

Skrzydła nad arktykiem

Janusz Meissner



calibre 0.9.5

Janusz Meissner

Skrzydła nad Arktykiem

Na trzecim z rzędu rejsie Junak II opóźnił się.

Czwartego września, to jest w okresie, gdy statki Wielkiej Linii Północnej przechodzą zwykle Cieśninę Beringa lub nawet mijają już Wyspę Sw. Wawrzyńca, s/s Junak II opuszczał dopiero Morze Nordenskiölda, pozostawiwszy na jednej z wysp archipelagu

Nowej Syberii ładunek przeznaczony dla pewnej radzieckiej stacji meteorologicznej. Do Cieśniny Beringa pozostało jeszcze około tysiąc trzysta mil, co dla transportowca stanowiło o tej porze w najlepszym wypadku trzy tygodnie podróży, wliczając w to postoje w portach.

Kapitan Pilewicz niepokoił się tym stanem rzeczy coraz poważniej i liczył się nawet z możliwością zimowania wśród lodów. Na domiar złego kilku ludzi było chorych, pozostali zaś ledwie mogli podołać ciężkiej pracy w warunkach nadchodzącej zimy polarnej.

Junak liczył dwa tysiące trzysta ton wyporności. Jego ładunek stanowiły przeważnie konserwy z jarzyn i zapalki przeznaczone dla Japonii oraz węgiel i drobnica dla kilku Pośrednich portów wschodnioazjatyckich.

Wielka Linia Północna posiadała kilkanaście podobnych statków. Od czasu, gdy radziecka żegluga zdobyła północne morza od Murmańska do Półwyspu Czukockiego,

w miesiącach letnich statki zaczęły kursować regularnie przy pomocy flotylli lodołamaczy, która strzegła tej drogi. Wymiana towarów między Europą a wschodnim wybrzeżem azjatyckiego kontynentu została częściowo przerzucona z dróg lądowych na morskie.

Wprawdzie nie wszyscy eksporterzy od razu zorientowali się w korzyściach, które daje tani transport morski i wielu spośród nich, w obawie przed ryzykiem komunikacji okrętowej na dalekiej północy wśród pól lodowych, trzymało się nadal kolei syberyjskiej, jako najpewniejszego środka przewozowego, lecz mimo to Wielka Linia Północna od początku swego istnienia otrzymywała dostateczną ilość frachtów, aby zapewnić sobie egzystencję i opłacalność. Trzeba było tylko wytrwać przez pewien czas, aby przezwyciężyć brak zaufania ostrożnych towarzystw handlowych. Trzeba było dowieść, że statki z inicjałami W.

L. P. kursują równie regularnie, jak towarowe pociągi transsyberyjskie. Trzeba było przekonać towarzystwa asekuracyjne o tym, że ubezpieczenie towarów wysyłanych statkami ark tycznego szlaku nie przedstawia większego ryzyka niż na innych liniach żeglugi.

I właśnie gdy już to wszystko zostało niemal osiągnięte, w drugim roku istnienia Wielkiej Linii Północnej Junak II miał dwadzieścia dni opóźnienia...

Dwadzieścia dni opóźnienia na Arktyku to nie jest to samo, co trzy tygodnie różnicy w

dacie przybycia do celu. Między 70 a 75 stopniem szerokości geograficznej morze prawie nigdy nie bywa wolne od lodów. A tylko w ciągu kilku letnich miesięcy opancerzony statek zdoła skutecznie stawić im czoło. Jeżeli spóźni się w drodze, jeżeli przed nastaniem zimowych mrozów i nocy polarnej nie zdoła przepłynąć między Półwyspem Czukczów, Alaską i Wyspą Św. Wawrzyńca, grozi mu więzienie lodowe aż do wiosny lub — gorsze — zmiżdżenie kadłuba w kleszczach napierającej jery. A wrzesień często bywa początkiem polarnej zimy, choć słońce świeci jeszcze po dwanaście godzin dziennie na tej szerokości.

Ani kapitan Pilewicz, ani jego oficerowie pokładowi, Jan Szczepanik i Tadeusz

Burnagiel, ani wreszcie załoga nie ponosili winy tego opóźnienia. Nie można było również obwiniać pilota-wywiadowcy, Adama Plichty, zaokrętowanego na miejsce jego poprzednika, który zachorował niemal w ostatniej chwili.

Wprawdzie kapitan skrzywił się zobaczywszy po raz pierwszy drobną, niepozorną postać młodego człowieka, który wszedł w Gdyni na pokład Junaka II, aby się zameldować i objąć komendę nad mechanikiem i samolotem, ale już na Morzu Barentsa mógł ocenić jego zdolności, później zaś, w miarę jak coraz częściej trzeba było uciekać się do wywiadu lotniczego przy wyszukiwaniu przejść między lodami, nabrał zaufania do tego wesołego chłopca i przekonał się do niego zupełnie.

Na najtrudniejszym etapie drogi, właśnie tam, gdzie powstało owo trzytygodniowe opóźnienie, Plichta znowu poleciał na wywiad. Było to nazajutrz po opuszczeniu Nowej Ziemi, na Morzu Karskim.

To płytkie morze, pełne skał podwodnych i ledwie widocznych wysepek, zapchane było grubą krą, która spiętrzała się na większych taflach, niesiona prądem wpadała na wysepki i skały, wiązała między nimi i tworzyła szerokie, nieprzebyte bariery nieraz na przestrzeni kilkudziesięciu mil.

Lód chrupał, ścierał się na drobną kaszę, tężał znów w większe bryły i bloki, wspinał się na burty statku pod ciśnieniem napierających mas kry, obmarzał na stalowych płytach pancernych dzioba, przywierał do steru.

Junak II płynął coraz wolniej, krając z wysiłkiem gęsty krupnik przed sobą. Cofał się, nabierał rozpędu, wrzynał się w spiętrzone bariery i wywalczał sobie z trudem przejście.

Ocierał się o płyty lodowe z głośnym chrzęstem kruszonego szkliwią, łamał i rozdzielał zlepione kawały lodu, wiązał między nimi i największym wysiłkiem swych maszyn przedzierał

się dalej i dalej, na próżno oczekując ukazania się łamaczy lodu, których pomocy wzywał

już parokrotnie przez radio.

Lodołamacze nie przybywały. Tego lata miały więcej jeszcze roboty niż zwykle: niemal

wszystkie przejścia, zazwyczaj wolne od pól lodowych, zostały zatarasowane. Transporty radzieckiego drewna z Archangielska i z Aleksandrowska na Morzu Białym i Barentsa utknęły w drodze. Zagrożone były wszystkie północno-wschodnie porty norweskie i będący w budowie port Obdorsk w Zatoce Obskiej, którą forsowały aż trzy pancerne statki.

Drugiego dnia na Morzu Karskim Junak został zatrzymany przez przeszkodę nie do przebycia. Ogromne, silnie spojone, nieomal jednolite bloki zielonkawego lodu tworzyły szeroką na paręset metrów zaporę, o którą tłukły fale, wyrzucając całe tony drobnych odłamków, piętrzących się miejscami na kilka metrów nad poziomem morza. Ten wał lodu, zasłaniający cały horyzont na wschodzie, biegł jak okiem sięgnąć z północy na południe w poprzek drogi statku. Grubość jego mogła wynosić kilkanaście metrów, mógł wspierać się swą podwodną podstawą .na dnie, mógł trzymać w swym uścisku wyspy rozsiane dokoła lub wrastać między skały. Był niewzruszony i potężny.

Jego brzeg wygładzony przez fale wił się kapryśną linią, tworząc obłe zatoczki i płytkie rozpadliny o lśniących, roziskrzonych słońcem ścianach.

Wzdłuż tego brzegu leżał niezbyt szeroki pas ciemnego, rozkołysanego morza, wolny od większych brył lodu. Miejscami widać było przez przeźroczystą toń bielejące w głębi podwodne tarasy i zbocza lodowca, stromo opadające w dół.

Natomiast za rufą statku gęste kry wśród nieustannego szumu i chrobotu ścierały się ze sobą na nieobjętej wzrokiem, ruchliwej, migocącej w promieniach słońca równinie, czyniąc wrażenie olbrzymiej ławicy ryb, których grzbiety sterczą nad powierzchnią wody.

Zwodnicze, zmienne prądy przegarniały te ławy lodowych krup, krążyły po niezbadanych szlakach, krzyżowały się i wymijały nawzajem, pędząc wędrownie masy lodu z północy na południe, zataczając łuki na wschód, wracając na północ i cofając się przed inwazją nowych, jeszcze nie rozkruszonych płyt i brył, przybywających może aż spod bieguna.

Kry rozpychały się, jak ludzie w tłumie, wpadały na siebie z chrzęstem, tonęły wgniatane pod spód mniej zanurzonych towarzyszek i wyskakiwały na powierzchnię odwrócone sztorcem, aby znów rozeprzeć się w ciżbie kosztem innych, które szły pod wodę. Lód kruszył się na żwir, mielony, ściskany, rozcierany i odłupywany z większych kawałów. Potem tężał, zlepił się i tworzył gąbczaste skupiska, które znów podlegały nieustannemu procesowi tarcia. Morze syczało, chrobotowało, żuło i prychało cierpliwie i jednostajnie. Tylko u ściany lodowego zatoru pienista fala rzucała się na śliski brzeg i wrzała gniewnie, pozostawiając na grzbiecie bariery coraz wyższy osad miążkiego chaszu.

Junak II stanął w miejscu, dysząc parą. Plichta z kapitanem wyszli na bak, gdzie już mechanik Przywara zdejmował pokrowce z samolotu.

— Najpierw niech pan leci na północ — powiedział komendant. — Tam morze jest

głębsze i najprawdopodobniej w tej stronie znajdzie pan przerwę albo przynajmniej jakieś zwężenie zatoru. Musi je pan dobrze zbadać, zanim pan wróci. Chyba orientuje się pan już, jaki lód może pokonać mój statek, he?

— Naturalnie, panie kapitanie...

— Naturalnie, naturalnie! To by wcale nie było naturalne, gdybyś pan się na tym znał. Widział pan już kiedy taką barierę?

Plichta przyznał, że nie. Na Morzu Barentsa spotkali wprawdzie pływające wyspy

lodowe i zbiorowiska wielkich płyt kry, które omijali bez większych trudności lub przecinali w poprzek według danych lotniczego wywiadu młodego pilota, ale zawsze były to kry, nie stałe lody. Adam wiedział wprawdzie, że statki typu Junaka mogą dać sobie radę z lodem dość znacznej nawet grubości, wpełzając nań wysokim, dziobem i łamiąc go swoim ciężarem, ale nie zdawał sobie sprawy, jak gruby lód Junak może pokonać.

— No więc właśnie — zrzędził kapitan. — Muszę panu dać kogoś, kto się na tym rozumie. Diabli wiedzą, gdzie się ten lodowiec kończy...

— Może by pan Szczepanik poleciał ze mną — poddał Plichta.

— Co? Pierwszy oficer? Nie; pierwszy oficer musi być na statku. Burnagiel ma wachtę i nie będę go zmieniał. Nie poślę przecież także Krzyczkowskiego. Niech pan nie gada głupstw: Krzyczkowski jest dobrym mechanikiem, ale poza tym... No, to nie należy do pana, co poza tym.

Gryzł nieporządne siwe wąsy i gadał swoim zwyczajem na pół do siebie, patrząc ponad głowę Plichty.

Pilot czekał na decyzję.

— Czego pan stoisz u licha? — wpadł na niego komendant. — Weźcie służbową wachtę i spuszczajcie maszynę na wodę. Niech panu Burnagiel pomoże uruchomić kran.

*

Plichta zdążył już przywyknąć do nieco oryginalnego stylu i sposobu bycia dowódcy

Junaka, nie brał więc sobie do serca ani jego opryskliwego tonu, ani strasznego ruszania wąsami. Porozumiewając się z Przywarą, który tymczasem lał już gorący olej do zbiornika samolotu, rozmyślał, jak to jest możliwe, aby ten stary grubas wiecznie roztargniony i burczący pod nosem, przeobrażał się w chwilach decydujących w człowieka o niezłomnej woli i zimnej krwi; jakim sposobem potrafił zdobyć sławę jednego z najlepszych kapitanów w północnej żegludze; jak godził zwykłą gadatliwość ze stanowczością w niebezpieczeństwie; jak z „piły”, którą był na co dzień mógł w jednej chwili zmieniać się w bystrego, wydającego jasne i celowe rozkazy kapitana, o którym podwładni mówili, że potrafi uratować statek, choćby sprzysięgły się na jego zgubę

wszystkie burze, tajfuny, sztormy i huragany wszystkich naraz słonych wód świata.

Pod wpływem tej opinii, Plichta, wstępując na służbę Wielkiej Linii Północnej, zupełnie inaczej wyobrażał sobie postać kapitana Aleksandra Pilewicza. Spodziewał się, że komendant Junaka II jest wysoki, żylasty i suchy. Przypuszczał, że ma energiczną twarz bez zarostu i chłodny, stanowczy wyraz oczu pod krzaczastymi brwiami. Ze trzyma się prosto, że jest raczej milczący, zamknięty w sobie i oszczędny w słowach.

Tymczasem na pomoście kapitańskim ujrzał tęgiego starszego pana z wystającym brzuchem, utykającego na jedną nogę i różniącego się zasadniczo wyglądem zewnętrznym od typu, jaki powszechna wyobraźnia nadaje wilkom morskim. Zaniedbany zarost na czerwonej twarzy, piwne, żywe i bystre oczy, zawsze potargane, mocno już szpakowate włosy, źle zawiązany krawat, stara zatłuszczona czapka z połamanym daszkiem, przygarbione plecy i ochrypy, wiecznie donderujący głos — składały się na postać, która byłaby bardziej na miejscu za sterem jakiegoś małego trampa lub przemytnika alkoholu niż na mostku kapitańskim statku regularnej linii handlowej.

Burnagiel nadszedł w samą porę, kiedy już Lamers K-6 był gotów do spuszczenia na wodę. Czerwone skrzydła samolotu, złożone przedtem wzdłuż kadłuba i osłonięte pokrowcami z nieprzemakalnego płótna, rozkrzyżowały się teraz i wystawały za burty. K-6

wyglądał jak pyszny owad, który tylko co wykluł się z szarej poczwarki i grzeje się w słońcu, zanim polecą. Był smukły i zgrabny. Tylko długie stalowe pływak podwozia z zadartymi w górę nosami nie dodawały mu wdzięku, gdy stał na pokrywie przedniego luku.

Mogło się zdawać, że ich nie zdoła unieść w powietrze, tak były wielkie i tak ciężkie się wydawały.

— Wygląda jak komar w kaloszach — powiedział Burnagiel, patrząc na czerwony jednopłat.

Plichta uśmiechnął się. Porównanie było trafne, choć w rzeczywistości ciężar pływaków nie stanowił nawet dziesiątej części wagi całego samolotu.

— Z kim lecisz? — zapytał drugi oficer.

— Bo ja wiem — pilot wzruszył ramionami. — Kapitan powiedział mi tylko, że nie polecę ani sam, ani z żadnym z was. Kazał spuścić maszynę i poszedł.

— Przysłał mnie, żeby ci pomóc. Zły jak diabli.

— Czego? — spytał Plichta. Tym razem Burnagiel wzruszył ramionami.

— W każdym razie nie bez powodu — rzekł po chwili.

— On jest zawsze poirytowany, kiedy ma się stać coś złego. Jakby przeczuwał. Ma

nos nasz stary, przekonasz się.

Plichta nic już nie odpowiedział. Bosman i trzech marynarze odbezpieczyli blok dźwigu u przedniego masztu. Stalowe ramię kranu obróciło się w stronę dzioba statku i sterczało teraz nad samolotem. Przywara, stojąc na miejscu pilota, przewlekał zwisającą z bloku stalówkę przez uchwyt na dźwigarze skrzydła tuż za silnikiem.. Potem zarzucił pętlę na hak.

— Gotowe! — zawołał do Burnagla, zeskakując na pokład.

— Góra! — powiedział Burnagiel.

Winda zaczęła mamrotać. Stalówka na bloku wyprężyła się hak podjechał wolno w górę i Lamers K-6 drgnął lekko, przechylając się na bok.

— Wolno — rzucił Burnagiel. — Stop!

— Teraz trzymajcie maszynę — powiedział Przywara do marynarzy.

Kilka par rąk chwyciło za pływaki. Pilot postawił nogę na stopniu, podciągnął się w górę i siadł za sterem w kabinie.

— Góra! — zakomenderował Burnagiel i natychmiast czerwony jednopłat oddzielił się od kadłuba statku.

Wszystko szło sprawnie jak na wojskowym lotniskowcu; K-6 wraz z Plichtą podjechał na wysokość nadburcia. po czym ramię dźwigu obróciło się w lewo, przeniosło go nad wodę i stanęło w miejscu.

— Na dół! — zawołał Plichta.

Burnagiel obejrzał się na mechanika, który trzymał dwie cienkie linki, umocowane do końców skrzydeł, aby uchronić samolot przed starciem się z kadłubem statku w czasie opuszczania na morze.

— Dół! — powiedział do bosmana.

Znów zamamrotały tryby i z krążka bloku zaczęła się wysnuwać piętnastomilimetrowa stalówka.

Plichta, wychylony do połowy z kabiny, patrzył w dół na linię zanurzenia Junaka, aby zorientować się, kiedy dotknie powierzchni wody, łudzącej wzrok ruchliwą falą.

Prawie jednocześnie z jego okrzykiem: „Stop” pierwsza skiba wodna klasnęła o spód pływaków. Bryzgi wody zaśniły w słońcu, rozcięty na dwoje grzbiet fali spłynął pianą 1

miętko podłożył się pod maszynę, oddając ją w długim poślizgu łagodnej bruździe, jak piastunka, która delikatnie układa dziecko w kołysce.

Plichta zastrzyknął mieszankę do cylindrów, nacisnął guzik pneumatycznego rozrusznika i włączył kontakt. Trójramiennie metalowe śmigło obróciło się wolno,

przeskakując nerwowo kompresje. Zapalił jeden, drugi cylinder. Silnik jakby zająknął się i wreszcie ruszył. Pilot nagrzewał go powoli spoglądając po zegarach tkwiących w półkolu aluminiowej tablicy.

Strzałka termometru sunęła leniwie po kolistej drabince podziałki; wskazówka obrotomierza drgała lekko w okolicy siedmiuset obrotów i podskakiwała wciąż wyżej; busola kręciła głową raz w lewo, raz w prawo, pełna wątpliwości, manometr smaru pulsował jak tętno żywego organizmu i tylko wskaźnik ciśnienia benzyny od razu i zdecydowanie stanął w miejscu, aby tak trwać bez ruchu. Plichta czekał.

Dwadzieścia pięć... dwadzieścia sześć... dwadzieścia siedem stopni.

Osiemset...: dziewięćset...— tysiąc obrotów śmigła na minutę.

Cienkie, stalowe cumy, trzymające samolot ogonem do statku za tylne końce pływaków, wyprężyły się i zaczęły wibrować siekąc wodę.

Przy sześćdziesięciu stopniach Plichta dał wreszcie pełny gaz. Stalówki napięły się jak struny i zaczęły drżeć. Pęd wichru spod Śmigła uderzył w falę, spłaszczył ją i odgarnął w tył.

Po skrzydłach maszyny pobiegły dreszcze.

Dwa tysiące obrotów — stwierdził pilot.

Silnik ścielił, cumy zwisły, maszyna cofnęła się nieco i weszła na miarowy podrzut fal, zalewających raz po raz pływaki.

W tej samej chwili znad burty Junaka opuszczono szalupę i Plichta zobaczył na jej dziobie postać kapitana Pilewicza, okutaną w futro, z kominiarką lotniczą na głowie.

Ucieszył się. Kapitan nigdy dotąd z nim nie latał i fakt, że teraz zdecydował się na lot, Plichta w pierwszej chwili policzył na rachunek swojej dobrej opinii.

„Stary” zresztą pośpieszył rozwiać to mniemanie: leci, bo i kogo innego ma wysyłać?

Dają mu smarkaczy, którzy o Arktyce wiedzą tyle, co on o francuskiej poezji. I to się nazywa ułatwienie nawigacji przy pomocy lotnika!

Tak to mniej więcej wyraził, stylem sobie właściwym, prychając gniewnie i sapiąc. Ale do kabiny wspiął się ze zręcznością, o jaką Plichta nigdy by go nie posądził. Wiedział też, jak zacisnąć pasy i co zrobić ze spadochronem. Był tu, w kabinie samolotu, niemal równie swobodny jak na pokładzie swego statku i to mu zjednało uznanie pilota.

Lamers K-6 puścił cumy i zaryczał całą mocą silnika. Pływaki rozcięły wodę; jak dwie równoległe idące torpedy przebiły pierwszą, drugą, trzecią falę. Wspięły się na czwartą, porywając z jej czuba pienisty rozprysk; przemknęły nad bruzdą; klasnęły w grzbiet następnej skiby, pozostawiając za sobą wybuch wodnego pyłu i zadarte w górę, załśniły słońcem na mokrej, obmarzającej szybko powierzchni metalu.

Maszyna poszła w powietrze.

*

Plichta zatoczył krąg nad statkiem i wyprowadził samolot z zakrętu prosto na północ, gdzie szczybiła się płytkimi zatokami szeroka, chropowata, biała od śniegu i zielona od lodu, pełna słonecznych luster i błysków bariera, zagradzająca drogę na wschód.

Lecieli wzdłuż jej zachodniej strony, wypatrując węższych przesmyków. Od czasu do czasu kapitan Pilewicz kładł dłoń na prawym ramieniu pilota i wtedy Plichta przymykał gaz, aby zniżyć się i okrążyć jakąś głębszą zatokę. Widać było głębię morza i spelzający w nią kapryśnie jasnozielony upłaz lodowy pofałdowany przez fale. Podwodne żleby, rafy i płycizny przeglądały z toni, dobrze widoczne tylko z pionu i zacierające się w skośnym spojrzeniu pod ruchliwą wędrującą falą.

Czasem głębokie rozpadliny i pęknięcia żłobiły nierówną płaszczyznę lodowca. Czasem głębokie jary spływały strumieniami wody, która pieniała się u skraja bariery, spadając z wysoka w morze. Czasem w wąskich, głębokich szczelinach lodowej płaszczyzny połyskiwało morze i nad tymi miejscami Pilewicz szczególnie długo kazał krążyć, chcąc je zbadać dokładnie. Lód był tu wprawdzie cieńszy, lecz za to obszar zapory na wschód rozciągał się bardzo daleko. Przelecieli nad jego powierzchnią kilkanaście kilometrów i nie widzieli końca, więc znów wrócili na zachód i znów szukali.

Na lewo, tam, dokąd dążyła teraz biała kula słoneczna, przezierająca przez matowy opar lekkiej mgiełki, leżało morze, gęste od kry jak krupnik. Raz Plichta zobaczył na większej pływającej wysepce, otoczonej niby patelnia krawędzią drobnych odłamków, rodzinę fok i to był jedyny ślad, jedyny symbol życia w tej zimnej, półpłynnej pustyni.

Zresztą martwota i jednostajna pustka zdawały się panować pod niską kopułą wyblakłego nieba aż po krańce płaskiego horyzontu.

Na prawo zataczał się brzeg bariery i wolno sunęła spękana, połyskliwa równina, wciąż nieobjęta wzrokiem, szeroka, zlewająca się z krami po drugiej stronie.

Mijały minuty i składały się wolno na jedną, a potem na drugą godzinę. Pulsowały zegary i manometry. Wskaźnik zapasu benzyny opadał wciąż niżej w rurce z czerwoną podziałką. Upływał czas.

Mogło się zdawać, że lodowa zaporą nie ma końca. Ze ciągnie się aż do bieguna, aż tam, gdzie lód nie rozmarza nigdy.

Lecz oto znów ręka dowódcy dotknęła ramienia pilota i Plichta spojrzawszy w dół zobaczył ciemną, wolną od kry zatokę, wrzynającą się ostro w jasną płaszczyznę lodu. Zamknął gaz i położywszy samolot na lewe skrzydło z wolna pocisnął orczyk w prawo.

K-6 zadarł łeb mielący śmigłem i poszedł w ślizg. Brzeg umknął spod kadłuba i oddalał się z wolna. Z lewej strony skośnie na spotkanie maszyny sunęły patelnie kry.

Na stu metrach pilot wyrównał stery, by zaraz przełożyć je do prawego ślizgu.

Horyzont jak ramię wagi przechylił się na osi samolotu i teraz ciemna wnęka zatoki wracała pod skrzydło, ukazując brzegi, urywające się tuż pod powierzchnią fal.

— Tu byłoby dobrze — powiedział kapitan. — Leć pan na wschód. Zobaczymy, jak tu szeroko.

Plichta dźwignął maszynę gazem i sterami do linii lotu i szedł w górę. Silnik, ostygły w ślizgu, strzelał i raz po raz tracił obroty.

— Co tam. takiego? — zaniepokoił się Pilewicz.

— Zaraz się rozgrzeje — powiedział pilot, biorąc kurs na wschód.

Jakoż temperatura wzrosła i strzałka obrotomierza przestała drgać. Niemal w tej samej chwili skończyło się pole lodowe. Tylko wielkie i gęste kry parły z południowego wschodu i ocierały się o wschodni brzeg zapory, piętrząc na jej skraju obsuwającą się co chwila w morze barierę.

Plichta pomyślał, że walka z tymi krami będzie niemal równie trudna jak przebijanie się przez zaporę, która choć spękana, i zaledwie na sto pięćdziesiąt metrów szeroka w tym miejscu, stanowiła przecież nie lada przeszkodę dla pancernego dzioba Junaka. Na oko lód mógł mieć półtora metra grubości i Plichta wątpił, czy statek zdoła go skruszyć.

A gdyby nawet, to co dalej? — zapytywał się w duchu. — Czy maszyny wyjdą zwycięsko z próby rozepchnięcia tych płyt lodowych, którymi powierzchnia Morza Karskiego zdawała się zapełniona aż po Przylądek Czeluskin i Ziemię Mikołaja?...

— Wracamy! — krzyknął kapitan. — Ile pan ma benzyny?

Benzyny było w zbiornikach akurat tyle, ile trzeba, aby dolecieć do statku.

— Tak mało? — nasrożył się dowódca. — A cóż by pan zrobił, gdybyśmy zabłądzili, hę?

— Ja nie zabłądzę, panie kapitanie — uśmiechnął się pilot.

Pilewicz prychnął gniewnie, ale nie zaprzeczył. Wiedział, że Plichta orientuje się znakomicie.

— Mamy przecież przez cały czas zator na wschód — mówił dalej Adam. — Nie możemy zabłądzić, bo bariera doprowadzi nas zawsze do celu. A gdybyśmy teraz nie zawrócili, powiedziałbym panu, że już trzeba wracać.

— Przestańże pan gadać nareszcie — zirytował się Pilewicz.

— Jeszcze tylko jedno, jeżeli pan kapitan pozwoli...

— Czego?

— Wziąłem zapasową blaszankę benzyny na pół godziny lotu.

Kapitan skrzywił się. Miał to być aprobujący uśmiech.

— Choć raz zrobiłeś pan coś rozsądnego — mruknął w obwisłe wąsy. — Jak daleko jesteśmy od statku?

Plichta zastanawiał się chwilę. Lecieli krętą, zygzakowatą trasą, zawracali, robili wypadki w bok, krążyli...

— Ze sto dwadzieścia kilometrów — powiedział.

— Czego? — warknął za nim Pilewicz.

— Sto dwadzieścia, może sto pięćdziesiąt kilometrów — powtórzył pilot.

— Licz pan sobie kilometrami na łądzie, ale nie u mnie na morzu — rozsierdził się znów stary. — Ile to jest uczciwych mil?

— Koło siedemdziesięciu.

— I ja tak myślę. Niby niewiele, ale przejście kiepskie. To nam zabierze z osiemnaście godzin.

Plichta pomyślał, że łód musi być znacznie grubszy, niż mu się zdawało, skoro kapitan ocenia przejście na tak długo.

Zawrócili na południe i lecieli teraz prosto, mając po lewej ręce zatoki i wręby

lodowego pola. Słońce stało nisko i świeciło im w oczy skośnie z południowego zachodu, oblewając lody różowym blaskiem. Morze poczerniało i tylko niezliczone masy kry na jego powierzchni różowiły się i błyszcząły jak lukier.

Dźwięk silnika, przenikliwy i jednostajny, z uporem świdrował ciszę i Pilewicz pomyślał, że to cikliwe, nudne warczenie podobne jest do czegoś, czego kilkakrotnie doświadczał już na łądzie. Irytowało go, że nie może sobie przypomnieć, co to takiego było. Chciał teraz jak najprędzej znaleźć się z powrotem na swoim statku: dość już stracili czasu.

Ale droga mijала wolno. Nieskończona jednostajność krajobrazu Morza Arktycznego

oglądanego z samolotu nie ma nic równego sobie w przyrodzie. Jest jak szara karta papieru z kapryśnie wykreśloną linią brzegu lodowca, czysta zresztą i pusta. Jest bardziej niezmienna, gdy się patrzy na nią z góry, niż wówczas gdy się jest z nią związanym na pokładzie statku, który w tej pustce sam przez się stanowi bądź co bądź pewne urozmaicenie; który bezpośrednio należy do otoczenia; jest jednym z jego elementów: jest jakimś miejscem, na którym można się poruszać, można w nim żyć i działać, podczas gdy z samolotu można tylko patrzeć. Patrzeć w szarą kartę z węzową linią lodowej bariery na lewo i z ogromnym obszarem morza we wszystkich innych kierunkach.

Przy tym ze statku nie widzi się tak wiele naraz i może wskutek tego otaczająca pustka nie jest tak bezbrzeżna: łatwiej ulega się złudzeniu, że za chwilę coś się zmieni,

coś wyłoni się zza płaskiego horyzontu, coś zacznie się dziać.

Natomiast ten sam smutny i pusty świat widziany z samolotu nie kryje z pewnością żadnych niespodzianek. Wzrok omiata olbrzymią jego przestrzeń wszędzie jednakową, wszędzie taką samą, bezkształtną i martwą.

Zapewne dlatego lot zdaje się trwać bardzo długo a przebyta droga, nie pozostawiając zmiennych wrażeń, zdaje się krótka. I choć prędkościomierz wskazuje ponad sto osiemdziesiąt kilometrów na godzinę, choć lodowaty wicher gwizdże w zastrzałach

pływaków i skrzydeł — doznaje się uczucia, że maszyna ledwie się porusza. Że płynie wolno, zawieszona między szarobiałą plamą morza a porcelanowym, wyblakłym błękitem nieba i że nigdy chyba nie osiągnie celu.

Pilewicza drażniła nieustanna lekka wibracja maszyny, do której nie przywykł. Nie chciał się jej poddać, ale czuł, że nie uchroni go od niej żaden wysiłek mięśni i woli. Drżał

wraz z fotelem, na którym siedział. Drżały w nim wszystkie kości drobniuteńkim rytmem idącym od silnika i nie mógł się tego pozbyć.

Jak na fotelu u dentysty — pomyślał.

Nie wiadomo dlaczego właśnie w tej chwili to odkrył: to było właśnie owo uczucie, którego doświadczył kiedyś na łądzie, kiedy borowano mu dziurę w zębie.

Naturalnie wcale go to nie uspokoiło. Czuł ucisk w uszach, jakby w nich była wata i wydawało mu się, że już nie słyszy silnika, lecz że całym sobą odbiera ten nieznośny, wdrażający się coraz głębiej warkot.

Z truciem rozpiął futro i sięgnął do kieszeni kamizelki po wytarty, błyszczący, złoty chronometr w podwójnej kopercie. Długo nie mógł go wydobyć spod ubrania. Dewizka była krótka i musiał jeszcze rozpiąć kołnierz pod brodą, aby zobaczyć, która godzina.

W tej samej chwili silnik ścielił i kapitan poczuł, że nagle traci na wadze. Zamiast na zegarek, spojrzął w dół za burzę.

Maszyna szła ukośnie, ślizgając się lekko na skrzydło. Pomiędzy nią a lodową barierą, na czarnej, połyskliwej, wolnej od kry wodzie, tkwił wrzecionowaty kształt statku. Dym z komina wznosił się niemal pionowo w górę. Na maszt zaczęła się szybko wspinać bandera Rzeczypospolitej: s/s Junak II witał swego komendanta.

Kiedy ustał trawers i statek najpierw zwolnił, a następnie całkowicie wytracił prędkość i stanął na wprost zapory, wszyscy znaleźli się na pokładzie.

Samolot umieszczono teraz na luku rufowym i bak pełen był ludzi ze wszystkich trzech wacht. Nawet drugi mechanik i kilku palaczy ukazało się na wierzchu.

Kapitan Pilewicz stał na pomoście w towarzystwie pierwszego oficera i rozmawiał z nim półgłosem. Potem odwrócił się plecami i zaczął chodzić tam i z powrotem, jakby nie zamierzał do niczego się mieszać. Wtem stanął obok marynarza przy kole sterowym, chwycił rękojeść telegrafu maszynowego i przestawił na „Naprzód — wolno”.

W ciszy brzęknął dzwonek w maszynach, statek zadrgał lekko pod nogami załogi i ruszył naprzód, rozpleniając przed sobą wodę.

Adam, oparty obu dłońmi o falsburtę na samym dziobie, patrzył, jak odległość między nimi a krawędzią lodowca zmniejszała się z każdą chwilą. Grzebień wody wspinał się wysoko na forpiku i lizał boki statku, który z każdą sekundą nabierał pędu. Widać było coraz bliższe, wyraźne, wygładzone falami brzegi lodowego pola. Schodziły płytko pod wodę sięgając tylko tu i ówdzie wąskimi językami w głąb. Junak II parł wprost na nie, kołysząc się lekko wzdłuż kilu. W pewnej chwili schowały się pod wysmukłym dziobem. W

pół sekundy potem chrupnęło coś jak wyłamany ząb, a potem zagruchotało tępo.

Z obu stron forpiku sypnęły się odłamki lodu, kruszonego potężną siłą rozpędzonej masy statku.

Junak gwałtownie stracił pęd, wszystkie jego szlupbloki i ramiona dźwigów podały się naprzód, ludzie pobiegli kilka kroków i chwycili się poręczy, aby nie upaść, maszyny zaś zacharczały głośniejsz: „Stop! W tył!” — padły rozkazy.

Maszyny zwolniły, dyszały chwilę, zmieniły rytm. Śruba zburzyła wir wodny, zaczęła ciągnąć. Dziób oddzielił się od wrębu, który był wyłamał w lśniącej zielonkawej płaszczyźnie, i porywając za sobą kawały kry w zmaconym prądzie cofnął się z wolna.

Statek dyszał parą i pluł cienką strugą wody przez wylot jakiejś rury u sterburty, póki nowy rozkaz nie pchnął go znów naprzód.

Tym razem lód okazał się cieńszy i mniej odporny: bak wjechał weń z piekielnym zgrzytem i charkotem aż po drugi luk. Olbrzymi kawał lodowego pola pękł z hukiem, ukazując głęboką szczelinę, która rozdarła płaszczyznę zapory niby czarna błyskawica.

Po obu stronach dzioba spiętrzyły się wielkie odłamki lodu. Nagle wzniesiona fala

chlusnęła spod burt i popłynęła pianistą szeroką strugą, przelewając się po załomach i upłazach i niosąc ze sobą drobną krę.

Dziób statku unosił się i opadał, krusząc trzeszczący szklście lód, odłupana tafla odpływała z wolna obijając się o bakburtę i wykręciwszy wreszcie na północ za rufą Starła się z mniejszymi towarzyszami daleko poza wolnym od kry obszarem wód.

Adam, idąc ku tylnemu lukowi, na którym stał samolot, patrzył na nią, póki nie zniknęła mu z oczu, właśnie wówczas, gdy następny atak Junaka na lodową zaporę omal nie zbił go z nóg. Nadszedł w sam raz, aby zapobiec wyrzuceniu samolotu spomiędzy obluzowanych stojaków i zaraz wziął się do ich umocowywania razem z Przywarą i cieślą okrętowym.

Mieli trudną robotę, bo statek raz po raz nacierał, wałąc dziobem w lód, wspinając się nań i zapadając w morze. Kiedy wreszcie skończyli i Lamers został dostatecznie zabezpieczony, Burnagiel zabrał cieślę i wszystkich ludzi do pracy przy umocowaniu, wszelkich ruchomych przedmiotów, które pod wpływem wstrząsów też „ożywiły się” zanadto, Plichta zaś zszedł

do mesy.

Tu również panował nieporządek spowodowany wstrząsami: z otwartej biblioteki powypadały książki i rozsypały się na dywanie, nie przyśrubowane krzesła zbiły się w gromadę, u progu zaś leżał stłuczony wazonik z kwiatami.

Plichta zadzwonił na stewarda i pomógł mu sprzątnąć. Potem poszedł do swojej kabiny. Ale i tu niedługo wytrzymał. Zgrzyt stalowej blachy o lód, uderzenia kry o boki statku, nieustanne okrzyki na pokładzie, bieganina zduszony, nerwowy łomot maszyn raz w przód, raz w tył, nierówne burczenie wału, cały ten niezwykły harmider wywabił go znów na bak.

Statek nacierał ostro. Lód szczybił się i pękał. Raz po raz sondowano dno i czyjś ochryply głos wrzeszczał z dziobu, podając głębokość. Na prawo i na lewo w powierzchni zapory ukazywały się szczeliny, biegnące daleko w bok. Zwężały się i rozszerzały jakby pulsując, w miarę jak Junak cofał się lub szedł naprzód. Za rufą ciemniał już kilkudziesięciometrowy kanał, wolny od lodu. Wzdłuż burt chrupotało lodowe szkliwo, piętząc się i osypując. Na wprost widać było ruchome, rozkołysane przybojem tafle kry po drugiej stronie bariery.

Po upływie godziny kapitan odszedł z pomostu do swojej kajuty i komendę objął pierwszy oficer, Szczepanik.

Plichta go nic lubił. Nie lubiano go zresztą ogólnie. Szczepanik był mniej niż średniego wzrostu, krępy, z krótko ostrzyżoną głową o rudoblond włosach. Twarz miał pochmurną, cerę białozółtą, a skórę upstrzoną piegami. Jego usta szerokie, o cienkich, białych, zaciętych wargach, prawie wcale nie wygiętych, niby blizna od poziomego cięcia szabli, nie uśmiechały się nigdy. Oczy ciemne, z rzęsami, prawie białymi i niemal niewidoczne rzadkie brwi pod czołem łukowato po-brużdżonym nadawały mu wyraz niezadowolonego zdziwienia. Ruszał się prędko, mówił dobitnie i ostro, dzieląc sylaby dla zaakcentowania

słów i świdrując oczami, otwartymi szeroko i łatwo nabiegającymi krwią. Chorował na wątrobę i temu cierpieniu przypisywano jego przykry sposób bycia. Nazywano go po cichu „wątrobiarzem”, o czym wiedział i co go bardzo gniewało.

W służbie był wymagający i surowy. Łatwo się unosił i wtedy często zacinał się mówiąc, jakby wewnętrzny war złości sięgał mu do gardła i powstrzymywał słowa. Jeśli się do kogoś przyczepił, żywił do niego niczym nie usprawiedliwioną nienawiść.

Rejs na Wielkiej Linii Północnej odbywał po raz pierwszy. Przedtem pływał jako pierwszy oficer na Transatlantyckich Liniach Żeglugi. Z wód północnych poznał przed wielu laty tylko Zatoki Botnicką i Fińską oraz Morze Północne, służąc w handlowej marynarce fińskiej, ale nigdy dotąd nie przekroczył kręgu polarnego.

Mimo to dyrekcja uważała go za marynarza wysokiej klasy, a Burnagiel, z którym Plichta od razu się zaprzyjaźnił, utrzymywał, że w następnym rejsie Szczepanik otrzyma dowództwo jednego ze statków Wielkiej Linii Północnej.

Teraz pierwszy oficer spacerował po pomoście kapitańskim tam i z powrotem, bardziej jeszcze ponury niż zwykle, widocznie rozgniewany tym, że kapitan podczas jego wachty swoim zwyczajem nie powstrzymał się od wydawania osobiście rozkazów i wtrącał się do wszystkich jego czynności. Przeżuwał w sobie złość i zarzuciwszy w tył ręce spletał i rozpletał krótkie białe palce obu dłoni, pokryte rudymi włoskami i piegowate, podobnie jak twarz.

Pilewicz odchodząc zaczął coś mówić o sondowaniu dna. Wtedy Szczepanika omal nie rozsadziło.

— Wiem, panie kapitanie — powiedział, dusząc się z pasji. — Wiem sam... — zaciął się — ...sam o tym, jak i co trzeba robić.

Potem ryknął na Bogu ducha winnego majtka na dziobie, że chce go słyszeć wyraźnie i żeby nie mruczał pod nosem.

Kapitan tak był zdumiony tym wybuchem, że postął jeszcze chwilę z otwartymi ustami i wreszcie wzruszywszy ramionami odwrócił się tyłem i odszedł bez słowa.

Plichta przyszedł właśnie na tę chwilę i stanął przy burcie obok Przywary. Wychylili się na zewnątrz i patrzyli na powolną, wytrwałą pracę Junaka gryzącego lód.

I właśnie zaraz potem, jak pierwszy oficer został sam na mostku, tak jak tego chciał, zdarzyło się „to wszystko”.

— Jakby na złość Szczepanikowi — jak później powiedział Burnagiel bez złośliwego uśmiechu.

W pewnej chwili unoszący się i opadający wolno dziób statku trafił na lód tak gruby i twardy, że nie naruszył go wcale. Uderzenie było tępe jak w skałę. Junak wstrząsnął się bolesnym dreszczem, odskoczył w tył, natarł po raz drugi, bezsilnie jęknął i cofnął się

niezdecydowanie.

„Naprzód!” — padł rozkaz z pomostu i maszyna znów pchnęła statek na lód.

Ale lód trzymał. Junak II huknął weń dziobem z góry twardo i krótko, potrząsnął wszystkimi blokami, wspiął się na fali, przysiadł w bruździe, omknął się po nieustępliwej krawędzi i skręcił nieco w lewo, jakby zniechęcony tym daremnym wysiłkiem.

„Ster na bakburtę! W tył!” — zawołał Szczepanik.

Sterujący marynarz jak automat spełnił polecenie. Szprychy sterowego koła pobiegły w lewo, zwolniły, stanęły. Śruba rozpieniała wodę pod rufą, ciągnęła. Statek wykręcał wolno, cofając się.

„Ster prosto” — powiedział pierwszy oficer.

Rufa wychodziła już z wyrąbanego kanału. Przed dziobem woda burzyła się i kotłowała, porywając drobną krę w skręty wirów.

„Stop!” — komenderował Szczepanik, mierząc odległość wzrokiem. — „Naprzód!”

Brzegi kanału w lodowym polu zaczęły wolno sunąć w tył. Zwężająca się przestrzeń wody falowała lekko i fale wyprzedzając statek wspinały się na ostrą krawędź lodu przed dziobem.

„Całą naprzód” — powiedział Szczepanik, przestawiając rękojeść telegrafu maszynowego i wpił się wzrokiem w powierzchnię lodu.

Uderzenie, wstrząs, łoskot. Coś chrupnęło na przodzie, zatrzeszczało, zabulgotało. Cały środek lodowego pola załamał się, wgiął się w dół, popękał. Szparami chlusnęła woda.

Dziób statku wgniatał lód pod siebie, wspinał się nań, kruszył go. Wielkie płaskie tafle stawały dęba, szły pod wodę, przewracały się z pluskiem, cbroboczając po burtach. Sypnęło odłamkami po pokładzie jak żwirem.

Wtem ktoś krzyknął:

„Puściły!”

Szczepanik nie zrozumiał, o co chodzi.

