

**OCEAN
PRZYGODY**

GEORGES BLOND

TOM 2

SPIS TREŚCI

TOM II

Ocean Indyjski 7

Morza polarne
231

Mapy 445

Indeks ważniejszych osób..... 449

Indeks ważniejszych statków morskich i powietrznych 455

Słowniczek terminów żeglarskich i rodzajów statków 461

W tomie I:

Atlantyk

Pacyfik

Morze Śródziemne

Mapy

Indeks ważniejszych osób

Indeks ważniejszych statków morskich i powietrznych

OCEAN INDYJSKI

*Niniejszy tekst powstał przy współpracy Germaine
Blond.*

1

Wyścig po skarby

Mężczyzna nie jest wysoki, nawet jak na swoje czasy. Przysadzisty, brodaty, w ciemnym ubraniu, nazbyt grubym, gdyż w dusznej kajucie obitej drewnem jest ciepło. Czuć, że śmierdzi, jak zresztą wszyscy ludzie na pokładzie. Praktycznie nie mył się od trzech tygodni.

Ma 28 lat i na tyle wygląda. Twarz, otoczona koroną czarnych, kręconych włosów, jest harmonijna i szlachetna, wzrok zaś posępny i władczy. Znajdujemy się na pełnym morzu, w pobliżu zachodnich wybrzeży Afryki - jest sierpień 1497 roku.

Kajuta w niczym nie przypomina dzisiejszych kabin. Mimo serwety na stole i ustawionego przy nim fotela wydaje się bardzo prosta, wręcz prymitywna. Brak w niej bulaja. Dzielne światło wnika wyłącznie przez otwarte drzwi, wychodzące wprost na drabinę, po której można wspiąć się na mostek. Przy złej pogodzie, gdy wszystkie otwory są zamknięte, potrzebna jest lampa. Nocą naturalnie również. Koja, mieszcząca się w swego rodzaju alkwocie, wydaje się niewiarygodnie krótka. Pod nią stoi miedziane naczynie, którego przeznaczenie wszyscy znamy. Tutaj to luksus, zarezerwowany wyłącznie dla najwyższej postawionych. Marynarze radzą sobie, jak potrafią, załatwiając swe potrzeby przez burtę.

W kajucie znajduje się także biblioteczka. I ona nie jest podobna do mebla, które określamy dziś tym mianem. To długa i płaska skrzynia, przybita gwoździami do ściany. Książki nie stoją w niej, lecz leżą jedna na drugiej. Inaczej by się nie utrzymały. Są to w istocie zwoje pergaminu, a kartki przyszyto do skórzanych grzbietów. Skrzynia zawiera być może pięćdziesiąt takich książek. Mężczyzna bierze jedną z nich, kładzie na

stole, siada w fotelu i czyta bardzo uważnie w złym świetle przenikającym przez otwarte drzwi. Czyta tę samą książkę co najmniej po raz dziesiąty. Tekst wykaligrafowano pismem charakterystycznym dla ówczesnej epoki, cudownie regularnym, ozdobnym, dzisiaj czytelnym tylko dla miłośników archiwaliów.

Przyjrzyjmy się czytającemu mężczyźnie uważnie. Dwudziestoosmioletni Vasco da Gama, stojący na czele flotylli złożonej z czterech okrętów, udaje się z Portugalii do Indii. O wyprawie tej wiemy dużo dzięki relacjom Vasco da Gamy i jego towarzyszy. Znamy liczne szczegóły. Niektóre wydarzenia wydają się nam dziwne, mało prawdopodobne lub odrażające, gdyż czternastowieczna mentalność i wrażliwość znacznie różniły się od naszej. Ówcześni ludzie - gdyby przenieść ich we współczesne czasy - z pewnością uznaliby za dziwne, mało prawdopodobne lub odrażające wiele z naszych zachowań. Mimo trudności, jaką sprawia nam stałe stawianie się na ich miejscu, zaokrętuujemy się najpierw z Vasco da Gamą, gdyż jego dokonania będą miały równie ważne następstwa jak osiągnięcia Kolumba. „Wyprawa da Gamy - napisał znany brytyjski historyk Arnold Toynbee - stanowiła prawdziwy początek współczesnej historii w ścisłym tego słowa znaczeniu”.

Ogromny chór, złożony z wielu różnych głosów, opowiada nam dzieje wybrzeży Morza Śródziemnego w czasach starożytnych, które są również historią naszej cywilizacji. Trudność polega na dokonywaniu wyboru spośród licznych opinii i faktów. Jeśli chodzi o Ocean Indyjski, rzecz ma się zupełnie inaczej. Poświęcono mu naprawdę niewiele dzieł, a jego odległą przeszłość kryje wiele niejasności.

W odniesieniu do czasów sprzed I tysiąclecia naszej ery źródła mówią jedynie o podróży Egipcjan przez Morze Czerwone ku brzegom Puntu. Wspominałem o tym w części poświęconej Morzu Śródziemnemu. I jeszcze do tego powrócę. Najbardziej precyzyjny z dawnych dokumentów dotyczących żeglugi po Oceanie Indyjskim pochodzi z I wieku naszej ery. Jest to *Periplus Morza Erytrejskiego*, dzieło nieznanego żeglarskiego greckiego z Egiptu. Powróć jeszcze do tej epoki, gdy przybędziemy wraz Vasco da Gamą na wspomniane powyżej wody.

Co czyta Dom Vasco w swej niewygodnej kajucie w chwili, gdy się z nim spotykamy? Jest to zbiór raportów, które z Abisynii przesłał królowi Portugalii, Janowi II, zwanemu Monarchą Doskonałym, podróżnik

i jednocześnie szpieg, Pero da Covilhã. Teksty te zawierają informacje o żegludze po Oceanie Indyjskim.

Około 1487 roku Jan II zawezwał razem dwie osoby, o których wiadomo, iż mówiły biegle po arabsku:

- Zlecam wam misję rozeznania się, czy można dotrzeć drogą morską z Morza Śródziemnego do Indii. Zbierzcie wszelkie informacje o krajach, z których pochodzą drogic kamienie, substancje zapachowe i perły. Spróbujcie też uzyskać dokładniejsze wieści o kapłanie Janie.

O kapłanie Janie zaczęto po raz pierwszy mówić w Europie około 1050 roku. Wedle pogłosek nieznanego pochodzenia był to bardzo potężny chrześcijański władca, mieszkający w Azji w pałacu z kryształów i złota. Nieco później sądzono, że przebywał w Afryce. Następnie przestano stopniowo wierzyć w jego istnienie. Jedynie dla spokoju sumienia Jan II polecił swym wysłannikom przeprowadzić dalsze poszukiwania, dotyczące nie samego kapłana Jana, lecz raczej jego następcy. Pozostałe cele misji - droga do Indii, pachnidła, perły - były o wiele bardziej realistyczne. Covilhã i Paiva otrzymali listy uwierzytelniające, które mieli wręczyć dobrze znanym władcom, w tym królowi Abisynii. Dokumenty te, sporządzone w kilku językach, wygrawerowano na mosiężnych tabliczkach.

A zatem w drogę! Barcelona, Rodos, Kair. Covilhã i jego towarzyszy mówili tak dobrze po arabsku, że bez większych trudności przyłączali się do kupieckich karawan, które nieprzerwanie przemierzały w tę i z powrotem trasę od Kairu po północny kraniec Morza Czerwonego. Rozpytywali o kraje, z których pochodziły „drogie kamienie, pachnidła, perły”, wysłuchiwali fascynujących historii, w których niekiedy była odrobina prawdy, i rozmyślali o tym przed zaśnięciem. Najciekawsza część podróży rozpoczęła się w chwili, gdy dwaj szpiegowie się rozdzielili, prawdopodobnie w Adenie.

- Udam się w stronę Aksum - oznajmił Paiva. - Być może tam znajdę kapłana Jana.

Zagłębił się w dżunglę w górach Abisynii i umarł w niewiadomych okolicznościach. Covilhã chciał wypełnić drugą część misji, jaką było znalezienie drogi morskiej do Indii. Z Adenu odpływały codziennie - kierując się na wschód wzdłuż wybrzeża - niewielkie arabskie żaglowce, wypełnione towarami, pielgrzymami i złodziejami. Przesiadając się na

kolejne żaglowce, zawijając do kolejnych portów, Covilhã dotarł do Persji i ujścia Indusu, a potem jeszcze dalej, na południe, wzdłuż zachodniego wybrzeża Indii, zwanego Wybrzeżem Malabarskim, aż do Kalikatu. Bezsownie był pierwszym Portugalczykiem żeglującym po Oceanie Indyjskim.

Nieco później, być może już w następnym roku, dał się zauważyć w Kairze, gdzie dowiedział się (jak? od kogo? w jego relacji z podróży jest sporo luk) o śmierci Paivy. Spotkał się z dwoma portugalskimi Żydami, właśnie przybyłymi z Lizbony, którzy skontaktowali się z nim w sposób przypominający działania tajnych agentów z powieści szpiegowskich.

- Oto nowa misja - oznajmił jeden z nich. - Trzeba dotrzeć na Ormuz, gdzie można uzyskać informacje o kapłanie Janie. Pojedziemy tam razem. Raporty proszę przekazać mojemu towarzyszowi, który za bierze je do Lizbony.

Nowo poznani mężczyźni musieli mieć referencje, znać hasła, gdyż Covilhã bez słowa protestu wyruszył z jednym z nich w kierunku Ormuzu, niewielkiej wyspy u wejścia do Zatoki Perskiej. Dwa tysiące kilometrów przez piasek, znowu Aden, znowu brudne arabskie żaglowce. Na wyspie Covilhã zasięgnął języka. Nikt nie słyszał o kapłanie Janie.

- No cóż - stwierdził cierpliwy podróżnik - udam się do chrześci jańskiego królestwa Habesh i Abisynii, tak jak uczynił to Paiva.

Tak też zrobił i na kilka lat słuch o nim zaginął. Umarł jak Paiva? Ależ skąd. W 1521 roku portugalski szlachcic, Francisco Alvarez, mianowany ambasadorem w Aksum, wręczał listy uwierzytelniające negusowi i spotkał... Covilhe, zadowolonego, bogatego, szanowanego, w otoczeniu żony i dzieci.

- Cesarz tak dobrze mnie przyjął, że zostałem.

W samej rzeczy władca zachwycił się Covilha, inteligentnym, dobrze wykształconym, mającym zawsze coś ciekawego do opowiedzenia. Portugalczyk zaś bardzo szybko zrozumiał, że jeśli chce pozostać przy życiu, lepiej robi, jeśli będzie się trzymał negusa, który tak go cenil.

- Jestem tutaj bardzo szczęśliwy - wyznał ambasadorowi.

Kiedy jednak ten wspomniał o odległej ojczyźnie, Covilhã zapłakał. Dyskretnie, by nie rozdrażnić panującego.

Południe. Vasco opuszcza kajutę, wspina się po drabinie i oto jest już na rufówce karaweli. Z tego najwyższego miejsca widzi rozległą powierzchnię morza otaczającego żaglowiec. Daleko po lewej stronie, nisko przy horyzoncie, majaczy się na tle szaroniebieskiego nieba szary łód, goły i przygnębiający. To ciągle jeszcze wybrzeża Afryki. Za jego karaką, „São Gabriel”, trzy inne statki wchodzące w skład ekspedycji -karaką, karawela oraz jeden większy od nich żaglowiec transportowy o zaokrąglonych kształtach, niebiorący formalnie udziału w wyprawie. Już wkrótce, zanim jeszcze dotrą do Oceanu Indyjskiego, miał on zrobić zwrot i wrócić do Portugalii lub zostać spalony.

Vasco trzyma w ręku miedziany przyrząd, przypominający bardzo duży zegarek. To przenośne astrolabium. Zawiesi je na najwyższym maszcie i skieruje jego wskazówkę ku górze, celując w Słońce. Zmierzy jego wysokość nad południkiem, by obliczyć szerokość geograficzną. Wynik nie będzie bardzo ścisły, przede wszystkim ze względu na nieprecyzyjność urządzenia, zaliczanego jednak wówczas do najnowocześniejszych. A ponadto da Gama, chcąc poznać współrzędne Słońca na niebie, posługuje się jeszcze tablicami astronomicznymi opracowanymi w Hiszpanii przez grupę arabskich uczonych około 1250 roku. Dysponuje też mapami morskimi, opracowanymi skomplikowaną metodą empiryczną „drogi i wysokości”. Ozdobione rysunkami przedstawiającymi morskie potwory i róże wiatrów, mapy te są niezwykle piękne... ale też bardzo niedokładne.

W tym momencie nie jest to jednak ważne. Vasco wie, że ma podążać za karawela, która płynie przed nim. Na pokładzie tego żaglowca znajduje się Bartolomeu Dias. To on przed 10 laty otrzymał od króla Jana II następujące zadanie: „Popłyńcie wzdłuż wybrzeży Afryki aż do cypla, gdzie się kończą”. Tak też uczynił - opłynął Przylądek Burz, przemianowany później przez Jana II na Przylądek Dobrej Nadziei, i powrócił do Portugalii. Jego nowa misja polega na towarzyszeniu wyprawie Vasco da Gamy do Wysp Zielonego Przylądka. Później ma wrócić do Lizbony. Polecenie to nie jest pozbawione okrucieństwa. Dlaczego król nie powierzył Diasowi dowództwa najpoważniejszej wyprawy, tej, która miała dotrzeć do Indii Wschodnich? Przyjrzyjmy się działaniom władców i możliwych tego świata - jeśli to tylko możliwe, wolą, by nimb sławy za wielki czyn otaczał głowę więcej niż jednego bohatera. Aby wynagrodzić wymuszony brak zainteresowania Diasa ekspedycją, król mianował go gubernatorem

Elminy. To zapadła dziura nad Zatoką Gwinejską, w której jednak pojawiają się z głębi ładu kupcy ze złotonośnym piaskiem.

Przygotowania do wyprawy Vasco da Gamy trwały długo. Trzeba też było pokonać opór jej przeciwników na samym dworze:

- To ryzykowne i drogie przedsięwzięcie. Dlaczego nie mielibyśmy zadowolić się zbadaniem wybrzeży Gwinei?

Zwolennicy tej przygody odpowiadali:

- Ależ tu chodzi o coś zupełnie innego! Świat pełen bogactwa, który musimy odkryć, zbadać, nawrócić.

Tak właśnie mówili: „nawrócić”. Wszyscy odkrywcy ówczesnej epoki używali zawsze właśnie tego słowa. Potrzeba alibi, przykrywki dla zachłanności? Tak i nie. Nie zawsze, nie stale. Pragnienie ewangelizacji istniało naprawdę, choć wymieszane z żądzą pieniędzy. Gdyby wiara Hiszpanów i Portugalczyków była tylko pozą, maską, nie walczyliby przez wieki, by uwolnić się od islamu, w niektórych aspektach bardzo pociągającego.

Auguste Toussaint, autor jednej z trzech lub czterech nadal jeszcze dziś aktualnych prac o historii Oceanu Indyjskiego, zadał takie pytanie: Kto, przed dokonaniem Vasco da Gamy i Magellana, czerpał największe korzyści z przywozu do Europy przypraw i wszystkich innych bogactw Bliskiego i Dalekiego Wschodu? Wenecjanie. Handel ten miał dla nich bardzo istotne znaczenie. Sprowadzali towary bardzo długimi i skomplikowanymi szlakami. Gdyby udało im się znaleźć drogę morską, odnieśliby duże korzyści. Czy próbowali? Byli przecież doskonałymi żeglarzami. „Chęć zysku okazała się niewystarczającą pobudką”.

Powróćmy do długich przygotowań do wyprawy da Gamy, do napotkanych sprzeciwów. Jan II zastanawiał się, jak postąpić. Nagle, w 1493 roku, wszystko uległo zmianie wraz z odkryciem dokonany przez Kolumba. Ten Genueńczyk, pozostający w służbie Hiszpanii, dotarł od wschodu do Indii - tak przynajmniej sądzono. Był to tym boleśniejszy cios dla Jana II, że w 1483 roku przyjął, a następnie odprawił Kolumba ze względu na żądania, które uznał za przesadne: tytuł Wielkiego Admirała, władza ustawodawcza na odkrytych ziemiach, jedna dziesiąta zysków.

- Powinienem był się zgodzić.

Nie, żaden władca tak by nie powiedział, ale z pewnością Jan II tak pomyślał.

- Nie mamy już ani chwili do stracenia.

Jan II stracił jednak wszystko. Śmierć, nie prosząc o audiencję, pojawiła się w pałacu. Odszedł nie tylko Jan II, ale i Estevão da Gama, wybrany na dowódcę planowanej ekspedycji. Manuel II, następca zmarłego króla, ani myślał rezygnować:

- Dowództwo obejmie syn Estevãa.

Vasco ma 28 lat. W ówczesnych czasach (a także znacznie później: dwudziestośmioletni Napoleon Bonaparte, naczelnny wódz armii we Włoszech, będzie stawiał warunki królom) uważało się, że jest to odpowiedni wiek dla wielkiego dowódcy. Żadnemu z 200 mężczyzn stanowiących załogę flotyli ani przez sekundę nie zaświtała myśl, by zakwestionować władzę absolutną dowódcy ekspedycji, wywodzącego się ze szlacheckiego rodu, mianowanego przez króla. Przyjrzyjmy się bliżej uczestnikom wyprawy.

Często przesadzano, podając liczbę recydywistów zmuszonych do udziału w podróżach odkrywczych. Nigdy nie przekroczyła ona sześciu procent. Na okrętach Vasco da Gamy jest około dwunastu skazanych na karę śmierci lub dożywocie, ale uwaga - kilku z nich to zwykli bluźniercy. Wszyscy inni marynarze znaleźli się tu z własnej woli, zwerbowani starannie przez zmarłego Estevãa:

- Chcę tylko najlepszych.

Inaczej mówiąc, są już obeznani z morzem, obdarzeni niemal nieograniczoną odpornością na zmęczenie i niewygody. Można wśród nich spotkać, jeśli nie regularnych żołnierzy, to mężczyzn umiejących się bić i wystrzelić z działa. Flotylla opuściła ujście Tagu 8 lipca 1497 roku. Poprzedniego dnia wszyscy uczestnicy wyprawy brali udział w mszy i przyjęli komunię w kościele Najświętszej Marii Panny w Belém. Wiedzą, że czeka ich bardzo trudna i niebezpieczna podróż, ale w nagrodę będą mogli się wzbogacić i sypiać z Indiankami. Na rozbudzenie potrzeb seksualnych na całym Półwyspie Iberyjskim miało z pewnością wpływ przymusowe sąsiedztwo Maurów. Myśli o przyszłych zyskach i rozpuście w niczym nie umniejszają szczerzej wiary załogi. Członkowie ekspedycji cieszącej się poparciem króla, płynący na okrętach mających w nazwie imiona świętych, a na wszystkich żaglach krzyże Zakonu Chrystusowego, mogą liczyć na pewne zbawienie. Każdą z dwóch karak, „São Gabriel” i „São Rafael”, oraz karawelę „Berrio” wyposażono w dwa rzędy dział. Dwie pierwsze mają wyporność 120 ton, trzecia - 50 ton. Jest też duży statek transportowy o wyporności 200 ton, pozbawiony dział, za to wy-

pełniony po brzegi zapasami żywności na trzy lata i tandetnymi towarami, mającymi służyć do wymiany na produkty znacznie cenniejsze.

Karawele i karaki były w ówczesnej epoce modne i świetnie sprawdzały się na morzu. Dobrze i szybko wykonywały wszystkie manewry, mogły płynąć blisko lądu, doskonale znosiły nagłe burze morskie i fale uderzające od tyłu. Zaprojektowali je i wykonali budowniczowie statków infanta Henryka Żeglarza. Inspiracją dla nich były najprawdopodobniej przywiezione do Europy rysunki chińskich dżonek.

Mija właśnie dwudziesty pierwszy dzień naszej podróży na pokładzie „São Gabriela”. Vasco da Gama i jego ludzie przyglądają się z bak-burty szarym brzegom Afryki, które oddalają się i powoli znikają za zamglonym horyzontem. Płynąc za karawelą Bartolomeu Diasa, flotylla zmienia lekko kurs, kierując się ku Wyspom Zielonego Przylądka. Docieramy tam 29 lub 30 lipca 1497 roku.

Z brzegu przygląda się nadpływającym okrętom około dwustu lub trzystu kobiet i mężczyzn. Wielu Murzynów, nieliczni biali oraz Mulaci. Archipelag został odkryty przez weneccjanina na służbie Henryka Żeglarza zaledwie przed 40 laty, a już rozpoczął się proces mieszania ras. Ówczesni Portugalczycy prowadzili handel z Murzynami - jak w przyszłości wszyscy Europejczycy - a jednocześnie byli antyrasistami. Co robimy w roku 1497 w czasie postoju na Wyspach Zielonego Przylądka? Uzupełniamy zapasy wody pitnej, owoców i warzyw, drobiu i świń. Nie wiadomo, kiedy członkowie ekspedycji ponownie ujrzą stały ląd. Dias daje da Gamie następującą radę:

- Ja starałem się płynąć wzdłuż wybrzeży Afryki. Wy przyjmijcie inny kierunek. Udajcie się *prosto na południe*, by ominąć ciszę morską w Zatoce Gwinejskiej, która tak mnie opóźniła. Weźcie kurs na wschód dopiero wówczas, gdy oddalicie się od równika na taką samą odległość, jaka dzieli nas od niego dzisiaj.

Inaczej mówiąc, należy najpierw osiągnąć 30° szerokości geograficznej południowej. Posługując się urządzeniami, jakie ma do dyspozycji, Vasco da Gama może w ten sposób żeglować. Krótkie pożegnanie obu podróżników i w drogę. Cztery okręty odbijają od brzegu 3 sierpnia 1497 roku. Dotkną stałego lądu dopiero 4 listopada tego samego roku.

Nikt na świecie nie przebywał jeszcze na pełnym morzu przez trzy miesiące. Kolumb pokonał trasę z Las Palmas (Wyspy Kanaryjskie) na

wyspę San Salvador (Bahamy) zaledwie w 36 dni, a już niespokojni marynarze szykowali się do buntu. Nic podobnego nie wydarza się w ciągu trzech miesięcy, jakie flotylla da Gamy spędza na morzu. Lepiej dobrano załogę. A ponadto wszyscy myślą, że kierując się na wschód, dotrą do wybrzeży Afryki, które zdążył już poznać Dias. Nie udają się zatem całkiem w nieznaną. Pogoda jest znośna. Marynarze organizują wyścigi świń, potem je zjadają, podobnie jak drób i warzywa, a z czasem są zmuszeni wrócić do solonego mięsa i suszonej fasoli. Aby zabić czas, śpiewają i tańczą oraz grają w karty i kości.

Gama dotarł dokładnie w miejsce, o którym mówił Dias, na 30° szerokości południowej. Cóż za precyzja!

- Płynąc przez trzy lub cztery dni na południe wzdłuż wybrzeża - powiedział też Dias - dotrzecie do rozległej, dobrze osłoniętej zatoki, ograniczonej od południa przylądkiem. Tam się zatrzymaliśmy.

Vasco da Gama bez trudu rozpoznaje to miejsce i 8 listopada flotylla zarzuca kotwicę w Zatoce Świętej Heleny.

- Dzicy!

Jeśli wierzyć opisowi da Gamy, ludzie o miedzianożółtej cerze, wydłużonym kształcie czaszki, normalnym wzroście i bardzo dużych poślądkach, musieli być Hotentotami. Nadmierny rozwój tkanki tłuszczowej w okolicy łędźwiowo-krzyżowej ma nawet naukową nazwę - steato-pygia. Jest to niewyjaśniona, niepatologiczna cecha charakteryzująca określoną rasę. Vasco da Gama nie pisze nic o stosunkach seksualnych członków załogi z miejscowymi kobietami - być może do nich nie doszło. Postój jest zresztą krótki, zaledwie tygodniowy. W zamian za błyskotki Portugalczycy otrzymują warzywa, owoce i drób. Ze źródła *czepią* świeżą wodę. W trakcie tej podróży kontakty z tubylcami przebiegają bardzo różnie. W Zatoce Świętej Heleny wszystko dobrze się zaczyna, ale kończy znacznie gorzej - Vasco da Gama zostaje nawet lekko ranny w trakcie bijatyki.

16 listopada podnoszą kotwicę, 22 listopada mijają Przylądek Dobrej Nadziei, a wydarzenie to obwieszczają salwy z dział. Trzy dni później zatrzymują się w zatoce São Braz (dziś Mossel Bay, 300 km na wschód od Kapsztadu). Vasco da Gama nakazuje wprowadzić na mieliznę i zniszczyć siekierami duży statek transportowy, który, jako że już prawie pusty, staje się bezużyteczny. Pozostały ładunek dzielą pomiędzy trzy statki, podobnie jak załogę. Prace trwają 13 dni i zwracają uwagę tubylców.

Są oni czarni, mają normalnej wielkości pośladki i hodują zwierzęta przypominające woły z garbem. Zgadzą się wymienić je na różnego rodzaju tandetne przedmioty, a po dobieciu targu organizują zabawę ze śpiewami i tańcami. Przy dźwiękach tamburynu płąsa także sam Vasco da Gama.

Po przepłynięciu dalszych 300 kilometrów wzdłuż wybrzeża - przy sztormowej pogodzie karawele poruszają się z trudem - zarzucają kotwicę w głębi pustej zatoki. Tuż za szarą, piaszczystą plażą wznosi się ogromny drewniany krzyż, niezwykle i tragicznie osamotniony. To Dias ustawił go tutaj sześć lat wcześniej, zanim zawrócił w stronę Lizbony, gdyż załoga odmówiła dalszej żeglugi. Nazwał to miejsce - co oczywiście - Santa Cruz.

- Oto najdalej położony punkt, do którego dotarli Europejczycy.

Vasco da Gama mówi to z pełnym przekonaniem i ma prawo tak myśleć, ponieważ w jego epoce uważano za wymyśloną - choć traktowano jako prawdziwe zupełnie nieprawdopodobne legendy - opowieść Herodota o podróży wokół Afryki, jaką 600 lat przed naszą erą odbyli fenicycy żeglarze będący w służbie faraona Necha II. Dzisiaj większość naukowców wierzy w wyczyn Fenicjan. Vasco da Gama nie jest więc być może pierwszym człowiekiem białej rasy, który minie teraz zatokę Algoa. Nie ma to jednak większego znaczenia. To, czego dokonali fenicycy podróżnicy, nie pociągnęło za sobą żadnych skutków w następnych wiekach. Vasco da Gama przetarł zaś szlak, po którym jeszcze dzisiaj pływają wiele dużych statków. Gdy Portugalczyk modli się przez chwilę u stóp krzyża wzniesionego przez Diasa, o brzeg rozbijają się szare fale oceanu, który jest trzecim pod względem powierzchni obszarem wodnym świata i ma ponad 76 milionów kilometrów kwadratowych, sięgając od Azji na północy po Antarktydę na południu.

Flotylla Vasco da Gamy płynie teraz wzdłuż wilgotnych, tropikalnych brzegów. 25 grudnia załoga schodzi na ląd, by uzupełnić zapasy wody. Nie ma czasu, by ustawić nowy krzyż. Portugalczyk, pragnąc uczcić Boże Narodzenie, nadaje tej - jak mu się wydaje - bezludnej krainie nazwę, którą nosi do dziś, czyli Natal.

W Nowy Rok kolejny postój. Tym razem pojawiają się tubylcy. Czarni, wyżsi od wszystkich poprzednio spotykanych, o wspaniałej atletycznej budowie. W pochwach z kości słoniowej noszą broń. Okazują się weseli i serdeczni.

Następne miejsce postoju to Kilimane w północnej części delty rzeki Zambezi. I tutaj miejscowa ludność to pokojowo nastawieni Murzyni. Jest 22 stycznia 1498 roku. Statki żeglują od pięciu miesięcy po ciepłych morzach, a w Oceanie Indyjskim rozwija się niezliczenie wiele żyjątek zagrażających drewnianym kadłubom statków.

Vasco da Gama wydaje rozkaz:

- Będziemy naprawiać.

Marynarze wyciągają statki na brzeg, wywracają je na jedną, a później na drugą stronę, skrobą, by usunąć żyjątko, muszle i glony. Kształt kadłubów ułatwia pracę. Trzeba, rzecz jasna, opróżnić każdy okręt, a potem z powrotem go załadować. Zajmuje to załozde miesiąc. Zambezi wpada do oceanu kilkoma odnogami, płynącymi po płaskim, bagnistym terenie. Każdego wieczora pojawiają się tam miliony groźnych komarów widliszków. Po kilku dniach większość żeglarzy ma gorączkę, siną i ziemistą cerę, stałe wymioty. To malaria, dziś częściej określana mianem zimnicy. Trzeba wykopać w czasie tej wyprawy pierwsze groby. Vasco da Gama nie podaje ich liczby, ale wydaje się, że zasadne byłoby użycie czasownika „dziesiątkować” w jego dosłownym znaczeniu - umiera co dziesiąty członek załogi. Pozostałym udaje się przeżyć i dokończyć naprawy kadłubów. Czeka ich jednak niespodzianka.

Ukazują się kolejni Murzyni, mniej dzicy niż widziani tuż po przybiciu do brzegu. Mają na sobie barwne szaty z bawełny i są obładowani pakunkami. Wyjmują bawełniane tkaniny w pięknym odcieniu czerwieni. Czy chcą dokonać wymiany? Oczywiście. Vasco da Gama i jego oficerowie oglądają materiał. Dostrzegają na krańce znak fabryczny. W jednym z języków Wschodu. Wielu Europejczyków widziało już podobne na towarach sprowadzanych przez Wenecjan. Ale zobaczyć je tutaj? Jest w tym coś niepokojącego. Czarni kupcy rozwijają bele czerwonej bawełnianej tkaniny, zachęcają do dotknięcia, pokazując w uśmiechu białe zęby. Ich uprzejmość sprawia, że Vasco da Gama nadaje temu miejscu nazwę „Wybrzeże Dobrych Ludzi”. Pod koniec lutego statki znów wypływają w morze, posuwając się nadal wzdłuż brzegów na północ. Czy Indie są już blisko? Wydaje się teraz niemal pewne, że możliwe jest napotkanie innych ludzi poza tubylcami. Kto był tu już wcześniej? Kiedy? Jaką drogą przybył?

Auguste Toussaint napisał: „Historia Oceanu Indyjskiego dopiero się rozpoczyna”. A w każdym razie zaczynamy lepiej poznawać jego odległą

przeszłość. Jednakże nie jest prawdą, że jedyną częścią tego oceanu, na którą zapuścili się Europejczycy w najbardziej zamierzonych czasach starożytnych, było Morze Czerwone. Od czasu, gdy na 2000 lat przed naszą erą faraon Senuseret I nakazał wykopanie kanału łączącego Kair z północnym krańcem tego morza, stanowiło ono swego rodzaju przedłużenie Morza Śródziemnego. W 1490 roku przed Chrystusem okręty królowej Hatszepsut pokonały ten szlak w poszukiwaniu złota, kadzideł i innych cennych towarów z „krajiny Punt”. Wyprawę tę, jedyną udokumentowaną na piśmie, opisano, posługując się stylem napuszonym i pełnym uwielbienia - skrybowie tworzyli tekst na zlecenie. Znajduje się on na słynnych płaskorzeźbach w Dajr Al-Bahari, niedaleko Teb w Egipcie. Część historyków zafascynowanych hieroglifami uznało tę podróż - która po części odbyła się po Nilu - za jedno z wielkich dokonań w historii mórz. Idąc tym tropem, zakładali, że w starożytności Egipcjanie prowadzili handel drogą morską z Indiami i Chinami. Gdzie zatem leżał Punt? Była to Erytrea lub Somalia, kraina nad Morzem Czerwonym lub otwartym Oceanem Indyjskim. Wiemy dziś, że egipcscy żeglarze udawali się tam na łodziach z trzciny, płynąc przez cały czas blisko brzegu. Ot, zwykła przybrzeżna żegluga.

W najodleglejszej starożytności inne jeszcze ludy podróżowały w podobny sposób po zachodniej części Oceanu Indyjskiego, po Morzu Czerwonym i po Zatoce Perskiej. Jest bardzo prawdopodobne, że na długi czas przed wyprawą zleconą przez królową Hatszepsut pływali tu Sumerowie, żeglując - jeśli można tak powiedzieć - łodziąmi z nadmuchanych buklaków (w delcie Tygrysu i Eufratu rosło niewiele drzew). Pierwsze pełnomorskie okręty pojawiły się w tym regionie około 950 roku przed naszą erą. Fenicjanie, którzy rozwinęli wiedzę żeglarską odziedziczoną po Kreteńczykach, zbudowali wówczas flotę dla hebrajskiego króla Salomona. Po zaokrętowaniu fenickiej załogi wyruszyła ona z zatoki Akaba w północnej części Morza Czerwonego. Dokąd się udała? Również do Puntu. A najpewniej w 945 roku przed Chrystusem także w stronę krajiny określanej w *Biblii* mianem Ofir. Gdzie się znajdowała? Na wybrzeżu Mozambiku - twierdzi wielu znawców prehistorii. Podstawą do wysunięcia takiej tezy było odkrycie na początku XX wieku kamienia, na którym dostrzeżono litery typu fenickiego. Mogą one pochodzić z X wieku przed Chrystusem. Ile ich jest? Dwie. Inni specjaliści uważają, że są one częścią alfabetu etiop-

skiego lub bantu. Dla jeszcze innych te rzekome litery to po prostu ślady erozji.

A zatem nic nie jest pewne. Nie sposób wykluczyć, że Fenicjanie przebyli drogę wzdłuż afrykańskich wybrzeży aż do Mozambiku. Można też przyjąć, że okrążyli całą Afrykę, płynąc tuż przy brzegu, jak opisuje to Herodot. Nie ma to jednak nic wspólnego z morskim szlakiem handlowym łączącym Egipt z Indiami i Chinami.

Uczciwość nakazuje nam nadal mówić jedynie o prawdopodobieństwie tych dokonań. Jak się wydaje, pierwszym Europejczykiem żeglującym po Oceanie Indyjskim - a nie tylko po jego zachodnich krańcach - był Grek zwany Kcylaksem. Wedle Herodota wypłynął on w końcu VI wieku przed naszą erą - na zlecenie króla Persji, Dariusza I Wielkiego - z ujścia Indusu w kierunku Egiptu. Po dwóch latach dotarł do Zatoki Sueskiej, również żeglując wzdłuż brzegów.

Aleksander III Wielki, podobnie jak Dariusz, organizował wyprawy morskie. Z jego rozkazu Nearch opuścił w 325 roku przed Chrystusem ujście Indusu, stojąc na czele floty liczącej 800 okrętów - jak można przeczytać w dziele greckiego historyka Arriana. Cztery miesiące później Nearch dotarł do Diridotis w Zatoce Perskiej. Wiadomo też o trzech późniejszych wyprawach w ten sam region, nigdy jednak nie było mowy o przepłynięciu Oceanu Indyjskiego, wyłącznie go okrążano.

Na początku tego rozdziału wspomniałem o dziele *Periplus Morza Erytrejskiego* z I wieku naszej ery, zawierającym mapy rejsów i będącym prawdziwym podręcznikiem nawigacji dla żeglarzy ówczesnej epoki. Z tego punktu widzenia jest ono o wiele bardziej interesujące niż *Odyseja*, gdyż zawiera informacje dokładniejsze i pozbawione elementów fikcji literackiej. Opisano w nim dwie drogi z jednego z portów leżących nad Morzem Czerwonym. Pierwsza z nich wiodła wzdłuż wybrzeży Afryki aż do wielkiego targowiska, zwanego wówczas Rhapta, przypuszczalnie znajdującego się na 2° szerokości geograficznej południowej. Druga zaś pozwalała dotrzeć wzdłuż wybrzeża Azji do ujścia Gangesu. Niedawne odkrycie nadało nowy charakter informacjom zawartym w *Periplusie*. W Arikemadu, niedaleko indyjskiego miasta Pu-dućceri, odnaleziono ślady (monety, ozdoby z karneolu, rozmaite wyroby garncarskie) istnienia dawnej faktorii rzymskiej. Tak więc po Grekach dotarli tam również Rzymianie, pokonując najpewniej całą trasę opisaną w *Periplusie*. Dopłynęli bez wątpienia jeszcze dalej, nie w ciągu jednej

krótkiej podróży, ale zakładając w kolejnych miejscach - zgodnie ze stosowaną metodą - ufortyfikowane osady.

Rzym sprowadzał ze Wschodu towary luksusowe - jedwab, perfumy, przyprawy, perły, kamienie szlachetne, kość słoniową itp. - mogąc zaoferować w zamian jedynie gotówkę. „Nie ma roku - pisał Pliniusz -by Indie nie wydarły Rzymowi pięćdziesięciu milionów sestercji”. Rzym i inni klienci Wschodu wydawali krocie, doprowadzając się niekiedy na skraj bankructwa. Vasco da Gama i jego żeglarze płynęli teraz do Indii, by się wzbogacić.

Kierując się na północ, portugalska flotylla posuwa się wzdłuż brzegów Afryki śladem starożytnych żeglarzy. Opuściła Kilimane pod koniec lutego, a 1 marca dociera do Mozambiku. W zatoce, głęboko wcinającej się w ląd, blisko płaskiego i bagiennego wybrzeża znajduje się niewielka wysepka koralowa, z rzadka porośnięta roślinnością. Od dwóch miesięcy jednak krajobraz prawie wcale się nie zmienia. Nowością jest coś zupełnie innego - liczne zgromadzone tu okręty. Zupełnie małe, wślizgujące się niemal na brzeg, a także znacznie większe, zakotwiczone na większej głębokości, ze zwiniętymi żaglami. Dwudziestoosmioletni Vasco da Gama jest już na tyle doświadczonego żeglarzem, że rozpoznaje omasztowanie i olinowanie tych niewielkich okrętów, szybkich i wdzięcznych niczym ptaki - trójkątne arabskie żagle widywane są od dawna na Morzu Śródziemnym. Tutaj jednak budzą zdumienie, pomieszane ze strachem.

Maurowie. Dla mieszkańców Półwyspu Iberyjskiego, a także dla wielu innych Europejczyków słowo to brzmi złowieszczo. Skąd wzięli się tutaj Arabowie? O tym będzie czas pomyśleć później, teraz nie wolno dać się zastraszyć, lepiej - jeśli to tylko możliwe - sprawić jak najgroźniejsze wrażenie.

Na dany znak grzmią działa obu karak i karaweli, a ponad wybrzeżem unosi się bardzo ciemny dym. Arabowie czekają, aż opadnie i już po krótkiej chwili zbliżają się, otaczając w niewielkich łodziach żaglowych portugalskie okręty. Czy są wrogo nastawieni? Nie, ale też wcale nie okazują onieśmienia, raczej zaciekawienie. Marynarze Vasco da Gamy dostrzegają śniade twarze, słyszą gardłowe dźwięki, łączące się w liczne, szybko wypowiedane słowa. Czy na pokładzie karaki ktoś zna arabski? W relacji z wyprawy ani razu się o tym nie wspomina, ale

wyduje się niemożliwe, by żaden z Portugalczyków nie rozumiał choć trochę tego języka. Bez tłumacza nie zdołano by zresztą wyjaśnić wszystkich dalszych wydarzeń.

Władzę w Mozambiku sprawuje sułtan, który niedługo później zaprasza do siebie Vasco da Gamę. Ten zaś jest bystrym obserwatorem i nic nie uchodzi jego uwadze, tym bardziej że władca popisuje się przed nim swoim bogactwem. Portugalski żeglarz podziwia perły, wspaniałe tkaniny i przyprawy, zwłaszcza stopy imbiru. A także złoto, wiele przedmiotów ze złota, fest podekscytowany, podobnie jak wcześniej Kolumb. Nie sposób dowiedzieć się, z jakiego regionu Indii pochodzi cenny kruszec - sułtan daje wymijającą odpowiedź. Dokłada wszelkich starań, by nie powiedzieć, że złota nie wydobywa się w Indiach, ale w centralnej części Afryki. Gdy jednak Vasco da Gama wspomina o kapłanie Janie, władca okazuje się bardzo rozmowny - państwo tego króla znajduje się na kontynencie afrykańskim, niezbyt daleko na północny zachód od Mozambiku. Mieszkający tu Arabowie wierzą w legendę? Czy też jest to chęć wprowadzenia Portugalczyka w błąd? To, co wydarzyło się podczas krótkiego, dziesięciodniowego pobytu portugalskich żeglarzy, nie pozwala wyrobić sobie jednoznacznej opinii. Wkrótce po tej wizycie sułtan przybywa na okręt Vasco da Gamy. Pragnie obejrzeć towary zgromadzone pod pokładem. Obejrawszy je, nie kryje zawodu, gdyż miał nadzieję otrzymać w prezencie „wspaniałą purpurową szatę”. Mieszkańcy Wschodu często bywają rozczerowani ubóstwem europejskiej oferty. W Mozambiku zawód ten wpływa na zmianę zachowania sułtana i Arabów. Wcześniej przyjacielscy, nagle stają się nieufni, a chwilę później - wrody. Dochodzi nawet do wymiany kilku wystrzałów, zanim karaki i karawela zdążą się oddalić.

I tu jedna niepokojąca sprawa. Vasco da Gama zapisał, że Arabowie z Mozambiku wzięli ich początkowo za Turków i dlatego zachowywali się przyjaźnie. Dopiero później mieli zrozumieć, iż rozmawiają z chrześcijanami. Nie spotkałem się nigdzie z komentarzem do tego „wyjaśnienia”, ale czy można mu wierzyć? Czy żaden z Arabów nie był w stanie odróżnić tureckiego, języka dość charakterystycznego, od portugalskiego, którym posługiwali się nowo przybyli? A przede wszystkim, jak mogli ich uznać za Turków, zobaczywszy żagle z wielkimi krzyżami? Inni natopkani Arabowie nie popełnią takiej pomyłki. Vasco da Gama podał to wytłumaczenie, by ukryć zupełnie inne. Arabowie z Mozambiku stali

się nieufni, gdy Portugalczycy zaczęli zadawać za dużo pytań. A wrogość okazali wówczas, gdy doszło do pewnych wymuszeń. Żaglowce odpłynęły bowiem ze sporym łupem. Jeden zaś z dwóch przewodników zatrudnionych w pierwszych dniach pobytu został wychłostany przez Portugalczyków, co zaogniło jeszcze sytuację.

Snując opowieść o historii Oceanu Indyjskiego, kronikarz musi oprzeć się pokusie spisywania dziejów Azji. Celem bowiem jest ukazanie okrętów, które pływały po tych wodach, a także ludzi przebywających na ich pokładzie.

W samych początkach islamu kalif Umar I, teść Mahometa, panujący w latach 634-644, mówił:

- Morze to olbrzymi stwór, unoszący na swych plecach istoty o wiele słabsze, robaki zgromadzone w kawałkach drewna.

Wydał on całkowity zakaz podejmowania jakichkolwiek działań na morzu, obowiązujący przez 30 lat. Wybrzeżem galopowali „jeźdźcy Al-laha”, a głowy spadały od cięć szabli. Chodziło o to, by nie rozpraszać zbyt niś. Niedługo później jednak stałe parcie ku Morzu Śródziemnemu i w kierunku przeciwnym zmusi Arabów do opanowania żeglarstwa. Staną się mistrzami w tej sztuce. Podbiwszy w VII wieku Persję i Egipt, uzyskają panowanie nad Morzem Śródziemnym i Zatoką Perską. Podążając lądem, zdobędą w walce część Indii i założą tam pierwsze faktorie. Kupują tam te same luksusowe towary, które Wenecjanie sprowadzają drogą mieszaną, po części morzem, po części lądem, między innymi jedwab i kamienie szlachetne. Sprzedają zaś to, z czego słynęła ich równie wówczas wspniana cywilizacja: tkaniny, kobierce, wyroby z koralu i srebra, konie. Ta wymiana handlowa nie przyczynia się do ich zubożenia, gdyż dysponują ponadto dwoma dobrami ogromnej wartości - złotem i niewolnikami.

To nie Europejczycy wymyślili handel czarnymi niewolnikami z Afryki. To wynalazek czysto afrykański, znany od niepamiętnych czasów. Godni wzdargy tyrani - władcy małych państw położonych w głębi lądu - oddawali się stale polowaniu na ludzi. Posępne kolumny skutych mężczyzn, kobiet i dzieci wędrowały od dawna ku targowiskom, a następnie ku portom, gdzie klienci spoza Afryki odkryli towar, który przez wieki będzie równie poszukiwany jak złoto. Jeśli chodzi o Ocean Indyjski, kierowano niewolników do portów Sofala, Kliwa oraz Zan-

zibar, gdzie wkrótce dopłyniemy z Vasco da Gamą. „Zanzibar” oznacza po arabsko-persku krainę czarnych. Jak widać, przed Arabami również Persowie interesowali się tego typu handlem. Natomiast złoto, które pokazał sułtan Mozambiku, pochodziło przede wszystkim ze złóż w pobliżu dawnego miasta Zimbabwe, około 600 kilometrów w głąb lądu od ujścia rzeki Zambezi. Odkryto tam ruiny bogatych siedzib kupców.

Opis arabskich podróży, sporządzony w 851 roku przez żeglarza zwanego Sulejmanem, znajdziemy w dokumencie zatytułowanym *Sil-silat-al-Tawarik*. Jest on równie dokładny jak *Periplus Morza Erytrejskiego*. Najciekawsza przedstawiona w nim trasa wiedzie do Chin.

Okręt wypływał na początku zimy z portu nad Zatoką Perską i kierował się prosto na Kollam w południowej części zachodniego wybrzeża Indii. Była to wreszcie bezpośrednia przeprawa przez ocean, a nie posuwanie się wzdłuż brzegów. Daje to wyobrażenie o sztuce żeglowania, jaką w mniej niż dwa wieki posiadli Arabowie. Po opuszczeniu Kollamu mijano Cejlon i udawano się na Nikobary, by zaopatrzyć się w słodką wodę i owoce. Stamtąd należało płynąć do Archipelagu Malajskiego, przecisnąć się przez Cieśninę Sundajską i kierować na północ aż do Kantonu. Oto i cała wyprawa. Lato spędzano w Kantonie, by wracać przy sprzyjającym wietrze monsunowym.

Dobrze byłoby powiedzieć teraz kilka słów o monsunach. A można by mówić długo. Powstało wiele grubych tomów, których autorzy postawili sobie za cel wyjaśnienie, w jaki sposób rodzą się i zanikają na dużych wysokościach te występujące naprzemiennie prądy powietrza, dające Indiom deszcz i bogactwo, życie i śmierć. Wystarczy jednak, gdy będziemy wiedzieli, że monsuny są wiatrami występującymi okresowo, z dużą regularnością. Od października do kwietnia lub maja - czerwca, w zależności od roku, wieje z północnego wschodu suchy monsun zimowy. Od czerwca do września natomiast wieje wilgotny monsun letni z południowego zachodu. Oczywiście jest, że wiatry te istniały, zanim jeszcze na Oceanie Indyjskim pojawiła się pierwsza łódź żaglowa. Dostrzegły je już ludy żyjące w najbardziej odległej przeszłości. Nie wiadomo, kiedy zaczęły wykorzystywać do nieśmiałych prób żeglugi przybrzeżnej. Jak się wydaje, słowo „monsun” może pochodzić od arabskiego słowa *mausim*, oznaczającego porę roku. Pozwala to sądzić, że Arabowie jako pierwsi wykorzystali ten wiatr do celów handlowych.

Trzeba przy tym uściślić, że handel ten był działaniem bardzo

skromnym w porównaniu ze współczesnymi obrotami handlowymi. Jeśli wehikuł czasu przeniósłby nas nagle do portu lub faktorii z ówczesnych czasów, uznalibyśmy, że pracuje się tam niewiele i powoli. A ponadto aż do końca XV wieku - do podróży Vasco da Gamy - transport przypraw i innych towarów pomiędzy Arabią czy Europą a Indiami lub Dalekim Wschodem dokonywał się w osiemdziesięciu procentach drogą lądową. I długo jeszcze karawany wielbłądów wędrować będą przez stepy i pustynie.

