie; chwycił skrawki papieru i natychmiast pisał na nich cyfry lub rysował przedmioty, o które mu chodziło; a przytem tak sobie pomagał

mimiką i gestykulacją, że język tego pełnego werwy człowieka stawał się zrozumiały dla każdego.

Miał on zabawną radio-przygodę na naszym łamaczu lodów. Wśród mnóstwa depez gratulujących, które przesyłał nam „Citta-di-Milano”, otrzymaliśmy też zawiadomienie władz municypalnych w Rzymie o tem, że od Giuseppe Biadgi należy się kara za zaległy podatek. Otóż, Biadgi, wyjeżdżając z Rzymu, zapomniał zapłacić podatek od psa, którego tam zostawił, i jakiś gorliwy urzędnik podatkowy, dowiedziawszy się, że płatnik poleciał do bieguna północnego, nie omieszkał przesłać mu zawiadomienia telegraficznie z żądaniem natychmiastowego wpłacenia podatku wraz z karą. Wędrując od jednej stacji radiowej do drugiej, awizacja wreszcie została wręczona adresatowi — z niewielkiem opóźnieniem.

Rozmowność naszych gości trwała niedługo. Nazajutrz po ocaleniu otrzymali przez radio od rządu włoskiego rozkaz nie opowiadania o szczegółach, dotyczących lotu i rozbicia się „Italji” oraz losu jej załogi. Dowiedziałem się o tem od profesora Behounek'a, który — stropiony i uważony — zwrócił się do mnie, mówiąc:

— Przecież ja nie powinienem podlegać temu rozkazowi... Gdy wyjeżdżałem, nie obowiązywałem się do milczenia... Nie jestem obywatelem włoskim... Mój udział w ekspedycji opłaca rząd czechosłowacki...

Powiedział mi nawet, że na znak protestu odmówił swego podpisu, iż czytał depezę.

Niestety, profesor Behounek tylko dużo mówił o proteście, zaś w rzeczywistości milczał tak samo, jak jego towarzysze, gdy chodziło o „Italję”. Rozmawiał z nami tylko o rzeczach ogólnych. A tymczasem cały szereg spraw, dotyczących tej tragedji polarnej, dotychczas pozostał okryty tajemnicą.

Niewiadomo, naprzykład, jak sobie wytłumaczyć tę okoliczność, iż szczegóły o rozbiciu się „Italji” były zakomunikowane światu dopiero w miesiąc po ustaleniu łączności radjowej z bryłą, na której siedzieli rozbitkowie; dalej to, że w 15—20 minut po oderwaniu się gondoli na aerostatku nastąpił wybuch.

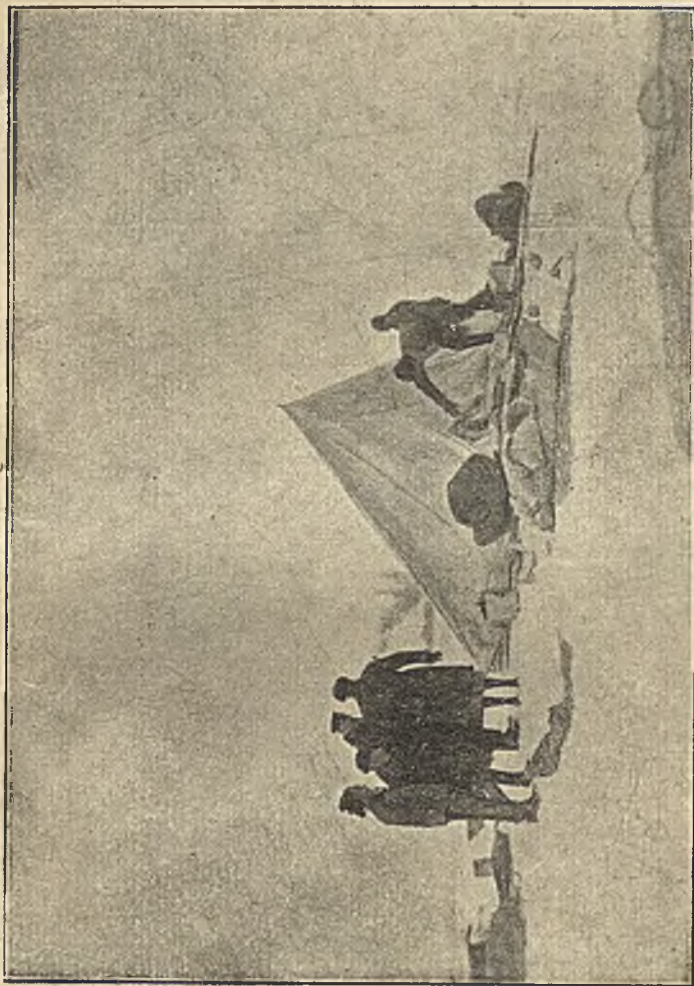
Dlaczego włoskie samoloty nie były wysłane na pomoc „Krasinowi”, gdy ten 13 lipca zamierzał udać się na poszukiwanie grupy Alessandri’ego wówczas, gdy sam Nobile prosił o to, by ją odnaleźć.

W jakich okolicznościach doktor Malmgreen i dwaj jego towarzysze opuścili grupę Nobilego i w jakich warunkach zginął ten bohaterski uczonec?

Skąd tak wielka różnica między położeniem Zap-pi’ego i Mariano, i dlaczego ten ostatni w chwili, gdy zbliżaliśmy się do nich, był nawpół rozebrany?

Wreszcie, dlaczego ocaleni Włosi otrzymali rozkaz milczenia o katastrofie?

Część opinji europejskiej dotychczas nie uspokoiła się i żąda wyjaśnień. Uważam, że z materiałów, jakie posiadamy, nie można wysnuwać żadnych domysłów ani wyciągać wniosków. Tylko bezstronne śledztwo w tej sprawie przy zupełnej jawności oraz zbada-



... Ocalenie grupy Yigleri.

Grupa Viglieri wśród bezmianu lodów.



nie wszystkich bez wyjątku świadków może rzucić światło na ten ponury dramat północny. Oczywiście zadanie to przekracza siły oddzielnego państwa i musi być podjęte wspólnie, jak wspólnie była zorganizowana pomoc rozbitkom „Italji”.

VII

ZATOKA KRÓLEWSKA

*Grupa Czuchnowskiego. — Znowu razem. — Nejs. —
15 ofiar. — Polowanie na niedźwiedzie. — Kings bay. —
„Wręczenie“ ocalonych. — Bieg na południe.*

Pozostała jeszcze jedna grupa — grupa Czuchnowskiego, znajdująca się w odległości przeszło 150 kilometrów od grupy Viglieri'ego. Przez cały czas komunikowaliśmy się przez radio z naszymi lotnikami. Wiedzieliśmy, że wszyscy czują się dobrze, tylko Szełagin — jak nam doniósł Czuchnowski — załapał. Tymczasem pod wpływem zbliżającego się lata podbiegunowego lody ruszały, i pochód „Krasina“ stawał się coraz łatwiejszy. W ciągu jednego dnia — 14 lipca — przesunęły się obok nas wyspy Foyn, Brok, skały przyładka Platen i ukazało się woddali Siedem wysp. Lecz teraz byli to już nasi starzy znajomi, którzy nie

mieli dla nas tajemnic i nie przerażali nas swem zagadkowym milczeniem.

Przed nami o jakie 40 kilometrów na zachód na tle szarych zamglonych skał Nordkapu czerniał drobny punkcik. Była to „Braganza”. W dalszym ciągu okrążona lodami stała prawie w tem samym miejscu gdzieśmy ją ujrzeli przed dwoma tygodniami.

Przylądek Wrede był tuż obok i rzucał oibrzymi ciemnogramatowy cień na śnieżnobiałą powierzchnię lodu, który skuł zatokę, wrzynając się w wyspę Nord-Ostland wąskim pasmem, długości dwudziestu kilometrów. W samym końcu tego długiego korytarza znajdowali się nasi lotnicy. Wkrótce dali nam znać przez radjo, że nas widzą. Było to w jasną noc słoneczną z 14 na 15 lipca.

Tymczasem lód u brzegu miał prawie metr grubości, i „Krasin” znowu rozpoczął walkę, która przypominała nasze boje z pierwszych dni podróży wśród lodów. Posuwaliśmy się wolno. Spokój, jaki panował na okręcie w ciągu dni ostatnich, ustąpił miejsca nowym perypetjom. Trzeba było wciąż cofać się, uderzać, a trzask i łoskot przy rozbijaniu lodów nie ustawały ani na chwilę. Nasz niezmordowany hydrograf, W. A. Bierjozkin przez cały czas nie przestawał gruntować dna. „Zdobywanie” tej zatoki trwało całe 16 godzin.

Nastąpiła ostra zmiana pogody. Mgła opadła z okolicznych gór i lodowców; zaczęło mżyć. Słońce

się skryło; na masztach i wartach utworzyły się sople lodu. Ponura szarość zapanowała dokoła.

Przed wieczorem zauważyliśmy na niebie ciemną plamę; chwilami ukazywała się, chwilami ginęła we mgle. Był to samolot Czuchnowskiego.

„Krasin” stanął, i dwaj narciarze ruszyli ku naszym lotnikom. Padał deszcz ze śniegiem, i ślady nart natychmiast zacierały się na powierzchni lodu. Po czterech godzinach narciarze wrócili do nas — już nie sami. Trudno opisać radość, z jaką ich witaliśmy.

Oto, co zaszło z Czuchnowskim i jego towarzyszami:

Chcąc wylądować, a nie widząc „Krasina” z powodu gęstej mgły, skierowali samolot w stronę Nord-Ostlandu. Lód przy brzegu jest zawsze gładszy, a gdyby się okazał niedość mocnym, można się wtedy z łatwością przenieść na ląd.

Tymczasem góry lodowe podczas mgły nie rzucają cienia, i trudno dostrzec je z góry na tle pól lodowych. Otóż samolot, lądując, uderzył się o taką niewidoczną górę i złamał śruby i podwozie. Na szczęście wypadku z ludźmi nie było. A co najważniejsze, była ustalona łączność radiowa z „Krasinem”. W żywność samolot był zaopatrzony na 2 tygodnie, prócz tego lotnicy mieli z sobą karabin i 150 nabojów. Stali

przy samym brzegu. Zaraz z początku udało im się upolować dwa jelenie.

Warto zaznaczyć, że niektóre nasze pisma po otrzymaniu tej wiadomości przerobiły jelenie na niedźwiedzie, przypuszczając, że na Szpitsbergenie nie ma jeleni i że depesza jest przekreślona.