— Nity puściły, panie Szczepanik! — zawołał Burnagiel.

— Gdzie puściły? — zapytał pierwszy oficer blednąc.

Wszczął się zamęt. Wszyscy pchali się ku burtom, krzyczeli, gadali. Szczepanik stał

wychylony za barierę pomostu i wołał coś do drugiego oficera, czego nie można było zrozumieć wśród wrzawy. Burnagiel przepychał się ku niemu gestykulując. Maszyny parły tymczasem „Całą naprzód” i Junak II pchał się na trzeszczący lód, sapiąc ciężko z wysiłku.

Wtedy na pomoście ukazał się nagie kapitan Pilewicz i Plichta po raz pierwszy usłyszał jego głos całkowicie pozbawiony zwykłej chropowatości i gderliwego starczego zabarwienia. Głos silny, o metalicznym brzmieniu, donośny i młody.

Ten głos tak bardzo nie pasował do zaniedbanej postaci kapitana, do jego przygarbionych pleców i potarganych, szpakowatych włosów, do utykającego chodu i do wystającego brzucha, że Adam w pierwszej chwili poszukał wzrokiem kogoś, kto — jak mu się zdawało — musiał stać w pobliżu, komendanta i przemawiać tym głosem.

Dopiero kiedy Pilewicz zawołał: „Maszyny stop!” przekonał się, że to jednak kapitan wydaje rozkazy.

Szczepanik odwrócił się do niego i zaczął się usprawiedliwiać. Ale Pilewicz przerwał mu w pół słowa.

— Niech pan cofnie statek — powiedział tym swoim dziwnym głosem. — Na tłumaczenia będzie czas później.

Junak wyszedł z kanału i zatrzymał się wśród spływającej zewsząd grubej kry. Okazało się, że puściły nity poniżej linii wodnej na dziobie i nawet częściowo głębiej — wzdłuż baku pod prawą burtą. Kilka arkuszy pancernejszej blachy wgniotło do wewnątrz. Forpik rozłaził się dwoma wielkimi zadziarami i żłopał wodę jak smok.

Trzeba było uruchomić pompy mechaniczne, a gdy mimo to poziom wody wzrastał, także i ręczne. Stanęli do tej roboty Plichta z Przywarą i kilku marynarzy, podczas gdy reszta załogi pod komendą Burnagla przystąpiła do przeładowania węgla z przedniego luku na pokład za nadbudówki śródkręcia, aby podnieść przód statku możliwie jak najwyżej.

Pierwszego dnia przeniesiono w koszach i za pomocą kolejki linowej, którą między masztami założyli cieśla z bosmanem, sto dwadzieścia ton. Ludzie byli zmęczeni; pokład, kajuty, nawigacyjna, nawet kambuz zasypane były pyłem węglowym. Za to przeciek w forpiku ustał prawie zupełnie, pod bakiem zaś zmniejszył się tak, że wystarczyło pompować osiem godzin na dobę.

Nazajutrz praca szła wolniej. Trzeba było czerpać węgiel z większej głębokości; zerwał się północno-wschodni wiatr, który przyholował za sobą niskie chmury i śnieżycę; morze rozkołysało się; temperatura spadła do kilku stopni poniżej zera; czarne błoto na pokładzie zamieniało się w lód.

Przeniesiono osiemdziesiąt ton węgla, częściowo do bunkrów, częściowo na rufę, gdzie Burnagiel wybudował rodzaj zagrody z desek.

Trzeciego dnia wiał półsztormowy wiatr, statek kładł się na burtę i dryfował na zachód, zmywany lodową falą, która zaczynała wdzierać się na zanurzoną głęboko rufę.

W samo południe fale rozbiły barierę lodową, widoczną jeszcze dobrze na horyzoncie. Ogromne, po kilka kilometrów kwadratowych powierzchni liczące poła lodowe zaczęły mijać Junaka, ścierając się ze sobą i spychając go teraz na północ, wraz z jakimś nieznany, jakby świeżo powstałym prądem.

Przeciek wzmógł się znowu. Plichta i jego ludzie pompowali dwanaście godzin, po czym zastąpił ich cieśla ze stewardem i dwoma marynarzami.

Po całodzienniej pracy pozostało jeszcze trzydzieści ton węgla w przedniej ładowni.

Rufa siedziała w morzu tak głęboko, że fale wpadały na nią wraz z grubymi odłamkami lodu, który uszkodził ogrodzenie z desek. Wszystkie metalowe przedmioty, okucia, szufle do węgla, relingi, liny i bloki pokryły się powłoką lodową na cal grubą. Z szalup, z luków, z trapów zwisały sopele, które trzeba było odrąbywać toporem.

Gdy wreszcie czwartego dnia ukończono przeładunek, statek wyglądał jak bryła lodu.

Szczęściem wiatr usiał prawie zupełnie. Zimna, wilgotna mgła zaległa przestrzeń między morzem a niebem i okryła lód chrupką białą szadzią.

Dziób Junaka sterczał wysoko, jakby coś węszył wśród mlecznego tumanu. Komin dymił słabo. Gdzieś w dole u burty syczała para. Zewsząd płynęły grube kry i zlepiały się w pola lodowe, przywierając do burt. Od siedemdziesięciu godzin nie można było oznaczyć pozycji statku i nie wiadomo było, w jakim kierunku niosą go zmienne prądy.

Pierwszy oficer kazał opuścić na blokach wąski, zбитy z desek pomost i umocować go poziomo tuż nad powierzchnią wody. Potem ludzie jak muchy obsiedli dziób statku i zaczęli stukać młotami. Szumiał tlen w aparacie do spawania, jęczały stalowe blachy, nity odpowiadały twardo na uderzenia młotów.

Wszystko to odbywało się wśród coraz bielszej, ciężkiej i zimnej mgły, która leżała tak nisko, że z pokładu zaledwie można było dostrzec pracujących marynarzy.

*

Plichta nie miał teraz nic do roboty i nudziłby się śmiertelnie, gdyby nie to, że i Burnagiel miał więcej czasu, odkąd kapitan zarządził służbę na trzy wachty, które pełnili także Szczepanik i bosman Konkol. Pilot z drugim oficerem Junaka od początku trzymali się razem i teraz Adam po kilka godzin dziennie przesiadywał w jego kajucie.

Mieli o czym gadać.

Marynarz opowiadał o swojej służbie na wielkich parowcach linii Gdynia—Ameryka i o pierwszym rejsie na Junaka II do Osaki w roku ubiegłym; pilot — o swojej włóczędze i o projektach na przyszłość.

Adam Plichta ukończywszy słynną szkołę pilotów Jerzego Greya, został pilotem oblatującym w niewielkich doświadczalnych zakładach lotniczych. Nie zagrzał tam

jednak miejsca: każdy jego lot próbny przekraczał przepisane granice, każdy trwał aż do wyczerpania się zapasu benzyny i obfitował w lądowania polowe po okolicy. Plichta siadał po drodze na każdym mniej więcej równym polu, odwiedzał kilkadziesiąt różnych miejscowości i wyleciawszy rano, wracał późnym wieczorem lub w nocy.

Oczywiście nie podobało się to dyrekcji. Oświadczone mu po paru tygodniach, że warsztatom potrzeba pilota fabrycznego, nie turysty i rozstano się z nim na zawsze.

Właśnie w tym czasie aeroklub przejmował od demobilu wojskowego partię lekkich samolotów, części płatowców i silników wycofanych z użycia. Plichta zaproponował tam swoje usługi i pracował jakiś czas, odprowadzając maszyny lotem na klubowe lotniska.

Przy tej okazji wykombinował za cenę złomu stary kadłub i parę skrzydeł oraz

pogruchotany silnik, z których to resztek zmajstrował coś, co przypominało samolot. Ten przyrząd znacznie cięższy od powietrza, który stanowił typ pośredni między samowarem a parasolem — jak go zakwalifikował pewien przychylnie dla Adama nastrojony inżynier nadzoru technicznego — otrzymał jednak certyfikat lotniczy i pewnego dnia, ku zdumieniu kolegów Adama obecnych na lotnisku, uniósł swego właściciela w powietrze, by poszybować, „w nieznanie” z prędkością niemal stu kilometrów na godzinę.

Plichta od tej chwili stał się bohaterem licznych anegdot i dowcipów. O samolocie, który zapewne z powodu śmiesznej, wysokiej sylwetki i zadartego z fantazją steru kierunkowego ochrzczono Kogutkiem i o jego właścicielu opowiadano sobie

nieprawdopodobne historie. Ponieważ Kogutek psuł się ustawicznie, a Plichta naprawiał go własnym przemysłem, wożąc z sobą w tym celu całą skrzynię żelastwa, krążyła między innymi wersja, że głównymi częściami składowymi samolotu są stare puszki po sardynkach i kije od szczotek do zmiatania. Utrzymywano, że Kogutka można przerobić z łatwością na pralkę mechaniczną, siewkarnię, odkurzacz lub kuchnię polową i że w tym charakterze byłby on równie sprawnym aparatem jak w postaci samolotu. Gdy Plichta, nie tracąc humoru, zaczął zapisywać swoją maszynę do sportowych zawodów lotniczych i regularnie zajmował w nich ostatnie miejsca, ktoś puścił złośliwą plotkę, że Kogutek został również zapisany do lotu naokoło świata. Obliczono, że ten lot potrwa od trzech do czterech lat..

Plichta nic sobie nie robił z drwin i żartów. Jego ambicją stanowiło właśnie latanie na byle jakim gracie i lądowanie w miejscach najmniej do tego odpowiednich. Nazwy tych przygodnych lądowisk, wymalowane starannie białą farbą, upstrzyły z czasem cały kadłub Kogutka.

Zjednało mu to wreszcie niezwykłą popularność, którą postanowił wykorzystać w celu uzyskania jakich takich środków do życia, bo jego skromne zasoby, rzadko zasilane dorywczą pracą dla aeroklubu, były na wyczerpaniu.

Kogutek stanowił w tym okresie działalności swego właściciela nie lada atrakcję.

Ukazywał się na imprezach i wystawach turystycznych, witany był owacyjnie na wszelkiego rodzaju zawodach sportowych, przyjmowany chętnie na postojach i noclegach wszystkich uzdrowisk i miejscowości wypoczynkowych. Był jedyny w swoim rodzaju, tak jak jego pilot. Był zabawny i wzruszający zarazem. Pojawiał się niespodzianie, ulegał częstym defektom, lądował na wertepach i dzięki nadzwyczajnym zdolnościom pilota wychodził z tego cało, aby latać dalej.

Plichta postanowił — obok bezpłatnej propagandy turystyki lotniczej, którą uprawiał dla własnej przyjemności — podjąć się reklamy dla przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych. Docierał przecież wszędzie na swoim Kogutku i zwracał powszechną uwagę. To musiało mieć jakąś realną wartość.

Pierwszą firmą, która mu powierzyła tego rodzaju reklamę, była fabryka pasty do obuwia i do posadzek „Woskolin”. W ślad za nią poszły inne i wkrótce Plichta miał więcej zamówień niż czasu na ich wykonanie. Ale wreszcie samolot i silnik zużyły się. Piemonty i naprawy zaczęły pochłaniać zbyt wiele i Adam nie bardzo wiedział, co ma z sobą dalej począć, gdy doszła go wiadomość przesłana przez jednego z jego licznych znajomych, że na parowcu Wielkiej Linii Północnej Junak II potrzeba na gwałt pilota.

Zdecydował się w ciągu kwadransa: to było właśnie coś dla niego, jak mu się zdawało. Jeszcze tego samego dnia poleciał pasażerskim samolotem do Gdyni i zgłosił się w kapitanacie portu.

*

A oto teraz, siedząc w kajucie Burnagla, myślał już o dalszej włóczędze.

— Nie, nie zostanę dłużej na Junaku — mówił. — W Osace dostaniecie kogoś na moje miejsce.

— Jesteś wędrownym ptakiem — powiedział Burnagiel. — Nie przywiązujesz się ani do miejsca, ani do ludzi, ani nawet do statków.

— A ty?

— Ja? Gdyby to zależało ode mnie, zostałbym na tym statku do końca życia. Ale tak jest z każdym statkiem, na którym służę.

— Właśnie — stwierdził Plichta. — Mnie się zdaje, że wy, marynarze, jesteście tylko z pozoru włóczęgami. W gruncie rzeczy większość spośród was to domatorzy. Statek jest waszym domem w każdym miejscu świata, a morze — podwórkiem tego domu. Wy mieszkacie na statku; ja na samolocie tylko latam, nie mieszkam w nim, chociaż go bardzo lubię.

Burnagiel wypuścił kłęb dymu pod sufit i zgasił papierosa na popielniczce.

— Więc coś przecież lubisz? — powiedział cierpko, Plichta roześmiał się.

— Nie bądź sentymentalny — odrzekł. — Naturalnie, że lubię. Ba, są takie rzeczy i takie sprawy, które diabelnie lubię.

— Na przykład?

— Na przykład swobodę, włączę, zmiany miejsca; Na przykład to, że jakoś sobie radzę. Jakoś żyję i robię to co chcę: włączę się.

— No i ja włączę się również...: — zaczął Burnagiel, ale Plichta przerwał mu w połowie zdania:

— Powiedziałem ci już, że to twój statek włączy się po morzach, nie ty. Ty mieszkasz.

Jeżeli przenosisz się, to tylko z jednej kajuty do innej. Jeżeli schodzisz ze statku w jakimś porcie, to tylko na parę godzin i po to, żeby znów wrócić na pokład. Kochając swój statek, kochasz swój dom: to miejsce, w którym żyjesz i pracujesz, — A ty?

— Ja?... Widzisz, i ja przywiązuję się do mego samolotu. Ale nie jestem jego sługą, tylko panem. Lubię go jako narzędzie, którym władam. A co do ludzi... to mam wśród nich wielu życzliwych, których przyjemnie jest spotykać w życiu. Spotykam ich często. Nieraz pomogli mi w biedzie; nieraz ja im pomogłem, Poza tym... Było nas kiedyś trzynastu przyjaciół. Nasz dowódca był czternasty. Tę przyjaźń zawarliśmy przed kilku laty i nawet nie wiem, ilu nas jeszcze z całej paczki zostało. Ale to są przyjaciele, na których mogę liczyć z pewnością, niezawodnie. Gdybym był w niebezpieczeństwie albo gdybym nie mógł dać sobie rady w jakiejś ważnej, wielkiej sprawie, mógłbym wezwać ich pomocy.

Burnagiel spojrzał na niego z niedowierzającym uśmiechem.

— No, a gdybyśmy na przykład utknęli w lodach i gdyby zabrakło nam żywności, to twoi przyjaciele zorganizowaliby wyprawę ratunkową?

— Jeżeli wezwałbym ich pomocy...

— Te! — obruszył się Burnagiel. — Mówisz, że ja jestem sentymentalny, a sam jesteś dziecinny. Co za romantyczny związek! Trzynastu przyjaciół, którzy rzucają wszystko, by cię ratować pod biegunem? Przecież ci ludzie gdzieś pracują, nie zależą wyłącznie od siebie i nie są chyba milionerami, dla których wydatek na taką ekspedycję jest bagatelą.

— A jednak, gdybym tego zażądał — zaczął Plichta.

— Ta-ra-ra — przerwał Burnagiel. — Nawet muszkietarów było tylko trzech, a was jest trzynastu?

— A nas było trzynastu — poprawił spokojnie Plichta. Takie dyskusje i utarczki

słowne zdarzały się często, nie przechodząc zresztą nigdy w kłótnię. Burnagiel i Plichta lubili się wzajemnie, pomimo różnic w upodobaniach i w sposobie patrzenia na sprawy swego życia. Jeśli nawet jeden z nich odchodził czasem wzruszając ramionami, to jednak po kilku godzinach wracał, aby — zapomniawszy o irytacji — zacząć nową gawędę.

W gruncie rzeczy Burnaglowi podobała się historia trzynastu przyjaciół, którą mu

Plichta opowiedział później ze szczegółami. Drugi oficer Junaka sam ją z niego wyciągnął, nie nawiązując zresztą do poprzedniej rozmowy, lecz zaciekawiony odznaką w formie biało-czerwonej kwadratowej tarczy ze złotą trzynastką, którą Plichta nosił w klapie marynarki. Pilotowi imponowała inteligencja i odczytanie Burnagla, który otrzymał staranne wykształcenie i nawet pisywał korespondencje podróżnicze do kilku czasopism.

Równie dobrze jak z Burnaglem Plichta czuł się w towarzystwie bosmana Konkola lub cieśli Prochala. Zajmując stanowisko pilota-wywiadowcy, pośrednie między oficerskim a podoficerskim na statku, umiał sobie zdobyć sympatię tych dwóch ludzi, fachowców jak on, o wykształceniu zawodowym, które otwiera drogę do dobrych zarobków, do niezależności i do stworzenia sobie pewnej pozycji w świecie pracy. Stary bywalec Prochał, który kończył szkołę rzemieślniczą jeszcze w zaborze pruskim, i Konkol, który mógłby być jego synem, choć miał prawie dwa razy tyle lat co Plichta, przyjęli Adama jak swego. Gdy siedzieli razem na fok, paląc i rozprawiając o sprawach blisko ich obchodzących, można by pomyśleć, że to dziad, ojciec i wnuk. A przecież zdanie Plichty miało w tych rozmowach wagę równą zdaniu Prochala czy Konkola: był fachowcem, równie dobrym jak oni i równie cenionym; łączyło ich poczucie wspólnej wartości specjalistów, którzy zawsze są poszukiwani na rynkach pracy wszelkich zawodów.

Teraz jednak zarówno bosman, jak cieśla, byli nieustannie zajęci. Junak II przeciekał mimo nowych nitów i szwów spawających stalowe poszycie jego dzioba. Prochal zrywał

drewniane oszalowania wewnątrz forpiku jedno po drugim, nie mogąc dotrzeć do szczelin, które otwierały się poniżej linii wodnej sterczącego w górę baku. Konkol pracował na zewnątrz i kostniał z zimna wśród lodowatej mgły, którą nasiąkała odzież, tężejąc potem na mrozie.

Ludzie poruszali się z chrzęstem w sztywnych jak z blachy ubraniach, chuchając w zgrabiałe dłonie i zabijając przemarzłe do kości ramiona. Mgła wisiała nad statkiem szara i nieruchoma, tak gęsta, że nie można się było zorientować, w którym miejscu nieba świeci nad nią słońce. Kapryśne, nieznane prądy unosiły statek w niewiadomym kierunku, gromadząc dokoła niego coraz rozleglejsze pola lodowe, które marzły w olbrzymią wyspę.

Kapitan Pilewicz coraz częściej ukazywał się teraz na pomoście i był w coraz gorszym humorze, co według zdania Burnagla nie wróżyło rychłego zakończenia wędrówki Junaka w nieznane.

Wśród załogi wynikały nieustanne kłótnie, swary i nawet bójk. Wielu marynarzy kaszlało przeraźliwie i przy apelach brak było zawsze po dwóch, trzech chorych.

Wszystko to razem stwarzało atmosferę niepokoju i oczekiwania na coś gorszego, co, rzekłbyś, miało nastąpić lada godzina.

Plichta nie poddawał się tym nastrojom, póki któregoś dnia pierwszy oficer, natknąwszy się nań w przejściu na górnym pokładzie, nie zaczął się do niego przyczepiać.

— Po co pan tu jest właściwie, proszę pana? — zapytał ni stąd, ni zowąd. —

Wywiadowca! Dobry mamy wywiad — prychał, mrugając zaczerwienionymi powiekami

i

dzieląc wyrazy. — Od tygodnia sam diabeł nie wie, gdzie nas dryfuje, a pan pi-lot łązi z kąta w kąt jak pasażer.

— Jest mgła — próbował się bronić Adam, zaskoczony tą napaścią.

— Mgła. Mgła jest prawie zawsze na północy. Taki wy-wiad co się boi mgły, nic nie jest wart, proszę pana.

Plichte krew uderzyła do twarzy, ale się pohamował i nic nie odrzekł. W południe zameldował się u komendanta.

— Chciałbym polecieć na wywiad, panie kapitanie — powiedział. — Pan Szczepanik mówi, że nie wiadomo, gdzie jesteśmy. Może udałoby mi się zliczyć pozycję gdzieś poza strefą tej mgły?

— Hę? Oszalałeś pan? — zdumiał się Pilewicz. — W taką pogodę?

— Pan Szczepanik...

— Do licha ze Szczepanikiem. Jak będzie można i jak panu każę, to pan polec. A

Szczepanika niech o to głowa nie boli — dodał głośno, widząc przechodzącego opodal starszego oficera.

I na tym się skończyło.

Wreszcie po ośmiu dniach uciążliwej pracy dziób statku został uszczelniony i wzmocniony nowymi arkuszami pancernej blachy, które umocowano jeszcze potężną sztabą na linii kilu. Trzysta ton węgla zaczęto zsypywać z powrotem do przednich luków i Junak II z wolna wynurzał swą przysadziłą rufę spomiędzy oblegającej ją kry: Mgła nieco zrzędła, ale w powietrzu nadal panował spokój i lód trwał nieruchomo w zbitych masach na leniwym morzu. Uwięziony statek niosło dalej ku północy, nieznacznie, lecz stale.

Gdy ostatnie kosze węgla zniesiono z pokrytego grudą pokładu i zamknięto luki, komendant kazał wyładować na lód skrzynie z dynamitem. Cała załoga zeszła z pokładu i ciszę polarną zburzyły odgłosy pracy oskardów oraz gdakanie pneumatycznych świdrów.

W ślad za brygadami borującymi lodowe płyty posuwali się Burnagiel z Plichtą i starszy marynarz Zasada, z dwoma pomocnikami, tworzący sekcję detonacyjną: Zasada, który był dawniej pirotechnikiem w Legii Cudzoziemskiej w Maroku i pracował przez kilka lat pod palącym słońcem Afryki wśród nagich, skał lub kamienistych pustyń przy budowie tamtejszych dróg górskich, zakładał teraz ładunki wśród pustyń polarnych, podobnie tu jak i tam nic sobie nie robiąc z groźnej, potężnej siły potencjalnej, ukrytej w małych cegiełkach dynamitu.

Gdy pierwszy otwór w lodzie został już wywiercony, wziął pakuneczek owinięty w czerwony papier, podobny do laski cykorii, odgiął rogi i wygniół małym palcem otwór w ciastowatej brązowej masie. Potem z pudelka, które niósł Burnagiel, wyjął miedzianą spłonkę, wypełnioną do połowy rtęcią piorunującą i zabezpieczoną parafiną. Wetknął koniec lontu Bickforda do otworu spłonki i zacisnął ją w zębach.

Za pierwszym razem gdy to robił, wszyscy, nie wyłączając Burnagla, cofnęli się mimo woli, patrząc na jego twarz, on zaś uśmiechał się wesoło z otwartą gębą, trzymając między olśniewająco białymi zębami spłonkę, która mogła wybuchnąć przy lada mocniejszym zwarciu jego szczęk, gdyby przypadkiem zagryzł ją zbyt daleko.

— Nie wybuchnie — powiedział z przechwałką. — Gdyby mi płacono po złotówce za każdy zgryziony nabój, miałbym teraz majątek.

Rzeczywiście robił to z wprawą i pewnością automatu.—Nie chciał używać szczypców, utrzymując, że w ręku nie ma się takiego czucia jak w szczękach.

— W Legii co drugi pirotechnik traci palce, zaciskając spłonki szczypcami — powiedział. — A ja mam twarz całą, choć trzy lata pracowałem tylko zębami.

Wetknął spłonkę z lontem w otwór paczki dynamitu, ugniótł brązowe ciasto dokoła, aby mocno przylegało, i podał przygotowany nabój Plichcie. Potem nie odwracając głowy powiedział do marynarzy dźwigających skrzynię: — Dawajcie pięć „klusek”. Wziął z ich rąk czerwone paczki, z których każda wystarczała aby rozerwać go na strzępy, ułożył je w swych wielkich żyłastych dłoniach, odebrał nabój z lontem od Plichty i wsunął go w środek, po czym wszystkie sześć „klusek” owinął drutem.

— Taki ładunek nazywa się w Legii „cadeau”, to znaczy prezent — powiedział do Adama. — Teraz przewlecemy jeszcze między kluskami lont piorunujący i „prezent” może iść do dziury.

Podobnie jak na lonce Bickforda osadził i ścisnął zębami spłonkę na końcu zwoju lontu piorunującego, który swym wyglądem przypominał żółty woskowy stoczek, wetknął go w środek ładunku i ostrożnie opuścił wszystko razem na dno otworu w lodzie. Następnie ułożył i ciasno upchał jeszcze kilka klusek dynamitu.

— Teraz, panie Burnagiel, trzeba zasypać dziurę i zalać wodą, żeby zamarzła. Tylko ostrożnie z lontami. Koniec tego czarnego nie może zamoknąć, bo nie zapali spłonki — powiedział do drugiego oficera.

Plichta i Burnagiel wzięli się do roboty, podczas gdy Zasada ze swymi pomocnikami odszedł zakładać „prezent” w następnym otworze.

Tak kolejno posuwali się od jednego ładunku do drugiego, łącząc je lontem piorunującym i uszczelniając lodem otwory. W ciągu dwunastu godzin pracy przygotowali w ten sposób dwie równoległe ośmiusetmetrowe linie wybuchów, które miały otworzyć dla Junaka drogę szerokości czterdziestu do pięćdziesięciu metrów.

Gdy już wszystko było gotowe i ludzie z powrotem weszli po opuszczonym, trapie na pokład, komendant z Zasadą zbliżyli się do pierwszej komory detonacyjnej, gdzie spod lodu wybiegała w dal żółta nić sznura piorunującego i czerniał niewielki zwój czarnego lontu Bickforda.

Zasada obciął go tuż przy powierzchni lodowej płyty, kapitan zaś przytknął do rozstrzępionego końca zapalone cygaro.

Lont zaiskrzył się i zaczął lekko dymić. Płomień wgłębił się w jego rdzeń z czarnego prochu i znikł.

— Wybuch nastąpi za siedem minut, panie kapitanie — powiedział Zasada.

Pilewicz spojrział na swój złoty chronometr.'

— Chodźmy — mruknął.

Wrócili do statku i wspięli się po trapie.

U prawej burty stała cała załoga w zbitej masie. Zasada przepchnął się do pierwszego rzędu i oparł się łokciami na relingu obok Plichty. Oficerowie stanęli za komendantem na

pomoście.

— Jeszcze trzy minuty — powiedział Zasada półgłosem. Mimo to wszyscy go usłyszeli i głowy odwróciły się na chwilę w jego stronę. Powstał cichy rozgwar i umilkł.

Plichta patrzył na podwójną, nieregularną linię detonacyjną, wyznaczoną na lodach przez żółty sznur, Biegła zygzakowato w łagodnych załamaniach i ginęła w oddali. Minęły trzy minuty i wskazówka sekundnika na zegarku Zasady zaczęła odmierzać czwartą, Wszyscy znieruchomieli w oczekiwaniu.

Plichta raz po raz czuł w uszach nerwowy ucisk i zagryzał wargi z niecierpliwości.

— Jakoś... — zaczął.

Chciał powiedzieć „jakoś nie wybucha”, ale nie zdążył.

O sto metrów przed dziobem statku lód drgnął i skoczył w górę. Jednocześnie rozległ się huk i wszyscy zobaczyli podwójną ognistą wstęgę, przelatującą niby błyskawica od ładunku do ładunku.

Huk przeszedł w grzmot szybko po sobie następujących detonacji, a przez pole lodowe wzdłuż ośmiusetmetrowego ich szlaku przeleciał potężny rozprysk, jakby szklistą równinę przeorał z piorunującą szybkością jakiś potężny, niewidzialny pług.

Całe masy lodu wyrzucone wysoko w powietrze spadały teraz z przeciągłym pluskiem w morze, otwarte nagle przed nieruchomym statkiem, jak olbrzymia czarna rana w białej powierzchni.

Wielka fala, sycząca pianą, wspięła się w ślad za tryskającym w górę lodem, chlusnęła piersią o zrąb, rozlała się płasko, pognęła przez progi, upłyzy i osypiska daleko na prawo i na lewo.

Prostopadle do kanału wyrwanego siłą wybuchu biegły szczeliny pęknięć i bulgocząca woda wypryskiwała również stamtąd, znacząc ich ślad na całej przestrzeni, jaką można było objąć wzrokiem.

Zasada promieniał zadowoleniem. — Udało się — westchnął.

Między ludźmi wszczął się głośny gwar i ruch, ale prawie natychmiast zapanował nad nim głos kapitana Pilewicza, który z wysokości swego stanowiska rzucał rozkazy do maszyn i do załogi.

Po wielodniowym bezruchu Junak II wreszcie drgnął i ruszył naprzód, roztrącając spękane płyty lodu przed sobą; Wtedy na zmęczonych, przygnębionych i ponurych twarzach załogi po raz pierwszy bodaj od chwili awarii na Morzu Karskim ukazały się uśmiechy.

I cóż z tego, że się na nich uwzięły lody? Rozsadzili je dynamitem i oto są znów wolni.

A za kilka dni statek odrobi spóźnienie i dopłyną do Osaki jeszcze przed zimą.

Bywalcy, starzy wyjadacze, opowiadali cuda o Jokohamie i o Tokio. Przeliczano złote polskie na jeny i rozmawiano o zakupach.

— Najlepiej wszystko kupować w Shirokyia — perorował Grzywacz, największy oberwaniec i zawadiaka z całej załogi. — To jest magazyn, powiadam wam, niech się Londyn schowa. Całego dnia nie starczy, żeby go obejść.

— Ba, ty tam wcale przecież nie dojdiesz — zauważył złośliwie Bieńkowski, jego sąsiad w kubryku. — Zostawisz swoje jeny w pierwszym lepszym szynku zaraz za wewnętrzną redą.

— W szynku? A ty pewnie pójdiesz do New Grandu, co? — odciął się Grzywacz.

— Do New Grandu może nie, ale do tych złodziejskich mordowni, w których ty bywasz, też bym nie poszedł.

— Stul pysk, Bieniek, — powiedział kłós łagodnie — bo cię Grzywacz trąci w szczękę.

— To by był jego ostatni ruch w życiu — mruknął Bieńkowski, ale nie dość głośno, aby go tamten usłyszał.

Grzywacz zaś wpadł w dobry humor i plótł trzy po trzy o Shirokyia, największym uniwersalnym magazynie stolicy Japonii.

— Tam, bracie, główny buchalter taką ci ma księgę handlową, że z debetu na kredyt na rowerze musi jeździć — gadał. — A jak se kupisz buciki, to zanim dojdiesz przez wszystkie oddziały do kasy, już musisz dać nowe zelówki, taki kawał drogi przejdiesz. Jak Boga kocham — zaklinał się bezczelnie.

Śmiali się i potakiwali mu, zachęcając do dalszych opowiadań.

Dwaj bracia Juszczykowie, młodzi chłopcy spod Białegostoku, od niedawna dopiero służący na morzu, gapili się na Grzywacza z rozdziawionymi ustami, trącając się co chwila łokciami, uśmiechnięci głupkowato, nie bardzo rozumiejący, czy to żarty, czy też rzetelna prawda.

Kucharz, tęgi rumiany, wyszczekany warszawianin, wyglądał co chwila z kambuza, aby wtrącić swoje trzy grosze. Ten mówił tylko o jedzeniu, co zresztą budziło również ogólne zainteresowanie. Jego zdaniem japońska kuchnia nie należała do najlepszych. Wyrażał to w słowach prostych i niedwuznacznych.

— Takiego swyństwa — mówił — jeszcze nie jedliście. Ryż i ryż. Ale jaki ryż?

Sklijony na marmoliadę, ani słony, ani słodki, jak stary klajster. A menu w takim

gastronomicznem interesie u Mikasa albo nawet u Hadano w Jokosuka? Zupa z trupa, nagła śmierć z buraczkamy i kot w galarecie. Co nie, Grzywacz?

Grzywacz potwierdził, ale zrobił przy tym uwagę, że kok z Junaka też truje załogę czarną kawą, którą można pić tylko wtedy, gdy się zatka nos..

Tak sobie rozmawiali po koleżeńsku, rycząc ze śmiechu, gdy im się udało zrobić kiepski dowcip lub nabrać mniej doświadczonych i wygadanych kolegów.

Tymczasem Junak II minął wolny od lodów kanał i kołysząc się wzdłuż kilu łamał i roztrącał spękane kry przed sobą.

Było ich coraz więcej. Piętrzyły się wysoko nad burty, podczas gdy statek wpełzał na ich krawędź, wychylały się z fał, stając dęba poci naciskiem dzioba, łamały się na pół w powietrzu, opadając z pluskiem w morze, wyślizgiwały się spod kilu i odskakiwały na boki.

Kilwater mienił się ich wirami i połyskiwał w niskim, bladym słońcu, które wyglądało zza resztek coraz rzadszej mgły.

Plichta zszedł pod pokład, do maszyn, gdzie również miał już przyjaciół w osobach obu młodszych mechaników: Bartkowiaka i Czyża.

Przy maszynie zastał samego inżyniera Krzyczkowskiego, którego z powodu wysokiego wzrostu i przeraźliwej chudości przezywano Kilometrem. Pierwszy mechanik siedział na wysokim stołku obok pulpitu, na którym leżały jakieś formularze i dłubał w zębach kościaną wykałaczką, wpatrując się w tarczę telegrafu maszynowego.

— Dzień dobry — odrzekł na powitanie pilota. — Co słychać?

— Nic szczególnego — powiedział Plichta. — Płyniemy na południe.

W tej chwili zadźwięczał dzwonek, strzałka telegrafu skoczyła do końca tarczy w lewo i wróciła na „Całą naprzód”. Krzyczkowski wyplątał swoje przeraźliwie długie nogi pomiędzy długich nóg stołka (Jak mu się nie pomylą jedno i drugie? — pomyślał Plichta), wstał i sięgnąwszy do korby regulatora pokręcił nią szybko.

Cztery błyszczące stalowe dźwignie, kłaniające się nisko i rytmicznie potężnym

korbowodom, przyśpieszyły tempa. Cztery mosiężne łby czopów zaczęły skakać w górę i opadać w dół jednocześnie z przysiadami korbowodów. Cztery korby, ociekające zielonożółtym smarem pochwyciły rytm. Zębate kółka transmisji do pompy wodnej cmokały z podziwu nad warczącymi szybko tłokami. Zasyczała gdzieś para, zadudnił kardan, zasapały głośniejsze cylindry. Podłoga, lśniąca i czysta, drżała lekko.

Inżynier spojrział na manometr, odgarnął z czoła kosmyki zlepionych potem jasnych włosów i opadł na swój stołek.

Słychać było uderzenia i chrobot kry o boki statku. Raz po raz zza otwartych drzwi kotłowni dochodził szcęk hermetycznych zasuw od palenisk.

— Pójdę tam, jeżeli pan pozwoli — powiedział Plichta. Kilometr kiwnął głową.

— Można. Bartkowiak zaraz tu przyjdzie — mruknął. Adam przestąpił wysoki próg.

Buchnęło gorącem i blaskiem. Otwarta paszcza pieca huczała płomieniem i żarem. Jeden z palaczy, nagi do pasa, o białej, mokrej od polu skórze, uwalanej sadzą i pyłem węglowym, grzebał żelaznym drągiem w rozpalonej czeluści. Inni stali oparci na szuflach, każdy przed swoim kotłem.

Wtem pierwszy z lewej strony jednym rzutem ramienia odsunął szyber.

Blask uderzył w oczy. Palacz pochylił się, nabrał szuflę węgla, rzucił na palenisko, przegiął się w bok, zagarnął znowu, znów rzucił, znów zagarnął, jak automat zaścielając całą wierzchnie żaru, póki nie ściemniała od równo ułożonej warstwy paliwa.

Mogło się zdawać, że robi to bez żadnego wysiłku, że jest tylko częścią maszyny, która udziela mu swojej mocy. Ale gdy wreszcie zatrzasnął szyber i wyprostował się, by odpocząć, Plichta zauważył od razu, jak ciężko pracują jego płuca i jak szybko wali zmęczone serce.

Pomyślał, że niełatwa to musi być robota i wypowiedział jakąś uwagę w tym sensie.

Palacz uśmiechnął się tylko, pokazując duże zęby w zasmolonej twarzy. Przyjął papierosa, zaciągnął się dymem i odrzekł, że robota jest nie najgorsza.

— Cztery godziny można wytrzymać, a potem osiem godzin człowiek odpoczywa. Na Junaku jest dobra wentylacja — dodał.

Obejrzał się na swego trymera, który tymczasem wygarniał popiół spod sąsiedniego paleniska, i posłał go po wodę do picia.

— Potem zaczniesz wozić węgiel dla drugiej wachty — rzucił za nim. — Za pół godziny będzie klank.

Plichta czuł, jak kropelki potu na twarzy łączą mu się w drobne strumyczki i ściekają za kołnierz. Wytarł twarz chustką, ale chustka okazała się niewystarczająca do tego celu.

— Musi być wełniana. O, taka — powiedział palacz, podając mu dużą płachtę, miękką i suchą.

— Nie wytrzymałbym tu przy tej waszej robocie — wyznał szczerze Adam. — Mógłbym być co najwyżej daymanem na pokładzie.

Palacz pogardliwie wydał usta.

— To nie sztuka — mruknął. — Na to niewiele trzeba umieć. Nie trzeba znać zawodu. Dayman przy palaczu to jak pisarczyk przy lotniku.

Wszedł trymer z konewką wody.

— Napije się pan? — spytał Adama.

Plichta już od dłuższej chwili czuł pragnienie. Przyjął podaną sobie konewkę z wdzięcznością, wypił kilka łyków, po czym podał palaczowi. Ten pił długo i chciwie. Gdy skończył, naczynie było prawie do połowy wypróżnione.

— No, no! — zdumiał się Plichta. — Pan wypił ze dwa litry?

— Ba — powiedział tamten. — W ciągu wachty niektórzy wypijają po dwanaście. I tak wszystko się wypoci. Widzi pan — ciągnął dalej — najgorsza robota jest przez pierwszą godzinę. Trzeba kolejno z każdego paleniska odgarnąć żar na bok i oczyścić ruszty ze szlaki, najpierw na jednej połowie, potem na drugiej. To musi iść raz-dwa! Żeby nie ostygły rurki płomienne. Szlakę wyrzuca się na podłogę i zalewa wodą. Wtedy jest nieprzyjemnie: para i gaz gryzą w oczy; smród jak diabli, no! Polem trzeba zimną szlakę i popiół wywindować wiadrami na pokład i wyrzucić za burtę. Potem już tylko podsypuje się węgiel, wygarnia się popiół i szlojzuje się ruszty.

— Szlojzuje się?

— To znaczy — podważa się roztopioną szlakę, czyli niepalne składniki węgla, żeby nie zalewały rusztów. O, tym drągiem.

— A ile węgla sypie się na raz na palenisko?

— Koło trzydziestu łopat. W ciągu jednej wachty każdy palacz ze swoim trymerem razem sypią koło sześciuset łopat. Z tego trymer może sto, może sto dwadzieścia... Więcej nie, bo musi trymować węgiel.

— Trymować... — Plichta znów nie zrozumiał, co to znaczy.

— Trymować — to przygotowywać węgiel, przywozić go z bunkrów — wtrącił trymer. — Z początku robota łatwa, bo bunkry pełne, aż się z nich sypie. Ale teraz już trzeba wozić taczkami.

— No, i już trzeba — zauważył palacz. — Bier się do tego, Józik.

Sam naciągnął azbestowe rękawice, ujął w dłonie długą żelazną gracę i, otworzywszy drzwiczki pieca, zaczął przegarniać żar.

— Klir się dopala — stwierdził, — Żywca nie będzie.

Sypnął swoich trzydzieści łopat węgla, odsapnął, popił wody, otarł pot z półnagiętego ciała i zapalił papierosa.

— A gdzie pan pracował dawniej? — zagadnął go Plichta.

— Dawniej? Na starym parowcu greckim. Nazywał się Kartagina. No, tam to było naprawdę piekło... — To był taki tramp, dwa i pół tysiąca ton — opowiadał dalej,

przysiadłszy obok Adama. — Zaokrętowałem się na niego na rejs do jednego arabskiego portu. Broń, rozumie pan. Karabiny maszynowe w skrzyniach od fortepianów. Nawet nie wiem, skąd je dostarczyli. Skrzynie były naturalnie zamknięte i opieczętowane, ale jedna rozleciała się przy ładowaniu. Zrobił się gwałt. Najwięcej krzyczał szyper, który choć wiedział doskonale, co ma wieźć, i choć zdarł za fracht masę forsy, udawał Greka. No, nie udawał, bo był Grekiem. Przyszli jacyś urzędnicy, wyklócili się z arabskim agentem i odeszli z kieszeniami pełnymi dolarów. Zgodzili się, żeby statek załadował „towa” i wyruszył na drugi dzień przed świtem. Wtedy szyper powiedział Arabom, że nie będzie ładował

materiału wojennego przy naftowych lampach. „Taki jest przepis” — powiedział i już. Na gwałt sprowadzono instalatora, który za grube pieniądze założył kable do elektrycznego światła w ładowniach. Załoga dostała od szypra po dolarze za godzinę pracy, ale szyper liczył Arabom po pięć. Potem kazał sobie jeszcze wstawić nową radiostację na ich rachunek, bo, powiada, taki jest przepis, że go inaczej z portu nie wypuszczą. A potem telegraficznie doniósł Anglikom, co jego statek wiezie. Zatrzymali nas w kanale i zatopili wszystkie skrzynie. Agent i jego dwaj kamraci chcieli z początku wyskoczyć za burtę z rozpaczy, bo karabiny kosztowały górę pieniędzy: może z pięć razy tyle, ile były warte. Ale Grek im wyklarował, że to nie ma sensu i w rezultacie wszyscy czterej podzielili się pozostałą gotówką. Za to szyper po przybyciu do portu zeznał, że Anglicy zabrali wszystkie pieniądze i broń. Przedstawił nawet jakieś kwity.

— Ba, kto nie zarabiał wtedy na różnych powstańcach — powiedział drugi palacz. — Ludzie porobili na tym majątki.

— Nie bardzo czyste majątki — zauważył Plichta.

— Pewnie, że nie — odezwał się od progu Bartkowiak, który właśnie nadszedł i usłyszał ostatnie zdanie. — Ale byli i tacy, którzy pomagali bezinteresownie albo jednej, albo drugiej stronie. Znałem nawet dwóch takich lotników — dodał.

— Polaków? — zapytał Plichta.

— Polaków. Jeden, straszny zabijaka, walczył niemal od początku jako pilot powstańczy. Było mu wszystko jedno, z kim i o co, byle się bić. Zestrzelił całą masę przeciwników, zanim sam został ranny. Poznałem go w jednym szpitalu w Algierze. Nie był

zresztą ciężko ranny.

— Co się teraz z nim dzieje? — zapytał Plichta.

— Nie wiem. Wybierał się do Chin, żeby tam znów walczyć. Może już gdzie zginął?

Aha, prawda! Miał taką samą odznakę jak pan, panie Plichta. Co to za odznaka?

Plichta drgnął i aż pobladł z wrażenia.

— Jak... jak się nazywał ten pilot? — zapytał gorączkowo,

— Kremer czy Kramer... tak, Kramer. Znał go pan?

— Znałem go dobrze. To jeden z moich kolegów. Pilot ze szkoły Greya.

— Czekaj pan — przerwał Bartkowiak. — Ten drugi nazywał się chyba Grey? Plichta podskoczył.

— Grey?!

— Tak, z pewnością Grey.

Adam poczuł się tak dalece wytrącony z równowagi i zaskoczony tym, co usłyszał, że nie zapytał na razie o dalsze szczegóły. Udział Kramera w jakiejś awanturze powstańczej, arabskiej, greckiej czy chińskiej, nie był ostatecznie niczym nadzwyczajnym, Można się tego było po nim spodziewać. Ale Grey...