Karaki i karawela Vasco da Gamy przepłynęły z Mozambiku do Mombasy, gdzie dotarły 7 kwietnia 1498 roku. Mombasa, leżąca na 4° szerokości geograficznej południowej, to dzisiaj główny port Kenii, liczący 700 000 mieszkańców, rafineria naftowa, stacja końcowa linii kolejowej wiodącej z Ugandy oraz port lotniczy, z którego każdego dnia odlatują samoloty do Nairobi. Vasco da Gama zaś widzi po przybyciu małą wyspę, oddaloną o 800 metrów od wybrzeża, a na niej niskie, białe domy otaczające niewielką, dość ponurą fortecę. Dla ostrożności nakazuje rzucić kotwicę w pewnej odległości od lądu. Nic się nie dzieje, zapada noc. O świcie oficer pełniący wachtę poleca obudzić Vasco da Gamę:

- Zbliża się duża łódź, pełna uzbrojonych ludzi.

To znów Arabowie, nieprzestający mówić i gestykulować oraz nie-ukrywający swych zakrzywionych szabli i noży. jasno dają do zrozumienia, że chcą dostać się na pokład.

- Nie. Albo tylko dwóch spośród nich, dowódca i ktoś jeszcze.

I już są, zwinni niczym małpy. Chcą wszystko obejrzeć, wszystko też podziwiają, być może aż za bardzo. Dwie godziny później opuszczają okręt i odpływają. Tego dnia nic więcej się już nie wydarzy.

Następnego ranka nadpływa kolejna łódź. Tym razem Arabowie nie mają broni, lecz prezenty: kilka baranów, mąkę, ananasy. Nowo przybyli są wysłannikami sułtana - władca chętnie przyjmie żeglarzy, jeśli tylko zechcą uczynić mu ten honor. Mogą nawet od razu zbliżyć okręty do brzegu.

- Zgoda - podejmuje decyzję Vasco da Gama. - Najpierw jednak dwaj moi ludzie udadzą się powitać sułtana.

Zadanie to wykonają dwaj przestępcy, skazani w Portugalii na karę śmierci. Zaokrętowani w przewidywaniu takich właśnie misji, radośnie

podejmują ryzyko. Po kilku godzinach wracają, mając za towarzystwo kilku Arabów objuczonych torbami. A oto ich relacja:

- Pałac mieści się w fortecy. Wprowadzono nas do sali audiencyjnej, gdy przeszliśmy już trzy inne pomieszczenia, wypełnione uzbrojonymi wojownikami. Sułtan nie jest ani młody, ani stary, ma bardzo śniadą cerę. Przyjął nas uprzejmie i dał przewodnika, byśmy zwiedzili miasto. Oka zało się małe, ale czyste. W jednym z domów przedstawiono nam dwóch mężczyzn, dając do zrozumienia, że są chrześcijanami. Ci zaś pokazali nam obraz Ducha Świętego. Zanim opuściliśmy port, przekazano nam w imieniu sułtana te niewielkie torby. Są tam próbki towarów, w razie gdyby nasz dowódca chciał coś kupić.

Torby zawierają różnego rodzaju przyprawy. Nikt nigdy nie dowie się, jak wyglądał „obraz Ducha Świętego”.

- Dobrze - postanawia Vasco da Gama. - Wejdziemy do portu.

Tuż po rozpoczęciu manewrów Arabowie, którzy dotarli na pokład wraz z powracającymi wysłannikami, podejrzanie szybko próbują wskoczyć na lódź.

- Nie pozwólcie im wszystkim odpłynąć. Zatrzymajcie tych dwóch.

„Poddani torturom, dwaj więźniowie ujawnili plan masakry, jaką przygotowywał sułtan Mombasy”. Brak tu szczegółów dotyczących torturowania, a samo słowo wydaje się nie budzić skrępowania. Dziś mamy też - poza słynnym Portugalczykiem - inne źródła informacji. Vasco da Gama dowiedział się, że sułtan, któremu doniesiono o wydarzeniach w Mozambiku, chciał ukarać obcokrajowców. Jak mu doniesiono? Aby dotrzeć z Mozambiku do Mombasy drogą lądową, trzeba pokonać 1400 kilometrów sawanny, bagien i stepu pokrytego ciernistymi zaroślami. Do wydarzeń, o których mowa, doszło jednak 30 dni wcześniej, a czarni biegacze potrafią przebiec 100 kilometrów dziennie. Są również tam-tamy, specjaliści wysłannicy i arabskie łodzie pływające wzdłuż brzegów. Albo też połączenie wszystkich tych sposobów - ale tego możemy się tylko domyślać.

W każdym razie mamy dowód na to, że dwaj uwięzieni nie kłamali na torturach, a sułtan Mombasy naprawdę miał złe zamiary - jeszcze tej samej nocy podpłynęło do portugalskich statków kilku Arabów, by przeciąć łańcuchy kotwiczne. Zobaczono ich jednak i przegnano, a rankiem flotylla odbiła od brzegu. Niedługo później, już na pełnym morzu, ma-

rynarze zatrzymują łódź z 17 Murzynami, zapasami żywności, niewielką ilością złota i panną młodą. Dwie karaki i karawela rzucają kotwicę 14 kwietnia nieopodal Malindi, 100 kilometrów na północ od Mombasy. To tutaj Portugalczycy widzą wreszcie na własne oczy prawdziwych Indusów. Miejscowy sułtan okazuje się niegroźny i uprzejmy. Przekazuje podarunki i organizuje uroczystość uświetnioną fajerwerkami. Mnoży niestrudzenie przyjazne gesty, mimo obraźliwej niemal nieufności Vasco da Gamy, który do końca pobytu odmawia zejścia na stały ląd. Skąd tyle starań? Być może tubylcy czują się po prostu mniej silni niż w Mom-basie - nie ma tu fortecy, ale jedynie garstka żołnierzy. W porcie znajdują się cztery indyjskie okręty. Sułtan przedstawia da Gamie kupców przybyłych na ich pokładzie.

- To chrześcijanie.

Aby sprawdzić ich wiarę, Portugalczyk nakazuje przynieść obraz przedstawiający Matkę Boską w otoczeniu apostołów. Kupcy padają na kolana! A zatem Indie są krajem chrześcijańskim, a przynajmniej można tam spotkać chrześcijan. Skąd się wzięli? To nieistotne, Vasco da Gama cieszy się z ich obecności. Myśli pewnie, że jego misja - „zebrać wszelkie informacje o krajach, z których pochodzą przyprawy, pachnidła, perły...” - stanie się dzięki nim łatwiejsza. Żąda od władcy Malindi chrześcijańskiego przewodnika. Ma on doprowadzić ich do portu, z którego pochodzą tak religijni kupcy. Sułtan przysłał Malemo Canę, Indusa urodzonego w Gudżaracie, krainie na północnym zachodzie Indii, nad Morzem Arabskim. W zamian Portugalczyk uwalnia wszystkich arabskich zakładników przetrzymywanych na okrętach, w tym także pannę młodą. Pozwala im nawet zabrać bagaże. Flotyła wyrusza w kierunku Indii 26 kwietnia. Zimowy monsun, sprzyjający żegludze, zaczyna już jednak przycichać. Odległość 2400 mil morskich dzielących Malindi od Kalikatu okręty pokonają w 23 dni. Średnia prędkość wynosi więc nieco ponad 4 węzły.

W Malindi widzieliśmy cztery indyjskie okręty. He ich zobaczymy na Oceanie Indyjskim? Przywołując przeszłość w trakcie długiej podróży Vasco da Gamy, wspominałem łodzie fenickie, greckie, rzymskie, perskie i arabskie, które pływały po obrzeżach tego oceanu. Czy nie było tam statków indyjskich?

Morska historia Indii ma bardzo szczególny charakter. Dzieje się

tak z oczywistego powodu, o którym często nie myślimy. Kraj ten, dzisiaj żyjący w nędzy, pełen żebraków, opływał przez wieki w bogactwa. Złóża diamentów, rubinów i innych kamieni szlachetnych wydawały się niewyczerpane. Było tam nawet złoto. A także przyprawy, za którymi przepadali Europejczycy. Dzięki tym zasobom wyrównywano niedostatki rolnictwa. Ze wszystkich stron przybywali obcokrajowcy. Dlatego też Indie, obmywane wodami oceanu na zachodzie i wschodzie, bardzo późno zainteresowały się podróżami morskimi. Przez całe wieki zadowalano się lokalną żeglugą przybrzeżną, podczas gdy do portów zawiąły zagraniczne statki, przybyłe z bardzo daleka.

Indie nie miały żadnego powodu, by zakładać kolonie lub prowadzić ekspansjonistyczną politykę, gdyż nie potrzebowały gotówki. Dostarczano im wszystkiego, czego potrzebowały, w zamian za niewielką część ich bogactw. Przybywano nawet z Dalekiego Wschodu w poszukiwaniu kapłanów. To bramini pokonywali jako pierwsi szlak morski łączący Indie z Indonezją. Europo, skryj twarz ze wstydu - kapłanom tym nie towarzyszyli żołnierze i kupcy, lecz artyści i architekci. Świątynie Angkor w Kambodży i Borobudur na Jawie, a także wiele innych, powstały dzięki pracy architektów przybyłych z Indii oraz uczniów, których wykształcili już na miejscu. Spróbujmy znaleźć doskonalszą formę „kolonizacji”.

Za sprawą szerzenia wiary indyjskie okręty przestały pływać wyłącznie na niewielkich odległościach wzdłuż wybrzeży ogromnego półwyspu. Mając na pokładzie kapłanów, docierały poza wyspy Azji Południowo-Wschodniej - aż do Chin, skąd chińskie statki przewoziły z kolei do Indii chińskich mnichów buddyjskich. Wymiana ta zaczęła się bardzo wcześnie, już w pierwszych wiekach ery chrześcijańskiej. Po pewnym czasie mnichom zaczęli towarzyszyć chińscy kupcy, którzy zakładali faktorie w różnych miejscach indyjskiego wybrzeża. Z braku dokładniejszych źródeł nie sposób ukazać bliżej tych działań na morzu.

Jedynym konkretnym świadectwem, swego rodzaju reportażem z żeglugi po Oceanie Indyjskim powstałym przed podróżą Portugalczyka, Pera da Covilhã, o którym wspominałem na początku tego rozdziału, jest relacja Marco Polo. Wielka wyprawa tego Wenecjanina do Chin nie doczeka się opisu w niniejszej książce, gdyż opowieść podróżnika zawiera przede wszystkim epizody lądowe, w tym siedemnastoletni pobyt na dworze mongolskiego władcy Kubilaja w Pekinie. Zatrzymajmy

się jednak kilka chwil na fragmencie związanym z morzem. Podobnie jak pozostały tekst, Marco Polo podyktował go w więzieniu w Genui pewnemu Pizańczykowi. Rusticello - tak bowiem się nazywał ten skryba - notował równie dokładnie, jak dzisiaj zapisuje magnetofon. Reportaż jest bardzo barwny, pełen upiększeń i nieścisłości, momentami zupełnie niezrozumiały dla współczesnego czytelnika, jeśli ten nie korzysta z dobrego wydania krytycznego. W Polsce wzorowe tłumaczenie z rękopisu starofrancuskiego zostało wykonane przez Annę Czerny i wydane pod tytułem *Opisanie świata*, po raz pierwszy w 1954 roku.

Pod koniec 1291 roku dochodzi do zaręczyn córki Kubilaja z mongolskim księciem Argunem, panującym w Persji. Wielki chan powierza Marco Polo eskortę i ochronę narzeczonej. Wenecjanin, wówczas trzydziestoosmioletni, jest już ministrem. Proponuje podróż morzem i władca się zgadza. Flota, złożona z 14 okrętów, wyrusza w 1292 roku z Zajtunu, portu leżącego pomiędzy Siamenem i Fuczou. Marco Polo mówi o nefach i barkach, ale z opisu można wywnioskować, że były to krótkie, niemal kwadratowe dżonki, poruszające się dzięki żaglom lub wiosłom. Każda z nich miała od ośmiu do dziesięciu wiosel (przy każdym czterech ludzi), a ponadto cztery maszty i dziewięć żagli. Wenecjanin wspomina, że na największych statkach biorących udział w jego wyprawie było „od pięćdziesięciu do sześćdziesięciu kajut, w których wygodnie podróżowali kupcy”. I dodaje: „Mogły przewozić sześćset osób”. Łącznie trasę z Zajtunu do Ormuzu w Zatoce Perskiej pokonało około 2000 ludzi. Sześciuset z nich zmarło w czasie podróży, trwającej 30 miesięcy. Zarówno czas jej trwania, jak i zatrwazająca śmiertelność podróżujących nie budziły wówczas niczyjego zdziwienia.

Rok 1406. Marco Polo nie żyje już od ponad 80 lat, a od czasu floty eskortującej zaręczoną córkę wielkiego chana u brzegów Indii nie pojawiło się już nigdy więcej równocześnie tak dużo statków. Wzdłuż wybrzeża nadal kursują z rzadka induskie łodzie, widuje się niekiedy statki chińskie, a handel z zagranicą opanowali Arabowie. Jeśli nie liczyć sporadycznych incydentów z udziałem piratów, na Oceanie Indyjskim panuje spokój. Nagle, pewnego letniego ranka 1406 roku, niewielkie arabskie i indyjskie łodzie żaglowe przybijają w pośpiechu do brzegu - kupcy, rybacy, poławiacze pereł wyskakują na ląd. Miejscowa ludność gromadzi się w grupkach nad wodą.

- Nadpływa wielka flota. Ponad 60 okrętów. To Chińczycy.

Nie pomyłono się wcale w liczeniu. Kilka godzin później chińska flotylla rzuca kotwice u wejścia do portu. Sześćdziesiąt trzy dżonki wojenne, a w nich 28 000 ludzi. Jeden z chińskich dowódców schodzi na ląd, udaje się do rady, lokalnego władcy induskiego, zwanego również *zamorinem*.

- Naszym admirałem jest pan Czeng Ho, wielki eunuch cesarski. Na jego zlecenie mam przekazać, że wszyscy władcy świata muszą płacić haracz naszemu cesarzowi. Jego wysokość podamy jutro, a sumę tę mu siecie zebrać w miesiąc.

W 1368 roku dynastię Juan zastąpiła dynastia Ming. Jej założyciel, Czu Jüanczang, mający początkowo rewolucyjne poglądy, przemienił się w obłąkanego autokratę. Jego następcą, Jung Li, poszedł tą samą drogą. To on wpadł na pomysł żądania haraczu wszędzie tam, dokąd dotrą chińskie wojska lub okręty. W latach 1405-1433 Czeng Ho poprowadził siedem podobnych ekspedycji, odwiedzając trzydzieści indyjskich portów. Mając przed oczyma tak ogromne siły morskie, nieszczęśnicy zmuszeni do zapłacenia haraczu nawet nie próbowali stawiać oporu. Z jednym wyjątkiem - w 1410 roku zrobił to król Cejlonu. Jego armia została jednak rozbita, zaś on sam uwięziony, a następnie przewieziony do Chin. Podczas ostatnich wypraw Czeng Ho dotarł poza granice Indii, na wyspę Ormuz w Zatoce Perskiej, a nawet dalej, do Adenu, i jeszcze dalej, na wschodnie wybrzeże Afryki, do Malindi, skąd - jak widzieliśmy - Vasco da Gama wyruszał do Kalikatu.

Czy mamy więc do czynienia z chińskim panowaniem na Oceanie Indyjskim? Jak się wydaje, są ku temu spełnione wszelkie warunki - wszyscy płacą haracz bez słowa buntu, również Arabowie. Czy Vasco da Gama widział jednak choćby jeden statek chiński w Malindi, przybывая z zachodu przez Przylądek Dobrej Nadziei? Nie. A w Kalikacie? Także nie. Po serii najazdów Chińczycy zniknęli z Oceanu Indyjskiego niczym dym rozwiany przez wiatr. Dżonki, i to nieliczne, zobaczymy znów dopiero o wiele później we wschodniej części oceanu. „Chińczycy nie byli żeglarzami dalekomorskimi - napisał J. Pirenne w *Les Grands Courants de l'histoire universelle*. - Nie zapuszczali się na odległe szlaki, jakie dla nich przetarły okręty wojenne dynastii Ming". Założmy, że tak było. Wydaje się jednak dziwne, że kraj, w którym znaleźli się dowódcy zdolni poprowadzić flotę z Chin do Malindi, nie zrodził żeglarzy goto-

wych do dalekomorskich podróży. We wszystkich państwach świata marynarze na statkach handlowych wykazywali się na morzu taką samą - jeśli nie większą - odwagą jak załogi okrętów wojennych. Być może więc należałoby szukać przyczyn opuszczenia Oceanu Indyjskiego przez Chińczyków w zmiennych kolejach losu dynastii Ming, w walce chińskich stronnictw o władzę. My jednak musimy zająć się zupełnie czymś innym, docieramy bowiem z Vasco da Gamą do Kalikatu.

„Kalikat jest bardzo duży, choć raczej ze względu na zajmowaną powierzchnię niż liczbę budynków. Domy leżą w dość znacznym oddaleniu od siebie, przedzielone wieloma ogrodami. Są to chaty z dachami z liści palmowych, gdyż prawo tego kraju zabrania wznoszenia innego rodzaju budowli. Miasto wygląda bardzo wesoło, usiane ogrodami, warzywniakami i sadami. Znajduje się tu mnóstwo studni i stawów pełnych wody. Otaczają je palmy, co sprawia, że jest tu chłodno i przyjemnie". Tak opisuje Kalikat Damião de Gois, jeden z towarzyszy Vasco da Gamy. Indie nie są ubogie. Pałace i świątynie zbudowano tu z kamienia. Z miejsca, w którym zakotwiczono statki, nie widać miasta. Vasco da Gama nie dba zresztą o krajobraz.

- Niech jeden z ludzi natychmiast zejdzie na ląd. Niech zasięgnie języka, postara się znaleźć chrześcijan i o wszystko wypyta.

W Malindi znaleźli się Indusi, będący wyznawcami Chrystusa, dlaczego tutaj miałyby być inaczej? Podobnie jak w Mozambiku i teraz na zwiady udaje się przestępca skazany w Portugalii na śmierć. Wszyscy na statkach obserwują, jak jego łódź odpływa, wtapiając się stopniowo w szarość brzegu. Nic już nie widać. Mijają godziny, mija cała noc. Czy wysłannik wróci?

Wraca, i to nie sam. Sprzyjało mu szczęście. Gdy tylko przybił do brzegu, zaczepiło go dwóch Arabów. Mówili do niego najpierw po arabsku, później po włosku, wreszcie po hiszpańsku. Każdy Portugalczyk zna nieco ten język. Zapytany, odpowiedział więc zgodnie z zaleceniem Vasco da Gamy:

- Przybyliśmy tu spotkać chrześcijan i kupić przyprawy.

Maurowie zabierają go do siebie, częstują „chlebem i miodem”, a następnie jeden z nich, Monçaide, towarzyszy mu w drodze powrotnej na „São Gabriela”. Na pokładzie służy bardzo użytecznymi informacjami.

W Kalikacie rządzi radża. Jest Indusem, to oczywiste. Chrześcija-

ninem? Tego Maur nie wie. W każdym razie to potężny i bogaty władca, mieszka we wspaniałym pałacu. Czy w porcie znajdują się statki? O tak, bardzo wiele. Czy należą do Indusów? Nie, w większości są arabskie.

Monçaide nie umiałby, rzecz jasna, opisać Portugalczykowi sytuacji politycznej Indii w ówczesnej epoce. „Jeźdźcy Allaha” dotarli nad Indus w niecały wiek po narodzinach islamu. Indie stały im czoło, powstrzymały inwazję, ale pod koniec X wieku Arabowie znów ruszyli do ataku - podbili północną część kraju i posuwali się dalej na południe. Byli tam jeszcze, gdy Vasco da Gama przybył do Kalikatu. Miastem co prawda rządził Indus, ale Maurowie nadal naciskali.

- Musimy usunąć w cień Arabów, zjednując sobie radzę. Jeśli jest chrześcijaninem, nie będzie to trudne.

Vasco da Gama dzieli się tą myślą ze swymi najbliższymi współtowarzyszami, a przede wszystkim z bratem Paulo, dowodzącym karaką „São Rafael”. Nie może jeszcze wówczas wiedzieć, że Arabowie mają tak silną pozycję, że utrzymują w swych rękach cały handel zagraniczny Indii, i to nawet w tych regionach, których jeszcze nie zajęli. Niezbyt też dobrze orientuje się, jaką rolę odgrywa w rzeczywistości radża.

Postój w Kalikacie potrwa trzy miesiące i przez prawie cały ten czas Portugalczyk będzie próbował dopiąć swego celu. Nawet mimo kilku przypadków nagłej śmierci jego zabiegów mogą dziś wydać się nam komiczne.

Pierwsza wizyta u radży. Pragnąc dodać sobie majestatu, Vasco da Gama udaje się do pałacu w lektyce, eskortowany przez około 30 ludzi. U bramy miasta wita go 2000 induskich żołnierzy. „Widzimy kłębiący się różnobarwny tłum - zapisuje jeden z uczestników wyprawy. - Na wpół nadzy mężczyźni noszą w uszach ciężkie, wygładzone koła, a na czubku wygolonej głowy sterczy im kępka włosów. Niewysokie, smukłe kobiety o dużych czarnych oczach są obwieszane biżuterią. Niektóre z nich mają w nozdrzach rubiny, inne - pierścienie na palcach u nóg. Powiewne szaty okrywają je aż po kostki. W długie, czarne niczym heban włosy wplotły złote nici i perły”. Vasco da Gama, który za wszelką cenę chce pozostać obojętny, uważa, że mężczyźni są słabowici, a kobiety brzydkie.

„Zaprowadzono nas najpierw do kościoła, tak dużego jak klasztor, zbudowanego ze starannie obrobionego kamienia, pokrytego kaflami”. Tam kapłani pokazują posąg i malowidła na ścianach.

- To Najświętsza Maria Panna i Jezus Chrystus - mówi jeden z Portugalczyków. - A tutaj święci.

Wszyscy przez moment pogrążają się w modlitwie. Później, gdy już oczy przyzwyczajają się do półmroku panującego we wnętrzu, są zmuszeni stwierdzić, że Najświętsza Panna jest dziwnie obnażona do pasa, a święci mają po kilka rąk i duże zęby, które „wystają im z ust na dobry cal”.

- To raczej diabły - konstatuje inny.

Vasco da Gama nakazuje mu milczeć. To nie najlepszy moment, by urazić Indusów. Nigdy zresztą nie będzie dobry. Przez cały pobyt wielki żeglarz będzie udawał, że uważa hinduistycznych Indusów za chrześcijan, choć dość szczególnego obrządku. Uczyni tak z ostrożności i po to, by nie przestraszyć załogi. A także w nadziei, że radza sprzymierzy się z nim przeciwko Arabom.

Po opuszczeniu świątyni nowo przybyli kierują się do pałacu, a żołnierze robią im przejście, wymachując kijami. Vasco da Gama zostaje najpierw przyjęty przez „biskupa”, a następnie wprowadzony do kolejnej sali. Dostrzega stojących dygnitarzy w strojach przeładowanych ozdobami. Wśród nich, na kanapie obitej zielonym aksamitem leży radża, oparty na łokciach. Jest to bardzo śniady Indus w średnim wieku, dość gruby, z gołym torsem, wprost obsypany klejnotami. Ma je we włosach, na szyi i przy pasie. Nosi bransoletki na obu rękach, po kilka pierścieni na każdym z palców, a wszystkie z ogromnymi perłami i błyszczącymi drogimi kamieniami najrozmaitszych barw. Idąc za wskazówkami wprowadzającego go bramina, Vasco da Gama wita radżę, unosząc, zgodnie z miejscowym obyczajem, złączone dłonie. Władca wypluwa w tym czasie betel do złotej misy, również wysadzanej klejnotami. Służba wnosi poczęstunek złożony z owoców. Następnie Portugalczyk podaje iluminowany pergamin, będący przesłaniem od króla. Odbiera go jeden z dygnitarzy i pokazuje radży. Ten ogranicza się do przychylnego uśmiechu. Osoby jego rangi niczego same nie czytują, gość jest zatem poproszony o przedstawienie sprawy.

W jakim języku odzywa się Vasco da Gama? Kto tłumaczy jego słowa? Nie wiadomo. Wydaje się najbardziej prawdopodobne, że robi to Monçaide, Tunezyjczyk przybyły na pokład „São Gabriela” pierwszego dnia. Pozostał wówczas z Portugalczykami, przez co naraził na szwank swoje dobre imię i musiał z nimi wyjechać. Tak czy inaczej, z zapisków

samego Vasco da Gamy znamy treść przemowy, z którą zwrócił się do radży, by streścić przesłanie swego króla. Z godnym podziwu tupetem mówi Indusowi, obsypanemu diamentami i szmaragdami, że władca, który go przysłał, rządzi państwem o wiele większym od Indii i mieszka w pałacu wypełnionym niezliczonymi bogactwami. Ofiarowuje jednak swoją przyjaźń i ochronę. Pragnie też nawiązać z Indiami kontakty handlowe. Radża obiecuje rozważyć tę propozycję. Vasco da Gama przyrzeka powrócić z podarunkami przesłanymi przez jego pana. Koniec audiencji.

Mijają tygodnie, zanim Portugalczyk otrzymuje ponowne wezwanie. W tym czasie załoga przenosi na ląd towary przywiezione z Europy, a Indusi zgadzają się uprzemie na dokonanie wymiany. „Uczestnicy wyprawy zwiedzają miasto. Są życzliwie przyjmowani przez mieszkańców wyznających chrześcijaństwo. Ludzie cieszą się, gdy żeglarze wchodzą do ich domów, by tam spać lub jeść”. Znów jest mowa o chrześcijanach. „Marynarze kupują goździki, cynamon, kamienie półszlachetne. Z okolic Kalikatu bowiem pochodzą powszechnie stosowane przyprawy: imbir, pieprz, cynamon”.

Kto patrzy złym okiem na te przyjazne kontakty i wymiany? Arabowie. Arabowie z Kalikatu podburzają radżę:

- W ślad za tymi statkami nadpłynie cała armia. Wystarczy tylko spojrzeć na działa.

Właśnie te działa dają radży wiele do myślenia. Pewnego dnia rozkazuje, by cudzoziemiec przesłał prezenty, o których wspominał. Dostarcza je delegacja Portugalczyków. Podarunki oglądają najpierw dygnitarze. I co widzą? „Dwanaście sztuk tkaniny bawełnianej w pasy, sześć kapełuszy, sześć fajansowych mis do porannej toalety, skrzynię cukru”. Na widok tak nędznych darów dostojnicy nieomal krztuszą się ze śmiechu, a ich opasłe brzuchy wydają się unosić i opadać bez końca. Wreszcie zwracają prezenty portugalskim wysłannikom:

- Najlichszy arabski kupiec nie ośmieliłby się ofiarować tak mało.

Vasco da Gama musi ścierpieć upokorzenie. Po pewnym czasie znów prosi o audiencję. Uzyskuje ją, czeka tym razem cztery godziny pod drzwiami i spotyka się z bardzo chłodnym przyjęciem. A gdy zamierza już wrócić na statek, zatrzymują go uzbrojeni oficerowie. Są z nimi Arabowie, którzy - wydaje się to oczywiste - chcą jego głowy. I byliby dopięli swego, gdyby radża nadal nie miał w pamięci doniesień

o uzbrojeniu Portugalczyków, a zwłaszcza o liczbie i kalibrze dział. Wydaje więc rozkaz wypuszczenia Vasco da Gamy.

- Zatrzymajmy jednak kilku ludzi z jego świty.

Wydarzenie to stanowi moment przełomowy. W następnych dniach Vasco da Gama udaje się ściągnąć na pokład karaweli i uwięzić kilku ważnych induskich urzędników. Wypuszcza ich w zamian za uwolnienie zatrzymanych Portugalczyków. A za ostatnich zakładników uzyskuje list od radzy do króla Portugalii. Oto jego treść: „Vasco da Gama, szlachcic z twojej świty, przybył do mojego kraju, co sprawiło mi przyjemność. W moim kraju jest pod dostatkiem cynamonu, goździków, pieprzu, kamieni szlachetnych. Od twojego kraju oczekuję złota, koralu, szkarłatnych tkanin”.

Król Portugalii może w ostateczności sprowadzić szkarłat z Holandii lub Francji, kupić koral na Sycylii lub we Włoszech. Jaki jednak miałby z tego zysk? A złoto? Właśnie ten kruszec spodziewano się znaleźć, wśród innych bogactw, w legendarnych Indiach. Sytuacja jest jasna - w zamian za przyprawę, klejnoty i perły, których pragnie, Portugalia nie ma wiele do zaoferowania. Nie ma nic. Trzeba będzie pozyskać to siłą.

Jest 29 sierpnia 1498 roku. Vasco da Gama opuszcza Indie, które są mu wrogie - mimo przychylnego listu radzy. Arabowie w końcu tak dobrze podeszli władcę, że gdy portugalska flotylla zaopatruje się w słodką wodę na wysepce w pobliżu Goa, zostaje zaatakowana przez osiem okrętów wysłanych z Kalikatu. Portugalczycy zatapiają je wszystkie za pomocą dział.

Wsluchajmy się dobrze w ten huk na morzu. Tym razem nie są to już salwy powitalne, wystrzały nie służą też zastraszeniu przeciwnika. Po raz pierwszy w dziejach Oceanu Indyjskiego przelatują ponad jego wodami kule armatnie. Arnold Toynbee ma rację, mówiąc, iż wraz z wyprawą Vasco da Gamy rozpoczyna się nowy rozdział - historia współczesna.

Po długiej i uciążliwej podróży powrotnej, podczas której statki są już w bardzo złym stanie, a monsun zmienia kierunek i przestaje sprzyjać żegludze, Vasco da Gama dociera do Lizbony we wrześniu 1499 roku, w ponad dwa lata od rozpoczęcia wyprawy. Zostaje mianowany admirałem Indii i otrzymuje wysoką rentę. Nic nie uzyskał, ale przetrwał szlak. Król Portugalii dodaje do swych licznych tytułów jeszcze jeden, „pana podboju, żegluga i handlu w Etiopii, Arabii, Persji i Indiach”.

Potrzebne będą jeszcze trzy ekspedycje, by ten dumnie brzmiący tytuł odpowiadał wreszcie rzeczywistości.

Pedro Alvares Cabral wyrusza z 13 karawelami i 1200 ludźmi wiosną 1500 roku, sześć miesięcy po powrocie Vasco da Gamy. Mówi się, że ten ostatni potrzebuje odpoczynku, ale jest to także wyraz niezmiennej polityki króla, który nie lubi, by jedną i tę samą osobę otaczało zbyt wiele chwały. O tej nowej wyprawie wiemy znacznie mniej. Minąwszy Wyspy Zielonego Przylądka, Cabral skierował się zanadto na zachód i trafił do Brazylii, którą uznał za wyspę. „Biorę ją w posiadanie w imieniu króla”. Ta pozyskana przez pomyłkę kolonia odegra jakże istotną rolę w historii Portugalii.

Cabral odnajduje drogę do Afryki, okrąża kontynent i dociera do Kalikatu po dziewięciu miesiącach podróży. Radża, całkowicie już podporządkowany Arabom, każe zaatakować jego statki, gdy tylko się pojawiają. Cabral odpowiada ogniem i cudem udaje mu się oddalić. Wraca do Europy z niczym.

Nic nie daje również ekspedycja João da Novy, który wypływa w 1503 roku i wraca rok później. Vasco da Gama obserwuje te porażki bez zbytniego niezadowolenia.

- Panie, jeśli Wasza Wysokość zechce wyrazić zgodę, popłynę jeszcze raz. Teraz musi mi się udać. Potrzebuję silnej flotylli i pełnej swobody działania w Indiach.

Piętnaście karaweli. Król mówi, że nie może dać więcej. Będą jednak liczne działa, a poza załogą ośmiuset uzbrojonych ludzi. I pełna swoboda działania.

Dziennik podróży prowadzi oficjalny pisarz okrętu admirałskiego, człowiek rozsądny, wydający niewiele własnych sądów. Jego relacja jest na tyle szczegółowa, że możemy uczestniczyć we wszystkich wydarzeniach.

I tym razem wyprawa rozpoczyna się przejawem wielkiej pobożności. W prezbiterium katedry Wielki Admirał Morza Indyjskiego przyjmuje na klęczkach sztandar, który zawisnie na maszcie „São Jerónimo”. Flotylla wypływa w morze 13 lutego 1502 roku.

Tak jak Cabral, Vasco da Gama dociera do Brazylii. „Przeciwnie wiatry” - nakazuje zanotować w dzienniku. Wyraźnie nie chce, by jego poprzednik pozostał jedynym odkrywcą tego kraju. „Mieszkańcy - za-

pisuje pisarz okrętowy - nie noszą ubrań. Wszyscy są czarni i nadzy, żyją jak małpy. Mężczyźni i kobiety wydają się w istocie nie znać pojęcia dobra i zła".

Vasco da Gama wraca następnie na swój dawny szlak. Ta podróż różni się jednak od poprzedniej, gdyż tym razem flotylla, zmuszona stawić czoło zimie na południowej półkuli, mija Przylądek Dobrej Nadziei przy bardzo złej pogodzie. Kronikarz wyprawy opisuje to dokładnie: „Deszcz, grad, śnieg, błyskawice, grzmoty, a także ryczący wiatr". W czasie sztormu nie tonie ani jeden okręt, karawele to naprawdę doskonałe statki, a Vasco da Gama jest dobrym dowódcą floty. W Kilwe daje się poznać jako konkwistador. Portu tego, położonego między Mozambikiem a Zanzibarem, Portugalczycy nie zauważyli, mijając go nocą w czasie pierwszej wyprawy. Cabrai go dostrzegł i Vasco da Gama chce się tam również zatrzymać. Oto fragment dziennika pokładowego:

„Kilwa, 18 lipca. Dzisiaj złożył nam wizytę król Ibrahim. Przybył przesadnie wystrojony i z wielkim namaszczeniem przedstawił litanie obietnic, które nie zwiodyły jednak, Bogu dzięki, naszego admirała. Doświadczwszy już wcześniej wschodniej przebiegłości, odpowiedział tonem, którego stanowczość nie pozostawiała żadnych złudzeń hipokrycie. Albo «Jego Wysokość» zobowiąże się płacić królowi Portugalii haracz, albo też pozostanie na statku jako więzień. Co oczywiście, król zobowiązał się do wszystkiego, czego od niego zażądano.

19 lipca. Dom Vasco jeszcze raz nazbyt wysoko ocenił wschodnią duszę. Po uwolnieniu Ibrahim odmówił zapłacenia haraczu".

W następnym dniu, 20 lipca, po wymianie obelżywych listów Vasco da Gama nakazuje utworzyć ogień w stronę miasta. Domy rozpadają się i płoną.

- Ci ludzie ustępują wyłącznie przed siłą.

A oto i dowód. Po ataku na Kilwę pisarz okrętowy notuje:

„Nie skończył się jeszcze wieczór, gdy pojawił się minister króla, starzec o uciekającym spojrzeniu. Przybył, zginając się w ukłonach, by poddać się admirałowi w imieniu Ibrahima i przekazać jego zobowiązanie, zapisane na bitym złocie". Na bitym złocie... jak widać, zaatakowani byli w stanie zapłacić. Starzec o uciekającym spojrzeniu... Gdy tylko w dzienniku jest mowa o Arabach, można mieć wrażenie, że czyta się tekst propagandowy z czasów pierwszej wojny światowej. Arabowie są dla Portugalczyków niczym Niemcy dla ówczesnych Frań-

cuzów. Jak jednak mogłoby być inaczej? Sześć wieków arabskiego panowania, dziesiątki tysięcy chrześcijan zmuszonych do niewolniczej pracy w Maghrebie lub, co gorsza, na pokładzie muzułmańskich galer na Morzu Śródziemnym. Każda walka z Arabami to święta wojna. A to oznacza - bezlitosna.

Po nałożeniu haraczu i ukaraniu sułtana Kilwy Vasco da Gama płynie dalej wzdłuż wybrzeży Afryki i dociera do Malindi. Przed pięć laty tutejszy sułtan był uprzejmy, wręcz przyjacielski, ale czy to wystarczający powód, by również od niego nie zażądać pieniędzy? Za późno! Szalejąca wichura i prądy morskie sprawiają, że karawele oddalają się od brzegu. Trudno, płynemy zatem do Indii, to one nas interesują, a monsun nam sprzyja. 26 sierpnia okręty zawijają do portu w Goa. „Gdy wychodziliśmy na ląd, władca przemierzał miasto w otoczeniu najwspanialszego orszaku monarszego w świecie. Wszędzie mieniący się jedwab, pióropusze, połyskujące ogniście drogie kamienie. Mnóstwo koni ze złotą i srebrną uprzężą. Jak nam powiedziano, król ma ich ponad 800, a do tego 700 koni bojowych. Kilka z tych majestatycznych zwierząt towarzyszyło pochodowi. Były obwieszane galonami, wstążkami i innymi ozdobami niczym wspaniałe bóstwa”. W Goa jest niewielu Maurów. Radża, nastawiony bardzo ugodowo, podpisuje układ o przymierzu i wyraża zgodę na założenie portugalskiej faktorii. Równie łatwo przychodzi nawiązanie porozumienia z innymi władcami na tym samym wybrzeżu, ale flotylla zbliża się powoli do Kalikatu. A to budzi przykre wspomnienia. Vasco da Gama chce ukarać radżę, nazbyt uległego wobec Arabów. Nie uprzedzamy jednak faktów, przed nami jeszcze niewielkie królestwo sąsiadujące z Kalikatem - Kannanur. Okręty przygotowują się do rzucenia kotwicy przy brzegu.

„W tej właśnie chwili przeciął nam drogę wielki nef pochodzący z Mekki. Płynął w kierunku Kalikatu. Gdy dowiedział się o tym admirał, nakazał marynarzom ostrzelać statek z dział, a następnie podłożyć na nim ogień. Rozpoczęła się straszliwa rzeź”. Pisarz pokładowy używa określenia „straszliwa rzeź” i podaje szczegóły. Po ostrzale z dział statek zajęto, splądrowano i podpalono. Pozostało na nim trzystu pasażerów - mężczyzn, kobiet i dzieci. „Maurowie, nieprzytomni z przerażenia, chwytają zapalone główne i rzucają nimi w Portugalczyków, ci zaś odpowiadają strzałami z muszkietów”. Oblężenie i masakra trwają cztery dni, a ostatni pasażerowie, otoczeni przez płomienie, rzucają się

do wody. „Morze było czerwone od krwi. Z trzystu osób nie przeżyła ani jedna - poza dwadzieściorciem dzieci, które Vasco da Gama nakazał wynieść jeszcze przed pożarem. Nasz kapelan ochrzcił je tego ranka". Okrutne czasy, ale czy bywały lepsze? Nie ewakuowano ani jednego dziecka przed zbombardowaniem Hiroszimy, Rotterdamu, Drezna czy Hamburga. Tuż po zaatakowaniu statku krewny admirała, Vicente de Sodre, błagał go o zaprzestanie ognia. W odpowiedzi usłyszał:

- Narzucając przeciwnikowi swą wolę nieprzejednaną siłą, ratując życie wielu naszym.

Zdanie to przez wieki nie straci nic ze swej aktualności.

„20 października. Jesteśmy w porcie Kannanur. Wieść o naszym zwycięstwie już tu dotarła. Radza nakłonił naszego admirała do złożenia mu wizyty. Brzeg pokryto cennymi kobiercami. Władca czekał na nas w otoczeniu kilku słoni. Dom Vasco zbliżył się do niego dumnym krokiem, w kaftanie z zielonego atlasu i czarnym aksamitnym berecie...". Jednym słowem - pełny sukces. Radza zezwala da Gamie na założenie faktorii, a nawet na zbudowanie fortu.

O „zwycięstwie" Portugalczyków wiedziano już też w Kalikacie. Gdy dopływa tam ich flotylla, w porcie nie ma ani jednego statku. Do kara-weli zbliża się łódź, poruszana wiosłami. Na pokład wdrapuje się franciszkanin w grubej wełnianej szacie. „Cały w ukłonach - jak donosi pisarz pokładowy - zwraca się do Vasco da Gamy":

- Deo gratias!

- To Maur! - wykrzykuje admirał. - Poznaję po akcencie.

Zdemaskowany fałszywy mnich błaga o litość.

- Tylko w tym przebraniu mogłem do ciebie dotrzeć. Radza przy syła mnie z wiadomością, że możesz założyć w Kalikacie jaką tylko ze chcesz faktorię.

„Ale - konkluduje oficjalny kronikarz wyprawy - nasz admirał, nie doceniając ani przebiegłości, ani udawanych obietnic, zatrzymał wysłannika na pokładzie i wydał rozkaz ostrzelania miasta z dział". Nieważne, czy historyjka o fałszywym mnichu jest prawdziwa, czy też nie (skąd mnisi habit w Kalikacie?), i tak najpierw muszą przemówić armaty. Kilka godzin później około dwudziestu tartan płynących z południa dokonuje raptownego zwrotu na widok portugalskiej flotylli. Zatrzymuje je wystrzał z dział. Znowu Maurowie.

- Skąd przybywacie? Co wieziecie?

- Z Wybrzeża Koromandelskiego. Mamy ryż, masło, tkaniny.
- Tędy!

Portugalczycy biorą około 60 Maurów jako zakładników i wysyłają jednego z nich do radży z następującym przesłaniem: „Dom Vasco żąda sprawiedliwego odszkodowania za śmierć jednego z rodaków podczas poprzedniego pobytu, a także za towary pozostawione w Kalikacie”. Dwa dni później pisarz notuje: „Żadnej odpowiedzi ze strony tego łajdaka. Wyprawiamy następnego posłańca. Jeśli radża nie odpowie do północy, Maurowie uwięzieni na naszym statku zostaną bezlitośnie zabici”. Zatrzymywanie zakładników - to również nic nowego.

O północy nadal nie ma odpowiedzi. Wystrzał z działa zapowiada początek egzekucji. W świetle pochodni 50 powieszonych: nie bronią się długo, a ich ciała powiewają wśród nocy na rei. Rankiem Vasco da Gama nakazuje obciąć oraz wrzucić do morza dłonie i stopy wisielców - przyływ poniesie je na brzeg. Następnego dnia nowe bombardowanie. „Admirał polecił trzem statkom z flotyli zbliżyć się do portu. Ich działa otworzyły ogień w stronę miasta. Z naszego pokładu widzieliśmy, jak wałęsały się kolejne domy. Pałac radży płonie jeszcze, gdy piszę te słowa”.

Nic tak nie nuży jak relacja z masakr, okrutnych rzezi i brutalnych ataków, poprzestańmy więc na tym. Czy Vasco da Gama czerpie korzyści ze swych działań z pozycji siły? Tak. Pozostawiwszy sześć karaweli u wybrzeża Kalikatu, wyrusza na południe, aż do Koczinu. Tutejszy radża proponuje mu przymierze, które okaże się owocne i trwałe. Koczin stanie się nawet głównym ośrodkiem portugalskiej dominacji w Indiach.

A Kalikat? Gdy Vasco da Gama tam wraca, radża udaje jedynie, że się poddaje. Przekazuje przez posłańca: „Zwrócę wszystko, wynagrodzę straty, pragnę porozumienia”. Niedługo później flota indyjsko-arabska atakuje dwukrotnie Portugalczyków - jednak bezskutecznie. Odwet jest straszliwy, a wrogie okręty zostają unicestwione. Oto zakończenie relacji z wielkiej wyprawy do Indii:

„Od wczoraj statki opuszczone przez naszych przeciwników kołyszą się na falach wokół nas. Admirał, kapitanowie i ja weszliśmy na ich pokład w asyście uzbrojonych ludzi. Ani śladu życia. Oficerowie otworzyli kufer, który zawierał delikatną chińską porcelanę. Z Chin pochodził również lekki, miękki jedwab. W innym kufurze odkryłem kielichy i dzbany na wodę z pozłacanego srebra. Jeszcze inny był wypełniony po brzegi biżuterią - bransoletkami i naszyjnikami z diamentami. Wejście

do kaplicy na rufie zasłaniała tkanina. Kadzidło paliło się jeszcze u stóp olbrzymiego bóstwa. Posąg z masywnego złota zdobiła złota spódnica usiana klejnotami i perłami. Tajemniczą twarz rozjaśniały duże oczy ze szmaragdów, a rubin wielkości kasztana pobłyskiwał na piersi".

Aż tyle bogactw zgromadzonych na okręcie wysłanym do walki? Być może. Możliwe też jednak, że chciano po powrocie przedstawić jako zdobycze wojenne skarby pozyskane w mniej chwalebny sposób. Same tylko łupy pochodzące z „Mari”, statku przybyłego z Mekki i spalonego wraz z 300 pasażerami, były warte 20 000 złotych dukatów. Karawele powróciły do Lizbony z olbrzymim bogactwem i 30 000 cetnarów przypraw. Cena pieprzu spadła o połowę.

Turcy zdobyli Konstantynopol w 1453 roku. Jest to pamiętna data. Tego samego roku - co można uznać za swego rodzaju historyczne zaślubienie - w Alhandrze, niedaleko Lizbony, urodził się człowiek, który zada największe ciosy muzułmańskiemu panowaniu na Oceanie Indyjskim. Afonso de Albuquerque - bo o nim tu mowa - powinien być nazywać się Afonso Gonzalves de Gonide. Ponieważ jednak jego przodek został skazany na ścięcie za zamordowanie żony, ojciec i pozostali mężczyźni z rodu woleli przyjąć nazwisko ofiary, Leonory de Albuquerque. W tej dziwnej rodzinie doszło jeszcze kilkakrotnie do gwałtownych czynów, na przykład jeden z kuzynów Afonsa śmiertelnie ranił sztyletem swą małżonkę. Afonso nigdy się nie ożenił, choć miał syna, którego uznał i któremu nadał imię Braz.

W ówczesnej epoce kariera chłopca z wielkiego portugalskiego rodu była z góry nakreślona - powinien zostać oficerem i walczyć z Maurami. Tymczasem, poza dwoma kampaniami w Maroku, Albuquerque przebywał przede wszystkim na dworze. Gdy książę Jan, z którym się przyjaźnił i wychowywał, wstąpił na tron, mianował go Wielkim Koniuszym. Afonso piastował ten reprezentacyjny urząd przez 20 lat. W 1503 roku z Lizbony wypłynęło sześć statków, kierując się w stronę Oceanu Indyjskiego. Celem wyprawy była obrona przed Maurami faktorii założonych przez Vasco da Gamę. Afonso de Albuquerque wziął udział w tej misji, a nawet się w niej wyróżnił.

Miał wówczas 50 lat. W XVI wieku mężczyzna w tym wieku był starcem. Albuquerque wydawał się jednak w dobrej formie fizycznej. Jego sekretarz i kronikarz, Gaspar Correa, pozostawił nam obraz czło-

wieka o pociągłej twarzy i długim orlim nosie. Wąsy zlewały się z siwą brodą, sięgającą pasa, przy którym wisiała szpada. Stanowcze, rozważne spojrzenie bywało niekiedy szydercze lub pogardliwe. Albuquerque widział w sobie tego, kim był - portugalskiego szlachcica.