Na „Krasinie“ mieliśmy jeszcze zabawniejszy wypadek. Gdyśmy dojeżdżali do Siedmiu wysp, jeden z korespondentów, znajdujących się na łamaczu, otrzymał od swej gazety polecenie telegraficzne, aby od tej chwili wiadomości nadsyłał nie przez radjo, lecz... pocztą. Wprawilo go to w niemałe zakłopotanie, gdyż najbliższa stacja pocztowa była odległa od nas o kilkaset kilometrów.

Ale wróćmy do naszych lotników. Otóż byli oni zaopatrzeni we wszystko, nie mieli tylko soli. A. D. Aleksiejew, lotnik-observator, radjotelegrafista i fotograf, pełniący jednocześnie obowiązki zarządzającego „częścią gospodarczą“ — zapomniał wziąć z sobą sól, gdy odlatywali. Dali sobie jednak prędko radę, mianowicie przez szczeliny w lodzie nabierali słonej morskiej wody. O wiele gorszy był brak namiotu i worków do spania, gdyż było bardzo zimno, a metalowa kabina samolotu nie zabezpieczała od mrozu. Dlatego też spali bardzo mało. Na szczęście stan taki trwał tylko pięć dni.

Wychudli, zmizerowani, z oczyma, zaczerwienionymi od wiatru, ze śladami sadzy od primusa i ogniska na twarzy, lecz weseli i radośni — lotnicy wpadli

do kajuty, gdzie ich czekał zasłużony odpoczynek.

Lecz jakie było nasze zdumienie, gdyśmy ujrzeli prócz nich jeszcze czterech nieznanych nam ludzi.

Byli to: Norweg Nejs. i trzech Włosi: Albertini, Matteoda i Gwaldi — narciarze, którzy wyszli z „Braganzy” na pomoc naszym lotnikom. Gdy na „Braganzie” dowiedziano się o uszkodzeniu samolotu, wysłano natychmiast partję ratunkową; narciarze wzięli żywności na 8 dni, ciągnąc ją z sobą na lekkich saniach. Poszli naprzelaj przez bezimienną zatokę między Nord-Kapem a przylądkiem Wrede. (Przezwaliliśmy ją potem zatoką Krasina). Stali oni w odległości 60 kilometrów od miejsca uszkodzenia samolotu, a szli całe 40 godzin i podeszli do grupy Czuchnowskiego jednocześnie z narciarzami, wysłanymi z „Krasina”.

Nejs, trzydziestosiedmioletni wysoki, barczysty blondyn, spędził na Szpitsbergenie część swego życia. Przeszedł tę wyspę wzdłuż i wszerz — pieszo, na nartach, na psach, objechał ją dokoła łodzią, polując jednocześnie na północne lisy, niedźwiedzie, jelenie i psy morskie. Futra sprzedawał przemysłowcom, a pieniądze zbierał na starość. Obecnie pracował w charakterze przewodnika w ekspedycjach ratunkowych. Towarzysze jego byli to trzech młodzi, wysmukli strzelcy alpejscy; przeszli razem całe północne wybrzeże Nord-Ostland od Nordkapu do Leight-Smitha i zpowrotem, szukając śladów nieszczęśliwych rozbitków z „Italji”. Zostawiali im po drodze żywność. Wę-

drowali tak już przeszło miesiąc i zrobili przez ten czas 800 kilometrów.

Nejs zakomunikował nam pewne szczegóły o Sora i Van-Dongenie, których morze uwięziło na wyspie Foyn. Interesował nas zwłaszcza los drugiego towarzysza Sora, Duńczyka Worminga. Dowiedzieliśmy się, że Worming, cierpiąc na oczy, wrócił z drogi na „Braganzie“. A więc nie brakło nikogo z wypraw ratunkowych.

Tego wieczoru — 15 lipca — można było powiedzieć z całą pewnością, że u północnego wybrzeża Nord-Ostlandu niema więcej ani jednej „grupy“. Przeprowadziliśmy statystykę: dwanaście osób, wśród których było pięć z grupy Czuchnowskiego, ocalił „Krasin“; cztery osoby zostały uratowane przez Szwedów. Grupa Nejsa — choć nie wymagała pomocy — była też w tej chwili na „Krasinie“. Co się tyczy Malmgreena i Pomelli'ego — było niestety, stwierdzone, że nie żyją. Tylko o grupie Alessandri'ego, złożonej z sześciu osób, która odleciała w niewiadomym kierunku, nie było żadnych wiadomości. Jeszcze wtedy mieliśmy nadzieję odszukania jej, tak, jak nie wątpiliśmy, że Roald Amundsen i jego pięciu towarzyszków wróca do nas. Niestety, obecnie można już stwierdzić, że wszyscy ci ludzie w liczbie czternastu stali się ofiarami nienasyconego Arktyku.

Do tej żałobnej listy należy dodać piętnastego — lotnika włoskiego Penzo — który wraz z Maddaleną dokonał kilku śmiałych lotów na pomoc grupie Vig-

lieri'ego. Gdy wracał ze Szpitsbergenu i przejeżdżał przez Francję nad rzeką Roną, zerwała się burza. Samolot próbował obniżyć lot, lecz uderzył o przewodniki elektryczne, a trzech znajdujący się tam oficerowie, w tej liczbie Penzo, byli widocznie zabici prądem. Samolot wpadł do rzeki, a ciała lotników porwał prąd wody. Dokoła ekspedycji Nobile'go śmierć zbierała obfite plony!...

* * *

Rozpoczęły się nieskończone pytania i rozmowy. B. G. Czuchnowski wytłumaczył nam, dlaczego nie zrzucił paczki z żywnością Zappi'emu i Mariano, gdy ujrzał ich siedzących na bryle lodu. Jest rzeczą prawie niemożliwą trafić na małą bryłę lodu z samolotu, który posuwa się z szybkością 100—120 kilometrów na godzinę. Zaś gdyby paczka upadła na jedną z sąsiednich brył, to wygłodniałi ludzie na pewno próbowaliby ją zdobyć. A czyż mogliby — tak wyczerpani — przedostać się przez drobne kry? Morze czyhało na nich, i w pogoni za jedzeniem na pewno znaleźliby śmierć w jego falach. Lecz nawet w najlepszym wypadku, gdyby paczka upadła na tę bryłę, na której siedzieli, na pewno rzuciliby się na jedzenie, nie myśląc o tem, że po tak długiej głodówce przejeżdżenie się musiałyby się skończyć katastrofą. Tak czy inaczej groziła im śmierć.

Takie myśli zrodziły się w głowie Czuchnow-

skiego w chwili, gdy posłuszny mu samolot krążył nad bryłą, z której wyciągali do niego ręce błagający o ratunek rozbitkowie. Można sobie wyobrazić, jakich uczuć doznawali nasi lotnicy; jednak zapanowali nad pierwszymi popędami uczucia, i dwukrotnie ocaleni od śmierci Włosi byli nakarmieni dopiero w sanitarnej kajucie „Krasina”. Tutaj spotkali się później ze swymi zbawcami, którzy z kolei byli zabrani z lodu przez nas.

* * *

W zatoce nasi żeglarze przerzucili niewielki most. Wlokąc się po burłacku, przyciągnęli samolot i umieścili go na „Krasinie”. Górny pokład był tak duży, że obydwie uszkodzone samoloty — Czuchnowskiego i Lundborga — z łatwością mieściły się na nim; znalazłoby się miejsce jeszcze dla trzeciego.

Uszkodzony aparat Lundborga zabrany był przez nas jak relikwia na prośbę dowódcy ekspedycji szwedzkiej, Tornbeiga, która to prośba została nam zakomunikowana przez radio.

Później poznałem w Sztokholmie dziennikarza szwedzkiego, Knuta Stubbendorfa, energicznego młodzieńca, silnie zamerykanizowanego. W gazecie „Stokholms Tidningen” z 9 sierpnia przeczytałem jego korespondencję, w której opisuje życie wewnętrzne ekspedycji szwedzkiej. Jest to bardzo rozpowszechniona w Szwecji gazeta liberalna o kierunku antysowieckim.

Trzeba oddać sprawiedliwość lotnikom szwedzkim, że są odważni i pełni poświęcenia. Lecz brak im tej żelaznej wytrwałości, jaka cechowała ich tragicznie zmarłego rodaka, Malmgreena i która daje prawo do miana bohatera.

Oficerowie szwedzcy, sądząc właśnie z korespondencyj Stubbendorfa, zapalili się do tej sprawy, jako sportowej, i nawet śmierć doktora Malmgreena otwarcie rozstrząsali z tego punktu widzenia. Jeden z nich, który brał udział w ratowaniu grupy Sora, powiedział:

— Nigdy w życiu nie doznawałem tak radosnego uczucia, jak wówczas, gdy udało się nam sprzątnąć grupę Sora z przed nosa okrętowi sowieckiemu.

Ta „iunkiersko-dziecinna“, jak ją nazwał Stubbendorf — buta łatwo przechodziła w rozpacz przy najdrobniejszym niepowodzeniu. Naprzykład ocaleni przez nas Włosi opowiadali, że gdy Lundborg podczas drugiego lotu uszkodził samolót i osiadł na bryle, chciał odebrać sobie życie, dopiero towarzysze, rozbrowszy go, uniemożliwili mu wykonanie tego zamiaru.

Oto, jak się zakończyła historia tego młodego człowieka i jego towarzysza Szuberga: gdy po powrocie z wyprawy otrzymali urlop, udali się w podróż po Europie, gdzie — zachęceni wysokimi honorarjami — opowiadali i pisali o swych przygodach, nie grzesząc zbytnią skromnością. Wówczas sztab generalny odwołał ich i nakazał wrócić do kraju. Skorzystały

z tego pisma humorystyczne, zamieszczając mnóstwo ich karykatur i opisując w komiczny sposób ich bohaterские przygody.

Tymczasem na brzegu było lato w pełni—prawdziwe lato polarne. Pod głębokim śniegiem szemrały strumyki, tworzyły się szczeliny, i nasi ludzie, którzy chodzili na spacer na nartach, wracali z pęczkami aksamitno-zielonego mchu, oblepionego grudkami mokrej ziemi i jakimiś żałosnymi kwiatkami, tak blade mi, jakgdyby wyrosły w piwnicy.

Następnego dnia „Krasin” ruszył zpowrotem; wkrótce podjechaliśmy do więzionej wśród lodów „Braganzy”. Powitało nas szczekanie i wycie wielkich burych psów eskimoskich, które w tym północnym kraju zastępują konie. Nejs i jego towarzysze wrócili „do domu”, — zaś „Krasin” znowu poszedł naprzód: torując sobie drogę wśród lodów. Po wąskim pasmie wody, które zostawiał za sobą, sunęła oswobodzona łódź, idąc razem z nami do Kings-Bay, najbliższego celu naszej podróży.