Czy poza wojną domową. nie było innej dziedziny, w której ludzie pokroju Kramera i Greya mogliby znaleźć upust dla rozpierającej ich energii? Czyżby odwaga, zimna krew i wszystkie zalety dobrego pilota miały służyć tylko celom wojennym? Czy bohaterowie pracy pokojowej są mniej bohaterowie niż bohaterowie wojny, i to obcej wojny?

Takie pytania i wątpliwości ogarnęły nagle umysł Adama. Było ich tyle naraz, że nie mógł im podołać. Dopiero po dłuższej chwili, otrząsnął się z zamyślenia i zapytał o Greya.

— Wracał bardzo przygnębiony — powiedział Bartkowiak. — Płynąłem z nim razem do Gdyni na angielskim statku Belfast, na którym odbywałem praktykę. Nie wiem zresztą, czego się martwił: między Gibraltarem a Gdynią dostał z dziesięć propozycji od najrozmaitszych firm i przedsiębiorstw lotniczych, a każda z nich zadowoliłaby nawet bardzo wygórowane żądania.

— Naturalnie żadnej z nich nie przyjął? — wtrącił Plichta.

— Rzeczywiście. Ale nie rozumiem, dlaczego?

— On już taki jest — powiedział Adam i zamyślił się. Tymczasem palacze przegarniali już żar w paleniskach, które z kolei należało oczyścić. Trymer Józek skończył wozić węgiel do swego kotła i poszedł na górę budzić następną wachtę. Drugi trymer przyniósł gorącą wodę w wiadrach.

Myli się kolejno, głośno parszając i wycierając się wełnianymi ręcznikami. Na gretingach nad maszyną ukazali się trymerzy z nowej zmiany:

Wtem pod skylightem rozległ się dźwięczny klank.

— Idziem, panie pilot, spać — powiedział pierwszy z palaczy do Plichty. — Bo się pan tu całkiem roztopi.

*

Nazajutrz w południe starszy zliczył pozycję statku. Junak II znajdował się pod 88 stopniem 21 minuta, długości wschodniej i 79 stopniem 53 minutą szerokości

północnej, w mało znanych okolicach Ziemi Mikołaja. Odchylenie na północ od normalnego szlaku żeglugi wynosiło zatem około trzystu czterdziestu mil.

Wiadomość tę kapitan Pilewicz przyjął ponurym warczeniem, jak rozgniewany brytan, ale na załodze nie zrobiła ona wielkiego wrażenia.

Marynarz dyżurny przy sterze otrzymał polecenie utrzymywania Junaka na kursie 170 stopni, stojącemu zaś na oku młodszemu z braci Juszczyków Szczepanik zapowiedział, aby nie gapił się byle gdzie, tylko przed siebie, bo statek płynie w strefie bardzo niebezpiecznej.

Zarówno przedsięwzięte ostrożności, jak wściekły humor kapitana wydawały się wszystkim niezbyt usprawiedliwione. Kra była wprawdzie i nadal gęsta, lecz niezbyt gruba.

Morze lekko rozkołysane. Słońce coraz jaśniejsze, powietrze zaś coraz bardziej przejrzyste.

Mogło się zdawać, że wszystko idzie jak najlepiej i że zboczenie spowodowane dryfem statku zostanie odrobione w ciągu dwóch dni.

Ale nazajutrz okazało się, że Junak II przebył zaledwie siedemdziesiąt mil i to nie w kierunku południowym, lecz południowo-zachodnim.

Szczepanik zwymyślał trzech marynarzy, którzy kolejno sterowali przez ten czas, oraz zrobił kilka cierpkich uwag pod adresem Burnagla i Konkola, którzy stali kolejne wachty.

Sam spoglądał co chwila na kompas i nawet z kapitanem rozmawiał przez ramię, ledwie odwracając głowę, aby ani na chwilę nie dopuścić do „tych skan-dlali-cznych nieporząd-ków”, jak się wyraził, mrugając zaczerwienionymi powiekami.

Mimo to następny zamiar, wykonany przez Burnagla, wykazał dalsze odchylenie na zachód.

Wtedy pierwszy oficer niemal zaniemówił z gniewu. — To są głupie żarty, panie

Burnagiel — powiedział wreszcie po długiej chwili milczenia, podczas której twarz mieniła mu się bladością i czerwienią. — Albo też nie umie pan obchodzić się z sekstansem —dodał. — Proszę mi to dać.

Wyrwał sekstans drugiemu oficerowi i drżącą ręką przybliżył go do oczu, wizując na słoneczną tarczę nad horyzontem. Zanotował czas, sprawdził kąt, obliczył, spojrzął na mapę, sprawdził cyfry i rzuciwszy Burnaglowi jadowite spojrzenie, poszedł do kapitana.

— Czego „wątrobiarz” się wścieka? — spytał półgłosem Plichta, który obserwował tę scenę z dolnego pokładu.

Burnagiel wzruszył ramionami. Według niego tylko kapitan miał prawo być w złym humorze na statku, bo wtedy wiadomo było, że coś się stanie. Natomiast złość

„wątrobiarza” była nie usprawiedliwiona i nic nie wróżyła.

— Zbaczamy na zachód — odrzekł. — To jakiś prąd nas znosi. Trzeba wziąć kurs 140, nie 170 stopni i wszystko będzie dobrze.

W tej chwili u wejścia na pomost ukazał się kapitan Pilewicz ze Szczepanikiem, który szedł o pół kroku za nim, żywo gestykulując i stukając palcem w rozłożoną, powiewającą na wietrze mapę.

Komendant zdawał się go nie słuchać. Podeszedł do steru, spojrzął na kompas, odwrócił się do stolika, na którym leżały wyliczenia Burnagła, i wreszcie, wlepiwszy oczy w piegowatą, żółtą twarz swego zastępcy, westchnął głęboko.

— Trzy rumby w lewo — powiedział dobitnie do sterującego marynarza.

— Trzy rumby w lewo, panie kapitanie — powtórzył sternik, przerzucając szprychy.

— Będzie mi pan podawał pozycję co trzy godziny — powiedział kapitan w przestrzeń, nie patrząc na nikogo.

Odszedł kilka kroków, zatrzymał się, spojrzął z ciekawością na Szczepanika i spytał:

— Pan pływał zdaje się po Morzu Białym; czy tam nie ma żadnych prądów, hę? Nie dryfował pan tam nigdy?

Szczepanik wytrzeszczył oczy i zamrugał powiekami, ale nie zdążył odpowiedzieć, bo komendant Junaka już odwrócił się do niego tyłem i pochylony, z czapką przesuniętą na bakier odszedł, utykając, do swojej kajuty.

Junak II odrabiał zboczenie z kursu w ciągu trzech dni, po czym opłynąwszy Przylądek Czeluski po morzu niemal wolnym od lodów, brnął dalej znów na południowy wschód ku Wyspom Nowosyberyjskim.

Morze Nordenskiolda było tego lata burzliwe jak Zatoka Biskajska. Tylko że ciepłe wody Biskajów, wchodząc na pokład statku, pozostawiają po sobie ślad co najwyżej w postaci— osadu soli, gdy je osuszy wiatr i słońce Atlantyku. Wody mórz arktycznych o tej porze roku obmarzają dokoła burt i lin, skorupieją białą powłoką lodową na metalowych okuciach i klamkach drzwi, zastygają w długie sople na re-lingach, ścinają się w szpigatach, tworzą śliskie wzgórza na skylightach. Wody mórz arktycznych, wdzierając się na pokład, biją w łuki taranami kry, zamrażają przemokłe nogi marynarzy na kłody i obciążają statek coraz grubszą warstwą lodu, którą trzeba odłupywać toporami, jeśli nie chce się utknąć w drodze z powodu zmniejszenia prędkości.

Junak II, straciwszy więcej niż dwa tygodnie wskutek przebytej awarii na Morzu Karskim, nie tylko nie mógł w tych warunkach zarobić ani jednego dnia na Morzu Nordenskiolda, ale jeszcze musiał poddać się gruntownemu oczyszczeniu ze skorupy lodowej na redzie Wyspy Fadiejewa, co kosztowało załogę prawie trzy dni piekielnej pracy.

Potem wyładowano węgiel i żywność dla stacji meteorologicznej, następnie zaś okazało się, że prowizorycznie naprawiony forpik przecieka i że trzeba wzmocnić dodatkowo jego poszycie.

Ostatecznie Junak II wyruszył w dalszą podróż dopiero trzeciego września, czwartego zaś mijał sto pięćdziesiąty południk na szerokości 73 stopni.

Następnym portem, do którego miał zawinąć, był Niżnij Kołymsk. Tu jednak nasunęły się nowe trudności: długa zatoka utworzona przez ujście rzeki Kołymy już zamarzła, choć to była dopiero pierwsza połowa września. Dwa radzieckie lodołamacze nie mogły dać sobie rady z utorowaniem przejścia na wewnętrzną redę. Na redzie zewnętrznej, za osłoną Wyspy Sukara, stały trzy statki węglowe, dwie puste lichtugi i kilka małych kutrów rybackich, w oczekiwaniu na wolną drogę.

Kapitan Pilewicz wprowadził swój statek między wysepkę a ląd za zrujnowany stary falochron z drewnianych pali, przy pomocy jednego z miejscowych szyprów, gdyż pilota nie było. Następnie zaczął się targ z właścicielami lichtug i kutrów o przeładunek węgla.

Nie chcieli pieniędzy, tylko tytoniu, kawy, cukru i zapalek. Wiedzieli, że komendant Junaka śpieszy się i nie będzie mógł czekać na otwarcie wejścia do portu. Że musi skorzystać z ich usług, jeśli chce wyładować węgiel i zdążyć przed zimą opłynąć Przylądek

Deźniewa, i wyzyskali to w całej pełni.

Pilewicz, mając do wyboru przezimowanie w Niznini Kołymsku lub ryzyko przy zmniejszeniu własnych zapasów których nie mógłby już nigdzie uzupełnić przed przejściem Cieśniny Beringa, wybrał to drugie. Cały stos białych skrzyń świerkowych ułożono na pokładzie i parowe dźwigi zaczęły przenosić je na jeden z kutrów, podczas gdy dwie puste lichtugi po obu stronach statku brały węgiel.

Tymczasem Plichta latał ze Szczepanikiem do portu, aby uregulować rachunki i frachty, oraz dokonał kilku wywiadów wzdłuż brzegów na wschód.

Morze było zmienne i stan lodów z dnia na dzień inny. Masy kry raz napływały z północy i parły na brzeg, raz cofały się daleko, pozostawiając wolny przestwór wód ciemnych i pustych, jak pusta była tundra na lądzie. Bariery lodowe tworzyły się na płycznach i pękały pod naporem wichrów wiejących z bezgranicznych bagien, które pokrywał śnieg.

Dzień stawał się coraz krótszy. Zimne, zaspane, ciężkie słońce świeciło coraz niżej nad horyzontem, jakby nie miało siły wydzwignąć się ku zenitowi. Noce były ciemne i mroźne, dłużące się w nieskończoność.

Ludzie wstawali po ciemku, pracowali przy lampach i reflektorach, by po kilku godzinach dopiero ujrzeć szary świt. Południe za to mijało szybko, po nim zaś następował

znów długi zmierzch aż do nocy:

Wyładunek węgla trwał dwie doby. Po jego ukończeniu Junak II wyglądał jak upudrowany czarnym pyłem. Nie sposób było go dokładnie oczyścić, bo woda w czasie szorowania marzła na pokładzie. Ruszyli więc dalej na wschód, czarni i brudni, czekając na jakiś cieplejszy dzień, aby doprowadzić statek do porządku.

Podróż stawała się coraz uciążliwsza. Raz po raz lody tamowały drogę. Parły z północy na południe, tężały u burt i piętrzyły się ponad nie, pękały z hukiem, waląc się na pokład i nagle, porwane nowym prądem, sunęły na północ, unosząc z sobą Junaka od lądu.

Kilkakrotnie trzeba było rozsadzać dynamitem atakujące statek wały lodowe, aby uratować go od niechybnego zmiążdżenia.

Gdy oswobodzony przedzierał się przez kry i wracał na właściwy kurs, zrywała się wichura i śnieżycy tak gęsta, że ludzie nie widzieli się wzajemnie przez szerokość pokładu.

Lód trzeszczał, piętrzył się, walił w boki statku i znów spychał go ku brzegom, na południe.

Tam zaś lód przyładowy chwycił go w potężne szczęki nowych barier i zatrzymywał na

kilka godzin, nieraz na dzień lub dwa, póki rozkołysane fale nie rozkruszyły spojonej mrozem kry.

W połowie października, gdy Junak II znajdował się na wysokości Ziemi Wrangla,

Plichta po raz pierwszy zobaczył zorzę polarną. Zjawisko zaczęło się nieregularnymi wytryskami błękitnozielonych promieni na ciemnym niebie, po czym wysoko nad horyzontem rozwinęła się falista purpurowa wstęga, zajmująca niemal pół nieboskłonu.

Drgała i świeciła raz mocniej, raz słabiej, mieniając się tęczowo, fałdzista, jak najdelikatniejsza falbana jedwabna, którą porusza powiew wiatru. Znikła dopiero po upływie godziny, gdy nadciągnęły chmury i zaczął padać śnieg.

Junak w tym czasie płynął z wolna ku wschodowi, wśród pól lodowych, które znów go uwięziły i uniosły z prądem daleko od brzegów.

Śnieg padał, pokrywając pokład grubą warstwą, aż wreszcie statek stał się podobny

do ogromnej bryły lodu, takiej samej jak te, które go zewsząd otaczały. Tylko maszty sterczące wysoko, rozpięta na nich antena i czarne dymiące kominy odcinały się wyraźnie na jednostajnym białym tle. Dzień, mało różniący się teraz od nocy, włókł się ospale wśród zwykłej krzątanimy dyżurnej wachty. W południe, gdy na krótko rozjaśniło się w południowej stronie nieba, śnieżyca ustała. Zamiatano pokłady i oczyszczano luki oblepione śniegiem i lodem.

Burnagiel stał na pomoście z sekstanssem w ręku, czekając na błysk słońca między

chmurami, w nadziei, że uda mu się zliczyć pozycję. Jakoż na chwilę skośny promień przedostał się poprzez obłoki i zapalił ostre blaski na lodowych złomach.

W tej chwili nadszedł kapitan i stanął za drugim oficerem. Patrzył mu przez ramię, gdy tamten notował, po czym bezceremonialnie wskazał mu krótkim, grubym paluchem właściwą kratkę na tabeli.

— Tu — powiedział.

— Tak jest, panie kapitanie. Znosi nas na północ.

— Na północny zachód — poprawił Pilewicz. — Od godziny. Może od dwóch godzin.

— Spróbujmy jeszcze raz rozsadzić lód, panie kapitanie — zaczął Burnagiel, ale umilkł.

Komendant spojrział na niego spode łba i zawarczał:

— ...pięć metrów, do cholery... Idiotyzmy!

— Plichta! — ryknął nagłe.

Adam stał tuż obok i aż odskoczył. Wydało mu się to tak zabawne, że uśmiechnął się mimo woli.

— Czego pan szczyrzy zęby? — zapytał ostro Pilewicz. Plichta poczuł się tym razem

dotknięty.

— Takie już mam usposobienie — powiedział bez namysłu. — Wolę się śmiać niż złościć.

Burnagiel struchlał: nikt nigdy w ten sposób nie odpowiadał kapitanowi na pokładzie Junaka. Ale Pilewicz milczał. Przyglądał się tylko Adamowi, który nie spuszczał wzroku.

Ruszył wąsami, chrząknął, podrapał się za uchem.

— Hę? — powiedział wreszcie. — Wolisz pan? No to dobrze.

I nagle zarżał krótkim, chrypliwym śmiechem, co wprawiło drugiego oficera w całkowite osłupienie.

— Powiedz mi pan — zaczął kapitan, mrużąc oczy i przygryzając wąsy — powiedz mi pan — powtórzył, ogarniając szerokim gestem lodowe pola — czy można by stąd wystartować?

— Można, ale po przygotowaniu drogi do startu — odrzekł Plichta. — Zdejmę pływaki, założę płozy i...

— Ile panu trzeba tej drogi?

— Sto metrów. Szerokości...

— Ze dwadzieścia?

— Nawet mniej: wystarczy dziesięć; no, dla bezpieczeństwa — piętnaście. Byle było równo.

Pilewicz odwrócił się do Burnagla.

— Daj mu pan ludzi i zróbcie tę drogę. Muszę wiedzieć, ile mamy lodu dookoła.

Popatrzył raz jeszcze na wszystkie strony, spojrzął spode łba na Plichtę, skrzywił się w uśmiechu, pokręcił głową i odszedł do siebie.

— Stary bardzo cię lubi — powiedział Burnagiel po jego odejściu. — Niepotrzebnie się tak postawiłeś. On i mnie specjalnie lubi, choć ciągle na mnie warczy.

— I ja go dosyć lubię — odrzekł Plichta — chociaż objawy sympatii z jego strony bywają czasem dziwne. Gdybym kładł uszy po sobie tak jak ty, ciosałby mi na głowie kołki.

Nie lubię tego. Za co na przykład zburczał cię, jak powiedziałaś, że spróbujemy jeszcze raz rozsadzić lód?

Burnagiel zaczerwienił się.

— On ma dziesięć razy tyle doświadczenia, ile wszyscy, oficerowie razem wzięci —

powiedział zmieszany. — Właściwie palnąłem głupstwo. Łód dokoła statku ma kilka metrów grubości. Na to, aby go rozsadzić, zużylibyśmy mnóstwo dynamitu. Trzeba najpierw zobaczyć, w jakim kierunku najłatwiej się wyrąbać, a przecież nie wiemy nawet, jak wielkie jest pole lodowe, które nas otacza. Ty musisz to zbadać.

— Rozumiem — mruknął Adam. — Zrobi się, Ale w takim razie nie ma na co czekać: dawaj ludzi i bierzmy się do roboty.

*

Nie było to łatwe zadanie, ale w okolicznościach, jakie niebawem nastąpiły, stało się trudniejsze, niż można było przypuszczać owego dnia, w którym Plichta objął komendę nad piętnastu marynarzami uzbrojonymi w łopaty i kilofy; Ani on sam, ani żaden z oficerów Junaka, ani kapitan Pilewicz wreszcie nie przypuszczali, że dalszy rozwój wypadków będzie miał przebieg tak szybki i taki groźny. Że nad życiem załogi zawiśnie groźba śmierci wśród lodów Arktyki i to wówczas, gdy znaleźli się niemal u końca północnej części podróży, o sześćset mil zaledwie od wejścia do Cieśniny Beringa.

Powierzchnia pola lodowego, które utworzyło się w ciągu ostatnich paru dni dokoła

Junaka II, przedstawiała teren nierówny, poprzecinany we wszystkich kierunkach zwałami wielkich wysoko spiętrzonych bloków kry, przeorany głębokimi jarami i rozpadlinami, pełen naturalnych zasadzek, niespodzianek; Grube warstwy lodu, które powpełzały na siebie pod wpływem ogromnego ciśnienia zmiennych, ścierających się ze sobą prądów, uformowały całe łańcuchy wzgórz. Tłoczące się na siebie, wypierane od spodu i ściskane z boków płyty urastały w wysokie bariery, które zaklinował mróz. Zawiane śniegiem wądoły, zdradzieckie nawisy nad ostrymi zrębami szczelin, zaspasy stwardniałe na gips, ubite wichrem, rozmokłe w czasie odwilży i stężące znów na mrozie — wszystko to zgromadzone chaotycznie, w najbardziej bezsensownym nieładzie, stanęło naprzeciw ludzkich wysiłków.: Wśród tego dzikiego labiryntu, w poprzek fantastycznych schodów, głębokich wąwozów, pięter i korytarzy, pod załomami niemal pionowych ścian, w krętych łożyskach zmarzłych strumieni, na wygiętych grzbietach stężących wodospadów, między zapadliskami zasp, Plichta wyznaczył z południowego zachodu na północny wschód stumetrową trasę rynny startowej.: Zaczęli ją budować w pobliżu statku niemal na poziomie pokładu, rwąc dynamitem co grubsze bloki, po których ślizgały się ostrza kilofów, i zasypując lodowym gruzem rozpadliny. Posuwali się naprzód wolno, żłobiąc przed sobą drogę szeroką na piętnaście metrów i przykrywając ją równo ubitym śniegiem; Po obu jej stronach trzeba było jeszcze gdzieś wyrównać i zniwelować wyższe wzniesienia, aby samolot nie zawadził o nie skrzydłami.

Plichta, zadowolony, że wreszcie ma co robić, walił oskardem w lód tuż obok starego Prochala, co natychmiast zjednało mu sympatię całej załogi Junaka. (Że nie robi z siebie „inżyniera".)

Wprawdzie Grzywacz uśmiechał się ironicznie, ilekroć żelazo w dłoniach pilota

odskakiwało od lodu nie odłupując ani kawałka, wprawdzie Bieńkowski mrużył swoje małe latające oczka i trącał w bok sąsiadów, przepowiadając, że „ten latający dudek” połamie ręce i nogi albo nawet zabije się własnym kilofem przy takiej robocie, ale zarówno oni, jak reszta, w gruncie rzeczy byli ujęci tym, że „dudek”, który miał tylko kierować ich pracą, sam próbuje im pomóc.

Prochal, odgarniając znad oczu ogromne zwisające brwi i drapiąc się w siwą, twardą szczecinę, która mu okalała wygoloną brodę i policzki, spoglądał na Plichtę spod oka, sapiąc jak maszyna parowa. Jego imponująco wysoka, rozrosła w barach postać wydawała się jeszcze wyższa i okazalsza obok drobnej sylwetki Adama. Zginał się i prostował

rytmicznie, miarkując siłę ciosów, aby mu jej starczyło zawsze na jednakowo długi okres czasu między jednym a drugim odpoczynkiem.

Dalej zwijał się Grzywacz, chudy, ze sterczącymi łokciami i ciągle wiercącą się na wszystkie strony nieforemną głową o wydłużonej ku tyłowi czaszce.

Obok niego pracował starszy z dwóch Juszczaków, milcząc lub odpowiadając przecząco na jakieś szeptem czynione mu przez Grzywacza propozycje w sprawie zamiany czy też sprzedaży spodni, których Juszczak miał aż trzy pary.

Najdalej na prawo od Plichty rąbał lód bosman Konkol. Ten był krępy jak niedźwiedź, ale też rozporządzał niedźwiedzią siłą. Stał rozkraczony szeroko na krótkich pałkowatych nogach, dwakroć szerszy w ramionach niż w pasie, i rozbijał przed sobą lodowe bloki z zaciekłością ukazując raz po raz równe, duże i żółte zęby spomiędzy sinawych warg. Twarz jego, mięsista i czerwona, z nalotem rudawego zarostu, nabiegała krwią. Mogło się zdawać, że naciągnięta skóra na policzkach pęknie lada chwila i że krew tryśnie na śnieg. Bosman nie odpoczywał i nie mówił do nikogo. Od czasu do czasu kłął tylko półgłosem, zmiatając przed siebie jednym zamachem ramion wielkie bloki, których zapewne nie podźwignęłoby dwóch normalnie silnych Judzi, Tych pięciu stanowiło środkową grupę. Przed nimi posuwał się Burnagiel z brygadą

obsługującą pneumatyczne świdry i z Zasadą, który zakładał i detonował ładunki dynamitu w potężniejszych blokach lodowych. Z tyłu pracowała jeszcze jedna brygada pod kierunkiem mechanika Bartkowiaka, równająca i ubijająca drogę.

Robota szła składnie i szybko, póki nie zaczął padać śnieg. Przyleciał z północy, ukryty w ciemnych kłębach niskich chmur, pędzonych wiatrem. Zaczął sypać od razu gęsto, niemal poziomo, zasnuwając białą przędzą przestrzeń dokoła. Wicher, ten wielki, zimny, zły wicher, który rodzi się gdzieś chyba na samym biegunie, dopędził go nieco później i w jednej chwili zwinął, potargał, przegnał precz swego poprzednika, który tkał ze śniegu wielki obrus.

Przerażone prądko-chmury, stratowane brutalnie, sponiewierane gwałtownie i zbite w gęstą gromadę, upuściły białą przędzę. Wicher porwał ją, zagarnął stumilowym skrzydłem i zaczął mieść przed sobą.

Olbrzymi tuman parł naprzód po lodach, kłębił się, toczył, zwijał i rozwijał. Huragan ciskał nim w prawo i w lewo, darł się przez zręby lodowych skal, zasypywał wąwozy, nawiewał wciąż nowe hałdy, wydmuchiwał do gołoledzi stare zaspy.

Potężniał z każdą chwilą i porywał już z sobą co mniejsze odłamki kry, gnając je z suchym łoskotem i wyjąc coraz wyższym, rozpaczliwie smutnym, a jednocześnie pełnym grozy tonem.

Nisko, jak okiem sięgnąć, kurzył się pył śnieżny, gęsty, drobny i suchy. Wyżej leciały watahy śnieżycy, wytrząsanej z ciemnych, oranych w nierówne skiby chmur. Raz po raz wielki, skłębiony obłok wirujących białych ptaków przesłaniał wszystko, aby nagle w jakiejś krótkiej przerwie między dwiema szarżami wichury zwalić się na dół i zagrzebać pod sobą lodowe ruiny.

Ludzie przeziębili od razu, lecz usiłowali pracować dalej. Mocowali się z wichurą, odwróceniem do niej plecami lub bokiem. Poszczególne grupy czyniły wrażenie zbiegowiska widm, przygnanych tu niesamowitą burzą.

Ale gdy przyleciał Wielki Wicher, musieli ustąpić: nie sposób było utrzymać się na nogach pod mroźnym oddechem północnego bieguna.

Najpierw zważyło na lód Grzywacza i potoczyło aż do grupy Bartkowiaka. Wstał pokaleczony ostrym szkliwem i usiłował dobrnąć na swoje miejsce, aby odszukać kilof, który upuścił. Ale w połowie drogi wpadł na niego Juszczyk, ślizgając się po pochyłości zbocza rynny i obaj znów zostali zwaleni z nóg gwałtownym uderzeniem wichru.

Potem śnieżycy zgęstniała do tego stopnia, że ludzie przestali widzieć się nawzajem. Z Junaka odezwało się wycie syreny, ledwie dosłyszalne wśród wycia i zawodzenia wichury.

Jednocześnie zabłysły światła reflektorów.

Wracali po dwóch i po trzech, pomagając sobie wzajemnie i nawołując się w ciemności. Wdrapywali się na pokład po trapie zasypanym już zupełnie i tupali głośno, pytając kucharza, czy ma dla nich gorącą kawę. Niektórzy dygotali z zimna, szcękając zębami. Wszyscy gadali głośno, potrącali się i tłoczyli u wejścia do kambuza.

Ostatni wszedł na pokład Plichta. Nie, nie wszedł: wtoczył się raczej, dźwigając na ramieniu dwa żelazne kilofy. Nie mówiąc ani słowa, rzucił je na pokład i chwilę stał, dysząc ciężko.

Wszyscy nagłe umilkli i zwrócili się ku niemu. Tylko Grzywacz wykręcił się na pięcie i znikł gdzieś za plecami kolegów. Ale Plichta dostrzegł jego manewr.

— Weźcie swój kilof, Grzywacz — powiedział spokojnie. — Zapomnieliście go zabrać stamtąd, więc go wam przyniosłem.

— Nikt pana o to nie prosił — mruknął Grzywacz, zezując w stronę kapitańskiego pomostu, na którym stał pierwszy oficer. — Sam bym go znalazł.

— Wątpię — odrzekł Plichta. — Chyba, że poczekalibyście tu aż do wiosennej odwilży?

Kilku marynarzy roześmiało się na to przypuszczenie.

— Kupiłbyś nowy, pewnie u Shirokyia — powiedział złośliwie Bieńkowski.

Grzywacz pokazał kły w złym uśmiechu.

— Uważaj, żebyś sobie nie musiał u Shirokyia kupić nowych flaków, jak ci wypruję twoje własne — zawarczał.

— Brać kawę! — zawołał z kambuza kucharz Terlecki i ta uboczna neutralna interwencja odprężyła natychmiast sytuację.

Ludzie rozeszli się po statku: oficerowie i Plichta do swoich kajut, cieśla, bosman i Przywara do przedziału podoficerskiego, marynarze do kubryku. Na pokładzie została dyżurna wachta ze starszym oficerem.

Szczepanik kazał odmieść śnieg i obciągnąć wanty, które poluzował wicher. Z niepokojem spoglądał raz po raz na gwałtownie opadający barometr. Z północnego wschodu na skrzydłach wichury leciała ciemność i groza. Gdyby nie to, że Junak stał wkliniowany na mur w środek ogromnej wyspy lodowej, płynącej gdzieś w niewiadomym

kierunku po niewidzialnym oceanie, fale wchodziłyby z pewnością na pokład. Pytanie, czy lód wytrzyma ich działanie, czy i kiedy rozpadnie się na krę, niepokoiło pierwszego oficera bardziej, niż chciał to po sobie okazać.

Czuł, że brak mu tego doświadczenia, jakie miał kapitan Pilewicz. Wiedział, że w tych warunkach nie jest odpowiednim człowiekiem na stanowisku, które zajmuje. Nawet taki smyk, Burnagiel, więcej wiedział o Arktyce niż on.

Nie czuł się winny awarii Junaka II na Morzu Karskim, tym bardziej że kapitan całą tę sprawę pominął milczeniem, ale był coraz mniej pewien siebie wśród błędzących prądów, nie oznaczonych nabeżnikami red, wysp, o których zaledwie wspominała locja, i lodów, których grubości nie potrafiłby określić.

Nieuporządkowany, dziki Ocean Północny budził w nim niepewność i lęk. Nie można było o nim prawie nic wnioskować z map i z owej wszechwiedzącej locji, którą dotychczas posiłkował się tak pewnie i łatwo.

Nie wiedział teraz na przykład, jak zachowa się Junak II, jeśli pękną otaczające go potężne lodowce. Czy lepiej, aby wytrzymały ten huragan, czy też, by uwolniły statek?

To uczucie niepokoju i niepewności, jak wszelkie uczucia przykre, przetrawiało się w Szczepaniku na złość. Był nią po prostu podminowany i szukał okazji, aby ją wyładować.

Okazji jednak nie było, natomiast sytuacja ogólna zdawała się zmierzać ku coraz większemu niebezpieczeństwu, którego starszy oficer nie potrafił ani przewidzieć, ani pojąć.

Siła wiatru rosła z minuty na minutę. Ciemność stała się tak gęsta, że niemal dotykalna.

Wanty piały nieustannie i coraz wyżej, pohukiwały basem nawiewniki, wyły baksztagi, skrzypiały dźwigi i zgrzytały bloki. Statek drżał i poddawał się huraganowi, trzeszcząc i stękając w uścisku lodów.

W jakiejś chwili Szczepanik usłyszał od strony rufy przeciągły łoskot, podobny do grzmotu, dzielonego piorunami letniej burzy. Coś się tam waliło, coś pękało i rozpadało się na części, coś łamało się i spadało z trzaskiem i hukem na pokład.

Mogłyby to być równie dobrze dźwigi, jak tylne nadbudówki, gdyby ten hałas, częściowo tylko zagłuszany wyciem i zawodzeniem wichury, nie trwał tak długo i nie potężniał z każdą sekundą, wstrząsając całym Junakiem od stępki po topy masztów.

Lód rusza — pomyślał starszy oficer. Przeszedł na lewą stronę pomostu i wbił wzrok w ciemność, mrużąc oczy przed siekącymi poziomo płatkami śniegu. Wicher odepchnął go od poręczy, chwycił mrozem za gardło i zaszamotał nim. Szczepanik zgarbił się i szedł pochylony jak do skoku, póki nie namacał stężałego od zimna, sztywnego jak blacha płóciennego fartucha na falsburcie.

Stanął i patrzył. W czerni, gdzie leżały się roje śnieżycy, coś się działo. Jakaś olbrzymia, szara masa wyłaniała się za rufą, ginęła na linii tylnego luku, na którym teraz stał samolot umocowany stalówkami i szczelnie okryty brezentem, i wynurzała się znów na wysokości sterówki, sięgając aż po dziób statku.

Zdawała się zbliżać. Piętrzyła się z hukem i trzaskiem ponad najwyższe nadbudówki, parła naprzód ku Junakowi, stalowała, osypywała się w dół z łoskotem i rumorem, dudniła głucho i znów rosła.

Szczepanikowi zjawisko to, niewyraźnie rozpoznane wśród pędzącego cwałem mroku, wydało się czymś niepojętym. Nie rozumiał, co się tam dzieje za nawietrzną burtą, za mało miał wyobraźni, aby to z czymkolwiek skojarzyć; Z drugiej strony był zbyt trzeźwy, aby przypuszczać, że dzieje się coś „niesamowitego”, jakby to określił na przykład Plichta, będąc na jego miejscu.

Plichtę w tej samej właśnie chwili wywabiło z koi na pokład wzmagające się stękanie statku, który zdawał się rozpadać na pół pod naporem lodów.

Wszystkie przepierzenia i podłogi wnętrza trzeszczały, jakby miały zostać lada chwila

zgniecione na miazgę. Łupanie u spodu kadłuba, głęboko pod pokładem, czyniło takie wrażenie, jakby pękały kolejno wszystkie wręgi, a dreszcz przebiegający Junaka od dziobu po afterpik zdawał się udzielać wszystkim wiązaniom od wgniatanych potworną siłą do środka stalowych arkuszy poszycia.

Adam, zaniepokojony tymi odgłosami, wstał i zajrzał do koi Burnagla, z którym zajmował jedną kajutę. Ponieważ jednak Burnagiel chrapał, w najlepsze, sam wyszedł na pokład.

Idąc po omacku wzdłuż nadbudówek, natknął się na kapitana Pilewicza, który widocznie również dopiero co wstał, bo kończył się ubierać i szedł, powłócząc nogą, w stronę nawietrznej.

— A, to pan — mruknął, poznawszy Adama, — Dobrze, że pan tu jesteś. Trzeba będzie pewnie zdjąć samolot z pokładu.

— Zdjąć samolot? teraz, panie kapitanie? — zdziwił się pilot.

— Później może nie starczyć czasu. Chodź pan; Wyszli zza osłaniającej ich ściany i aż się zatoczyli pod uderzeniem wichury. Kapitan ujął Plichtę wpół i zarzucił sobie jego ramię na kark. Stali tak chwilę, spleceni w uścisku, co wydawało się Plichtcie bardzo zabawne.

Potem ruszyli pod wiatr i Adam zrozumiał, że inaczej trudno by mu było zrobić nawet parę kroków.

W dali przed nimi łomotał, huczał, gruchotał nieustannie grzmot.

— Co to jest, panie kapitanie? — zapytał Plichta, zbliżając twarz do twarzy Pilewicza.

— Co to za hałas? — zawołał głośniejsz, orientując się, że komendant nie mógł dosłyszeć pytania wśród wycia wiatru.

— Lód naciera! — krzyknął Pilewicz, a głos jego doszedł jakby z bardzo daleka, gubiąc po drodze sylaby i całostwa. — Od północy — — — lody! Miliony ton! Może nas zgnieść! Trzeba — ratować! — — — dy — nami — tem!

Dotarli do relingu. Śnieg przestał padać już od pewnego czasu i między cwałującymi po niebie chmurami zaczęły się raz po raz ukazywać jaśniejsze plamy. Mrok zrzędął nieco i tylko wiatr o sile huraganu dął nadal, wyjąc w takielunku, tnąc mrozem i tamując oddech.

Wtem spomiędzy rzadszych obłoków wypadł na chwilę księżyc i oświetlił dziki, pełen grozy obraz.

Wprost przed nawietrzną burtą, o jakieś sto pięćdziesiąt kroków za ledwie, dźwigała się w górę potężna barykada, wyższa niż maszty Junaka, długa na kilkaset, a może na kilka tysięcy metrów. Światło księżyca ślizgało się po bryłach lodu, które ważyły się u jej szczytu i z łomotem staczały się w dół. U podnóża olbrzymie bloki lodowe unosiły się

wolno, wypierane od spodu ogromnym ciśnieniem, stawały sztorcem i pękały z hukiem, wgniatane pod spód pełzającej naprzód bariery; Potworny ruchomy wał rósł, osypywał się., grzmiał i trzeszczał. Płyty, grube na parę metrów, a szerokie i długie na kilkanaście, wysuwały się zza barykady, przewalały się przez jej grzbiet i z rumorem sypiących się odłamków spadały przed nią. Tu i ówdzie, na przestrzeni między statkiem a górą sunącą w jego stronę, powierzchnia lodowego pola unosiła się, pękała z hukiem, tworząc nieregularne szczeliny, które zwierały się natychmiast z ogłuszającym łoskotem.

Wszystko to Plichta objął jednym spojrzeniem i nagle pomyślał, że dla Junaka II nie ma już żadnego ratunku. Instynktownie szarpnął się w stronę rufy gdzie na tylnym luku stał

samolot. Ale kapitan trzymał go nadal.

— Zaczekaj pan! — wrzasnął.

W tej samej chwili chmury zasłoniły księżyc i mrok spadł na wszystko dokoła; Gdyby nie huk i grzmot toczących się brył i pękających bloków lodu, można by pomyśleć, że pełzająca w kierunku statku góra jest tylko przywidzeniem.

Kapitan coś krzyczał, czego nie można było zrozumieć. Jego ostra, cuchnąca dymem tytoniowym broda, kłuła Adama w szyję.

— Czego pan chce? — zapytał.

— Latarkę elektryczną! — doszło go wreszcie.

Miał ją przy sobie. Z trudem oswobodził lewe ramię i sięgnął do kieszeni, Pilewicz wyrwał mu ją z ręki.

Wąska klinga światła przecięła ciemność i prześliznęła się w górę po nadbudówkach śródkręcia. Nagle w jej blasku zabielała blada twarz ze zmrużonymi oczyma. Wtedy kapitan puścił Adama i ryknął:

— Na co pan tam czeka, do wszystkich diabłów?!

— ...co się dzieje — przyleciał słaby głos z pomostu. Pilewicz zaklął wściekłe i zwrócił się do Plichty.

— Weźmie pan swego mechanika i jeszcze dwóch ludzi — wołał, ciągnąc go do

korytarza, a gdy już znaleźli się za osłoną mówił szybko i wyraźnie, ściskając go za ramię powyżej łokcia, jakby dla zaakcentowania wydawanych zarządzeń : — Weźmie pan młodszego Juszczyka i Bieńkowskiego. Przeniesiecie samolot na lód

po podwietrznej i odciągniecie jak najdalej od statku. Rozumie pan? Jak najdalej z wiatrem.

Potem zabierzecie narzędzia i benzynę. Ile się tylko da zabrać benzyny. No, już! Ruszajcie się.

— Rozumiem — odrzekł Plichta. — Już idę.

— Zabierz pan latarkę! — wołał za nim kapitan. — Ja będę na pomoście. Przyjdź pan do mnie, jak już skończycie.

Odwrócił się i znikł w ciemności.

Plichta pobiegł korytarzem do schodów i zsunął się pod pokład. W mdłym świetle lampy odnalazł drzwi kajuty podoficerskiej. Wszedł i zawołał głośno na Przywarę.

— Jestem — odezwał się mechanik. — Zaraz idę. Wtem ryknęła syrena. Wyła niskim basem, przeciągle i przejmująco, aż drżało w płucach: Aaaaalarm!

W międzypokładzie zawrzało. Trzaskały drzwi. Korytarzem biegli ludzie. Ktoś wołał: „Wszyscy na pokład!” Plichta wyszedł na korytarz i zderzył się z Burnaglem.

— Juszczuk i Bieńkowski będą przy kabełgacie — powiedział Burnagiel. — Stary kazał ci to powiedzieć.

Syrena wyła ciągle:

Aaaaalarm!

Na górze już zgrzytały dźwigi i sapały windy. Odbijano pokrywy luków.

Przywara był wreszcie gotów. Pytał, co się stało.

Plichta odpowiedział mu w paru słowach, idąc szybko w kierunku rufy.

W kotłowni wygarniano żar z palenisk. W maszynie dudniły pompy i wentylatory. Na pokładzie uwijali się ludzie przy świetle reflektorów. Na pomoście stał kapitan Pilewicz z megafonem przy nabrzmiałej, czerwonej twarzy i wrzeszczał coś do Burnagla.

Snopy światła leżały na drgającym lodzie przed lewą burtą i lśniły w osypujących się bryłach ruchomej bariery; U jej stóp, rozciągnięci w długi łańcuch, gorączkowo uwijali się marynarze. Plichta dostrzegł między nimi Zasadę i zaraz potem usłyszał huk detonacji, wyróżniający się spomiędzy innych odgłosów.

Próbują rozsadzić barierę — pomyślał.

Tak było w istocie. Zasada z narażeniem życia dotarł pod samo osypisko nacierającej na Junaka ściany i założył tam szereg min, które zostały przywalone spadającymi z góry bryłami. Miał nadzieję, że uda mu się przeciągnąć lont i wycofać się wraz z nim, aby zdetonować ładunki dopiero wówczas, gdy wędrująca barykada przykryje miny całą swą masą. Ale spłonki eksplodowały same zbyt wcześnie. W każdym razie opóźniało to pochód lodozwałów.

Zdjęcie samolotu z pokrywy łuku i ustawienie go na lodzie nie przedstawiało większych trudności, tym bardziej że tylny luk zasłonięty był częściowo od wiatru przez nadbudówki.

Plichta i jego trzej pomocnicy uporali się z tym w niespełna kwadrans.

Natomiast przeciągnięcie maszyny po nierównym, zawianym śniegiem terenie, okazałoby się niewykonalne, gdyby wszechwiedzący i wszystko przewidujący kapitan

Junaka nie przysłał w porę pomocy, złożonej z ośmiu palaczy; W dwunastu, nieomal na własnych barkach przetransportowali samolot aż do miejsca, w którym poprzedniego dnia zastała ich śnieżycą przy budowie rynn startowej. Tam również, pod kierunkiem Prochala, przenoszono ze statku najniezbędniejsze przedmioty i zapasy.

Wyładunek narzędzi i benzyny oraz części zapasowych do silnika i płatowca zajął Plichtcie dalsze trzy godziny czasu. O czwartej rano Adam był wreszcie gotów i poszedł zameldować się u komendanta.

Ze statku wybudowywano radiostację i zrzucano węgiel. Robota szła sprawnie i szybko mimo szalejącego nadal wiatru. Kapitan nie pozostawiał swoim ludziom ani jednej wolnej chwili na rozmyślanie o tym, co się stać może i co ich czeka. Spieszył się i oni śpieszyli się również, widząc coraz bliższe niebezpieczeństwo w postaci góry lodu docierającej już niemal do samej burty.

To jedno zajmowało ich teraz: zdążyć przed katastrofą; Co będzie dalej — nie myśleli. Od tego był komendant. On z pewnością wiedział, skoro wydawał zdecydowane, jasne rozkazy, które spełniali bez wahania. Byli pewni, że panuje nad sytuacją jak zawsze.

Koło piątej chmury rozproszyły się zupełnie i księżyc świecił tak jasno, że można było widzieć dokładnie, jak pełniąca z wolna bariera wygina się i osypuje.

Lewe jej skrzydło sięgało teraz ze sto dwadzieścia do stu pięćdziesięciu metrów poza rufę. Prawe obejmowało wielką kłamrą jeszcze ze dwa lub trzy kilometry przestrzeni za nią dziobu.

Spiętrzone tafle i bryły lodowe, sterczące wysoko ponad rufą statku, w pewnej chwili zaczęły obsuwać się na pokład

Junak stękał pod ich ciężarem, ale jeszcze się nie pod dawał. Brygady robocze usuwały bloki lodu, pracując pod groźnym nawisem, który lada minuta mógł stoczyć się i przysypać ludzi. Na razie trzymał się jednak, Co więcej, wicher zaczął nieco słabnąć, a nacierający wał

lodowy zagiął się przed dziobem, jakby miał ominąć statek.