Niewiele wiemy o działaniach floty, która w 1503 roku wyruszyła z Lizbony w kierunku Oceanu Indyjskiego. Największe zainteresowanie budzi odzyskanie przez Albuquerque'a Koczinu, z którego Maurowie przegnali Portugalczyków osiadłych tam za sprawą Vasco da Gamy. Czytamy w raportach, że „wybudował tam niewielki fort”. W późniejszym czasie historycy zaczęli używać określenia „ufortyfikowana osada”. Od czasów rzymskich nikt aż do Afonsa de Albuquerque nie wpadł na pomysł fortyfikowania faktorii. Metodę Vasco da Gamy można skrótowo opisać w następujący sposób: należało przybyć, zawrzeć układy z uległymi radzami, innych zastraszyć, założyć faktorię i odpłynąć. Albuquerque umacnia portugalskie faktorie w Indiach, najpierw w Koczinie, a następnie w wielu innych miejscach. Czyni z nich swego rodzaju państwa w państwie. Nie tylko muszą być w stanie się obronić, ale też powinny stanowić stałe zagrożenie dla królestwa, na którego terenie się znajdują. Taktykę tę będą stosować wszyscy Europejczycy we wszystkich krajach Azji jeszcze w XIX wieku.

Gdy po powrocie do Lizbony Albuquerque wyjaśnił królowi, co uczynił, Manuel I nie tylko go pochwalił, ale i mianował głównodowodzącym sił morskich w Indiach. A gdy w 1506 roku nowo mianowany dowódca wyruszał znów ze stolicy Portugalii w tym samym kierunku i z tą samą misją - wygnać Maurów, utrzymać i poszerzyć portugalskie posiadłości w Indiach - miał w rezerwie niewidzialną broń. Król Manuel I poinformował go w tajemnicy, że powierzy mu jako następnemu po Francisco de Almeidzie, mianowanemu oficjalnie w poprzednim roku, urząd wicekróla Indii. Wiadomość ta miała pozostać nieujawniona do 1508 roku. Władcy lubią tego typu zatajenia i manipulacje, lubią działać dwutorowo.

W zaleceniach, które otrzymał Albuquerque, pojawia się nazwa nieznaną jeszcze wówczas w Europie: Sokotra. Jest to wyspa na Oceanie Indyjskim, oddalona o 220 kilometrów od przylądka Guardafui, najdalej na wschód wysuniętego zakątka Afryki. Należy, jak napisał król, odebrać Arabom Sokotrę, będącą miejscem o strategicznym znaczeniu na szlaku wiodącym do Indii. Albuquerque zdołał to uczynić, mając

pod swymi rozkazami sześć okrętów. Jak się wydaje, walka była zacięta: „Tylko jeden z obłożonych błagał o litość”. Po zajęciu wyspy zdobywca polecił wzmocnić niewielki arabski fort i już mamy nową faktorię. Równocześnie jest to jednak dość przygnębiające miejsce, w którym marynarze biorący udział w wyprawie zastanawiają się, jak długo jeszcze uda im się przeżyć. Znajdują się na 12° szerokości geograficznej północnej, gdzie słońce przygrzewa bezlitośnie, a całą roślinność stanowi kilka rachitycznych palm daktylowych.

- Zajmiemy - oznajmia swej załodze Albuquerque - urodzajną i bogatą wyspę Ormuz.

Ta nazwa nie jest w Europie nieznana. Kojarzy się z baśniami z *Księgi tysiąca i jednej nocy*, wspaniałymi pałacami oraz pucharami wypełnionymi perłami. Ale wiadomo również, że tamtejszy król dysponuje flotą złożoną z ponad 60 okrętów, wyposażonych w dość dobre działa. Albuquerque, będący doskonałym psychologiem i strategiem, postanawia, chcąc natchnąć swych ludzi nowym duchem i zastraszyć potężny Ormuz, zaatakować najpierw gdzie indziej, tak by do wyspy - przed jego sześcioma okrętami - dotarł najpierw strach.

Dzięki doskonałej mapie wód przybrzeżnych Zatoki Omańskiej, uzyskanej na Sokotrze, kierując się w stronę Ormuzu, Albuquerque wchodzi najpierw do kilku portów, w tym do Maskatu i Kurajjatu. Nie ma mowy o zakładaniu czy fortyfikowaniu czegokolwiek, tylko masakry, pożary, gwałty, obcinanie nosów oraz uszu i dalej w drogę.

Królem Ormuzu, wasalem szacha perskiego, jest piętnastoletni chłopiec. Ma przy sobie wezyra Cogeatara, wielkiego krętacza. Po mieście krąży pogłoska:

- Portugalczycy zabijają wszystkich, którzy stawiają im opór.

Flotylla portugalska dociera na Ormuz 25 września 1507 roku.

W porcie stoi wiele indyjskich, arabskich i perskich statków, znajdują się wśród nich również okręty wojenne. Ile? Nie wiadomo, gdyż liczby podawane w raportach są, jak zawsze w ówczesnej epoce, przesadzone, by dodać chwały zwycięstwu. Przyjmijmy jednak, że flota króla Ormuzu jest liczna, składająca się być może z około 100 okrętów, ale dość różnorodna - tylko kilka dużych jednostek wyposażonych w armaty i bom-bardy. Mając przed sobą taką siłę, Albuquerque nie rezygnuje z techniki zastraszania. Wzywa dowódcę największego okrętu w porcie, by przybył powitać go na pokładzie.

Gdy ten się pojawia - jest to Maur - Albuquerque siedzi na drewnianym fotelu przypominającym tron, na głowie ma pozłacany kask, który wygląda jednak tak, jakby wykonano go z litego złota. Odziany w aksamitny strój i bogato zdobione buty, opiera się na poduszkach, a po jego obu stronach stoją paziowie, jeden trzyma jego szablę, drugi tarczę. Otaczają go dowódcy okrętów w błyszczących zbrojach.

- Przekażcie niezwłocznie królowi Ormuzu, że jako dowódca sił morskich w Indiach mam ofiarować mu w imieniu króla Portugalii przyjaźń i ochronę w zamian za poddaństwo i haracz, którego wysokość zostanie ustalona później. Jeśli król Ormuzu odrzuci tę wspania łąomyślną propozycję, zniszczymy wszystkie okręty w porcie, a miasto łomnie w gruzach pod ostrzałem z moich dział.

Maur udaje się pospiesznie do przebiegłego wezyra Cogeatara, a dwie godziny później przybywa na okręt delegacja z kilkoma podarunkami.

- Król pragnie nawiązać z panem jak najlepsze stosunki. Na początek zaprasza załogę portugalskich okrętów do zwiedzenia miasta. Wszyscy zostaną tam dobrze przyjęci.

Cóż za prymitywny podstęp! Albuquerque przyjmuje prezenty, a następnego dnia o świcie wydaje rozkaz ostrzelania miasta. Sześć godzin „walki”, a w rzeczywistości niszczącego bombardowania.

Prerażony wezyr wysyła posłańca, który rzuca się do stóp Al-buquerque'a:

- Król jest gotów spełnić wszystkie wasze warunki.

Teraz daje o sobie znać talent dyplomatyczny Albuquerque'a. Żadnych represji, żadnych aktów przemocy w mieście, które się poddało i pozostanie uległe. Portugalczyk ustanawia w Ormuzie liberalny protektorat, bez przelewu krwi. Zanim tu przybył, bywał nazywany Groźnym, teraz uważa się go za Sprawiedliwego. Gdy w 1508 roku dociera jego nominacja na wicekróla Indii, zdążył już wszystkim pokazać, że funkcję tę pojmuje znacznie szerzej niż samo uzyskanie zaszczytów w Lizbonie. W Indiach zachowuje się isticie po królewsku - jest wyniosły, sztywny i nieprzystępny, ale życzliwie nastawiony do tubylców. Zrealizuje w znacznej mierze pierwotny zamysł Vasco da Gamy - wykorzystysta Indusów w walce z Maurami, ukazując się tym pierwszym jako wyzwoliciel.

Nie zawsze jest to łatwe, zwłaszcza w Goa, znajdującym się prak-

tycznie w rękach Maura, Ismaila Adil Chana. W lutym 1510 roku Al-buquerque zajmuje je bez większego trudu, gdyż miejscowa ludność nienawidzi arabskiego okupanta. Wicekról Indii wkrocza triumfalnie do miasta - mieszkańcy rzucają kwiaty pod nogi jego konia, czeka też nań wysłannik perskiego szacha. Już wkrótce jednak Ismail wraca na czele wojska, oblega Goa, bierze Portugalczyków głodem i zmusza do odpłynięcia. Upór Albuquerque'a dorównuje jednak jego talentom politycznym. Naprawiwszy okręty w Kannanurze, znów bierze kurs na Goa.

- Jeśli odbijemy miasto - mówi do kapitanów i załogi - portugalska potęga rozszerzy się na całe Indie. Jeśli zaś nie zdołamy tego uczynić, będziemy nikim i Bóg jeden wie, czy ujrzymy jeszcze naszą ojczyznę.

25 listopada 1510 roku w ciągu kilku godzin zdobywa szturmem miasto. „Potraktuję muzułmanów z Goa tak, że ich współwyznawcy z całych Indii na długo stracą chęć udzielania pomocy wrogom Portugalii”. Gdy Albuquerque pisze te słowa, skierowane do króla Manuela, w Goa dogorywają ostatni muzułmanie płci męskiej. Niedługo później wielki zdobywca daje się poznać jako kolonizator.

Znosi nazbyt wysokie podatki wprowadzone przez Ismaila, zastępując je rozsądnie skalkulowanymi opłatami miejskimi. Miastem zarządzają miejscowi notable, „tak jak każdą portugalską prowincją”. Albuquerque reprezentuje władzę królewską, ale urzędnicy egzekwujący prawa korony współpracują z tubylczymi zarządcami. Proklamowana zostaje wolność wyznań i obyczajów, obowiązuje jedynie zakaz sati, palenia na stosie wdowy wraz ze zwłokami męża. Do obiegu wchodzi nowe pieniądze. Z całej prowincji ściągają ludzie pragnący zaznać dobrodziejstw tak liberalnej władzy.

Z rozkazu wicekróla powstaje w Goa nie tylko nowy fort, ale także szpital i kościół. W kościele tym dochodzi do niezwykłych ceremonii ślubnych. Jako że marynarze korzystają z usług prostytutek dostarczanych przez piratów, Albuquerque postanawia: „Niech się ożenią jak prawdziwi chrześcijanie. Po ślubie dziewczęta te będą dobrymi żonami”. Myśli jak rasowy kolonizator: „I sprawią, że Portugalczycy tutaj pozostaną”. Idzie jeszcze dalej w tym kierunku: „Każdy mężczyzna, który ożeni się w Goa, otrzyma dom wraz z parcelą ziemi, a także prawo zajmowania się handlem”. W mieście jest wiele młodych Mauretaneł, któ-

rych mężowie zginęli podczas masakry, nie brak też panien. W ciągu trzech tygodni odbywa się więc dwieście ślubów, a młodzi małżonkowie zostają piekaczami, cieślami, murarzami, szynkarzami, krawcami, cyrulikami, szewcami. Albuquerque odwiedza często młode małżeństwa w ich domach, przynosząc sakiewkę z kilkoma cruzeiro. Induskie i mauretańskie żony nazywa „swymi córkami”. W niedzielę przed sumą podaje im kolejno ramię, by podprowadzić na miejsce. Jak wiadomo, mieszanie ras będzie powszechnie stosowaną zasadą portugalskiej polityki kolonizacyjnej, dającą dobre i trwałe rezultaty. I ciekawy szczegół: Albuquerque, który tak mocno popiera małżeństwa z Maure-tankami, nie ufa Induskom, „mającym duszę równie czarną jak skórę, podczas gdy muzułmanki, których cera jest jaśniejsza, okazują się bardziej niewinne i skromne w swym zachowaniu”. A przecież Induski bywają bardzo ładne. Żałuję, że nie miałem czasu, by przyjrzeć się bliżej temu uprzedzeniu wicekróla.

Nigdzie nie ma tylu zawistników jak w najbliższym otoczeniu władców. Na lizbońskim dworze król Manuel słyszy dwadzieścia razy dziennie, że podbój Goa nic nie dał, a nawet był poważnym błędem. W istocie jednak Albuquerque miał rację: „Po zajęciu Goa Portugalczycy zawładną całymi Indiami”. Sukces ten odbił się echem aż w Zatoce Perzkiej. Przypomniawszy sobie o opóźnieniu w zapłacie haraczu przekazywanego Ismailowi, radża Onoru wysłał pośpiesznie do Albuquerque'a posłańca, który wyczekuje na przyjęcie przez wicekróla wraz z tymi, którzy przybyli na rozkaz władców Czaulu i Battikaoli, króla Kambaju, radży Wengapuru, sułtana Diu. Wkrótce przybędzie również wysłannik najpotężniejszego władcy Indii, króla Dekanu. Nawet sam Ismail, wróg pokonany w Goa, szuka teraz przymierza. Nie minie pół wieku, a Goa -300 000 mieszkańców, ponad 50 kościołów i tyle samo pałaców - będzie kontrolować cały handel ze Wschodem.

Na próżno by szukać w dziejach kolonizacji podobnego osiągnięcia, a mimo to w Lizbonie jedne oszczerstwa gonią drugie: „Albuquerque myśli tylko o tym, by się wzbogacić. Albuquerque uważa się za króla”. W kwietniu 1511 roku wicekról Indii wypływa w morze wraz z osiemnastoma statkami, kieruje się do Malakki i zakłada tam nową bazę wypadową. W listopadzie 1514 roku wysłał zwiadowców na Moluki, legendarne wyspy obfitujące w przyprawę. W październiku tego samego roku radża Kalikatu, od dawna podporządkowany Maurom, poddaje się

wreszcie bezwarunkowo. W kwietniu 1515 roku Albuquerque wkracza triumfalnie do Ormuzu bez oddania jednego strzału. Szach Persji wysłała do niego ambasadora, zaś książęta arabscy błagają, by zezwolił na przyjazd artystów, chcieliby bowiem mieć jego portret. Gdy wicekról wizytuje plac budowy nowej fortecy w Ormuzie, zbiera się tłum, intonując dziękczynne pieśni na jego cześć, ludzie obsypują go podarunkami i dotykają ubrania, jakby był świętym lub prorokiem. A w Lizbonie nadal krążą niegodziwe plotki.

W listopadzie 1515 roku Albuquerque kończy 62 lata.

- Moje życie było długie i trudne, czuję, że dobiega już kresu. Pragnę wrócić do Goa, by tam umrzeć.

Wsiada na pokład brygantyny „Flor de Rosa”. Dyktuje testament, polecając swego syna życzliwości króla i przekazując ostatnie rady co do utrzymania portugalskiej obecności w Indiach. Gdy wieczorem 15 grudnia 1515 roku okręt rzuca kotwicę przed mierzeją Mondowi, u ujścia rzeki, przybija do burty mała arabska łódź. Na pokładzie pojawia się wysłannik z wiadomością:

- Z Portugalii przybył nowy gubernator, z dużą flotą i wieloma oficerami. Nazywa się Lopo Soares d'Albergarla.

Albergarla to największy krytyk Albuquerque'a. Wielki kolonizator niemal leży teraz na swym niewygodnym siedzisku.

- Król musiał uznać, że popełniłem wiele grzechów. Pozostając w jego służbie, wzbudziłem w ludziach nienawiść i to oni sprawili, że król się ode mnie odwrócił. Włóście mi w dłonie krucyfiks.

Następnego ranka, gdy „Flor de Rosa” z postawionymi żaglami zaczyna płynąć w górę rzeki wraz z przyplływem, umierający Albuquerque żąda, by ubrano go w strój komandora Zakonu Świętego Jakuba: płaszcz z czarnego adamaszku, aksamitne, jaskrawożółte buty, złote ostrogi, aksamitny toczek.

- Zanieście mnie na mostek. Chcę jeszcze raz spojrzeć na Goa.

Podtrzymywany przez kilku mężczyzn, dociera na najwyższym pokładzie do pozłocanego fotela mającego kształt tronu, na którym tyle razy siedział, przyjmując i onieśmielając swych przeciwników. Oficerowie zbierają się z tyłu, za fotelem, a załoga staje naprzeciw niego, na mostku, nieco niżej. Brygantyna powoli płynie w górę rzeki. Nareszcie widać wieże Goa.

- Rzucić kotwicę! - krzyczy zastępca kapitana.

Łańcuch przesuwana się w kluzie i kotwica przebija szarą toń, rozpryskując wodę. Albuquerque się nie porusza. Wszyscy spostrzegają nagle, że już nie żyje.

2 Wielki pojedynek

francusko-brytyjski

Wtargnięcie Portugalczyków na Ocean Indyjski praktycznie nic nie zmieniło w trybie życia mieszkańców Indii ani też w politycznej strukturze tego kraju. W czasach Vasco da Gamy i Albuquerque'a - za panowania Wielkich Mogołów - było to bogate i ucywilizowane mocarstwo. Większość stosowanych tu technik wytwórczych przewyższała metody, jakimi posługiwano się w Europie. Również w dziedzinie handlu, transferu kapitału, kredytów i bankowości nie musiano niczego uczyć się od Europejczyków. Żył tu 100 milionów ludzi, podczas gdy cały Stary Kontynent liczył 125 milionów mieszkańców. Ilu spośród stu milionów Indusów wiedziało, że garstka Europejczyków założyła kilka faktorii na wybrzeżu? Nawet wystrzały z portugalskich dział były dla Indii niczym ukąszenia much na grzbiecie słonia. A zresztą Portugalczycy tu nie pozostaną. Gama i Albuquerque zdobyli dla małej Portugalii zbyt odległe i zbyt rozproszone posiadłości. Na początku imperium kolonialne kosztuje więcej, niż przynosi dochodów.

- Nasi bankierzy są gotowi pożyczyć wam pieniądze.

Kto wysuwa taką propozycję? Holendrzy. W ówczesnej epoce naród ten może poszczycić się wielkimi artystami, znakomitymi żeglarzami i genialnymi handlarzami.

- Jesteśmy uczciwymi kupcami.

Tak mówią sami o sobie, rozpoczynając rozmowy z Portugalczycami. I opinia ta przetrwa długie lata. Ale uczciwi kupcy mają również doskonałą flotę wojenną. Schyłek portugalskiego panowania na Oceanie Indyjskim rozpocznie się w dniu, w którym Holendrzy odkrywają, że ich bankierzy mogą uzyskać znacznie więcej niż same tylko dywidendy, docierając do źródeł bogactwa. W 1602 roku pojawiają się w Kolombo i przeganiają Portugalczyków z Cejlonu, następnie zajmują Jawę, a na niej Dżakartę - której nazwę zmieniają na „Batawia”. W 1652 roku przeje-

mują Przylądek Dobrej Nadziei, zakładają Kapsztad, tworząc dla siebie na szlaku do Indii pewne miejsce postoju, o czym nigdy nie pomyśleli Portugalczycy, którzy zapomnieli o przezorności. Brytyjczycy nie popełnią tego samego błędu i opanują ten region w 1795 roku. Na koniec Portugalia zachowa w Indiach jedynie Goa na zachodzie oraz Diu na półwyspie Gudżarat, w północno-zachodniej części kraju.

Inni Europejczycy również zakładali w Indiach faktorie, zawiązywali kompanie wschodnioindyjskie, towarzystwa o elastycznych i urozmaiconych strukturach, w które inwestowały zarówno osoby prywatne, jak i państwo. Z własnych środków tworzyły one siły morskie i lądowe. Raz bywały wspierane przez rządy, kiedy indziej przez nie zwalczane. Ostatnie zostały znacjonalizowane, a następnie rozwiązane, ale nie wyprzedzajmy faktów.

Kompania angielska powstała w 1600 roku, holenderska - w 1602 roku, a francuska - w 1611 roku. Towarzystwa te - przynajmniej na samym początku - nie sprawiały więcej kłopotu niż niegdyś faktorie da Gamy czy Albuquerque'a. Można wręcz powiedzieć, że aż do XVIII wieku obecność Europejczyków w Indiach była dla tego kraju zjawiskiem marginesowym, niedostrzeganym przez znaczącą większość jego mieszkańców.

Sytuacja zmieniła się, gdy Europejczycy dostrzegli, że Indie toczyła wewnętrzna choroba. Na początku XVIII wieku imperium Mogołów, będące swego rodzaju federacją królestw, zaczęło się powoli rozpadać. Rozpoczęły się walki o sukcesję tronu pod koniec panowania władcy, nieuznawanie władzy centralnej oraz sprzeczności partykularnych interesów władców maleńkich państweczek.

Pierwszym spośród europejskich dowódców wojskowych, który dostrzegł, jak wielkie zyski można czerpać z takiego rozwoju wydarzeń, był Francuz, Joseph-François Dupleix. Encyklopedie i podręczniki historii nie oddają prawdziwie osobowości tego mężczyzny, egoisty, wielbiciela przepychu, artysty (dobrze grał na wioli), inteligentnego hipokryty. I właśnie inteligencja oraz hipokryzja umożliwiły mu realizację nowatorskiego pomysłu. Działo się to około 1740 roku, gdy był dyrektorem generalnym francuskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej, zarządzającym wszystkimi faktoriami francuskimi. Od Wielkiego Mogoła, który sprawował jeszcze rządy, ale pozbywał się resztek swojej władzy, uzyskał tytuł nababa. Słowo to, będące dziś synonimem satrapy, otaczającego się

przepychem bogacza, oznaczało wówczas ściśle określone funkcje i korzyści - nabab zarządzał prowincją i zapewniał jej obronę, a co za tym idzie, wymierzał sprawiedliwość, ściągał podatki i dysponował pięciotyściennej armią. Jednym słowem był władcą niewielkiego państewka.

Francja - a dokładniej jej Kompania Wschodnioindyjska - miała wówczas w Indiach kilka faktorii.

- Te bezbronne faktorie nie przetrwają, a nasz handel w Indiach podupadnie - mówił Dupleix - jeśli nie opanujemy znacznej części półwyspu.

Pragnąc zrealizować to zamierzenie, wpadł na pomysł, który Brytyjczycy uznają za genialny i zechcą powtórzyć. Chodziło o zwerbowanie induskich żołnierzy, sipajów, i wcielenie ich do pułków, by podbili swój własny kraj. Wschodni władcy byli mistrzami intrygi i podstępnych posunięć, ale Dupleix im dorównał. „Armia Dupleix'go - napisał Gabriel Jouveau-Dubreuil - dysponuje czterema rodzajami broni: piechotą, artylerią, kawalerią i intrygą”. Okazało się to jednak niewystarczające, gdyż jak zobaczymy, to Brytyjczycy staną się ostatecznie panami Oceanu Indyjskiego. Kompania Wschodnioindyjska, przeciwna polityce podboju prowadzonej przez Dupleix'go, zawezwała go z powrotem do Francji.

Drugim europejskim państwem pragnącym skorzystać ze słabości Indii była Wielka Brytania. Rząd w Londynie z irytacją obserwował postęp „nababizmu” Dupleix'go i z początkiem wojny o austriacką sukcesję uznał za nieważny pakt o nieagresji podpisany przez francuską i brytyjską Kompanię Wschodnioindyjską.

Od czasów tej wojny (1740-1748) rozpoczyna się historyczny pojedynk francusko-brytyjski, kontynuowany podczas wojny siedmioletniej (1756-1763), wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych (1778--1783) oraz wojen za czasów rewolucji francuskiej (1789-1799) i cesarstwa (1793-1815), przerwany na moment za sprawą pokoju w Amiens (1802). Wszystkie te wojny nie pozostały bez wpływu na sytuację w regionie Oceanu Indyjskiego. Można by też powiedzieć, że rywalizacja pomiędzy Francją a Wielką Brytanią o panowanie na Oceanie Indyjskim odbywała się w znacznej części... na Oceanie Atlantyckim, co wcale nie ułatwia opowieści. Sama walka na morzu interesuje nas tu jednak tylko w niewielkim stopniu. Na następnych stronach spróbuję ukazać jej charakter poprzez kilka znaczących postaci, przy czym za najciekawszych uznałem Francuzów. Na Oceanie Indyjskim ujrzymy więc

La Bourdonnais'go podczas wojny o austriacką sukcesję, Suffrena w okresie wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych, a wielkiego korsarza Surcoufa w epoce rewolucji i cesarstwa.

Dokonania tych wyjątkowych ludzi nie przeszkodziły Brytyjczykom podbić Indii, gdyż rząd brytyjski - z chwilą gdy postanowił stawić czoło Dupleix'mu - zdecydował się pójść na całość. Po pierwsze, nie wysyłać na Ocean Indyjski kilku okrętów od czasu do czasu, jak zamierzała robić to Francja, ale dopilnować, by przepływały tam regularnie potężne i liczne jednostki Royal Navy - Królewskiej Marynarki Wojennej. Po drugie, przetransportować jak najwięcej wojsk lądowych, by stopniowo podbijały kraj. Po trzecie - i był to projekt długoterminowy, ukazujący rozmach brytyjskiej strategii - rozpocząć w Indiach budowę stoczni, by w coraz mniejszym stopniu czerpać z rezerw Royal Navy na Oceanie Atlantyckim.

Realizacja tego programu napotkała pewne trudności. Stało się to za sprawą trzech wymienionych przed chwilą wielkich ludzi morza, a także dlatego, że induscy książęta zbuntowali się przeciwko brytyjskiemu panowaniu i nakładanym przez Brytyjczyków podatkom. Ci zaś odnieśli pierwsze znaczące sukcesy w czasie wojny siedmioletniej, mając za przeciwnika Thomasa Lallyego, barona de Tollendala, oficera pochodzącego z Irlandii, którego rząd francuski wysłał do Indii w 1758 roku na czele korpusu ekspedycyjnego złożonego z 2000 żołnierzy i dziewięciu statków. Lally-Tollendal nie był żeglarzem i nie potrafił właściwie ocenić sytuacji w Indiach, również dlatego, że uważał, iż wszystko już wie o tym kraju i nie potrzebuje słuchać niczyjego zdania. Miał też pecha - musiał stawić czoło Robertowi Clive'owi of Plassey, jednemu z najlepszych generałów brytyjskich ówczesnej epoki. Jego korpus ekspedycyjny został pobity, a francuskie faktorie Pudućeri i Mahe wpadły w ręce Anglików. Francja odzyskała podupadłe Pudućeri na mocy traktatu paryskiego z 1763 roku. Zachowała ponadto w Indiach faktorie Candranagar, Ka-riikal i Mahe, pozbawione jednak wojskowej ochrony. Jednym z moich wspomnień szkolnych są właśnie te piękne nazwy, recytowane kolejno dziecięcymi głosami niczym wyliczanka. Lally-Tollendal, zawezwany do Francji, został przez parlament skazany na śmierć i ścięty. Jego całkowita klęska to równocześnie początek brytyjskiej potęgi w Indiach.

W tym samym czasie, gdy mozolnie, ale z uporem Brytyjczycy walczyli na morzu, by zawładnąć Oceanem Indyjskim, ich wojska lądowe,

dobrze wyposażone, stale powiększane i zasilane najemnymi sipajami i sprzymierzonymi Marathami, opanowywały kolejne terytoria Indii, tak jak chciał to uczynić Duplex. Czas już skończyć tę długą i niezbyt związaną z morzem dygresję, która była jednak niezbędna, by zrozumieć poczynania trzech interesujących postaci.

2 lutego 1735 roku Bertrand François Mahé de La Bourdonnais -który dziwnym zrządzeniem losu zajmował przez pewien czas umysły paryskich plotkarzy - opuszcza Lorient, port, z którego zazwyczaj wypływano na Wschód. Otrzymał właśnie nominację na gubernatora wysp Île-de-France i Île-de-Bourbon.

Ma 36 lat i jedynie 163 centymetry wzrostu, z czym już zdążył się pogodzić. Pewny siebie, ubrany jak bogacz, czarne oczy, długi nos, duże usta. Urodził się w Saint-Malo. W wieku 10 lat został chłopcem okrętowym, gdy skończył 20, zaciągnął się - jako podporucznik - na służbę Kompanii Wschodnioindyjskiej. W 1725 roku jako dwudziestosześcioletni kapitan fregaty uczestniczył w zajęciu Mahe. Cztery lata później opuścił Kompanię Wschodnioindyjską, by zostać armatorem, wszedłszy w spółkę z gubernatorem Pudućeri, Lenoirem. Teraz jest już człowiekiem o ustalonej pozycji społecznej i sporym majątku. W trakcie lat żeglugi poznał też doskonale Ocean Indyjski. W latach 1730-1732 pływał jako oficer portugalskiej marynarki królewskiej, biorąc udział w ściganiu piratów przy Wybrzeżu Małabarskim. W 1732 roku napisał do siostry: „Nie ma już nic, czego mógłbym pragnąć od losu. Chciałbym jedynie wrócić do ojczyzny, by cieszyć się życiem, które mi pozostało”.

Aktywni ludzie nie przechodzą jednak na emeryturę, mając 33 lata. W podróży powrotnej do Francji La Bourdonnais zachorował i musiał przez kilka miesięcy pozostać na Île-de-Bourbon. „To co zobaczyłem na Île-de-Bourbon, a także na Île-de-France, natchnęło mnie nowymi pomysłami”.

Île-de-Bourbon, dzisiejszy Reunion, to wyspa wulkaniczna o zróżnicowanej rzeźbie terenu (najwyższy szczyt Piton de Neiges, 3069 m), odkryta przez Portugalczyków w 1513 roku i przyznana francuskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej w 1649 roku. Gdy pojawia się na niej La Bourdonnais, wydaje się uśpiona, niemal opuszczona. Uprawia się tu jedynie krzewy kawowca. Île-de-France należała wcześniej do Holendrów, którzy osiedli tam w 1598 roku, a następnie wyjechali. Nazywała

się wtedy, podobnie jak i dziś, Mauritius. Jest nieco mniejsza od Reunionu, również wulkaniczna, ale wyposażona w dobre naturalne porty. La Bourdonnais uznał ją za apatyczną i niemal niewykorzystaną. Powróciwszy do Francji, dzieli się swymi „nowymi pomysłami” z kontrolerem generalnym finansów, Vignorym Philibertem Orry, a także z królewskim komisarzem przy Kompanii Wschodnioindyjskiej.

- Portugalczycy popełnili błąd, opuszczając Maskareny. Wyspy tego archipelagu mogą być naszym najlepszym wsparciem w drodze do Indii i stać się dobrze się rozwijającymi koloniami.

Île-de-Bourbon i Île-de-France są nazywane Maskarenami od nazwiska ich portugalskiego odkrywcy, Pera de Mascarenhasa. Podczas pobytu we Francji La Bourdonnais poślubia Anne-Marie Le Brun de la Franquerie, której rodzice są dobrze ustosunkowani. Zaowocowało to, w połączeniu ze zdolnościami samego zainteresowanego, uzyskaniem godności gubernatora Maskarenów. La Bourdonnais udaje się tam wraz z młodą małżonką. „Rozpoczynając służbę u Jego Wysokości, miałem już majątek - zanotuje później. - Ożywiało mnie jedynie pragnienie okazania się użytecznym dla kraju i zdobycia nieco sławy”. I rzeczywiście będzie użyteczny, ale zamiast sławy - czekają go więzienie i śmierć.

„Nasze kolonie - pisze nowy gubernator od Orry'ego - zamieszkują niezbyt zapobiegliwi osadnicy. Ci, którzy są biedni, narzekają i nie robią nic. Inni stale powtarzają, że myślą wyłącznie o wyjeździe. Chcę to zmienić. Na początek obie wyspy muszą stać się samowystarczalne”.

Pierwsza decyzja: aby uniknąć okresowych klęsk głodu, każdy rolnik ma obowiązek uprawy pięciuset krzewów manioku. La Bourdonnais zachęca również do sadzenia bawełny, indygowca, trzciny cukrowej. Buduje cukrownię, której produkcja znajduje zbyt w Persji, Indiach, Arabii i Europie. Pracowici osadnicy uzyskują pożyczki. Na Île-de-Bourbon, której zagraża głód za każdym razem, gdy morze jest wzburzone i nie dopływają statki z zaopatrzeniem, gubernator stosuje tę samą politykę. Sprowadza bydło z Madagaskaru, wznosi akwedukt w stolicy, Port-Louis, drzewa ścinane w lasach przybierają w stocznich kształt statków. Jednym słowem - modelowa metoda kolonizacji. Aby zabawić i zatrzymać kapitalistów, żona gubernatora wydaje wystawne przyjęcia w wybudowanej przez męża posiadłości Mon Plaisir. Wspominałem już, jak szkodliwe okazały się oszczędności rzucane przez dworzan na Albuquerque'a. I teraz oszczercy starają się osiągnąć swój skutek. Pa-

ryscy intryganci przedstawiają La Bourdonnais'go jako chciwego syba-rytę i satrapę, a przyjęcia organizowane w Mon Plaisir - jako orgie.

Do tego dochodzą jeszcze listy wysyłane przez kapitanów statków. Niektórzy żeglarze, na wpół piraci, mieli w zwyczaju zawijać na île-de-- France, by oddawać się tam hulaszczym uctom. Przybycie nowego gubernatora i sprawowana przez niego władza położyły kres tej swobodzie. Rozwścieczeni, dorzucają jeszcze oliwy do ognia. La Bourdonnais, powiadomiony o tym, śle do Paryża memoriał z wyjaśnieniami. Trafia on do rąk kardynała de Fleury oraz sekretarza stanu do spraw marynarki i kolonii, hrabiego de Maurepas. Ich opinia - przedstawiona królowi - jest jednoznaczna:

- Pan de La Bourdonnais jest najwybitniejszym i najuczciwszym zarządcą, jakiego można sobie wyobrazić. Jest gotowy złożyć dymisję, ale przyjmując ją, Wasza Wysokość wyrządziłby mu krzywdę.

Ludwik XV nie tylko nie przyjmuje dymisji, ale i odznacza La Bourdonnais'go Orderem Świętego Ludwika. Oszczercy umilkną - na pewien czas.

27 października 1740 roku gubernator Maskarenów przyjeżdża do Fontainebleau, gdzie tymczasowo przebywa cały dwór. Ma 41 lat. Od dwóch lat jest wdowcem, stracił też obu synów. Wkrótce powtórnie się ożeni. Teraz jednak sprawy rodzinne zeszły na drugi plan. Celem wizyty w Paryżu jest złożenie na ręce Maurepasa „Raportu o aktualnym stanie kolonii i żeglugi” wraz z ustnym komentarzem. Główną myśl La Bourdonnais'go można ująć następująco: ponieważ wojna pomiędzy Francją z jednej strony a Wielką Brytanią i Holandią z drugiej wydaje się nieunikniona, „można wyciągnąć wielkie korzyści z sytuacji, będąc dobrze uzbrojonym już na samym początku”. Przez gubernatora przemawia sam zdrowy rozsądek. Musimy jednak zdać sobie sprawę z dwóch faktów, które dzisiaj mogą budzić zdumienie. Po pierwsze, za czasów ancien régime'u państwo nie miało monopolu na wyposażanie w broń okrętów wojennych. Przyjaciele La Bourdonnais'go poczynili mu na przykład taką propozycję:

- Aby uzbroić eskadrę, potrzeba 6000 liwrow. Jeśli wyłoży pan jedną dziesiątą tej sumy, my damy resztę.

Finansiści liczą, że pieniądze zwrócą się pod postacią zdobyczy wojennych i łupów z grabieży. Po drugie, admirałowie podejmujący działania na Oceanie Indyjskim muszą - i będzie to dotyczyć również

La Bourdonnais'go - wykonywać rozkazy króla, biorąc równocześnie pod uwagę interes Kompanii Wschodnioindyjskiej. Zalecenia często się pokrywają lub uzupełniają, niekiedy jednak bywają całkowicie sprzeczne. Minister marynarki chce powierzyć gubernatorowi eskadrę złożoną z dwóch statków dostarczonych przez króla i czterech będących darem Kompanii Wschodnioindyjskiej. La Bourdonnais waha się, czy ma je przyjąć, minister nalega:

- Nie musi pan obawiać się Kompanii. Dowodząc okrętami, będzie pan podlegał wyłącznie królowi.

Rezultat będzie następujący: La Bourdonnais wypłynie na Ocean Indyjski na czele bardzo zróżnicowanej floty z mierną lub wręcz złą załogą.

Jego talent i upór sprawią, że statki i ludzie zmieniają się na lepsze - dzięki naprawom, konserwacji, dyscyplinie, zaprawie - ale morze, które tak mu sprzyjało na początku kariery, co najmniej dwa razy go zdradzi. Mimo to odniesie sukcesy. I nie otrzyma żadnej nagrody.

A oto pierwszy sukces: w 1741 roku podpływa do Mahe, francuskiej faktorii, od półtora roku obleganej przez Marathów, uzbrojonych i podlegających przez Brytyjczyków. Wysadza na brzeg żołnierzy, którzy zwyciężają oblegających. Zawiera z lokalnym władcą korzystny układ. Wraca na Île-de-France, a tam czeka na niego wiadomość od dyrekcji Kompanii Wschodnioindyjskiej: „Proszę rozbroić eskadrę i odesłać ją do Francji”.

- Nie bez rozgoryczenia zastosowałem się do tego polecenia. Czym bowiem dysponowałem w 1744 roku, gdy Francja oficjalnie wypowiedziała wojnę Anglii, by bronić naszych faktorii w Indiach? Dwoma rozbrojonymi okrętami i jednym w budowie. Starłem się zrobić wszystko, by nadawały się do walki. Kompania poinformowała mnie z Paryża, że prześle mi - nareszcie! - eskadrę złożoną z pięciu statków. Przypłynęły dopiero pod koniec stycznia, przy czym cztery były w opłakanym stanie. Znow zabrałem się do pracy.

Sześć lat później La Bourdonnais opowie przyjaciółom, którzy odwieźdli go w więzieniu, o swym trudnym życiu na morzu. Miał prawo uważać się za odważnego. Naprawił, ulepszył nędzną eskadrę uzyskaną z Francji, wyposażył w 406 dział, zwerbował dobrą załogę, liczącą 3200 ludzi, w tym siedmiuset Murzynów, co było wówczas nowością. Jednym słowem - uczynił z niej skuteczne narzędzie walki.

- I właśnie wówczas, na początku marca 1746 roku, otrzymałem od gubernatora Dupleix'go list z prośbą o przyłączenie się do niego, wraz z okrętami, w Pudućceri, gdzie przebywał.

Jednym z zamierzeń Dupleix'go w owej epoce było odebranie Brytyjczykom Madrasu, w którym mieli ufortyfikowaną faktorię i zgromadzili wojska. Nie mógł jednak zaatakować tego miasta, dopóki nie usunie krążącej w pobliżu brytyjskiej eskadry. Miał tego dokonać La Bourdonnais, będący w owej chwili dowódcą wszystkich francuskich sił morskich na Oceanie Indyjskim.

Na wezwanie Dupleix'go La Bourdonnais wypływa z Port-Louis w marcu 1746 roku, dowodząc okrętami „Achille”, na którym wywiesił swą banderę, „Saint-Louis”, „Phénix”, „Lys” i „Duc d'Orléans”, wyposażonymi łącznie w 406 dział różnego kalibru. Od dawna na wodach Oceanu Indyjskiego nie pojawiły się tak potężne siły francuskie. Flotylla kieruje się najpierw w stronę Madagaskaru, gdzie La Bourdonnais planuje zaopatrzyć się w świeżą żywność. I właśnie teraz morze zdradza go po raz pierwszy.

- Niedaleko Majotty, jednej z wysp z archipelagu Komory, cyklon zaatakował i rozproszył moje okręty. Jeden z nich rozbił się na rafie i za tonął, drugi stracił omasztowanie. Gdy nawałnica ustała, zebrałem eskadrę w głębi zatoki Antongila, u wybrzeża malgaskiego. Rozmieściłem na lądzie warsztaty naprawcze. Do Pudućceri dopłynąłem ostatecznie 6 lipca 1746 roku. Jako jedna z pierwszych dotarła do mnie wiadomość, że dowódcy wojsk otrzymali od gubernatora rozkaz, by oddawali mi przepisowe honory właściwe mojej randze jedynie wówczas, gdy sam im to zleci. Natychmiast zaprotestowałem, mówiąc, że swoją godność uzyskałem od króla i wymagam, by honory były mi oddawane bez żadnych ograniczeń.

Wspominałem już o talentach i wadach Dupleix'go. Pragnąc powodzenia swych planów podboju, musiał zapewnić sobie współpracę La Bourdonnais'go, tym bardziej że obaj wzajemnie się uzupełniali. Zawiść okazała się jednak silniejsza, a co gorsza, miała zaprowadzić Dupleix'go bardzo daleko.

Po lodowatym powitaniu i kilku równie nieprzyjemnych spotkaniach La Bourdonnais wypływa z Pudućceri z misją zdobycia Madrasu. Uzyskawszy informację o pojawieniu się wrogich okrętów, kieruje się na południe i natyka się na nie w pobliżu Nagapattinam. Zaskoczenie jest

tak duże, że dochodzi do zjawiska niemającego precedensu w dziejach żeglarstwa. Eskadra brytyjska ucieka, nie próbując nawet podjąć walki. Nie zatrzymując się ani na moment, La Bourdonnais udaje się na północ, rozpedza brytyjską flotę osłaniającą Madras i wysadza na ląd oddziały, które zdobywają miasto.

Niewiele udało mi się dowiedzieć o samej bitwie, nie brak natomiast szczegółów dotyczących tego, co działo się później. Dupleix powiedział: „Gdy zajmiemy Madras, musimy zrównać go z ziemią”. Część kronikarzy i historyków użyła nieco innego określenia: „zniszczyć”. La Bourdonnais był innego zdania:

- Część ludności Madrasu nie była wcale do nas wrogo nastawiona i po naszym zwycięstwie mogła nam sprzyjać. Uważałem, że należy wygnać Anglików, nałożywszy na nich wcześniej okup.

Tak też właśnie uczynił. Okup wynosił dziewięć milionów funtów. La Bourdonnais skonfiskował ponadto na rzecz francuskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej zapasy i cenne przedmioty należące do kompanii brytyjskiej, których wartość można by oszacować na 13 milionów funtów. Konflikt pomiędzy Dupleix'm a La Bourdonnais'm stał się w tym momencie tak ostry i skomplikowany, że pogubili się w tym historycy i prawnicy. Obaj uczestnicy sporu wykorzystywali nie tylko uprawnienia związane z pełnionymi przez nich funkcjami, ale i nazbyt ogólne zarządzenia wyższe, które interpretowali każdy na swój sposób. Doszło do tego, że Dupleix wysłał do Madrasu delegację mającą anulować traktat zawarty przez La Bourdonnais'go z Brytyjczykami i zatrzymać samego admirała. Ten zaś nakazał umieścić wysłanników Dupleix'go w więzieniu.

Działo się to we wrześniu 1746 roku. Niedługo później La Bourdonnais otrzymał z Paryża wiadomość, że kontroler generalny finansów Orry, jego główny protektor, popadł w niełaskę.

- Zrozumiałem, że od tej chwili nie mogę liczyć na żadne poparcie. Postanowiłem usunąć się i wrócić na Île-de-France.

Było to coś więcej niż tylko brak wsparcia. Począwszy od tego momentu, można mieć wrażenie, że morze i ludzie zawzięli się tak samo zżarcie na kogoś, kto zbyt długo odnosił sukcesy. Podczas jednego z najpotężniejszych sztormów w historii Oceanu Indyjskiego, jaki dotknął flotę La Bourdonnais'go na północ od Maskarenów, zatoniły dwa jego okręty. A czego dowiaduje się tuż po przybyciu do Port-Louis? Oto niejaki Dumas, dawny gubernator Senegalu, przejął zarządzanie wyspą, otrzy-

mawszy zadanie „wszczęcia starannego śledztwa dla zbadania działań pana La Bourdonnais'go i błędów, które mógł popełnić". Czeką na niego także list od króla Francji: „Proszę niezwłocznie wracać z eskadrą do Francji, wydając w razie potrzeby bitwę napotkanym jednostkom brytyjskim". Z nawałnicy uratowało się zaledwie sześć okrętów i przeżyło łącznie sześciuset ludzi - oto i cała eskadra. Ale skoro król nakazał niezwłoczny powrót, pokieroszowana armada kieruje się na południe-południowy zachód, prosto na „ryczące czterdziestki". Nie napotkano Brytyjczyków ani żadnego statku, ale słynne wody przybrzeżne okazały się godne swej renomy: jeden okręt wyrzuciło na brzeg niedaleko Kapsztadu, inny zmienił hals i zaginął, a pozostałe cztery dopłynęły z trudem do Saint-Paul-de-Loanda (dziś Luanda) w Angoli.

W ówczesnej epoce nie zwracano specjalnie uwagi na odległości ani na czas podróży. Rozkaz króla uwzględniał możliwość udania się na Martynikę, dokąd regularnie kursowały królewskie statki, które mogłyby eskortować flotę La Bourdonnais'go. Niech więc tak będzie, trzeba jedynie przepłynąć Atlantyk po przekątnej. W lipcu 1747 roku admirał dociera do Martyniki. Czy czuje zniechęcenie?

- Odzyskałem nadzieję. Czekając na okręty, które miały mnie eskortować, obmyślałem projekty, których powodzenie wydawało mi się za pewnione i które zrekompensowałyby po części ogromne straty poniesione przez mój kraj. Pozyskałem dla mych zamysłów pana de Caylusa, gubernatora Martyniki. W liście z ministerstwa nakazano mi wysłanie do Paryża jednego z urzędników, by poinformował dwór i Kompanię o sytuacji w Indiach. Zdecydowałem, że sam podejmę się tego zadania.

Po burzliwej podróży La Bourdonnais dotarł do Wersalu 25 lutego 1748 roku. Ministrowie przyjęli go „poprawnie", ale bardzo szybko zrozumiał, że dostał się do klatki lwa.

- Dyrektor Kompanii Wschodnioindyjskiej otrzymał z Pudućceri notę, którą z pewnością zechce Pan nam wyjaśnić...

Mówi to generalny dzierżawca podatkowy Bauquencourt, brat Dupleix'go. Autor noty, o której mowa, oskarża La Bourdonnais'go o przyjęcie od Anglików miliona funtów za odstąpienie od zniszczenia Madrasu.

- Cóż za odrażające oskarżenie! Nie otrzymałem nic od Anglików, a niemal całą moją fortunę pochłonęło uzbrojenie okrętów w służbie króla.

Pojawiają się jednak kolejni oskarżyciele: wszyscy dostawcy wojskowi, których podejrzane konta drobiazgowo badał Orry, zdymisjonowany przyjaciel La Bourdonnais'go. Zgodnie ze sprawdzoną metodą oskarżają admirała o malwersacje, których sami się dopuścili. Ten zaś, przenoszony przez dwie doby z jednego biura do drugiego, traktowany coraz mniej kurtuazyjnie, jest oskarżany o poważne uchybienia na morzu, nieudolność, a wreszcie - potajemne paktowanie z wrogiem. Trzy dni po przybyciu do Wersalu, 1 marca 1748 roku, były gubernator Maskarenów zostaje osadzony w Bastylii.

„W całkowitej izolacji, bez możliwości komunikowania się z kimkolwiek” - to wyjątkowe traktowanie jak na więzienie, w którym tylu słynnych więźniów swobodnie przyjmowało gości. Nie ma żadnej wątpliwości co do tego, że wrogowie La Bourdonnais'go pragnęli jego śmierci lub szaleństwa. Łatwo też zrozumieć, że dwa miesiące po zatrzymaniu więzienny lekarz, wezwany pospiesznie przez strażnika, stwierdził u admirała „objawy paraliżu”. Najprawdopodobniej doszło do niewielkiego wylewu krwi do mózgu. Zalecono stosowane wówczas leczenie: upust krwi. Nie wiadomo jednak dlaczego - albo wiadomo aż nazbyt dobrze - zabieg wykonano dopiero siedem miesięcy po wizycie medyka. I nadal, jeszcze przez ponad rok, trzymano więźnia w pełnym odosobnieniu. Dopiero w kwietniu 1749 roku La Bourdonnais ujrzał w swej celi zakonnika.

- Mam pozwolenie na złożenie panu wizyty i przekazanie, że może pan od tej chwili zażywać codziennie spaceru po wewnętrznym dziedzińcu - oznajmił ojciec Griffet.

Będzie musiał minąć jeszcze rok, by więzień mógł porozumieć się z doradcą i wybrać adwokata.