Wkrótce straciliśmy z oczu „Braganzę”.

Za Nordkapem znowu spotkaliśmy parę białych niedźwiedzi -- samca i samicę. Jeden z Włochów za-

uważył, że zapewne odbywają po lodzie podróż poślubną. Zdaleka widać było jeszcze kilka par. I znowu rozpoczęło się polowanie, które śmiało może być nazwane morderstwem; nie było ono wywołane ani brakiem żywności, ani potrzebą samoobrony, ani chęcią zysku, ani nawet tem, co stanowi główną atrakcję polowania: poszukiwaniem i uganianiem się za zwierzyną.

Kilkadziesiąt osób puszczało w niedźwiedzie setki kul wybuchowych z wojskowych karabinów — bezmyślnie, z niewielkiej odległości. Do celu trafiały tylk dwie albo trzy — było to dosyć, aby zabić niedźwiedzia. Pozostałe biegały w rozmaitych kierunkach, narażając na niebezpieczeństwo ludzi, którzy mogli się znajdować w pobliżu.

Nieopisany hałas panował na łamaczu i na lodzie; bez porównania bardziej brutalny od szlachetnego ryku zdychającego wielkiego zwierza, blisko pół tonny żywej wagi. Niedźwiedź został zabity, zaś niedźwiedzica uciekła ranna, znacząc swą drogę czerwonymi śladami krwi.

To „polowanie“ było tematem nowego żartu jednego z pomyslowych dowcipnisiów „krasińskich“; powiedział mianowicie, że niedźwiedź zdechł nie od ran, lecz ze śmiechu, w który wprawili go „myśliwi“. Zresztą, na górnych pokładzie ukazały się wkrótce nowe trofea — druga skóra niedźwiedzia.

Rozmaitv bywa stosunek ludzi do niedźwiedzi. Miałem dowód, że nie stanowię pod tym względem wy-

jątku. W pierwszych dniach lipca M.S. Babuszkin znikł z „Małygina” na pięć dni—odcięty od swej bazy mgłą i sztormem. Nie było o nim przez ten czas żadnych wieści. Na szczęście śmiały lotnik wrócił cały i zdrowy. Przez radjo przejeśliśmy na „Krasinie” opis jego przygód; oto, co powiedział między innymi: „Byłem zmuszony zabić niedźwiedzia, by zdobyć mięso”. Zrozumiałem, co znaczy „byłem zmuszony”, dopiero wtedy, gdy usłyszałem opowiadanie o tych przygodach od samego Babuszkina. Z właściwym sobie humorem a jednocześnie ze wzruszeniem opowiadał o tem, jaką ciekawością odznaczają się białe niedźwiedzie. Podchodziły do samego samolotu, obwąchiwały rzeczy lotników, próbowwały nawet wdrapywać się na skrzydła; trzeba było je odpędzać krzykami i strzeleniem w powietrze. Ludziom nie robiły żadnej krzywdy.

Zaufanie, jakie miały niedźwiedzie do Babuszkina, było uzasadnione. Miał on z nimi już do czynienia na Ziemi Króla Karola (wyspa, leżąca na wschód od Szpitsbergenu), którą człowiek zaszczycą swą obecnością nie częściej niż raz lub dwa na sto lat. Otóż Babuszkin powiada, że nie mógł strzelać do tych bezbronnych stworzeń; raz jeden tylko to zrobił; musiał uciec się do tego ostatecznego środka, gdyż żywność jego była na wyczerpaniu. Babuszkin okazał się nie tylko niezrównanym pilotem, lecz również szlachetnym człowiekiem.

Podjeżdżaliśmy do niewielkiego odłamu lodu. Szalał ostry, przejmujący west (wiatr zachodni). Niebo było pokryte gęstemi, szybko płynącymi chmurami. Odłam wyglądał jak biało-żółta kasza. Wijąc się długą wstęgą, odcinał się na tle rozhukanego ciemnozielonego morza i ginał gdzieś woddali.

Im bardziej zbliżaliśmy się do lodów, tem szybciej gromadziły się bryły, jakgdyby chciały swym ciężarem oprzeć się naporowi oceanu. Odłam zaś płynął luzem, wprawiając widza w zdumienie silnem kołysaniem się. Wreszcie „Krasin” wypłynął na wodę. Osiemnastodniowy pochód lodowy dobiegł końca. Lody zostały za nami. Przed sobą mieliśmy otwarte morze. Łamacz lodów przyspieszył biegu; płynęliśmy wzdłuż wybrzeży szpitsbergeńskich. Następnego dnia byliśmy już w zatoce Królewskiej.

* * *

Ocaleni przez nas Włosi byli bardzo wzruszeni, gdy mieli opuścić „Krasina”. Prawie dwa miesiące temu odlecieli z brzegów tej samej zatoki. Zamierzali 24 maja obchodzić nad biegunem rocznicę przyłączenia się ich ojczyzny do koalicji w czasie wielkiej wojny. Ta niebywała w historii uroczystość miała się odbyć nad najbardziej niedostępnym punktem kuli ziemskiej na aerostatku przy dźwiękach hymnu włoskiego; w tym celu zabrano nawet patefon. I przy radosnych

okrzykach czternastu osób: „Eviva Italja fascista! *) na ten nieszczęsny punkt, do którego droga była usiana trupami ludzkiemi, miał opaść zgóry czerwono-biało-zielony sztandar z herbem sabaudzkim i krzyżem papieskim. Tak miało być ogłoszone zwycięstwo nad biegunem północnym. Wymagał tego autorytet państwa!

A potem miał nastąpić triumfalny powrót generała Nobile, który zdobył sławę budową aerostatku nowego systemu. Poczem znowu do włoskich zakładów lotniczych miały napływać zamówienia, zamówienia bez końca. Włochy zapanują w powietrzu nad światem... Wielcy przemysłowcy medjolańscy budowali zamki na lodzie, wcielając je w aluminium i płótno gumowane...

Lecz uparty biegun północny nie poddaje się bez walki...

19 lipca do Kings-bay wróciła tylko połowa załogi aerostatku „Italja“. Byli to ludzie, wyczerpani fizycznie i moralnie, uratowani od śmierci rękami bolszewików. A pozostałych niema.

„I nie wrócą już nigdy“.

Na brzegu jak osierocona szara masa stał kadłub „Italji“. Cały złożony z drewnianych żeber wyglądał jak szkielet olbrzymiego zwierzęcia. Pamiętał jeszcze Amundsen. W 1926 roku drewniane żebra hamowa-

*) Niech żyją Włochy faszystowskie

ły porywy „Norwegji“, która pod dowództwem nieśmiertelnego Norweга przeleciała przez biegun północny. Obok mieścił się maszt do lądowania aerostatów, spleciony z żelaza. Stalowe liny, zapomocą których był przymocowany do pierścieni, wkopanych w ziemię i zalanych betonem, straciły moc w ustawicznych walkach ze sztormami. A tymczasem generał z chorą nogą leżał w swojej kajucie na parostatku „Citta di Milano“. Zabroniono mu komunikować się z cudzoziemcami. Władzę naczelną objął dowódca włoskiej ekspedycji ratunkowej „capitano di fregatto Romagna di Manoja“.

* * *

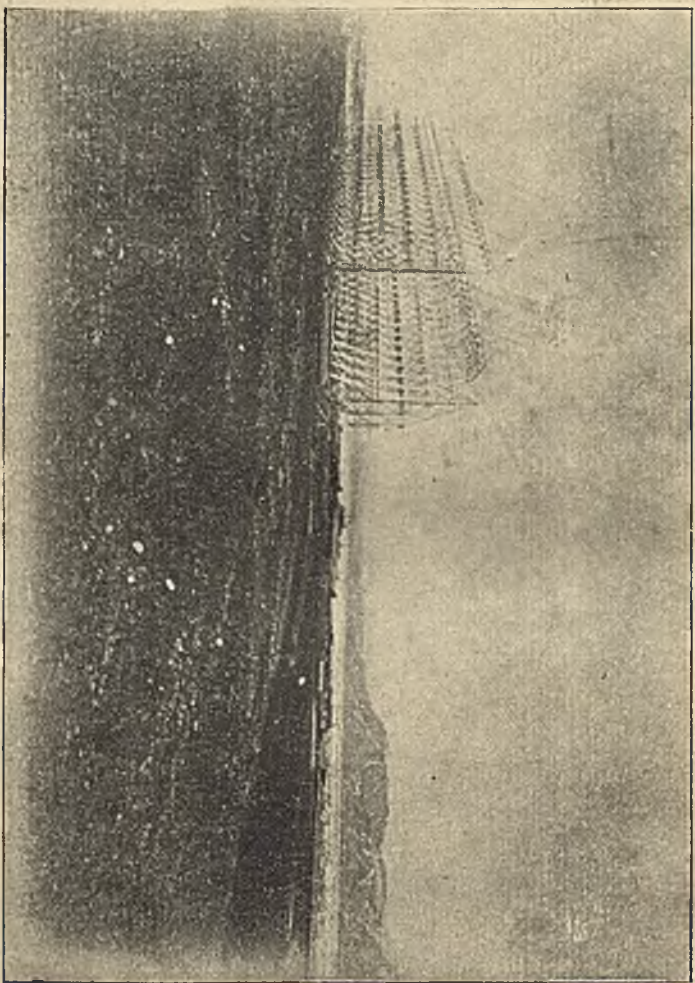
Zatoka Królewska (Kings-bay) jest naprawdę królową pobliskich zatok. Prześliczna jest w dzień słoneczny. Podróżnik angielski Konwey twierdzi, że jest ona piękniejsza niż Himalaje. Nie wiem, czy tak jest w rzeczywistości, gdyż nie widziałem Himalajów; lecz połączenie słońca, lodu, wody, nagich gór skalistych, które ciągną się łańcuchem wzdłuż zatoki, oraz niezwyklej bieli śniegów tworzy uroczą całość.

Ciepły prąd, Golfstrom, umożliwia istnienie na brzegu Kings-bay małej osady New-Olesund; jest tam jakieś dwadzieścia drewnianych domków, w których mieszkają górnicy. W odległości jednego kilometra od tego osiedla ludzkiego znajduje się kopalnia węgla. Minjaturowa kolejka prowadzi od kopalni na brzeg do estakady, gdzie węgiel zrzucony jest z ma-



Samolot Czuchnowskiego na plywakach.

Szczątki hangaru sterowca „Italia”



łych wagonów wprost do ładowni okrętów. Neu-Olesund ma mniej więcej 250 mieszkańców, w tej liczbie 20 kobiet. Mieszkańcy są to Norwegowie, którzy przeważnie nie mieszkają tu stale, lecz przyjeżdżają na zarobki.