Wtem na wysokości środkowego luku ukazała się zza pierwszej — druga, wyższa od niej bariera. Z ogłuszającym hukiem wtargnęła na jej grzbiet, przewaliła się po niej i runęła lawiną kry na pokład.

Przedni maszt trząsał jak trzcina. Rozległ się piekielny zgrzyt, który na chwilę zapanował nad kanonadą pękających lodów; Kadłubem statku wstrząsnął potężny dreszcz i

natychmiast potem odezwała się syrena.

— Ludzie rzucili się do burt.

— Spuszcząć szalupy! — zawołał przez megafon kapitan Pilewicz.

Ale nie było już na to czasu. Arkusz stołowego pancerza rozdarł się od forpiku aż po przednią ładownię jak kartka papieru, strzelając nitami na wszystkie strony. Zadziory dwudziestomilimetrowej blachy wygięły się pod ciśnieniem kry, tworząc szeroką zębatą czeluść, którą natychmiast zakneblowała masa lodu.

— Wszyscy na lód! — rzucił rozkaz ze ściśniętym sercem, patrząc, jak szalupy zerwane z bloków rozlatywały się na drzazgi.

„Woda w przednich ładowniach!” — zawołano gdzieś z dołu.

Kapitan rozmawiał przez telefon z kotłownią.

„Woda w maszynach!” — zameldowano mu krótko. Naglił ich, aby prędzej wyłazili stamtąd.

„Para wypuszczona?” — zapytał Krzyczkowskiego.

„Tak jest — odrzekł spokojnie inżynier. — Już idziemy, kapitanie”.

Lodowa ściana waliła się na luki, grzmiąc i hucząc. Woda szumiała i bulgotała jak wezbrana rzeka u stóp wodospadu. Junak z wolna zapadał się przodem między otaczający go lód.

Piszczwały i darły się rozszarpywane blachy. Widać było, jak pękają deski pokładu, pochłaniając całe tony lodu. Skrzynie, beczki i rozbite paki z blaszanymi puszkami zaczęły zsuwać się w kierunku dziobu, trawersując skośnie, ku lewej burcie. Ramiona dźwigów tylnego masztu przekręciły się bezwładnie i zwisły na luźnych fałach.

Wtem jakaś potężna siła uniosła górny pokład z jednego rogu od przodu i zwichrowała ściany sterówki. Posypały się szyby. Daszek, podważony wiatrem, odwrócił się jak stronica książki i trzasnął w otwarte drzwi od wejścia do kajut oficerskich, wyrrywając je z zawiasów. Przód statku znikł pod lodem.

Nagle z tego miejsca gdzie się znajdował, trysnęła woda. Wspięła się wielką falą, wtargnęła na średni luk, chlusnęła na górny pokład, obryzgała pomost.

— Do nas, kapitanie! — zawołał Burnagiel.

— Zaraz! — odkrzyknął niecierpliwie Pilewicz, szukając czegoś jeszcze w sterówce.

Rufa z hukiem zaczęła wyłazić z lodu i unosić się w górę. Ogromne kawały kry, przymarzniete do niej, odrywały się i spadały z pluskiem w wodę, która występowała dokoła statku.

Zgrzyt i trzask stawały się coraz przeraźliwsze. Nadbudówki wraz z nawigacyjną chwiały się i skrzypiały.

Wszyscy z wyjątkiem kapitana byli już na lodzie. Szczepanik kazał im cię cofnąć dalej, aż ku wyładowanym skrzyniom, które stały poza zasięgiem nacierającego wału. Nie słuchali go: czekali na kapitana.

Wreszcie zdecydował się. Przełożył nogi przez reling i skoczył. Odbił się jak tłusty kot, zawisł na rękach chwyciwszy jakąś stalówkę, przeleciał nad pokładem i już był na lodzie, złapany w powietrzu przez kilku marynarzy: — Hurra! — krzyknęli.

— Zuch stary — powiedział z podziwem Burnagiel do Plichty.

— No, no, bez wrzasków — zawarczał Pilewicz. — Junak tonie — powiedział głośno i wyraźnie.

Wszyscy nagle umilkli. Po raz pierwszy wypowiedziane zostały te słowa: Junak tonie.

Ogarnęła ich trwoga i niepewność. Nie byli przecież na lądzie. Tracili statek i to dobry statek, który jednak nie wytrzymał walki z Arktykiem. Czy nie ulegną teraz sami w tej walce?... Jak dostaną się na ląd nie mając nawet łodzi?... Kiedy? Ilu ich zdoła się uratować?

Patrzyli z żalem na banderę, szamoczącą się na wicherze, jakby chciała wyrwać się do nich, podczas gdy rufa wolno, cal po calu unosiła się w górę.

Nagle w kadłubie statku huknęło potężnie, przód zagłębił się szybko, pogasły reflektory, błysnęły w powietrzu martwe, nieruchome śruby i Junak II zapadł się w odmęt.

Oficerowie stali z dłońmi u daszków czapek, nie bacząc na falę, która chlusnęła na zrąb i rozlała się strumieniami po lodzie. Marynarze tręcali się łokciami, szepcząc między sobą.

Bosman i cieśla wzdychali głośno.

Tymczasem w wyrwę pozostałą po statku tłoczyła się kra, trąc o zręby póki wielka masa spiętrzonych bloków, parta od północy powstała gdzieś na wolnym oceanie interferencją, nie zwała się nad samą krawędź lodowego pola. Wówczas wielka, kilkusetmetrowa płyta stanowiąca podstawę barykady pękła nagle z hukiem armatniej salwy, ściana lodu pochyliła się i z pluskiem runęła w morze.

Życie rozbitków na olbrzymiej krze lodowej ułożyło się w pierwszych dniach wcale znośnie. Zbudowano z pak i skrzyń wspólny barak, który przykryto dachem z brezentu.

Ustawiono opodal w namiocie kuchnię, po drugiej zaś stronie rozpoczętej i zawianej teraz śniegiem drogi startowej dla samolotu, zmontowano na lodowym wzgórzu radiostację.

Pogoda poprawiła się i ciśnienie lodów ustało zupełnie; Jedynym jego śladem były teraz wysoko spiętrzone jedna nad drugą dwie bariery z lodowych bloków i brył, urywające się na prawo, w tym miejscu gdzie zatonął Junak. Tam też otwierał się widok na morze pokryte grubą krą.

Na lewo bariery wyginały się ku południowi i w odległości dwóch kilometrów ginęły zupełnie. Natomiast zaczynała się tam w lodowym polu głęboka rysa, powstała wskutek pęknięcia lub może starcia się z inną lodową wyspą.

Mróz był niewielki. Pogodne niebo w czasie dnia rozświetlało się przez parę godzin niewidocznym już za horyzontem słońcem, w nocy zaś pełgały po nim wspaniałe ognie zórz polarnych.

Radiostacja nie działała jeszcze wprawdzie, ale telegrafista Szmidt obiecywał, że uruchomi ją lada godzin. Była to obecnie najważniejsza sprawa i wszyscy wolni od zajęć Judzie nieustannie krążyli lub grupowali się w pobliżu, oczekując na pierwsze połączenie ze światem.

Szmidt, pocziwy grubas, łysy jak kolano i zawsze uprzejmie uśmiechnięty, mozolił się wraz ze swym pomocnikiem Kawką nad naprawą uszkodzonych aparatów, spoglądając sponad rogowych okularów i odpowiadając niezmiennie na pytania natrętów, że „już wkrótce zaczaruje wielkiego diabła”.

Utrzymywał z całą powagą i zawsze to powtarzał, ilekroć miał sposobność objaśniać komukolwiek budowę i działanie instalacji radiowej na Junaku, że w stacji nadawczo-odbiorczej siedzi „wielki diabeł”. Mówił o falach, o indukcji, o kondensatorach, lampach i prostownikach, o tym jak to wszystko działa i jak się odbywa, w końcu jednak po całym wykładzie teoretycznym brał słuchacza pod rękę, unosił się na palcach, ponieważ był niskiego wzrostu, i mrugając porozumiewawczo dodawał: „Ale sami rozumiecie przecież, że bez pomocy bardzo wielkiego diabła nic by z tego nie było.”

Słuchacze najczęściej przyjmowali tę uwagę jako dobry żart, choć w gruncie rzeczy nigdy nie można było ustalić, czy Szmidt żartuje, czy też nie. Tylko starszy oficer, zaszedłszy do Szmidta jak inni, na trzeci dzień po zatonięciu Junaka, usiłował wyperswadować mu istnienie diabła w radioodbiorniku.

— Jak panu nie wstyd? — mówił, mrugając czerwonymi powiekami bez rzęs i dzieląc niektóre słowa na sylaby dla ich zaakcentowania. — Jest pan niby inteligentnym człowiekiem, fachowcem, proszę pana, a opowiada pan takie brednie. Szmidt uśmiechnął

się wówczas pobłażliwie, pokiwał głową, nagle pochylił łysą czaszkę i spojrzał znad okularów w oczy Szczepanika.

— Widzi pan — powiedział — w każdej rzeczy siedzi diabeł. W każdej łatwej rzeczy mały diabeł, w trudnej, skomplikowanej rzeczy — duży diabeł. Nie wystarczy poznać działania rzeczy teoretycznie. Trzeba jeszcze umieć zaczarować jej diabła. Wtedy się jest fachowcem.

— Jak pan to rozumie? — zdumiał się Szczepanik:

— Widzi pan, to jest tak. Ma pan na przykład młot. Wie pan, jak się go trzyma, jak nim trzeba uderzać. Ale nie potrafi pan wykuć, dajmy na to, gwoździa. Gwóźdź potrafi wykuć tym młotem tylko dobry kowal, bo umie zaczarować diabła, który siedzi w młocie.

— E, głupstwa pan gada, proszę pana — oburzył się Szczepanik i na piegowatą twarz wystąpiły mu ceglaste rumieńce, bo zaczął podejrzewać, że radiotelegrafista kpi z niego po prostu. — Może pan myśli, że w sekstansie na przykład też siedzi diabeł?! — krzyknął

zaperzony, następując na niego, podczas gdy tamten cofał się zdziwiony tym nagłym wybuchem. — Myśli pan, proszę pana, że ja też czaruję diabła, co?!

Szmidt już znów się uśmiechał.

— Bardzo wątpię — powiedział niewinnie. — Bardzo wątpię, czy pan czaruje diabła, który siedzi w sekstansie.

— Ja myślę — sapnął pierwszy oficer.

Odwrócił się i odszedł kilka kroków w kierunku obozu. Nagle zatrzymał się. Przyszło mu na myśli, że mniemanie Szmidta o jego umiejętności pelengowania jest właściwie niezbyt pochlebne. Obejrzał się, jakby chciał wrócić.

Szmidt stał uśmiechnięty pocziwie jak zawsze, ale dwaj młodszy mechanicy, Burnagiel i Plichta stojący opodal, skręcali się ze śmiechu.

— Ja bym wam... Ja bym was... — mruknął Szczepanik, dusząc się ze złości.

Nie analizował nigdy tego uczucia, które go tak często ogarniało i nie umiał go opanować. Uważał większość ludzi za głupców, którzy okazują mu za mało szacunku i uznania. Nienawidził ich i ta nieustannie nurtująca go nienawiść podsyciała w nim uczucie złości, wybuchającej raz po raz.

Wiedział, że na Junaku otacza go ogólna niechęć, ale nie doszukiwał się jej źródeł i nie przychodziło mu na myśl, że sam ją wywołał.

Jedynym jego marzeniem było objęcie komendy na jakimś dużym statku. W dążeniu do realizacji tego marzenia potrafił nawet poskramiać i ukrywać swoje wybuchy w stosunku do niektórych osób. Dlatego zapewne ceniono go w dyrekcji Wielkiej Linii Północnej.

Natomiast zarówno wśród młodszych oficerów na statku, jak i wśród załogi, miał opinię

„wątrobiarza” irytującego się bez racji.

Niechęć, która go otaczała, nie osiągała tak wysokiego napięcia, jak mniemał. Po prostu nie lubiano go, lecz nikt mu szczególnie źle nie życzył: uważano go za chorego i to skłaniało jednych do pobłażliwości, innym zaś wydawało się raczej dokuczliwe niż nienawistne.

*

Ostatecznie Szmidt uruchomił stację nadawczą dopiero po trzech dniach. Kapitan Pilewicz podyktował mu depezę z zawiadomieniem o tym, co się stało i z prośbą do wszystkich o przekazanie tej wiadomości do jakiegokolwiek biura Wielkiej Linii Północnej w Tokio, w Gdyni lub w Warszawie. Poza tym prosił o pomoc i ratunek.

Szmidt nadawał treść depeż, wywoływał stacje, szukał kontaktów i wsłuchiwał się w przerywane buczenie sygnałów wyławianych z powodzi fał radiowych. Potem znów nadawał i znów słuchał.

Odbiór był fatalny: trzaski i gwizdy nie ustawały ani na chwilę. W atmosferze panował ciągły hałas, zagłuszający raz po raz wszystko.

— Burze elektryczne — powiedział Szmidt. — Wątpię, czy w tych warunkach uzyskamy połączenie.

— Trzeba próbować — odrzekł Pilewicz.

— Naturalnie — przyświadczył telegrafista. — Będę próbował aż do skutku.

Kapitan siedział naprzeciw niego, cierpliwie oczekując na ów skutek. Szmidt spoglądał nad okularami na jego czerwoną twarz i dawno nie golony szpakowaty zarost. Od czasu do czasu spojrzenie jego krzyżowało się ze spojrzeniem piwnych, bystrych oczu Pilewicza.

Patrzyli na siebie milcząc. Szmidt skupiony, zasłuchany, napięty. Pilewicz pytający bez słów, poważny, pełen oczekiwania.

— Nic — mówił telegrafista po długiej chwili.

Kapitan kiwał głową i odwracał się sapiąc; I znów siedzieli prawie nieruchomo: Pilewicz

— ze splecionymi na brzuchu dłońmi, zagryzając dolną wargę i mrużąc oczy, Szmidt — z ręką na nadajniku, wystukując kreski i kropki depesz.

Trwało to nieznośnie długo: dwie godziny, cztery godziny, cały dzień...:

Potem Szmidta zastąpił młodszy telegrafista Kawka, a na miejscu kapitana Pilewicza zasiadł Burnagiel. I znów mijały godziny, a połączenia nie było.

— Nikt nas nie słyszy, panie Szmidt — powiedział Burnagiel do telegrafisty, gdy ten przyszedł zmienić z kolei Kawkę.

— Prędzej czy później musi nas ktoś usłyszeć — odparł Szmidt pogodnie. — W dyrekcji wiedzą przecież, co się z nami działo aż do czasu opuszczenia statku. Ostatnią depeszę nadałem w poniedziałek. Dziś mamy piątek. Powinni nas już szukać — Szukać? Jak szukać?

— No, choćby przez radio.

— Dużo nam z tego przyjdzie, nawet jak nas przez radio znajdą — powiedział niechętnie Burnagiel. — Wie pan, gdzie jesteśmy?

Szmidt wiedział oczywiście, ponieważ w depeszach nadawanych przez niego w ciągu dwunastu godzin współrzędne geograficzne powtarzały się tyle razy, że umiał je na pamięć.

Orientował się również, że prąd znosi pole lodowe na północny zachód, oddalając rozbitków od lądu i Cieśniny Beringa, skąd najprędzej mogli się spodziewać ratunku. Ale Szmidt był optymistą i ani na chwilę nie przestał wierzyć, że ratunek nadejdzie.

— Są przecież samoloty — odrzekł. — Będą nas szukać lotnicy...

Ta odpowiedź wprawiała Burnagla w chwilowe osłupienie.

— Wie pan co? — mruknął wreszcie. — To jest myśl...

Odwrócił się, powziąwszy pewną decyzję i poszedł szukać Plichty. Rozmowa z Adamem, prowadzona niegdyś w jego kajucie, przypomniała mu się teraz niezwykle dokładnie.

„Gdybym tego zażądał, moi przyjaciele ze «szkoły orląt» pośpieszyliby nam na pewno z pomocą” — powiedział wtedy Plichta, a w jego słowach tyle było niezachwianej pewności, że Burnagiel, mimo całego sceptycyzmu, z jakim się odniósł wówczas do tej sprawy, obecnie również nabrał przekonania, że apel Adama do tych jego towarzyszy może prędzej przynieść ratunek niż depesze kapitana Pilewicza.

Ba, tylko że kapitan w to nigdy nie uwierzy — pomyślał w połowie drogi między

radiostacją a obozem.

Nie potrafił wyobrazić sobie, jak Pilewicz przyjąłby taką propozycję: Telegrafować do ludzi, którzy nie wiadomo, gdzie się znajdują? Liczyć na jakieś związki przyjaźni sprzed lat?

Nie, w ogóle nie do pomyslenia było iść z tym do kapitana.

Pomyślałby na pewno, że zwariowałem — powiedział sobie Burnagiel. — Już raczej Szmidt dałby się prędzej namówić.

Ścieżka wydeptana głęboko w śniegu skręcała w prawo. Była dość dobrze widoczna mimo mroku i Burnagiel szedł nią bez wahania, mijając liczne płytsze ścieżki i ślady powstałe przy rozładowywaniu Junaka i urządzaniu obozu.

W oddali świeciło się w baraku zbudowanym ze skrzyń i desek obłożonych bryłami lodu. Było ciepło i cicho. Zaczęła się odwilż, wcale nie oczekiwaną o tej porze roku. Równa warstwa chmur napłynęła z południa i pokryła niebo. Z brezentowych dachów kapala woda. W zagłębieniach ścieżki mokry śnieg ciamkał pod nogami.

Wtem, gdy Burnagiel mijał porzuconą w połowie budowy drogę startową dla samolotu, nagle rozległ się huk i zaraz po nim przeciągły grzmot. Powierzchnia lodu drgnęła, tu i ówdzie z głośnym pacnięciem osunął się śnieg, po czym .wszystko ogarnął poprzedni spokój.

Cóż. to było? — pomyślał Burnagiel, rozglądając się dokoła niepewnie.

Wtem od strony obozu dobiegł go gwar licznych głosów. Zabłyśły latarnie naftowe i ukazały się czarne sylwetki ludzi.

i Ruszył ku nim i przeszedłszy kilkanaście kroków nagle poczuł, że trafia nogą w próżnię. Zdażył jaszczce spojrzeć w dół i padając dostrzegł tuż przed sobą ostry zrąb lodu.

Zasłonił instynktownie twarz ramieniem. Usłyszał chrupnięcie kości, przejął go ostry ból w przedramieniu i w kolanie. Stoczył się w jakąś ciasną, ciemną szczelinę i zatrzymał się między jej ścianami.

Lód pęka — przeleciało mu przez głowę. — Jeżeli pęt nie dalej i rozsunie się, utonę.

Zaczął wołać. Zdawało mu się, że mijają długie minuty, a nikt nie nadchodzi; Jęczał i usiłował mimo bólu wydrapać się na wierzch, ale nie mógł. Ręka bolała go okropnie. W kolanie czuł ogień.

Wtem lód zatrzeszczał złowieszczo; Burnagla ogarnęło przerażenie; Chciał krzyknąć, ale własny głos wydał mu się słaby i bezdźwięczny.

Zaczął już tracić nadzieję, czy go ktokolwiek tu odnajdzie, kiedy usłyszał nad sobą głos Plichty.

— To Burnagiel, panie kapitanie. Wyciągnęli go ostrożnie, jęczącego z bólu. Pilewicz sapał, gderał i burczał po swojemu, ale widać było, że jest bardzo przejęty wypadkiem. W pewnej chwili pochylił się nad rannym i niezgrabnym ruchem pogładził go szorstką dłonią po głowie.

— No, no — mruknął. — No, no; Burnagiel zamilkł wzruszony.

Konkol złożył mu złamaną rękę i nastawił zwichniętą nogę.

— Do wesela się panu zgoi, nie? — powiedział z uśmiechem.

— Ja myślę — zgrzytnął Burnagiel, krzywiąc się okropnie, co również miało stanowić uśmiech.

Przenieśli go do baraku i ułożyli możliwie najwygodniej. Plichta siadł przy nim i poił go herbatą. Potem otulił go troskliwie kocami i, przekonany że Burnagiel zasnął, oddalił się.

Ale drugi oficer nie spał. Mimo dotkliwego bólu, myślał teraz tylko o tym, w jaki sposób nakłonić Plichtę i Szmida do wysłania depeszy. Depeszy do lotników z „trzynastki orląt”. Depeszy do powietrznych muszkietarów, którzy potrafią zdobyć się na romantyzm przyjaźni na śmierć i życie. Depeszy, która wyrwie ich z każdego miejsca na świecie i, być może, sprowadzi tu z pomocą...

Czuł, że gorączka ogarnia go z wolna i że ta myśl uparta tkwi w jego mózgu jak drzazga. Chciał zaraz powiedzieć to Plichtcie. Ale Plichta wyszedł, a Burnagiel nie miał dość sił, aby go zawezwać.

Nikt chyba nie zdaje sobie tak jak ja sprawy z grozy położenia — myślał. — Lody pękają! Płyta, na której stoi obóz, może lada chwila rozpaść się na drobne części. Kapitan Pilewicz, ten nigdy dotąd nie zwyciężony przez morze kapitan Pilewicz, stracił statek; Lody zgmiotły go jak orzech, by potem rozstąpić się pod nim i pochłonąć go.

To się stało tak szybko, tak zwyczajnie.: A przecież Junak II nie był zwykłym statkiem nie przystosowanym do podróży arktycznych. Mógł zimować w lodach, Wytrzymał nie byle jakie ciśnienie. Był specjalnie budowany dla Wielkiej Linii Północnej.

Pomyślał o armatorach i o Pilewiczu. Nie, nie chciałby znaleźć się na jego miejscu, choć Pilewicz nie zawinił ani trochę.

Na wspomnienie kapitana ogarnęła go fala wzruszenia; Pilewicz zawsze się nim opiekował i mimo wrodzonej szorstkości dawał mu niejednokrotnie odczuć, że go lubi; I teraz zajął się nim serdecznie: robił, co mógł.

Będzie śledztwo — myślał dalej. — Będą nas przesłuchiwali. Będą sądzili Pilewicza.

Może to wszystko zachwiać zaufaniem do Wielkiej Linii Północnej, choć towarzystwa

asekuracyjne zapłacą premię.

Widział już statki uwiązane w portach, opuszczone u pustych nabrzeży, rdzewiejące w bezruchu, niepotrzebne...

Bezrobocie. Wystawanie w kolejce przed kapitanatem Portu, wysiadywanie w Domu Marynarza w oczekiwaniu pracy...

- Ba — powiedział głośno. — Najpierw trzeba się tam dostać.

Zastanawia! się, czy będą ich szukać. Gdzie mogą być teraz potężne lodołamacze radzieckie? Ile czasu upłynie, nim odnajdą obóz na rozpadającym się polu lodowym, które zmienne prądy i wiatry gnają w niewiadomym kierunku? Czy zdążą?

Próbował obliczyć, jak długo łamacz lodu płynąłby z Władywostoku. Liczby mieszały mu się.

A może z Pietropawłowska Kamczackiego?

— Dwanaście węzłów — mrucał. Dwanaście węzłów... Ile może być mil stąd do Nikołajewska? Nie, do Władywostoku... Miesiące! — zawołał głośno. — Całe miesiące podróży. A samoloty przelecą w parę dni...

— On majaczy — powiedział ktoś półgłosem. — Gdzie jest Plichta?

Plichta poszedł z kilku ludźmi przeciągnąć samolot w inne miejsce, bliżej obozu.

Czerwony jednopłat stał dotąd pod płóciennym namiotem opodal drogi startowej. Gdy rozległ się huk pękającego lodu i wkrótce potem przeraźliwy okrzyk Burnagla, tylko kapitan Pilewicz od razu zrozumiał, co się dzieje. Wybiegł pierwszy z baraku i zawołał Adama.

— Trzeba będzie stamtąd zabrać samolot — powiedział spokojnie. — Lód pęka.

Zaraz potem znaleźli Burnagla w szczelinie, która utworzyła się między barakiem i radiostacją z jednej, a torem startowym i samolotem z drugiej strony.

Dopiero po przeniesieniu rannego do baraku Plichta przypomniał sobie słowa kapitana i zrozumiał ich znaczenie: olbrzymia kra, na której znaleźli przytułek, zaczynała się rozpadać.

Cały ogrom klęski, która czekała rozbitków, zarysował się nagle w jego umyśle. Obóz, zapasy, kuchnia, beczki z benzyną, odzież, radiostacja — wszystko to w każdej chwili mogło zapaść się w morze wraz z ludźmi...

Gdy rozładowywano Junaka, Plichta był podniecony i zaniepokojony przygodą. Nawet gdy Junak tonął, nie przejął się tym zbyt: lodowa wyspa wytrzymująca olbrzymie ciśnienie, które zgmiotło statek jak pudełko od zapalek, wydawała mu się

niezniszczalna i pewna zupełnie. A oto pęka!

Oglądał wraz z innymi szczelinę w lodzie i uważnie śledził zatroskane twarze tych ludzi, którzy znali Północ i wiedzieli, co ich czeka.

Jest niedobrze — wywnioskował.

Zagadnął tego i owego w swój zwykły, przyjacielsko żartobliwy sposób. Odpowiadali niechętnie: kto to może wiedzieć? Chyba „stary”.

Ich wiara w energię i zaradność Pilewicza zdumiała Plichtę. Ale gdy przypomniał sobie jego spokój i opanowanie, przyznał im rację. Pilewicz, jak dotychczas, uratował im życie.

Gdyby nie jego rozkazy, nie rozładowaliby statku. Gdyby nie on, cierpieliby od kilku dni głód i chłód. Nie byłoby radiostacji i czerwony jednopłat K-6 nie stałby tu na lodzie...

Ciekawe, co on myśli o naszym położeniu? — zadał sobie pytanie.

Przeciągając samolot przy pomocy Przywary i kilku marynarzy, spoglądał w stronę kapitana, który chodził tam i z powrotem wzdłuż baraku, powłócząc nogą i wypinając brzuch. Mijając go w drodze do kuchni na obiad, Adam rzucił szybkie spojrzenie na jego twarz. Pilewicz gryzł wąsy i patrzył w dół. Był poważny i chmurny jak zawsze. Jego czerwone policzki wydymały się raz po raz: sapał.

Nagle zobaczył Plichtę i zatrzymał się przed nim, rozkraczywszy nogi.

— No i co? - zapytał.

— Nic, panie kapitanie — uśmiechnął się Adam. H; Nie przestałeś się pan śmiać, hę?

— Jeszcze nie. Mógłbym polecieć i sprowadzić pomoc, panie...

— Na to jeszcze czas — uciął Pilewicz..— Jak tam Burnagiel, hę?

— Śpi. Zajdę do niego zaraz.

— Dobrze. Zajmij się pan nim trochę. To dobry chłopak. - Może nie? — warknął groźnie. — Dobry chłopak, powiadam. A o pomoc niech pana głowa nie boli. Jak będzie trzeba, to pan polec. No, idź pan na obiad. I — tego... hm...: No, nic. Śmieję się pan dalej.

To lepsze niż spuszczenie nosa na kwintę. Co?

— Lepsze, panie kapitanie — odrzekł wesoło Adam w stronę pochylonych pleców Pilewicza, który już odwrócił się do niego tyłem.

Zjadł swoją porcję gorących konserw, wypił kawę i wrócił do baraku.

Burnagiel spał niespokojnie. Gdy Plichta pochylił się nad nim, otworzył oczy i poprosił o wodę.

— Boli, psiakrew. Coś mi się śniło... Aha, już wiem. Pił chciwie. Oczy błyszcząły mu

gorączką. Zamknął je i coś szeptał spieczonymi wargami.

— Spij jeszcze — powiedział Adam.

— Wszystkiemu winien Szmidt — mruknął bez związku chory. — Szmidt nie nadał twojej depeszy do trzech muszkieterów.

Plichta położył mu dłoń na czole. Było gorące i suche. Zaniepokoił się. Burnagiel bredził:

— Przylecieliby na pewno. Lodołamacze nie dojdą..? Dwanaście węzłów.

Do baraku wszedł Szczepanik i zbliżył się do pryczy.

— Śpi? — zapytał.

— Ma bardzo silną gorączkę — odrzekł Plichta. — Boję się o niego...

Szczepanik patrzył na Burnagla, mrugając bezrzęsymi powiekami.

— Po co on tam łąził? — powiedział. — Tylko kłopot teraz, kiedy każdy musi myśleć o sobie.

— Pan o nim i tak nie potrzebuje myśleć — zauważył chłodno Adam. — Jak będzie trzeba, odstawię go samolotem na ląd.

Szczepanika już ogarniała irytacja. Ten szczeniak za wiele sobie pozwalał.

— Nikogo pan nie odstawi, proszę pana — powiedział przez zęby. — Samolot jest ostatnim środkiem ratunku, proszę pana, pan wie? A nas tu jest czterdziestu dziewięciu lu-i, proszę pana. Pan rozumie? Inni też chcą żyć.

— Rozumiem — Plichta skinął głową. — Ale i to rozumiem, że Burnagla trzeba odstawić do szpitala, Zamelduję o tym kapitanowi.

— Kapitan był kapitanem na statku — zaczął Szczepanik, nie panując już nad sobą. — Tutaj jest...

— Jestem tutaj — odezwał się Pilewicz, stając w ciasny wejściu i troskliwie opuszczając podwójne kotary z brezentu, przysłonięte jeszcze dla utrzymania ciepła dwoma dywanami zabranymi z mesy Junaka.- — Jestem tutaj, panie Szczepanik: A widząc wzburzenie swego pierwszego oficera, zapytał:

— Co się znów stało, he?

— Plichta wybiera się samolotem na ląd — wyrzucił z siebie Szczepanik z wysiłkiem.

— To jest, proszę pana... — zaciął się.

— Burnagiel jest ciężko chory, panie kapitanie — powiedział Adam.

— Wiem, do licha — mruknął Pilewicz. — Wiem — powtórzył.

Podszedł do pryczy i patrzył na zapadnięte policzki Burnagla, gorejące od wypieków.

— Jaki zasięg ma Lamers? — zapytał.

— Pięćset, może pięćset pięćdziesiąt kilometrów — odrzekł Piichta. — To jest niecałe trzysta mil — poprawił się szybko. — Dwie i pół godziny lotu.

— Jak to? — wtrącił się Szczepanik. — Pan by chciał, proszę pana... Pan by pozwolił?

Pilewicz obrzucił go bystrym spojrzeniem.

— Do najbliższego lądu mamy teraz prawie czterysta mil — powiedział wolno. — Nie ma o czym gadać. Zepchnęło nas na północ i spycha dalej. Musimy czekać.

Szczepanik nagle pobladł i cofnął się o krok. Mięśnie jego rozprężyły się. Powieki znieruchomiały.

— Czterysta mil — powtarzał. — Czterysta mil... Ruszył nagle ku wyjściu, potrącając kapitana, jakby go nie widział, i znikł za zasłoną.

— Ten też jest chory — mruknął w ślad za nim Pilewicz i wzruszywszy ramionami odszedł do swego kąta między skrzynie.

Dni i noce mijały teraz nie różniąc się od siebie. Wiały wichry po dwadzieścia pięć, trzydzieści metrów na sekundę. Morze ryczało gwałtownym przybojem u skraju lodowego pola. Wielkie kry szturmowały zrab, kruszyły go, rozbijały się na drobne bryły i odpływały.

Lód trzeszczał i pękał, ale mróz skuwał go znowu. Dwa razy wiatr zerwał antenę. Raz złamał się maszt radiostacji. Odpowiedź na sygnały Szmidta nie nadchodziła.

Ludzie zaczęli tracić nadzieję. Do obozu wkradło się zwątpienie i rozprzęgała się karność. Kilku marynarzy z Grzywaczem na czele odmówiło spełniania codziennych prac przy umacnianiu baraku, odmiataniu śniegu i budowie hangaru z lodowych bloków, w którym miał znaleźć schronienie samolot.

Siedzieli apatycznie na swoich legowiskach nasłuchując, kiedy pole lodowe ulegnie falom i rozpadnie się, aby ich oddać na pastwę mrozu i wzburzonego morza.

Burnagiel majaczył. Gorączka nie ustępowała, złamana ręka czerniała, jakby skutek gangreny. Piichta i kapitan Pilewicz czuwali przy nim na zmianę, ale niewiele mogli pomóc w tych warunkach.

Temperatura wewnątrz baraku wahała się między zerem a kilku stopniami mrozu. Przez nieszczelne ściany ze skrzyń i pak wiało nieustannie. Cały barak trząsł się i drżał od podmuchów wichury, jakby miał zostać lada chwila zniesiony. Zapas węgla topniał w żelaznych piecykach, które trzeba było ciągle przenosić z miejsca na miejsce, bo rozpalały się do czerwoności i zapadały głęboko w lód, a mimo to zimno dokuczało wszystkim.

Prąd niósł lodową wyspę to w tę, to w ową stronę. Raz zbliżali się do Wysp

Nowosyberyjskich, raz oddalali się ku północy, raz płynęli na wschód, ale zawsze w takiej odległości od brzegów, że nie można było myśleć o dotarciu do nich samolotem.

Pewnej nocy nagły alarm postawił wszystkich na nogi. Lód pękał z wielkim hukiem i szczelinami buchała woda, podmywając barak. Między nim a radiostacją utworzyła się rysa szeroka na dwa metry, tryskająca raz po raz wodą i pianą w miarę jak rozłupana płyta lodowa schodziła się lub rozstępowała.

Pilewicz kazał natychmiast przenosić radiostację. Ale większość ludzi nie ruszyła się z miejsca. Byli już do niczego. Było im wszystko jedno, co się stanie z radiostacją, skoro nie można porozumieć się ze światem za jej pośrednictwem. Zwątpili w to, że ten świat istnieje i że im pomoże.

Ci, którzy jeszcze niezupełnie poddali się depresji, zawahali się także.

Szczelina rozszerzała się i zwężała. Fale biły w lód, obie części lodowego pola wpadały na siebie z trzaskiem, bryzgając wodą, i rozstępowały się, ukazując czarną otchłań. Można było jeszcze przedostać się z baraku do radiostacji, ale czy będzie można powrócić?

Stali niezdecydowani nad zrębem. Niektórzy poszli po bosaki i deski, aby zbudować pomost, ale nikt nie śpieszył się zbyt.

Wtedy Plichta zdecydował się ostatecznie. Rozpędził się i skoczył na drugą stronę.

Ktoś wołał za nim, ale on nie oglądał się już, tylko biegł w kierunku masztów, dobrze widocznych na tle nieba.

Nie będę prosił o pomoc dla siebie — myślał. — Tu jest czterdziestu dziewięciu ludzi...

Nie zastanawiał się nad tym, czy jego wezwanie dotrze tam, dokąd powinno. Miał pełną głowę urywanych zdań i słów, które tylekroć powtarzał nieprzytomny Burnagiel. Trzeba było to zrobić.

Czy nie za późno? — zadał sobie pytanie.

Przyśpieszył kroku. Lód grzmiał i trzeszczał. Wichura wyła nad pustą przestrzenią.

Szumiało i huczało morze.

Dopał namiotu zawianego śniegiem i wpełzł do środka.

Szmidt i Kawka nie spali. W kilku słowach powiedział im, co się dzieje.

Kawka, blady i wynędzniały, chciał zaraz uciekać do obozu.

— Nie damy rady — powtarzał w kółko. — Nie damy rady...

— Na pewno nie damy, jak się pan będzie mazgał — powiedział Szmidt. — Dostyc tych lamentów. Niech pan idzie tam po sanie i niech panu kapitan da ze czterech

ludzi; tylko nie żadnych niedołągów — ludzi!

Kawka zamilkł i skwapliwie zbierał się do wyjścia. Widać było, że tu nie wróci.

Gdy opuścił namiot, Plichta wyłuszczył swoją sprawę.

Szmidt wysłuchał go do końca, nie przerywając ani razu. Potem zastanowił się przez chwilę i powiedział:

— To jest zupełnie wbrew przepisom. Nie powinienem wysłać żadnych depesz, o których nie wie kapitan.

Adam zasępił się. Nie przypuszczał, żeby Szmidt tak potraktował tę sprawę.

— Ale — ciągnął dalej telegrafista — okoliczności są wyjątkowe. No, cóż? Niech pan zanotuje treść i nazwiska. Może akurat te depesze zostaną odebrane? Tylko niech się pan śpieszy.

Plichta usiadł na wywróconej do góry dnem skrzynce i ściągnął rękawice.

— Wiedziałem, że pan nie odmówi — powiedział.

— Niech pan pisze — przynaglał go Szmidt. Po chwili depesze pomknęły w przestrzeń. „Zawiadomić Jerzego Greya w Polsce”... „Zawiadomić Stefana Wireckiego”...

„Zawiadomić Józefa Bielaka, Polskie Linie Lotnicze”...

„Zawiadomić Andrzeja Kramera”...

„Adam Plichta z «trzynastki orląt» wzywa pomocy”...

„SOS-----SOS-----SOS”-----

„Rozbitkowie z s/s Junaka II 78° 13' szerokości północnej... przypuszczalnie 170° długości wschodniej”..

„SOS-----SOS----- SOS”-----

Sygnały Morse'a, brzęczące szybko, urywanie, kropki i kreski pierzchały spod palców Szmidta i niesione falami elektromagnetycznymi biegły w świat.

Plichta nałożył drugą parę słuchawek i siedział nieruchomo przed odbiornikiem, wpatrzony w dobroną twarz telegrafisty.

„Halo, Jerzy Grey! Halo, trzynastka ze «szkoły orląt» Jerzego Greya! SOS-----
SOS-----SOS”-----

„Prosimy wszystkie stacje o powtórzenie naszych sygnałów. Tu Adam Plichta. 78° 13' Nord i 170° Ost na krze lodowej. SOS-----SOS-----SOS”-----

Szmidt skończył nadawać i ze słuchawkami na uszach czekał. Przestrzajał odbiornik na

wszystkie możliwe długości fal, słuchał i stroił znowu. Potem powtórzył depesze po angielsku, po niemiecku i po rosyjsku. I znów stroił, znów słuchał, znów czekał.

Minuty uciekały szybko. Lada chwila powinien był nadejść Pilewicz z ludźmi i saniami.

Z daleka grzmiały lody. Wicher wył i wstrząsał namiotem. Lód pod nogami drżał, zdawał się kołysać i usuwać.

Wtem wśród trzasków i gwizdów w słuchawkach, poprzez łomot wiatru i huk pękającego lodu, Plichta usłyszał słowa wypowiedane jakimś obcym głosem w niezrozumiałym języku. Wydało mu się, że jedno spośród wielu tych słów zabrzmiało jak Junak, inne — jakby Grey.

Chwycił Szmida za ramię i ścisnął z całej siły. Ale Szmidt nie rozumiał, o co mu chodzi i przekręcił gałkę strojącą. Słowa rozwiały się i zgasły.

Musiałem się przestyszeć — pomyślał Adam.

Tymczasem w słuchawkach raz niżej, raz wyżej, jęczały kropki i kreski, głuszone co chwila trzaskami i szmerami wyładowań elektrycznych.

— Mówi Moskwa — powiedział głośno Szmidt. — Teraz Sztokholm. Teraz... Teraz Mukden, zdaje się.

Zaczął szybko notować. Plichta spoglądał mu przez ramię. Szereg liter tworzył niezrozumiałe słowo.

Po jakiemu to jest? — zastanawiał się. — e-y-i u-n-a — Na sześć liter pięć samogłosek.

W tej samej chwili Szmidt napisał siódmą literę: -k, i spojrzał na Adama.

— Nie rozumiem — Plichta pokręcił głową i wzruszył ramionami.

Wtedy telegrafista skreślił pierwszą i drugą literę.

— i-u-n-a-k — przeczytał Adam. — Junak! — zawołał.

Wzruszenie chwyciło go za gardło. Jakaś daleka stacja mówiła o Junaku.

Szmidt pochylił się znów nad odbiornikiem: fading gasił sygnały. Wyławiał je ostrożnie czułymi palcami, dostrajając aparat i notował szybko na kartce papieru. Ale teraz między literami tworzyły się coraz dłuższe przerwy, nic nie można było zrozumieć.

— Tak jest codziennie — powiedział Szmidt zniechęcony, wskazując na stos zapisanych kartek.

— Ale Junak? O Junaku chyba pierwszy raz pan coś usłyszał? — zapytał Plichta.

— Tak — przyznał telegrafista. — Pierwszy raz. Tylko nie wiadomo, czy właściwie odczytałem to słowo. Mogło się tak złożyć...

Nie dokończył rozpoczętego zdania, gdyż nagle z namiotem stało się coś dziwnego.

Brezentowy dach, napięły dotąd jak skóra na bębnie, zaszamotał się wściekle i wypiął się ogromnym brzuchem do wewnątrz. Jednocześnie dwie duże skrzynie, na których stały aparaty, odsunęły się od siebie, pochyliły się w bok i runęły z łoskotem w dwie różne strony. Posypało się szkło z baterii. Do namiotu wtargnął mroźny podmuch i porwał rozsypane papiery. Światło zgasło.

— Co się dzieje? — zawołał Plichta. — Gdzie pan jest, panie Szmidt?

Odpowiedział mu nowy łoskot i huk. Lód pod nogami chwiał się i trzeszczał. Wtem uniósł się w górę i Plichta czując, że traci równowagę, zaczął biec przed siebie. Wpadł na ścianę, przewrócił się, potoczył się gdzieś w bok i, odrzucony przez coś wielkiego i twardego, machnął kilka kozłów, by wreszcie wylądować w śnieżnej zaspie pod gołym niebem.

Zerwał się natychmiast i poszukał wzrokiem namiotu. Nie było go. Tylko o parę kroków od zasy leżał maszt z płataniną drutów.

— Halo, Szmidt! — zawołał Adam. Wiatr wtłaczał mu słowa z powrotem do gardła.

Lód trzeszczał nieustannie i pękał pod nogami, wychylając się na wszystkie strony. Mimo to Plichta ruszył w kierunku, gdzie — jak mu się zdawało — musiał leżeć zburzony namiot.

Nie uszedł jeszcze nawet dziesięciu kroków, gdy tuż przed nim lód strzelił jak rozsadzony miną i wielki blok wypiętrzył się skośnie, grożąc przywaleniem go lada sekunda.

Natychmiast potem chlusnęła skądś woda, rozległ się przeciągły grzmot i nastąpił potężny wstrząs, który omal znów nie zwalił Adama z nóg.

Przerażenie na chwilę niemal go sparaliżowało. Zginę tu — pomyślał bez tchu w piersi.

Rzucił się w tył na oślep. Ale zaraz oprzytomniał. Gdzie jest Szmidt?

Stanął i rozejrzał się. Nie wiedział, w której Stronie znajduje się obóz. Zastanowił się.

Szedł tu z wiatrem, więc obóz musiał być w przeciwnym kierunku.

Wtem usłyszał wołanie. Ktoś krzyczał:

„Pli-iichta!”

Zobaczył światła latarni.

Szukają nas — pomyślał. — Pewnie Pilewicz.

— Jestem tu! — zawołał.

Zbliżali się szybko, lecz po chwili stanęli, jakby napotkawszy jakąś przeszkodę,

— Chodźcie tu! — zawołał. — Zniosło radiostację. Nie ma Szmidta. Nie mogę go znaleźć.

Ktoś cofnął się, przebiegł kilkanaście kroków i skoczył.

Plichta poznał Kilometra. Inżynier zrównał się z nim i zaświecił mu w oczy.

— Co się stało? — zapytał.