Oddaliliśmy się bardzo od morskich przygód, ale to admirała i wielkiego żeglarza potraktowano w tak haniebnym sposób. Inni wielce zasłużeni admirałowie będą podobnie cierpieli w innych więzieniach. La Bourdonnais przebywał w Bastylii, pod koniec w mniej nieludzkich warunkach, do 3 lutego 1751 roku, czyli trzy lata bez jednego miesiąca. Cieszył się coraz większym zainteresowaniem paryżan, podzielonych na dwa obozy. Mieszkańcy stolicy wiedzieli, że więzień, u którego ustąpiły objawy porażenia, sporządził memoriał dotyczący wszystkich jego działań. Wiedzieli, że powołano trzystu świadków, a dwie trzecie z nich nie zgodziło się zeznawać. Wyrok wydany po obradach sądu 3 lutego 1751 roku podano niedługo później do wiadomości publicznej. „Człon-

kowe Izby Arsenалу uniewinniają pana Mahé de La Bourdonnais'go, oddalając złożone przeciwko niemu oskarżenia. Co za tym idzie, nakazujemy zgodnie z wolą Jego Wysokości, by go uwolniono i wypuszczono z zamku Bastylji".

Odzyskując wolność, La Bourdonnais nie był wychudzony, wprost przeciwnie, raczej otyły. Sprawiała to więzienna dieta, tradycyjnie bardzo tuczająca. Miał jednak awitaminozę i dolegliwości związane z długotrwałym brakiem ruchu. Stracił wszystkie zęby. Nie rozpoznali go przyjaciele, którzy nie widzieli go od chwili uwięzienia. Przeżył jeszcze niemal trzy lata, coraz bardziej chory. Umarł we własnym domu w Paryżu, na rue d'Enfer, czyli ulicy Piekielnej. Nigdy nie odnaleziono - ani w tym co pozostawił, ani nigdzie indziej - żadnego śladu po „milionie od Anglików".

Jednym z celów, jakie postawili sobie Francuzi w czasie wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych, było niedopuszczenie do zamknięcia drogi morskiej do Indii. Francuski rząd zawarł z Holendrami umowę, na mocy której francuskie wojska rozlokowały się w Kapsztadzie, mającym istotne znaczenie strategiczne. Ministrem marynarki był wówczas markiz de Castries. Na początku marca 1781 roku zaprosił do swego biura pewnego oficera marynarki. I oto siedział przed nim w mundurze pięćdziesięciodwuletni mężczyzna o niepospolitym wyglądzie.

- Było w nim coś z duchownego - stwierdził jeden z podwładnych, będący być może antyklerykałem. - Sprawiał to wielki, wystający brzuch i wyraz twarzy, zarazem rozdrażniony, chytry i sarkastyczny.

Twarz kawalera de Suffrena była otłuszczona, ale niepozbawiona finezji. Mocno wystający długi nos i drgające nozdrza, kąciki ust stale uniesione w poządlwym półuśmiechu. Suffren słuchał bardzo uważnie. Jego czarne oczy błyszczały pod bardzo szerokimi brwiami, od czasu do czasu - gdy chciał się pochylić - przeszkadzał mu brzuch i wtedy rzucał nań gniewne spojrzenie, niczym na wroga.

- Kawalerze - mówił markiz de Castries - wypłynie pan jak najszybciej z Brestu i skieruje się ku Île-de-France. Tam zaś dołączy pan do eskadry hrabiego d'Orves, który z uwagi na starszeństwo obejmie do wodzenie. Zadaniem was obu będzie zniszczenie floty angielskiej przeptywającej w pobliżu Kapsztadu. Wyruszy pan niezwłocznie, nigdzie się nie zatrzymując, i nie będzie atakować żadnego angielskiego okrętu, dopóki nie dotrze do hrabiego d'Orves.

Po wysłuchaniu kilku jeszcze poleceń kawaler de Suffren, nie odzwawszy się ani słowem, pochyla się w ukłonie - tyle tylko, na ile pozwala mu brzuch - i wychodzi. Tydzień później wyrusza z Brestu na czele sześciu okrętów. Wczesnym rankiem 16 kwietnia 1781 roku dociera do Wysp Zielonego Przylądka. Z okrętu flagowego pada rozkaz: „Niech *Artésien* uda się na zwiady, by rozpoznać miejsce do zarzucenia kotwicy w La Praya”. La Praya to port na wyspie Santiago, do którego Suffren zamierza zawinąć, by uzupełnić zapasy wody. Nic nie powinno mu przeszkodzić - Wyspy Zielonego Przylądka należą do Portugalii, a więc są neutralne.

Dwie godziny po otrzymaniu zadania „Arlésieri” jest już z powrotem, płynąc pod pełnymi żaglami i donosząc: „Kilka angielskich okrętów w porcie”.

Oto myśli układające się natychmiast w logiczny ciąg w otłuszczonym, ale sprawnie działającym mózgu Suffrena. Sformułował je w listach do kuzynki, trudnych do odczytania, również dlatego, że mówi w nich o sobie raz w pierwszej, raz w trzeciej osobie. „Nie wiem, jakie to angielskie statki. Płyną w stronę Kapsztadu, to pewne, ale od północy czy od południa? Nie ma to znaczenia, muszę je zniszczyć”. W uszach brzmia mu jeszcze słowa ministra, nakazujące jak najszybciej dotrzeć do Île-de-France. Postanawia jednak: „Zaatakuję te angielskie statki”. Pokonać wroga, gdziekolwiek jest i kiedykolwiek się go spotka - oto jego życiowe credo. Podzielają je inni wielcy dowódcy wojskowi. Jest ósma czterdzieści pięć 16 kwietnia 1781 roku. Suffren zwraca się do swego zastępcy:

- Zechce pan wezwać wszystkich na stanowiska bojowe.

Rozkaz ten został wydany niezwykle wyszukanyim językiem. Bardzo często jednak - w swych złośliwych komentarzach i opiniach - Suffren używa wulgarnych słów, nierzadko w dialekcie prowansalskim, tak jakby chciał równocześnie rozbawić tych z marynarzy, którzy pochodzą z nad Morza Śródziemnego, i zaszokować swych bretońskich oficerów. Strój, w jakim pojawia się na pokładzie, również może dziwić: „Zamiast przepisowego pieroga ma na głowie stary piłśniowy kapelusik, niegdyś biały, teraz dość przybrudzony. Nie używa ani pudru, ani pomady, nie nosi kolczyka, włosy są związane w ogon kawałkiem starego sznurka. Stare trzewiki, płócienne niebieskie spodnie z odpiętymi guzikami przy kolanach. Opadające do kostek pończochy z bawełny lub innego włókna.

Bez zakietu, bez krawata, jedynie koszula ze zgrzebnego materiału, zawsze przepocona i niezapięta przy szyi, z rękawami podwiniętymi powyżej łokci". Dodajmy do tego jeszcze wielki brzuch. I mimo wszystko władczy wygląd.

Plan bitwy morskiej u wejścia do portu w La Praya jest niezmiernie prosty. Suffren naciera z zaskoczenia trzema okrętami na Brytyjczyków stojących przy redzie (później okaże się, że ich dowódca, komandor Johnstone, bawił wówczas na polowaniu), każe dać ognia i ostrzeliwuje ich z dział nieprzerwanie przez półtorej godziny, poważnie uszkadzając statki, a następnie robi zwrot przez burtę i odpływa na pełne morze.

Zwycięstwo nie jest całkowite, gdyż trzy statki nie popłynęły w ślad za Suffrenem.

- Nie zrozumieli sygnałów. Albo ostatni w szeregu nawet ich nie dostrzegli.

Kapitanowie trzech okrętów nie chcieli zrozumieć sygnałów. Jest to jeden z wielu przykładów nieporozumień, do jakich dochodziło pomiędzy Suffrenem a znaczną częścią oficerów.

W jednym z niezliczonych listów, jakie napisał do swej kuzynki, wspomina on tę bitwę morską: „La Praya mogła i powinna była zapewnić mi nieśmiertelność. Ominęła mnie, z mojej własnej lub cudzej winy, jedyna ku temu sposobność". Suffren położył kres brytyjskiemu panowaniu w okolicach Kapsztadu, a to sprawiło, że minister zatrzymał w pamięci wyłącznie odniesiony sukces, zapominając o nieposłuszeństwie. „Jego Wysokość - napisał markiz de Castries do Suffrena - uznał, że postąpił pan jak wojskowy obdarzony wielkim talentem. Nakazał, bym mianował pana dowódcą eskadry". W rzeczywistości Suffren został nie tylko dowódcą eskadry, ale i głównodowodzącym marynarki w Indiach, gdyż hrabia d'Orves, pod którego rozkazami znalazł się Suffren, docierając do Île-de-France, umarł niedługo później.

Suffren jest najlepszym żeglarzem, jakiego kiedykolwiek wysłano z Europy na Ocean Indyjski, znacznie lepszym od znakomitego admirała angielskiego Huguesa, którego zawsze pokonywał lub trzymał w szachu. Jego sukcesy nie przekładały się na ostateczne zwycięstwo jedynie dlatego, że nie otrzymywał wystarczającego wsparcia. Historycy brytyjscy zajmujący się dziejami mórz z uznaniem wypowiadają się o zwycięstwach Suffrena w pobliżu Sadrás, Provedien, Nagapattinam, Kudaluru.

Mimo to w 1782 roku, gdy Suffren panuje nad całym pasem przy-

brzeżnym Indii, pozostaje w konflikcie z większością podległych mu oficerów. Degraduje w tym czasie czterech kapitanów. Jednocześnie spotyka się z entuzjazmem tłumów we francuskich faktoriach, bywa całowany po rękach, gdy tylko zejdzie na ląd, a induscy książęta, będący sprzymierzeńcami Francji, wysławiają go pod niebiosa. Nabab Hajdar-Ali, pełen uwielbienia, przesyła mu z wielką szczodrością pieniądze, broń, amunicję, sprzęt i przyjmuje z niesłychanym wprost przepychem. Warto przy okazji odnotować, że udając się z wizytą, Suffren ubiera się nienaganie: „Peruka starannie naciągnięta i upudrowana à la Catogan, surdut z błękitnego aksamitu z szerokimi złotymi galonami, jedwabny kaftan przetykany czerwoną nicią, a w ręku czarny pieróg”. Nabab przebywa wraz z armią 40 mil, by spotkać się ze swym przyjacielem, obsypuje go prezentami - czasem jest to diamentowa egreta, odczepiona od własnego turbanu, kiedy indziej mauretański strój, cenne pierścienie lub nawet słoń. Suffren nie odważa się powiedzieć, że nigdy nie włoży mauretańskiego stroju, ale zdecydowanie odmawia przyjęcia słonia. Nabab ofiarowuje mu wówczas wartość zwierzęcia w złocie.

Z jednej strony mamy więc do czynienia z szaleńczą przyjaźnią, swego rodzaju fascynacją, z drugiej zaś z nieufnością lub niechęcią, a w najlepszym razie z rezerwą. Dlaczego?

- To drobny szlachcic - mówią oficerowie z Wielkiego Korpusu.

Rodzina Suffrena, przybyła w XIV wieku z włoskiej Lukki, zasłużyła się we Francji przede wszystkim w sądownictwie. Zajmuje jednak liczącą się pozycję wśród prowansalskiej szlachty. Ojciec kawalera de Suffrena jest markizem de Saint-Tropez. Biali oficerowie o wielkich nazwiskach uważają, że to zbyt mało. A w oczach bretońskich oficerów, których ma pod swoimi rozkazami najwięcej, jest zbyt prowansalski, zbyt mocno to podkreśla. On zaś, obdarzony zarówno wyostrzoną intuicją, jak i wrażliwością ukrytą pod zwałami tłuszczu, wyczuwa wrogość i uwydatnia jeszcze bardziej swe cechy, staje się, jak już mówiłem, wulgarny. Czy przeszłość może choć trochę wyjaśnić jego złożony charakter?

Suffren ma 53 lata, gdy odnosi największe sukcesy na Oceanie Indyjskim. Zdążył się już wyróżnić w wielu bitwach morskich z Brytyjczykami, zwłaszcza na wodach amerykańskich, pod rozkazami hrabiego d'Estaing. Przez długi czas pozostawał również w służbie zakonu joan-nitów. Jako kawaler maltański ścigał piratów na Morzu Śródziemnym, nabierając biegłości taktycznej i umiejętności podejmowania szybkich

decyzji. Tam też wykształcił własną koncepcję dowodzenia: dobrotliwy stosunek do marynarzy, niewykluczający surowości, wręcz skrajną bezwzględność w razie uchybień i wielkie wymagania wobec oficerów. Jako głównodowodzący w Indiach mianuje oficerami marynarzy, którzy wyróżnili się odwagą i umiejętnościami żeglarskimi, nie zwracając uwagi na ich szlachectwo. Wielu to się bardzo nie podoba i zapamiętują to na długo. „Wyprzedził w tym jakobinów!”.

Pomówmy teraz o bajlifie Suffrenie. W zakonie maltańskim była to godność wyższa od komandora, dająca przywilej noszenia Orderu Wielkiego Krzyża. Zostawszy kawalerem maltańskim, Suffren złożył, zgodnie z regułą zakonu, śluby bezżeństwa i wstrzemięźliwości. Przestrzeganie tego typu ślubu nie było zbyt łatwe dla mężczyzn prowadzących życie raczej żołnierskie niż zakonne. Suffren nie ożenił się i nic nie wiadomo, by miał miłosne przygody. Wspominałem już jednak o korespondencji, jaką utrzymywał przez całe życie z tajemniczą kuzynką z prowincji. Listy te, z których część opublikowano, zostały przed oddaniem do druku przejrzone, by „nie ranić poczucia przyzwoitości”. A zatem zaostrożono nam apetyt, ale nie zaspokojono głodu. Z tego, co nam udostępniono, można wyciągnąć wniosek, że sangwiniaczny bajlif nie tylko kochał swą kuzynkę, ale i jej pożądał: „Przesyłam Ci, moja droga przyjaciółko, medalion, później doślę też popiersie i portret. Będiesz mnie miała pod rozmaitymi postaciami, z wyjątkiem tej, której pragnę”. Czy kochał kogoś innego w sposób mniej platoniczny? Oto krótki fragment listu wysłanego do tej samej adresatki z Île-de-France: „Będę z Tobą zupełnie szczery, droga przyjaciółko. Ten kraj mnie osłabia. Jest tu wiele ładnych kobiet i przyjemnie się tu żyje”. A więc ładne kobiety, przystojni chłopcy, czy jedno i drugie? W korespondencji Suffrena z hrabią de Vergennes, ministrem spraw zagranicznych, pojawia się postać młodego hrabiego Bielke, Szweda i katolika, którego bajlif wydawał się popierać z wielką życzliwością. Historycy napisali, że Suffren zalecał kapitanom ułatwianie szczególnego rodzaju przyjaźni wśród członków załogi, by marynarze rzadziej włóczyli się po tawernach. Nie odnalazłem jednak tego tekstu.

Suffren, przebywający nadal w Indiach, zaniepokoił się, gdy pod sam koniec 1783 roku fregata, przybyła z Francji, przywiozła mu rozkaz: „Proszę niezwłocznie wracać”. Dotarłszy do Tulonu, zrozumiał, że nie popadł w niełaskę. Stany Prowansji przyjmują go jak bohatera, a dwa tygodnie później czeka go triumfalne powitanie w Wersalu. Ludwik XVI

prosi, by opowiedział o swoich wyczynach. Przyszły Ludwik XVIII wita go uściskiem. A Maria Antonina oznajmia:

- Dobrze wykonał pan swoją pracę. Pokażę zaraz, co mnie udało się zrobić.

Wychodzi, a po chwili wraca z delfinem na rękach. Suffren otrzymuje godność wiceadmirała i kawalera Orderu Ducha Świętego. Malta mianuje go swoim ambasadorem we Francji.

Jak się jednak wydaje, mimo tych zaszczytów Suffren został ostatecznie nieco odsunięty od dworu, być może ze względu na zjadliwe słowa dotyczące prowadzenia działań wojennych. Nie ma żadnych tekstów mówiących o ostatnich latach jego życia, które okrywa tajemnica. Nie wiadomo, kim byli jego przyjaciele, a kim wrogowie. Nie znamy nawet dokładnej daty śmierci. Zmarł we własnym łóżku w domu przy ulicy Jacob w Paryżu, z powodu „dny, która zaatakowała serce”. Było to w grudniu 1788 roku, być może ósmego. W ostatnich momentach towarzyszył mu brat, arcybiskup Sisteron.

Saint-Malo jest kolebką wielkich żeglarzy. Oto nie tylko stale powtarzane, banalne stwierdzenie, niemal frazes, ale i historyczna prawda. Słyszeliśmy już, jak Bertrand Mahé de La Bourdonnais obiecuje: „Uczynię z Île-de-France naszą najlepszą podporę na drodze do Indii”. Słowa dotrzymał. A to, co stworzył, okazało się użyteczne, wręcz niezbędne również po jego śmierci, będącej skutkiem niesprawiedliwego i nieludzkiego uwięzienia.

Po odejściu Suffrena Francja, pozbawiona eskadr zdolnych zmierzyć się z brytyjską flotą wojenną na Oceanie Indyjskim, musiała odwołać się do sprzymierzeńców ostatniej szansy - korsarzy. Ci zaś, prowadząc na zlecenie Francuzów zaciekle walki, znajdowali wsparcie w dwóch miejscach: Saint-Malo we Francji i Port-Louis na Oceanie Indyjskim. Do tego drugiego portu zawijali pomiędzy dwiema wyprawami, by dzielić się łupami. Ci zuchwali, doświadczeni, lubiący przygody Francuzi swymi nękającymi działaniami znacznie opóźnili brytyjską supremację na morzu. Największą sławę spośród nich zyskał Robert Surcouf.

Saint-Malo to gniazdo os - mówili Anglicy. Robert Surcouf, wodzący się ze starej irlandzkiej rodziny, która na skutek prześladowań schroniła się w Bretanii, już w dzieciństwie nabrał przekonania, że na świecie nie ma nic bardziej nienawistnego od Anglików. Przyjaźnił się

wówczas z najgorszymi urwisami, z którymi siał postrach w mieście. Za karę został wysłany do seminarium, gdzie często dostawał bity. Pewnego dnia jednak ugryzł tak mocno jednego z profesorów, że księża postanowili odesłać go do domu.

- Mój chłopcze - powiedział ojciec - sam się o to prosiłeś. W przyszłym tygodniu wypływasz w morze.

- O niczym bardziej nie marzyłem.

I tak w 1786 roku - w wieku 13 lat - Robert Surcouf został chłopcem okrętowym. Jego los wcale nie zapowiadał się przyjemnie. Bryg nosił nazwę „Héron”, żeglował wzdłuż brzegu między Saint-Malo a Kadyksem, miotany wiatrem w Zatoce Biskajskiej. Młody Surcouf uważał wreszcie swoje życie za cudowne.

- Nadszedł dzień, w którym postanowiłem zwiedzić świat, po płynąć o wiele dalej. Zaciągnąłem się jako marynarz na „Aurore”, do wodzonej przez kapitana Tardiveta.

Miał wówczas 16 lat. „Aurore”, której bazę wypadową stanowił Port-Louis, przewoziła do Indii czarnych niewolników schwytych na wschodnim wybrzeżu Afryki. Nikt na pokładzie nie okazał żadnych uczuć, gdy podczas postoju w Pudduceri, pod koniec września 1789 roku, otrzymano wiadomość o zdobyciu 14 lipca Bastylii. Liczyła się przede wszystkim praca, kolejna podróż po niewolników i ponowne wzięcie kursu na Angolę. Zdarzył się jednak wypadek. W czasie sztormu „Aurore” wpadła na podwodną skałę. Pod pokładem znajdowało się wówczas czterystu zakutych w łańcuchy Murzynów. Okręt zatonął tak szybko, że nie zdążono się nimi zająć. Wszyscy biali zdołali się uratować i dotarli do brzegu. Dwa tygodnie później, gdy wiatr ucichł, kapitan zdecydował, że należy odzyskać dobra pozostałe we wraku, inaczej mówiąc - na cmentarzysku, jakim stała się u afrykańskich wybrzeży „Aurore”. Surcouf „wykazał się takim zaangażowaniem, że kapitan mianował go oficerem”.

Jak się wydaje, uroczyste proklamowanie republiki we Francji nie poruszyło tego żeglarza, podobnie jak zresztą wcześniej zdobycie Bastylii. Właśnie po raz pierwszy w życiu - a miał 20 lat - objął dowództwo statku. Jest to niewielki, lekki, dość szybki żaglowiec o nazwie „Créole”. Przyjemnie nim dowodzić, a pasażerowie byli niezbyt wymagający - to nadal czarni niewolnicy. Na handlu ludźmi wzbogaciło się we Francji wiele szanowanych rodzin. A nominacja na dowódcę następnego okrętu stanowiła punkt zwrotny w karierze Surcoufa.

- Mam do pana wystarczająco dużo zaufania, by powierzyć mu dowodzenie moją „Emilie” - powiedział jeden z armatorów z Port-Louis. - Popłynię pan na Seszele, skąd przywiezie, tak szybko jak to tylko możliwe, towary, których listę przekazałem swemu przedstawicielowi na okręcie. Oto pańskie pełnomocnictwo.

Należało wówczas jak najszybciej dostarczyć kukurydzę i ryż, gdyż Île-de-France zagrażał głód - od czasów La Bourdonnais'go rolnictwo nie przestało tam podupadać. A jeśli chodzi o pełnomocnictwo, winien jestem czytelnikowi kilka słów na jego temat.

Starałem się tu i ówdzie wyjaśniać różnicę pomiędzy słowami „korsarz” „pirat” i „flibustier”. Pirat to zwykły bandyta, który atakuje na morzu każdy napotkany statek. Po schwytaniu zostaje powieszony bez uprzedniego postawienia pod sąd. Korsarz nie jest wyjęty spod prawa, ma list kaperski, podpisany przez króla lub jednego z jego przedstawicieli, upoważniający go do atakowania nieprzyjacielskich statków handlowych. Jeśli zostanie schwytany, uzyskuje status jeńca wojennego. Flibustierowie są natomiast korsarzami grasującymi na wodach w regionie Karaibów.

Surcouf uzyskał, jako kapitan „Emilie”, innego rodzaju status - dowodził uzbrojonym statkiem handlowym. Mógł bronić się przed atakami nieprzyjacielskich jednostek, wojennych lub handlowych, ale nie wolno mu było rozpoczynać walki. Można się zastanawiać, co to za wyrafinowany wielbiciel prawa morskiego obmyślił tę kategorię. Z tego co wiem, nie przetrwała długo i jest bardzo prawdopodobne, że Surcouf nie zadał sobie trudu, by przeczytać do końca tekst otrzymanego dokumentu. Dowodził trójmasztowncem z czterema działami na pokładzie -wreszcie miał działa!

„Jak najszybciej dostarczy pan zboże zakupione na Seszelach”. Surcouf wrócił do Port-Louis dopiero po pół roku od wypłynięcia w morze. W tym czasie przekazał swojemu armatorowi i władzom Île-de-France wieści pod postacią sześciu zdobytych okrętów brytyjskich, w tym dwóch z lukami wypełnionymi po brzegi ryżem. Jak widać, od samego początku Surcouf dał się poznać jako urodzony korsarz - był niezrównanym dowódcą, niezmiernie odważnym, a przy tym umiejącym właściwie ocenić każdą sytuację, doskonale znał wszystkie wojenne fortele, rzadko okazywał litość, a w walce nikt nie dorównywał mu brawurą. Działami posługiwał się wyłącznie z bliska, gdy już dochodziło do abor-

dażu nieprzyjacielskiego statku. Mając cztery działa i 18 ludzi na pokładzie, zdobył między innymi, podczas pierwszej podróży, angielski statek „Triton” ze stu pięćdziesięciosobową załogą i dwudziestoma działami. Zbliżył się do niego, zatykając na przedni maszt flagę angielskiej łodzi pilotowej pływającej po Gangesie. Oto podstęp właściwy korsarzom, ale - jak widać - nie tylko im. W walce Surcouf zabił własnoręcznie, strzałem z karabinu, angielskiego kapitana. Gdy wracał do Port-Louis, wysławszy tam wcześniej większość swych łupów i przywożąc pozostałe, mógł myśleć, że zbił fortunę. Właśnie skończył 21 lat. Wezwał go wówczas gubernator wyspy:

- Jako kapitan „Emilie” miał pan wyłącznie status dowódcy uzbrojonego statku handlowego. Wszystkie te dobra należą nie do pana, lecz do państwa.

- To się jeszcze okaże.

Ujawni się teraz inna cecha charakteru korsarza: niewiarygodna wprost zręczność i zawziętość, z jaką walczył w obronie swych interesów. Opuściwszy gubernatora, Surcouf pożeglował bez chwili zwłoki do Francji. Przybył do Saint-Malo, wskoczył w dyliżans i oto już jest w pełnym kurzu i błota Paryżu pod rządami Dyrektoriatu. Nie dając się oneśmielić, wdiera się do gabinetów wysoko postawionych urzędników, dociera nawet do dyrektorów. Ci go wysłuchują, prawią mu komplementy, nie przeczą, że ma rację, jest wierzycielem narodu, ale w skarbcu są pustki. Odważny korsarz pojmuje, że okazanie uprzejmości nowej władzy może okazać się dobrą inwestycją w dłuższym przedziale czasowym.

- Niech i tak będzie. Przekazuję skarbowi państwa część mojej zdobyczy. Dwie trzecie.

Pozostaje jeszcze 60 000 funtów, które Surcouf wkrótce otrzyma. Korzysta z okazji, by zaręczyć się z Marie-Catherine Blaize de Maison-neuve, córką jednego z armatorów. Poślubił ją trzy lata później, w czasie kolejnej podróży do Francji. Wcześniej jednak zyskał majątek i sławę.

Surcouf dowodził kilkoma okrętami i pojmał lub zniszczył dziesięciokrotnie więcej nieprzyjacielskich statków. Siał postrach na Oceanie Indyjskim, a także na szlaku wiodącym przez Atlantyk do Indii. Starając się go unikać, okręty brytyjskie uciekały się także do podstępu z fałszywą flagą, ale odgadywał ich zamiary, niczym myśliwy obdarzony dobrym węchem, który wyczuwa zwierzynę. Znał ponadto doskonale wszystkie

rodzaje statków, ich omasztowanie i olinowanie, ich zachowanie przy różnych prędkościach. Nieprzerwanie obmyślał nowe fortele wojenne: załoga w przebraniu, udawanie okrętu w niebezpieczeństwie podczas szykowania się do ataku, szalupy opuszczane na wodę nocą z zapaloną latarnią na szczycie masztu dla zmylenia pogoni. Najbardziej jednak lubił ten niezmiernie brutalny sport, jakim była walka podczas abordażu.

Surcouf był zarozumiały, władczy, a nawet porywczy, ale także inteligentny, serdeczny i uwodzicielski. Wyobraźmy sobie mężczyznę mającego 180 centymetrów wzrostu (bardzo dużo na ówczesną epokę), korpulentnego, o okrągłej twarzy pokrytej piegami, „małych i dzikich” oczach, wąskich wargach i lekko spłaszczonym nosie. Jego zęby były niezwykle białe - co w owych czasach zdarzało się rzadko - z czego korzystał, często i chętnie się uśmiechając. Zjednywał sobie wszystkie załogi, choć narzucał im jednocześnie żelazną dyscyplinę i wymagał największych poświęceń w walce. W *Voyages, aventures et combats* Louis Garneray, który przez sześć lat uczestniczył w wyprawach korsarskich z Surcoufem, zanim postanowił gnuśnieć na angielskich hulkach, pozostawił dobry reportaż z jednego z najśłynniejszych epizodów wojny korsarskiej - zdobycia „Kenta” 7 sierpnia 1800 roku w Zatoce Bengalskiej. Surcouf miał wówczas 26 lat. Jego sława była już ugruntowana, zdążył też zebrać już spory majątek.

Tego dnia, o nieokreślonej godzinie w pierwszej połowie poranka, marynarz pełniący wachtę na bocianim gnieździe sygnalizuje pojawienie się statku po podwietrznej „Confiance”, przy przedniej bakburcie. Okręt kieruje się na północ, tak jak „Confiance”, płynąc z wiatrem. Jednym słowem - żaglowce zbliżają się do siebie.

- Duży? - pyta bosman. - Przyjrzyj się dobrze, zanim odpowiesz.
- Bardzo duży!

Dowódca wachty nie musi nawet zawiadamiać Surcoufa, gdyż ten jest już na pokładzie. Znalazł się tu w tej samej chwili, gdy rozległ się okrzyk marynarza z bocianiego gniazda. „Nawet leżąc w kajucie, wyczuwa nieprzyjaciela aż po horyzont” - mówiło wielu jego podwładnych. W rzeczywistości to zdolność wyjątkowo szybkiego reagowania, ubarwiona przez legendę, a także swego rodzaju instynkt. Surcouf wspiął się już po szczeblach drabinki wantowej z lunetą w rękę. Zbliżający się statek jest długi, wystaje wysoko ponad wodę, „ma szeroko rozmieszczone maszty”. Trzy godziny później było już wiadomo, że to „Kent”,

1500 ton, 38 dział. Garneray, który był też doskonałym malarzem i marynistą, nie zapisał dokładnej wyporności „Confiance'a”, aie namalował oba statki tuż obok siebie podczas walki. Widać wyraźnie, że okręt Surcoufa jest co najmniej sześciokrotnie mniejszy od przeciwnika, a także o wiele niższy. Ma też co najwyżej sześć dział po każdej stronie.

- Gotować się do bitwy!

Surcouf wykrzyczał ten rozkaz, zanim jeszcze zszedł na pokład. Angielski statek jest duży i groźny, ostrożność nakazywałaby więc zejść mu z drogi. Sam Surcouf nie zawsze podejmuje walkę ze znacznie przewyższającym go przeciwnikiem. Poprzedniego dnia - 6 sierpnia 1800 roku - umknął, dojrawszy Anglików. Tym razem jednak nakazał przygotować się do walki. Dlaczego? Czy w okamgnieniu zdołał ocenić na odległość zdolności manewrowe angielskiego statku, wziąć pod uwagę stan morza i siłę wiatru, wyobrazić sobie ustawienie obu statków, gdy będą już blisko siebie, obliczyć, jak będzie mógł go zaatakować, dostrzec inne jeszcze elementy, o których nawet nie pomyślałem? Czy był to impuls podyktowany geniuszem właściwym zwycięzcom, niezawodny instynkt, pozwalający w ciągu kilku sekund zebrać i oszacować nawet złożoną sytuację? Ci, którzy zacytowali później słynny opis zdobycia „Kenta”, nie zadawali sobie takich pytań. Zajęli się wyłącznie samymi faktami. Ale czyż najbardziej interesującym - z psychologicznego punktu widzenia - faktem nie jest ta nagle decyzja? Nie potrafię przestać o tym myśleć, spoglądając na portret Surcoufa, jego okrągłą twarz z szeroko rozstawionymi oczyma, które patrzą na mnie w zamyśleniu, niezwykle jak na człowieka czynu.

Również dzisiaj rozkaz gotowania się do walki sprawia, że serca tych, którzy go słyszą, zaczynają bić szybciej. A gdy nieprzyjaciel staje się coraz bliższy - zwłaszcza jeśli jest to okręt - czas wydaje się straszliwie dłużyć. Stwierdzenie to było tym prawdziwsze w epoce Surcoufa, kiedy dwa żaglowce nie zbliżały się do siebie tak szybko jak dwa niszczyciele. Przygotowania pozwalały na szczęście zająć umysł. Należało rozłożyć worki i hamaki wzdłuż parapetów, by zamortyzować strzały, przysunąć do dział pociski i ładunki prochu w woreczkach oraz rozstawić tu i ówdzie cebrzyki z wodą, które przydadzą się w razie pożaru... Chirurg musiał otworzyć kufer z narzędziami, które dziś wydają się archaiczne, ale praktykujący wówczas lekarze posługiwali się nimi z niewiarygodną wprost zręcznością i szybkością. Marynarze wkładają czystą bieliznę,

jedzą, tego dnia mają na to czas, później pozostaje im już tylko czekać. O dziesiątej widać już artylerię Anglików: 26 dział tworzących baterię i 12 dział na mostku.

- Przyjaciele, to z pewnością statek Kompanii Wschodnioindyjskiej. Czeka nas niewiele pracy, a później podzielimy między siebie miliony!

Kawa i rum, rozdawane w tym momencie, pozwalają uciszyć ostatnie lęki.

Nagle dym przy burcie angielskiego okrętu, a kilka sekund później -detonacja. Ten ostrzegawczy wystrzał oznacza tradycyjnie: „Pokażcie flagę”. Jeszcze na to za wcześnie, trzeba zyskać na czasie. I podtrzymać morale załogi. Dwudziestosiedmioletni korsarz, dowódca doświadczony w walce i dobry psycholog, odwołuje się teraz do prastarej metody, znanej już za czasów Homera - jest nią znieważanie przeciwnika. Dzisiaj nazwalibyśmy to działaniem propagandowym, indoktrynacją. Wrzaski Surcoufa dochodzące z mostku trójmasztowca z pewnością miały w sobie więcej ekspresji, ale nie były mniej skuteczne. Dowodem tego jest fakt, że na skutek jego podżegania załogę ogarnia szczerza wściekłość. Marynarze zaczynają wraz z nim krzyczeć i przeklinać, grozić Anglikom, których statek jest olbrzymem kołyszącym się na falach, wyposażonym w 38 dział.

I wszystkie te działa oddają nagle salwę, nad morzem pojawia się chmura dymu, słychać potężne grzmienie. Żadna kula nie dosięgła „Confiance'a”. Surcouf każe wciągnąć na maszt francuską flagę i podkreślić ten fakt wystrzałem armatnim. Tradycji stało się zadość, walka jest teraz nieuchronna. Korsarz przedstawia taktykę działania:

- Nie będziemy walczyć z tym olbrzymem strzałami z dział. Mamy ich o wiele mniej niż oni. Jest nas jednak stu trzydziestu, a ich z pewnością nie więcej. Dobierzemy się do nich podczas abordażu.

- Tak, tak, podczas abordażu!

Błędem byłoby sądzić, że rozkaz „Przygotować się do abordażu!” jest równie prosty do wykonania jak „Naprzód, na bagnety!”. Udany abordaż wymaga szybkich i dokładnych manewrów, które trzeba wcześniej starannie wyjaśnić marynarzom. Trzeba też zorganizować późniejszą walkę - i tym właśnie zajmuje się teraz Surcouf. Niskie reje „Confiance'a” posłużą za pomost, z którego będzie można wskoczyć na położony wyżej mostek angielskiego statku. Przed rozpoczęciem walki z użyciem siekier i białej broni zostaną rzucone granaty. Najlepsi strzelcy będą celować

z bocianich gniazd do wszystkich noszących mundury ozdobione galonami, wiadomo bowiem, że załoga pozbawiona oficerów traci błyskawicznie wolę walki. Wyposażeni w piki będą mieli dość szczególne zadanie - stojąc na mostku, będą tymi pikami zawracać Francuzów, którym przyszloby do głowy uciekać przed walką na własny okręt. Wszystko zostało przewidziane.

- A jeśli Anglicy będą strzelać z dużych dział?

- Jeszcze tego nie zrobili, a za moment będzie za późno. Zbliżymy się tak bardzo, że przestaniemy obawiać się pocisków, które będą przelewały ponad naszymi głowami.

Tak wielka odwaga popłaca. Angielski statek jest już na tyle blisko, że można odczytać jego nazwę: „Kent”. I na tyle blisko, by dostrzec zaskakujący widok - w tylnej części mostku tego wielkiego statku daje się zauważyć „pełen wdzięku sztab zachwycających młodych kobiet, ubranych z wyszukaną elegancją, które przyglądały się nam spokojnie spod parasolek, jakbyśmy byli dla nich wyłącznie obiektem zainteresowania”. Statki angielskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej przewoziły często pasażerki, wypływające z Anglii lub do niej wracające albo też udające się z jednego portu indyjskiego do drugiego. Podróże wiązały się wówczas z pewnym ryzykiem, ale najwyraźniej pasażerki „Kenta” czuły się bezpiecznie. Co myślał kapitan, co sądzili jego oficerowie? Jak się wydaje, uważali, że niewielki trójmasztowiec nie odważy się zaatakować. A nawet jeśli to zrobi, duże działa w gnieniu oka sprawią, iż pójdzie na dno.

Surcouf nie dał im takiej szansy. Osiągnął cel, jaki sobie postawił - miał zbliżyć się do „Kenta” tak, aby zaatakować go od strony najbardziej nachylonej ku morzu. Anglik, gdy tylko zrozumiał zamiary przeciwnika, wykonał manewr, żeby zmienić hals, ale korsarz go wyprzedził i podszedł prawą burtą od zawietrznej. „Kent” otworzył wówczas ogień. Za późno. Salwa armatnia zniszczyła niewielki maszt bramzągła „Confiance’a”, lecz nie uszkodziła wcale kadłuba statku. To, co nastąpiło teraz, było naprawdę zdumiewające.

„Confiance” zdołał przywrzeć do burty „Kenta”, a wszyscy Anglicy - oficerowie, marynarze, żołnierze i nawet eleganckie pasażerki - myśleli, że francuski żaglowiec, zniszczony przez pociski, zaczyna tonąć, że się poddaje, a nawet prosi o pomoc. Wszyscy obecni na angielskim statku zbliżyli się do parapetu chroniącego przed strzałami, wychylając się z zaciekawieniem, niczym widzowie mający miejsca na balkonie w teatrze.

I właśnie wtedy spadły na nich pierwsze granaty i pojawili się zniecka pierwsi napastnicy.

Poszły w ruch siekiery, szable, sztylety, pistolety. Garneray, opisując tę walkę, użył zwrotu „wielka rzeź”. Anglicy i Francuzi potykają się o trupy. „Proszę pozwolić mi pominąć milczeniem bolesne dla mnie wspomnienia, obraz walczących na nadburciu *Kenta*, którzy spleceni w uścisku wpadali do wody, gdzie jedną ręką zadawali ciosy sztyltem, a drugą starali się utrzymać na powierzchni. W tym samym czasie inni, których kołysanie statku wyrzucało poza pokład, ginęli, zmiażdżeni pomiędzy dwoma okrętami”. Cóż za dziwny sposób pomijania wspomnień milczeniem. Gdy granat ranił śmiertelnie kapitana „Kenta”, dowodzenie przejął jego zastępca. Na pomoc przybywali kolejni Anglicy, potem jeszcze następni i następni.

- A niech to, chyba ożywiają!

Nieco później Surcouf miał się dowiedzieć, że na pokładzie „Kenta” znajdowało się poza załogą dwustu pięćdziesięciu marynarzy, przejętych z innego angielskiego statku, który stanął w ogniu. Mimo tego wsparcia szala zwycięstwa przechyliła się na stronę korsarzy i dowódca „Kenta” poddaje okręt. Jedno jest zadziwiające - niedługo później, w bardzo krótkim czasie po straszliwej rzezi, zapanowuje na zdobytym okręcie porządek. Już wcześniej Surcouf zezwolił na dwie godziny grabieży, nakazuje jednak jej zaprzestać i natychmiast znajduje posłuch. Słyszy krzyki pasażerek, które schroniły się w swych kabinach - zwycięzcy próbują sforsować drzwi.

- Zostawić te damy w spokoju!

I tak się dzieje. Prawdą jest, że marynarze wiedzieli, iż zostanie dokonany uczciwy podział, zgodny ze ściśle przestrzeganą tradycją - odpowiednia część łupów dla kapitana, inna dla oficerów w zależności od ich stopnia, inna dla chirurga i jeszcze inna dla załogi. Dzięki temu wrócą do kraju jako ludzie bogaci, jeśli tylko nie przepuszczą wszystkiego na orgie. Wiedzieli to, ale i tak złóżmy hołd autorytetowi Surcoufa.

Epilog opisanych powyżej wydarzeń daje nam okazję uczynić to po raz wtóry. Surcouf, doprowadziwszy angielski statek do Port-Louis, otrzymał, tak jak cztery lata wcześniej, wezwanie do gubernatora île--de-France.

- Proszę dostarczyć mi sztabki złota i baryłki ze złotonośnym piaskiem, znalezione na pokładzie „Kenta”.

Tym razem korsarz nie wdaje się w dyskusję:

- Jeśli nie my, to nikt nie będzie miał tego złota. Wyrzucić sztabki i baryłki za burtę!

Jak się wydaje, marynarze, posłuszni dowódcy lub równie wściekli jak on, po raz kolejny wykonali jego polecenie. Ile w tym historycznej prawdy? Żałuję, że Garneray nie potwierdził tych wydarzeń. Fakt, że Surcouf poświęcił z tak dużym trudem zdobyty skarb, z jednej strony pozostaje w zgodzie z jego charakterem - „Nikt nigdy do niczego mnie nie zmusił” - z drugiej zaś może dziwić, wzięwszy pod uwagę, że był człowiekiem niezmiernie dbałym o swój majątek. Nie wiadomo jednak, czy korsarz nie odzyskał później zatopionego złota z „Kenta”.

Surcouf spotkał po raz pierwszy Napoleona - wówczas pierwszego konsula - w maju 1803 roku, po zerwaniu pokoju z Amiens. Otrzymał wtedy propozycję nominacji na komandora i objęcia dowództwa nad częścią sił morskich w Zatoce Bengalskiej. Wiązało się to naturalnie z podległością jednemu z admirałów. Korsarz podziękował i odmówił. Bonaparte przechadzał się tam i z powrotem po biurze, z rękoma na plecach, przyglądając się z wielkim zaciekawieniem potężnemu Surcoufowi.

- Panie Surcouf, lepiej niż kto inny zna pan naszą sytuację na morzu. Co pan o niej sądzi?

Rozmowa, która się nawiązała, pokazuje, że korsarz był doskonale zorientowany i potrafił patrzeć na sprawy szerzej.

Surcouf: Pyta mnie pan, generale, o rzeczy bardzo istotne, ale Lloyd's Register of Shipping każe mi myśleć, co następuje - w latach 1795-1797 Anglia straciła 180 statków więcej niż my. Wnioskuje stąd, jako że nasze eskadry poniosły w tym czasie liczne klęski, że to korsarze przyczynili się do tak korzystnego wyniku dla naszego narodu. Od sześciu lat Anglicy zdobyli proporcjonalnie tyle samo naszych okrętów co wówczas, my zaś potroiliśmy swe zdobycze. Proszę teraz policzyć, ile straciła Anglia w walce z korsarzami, i zobaczy pan, że ci z nawiązką pomścili przegraną pod Abu Kirem.

Bonaparte: I co, pana zdaniem, wynika z tych faktów?

Surcouf: Gdybym miał zaszczyt stać na czele francuskiego rządu, pozostawiłbym w portach wszystkie okręty liniowe, nie wszczynalbym walk z brytyjskimi flotami i eskadrami, ale rzuciłbym na wszystkie

morza jak najwięcej fregat i lekkich jednostek, które w krótkim czasie doprowadziłyby do upadku angielski handel i Anglia musiałaby zdać się na naszą łaskę. Kraj ten żyje wyłącznie z handlu i tylko w ten sposób można go ugodzić.

Bonaparte: To, co pan mówi, jest bardzo poważne, ale musi mieć pan rację, gdyż pańskie stwierdzenia mają poparcie w liczbach. Nie mogę jednak, mając na względzie choćby samo tylko dobre imię Francji, unicestwić naszej marynarki wojennej. Proszę, byście - pan i pańscy przyjaciele - nadal godnie służyli ojczyźnie, tak jak dotychczas.

Jest możliwe, że Surcouf nieco przeredagował wypowiedź swego rozmówcy, by stała się dla niego bardziej pochlebna. Po latach dialog nabiera jednak rezonansu historycznego. „Kraj ten żyje wyłącznie z handlu”. Czy jeszcze okrutniejsze i bardziej wyniszczające działania korsarzy rzuciłyby Wielką Brytanię na kolana? Prawdopodobnie nie. A blokada kontynentalna, zamysł zrodzony być może w trakcie rozmowy wielkiego wodza z korsarzem, również okazała się niewystarczająca.

Kariera Surcoufa nie zakończyła się wraz z powrotem do Francji w 1803 roku. Zostawszy armatorem w Saint-Malo, wraz ze swym teściem zarządzał okrętami „Caroline”, „Nouvelle-Confiance”, „Marsouin” i „Napoléon”, które ściagały brytyjskie statki handlowe na morzach wokół Europy i Azji. Zgromadził w owym okresie wielki majątek. Mówi się, że pieniądze szczęścia nie dają. Surcouf je lubił, ale mu nie wystarczały. Jeszcze nie wtedy.

W lutym 1807 roku przygląda się wodowaniu okrętu, którego projekt sam nakreślił. Na dziobie „Revenanta” znalazła się przedziwna postać: człowiek wychodzący z grobu i uwalniający się z całunu. Nazwa statku - francuskie słowo *revenant* oznacza ducha i zjawę lub osobę dawno niewidzianą - i posąg oznaczają, że Surcouf, który znów staje się korsarzem, powraca tam, gdzie odnosił tak wiele sukcesów, na Ocean Indyjski. I znów doświadczony wilk morski - choć ma zaledwie 35 lat - sieje postrach w tym regionie świata. Pod koniec 1807 roku musi przemieścić tak wielu marynarzy na zdobyte okręty, że zaczyna mu brakować ludzi i nie pozostaje mu nic innego jak tylko zakończyć podróż i powrócić do Port-Louis.

- Potrzebuję wypoczynku. Wracam do Francji.

Jak można się domyślać, jego stosunki z lokalnymi władzami wcale nie uległy poprawie.

- Tak czy inaczej - oznajmia gubernator - musi pan pozostawić tu „Revenanta”. Jest nam niezbędny do obrony wyspy.

Niech i tak będzie, korsarz odpłynie na fregacie. W ostatniej chwili kolejne żądanie:

- Mamy tu pięćdziesięciu siedmiu Portugalczyków, oficerów i cywilów. Weźmie ich pan na pokład, by mogli wrócić do ojczyzny.

- Fregata jest przeciążona. A w razie spotkania z wrogiem pasażerowie będą przeszkadzali załodze.

- Proszę uznać, że otrzymał pan właśnie oficjalny rozkaz.

Surcouf nie podejmuje dalszej dyskusji, Portugalczycy wsiadają na statek. I wysiadają z niego - wraz z pilotem - w kwadrans po podniesieniu kotwicy. Gubernator zdąży jeszcze wysłać ostatnią wiadomość: „Niedopuszczalna niesubordynacja. Polecam zająć wszystkie pańskie dobra”. Chodzi, rzecz jasna, o majątek i posiadłości pozostawione przez Surcoufa na wyspie. Korsarz i armator w jednej osobie ma jednak we Francji fortunę, dzięki której może do końca życia opływać w dostatki, a zawartość kufra zabranego na pokład wprawi w zdumienie mieszkańców Saint-Malo.

- Nie był to powód, by dać się ograbić. Wróciłem do Paryża i za pisałem się na audiencję u admirała Decrèsa.

Decrès, ówczesny minister marynarki, uznał, że ten na poły fiskalny problem nie leży w jego gestii.

- Sprawię, że przyjmie pana cesarz.

Cesarz okazał się równie serdeczny jak wcześniej pierwszy konsul.

- Byłem zadowolony, że gratulował mi zwycięstw, ale zastanawiałem się, kiedy będę mógł złożyć skargę na postępowanie gubernatora De-caena.

W końcu mu się udało. Najpierw poruszył sprawę zarekwirowania „Revenanta”. Napoleon słuchał go uważnie. Niekiedy zadawał pytania, ale zawsze wysłuchawszy wcześniej z niezwykłą uwagą poprzedniej odpowiedzi. Historycy odnotowali tę umiejętność cesarza, która straszliwie oneśmiała rozmówców.

- Kapitanie - powiedział wreszcie - rozumiem pańskie rozżalenie, ale interes kolonii wymagał zarekwirowania statku. Decaen nie przekroczył swoich uprawnień, gdyż nakazał wypłacić odszkodowanie za jego uzbrojenie.