Osada, kolej, stacja elektryczna, przystań, wodociągi, port lotniczy i radiostacja — wszystko to jest najbardziej północne na kuli ziemskiej — leży prawie pod 79 stopniem szerokości północnej...

Gdyśmy przybyli do zatoki, brzegi były już wolne od lodu. Rozlegał się szmer niezliczonej ilości strumyków i rzeczek, które wypływały z pod śniegów górskich. Dokoła roiło się od ptaków. Od niewielkiego lodowca tuż przy wejściu do zatoki odrywały się kry i płynęły z prądem. A nad lodowcem unosiły się trzy czarne wierzchołki góry „Trzy Korony”, które są dumą Kings-bay. Był to istny świat czarów. Nagromadzone statki czyniły ją jeszcze piękniejszą. Na tle tego majestatu ludzie i budynki wydawali się drobnymi pyłkami.

Zastaliśmy tutaj „Citta di Milano”, który przybył z Wirgo-bay. Był to wielki parowiec o pojemności 5.000 tonn. Zbudowany przez Niemców dla przeprowadzenia kabla transatlantyckiego został im odebrany na mocy traktatu wersalskiego. Stały tu też parowce szwedzkie, „Tanja” i „Quest” — ten ostatni jest to weteran polarny — jeszcze Anglik Shakleton odbył na nim podróż do bieguna południowego. Dwa parowce węglowe zatrzymały się przed estakadą. Na-

stępnego dnia przyszedł pasażerski statek — luks. „Orinoko”, a jeszcze następnego — „Braganza”; która pozostała w tyle za nami i nadeszła z jednodniowym opóźnieniem.

* * *

Na spotkanie „Krasina” pędziła, sapiąc, maleńka łódź motorowa. W łodzi siedzieli dwaj marynarze o smagłych twarzach, w kokieteryjnie zsuniętych nabok okrągłych czapczkach i oficer z szerokim złotym galonem na czapce, ten ostatni miał słodki wyraz twarzy i wyglądał na śpiewaka operowego. Maleńka motorówka jak mucha obleciała dwa razy dokoła olbrzymiego „Krasina, na którego pokładzie i pomoście gromadzili się ludzie. Nasi włoscy goście — ozywieni — tłoczyli się razem z innymi.

Śpiewak operowy patrzył na nas zdołu, nagle teatralnym gestem podniósł obie ręce w górę i zawołał przeciągle:

— Viglie-e-e-e-ril

Obydwaj marynarze na motorówce wykonali taki sam gest.

Nowoprzybyły był to kapitan Romagna, przybył powitać rodaków. Włosi z „Krasina” w odpowiedzi też coś krzyknęli. Uderzył łańcuch kotwiczny. Rozpoczął się ostatni akt — „wręczenie” ocalonych.

Barka podjechała do „Krasina”. Ostatnie pożegnania, ostatnie uściski dłoni, i sześć osób zeszło po pomoście na „terytorium” włoskie.

Tylko nieszczęśliwy Mariano nie mógł się ruszyć. Cały tydzień był już w naszej kajucie sanitarnej i poprawił się o tyle, że słabym głosem rozmawiał już z otoczeniem. Lecz gangrena robiła postępy; ropa w nodze podnosiła się coraz wyżej. Operacja była nieunikniona. Otulonego i na noszach wyniesiono na górny pokład. Oczy jego, odzwyczajone od blasku słonecznego, zawarły się. Powieki były sine. Jasność dnia jeszcze więcej podkreślała jego niezwykłą chudość i woskową bledność twarzy, obrośniętej rudawą brodą. Pożegnał się z nami słabym ruchem ręki. Nosze, na których leżał, zawieszono na linach i przymocowano do windy, a potem cały ten żywy grób spuszczoneo za pokład do barki. Oparty o nosze — w pozie Kolosa Rodoskiego — stał nad łóżem chorego młody przystojny lekarz włoski, który razem z nim zjeżdżał do barki.

Następnego dnia ten sam lekarz amputował Mariano nogę powyżej kostki. Chory miał serce tak słabe, że nie można go było zachloroformować, i operacja była robiona pod miejscową narkozą. Zupełnie przytomny Mariano mężnie znosił ból, gdy mu piłowano kość.

. . .

W Kings-bay pożegnali nas też nasi goście, którzy wsiedli w Bergen i przebyli z nami cały miesiąc: dziennikarz Giudici i profesor norweski Gul, wielki znawca Szpitsbergenu. Tutaj też odbyło się wręcze-

nie Szwedom strąsanego samolotu. Szwecja postanowiła zaniechać dalszych poszukiwań.

Na „Krasinie” zostali tylko ci, którzy wyjechali na nim z Leningradu. Lecz nawet oni musieli się rozłączyć. Czuchnowski z załogą lotniczą pozostał w Kings-bay dla doprowadzenia samolotu do porządku, zaś „Krasin” wyruszył do Norwegji, gdzie miał być poddany gruntownej reperacji, gdyż w czasie łamania lodów uległ poważnemu uszkodzeniu.

Ciężką pracę mieli nasi marynarze. Trzeba było sporządzić pomost i spuścić samolot na ten raz na wodę na pływakach. Samolot miał się stać „hydrozamolotem”.

Skomplikowana, lecz dowcipna konstrukcja pomysłu Czuchnowskiego była wkrótce gotowa. Złożyły się na nią: burta „Krasina”, pochyła równia pomostu, dziób „Citta-diMilano”, i — co najważniejsze — mięśnie naszych marynarzy. Praca wymagała niezwyklej ostrożności i ścisłych obliczeń. Piętnaście godzin upłynęło od chwili rozpoczęcia roboty do chwili ustawienia samolotu na wodzie. Potem motorówka zaciągnęła samolot do brzegu, gdzie umieszczono go w małej zatoczce. Tuż obok rozbito trzy namioty, w których lotnicy nasi mieli czekać na powrót „Krasina”. W ciągu trzech dni łodzie i prom, zrobiony z pomostu, zwoziły do tej bazy lotniczej materiały palne i wszystko, co było potrzebne do zaopatrzenia jej. Wiatr zmienił kierunek, od strony lodowca sunęły lody, gęsta mgła przesłaniała powietrze; przeprawa była trudna i niebezpieczna. Wreszcie praca została u-

kończona, i nad obozem naszych lotników zawieszono czerwoną chorągiew — zapewne po raz pierwszy od czasu istnienia zatoki Królewskiej.

Stosunki z mieszkańcami New-Olesund były przez cały czas bardzo dobre. Mogliśmy być spokojni o naszych towarzyszy, że nie będą osamotnieni. Prócz tego w zatoce pozostała włoska baza lotnicza złożona z dwóch potężnych samolotów „Donier” pod wspólnym dowództwem ocalonego kapitana Sora, który wtedy zupełnie powrócił do zdrowia po niefortunnym wypadku.

W tym czasie Kings-bay przypominało wieże babilońską. „Krasin” był ośrodkiem, przyciągającym ogólną uwagę; wszyscy składali nam wizyty, i na pokładzie naszym mówiono przynajmniej dziesięcioma językami. Poznaliśmy wszystkich członków ekspedycji włoskiej i szwedzkiej. Wizyty ciągnęły się bez przerwy. Elegancy, zamożni pasażerowie „Orinoko”, demokratycznie nastrojeni Norwegowie z New-Olesund, Sora, Van-Dongen, Maddalena, Penzo — obecnie już nieżyjący — Tornberg, wszyscy ci, których nazwiska były drukowane w gazetach całego świata—odwiedzali nas w Kings-bay. Między innymi poznaliśmy tu siostrę profesora Behouneka — barczystą, energiczną blondynkę, uderzająco podobną do swego brata. Była to jedyna kobieta na Citta-di-Milano. Po całym szeregu przygód przywędrowała do Kings-bay i działała to, że Włosi wbrew ustawie zabrali ją z sobą na statku wojennym. Jak nam potem opowiadała, zagroziła, że jeśli jej nie wezmą z sobą,

ogłosi światu jakieś ich zakulisowe sprawy. Wśród licznych gości przybył też porucznik Viglieri w mundurze oficera marynarki; mundur składał się z czarnego sukna i złotych galonów. Trudno sobie wyobrazić zmianę, jaka zaszła w tym człowieku w ciągu tygodnia, to znaczy—od chwili zabrania go przez nas z kry lodowej. Niktby nie poznał tamtego „jaskiniowca” w tym przystojnym eleganckim młodzieńcu, w tym wytwornym wojskowym. W pamięci mojej do tychczas jeszcze istnieją dwaj różni Viglieri’owie.

* * *

Zatoka Królewska stopniowo pustoszała. Jeden za drugim odjeżdżały okręty zagraniczne. Wreszcie i „Krasin” opuścił zatokę. Tym razem jak i przy następnej wyprawie odplynął stąd ostatni. Wyruszył z Kings-bay 26 lipca o godzinie trzeciej nad ranem; z powodu gęstej mgły opóźnił odjazd o dobę. Droga nasza prowadziła na południe do portu norweskiego Stawanger. Ociepliło się, i piękna pogoda harmonizowała z doskonałym humorem załogi.

VIII

OSTATNIA GRUPA

„Monte Cerwantes“ zostaje uszkodzony. — Recherche-bay. — Górny pokład chwieje się. — O 10 stóp głębiej nad normą. — Nasi nurkowie. — Praca „Kraśniców“. — „Marsyljanka“ w Recherche-bay.

Zdawało się, że datę 25 lipca można uważać za ostatni dzień pierwszej wyprawy ratunkowej „Kraśnica“. Lecz na morzu nic przewidzieć nie można, i znane przysłowie należałoby zmienić na wodzie w ten sposób: „Okręt strzela, morze kule nosi“. W ten cudowny letni dzień, gdy złote słońce, śnieżne góry i błękitno-zielony ocean składały się na imponującą całość, nikomu nie przyszło na myśl, że czeka nas nowa próba — która na 9 dni zatrzyma nasz łamacz lodów na wodach Szpitsbergeńskich.

Płynęliśmy już 12 godzin na pełnym oceanie i byliśmy na jednej wysokości z cieśniną Bell-Sund w po-

łudniowo-zachodniej części Szpitsbergenu. Woda była pokryta cienkimi odłamami lodu, które posuwały się w kierunku południowym w znacznej odległości jeden od drugiego. Około godziny czwartej wśród załogi „Krasina” rozeszła się wiadomość, że niemiecki statek pasażerski „Monte-Cervantes” dał znać przez radjo, iż jest uszkodzony.