— Nie wiem — odrzekł Adam. — Zniosło radiostację — powtórzył, — Cały lód popękał i Szmidt... Nie ma go.

— Poszukamy. Ledwieśmy się tu dostali — mówił Kilometr, świecąc dokoła silną latarką elektryczną z reflektorem. — Musimy się pośpieszyć: tam trzymają krę na cumach, bo odpływa. Pękła na dwoje. Obóz jest zupełnie oddzielony od radiostacji.

— Nie ma już radiostacji — odrzekł Adam. — Oh! — krzyknął nagle. — Niech pan spojrzy.

Stanęli obaj jak wryci. Tuż przed nimi piętrzyła się góra lodu, spod której sterczały nogi w futrzanych butach. Obok leżały szczątki rozbitego odbiornika i para słuchawek. U stóp osypiska otwierała się głęboka, czarna szczelina. Bryły lodu staczały się do niej i spadały w głąb.

Ostra krawędź pękała pod ich ciężarem I raz po raz całe tony kry zapadały w przepaść.

Plichta zrobił ruch, jakby chciał przeskoczyć na tamtą stronę. Kilometr powstrzymał go.

— To szaleństwo — powiedział. — A on i tak nie żyje.

— Nie można go tak zostawić — zaprotestował Adam. — Trzeba go ratować.

Obejrzał się w stronę obozu.

— Tam są sanie — powiedział. — Pójdę po ludzi.

— Za późno — odrzekł smutno Krzyczkowski. — Niech pan patrzy.

Brzeg kry pod ciałem Szmidta pękł w tej chwili i góra odłamków posypała się w morze.

Zobaczyli jeszcze skrwawioną rękę telegrafisty, jak osunęła się po zrębie między pędzącymi w dół bryłami lodu i wszystko znikło w czeluści rozszerzającej się z każdą sekundą szczeliny.

Plichta stał zmartwiał nad szumiącym i burzącym się w dole odmętym, jakby wrośnięty w lód. Usta zwały mu się w bolesnym skurczu. Nie mógł oderwać oczu od szramy ciemniejszej wśród białości śniegu. Nie mógł uwierzyć, że to, co się stało, stało się naprawdę. Że już nie zdoła temu zapobiec.

Pochylił się nad krawędzią lodowca i nasłuchiwał, czy nie dojdzie go głos Szmidta. Ale

Wśród huku pękającego lodu i ryku morza nie było innych głosów. Tylko w górze była wichura.

W ciągu paru następnych dni pole lodowe, na którym załoga Junaka II znalazła niepewne schronienie, zostało zepchnięte ku południowemu wschodowi i zaczęło się zbliżać z wolna ku brzegom Alaski, mijając na szerokości 78 stopni Cieśninę Beringa.

Były to dni nadziei i zawodów. Morze, prawie wolne od kry, uspokoiło się i wiatr dał z umiarkowaną prędkością; Prawdopodobieństwo spotkania w tych stronach jakiegoś zapóźnionego statku rybackiego, jeśli już nie lodołamacza z ekspedycją ratunkową, było stosunkowo duże.

Wypatrywał go nieustannie, ale przestrzeń dokoła była pusta i bezludna.

Raz tylko dostrzegli krę większych rozmiarów z trupem białego niedźwiedzia, nad którym unosiły się roje ptactwa; Minęła ich z daleka i znikła na horyzoncie, tajemnicza i niezwykła, jak im się wydało po tygodniach wędrówki wśród lodowych pustyń oceanu.

Gdy zbliżyli się na trzysta pięćdziesiąt mil do brzegu, kapitan Pilewicz kazał znów budować tor startowy dla samolotu. Wywołało to pewne ożywienie. Nadzieja zapłonęła na nowo w sercach przygnębionych, zrezygnowanych ludzi.

Powypełzali ze swych legowisk i, przewyciężając osłabienie, z wysiłkiem zabrali się do roboty.

Noc polarna i brak świeżego pożywienia wywarły już swój wpływ na ich organizmy:

byli bladzi i słabi. Mimo to pracowali wytrwale w ciągu kilkunastu godzin, póki nie zerwała się zamieć śnieżna. Schronili się przed nią do baraku i wypoczywali, niecierpliwiąc się jednak coraz bardziej w oczekiwaniu na możliwą pogodę.

Śnieg walił całą dobę i wicher szalał nad lodowym polem. Gdy wreszcie ustał, droga startowa była zasypana tak, że nie można jej było odnaleźć.

Z uporem zabrali się do jej odkopywania. Po obu stronach wyrosły wysokie wały śniegu, które przesiewał i przegarniał „umiarkowany” wiatr o prędkości sześćdziesięciu kilometrów na godzinę.

Tego dnia usunęli zaspy na przestrzeni pięćdziesięciu metrów bieżących toru, zasypując gruzem lodowym wykroty i wądoły wydmuchane przez wicher i ubijając śnieg na równą, twardą powierzchnię.

Wtedy wiatr ustał zupełnie i przyszła mgła tak gęsta, że o dwa kroki nic nie było widać.

Czekali, aż minie i poprawiali tor, rozszerzając go i niwelując zbyt wysokie wały po bokach.

Potem znów przyszedł wiatr. Tym razem wiał prostopadle do linii startu. Podnosił

tumany śnieżnego pyłu i rzucał w poprzek drogi, tworząc wysokie karbowane diuny, stożki i hałdy.

Nie rozkopywali ich: trzeba było zbudować nową drogę w łożu wiatru, aby start był możliwy.

Ta praca wyczerpała do reszty ich siły. Gdy w czasie jakiegoś odpoczynku usłyszeli dobrze znany huk pękającego lodu w stronie opuszczonej przed chwilą budowy, nikt nie wstał, aby zobaczyć, co się dzieje. Słuchali, patrząc tępo przed siebie z opuszczonymi w dół

głowami. Po skończonym posiłku nie ruszyli się nawet z barłogów.

Tylko kapitan Pilewicz wyszedł przed barak I bardziej niż zwykle powłócząc nogą, która dokuczała mu widocznie, pokuszył się w kierunku małego rodowego płaskowzgórza, skąd Szczepanik robił obserwacje astronomiczne.

Plichta, z którym pierwszy oficer był teraz na wojennej stopie, musiał jednak przyznać, że „wątrobiarz” spełnia wszystko, co do niego należy, z taką samą obowiązkowością, jak zwykł to czynić na Junaku. Szczepanik zawsze był wzorem pracowitości i, nie dając innym chwili wytchnienia na statku, sam również wynajdywał sobie nieustannie jakieś „służbowe”

zajęcia, którym oddawał się gorliwie.

Uważał się za odpowiedzialnego pod każdym względem za statek i odpowiedzialność tę przeceniał tak dalece, że drażnił go każdy rozkaz wydany nie tylko przez Burnagla, ale również przez Pilewicza.

Chciał sam dowodzić statkiem, załogą, następnie zaś obozem i, choć nie zawsze potrafił

temu podołać (do czego się zresztą nie chciał przyznać, nawet popełniwszy oczywiste błędy, podczas gdy wyższe siły przesądzały o losie Junaka), to jednak gotów był odpowiadać za wszystko, co przedsięwziął jako pierwszy oficer.

Wierzył, że Junak nie zatonąłby, gdyby on sam nim dowodził. Był przekonany, że i bez interwencji kapitana Pilewicza potrafiłby wyprowadzić statek na właściwą drogę wówczas, gdy wskutek awarii zdryfowało go na północ. Mniemał, że uniknąłby tej awarii, gdyby sam wybrał miejsce przebicia się przez zaporę lodową na Morzu Karskim...

Jeśli czasem zdawał sobie z tego sprawę, że nie posiada dostatecznego doświadczenia arktycznego, jeśli miewał chwile bezradności, to przecież zawsze umiał usprawiedliwić się z nich przed sobą i odzyskać pewność, że głównym sprawcą fatalnych wypadków jest kto inny. Że on nie dopuściłby do powstania niebezpieczeństwa, gdyby był samodzielnym dowódcą.

Chętnie stawiał siebie innym za przykład i wtedy specjalnie podkreślał ową

odpowiedzialność, którą gotów był ponosić w zakresie obowiązków starszego oficera.

„Gdybym ja tak zrobił, proszę pana — mawiał do Burnagla lub do Kilometra przy wspólnych posiłkach w mesie, rozważając czyjeś uchybienie — gdybym, proszę pana, ja tak postąpił, sam zgłosiłbym się do sądu”.

Mrugał zaczerwienionymi powiekami, bębnił krótkimi białymi palcami po stole i spoglądał po obecnych. Ponieważ zwykle nikt mu nie odpowiadał, wzdychał głęboko i rzucał jeszcze w przestrzeń:

„Marynarz, proszę pana, musi umieć odpowiadać za wszystko, co robi. To trudno, proszę pana; inaczej, proszę pana, być nie może”.

Teraz, gdy mu zabrakło zajęć na statku, Szczepanik czuł się zupełnie wytrącony z równowagi. Regulamin, który ułożył dla obozu, okazał się niewykonalny. Dokuczliwe zimno, zawieje śnieżne, ciemność i ogólne wyczerpanie ludzi nie pozwalały na stosowanie licznych zbiórek, apeli, porządków i innych robót poza koniecznymi. Pierwszy oficer był tym zgorzony, ale nie znalazłszy takiego poparcia u kapitana Pilewicza, jakiego się spodziewał, musiał zaniechać przeprowadzenia swego programu.

Sam jednak ze zwykłą regularnością i punktualnością spełniał swoje obowiązki, stał wachty jak na statku, przede wszystkim zaś trzy razy dziennie określał pozycję obozu, wyręczając w tym również Burnagla.

Plichta, mimo całej antypatii, jaką żywił dla tego nieznośnego człowieka, nie mógł w głębi duszy nie przyznać, że ta obowiązkowość godna jest szacunku. Szczepanik miał w sobie coś z żołnierza, który do końca spełnia swoje zadanie!

Który nie opuszcza powierzonego mu posterunku bez względu na okoliczności.

Za ścianami baraku wył wiatr. Słyszać było, jak miecie śniegiem i gwizdże na stalówkach przytrzymujących dach. Gdy kapitan Pilewicz wychodząc odsłonił na chwilę wąski otwór zawieszony brezentem, śnieżycą runęła do wnętrza i z piecyka buchnął kłęb dymu. Przejmujący ziąb powiał po ludziach, którzy kulili się na swoich legowiskach, otepiali i zrezygnowani. Odezwały się przekleństwa i głośny, rwący krtanie kaszel.

Plichta wkrótce potem sam jeden powlókł się na miejsce, gdzie przed godziną przerwali pracę. Na siedemdziesiątym metrze startowej drogi utworzyła się rysa, biegnąca skośnie, szeroka na metr, lecz niezbyt głęboka. Nieco dalej wyrastał z gładkiej drogi próg innego pęknięcia i lód w tym miejscu zaczynał się piętrzyć w niewielką barierę.

Adam wrócił do baraku i długo chodził zamyślony pośrodku między dwoma szeregami legowisk.

Burnagiel, którego stan nie uległ zmianie, jęczał cicho; Z daleka dochodził raz po raz trzask pękającego lodu. Wiatr to wzmagał się, to przycichał.

Po chwili wrócił także Pilewicz ze Szczepanikiem.

— 76 stopni szerokości północnej — powiedział cicho do Plichty, stając przed nim.

— Jeżeli jesteśmy na wysokości Alaski, tak jak przypuszczam, to do najbliższego lądu mamy ze dwieście siedemdziesiąt mil.

— Hm — mruknął Adam.

— Co pan mówi? — spytał Pilewicz.

— Nic. Powiedziałem „hm”.

— Ma pan zupełną rację.

Plichta uśmiechnął się. Spojrzał w twarz kapitana i zobaczył jego żywe piwne oczy, patrzące bystro i pytająco. Bez słowa sięgnął po łopatę i kilof, zarzucił je sobie na ramię i ruszył ku wyjściu.

Wszystkie głowy odwracały się za nim, gdy mijał kolejno legowiska. Odprowadzały go zdziwione, drwiące lub zawstydzone spojrzenia.

Ktoś wstał. Ktoś inny zaklął głośno i podszedłszy do stosu narzędzi pochylił się nad nimi, wybierając z hałasem najmniej pogiętą szufłę. Ktoś zaczął wciągać rękawice i poprawiać na sobie ubranie.

Adam nie zważał na to wcale. Nie czekał na nikogo. Wyszedł, nie oglądając się i dopiero w tym miejscu, gdzie na drodze startowej otwierała się pierwsza rysa pęknięcia, stanął, by od razu zabrać się do roboty. Nie odezwał się również wtedy, gdy obok niego zastukały oskardy i zachrobotwały szufle kilku ludzi. Obrzucił ich wzrokiem i zaciekle pracował dalej.

Było ich siedmiu: Zasada, Konkol, Prochal, Przywara i wszyscy trzej oficerowie—mechanicy. Po kilku minutach przyszli jeszcze dwaj palacze i obaj bracia Juszczykowie. W dwunastu zasypali i wyrównali szczelinę, po czym wzięli się do niwelowania progów.

Tu jednak szło im gorzej. Pokruszone bloki, naciskane przez część rozpękłej płyty, którą wiatr parł ku środkowi lodowego pola, usuwały się spod nóg. Śnieg był odwany na dużej przestrzeni i trzeba było przerzucać go z daleka, aby przykryć i wyrównać powierzchnię z twardych, kanciastych brył.

Gdy wreszcie i z tym się uporali, zaczął prószyć śnieg. Patrzyli z obawą na zasnuwające się chmurami niebo, myśląc, że jeżeli raz jeszcze śnieżycy i wichur zniszczą ich pracę, to już nie będą mogli zdobyć się na jej podjęcie od początku.

Plichta zdawał sobie dokładnie z tego sprawę i postanowił lecieć za wszelką cenę.

We dwóch z Przywarą poszli grzać smar do silnika i przygotować samolot do lotu.

Tymczasem Kilometr ustawiał wzdłuż drogi zapalone latarnie naftowe, aby oznaczyć dokładnie kierunek startu i granicę wygładzonej powierzchni.

Potem przyniesiono Burnagla otulonego w futra i usadowiono go w samolocie.

Przywara z pomocą bosmana rozłożył i zabezpieczył skrzydła i Lamers K-6, jak czerwony zrywający się do lotu owad, stanął na bieli śniegu, gotów do drogi.

Jeszcze Kawka poprawiał i kontrolował coś w małej pokładowej stacji radiowej.

Jeszcze kapitan Pilewicz składał mapy z wykreślonym przypuszczalnym kursem na przylądek Barrow. Jeszcze kok pakował do bagażnika żelazną porcję konserw i czekolady.

Jeszcze Przywara umocowywał zapasową bańkę benzyny.

Wreszcie wszystko było gotowe. Przywara przerzucił raz i drugi śmigło, aby zwiększyć kompresję w cylindrach.

— Wolny! — zawołał, cofając się o krok.

— Wolny. Na bok! — zawołał pilot.

Zamamrotał rozrusznik. Śmigło obróciło się wolno raz, drugi, trzeci... Szarpnęło. Silnik zaczął gdać, plując błękitnym dymem.

Plichta poprawił się w siedzeniu, zapiął pasy i naciągnął rękawice. Potem rozejrzał się w kabinie: licznik obrotów, wysokościomierz, termometr, dwa manometry, wskaźnik szybkości, przyrząd Sperry. Wyłączniki do świateł, do ogrzewacza, do radia i do iskrownika.

— W porządku.

Długo trzymał maszynę na wolnych obrotach, żeby silnik dobrze się nagrzał. Patrzył na otaczających go towarzyszy, których miał porzucić, by im sprowadzić pomoc.

Wszyscy teraz wypełzli z baraku i stali opodal, rozmawiając o nim i o możliwości ratunku.

Pilewicz chodził tam i z powrotem pod prawym skrzydłem samolotu, z rękami zarzuconymi w tył. Powłóczył nogą, przystawał, wypinał brzuch i chrząkał: „He?”, spoglądając na Plichtę. Sapał, wspinał się na palce i opadał na pięty, garbił się i spacerował

znowu.

Kilometr, długi i chudy jak tyka, na której zawieszono obszerne, ciężkie futro baranie, oparty na rękojeści szufli i pochylony nad Bartkowiakiem, coś do niego mówił, uśmiechając się swymi szerokimi ustami i błyskając dwoma złotymi zębami.

Prochał, Konkol i Zasada tworzyli oddzielną grupę. Stali z głowami uniesionymi, patrząc poważnie na Adama, jakby chcieli w niego przelać wzrokiem całą swą dzielność i wytrwałość. Uśmiechnął się do nich i podniósł rękę. Odpowiedzieli mu tym

samym gestem, jak na komendę.

Przywara stał najbliżej, oparty plecami o zastrzał skrzydła, wyczuwając całym ciałem wibrację samolotu. Dłonią pieszczotliwie dotykał gondoli w oczekiwaniu na próbę silnika na pełnym gazie.

Termometr wskazywał pięćdziesiąt stopni. Wtedy Plichta zatrzasnął osłonę kabiny i dał znak, że będzie hamował silnik.

Ludzie chwycili za zastrzały, za płozy, za klamry na ogonie, gdzie kto mógł i zaparli się nogami w śnieg.

Pilot zwolna odciągnął dźwignię do końca. Przez rury wydechowe ryknął niski, jędrny bas. K-6 podał się w przód, ciągnąc za sobą trzymających go ludzi.

Przywara zamachał rękami:

„Zmniejszyć obroty, bo ucieka!”

Skoczył pod śmigło i wsunął pod płozy dwa małe zwoje manili.

„Jeszcze raz” — pokazał gestem.

Silnik ryknął znowu i tym razem dobrze zahamowane płozy nie puściły maszyny.

Plichta przełączał iskrowniki: lewy, prawy.

Palily równo.

— Jak złoto — powiedział Przywara.

Pilot zmniejszył obroty i skinął głową: „W porządku”.

Usunięto liny spod płóz. Plichta rozejrzał się po raz ostatni. Podniósł rękę na pożegnanie. Ruszył.

Przed nim w półmroku błyszcząły żółte bańki latarni. Było ich siedem po lewej stronie drogi, co dziesięć metrów. Potem — jedna czerwona.

W tym miejscu jest próg — przypomniał sobie.

Potem jeszcze dwie żółte i wreszcie trzy czerwone u końca równiny.

Samolot sunął gładko, unosząc ogon. Płozy lekko tarły po dobrze ubitym śniegu.

Latarnie zbliżały się szybko i ginęły z pola widzenia jedna po drugiej.

Jedna, dwie, trzy — liczył Adam.

Czerwone światła na końcu toru chciały mu uciec w prawo. Sparował skręt samolotu i trzymał je na linii maski silnika, wpatrzony uważnie przed siebie. Wiatr uderzał raz z lewa, raz z prawa, porywście. Maszyna pochylała się wskutek tego na skrzydła. Po bukach mknęły zasypane śnieżne i lodowe zwały tuż blisko.

Przed szóstą latarnią spróbował dźwignąć maszynę w powietrze, ale ogon był jeszcze

ciężki: ostroga zachrobotą po lodzie.

Piętnaście metrów — pomyślał. — No...

Jeszcze jedna latarnia uciekła w tył.

Ściągnął ster. Płozy przestały szorować w śniegu. Mignęło czerwone światło w dole na lewo, samolot opadł za progiem, odbił znowu, przeskoczył trzy czerwone latarnie u końca toru, zawadził o czub wysokiej zasy, rozpylając tuman śnieżnego pyłu, który zakrył go przed wzrokiem patrzących i nabrawszy wreszcie prędkości zaczął się wznosić.

Plichta odetchnął swobodniej.

Teraz tylko przed siebie, na południe.

Spojrzał na czarną wahającą się kulę busoli, rzucił okiem na zegary i obejrzał się na Burnagla.

Burnagiel miał oczy otwarte i przytomne. Uśmiechał się.

— Jak się czujesz? — zapytał Adam.

— Lepiej — odrzekł. — Jak długo będziemy lecieli?

— Ponad dwie godziny.

— Trafisz?

— Ja wszędzie trafię.

— Żeby tylko starczyło benzyny. Mamy przeciwny wiatr, prawda?

— Tak, ale nie bardzo silny. Powinno wystarczyć, jeżeli Szczepanik dobrze obliczył szerokość geograficzną.

— 75 stopni?

— 75 stopni i 24 minuty. Kapitan Pilewicz przypuszcza, że jesteśmy na 160 południku, dwieście pięćdziesiąt mil od Barrow.

Śnieg prószył jeszcze, ale horyzont na południu był jasny. Świeciły tam blade gwiazdy i niebo lekko różowiało. To ich napełniało otuchą.

— Może zobaczymy dziś słońce — powiedział Burnagiel.

Pod samolotem wolno przesuwawała się czarna toń morza, tu i ówdzie poplamiona szarą krą. Dalej na lewo i na prawo morze zlewało się z niebem zupełnie.

Silnik warczał równo. Wiatr, jakby na przekór temu, co o nim powiedział Plichta, coraz silniej uderzał po burtach, kołyszając maszyną. Wskakiwał na skrzydła, odbijał się od nich i gwałtownie spadał na stery. Wieształ się u stateczników, hucząc i wyjąc przeciągle i urywał

się niespodzianie, aby pochwycić samolot w nagły zakręt: może uda się odwrócić go

na plecy?

Nie udawało mu się. Zły, uciekał do obłoków i szarpał je na strzępy. Potem szerokim, tęgim nurtem gnał naprzeciw, coraz szybszy i mocniejszy, jakby postanowił: Zatrzymam ich w miejscu, nie puszczę!

Istotnie, chwilami mogło się zdawać, że dopiął celu. K-6 zwalniał; śmigło pracowało ciężko z szumem i przyświstem, jakby zmęczone i już pokonane w gęstej strudze opływu powietrza. Skrzydła, parte od dołu, hamowane od przodu, puchły w górę i samolot piął się wzwyż nad jakąś bladą krą, mającą jak widmo głęboko w dole na czarnej powierzchni morza. Ale stery zgniatały go z powrotem do poziomu i mocne czerwone płyty z głośnym basowym gwizdem rozwalały przed sobą twardo ubite warstwy powietrza. Blade widmo kry zsuwało się w tył za statecznik i ginęło w oddali, a maszyna parła dalej na południe.

Antena, rozpięta między końcami skrzydeł a osią steru kierunkowego, syczała od pędu.

Nawet w zamkniętej kabinie słycać było ten ostry, wysoki syk i można było wyczuć jej gęstą jak dreszcz wibrację.

To przypomniało Plichcie o radiostacji pokładowej. Włączył, prąd i wsunął wtyczkę słuchawek do gniazdka. Potem nałożył na szyję laryngofon i zaczął stroić odbiornik na długość fal według wykazu stacji nabrzeżnych: Serce Kamień, Wankarem, Lisburne, Beerhey i Barrow.

Słyszał jakieś brzęczykowe sygnały Morse'a, to cienkie, płaczące się, to grube, poważne, to znów śpiewne, niemal melodyjne. Spieszyły się, buczały, jęczały, piszczały nerwowo, splatały się ze sobą, milkły i odzywały się znowu.

Nie rozumiał ich, nie mając dostatecznej wprawy w posługiwaniu się kodem łączności radiowej, ponieważ zwykle funkcje radiotelegrafisty pełnił na samolocie Przywara. Nie próbował też nawiązywać łączności z lądem i prosić o przełączenie się na fonię, ponieważ zasięg jego stacji nadawczej nie przekraczał stu pięćdziesięciu kilometrów, podczas gdy maszyna nie przeleciała jeszcze nawet czwartej części odległości, dzielącej ją od

najbliższego brzegu. Miał nadzieję, że uda mu się ustalić dokładne kierunki dwóch lub trzech stacji goniometrycznych według zaniku ich sygnałów na wariometrze. Pozwoliłoby mu to na określenie własnego położenia na mapie, a co za tym idzie, mógłby się zorientować, jak należy dalej lecieć i jaka odległość dzieli go od lądu.

Wybrał Wankarem i Barrow, po pierwsze — ponieważ długości ich fal najbardziej różniły się między sobą, po drugie zaś — ponieważ stacje te dzieliła największa przestrzeń, co pozwoliło na stosunkowo dokładne określenie kąta, jaki tworzyły z samolotem.

Najpierw słuchał Barrow i odnalazł całkowity zanik sygnałów na siedemdziesięciu siedmiu i dwustu pięćdziesięciu siedmiu stopniach. To mu dało średnią 167 stopni.

Mam już kurs, którym powinienem lecieć — pomyślał.

Przełączył się na Wankarem i wolno wygaszał sygnały, obracając tarczę wariometru.

Cichły, a następnie znów się budziły. Ustalił najcichszy dźwięk przy stu trzydziestu jeden stopniach i zaczął szukać zaniku w północno-zachodniej ćwiartce róży wiatrów, aby sprawdzić, czy się nie myli.

Wariometr wskazał 311 stopni.

Obliczył średnią. Peleng Wankarem wynosi 221 stopni.

Pilewicz miał rację — stwierdził. — Lecimy nad sto sześćdziesiątym południkiem.

Teraz obliczał kąt między Barrow, miejscem przelotu K-6 i Wankarem. Wypadło mu 54 stopnie. Mógł już na mapie zaznaczyć to miejsce, w którym się w tej chwili znajdował.

Uczył to i zmierzył odległość.

Gwizdnął przez zęby. Do najbliższego lądu, to jest do przylądka Barrow, miał dokładnie pięćset czterdzieści pięć kilometrów, nie zaś trzysta trzydzieści pięć, jak się spodziewał.

Szczepanik źle obliczył szerokość — wywnioskował z bijącym mocno sercem. —

Zepchnęło nas na północ w ciągu ostatnich kilkunastu godzin i co teraz będzie...?

Lecieli już prawie godzinę i więcej niż trzecia część zapasów benzyny została zużyta.

Mogli jeszcze utrzymać się w powietrzu najwyżej dwie godziny.

To znaczy jakieś trzysta sześćdziesiąt do czterystu kilometrów, gdyby nie było wiatru — pomyślał Plichta.

Obejrzał się na Burnagła, ale nie zamierzał mówić mu o tym. Obejrzał się, ponieważ ogarnęło go dziwne wrażenie, iż Burnagiel domyśla się prawdy.

W sprzyjających okolicznościach, na równym lodzie przylądowym, mogliby wylądować i wlać do zbiornika jeszcze trzydzieści litrów z banki, którą mieli na pokładzie. Z tą ilością paliwa przeleciałby jeszcze sto pięćdziesiąt, sto sześćdziesiąt kilometrów.

Gdyby nie było wiatru.

Wiatr był. Wzmagał się i dawał znać o sobie.

Wiatr wiał coraz mocniejszy i coraz bardziej porywisty.

Wiatr hamował samolot, zmniejszając jego prędkość do stu dwudziestu kilometrów na godzinę.

Wiatr mógł ich zgubić...

Plichta zastanawiał się, czy nie należy zawrócić. To byłoby najrozsądniejsze.

Ale nie zawracał. Pomyślał, jakie wrażenie wywarłby jego powrót do obozu. Ile zawiódłby nadziei.

Czy zdołałbym po raz drugi wystartować? — zadał sobie pytanie.

Pole lodowe mogło do tego czasu popękać i rozpaść się zupełnie. Pozostawał

wprawdzie start z wody na pływakach, ale również mogło się zdarzyć, że kry uniemożliwią taki start. Morze zmieniało się przecież ciągle: raz było wolne, raz zatłoczone krą, złe i wściekłe, raz spokojne, lecz zasłane grubą pierzyną mgieł.

Mogło się zdarzyć, że samolot zostanie zniszczony i pochłonięty przez fale, podobnie jak radiostacja, zanim warunki tak się ułożą, iż powtórny start będzie możliwy. Mogło zajść mnóstwo innych przeszkód i okoliczności niepomyślnych.

Z drugiej strony lot bez nadziei osiągnięcia lądu nie miał sensu. Nawet jeśli lód przybrzeżny sięgałby aż tak daleko i jeśli udałoby się wylądować na nim, nie do pomyślenia było, aby zdołali przebyć w jakikolwiek sposób pozostałe paręset kilometrów. A prawdopodobieństwo odnalezienia ich przez kogokolwiek wcale by się wówczas nie zwiększyło.

Co robić? — myślał Plichta. — Jak postąpić?

Coś ciągnęło go na południe. Wbrew rozsądkowi. Na przekór coraz potężniejszym uderzeniom wiatru. Pomimo oczywistej logiki obliczeń.

Przed nim na południu była włóczęga, dla której gotów był porzucić i poświęcić wszystko inne. Za nim, na północy — obóz, który stał się więzieniem w lodowej pustyni.

Ale oprócz niego na pokładzie K-6 był przecież także Burnagiel. Ten ani chciał, ani mógł

dla włóczęgi ryzykować życia w grze o tak niewielkich szansach wygranej. Był chory i bez sił.

A przede wszystkim samolot i jego pilot stanowili ostatnią stawkę czterdziestu siedmiu ludzi. Stawkę, której nie można było lekkomyślnie rzucać na niepewne, i Plichta dobrze to rozumiał.

Wiatr wył i zajądło atakował maszynę. Wynosił ją wysoko na garbatych, ruchliwych barach i rzucał w dół. Zapadała w zdradzieckie próżnie, gdy śmigło nie napotykało oporu w rzadkim powietrzu, i — nagle uderzona tęgim podmuchem — wspinała się jak do skoku, jęcząc z wysiłku. Cios następował po ciosie. Jeden skręt splątał się z drugim, jeden wir rzucał ją w następny.

Pewna ręka pilota odparowywała uderzenia w tej samej sekundzie. Stery więzły w

odmęcie, rozcinały powietrzne wiry i drgały nerwowo wśród wybuchających petard wichury. Nurt prądu porywał maszynę i rzucał pod cwałujące szarże szkwałów. Tratowały ją, wgniatały głęboko i spychały z kursu. Wygrzebywała się z wolna, uparcie, pokonana chwilowo, ale nie zwyciężona, i znów darła się przez wiatr na południe. Kładła się na skrzydła, zarzucała ogonem, trawersom wała i wspierana sterami wracała do linii lotu.

Busola tańczyła między rozdygotanymi wskazówkami zegarów. Wskaźnik benzyny bełkotał i podskakiwał w szklanej rurce. Sztuczny horyzont zataczał się jak pijany... W dole pienilo się czarne złe morze, łamiąc kry. Po niebie pędziły rzadkie szare obłoki.

Mijał czas. Odległość od przylądka Barrow wynosiła według obliczeń Plichty trzysta dziewięćdziesiąt kilometrów. Nigdzie, jak daleko wzrok sięgał, nie było widać większych płaszczyn lodów. Tylko drobna kra na wzburzonym morzu gęstniała teraz ciągle.

Jeżeli zaraz nie zawrócę — pomyślał Adam — nie dolecę ani do lądu, ani do obozu. Obejrzał się znów na Burnagla i na czerwonym tle obicia zobaczył jego bladą, wynędzniałą twarz z zamkniętymi oczyma. Przyszło mu do głowy, że Burnagiel mógł umrzeć.

— Tadek! — zawołał.

Chory otworzył oczy. Był przytomny.

— Daleko jeszcze? — zapytał słabym głosem.

— Daleko. Nie dolecimy — powiedział Adam.

Nie zrobiło to na Burnaglu żadnego wrażenia. Poruszył zdrową dłońią, jakby chciał powiedzieć: „Wszystko mi jedno” i znów zamknął oczy.

’— Musimy wrócić do obozu — zaczął pilot, starając się nadać swemu głosowi ton rzeczowy i obojętny, — Poczekamy na korzystniejszy wiatr. Może prąd zbliży nas trochę do lądu. Wtedy dolecimy — mówił bez przekonania.

Burnagiel skinął głową.

— Rób jak chcesz — powiedział z wysiłkiem. — Jestem taki zmęczony... Będę spał. Plichta przygryzł wargi.

Nie uratuję go — pomyślał ze smutkiem, — Spij — powiedział głośno. — Będziemy teraz lecieli z wiatrem. Za godzinę dolecimy.

Ale jeszcze nie zawracał.

Jeszcze pięć minut — powiedział sobie.

Po pięciu minutach dodał jeszcze pięć.

Kra w dole gęstniała ciągle. Ukazywały się niewielkie wyspy lodowe, po pięćset, sześćset metrów kwadratowych. Nawet najdłuższa z nich nie wystarczyłaby na lądowanie samolotu, ale Plichta łudził się jeszcze, że znajdzie stały lód.

Minęło piętnaście minut. Dalszy lot był oczywistym szaleństwem.

Plichta z ciężkim sercem położył ster na burtę. Maszyna pochyliła się i legła w zakręt. Wtem daleko, w ciemnym błękicie nieba na południowym zachodzie zapaliły się dwie dziwne gwiazdy: czerwona i zielona. Błysnęły, zgasły i błysnęły znowu. Potem zaczęły płynąć na północny wschód, przecinając Plichtcie drogę, aż znalazły się nie dalej niż pięćset metrów od niego.

Dopiero wówczas uświadomił sobie, co to znaczy: ciemną przestrzeń nad Arktykiem przegarniały skrzydła jakiegoś samolotu.

Notatka o zaginięciu na wschód od Ziemi Wrangła jednego ze statków Wielkiej Linii Północnej, podana drobnym drukiem na ostatnich stronach dzienników, uszła uwagi, większości czytelników, jak tego sobie życzyła dyrekcja Towarzystwa. Prasa całego świata zajęta była akurat wtedy sprawami wyborów w Stanach Zjednoczonych i wiadomości tego rodzaju nie budziły większego zainteresowania.

Dopiero kiedy jakiś radioamator krótkofalowiec spod Myślenic zgłosił się telefonicznie do Ministerstwa Poczty i Telegrafów z zawiadomieniem o dziwnej depeszy, której część debra! przypadkowo na fali czterdzieści jeden i pięć dziesiątych metra, wybuchła sensacja.

Depesza ta podawała tylko zachodnią długość geograficzną 170 stopni, sygnały SOS, nazwę statku i nazwiska ludzi, do których była skierowana. Nazwiska Jerzego Greya, Stefana Wireckiego, Andrzeja Kramera i Józefa Bielaka w ciągu paru godzin obiegały Polskę, powtarzane przez wszystkie rozgłośnie i redakcje. S/s Junak II, jego załoga o setki mil od brzegu, i pilot Plichta stali się natychmiast bohaterami dnia.

W gabinetach dyrektorów departamentów, w kancelariach szefów wydziałów redagowano i uzgadniano pośpiesznie noty i telegramy. Obradowały komitety ratunkowe.

Zbierano pieniądze. Organizowano łączność radiową ze stacjami arktycznymi. Dopytywano się o nowe wiadomości w Moskwie, we Władywostoku, w Osace i w Tokio.

Interpelowano dyrekcję Wielkiej Linii Północnej.

Potem sensacyjne wiadomości zaczęły się sypać jak z rękawa. W ciągu kilku dni nie pisano i nie mówiono o niczym innym tylko o akcji ratunkowej.

Wojskowe i komunikacyjne lotnictwo radzieckie, kanadyjskie i amerykańskie przystąpiło do poszukiwań. Założono kilka baz lotniczych na północnych brzegach

Kamczatki i Alaski. Kilkanaście samolotów radzieckich patrolowało Morze Czukockie i przyległe połączenie Oceanu Arktycznego pomiędzy Wyspą Wrangla, Cieśniną Beringa a zachodnimi wybrzeżami Alaski.

Wprawdzie pierwsze loty wywiadowcze nie dały żadnych wyników, później zaś

uporczywa mgła uniemożliwiła na czas dłuższy poszukiwania, ale za to do Cieśniny Beringa zbliżyły się lodołamacze Wielkiej Linii Północnej, które wyruszyły przed tygodniem z północnych portów azjatyckich i podążały z pomocą rozbitkom.

Tymczasem do redakcji pism, do dyrekcji Wielkiej Linii Północnej, do rozgłośni radiowych napływały listy, zapytania, zgłoszenia ochotników, którzy chcieli bądź

bezpośrednio, bądź w jakiś inny sposób przyczynić się do akcji ratunkowej.

Spośród polskich lotników pierwszy zgłosił się Józef Bielak, pilot Polskich Linii Lotniczych.

Gazety rozpisały się o nim szeroko. Właśnie miał wyjechać na dobrze zasłużony urlop po całorocznej pracy, gdy doszła go depesza spod biegun. Dyrekcja Lotu oddała na jego potrzeby swój najnowszy samolot dyspozycyjny Błyskawica i Bielak zamierzał wyruszyć na nim w drogę przez Moskwę, Omsk, Krasnojarsk, Jakuck i Kołymsk do Przylądka Deżniewa; razem przeszło czternaście tysięcy kilometrów.

Nazywano go bohaterem, podziwiano jego poświęcenie i odwagę, prawiono mu komplementy, proszono o wywiady i nie dawano mu chwili spokoju, póki nie wyrzucił za drzwi reporterów i nie zaczął kląć. Wtedy część prasy nazwała go oryginałem, skupionym, małomównym, lecz gwałtownym. Reszta wyraziła zdziwienie, że takiego prostaka deleguje się w tak ważnej misji na kraniec świata.

Bielaka niewiele to wszystko obeszło. Nie miał czasu czytać, co o nim piszą.

Wystartował na swojej Błyskawicy w towarzystwie telegrafisty Skowrońskiego i jednym skokiem przyleciał do Moskwy.

Wylądował tylko po to, aby poddać się odprawie celnej i natychmiast po załatwieniu formalności poleciał dalej. Depesze doniosły nazajutrz, że widziano go nad Kazaniem i Omskiem oraz że lądował po ciemku późnym wieczorem w Krasnojarsku, przebywszy dalszych trzy tysiące sześćset pięćdziesiąt kilometrów w ciągu dziewięciu godzin.

Tegoż dnia ukazała się w prasie wiadomość o starcie innego Polaka, niejakiego Leszka Szczerbińskiego, na samolocie angielskiej ekspedycji filmowej z Borneo, Ów Szczerbiński miał do przebycia „zaledwie” jakieś siedem i pół tysiąca kilometrów, ale jego trzyosobowy samolot The Dark Heart rozwijał prędkość tylko dwieście pięćdziesiąt kilometrów na godzinę.

W tym samym czasie rozeszła się pogłoska, że w Meksyku wybuchł bunt wojska. Na tę depeszę nie zwrócono by większej uwagi, gdyby nie pewien szczegół, związany ze sprawą Junaka II. Oto jeden z kontraktowych lotników armii meksykańskiej, korzystając z zamieszek, uciekł na wodnosamolocie wojskowym w kierunku Los Angeles, usiadł na morzu poza granicą wód terytorialnych Stanów Zjednoczonych i, zakupiwszy zapas

benzyny od statku-cysterny, wystartował do Nome na Alasce, aby — jak oświadczył! — wziąć udział w poszukiwaniach rozbitków z Junaka.

Powątpiewano, czy uda mu się tam dolecieć, ponieważ odległość wynosiła ponad pięć tysięcy kilometrów. Zastanawiano się, co to za jeden ów ryzykant i do jakiej należy narodowości, bo depesze nie podawały nazwiska.

Nazajutrz pierwsze stronicie pism przyniosły dalsze szczegóły.

Bielak przed świtem wyleciał z Krasnojarska i wśród zawiei śnieżnych stracił łączność radiową zarówno z portem lotniczym, jak z Kireńskiem, skąd miano prowadzić go dalej do Jakucka. Obawiano się poważnie o jego życie. Wczesna zima tego roku skuła mrozem olbrzymie stepy i lasy azjatyckie, a w „stolicy zimna”, Jakucku, temperatura spadła o pięćdziesięciu stopni poniżej zera.

Burze śnieżne i huragany szalały od Uralu po Anadyr i od północnych skrajów tundry po mongolską granicę. Lotnicze linie komunikacyjne i pocztowe zostały unieruchomione od kilku dni i tylko ten jeden szaleniec walczył z wichrem, śniegiem i mrozem gdzieś nad okręgiem irkuckim, na północ od Jeziora Bajkalskiego, jeśli nie leżał pod szczątkami swego samolotu wśród gór Ilimu.

The Dark Heart lądował w Hongkongu po dziesięcio-godzimiym locie, przenocował i o świcie wyleciał do Szanghaju. Pilot jeszcze tegoż dnia miał zamiar dotrzeć do Mukden, to jest prawie na pół drogi od Przylądka Deżniewa nad Cieśniną Beringa.

Uciekinierem z Meksyku, który — jak utrzymywał — pożyczył sobie tylko wojskowy wodnosamolot od armii meksykańskiej, aby go zwrócić po skończonej akcji ratowniczej, okazał się niejaki Andrzej Kramer.

Pierwszych informacji o nim udzieliło Ministerstwo Spraw Zagranicznych Grecji, gdyż w swoim czasie był tam w niewoli jako lotnik walczący po stronie powstańców. Dalej okazało się, że walczył również w Afryce, nie wiadomo dokładnie przeciw komu.

Do lotnictwa meksykańskiego wstąpił jako pilot kontraktowy, spodziewając się, że między Meksykiem a Stanami Zjednoczonymi przyjdzie do wojny. Gdy jednak konflikt został ostatecznie załatwiony na drodze dyplomatycznej, zaczął się starać o przedterminowe zwolnienie i zamierzał wyjechać do Turcji. W tym czasie dowiedział się o katastrofie Junaka i o depe szach Plichty. Skorzystał więc z zamieszek wojskowych, aby drapnąć na „pożyczonej” maszynie.

Do Nome jednak nie doleciał. Z powodu wyczerpania zapasów benzyny musiał wodować koło Seward i tam został zatrzymany przez władze, które namyślały się, co z nim zrobić: czy wydać go wraz z wodnosamolotem rządowi meksykańskiemu, czy odesłać tylko samolot, czy wreszcie pozostawić go na wolności, a samolotu nie odsyłać.

Opinia publiczna co do osoby Kramera podzieliła się na dwa stronnictwa. Jedni widzieli w nim tylko awanturnika, który zdezerterował z wojska i ukradł samolot. Inni okazywali mu sympatię: szukał guza po całym świecie, ale nie bez szlachetnych intencji. Pierwsi nazywali go żołdakiem. Drudzy — błędnym rycerzem.

Tymczasem Kramer, który wcale nie interesował się tym, co piszą o nim w gazetach i nie chciał czekać na decyzję władz amerykańskich co do swojej osoby, wymknął się z rąk policji i wsiadł do pierwszego pociągu odchodzącego z Seward do Fairbanks — na północ.

Tu wszelki ślad po nim zaginął, tym łatwiej, że nie bardzo go szukano, uznając takie rozwiązanie sprawy za najwygodniejsze.

Tegoż dnia wyruszyła z Warszawy jeszcze jedna lotnicza ekspedycja ratunkowa, finansowana przez Doświadczalne Zakłady Lotnicze.

Samolot, trzyosobowy Pirat G-23 został zbudowany z metalu wynalezionego przez braci Józefa i Waldemara Koszutów, który nazwano „lekką stalą”.

Już sam ten wynalazek, polegający na zastosowaniu specjalnych domieszek

chemicznych do stopów żelaza i na procesach termoelektrycznych przy ich dalszej obróbce mogłyby wywołać przewrót w przemyśle lotniczym, jak zapewniały artykuły gazet. Nie dość jednak na tym. Prototyp Pirata, prócz niezwyklej mocy i wytrzymałości, miał jeszcze inne wyjątkowe właściwości.

„Nie zagłębiając się w szczegóły techniczne, które stanowią poniekąd tajemnicę —

pisał jeden z anonimowych autorów — możemy dziś podać do wiadomości publicznej, że samoloty typu Pirat mają skrzydła o zmiennej geometrii i nastawnym kącie natarcia podczas lotu.