Surcouf opowiedział więc o zajęciu posiadłości. Napoleon zwrócił się do Decrès'a:

- Chcę otrzymać raport w tej sprawie. Pragnę oddać sprawiedliwość temu, kto zrobił najwięcej dla honoru Francji na Oceanie Indyjskim.

Korsarz uklonił się, zamierzając wyjść.

- Panie Surcouf, aby dać dowód mojego szacunku, uczynię pana kawalerem Legii Honorowej.

Odznaczenie to, istniejące zaledwie od czterech lat, cieszyło się wówczas największą estymą, i wiązało się z rentą. Surcoufowi los sprzyjał do samego końca. Został baronem cesarstwa, miał dwóch synów i trzy córki, a podległe mu korsarskie statki pozwalały stale powiększać majątek. Gdy Napoleon uciekł z Elby i powrócił do Tuileries, posłaniec dostarczył mu list od Surcoufa: „Sire, moje ramię i moja szpada zawsze są do pańskiej dyspozycji”. Ekskorsarz został mianowany dowódcą legii i miał pod swoimi rozkazami 4000 ludzi. Nie zaszkodziła mu nawet wierność cesarzowi - po Restauracji nadal pozostawał armatorem i nadal był równie bogaty.

W grudniu 1821 roku, gdy nadzorował w stoczni budowę trójmasztowca, poczuł się źle. Miał dopiero 52 lata, ale był bardzo otyły. Zmarł pół roku później w swym zamku Riancourt, niedaleko Saint-Malo. Odprawiono go na miejsce wiecznego spoczynku, w miasteczku korsarskim, na pokładzie łodzi spowitej w czerń, w otoczeniu pięćdziesięciu łódek.

Jeszcze przed śmiercią Surcoufa Francuzi przegrali walkę o dominację na Oceanie Indyjskim. Dawałem już tego zapowiedź, mówiąc o Suf-frenie. W 1815 roku Brytyjczycy, których przewaga na subkontynencie indyjskim nie przestała rosnąć, rozgościli się już na Cejlonie, Malajach i Singapurze, a nawet na Île-de-France, odebranej Francji w 1810 roku i przemianowanej znów na Mauritius. Australia, znajdująca się na granicy z Pacyfikiem, kolonizowana stopniowo bez większych przeszkód od chwili jej symbolicznego przejęcia na własność przez Cooka w 1770 roku, umacniała jeszcze brytyjską hegemonię, która trwała ponad wiek.

„Podbój Indii był znaczącym, unikatowym wydarzeniem w historii świata oceanów - napisał Auguste Toussaint. - Po raz pierwszy europejski naród zdołał podbić wielkie azjatyckie państwo, i to państwo, które od niepamiętnych czasów było w Europie uważane za symbol wschodniej wielkości i potęgi”. Wielka Brytania odczuwała niemalą dumę z tego dokonania, z władzy, jaką sprawowała na odległość nad wieloma milio-

nami ludzi. To właśnie od Indii Rudyard Kipling rozpoczął swoje monumentalne dzieło piewcy brytyjskiego imperializmu. A konieczność utrzymywania dominującej pozycji na szlaku do Indii była dla Brytyjczyków niezastąpionym bodźcem do działania.

W dziejach oceanów dochodzi do niezmiernie różnorodnych zdarzeń. Podczas gdy armaty admirałów i korsarzy grzmia u wybrzeży Indii, daleko na południu piraci sprzymierzają się lub walczą ze sobą o zupełnie inne zdobycze.

3

Republika piratów

Wśród dokumentów omawianych na posiedzeniach Rady Królewskiej w 1701 roku znalazł się memoriał dotyczący sposobu zniesienia holenderskiej supremacji nad Kapsztadem i Batawią, inaczej mówiąc - metody odciążenia Holendrom drogi do Indii. Autor proponował, by Francja sprzymierzyła się w tym celu z arabskimi sułtanatami na północnych wybrzeżach Oceanu Indyjskiego, a także z pirackim królestwem na Madagaskarze. Ludwik XIV wzruszył ramionami:

- Arabowie są wrogami chrześcijan. I nie można zupełnie ufać banitom.

Królowie Francji dobrze znali tych banitów, gdyż często mieli okazję o nich słyszeć. Jeszcze przed początkiem XVIII wieku liczni francuscy piraci trudnili się rozbojem w „wyklętym trójkącie” Oceanu Indyjskiego, którego boki stanowiły brzegi wschodniej Afryki i Arabii, Indii oraz linia prosta wiodąca od Madagaskaru po południowy cypel Półwyspu Indyjskiego. Vasco da Gama opłynął Przylądek Dobrej Nadziei w 1498 roku. W 1508 roku jeden z okrętów Tristão da Cunhy, dowódcy jednej z pierwszych portugalskich wypraw podążających śladem Vasco da Gamy, został pochwycony przez francuskich piratów w Kanale Mozambickim. W 1530 roku powieszono w Mozambiku kapitana Boudarta z La Rochelle. Była to kara za splądrowanie kilku portugalskich karawel. Sto lat później francuscy piraci nadal siali postrach na całym Oceanie Indyjskim, ale też cieszyli się tu największym szacunkiem. W latach 1680-1685 dołączyli do nich flibustierzy przybyli z Antyli, gdyż

z różnych przyczyn* tamtejsze życie straciło dla nich powab. Obok Bractwa z Wybrzeża przybyłego z Tortugi - Żółwiej Wyspy znaleźli się też angielscy flibustierzy z Jamajki. Piractwo na Oceanie Indyjskim umiędzynarodowiło się i rośnie w siłę z tej prostej przyczyny, że ataki na okręty kompanii indyjskich dają równie dobre rezultaty jak niegdyś przechwytywanie hiszpańskich galeonów na Morzu Karaibskim. Okręty, przybywające z Europy wraz z nastaniem letniego monsunu, przewożą broń, narzędzia, ubrania i pieniądze. Wracają zaś, popychane powiewami monsunu zimowego, mając pod pokładem przyprawy, rośliny lecznicze i różnego rodzaju cenne produkty - kadzidła, lakę, in-dygo, drewno sandałowe, heban, wyroby z bawełny i jedwabiu. „W obu wypadkach łupy są doskonałe - napisał John Avery. - Broń, narzędzia i ubrania zostawiamy dla siebie. Przyprawy i inne cenne przedmioty sprzedajemy zawsze po dobrej cenie”.

Komu? Kupcom, którzy - o czym się jeszcze bliżej przekonamy -nie zadają zbyt wielu pytań na temat pochodzenia towarów.

Okolo 1695 roku armatorzy z Bristolu wyposażyli w broń żaglowiec o nazwie „Duke”, który miał za zadanie „stawić czoło flibustierom i piratom grasującym na Morzu Karaibskim”. Armatorzy byli wynagradzani dobrami znalezionymi na statkach flibustierów i piratów, a te pochodziły ze splądrowanych okrętów hiszpańskich. Tłumienie bandytyzmu morskiego było zatem równie dochodowe jak sam bandytyzm. Zdarzało się wręcz, że kapitan Gibson, dowódca „Duke'a”, decydował, czy ten lub inny kontrolowany statek należy do piratów, wyłącznie z uwagi na bogactwa, jakie przewoził. Dokonywano wówczas grabieży, zatapiano statek, a jego załogę wysadzano na odludnym brzegu. Nie było powodu, by wspominać później komukolwiek o spotkaniu na morzu. Zastępca Gibsona, John Avery, był wówczas młodym mężczyzną, bystrym i zdolnym do refleksji. Doszedł do wniosku, że jego udział w zyskach z grabieży był nieproporcjonalnie mały w stosunku do grożącego mu niebezpieczeństwa i uciążliwości uprawianego zawodu, podczas gdy w tym samym czasie armatorzy z Bristolu uzyskiwali bez większego trudu olbrzymie dywidendy. Przy okazji każdego pobytu w Kingstonie na Jamajce Avery spędzał sporo czasu w tawernie

* Patrz część *Atlantyk*, rozdział 4 „Piraci, bukanierzy i korsarze”.

„U dzielnych marynarzy" i tam po raz pierwszy usłyszał, jak koledzy po fachu opowiadają o swoich sukcesach na Oceanie Indyjskim. Z częścią z nich zdarzyło mu się nawet rozmawiać niedługo po tym, jak upłynnili swoje towary w Nowym Jorku lub Bostonie. Widać było wyraźnie, że nie brakowało im niczego.

- Karaiby - mówili - to już skończone. Trzeba wiedzieć, kiedy zmienić region polowania.

Wczesnym rankiem dwa dni później John Avery pojawił się w kajucie kapitana.

- Co jest? - zapytał Gibson, lekko bełkocząc.

- Podnieśliśmy kotwicę. Jesteśmy już na morzu.

- Jak to? Chyba pan oszalał. Nie wydałem takiego polecenia.

- Teraz ja wydaję polecenia. Ta kajuta należy już do mnie, zechce ją pan opuścić.

Gibson w jednej chwili wytrzeźwiał, wspiął się na mostek, a tam przekonał się, że załoga była posłuszna jego zastępcy.

- Kierujemy się na Kapsztad - wyjaśnił Avery Gibsonowi. - Jeśli jednak woli pan wrócić do Kingstonu, każe opuścić szalupę i odpłynie pan wraz z tymi, którzy zechcą udać się z panem.

Za tym rozwiązaniem opowiedziało się pięciu marynarzy i Gibson oddalił się wraz z nimi, nie przestając obrzucać Averyego wyzwiskami. Nowy kapitan był wytrawnym żeglarzem, minął bez żadnych zająć Przyładek Dobrej Nadziei i dotarł do ustronnej zatoki w północno-wschodniej części wybrzeża Madagaskaru. Dostrzegł tam dwa słupy, nieruchome, ze zwiniętymi żaglami - ani śladu życia na mostku.

- Spuścić szalupę - polecił Avery. - Niech szczęściu ludzi uda się na zwiad. Bez broni. Pokażmy, że mamy pokojowe zamiary. I bez obaw, nasze działa są gotowe do ostrzału.

Plan sprawdził się doskonale. Oba słupy należały do piratów przebywających już od dłuższego czasu na Madagaskarze. Gdy tylko ci zobaczyli nadpływający statek i jego działa, uciekli do dżungli. Pojawienie się szalupy z marynarzami bez broni dodało im odwagi. Nawiazano pierwszy kontakt. Avery zaproponował, by z nim pracowali. Zerknąwszy jeszcze raz na armaty, wyrazili zgodę, a umowę przypieczętowano przy tafii. Kilka dni później wszyscy wzięli kurs na północ.

Nowi towarzysze podróży najwyraźniej znali interesujące regiony oceanu. Na Morzu Arabskim, na wprost ujścia Indusu, pojawił się pew-

negó dnia wczesnym rankiem, w lekkiej mgłę, duży statek, omasztowany i olinowany na sposób induski, z rozwiniętymi wszystkimi żaglami.

- Kurs wprost na niego - polecił Avery marynarzowi przy sterze.

Obydwa słupy wykonały dokładnie taki sam manewr. Avery patrzył przez lornetę, niezbyt przejrzystą, mającą wąskie pole widzenia. Doświadczone oko flibustiera pozwoliło mu jednak dojrzeć licznych żołnierzy na mostku statku, do którego się zbliżali. Widać było również działa. Gdy znaleźli się odpowiednio blisko, kapitan wydał rozkaz:

- Ostrzegawczy wystrzał!

- Ostrzegawczy wystrzał! - powtórzył jego zastępca, francuski szlachcic de Sale.

Nastąpił wybuch i kula armatnia wpadła do wody tuż przed dziobem statku. Ten zaś odpowiedział gradem pocisków, a wokół „Duke'a” wy-prysnęły strumienie wody. Gdy morze uspokoiło się i opadł dym, dostrzeżono, że na szczycie rei pojawiła się duża, opatrzona godłem flaga -była to bandera Wielkiego Mogoła. Dynastia Wielkich Mogolów to dynastia władców turecko-mongolskich wywodzących się od Timura i Czyngis-chana, która panowała w Indiach od początku XVI do początku XIX wieku.

Bogactwo Wielkiego Mogoła, panującego władcy, było już wówczas legendarne i nie można było nie zaatakować jednego z jego okrętów, nawet dobrze uzbrojonego. Avery, stosując taktykę dobrze znaną flibu-stierom, poprowadził swój statek prosto na przeciwnika, nie zaprzestając ostrzału z dział. W tym czasie obydwie słupy odważnie dokonały abordażu, równocześnie z obu burt. Operacja się powiodła i pół godziny później żołnierze Wielkiego Mogoła złożyli broń. Atakujący splądrowali wszystkie zakamarki statku i zgodnie z tradycją zgromadzili całość zdobyczy u stóp największego masztu. Łupy - przedmioty ze złota, drogocenne kamienie itp. - dorównywały tym, które pozyskiwano na hiszpańskich galeonach. Przybyły na pokład Avery wypowiedział pamiętne słowa, które zacytowano niemal w tej samej formie w licznych tekstach, zwłaszcza angielskich:

- Nigdy dotychczas piraci nie mogli uważać się - w równym stopniu jak my - za szczęściarzy. Zachowajcie spokój, unikajcie kłótni i pijatyk. Nasza przyszłość jest zapewniona.

Na pokładzie znajdował się inny jeszcze skarb - jedna z córek Wielkiego Mogoła wraz z liczną świtą. Zamierzała udać się do Arabii.

W pełnym przepychu stroju, zawoalowana - widać było tylko oczy - płakała, błagała o łaskę dla siebie i swoich towarzyszek. Bardzo niewiele piratów zabijało młode, ponętne kobiety. Kronikarze odnotowali, że Avery poślubił córkę Wielkiego Mogoła „wedle wschodnich obyczajów, nie żywiąc skrupułów, że nie czyni tego wedle obrządku Kościoła angikańskiego”. Cóż za przejrzysty eufemizm - jedynym pytaniem bez odpowiedzi pozostaje tylko to, jak dużą rolę odegrała tu przemoc. Pozostali członkowie załogi postąpili podobnie z księżniczkami i służkami, wchodzącymi w skład świty. Dla wszystkich starczyło bogactw i kobiet. W jednym z listów Avery ego, przechowywanych w Archiwach Królewskich w Londynie, możemy jednak przeczytać, że „gdy zbliżali się do wyspy (Madagaskar), ich miłość do tych kobiet znacznie już ostygła”.

John Avery wybrał na kryjówkę wyspę Nossi-Bé (*Nosy Be*), znajdującą się w pobliżu północno-zachodniego wybrzeża Madagaskaru. Miejsce było malownicze i pięknie położone, a sama wyspa górzysta, po części pokryta dżunglą, łatwa do obrony. Podporządkowawszy sobie miejscowego władcę, Avery nakazał zbudować w głębi zatoki Antongila prawdziwy fort, którego strzegły liczne działa pochodzące ze splądrowanych statków. Niewielka kolonia piratów prosperowała tu znakomicie przez kilka lat pod rządami Johna Avery ego, w późniejszym czasie znanego bardziej jako Długi Ben. Francuski szlachcic nazwiskiem de Sale, będący nadal jego zastępcą, zakochał się w żonie swego szefa i pożył jej tak bardzo, że zorganizował spisek - próbę skrytobójstwa. Zdemaskowany, otrzymał karę zgodną z miejscowymi obyczajami - wbito go na pal.

A co stało się z Johnem Averym, zwanym Długim Benem? Niezbędna jest tu krótka dygresja z dziedziny krytyki historycznej. Nie zawsze można bowiem znaleźć szczegółowe informacje w obfitej literaturze dotyczącej piratów grasujących na Oceanie Indyjskim. Podobnie jak w epickich poematach rycerskich czyny dokonane przez wielu ludzi bywają przypisywane jednej postaci, wyjątkowo znanej lub barwnej. Mroki tajemnicy okrywają długie okresy życia poszczególnych bohaterów. Listy i dokumenty ginęły w pożarach i morskich katastrofach. Brałem pod uwagę wszystkie te luki, redagując niniejszy rozdział. Gdy w trakcie opisywania takiego czy innego manewru lub walki cytuję Avery ego lub innego żeglarza, nie mam wątpliwości, że w danych okolicznościach nie mogły paść inne słowa.

Wracając zaś do Johna Avery'ego, oto jedna z wersji jego dalszych dziejów, wedle kapitana C. Johnsona, autora *A General History of the Pirates*, dzieła opublikowanego w Londynie w 1720 roku. Po zdobyciu okrętu Wielkiego Mogoła Avery wcale nie pozostał na Madagaskarze. Opuściwszy bez uprzedzenia dwa słupy, dotarł na Jamajkę. Tam podzielono łupy i załoga „Duke a” rozjechała się po świecie, by w spokoju korzystać z dóbr zdobytych za sprawą podwójnej nieuczciwości. Avery powrócił z ogromną kolekcją szlachetnych kamieni do Londynu, później zaś przeniósł się do Bideford w hrabstwie Devon. Tam z kolei miał umrzeć w biedzie, nie mogąc otwarcie sprzedać swego skarbu, wyzyskiwany przez pokątnych maklerów, którzy „w okrutny sposób go szantażowali”.

Znalazłem liczne błędy w pracy Johnsona, gdy pisałem *Histoire de la flibuste*. Żaden z gubernatorów, urzędników czy flibustierów z Jamajki nigdy nie wspomniał o powrocie „Duke a” do portu w Kingstonie. Moim zdaniem obie wersje pełnego przygód życia Długiego Bena są po części prawdziwe i być może nastąpiły kolejno po sobie: przywódca piratów wrócił do Anglii po kilkuletnim pobycie w swej małgaskiej kryjówce (co zrobił tam ze swoimi bogactwami?), a jego życie zakończyło się mniej więcej tak, jak opisał to Johnson. Do czytelnika należy wybór.

Wydaje się jednak pewne, że w tym samym czasie, w latach 1685--1720, liczne bandy piratów z Oceanu Indyjskiego miały na wybrzeżu Madagaskaru ufortyfikowane siedziby, podobne do tej, którą miał zbudować Avery. Jedną z najbardziej znanych należała do Johna Pro, który na piractwie dorobił się fortuny, po czym został hodowcą bydła, podobnie jak korsarze z Santo Domingo. Będąc niemal wyłącznym dostawcą dla awanturników z wyspy, żył w luksusie, prowadził dom otwarty, miał złotą i srebrną zastawę oraz cenne tkaniny i meble. Nie było wśród nich krzesel i foteli, gdyż na statkach widywano jedynie ławy, a wszystkie sprzęty pochodziły z łupów.

W Sainte-Marie - tak Pro nazwał swą posiadłość - były fortyfikacje i działa, podobnie jak w Nossi-Bé, na wypadek ewentualnej wizyty okrętów policyjnych. Te zaś praktycznie wcale się nie pojawiały. Często natomiast widywano amerykańskie statki handlowe, rzucające kotwice w pobliżu tego czy innego siedliska piratów. Przy pływano, by odkupić od korsarzy łupy, które następnie sprzedawano w Ameryce Północnej.

Kilka lat wcześniej piraci grasujący na Oceanie Indyjskim zaczęli sami upłynniać swoje zdobycze na Antylach i wschodnim wybrzeżu kontynentu północnoamerykańskiego. Ryzyko było jednak zbyt duże, a ponadto jaka strata czasu! Wreszcie o wiele bardziej woleli pośrednictwo amerykańskich kupców. Zwłaszcza że ci przywozili im na Madagaskar narzędzia i wszelkie inne towary, których potrzebowali.

W owej epoce Ameryka Północna znajdowała się w posiadaniu Anglików, a angielskie prawo wymagało, by handel w tej kolonii pozostawał wyłącznie w rękach angielskich. Kupcy, którzy skupywali łupy piratów z Oceanu Indyjskiego, osiągnęli tak duże zyski, że bez większej straty mogli opłacać wysokich urzędników amerykańskich, by ci nie wypytawali zbyt gorliwie swych podwładnych o pochodzenie importowanych towarów. Celnicy byli skłonni przymykać oczy, jeśli również o nich nie zapomniano. I tak, od samej góry do dołu hierarchicznej drabiny wszyscy byli zadowoleni.

Tu i ówdzie dało się jednak słyszeć protesty purytanów, a ówczesny gubernator Nowego Jorku, pułkownik Benjamin Fletcher, postąpił źle, działając nazbyt niedyskretnie. Otrzymałszy w prezencie statek, sprzedał go oficjalnie za 800 funtów szterlingów. Pochwalił się też przed przyjaciółmi innymi podarunkami: pochodzącymi z Arabii sztabkami złota i „piękną szkatułką wypełnioną klejnotami”. Wybrał się ponadto na przejażdżkę karetałą ciągniętą przez sześć koni w towarzystwie niejakiego kapitana Tew, cieszącego się powszechnie sławą pirata, choć nie miano na to oficjalnych dowodów. Nieostrożny gubernator został odwołany, gdy tylko doniesiono na niego władzom w Londynie.

W tamtych czasach nic jednak nie działo się szybko. Hrabia de Bel-lomont, mianowany nowym gubernatorem Nowego Jorku, mieszkał w Londynie. Poprosił o „nieco czasu”, by uporządkować sprawy przed objęciem stanowiska. Zajęło mu to dwa lata. W tym okresie - ku zadowoleniu niemal wszystkich - Fletcher nadal piastował tymczasowo urząd, z którego go usunięto. W Londynie Bellomont poznał niejakiego Livingstone'a:

- Panie gubernatorze, przybywam z Ameryki i jestem do pańskiej dyspozycji, by udzielić wszelkich informacji.

Livingstone stał w rzeczywistości na czele „syndykatu” oszustów, w mniejszym lub większym stopniu konkurującego z „organizacją” Fletchera. Przybył do Londynu, by rozeznac sytuację po nominowaniu

no-

wego gubernatora. Doskonale wiedział, jak rozmawiać z naiwnym Bel-lomontem:

- Trzeba koniecznie przywrócić w Ameryce moralność i zapewnić bezpieczeństwo na Oceanie Indyjskim, usuwając stamtąd piratów. Wy starczy wyposażyć w broń prywatny okręt wojenny, nadać mu królewskie pełnomocnictwa i przekazać dowództwo kapitanowi na tyle odważnemu, by stawił czoło piratom. Jeśli chodzi o koszty uzbrojenia, znam kilku majątnych dżentelmenów, w tym kilku lordów z londyńskiej Izby Handlowej, którzy są gotowi w każdej chwili wyłożyć kapitał. Ja sam chętnie się przyłączę, a także mój amerykański przyjaciel, Giles Shelley.

Livingstone ani słowem nie wspomniał, że Giles Shelley należał do „kupców” cieszących się największą popularnością wśród piratów, którzy jego nazwiskiem ochrzcili nawet jeden ze swych portów na Madagaskarze.

- Panie gubernatorze, również pan mógłby zainwestować pieniądze w to przedsięwzięcie, które, proszę zauważyć, nic by nie kosztowało. Wprost przeciwnie: przynosiłoby dochody, gdyż nasz statek konfiskowałby naturalnie łupy znalezione u piratów.

Statek policyjny działałby zatem na bardzo zbliżonych zasadach do tych, które obowiązywały „Dukea” w czasach, gdy John Avery był tam zastępcą kapitana. Livingstone robił wszystko, by przekonać Bellomonta:

- Jeśli zaś chodzi o kapitana, mam na oku odpowiednią osobę. To pięćdziesięcioletni Szkot, William Kidd. Cieszy się w Nowym Jorku ugruntowaną sławą z uwagi na swą uczciwość i skuteczność. Jeśli pan sobie życzy, możemy go zatrudnić.

Hrabia Bellomont wyraził na to zgodę.

„William Rex, William III, z łaski Boga król Anglii, Szkocji, Francji i Irlandii, obrońca wiary, do naszego ukochanego i wiernego kapitana Williama Kidda, dowódcy okrętu *Adventure Galley*.” - tak rozpoczął się rozkaz wyjazdu, opatrzony pieczęcią króla Anglii i przekazany Williamowi Kiddowi w Londynie w marcu 1696 roku.

Nowo mianowany dowódca okrętu, urodzony około 1645 roku w Greenock w Szkocji, był synem pastora. Niewiele wiadomo, co działo się z nim przed 1695 rokiem. Jak się wydaje, doskonale ułożył sobie życie. Wiosną 1691 roku poślubił bogatą wdowę, wchodząc w posiadanie licznych dóbr - pięknego domu w Nowym Jorku, drugiego położonego w okolicach Harlemu, rozsianych tu i tam posiadłości. Miał też

kilka statków handlowych, których bazą wyjściową był port nowojorski. Dał się poznać jako ktoś dobrze wychowany, wstrzeźliwy, zupełnie niezainteresowany wizytami w kabaretach. Jednym słowem, modelowy przedstawiciel burżuazji, typowy brytyjski kolonista na wschodnim wybrzeżu przyszłych Stanów Zjednoczonych, mający zapewnioną pozycję w lokalnych wyższych sferach, do których należeli miejscowi kupcy, pośrednicy i właściciele ziemscy. Zaliczał się do nich także Livingstone, stojący na czele syndykatu przemysłowców.

Livingstone pochodził ze Szkocji. Gdy skontaktował się z Kiddem, również Szkotem, wiedział, że kapitan był flibustierem na Morzu Karaibskim. Nie piratem, lecz korsarzem mającym pełnomocnictwa króla Anglii. W swych innych pracach wykazałem, do jakiego stopnia granica pomiędzy działaniami piratów oraz korsarzy bywała często niewyraźna i nietrwała. Czy Kidd próbował w latach 1660-1690 także najzwyczajszego piractwa? Nie można tego jednoznacznie potwierdzić, zwłaszcza w świetle następnych wydarzeń.

W kwietniu 1696 roku Kidd rozpoczął w Londynie werbunek oficerów i marynarzy. Wybierał tylko samych najlepszych. Okazał się tak wymagający, że udało mu się zebrać jedynie 80 ludzi. Nie wystarczyło to, gdyż w grę wchodził statek o tak dużej wyporności jak „Adventure”, przeznaczony do walki z piratami. Kidd liczył, że skompletuje do końca załogę w Nowym Jorku. Wyruszył tam w maju. Gdy tylko opuścił ujście Tamizy, został zatrzymany przez „Duchesse”, fregatę Królewskiej Marynarki Wojennej. Oficer Jego Królewskiej Mości wszedł na pokład i wygłosił płomienne przemówienie, mające na celu zachęcenie wszystkich obecnych do wstąpienia do marynarki królewskiej. W owej epoce była to częsta praktyka, gdyż nie zawsze udawało się łatwo znaleźć chętnych do zaciągu. Mimo protestów Kidda, część załogi skorzystała z oferty i opuściła statek. „Adventure” musiała zawrócić do Londynu, a jej kapitanowi nie pozostało nic innego, jak zastąpić niezwykle starannie dobranych członków załogi ochotnikami zwerbowanymi pośpiesznie z tłumu „zawsze gotowych do wypłynięcia w morze”, jakich nie brakowało w żadnym z ówczesnych portów.

Nie można wykluczyć, że zdarzenie to miało decydujące znaczenie dla dalszych kolei życia Kidda. Wszystko działo się tak, jakby angielska Admiralicja - przejmując rolę Fatum - dosłownie przymusiła kapitana Kidda do ponownego wejścia w najgorsze środowisko ludzi morza, choć

bardzo starał się od niego zdystansować. „Adventure” dotarła do Nowego Jorku w lipcu 1696 roku. Podróż minęła bez większych niespodzianek, udało się nawet zająć jeden francuski statek. Przez następne dwa miesiące Kidd znów kompletował załogę. Dopiero 6 września wyruszył z pierwszą misją zwalczania piratów. W Nowym Jorku pozostawił swoje piękne domy, żonę, dzieci i - już na zawsze - reputację człowieka uczciwego.

Żagle jego statku nie zdążyły jeszcze zniknąć za horyzontem, a już gubernator Fletcher, wściekły z powodu zwolnienia, ale nadal pełniący swe funkcje, zapieczętował list, który napisał do londyńskich lordów:

„Niejaki kapitan Kidd, przybyły tu niedawno, pokazał nam rozkaz wyjazdu podpisany przez Jego Wysokość i opatrzony Wielką Pieczęcią Anglii. Jego misja ma polegać na ściganiu i chwytniu piratów. Gdy tu przebywał, zjeżdżali się do niego ze wszystkich stron chętni do wzbogacenia się, różnego rodzaju rzezimieszki, rabusie, zwabieni perspektywą łatwych zdobyczy. Podniósł kotwicę, mając na pokładzie 150 ludzi, których większość - jak mi powiedziano - pochodzi z tej prowincji. Uważa się tutaj powszechnie, że z wielkim trudem przyjdzie mu wypełnić powierzone zadanie, zwłaszcza gdy nie pozyska dobrych łupów. Jeśli bowiem nie będzie płacił, nie zdoła narzucić swej władzy takiej załodze”.

Do pewnego stopnia Fletcher miał rację.

Nie minął jeszcze rok od pierwszego podniesienia kotwicy przez „Adventure”, gdy kapitan Barlow, dowódca „Septera”, zatrudniony przez angielską Kompanię Wschodnioindyjską do ochrony arabskich i induskich statków, złożył następującą skargę lordom z londyńskiej Izby Handlowej:

- Kapitan Kidd, zamiast ścigać piratów, sam został jednym z nich na Morzu Czerwonym. Wyraźnie rozpoznałem, że statkiem, który zaatakował ochraniający przeze mnie konwój, był „Adventure”.

Kilka tygodni później przemiana kapitana Kidda stała się przedmiotem niezliczonych rozmów we wszystkich tawernach na wschodnim wybrzeżu Ameryki Północnej. Pojawiały się coraz to nowe informacje. Widziano jakoby Kidda biesiadującego na Madagaskarze w kryjówce Culliforda, herszta piratów cieszącego się wyjątkowo złą sławą. Marynarze pływający na „Adventure” oddawali się niekończącym się pijatykom w portach, w których zatrzymywał się statek. Ich kieszenie były

pełne złota i diamentów. Atakowali miasta i torturowali mieszkańców, by zmusić ich do wyznania, gdzie ukrywają skarby. Tak rodziła się legenda. Kidd stawał się jednym z najsłynniejszych bohaterów opowieści o piratach.

Rzeczywistość była jednak mniej prosta, mniej pobudzająca wyobraźnię, ale za to znacznie ciekawsza z psychologicznego punktu widzenia. Kidd wyraźnie się wahał, zanim ostatecznie zszedł z prostej drogi. Po części zmusiła go do tego załoga, po części przerosły go same wydarzenia.

Opuściwszy Nowy Jork, Kidd uzupełnił zapasy najpierw na Madagaskarze, a następnie na Wyspach Zielonego Przylądka. Stamtąd skierował się w stronę Madagaskaru, gdyż właśnie w tych okolicach miał ścigać piratów. Nie znalazł ani jednego. Ktoś ich uprzedził? Całkiem możliwe. Dlaczego Kidd nie zaatakował pirackich kryjówek na malgaskim wybrzeżu? Nie wiadomo. Wiemy jedynie, że marynarze „Adventure” - za każdym razem, gdy schodzili na ląd - zachowywali się nie jak policja morska, lecz jak piraci. Upijali się, znęcali, gwałcili. Najgorsze szumowiny spośród załogi zaraziły tym innych, a Kidd nic nie mógł na to poradzić. Dowódca kanonierów nazwiskiem Moore, jeden z najaktywniejszych podlegaczy, zyskał powszechną aprobatę, gdy postawił kapitanowi swego rodzaju ultimatum:

- Czy jesteśmy piratami, czy też nie, potrzebujemy łupów! Mamy tu wszystko, co niezbędne, by zdobyć każdy statek.

Po czterech miesiącach bezowocnych poszukiwań wokół Madagaskaru „Adventure” krążył w pobliżu Wybrzeża Malabarskiego. Członkowie załogi zzielenieli, bez przerwy wymiotowali, jednym słowem - zaczęli mieć wszystkie objawy cholery. Jedna trzecia z nich zmarła, ale Moore zdołał przeżyć. Mijali lub wyprzedzali indyjskie i arabskie statki, które z pewnością mogłyby być doskonałym celem ataku, ale Kidd wydał surowy zakaz, i to mimo błagalnych namów Moore'a. Napięcie stale rosło, zanosilo się już na bunt. Pewnego ranka drugi oficer zaraportował:

- Kapitanie, dziesięciu ludzi uciekło. W magazynach nie ma już prawie nic.

- Pojutrze wpłyniemy na Morze Czerwone. Zejdziemy na ląd i kupimy żywność.

Za co? Kidd wie doskonale, że jego skarbiec jest niemal zupełnie pusty.

Al-Hudajda była wówczas niewielkim portem po arabskiej stronie Morza Czerwonego - molo i kilka przycumowanych łodzi. Na brzegu stały sześcienne ziemianki służące za domy, a przed nimi skromne stragany. Kidd polecił spuścić na wodę dwie szalupy. Wsiedli do nich uzbrojeni marynarze.

- Płyńcie i zabierzcie wszystko, czego nam potrzeba.

Kradzież na lokalnym targu - oto jak odbył się piracki chrzest bojowy człowieka, który miał stać się legendą. Stanowiła ona moment przełomowy, a los zdecydował, że Kidd dostał w swym życiu pirata tylko jedną prawdziwą szansę. Przez niemal dwa lata żeglował po Oceanie Indyjskim, zdobywając jedynie niewielkie induskie lub arabskie żaglowce. Jednym z zatrzymanych statków, pływającym pod banderą Maurów, dowodził Anglik nazwiskiem Parker. Tęgie umysły z „Adventure” postanowiły zmusić go do powiedzenia, „gdzie jest skarb”. Jakoby go nie było. Marynarze, rozeźleni długą i bezowocną żeglugą, przywiązali więźniów za ramiona do rei i pocięli ich nożami. Tortura ta była tyleż głupia, co okrutna, a ponadto nie przyniosła im szczęścia. Nieco później „Adventure” napotkał bardziej interesujący konwój, lecz statki ochraniał „Septer”, należący do Kompanii Wschodnioindyjskiej i atak został odparty. „Adventure” jako statek piracki, jednocześnie budzący lęk i pechowy, działał w regionie Wybrzeża Malabarskiego. Na początku 1698 roku musiał stawić czoło portugalskiemu okrętowi wojennemu. Po sześciu godzinach niepewnej walki udało mu się uciec.

W 1698 roku - nie znamy dokładniejszej daty - Kidd jedyny raz miał szczęście jako pirat. Wydarzenie, do którego wówczas doszło, przypominało bardzo zdobycie przez Johna Avery ego statku, na którym podróżowała córka Wielkiego Mogoła. Pojawił się duży żaglowiec, omasztowany i olinowany na sposób wschodni. Kidd ruszył prosto w jego kierunku, zatykając na maszcie francuską banderę. Oddano wystrzał ostrzegawczy. Kapitan zagrożonego statku, nie wahając się ani chwili, opuścił flagę i wydał rozkaz zatrzymania się. Nie zamierzał stawiać oporu.

Ten ostrożny kapitan nosił nazwisko Wright i był Anglikiem. Osobiście powitał Kidda na pokładzie:

- Cała załoga to Arabowie. Mamy tu trzech kupców, dwóch Holendrów i Francuza.
- Jesteście moimi więźniami. Co przewozicie?
- Zechce pan pójść za moimi ludźmi.

Ladownie były pełne bogato zdobionych jedwabi i muślinów, a kupcy bez większego oporu otworzyli kufry w swych kajutach. W podobnych przypadkach u wszystkich kronikarzy znajdujemy opisy godne baśni z *Księgi tysiąca i jednej nocy*: ogromne bogactwo złotych i srebrnych monet, cenne klejnoty, wspaniała biżuteria itp. Przedziwna fascynacja na odległość i chęć wywołania jeszcze większego olśnienia i zachwytu nakazywały im podawać jak najwięcej szczegółów, tworzyć swego rodzaju inwentarz. Historycy piractwa próbowali zaś dość naiwnie ocenić we współczesnej walucie wartość łupu pozyskanego przez słynnego Kidda na pokładzie „Quedagh Merchant”. Ich zdaniem było to kilkanaście milionów dolarów amerykańskich w złocie. W rzeczywistości piraci zbierali wszystko w pośpiechu, jak najszybciej pozbywali się zawadzających towarów, a następnie dzielili się złotem, szlachetnymi kamieniami i klejnotami, jeśli takowe znaleźli. Podziału dokonywano zazwyczaj wedle ściśle określonych zasad, których zawsze przestrzegali na przykład francuscy flibustierzy z Tortugi. Jak się wydaje, piraci z Oceanu Indyjskiego byli w tej kwestii znacznie mniej skrupulatni, kapitanowie i przywódcy załogi często stosowali wówczas metodę zastraszania.

Jeśli chodzi o łupy z „Quedagha”, Kidd zatrzymywał się kilkakrotnie na Wybrzeżu Malabarskim, by sprzedać induskim kupcom cenne tkaniny, nierzadko te same, które sprzedali Holendrom i Francuzowi ze splądrowanego statku. Kupowali je, starając się oszukać piratów, jak to tylko było możliwe. Kidd także ich oszukiwał, na przykład odpływał tuż po przyjęciu pieniędzy, nie dostarczywszy jednak towaru. W razie potrzeby wyrzucał nawet kupców za burtę. Ludwik XIV miał rację, mówiąc, że w żadnym razie nie można ufać korsarzom. Kto jednak nie był od czasu do czasu piratem, działając w owych czasach na morzu?

Wiadomo że, dokonawszy podziału łupów, które zrabowano na „Que-daghu”, Kidd popłynął na Madagaskar. Tam słynny pirat Culliford udzielił mu schronienia w swej portowej twierdzy w Sainte-Marie, a nawet się z nim zaprzyjaźnił. „Adventure”, bardzo zniszczony w trakcie żeglugi i walki z portugalskim okrętem wojennym, nie nadawał się już do użytku i zatonął w drodze do portu. Kidd przeniósł się na pokład „Quedagha” wraz z całą załogą i wszystkimi skarbami.

Zamierzał dopłynąć tym statkiem do Nowego Jorku.

- Muszę - tłumaczył Cullifordowi - przekazać Bellomontowi jego prowidzę, gdyż inaczej będę miał kłopoty.

Culliford nie zaprzeczał, że to całkiem rozsądny plan, ale jego zdaniem wcale nie trzeba było się spieszyć. Dlaczego wcześniej nie dać sobie trochę czasu na odpoczynek? Wieści o biesiadach i pijatykach dotarły nawet do Ameryki. Kidd nie korzystał jednak w pełni z przyjemności życia. Niekiedy opuszczał niespodziewanie hulaszczą ucztę, by na przykładzie „Quedagha” sprawdzić zamki kufrów, które kilkakrotnie próbowano wylać. Choć nigdy nie oskarżono go o nieuczciwość w podziale łupów, nie zyskał sympatii wszystkich członków załogi. Niektórym z nich nie spodobała się też brutalna kłótnia z Mooreem, któremu na koniec zmiażdżył czaszkę rondlem. Po przybyciu do Sainte-Marie połowa marynarzy, którym udało się nie umrzeć w trakcie żeglugi albo wcześniej nie zdezerterować, opuściła „Quedagha”, by zaciągnąć się na statki innych piratów na Madagaskarze. Ci, którzy pozostali, chcieli wrócić z Kiddem do Ameryki, by tam się osiedlić lub zabawić jeszcze lepiej niż na wyspie.

- Nic nie ryzykuję, zabierając ich ze sobą - wyjaśniał Kidd Cullifordowi. - Mają napchane kieszenie, w ich interesie będzie więc milczeć. A gdy już spłacę Bellomonta i innych cichych współników, wszystko będzie dobrze.

Słynny pirat mylił się na całej linii.

Lord Bellomont, urzędujący już gubernator Nowego Jorku, z wielką przykrością wysłuchiwał plotek, docierających zarówno do Londynu, jak i do Ameryki, o pirackich wyczynach kapitana Kidda, wysłanego na Ocean Indyjski z misją ścigania piratów.

- Zostałem nikczemnie oszukany - mówił.

Jego niepokój pogłębił się, gdy otrzymał od przyjaciół z Londynu kolejne listy, w których pisali: „Dwaj komandytariusze *Adventure*, lord Somers i hrabia Oxford, są wściekli, że zostali skompromitowani. Lord Somers już musiał podać się do dymisji ze stanowiska ministra finansów. Opozycja szykuje się, by wykorzystać skandal dla swoich celów, gdy tylko Kidd zostanie zatrzymany. Admiralicja nie pozwoli, by sprawa przycichła ze względu na żądania Wielkiego Mo-goła. Zagroził on, że zastosuje represje wobec Kompanii Wschodnio-indyjskiej, jeśli jeszcze raz ktoś zaatakuje jego statki. Najlepszy dowód, że Jego Wysokość postanowił przebaczyć wszystkim piratom, którzy zaprzestaną swej działalności. Z tego aktu łaski wyłączył imiennie Avery ego i Kidda”.

Ten ostatni nic o tym wszystkim nie wiedział, opuszczając Madagaskar i kierując się w stronę Nowego Jorku. Wypływał, będąc nawet w dość dobrym humorze, gdyż właśnie otrzymał dwa listy. Pierwszy pochodził od Livingstone'a: „Nie brak tu panu wrogów, którzy ostatnio wzmogli wysiłki, by przekazywać lordowi Bellomontowi jak najgorsze opinie o panu. Mogę jednak zapewnić, że próby te okazały się bezskuteczne”. Autorem drugiego listu był sam gubernator: „Nie daję wiary kłamliwym pogłoskom, jakie rozpowszechniają przeciwko panu niezyczliwi ludzie”. Zamysł był prosty - aby uniknąć oskarżenia o współudział, należało Kidda zniszczyć. Wcześniej jednak nie wolno go było przestraszyć. Należało działać tak, by nie zechciał, tak jak wielu innych piratów, zniknąć gdzieś na zawsze na rozległych morzach.

Kidd skończył marnie przede wszystkim dlatego, że jego dawni wspólnicy - pragnący zerwać z nim wszelkie więzy - aż nadto gorliwie starali się go pogryźć. Z drugiej strony zaś w Londynie zarówno parlament, jak i Admiralicja, przesadnie wyolbrzymiały jego grabieże i okrucieństwo, by pokazać induskim i arabskim możnowładcom, że udało się wreszcie schwytać największego pirata na Oceanie Indyjskim. W ten sposób w ciągu kilku miesięcy opinia publiczna przyswoiła sobie na zawsze obraz Kidda, jawiącego się jako wzór pirata, podczas gdy w rzeczywistości był dość pechowy i przeciętny. Jego dzieje są jednak interesujące z moralnego punktu widzenia. Podobnie jak w odniesieniu do flibustierów z Tortugi i Jamajki, także w tym wypadku można wyciągnąć dość oczywisty wniosek: przez wszystkie wieki wielkie osobowości włączały się również do najgorszych poczynań.

I jeszcze kilka słów. Kidd, ostrzeżony przez swych współtowarzyszy, pozbył się „Quedagha” i ukrył gdzieś na północno-wschodnim wybrzeżu Ameryki Północnej. Bellomont podstępem zwabił go do Nowego Jorku. Zatrzymany, spędził kilka miesięcy w więzieniu, a wszystkie jego dobra zajęto. Następnie przewieziono go do Londynu i umieszczono w lochu.

W trakcie procesu nie dano mu żadnej szansy obrony. Dziwnym trafem zniknęła nawet część dowodów - fałszywych zresztą - jego niewinności. Został powieszony 23 maja 1701 roku wraz z sześcioma innymi piratami na nabrzeżu egzekucyjnym - była to najwyższa kara, przeznaczona wyłącznie dla najgorszych zbrodniarzy. Jego zwłoki wywieszono na wyspie na środku Tamizy, tak by wszyscy marynarze na

wszystkich statkach płynących w obu kierunkach mogli je widzieć. Trupa dziobały kruki.

Niewielu piratów grasujących na Oceanie Indyjskim chciało, tak jak Avery lub Kidd, opuścić okolice Madagaskaru. Po zdobyciu majątku nie wracali do Europy czy Ameryki. Poza amerykańskimi kupcami, którym sprzedawali łupy, nie utrzymywali innych kontaktów z cywilizowanym światem. Ubierali się byle jak, jadali jak tubylcy, praktykowali poligamię. Zostawiali, urzeczeni swobodą życia i urodą wielu miejsc na wyspie. Nieliczni, ułaskawieni na mocy królewskich aktów łaski, podejmowali pewnego dnia decyzję o powrocie do cywilizacji, zabierając kufry pełne złota i szlachetnych kamieni. Wielu wkrótce zmieniałoby zdanie.

Liczyła się przede wszystkim wolność. Umiłowanie swobody dało początek najbardziej zdumiewającym przygodom na Oceanie Indyjskim. Oto Francuz, prowansalski szlachcic nazwiskiem Misson, po rzetelnych studiach (matematyka, języki i literatura klasyczna) oświadczył ojcu:

- Pragnę zostać marynarzem.
- Niech i tak będzie, mój synu. Zajmę się twoim zaokrętowaniem.

Powierzę cię naszemu przyjacielowi, panu de Forbin.

Nie był to słynny Claude de Forbin, dowódca eskadry, ale być może inny żeglarz z tego starego, mocno rozgałęzionego rodu. Ów Forbin przyjął młodego człowieka na pokład swego statku „La Victoire”, płynącego po Morzu Śródziemnym. Podczas postoju w Neapolu Misson, pamiętający jeszcze dobrze czasy szkolne - skończył właśnie 25 lat - poprosił o pozwolenie na udanie się do Rzymu. Chciał zwiedzić antyczne ruiny w Wiecznym Mieście. W Koloseum spotkał młodego dominikanina, swego rówieśnika, nazwiskiem Caraccioli. Polubili się do tego stopnia, że gdy powiedział: „Muszę wracać na statek”, zakonnik odrzekł:

- Jadę z tobą.

Forbin przyjął również mnicha. Dwaj młodzieńcy zaczęli razem przyzwyczajać się do życia na morzu. Wkładali w to całe serce, zajmując się nie tylko wyznaczaniem kursu statku. Gdy niedaleko Livorno dwa statki pirackie, należące do Maurów, zaatakowały „La Victoire”, dokonując abordażu, Misson i jego przyjaciel bardzo dzielnie poczynali sobie w walce. Około 1690 roku Forbin otrzymał rozkaz udania się w okolice Antyli, by zwalczać Anglików. „La Victoire” starła się ze statkiem „Win-

chester". Zazarta walka trwała już dwie godziny, a mostek francuskiego okrętu zapelniali zabici, gdy nagle na angielskim żaglowcu nastąpił wielki wybuch - najprawdopodobniej kula trafiła w schowek na proch. Huk, dym, ogromne płomienie wzbijające się ku niebu. Gdy wszystko się uspokoiło, okazało się, że „Winchester” całkowicie zniknęła, a na powierzchni wody nie pozostał ani jeden szczątek, ani jeden żywy człowiek.

„La Victoire” straciła wszystkich oficerów i połowę załogi. Misson i Caraccioli nie mieli zaś nawet zdraśnięcia. Misson zwrócił się do tych, którzy przeżyli:

- Pomodlimy się teraz za zmarłych. A następnie ojciec przedstawi wam, w moim i swoim imieniu, pewną propozycję.

Po modlitwie zaciekawieni marynarze otoczyli zakonnika. Przemowa, którą miał wygłosić, była efektem licznych rozmów, jakie prowadzili z Missonem. Ten ostatni nie rwał się do głosu, wysoko natomiast cenił zdolności krasomówcze Caracciolego.

- Przyjaciele, wolność człowieka jest rzeczą świętą!

Marynarze otworzyli usta i wyciągnęli szyje. Mnich mówił dalej:

- Tak, wolność jest święta. Dał nam ją Bóg, byśmy z niej korzystali. Monarchia, nierówności społeczne, kara śmierci to zbrodnia przeciw wolności!