Statek ten wiózł 1.500 pasażerów-turystów; załoga składała się z 300 osób. Odbывał podróż do brzegów Szpitsbergenu. Otóż tego dnia wczesnym rankiem, gdy pasażerowie jeszcze spali, „Monte-Cervantes” przejeżdżał pomiędzy temi cienkimi odłamami lodu, któreśmy dopiero co minęli. Robiąc 30 kilometrów na godzinę, uderzył nagle o bryłę lodowa z taką siłą, że w przedniej części statku utworzyła się dziura. Pomimo intensywnej pracy — wypompowywano, jak donosiło radjo, 200 tonn wody na godzinę — statek napełniał się w dalszym ciągu i mógłby się utrzymać na wodzie nie dłużej niż 16 godzin. Wobec tego „Monte-Cervantes” schronił się do zatoki, pasażerowie wyszli na brzeg, zaś kapitan liczył tylko na pomoc „Krasina”, który był w owej chwili najbliższym statkiem, mianowicie, stał w odległości 150 kilometrów.

Po otrzymaniu tej wiadomości „Krasin” natychmiast ruszył ku tej „grupie”, o wiele liczniejszej niż grupy Malmgreena i Viglieri’ego razem wzięte.

Dopiero po ośmiu godzinach dotarliśmy do Recherche-bay. Pogoda sprzyjała nam, morze było spokojne, temperatura dochodziła do 7 stopni powyżej

zera. W miarę tego, jak zbliżaliśmy się do Bell-Sund, oczom naszym ukazywały się niezwykle malownicze widoki. Wtedy dopiero zrozumiałem, dlaczego w Europie zachodniej wycieczki na Szpitsbergen są tak rozpowszechnione. Towarzystwa żeglugi morskiej wyprawiają wielkie, wykwintnie urządzone statki pasażerskie, i latem zjeżdżają się tu tłumy turystów; przy wiecznym świetle dziennem ludzie zachwycają się tym surowym krajem północnym, którego zachodnie brzegi pod wpływem ciepłego prądu Golfstromu przez 2—3 miesiące w roku są wolne od lodów.

Niepodobna opisać obrazu, który rozciągnął się przed nami, gdyśmy o godzinie dwunastej w nocy wjechali do Recherche-bay. Otaczające go z kilku stron wyraźnie zarysowane czarne i szare góry były poprzerywane w różnych kierunkach białymi żyłkami śniegu; dwa olbrzymie lodowce, szerokości 1—2 kilometrów i wysokości 20—30 metrów, ciężką masą zwiślały nad morzem, upstrzone ciemnymi wąwozami. Zdaleka na górach lśnił wieczny śnieg, a nad tem wszystkim unosiła się okrągła biała czapka Snow-Keptu.

Na powierzchni morza połyskiwały białe meduzy, i przesuwaly się niezliczone ilości ptaków. Woda miała kolor błękitny i była zupełnie przezroczysta. Północne słońce, nie dając ciepła, oświetlało ten krajobraz, i rzucało na zbocza gór ciemnogrnatowe cienie.

Na tle tego pięknego widoku zarysował się „Monte-Cervantes”. Odrazu rzuciło nam się w oczy, że

dziób był niezwykle głęboko pogrążony w wodzie, a cały statek przechylony na prawo. Gdyśmy podjechali bliżej, mieliśmy wrażenie, że górny pokład chwieje się. Roilo się tam od ludzi. Pasażerowie, widząc zbliżającego się „Krasina“, wrócili z brzegu na pokład, i cała prawie dwutysięczna ludność „Monte-Cervantesa“ zebrała się na górze. Wszystkie łodzie ratunkowe, windy, drabiny, mostki — były pełne ludzi. Setki kapeluszy i chusteczek poruszało się w powietrzu, a gdy „Krasin“ zwrócił się bokiem ku „Monte Cervantesowi“ — głośne oklaski i okrzyki przerwały majestatyczną ciszę zatoki.

„Krasin“ podszedł do „Monte-Cervantesa“, który miał zarzuconą kotwicę. Był to wielki statek o motorach spalinowych, pojemności 15.000 tenn, półtora raza większy od tego, który mu przyszedł z pomocą „Monte-Cervantes“ był własnością Niemiecko-Południowo-Amerykańskiego Towarzystwa, tego samego, które posiadało słynny w Rosji „Kap-Polonjo“, tylko, że ten ostatni był przeznaczony dla bogaczy, zaś „Monte-Cervantes“ — dla ludzi średnio-zamożnych: urzędników, lekarzy, nauczycieli, drobniejszych kupców — czyli dla średniej burżuazji, która ma takie same pretensje, jak wielka, lecz mniejsze środki. To też, zapraszając nas na „Monte-Cervantes“, pasażerowie tego statku zaznaczali, że panują tu demokratyczne obyczaje, i zapewniali nas zupełnie poważnie, iż możemy się nie krępować, gdyż nawet na dancingach nie obowiązuje czarny garnitur.

„Monte-Cervantes“ to statek trzeciej klasy; w porównaniu ze statkami luksusowymi jak na przykład „Kap-Polonjo“ jest urządzony skromnie. My uważaliśmy jednak, iż jest ostatnim wyrazem wykwintu; na przykład miał trzy sale: jadalną, klubową i dancinową; promenadę czyli pokład, odpowiednio urządzone; pracownię fotograficzną; pokoje kąpielowe; salon fryzjerski z elektryczną instalacją, pralnię mechaniczną—i tysiące innych wygód i rozrywek, które uprzyjemniają pobyt na statku. Przejazd na nim nie jest drogi; kosztuje 300—500 marek z utrzymaniem i drogą z Hamburga przez fiordy norweskie do Szpitsbergeny i zpowrotem; podróż trwa 20 dni.

Wytworny, czysty i świeży „Monte-Cervantes“ był zupełnym kontrastem „Krasina“; na pokładzie naszego łamacza lodów suszyły się skóry niedźwiedzie, stały śrubsztaki, dymiło się ognisko, były rozrzucone belki, deski i wszelkie rupiecie, które mogły się przydać w drodze; pokład przypominał podwórko fabryczne, na którym gromadzą się zwykle wszelkie odpadki. Gdyśmy przybyli, dziób „Monte-Cervantesa“ siedział w wodzie o 10 stóp głębiej ponad normę, a odchylenie na prawo doszło do 10 stopni. Natychmiast nurkowie nasi, Żołudjew i Dmitrjew, zabrali się do roboty. Przedewszystkiem zbadali dziurę... Stalowe obszycie, grubości jednego cala, zostało przebite lodem jak tektura; dziura miała 3 metry szerokości i 1½ metra wysokości.

Chociaż na „Monte-Cervantesie“ znajdował się pilot portowy, jednak statek pędził lekkomyślnie

wśród lodów, zapominając, że tylko jedna ósma jego część znajduje się nad wodą. zaś reszta jest ukryta przed okiem ludzkim.

Obszycie nie wytrzymało uderzenia tak wielkiej maszyny o lód, i woda zaczęła przenikać do wnętrza. W pierwszej chwili nikt z podróżnych nie zorientował się, co znaczył wstrząs, jaki odczuto, lecz wkrótce woda przedostała się do kajut pasażerskich, leżących nad ładownią. Powiedziano wtedy pasażerom, że pękła rura. Natychmiast zamknięto nieprzepuszczalną przegrodę, ale woda napływała mimo to w dalszym ciągu, choć pompy pracowały bez przerwy. Obawiano się też, że przegroda nie wytrzyma wielkiego ciśnienia 60 tysięcy sześciennych stóp wody, która zebrała się w przedniej części statku. Sytuacja stawała się krytyczną. Gdyby pasażerowie dowiedzieli się prawdy, powstałaby panika, a wiadomo, do czego może doprowadzić panika na otwartym morzu przy skupieniu 1.500 osób. To też kapitan postanowił przybić do brzegu; wjechał w zatokę Recherche-bay i zaproponował pasażerom, by wyszli na brzeg i zrobili wycieczkę do lodowców. Do dyspozycji podróżnych oddano wspornik łodzi „Monte-Cervantesa“ w liczbie 22; każda mogła z łatwością zabrać 80 osób. Dowództwo podtrzymywało wśród pasażerów wersję o pękniętej rurze, i wszyscy myśleli że naprawa będzie zaraz dokonana własnymi siłami.

Tymczasem radjo rozsyłało na wszystkie strony prośby o pomoc. Pierwszy odezwał się „Krasin“. Pasażerowie zaczęli się domyślać, że położenie jest

groźniejsze, niż im wmawiają, lecz gdy się dowiedzieli, że zbliża się popularny łamacz lodów, nastąpiło wśród nich natychmiast uspokojenie, i o panice nie było już mowy.

Poprzednie powodzenie „Krasina“ otoczyło go aureolą sławy, i owacyjne przyjęcie, którego doznaliśmy tutaj, było tylko odgłosem ogólnej opinii europejskiej. Uznanie dla naszych lotników i marynarzy było jednomyślne.

Ciężką pracę wykonali nasi marynarze i nurkowie. Pracowali w szalupie, która nieustannie kołysała się na falach. Nurkowie — mieliśmy ich tylko dwóch — ustawicznie zanurzali się w wodzie. Były dni, gdy prawie nie wychodzili na powierzchnię przez 14—16 godzin na dobę, choć prawodawstwo robotnicze zabrania pracować pod wodą dłużej niż 4 godziny.

Dziura była pod wodą dokładnie wymierzona i nasz cieśla Paramoszyn zrobił według wzoru mocną tarczę drewnianą. W burcie od zewnątrz prześwidrowano dziury, i tarcza, ważąca kilka pudów, została opuszczona na linach i przytwierdzona na belkach. Później przybito ją jeszcze żelaznymi sztabami. Potem do wnętrza „Monte-Cervantesa“ wprowadzono sześć olbrzymich węzów, i potężne pompy „Krasina“ rozpoczęły pracę, wyrzucając do 1.000 tonn wody na godzinę. Jednak przechylenie nie zmniejszyło się. Trzeba było zbadać dno, co też zrobili nasi nurkowie. Okazało się, że drugi koniec statku jest uszkodzony; znaleziono mianowicie szczelinę długości

trzech metrów, zaś od niej rozchodziły się jak promienie w różne strony cienkie rysy. Szczelinę zalepiono plastrem z płótna żaglowego i „Monte-Cervantes” po kilku godzinach wyprostował się.

Trzeba było połączyć jeszcze jedną łatę, która wymagała wielkiego sprytu naszych mechaników. Nie mając innego materiału, zdjęli z podłogi w oddziale maszynowym „Krasina” płyty żelazne i załatali nimi uszkodzone miejsce „Monte-Cervantesa”. Aby dotrzeć do szczeliny od wewnątrz, wyjęto z ładowni 400 tonn piasku, położonego tam jako balast; szczelinę zalano cementem, i dopiero, gdy piasek był wrzucony zpowrotem do ładowni, „Krasin” uznał, że zadanie jego jest spełnione.