Aby zrozumieć wszystkie korzyści tego nadzwyczajnego wynalazku, wystarczy

wiedzieć, że dotychczas konstruktorzy biedzili się nad połączeniem w jednym i tym samym samolocie trzech różnych właściwości, wzajemnie się wyłączających: po pierwsze, wielkiej wzbijalności (tj. szybkiego wznoszenia się przy krótkim starcie), co uwarunkowane jest dużym kątem natarcia płaszczyzn nośnych; po drugie, wielkiej szybkości poziomej na każdej wysokości, co zależy od profilu skrzydła i osiąga się przez mały kąt natarcia; wreszcie po trzecie, zwrotności, którą można osiągnąć przez powiększenie powierzchni nośnej, tracąc jednak na prędkości poziomej.

Wszystkich trzech zalet nie miał dotąd żaden samolot na świecie, ponieważ żaden nie posiadał skrzydeł o zmiennej powierzchni i kącie natarcia, a skonstruowanie płaszczyzn nośnych tego rodzaju napotykało nieprzezwyciężone przeszkody z powodu braku materiału dostatecznie wytrzymałego i zarazem lekkiego, z którego można by je było wykonać.

Dopiero genialny wynalazek braci Koszutów; «lekka stal», w połączeniu z nie mniej genialną konstrukcją skrzydła typu Pirat, daty w wyniku uniwersalny samolot, którego prototyp fabryka wysyła obecnie na pomoc rozbitkom Junaka.

W ekspedycji tej bierze udział Stefan Wirecki, pilot oblatujący fabryki, oraz główny monter Karol Zakrzewski jako mechanik.

Nie zamierzamy wcale pomniejszać wartości obu doniosłych wynalazków — pisały

inne dzienniki. — Zarówno lekka stal, jak skrzydła typu Pirat, które nawiasem mówiąc są wynalazkiem p. Karola Zakrzewskiego, a nie inżynierów biura konstrukcyjnego fabryki, niewątpliwie staną się w najbliższym czasie rewelacją w dziedzinie przemysłu lotniczego.

Ale każdy prototyp samolotu, szczególnie zaś prototyp oparty na tak odrębnych zasadach konstrukcyjnych i aerodynamicznych, wymaga szeregu prób, zmian i ulepszeń, zanim osiągnie pewien konieczny stopień doskonałości, pozwalający na produkcję seryjną.

Wysłanie doskonałej zresztą załogi na prototypie uważamy co najmniej za lekkomyślność ze strony zarządu fabryki. Jest to ryzyko, które może kosztować dwa życia ludzkie".

Dalej szczegółowo podane były życiorysy załogi Pirata, : którą Stanowili dwaj lotnicy słynnej „szkoły orląt".

Przypomniano, że Stefan Wirecki pochodził spod Łomży, że kilkakrotnie zdobywał pierwsze miejsce w międzynarodowych zawodach akrobacji lotniczej, wysuwając się na czoło światowego lotnictwa sportowego i że wreszcie został zaangażowany przez Doświadczalne Zakłady Lotnicze jako pilot fabryczny.

O Karolu Zakrzewskim pisano jeszcze obszerniej.

Pochodził z Wilna. Wcześniej stracił rodziców i wychowywał się u krewnych, właścicieli sklepu spożywczego. Już jako mały chłopiec zdradzał zdolności i zamiłowanie do konstrukcji lotniczych, ale był słabowity i jego marzenia o zawodzie pilota lub konstruktora lotniczego zapewne nigdy by się nie ziściły, gdyby nie wpływ szkoły sportów i pilotażu, znanej później pod nazwą „szkoły orląt", do której dostał się przypadkowo, zawarłszy znajomość z Jerzym Greyem. Racjonalnie prowadzone wychowanie fizyczne oraz własna wielka ambicja i wytrwałość zrobiły z Karola Zakrzewskiego sportowca i pilota

nieprzeciętnej klasy. Niestety wkrótce potem uległ ciężkiemu wypadkowi lotniczemu, w którym stracił nogę.

Kalectwo samo przez się było dla niego nieszczęściem: musiał pożegnać się na zawsze z większością sportów, które tak niedawno zaczął uprawiać, stał się inwalidą wyrzuconym za nawias życia. A prócz tego nie mógł nadal latać i to stanowiło dla niego prawdziwą klęskę.

Aby nie tracić kontaktu z lotnictwem, starał się otrzymać pracę jako mechanik w warsztatach linii lotniczych. Przyjęto go, choć nie był fachowcem (ukończył tylko sześć klas gimnazjum dawnego typu).

Wtedy przedstawił dyrekcji Doświadczalnych Zakładów Lotniczych swój pierwszy projekt skrzydeł o zmiennym profilu.

Na tym kończyły się prawdziwe informacje gazet. W rzeczywistości bowiem droga od owego pierwszego projektu do realizacji pomysłu Zakrzewskiego była o wiele dłuższa i bardziej ciernista, niż to sobie wyobrażali skłonni do wszelkich uproszczeń czytelnicy gazet i reporterzy.

Według tych ostatnich, od chwili nawiązania kontaktu z dyrekcją zakładów, Karol Zakrzewski stał się wybrańcem fortuny: wszystko mu się udawało.

Nie trzeba jednak zapominać, że ludzie, którym wszystko się „udaje”, muszą umieć ciężać do wytkniętego celu z niezwykłą energią i wytrzymałością po to, by go osiągnąć. To „udawanie się”, to tak zwane „szczęście” zwykle okupowane bywa licznymi wyrzeczeniami, zdobywane szczebel po szczeblu na drabinie życia, własną wartością i codziennym ciężkim wysiłkiem, ześrodkowanym zawsze w jednym kierunku. Tylko tacy ludzie, poza nielicznymi wyjątkami, które bez ich własnej zasługi los obdarza wygraną na loterii kariery, tylko tacy osiągają trwałe powodzenie.

Karola Zakrzewskiego dopuszczono do naczelnego dyrektora Józefa Koszuta, który przejrzał jego rysunki dość pobieżnie.

— Co pan umie? — zapytał.

— Byłem uczniem „szkoły orląt” — odpowiedział Zakrzewski.

— Tak, to wiele o panu mówi. Ale teraz.? — wymowne spojrzenie na sztywną protezę.

Inwalida zaczerwienił się.

— Chciałbym... — zaczął.

— Nie, nie o to chodzi — przerwał mu szorstko dyrektor. — Pytam, co pan umie?

Jaką szkołę zawodową pan skończył? Jakie ma pan podstawy teoretyczne i praktyczne do pracy mechanika, montera czy konstruktora?

Zakrzewski musiał przyznać, że prócz bardzo niewielkiej praktyki mechanika samolotowego i dyletanckich studiów w zakresie modelarstwa, które były raczej zabawą i rozrywką w gimnazjum, nie umie nic.

— Więc właśnie — odrzekł Koszut. — Właśnie: dyletantyzm. Pan ma nawet niezłe pomysły — mówił dalej po chwili, I uderzając dłonią po rozłożonych rysunkach. — Ale to są projekty dyletanta. Nie umie pan nawet rysować. Nie zdaje pan sobie sprawy ze szczegółów i nie ma pan pojęcia o wytrzymałości materiałów, o spawaniu stali, o obróbce metali, o prawach aerodynamiki, o tysiącu innych rzeczy, które zna doskonale każdy z naszych majstrów. Widzi pan, ja nie twierdzę wcale, że tylko dyplomowany inżynier może dokonać wielkiego wynalazku w dziedzinie konstrukcji lotniczych. Nie, w kolejnictwie, w elektrotechnice, w lotnictwie i w przemyśle dokonywali nieraz bardzo doniosłych ulepszeń i wynalazków majstrowie, technicy, robotnicy; ale zawsze fachowcy. Gdyby pan miał za sobą choćby szkołę ślusarską albo jakieś liceum przemysłowe i trochę specjalizacji, nie wahałbym się przyjąć pana i pańskie rysunki jako wartościowe. Tak jak jest, nie mogę dać panu zajęcia, a co do projektów, które mi pan pokazał, od razu muszę pana rozczarować, że są w tej formie niewykonalne, jakkolwiek widać, że pan ma w tym

kierunku duże zdolności.

— Cóż ja mam z sobą począć? — westchnął Zakrzewski. Dyrektor wykonał gest zniecierpliwienia, jakby chciał powiedzieć: „Cóż mnie to obchodzi?”, ale powstrzymał się i raz jeszcze rzucił okiem na rysunki.

— Niech się pan uczy — powiedział. — Mamy dobre szkoły doksztalcające. Może pan w ciągu paru lat uzupełnić braki i stać się fachowcem. Wtedy zobaczymy. I Zakrzewski zaczął się uczyć. Chciał mieć nowy zawód na miejsce zawodu pilota, który stał się dla niego niedostępny. Chciał jak najprędzej wrócić do lotnictwa jako pełnowartościowy pracownik.

Z początku nauka szła mu trudno. Odwykł od niej przez ostatnich parę lat, wiele zapomniał. Ale prędko potrafił nagiąć się do systematycznej pracy.

Tymczasem dawni koledzy i przyjaciele dowiedzieli się o jego losie. Chcieli mu dopomóc. Ofiarowywano mu pracę to tu, to tam.

Wkrótce otrzymał płatną praktykę w warsztatach mechanicznych. Był tam najzdolniejszym i najpilniejszym uczniem. Już po trzech miesiącach awansował na robotnika, a wkrótce potem na czeladnika.

Ten awans bardzo go cieszył. Zaczynał po raz drugi i oto szedł naprzód po nowej drodze nie gorzej, ba, lepiej, niż za pierwszym razem. Wiedział, że jest w tym wyłącznie jego własna zasługa. To napawało go pewnością i wiarą we własne siły.

Z uśmiechem politowania spoglądał teraz na swój pierwszy projekt skrzydeł o zmiennej geometrii. O ileż więcej już teraz wiedział w tej sprawie.

Tylko jedno spostrzeżenie martwiło go bardzo; im więcej się uczył, im więcej zdobywał

wiadomości fachowych, tym lepiej sobie uświadamiał, jak wiele luk w swojej wiedzy musi jeszcze uzupełnić, aby dokonać tego wynalazku. Gdy jedna trudność rozwiewała się w jego umyśle pod wpływem nabytego doświadczenia, wyrastały dziesiątki nowych wątpliwości.

Wtedy gorączkowo szukał rozwiązania w coraz innych podręcznikach, pochłaniał grube tomy i sięgał do coraz nowych gałęzi tej, zdawało się, nieogarnionej dziedziny, którą stanowiła technika.

Kiedy ja się tego wszystkiego nauczę? - myślał nieraz I z przerażeniem, widząc, że realizacja jego marzeń oddala się zamiast się zbliżać, w miarę jak on sam ogarnia coraz szersze horyzonty wiedzy fachowej: Czasem po prostu opadały mu ręce w takich chwilach: Ale trwało to krótko. Rozsądek mówił mu, że oddalanie się od celu jest pozorne. Poznawał przecież tylko prawdziwą jego odległość.

W półtora roku po pierwszej rozmowie z dyrektorem - Koszutem zgłosił się do fabryki po raz drugi, już jako wykwalifikowany podmajstry.

Józef Koszut przypomniał go sobie od razu,

— Przynosi pan nowe rysunki i plany skrzydła o zmiennej geometrii? — zapyta! z lekkim uśmiechem.

— Nie — odrzekł Zakrzewski. — Przynoszę świadectwa z rocznej praktyki mechanicznej i z ukończenia przemysłowej szkoły doksztalającej. Poza tym jestem już podmajstrzym...

- Ho, ho! Jeżeli pan będzie dalej szedł w tym tempie, to nie minie rok, a zostanie pan u nas majstrem — powiedział dyrektor.

Zakrzewski zaczął pracować w fabryce jako brygadzysta; Po roku był nie tylko majstrem, ale szefem oddziału. Wkrótce został kierownikiem montażu.- W następnym roku zaprojektował i wykonał z „lekkiej stali” model skrzydła, które nazwał Pirat.

To było największe jego zwycięstwo. Naczelnny konstruktor fabryki, inżynier Witold Górski, oświadczył po obejrzeniu i przedmuchaniu modelu w tunelu aerodynamicznym, że wynalazek może wywołać przewrót w lotnictwie.

I oto teraz pierwszy samolot Pirat G-23 konstrukcji inżyniera Górskiego, z płaszczyznami nośnymi o zmiennej geometrii, pomysłu Karola Zakrzewskiego, leciał z Warszawy do Barrow, gdzie ostatecznie została założona główna baza lotnicza dla ekspedycji ratunkowych poszukujących rozbitków z Junaka II.

*

W tym samym czasie lotnicy amerykańscy, którzy zdołali wylądować w Serce Kamień, rozpoczęli metodyczne poszukiwania między 70 a 75 stopniem szerokości, poczynając od Ice Cap, a kończąc na Wyspie Wrangla, gdzie było jedno z lotnisk radzieckiej bazy ratowniczej.

Dwa lodołamacze Wielkiej Linii Północnej sforsowały zapory lodowe na północ od przylądka Hope, minęły siedemdziesiąty równoleżnik i posuwały się wzdłuż sto sześćdziesiątego piątego południka, mając na swych pokładach po jednym samolocie K-6 z załogą radziecką.

Z Ochocka dokoła Kamczatki podążały jeszcze dwa radzieckie łamacze lodu, również wyposażone w samoloty.

Mimo to poszukiwania nie dawały i nadal żadnego wyniku, czemu zresztą nie można się było dziwić: po pierwsze nie było żadnej pewności, że obóz rozbitków znajduje się jeszcze w granicach zakreślonych dla poszukiwań, po wtóre zaś granice te obejmowały

około czterystu tysięcy kilometrów kwadratowych, a więc przestrzeń większą niż powierzchnia całej Polski.

Wątpliwości co do strefy, do jakiej przede wszystkim należy skierować wywiady

lotnicze, zostały wyjaśnione, gdy pewnego dnia do Barrow nadeszła depesza z Reykjavíku, że statek wielorybiczny Shannon, który powrócił z wyprawy u zachodnich wybrzeży Grenlandii, słyszał sygnały SOS nadawane na fali czterdzieści jeden i pięć dziesiątych metra przez radiostację Junaka II. Sygnały te, częściowo tylko zrozumiałe, podawały pozycję obozu na szerokości 78 stopni, a więc o wiele dalej na północ niż ogólnie przypuszczano.

Gdyby istotnie rozbitkowie znajdowali się w pobliżu siedemdziesiątego ósmego równoleżnika, odległość ich obozu od Barrow wynosiłaby w najszczęśliwszym wypadku ponad osiemset pięćdziesiąt kilometrów, a od Serce Kamień około tysiąc trzysta kilometrów. W obie strony trzeba było zatem przelecieć tysiąc siedemset lub nawet dwa tysiące sześćset kilometrów bez lądowania, nie licząc zbieżności, nieuniknionych przecież w czasie poszukiwań.

Sytuację komplikowało jeszcze milczenie radiostacji Junaka II, które nastąpiło po ostatnich depeszach wzywających pomocy lotników ze „szkoły orląt”. Ogólnie przypuszczano, że kra lodowa, na której rozbitkowie znaleźli schronienie, uległa rozczłonkowaniu lub zupełnemu zniszczeniu. Nie wróżyło to nic dobrego; obóz albo został

pochłonięty przez fale, albo też podzielony na kilka części i zniesiony prądem w nie znanym kierunku.

Wprawdzie i nadal czyniono poszukiwania w miarę możliwości technicznych, ale główną nadzieję pokładano teraz w samolocie Wireckiego, który zmierzał ku Alasce drogą północno-zachodnią przez Islandię i polarne stacje Grenlandii oraz Kanady.

Na Bielaka przestano już liczyć. Jego samolot nie przeleciał nad Jakuckiem i, o ile można było stwierdzić, nie lądował w żadnej zamieszkałej okolicy. O Kramerze nic nie było słyhać. Szczerbiński zaś na swoim The Dark Heart minął wprawdzie Mukden i doleciał do Władywostoku, ale posuwał się stosunkowo wolno, walcząc ze stałym północno--

wschodnim wiatrem, który zmniejszał jego prędkość do stu osiemdziesięciu kilometrów na godzinę.

Trzeciego dnia gazety wydały nadzwyczajne dodatki. Biuletyn Międzynarodowej

Agencji Telegraficznej doniósł o rozbiciu jednego z radzieckich samolotów nad Zatoką Koluczyńską przy czym załoga odniosła lekkie rany. Inny samolot z załogą kanadyjską lądował przymusowo z braku benzyny na lodach i również został uszkodzony. Lotników

kanadyjskich zabrał pilot samolotu wywiadowczego z lodołamacza Wielkiej Linii Północnej, który usłyszał ich sygnały radiowe.

Tymczasem w stacji arktycznej Pitlekaj gromadzono zapasy materiałów pędnych, żywności, opału, ciepłej odzieży, a piloci radzieccy nadal dokonywali dalekich lotów patrolowych w poszukiwaniu rozbitków. Niestety, poszukiwania te nie dały żadnego wyniku, a pogoda była coraz gorsza ...

To były wiadomości niepomyślne. Ale tegoż dnia po południu ukazały się następne nadzwyczajne wydania dzienników z nagłówkami:

„Bielak na samolocie Błyskawica minął Jakuck!”

„Samolot Polskich Linii Lotniczych nad rzeką Leną!”

„Dalszy bohaterski lot Bielaka!”

Okazało się, że Bielak musiał lądować na południowy wschód od Preobrażenska

wskutek silnego oblodzenia samolotu i zerwania anteny. W słabo zaludnionej okolicy z trudem odnalazł jakąś wieś, zawiąną śniegiem, której mieszkańcy pomogli mu przeciągnąć maszynę na sąsiednie pola, odpowiednie do startu. Musieli rozkopywać śnieg, aby start był

możliwy i aby można było dobrać do zaimprovizowanego lotniska.

Wiadomość o tym nadeszła dopiero z Suntarska, gdzie Bielak wylądował, aby

naprawić uszkodzoną antenę i wziąć benzynę. Nazajutrz przeleciał nad Leną, omijając Jakuck od północy i nad Górami Wierchojańskimi gnał do Niżnie Kołymska, gdzie dwa miesiące przedtem Junak II stał na zewnętrznej redzie, wylądowując węgiel.

Nie mógł tego etapu przelecieć od razu, ponieważ na tej szerokości geograficznej dzień trwał zaledwie kilka godzin, a nocne lądowania na pomniejszych lotniskach zdawały mu się zbyt wielkim ryzykiem. Nocował w polu, śpiąc w samolocie i marznąc na kość, zmordowany i wyczerpany całodziennym trudem przy zapuszczaniu zlodowaciałego silnika, ale startował na długo przed świtem, aby przelecieć możliwie największy dystans za dnia.

Przybył do Niżnie Kołymska siedemnastego listopada i tam dowiedział się, że w urzędzie pocztowym jest dla niego depesza z Fairbanks.

Od razu pomyślał o Kramerze, bo słyszał o jego eskapadzie przerwanej w Seward przez policję Stanów Zjednoczonych i o ucieczce w niewiadomym kierunku.

Istotnie depesza była od Kramera.

„Idę z Fairbanks w kierunku rzeki Jukon do Episcopal Mission z bardzo

sympatycznymi myśliwymi.. Mamy trzy żółte namioty. Może byś po mnie wstąpił, bo

chodzenie na nartach jest nudne przy większych przestrzeniach. Andrzej Kramer".

„Wstąpić nad Jukon! Dobrze jeszcze, że nie nad Amazonkę" — westchnął Bielak.

Ponieważ jednak postanowił już przedtem lecieć do Barrow, odległego o tysiąc pięćset kilometrów od Niżnie Kołymska, więc ostatecznie zdecydował się na to zboczenie.

Tymczasem The Dark Heart dotarł już do wschodnich wybrzeży Kamczatki i leciał nad Morzem Beringa w kierunku Przylądka Deżniewa przy sprzyjającej pogodzie, a Pirat G-

23

bez wypadku przeleciał nad południową Grenlandią i znajdował się gdzieś w okolicach wyspy Southampton nad Zatoką Hudsonską.

Gdyby nie ten osioł — myślał Bielak o Kramerze — gdyby nie ten zawałidroga spod ciemnej gwiazdy, byłbym pierwszy w Barrow. A tak pierwszy przyleci albo Szczerbiński, albo Wirecki...

Ale Bielak mylił się, ponieważ nie wiedział, że niemal w tej samej chwili startuje z Polski jeszcze jeden pilot. Pilot, który nie zawahał się lecieć wprost przez biegun północny, lądując między Tromso a Barrow tylko raz, i to w ciemnościach nocy polarnej na północnym wybrzeżu Spitsbergenu.

Miał ogółem do przebycia siedem tysięcy kilometrów, z czego bez lądowania trzy tysiące trzysta pięćdziesiąt. Wyleciał z Polski na samolocie niejakiego pana Stensona wraz z właścicielem i jego pilotem. W drodze przeprowadził rozmowę radiotelegraficzną z Oslo i, prosząc o utrzymanie tego w zupełnej tajemnicy, wynajął na rachunek Stensona czteroosobowy samolot Troll, przeznaczony specjalnie do wypraw arktycznych.

Na jego polecenie Troll, mający zasięg około czterech tysięcy kilometrów, przeleciał z Bergen do Tromso i został natychmiast przygotowany do dalszej drogi.

Na pytanie, kto prócz pilota weźmie udział w locie do Barrow, odpowiedziano z radiostacji pokładowej Stensona, że trzy beczułki benzyny po dwieście litrów każda. Więcej nikt.

Wszystkie te życzenia spełniono natychmiast: Stenson był znanym bankierem i miał nieograniczony kredyt.

Zanim wiadomość o tym nowym sensacyjnym locie dotarła do prasy, Troll wystartował z Tromsö.

W redakcjach dzienników powstał nieopisany gwałt: nie można się było dowiedzieć nazwiska pilota, Stenson zaś był nieuchwytny. Reporterzy zdolali ustalić jedynie, że Troll ma prędkość około trzystu trzydziestu kilometrów na godzinę, a co za tym idzie, że powinien wylądować na Spitsbergenie w trzy i pół godziny po starcie. Nie pozostawało nic innego, jak czekać na wiadomości stamtąd, bo urzędnicy, którzy załatwiali formalności paszportowe i celne tajemniczej załogi, również milczeli jak zakłęci.

Wiadomości w drodze radiotelegraficznej nadeszły istotnie w spodziewanym czasie, ale nie rozwiązały zagadki. Były krótkie i treściwe: „Samolot Troll lądował godzina jedenasta czterdzieści pięć. Startował do Barrow godzina dwunasta dziesięć.

Trzeba było poprzestać na depezbach o innych polskich lotnikach, które zresztą nie przestawały budzić żywego zainteresowania czytelników.

Oto Szczerbiński na TheDark Heart, lecąc niemal bez odpoczynków nocnych

(ponieważ skrócił je do trzech godzin), minął Zatokę Anadyrską i zbliżał się szybko ku Cieśninie Beringa. Bielak „omal nie otarł się o niego, mijając Półwysep Czukczów” — jak pisał pewien reporter, który widocznie wcale nie wiedział, że ten półwysep ma około stu

dwudziestu tysięcy kilometrów kwadratowych powierzchni. Wirecki i Zakrzewski obleciawszy kulę ziemską z przeciwnej strony wylądowali w forcie Good Hope nad rzeką Mackenzie.

Wszystkich trzech oczekiwano w Barrow jeszcze tego samego dnia. Powstawały spory i zakłady, kto z nich przybędzie pierwszy, bo mieli prawie równe szanse.

Wtem na fali trzydzieści metrów przyszła radiodepesza z Trolla od tajemniczego pilota:

„Samolot Troll mija biegun północny. Leci we mgle. Wszystko dobrze. Jerzy Grey”.

Jerzy Grey... To nazwisko zelektryzowało nie tylko całą Polskę i nie tylko Europę.

Greya znał dobrze cały świat lotniczy.

Reporterzy prześcigali się teraz w pisaniu artykułów o nim, o jego rekordach : zwycięstwach.

W roku 1920 był w lotnictwie wojskowym. W roku 1922 oblatywał samoloty w fabryce Bregueta. Wkrótce potem dokonał pierwszego przelotu nad Saharą. Sprzedawał i reklamował samoloty na całym świecie.

W latach 1924 i 1925 zwyciężył w zawodach o puchar Davisa, następnie zaś w kilku międzynarodowych zawodach akrobacji. Potem — w locie dokoła świata. Potem — w wyścigach Londyn—Australia i Paryż—Sajgon.

Posiadał kilkanaście rekordów lotniczych różnych kategorii.

Stworzył najlepszą szkołę pilotów, zwaną „szkołą orlą”.

Potem na dłuższy czas znikł z horyzontu. Podobno organizował komunikację lotniczą w Indiach i w Stanach Zjednoczonych, dostarczał samolotów Grecji, bywał wzywany jako rzeczoznawca lotniczy do różnych krajów, pracował nawet w polskim wywiadzie lotniczym zagranicą...

To były wprawdzie tylko plotki, pogłoski i domysły, krążące koło jego osoby, ale tym bardziej rozpałały ciekawość i tym więcej tajemniczości dodawały jego postaci.

„Tylko tego pokroju człowiek, tylko taki as, tylko tej miary pilot mógł w ciągu paru godzin zdecydować się, zorganizować i zrealizować gigantyczny przelot z Norwegii na Alaskę ponad biegunem północnym z jednym tylko lądowaniem na Spitsbergenie — pisały gazety. — Tylko Jerzy Grey mógł odważyć się na taki lot samotnie.

Całe przedsięwzięcie, jego szalone tempo i rozmach oraz znakomita organizacja wskazywały od razu, że inicjatorem i wykonawcą nie może być nikt inny tylko najlepszy pilot świata Grey.

Domyślaliśmy się od razu, że bohaterskim pilotem, który w tak krótkim czasie zdołał

znaleźć środki, opracować szczegóły i zorganizować całą wyprawę przez biegun do bazy w Banów, jest Jerzy Grey" — blagowali reporterzy.

*

Tymczasem Grey leciał w gęstej mgle, która otoczyła go zewsząd, zakrywając przed jego wzrokiem błękitne i zielone lodowce Arktyku, śniegi olbrzymich przestrzeni podbiegunowych, pokrytych nie rozmarzającą skorupą lodów stałych, kanały, cieśniny i wolne przestwory wód oraz szare ośnieżone skały wysp i wysepek. W chwili, gdy nadawał depezę, miał przed sobą jeszcze ponad dwa tysiące kilometrów drogi do przebycia. Sześć i pół godziny lotu.

W ciągu ostatniej doby przeleciał pięć tysięcy kilometrów. Od trzydziestu sześciu godzin nie spał.

Teraz musiał lecieć na ślepo, wyłącznie według przyrządów. Nie mając czasu i nie mogąc porozumieć się co do zorganizowania łączności radiowej, która umożliwiłaby mu utrzymanie kierunku, pozbawiony wskazań zwykłej busoli, która nie działała na tych szerokościach geograficznych, jeszcze przed startem z Tromsö włączył kompas żyroskopowy i kierował się jego kursem. Dla utrzymania samolotu w równowadze wystarczał mu sztuczny horyzont. Miejsce przelotu określał według przypuszczalnej prędkości i czasu, jaki wskazywał precyzyjny zegar pokładowy.

Nie było to bynajmniej łatwe. Nieustanne napięcie nerwów i wytężenie uwagi męczyły go bardzo. Zmiana kursu nawet o jeden stopień na tak wielkiej przestrzeni daje różnicę około stu kilometrów w lewo lub prawo od celu. Gdyby zboczył o kilka stopni, mógł trafić na Cieśninę Beringa zamiast do Barrow, a to równało się wodowaniu na morzu z braku benzyny.

Leciał więc ze wzrokiem utkwionym w krążek żyrokompasu, nie pozwalając sobie na żadne najkrótsze nawet wypoczynki i tylko od czasu do czasu szybkim spojrzeniem obrzucał inne przyrządy i zegary.

Mgła skończyła się po dwóch godzinach, ale chmury płynące z południa tworzyły gruby, niski pułap, który potęgował ciemność. Pod samolotem sunęły wielkie poła lodowe, tylko z rzadka poprzecinane czarnymi zygzakami pęknięć i kanałów. Nieznośna jednostajność krajobrazu, spotęgowana jeszcze słabą widocznością w mroku, nużyła Greya tak, że tylko z trudem zdobywał się na czuwanie.

Bolały go wszystkie mięśnie, zdrętwiałe w długim bezruchu. Barki ciążyły mu, jakby dźwigał na nich stukilowe brzemię, ramiona omdlewały...

Starzeję się czy co u licha? — strofował się rozdrażniony tymi przywidzeniami.

Próbował zmienić pozycję, prostował się, zasiadał głębiej w fotelu, który był przecież

wygodny i miękki. Uśmiechał się i oświadczał głośno, że mu jest zupełnie dobrze: Ale po chwili cierpiał znowu w niewoli kabiny samolotu. Nie mógł ani na chwilę się stąd wydostać. Musiał tu tkwić w bezruchu jeszcze kilka godzin i musiał uważać, przede wszystkim nieustannie uważać na kurs.

Żeby chociaż nie było tak piekielnie nudno — pomyślał.

Włączył radio i nałożył słuchawki. Złapał pierwszą lepszą stację i omal nie usnął: nadawano koncert symfoniczny, a muzyka poważna była jedną z niewielu dziedzin, które go wcale nie interesowały.

Przekręcił gałkę strojącą i przypadkowo trafił na komunikat Międzynarodowej Agencji Radiowej z Nowego Jorku o akcji lotniczej, w której sam brał udział.

Wysłuchał z pobłażliwym uśmiechem, co mówiono o jego tajemniczej działalności wśród wielkich potentatów finansowych i przemysłowych w Europie i dowiedział się kilku szczegółów o sobie, których wcale nie znał. Bawiło go to szczerze.

Potem spiker przeszedł do ostatnich wiadomości z Barrow. Oczekiwano tam przylotu Wireckiego, Szczerbińskiego i Bielaka, który niespodziewanie znalazł się daleko na południe od swojej trasy. Wirecki z Zakrzewskim naprawiali jeszcze drobne uszkodzenia swego Pirata w forcie Good Hope, ale mieli wylecieć lada godzina.

The Dark Heart wylądował w Nome, entuzjastycznie witany przez tamtejszych lotników amerykańskich i przygotowywał się do startu; Szczerbiński miał do przebycia niecałe dziewięćset kilometrów.

„O samolocie Troll, na którym leci Jerzy Grey, brak od trzech godzin wszelkich wiadomości” — zakończył spiker.

— No, tak — mruknął Grey. — Wiem o tym.

Zastanowiło go, że Bielak tak daleko zboczył z trasy. Wyglądało na to, że zabłądził; tak przynajmniej twierdził spiker. Ale Grey wiedział, że żaden z pilotów, którzy wyszli ze „szkoły orląt”, nie mógł pomylić się o 90 stopni.

Spojrzał na mapę ogólną Alaski i odnalazł Episcopal Mission nad Jukonem.

Na północ od Fairbanks — stwierdził. — Rozumiem: Kramer.

Uśmiechnął się na wspomnienie tego zadzierzystego chłopaka, którego poznał wiele lat temu w Krakowie. Zobaczył go po raz pierwszy na jednej z bocznych uliczek Krowodrzy w chwili, gdy mały Jędrzek Kramer prał na kwaśne jabłko dwa razy większego od siebie dryblasa, który napadł żydowskiego chłopaka, niosącego tacę ciastek z cukierni.

Taki był zawsze — pomyślał. — Pierwszy do bójki, ale zawsze po stronie słabszego.

Kramer zawsze coś takiego musiał zbroić, że trzeba go było potem wyciągać z opresji.

Wszyscy koledzy nadstawiali za niego głowy, on zaś przyjmował to najnaturalniej w

świecie.

Lubili go. Był dzielny i odważny, a najlepiej czuł się wtedy, gdy wywołał jakąś wielką awanturę. I teraz z pewnością poczciwy Bielak ratował go z kabały, w którą się wplątał „pożyczając” sobie meksykański wodnosamolot.

Radioodbiornik zamilkł. Grey leciał jakiś czas jeszcze wśród ciszy usłanej szumem silnika, po czym włączył się na falę sto dwadzieścia pięć metrów, aby złapać komunikat meteorologiczny dla lotników.

Nadawała stacja Varing z Wyspy Wrangla. Było ją źle słychać i Grey zrozumiał mniej więcej połowę komunikatu.

Na północny zachód od Morza Beauforta, a więc akurat na jego drodze, szła burza śnieżna.

„Chmury od dwustu do trzech i pół tysiąca metrów. Możliwe obmarzanie. Burza przesuwa się ze wschodu na zachód z prędkością do siedemdziesięciu kilometrów na godzinę, na przestrzeni około trzystu pięćdziesięciu kilometrów. Front między 78 a 74 stopniem szerokości północnej” — odcyfrował według kodu sygnałów służby meteorologicznej.

Szybko obliczył derywację, czas i odległość. Postanowił uciec w górę, aby uniknąć oblodzenia maszyny, co mogłoby zmusić go do lądowania.

Upewnił się jeszcze co do stanu pogody w okolicach Barrow. Pułap sięgał tam pięciuset metrów. Wiał umiarkowany wiatr południowy.

Wystarczy — pomyślał i zwiększył obroty.

Po chwili zagłębił się w szarych obłokach. Pochłoneły maszynę i zamknęły się za nią bez śladu. Ponad pół godziny przebijał się przez ich grubą warstwę i odetchnął z ulgą ujrawszy wreszcie gwiazdy błyszczące na ciemnym aksamicie nieba.

Prawie dwie godziny leciał na wysokości czterech do pięciu tysięcy metrów, mając pod sobą skłębioną, pooraną wichrem płaszczyznę chmur.

Raz czy dwa zdrzemnął się na minutę lub może kilkanaście sekund, Ocknąwszy się postanowił, że nie zaśnie więcej, ale jeszcze kilkakrotnie łapał się na granicy utraty świadomości.

Wreszcie postanowił sprawdzić, gdzie się znajduje, i wywoławszy stację w Barrow nadał sygnał QDT.

W trzy minuty później usłyszano go w Lisbourne i w Nigaluk, porównano pelengi, powiadomiono Barrow. To trwało też około trzech minut.

Po siedmiu minutach otrzymał odpowiedź nadaną po angielsku na fonii.

„Halo, Jerzy Grey, na samolocie Troll. Znajduje się pan nad północnym wybrzeżem Alaski, dwadzieścia kilometrów na zachodnio-południowy zachód od lotniska w Barrow.

Zapalamy czerwone światła graniczne i oświetlamy zielony sygnał T do lądowania. Pułap: czterysta metrów. Będziemy pana prowadzili w kierunku lotniska”.

- Dziękuję — odpowiedział Grey. — Dam sobie radę; Proszę mi tylko podać wasz peleng w stosunku do mnie”.

„43 stopnie” — nadeszła natychmiastowa odpowiedź. — Na wszelki wypadek stałe będziemy na podsłuchu”:

„Dziękuję — powtórzył Grey. — Schodzę z pięciu tysięcy metrów”.

Znów zagłębił się w chmury i szedł w dół, raz po raz podgrzewając nadmiernie ochładzany silnik.

Wtem w jego słuchawkach zabręczały nikłe, dalekie sygnały jakiejś nie znanej stacji.

Słuchał mimo woli i wyłowił spośród kresek i kropek pytanie o pozycję własną samolotu SP-RYD Pirat G-23.

— Wirecki leci! — zawołał głośno, nie mogąc powstrzymać się od tego okrzyku.

W tej samej chwili zabręczały kreski i kropki o innym tonie, zmieszane, skłócone, bezładne.

Przerwała je stacja w Barrow sygnałem QDJ — „Nadajecie równocześnie z innym samolotem” — po czym wezwała do rozmowy Pirata.

„Następnie niech mówi Błyskawica; Potem The Dark Heart” — usłyszał jeszcze Grey.

Był na wysokości trzech tysięcy metrów i zauważył, że jego samolot zaczyna obmarzać.

Na krawędziach natarcia skrzydeł osiadała wilgoć, natychmiast ścinająca się w lód i szron.

Warstwa jego grubiała coraz bardziej i tworzyła się zapewne także na śmigle, bo kiedy dodawał gazu, obroty nie dochodziły do zwykłej normy.

Tymczasem rozmowa radiostacji w Barrow z trzema samolotami trwała nadal. Grey wywnioskował z niej, że Szczerbiński przyleci w kilkanaście minut po nim; Wirecki jest nad przylądkiem Beerhev, o dwieście dwadzieścia kilometrów na wschód od Barrow, Bielak zaś mija jezioro Chandler w połowie drogi między Barrow a Jukonem.

Na wysokości tysiąca pięciuset metrów Troll stał się tak ciężki, jak przy starcie z Tromsö, gdy miał pełne zbiorniki benzyny. Stery pracowały opornie i maszyna reagowała

niechętnie na ich ruchy.

Grey zaniepokoił się tym i zwiększył prędkość. Na ośmiuset metrach chmury stały się szczególnie gęste i przechłodzona para osiadła na całej maszynie. Samolot zniżał się teraz prędzej, niż Grey mógłby sobie tego życzyć.

Jeśli nie wyjdę wprost pod wiatr i mniej więcej w kierunku na lotnisko, może być kiepsko — pomyślał.

Na wysokości pięciuset metrów chmury otaczały go jeszcze.

Teraz trzeba było wyteńczyć całą uwagę; Grey pochylił się nad sterem i raz po raz przenosił wzrok z podziałki wysokościomierza na ciemną przestrzeń przed sobą, w której kłębiły się szare obłoki.

Wtem dojrzał błysk światła w dole i prawie natychmiast kotłowisko chmur odpłynęło wzwyż, rozwiało się pod samolotem, jak gdyby upuszczając go w ciemność.

Na samym dnie tej ciemności, na tle śniegu czerniały jakieś budynki z oświetlonymi oknami i stały drobne ludzkie postacie. Nieco dalej na prawo, jak rzadko nizany różaniec czerwonych paciorków, błyskały graniczne lampy lotniska z zielonym wskaźnikiem T pośrodku. Tam należało wylądować.

Grey dodał gazu i szedł skośnie w dół. Silnik ryczał, krztusił się, strzelał, przerywał i ryczał znowu. Ziemia była coraz bliżej. Maszyna przepadała i podrywała się.

W pewnej chwili, przed granicą równiny przygotowanej do lądowania, zdawało się, że opadnie między śnieżne zaspy. Spod budynków już ruszyły psie zaprzęgi i zaczęli biec ludzie.

Ale Grey raz jeszcze poderwał ją pełnym gazem. Przemknęła nad wyjeżdżoną drogą, przeskoczyła jakiś wał i ciężko opadła na śnieg tuż u skraju lotniska.

W świat poleciały depesze:

„Jerzy Grey na samolocie Troll wylądował o godzinie dwudziestej trzeciej trzydzieści na lotnisku Barrow”.

W kwadrans później przyleciał Szczerbiński na The Dark Heart. W dwadzieścia minut po nim lądowali Wirecki z Zakrzewskim na Piracie, a w pół godziny później dwusilnikowa Błyskawica Bielaka rozpyliła śnieg najbardziej na północ wysuniętego przylądka Alaski.

Pierwsze loty wywiadowcze polskiej ekipy ratunkowej w poszukiwaniu rozbitków

Junaka II nie dały pożądanego wyniku, choć zgodnie z depeszą s/s Shannon przesunięto ich główny rejon poza siedemdziesiąty ósmy równoleżnik. W lotach tych brali udział Wirecki z Zakrzewskim oraz Grey z Kramerem.

Ten ostatni przyleciał do Barrow na Błyskawicy, zabrany przez Bielaka z obozu

traperów nad Jukonem. Jak zwykle tak i tym razem uważał, że nic nadzwyczajnego się nie stało: rzeczywiście pożyczył w Meksyku samolot i byłby go przecież zwrócił, gdyby nie upór policji Stanów Zjednoczonych. No, a później trzeba było wiać, więc prostym obowiązkiem Bielaka stało się dopomożenie mu w biedzie.

Szczerbiński miał kłopoty ze swoim samolotem. The Dark Heart przeznaczony był do

lotów pod równikiem, chłodził się nadmiernie na tej szerokości geograficznej. Trzeba było przystosować go bodaj prowizorycznie do zmienionych warunków. Poza tym jego zasięg nie przekraczał tysiąca dwustu kilometrów. Wyłączało to na razie wszelkie dalsze wywiady i poszukiwania.

Co się tyczy Bielaka i Skowrońskiego, to pierwsze dwie doby w Barrow zeszły im na

naprawie radiostacji, która zepsuła się na kilkanaście minut przed lądowaniem w bazie ekspedycji ratowniczych.

Dopiero na trzeci dzień, przy silnym wietrze południowo-wschodnim, Błyskawica wystartowała do pierwszego lotu.

Minąwszy wąski, parokilometrowy pas lodów przybrzeżnych, Bielak znalazł się nad

otwartym morzem, po którym cwałował wiatr. Szare góry wody, idące miarowo jedna za drugą, niosły na grzbietach wielkie płyty kry. Wiatr siadał na karkach fal, chwycił je za grzywy i rozczesywał na białą pianę; Było zimno i ciemno, choć na niebie błyszcząły gwiazdy, jak srebrne gwoździe wbite w gładki strop podbiegunowej nocy.

W pół godziny po starcie ukazały się pierwsze pola lodowe. Były spękane, podzielone licznymi kanałami i — o ile można było dojrzeć z wysokości dwustu metrów — bardzo nierówne.

Skowroński nadał depeszę do Barrow:

„Lecimy dwieście metrów nad lodami, które wydają się jeszcze ciągle ruchome. Kurs 345 stopni. Wszystko w porządku”.

Począł na odpowiedź, a gdy ostatnie kreski i kropki sygnału „Zrozumiano” ucichły w jego słuchawkach, ziewnął potężnie i oświadczył, że jest nudno.

Bielak spojrział na niego spode łba i wzruszył ramionami.

— Tobie zawsze nudno — powiedział spokojnie.

— Zawsze, nie zawsze. Jak leciał z nami Kramer, to się nie nudziłem: ten przynajmniej opowiada, nie siedzi jak pień. Jak lecieliśmy nad Związkiem Radzieckim też było ciekawiej.

A tu... — machnął ręką.

— Ja ciebie nie będę bawił — mruknął Bielak, — Nudź się sam.

Lecieli jakiś czas w milczeniu. Lodowe pola pod nimi stawały się coraz bardziej zwarte i coraz bielsze. Widać było tumany śniegu niesione wiatrem po ich powierzchni. Zresztą były równie puste i smutne jak morze.

— Okropny kraj — powiedział telegrafista na pół do siebie. — Nic i nic. Wiatr, morze, lód, śnieg i niebo. Nic się nie dzieje. Nic innego nie widać.

— Może znajdziemy obóz — rzekł Bielak.

— W tej ciemności? Moglibyśmy nad nim przelecieć nie zauważywszy go wcale...

Przywarł twarzą do szyby kabiny i patrzył w dół.

— Ciekawe, jaki gruby jest ten lód — myślał głośno. — Chyba z metr. A może i ze dwa? Czy to by nas utrzymało?

Bielak spojrzał na białą płaszczyznę.

— Pewnie — odrzekł z wahaniem. — Ale na takim terenie połamalibyśmy podwozie przy lądowaniu. Tu potrafiłby wylądować chyba tylko ten włóczykij, Plichta. To jego specjalność. Lądował tysiące razy na małych półkach po całym świecie. Ale naturalnie na małym samolocie, nie na Błyskawicy.

— No to gdzie wylądujemy?

— Zobacz się.

— Zobacz się — powtórzył telegrafista z przekąsem. — Dużo zobaczymy po ciemku.

— Mamy reflektor — rzekł Bielak. — Zresztą Plichta jest tam z nimi. Musieli przygotować lotnisko.

Znów zaległo milczenia.