Przemawiał w tym duchu kilka minut, a załogę ogarniał coraz większy entuzjazm. Nadszedł więc czas na podsumowanie:

- Pan Misson obejmie dowództwo statku, byśmy szczęśliwie dotarli do celu. Ja zaś będę jego zastępcą. Popłyniemy ku wolności. Ci, którzy tego nie chcą, mają prawo odejść. Nie spotka ich nic złego i zejdą ze statku tam, gdzie zapragną. Musicie tylko się zdecydować.

Słowa te spotkały się z jednogłośnym aplauzem - nikt nie zamierzał wysiadać na ląd. Załoga wybrała bosmana, najlepszego spośród ocalałych marynarzy. Dla niego - i z pewnością dla większości pozostałych - wolność była synonimem piractwa.

- Zatkniemy - zaproponował - czarną flagę z trupią czaszką.

Misson i Caraccioli nie wyrazili zgody.

- Nie postępujemy tak jak piraci, którzy prowadzą życie rozwiązłe i pozbawione zasad - wyjaśnił zakonnik. - Powinniśmy gardzić ich ban derą. My bronimy dobrej, sprawiedliwej, czystej i szlachetnej sprawy, sprawy wolności. Uważam więc, że musimy mieć białą flagę, a na niej postać Wolności i dewizę: „A Deo a Libértate, Za Boga i Wolność”. Nasze

godło będzie tym samym symbolem waszej prawości i waszego zdecydowania.

Tak też uczyniono. Do naszych czasów nie przetrwał żaden wizerunek bandery wolnomyślicieli. Wiadomo jedynie, że niedługo po wciągnięciu jej na maszt „La Victoire” zajęła angielski słup i dwa holenderskie okręty. Towary sprzedano w Cartagenie w Kolumbii, nie informując, rzecz jasna, o ich pochodzeniu. Również w tym kraju byli wyrozumiali kupcy, a dewiza „Bogu i Wolności” nie wykluczała innej, niewypowiedzianej - „Jakoś trzeba żyć”. Wolnomyśliciele starali się jednak jak najmniej maltretować tych, których ograbiali. Na pokładzie „La Victoire” nie odłożono wcale ideologii do lamusa. Gdy u wybrzeży Gwinei pochwycono holenderski statek przewożący czarnych niewolników, Caraccioli wyjaśnił, że nie wolno traktować ludzi jak towar:

- Żaden człowiek nie ma prawa rozporządzać wolnością swego bliźniego. Nie po to wyzwoliliśmy się ze straszliwego jarzma niewolnictwa, zapewniając sobie wolność, by teraz narzucać je innym. Prawdą jest, że ludzie ci różnią się od Europejczyków kolorem skóry. Mimo to tak jak my są dziełem tego samego wszechmocnego Boga, który obdarzył ich rozumem w niczym nieustępującym naszymu.

Rozkuto więc Murzynów z łańcuchów, ubrano i wcielono do żalugi - nazywanej od tej pory bractwem - a tych, którzy chcieli wrócić do Gwinei, wysadzono na ląd. Można mieć wątpliwości co do postępowania tych apostołów grabiących statki, ale nie sposób nie zauważyć, że na wiek przed wielką rewolucją francuską Misson i Caraccioli sformułowali już deklarację praw człowieka i mieli - co jeszcze bardziej zdumiewające w ówczesnej epoce - odwagę słowem i czynem zaprotestować przeciwko rasizmowi i niewolnictwu.

Gdy dotarli w pobliże Kapsztadu, napotkali angielski okręt. Po sprawdzeniu flagi ruszyli do ataku. Wywiązała się tym razem prawdziwa walka, w której zginął angielski kapitan. Pochowano go na plaży, a Misson nakazał wyryć na kamieniu nagrobnym następujące słowa: „Tutaj spoczywa dzielny Anglik”. Mimo żałoby angielscy marynarze, miło zaskoczeni dobrym traktowaniem, zainteresowali się ideałami bractwa i zapragnęli do niego wstąpić. Ta niewielka wspólnota, początkowo złożona wyłącznie z Prowansalczyków i kilku Włochów, nabierała coraz bardziej międzynarodowego charakteru. Caraccioli został dowódcą angielskiego statku i znów ruszono w podróż. Że-

glugę przerwano na pewien czas za sprawą dość niezwykłego wydarzenia.

Oba okręty zatrzymały się na odpoczynek na Anjouanie, należącej dziś do Francji wyspie Nzwani z archipelagu Komory. W kronikach dawnych żeglarzy znajdziemy co najmniej pięćdziesiąt podobnych opisów: przybywa europejski statek, miejscowy władca wita przybyszów tym chętniej, że pozostaje w konflikcie z sąsiadem, monarchą równie niewielkiego państewka. „Pomóżcie mi go zwyciężyć!”. Przychodzi od razu na myśl pułapka, w jaką wpadł Magellan. Na Nzwani panowała królowa, a jej wróg, sułtan z sąsiedniej wyspy, nazywał się Moheli. Władczyni zrobiła wszystko, by w nowo przybyłych zyskać sprzymierzeńców. Wydała nawet swą siostrę za Missona. Caraccioli, idąc za tym przykładem, zapomniał o przyjętych ślubach i wziął za żonę inną przedstawicielkę miejscowych „wyższych sfer”. Pozostali marynarze również wybrali sobie miejscowe kobiety. Zawarte „małżeństwa” dały pretekst do licznych zabaw - biesiadowano i bawiono się w oczekiwaniu na wojska Mohelego. Gdy tylko się pojawiły, zostały srogo pobite. Nieco później wolnomyśliciele postanowili wrócić na morze. Dziesięciu z nich jednak zdecydowało się pozostać.

- Jesteście wolnymi ludźmi - usłyszeli.

Otrzymali swoją część łupów i osiedlili się na wyspie. Tuż przed odjazdem reszty żony Missona i Caracciolego, a także pozostałe poślubione kobiety oznajmiły mężom: „Płyniemy z wami”. W imię wolności żeglarze musieli się zgodzić, choć obecność kobiet na pokładzie była sprzeczna z pirackimi zwyczajami. Bracia spod białej flagi nie uważali się jednak za piratów.

„La Victoire” i towarzyszący mu okręt wpływały do Kanału Mozambickiego, gdy dostrzeżono portugalski statek, wyposażony w 60 dział. Tym razem to on zaatakował, nie zważając na białą flagę i dewizę. W zartej walce bractwo, które w końcu odniosło zwycięstwo, straciło 30 ludzi, a Portugalczycy - 60. Na zdobytym statku znaleziono baryłki wypełnione złotonośnym piaskiem, a także tyle innych dóbr, że można było zaspokoić wszelkie potrzeby i odpocząć przez pewien czas.

Caraccioli, który zadał w walce wiele ciosów, ale też i wiele otrzymał, miał zmiądzoną nogę na skutek upadku z rei.

- Proszę ją obciąć.

Nie wszyscy chirurdzy na statkach piratów, korsarzy czy flibustierów

byli równie dobrymi fachowcami jak Exmelin. Powodzenie operacji zależało od jego zdecydowania i zręczności, ale też i odrobiny szczęścia. Były mnich nie wydał pod nożem ani jednego jęku. Gdy już rzucono pokiereszowaną nogę rekinom na pożarcie, pokładowy cieśla przygotował drewnianą protezę, do której Caraccioli bardzo szybko się przyzwyczaił. Rozczochrany, ubrany jak inni piraci, miał ciemną cerę, osma-ganą morskim wiatrem. Brakowało mu tylko czarnej przepaski na oku. Jego wolnomyślicielska wiara wcale nie osłabła.

Gdy oba statki wpłynęły do zatoki Diégo-Suarez (dziś *Antseranana*) w północnej części Madagaskaru, marynarze zamilkli, oczarowani urodą miejsca. Misson zauważył ponadto, że trudno dostępną zatoka była łatwa do obrony.

- Tego nam właśnie trzeba.

Caraccioli był takiego samego zdania. Wysłani na zwiady marynarze znaleźli bezludną okolicę. Wyprawa powróciła zatem na Nzwani, by poprosić - i uzyskać - o posiłki w postaci trzystu ludzi. Ci zaś zaczęli karczować teren i stawiać pierwsze budowle. Na samym początku prac Misson wygłosił na placu budowy następującą przemowę:

- Są wśród nas Francuzi, Włosi, Anglicy, Holendrzy, Portugalczycy, mieszkańcy Gwinei i Nzwani. Nasze narodowości nie mają tu żadnego znaczenia. Wszyscy jesteśmy teraz obywatelami miasta wolności, które właśnie wznosimy. Nazwiemy je Libertalia. My zaś będziemy zwać się Liberi, co po łacinie oznacza „ludzie wolni”.

Rozległy się burzliwe oklaski. Tak narodziła się Republika Utopii.

Podobnie jak miasta galijskie, całą Libertalię zbudowano z drewna, także jej fortyfikacje. Powstała na brzegu rzeki, nad jedną z niewielkich zatoczek, jakie można dostrzec za bąkburką, wpływając do zatoki Diégo--Suarez. Nawiązano pokojowe kontakty z kilkoma wioskami w głębi wyspy, dzięki czemu nie było problemów z zaopatrzeniem.

Korzystając z okresu spokoju, Misson wyprawił się na morze. W pobliżu Kilwy stoczył krwawą walkę, w której stracił 56 ludzi i sam omal nie został zabity. Zdobył duży portugalski statek z 50 działami i 300 ludźmi załogi. Pozyskał wiele łupów, które miały bardzo przydać się w Libertalii: dużo pieniędzy (200 000 funtów szterlingów), sprzęt, żywność, a także więźniów.

Gdy wracał z wyprawy, spotkała go jedna z największych niespodzianek w życiu. Zbliżał się do niewielkiego słupa, zastanawiając się,

czy w ogóle warto go zaatakować. W momencie gdy dostrzegł czarną flagę wciągana na maszt, rozległ się wybuch. Niewielki statek piracki, którego najwyraźniej nie przstraszyły działa i tonaż obu okrętów, oddawał ostrzegawczy wystrzał.

- Ten śmiałek zasługuje na kurtuazyjną wizytę - stwierdził Misson.
-Spuścić szalupę na wodę.

- Kapitanie, ja popłynę - zaproponował jego zastępca.

Łódź się oddaliła, a kanonierzy „La Victoire” czekali gotowi do oddania salwy. Pół godziny później kapitan małego słupa wchodził na pokład. Tom Tew zaczynał dopiero karierę pirata - wcześniej pracował dla króla - w której miał odnieść wiele spektakularnych sukcesów. Misson zaprosił go do odwiedzenia Libertalii.

Część jej mieszkańców zrezygnowała z żeglarstwa na rzecz uprawy roli. Wokół miasta rozciągnęły się pola kukurydzy. Na łąkach założonych na dawnych terenach leśnych pasły się duże stada bydła kupionego od tubylców. Wszędzie wznosiły się nowe domy, a przy nich znajdowały się warzywniki i kurniki. W licznych gospodach można było kupić wszelkiego rodzaju alkohole. Jednym słowem - prawdziwy raj. Tew, przed przybyciem nastawiony sceptycznie, oznajmił:

- Zostaję z wami. Naturalnie nadal będę żeglował. Założę tutaj stocznię.

Łudności stale przybywało, powstawały warsztaty rzemieślnicze. Stan spontanicznej anarchii, korzystny w początkach istnienia miasta, stopniowo przestawał odpowiadać rozwiniętej już społeczności. Mimo wspólnego obywatelstwa wielość języków powodowała od czasu do czasu spore konflikty. Próba sprawienia, by wszyscy mówili jednym językiem złożonym ze słów zapożyczonych z francuskiego, angielskiego, portugalskiego i holenderskiego, nie dała zadowalających rezultatów.

- Musimy - zdecydował Misson - utworzyć w Libertalii instytucje zdolne wymierzać sprawiedliwość i w razie potrzeby egzekwować poszanowanie prawa.

Caraccioli i Tew nie mieli nic przeciwko temu. Zaproponowano mieszkańcom konstytucję, która została przez nich zaakceptowana. Wszyscy obywatele Libertalii, niezależnie od rasy, podzieleni na dziesięcioosobowe grupy, mieli wybierać swych przedstawicieli. Wybrani w ten sposób delegaci mieli tworzyć zgromadzenie „zdolne formułować sprawiedliwe prawa dla największego dobra całej społeczności”. Pośpiesznie

wybudowano ratusz i zwołano zebranie zgromadzenia. Po ośmiu dniach obrad „ogłoszono, wydano drukiem i rozpowszechniono wielką liczbę rozsądnych ustaw”. W mieście Utopii można było znaleźć wszystko, nawet drukarzy i maszyny drukarskie, zrabowane na jakimś okręcie. W jednej z pierwszych ustaw zapisano, że wszystkie dobra i bydło powinny być dzielone na równe części, a każdy stawał się właścicielem ogrodzonego terenu, który uprawiał. Społeczność tworząca wspólnotę przekształcała się w demokratyczną republikę socjalistyczną. W trakcie podziałów doszło do kilku sporów. Caraccioli, po raz kolejny wzięwszy na siebie rolę rzecznika Missona, wygłosił przed zgromadzeniem ustawodawczym żarliwe przemówienie. Gdy skończył, wszyscy obecni zgodzili się, że „najwyższą władzę” - dzisiaj nazwalibyśmy to funkcją rozjemczą i rozstrzygającą - należy powierzyć jednej osobie, co trzy lata zatwierdzanej przez członków zgromadzenia. Piastujący ten urząd miał nosić tytuł „Konserwatora”, a zwracano by się do niego: „Najwyższa Eks-celencjo”. Niezwłocznie wybrano na to stanowisko Missona, Caraccioli został mianowany sekretarzem stanu, a Tew - Wielkim Admiralem. Co za ewolucja! Dokonała się niemal samoistnie, bez przeszkód.

W stoczni założonej przez Tewa wybudowano dwa dobrze skonstruowane słupy. Uroczyście nadano im nazwy „Enfance” i „Liberté”. Systematycznie dokonywano przeglądów i napraw innych statków, w tym niedawno przechwyconych i starego „La Victoire”. Znaczna bowiem część mieszkańców Libertalii nadal trudniła się piractwem. Misson, Caraccioli, Tew i inni pływali w okolicach Kapsztadu, Maskarenów i wybrzeży Arabii. Z jednej z wypraw przywieziono około stu młodych dziewcząt od 12 do 18 lat, gdyż „w kolonii brakowało kobiet”. We wspólnym skarbcu zawsze było dużo jedwabi, diamentów, złota i klejnotów. Podobnie jak inne społeczności pirackie na Madagaskarze, również Libertalia prowadziła nieprzerwanie handel z amerykańskimi kupcami.

Nie sposób określić, jak długo trwał ten czas prosperity. A. Loughon odnotowuje w swojej niedawno opublikowanej pracy, że ostatni słynny pirat z Madagaskaru, Francuz La Buse, został schwytany i powieszony na wyspie Île-de-Bourbon (późniejszy Reunion) w 1730 roku. Libertalia przestała jednak istnieć wcześniej, prawdopodobnie między 1715 a 1720 rokiem.

Oto, co o tym wiemy.

Tew opływał Madagaskar na pokładzie „La Victoire” z zamiarem

rekrutowania nowych osadników do Libertalii. Zszedł na ląd z kilkoma ludźmi, nie spieszyli się z powrotem. Rozpętała się burza, w czasie której stary statek zatonął. Tew bezsilnie przyglądał się katastrofie. Do domu mieli bardzo daleko. Po kilkutygodniowej wędrówce wybrzeżem, od jednej wioski zamieszkaną przez tubylców do drugiej, dostrzegli dwa słupy. Zaczęli dawać im znaki. Udało się, okręty podpłynęły bliżej. Na pokładzie jednego z nich znajdował się Misson. Byli uratowani! Ten jednak przywoził przerażające wieści.

- Liczna grupa tubylców napadła na Libertalię, podłożyła ogień i urządziła rzeź. Caraccioli zginął. Jak się wydaje, tylko my przeżyliśmy. Udało nam się uciec na tych dwóch słupach, zabraliśmy w pośpiechu tylko trochę diamentów i kilka worków złota.

Miasto Utopii pochłonął ogień i zalała krew. Nic z niego nie pozostało. Można żałować, że o Libertalii, będącej jednym z najciekawszych eksperymentów socjologicznych w historii ludzkości, nie wspomina się ani słowem w dużej encyklopedii Larousse'a, w podręcznikach i większości innych leksykonów. I to wówczas, gdy jednostkowe, o wiele banalniej sze doświadczenie Alexandra Selkirka stało się powszechnie znane. Prawdą jest, że potrzebny był do tego dobry pisarz, który przeobraził Selkirka w Robinsona Crusoe. Dzieje Libertalii mogłyby stanowić kanwę doskonałego filmu.

Misson przeżył koniec swego dzieła o niewiele dni. Utopił się podczas katastrofy morskiej u wybrzeży Gwinei, gdy wracali - za namową Tewa - do Ameryki. Tew udał się do Nowego Jorku. Mieszkał tam w przepychu przez kilka miesięcy, ciesząc się coraz większą popularnością. Gubernator Fletcher oszalał na jego punkcie do tego stopnia, że zapraszał go na przejażdżki w powozie zaprzężonym w sześć koni. Mimo to Tew uważał życie na lądzie za monotonne - nawet jeśli było to życie milionera. Wrócił na morze. Zginął niedaleko wybrzeży Arabii, trafiony w brzuch pociskiem z okrętu Wielkiego Mogła, który chciał zająć.

Urodzony pod złą gwiazdą

Od 1 do 4 listopada 1941 roku ciężki krążownik „Australia”, należący do australijskiej marynarki wojennej, zatrzymał się na Wyspach Kerguelena. Poza sztabami wojsk sprzymierzonych nikt w Europie nie wiedział o tym dziwnym postoju. Ilu zresztą Europejczyków myślało choć jeden raz w życiu o Wyspach Kerguelena?

Archipelag ten znajduje się w południowej części Oceanu Indyjskiego, mniej więcej na 50° szerokości geograficznej południowej i 70° długości geograficznej wschodniej, a więc ponad 3000 kilometrów na południowy zachód od kontynentu australijskiego. Wyspy są skaliste, puste, niemal całkowicie pozbawione roślinności, praktycznie przez cały rok omiatane lodowatym wiatrem. W czasie pobytu „Australia” nie dostrzeżono tam żywej duszy. Krążownik przybył z misją strategiczną. Od wielu tygodni pływał po Oceanie Indyjskim i południowym Pacyfiku, docierając do przylądka Horn, a także po południowym Atlantyku - do Przylądka Dobrej Nadziei. „Szukajcie i zwalczajcie niemieckich korsarzy, którzy atakują, grabią i zatapiają statki handlowe państw sprzymierzonych. Trzy okręty niemieckie, *Atlantis*, *Cornet* i *Penguin*, zakamuflowane pod neutralną banderą, są doskonale wyposażone w broń”. W ciągu 21 miesięcy tylko sam „Penguin” zatopił 22 statki handlowe aliantów.

Kapitanowie, oficerowie i marynarze tych korsarskich statków byli wyśmienitymi marynarzami. Całymi tygodniami nie widywali stałego lądu, a życie na pokładzie bywało uciążliwe. Listy docierały rzadko, gdy dostarczał je statek aprowizacyjny. Pod koniec grudnia 1940 roku „Atlantis” miał kłopoty z kondensatorami. Główny mechanik złożył raport:

- Kapitanie, nie utrzymamy się na wodzie, jeśli nie dokonamy poważnej naprawy.

- Jak długo potrwa?

- Co najmniej dwie doby.

Kapitan spojrzął na mapę.

- Dobrze. Zrobimy postój na Wyspach Kerguelena.

Załoga spędziła tam święta Bożego Narodzenia. Rzucono kotwice u pustego, posępnego, pozbawionego roślinności wybrzeża. Zdecydo-

wano się jednak zejść na ląd. Marynarze napotkali wyłącznie morskie ptaki, foki i pingwiny. Dowódca polecił, by nie robić żadnej krzywdy zwierzętom. „Jak najszybciej wracamy na pełne morze!”. Mimo to Niemcy pozostawili po sobie ślady.

Gdy w pierwszych dniach listopada 1941 roku „Australia” pojawiła się w tych okolicach, dowódca wezwał swojego zastępcę:

- Mam pewien pomysł. Proszę wysłać łódź z kilkoma ludźmi, by zbadali plażę.

W piasku członkowie zwiadu znaleźli puste opakowania po paście, zużyte szczotki i manierki. Na puszkach były niemieckie napisy.

- Dla tych, których ścigamy, te odrażające wysepki są być może miejscem odpoczynku lub spotkań - powiedział dowódca „Australii”. - Zneutralizujemy cały archipelag.

Krażownik zatopił miny we wszystkich torach wodnych. Wysłano zakodowaną wiadomość do Sydney, a stamtąd informacja dotarła do sztabu brytyjskiej marynarki wojennej w Londynie: „Zatopiono miny na Wyspach Kerguelena”. Po półtora wieku niemal całkowitego zapomnienia wyspy znów budziły zainteresowanie.

Od czasu odkrycia w roku 1772 przez tego, któremu zawdzięczają swoją nazwę, wyspy cieszyły się złą sławą - nigdy nie okazały się komukolwiek do czegokolwiek potrzebne. Niemiecscy korsarze, a następnie marynarze z „Australii” dokonali radykalnej zmiany w tym sposobie myślenia, ukazując ich istotne znaczenie strategiczne - archipelag stanowi niemal konieczny punkt przystankowy na szlaku wiodącym na przykład z południowej Afryki do Australii.

W owym czasie przypomniano sobie również o człowieku, który związał po części swoje losy z tymi jałowymi wyspami. Yves-Joseph de Kerguelen-Trémarec - wykazując się uporem i narażając na szwank to, co liczyło się dla niego najbardziej, a mianowicie karierę w Wielkim Korpusie Marynarki Królewskiej - odkrył 12 lutego 1772 roku coś, co uważał za Kontynent Południowy. W rzeczywistości jest to około trzystu wysp i wysepek, z których jedynie Wyspa Kerguelena ma interesującą powierzchnię (blisko 6000 kilometrów kwadratowych, 120 kilometrów od północnego do południowego krańca).

Wyspy te i ich odkrywcę łączy wiele wspólnych cech. Podobnie jak on, nie są zbyt przystępne. Jak się wydaje, Kerguelen zawdzięczał niechęć,

jaką zdarzało mu się budzić przez całe życie, przede wszystkim swojej niezręczności i nietaktom. Drogo natomiast zapłacił za krótkotrwałą sławę, jaką cieszył się po dokonaniu odkrycia.

Przez cały XIX wiek Wyspy Kerguelena były utrzymywanym w tajemnicy terenem polowań na foki i wieloryby. Francuzi nie stanowili jednak wśród myśliwych najliczniejszej grupy. W ciągu tych wszystkich lat nikt w Paryżu, żaden z francuskich rządów nie upomniał się o prawo własności do archipelagu. Dopiero w 1893 roku wysłano niewielki szybki okręt patrolowy „Eure”, by objąć wyspy w posiadanie. Mianowano tam „rezydenta Francji”. Został nim René Bossière z Hawru, który wraz z bratem uzyskał pięćdziesięcioletnią koncesję na „handlową eksploatację” wysp.

Polegała ona na hodowli owiec, która się wszakże nie powiodła. Surowy klimat, trudności z transportem, a także pierwsza wojna światowa sprawiły, że próba owa zakończyła się dotkliwą porażką, mimo wysiłków czynionych do 1928 roku przez trzy małżeństwa owczarzy z Hawru, które w Port-Couvreux na Wyspie Kerguelena prowadziły zarówno trudne, jak i pełne niebezpieczeństw życie.

Od przyplłynięcia „Eure” w 1893 roku musiało upłynąć niemal 50 lat, by w przeddzień drugiej wojny światowej przybył tam kolejny francuski okręt wojenny, niewielki eskortowiec „Bougainville”, potwierdzając francuskie władanie nad wyspą. Jak już zauważyliśmy, nie przeszkodziło to wcale niemieckim korsarzom urządzić sobie tam postój kilka miesięcy później. Kto zresztą miałby im przeszkodzić? „Bougainville” przyplłynął na wyspy z naukową misją, a po jej zakończeniu odpłynął, nie pozostawiając nikogo. Wrócił jednak do Francji z obserwacjami meteorologicznymi, które tuż po wojnie zdecydowały o dalszym losie archipelagu. Miało to związek z burzliwym rozwojem lotnictwa transportowego.

W 1947 roku Kolonialne Biuro Badań Naukowych zdecydowało o założeniu stałych baz na wyspie Amsterdam i Wyspach Kerguelena. Niedługo później wszystkie te wyspy połączono drogą administracyjną w jeden okręg południowy, zarządzany przez Wysoki Komisariat z siedzibą na Madagaskarze. 1 stycznia 1950 roku pierwsza stała misja wznosiła pierwsze nowoczesne, odpowiednio ogrzewane baraki w miejscu, które przekształciło się z czasem w całoroczną stację na* ukowo-badawczą Port-aux-Français. Jednym z członków tej misji był geolog i przyrodnik Aubert de la Rüe, który mieszkał na Wyspie Ker-

guelena za czasów Bossière'a. Najlepiej ze wszystkich znał archipelag. Od 1951 roku na jego głównej wyspie żyło stale 28 osób.

6 sierpnia 1955 roku francuski parlament uchwalił ustawę, zgodnie z którą „Wyspa Saint-Paul, wyspa Amsterdam, Wyspy Crozeta, Wyspy Kerguelena i Ziemia Adeli (obecnie Wybrzeże Adeli) stanowiły terytorium zamorskie zwane Francuskimi Terytoriami Południowymi i An-tarktycznymi, których skróciowa administracyjna nazwa to TAAF”.

W tym czasie prace badawcze na Wyspach Kerguelena stawały się coraz ciekawsze i bardziej różnorodne. Tak jak myśleli naukowcy przybyli tu w roku 1939 na pokładzie „Bougainville'a”, archipelag znajduje się w miejscu, które w wyjątkowy sposób sprzyja licznym obserwacjom meteorologicznym i geofizycznym. W mało zachęcającym klimacie i w całkowitej izolacji pracowały od 1951 roku w Port-aux-Français kolejne, wymieniające się załogi stacji. Z powszechnie docenianą skutecznością uczestniczyły w najbardziej zaawansowanych badaniach. Na mocy międzynarodowego traktatu z 1959 roku wprowadzono całkowitą de-militaryzację Antarktyki.

Bardzo szczególne położenie geomagnetyczne Wysp Kerguelena umożliwia wyspecjalizowane badania jonosfery, promieniowania kosmicznego, magnetyzmu ziemskiego i radioaktywności atmosfery. W roku 1968 z wysp wystrzelono trzy francuskie rakiety badawcze, których lot był też równocześnie obserwowany z terytorium Związku Sowieckiego. Sześć lat później specjaliści sowieccy wystrzelili z Wyspy Kerguelena dwaście meteorologicznych rakiet sondażowych. W Port-aux-Français zainstalowano udoskonalony sprzęt, umożliwiający otrzymywanie obrazów z satelitów meteorologicznych.

Tak jak wszystkie odizolowane tereny, Wyspy Kerguelena są mi-krokosmosem, w którym badacze mogą prowadzić badania z dziedziny biologii historycznej. Poza okresami pobytu zwierząt wędrownych - takich jak foki, uchatki, pingwiny, kormorany, albatrosy, mewy i petrele olbrzymie - wyspy były przed przybyciem człowieka zupełnie nieza-mieszkałe. Rozwijała się tu jedynie bardzo uboga roślinność, odporna na mróz i gwałtowne, lodowate wiatry. Z opowieści dziewiętnastowiecznych rozbitków wyraźnie wynika, że trudno było tam przeżyć. Dzięki nauce dokonał się pewien postęp. W licznych strumieniach na głównej wyspie pływają dziś pstrągi i łososie.

Kerguelen najprawdopodobniej nie wyruszyłby na swoją wyprawę, gdyby znał wszystkie trudności wiążące się z wykorzystaniem jego odkrycia. Jednak w 1769 roku nikt w Paryżu nie był w stanie tego przewidzieć. Z ogromnym entuzjazmem przyjmowano kolejne morskie osiągnięcia. Ukazałem już Bougainville'a, gdy po podróży dookoła świata odwiedzał w aurze bohatera wszystkie salony stolicy. Przyjęto go również na dworze królewskim*. Żeglarz ów przywiózł do Francji niezwykle, żywy dowód swoich morskich dokonań - mieszkańca odległych krain, „dobrego dzikusa”, Auturu, brata króla Tahiti, który został przedstawiony Ludwikowi XV.

Dla każdego marynarza ówczesnej epoki był to wzór do naśladowania. Pozostało jeszcze bardzo wiele ziem do odkrycia i równie wiele możliwości zyskania sławy. Yves-Joseph de Kerguelen-Trémarec nie mógł uniknąć takich ambicji, tym bardziej że miał do nich pełne prawo. A oto pokrótce dzieje jego życia do chwili, gdy skończył 34 lata. Jako osiemnastoletni młodzieniec ukończył w Breście École des gardes, do której przyjmowano wyłącznie arystokratów z urodzenia, mających tworzyć Wielki Korpus Marynarki Królewskiej. Pływał do Kanady, na Wyspy Zielonego Przylądka i na Antyle. Wyposażony w królewski nakaz, wziął udział w walkach z piratami. Uczestniczył też w dwóch wyprawach mających na celu ochronę rybaków z Dunkierki na łowiskach dorsza w okolicach Islandii. Był dobrym hydrografem. W 1766 roku wysłał do ministra żeglugi „Notę, czyli wykaz planów, które opracowałem i zebrałem w zbiór”. Przeczytamy w niej następujące zdanie: „We wszystkich miejscach na Ziemi, do których zawiedzie mnie moja służba, badam, obserwuję, rysuję mapę wybrzeży lub portów, w których się znajdują, by wzbogacić swój zbiór”.

W 1769 roku, podczas wyprawy hydrograficznej na „Aber-Wrac'h”, Kerguelen założył z własnej inicjatywy pierwszą szkołę pilotażu we francuskiej flocie. Rok później minister udzielił szkole gwarancji państwowej. Kerguelen został członkiem Akademii Żeglugi, a wybór ten był wyróżnieniem, które wywołało zazdrość nawet wśród członków Wielkiego Korpusu.

Cóż jeszcze? Kerguelenowi nie brakowało protektorów. Żona była spokrewniona z rodziną Coppensów, najbogatszych armatorów z Dun-

* Patrz część *Pacyfik*, rozdział 3 „Bougainville i cywilizacja”.

kierki. Siostra zaś poślubiła pana Poillota de Marolles, radcę trybunału podatkowego i wpływowego polityka. Żeglarz kilkakrotnie dowodził już statkami. W wieku 29 lat został kapitanem marynarki. W stopniu tym pozostawało się niekiedy przez bardzo długi czas, jeśli nie umiało się wyróżnić tak, by przyciągnąć uwagę króla. Wówczas można było uzyskać awans na komandora marynarki. Tego właśnie pragnął Kerguelen, który pomyślał, że nadszedł moment, by się wyróżnić. Potrzebował spektakularnego osiągnięcia.

- Podczas podróży dookoła świata Bougainville przekroczył pięćdziesiąty stopień szerokości geograficznej południowej, jedynie płynąc przez Cieśninę Magellana do wysp Tuamotu. Wcale nie próbował odkryć wielkiego kontynentu na południu.

Nie ma znaczenia, czy słowa te wypowiedział sam Kerguelen, czy też nie. Zdanie to powtórzyli tysiąc razy oficerowie marynarki, których drażniła sława wielkiego odkrywcy.

Wspominałem już o słynnym problemie Kontynentu Południowego. W 1567 roku hiszpański matematyk i żeglarz nazwiskiem Gamboa przypisał wicekrólowi Peru legendę, wedle której przywódca Inków osiadł daleko na południu Pacyfiku, na rozległym kontynencie, który zbadał. Legendę tę podtrzymywała zarazem teoria geograficzna, jak i religijna. Stwórca rozmieścił na naszej planecie tyle samo lądów co mórz. A skoro odkryto, że Pacyfik był pusty na północ od równika, to dla równowagi w południowej części tego oceanu powinien istnieć duży kontynent. W czasie, gdy Kerguelen poczuł w sobie rosnącą ambicję, nie znaleziono jeszcze tego Kontynentu Południowego, choć stale go szukano. W Paryżu uważano, że podróż, w jaką wybrał się James Cook, nie miała innego celu.

„Muszę ubiec tego Anglika” - pomyślał Kerguelen.

Napisał do ministra żeglugi: „Wedle wszelkiego prawdopodobieństwa istnieje duży kontynent w okolicach wysp Saint-Paul i Amsterdam. Jak się wydaje, mieści się pomiędzy czterdziestym piątym stopniem szerokości geograficznej południowej a okolicami bieguna, na ogromnej przestrzeni, której nikt jeszcze nie spenetrował”. Żeglarz nie musiał niemal przypominać tego, co myśleli wszyscy wykształceni ludzie ówczesnej epoki, w tym również najwięksi uczeni - kontynent ten, usytuowany na półkuli południowej na tej samej szerokości geograficznej co

Europa na półkuli północnej, powinien charakteryzować się takimi samymi warunkami geograficznymi i klimatycznymi jak kontynent europejski. Z pewnością zamieszkują go ludy, które stworzyły wysoko rozwiniętą cywilizację. Ziemia kryje tam złoża rud przydatne dla przemysłu. Rosną tam rośliny, które mogą wzbogacić zasoby żywnościowe Europejczyków. Buffon i jemu podobni rozpisywali się niestrudzenie na ten temat. Kerguelen, przedstawiając swój projekt w ministerstwie, nie musiał nawet niczego obiecywać, inni robili to za niego!

Trudno dziś dokładnie powiedzieć, jak wyglądał żeglarz w latach 1769-1770, gdy czynił starania, by to właśnie jemu powierzono misję zbadania południowej części planety. Konkurencja była duża, przez krótki czas mówiło się nawet w kularach ministerstwa, że zadanie to zostanie zleczone Bougainville'owi.

Kerguelen, będący Bretończykiem czystej krwi, miał niezwykle silnie rozwiniętą jedną z bretońskich cnót, a mianowicie wytrwałość. Był też bretoński z wyglądu: ciemnowłosy, niebieskooki, o trójkątnej twarzy, wąskich ustach - wszystko w nim wyrażało stanowczość. Uparty i kłótniwy, często też odczuwał niepokój. Niekiedy lęk przemieniał się w zdecydowanie („jeśli nie wyprzedzę Cooka, jestem zgubiony”), niekiedy - jak się wkrótce przekonamy - paraliżował go lub kazał popełniać błędy. Tak czy inaczej, Kerguelen nie miał łatwego charakteru.

Czy wiedzieli o tym ci, którzy podejmowali decyzje? Niedługo wcześniej powierzono mu dość szczególną misję. Po spotkaniu z ministrem żeglugi, księciem Praslin, Kerguelen, udając kupca, spędził kilka tygodni po drugiej stronie cieśniny La Manche. Zatrzymywał się wyłącznie w portach, „zwiedzając” brytyjskie stocznie. Po powrocie do Francji przekonał się, że zawód tajnego agenta wiąże się z pewnym ryzykiem - w Breście ucięto właśnie głowę niejakiemu Alexandrowi Gordonowi of Wardhouse, którego przyłapano na tym, że zbyt uważnie obserwował francuskie stocznie. Kerguelen dobrze wypełnił swoje zadanie, czym z pewnością zasłużył na pozytywne opinie w aktach.

Jak zauważono, niedługo po powrocie z Anglii zaczął dodawać na końcu podpisu trzy kropki umieszczone pomiędzy dwiema równoległymi liniami krzywymi. W 1785 roku jego nazwisko figurowało w rejestrze cieszącej się powszechnym szacunkiem loży masonskiej „La Parfaite Union” w Quimper. Z całą pewnością wstąpił do niej już w 1771 roku.

Czy kierowało nim pragnienie zrobienia wszystkiego, by szczęście

mu sprzyjało? Faktem jest, że po dwóch latach cierpliwych zabiegów, przypominania o sobie, starań o rekomendacje, Kerguelen uzyskał od ministerstwa zgodę na zbadanie - tak daleko, jak tylko będzie to możliwe - półkuli południowej. Polecenie podróży wydano 20 marca 1771 roku. Nie zapisano w nim prawdziwego celu wyprawy. Oficjalnie żeglarz miał się udać na Île-de-France (dziś Mauritius). „Uzbroi pan *Berryera*, statek o wyporności ośmiuset ton, stojący w porcie Lorient, i wypełni ładownie narzędziami, zapasami żywności, amunicją i innymi przedmiotami, przydatnymi w tej kolonii. Przewiezie pan także trzydziestu żołnierzy z Île-de-France i kilku innych pasażerów. Następnie uda się pan sprawdzić szlak Greniera”. Za chwilę przekonamy się, o jaką drogę morską chodziło.

Kerguelen przybył do Lorient 5 kwietnia. Kapitan portu zdał mu relację:

- „*Berryer*” to dość stary statek. 25 marca rozpoczęto prace mające na celu oczyszczenie, zakonserwowanie oraz uszczelnienie jego kadłuba, a następnie inżynierowie wojskowi zainstalowali na jego pokładzie parowalnik.

Parowalnik to urządzenie umożliwiające destylację wody morskiej, które uruchamiano, gdy kończyły się zapasy wody pitnej.

26 kwietnia wszystko było gotowe. Kerguelen uzyskał już pieniądze na sfinansowanie ekspedycji: 600 złotych monet, z których każda miała wartość 6 liwrow. Dzień później załoga otrzymała zaliczkę równą półrocznym poborom. 29 kwietnia „*Berryer*” stał już na redzie, przygotowany do wyruszenia w morze przy pierwszym sprzyjającym wietrze. Kerguelen chodził niecierpliwie tam i z powrotem po mostku. Towarzyszył mu jego zastępca i przyjaciel, kapitan marynarki, Louis Aleno de Saint-Allouarn. Nadeszła wiadomość, że kilku spóźniających się pasażerów pojawi się dopiero następnego ranka.

- Nie będziemy na nich czekać.
- A ksiądz Rochon?
- Na niego też nie.

Saint-Allouarn nie odezwał się, myśląc, że być może to nie najlepszy pomysł nie poczekać na księdza Rochon, wyznaczonego oficjalnie do sprawdzenia dokładności szlaku Greniera. Powiedzmy kilka słów o tym szlaku.

W 1769 roku na korwecie „L'Heure du Berger” oficer marynarki wojennej nazwiskiem Grenier poszukiwał - i znalazł - drogi morskiej krótszej od tej, którą dotychczas wybierano, by przepłynąć z Île-de-France na Wybrzeże Koromandelskie (wschodnia część Półwyspu Indyjskiego, nad Zatoką Bengalską). Na pokładzie statku znajdował się oficjalny astronom, ksiądz Rochon, który miał ustalić - posługując się, jeśli to tylko możliwe, metodami naukowymi - wszystkie kursy i namiary tej nowej drogi. Rochon, obdarzony paskudnym charakterem, popadł w konflikt z Grenierem. Posunął się nawet do tego, że rozregulował pokładowe ok-tanty, by kapitan i jego sternik dokonywali błędnych obliczeń nawigacyjnych. Po powrocie kłótnia się zaogniła. Grenier utrzymywał, że jego droga była dobra, Rochon zaś starał się wykazać coś wręcz przeciwnego. Akademia Żeglugi była raczej skłonna wierzyć oficerowi. Sprawą pasjonował się Wielki Korpus, gdyż w grę wchodziło skrócenie podróży o dziesięć lub nawet dwadzieścia dni. W rezultacie Kerguelen otrzymał oficjalne zadanie sprawdzenia, kto był w błędzie: Grenier czy Rochon. Na tym właśnie miała polegać - po postoju na Île-de-France - druga część oficjalnej misji, przed rozpoczęciem objętych tajemnicą poszukiwań Kontynentu Południowego.

Na skutek niewyobrażalnej wprost ignorancji administracyjnej polecenie znalezienia się na pokładzie „Berryera” w celu sprawdzenia drogi Greniera otrzymał nikt inny jak tylko... ksiądz Rochon.

- Ależ przedstawiłem już bardzo wyraźnie swoje zdanie.
- Proszę udać się z panem Kerguelenem. Powtórzy ksiądz wraz z nim swe obserwacje.

Duchowny niechętnie, wręcz z wściekłością, udał się w drogę do Lo-rient. Tak wszystko zaaranżował, by pojawić się w porcie 29 kwietnia po zmroku. Miał nadzieję, że „Berryer” zdążył już odpłynąć. Kapitan portu czekał jednak na niego na nabrzeżu:

- Proszę księdza, oto łódź, którą dostanie się ksiądz na statek.

Nie sposób już było się wymigać.

Kerguelen z jednej strony liczył na to, że ksiądz się spóźni - ze względu na jego niemożliwy charakter - z drugiej zaś nie mógł oprzeć się pragnieniu, by jednak przybył na czas. Wiedział bowiem, że duchowny będzie miał ze sobą niezwykły - jak na ówczesną epokę - przyrząd. Był to „zegar nr 6”, dzieło inżyniera Ferdinanda Berthouda, będące w istocie jednym z pierwszych chronometrów. Szwajcar pragnał dzięki niemu

uzyskać nagrodę wynoszącą 20 000 liwrow, przeznaczoną dla zegarmistrza, któremu uda się wykonać zegar pokazujący przez co najmniej pół roku dokładny czas - przyjęto dopuszczalny margines błędu, wynoszący mniej niż 30 minut.

Zachowanie czasu z południka zerowego - lub maksymalnie do niego zbliżonego - oznaczało, że wreszcie można by obliczać niemal poprawnie długość geograficzną, co dotychczas było niespełnionym marzeniem wszystkich zeglarzy ówczesnej epoki.

Tak więc, trzymając w rękach cenny chronometr, ksiądz Rochon wszedł na mostek „Berryera” wieczorem 29 kwietnia 1771 roku. Pierwsze spotkanie z Kerguelenem było dość chłodne. Podano duchownemu kolację, ulokowano w kajucie. Następnego dnia minął na oczekiwaniu na odpowiedni wiatr. Dopiero 1 maja pojawiła się dobra bryza z północnego zachodu - rozwinięto żagle, statek minął wyspę Groix i wkrótce stracono wybrzeża Francji z oczu.

Podróż do Port-Louis na Île-de-France przebiegła bez większych problemów. „Berryer” dotarł tam 20 sierpnia, po trzech miesiącach i trzech tygodniach podróży - większość okrętów pokonywała tę trasę w podobnym czasie. W trakcie żeglugi ksiądz Rochon zraził do siebie wszystkich oficerów na statku stałymi uwagami podważającymi ich umiejętności żeglarskie, a także nieufnym zachowaniem - prowadził obserwacje sam, a następnie albo dumnie ogłaszał ich rezultaty, albo też je ukrywał.

W Port-Louis czekali na Kerguelena dwaj ludzie: gubernator, pochodzący tak jak on z Bretanii, komandor François Julien Desroches du Dresnay oraz generalny intendent Pierre Poivre. Gdy zdradził im prawdziwy cel swej podróży, zareagowali entuzjastycznie. Odkrycie Kontynentu Południowego, na którym z całą pewnością powstałyby kolonie i rozwinąłby się handel, mogło tylko zwiększyć znaczenie podległego im terytorium.

- Zrobimy wszystko, by panu pomóc.

W sierpniu 1771 roku Île-de-France okazała się prawdziwym miejscem spotkania osobistości, które już były znane lub wkrótce miały stać się sławne*. Wśród innych statków na redzie zatrzymała się też fre-

* Patrz część *Pacyfik* - rozdział 3 „Bougainville i cywilizacja” i rozdział 5 „Czy mamy wieści od La Perouse'a?”.

gata królewska „Belle-Poule”, której jeden z oficerów nazywał się Jean--François Galaup de La Perouse. Był też niewielki dywizjon, złożony z dwóch królewskich okrętów wojennych - „Mascarina” i „Marquisa de Castries” - którym dowodził komandor Marc Joseph Marión Dufresne. Miał on za zadanie odwiedzić Auturu, protegowanego Bougainvillea, z powrotem na rodzinną wyspę. W Port-Louis widywano botanika Philiberta Commersona, który wziął wcześniej udział w wyprawie Bougainville'a. Potępiany za to, że wprowadził swoją kochankę w przebraniu służącego na pokład „Etoile'a”, wolał pozostać na Île-de-France. Commerson i ksiądz Rochon byli przyjaciółmi, od razu więc po przybyciu duchowny zaczął nastawiać botanika:

- Ten Kerguelen to osioł, zwolennik starej szkoły. Nie wierzy nawet w użyteczność chronometrów.

Commerson pozostawał w bliskim kontakcie z intendentem Poivreem, powtarzał mu zatem słowa księdza, dokonując kolejnej indoktrynacji. Kiedy Kerguelen poinformował, że wkrótce zamierza wyruszyć w stronę Indii, by sprawdzić szlak Greniera, ksiądz Rochon oznajmił z drwiącym uśmiechem:

- Nie ma mowy, bym narażał swą reputację, podróżując z takim ignorantem. Wyjadę raczej z kapitanem Marionem Dufresne'em.

- Doskonała myśl - zgodził się intendent Poivre.

- Nie - powiedział gubernator Dresnay. - To ja sprawuję rządy na tej wyspie. Jeśli ksiądz Rochon nie chce towarzyszyć panu Kerguelenowi, nie wyjedzie z nikim.

- A zatem zostanę tutaj.

I Rochon został na wyspie, zachwycony - jak się wydaje - że udało mu się po raz kolejny zasiać gdzieś niezgodę.

Nic nie wskazywało na to, że Kerguelenowi zależało na obecności astronoma. Trzy tygodnie po przybyciu zakończył przygotowania do drugiej części oficjalnej misji - sprawdzenia szlaku Greniera. Zrezygnował z „Berryera”, który był zbyt stary i zbyt ciężki, zwłaszcza na poszukiwanie Kontynentu Południowego. Wyruszył 13 września na pokładzie okrętu wojennego „Fortune”. Towarzyszyła mu korweta transportowa „Gros Ventre”, której dowodzenie powierzył początkowo swemu zastępcy, Saint-Allouarnowi. Chory przyjaciel nie mógł jednak wypłynąć w morze, przez całą podróż do Indii zastąpił go więc oficer marynarki wojennej Boisguehenneuc. Była to swojego rodzaju próba generalna przed wy-

prawą, która wkrótce miała się rozpocząć. Ksiądz Rochon, rzecz jasna, gdzieś zniknął. Prawdę mówiąc, nikt go specjalnie nie szukał. Nie było czasu do stracenia. Kerguelen pragnął jak najszybciej mieć za sobą rozpoznawanie drogi do Indii. Swoją misję wypełnił niezwykle skrupulatnie, wykazując niezbitą przydatność wskazówek pozostawionych przez Greniema. Wrócił na Île-de-France 7 grudnia. Na półkuli południowej kończyła się właśnie wiosna, a zaczynało lato.

W Port-Louis spotkał się z księdzem Rochonem, który nadal rozsiewał jadowite plotki. Astronom nie wiedział jeszcze jakie miał szczęście, że nie zezwolono mu wyruszyć z Marionem Dufresne'em. Wyprawa ta okazała się bardzo nieszczęśliwa. Podczas postoju na wyspie Île-de-Bourbon (dziś Reunion) Auturu zaraził się ospą i zmarł po zejściu na brzeg w Kapsztadzie. Jeśli zaś chodzi o samego Dufresne'a, to podjął on dalszą podróż we wschodnie regiony Pacyfiku i zginął podczas rzezi na Nowej Zelandii 12 czerwca 1772 roku.