„Monte-Cervantes” znowu dumnie uniósł się nad wodami, niepodobny do tego zgarbionego starca, który stał 8 dni temu w Recherche-Bay, gdyśmy tu przybyli.

Trudno opisać pracę, jaką wykonali nasi marynarze. Nie oszczędzając zdrowia, pracowali po całych dniach w szałupie lub na promie, mając nogi zanurzone w wodzie. Z materiału, jaki mieli pod ręką, dzięki doświadczeniu i zdolnościom dokonali pierwszorzędnej — z punktu widzenia techniki — naprawy, która umożliwiła „Monte-Cervantesowi” szczęśliwy powrót do Hamburga przez ocean.

Pomimo najlepszych chęci Niemcy nie mogli nam w niczem pomóc, gdyż ani nie byli obeznani z tą robotą, ani też nie mieli odpowiednich narzędzi.

Wśród pasażerów „Monte-Cervantesa” byli

przedstawiciele piętnastu narodowości. Podczas największego niebezpieczeństwa tańczyli sobie, urządzali wycieczki na ląd, zwiedzali „Krasina“, składali nam wizyty robili zdjęcia. — i wogóle spędzali czas bez troski. W tym samym czasie załoga „Krasina“ pracowała bez wytchnienia.

Odplynęliśmy trzeciego sierpnia. Pogoda była piękna, a była tak samo urocza, jak w dzień naszego przyjazdu. „Monte-Cervantes“ znowu roił się od ludzi, którzy poznali tutaj nietylko romantykę podróży polarnej, lecz i powszedniość pracy na „Krasinie“. I gdy „Krasin“, odjeżdżając, odbił od parowca niemieckiego, rozległy się w zatoce głośne okrzyki na jego cześć, a orkiestra, która dotychczas grała tylko do tańca, wykonała „Marsyljanke“.

Po trzech dniach „Monte-Cervantes“ pod konwojem „Krasina“ przybył do Hammerfestu, portu norweskiego. Tutaj został spisany protokół o tem, że naprawiony przez „Krasinów“ parowiec doskonale wytrzymał uciążliwą podróż przez ocean.

Szóstego sierpnia wczesnym rankiem, gdy pasażerowie jeszcze spali, „Krasin“ odplynął do Stawanger, gdzie miał nastąpić remont. Pierwsza wyprawa była zakończona.

IX

P O W R Ó T

Wzdłuż Norwegji. — Tromsøe. — Uroczystości w Stawanger. — W dokach. — Muzeum narciarskie w Oslo. — U matki Malmgreena. — Druga wyprawa „Krasina“. — U brzegów ojczyzny..

Wracaliśmy więc — wprawdzie tylko na dwu dni czas. Przygody, jakich doznaliśmy wśród pól lodowych, zacierały się w pamięci; zdawało się, iż był to tylko sen. Drugi miesiąc podróży dobiegał końca. Nie myśleliśmy o niczem. Marynarze w wolnych chwilach zbierali się na górnym pokładzie i tylko od czasu do czasu zamieniali kilka słów między sobą; przeważnie siedzieli w milczeniu, przyglądając się oddalającemu się wybrzeżu.

Jechaliśmy wzdłuż Norwegji. Wybrzeże—to wielka skalista ściana, która ciągnie się z północy na południe na 2.000 kilometrów. Fjordy kojąco działały

na nerwy i dawały wypoczynek po znużeniu. Poranek był cichy i ciepły, a otaczające nas ze wszystkich stron góry tonęły w różowym blasku. Jak pięknym wydawał nam się pierwszy wieczór po pięćdziesięciu dobach wiecznego dnia! Zdaleka widać było wrzynający się w morze ciemnognatowy Nordkap, najbardziej północny punkt Europy, imiennik przyłądka Szpitsbergeńskiego, który leży o 10 stopni wyżej na północ. Miękkie szaty niewidzianej przez nas dawno ciemności zasłaniały wąwozy między górami; zorza rzucała złote smugi, a światelka latarni morskich zaczęły migotać wśród brzegów...

Wstęga morza wiła się wśród nieskończonych ścian skalistych, poprzerzynanych w różnych kierunkach i porośłych jałowcem i niskorosłą sosną. Wodospady zanurzały w morzu swe siwe brody. Daleko w górach padał deszcz, a tęcza rzucała na fjordy wielobarwne pasma światła.

Na zielnych równinach, zasłoniętych od wiatru, stały eleganckie, świeżo pomalowane domki, pokryte błyszczącymi dachówkami. Przed każdym domem wznosił się maszt, na którym powiewała czerwono-niebieska flaga norweska, — taki panuje zwyczaj w tym morskim kraju. Grupy ludzi zbierały się przed domami na nasze spotkanie, i gdyśmy przejeżdżali, zaczęto podnosić i opuszczać flagi. Przez lornetkę, a czasami nawet bez niej, widać było, jak ludzie o jasnych włosach powiewali nam czemś i biegli za naszym łamaczem wzdłuż wybrzeża.

Od brzegu odbijały łodzie i wyjeżdżały ku nam. Na łodziach rozlegały się okrzyki, których nie rozumieliśmy; lecz były na pewno przychylnie dla nas, gdyż ręce przyjaźnie się do nas wyciągały, a usta uśmiechały się, odsłaniając białe zęby. Coraz częściej spotykaliśmy statki i żaglówki, a wszystkie one opuszczały i podnosiły flagi na naszą cześć; zwrócony ku nam bok statku natychmiast napełniał się ludźmi; w powietrzu migotały dłonie i czapki, a głośne „hura“ rozlegało się dokoła. Sława poprzedzała bieg „Krasina“, i nie było ani jednej flagi, która by nie opuściła się przed nami. Nawet dumni Anglicy sprzeniewierzyli się na ten raz swym tradycjom i, nie czekając na nasze salutowanie, pierwsi witali nas. A marynarze bardzo są na to wrażliwi.

Lecz najprzyjemniejszą rzeczą w całej tej podróży była regularna zmiana dnia i nocy.

. . .

Wstąpiliśmy do Tromsø, aby nabrać węgla, słodkiej wody i świeżej żywności, gdyż odżywianie się konserwami dobrze nam już dokuczycie.

Z tego miasteczka właśnie, które leży za kołem podbiegunowym, Amundsen wyruszył w ostatnią podróż. Spotkaliśmy się tutaj z francuskim krążownikiem „Strasburgiem“, który szedł jeszcze na poszukiwanie „Lathama“.

A potem „Krasin“ pojechał dalej wzdłuż Norwegji, tego miłego kraju, który tak uroczyście świę-

cił nasz powrót. Było to jedenastego sierpnia rano. Tego dnia słońce, morze, góry i wesołe miasteczko norweskie — wszystko, zda się, śpiewało jeden radosny hymn na cześć naszego łamacza lodów.

Stawanger był jeszcze dość daleko, a za „Krasinem” ciągnęła się już cała flotyła małych statków, motorówek i żaglówek, kołyszących się na oświetlonych słońcem falach. Z wiatrem dolatywały do nas wesołe głosy. Od czasu do czasu ukazywał się biały dym, i natychmiast rozlegał się trzask petard; były to „wyszczały armatnie”, któremi nas witano.

Dwa dni trwało już sprzątanie na „Krasinie”. Czyszczono, szorowano, doprowadzano do porządku — zwykle tak bywa przed przybyciem do portu. Czyniono ostatnie przygotowania do wywieszenia flag. Cieśla Paramoszyn niewiadomo jakim sposobem wdrapał się na drewniany krążek, który znajdował się na wierzchołku masztu. Na wysokości 30 metrów od pokładu człowiek wydawał się bardzo mały. Nie trzymając się wcale, przywiązywał flagę do piorunochronu, żeby „wyglądało uroczyściej”, jak mówił. Wicher huczał dokoła, lecz nie robiło to żadnego wrażenia na tym człowieku, który nie wiedział, co to jest zawrót głowy. A nadole ludzie o słabszych nerwach odwracali się od tego widoku.

Wybrzeże zaludniało się. Liczba oczekujących nas rosła, i gdy wreszcie „Krasin” zarzucił kotwicę i wywiesił flagę, zobaczyliśmy dokoła siebie wielkie tłumy, które miasteczko wyrzuciło na brzeg. Na jednej z motorówek uirzeliśmy naszego posta norwes-

kiego, Aleksandrę Michajłównę Kofłontaj; przeszła natychmiast na „Krasina“ i wygłosiła mowę, która była dla nas pierwszym żywym pozdrowieniem z kraju ojczystego.

Przybycie „Krasina“ było dla Stawanger wielkiem świętem. Miasto przybrano chorągwiami. Nie będę opisywać uroczystego obiadu w pawilonie parku Bjergsted, na który zaprosiły nas władze miejskie. Obecna była cała bez wyjątku załoga „Krasina“. Uroczyste obiady zawsze odbywają się według szablonu: z początku mowy, potem jedzenie, potem picie. Tym razem jednak piło się tylko lemoniadę i wodę selcerską, gdyż w Stawanger obowiązywało „suche prawo“. Uważam, że nie psuło to wcale nastroju. Przeciwnie, może nawet było to i lepiej, gdyż była to wesołość naturalna, nie sztucznie wywołana wódką.

Nie będę również opisywał zabaw, które robotnicy stawangerscy organizowali w domu ludowym. Dla nas wszystkich te wyrazy sympatji miały tem większy urok, że ludność robotnicza miasteczka ciężkie wtedy przeżywała czasy. Połów sardynek nie udał się tego roku, a dla Norwegów, trudniących się rybołówstwem, jest to taką samą klęską, jak dla nas nieurodzaj. Stawangerskie fabryki konserw były nieczynne. Jednak mimo tych wielkich niepowodzeń Norwegowie podejmowali swych gości z taką szczerą radością i humorem, że pamięć moja na długie lata zachowała wdzięczne uczucie dla tego małego, czarującego kraju. Każdy z nich starał się coś zrobić dla naszego „Krasina“: przewoźnicy nie przyjmowali zapłaty za

przewożenie motorówkami; kupcy dawali nam dziesięć procent ustępstwa. Stawangierski naczelnik poczty posłał prezesowi rady ministrów depeszę, w której prosił, żeby Norwegia pokryła koszty naprawy „Krasina“. Na to prezes ministrów odpowiedział, że rząd włoski już uprzedził Norwegów i zapłacił za remont i węgiel łamacza lodów.

O, jakże wszyscy oni pragnęli, aby podczas drugiej wyprawy został odnaleziony ich Amundsen! Niestety, ich marzenia nie ziściły się.