Wicher wzmagął się i niósł maszynę w długich, tęgich podrywach. Od czasu do czasu uderzał z boku i wtedy koło sterowe w dłoniach pilota wychylało się w lewo lub w prawo; Lekko drgały skrzydła i zmieniał się ton przygwizdu fletnerów w usterzeniu ogona. Silniki, zestrojone w jeden gęsty rytm, grały basem. Leciutko drżały szyby. Syczała miedziana nić anteny nad kadłubem.

Wtem Bielak trącił Skowrońskiego łokciem w bok.

— Statek — powiedział. Telegrafista odlepił się od szyby.

— Gdzie? — spytał żywo.

— Na lewo. Widzisz dym?

Samolot położył się w zakręt na lewą burtę i Skowroński zobaczył najpierw dwa dymiące kominy, następnie zaś rozróżnił wrzecionowaty kształt statku na ciemnym tle wybitego w lodzie kanału.

Okrążyli go, zniżywszy się na pięćdziesiąt metrów a z trudem odczytali nazwę na rufie: W. L. P. Smok.

Skowroński wywołał jego radiostację, przełączył się na fonię i zaczął rozmawiać. Ale Bielak przerwał mu wkrótce:

— Dosyć! — rzekł. — Gadasz jak kumoszka na targu. Powiedz im, kim jesteście, dokąd lecimy i koniec. Nie ma czasu na pogawędki.

Oddalili się szybko, żegnani salutem bandery:

— To był lodołamacz Wielkiej Linii Północnej — powiedział Skowroński. —

Przy płynął tu z Osaki, z Japonii. Kapitan mówi, że im się kończy węgiel, ale próbują przebić się na ocean, który podobno dalej na północ jest wolny od lodów. Mają na pokładzie amfibię Lamers K-6 i japońskiego pilota.

— No, a jak im zabraknie węgla, to co? — spytał Bielak.

— Zaopatrzę się w jakiejś kopalni na Alasce. Aha, w Thetis i Corvin koło Sabine.

Wiesz, gdzie to jest?

— A co mnie to obchodzi? Niech sobie będzie, gdzie chce. Ja im stamtąd węgla nie dostarczę — odrzekł Bielak, który myślał praktycznie i nie lubił na próżno łamać sobie głowy nad sprawami, które go nie dotyczyły.

— To jest najbardziej na północ wysunięta kopalnia węgla na Alasce — opowiadał nie zrażony tym Skowroński. — Węgiel odkryto przypadkiem, poszukując złota. Mówił mi o tym telegrafista z Barrow. Leży o trzysta kilometrów na północ od kręgu polarnego.

— Kto? — zdumiał się Bielak.

— Ta kopalnia. Przecież nie telegrafista...

— Aha — mruknął Bielak. — Rozumiem. No, i co?

— No, i nic. Czego chcesz jeszcze?

— Ja niczego nie chcę. To ty mi opowiesz jakieś koszałki-opałki.

Skowroński z westchnieniem wzruszył ramionami. Zaiste, rozmowy z Bielakiem nie były zbyt ożywione i łatwe.

— Gdybyś ty tak latał, jak gadasz — powiedział — to ja bym z tobą nie poleciał.

— Niby, że ja źle latam? — obruszył się Bielak.

— Latasz właśnie dobrze, tylko gadasz kiepsko i rozumujesz jak pień.

— Ja jestem pilot, a nie radca, więc gadać nie umiem — oświadczył Bielak. — Zresztą ty gadasz za mnie i za siebie.

Umilkli. Ale Skowroński nie mógł długo wytrzymać:

— Te, Józek.

— Czego?

— Czym był twój ojciec?

— Motorniczym. Tramwajarzem. Bo co?

— Aha! Teraz rozumiem. Nie wolno mu było rozmawiać z pasażerami. To musi być u ciebie dziedziczne.

— Głupiś — odrzekł Bielak na wszelki wypadek, ponieważ nie wiedział, czy tamten żartuje, czy mówi serio.

— Może to i lepiej — powiedział telegrafista.- — Mniej głupstw powiesz.

— Niż ty? Na pewno.

Skowroński obrzucił go groźnym spojrzeniem, ale zaraz roześmiał się głośno. Bielak był

dobry z kośćmi. Nie sposób było wyprowadzić go z równowagi.

— A propos dziedziczności, to mój ojciec był dorożkarzem — oświadczył telegrafista.

— Cóż tu ma do rzeczy dziedziczność? — zdziwił się Bielak.

— Widzisz, stary był taki gadatliwy, że rozmawiał nawet ze swoim koniem. Nic dziwnego, że ja rozmawiam nawet z tobą.

— A cóż to, ja jestem koń?

— Koń, nie koń. Już prędzej osioł. Ale raczej, gdy chodzi o rozmowę, to pień. Tylko ja cię potrafię jako tako rozruszać, no nie? Powiedz sam.

— Może być — zgodził się dobrodusznie Bielak, bardziej dla świętego spokoju niż z przekonania.

*

Tymczasem, zgodnie z wiadomością otrzymaną od kapitana lodołamacza, pola lodowe skończyły się i pod samolotem znów zaciemniał spieniony przestwór morza, tylko miejscami pokryty krą.

Błyskawica pędziła przez szary mrok, gnana wiatrem, poddając się jego porywom i orząc szerokimi skrzydłami powietrzny nurt pełen wirów i uskoków.

Wiatr wzrastał się ciągle i chwilami przechodził w sztorm. Po niebie zaczęły przemykać szare obłoki, poszarpane na strzępy i gęstniejące dalej na północy w zbite stado. Raz po raz rzucało silnie na boki, wynosiło maszynę w górę, spychało w dół. Wtedy silniki wyły głośniej i strzałka obrotomierza drgała niespokojnie, a w zbiornikach chlupała benzyna: Skowroński wywołał stację w Barrow i zapytał o współrzędne geograficzne miejsca

przelotu. Zmierzono ich goniometrem z Lisbourne i z Wankarem. Odpowiedź nadeszła po upływie kilku minut: 159 stopni długości zachodniej i 74 stopnie 40 minut szerokości północnej.

— Odwaliliśmy czterysta kilometrów — powiedział telegrafista do pilota. — Oh, patrz! Tam leci jakaś maszyna! — zawołał nagle, wskazując na północny zachód.

Istotnie, tuż pod strzępiastym obłokiem widać było niewielki samolot. Zbliżał się szybko. Po upływie pół minuty był już tak blisko, że Bielak rozróżnił charakterystyczne szczegóły jego sylwetki.

— Lamers K-6 — powiedział. — To będzie pewnie maszyna z tego lodołamacza.

— Ależ nią rzuca! Popatrz tylko! — zawołał Skowroński.

Czerwony samolot zataczał się i balansował, walcząc z wichrem. Gdy mieli go wyminąć, położył się w gwałtowny zakręt i wypadł z niego tuż przed śmigła Błyskawicy, tak blisko, że Bielak musiał natychmiast przymknąć gaz i rzucić maszynę w trawers, aby nie wpaść na jego ogon.

— Wariat — powiedział, jak zwykle spokojnie i lakonicznie.

— To japoński pilot — zauważył Skowroński. — Oni podobno słabo latają?

— Ten lata dobrze — odparł Bielak. — Zrobił to umyślnie.

Wychodzili już zza ogona Lamersa i Bielak miał właśnie dodać gazu, gdy czerwony samolot na pełnych obrotach wśliznął się znów tuż przed nich. Tym razem znalazł się jeszcze bliżej silników Błyskawicy i tylko dzięki temu, że Bielak natychmiast zepchnął ją w dół, nie nastąpiło zderzenie.

— Głupie sztuczki — powiedział Skowroński, poblady z wrażenia. — Co u licha ten dureń sobie myśli?

— Zaraz go wyprzedzimy — odrzekł Bielak.

Dodał gazu. Ale czerwony samolot, choć z pewnością mniej szybki niż Błyskawica, miał teraz przewagę wysokości.

Widać było, że jego pilot stara się za wszelką cenę utrzymać na jednej linii z maszyną Bielaka. Schodził na pełnym gazie w dół po lewej stronie Błyskawicy i wyglądało na to, że wpakuje się w jej skrzydło.

Bielak dopuścił go na parę metrów, trawersując na zredukowanych obrotach, i oba samoloty znalazły się na przeciąg kilku sekund burta w burtę. Widać było bladą obrośniętą twarz tamtego pilota i jego gwałtowne gesty. Potem Błyskawica bez żadnego wysiłku, na półgazie, wysunęła się przód i zostawiła go w tyle.

— No! — odetchnął z ulgą Skowroński; — Cóż to za natręt!

— Już nas nie dogoni — uśmiechnął się Bielak. — Ma o połowę mniejszą prędkość niż my.

— Mówisz, że on dobrze lata? — spytał telegrafista.

— Dobrze. Panuje nad maszyną. To widać od razu. Zresztą wcale nie jest Japończykiem.

— Skąd wiesz?

— Widziałem go. Ma brodę nie goloną chyba od miesiąca.

— Przywidziało ci się. Kapitan tego lodołamacza wyraźnie mówił, że mają pilota Japończyka. Chyba, że to nie jest samolot ze Smoka.

— Ale, gadanie. Skądże by się tu wziął? O czterysta kilometrów od lądu i to pod taki wiatr?!

— No, a my? — zapytał Skowroński.

— My mamy prędkość czterysta osiemdziesiąt kilometrów na godzinę i benzyny na osiem godzin. K-6 nie robi chyba więcej niż dwieście na godzinę i może się utrzymać w powietrzu pewnie ze trzy, może trzy i pół godziny.

Telegrafista odsunął szybę i wyjrzał w tył,

— Leci za nami — powiedział. Bielak wzruszył ramionami.

— Niech leci.

Zredukował obroty.

— I tak nas nie dogoni — dodał,

Ale po upływie pięciu minut czerwony jednopłat jeszcze był widoczny.

Musi gonić na pełnym gazie i to tracąc wysokość — pomyślał Bielak, — Jest lekki.

Wiatr pomaga mu bardziej niż nam.

Lecieli dalej w milczeniu. Znów minęło parę minut.

— Widać go jeszcze? — spytał pilot.

Skowroński wychylił się z kabiny.

— Nie, nie widać — powiedział. — Aha, jest! — poprawił się. — Leci całkiem nisko i ciągle się zniża. Widzę go coraz słabiej. Tylko światła pozycyjne. Uparty, co?

— Zatrze silnik — mruknął Bielak.

Nagle przyszło mu na myśl, że nieostrożny pilot mógł po prostu zabłądzić i dlatego stara się nie stracić z oczu Błyskawicy.

Głupiec. Oddala się od lądu i od swego statku —myślał dalej. — Ostatecznie wpadnie do morza, bo zabraknie mu benzyny.

Pod wpływem tej refleksji zmniejszył jeszcze obroty silnika.

— O co chodzi? — spytał Skowroński.

— Myślę, że on zabłądził — odrzekł Bielak z wahaniem. — Posłuchaj! Może nas wola przez radio.

Telegrafista nałożył słuchawki. Zaczął szukać od fali dwustumetrowej. Wolno obracał tarczę.

Usłyszał fragment jakiegoś odczytu w języku angielskim, strzęp tanecznej melodii, akord fortepianowy, zapowiedź radzieckiej stacji, parę urywków depeesz, finał z jakiejś arii i wreszcie:

„...halo, Błyskawica! Błyskawica”... — przewinęło się i zgasło.

— Po polsku! — wykrzyknął. — To chyba Barrow. Nie...

Bielak nie rozumiał, o co mu chodzi, ale czekał w milczeniu, żeby nie przeszkadzać.

— Nie, to nie Barrow — powiedział gorączkowo Skowroński. — Inna długość fali.

Do licha, zginął mi.

W tej chwili jego czułe palce dostroiły odbiornik, „...skawica! Halo, Błyskawica! Czy mnie słyszycie?” — zadźwięczał głos bliski i wyraźny, po czym umilkł.

— Mówi po polsku — wytchnął Skowroński ze ściśniętego gardła.

Drżącymi rękami zacisnął na szyi laryngofon i włączył prąd.

„Tu Błyskawica” — zaczął i musiał natychmiast przerwać, bo dusiło go wzruszenie.

— No! — przynaglił go Bielak.

„Tu Błyskawica — mówił Skowroński. — Halo! Słyszycie was. Kto mówi?”*

Słuchawki milczały, więc powtórzył znowu:

„Tu Błyskawica! Kto mówił do nas przed chwilą?”

Cisza.

Odsunął szybę, wychylił się za burtę i spojrzął za siebie.

— Nie widać go już — powiedział. Mijały sekundy. Upłynęła cała minuta.

„Tu Błyskawica — powtarzał Skowroński; — Halo, tu Błyskawica!”

Wtem urwał w pół słowa, otworzył szeroko usta, zaczerwienił się, oczy wyszły mu na wierzch. Z trudem łapał oddech, jak ryba wyjęta z wody.

Bielak patrzył na niego zdumiony i trochę przestraszony, nic nie rozumiejąc.

Telegrafista chwycił jego rękę i ścisnął ją z całej siły.

Udławił się czy co? — pomyślał Bielak. — Co ci jest? — spytał.

— Za... zaw... zawracaj! — ryknął Skowroński.

— Kto? Ja czy tamten? — spytał pilot. — Do kogo ty mówisz?

„Słyszę. Rozumiem” — mówił Skowroński waląc Bielaka pięścią po plecach. —

Zawracajże, pniaku dębowy! — ryknął znów na całe gardło. — To jest Plichta!

— Zaraz trzeba było tak gadać — ucieszył się Bielak.

— Ma benzyny tylko na godzinę lotu — mówił dalej Skowroński, podczas gdy

Błyskawica legła w głębokim zakręcie o 180 stopni i wolno wstawała, aby opaść w dół, na wiatr, który zahamował jej pęd przy zamkniętym gazie. — Pyta, kto jest pilotem — ciągnął

dalej. „Bielak, pański przyjaciel!” — zawołał.

Teraz i Bielak poczuł w gardle ucisk wzruszenia.

Omali nie zostawiłem go samego — pomyślał o Plichtcie.

Na usta cisnęło mu się mnóstwo pytań, ale milczał. Wypatrywał tylko świateł pozycyjnych czerwonego wodnosamolotu.

Nie było ich widać przez długą chwilę. Wreszcie błysnęły głęboko w dole, rzekłbyś: na samym dnie mrocznej przestrzeni, i teraz zbliżały się szybko, podpływając łagodnie ku górze, podczas gdy Błyskawica opadała wciąż niżej, niemal tuż nad grzywiaste fale.

— Plichta mówi, żeby cię uściskać od niego — powiedział Skowroński. — I co? Że pan ryczy z radości? Beczy pan? No, no... — zdziwił się.

„Bielak też ma nietęgą minę — powiedział po chwili. — Pewnie chciałby pana uściskać ale jest taki mruk, że nic nie gada”.

— Tak właśnie tak — bąknął Bielak, bardzo wzruszony.

Rozmowa z Plichtą toczyła się nadal. Telegrafista powtarzał głośno jego odpowiedzi, wykrzykując raz po raz, że „to niesłychane”. Bielak zrównawszy się z Lamersem zawrócił i

leciał teraz za nim zygzakowatym torem, aby go nie wyprzedzić.

„Za godzinę będziemy nad obozem” — zawiadomił ich Plichta.

Bielak zapytał o lądowisko, a dowiedziawszy się o wymiarach toru startowego, który został zbudowany pod kierunkiem Adama, od razu oświadczył, że nie będzie mógł tam wylądować.

— Poszukamy innego miejsca — odrzekł na pełne niepokoju pytania Plichty.

Skowroński nadał krótką depezę do Barrow o spotkaniu w powietrzu samolotu z Junaka II i rozmawiali znowu zastanawiając się, gdzie mogłaby lądować Błyskawica.

Bielak nie przejmował się tym zbyt, ale Plichta, który wiedział lepiej, jak wyglądała z bliska powierzchnia pól lodowych, niepokoił się poważnie.

„To nie jest takie łatwe — mówił. — Możliwe, że stałe lody, a przynajmniej większe pola lodowe są niedaleko od naszego obozu na północ, ale trudno tam będzie znaleźć równinę bodaj stumetrowej długości. Jaki dobieg ma wasza maszyna?”

Bielak oświadczył, że wyląduje na dwustu metrach z dobrym podejściem.

Wtedy Adam wyłożył pokrótce swój plan działania. Błyskawica będzie krążyć nad obozem, póki on nie wyląduje i nie uzupełni swego zapasu benzyny. Potem razem polecą na wywiad szukać odpowiedniego lądowiska. Jeśli je znajdą, Plichta wyląduje pierwszy i przekona się o charakterze terenu. Gdyby lądowanie Błyskawicy miało być połączone ze zbyt wielkim ryzykiem, Bielak odleci z powrotem do Barrow, Plichta zaś przetrzuci na swym samolocie kilku ludzi z obozu, którzy wyrównają i przygotują lądowisko w możliwie krótkim czasie na przyjęcie wszystkich czterech maszyn. Potem będzie przewoził kolejno rozbitków z obozu, póki wszyscy nie znajdą się na miejscu, skąd ich zabiorą samoloty ratownicze.

— Zgoda — powiedział na to Bielak.

— Tylko tyle? — zapytał Skowroński, który propozycję Plichty przedstawił o wiele szerzej, niż ją Adam sformułował. — Tylko to mu mam powtórzyć?

— Jeżeli już inaczej nie możesz, to powtórz mu wszystko to, co on ci powiedział i powiedz, że ja się zgadzam — odrzekł Bielak.

Telegrafista z politowaniem pokiwał głową. „Bielak się zgadza z pańskim projektem”

— zaczął nabierając pełne płuca tchu.

„Doskonale — przerwał mu Plichta. — Na lewo przed nami widać obóz”.

To powstrzymało na pewien czas wymowę Skowrońskiego. Po chwili Błyskawica pochyliła się na skrzydło i zaczęła schodzić w dół.

„Lód bardzo popękał w ciągu ostatnich trzech godzin” — powiedział jeszcze Plichta.

„Czy będzie pan lądował? — spytał Skowroński. — Halo, czy będzie pan lądował? Halo!”

Odpowiedzi już nie było: Lamers K-6 zataczał szeroki krąg nad obozem i zachodził pod wiatr do lądowania.

Bielak patrzył na to z zapartym tchem. Opoдал baraku, zbudowanego ze skrzyń niemal u skraju lodowej wysepki i zawianego śniegiem aż po dach z brezentu, biegły pod prostym kątem do siebie dwie wąskie drogi startowe. Jedna z nich zawałona była śniegiem i ledwie widoczna. Druga urywała się nagle nad brzegiem szerokiego kanału, który wrzynał się głęboko w pole lodowe. Ta mogła mieć najwyżej sto metrów. Obie miały kierunek skośny do łoża wiatru.

Albo prąd odwrócił tę krę, albo wiatr się zmienił — pomyślał Bielak spoglądając na dym unoszący się z blaszanego komina, który sterczał na dachu baraku, — Tak czy inaczej, lądowanie na tej ścieżce bez uszkodzenia maszyny będzie nie lada sztuką, nawet dla Plichty.

Skowroński, przyzwyczajony do lądowań na wielkich lotniskach komunikacyjnych, też był zaniepokojony.

— Czy on tu myśli siadać? — zapytał.

— Uhm — potwierdził Bielak.

— No, to go zaraz będą zbierali ci, co się tam na nas gapią — wskazał ręką w kierunku ludzi stojących przed barakiem. — Żeby tylko w nich się nie wmeldował...

Czerwony samolot zbliżał się ku brzegowi lodowego pola trawersując pod silny wiatr, wiejący od czoła z lewej burty. Minął kanał, musnął płozami śnieżny tor, pochylił się w prawo, niemal dotykając końcem skrzydła powierzchni lodu, wyprostował się, opadł, przejechał ze dwadzieścia metrów, nie mogąc wytracić prędkości na ubitym śniegu...

— Wpadnie na barak! — krzyknął Skowroński.

— Nie wpadnie — odrzekł Bielak. — Doda gazu — to przecież jest Plichta...

K-6 już ryczał na pełnym gazie, przelatując tuż nad barakiem. Zatoczył koło, podszedł jeszcze niżej i ścichł.

Przepadał wążąc się na wietrze. Pilot pochylił go i ślizgał się na lewe skrzydło tyle tylko, aby nie dopuścić do dryfu.

— Teraz wpadnie do wody — denerwował się Skowroński.

— Mówię ci, że to jest Plichta — powiedział z naciskiem Bielak. — On potrafi wylądować nawet na kurzej grzędzie. Tylko ten boczny wiatr... Psiakrew!

Przekleństwo padło niemal jednocześnie z krótkim rykiem silnika, który w ostatniej

chwili szarpnął czerwoną maszynę w przód znad kanału.

Zaraz potem jej płozy wparły się w śnieg; samolot zarzucił w lewo, w prawo, pochylił się w przód trafiwszy na zaspę i wreszcie stanął, mieląc wolno śmigłem.

— Uff! — odsapnął Skowroński.

Adam nie kazał zbyt długo czekać na siebie załodze Błyskawicy, którą przez cały czas śledziły zaszłe łzami radości i pełne nadziei oczy rozbitków. W dwadzieścia minut od chwili wylądowania już znów był w powietrzu, mając tym razem za towarzysza Przywarę.

W ciągu tych dwudziestu minut zdołał w kilku zdaniach opowiedzieć kapitanowi

Pilewiczowi o przebiegu swego lotu i o planie dalszej akcji. Resztę szczegółów pozostawił

Burnaglowi, który nie bez dumy opowiadał, jak namówił Plichtę do wysłania ostatnich depech z radiostacji Junaka, zanim pochłonęły ją fale, jak w czasie lotu zorientowali się, że nie wystarczy im benzyny; jak zdecydowali się wracać i w ostatniej chwili dostrzegli światła pozycyjne Błyskawicy, z którą z początku nie mogli się porozumieć; jak Plichta szalał na pełnym gazie, byle jak najdłużej utrzymać się w pobliżu Błyskawicy, której nazwę wywoływał przez radio; wreszcie, jak przybyli tutaj.

Ledwie skończył, zasypano go pytaniami o ekspedycje ratunkowe, o wiadomości ze

świata, które usłyszał za pośrednictwem Skowrońskiego, o stan morza na południu i o setkę innych spraw. Opowiadał więc znowu, podniecony i wesoły, zapominając o bólu, o zmęczeniu i głodzie.

Przypomniano sobie wreszcie, że jest głodny i dano mu jeść. Teraz pytał i opowiadał na przemian.

To, co się tu działo po starcie K-6, nie było wesołe. Lód pękł u końca toru startowego.

Utworzył się tam kanał, nad którym Plichta przeleciał przy lądowaniu tak nisko, że wszyscy byli pewni, iż samolot runie do wody lub roztrzaska się na wysokim zrębie brzegu. Teraz fale odłamują wciąż lód przy skrajach pola, które pęka nadał, grożąc ostateczną katastrofą.

Kapitan Pilewicz kazał pozbijać puste skrzynie i przygotować tratwę, którą zamierzali dostać się na inne pola lodowe, żeglując dalej na północ z wiatrem. Ale na tej wątej tratwie znalazłoby się miejsce zaledwie dla czterech ludzi... A lód trzeszczy i grozi... No, ale dzięki Plichtcie pomoc nadejdzie jeszcze na czas.

— Właściwie dzięki panu Szczepanikowi — zauważył z uśmiechem Burnagiel szukając

wzrokiem pierwszego oficera. — Gdyby nie to, że omylił się w obliczeniu szerokości geograficznej, nie byłibyśmy wylecieli i Bielak mógłby nas tu w ogóle nie znaleźć.

Po tych słowach zaległo dziwne milczenie. Tylko kapitan Pilewicz chrząknął z zakłopotaniem.

Burnagiel nie mógł zrozumieć, co to ma znaczyć. Czyżby tu jeszcze nie wiedzano o błędnym obliczeniu współrzędnych geograficznych obozu? Czyżby kapitan Pilewicz zaniedbał od tego czasu wyznaczania pozycji? Czy może chodziło o ukrycie tej sprawy?

Ale czyż dałoby się ją przemilczeć?

— Gdzie jest pan Szczepanik? — spytał.

Nikt mu nie odpowiedział. Wszyscy unikali jego spojrzenia.

— Hm — chrząknął znów Pilewicz. — Hę? Szczepanik? Nie ma go już. Słaby człowiek, uważasz pan. Bardzo słaby człowiek. Dziwak. Nigdy nie mogłem go zrozumieć, hm, hm. Pochowaliśmy go właśnie. Naturalnie tak, jak się to należy marynarzowi. Przecież był marynarzem, u licha! Może nie?

— Pochowaliście pierwszego oficera? — powtórzył wolno Burnagiel. — Co się z nim stało?

— Przecież mówię: słaby człowiek, dziwak — warczał kapitan. — Omylił się. Ba, omylił się o całe dwa stopnie. Sto czterdzieści mil! Tyle nas zniosło po moim ostatnim pomiarze, Odpowiedzialność, pan wie, to był przecież jego konik. Mówił, że skazał was na śmierć. Że może ktoś pomyśli... No... takie tam brednie. Nikt go przecież nie podejrzewał, żeby umyślnie... Pan chyba także nie, hę?

— Nie przyszło mi to do głowy — potwierdził Burnagiel.

— No więc. Strzelił sobie w łeb. Słaby człowiek, powiadam. Hę? Tak, słaby człowiek. Nie nadawał się tu.

Powiódł wzrokiem po obecnych, jakby chciał się upewnić, czy istotnie Szczepanik „nie nadawał się” do tej załogi, chrząknął raz jeszcze i odszedł w przeciwną stronę kąt baraku powłócząc nogą.

Tymczasem oba samoloty: K-6 i Błyskawica, leciały już nad polami lodowymi, które ciągnęły się olbrzymią, nie objętą wzrokiem płaszczyzną w odległości kilkunastu mil na północ od obozu, oddzielonego od kry rozbitków cieśniną morską jak ląd od wyspy.

— Skowroński rozmawiał ze stacją w Barrow przesyłając obszerny meldunek o sytuacji na ręce Greya, który naradzał się właśnie z kierownikiem bazy, znanym badaczem polarnym, profesorem Risöerem co do dalszej akcji.

Risöer zapatrywał się dosyć pesymistycznie zarówno na wytrzymałość kry lodowej, na której stał obóz rozbitków, jak i na możliwości lądowania większych samolotów wśród lodów. Należało zatem jak najprędzej przenieść wszystkich rozbitków w bezpieczniejsze miejsce, dopóki jeszcze lądowanie przy obozie było możliwe. Co do zabrania ich potem na większe samoloty i przewiezienia na ląd, to zgadzał się ze zdaniem Plichy, że trzeba

koniecznie przygotować lotnisko na lodach, aby samoloty mogły tam wylądować bezpiecznie.

Depeszę tej treści odebrał Skowroński w chwili, gdy Plichta na swoim Lamersie wylądował już na trzeciej z rzędu równinie lodowej, która jednak była, jego zdaniem, zbyt krótka dla Błyskawicy, choć lepsza niż dwie inne.

Ale teraz Bielak postanowił zaryzykować. Sytuacja rozbitków z godziny na godzinę stawała się groźniejsza i nic można było przecież kazać im czekać tak długo, podczas gdy kra pękała pod ich nogami.

- Spróbujemy — powiedział do telegrafisty.

Skowroński powtórzył to Plichtcie, który zawracał właśnie do startu.

„Tylko ostrożnie — ostrzegł ich Adam. — Uważajcie na moją maszynę. Postawię ją na początku lądowiska. Przywara stanie na końcu”

Bielak czekał. Widać było błyski latarki, którą Przywara oświetlał teren, biegnąc po lodzie i zapadając głęboko w śnieg. Stał wreszcie i odwrócił się. Zasygnalizował: dwie kreski — lądować.

Odległość między samolotem Plichty a nim wynosiła niespełna dwieście metrów.

Wystarczy — pomyślał Bielak.

Przymknął gaz, włączył reflektor u spodu kadłuba i zaszedł pod wiatr. Widział teraz wyraźnie w ostrym białym świetle wyrastające przed maszyną zasy i nierówności. Ściągnął

wcześniej ster, aby wytracić prędkość. Błyskawica szła w dół z cichnym szumem i coraz niższym przygwizdem fletnerów. Chwiała się na granicy poślizgu, przepadała i, wspierana raz po raz uderzeniami wiatru, mijała lodowe wzgórza i bariery.

Sto pięćdziesiąt metrów przed początkiem lądowiska trzeba było podtrzymać ją gazem, bo już waliła się w dół. Silnik zaklekotał. Pociągnął.

Już — pomyślał Bielak.

Domknął gaz. Płozy zapadły w zaspę tuż obok czerwonego jednopłatu, wznosząc tuman śniegu, który skrzył się w blasku reflektora. Maszyna, gwałtownie zahamowana, uniosła ogon, zjechała w dół ze śnieżnej wydmy, podskoczyła na jakimś progu, skręciła w bok.

Pęd malał, ale w strudze światła tuż przed lewym silnikiem wyrosła nagle dwumetrowa bryła lodu.

— Bany boskie! — krzyknął Skowroński.

Jednocześnie Bielak kopnął orczyk w prawo i szarpnął lewy silnik gazem.

Błyskawica skręciła prawie na miejscu. Rozległ się trzask łamanej płozy.

Potem zapadła cisza. Tylko silniki klekotały jednostajnie na wolnych obrotach.

Bezpośrednio po wypadku Bielak był tak przygnębiony, że ledwie coś bąknął pod nosem w odpowiedzi na serdeczne powitania Plichty, który wyskoczył ze swojej maszyny i przybiegł zdyszany do miejsca, gdzie zatrzymała się uszkodzona Błyskawica.

— Nie mam z sobą zapasowej płozy — powiedział. — Co za dureń ze mnie: zostawiłem wszystkie wymienne części płatowca i silnika w Barrow, żeby zabrać jak najwięcej benzyny...

Plichta usiłował go pocieszyć: płozę będzie mógł przywieźć Wirecki albo Grey. Ale on tylko machnął ręką.

Przyleciał tu, żeby ratować ludzi, którym groziło śmiertelne niebezpieczeństwo, a oto sam teraz potrzebował pomocy...

Adam chciał obejrzeć uszkodzenie. Może się da naprawić?

— Daj spokój — niechętnie mruknął Bielak. — Płozą potrzaskana jak na rozpałkę. I w ogóle nie zajmuj się mną. Zostaw mi swego mechanika i leć do obozu po następnego z tych ludzi. Trzeba tu przygotować lotnisko.

Plichta uznał słuszność tego zdania. Trzeba się było śpieszyć, póki pogoda jako tako dopisywała.

— Skowroński zdepeszuje do Greya — powiedział jeszcze Bielak. — Wyobrażam sobie, co on o mnie pomyśli...

Podali sobie ręce i tym razem uścisk Bielaka był tak mocny, że Adam skrzywił się z bólu.

— Bądźcie na podłuchu — powiedział odchodząc. — Podam wam przez radio waszą przybliżoną pozycję dla tych w Barrow, bo inaczej nas nie znajdą.

Siadł do maszyny i odleciał na południe: Skowroński został w kabinie Błyskawicy, aby zawiadomić Barrow o wypadku i podać Greyowi współrzędne geograficzne, które miał

obliczyć kapitan Pilewicz. Bielak wyłączył silniki i przy pomocy Przywary spuścił smar do bańki, aby uchronić go przed zamrożeniem. Potem we dwóch wyładowali z bagażnika łopaty i zabrali się do niwelowania powierzchni lądowiska.

Praca była ciężka, ale przecież o wiele łatwiejsza niż ta, której Przywara doświadczył przy budowie toru startowego na krze lodowej. Opowiadał o niej Bielakowi w krótkich przerwach, na które sobie pozwalali co jakiś czas dla odpoczynku.

— Tylko że tutaj trzeba wyrównać większą przestrzeń niż tam — dodał.

Po upływie pół godziny wrócił Plichta, mając na pokładzie K-6 dwóch pasażerów i

trochę narzędzi.

— Lód pęka nadal — opowiadał prędko i bezładnie. — Boję się, że nie zdążę

wszystkich przewieźć. Kapitan Pilewicz podaje pozycję na 77 stopni 30 minut szerokości północnej i 160 stopni długości zachodniej. Dzielny chłop: kazał zburzyć barak, żeby powiększyć tor startowy. To mi dało wprawdzie tylko o piętnaście metrów więcej miejsca, bo tymczasem znów kawał kry się ukruszył, ale zawsze łatwiej się ląduje. No, lecę.

Odsuńcie się!

Dał pełny gaz i wystartował wzbijając wielkie tumany śniegu, które porwał wiatr i uniósł

daleko w mroźną pustkę.

Czterej ludzie pracowali wśród tej olbrzymiej pustki wydzierając chaosowi śnieżnych wydm i pokruszonych lodowych brył niewielki skrawek równiny, który miał im uratować życie.

Plichta wracał jeszcze trzykrotnie, przywożąc za każdym razem po dwóch ludzi i zamieniając po parę słów ze Skowrońskim, który przekazywał natychmiast otrzymane wiadomości do Barrow.

Były one coraz bardziej niepokojące. Lód pękał dokoła obozu i w końcu mogło tam zabraknąć miejsca do lądowania:

Ci, którzy znaleźli się już na nowym polu lodowym, pracowali teraz gorączkowo,

niemal bez odpoczynku. Mimo to robota posuwała się naprzód o wiele wolniej, niżby tego chcieli. Siły ich były wyczerpane. Odrzucenie każdej większej bryły lodu, zagarnięcie pełniejszej łopaty śniegu waliło ich z nóg. Wstawali wspierając się wzajemnie, pomagali sobie dysząc ciężko i ryli się w zaspach zaciekle, walcząc uporczywie o każdy metr równej płaszczyzny.

Za piątym nawrotem Plichta wystartował prawie nie zatrzymawszy maszyny. Tym razem przywiózł tylko jednego pasażera, Był nim Grzywacz, który wyskoczył z samolotu w biegu, upadł w śnieg, wygrzebał się parszając jak kot w wodzie i, podszedłszy do Bielaka, przyłożył jeden palec do złamanego daszka czapki na znak powitania.

— Co tam słyhać? — spytał Bielak: — Dlaczego nie przyleciało was dwóch?

Grzywacz trząsł się z zimna i emocji. Szczęki latały mu podzwaniając zębami. Z trudem przełknął ślinę, przy czym ostra, wydatna grdyka skoczyła mu w górę i opadła w dół pod brudną skórą szyi.

— Pękł na dwoje — wykrztusił. — Ba-bar-r-rak poszedł!

I tra-tratwę diabli wzięli. Ledwie można wystartować ter-r--raz, tak jest kr-r-rótko.

W tej chwili z kabiny Błyskawicy wyskoczył Skowroński i pędem biegł ku nim.

— Co się stało? — zapytał Bielak.

— Lecą tu do nas — gadał prędko telegrafista. — Już są w drodze. Najdalej za jakie dwie godziny tu będą.

— Kto? — zdumiał się pilot.

— Grey i tamci... No, Wirecki i ten... Szczerbiński. A oprócz nich leci siedem radzieckich Ar-Kamów z Pitlekaj. Prowadzą ich goniometry z Barrow i z Wankarem.

Rozmawiałem z nimi. Aha, leci także Kramer na jakimś kanadyjskim samolocie. Tam u nich w Barrow pada śnieg. Za kilka godzin ma być burza śnieżna, więc przyśpieszyli start, żeby zdążyć, bo stacje meteorologiczne przewidują, że pogoda popsuje się na dłuższy czas.

— Dobrze — powiedział Bielak. — Włącz się do rozmowy między nimi a Barrow.

Jakby było coś ważnego, to mi zaraz powiedz.

— Plichta mówi, że kra silnie pęka i że barak...

— Wiem — przerwał Bielak. — Nie gadaj tyle. Zadepeszuj o tym do Greya i do stacji radzieckiej w Pitlekaj. Trzeba ich zawiadomić, że zapalimy tu ognie, żeby łatwiej mogli nas znaleźć.

— Z czego ty zrobisz ogień, kiedy ani drzewa, ani węgla?

— Oh, nie nudź. Nie sprowadzę węgla z tej twojej kopalni na Alasce. Mam przecież benzynę i olej.

— A jak będziemy lecieli z powrotem?

— Jak mamy lecieć?

— No, na czym będzie pracował silnik, jak wypalisz benzynę i olej? Może w ogóle bez paliwa, na reklamie „szkoły orląt”, co?

Bielak wzruszył ramionami i westchnął.

— Plichta przywiezie benzynę z obozu — powiedział tonem męczennika, którego }os doświadcza zbyt srogo.

Skowroński zadowolili się na razie tym wyjaśnieniem i wrócił do swojej radiostacji, a Bielak poszedł wyznaczać miejsca, w których należało przygotować w lodzie płytkie wgłębienia na benzynę i smar.

— Trzeba będzie zapalić za jakie półtorej godziny — powiedział do Grzywacza, któremu powierzył wykonanie tej łatwej roboty.

Ale gdy Plichta znów wylądował przywożąc z obozu chorego Burnagla, okazało się, że

na krze nie ma już benzyny: cały jej zapas pochłonęły fale wraz z resztkami baraku, pod którym lód rozstał się tak nagle, iż zaledwie z trudem zdołano uratować kilku ludzi pracujących przy rozbijaniu i przenoszeniu skrzyń. Nastąpiło to na krótko przed napełnieniem zbiorników Lamersa K-6, które były teraz prawie puste.

Trzeba było spuścić część benzyny z Błyskawicy, aby Plichta mógł latać między obozem a nowym lądowiskiem. Wprawdzie wielkie zbiorniki samolotu Bielaka zawierały nawet po tym ubytku dostateczną ilość paliwa na przebycie odległości dzielącej ich od Barrow, ale na rozpalenie ogni sygnałowych zostało już bardzo niewiele.

— Miejmy nadzieję, że maszyny lecące z Barrow będą miały jakiś większy zapas — powiedział Adam. — Inaczej nie zdołam wszystkich tu przerzucić.

Bielak patrzył niespokojnie za nim, gdy czerwony jedno; płat znów oddzielił się od na pół wyrównanej płaszczyzny lądowiska. Plichta był widocznie bardzo zmęczony.

Nie może być przecież w lepszej formie niż ci tutaj — pomyślał spoglądając ku wynędzniałym postaciom ślaniającym się nad łopatami. — Nie oszczędzał się z pewnością i ma dziś w dodatku ładnych kilka godzin lotu za sobą.

Ogarnęła go obawa o przyjaciela; Wiedział przecież, .w jakich warunkach Plichta ląduje w obozie. Zastanawiał się, jak by mu pomóc i nie znajdował żadnego sposobu. Trzeba czekać na Greya — westchnął.

To oczekiwanie wypełnione gorączkową pracą, przy której zasób sił fizycznych Bielaka przerastał bodaj siły wszystkich razem wziętych ludzi z obozu, których dotychczas przewiózł

Plichta, nie trwało długo. Zaraz po następnym starcie Adama Skowroński zawołał z kabiny radiotelegraficznej Błyskawicy, że Grey na Trollu i Wirecki na Piracie są gdzieś bardzo blisko i szukają już lądowiska.

Ludzie zbiegli się dokoła Błyskawicy i wypatrywali maszyn na szarym niebie, które zaciągało się coraz grubszymi chmurami.

Bielak wylał parę litrów benzyny zmieszanej z olejem do przygotowanego w lodzie wgłębienia i zapalił. Buchnął czerwony płomień, posmużony kędziorami czarnego kopącego dymu, zahuczał na wietrze, zasyczał zetknąwszy się z topniejącym lodem i zaczął

wgryzać się w jego szklistą zielonawą treść zamieniając ją na kipiącą wodę i parę, która waliła gęstymi kłębamii wraz z dymem.

Nie trwało to długo. Wkrótce trzeba było znów spuszczać benzynę ze zbiorników Błyskawicy, aby utrzymać widoczny z daleka sygnał.

Bielak uczynił to po dłuższej chwili wahania i z niepokojem patrzył, jak płonie ostatnia jego rezerwa.

Wtem, gdy została jeszcze jedna pełna dwudziestolitrowa bańka, między jednym a drugim uderzeniem wichru, usłyszał daleki pomruk silnika.

— Lecą — powiedział wzruszony.

— Lecą — powtórzył za nim Przywara:

Pomruk zbliżał się i oddalał. Po chwili umilkł, ale odezwał się znowu.

Serca dwunastu ludzi uderzały raz żywiej, raz wolniej, ściskane obawą, gdy daleki warkot rozwiewał się i gasł. Oczy z napięciem błędziły po zawalonym chmurami horyzoncie, który wspierał się nisko na śnieżnej płaszczyźnie.

Szukano ich. Pomoc była bliska, a jednak niepewna. Co się stanie, jeśli ich nie odnajdą?

— Doleję jeszcze benzyny — powiedział ochrypłym głosem Grzywacz.

Przywara odwrócił się i spojrzał pytająco na Bielaka. Ten w milczeniu skinął głową.

Zbiornik bulgotał i chlpał. Pływak wolno mijał czerwone kreski podziałki. Kran,

pokryty szronem parującej benzyny, ciurkał cienko, płaczkliwie, jakby z żalem. Benzyna bębniła o blaszane dno bańki.

Nagle wiatr przyniósł wyraźny warkot silnika z przeciwnej strony niż dotąd.

Ktoś zawołał:

„Widać światła!”

Warkot rósł, zbliżał się, przechodził w ryk. Widać było teraz ciemniejszy od tła nieba cień skrzydeł między dwiema płynącymi w górze gwiazdami, zieloną i czerwoną.

Nagle spod tego cienia strzelił promień reflektora, jak srebrny oszczep. Trafił w lód, roziskrzył go lustrzanym blaskiem, zabłądził między śnieżne wydmy, obnażył je z zasłon mroku, wybielił światłem i równie nagle je opuścił.

Znikły natychmiast, jakby zapadły się w głąb morza; Za to pod srebrną klingą światła, która coraz bliżej rozcinała ciemność, wyłoniły się jakieś graniaste bariery, spiętrzone ściany i kolumny lodu.

Wreszcie reflektor zawadził o Błyskawicę, stojącą u skraju lądowiska, przesunął się szybko po grupie ludzi oświetlając ich wzniesione w górę twarze i objął na krótką chwilę płomień gorejącej benzyny, który zbladł w tej oślepiającej ulewie światła, jak blednie lampa o wschodzie słońca.

Prawie w tej samej chwili błysnął nieco dalej reflektor drugiego samolotu i skrzyżował

się z pierwszym. Wyglądało to, jakby jakieś ogromne nożyce krajały gruby welon mroku pozostawiając ślad cięcia, który zasłaniały natychmiast nowe warstwy ciemnej krepy.

Nagle reflektory zgasły jeden po drugim, zapaliły się, znów zgasły i znów się zapaliły.

— Widzą nas — powiedział Bielak. — Pytają, czy można lądować. Dajcie latarkę.

Ktoś podał mu kieszonkową latarkę elektryczną i Bielak odpowiedział na sygnał.

Samoloty natychmiast zaszły pod wiatr i zaczęły się zniżać. W minutę później pierwszy z nich przemknął ze świstem nad głowami oczekujących, oślepiając ich światłem.

— To Grey! — zawołał Skowroński starając się przekrzyczeć ryk silnika.

— Dlaczego nie siada? — zapytał Bieńkowski. Przywara, który stał obok niego, przeczekał przelot drugiego samolotu, wyjaśnił krótko:

— Ogląda teren — i zapytał, czy ten drugi to Wirecki.

— Tak — odrzekł Bielak.

Maszyny okrążyły ich po raz drugi, po czym Troll Greya przytarł gładko na początku równiny, przejechał koło pięćdziesięciu metrów i wyłobiwszy pazurami hamulców dwie głębokie bruzdy w śniegu stanął na środku lądowiska.

Wirecki zaszedł dalej, zaczekał, póki Troll nie odpełźnie na bok i wylądował równie gładko jak on.

Tymczasem nadleciała trzecia maszyna. To Kramer schodził z ciemnej głębi nieba wyrwawszy się chmurom, które zagarnęły go wraz z samolotem.