Kerguelen zaś chciał jak najszybciej znów wyruszyć. Zbyt szybko, jak powiedzą później jego przeciwnicy. Podczas żeglugi do Indii i z powrotem zauważył, że omasztowanie i olinowanie „Fortune'a” nadmiernie się rozgrzewało i rozluźniało. Po tylu miesiącach spędzonych na morzu załoga potrzebowała odpoczynku. Panowała jednak dobra pogoda i nie można było czekać. A oto inny jeszcze powód niecierpliwości - czyż Marión Dufresne, który wypłynął dwa miesiące wcześniej, nie udał się również na południe? Zaledwie miesiąc po powrocie z Indii, 14 stycznia 1772 roku, Kerguelen napisał do ministra: „Wyruszam jutro, dowodząc jednostkami *Fortune* i *Gros Ventre*, aby wypełnić drugą część misji i wykonać najodważniejsze, najistotniejsze i najchwalebniejsze zadanie. Ośmielam się mieć nadzieję, że przebywszy wszystkie morza, będąc stale od dwunastu lat głównodowodzącym, uzyskam przychylność króla”. Do tej pory wszystko przebiegało wedle planu. Pozostawało teraz znaleźć Kontynent Południowy. A po powrocie - sława, zaszczyty, pogńebienie wszystkich zawistników z Wielkiego Korpusu.

Wieczorem 15 stycznia 1772 roku wszyscy mieszkańcy Port-Louis zebrali się w porcie. Czy wiedzieli już, dokąd udawał się Kerguelen? Nie mam co do tego pewności, choć ogólny entuzjazm, oficjalne pożegnania (Rochon się nie pojawił, ale obecny był Poivre), pozwalają sądzić, że cel misji przestał być tajemnicą. Damy z wyższych sfer wymachiwały chusteczkami, a z niejednych pięknych oczu polały się łzy

z emocji. Chłodnym i wietrznym rankiem 16 stycznia oba okręty podniosły kotwicę. 18 stycznia, minąwszy Île-de-Bourbon, Kerguelen wskazał kierunek podróży - wprost na południe.

Na pierwszych stronach dziennika pokładowego nie znajdujemy nic ciekawego. W nocy z 28 na 29 stycznia 1772 roku zdarzył się fałszywy alarm. Marynarz pełniący wachtę dostrzegł piaszczystą ławicę, spuszczone więc łódź i stwierdzono, że nie było to podwyższone dno, lecz ławica niewielkich ryb pływających tuż przy powierzchni wody i ukazujących swego rodzaju żagielek czy czepek, będący w istocie trójkątną chrząstką. Ruszono w dalszą drogę, „Gros Ventre”, mniej zwrotny i wolniejszy niż „Fortune”, jak zwykle pozostał w tyle. O zmierzchu poczekano na niego, zwalniając prędkość. Wiał silny wiatr, morze było wzburzone, zmniejszono więc ożaglowanie.

1 lutego, gdy statek znajdował się na 37° szerokości geograficznej południowej i 52° długości geograficznej wschodniej, nad obydwooma statkami pojawiły się duże rybitwy.

- Łąd musi być blisko.

Ale jaki łąd? Kerguelen na „Fortunie”, a Saint-Allouarn na „Grosie Ventre” zachęcili do działania członków załogi, którzy od momentu ujżenia ptaków pozostawali w stanie ogromnego podniecenia:

- Złoty luidor dla tego, kto pierwszy dojrzy ziemię.

Oto jak minęły pierwsze dni lutego: każdy uważnie, aż do bólu, wpatrywał się w rozległy horyzont, który ciągle jednak pozostawał pusty. Z południa nadlatywały coraz liczniejsze ptaki - albatrosy, rybitwy, fregaty, kormorany. Morze dawało się we znaki obu statkom, które od czasu do czasu znikwały też nagle w gęstej mgle. Posuwanie się ku południowemu Edenowi wcale nie było przyjemnością.

A potem, 5 lub 6 lutego, ptaki zniknęły.

Czyżby nikt nie zauważył łądu? Marynarze zadawali sobie wiele pytań, podobnie jak zresztą Saint-Allouarn. Dlaczego dowódca wyprawy, zamiast kierować się wprost na południe, tam, skąd przybywały ptaki, kilkakrotnie kazał zmienić kurs? Południowy wschód, południe, znów południowy wschód, dlaczego się wahał? Możliwe wydaje się tylko jedno wyjaśnienie tych manewrów - Kerguelena prześladowała myśl, że Marión Dufresne, który wcześniej od niego opuścił Île-de-France, być może również chciał sprawdzić, czy nie ma stałego łądu mniej więcej na

45° szerokości geograficznej południowej. Byłoby to nielojalne, gdyż to jemu powierzono oficjalnie tę misję. Czy Kerguelen gonił przez pewien czas dwa statki Dufresne'a? Co zrobiłby, gdyby je napotkał? Pytania te muszą pozostać bez odpowiedzi. Tak czy inaczej, 7 lutego wrócił na szlak wiodący prosto na południe i ptaki znów się pojawiły.

Pogoda zmieniła się jeszcze na gorsze. Ciemnozielone morze z oliwkowymi odblaskami falowało coraz mocniej. Powstająca zniecka mgła wydawała się stale gęstnieć. Słychać było coraz głośniejsze świsty gwałtownego wiatru, który wstrząsał linami i masztami. Wiatr ten był lodowaty, temperatura spadała, podobnie jak ciśnienie. Kerguelen - i nie był w tym odosobniony - spodziewał się wszystkiego, ale nie takiego klimatu „na szerokości geograficznej odpowiadającej położeniu Francji”. Boisguehenneuc, zastępca kapitana „Grosa Ventre”, zanotował w swoim dzienniku: „...Wyruszyliśmy z Île-de-France z załogą, której członkowie byli w większości przyzwyczajeni do podróży z Madagaskaru, gdzie panują upały i gdzie marynarze są zwykle tak lekko ubrani, że mają tylko dwie koszule, jedną na sobie, a drugą na zmianę”. Teraz zaś mężczyźni płakali z zimna podczas manewrów.

Dwa dni później żeglarze nie mogli już mieć wątpliwości - ziemia była blisko. Potwierdzała to obecność pingwinów i „lwów morskich” - w rzeczywistości fok i uchatek - dostrzeżonych przez marynarzy pełniących wachtę na bocianim gnieździe. Choć był to środek lata na półkuli południowej, pogoda stale się pogarszała. Grad, śnieg, mgła utrudniały jeszcze bardziej żeglugę po wzburzonym morzu.

Kerguelen, przez większość czasu stojący obok sternika, dwadzieścia razy na godzinę zerkał na najwyższej umieszczone żagle. Jeśli coś miało się uszkodzić, wszystko zaczęłoby się właśnie tam. Czy załował, że nie wzmocnił omasztowania i olinowania po powrocie ze szlaku Gre-niera? Nigdy tego nie powiedział. Jeśli wiatr porwałby maszty do rozkołysanego morza, skończyłoby się to katastrofą, zatopieniem statku. Miałby wrócić na Île-de-France, by dokonać napraw i wyposażyć załogę w ciepłe ubrania?

- Nie, jesteśmy już prawie u celu.

Kerguelen nie wypowiedział tych słów głośno, ale z pewnością tak pomyślał, gdyż rankiem 12 lutego wezwał do siebie pierwszego oficera nazwiskiem Bienboire:

- Dwa złote luidory dla tego, kto pierwszy dostrzeże ląd.

Tak bardzo oczekiwany okrzyk rozległ się jeszcze tego samego dnia, o osiemnastej.

Bardzo szybko zauważono, że była to zaledwie niewielka wysepka. Po tylu dniach żeglugi po morzu pomyślano jednak, że nawet nieduża wyspa może zapowiadać cały kontynent. Kolumb również odkrył najpierw wyspę. Przez całą noc oba statki, zwinąwszy część żagli i ograniczywszy prędkość, starały się utrzymać, burta w burtę, w pobliżu tego niewielkiego skrawka lądu, który otrzymał już nazwę - Wyspa Fortuny. Fale odpychały je od brzegu, ale marynarze i oficerowie, niezmiernie podekscytowani, myśleli tylko o bliskim odkryciu. Kto też mógł mieszkać w tak surowym klimacie? Ludzie podobni do Lapończyków lub Finów, najprawdopodobniej cali okutani w futra? Następnego dnia, 13 lutego, tuż po świcie ukazała się ich oczom kolejna wyspa. Wszyscy wpatrywali się poprzez mgłę w horyzont. Wreszcie o szóstej zaczął się stopniowo rysować w mżawce zarys olbrzymiego przylądka, a po jego prawej i lewej stronie ujrzano duże wzniesienia. Około siódmej wyjrzało na chwilę słońce, które rozproszyło wszelkie niepokoje. Ląd zajmował cały horyzont, nie mogło być zatem pomyłki - mieli przed sobą Kontynent Południowy.

Łódź z „Fortune'a" popłynęła po Saint-Allouarna, kapitana „Grosa Ventre". Oficerowie wzniesli toast winem z winnic nad Loarą. Załoga otrzymała tego dnia podwójną porcję żywności i po kieliszku wódki.

Wiatr stał się mniej porywisty, a morze nieco się uspokoiło. Ziemia, którą właśnie odkryto, w niczym nie przypominała południowego Edenu, o którym marzyli geografowie. Obecni na statkach mieli przed sobą ogromną, ciemną, miejscami czarną bryłę z wyraźnie widocznymi w górnej części białymi plamami śniegu i lodowcami. Kerguelen i oficerowie oglądali dokładnie brzeg przez lornetkę, szukając śladów ludzkiego życia.

- Nie będziemy mieć pewności, jeśli się tam nie udamy - powiedział Kerguelen. - Oto moje zalecenia. Zastępca kapitana „Fortune'a", pan Rosiły, popłynie na naszej szalupie „Mouche" wzdłuż brzegu, sondując głębokość morza i wskazując drogę „Grosowi Ventre" ku miejscu odpowiedniemu do rzucenia kotwicy. W tym czasie ja pozostanę na pełnym morzu. Podpłynę, gdy zostanie już znalezione dobre kotwico-wisko. W imieniu króla Francji wezmę wówczas w posiadanie Ziemię Południową, umieszczając tam dwie butelki, z których każda będzie za-

wierała dokument na pergaminie. I ostatnia rzecz: w szalupie znajdzie się czterech żołnierzy dla ewentualnej obrony przed tubylcami.

Nienarażanie „Fortune'a" było rozsądnym posunięciem. Omasztowanie i olinowanie statku znajdowały się w bardzo złym stanie i być może źle zniosłyby raptowne manewry przy brzegu. Kerguelen obliczył wysokość słońca nad południkiem, by określić swoje położenie: 49°40' szerokości geograficznej południowej, 60° długości geograficznej wschodniej. Błąd w obliczeniu długości geograficznej, wynikający z braku dobrego chronometru, wynosił 240 mil morskich, czyli około 450 kilometrów. Szalupa „Mouche" oddaliła się w stronę „Grosa Ventre", tańcząc na falach. Kerguelen nigdy już nie zobaczył tych, którzy do niej wsiedli. A dalsza podróż była - aż do samego końca - pasmem chaotycznych, niedokończonych, niefortunnnych i dramatycznych działań.

Wyobraźmy sobie oba okręty pod szarym niebem, na szarym, pustym morzu. „Gros Ventre", trójmasztowa korweta transportowa, to swojego rodzaju pomniejszony model okrętu liniowego, ale o bardzo piętkatych burtach. Dwumasztowa szalupa „Mouche", aie tylko z jednym rozwiniętym żaglem, wydawała się przy nim bardzo mała. Starła się wyprowadzić „Grosa Ventre", by doprowadzić go do brzegu, lecz nie dawała rady. Saint-Allouarn, widząc jej bezskuteczne wysiłki, rozkazał spuścić na wodę łódź z korwety.

- Pana kolej - powiedział do swojego zastępcy, Boisguehenneuca.
-Proszę spróbować dotrzeć na ląd.

Kontynent Południowy był bardzo blisko, ale dostępu do niego bro niły prądy morskie, skały i wiatr. Unosząca się na grzbietach fal łódź wy dawała się jeszcze mniejsza niż szalupa. O siedemnastej siedzący w niej marynarze, złani potem, wysiedli na lekko pochyłym brzegu. Oto zwięzły raport z misji, złożony przez Boisguehenneuca:

„Rozkazałem zatknąć flagę w imieniu króla, naszego pana, wydać trzykrotny okrzyk «Niech żyje Król!» i wystrzelić trzy salwy z musz kietów. Miejsce pokrywał mech, rosła tam dzika rzeżucha, a ziemia była bardzo czarna. Równina mogła mieć trzy lub cztery mile długości i prawie pół mili szerokości. Dalej ciągnęła się między dwoma wzgó rzami, znajdującymi się po naszej sterburcie, gdy wpływaliliśmy. Na rów ninie zalegała woda, powstała prawdopodobnie z topniejącego śniegu w górach. Wydawało się nam, że w głębi zatoki dojrzelśmy kilka drzew, które nie wyglądały wcale na wysokie. Na brzegu były niezliczone pin-

gwiny, mające dwie lub trzy stopy wysokości, dużo fok i lwów morskich. Łatwość, z jaką mogliśmy się zbliżyć do tych zwierząt, dowodzi, że ta część łądu, na którą zszedłem, nie była zamieszkana. Ledwie dotknąłem ziemi, a już byłem zmuszony wracać na statek".

Dziś możemy stwierdzić, że opis był bardzo ścisły poza fragmentem „Wydawało się nam, że w głębi zatoki dojrzelśmy kilka drzew...” Na Wyspach Kerguelena nie ma bowiem ani jednego drzewa.

Boisguehenneuc z wielkim trudem zdołał wrócić na „Grosa Ventre” i od razu zdał relację Saint-Allouarnowi. Na pokładzie znajdował się także kapitan marynarki Rosiły, a oprócz niego również kilku marynarzy, którzy wraz z nim wypłynęli na „Mouche”. Musieli opuścić tę szalupę, która straciła maszt i uległa zniszczeniu na skutek bardzo złej pogody. Wszyscy oficerowie patrzyli teraz na pełne morze, mając nadzieję, że ujrzą tam „Fortune’a”. Nadeszła noc, ale statek się nie pojawił. Nie było go widać również następnego dnia. „Gros Ventre” pływał tam i z powrotem po okolicy od 14 do 18 lutego. 19 lutego, straciwszy nadzieję na odnalezienie dowódcy wyprawy, Saint-Allouarn polecił wziąć kurs na wschód i płynąć pełnym wiatrem. Liczył, że żeglując w tym kierunku, natrafi na dobrą pogodę i załoga będzie mogła nieco odpocząć.

Od 16 do 18 lutego Kerguelen na „Fortunie” i Saint-Allouarn na „Grosie Ventre” minęli się w niewielkiej odległości od Wyspy Fortuny, tej samej, którą dostrzegli jako pierwszą. Spotkaliby się, gdyby Kerguelen płynął nieco bliżej łądu, ale zgniłe maszty i liny stwarzały mu coraz więcej kłopotów. Informację tę znajdziemy w dzienniku pokładowym, który skonfiskowano mu przed procesem: „Bosman i wszyscy marynarze pracowali, by rozmieścić nowe liny, które odciążąłyby najbardziej zużyte”.

18 lutego, nie zbliżywszy się bardziej do brzegu i nie dostrzegłszy „Grosa Ventre”, Kerguelen podjął decyzję o powrocie. „Fortune” nie była w stanie przetrwać dłużej w surowych warunkach pogodowych, panujących w okolicy Kontynentu Południowego, tym bardziej że połowa marynarzy, straszliwie przemarzniętych, była chora. „Gros Ventre” z pewnością zdoła wrócić o własnych siłach.

- Kurs na północ - rozkazał Kerguelen.

Dlaczego miałby tu jeszcze pozostawać? Wypełnił misję, gdyż znalazł Kontynent Południowy na 49°40' szerokości geograficznej poł-

dniowej i 60° 10' długości geograficznej wschodniej. Czy myślał, że naprawdę odkrył Kontynent Południowy? Będzie postępował tak, jakby był tego całkowicie pewien.

„Zarzuciliśmy kotwicę w Trou Fanfaron". Zapis ten znajdziemy w dzienniku pokładowym „Fortune'a" pod datą 16 marca 1772 roku. Trou Fanfaron to kotwiczowisko w Port-Louis na Île-de-France. Los płata niekiedy figle. Tuż po przybyciu Kerguelen odetchnął z ulgą - marynarze Mariona Dufresne'a jeszcze nie wrócili, nie będzie więc sporu o to, kto pierwszy dokonał odkrycia.

Załoga otrzymała polecenie nieopuszczania statku, a także zakaz udzielania komukolwiek jakichkolwiek informacji na temat tego, co robiono i widziano podczas podróży. Nie powinno to nas dziwić - od czasów fenickich dowódcy wypraw sami decydowali, w jakim stopniu podzielić się z innymi swoimi odkryciami. Łódź Kerguelena skierowała się ku nabrzeżu, na którym czekali już - uprzedzeni przez posterunek straży morskiej - mieszkańcy. W pierwszym rządzie stali gubernator Dresnay i intendent Poivre. Nie było natomiast księdza Rochona, który wcale nie miał już się pokazać.

- Odkryłem Kontynent Południowy.

Uściski, okrzyki, pierwsze chwile sławy. Kerguelen nie postawił stopy na odkrytym przez siebie lądzie ani nawet nie zbliżył się do niego tak, by mu się dobrze przyjrzeć. Nie wiedział też, czy uczynił to choćby jeden uczestnik ekspedycji. Nie zdołał bowiem odnaleźć „Grosa Ventre". Nie miało to jednak znaczenia. Porwany entuzjazmem, nie wspomniał w pierwszej relacji ani o zimnie i wietrze, ani o niegościnnym charakterze odkrytego wybrzeża. Dowodem na to jest list, jaki intendent Poivre napisał 20 marca do ministerstwa żeglugi:

„Bardzo szybko zauważy Wasza Ekscelencja, jak ważne dla dalszych losów tego odkrycia jest to, że pan Kerguelen znalazł miejsce, w którym nie spotyka się pokładów śniegu i wszystkich tych okropności, które odstraszały najdzielniejszych żeglarzy. Wydaje mi się, że powinniśmy jak najszybciej zacząć czerpać korzyści i sławę z tej ekspedycji". Intendent miał tu po prostu na myśli założenie nowej kolonii. „Z czterystoma naszymi dziewczętami i tymi, które znajdziemy na kontynencie, można utworzyć siedlisko, zdolne bronić się przed ewentualnymi atakami".

Czy po zastanowieniu przez noc Kerguelen uznał, że list był nieco

zbyt optymistyczny? Nie jest to niemożliwe, gdyż następnego dnia Poivre, nadal obsypując odkrywcę kwiatami, ograniczył jednak nieco swoje przewidywania. Mówił teraz o osadach rybackich i łowiskach, które z pewnością okażą się równie zyskowne jak te „z okolic Nowej Fundlandii”. Było w tym nieco więcej realizmu. Ciągle jeszcze za mało.

Kto miał zawieźć do Wersalu listy Poivre'a i pisma gubernatora, potwierdzające doniesienia intendenta? Kerguelen we własnej osobie. Trzeba było kuć żelazo póki gorące, a żaden wysłannik nie mógłby okazać się gorliwszy i szybszy od samego odkrywcy.

„Fortune”, wyremontowany przez dziesięć dni, wypłynął w morze 27 marca. Kerguelen wystawił ciągle jeszcze wyczerpaną załogę na ciężką próbę. Jak zawsze, nie oszczędzał również samego siebie. Czy zatrzymają się w Kapsztadzie, gdzie można by uzupełnić zapasy żywności? Ależ skądże. Minęli przylądek i znów znaleźli się na pełnym morzu. Po trzech miesiącach i dwudziestu dniach zarzucili kotwicę w Breście. Kerguelen nie miał już wówczas prawie wcale ludzi zdolnych manewrować statkiem. Niemal wszyscy członkowie załogi nie wstawali z wiszących łóżek, dziesięciu z nich już zmarło, a trzech inni pożegnali się z życiem kilka dni później w szpitalu. On sam cierpiał na szkorbut. Mając rozognione dziąsła i opuchnięte stawy, wysiadł na ląd i już następnego ranka udał się powozem do Wersalu. Przybył tam 23 lipca, przywożąc entuzjastyczne listy Poivre'a i Desroches'a. Nikt go nie oczekiwał, nikt nic nie wiedział. Było to niczym wybuch bomby na dworze.

Tak wielki pośpiech w dążeniu do sławy może budzić zawstydenie. Bez chwili odpoczynku, już 25 lipca, Kerguelen uzyskał audiencję u króla, przebywającego w Compiègne. Wychodząc z gabinetu, miał już nominację na komandora, a także obietnicę otrzymania przy najbliższej promocji Orderu Świętego Ludwika. Król zezwolił mu nosić krzyż od razu - sam nawet przypiął go żeglarzowi do kłapy munduru Wielkiego Korpusu.

A zatem - nareszcie prawdziwa sława.

Kerguelen był wszędzie przyjmowany jak bohater. Tak samo, lub nawet bardziej, jak dwa lata wcześniej Bougainville. Zamieszkał u siostry Catherine, której mąż, Poillot de Marolles, zajmował się w owym czasie nadzorowaniem transakcji handlowych marynarki wojennej. W salonach państwa de Marolles można było często spotkać człowieka uważanego za największego francuskiego uczonego ówczesnej epoki, Georges'a Lec-

lerca Buffona, albo też porozmawiać z ministrem spraw zagranicznych, księciem d'Aiguillon. Wszystko wydawało się sprzyjać temu, by sukces Kerguelena okazał się ostateczny i nieodwracalny.

Bardzo szybko jednak sprawy zaczęły się komplikować. Najpierw w łonie Wielkiego Korpusu Marynarki. Nie można bezkarnie wysunąć się przed 86 współtowarzyszy, którzy grzecznie czekali w kolejce na awans. Osiemdziesięciu sześciu niezadowolonych chciało dowiedzieć się czegoś więcej o odkryciu, tak więc zachwyił ich list od księdza Rochona, który dotarł do Brestu w niedługim czasie po przybyciu tam Kerguelena. Astronom zawarł w nim bardzo poważne oskarżenie: żeglarz miał porzucić - jeśli nie zatopić! - „Grosa Ventre”. Z Brestu pani Monteclerc, siostra Rosilyego (zastępcy dowódcy „Fortune'a” przyjętego na „Grosa Ventre” po bezskutecznych próbach przybicia do brzegu szalupy „Mouche”), poprosiła listownie ministra żeglugi o informacje o bracie, nie omieszkawszy rzucić przy tym podejrzeń na Kerguelena.

Tymczasem „Gros Ventre” miał pojawić się na Ile-de-France dopiero 5 września. Oficerowie i marynarze byli w bardzo złym stanie. Saint --Allouarn i jeden z oficerów umarli kilka dni po zejściu na ląd. Przeżył natomiast Rosiły. W lipcu jednak losy statku nie były znane, tak więc oskarżenie księdza Rochona odniosło swój skutek.

Kerguelen wydawał się nic nie słyszeć lub też bardzo chciał pozostać głuchy. W czasie gdy oskarżycielska plotka zaczynała krążyć wśród członków Wielkiego Korpusu, powstawała też legenda - karmiona powszechnym zamiłowaniem do cudowności - związana z odkryciem. Pod koniec sierpnia jedna z brytyjskich gazet opublikowała artykuł swojego korespondenta w Paryżu. „W stolicy mówi się wyłącznie o krainie odkrytej niedawno przez pana Kerguelena na Łądzie Południowym. Jest ona gęsto zaludniona. Jej mieszkańcy są cywilizowani i znana tam jest sztuka. Wedle pana Kerguelena bardzo łatwo i bardzo korzystnie byłoby nawiązać kontakty handlowe z tymi ludami”. Czy żeglarz powiedział choć słowo, by zdementować te niedorzeczne stwierdzenia? Nie.

2 sierpnia 1772 roku Ministerstwo Żeglugi wydało rozkaz, który można streścić mniej więcej w następujący sposób: „W jak najkrótszym czasie ma wyruszyć druga wyprawa do Łądu Południowego. Aby uprzędzić wszelkie spory z rządem brytyjskim, objęcie łądu na własność odbędzie się zgodnie z przyjętymi zwyczajami. Zostanie wbita w ziemię francuska flaga, a przy niej na stałe stanie straż. Ekspedycję przewiezie

dywizjon złożony z pięciu okrętów. Dowództwo obejmie pan Ferron du Quengo".

Dlaczego nie Kerguelen, tego minister nie powiedział. Tak czy inaczej, okazało się, że żeglarz nie zareagował ani słowem na tę zapowiedź. Nawet nie zaprotestował. Czyżby nie miał ochoty ujrzeć powtórnie Kontynentu Południowego? Ferron du Quengo wyruszył z Lorient na początku września, kierując się najpierw do Kapsztadu. Tam miał otworzyć opieczętowaną kopertę, którą wręczył mu minister.

- Nie, to pan Kerguelen powinien udać się do Łądu Południowego. Takie jest moje życzenie.

Słowa te wypowiedziano 16 września. Kto je wymówił? Król. Czy Ludwik XV chciał, by Kerguelen udał się na poszukiwanie „Grosa Ventre” (nikt we Francji nie wiedział jeszcze wówczas, że statek dotarł na île--de-France), by uregulował wszelkie zobowiązania łączące się z odkryciem, w którego prawdziwość niektórzy coraz bardziej wątpili? Czy też -wprost przeciwnie - władca pragnął jak najszybszego założenia francuskiej kolonii na nowym kontynencie? Nie wiadomo. Kerguelen miał jednak wypłynąć znów w morze, gdyż tak chciał król. Należało zatem niezwłocznie wysłać do Kapsztadu list wstrzymujący misję Ferrona du Quengo. Przez kilka następnych miesięcy sprzeczne rozkazy docierały jeden po drugim. Kerguelen cieszył się nadal wielką sławą, ale wydawał się coraz bardziej zakłopotany swoim okryciem. Wielki Korpus okazywał mu coraz wyraźniej otwartą wrogość.

Przygotowania trwały od jesieni do wiosny. Opóźniały je problemy gospodarcze, a także opieszałość urzędników. Kerguelen zaczął zachowywać się tak, jakby naprawdę wierzył w coraz szerzej rozpowszechniane legendy o Kontynencie Południowym. Wydawał się szczery, gdy mówił o wybudowaniu na tych ziemiach baraków i przewiezieniu około stu osadników. Szczery, ale nieostrożny i niezbyt bystry. Miał też pecha, gdyż księżę Croy, namiestnik królewski, głównodowodzący we Flandrii i w Artois, zaufany króla i miłośnik geografii, pragnący dowiedzieć się, co znajduje się na antypodach, postanowił udzielić mu wsparcia. Miał pecha, gdyż - jak się wydaje - bez nalegań Croya nie byłoby drugiej wyprawy do Łądu Południowego, a tym samym i klęski Kerguelena.

Za namową księcia znacznie rozszerzono program ekspedycji. Kerguelen miał do wykonania trzy zadania: dotrzeć do już odkrytego łądu, odnaleźć w jego okolicy „Grosa Ventre” i założyć kolonię (prześcigając

Cooka, który zdążył już wyruszyć z nową misją); przepłynąć wzdłuż wybrzeża kontynentu na wschód, ustalając antypody wszystkich stolic Europy; po zakończeniu tej podbiegunowej podróży wrócić przez przylądek Horn.

Kerguelen wypłynął z Brestu 14 marca 1774 roku. Miał wówczas 39 lat, tytuł komandora i Order Świętego Ludwika. Przygnieciony sławą, która budziła wiele sprzeciwów, był też otoczony gwałtowną zawiścią. Już na samym początku podróży popełnił poważną nieostrożność. Koledzy z Wielkiego Korpusu zrobili wszystko, by nie mógł wybrać ani oficerów, ani marynarzy. Jego statek „Roland” miał wyporność 900 ton i znalazły się na nim 64 działa. Był zbyt duży i zbyt ciężki, a na dodatek dopiero co opuścił stocznię. Drugim okrętem ekspedycji, korwetą „Oiseau”, dowodził niezyczliwie nastawiony Rosnevet. Na pokład „Rolanda” przyjęto dwóch astronomów, jednego przyrodnika, inżyniera i kilku osadników z Île-de-France, w tym trzy kobiety. I jeszcze jedną pasażerkę, Louise Seguin, którą Kerguelen wprowadził potajemnie na kilka godzin przed podniesieniem kotwicy. Na tym właśnie polegała jego nieostrożność.

Louise Seguin nie cieszyła się najlepszą reputacją. Kerguelen zaś wykazał się brakiem rozsądku, gdyż zamiast zadowolić się sypianiem z nią w ukryciu, zapraszał ją również do swojego stołu. A wedle uświęconej żeglarskiej tradycji - obowiązującej i dziś - przy kapitańskim stole mieli prawo zasiadać jedynie najświetniejsi pasażerowie. Nie można więc się dziwić, że pierwszym skutkiem tak lekkomyślnego działania było rozluźnienie dyscypliny. Oficerowie zaniedbywali swoje obowiązki, a Kerguelen nie śmiał nawet wytykać im błędów.

Później wyszły na jaw inne jeszcze rezultaty jego nieostrożnego postępowania, ale już od samego początku podróży los nie sprzyjał wyprawie. Ciężki, zbyt nowy, niesprawdzony na morzu „Roland” okazał się nieszczęsny, a to sprawiło, że zaczęła psuć się żywność. Po przybyciu 29 marca do Kapsztadu należało założyć prowizoryczny szpital, do którego trafiło 80 chorych.

Zaledwie statek zakończył postój, udając się w kierunku Île-de-France, gdy raptownie spadło ciśnienie, niebo pociemniało, a gwałtowny wiatr zaczął popychać olbrzymie, spienione fale. Dias nie bez powodu nazwał to miejsce Przylądkiem Burz. Oba okręty omal nie zatoniły, przy

czym bardziej ucierpiał „Roland”. Stracił maszty. Dotarł do Port-Louis na Île-de-France 29 sierpnia, wyglądając niemal jak wrak.

Kolonią nie rządził już ani Desroches du Dresnay, ani Poivre. Gubernatorem był teraz kawaler de Ternay, a intendentem Maillart du Nesle. Obaj mieli wystarczająco dużo czasu, by ulec wpływowi księdza Rochona. Ten zaś zdążył już wrócić do Francji, by z kolei tam rozsiewać swój jad. W owym czasie, jak już wspominałem, na wyspie pojawił się wreszcie „Gros Ventre”. Ścisłe informacje dostarczone przez ocalałych marynarzy, a zwłaszcza przez Boisguehenneuca, który miał okazję stanąć na Kontynencie Południowym, utwierdziły tylko władze Île-de-France w ich opinii. Kerguelen nic o tym nie wiedział, dlatego też zdziwiło go lodowate przyjęcie, z jakim spotkał się tuż po przybyciu.

- Aby kontynuować misję zleconą mi przez króla, potrzebuję za pasów żywności. Muszę też naprawić „Rolanda”.

Zapasy żywności? Zgoda, ale będzie musiał za nie zapłacić. A co do naprawy statku:

- W porcie leży sporo bukszprytów, rei i lin, pozostawionych przez innych żeglarzy. Możecie sobie wybrać.

Kerguelen z godnym podziwu uporem stawiał czoło wszelkim przeciwnościom - nikt na wyspie nie próbował nawet ukrywać swojej wrogości. A wykazując się odwagą, pogłębił jeszcze swoją klęskę.

17 października cały dywizjon - „Roland”, „Oiseau” oraz „Dau-phine”, odnaleziony na Île-de-France okręt Ferrona du Quengo - wyruszył ku Lądowi Południowemu. W następnym tygodniu gubernator Maillard du Nesle napisał do Wersalu, by złożyć sprawozdanie z pobytu Kerguelena, „tego oficera, z którego nikt nigdy nie jest zadowolony i którego nikt nigdy nie zadowala”. Nesle wspomniał o skandalu, jaki wywołała na pokładzie „Rolanda” obecność Louise Seguin. „Kobieta ta kontynuuje podróż”. Przede wszystkim jednak odnosił się do finansów: „Pan Kerguelen pragnąłby, by wszelkie jego wydatki były ignorowane i by włączono je do wydatków kolonii...”. Ileż było malwersacji, których dokonano bezkarnie zarówno przed, jak i po Kerguelenie! I choć próba ta pozostała na etapie zamysłu, miała świadczyć przeciwko żeglarzowi.

Trzeba też przyznać, że Louise Seguin musiała wykazać się sporą odwagą, by „kontynuować podróż” w okolicy o surowym klimacie, na pokładzie statku, którego załogę - dziesiątkowaną chorobami - uzu-

pełniono recydywistami z kolonii. Dzisiaj miałyby szansę udzielić co najmniej kilku wywiadów.

Sama ekspedycja zakończyła się żalną porażką, jeszcze większą niż pierwsza, jeśli wziąć pod uwagę długie przygotowania i poniesione koszty. Trzy okręty dotarły w pobliże „ziem południowych” 14 grudnia. Pogoda była okropna, a morze bardzo wzburzone. Ciężki „Roland” z delikatnym omasztowaniem (podobnie jak „Berryer” podczas pierwszej wyprawy - to także będzie stanowić zarzut wobec Kerguelena) miał trudności z wykonywaniem manewrów. Wszystkie starania zmierzające do znalezienia dobrego kotwicowiska zakończyły się niepowodzeniem. Do brzegu dopłynął jedynie Rochegude, oficer z „Oiseau”. 7 stycznia 1774 roku udało mu się dostać łodzią na ląd. Pozostawił tam butelkę - jeszcze jedną! - z informacją o odkryciu. Nie było mowy o postawieniu straży ani nawet o wbiciu w ziemię flagi. Należało też zapomnieć o podróży wzdłuż wybrzeży na wschód i powrocie przez przylądek Horn. Żywność się zepsuła, a wielu marynarzy chorowało. Po kilku bezskutecznych próbach dotarcia na wybrzeże 18 stycznia zapadła decyzja: „Wracamy do Francji”. Ta całkowita porażka ucieszyła klikę oficerów niechętnych Kerguelenowi. Po krótkim odpoczynku w zatoce Antongila (na Madagaskarze) od 18 lutego do 21 marca (Kerguelen nie chciał spotkać się powtórnie z Maillardem du Nesle na Île-de-France), a następnie postoju w Kapsztadzie od 6 maja do 26 czerwca, wyprawa dotarła do Brestu 7 września 1774 roku. Jeszcze tego samego wieczoru Kerguelen przeniósł Louise Seguin na statek rybacki. Stracił około 30 ludzi, w tym krewnego hrabiego Aché, wiceadmirała Francji.

Przeciwnicy Kerguelena już przygotowali odpowiednie pisma - za-wistnicy z Wielkiego Korpusu wreszcie mogli zatriumfować. Dołożono wysiłków, by jak najszybciej zniszczyć żeglarza. Jego proces zaczął się już w październiku, choć on sam nie odpoczął jeszcze po wyczerpującej podróży i straszliwie cierpiał na skutek powikłań po szkorbutcie.

Wszystko odbyło się z poszanowaniem procedury. Najpierw komitet powołany przez dowódcę floty w Breście uzupełnił akta przekazane przez ministerstwo 25 grudnia. W dokumencie podsumowującym akt oskarżenia możemy przeczytać: „To przykre, że misja ta nie zakończyła się sukcesem, na który wszyscy liczyli. Ponadto pan Kerguelen złożył bardzo poważne zażalenia na pana du Cheyron. Oskarża go o niesub-

ordynację, intrygi, sprzymierzenie się z botanikiem i zastępcą inżyniera, ośmieszenie całej wyprawy. Ze swej strony pan du Cheyron oskarża pana Kerguelena o potajemne zabranie na pokład młodej dziewczyny zwanej Louison, z którą utrzymywał gorszące stosunki, jak również z dwoma innymi pasażerkami. Obwinia go także o publiczne znieważenie i obrzucenie obelgami, a także niestosowne wyzwanie na pojedynek pana de Charnières...".

Charnières i Cheyron to dwaj najbardziej niezdyscyplinowani oficerowie, okazujący kapitanowi najmniej szacunku. Kerguelen nie ośmielił się lub nie mógł potraktować ich surowo w trakcie ekspedycji, myśleli więc, że mogą wykorzystać przeciwko niemu sprawę Louise Seguin. Fakt, że zasiadała przy kapitańskim stole, był najpoważniejszym zarzutem wobec Kerguelena.

Wszystko mogło skończyć się sankcją dyscyplinarną, a w ostateczności wydaleniem ze służby. Nikt tego jednak nie chciał, ani w Breście, gdzie ksiądz Rochon tak doskonale urobił opinię publiczną, ani też w ministerstwie, gdzie nie wybaczone Kerguelenowi zakończenia porażką wyprawy, która obudziła wcześniej tyle nadziei. Miano mu za złe, że tak późno przyznał, iż ziemie odkryte w roku 1772 były jedynie niegościnnymi skałami, na które można dotrzeć tylko „za cenę ogromnego ryzyka” - a nie Edenem wymarzoną przez Buffona.

Komitet z Brestu opowiedział się za zebraniem rady wojennej. Rozpoczęła ona pracę 13 stycznia 1775 roku. Przewodniczył jej hrabia Aché, krewny - jak już wspominałem - marynarza zmarłego podczas wyprawy. Referentem odpowiedzialnym za procedurę został jeden z komandorów. Wiemy o nim, że z niecierpliwością czekał na nominację na dowódcę eskadry, a tymczasem w lipcu poprzedniego roku zaczęła krążyć pogłoska, że to Kerguelen - który nie wrócił jeszcze z wyprawy - otrzyma tę funkcję, jeśli ekspedycja zakończy się powodzeniem. „Jak to, został komandorem w wieku trzydziestu pięciu lat i już po trzech latach miałby być dowódcą eskadry? A my? A nasze zasługi?”. Teraz więc komandor mógł spokojnie odetchnąć, a nawet z sadyistyczną radością zmiażdżyć swojego rywala. Po trwającym tydzień procesie Kerguelen został zatrzymany. Umieszczono go na pokładzie „Amirala”, starego hulka przycumowanego przy brzegu Penfeld. Było to miejsce całkowitej izolacji - bez prawa do wychodzenia, otrzymywania wizyt i korespondencji.

Żeglarz czekał tam całe cztery miesiące na wyrok rady wojennej.

14 maja 1775 roku dowiedział się, że został „zdegradowany, usunięty z Wielkiego Korpusu, objęty zakazem służby królowi i pozbawiony stanowiska”. A także skazany na sześć lat twierdzy.

Dwadzieścia miesięcy później, 24 grudnia 1776 roku, James Cook dotarł podczas swojej trzeciej podróży do jałowych skał, omiatanych wiatrem. Pogoda mu sprzyjała, wysłał więc na ląd kilku ludzi. Ci zaś znaleźli butelki pozostawione przez Francuzów w latach 1772 i 1773. Gdy po powrocie dowódca oddziału zdał mu relację, wielki żeglarz, patrząc na szaroczarne brzegi, wyszeptał: „Wyspy Rozpaczy”. I zapisał tę nazwę na swojej mapie. Później miał nazwać te wyspy - w dowód hołdu - nazwiskiem ich odkrywcy.

Kariera Kerguelena na tym się nie zakończyła, ale nigdy już nie miała związku z Oceanem Indyjskim i morzami południowymi. Osadzony w Saumurze, wypuszczony przedterminowo w 1778 roku, Yves-Joseph de Kerguelen-Trémarec wyposażył okręt i wziął udział w wojnie o niepodległość Stanów Zjednoczonych jako korsarz. W 1781 roku podjął się kolejnej wyprawy odkrywczej, ale wpadł w ręce Brytyjczyków. Jego *Relation de deux voyages dans les mers australes et les Indes*, opublikowana w 1782 roku, uległa konfiskacie rok później. W 1793 roku, dwa miesiące po ścięciu Ludwika XVI, powrócił do marynarki i otrzymał stopień kontradmirała. Po kolejnym odwołaniu ze służby w okresie terroru (był szlachcicem) i następnym przywróceniu do służby zmarł w Paryżu w 1797 roku, mając 63 lata. Cóż za dziwny los, układający się niczym sinusoida, coś za dziwna postać... Zupełnie jakby opustoszałe wyspy, na których nigdy nie postawił nogi, a mimo to noszące jego imię, przez swój szczególny geomagnetyzm wpłynęły na całe jego życie.

5

Skazańcy i kobiety

Tasmania, leżąca na południe od Australii, której stanowi przedłużenie po drugiej stronie Cieśniny Bassa, ma ponad 64 000 kilometrów kwadratowych powierzchni (prawie tyle co Irlandia), a liczba jej mieszkańców wynosi ponad 450 tysięcy. Dla porównania: w Irlandii mieszka

ponad 5 milionów osób, a w Belgii i Holandii, zajmujących powierzchnię nieco większą od Tasmanii, żyje ponad 25 milionów mieszkańców.

Tasmania jest odległym łądem i leży dokładnie po drugiej stronie kuli ziemskiej, na antypodach, na 45 równoleżniku szerokości geograficznej południowej. Niewielką liczbę jej ludności wyjaśnia inny fakt - ostatni rdzenny Tasmańczyk zmarł w 1877 roku w rezerwacie, w którym biali zamykali autochtonów od kilkudziesięciu lat. Mieszkańcy tego obszaru jako jedyni przeżyli zresztą długotrwałą masakrę, jaką zorganizowali pierwsi Europejczycy przybyli na wyspę. Ci zaś nie przypominali wcale konkwistadorów. Byli to skazańcy wysłani z brytyjskich więzień, by skolonizować owe odległe tereny. Początki osadnictwa w Tasmanii wiążą się nierozdzielnie z zesłańcami. Co dziwne, większość historyków skupia się na barwnych, często nieszczęśliwych lub wręcz dramatycznych wydarzeniach z życia skazańców, nie wspominając ani słowem o tragicznym losie tubylców.

Wyspę odkrył w 1642 roku niderlandzki żeglarz Abel Janszoon Tasman. Aż do połowy XIX wieku nosiła nazwę Ziemia van Diemena, od nazwiska gubernatora Holenderskich Indii Wschodnich, któremu podlegał Tasman. Po raz kolejny Europejczycy pojawili się na wyspie dopiero pod koniec XVIII wieku. Jako pierwszy zawitał tu w 1772 roku Francuz Marión Dufresne, żeglarz i odkrywca rywalizujący - jak już mogliśmy się przekonać - z Kerguelenem. Pięć lat później przybył słynny James Cook*. W 1793 roku dwóch innych Francuzów - kontradmirał Bruni d'Entrecasteaux** i komandor Huon de Kermadec - zbadało południowe wybrzeże wyspy, znacznie bardziej dostępne niż zachodnie. Odkryli oni rzekę Derwent i miejsce, w którym powstała później stolica Hobart. Objęcie ziem w posiadanie nie pociągnęło za sobą ustanowienia nad nimi jakiegokolwiek zwierzchnictwa. Dopiero w 1803 roku Brytyjczycy, którzy zdążyli już opanować Australię, zorientowali się, że w ich interesie leży również zagarnięcie naturalnego dopełnienia tego kontynentu - Ziemi van Diemena. Francuzi w każdej chwili mogli tam wrócić, należało więc działać szybko. Jeszcze w tym samym roku pierwsi brytyjscy skazańcy pojawili się nad brzegiem Derwentu. W 1804 roku przybyli następni zesłańcy. Dziewiczy dotychczas krajobraz zaczynały

* Patrz część *Pacyfik*, rozdział 4 „Niezwyciężony James Cook”.

** Patrz część *Pacyfik*, rozdział 5 „Czy mamy wieści od La Pérouse'a?”.

stopniowo zmieniać pierwsze domy mieszkalne w Hobart, pierwsze składy i pierwsze konstrukcje stoczni.

W skład drugiej ekspedycji wchodził niejaki Jürgen Jürgensen. Miał wówczas 24 lata. Urodził się w 1780 roku w Kopenhadze. Jego ojciec pełnił funkcję zegarmistrza na dworze króla Danii. Jürgensen był zastępcą kapitana na statku „Lady Nelson”, na którym przewieziono kolejnych skazańców australijskich na Ziemię van Diemena. Po dwudziestu latach wyjątkowo awanturczego życia pojawił się ponownie w Hobart, by osiedlić się tu na stałe. A dokładniej mówiąc, przybył jako skazany prawomocnym wyrokiem sądu na dożywotni pobyt na Tasmanii.

W ciągu tego dwudziestolecia, gdy w Hobart nie wspominało już o Jürgensenie, do powstającej stopniowo kolonii napływali nieustannie nowi skazańcy brytyjscy. Proces ten zakończył się ostatecznie w 1853 roku. Przez to półwiecze powstał na drugim końcu świata swoisty obóz koncentracyjny, w którym panowały początkowo piekielne wprost warunki. Sytuacja nie zmieniła się wcale na lepsze, gdy w 1810 roku przybyli pierwsi wolni osadnicy, dobrowolni emigranci. Skazańcy stali się po prostu ich niewolnikami.

Skazańcy nie przestawali napływać z bardzo prostej przyczyny - władze brytyjskie nie wiedziały, gdzie ich umieścić. Z uwagi na niewiarygodną surowość ówczesnego prawa w Wielkiej Brytanii więzienia - stare, zniszczone, brudne, obrzydliwe - były przepelnione. Członkowie parlamentu podkreślali korzyści wynikające z wysyłania skazańców na antypody. Nie tylko karczowali oni i przygotowywali pod uprawy dziewicze wcześniej tereny, ale też uzyskiwali szansę rehabilitacji i zmiany życia na lepsze.

Stwierdzenia te miałyby sens, gdyby warunki transportu, mieszkania i pracy zesłańców - a były wśród nich również kobiety i dzieci - nie były tak nieludzkie.

Ziemia van Diemena nie stanowiła jedynego punktu docelowego brytyjskich skazańców. Konwoje więźniów wyruszały z londyńskiego portu, kierując się do Australii i kolonii w regionie Kapsztadu. Na terenach tych już na początku XIX wieku ukończono wszystkie najcięższe prace związane z karczowaniem i użyźnianiem ziem pod uprawę. Dobrowolni osadnicy i dawni zesłańcy zdążyli się już stopić w złożoną

społeczność pionierów. Ci obywatele brytyjscy nie chcieli więcej przyjmować u siebie nowych zesłańców. Byli już na tyle silni, że w Londynie musiano liczyć się z ich zdaniem oraz życzeniami. Jedynym i ostatnim zakątkiem, w którym można było umieszczać więźniów, okazała się niewielka Ziemia van Diemena.

- Wyspa ta - oznajmiali zwolennicy zsyłania skazańców - ma tę zaletę, że nie można z niej uciec. Jedynym bliskim lądem jest kontynent australijski, a niewielkie łodzie nie są w stanie pokonać Cieśniny Bassa, mającej szerokość 140 mil morskich, ze względu na wzburzone fale i mnogość podwodnych skał. A ponadto żołnierze brytyjscy patrolują stale południowe wybrzeże Australii. Na południe od Ziemi van Diemena rozciągają się niezmierzone, puste i lodowate wody mórz polarnych. Leżąca na wschód Nowa Zelandia jest oddalona o niemal tysiąc mil morskich, a u jej brzegów również czuwają nasi żołnierze. Na zachodzie zaś - nic tylko ocean...

Kilkakrotnie udało się jednak zesłańcom zbiec - zdobyli statek i dotarli do zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej, pokonując prawie 5000 mil morskich, czyli około 8500 kilometrów. O ile wiadomo, wszyscy zostali wcześniej czy później złapani. To, czego zdołali dokonać, zasługiwało na coś znacznie lepszego. Inni więźniowie próbowali ukryć się na samej wyspie, błędząc wśród gęstych zarośli. Najczęściej padali ofiarą tubylców, dla których wszyscy biali byli wrogami, gdyż ich samych ścigali bezlitośnie wolni osadnicy i państwowi urzędnicy.

Co roku na wyspie pojawiała się kilka tysięcy nowych zesłańców. Działo się tak aż do 10 lutego 1853 roku, gdy władze z Downing Street zgodziły się - ulegając coraz silniejszym naciskom ze strony coraz lepiej funkcjonującej kolonii - wstrzymać deportację więźniów na Ziemię van Diemena. Trzy lata później osadnicy uzyskali autonomię i możliwość utworzenia własnego rządu. Niemniej jednak skazańcy nadal byli obecni na wyspie. Ostatni zakład karny, w Port Arthur, przeznaczony dla odbywających najcięższe kary, zamknięto dopiero w 1877 roku.