. . .

Kiedy „Krasin“ przybył do Stawanger, zatrzymał się w dokach Rozenberga — olbrzymiej skrzyni betonowej na skalistej wysepce. Wrota doków zatrzasnęły się, wypompowano wodę, i łamacz lodów stanął na lądzie. I tutaj dopiero na błotnistej ziemi w tym wilgotnym półmroku można było przekonać się, jaki to olbrzym ten nasz „Krasin“, którego dwie trzecie znajdują się zwykle pod wodą. Teraz dopiero zobaczyliśmy uszkodzenia łamacza lodów. Porobiły się szczeliny, przez które sączyła się woda, przeciekając z wewnętrznych zbiorników. Do wielkich śrub okrętu można było się przedostać tylko zapomocą bardzo wysokiej drabinki. Pióro jednej ze śrub wyglądało jak przecięte nożem. Rama sterowa pękła. Dno było pokiereszowane, jakgdyby poszarpane drapieżnemi pazurami Arktyku. Nasz główny mechanik, M. I. Jerszow, zapisał cały arkusz, wyliczając uszkodzenia. W

dokach pracowano całą dobę — lano, kuto, spajano, malowano. A tymczasem na górze odbywały się istne pielgrzymki do osławionego łamacza lodów. Myślę, że cała ludność Stawanger odwiedziła „Krasina“ z wyjątkiem tych, którzy nie umieli lub nie mogli chodzić. Przyjeżdżano nawet z dalekich okolic.

. . .

Tutaj nastąpiło moje pożegnanie z „Krasinem“. Redakcja „Gazety Czerwonej“ wzywała mnie do Leningradu. Razem ze mną wracali jeszcze dwaj dziennikarze moskiewscy, E. L. Mindlin i W. M. Suchanow.

Dojechalśmy statkiem do Bergen, potem przecięliśmy koleją Norwegię przez przełęcz Tinse i następnego dnia znaleźliśmy się w Oslo. Droga ta jest uważana za niezwykle malowniczą; postaram się ją opisać w innym miejscu.

W Oslo zaopiekował się nami nasz sympatyczny konsul S. M. Mirnyj, i profesor A. Gul, dyrektor specjalnego Instytutu do badania Swalbardu — tak Norwegowie nazywają Szpitsbergen. — Dzięki uprzejmości pana Gula zwiedziliśmy muzeum Narciarskie na górze Trognerseteren, gdzie ze szczególną pieczołowitością przechowywane są jak relikwie pamiątki z dwóch wypraw słynnego „Frama“ — jednej do bieguna północnego, drugiej do południowego. Pierwsza odbyła się pod dowództwem żyjącego dotychczas

Nansena; druga — pod dowództwem Amundsena, którego żywot przerwał się tak niespodziewanie.

Czyż trzeba dodać, czem są dla Norwegów te dwa nazwiska?

Po przybyciu do Sztokholmu postanowiliśmy przedewszystkiem odwiedzić matkę Malmgreena; lot polarny nietylko zabrał jej syna, lecz nawet nie zwrócił ciała — nie zostało jej nic prócz kompasu, który jej wręczył kapitan Zappi. Chcieliśmy jej złożyć kondolencje w imieniu „Krasina”. W charakterze tłumacza towarzyszył nam współpracownik „Stokholms-Dagblat”, pan Pallin. Wzięliśmy samochód i po kwadransie drogi po gładkiej jak aksamit ulicy zajechaliśmy do Efelwikenu; jest to przedmieście Stokholmu, gdzie mieszkała fru (pani) Malmgreen. Niema tu wspaniałych gmachów stołecznych, zato krajobraz jest typowy szwedzki: małe domki, od góry do dołu oplecione bluszczem. Przed domkami — jabłonie, róże i astry. W powietrzu wielka cisza.

Oto jest domek, w którym mieszka fru Malmgreen: mały, kryty dachówką — tonie w zieleni. Nagle umilkliśmy. Na ganku ukazała się kobieta średniego wzrostu o białych włosach. Czuło się, że nie wiek, lecz ciężkie przejścia pokryły siwizną jej głowę.

Zaczął mówić szeptem:

— Przyszliśmy z „Krasina”... Jesteśmy szczerze zmartwieni, że nie udało nam się ocalić syna pani... Nieśmiertelność jest udziałem bohaterów... — taki był mniej więcej sens naszego krótkiego przemówienia.

— Postarajcie się ocalić innych, jeśli nie udało się uratować jego — odrzekła cicho fru Malmgreen.

Głos jej zadrżał, a oczy zaszyły łzami. Ale natychmiast opanowała się, uściśnięła nam ręce i znikła w głębi domu.

* * *

Rozpoczęły się wizyty reporterów i fotografów. Pobyt „trzech dziennikarzy z „Krasina” był ogólnym tematem rozmów w Sztokholmie. Po raz pierwszy miano tu z nami wywiad. W rozmowach z dziennikarzami szwedzkimi posługiwaliśmy się językiem niemieckim. Możliwe, że nie władaliśmy nim dość biegle, a może gazety przejaskrawiły to, cośmy mówili — w każdym razie objętość drukowanych wywiadów przekraczała kilkakrotnie długość naszych rozmów. Zwłaszcza, gdy przeczytaliśmy w gazetach nasze skromne przemówienie do matki Malmgreena, byliśmy zdziwieni górnolotnością stylu, która zupełnie nie odpowiadała prostocie i serdeczności, jakie żywiłiśmy ku niej w duszy.

27 sierpnia byliśmy już w Leningradzie.

* * *

Tymczasem „Krasin”, odremontowany w Stawanger, przedsięwziął drugą wyprawę. Trzeba było spełnić prośbę rządu włoskiego i zbadać okolice, leżące na północo-wschód od Szpitsbergenu, gdzie mogła się

znajdować grupa Alessandri'ego. W duszy tliła się nadzieja, że może natrafimy na ślad Amundsena.

„Krasin“ udał się tą samą znaną już drogą. A więc naprzód Bergen, gdzie zaopatrzono się w węgiel; potem Andenes, potem znowu wyspa Niedźwiedzia obok zachodnich brzegów Szpitsbergenu; potem przybicie do brzegu w Kings-bay, gdzie na „Krasina“ czekał z niecierpliwością samolot i ośmiu ludzi. (Do pięciu osób załogi lotniczej dołączyło się dwóch palaczy z „Krasina“ i dziennikarz moskiewski A. Fom). Trójka, nie należąca do załogi lotniczej, odrazu wróciła na pokład „Krasina“, i 2 września łamacz lodów ruszył dalej na północ, kierując się ku Nordkapowi, dokąd miał przybyć też samolot. Lecz w drodze zerwała się burza, i „Krasin“ musiał szukać schronienia w cieśninie Bewerley-Sund w okolicach Nord-Kapa. 10 dni musiał czekać Czuchnowski w Kings-bay zanim złapał kilka spokojnych godzin dla lotu; zrobiwszy w powietrzu 250 kilometrów, połączył się z łamaczem lodów. Lecz w dalszym ciągu pogoda nie sprzyjała lotowi. Nawet w Bewerley-Sund, który był ze wszystkich stron osłonięty od wiatrów, podczas sztormu syczało jak w kotle. Postanowiliśmy przenieść samolot na łamacz lodów, lecz burza zerwała ustawiony pomost, i trzeba było zacząć od początku. Tymczasem wiatr ucichł. Samolot odleciał, a łamacz lodów udał się na poszukiwanie.

„Krasin“ płynął prosto na północ i dotarł do 81 st. 47' szerokości północnej. Był to najbardziej; północny punkt, do którego doszedł w czasie obydwóch ekspe-

dycyj. Dokoła morze zaczynało już zamarzać. „Krasin” skreślił na południo-wschód do wyspy Karola XII i znalazł się niedaleko od miejsca, gdzie była znaleziona grupa Viglieri'ego. Stamtąd znowu udał się na północ-wschód w kierunku lądu, który po raz pierwszy w 1707 roku był dostrzeżony ze Szpitsbergenu, czyli z odległości 200 kilometrów, przez kapitana angielskiego Jillisa. W 190 lat później admirał S. O. Makarow, który odbył pierwszą podróż na łamaczu lodów „Jermaku” do północnych brzegów Szpitsbergenu, również twierdził, że z oddali widział ląd, przewany ziemią Jillisa. Przypuszczano, że tam właśnie mógł wiatr zapędzić grupę Alessandri'ego.

Tymczasem „Krasin” przeszedł przez całą szerokość Ziemi Jillisa, a właściwie przez morze w tym miejscu, gdzie przypuszczano, iż znajduje się ląd, lecz... nie widział go. Lądu nie było... Było tylko morze, całe pokryte odłamkami lodu... Widocznie wyobraźnia kapitanów polarnych uległa złudzeniu optycznemu. „Krasin” rozwiął złudzenie. Nastąpiło, jak mówiono na łamaczu, nie „odkrycie”, lecz „zakrycie” ziemi „Jillisa”. Teraz nie będą już jej umieszczać na mapach.

Wreszcie „Krasin” dotarł do złodowociałych, prawie niezbadanych wysp, przewanych ziemią Franciszka-Józefa, gdzie okręt jest niezmiernie rzadkim gościem. Wiatr mógł nawet tutaj zapędzić grupę Alessandri'ego. Ale nie było jej... Nie było też żadnego śladu Amundsena...

Próbowano urządzić tu schronisko na wypadek, gdyby morze zapędziło do tego miejsca krę lodową wraz z ludźmi; lecz nie udało się nic zrobić. Zerwała się burza, i sami „Krasinicy” zmuszeni byli ukryć się na łamaczu lodów. Zostawiono tylko na brzegu skład żywności i zatknięto flagę sowiecką, którą wiatr polarny kołysał na wszystkie strony. Działo się to za 80 stopniem szerokości północnej, na Ziemi Aleksandra, na pokrytych śniegiem skałach przyładka Nil. Dekret Centralnego Komitetu Wykonawczego, który uznawał Ziemię Franciszka-Józefa za przyłączoną do Związku Sowieckiego, został tu przypieczętowany przez naszych marynarzy.

Mijał okres wiecznego dnia. Zbliżała się zima polarna. Morze szybko pokrywało się lodem. Na spotkanie „Krasina” posuwały się wrogie siły: olbrzymie góry lodowe, wieczne noce i piętnastostopniowy mróz. Nad nieznaną mogiłą ofiar wyprawy Nobilego unosiła się ponura pieśń żałobna.