Przeniknął z wiatrem nad lądowiskiem, zawrócił, zamknął gaz, zawiesił maszynę na skrzydle, zadarł ją nagle, aż zachłysnęła się przestrzenią i śliznął się w dół.

— Wariat — powiedział Bielak, wzruszając ramionami. — Zdaje mu się, że siedzi na myśliwskim samolocie i że tu jest takie lotnisko jak u nich w Meksyku. Jeszcze rozwali tę skrzynię i znów będziemy mieli kłopot.

Ale Kramer nie „rozwalił skrzyni”.

Wyrównał, wymknął się z trawersu, ściągnął, wytracił prędkość i już szorował po śniegu. Wiatr skracał mu bieg; widać było, że zatrzyma się w granicach lądowiska.

Jakoż stanął zaledwie o dwadzieścia metrów dalej niż Grey i Wirecki, Bielak zaś, który z niepokojem patrzył na to lekkomyślne lądowanie, tylko potrząsnął głową.

W dziesięć minut później nad lądowiskiem znów zaryczał jakiś silnik i po chwili The Dark Heart stanął obok innych samolotów, mieląc wolno mroźne powietrze oszronionym śmigłem.

Grey zarządził krótką odprawę w kabinie Błyskawicy, gdzie było ciepło, cicho i dość przestronnie. Zadawszy kilka pytań Burnagłowi, który leżał na noszach wewnątrz, zorientował się ostatecznie w sytuacji. Ustalono, że tylko Troll i Pirat nadają się do lądowania na krze, z której należało jak najprędzej zabrać resztę rozbitków. Kramer i Szczerbiński ze swymi samolotami mieli zostać na miejscu, aby dopomóc Bielakowi przy zmianie płozy, którą przywiózł Wirecki i przy nalewaniu benzyny, którą Przywara już wyładowywał z samolotu Greya. Trzeba było ponadto przygotować miejsce na przyjęcie samolotów radzieckich, które leciały z Pitlekaj.

Grey zapytał, jak daleko znajduje się obóz na krze lodowej.

— Trzydzieści kilometrów stąd — powiedział Bielak z posępną miną.

Grey znów liczył:

— Cztery nawroty. Pięć minut w jedną stronę dla Pirata, sześć i pół dla Trolla, trochę więcej niż siedem dla Lamersa. Najdalej za półtorej godziny będziemy gotowi.

— Tam jest źle — mruknął Bielak. — Bądźcie ostrożni: tor do lądowania i startu, ma nie więcej niż sto metrów.

— Tak — powiedział Grey poważnie. — Trzeba uważać.

Mieli już wychodzić, gdy przyleciał Plichta.

Zostawił maszynę na środku lądowiska i zdyszany wpadł między nich.

Ledwie go poznali: był wynędzniały, blady, zarośnięty. Tylko oczy paliły mu się gorączkowym płomieniem.

— Nareszcie! Oh, poruczniku... — powiedział wzruszony ściskając Greya.

Klepali go po plecach, gadali wszyscy razem. Kramer wyciłował go w kłujące policzki i robił śmieszne miny usiłując ukryć wilgoć w swoich niebieskich oczach. Grey podtrzymał go silnym ramieniem, bo Adam nagle „zmiękł” w kolanach i omal nie osunął się na lód.

Dali mu łyk koniaku i ściskali go znowu wśród bezładnych pytań i odpowiedzi, jakby chcieli w ciągu kilku chwil wynagrodzić sobie długie godziny i dni, podczas których myśleli o nim, nie wiedząc czy żyje. Bodajże zapomnieli o reszcie rozbitków.

On sam zresztą im o nich przypomniał.

— Lecimy do obozu, poruczniku? — zapytał, oglądając się na swój samolot. — Tam jest coraz gorzej. Czy wasze maszyny będą mogły...

— Lecimy — przerwał mu Grey. — Wytrzymasz jeszcze cztery lądowania?

— Nawet dziesięć, jak już wiem, że tu jesteście.

— No, to jazda!

Silniki zawarczały na pełnym gazie. Trzy samoloty położyły się w głęboki zakręt po

starcie i światła ich znikły w oddali, tonąc w szarym, coraz ciemniejszym mroku.

Zarówno Grey, jak i Wirecki wspominali zawsze te cztery lądowania i cztery starty na krze lodowej pod 77 stopniem szerokości północnej jako najtrudniejsze ze wszystkich, których kiedykolwiek dokonali.

.— Gdybym wówczas nie wiedział, że wszystko od tego zależy; że mam w ręku życie kilku ludzi — powiedział później Wirecki — chyba rozbiłbym maszynę zaraz za pierwszym razem.

Grey przyznał, że gdy jego Troll opadał bez prędkości na lód, myślał tylko o tym, co najpierw pęknie; kra czy podwozie?

Maszyny, gwałtownie hamowane na zbyt krótkim dobiegu, omal nie stawały na łbach.

Rzucane w poprzek toru szorowały ogonami po nierównościach, zamiatały skrzydłami w lewo i w prawo i wreszcie — zawracały gwałtownie nad zrębem lodowego poła. Każde takie lądowanie groziło utratą równowagi przy końcu dobiegu i stoczeniem się w morze.

Każde stanowiło ryzyko, nie do pomyślenia w innych okolicznościach. Każde udawało się o włos od katastrofy...

— Tylko Plichta siadał tam jak wróbel na półmisku; Ale on potrafi wylądować chyba w każdym miejscu. Wystarczy mu taki kawałek terenu, jaki pokrywa cień jego samolotu — oświadczył Kramer, który blagował jak zwykle bez zająknięcia.

Bądź co bądź ryzykowne przedsięwzięcie zostało uwieńczone pomyślnym wynikiem.

*

Ostatnim pasażerem, który opuścił obóz rozbitków, był kapitan Pilewicz.

Plichta, który przyleciał po niego, zastał starego marynarza palącego spokojnie ostatnie cygaro u skraju toru startowego. Pilewicz, sam jeden wśród pustki polarnego krajobrazu, przechadzał się tam i z powrotem między starą zniszczoną torbą podróżną, z którą się nigdy nie rozstawał, a skrzynką z sekstanssem ocalałym z Junaka II.

Sekstans stanowił własność Wielkiej Linii Północnej i był najcenniejszym sprzętem, jaki udało się uratować dla armatorów. Poza tym, wraz z dziennikiem okrętowym, stanowił

pamiętkę po statku i kapitan opiekował się pieczołowicie obydwoma tymi przedmiotami.

Nieco groteskowa sylwetka tego człowieka spacerującego samotnie po krze lodowej w ten sam sposób, jak to czynił na pomoście kapitańskim (powłócząc nogą, z rękami założonymi w tył i opuszczoną głową, którą podnosił w górę za każdym półobrotem wypinając przy tym brzuch i unosząc się na palcach), wywarł na Plichtcie dziwnie smutne wrażenie.

Pilewicz, jeśli ukazywał się na statku, to po to, aby wydawać rozkazy, aby dowodzić,

aby poskramiać ludzi i żywyoty. Gdy się go widziało w obozie, wiadomo było również, że jest tu najważniejszym czynnikiem ładu i organizacji. Od niego wszyscy oczekiwali ratunku.

On nadal za wszystko ponosił odpowiedzialność.

Teraz rola jego była skończona: oddał lotnikom wszystkich swoich ludzi w ustalonym przez siebie porządku i kolejności, i został sam ze swoją czarną, zniszczoną w niezliczonych rejsach torbą i z tym, co uratował ze statku, którym dowodził: z sekstansem i dziennikiem okrętowym.

Dokoła niego powstała nagle pustka, na której tle jego zwykłe ruchy, jego krępa pochylona postać i wszystko to, co w tej postaci było codziennego, nagle zaczęło wydawać się dziwaczne, śmieszne i pozbawione sensu.

To, co wiązało jeszcze jego osobę z historią Junaka II, skończyło się, przestało istnieć; znikło. On stanowił jakąś resztkę tych spraw, niepotrzebną, pozbawioną dawnej wartości i ważności; resztkę, z którą nie wiadomo, co począć.

Plichta po wylądowaniu dociągnął maszynę na wolnych obrotach do skraju toru startowego i wyskoczył na lód, aby pomóc Pilewiczowi załadować rzeczy do kabiny.

Kapitan milcząc rozglądał się po miejscu, gdzie stał barak, jakby szukając czegoś jeszcze.'

— Nic więcej nie zostało — powiedział Plichta. — Narzędzia zabraliśmy już przedtem, panie kapitanie.

— Hę? — mruknął Pilewicz. — Taak, nic nie zostało; Załatwione po marynarsku. W porządku. Widzi pan: obowiązek nakazuje ratować również cenny sprzęt, nie tylko ludzi.

No, cóż? Niewiele tego mamy, hę? Dziennik, sekstans i samolot...

Ociągając się postawił nogę na stopniu kabiny.

— Samolot, panie kapitanie — zaczął Plichta zaskoczony tym zdaniem. — Samolot...

— Wiem, wiem — przerwał mu Pilewicz. — Musi zostać. Trudno. Hę, co? Przykro.

Ja to rozumiem, panie Plichta. Ba! Zostawić samolot? To.. hm? To prawie tak jak statek.

To znaczy... dla pana. Naturalnie.

Plichta milczał. Nie pomyślał dotąd o tej konieczności.

Zostawić samolot?

Dopiero teraz zdał sobie sprawę, jak to będzie.

Wszyscy odlecą na maszynach o wielkim zasięgu. On sam też poleci na którejś z nich.

A Lamers K-6 zostanie sam na lodach. Sam. Cały. Zdany do lotu. Z benzyną i olejem w zbiornikach.

Tak jeszcze nigdy nie rozstawał się z żadnym samolotem. Nie porzucał żadnego.

Pomyślał, co się stanie z czerwonym jednopłatem.

Płozy przymarzną do lodu. Okryje go szron. Wicher pozrywa i rozwlecze na wszystkie strony pokrycie skrzydeł obnażając ich szkielety i będzie gwizdał między rdzewiejącymi cylindrami silnika. Jakiś sztorm oderwie skute lodem podwozie od śnieżnej płaszczyzny i rzuci maszynę między zaspy. Wtedy śnieg usypie wzgórek mogilny nad trupem opuszczonego samolotu. Potem zaczną się tłoczyć kry. Lodowe pole popęka, bryły lodu zwałą się na kadłub i stery, zgniotą kabinę, zniekształcą silnik, połamią śmigło. Wreszcie...

— No, cóż? Polecimy? — głos Pilewicza, jakiś mniej ostry niż zwykle, przerwał te rozmyślenia.

— Polecimy, panie kapitanie — odrzekł Adam i ruszył do startu. Maszyna wykręciła na miejscu, posłuszna i zwrotna jak zawsze.

— Jestem sentymentalny — mruknął ze złością, ale mimo woli przypomniał sobie, że to będzie -ostatni start K-6 i zrobiło mu się głupio; doznał takiego uczucia, jakby miał wykorzystać do ostatka siły, wierność i przywiązanie szlachetnego zwierzęcia (konia czy może psa?), by zaraz potem skazać je na śmierć.

Dał pełny gaz. Silnik ryknął basem i pociągnął. Płozy, które już zdążyły przymarznąć, z trzaskiem puściły lód, pośliznęły się. Wicher, trochę skośny, wykręcał ogon usiłując zepchnąć maszynę z toru.

Pilot uśmiechnął się lekceważąco: „Chciałbyś!” Pochylił samolot pod wiatr, sparował nogą skręt i wyszedł w powietrze przed końcem lądowiska.

— Tak się na niej startuje — pochwalił maszynę. — Szkoda, że ma taki mały zasięg — westchnął z żalem.

Starał się już o tym nic myśleć. Ale myśl płynęła sama i nie mógł się jej pozbyć.

Poleciałbym, gdyby istniała choć jedna szansa na dziesięć — tłumaczył się sam przed sobą. — Ale siedemset kilometrów pod wiatr... pod laki wiatr, to jest co najmniej pięć i pół

godziny lotu.

Kombinował, czy me dałoby się dorobić zapasowego zbiornika. Musiałby zawierać

koło dwustu dwudziestu litrów benzyny i trzeba by go szczelnie połączyć z głównym, aby utrzymać konieczne ciśnienie. Nie było na to miejsca i nie było narzędzi, za których pomocą dałoby się to jakoś zmontować.

Nie mógł również zabrać benzyny w bańkach, nawet gdyby taką ilość udało mu się

rozmieścić w kabinie, bo jakże by ją przelał do zbiornika w czasie lotu?

Chyba, że wylądowałbym po drodze — pomyślał. — Ale gdzie? i Przypomniał sobie

charakter okolic, do których dotarł lecąc z Burnaglem: kry po dwadzieścia, trzydzieści metrów średnicy, popękane, cienkie, niepewne. Nie do pomyślenia było, aby zdołał

zatrzymać maszynę na takiej przestrzeni, a tym bardziej wystartować przy tak małym wybiegu.

Mógłbym dociągnąć w najlepszym razie do 73 stopnia i 20 minuty szerokości

północnej — obliczał dolatując już do nowego lądowiska i zachodząc pod wiatr, aby sięść obok pozostałych samolotów.

Zastanawiał się, czy pod tą szerokością można by znaleźć stałe lody lub przynajmniej kry tak duże jak ta, z której wystartował przed kilku minutami. Postanowił, że zaraz wypyta o to Skowrońskiego. I w tej samej chwili przypomniał sobie drobny szczegół rozmowy, którą prowadzili z telegrafistą przez radio w powietrzu, kiedy wreszcie Błyskawica odpowiedziała na jego gorączkowe wezwania, szczegół, który uszedł wówczas jego uwagi, a który mógł mieć decydujące znaczenie, jeśli chodziło o lot na K-6 do Barrow.

Jedna szansa na dziesięć istniała!

*

Tymczasem do bazy w Wankarem nadeszła wiadomość, że jeden z pilotów zawrócił z powodu spadku ciśnienia smaru. Skierowano go do Barrow, ponieważ do tego lotniska było mu znacznie bliżej niż z powrotem do Pitlekaj.

Dobrodniw, kierownik radzieckiej ekspedycji ratunkowej, zapytał o nazwisko owego pilota i prawie natychmiast uzyskał z nim połączenie radiowe. To był Szirtładze, jeden z najbardziej doświadczonych lotników arktycznych.

„A to pech — powiedział usłyszawszy głos Dobrodniwa. — Właśnie teraz musiało mi się to przytrafić”...

Oświadczył, że na razie silnik pracuje normalnie, „tylko coś z przewodami smaru”... Był przygnębiony tym niepowodzeniem. Martwił się, że wraz z jego samolotem ubędzie miejsc dla rozbitków.

Czy trafi do Barrow bez namiarów radiolokacyjnych? No pewnie! Niech się o niego nie kłopotczą. Za godzinę będzie na miejscu i może da się zaraz usunąć to uszkodzenie.

Jakoż istotnie w godzinę później jego Ar-Kam wylądował w Barrow, ale o szybkim usunięciu defektu nie mogło być mowy: smar wyciekł przez pęknięty przewód i

przegrzany silnik był już niemal zatarty..

Dobrodniw powiadomił o tym Greya w bezpośredniej rozmowie radiowej.

— Chyba wyślę wam kogoś z Takagokina, ale to bardzo daleko. Przelot stamtąd potrwa co najmniej cztery godziny, nie licząc...

— To będzie za późno — przerwał mu Grey. — Z Barrow ostrzegają o nadchodzącej burzy śnieżnej. Musimy jak najprędzej wszystkich stąd zabrać. Muszą się jakoś pomieścić.

W tej chwili nad nowym lądowiskiem zaczęło krążyć sześć samolotów radzieckich.

— Wasze Ar-Kamy przyleciały — powiedział spieszenie Grey. — Kończę na razie i serdecznie wam dziękuję. Po starcie znów nawiążemy z wami łączność. Do usłyszenia!

*

Podczas gdy piloci radzieccy przy pomocy polskich lotników i marynarzy uzupełniali zawartość swoich zbiorników paliwa, przelewając do nich benzynę zabraną w bańkach w Pitlekaj, Grey wraz z ich szefem Naumowem rozważali, w jaki sposób można by pomieścić wszystkich rozbitków w kabinach samolotów. Naumow na sześć dwuosobowych Ar-Kamów mógł przyjąć osiemnastu pasażerów, ale kabiny pozostałych maszyn nie były tak obszerne. Czterooosobowy Troll nie mógł pomieścić więcej niż sześciu ludzi oprócz pilota, Błyskawica — dwunastu, Pirat — pięciu, The Dark Heart — trzech i Gloster — dwóch.

- Razem czterdziestu sześciu — powiedział Grey. — A ich jest czterdziestu ośmiu.

Zastanawiał się, czy nie powinien tu zostać, aby doczekać się drugiego nawrotu którejś maszyny z Barrow. Wraz z nim zostałoby tu dziewięciu ludzi, K-6 i Troll z silną radiostacją, zapas żywności na kilka dni...

Ale Naumow uważał takie rozwiązanie za bardzo ryzykowne. Już teraz wiatr wzmagął się, zaczynał sypać śnieg, a nadchodzący sztorm mógł zniszczyć niczym nie osłonięte, słabo zakotwiczone samoloty. Nie można było przewidzieć, jak długo potrwa zawierucha, dokąd zdryfuje pole lodowe i czy nie rozpadnie się tak jak to, które rozbitkowie z Junaka przed kilku godzinami musieli opuścić...

— Ponadto — powiedział — na wszystkie te niebezpieczeństwa narazilibyście nie dwóch, lecz dziewięciu ludzi.

Grey musiał uznać słuszność tych argumentów.

— Więc jednak zostawić dwóch? — zapytał.

— Dwóch najodpowiedniejszych. Najdzielniejszych. Takich, których to nie załamie — odrzekł Naumow. — Można by to ustalić z komendantem obozu.

*

Grey odnalazł kapitana Pilewicza przy Błyskawicy. Odbывwała się tam jakaś narada, w której brali udział także Plichta, Przywara i Skowroński.

— Chciałbym zasięgnąć pańskiej rady, panie komendancie — powiedział Grey.

Odeszli na bok i rozmawiali przez chwilę, po czym Pilewicz zawołał Plichtę.

— Mów pan, coś pan wymyślił — powiedział do niego. — To może być nie najgorsze wyjście.

— Nie chcę porzucić samolotu — zaczął Adam. — To znaczy... naszego Lamersa z Junaka. Pan kapitan mógłby polecieć ze mną...

— Przecież Lamers ma za mały zasięg — przerwał mu Grey. — Doleciałbyś w najlepszym razie do połowy drogi.

— Toteż nie lecielibyśmy do Barrow — odrzekł Adam.

— Tylko dokąd?

— Do Smoka. To jest lodołamacz. Bielak lecąc do nas minął go na morzu, kiedy Smok forsował pole lodowe przebijając się ku północy. Zaraz potem spotkałem Błyskawicę w powietrzu, więc...

— Co pan o tym sądzi? — zapytał Grey zwracając się do Pilewicza.

— To jest niezły pomysł. Trzeba by się tylko porozumieć ze Smokiem i ustalić dokładnie jego pozycję.

— Skowroński i Bielak widzieli tam bardzo dużo kry, więc na pewno znajdę taką, na której da się wylądować — powiedział Plichta.

Grey myślał szybko. Smok przed kilku godzinami znajdował się w takiej odległości od obozu, którą K-6 mógł przebyć bez wielkiego ryzyka, nawet pod silny wiatr. Jeżeli teraz dałoby się dokładnie określić pozycję statku, jeżeli mógłby on zbliżyć się do jakiejś większej kry nadającej się do lądowania, jeżeli wreszcie można by uzyskać pomoc radiolokacyjną dwóch stacji goniometrycznych, przelot byłby możliwy.

Skowroński w ciągu kwadransa uzyskał połączenie radiowe z dowódcą lodołamacza, kapitanem Góralczykiem, i Grey na wszystkie te niepokojące „jeżeli” otrzymał odpowiedzi pozytywne. S/s Smok znajdował się nadal w zasięgu K-6 i, jakkolwiek burza obejmowała już tę strefę, to jednak lądowanie w pobliżu statku było możliwe. Góralczyk nie mógł

wprawdzie ręczyć, czy uda mu się następnie wziąć na pokład samolot, ale zapewniał, że zdoła zabrać przynajmniej jego załogę...

Sprawa prowadzenia samolotu przez goniometry okazała się trudniejsza: zasięg stacji K-6 był niewielki i sygnały przez nią wysyłane mogły nie docierać do lądu, zwłaszcza

podczas burzy. Ale pilot mógł określać swoją pozycję, za pomocą anteny ramowej.

Grey wahał się jeszcze przez chwilę: czy nie powinien sam polecieć na K-6 z

Pilewiczem, oddając swego Trolła w ręce Plichty? Czy len przelot na K-6, odnalezienie Smoka i lądowanie na lodach nie były trudniejsze i bardziej niebezpieczne niż powrót do Barrow?

Zapytał, jakie są obecnie warunki lądowania, w bazie. Odpowiedziano mu, że trudne i żeby się śpieszył, bo wkrótce jeszcze się pogorszą. Burza śnieżna szła coraz szerszym frontem, barometr gwałtownie spadał, odległość widzenia zmniejszała się ustawicznie.

Wszystkie stacje meteorologiczne nadawały depesze ostrzegawcze, przewidując dalsze pogorszenie się pogody.

Uznał w końcu, że doprowadzenie ekipy ratowniczej do Barrow jest w tych

okolicznościach zadaniem najważniejszym: chodziło przecież o życie czterdziestu sześciu rozbitków i jedenastu załóg ratunkowych. Wprawdzie Naumow mógł poprowadzić całą wyprawę jako główny nawigator i doświadczony lotnik polarny, ale gdyby który z pilotów zabłądził, gdyby lądował gdzieś przymusowo, gdyby zaszło coś nieprzewidzianego, obecność kierownika całej akcji w Barrow była nieodzowna. Na nim ciążyła cała

odpowiedzialność. Tam, w głównej bazie było jego miejsce.

Plichta powinien dać sobie radę. Zresztą nie ma innego wyjścia — pomyślał.

Omawiał z Adamem i Pilewiczem kurs lotu i sposoby wykorzystania namiarów na przybrzeżne stacje radiowe, podczas gdy Przywara przygotowywał mu maszynę i zagrzewał silnik.

Potem zamienili mocne uściski dłoni, Plichta siadł za sterem, przywara podał

Pilewiczowi jego czarną torbę podróżną i Lamers K-6 zegnany wzniesieniem rąk przez kilkudziesięciu ludzi ruszył do startu, zakurzył śniegiem, znikł w jego tumanie i ukazał się po chwili nad nim, biorąc wysokość.

W kwadrans później wystartowało sześć radzieckich Ar-Kamów, potem Kramer na

Glosterze, Szczerbiński na The Dark Heart, a następnie bardzo przeciążona Błyskawica.

Bielak wyrwał ją w powietrze u końca wyrównanego lądowiska i prawie się nie wznosił, podczas gdy pozostali śledzili jego niski lot z zapartym tchem. Wreszcie maszyna osiągnęła pełną prędkość i jej światła pozycyjne wzniosły się nad ciemną, niewyraźną linię horyzontu, by skierować się na południe.

Po Bielaku startował Grey z sześcioma pasażerami i wreszcie Wirecki na Piracie, który pomieścił aż pięciu ludzi oprócz pilota i mimo to wyszedł w powietrze bez większych

trudności dzięki swym skrzydłom o zmiennej geometrii.

*

Tak zaczął się ów trzygodzinny lot do Barrow, na którego zakończenie czekał cały świat z nie słabnącym napięciem.

Łączność między Barrow a stacjami korespondencyjnymi w Europie i Ameryce była już wtedy tak dalece zorganizowana, że wiadomości przesyłane przez Skowrońskiego z Błyskawicy docierały do redakcji pism i rozgłośni radiowych w ciągu bardzo krótkiego czasu.

Zaraz po starcie radiostacja Błyskawicy zakomunikowała, że lot odbywa się normalnie na wysokości stu. pięćdziesięciu, dwustu metrów, poniżej pułapu chmur, pod silny wiatr południowo-wschodni, nad morzem pokrytym ruchomą drobną krą. Samoloty lecą luźnym szykiem, manewrując tak, aby zachować między sobą łączność wzrokową, mimo znacznych różnic prędkości. Prowadzi je Błyskawica, kierowana przez goniometry z Barrow i Wankarem.

W godzinę później maszyny zmieniły kurs na południowy, aby wyminąć zamieć śnieżną idącą od wschodu pod obniżającym się pułapem, przeleciały nad wolnym od lodów obszarem na zachód od sto sześćdziesiątego południka i skręciły na wschód kierując się wprost pod wiatr.

Tymczasem w Barrow nastąpiło dalsze pogorszenie się stanu pogody. Pierwsze watahy

niskich chmur i śnieżyc ogarnęły wybrzeże, na którym zaczynał się już sztorm. Wysoka fala z otwartego Morza Beauforta zaatakowała lód przyładowy i piętrzyła go ze straszliwym hukiem w ruchome, pełną z zachodu na wschód, bariery.

Po dwóch godzinach lotu samoloty ekspedycji ratunkowych znalazły się w zasięgu niżu o trzydziestometrowym pułapie i rozluźniwszy szyk weszły w chmury, zachowując uprzednio przewidziane różnice wysokości, aby uniknąć zderzenia. Zapasy paliwa zostały do połowy zużyte; prowadzenie przez stacje goniometryczne — utrudnione, ponieważ trzeba było porozumiewać się z każdym oddzielnie. Pomiedzy dwoma namiarami goniometrycznymi jednej maszyny powstały przerwy dwudziestominutowe.

Mimo to, jak dotychczas, wszyscy piloci zdołali zachować między sobą łączność radiową, co pozwalało przypuszczać, że odległości między nimi nie są zbyt wielkie. Tymczasem Plichta, kierując się nasłuchem kilku stacji radiogoniometrycznych i wskazaniem żyrokompasu, walczył z wichrem i śniegiem w drodze do s/s Smoka, na którym oczekiwano go z niepokojem, zapaliwszy silny reflektor, aby mu ułatwić odnalezienie statku w gęstniejących ciemnościach. Nie wątpił, że doleci, jakkolwiek

wicher wzmagał się ciągle i samolot zataczał się w jego kipiącym miracie, miotany w dół i w górę, jak liść wśród jesiennej zawiei.

Kapitan Pilewicz, choć nawykły do burz na pokładach statków, teraz „czuł żołądek pod gardłem” i raz po raz instynktownie zapierał się nogami i rękami w kabinie, bowiem to, co się działo z samolotem w powietrzu, przechodziło jego wyobrażenia o wszelkich tajfunach i huraganach na morzu.

Panował jednak nad sobą i tylko od czasu do czasu spoglądał z podziwem na skrzydła wytrzymujące te wściekłe wiry i skręty, od których mogłyby prysnąć reje i wanty niejednego żaglowca.

Gdy w dwie i pół godziny po starcie nie było widać nigdzie żadnych świateł, Pilewicz zaczął się niepokoić. Już miał zapytać, ile zostało benzyny, gdy w słuchawkach poprzez trzaski i gwizdy odezwał się sygnał wywoławczy z s/s Smoka, a po chwili czyjś głos: „Odbiór, odbiór!”...

— Jesteśmy chyba niedaleko — powiedział Plichta, zwracając się do kapitana.

Potem przełączył się na nadawanie i podał swoją ostatnio ustaloną pozycję. Lecz ze Smoka nie było potwierdzenia; nie usłyszano go. Próbował jeszcze raz i jeszcze. Na próżno... Przełączył się z powrotem na odbiór. Milczenie... Zaniepokoił się: zostało mu paliwa najwyżej na pół godziny. Należało raz jeszcze sprawdzić własną pozycję, aby porównawszy ją ze znaną pozycją lodołamacza upewnić się co do kierunku lotu.

Dostroił odbiornik do długości fali, na jakiej pracowała baza w Barrow. Tę stację słyszał dość dobrze, mimo zaburzeń elektromagnetycznych. Ktoś stamtąd rozmawiał z załogami samolotów ratowniczych. Plichta wyławiał poszczególne głosy, pytania i odpowiedzi. Po chwili zrozumiał, że Wirecki i Bielak są już nad lotniskiem i pierwszy z nich schodzi w dół przez warstwę chmur sypiących śniegiem, podczas gdy drugi odlatuje dalej na południe, aby nie przeszkadzać w lądowaniu. Pozostali przebijali się przez burzę o kilkadziesiąt kilometrów dalej na północ.

Po chwili radiostacja Pirata nadała sygnał QAH 50 QFL: „Lecę na wysokości pięćdziesięciu metrów. Proszę o sygnały raketami”.

„QBB 50 — odpowiedziano z goniometra. — QFO”.

— Co to znaczy? — zapytał Pilewicz.

— Podstawa chmur pięćdziesiąt metrów. Lądujcie na wprost — przetłumaczył Plichta.

— Z lotniska strzelają rakiety — dodał.

Poprawił słuchawki, spojrzał na Pilewicza i nagle zawołał:

— Zet-Zet, panie kapitanie! Zet-Zet! Ląduje! Czekali w napięciu, co będzie dalej.

Odbiornik milczał długą chwilę. Wreszcie odezwał się: sygnał wywoławczy Błyskawicy

zahuczał kilkakrotnie w słuchawkach.

Pilewicz spojrzał pytająco na Plichtę.

— No?

— Nie wiem, panie kapitanie — odrzekł pilot. — Barrow woła teraz Bielaka.

— A Wirecki?

— Chyba wylądował...

Zamilkli. Sygnały kodu brzęczały tajemniczo nie rozwiewając wątpliwości.

„Na jakiej wysokości lecicie?”

„Czy możecie odbierać mimo burzy?”

„Odległość widzenia... Podstawa chmur”...

„Wasz peleng: 192 stopnie”.

„Nadawajcie wolniej”.

I znów:

„ZZ! - Lądujcie!”

Gloster pytał, czy lotnisko jest wolne. Prosił tylko o światła.

„Są światła — odpowiedziano z goniometra. — QFO”.

— Ładna tam musi być pogoda, jeżeli on nie widzi świateł przy lądowaniu — powiedział Plichta.

Troll i Dark Heart odezwały się jednocześnie.

„QDJ — przerwano im z goniometra. — Będziemy sprowadzali najpierw The Dark Heart”.

Gdzieś daleko pięciu lotników walczyło z zamięcią śnieżną, z ciemnością, z wichurą.

Walczyli o własne życie i o życie tych, których zdołali odbić lodom Arktyki.

Sygnały kodu łączności brzmiały niby rozkazy i biuletyny tej walki nie podając jednak jej rozstrzygnięcia. Nie stwarzały całkowitego obrazu. Pozostawiały dramatyczne luki i pauzy, pełne niepewności i nieopisanej grozy. Jednostajne, powtarzane systematycznie, oschle i zawsze tym samym tonem precyzyjnie nastrojonego brzęczyka, buczały w słuchawkach obojętnie, bez pośpiechu: tak samo wówczas gdy oznajmiały, że „lotnisko wolne — można lądować”, jak wtedy, gdy mówiły „nalatujecie źle — grozi wam rozbitcie samolotu o budynek”.

Plichta, zapomniawszy na chwilę o własnym położeniu, przeżywał wraz z tamtymi

pilotami owe ciężkie zmagania nad dalekim lądem. Dopiero nowa seria wycia i trzasków od wylądowań elektrycznych oderwała jego uwagę od dramatu, jaki się tam

rozgrywał.

Namierzył się możliwie dokładnie na Barrow, raz jeszcze dostroił odbiornik do fali używanej przez lodołamacz i z ulgą usłyszał jego sygnał wywoławczy. Znalazł zanik i określiwszy swoje współrzędne stwierdził, że zniosło go nieco na zachód z właściwego kursu. Do miejsca, w którym oczekiwał go s/s Smok pozostało jeszcze niespełna osiemdziesiąt kilometrów. Przy tak silnym czołowo-bocznym wietrze było to dużo; Mogło nie starczyć benzyny...

Przelot do Barrow jedenastu samolotów z uratowanymi rozbitkami z Junaka II wywołał podziw całego świata.

Przy huraganowym wietrze, wśród zupełnych ciemności nocy polarnej, w śnieżycy zamykającej pole widzenia na parę kroków, samoloty ratunkowe w ciągu trzech godzin na oślep przebijały się przez burzę.

„Piloci ekspedycji ratunkowych byli tego dnia ponad siedem godzin w powietrzu — depeszował jeden z dziennikarzy do swojej redakcji. — Przelecieli ponad tysiąc sześćset kilometrów w warunkach, o jakich nie mogą mieć pojęcia ludzie, którzy nie widzieli burzy śnieżnej w okolicach polarnych. Lądowali na krze lodowej, dokazując cudów zręczności i opanowania sztuki pilotażu. Wreszcie, startowali na przeciążonych samolotach i prowadzili je na oślep w burzy, kierując się wyłącznie według goniometrycznych namiarów radiowych i przyrządów pokładowych.

Szczęśliwe lądowanie wszystkich maszyn po przylocie do Barrow stanowi rekord wytrzymałości nerwowej i zimnej krwi bezsprzecznie najlepszych pilotów świata, jakimi są wyborowi piloci polscy i arktyczni lotnicy radzieccy”.

Istotnie przylot ekip Greya i Naumowa był nie tylko triumfem techniki zwyciężającej przestrzeń, huragan i ciemności, lecz również triumfem ludzkiej odwagi i odporności na strach, na zmęczenie fizyczne i wyczerpanie nerwowe. Był „triumfem ducha nad ciałem”, jak mówiono w dalekich miastach przy biurkach redakcyjnych, przy stołach na bankietach, w salach konferencyjnych i przed mikrofonami rozgłośni radiowych, nie zdając sobie sprawy z tego, ile prawdy tym razem mieścił w sobie ten patetyczny, wyświechtany frazes.

Wiadomość ruszyła z Barrow, dotarła do kilkunastu stacji jednocześnie i wywołała niesłychane poruszenie.

Zadzwończyły telefony, zaklekotały telegrafy, zastukały maszyny do pisania, przemówiły głośniki, ruszyły maszyny drukarskie. Spod pras, spod czarnych walców rozwinęły się nadzwyczajne dodatki. Wysypały się na ulice, zalały powodzią tramwaje i kolejki podziemne, kawiarnie i kluby, przeniknęły do mieszkań, do urzędów, do kin i teatrów.

Dyrekcja Wielkiej Linii Północnej otrzymywała gratulacje, komitety ratunkowe — pieniądze, listy, zgłoszenia pomocy, agencje telegraficzne, redakcje pism i rozgłoszenie

zapytania o dalsze szczegóły.

Kilka przedsiębiorstw filmowych jednocześnie zastrzegło sobie pierwszeństwo przy nakręcaniu filmu z „bohaterami Arktyki”; gazety publikowały propozycje fabryk lotniczych, które zaofiarowały pracę pilotom biorącym udział w akcji ratunkowej. Zapytywano, czy i jakie ordery dostaną ci ludzie, licytowano się w pochwałach, pisano, mówiono, wznoszono toasty i zajmowano się tylko nimi.

Tymczasem w Barrow nadal szalała burza.

Grey i Naumow oraz piloci ze „szkoły orląt” zgromadzili się w budynku goniometru, gdzie miejsce radiotelegrafisty zajął Skowroński, i z niepokojem oczekiwali na wiadomości.

Ale zarówno depesze innych radiostacji arktycznych, jak meldunki lodołamaczy Wielkiej Linii Północnej Smoka i Tajfuna były negatywne. Nikt nie widział i nie słyszał samolotu Lamers K-6, na którym Plichta i kapitan Pilewicz wystartowali przed pięciu godzinami z obozu rozbitków. Nikt nie otrzymał od nich wezwania przez radio. Nikt o nich nic nie wiedział.

Sztorm na Morzu Beauforta musiał już objąć nie tylko miejsce, w którym znajdował się Smok, lecz również rejon położony dalej na zachód, w pobliżu 170 południka, skąd meldował się Tajfun płynący teraz pełną parą na południe, ku Cieśninie Beringa.

W tych warunkach nie można było myśleć o jakiegokolwiek akcji lotniczej, tym bardziej że radiostacja Smoka przestała odpowiadać na sygnały i zapytania z Barrow, co nie wróżyło nic dobrego. Poszukiwania zaginionych były niemożliwe: burza, ciemności i śnieżycy przykryły ziemię i morze nieprzeniknioną zasłoną...

Chłodny rozsądek nie pozostawiał właściwie żadnych wątpliwości co do losu, jaki spotkał załogę K-6. Mieli benzyny na trzy godziny lotu. Przy prędkości dwieście pięćdziesiąt kilometrów na godzinę, którą ich samolot mógł rozwinąć, dawało to zasięg ponad siedmusetkilometrowy, ale wiatr, który początkowo dął z prędkością stu kilometrów, wkrótce potem wzrósł do stu sześćdziesięciu. Tym sposobem w najszczęśliwszym wypadku mogli byli dotrzeć do Smoka, o którego pozycję Plichta wypytywał szczegółowo Skowrońskiego, a który znajdował się wówczas mniej więcej o czterysta trzydzieści kilometrów od miejsca ich startu.

Ale depesza ze Smoka, wysłana dokładnie w trzy godziny po starcie Plichty z obozu, brzmiała aż nadto wyraźnie :

„Radiogoniometr Barrow. Nie mamy żadnych wiadomości o samolocie Lamers K-6 z Junaka II ani o jego załodze. Żaden samolot w ciągu ostatnich trzech godzin nie został

zauważony z pokładu s/s Smok. Nie możemy tu dłużej pozostawać z powodu nadciągającej burzy. Odpływamy w kierunku południowym. Kurs na Cap Sabine.

Góralczyk, kapitan żeglugi wielkiej
komendant s/s Smok".

Czekali jeszcze dwie godziny, bezskutecznie usiłując nawiązać ponownie łączność radiową z lodołamaczem. Wreszcie zmęczenie zwyciężyło: usnęli, siedząc na twardych lawach pod ścianami, za którymi huczał, wył i pieklił się wichur.

*

Burza śnieżna szalała jeszcze w ciągu trzech dni, nie tracąc nic ze swej siły. Dopiero na czwarty dzień wiatr osłabł i niebo zaczęło się wypogadzać.

W Barrow panowało przygnębienie. Resztki nadziei na ocalenie Plichty i Pilewicza, jakie jeszcze istniały podczas pierwszych godzin po wylądowaniu ekip Greya i Naumowa, rozwiały się w czasie tego trzydniowego sztormu. Wiadomości nadchodzące obecnie z północnych wybrzeży Kamczatki, z Zatoki Mackenzie oraz wysp północnoamerykańskich i azjatyckich, musiały je odebrać nawet największym optymistom: Stałe lody na olbrzymiej przestrzeni półtora miliona kilometrów kwadratowych między sto trzydziestym a sto osiemdziesiątym stopniem długości zachodniej i siedemdziesiątym a osiemdziesiątym stopniem szerokości północnej (jak przypuszczano), zostały skruszone przez orkan lub spiętrzone w całe masywy gór lodowych.

Nie do pomyślenia więc było, aby jakikolwiek samolot, nawet wylądowawszy szczęśliwie, nie uległ zniszczeniu, a jego załoga — śmierci wśród ścierających się brył i pękających pól lodowych.

Sytuacja do tego stopnia nie pozostawiała żadnych wątpliwości, że właściciele samolotów ratunkowych zwrócili się do polskich załóg z żądaniem zaprzestania poszukiwań. Również rządy USA i ZSRR odwołały swoich lotników z Barrow. Tylko Greyowi pozostawiono swobodę decyzji, ale i on stracił już wszelką nadzieję.

Zwijano bazę ratowniczą i omawiano sposoby transportu rozbitków do Nome, skąd mieli statkiem odpłynąć do Osaki; Przygotowywano samoloty do startu.

Grey patrzył na ten ruch beczynnie, chodząc tam i z powrotem przed budynkiem goniometru i spoglądając na morze jeszcze wzburzone i ciskające na stromy brzeg drobną krę, która tworzyła wielkie hałdy osypujące się raz po raz z charakterystycznym szklistym szelestem. Czekał na odlot Wireckiego, Zakrzewskiego i Bielaka, oraz Szczerbińskiego, który miał odprowadzić The Dark Heart do Anglii.

Piloci napełniali już zbiorniki i krzatali się koło samolotów wyciągniętych przed hangar.

Tylko Kramer oświadczył, że zostaje w Barrow z Greyem. Nic go nie wiązało teraz i nie

myślał jeszcze o żadnej nowej awanturze. Nie wiedział właściwie, co ma dalej z sobą począć. Był tak przygnębiony, że nic go nie obchodziło, co postanowili inni.

Stał pod ścianą goniometru i patrzył na obłoki sunące na zachód po niebie oświetlonym promieniami słońca, niewidocznego za linią horyzontu.

Wtem daleko, nad mglistym zarysem brzegu morskiego, dojrzał ciemny punkt.

Samolot — stwierdził i śledził go wzrokiem myśląc zresztą o czym innym.

Maszyna zbliżała się wolno lecąc pod wiatr. Dopiero po kilku minutach można było rozróżnić charakterystyczne cechy jej sylwetki.

Kramer wciąż jeszcze raczej podświadomie zdawał sobie sprawę z tych szczegółów:

Górnopłat. Pewnie dwuosobowy. Prędkość ze dwieście trzydzieści na godzinę.

Podwozie wysokie, uniwersalne: na pływaki lub na płozy.

— Co to za samolot? — zapytał znajomego mechanika, który wybiegł spieszenie z goniometru nie zamykając nawet drzwi za sobą i wpadł na niego, omal nie zbijając go z nóg.

— Gdzie jest porucznik Grey?! — wrzasnął tamten na całe gardło, wywijając kartką papieru.

— Nie drzyj się pan. Grey jest tam — wskazał ruchem głowy. — Pytałem o tę maszynę...

Mechanik rzucił mu spojrzenia tak pełne nie usprawiedliwionego oburzenia, że Kramer powtórnie wzruszył ramionami.

— Co panu jest? — zapytał.

Ale mechanik już pędził do Greya, który właśnie ukazał się zza węgła budynku.

— Poruczniku Grey! — krzyczał. — Depesza! Kramer podszedł bliżej. Grey rozłożył ćwiartkę papieru, przebiegł szybko tekst i z wysiłkiem powiedział:

— Plichta... Słuchaj, Plichta...

— Co? — spytał Kramer.

Litery skakały mu przed oczyma. Czytał nie rozumiejąc; wracał do początku i czytał znowu, podczas gdy Grey; ścisnął go za ramię dysząc ciężko.

Depesza datowana była z Cap Sabine, Thetis and Corvin Coal Mines, dwudziestego drugiego grudnia:

„Goniometr Barrow. Dziewiętnastego grudnia o godzinie dwudziestej pierwszej trzydzieści straciłem antenę wskutek zaczepienia o nią podwoziem przez samolot

Lamers K-6 lądujący obok mnie na lodach. Stop. Załoga samolotu: pilot Adam Plichta, kapitan Aleksander Pilewicz. Stop. Samolot wziąłem na pokład, Stop. Z powodu uszkodzenia masztu i radiostacji nie mogłem wcześniej zawiadomić. Stop. Dziś, dwudziestego drugiego grudnia, o godzinie dziewiętej dziesięć, załoga odleciała w kierunku Barrow. Stop. Proszę zawiadomić, czy wylądowali. Stop.

Góralczyk, kapitan żeglugi wielkiej
komendant s/s Smok".

— No? — powiedział wreszcie Grey z błyszczącymi oczyma.

— To on przecież leci — wykrztusił Kramer. Czerwony jednopłat kładł się w głęboki zakręt tuż nad ich głowami. Zza odsuniętej szyby wyjrzała świeżo ogolona, roześmiana twarz Adama Plichty.

Koniec części drugiej