Akurat w miesiąc po wyjeździe ze Stawanger, 23 września 1928 roku, „Krasin” otrzymał przez radio rozkaz powrotu. Statki włoskie „Citta-di-Milano” i „Braganza” oraz norweski „Hejmdal” już przed tygodniem przerwały poszukiwania i odpłynęły z Kingsbay. „Krasin” ostatni opuszczał wody polarne. Wicher huczał, a bałwany wysoko piętrzyły się na morzu. Padał obfity śnieg. Łamacz lodów podniósł kotwicę i wyruszył na południo-zachód, pozostawiwszy za sobą Ziemię Franciszka-Józefa. Przeciął po prze-

kątni burzliwe morze Barentsa — a 5 października zbliżał się już do Leningradu.

W ciągu 112 dni zrobił prawie 20 tysięcy kilometrów.

Po sztormach, które szalały w Bewerley - Sund i na morzach Barentsa i Norweskiem — dżdżysta jesień leningradzka wydawała się łagodną, jak uśmiech słońca. Niebo było pokryte obłokami koloru „sukna żołnierskiego”. Zdaleka ciemniało wybrzeże zatoki fińskiej, a „Kałuża Markizy” błyszczała różnobarwnymi smugami. Na spotkanie powracających wypłynął daleko w morze malcński łamacz lodów, „Purga”. Znajdowałem się na nim wśród tych, którzy szli witać „Krasina”.

Nateżaliśmy wzrok, i oto w pewnej chwili na horyzoncie ukazał się nad zielonemi falami lekki obłoczek dymu. Przez lornetkę widać już było sterczące żółte kominy. Fotografowie i operatorzy kinowi szukali odpowiednich dla siebie miejsc. Na mostku usadowiła się orkiestra.

Placzące z radości żony „krasińców”, dziennikarze, delegaci fabryk — wszyscy tłoczyli się razem... „Krasin” zbliżał się do brzegów ojczystych...

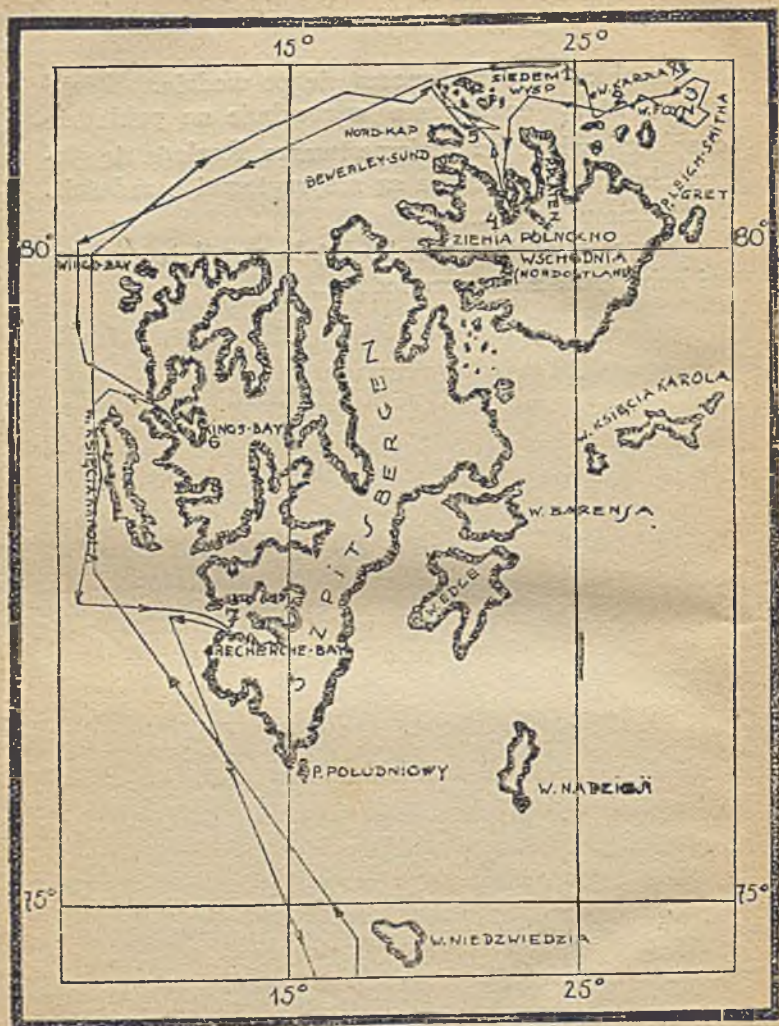
Wymijają nas torpedowce. Pokryte kłębamii czarnego dymu, prują spienione fale „Krasin” rośnie z każdą chwilą. Nad nim krążą witające go hydroplany. Płynie całym pędem wprost na nas. Imię jego jest teraz głośne na całym świecie. Opuszczona flaga powiewa zdaleka. Na torpedowcach grzmia armaty, a

lekkie obłoczki dymu unoszą się po wodzie. Wśród tłumu, który energicznie wymachuje na pokładzie czapkami, widać już znajome twarze. Rozlega się głośne „hurra!“. — Ludzie są nieprzytomni z radości... Nareszcie w domu!...

Serce wielkiego miasta drgało wspólnie z sercami bohaterów z łamacza lodów...



Pierwsza wyprawa „Krasina”.

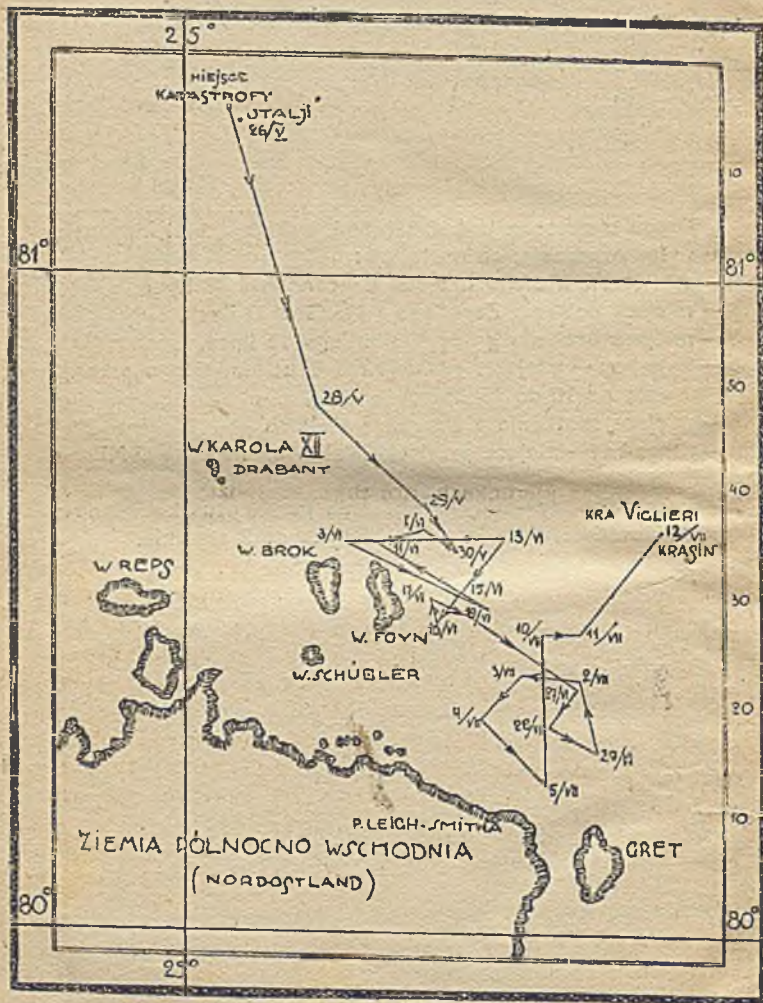


Droga, jaką przebył „Krasin” wzdłuż Szpitsbergenu do miejsca katastrofy „Italji” i zpowrotem.

Droga oznaczona jest strzałkami, wskazującymi kierunek
Cyfry oznaczają, co następuje:

- 1 — miejsce, z którego odleciał Czuchnowski 10 lipca,
- 2 — miejsce ocalenia Zappi'ego i Mariana 12 lipca,
- 3 — miejsce ocalenia grupy Viglieri'ego 12 lipca,
- 4 — Ryjp-bay — miejsce, gdzie grupa Czuchnowskiego przeby-
wała od 10 do 15 lipca,
- 5 — miejsce spotkania z Braganzą 17 lipca,
- 6 — Kings-bay — miejsce przejścia ocalonych na Città-di-Milano
19 lipca,
- 7 — Recherche-bay — miejsce okazania pomocy uszkodzonemu
„Monte-Cervantesowi“ od 26 lipca do 3 sierpnia.

Droga, jaką przepłynęła kora, na której znajdowała się grupa Noble-Viglieri.



Cyfry oznaczają daty, w których dokonywano obliczeń długości i szerokości geograficznej.

Po raz pierwszy grupa Nobilego oznaczyła swe położenie geograficzne nazajutrz po katastrofie, czyli 26 maja. Jednak porucznik Viglieri i profesor Behounek oświadczyli, że miejsce tego dnia było określone mylnie. Omyłka mogła powstać wskutek wstrząsu instrumentów podczas spadania. Nie jest też wykluczone, że na nieścisłość obliczeń wpłynął ciężki stan psychiczny osób, które poprzedniego dnia uległy katastrofie. Począwszy od 28 maja, wszystkie obliczenia są, zdaniem Viglieri'ego i Behouneka, zupełnie dokładne.

Lecz jeśli odrzucimy nawet wątpliwy odcinek między 26|V i 28|V, widzi się, w jak rozpaczliwym położeniu znaleźli się ludzie, których los rzucił na płynącą krę, pędzoną przez wiatry i prądy morskie. W ciągu sześciu tygodni grupa Nobile-Viglieri, nie ruszając się z miejsca, zrobiła blisko 300 kilometrów w różnych kierunkach. Kra chwilami zbliżała się do brzegu, potem znowu zmieniała kierunek — aż wreszcie 12 lipca spotkała się z „Krasinem“.

Jasne jest, że takie same męki Tantala znosili ludzie z grupy Malmgreena. Siedząc na płynącej krze lodu, spostrzegali nagle, że łód zbliża się do nich, i otucha wstępowała w ich serca. Lecz po pewnym czasie brzeg zaczynał się oddalać, i nieszczęśliwi, pogrążeni w rozpacz, znowu zostawali na łasce losu.

Powyższa mapa została ułożona przez meteorologa ekspedycji, W. A. Bieriozkina, który cały czas znajdował się na „Krasinie“, zaś danych do niej dostarczył sam porucznik Viglieri.

Druga wyprawa „Krasina”.



Od Stawanger wzdłuż brzegów Norwegji, dokoła Szpitsbergen, ku ziemi Franciszka Józefa i zpowrotem do Leningradu. Droga jest oznaczona linią ze strzałkami.