Najbardziej bezpośrednie - i przypuszczalnie najprawdziwsze - świadectwo, czym była podróż brytyjskich więźniów do Ziemi van Diemena, pozostawił Jürgen Jürgensen.

Spróbujmy przedstawić pokrótce losy tej niezwyklej postaci. Jak już widzieliśmy, w 1804 roku przybył on do Hobart jako zastępca kapitana

na statku przewożącym skazańców. Następnie pływał nadal na okrętach angielskich, najpierw po różnych morzach południowych, później głównie po Pacyfiku. Wróciwszy do Londynu, zatęsknił za ojczyzną.

- Wracam do Kopenhagi.

Zanim zdążył tam dojechać, Anglia, pragnąc ukarać Danię za to, że weszła do sprzyjającej Napoleonowi Ligi Zbrojnej Neutralności, zaatakowała duńską stolicę.

- Będę walczył z Anglikami.

I objął dowództwo statku korsarskiego, wyposażonego w 28 dział. Zatopił dziewięć brytyjskich okrętów. Dziesiąta potyczka na morzu zakończyła się nie po jego myśli. Został schwytany i przewieziony do Great Yarmouth.

Tutaj zaczynają się niejasności. Choć można się było spodziewać, że korsarz znajdzie się w więzieniu brytyjskiej Admiralicji, widywano go wędrującego wokół Londynu, jak się wydaje, zupełnie swobodnie. Jest rok 1808.

Niedługo później jeden z londyńskich kupców uzyskuje od Admiralicji zezwolenie na załadowanie na statek żywności, którą należy przewieźć na Islandię. Wojna odcięła tę duńską wyspę od dostaw z ojczyzny. Londyński rząd myśli, że dostarczając artykuły żywnościowe, będzie mógł się przypodobać Islandii. Być może. Komu jednak powierzają Anglicy dowództwo tego statku? Duńczykowi, Jurgenowi Jürgensenowi.

Jürgensen z powodzeniem kończy swą misję, wraca do Londynu, by ponownie wyruszyć na wyspę z aprowizacją. Tym razem rząd (duński) na Islandii odmawia przyjęcia żywności.

- Byłoby to równoznaczne ze zdradą. Dania nie wchodzi w skład angielskiej koalicji.

- Raz już wyraził pan zgodę.

- I to wystarczy.

- W takim razie nie jest pan już gubernatorem. Od tej chwili ja pełnię tę funkcję.

Dialog ten stanowi streszczenie serii ultimatum, która zakończyła się aktem przemocy. Jürgensen przeprowadził tę akcję - dysponując dwunastoma ludźmi - po mistrzowsku, z wielkim tupetem. Wygnawszy dawnego gubernatora, nakazał od razu opublikować obwieszczenie, w którym stwierdzał, że „lud Islandii zrzucił nieznośne jarzmo duńskiego ucisku i jednogłośnie powołał go na szefa rządu”. Kilka dni

później, 11 lipca 1809 roku, nowa proklamacja: „My, Jürgen Jürgensen, objęliśmy kierownictwo spraw publicznych z tytułem Protektora. Mamy pełne uprawnienia do prowadzenia wojny i zawierania pokoju z zagranicznymi mocarstwami”.

W tym samym czasie brytyjski okręt wojenny wchodził już do portu w Reykjavíku. Gdy jego kapitan zszedł na ląd i przeczytał wywieszoną wszędzie proklamację, o mało nie zemdlął. Pełne uprawnienia do prowadzenia wojny i zawierania pokoju - doprawdy Jürgensen posunął się za daleko.

- Zatrzymać natychmiast tego człowieka!

I oto Duńczyk wraca znów do Anglii, gdzie zostaje umieszczony w więzieniu Tothill Fields. Przebywa tam kilka miesięcy, na tyle jednak długo, by zarazić się, w towarzystwie kilku starych piratów-recydywistów, namiętnością do gry. Nie przeczuwał wcześniej w sobie tego zamiłowania, które zawiodło go bardzo daleko. Gdy wyszedł już na wolność, natrafiano na jego ślady w Hiszpanii i Portugalii. Wydaje się dość prawdopodobne, że od czasu pierwszego aresztowania - gdy był duńskim korsarzem - Jürgensen znalazł się na służbie u Anglików. Brytyjska Admiralicja wyczuła w nim z pewnością zdolnego, inteligentnego awanturnika, dziwną postać, której modelowym przykładem stał się o wiele później Lawrence z Arabii. Równocześnie szpieg, misjonarz, dyplomata, człowiek interesów, którego można by wysłać wszędzie tam, gdzie Korona napotykała jakiś problem. Jego zadaniem byłoby zasięgnięcie języka lub nawet przygotowanie operacji. Jürgensen nie miał jednak klasy Thomasa Edwarda Lawrence'a.

Po pobycie w Hiszpanii Duńczyk przez dłuższy czas pływał po Morzu Śródziemnym na pokładzie brytyjskiego okrętu wojennego. Nie wiadomo, co robił w czasie postojów. Powróciwszy do Londynu, ponownie trafił do więzienia „za długie karciane”. Wykazał się tam nowym talentem, pisząc tragedię „inspirowaną okrutną egzekucją księcia d'Enghien na rozkaz Napoleona”, a także „Esej statystyczny o imperium rosyjskim”.

Raz jeszcze Foreign Office wyciągnęła go z celi, by zlecić kolejną tajną misję na kontynencie. Oddając się hazardowi, Jürgensen stracił wszystkie powierzone mu pieniądze, z powodzeniem ukończył jednak swoje zadanie (brak na jego temat jakichkolwiek szczegółów) i po powrocie spotkał się z bardzo dobrym przyjęciem.

Gdyby znów nie zaczął grać i nie narobił nowych długów, nie zna-

laziłby się ponownie w więzieniu, tym razem Newgate. Zwolniono go, pod warunkiem że opuści Anglię. Przymknął oko, ale słowa nie dotrzymał. Nadal grał. I z tej też przyczyny znalazł się - w październiku 1825 roku - na pokładzie hulka „Justicia”, zakotwiczonego w Woolwich. Wraz z najbliższym transportem zesłańców miał udać się na Tasmanię.

W Woolwich Jiirgensen odkrył zamknięte środowisko biedy i nie-szczęścia, niemające kontaktu ze światem zewnętrznym, rządzone despotycznie przez tych, którzy mieli władzę - strażników i oficerów. „Gdy pojawiała się inspekcja z Izby Gmin, wszystko wydawało się w cudownym porządku. Biada jednak temu, kto odważyłby się otworzyć usta, by powiedzieć coś innego ponad to, że wszyscy na pokładzie są traktowani niezwykle po ludzku, wręcz po ojcowsku. Widziałem, jak kapitan zabił jakiegoś biedaka tylko dlatego, że nie dość szybko usunął mu się z drogi. Wszystko jest utajnione, trzymane w ukryciu”. Jiirgensen przyznawał, że dzięki swej zaradności i przypuszczalnie sekretnemu wsparciu kilku wpływowych osób mógł liczyć na pewne przywileje. Nie był na przykład skuty w kajdany, tak jak jego towarzysze.

„Można by myśleć - zanotował jeszcze - że skazańcy wysyłani do zakładu karnego, by odpokutować za zbrodnie, powinni okazywać oznaki skruchy. Nic bardziej błędnego. I w dzień, i w nocy bez żadnych skrupułów kradli, co tylko wpadło im pod rękę”. Galery lub więzienie w jeszcze mniejszym stopniu niż dziś sprzyjały odnowie moralnej. Więźniowie stłoczeni na pokładzie hulka „Justicia” nie okazali ani radości, ani smutku, gdy przeniesiono ich na „Woodmana”, odpływającego do Tasmanii.

„Wyruszyliśmy z Sheerness ze stu pięćdziesięcioma zesłańcami na pokładzie i oddziałem żołnierzy - niekiedy w towarzystwie żon i dzieci. Nie wypłynęliśmy jeszcze z cieśniny La Manche, gdy rozpętał się sztorm. Okręt musiał ciężko walczyć z wiatrem i falami. Dziób kotłosał się tak bardzo, że do pomieszczenia dla chorych wlało się ogromnie dużo wody. Ci, którzy nigdy wcześniej nie byli na morzu, odczuwali to szczególnie nieprzyjemnie. Stłoczeni na małej przestrzeni, z kajdanami utrudniającymi ruchy, cierpiący męki związane z chorobą morską - wszystko to nakładało się na siebie”.

W tych kilku liniach Jiirgensen zasygnalizował najważniejsze problemy dotyczące przewozu skazańców. Przed wszystkim stan samych

żaglowców - armatorzy wykorzystywali w tym celu najstarsze spośród nich. W długiej historii zesłań znajdziemy wiele przypadków, gdy statki wiozące więźniów musiały wrócić do portu, gdyż nie mogły dalej płynąć, tak dużo nabierały wody.

A okręty te wyruszały w niezmiernie długie podróże, pokonywały zawrotne szlaki, z którymi niedługo później miały zmierzyć się wspaniałe klipery, biorące udział w herbacianych wyścigach. Gdy żeglarze pokonali już pasaty na Atlantyku, gdy minęli Przylądek Dobrej Nadziei, pozostało im jedynie przepłynąć 6000 mil przez południową część Oceanu Indyjskiego. Był to najbardziej niebezpieczny etap podróży, w osamotnieniu, bez widoku ziemi na horyzoncie, po pustym, lodowatym morzu, stale wzburzonym i falującym przy Ryczących Czterdziestkach. Po zostawieniu zesłańców - tych, którzy zdołali przeżyć - w Hobart, wyruszano w podróż powrotną, jeszcze gorszą niż poprzednia. Nie można było wracać tą samą trasą. Nie udało się przeciwstawić gwałtownym wiatrom, wiejącym na tych szerokościach geograficznych niemal nieprzerwanie z zachodu i południowego zachodu. Należało płynąć pełnym wiatrem, wszystkie więc te nieszczęsne statki kierowały się na wschód. Miały do pokonania 6000 mil po południowym Pacyfiku ku Ameryce Południowej, a dokładniej ku przylądkowi Horn. Następnie musiały płynąć w górę kontynentu, przeczeakać ciszę morską w okolicy Zwrotnika Koziorożca, odnaleźć pasaty, znów cierpliwie znieść ciszę morską przy równiku, poszukać pasatów z północnego wschodu na północnym Atlantyku, przecierpieć kolejną ciszę przy Zwrotniku Raka, często najgorszą ze wszystkich, by w końcu dzięki zachodniemu wiatrowi z północnego Atlantyku dotrzeć przez cieśninę La Manche do Anglii.

Był to w rzeczywistości prawdziwy rejs dookoła świata, podobny do tego słynnego, w którym konkurują ze sobą - bijąc rekordy szybkości - doskonale wyposażone i ożaglowane jachty. Wydawać się może cudem, że te biedne łajby przewożące więźniów rok w rok pokonywały wielokrotnie tę samą trasę przez pół wieku. Prawdą jest, że wiele z nich zboczyło ze szlaku, zaginęło i nigdy już nie dowiemy się, co się z nimi stało. Bardzo duży był jednak procent tych, którym się udawało. Dopływały do celu, wlokąc się każdego roku wokół kuli ziemskiej z prędkością sześciu lub ośmiu węzłów, wspinając się na fale i zsuwając z nich niczym korki do wina, nabierając wody, ale nie tonąc.

Podróże te, trudne dla zawodowych marynarzy, okazywały się

wprost potworne dla więźniów, najczęściej umieszczanych w ładowniach. Do lat trzydziestych XIX wieku śmiertelność wśród nich była bardzo wysoka. Wiele statków docierało do Hobart zaledwie z połową budzącego litość ładunku.

Nieszczęśliwy los zesłańców pogarszała jeszcze chciwość kapitanów. Zagarniali oni lwią część sum przeznaczonych na wyżywienie. Zdarzało się też, że odsprzedawali żywność, przybywszy do Hobart z pasażerami przypominającymi z wyglądu szkielety. Nie było mowy o tym, by ktoś ośmielił się poskarżyć. Nikt nawet nie wysłuchałby więźnia.

Nadużycia wyszły jednak w końcu na jaw. Około 1820 roku podjęto w Admiralicji decyzję, że każdemu transportowi skazańców będzie towarzyszył lekarz, chirurg z Królewskiej Marynarki Wojennej, który będzie odpowiadał za stan fizyczny więźniów po ich przybyciu na Tasmanię. „Oficer ten - zanotował Jürgensen - otrzymuje, poza zredukowanym żołdem, po pół gwinei za każdego więźnia, który dopłynie cały i zdrowy do celu podróży, czego dowodem jest certyfikat wydawany przez gubernatora kolonii”.

Żegluga na „Woodmanie” nie należała jeszcze do najgorszych - zmarło około dwunastu osób, w tym lekarz. Wszystkich pokonało „swego rodzaju zapalenie opon mózgowych”. Okręt zatrzymał się w Kapsztadzie, gdzie załoga nieco odpoczęła i gdzie uzupełniono zapasy żywności. Niektórzy kapitanowie woleli robić postój w Rio de Janeiro. Takie zboczenie z trasy wydłużało podróż o miesiąc (średnio trwała ona 127 dni, a z postojem w Brazylii - 156). W Rio de Janeiro oficerowie i marynarze mogli kupić alkohol i tytoń, które korzystnie odsprzedawali po powrocie do kraju. Armatorzy karcili kapitanów:

- Nie było potrzeby płynąć do Rio.
- Skończyły się zapasy wody pitnej.

Słów kapitana, pierwszego po Bogu na pokładzie statku, nie podawano nigdy w wątpliwość.

Wyjaśnia to względna częstość buntów skazańców. Najczęściej dochodziło do nich po postoju w Rio de Janeiro. Oto garstka żołnierzy na przednim mostku, druga garstka - na tylnym, kapitan i kilku oficerów, nie zawsze zadowolona załoga, chirurg, zazwyczaj zainteresowany wyłącznie swymi zyskami, a pod pokładem zupełnie inny świat: ponad stu skazańców, wyczerpanych, ale i ledwie panujących nad gniewem. Nie brakowało wśród nich autentycznych zbrodniarzy, można więc sobie

wyobrazić, jaka to była wybuchowa mieszanka. Mówiłem już, że wiele statków z zesłańcami znikало bez śladu i nikt nigdy już więcej o nich nie słyszał. Przyczyną mogły być sztormy, zły stan techniczny jednostek, ale nie tylko. Niekiedy więźniom udawało się przejąć władzę. Ci, którzy zdołali następnie nie zatonać, nie chwalili się później swymi przygodami.

Na tych statkach-więzieniach wszystko było możliwe. Zrozumiemy to lepiej, gdy poznamy losy „George'a III”, o którym wiele wiadomo z tego prostego powodu, iż zatonał w nocy z 18 na 19 kwietnia 1835 roku u ujścia rzeki Derwent. W jego ładowni znajdowało się 200 skazańców zakutych w łańcuchy. Przeprowadzono wówczas śledztwo i odkryto, jak odrażający i okrutny bywał los więźniów. Wyplywając z Woolwich 14 grudnia 1834 roku, „George III”, trójmasztowa fregata o wyporności 400 ton, zabrała dokładnie 200 zesłańców, w tym 40 dzieci, a ponadto jeszcze 108 osób - członków załogi i żołnierzy, którym nierzadko towarzyszyły żony. W trakcie podróży odbyły się dwa porody, co dało łączną liczbę 310 ludzi przebywających na żaglowcu. Zanim dopłynięto do kanału Entrecasteaux u ujścia Derwentu, a więc jeszcze przed zatonięciem, na szkorbut zmarło 50 więźniów.

Zesłańców, zarówno dorosłych, jak i dzieci, stłoczono razem w ładowni, w swojego rodzaju dużej klatce. Od samego momentu wypłynięcia w morze panowała sztormowa pogoda, nie był więc otwarty żaden luk, gdyż fale przelewały się przez mostek. Woda przenikała wszędzie przez szczeliny w pokładzie. Sztorm przybrał na sile, gdy znaleźli się w Zatoce Biskajskiej. Więźniowie w klatce byli skazani na życie niemal bez dostępu powietrza i stałe przebywanie w lodowatym bagnie, jakim była zmoczona słoma wymieszana z ich ekskrementami.

Gdy morze się uspokoiło, nieszczęśnicy ci poczuli głód. Przyniesiono im tak zgniłe pożywienie, że nawet najbardziej wygłodniaли nie chcieli tego tknąć. W rezultacie przed końcem drugiego miesiąca żeglugi - gdy „George III” znalazł się w strefie ciszy przy równiku - na pokładzie szalał szkorbut. Codziennie umierało co najmniej dwóch więźniów. Pierwszy żaglomistrz stawiał się u kapitana:

- To nie może tak dłużej trwać. Całe moje zapasy płótna idą na zawijanie trupów, zatapianych w morzu. Za nic nie odpowiadam, jeśli trzeba będzie wymienić żagle.

Kapitan wydał stosowny rozkaz i zaczęto wyrzucać zmarłych za burtę bez ceremonii, nie zadając sobie nawet trudu, by ich obciążyć. Rekiny miały teraz więcej pracy.

Mimo to kapitan zdecydował również, że nie będzie postoiu w Kapstadtzie. „George III” minął Przylądek Dobrej Nadziei i wpłynął w lodowate piekło Ryczących Czterdziestek. Ocalali zesłańcy, nadal zamknięci w ładowni, musieli całymi tygodniami znosić wzburzone morze. Woda, zalewająca mostek, docierała również do pomieszczenia dla chorych, magazynu żywności i - co zupełnie zrozumiałe - do ładowni. Wreszcie, po 148 dniach od wypłynięcia z Woolwich, marynarz pełniący wachtę na bocianim gnieździe dostrzegł ląd. Dzikie zachodnie wybrzeże Ziemi van Diemena, stale obmywane falami i omiatane wiatrem, wydało się wszystkim zaciszną przystanią. Nic nie mogło być gorsze od tego, co przeżyli przez ostatnie cztery miesiące. Sześćdziesięciu chorych na szkorbut leżało - jeden na drugim - w wielkim ścisku. Ich stan był taki, że lekarz przewidywał, iż przeżyje najwyżej dziesięciu spośród nich.

- Lepiej będzie - oznajmił kapitan - jeśli umrą już na lądzie. O tyle mniej przypiszą nam zgonów. Musimy jak najszybciej dopłynąć do brzegu.

Postanowiono, że „George III” wpłynie do ujścia Derwentu nocą, przez kanał Entrecasteaux. W tej sytuacji nie można już było podjąć większego ryzyka.

Skała, na której rozbił się statek około drugiej nad ranem, ciągle jeszcze nosi jego nazwę. Ogromna fala zniszczyła maszty, załódze nie udawało się spuścić łodzi ratunkowych, woda zalewała ładownię. Więźniowie, wiedzeni instynktem samozachowawczym, zdołali rozbić klatkę. Z łańcuchami przy nogach próbowali wydostać się na mostek. Przywitały ich tam wystrzały, dwóch zginęło od razu od kul. W panice, jaka zapanowała w ładowni, stratowano starców i dzieci. W końcu marynarze spuścili na morze szalupę. Miotana gwałtownymi podmuchami wiatru, odpychana przez prądy, dopiero o świcie dotarła na brzeg. Na tonącym statku pozwolono wreszcie zesłańcom przenieść się na mostek. Wbrew wszelkim oczekiwaniom zachowywali się dobrze, niosąc pomoc załódze. Gdy wróciła szalupa, siedzący w niej marynarze dojrzeliby jedynie garstkę ledwie żywych ludzi, w tym zaledwie kilku skazańców - wszystkich innych zmyły z pokładu fale.

W Londynie przeprowadzono - podejmowane zwyczajowo w takiej

sytuacji - dochodzenie, mające na celu ustalenie odpowiedzialności za zatonięcie statku. W dniu procesu pojawiło się jedynie ośmiu z dwunastu ławników.

- Odraczam sprawę z braku kworum - oznajmił sędzia.

Sprawę odroczone tak dokładnie, że nigdy więcej już do niej nie powrócono.

Tego typu wydarzenia spotykały się - musimy to zrozumieć - z niemal całkowitą obojętnością lub nawet z cynicznym nastawieniem osadników, mimo iż byli w większości dawnymi zesłańcami. Mieli już jednak za sobą udaną integrację. W 1845 roku statek „Catarauqui”, przewożący z Liverpoolu emigrantów, roztrzaskał się na rafie w Cieśninie Bassa, w pobliżu wyspy King. Na pokładzie było ponad 400 osób, a katastrofę przeżyło dziewięć. A oto komentarz australijskiej gazety „Port Phillip Gazette”: „Gdy okręg podupada z braku rąk do pracy i gdy odebrane nam zostaje wsparcie ze strony krzepkich emigrantów niemal w chwili, gdy już mieli do nas dotrzeć, czy nasz kraj można by skazać na większą jeszcze mękę Tantara?”. Zauważmy przy tym, że był to transport dobrowolnych emigrantów, a nie zesłańców.

Okolice wyspy King od dawna były uważane za niezwykle niebezpieczne. Katastrofy morskie zdarzały się tu przez cały XIX wiek, a zwłaszcza przez pierwszą jego połowę, gdy nie rozpoznano jeszcze dobrze dna. Na przykład na dziesięć lat przed zatonięciem „Catarauqui” mniej więcej w tym samym miejscu rozbił się statek „Neva”, który płynął z Cork do Sydney. Na jego pokładzie znajdowało się 240 osób, w tym 150 kobiet zesłanych wraz z 33 dziećmi. Zamknięto je w ładowni, podobnie jak więźniów na żaglowcu „George III”. Żadna z nich nie przeżyła. I ani jedno dziecko. Ogółem ocalało jedynie 15 rozbitków.

Dramat „Nevy” ukazuje, że nawet w czasie, gdy praktycznie nie przyjmowano już zesłańców w Australii (choć ciągle jeszcze czyniono to w Tasmanii), Australijczycy byli nadal zainteresowani skazanymi kobietami. W dziejach wszystkich kolonii kobiety jawią się nieprzerwanie jako cenny - gdyż rzadki - towar. Wiele statków płynących do Australii i Tasmanii miało w swoich ładowniach wyłącznie kobiety.

Oficjalne brytyjskie archiwa dotyczące tych podróży starannie oczyszczono w epoce wiktoriańskiej, pozostały jednak świadectwa w postaci artykułów prasowych i spisanych relacji. Regulamin przewidywał,

że każdej nocy kobiety te „miały być zamykane”. Przez kogo? Oficerowie mający klucze do pomieszczenia, w którym sypiały, nie byli wolni od pokus, a większość zsyłanych kobiet - niekiedy po długim pobycie w więzieniu - miała niezwykle silnie rozbudzony popęd płciowy. Do zaspokojenia żądz ich wszystkich nie wystarczała czasem nawet cała załoga. Tak więc - choć dochodziło do ewidentnego naruszenia norm moralnych - wszyscy byli raczej zadowoleni na statkach przewożących skazane kobiety. A że wiele z nich docierało na miejsce przeznaczenia, będąc już w ciąży lub zaraziwszy się chorobą weneryczną, to już drobny szczegół. Zdarzały się o wiele większe zagrożenia. Latem 1832 roku statek „Princess Royal” o mało nie rozbił się o brzeg, dopływając do Hobart, gdyż załoga i oficerowie byli zajęci uprawianiem seksu.

Inne problemy pojawiały się na żaglowcach, na których znajdowały się dobrowolne emigrantki. Rekrutowano je w Anglii za pośrednictwem wyspecjalizowanych agencji, które zamieszczały w gazetach ogłoszenia typu: „Piękny statek o wyporności pięciuset ton, mający na pokładzie doświadczonego chirurga, zapewniającego emigrantkom komfort i ochronę przez cały czas podróży, wypłynie 1 maja z Gravesend do Hobart, na Ziemi van Diemena. Dziewczeta i wdowy mające od piętnastu do trzydziestu lat i cieszące się dobrą reputacją, które pragną poprawić sobie warunki życia, emigrując do tej dobrze prosperującej i bezpiecznej kolonii, mogą wyjechać, płacąc jedynie pięć liwrów. Liczba kobiet jest tam wielce niewystarczająca w stosunku do ogółu ludności, a co za tym idzie - ze względu na duże zapotrzebowanie na służące i inne pracownice - zarobki są dość wysokie w porównaniu z tutejszymi. Te zaś, które nie są w stanie od razu opłacić podróży, mogą to uczynić w rozsądnym czasie po przybyciu na miejsce, gdy już znajdą źródło zarobkowania. Uzyskają też pomoc rządu. Kobiety, które zdecydują się na wyjazd, otrzymają wsparcie w momencie pierwszego wyjścia na ląd w Hobart. Znajdą tam listę rozmaitych posad, o które się mogą starać, wraz z proponowaną płacą. Będą mogły zupełnie swobodnie dokonać wyboru... Zainteresowane muszą koniecznie przedstawić świadectwo moralności”.

Na koniec informowano o istnieniu w Hobart „Komitetu Dam utworzonego specjalnie w celu udzielania pomocy kobietom tuż po przybyciu do kolonii”.

W odpowiedzi na ogłoszenie zgłaszały się nie tylko dziewczeta i wdowy cieszące się dobrą reputacją, ale także młodsze i starsze kobiety,

które nie dbały ani trochę o swoje dobre imię - posługaczki w oberżach, marnie opłacane robotnice trudniące się po pracy prostytutką, sta-tystki teatralne, złodziejki uciekające przed policją. Wszystkie marzyły o zmianie życia na lepsze. Wsiadały na statki również prawdziwe zawodowe prostytutki, które wcale nie chciały zmieniać swego losu. Myślały po prostu, że lepiej zarobią w odległych krajach, w których brakowało kobiet. Jednym słowem - był to bardzo różnorodny ładunek!

Wiele z tych kobiet ulegało oficerom i marynarzom bez większych ceregieli, inne oznajmiały hardo: „Jestem uczciwą kobietą!”. Oficerowie wywierali na nie presję, mając do swojej dyspozycji „oficjalne rekomendacje”, których mogli udzielić po przybyciu tej czy innej pasażerki. W grę wchodziła zarówno posada, jak i małżeństwo. Jedne kobiety dawały się przekonać, inne były zwyczajnie gwałcone. Na te, które heroicznie broniły cnoty, nie zawsze czekała nagroda u kresu podróży. Oto relacja z przybycia okrętu transportowego „Strathfieldsaye” w sierpniu 1834 roku, którą opublikował jeden z tasmańskich dzienników:

„Wcześniej rano w sobotę miasto obiegła wieść, że w południe przypłyną wolne kobiety. Nowo przybyłe, które jako pierwsze opuściły statek, musiały czekać na wodzie niemal godzinę, dopóki nie zapełniły się wszystkie łodzie. Wszystkie pasażerki wysadzono na brzeg w tym samym czasie. W tłumie, który czekał na ich przybycie, zebrano się co najmniej dwa tysiące mężczyzn. Gdy tylko pierwsza łódź dotknęła lądu, rzucili się w jej kierunku. Sześciu obecnych tam policjantów ledwie zdołało zrobić przejście dla kobiet. Doszło do najbardziej nikczemnych scen. Niemal każda z przechodzących usłyszała ostre i brutalne zaczepki. Najgorsi brutalnie pozwalali sobie na o wiele więcej, zatrzymywali kobiety siłą i rzucali im w twarz najbardziej sprośne słowa. Wśród najmłodszych nie było takiej, która by nie płakała. To zaś wywoływało głośną wesołość zgrai. Gdy kobiety dotarły do Bellevue, domu przygotowanego na ich przybycie, rozochoceni mężczyźni nadal im towarzyszyli. Przez całą noc panowało tam wielkie zamieszanie. W zamęcie nierzadkie były najgorsze gwałty”.

Wedle narratora trwało to dwa dni i dwie noce. A oto jego konkluzja: „Całe to przedsięwzięcie zostało źle zorganizowane i nikt nie wie, jakie wynikną z tego nieszczęścia i strapienia. Mamy szczerą nadzieję, że jeśli dojdzie jeszcze do ponownego powiększenia liczby ludności, podjęte będą pewne środki ostrożności, by sceny, jakie zaledwie po części opisaliśmy, nigdy więcej nie okryły hańbą naszej kolonii”.

Statki, wypełnione kobietami mającymi zasiedlić nowe tereny, widywane były również poza Australią i Tasmanią. Przeczytałem wiele opowieści nowo przybyłych. W żadnej z nich nie znalazłem opisu równie odrażających scen jak te, które przedstawiłem. Ku mojemu zaskoczeniu na przykład flibustierzy z Tortugi - Wyspy Żółwiej - zupełnie inaczej przyjmowali kobiety, jakie im przysyłano w latach 1667-1668. Moralność nowo przybyłych mogła budzić równie duże wątpliwości jak zasady moralne nieszczęśnic znieważanych w Hobart, a Braciom z Wybrzeża daleko było do świętych. W tych jednak okolicznościach zachowywali się przyzwoicie, a nawet przyjęli pierwszy transport kobiet niemal z nieśmiałością, tak jak otrzymuje się nazbyt piękny prezent. Kupowali je na licytacji, a następnie poślubiali. Praktycznie wszystkie stały się dobrymi żonami.

W Hobart wszystko w końcu również się ułożyło, a znieważane wcześniej kobiety znalazły mężów i - tak jak tego oczekiwano - wydały na świat dzieci. Dlaczego więc najpierw padły obelgi? Czy była to niekontrolowana reakcja na nadmierny purytanizm? A może brutalność dawnych skazańców? I tym razem flibustierzy okazali się - w porównaniu z nimi - dżentelmenami.

Ostatni zakład karny w Tasmanii, Port Arthur, zamknięto dopiero w 1877 roku. Aż do tego czasu przyjmowano tam schwytanych i ponownie ukaranych uciekinierów lub też zesłańców niegodzących się na to, by „osadnicy” (z których wielu, jak już mówiłem, było dawnymi skazańcami) traktowali ich jak niewolników. Więzienie to otwarto w 1830 roku, na trzy lata przed zamknięciem pierwszego zakładu karnego na wyspie, jakim był Port Macquarie. Przez pół wieku oba te miejsca odgrywały rolę straszaka wobec zesłańców, przyplływających nieprzerwanie na angielskich statkach.

I jedno, i drugie więzienie było autentycznym obozem koncentracyjnym lub wręcz obozem śmierci. Trudno znaleźć słowa, by opisać życie w Port Macquarie. Zbrodnie, coraz szybciej wykonywane po nich wyroki śmierci przez powieszenie, brak jedzenia... W Hobart zanotowano kilka przypadków ludożerstwa. W Port Arthur aż do końca więźniowie byli całkowicie odcięci od świata - czyli od pozostałej części Tasmanii, gdzie życie stawało się mimo wszystko coraz łatwiejsze - wąskim pasem ziemi, na który stale wypuszczano dzikie psy. Były to jedyne zwierzęta

tolerowane w tej okolicy przez władze. Żaden koń, żadne zwierzę pociągowe nigdy nie przekroczyły tej granicy. Więźniowie, przykuci łańcuchami jeden do drugiego, wykonywali najcięższe prace - aż upadali na ziemię z wyczerpania. Za najmniejsze przewinienie - kara chłosty. W Port Macquarie skazańcy dokonywali mordów w nadziei, że zostaną powieszani. Oto relacja kapelana, który obserwował eskalację przemocy w tym więzieniu: „Gdy wymieniałem tych, którzy mieli umrzeć (uznano ich bowiem za winnych morderstwa), jeden po drugim, usłyszawszy swoje nazwisko, padali na kolana i dziękowali Bogu, że oto zostaną zabrani z tego straszliwego miejsca. Inni zaś stali w milczeniu, płacząc bezgłośnie. Była to najbardziej przerażająca scena, jaką kiedykolwiek widziałem”.

Dobrze zachowujący się zesłańcy, pracujący niewolniczo u osadników, mogli w końcu kupić sobie wolność, pod warunkiem, rzecz jasna, że nie opuszczą wyspy. Musieli przy tym nie paść ofiarą wielce niesprawiedliwego proceduru - ich „pracodawcy”, powodowani sadyzmem lub po prostu pragnący zatrzymać bardzo źle opłacanych pracowników, wysyłali do władz niepoehlebne raporty na ich temat. Nieco zbyt późne wyjście wieczorem, o jeden kieliszek za dużo w świąteczny dzień, nawiązanie „niestosownej” znajomości... tyle tylko było trzeba, by skazaniec został przeniesiony do ekipy pracującej na rzecz całej społeczności, na przykład karczującej las lub budującej drogę, a po miesiącu lub dwóch musiał znów wrócić do domu swojego ciemżyciela. Gdy zaś „pracodawca” okazywał się ludzki, zesłaniec uzyskiwał dokument, dzięki któremu stawał się wolnym człowiekiem.

Minęło dużo czasu, zanim sytuacja zmieniła się nieco na lepsze. Przez pierwszych dziesięć lub dwadzieścia lat przyjmowania skazańców Tasmania okazywała się dla przybyłych prawdziwym piekłem. Sorel, gubernator w latach 1817-1824, pragnąc podkreślić korzystne zmiany, jakie się dokonały, zanotował w jednym z raportów wysyłanych do Londynu: „W ostatnim roku jedynie trzy czwarte zesłańców otrzymało karę chłosty”. Nie mogąc uciec, gdyż wokół rozciągało się morze, więźniowie, otoczeni przez niezbyt licznych strażników, próbowali kilkakrotnie przejąć władzę na wyspie. Każdy ich bunt został jednak stłumiony. „Gubernator Sorel uporał się ze skazańcami” - czytamy w angielskiej gazecie z ówczesnej epoki. Brak jakichkolwiek szczegółów.

Na Tasmanii przybywali też hodowcy owiec. Rząd przyznawał

im ziemię i zesłańców zależnie od kapitału, jakim dysponowali. Ostatecznie proces integracji zakończył się sukcesem i na wyspie zapanował spokój. Coraz częściej wśród skazańców, przysyłanych tu z Anglii, pojawiali się - obok prawdziwych kryminalistów - również poczciwi ludzie. Byli to na przykład biedacy, którzy z głodu ukradli bochenek chleba lub kilka ziemniaków. Zdarzali się też irlandzcy więźniowie polityczni, obdarzeni niekiedy bardzo ciekawą osobowością. Albo też tak dziwne typy, jak ekskról Islandii, Jürgen Jürgensen. Życie tego Duńczyka na Ziemi van Diemena nie przypominało w niczym egzystencji skazańca. Najpierw zatrudniono go w biurze gubernatora (umiał pisać, a ponadto władze obchodziły się z nim oględnie, gdyż zbyt dużo widział i wiedział), następnie piastował stanowisko redaktora naczelnego jednej z gazet w Hobart. Opuścił je z powodu, który wyjawiał w swoich wspomnieniach: „Właściciel pisma nalegał, by każdy w jego wydawnictwie uczestniczył trzy razy dziennie w modlitwach. Trwały one w nieskończoność, a odmawiano je niezwykle nieprzyjemnym tonem, używając równie nieprzyjemnego języka”.

Mając odpowiednie zezwolenie, Jürgensen był kolejno policjantem, agentem handlowym i leśnikiem zatrudnionym przez Van Diemen's Land Company. Jak się wydaje, żył bardzo szczęśliwie. Naturalnie założył rodzinę. Ożenił się ze starszą od siebie kobietą, niezwykle postawną i stale nienasyconą. Zmarł w szpitalu w Hobart, mając około 61 lat, całkowicie nieznanym swym rodakom. Nikt dziś już nie wie, gdzie szukać jego grobu.

6

Wścigi herbaciane

W drugiej połowie maja 1866 roku na malowniczym nabrzeżu w mieście Fuczou, u ujścia rzeki Min-ciang, panuje ożywiony ruch. Port jest otwarty na handel z Zachodem. Oto mamy kilku bogato ubranych Chińczyków, niosących paczki kulisów w łachmanach lub niemal nagich, bardzo nieliczne kobiety, europejskich i malajskich marynarzy, a także Arabów i Murzynów. Daje się wyczuć zapach charakterystyczny dla wszystkich azjatyckich portów ówczesnej epoki - wymieszana woń

ryb, węgla drzewnego, konopi, smoły i przypraw. Magazyny, składy i kantory tworzą tło dla dwupiętrowych budynków pokrytych barwnymi dachówkami, które błyszczą zarówno w słońcu, jak i w deszczu. Bliżej rzeki stoją typowe chińskie sklepiki, osłonięte, lecz otwarte, sklepikarze w długich szatach uwijają się za straganami z różnymi produktami żywnościowymi, zabawkami z papieru i przedmiotami o przeznaczeniu nieznanym Europejczykom.

Na wodach estuarium ożywienie nie jest wcale mniejsze niż na nabrzeżu. Można tam znaleźć dżonki różnej wielkości, z dwoma lub trzema masztami, z rozwiniętymi lub zwiniętymi żaglami z bambusa, dżonki pozbawione masztów, pełniące na rzece funkcję domów mieszkalnych, restauracji lub hoteli, a także niezliczone niewielkie i całkiem małe łodzie, niektóre z dachem, będące sklepami i oferujące te same towary co kupcy na lądzie.

Wśród tego różnorodnego tłumu wyróżniają się majestatyczne, eleganckie, duże, trójmasztowe klipery do przewozu herbaty. Tej wiosny jest ich tutaj dziesięć, zatrzymały się na środku rzeki, zarzucając po dwie kotwice, a do ich burt ciasno przywierają teraz chińskie łodzie. Na pokładzie można dostrzec przypominających zaaferowane mrówki marynarzy i kulisów.

Podczas załadunku żagle tych trójmasztowców są zwinięte i zamocowane. Jeśli przenieśliśmy się w czasie i zobaczylibyśmy te statki, odnieśliśmy wrażenie, że są to wyczynowe jachty. I mielibyśmy rację. Klipery te wezmą udział w regatach, które potrwać trzy miesiące. Nikt nie da sygnału do startu. Żaglowiec, który będzie gotowy, wypłynie jako pierwszy.

Początków herbacianych wyścigów trzeba szukać w pierwszych latach XVII wieku.

Rok 1610. Portugalski okręt płynący z Makau dociera do Lizbony i wyładowuje kilka skrzyń zawierających liście herbaty. Rosjanie znają już tę roślinę, gdyż widziano ją wśród ładunków karawany przybyłej z Chin do Rosji w 1600 roku, a nie był to z pewnością pierwszy transport. Zachód Europy odkrywa jednak herbatę dopiero w 1610 roku.

Rok 1640. Napar z herbaty pija się w Londynie w kawiarni prowadzonej przez niejakiego Thomasa Garawaya. Jedno tylko miejsce sprzedaje to zbyt mało, by podbić angielską stolicę. Nic więc dziwnego, że Samuel Pepys wspomni o herbacie w swym dzienniku dopiero

w 1660 roku: „Poprosiłem o filiżankę herbaty (jest to napój chiński), którą piłem po raz pierwszy”.

Jak się wydaje, we Francji herbata pojawiła się w tym samym czasie co w Anglii. Medycy z Sorbony uznali najpierw, że jest niebezpieczna. Następnie zabrali głos obrońcy herbaty, używający równie uczonego słownictwa jak jej przeciwnicy. Ich zdaniem jest ona środkiem „zapobiegającym chorobom głowy, żołądka i jelit, nieżytom, fluksjom, wa-porom i wszelkim niedyspozycjom, dnie, piaskowi moczowemu, które to dolegliwości są następstwem nieumiarkowania w jedzeniu i piciu oraz braku wstrzemięźliwości”. Nie przekonało to wcale potomków Galów. W 1686 roku przepisano herbatę Ludwikowi XIV „dla ułatwienia trawienia i zapobieżenia waporom i zawrotom głowy”, ale większość jego poddanych nadal nie znała chińskiego napoju. Przede wszystkim dlatego, że herbata bywała rzadko spotykana i była droga. Dopiero an-glomania końca XVIII wieku sprawiła, że zaczęła powoli pojawiać się we Francji.

Moda na herbatę opanowała natomiast rozległe równiny Rosji, niczym zalewająca je nieuchronnie powódź. Poddała się jej cała Anglia. W 1776 roku Anglicy importowali już 6000 funtów herbaty, a ich niepohamowana miłość do tego napoju spowodowała, że powstały niezwykle cuda techniki - wielkie klip ery, żaglowce o skomplikowanym omasztowaniu, o wklęsłej linii wodnej i wysmukłym dziobie, jednym słowem morskie ptaki niezrównanej urody. Anglicy uważali bowiem, że w trakcie nazbyt długich podróży morzem pogarszała się jakość herbaty, dlatego też budowniczowie statków udoskonalali i powiększali klipery, czyniąc z nich prawdziwe charty morskie.

W 1865 roku wyścig herbaciany wygrał „Fiery Cross”. W maju 1866 roku zaliczał się on jeszcze do faworytów, ale wielbiciele zakładów, zarówno w Anglii, jak i w Chinach - a były to wówczas kraje, w których najczęściej się zakładano - postawili również sporo pieniędzy na dwa inne klipery, których kapitanowie cieszyli się dużą estymą, „Ariel” i „Taitsing”.

Wcześniej rano 30 maja w kabinie kapitana Keaya pojawił się jego zastępca:

- Kapitanie, holownik jest już gotów. Mam jednak też złą wiadomość. „Fiery Cross” podniósł kotwicę o świcie.

Keay przyjął nowinę ze spokojem:

- I tak myślałem, że wyprzedzi nas nieco na Morzu Chińskim. Robinson zna jak własną kieszeń wszystkie prądy w tamtym regionie. Doгонię go na Oceanie Indyjskim, „Ariel” jest nowym statkiem, mogę więc podejmować każde ryzyko. Na pewno ich wyprzedzę. Proszę nakazać przerzucenie cumy na holownik. Już idę.

Wiał silny wiatr, tworząc fale na żółtych wodach Min-ciangu. Horyzont zniknął za ścianą deszczu. Holownikiem był niewielki parowiec kołowy. Podczas manewrów, które miały umożliwić wejście pilota na pokład żaglowca, stateczek otarł się o burtę „Ariela”. Keay nie powiedział ani słowa, ale przywitał Chińczyka lodowatym tonem. Niełatwo było płynąć na holu po piennej się rzece, wśród niezliczonych dżonek i sampanów, które kołysały się na wodzie. Silnik holownika był wyraźnie za słaby i nieduży parowiec z trudem starał się wyprowadzić „Ariela” poza ujście rzeki. Silny powiew wiatru sprawił nawet, że się cofnął i zoczył z kursu, a bęben jednego z łańcuchów kotwicznych uderzył lekko w kadłub żaglowca.

- Dość tego! - zdecydował Keay. - Niech zwolni cumę!

Oznajmił też pilotowi, że już go nie potrzebuje. Wydał rozkaz, by podnieść marsie, a następnie inne żagle. Trzy olbrzymie maszty „Ariela” majaczyły niczym trzy białe latarnie w szarudze Morza Chińskiego. Około południa dostrzeżono w strugach deszczu po lewej burcie sylwetkę innego klipera.

- Dogoniliśmy „Fiery Crossa” - krzyknęło kilku marynarzy.

Keay, stojący na rufówce przy oficerze pełniącym wachtę, wrzucił ramionami:

- Bezanmaszt „Fiery Crossa” jest niższy. To „Taeping”.

„Taeping” podniósł kotwicę poprzedniego wieczoru. Keay nie uważał go za groźnego przeciwnika. Wiał stale monsun z północnego wschodu. „Ariel” przepłynął w ciągu pierwszej doby 190 mil, w ciągu drugiej - 195, a trzeciej - 240. Dawało to zupełnie przyzwoitą średnią. Po dwóch dniach na morzu Keay dogonił „Taepinga”, ale nie zdołał go wyprzedzić. Przez tydzień oba klipyery płynęły obok siebie, niemal burta w burtę. Keay nic nie mówił, ale co pół godziny nakazywał pytać marynarza pełniącego wachtę na bocianim gnieździe, czy nie dostrzegł z przodu „Fiery Crossa”. Zawsze padała odpowiedź przecząca. Marynarze przeklinali i pluli za burtę od zawietrznej. Na kliperach jedynie sternik miał prawo pluć na

pokład. A ponieważ żuł tytoń, na rufówce, tuż przed kołem sterowym, widniała brązowa półkolista plama.

Bardzo trudno jest wyrobić sobie zdanie co do kwalifikacji załóg tych żaglowców. W wielu relacjach znajdziemy informację, że składały się ze „starannie dobranych” marynarzy, ale niektóre opisane wydarzenia ukazują, że byli tam też agresywni prostytutki i alkoholicy zwerbowani w ostatniej chwili przez „handlarzy żywym towarem”. Kapitanowie mogli tylko w ten sposób uzupełnić braki spowodowane ucieczkami. Prawdą jest, że po wypłynięciu w morze starano się brać tych wyrzutków w ryzy, by maksymalnie wykorzystać ich możliwości. Pomagali w tym doświadczeni marynarze, w ich interesie bowiem leżało podzielenie się pracą. Pewne jest także, że gdy już rozpoczęła się rywalizacja pomiędzy klipe-rami, wszyscy członkowie załogi - nawet ci nieszczęśnicy, których zaokrętowano pijanych w sztuk kilka dni wcześniej - pragnęli zwycięstwa własnego statku. Wszyscy marynarze na „Arielu” z wściekłością obserwowali więc płynącego w bliskiej odległości „Taepinga” i posłusznie jak dobrze wyszkolone psy wykonywali rozkazy bosmana, naprężając ten czy inny żagiel. Monsun wiał tak równomiernie, że „Ariel” nie musiał zmieniać halsu przez całą żeglugę po Morzu Chińskim.

„Taeping” również nie, rzecz jasna. Jednak po tygodniu, mimo iż nie zaobserwowano żadnych zmian w ożaglowaniu, wyraźnie osłabł i zwolnił. Niewiele trzeba, by zmienić zachowanie na morzu dużego i szybkiego żaglowca. Wystarczy nieco rozluźniony baksztag, wygięta reja, kadłub lekko zaatakowany przez glony i mięczaki, a co za tym idzie, tracący idealną gładkość. Tak więc „Taeping” płynął wolniej i coraz bardziej pozostawał w tyle. Zniknął z oczu 15 czerwca o świcie.

- Jesteśmy pierwsi. Z pewnością przegoniliśmy „Fiery Crossa”, tylko go nie zauważyliśmy.

Tak mówili marynarze, a większość oficerów myślała podobnie. Keay nie podzielał ich optymizmu. I miał rację. 20 czerwca w Cieśninie Sundajskiej malajski pilot z Dżakarty, który pojawił się na pokładzie, poinformował, że „Fiery Cross” przepłynął tędy dwa dni wcześniej. Wyścig pasjonował ludzi morza przez cały czas żeglugi. „Taeping” minął Dżakartę dwa dni po „Arielu”, a po kilku dniach dotarły tu dwa inne klipy - „Serica” i „Taitsing”.

- Wyprzedzę „Fiery Crossa” na Oceanie Indyjskim. Podejmę wszelkie ryzyko.

Keay chciał maksymalnie wykorzystać wiejący silnie monsun, który bez przeszkód omiatał rozległe wody oceanu.

- Postawić wszystkie małe żagle pomocnicze i wszystkie sztaksle.

„Ariel” przypominał teraz katedrę z płótna. Wszystkie maszty i liny drgały i dźwięczały, niczym harfa, w podmuchach wiatru. Marynarze wydawali się zaniepokojeni. Podnosili często głowę, by przyjrzeć się masztom. Prawie się nie odzywali. Podczas żeglugi po Morzu Chińskim nie mieli zbyt wiele pracy, rzadko musieli wspinać się po drabinkach wantowych. Poza służbą na wachcie, nie wysilając się za bardzo, skrobali, lakierowali, malowali i szorowali. Wykonywali zwykłe czynności porządkowe na statku, utrzymywanym w jak najlepszym stanie. Teraz wszystko się zmieniało. Monsun był wielką nieposkromioną siłą, bywał kapryśny, zwiększał lub zmniejszał nieco swoje podmuchy, niekiedy zmieniał kierunek. Inni kapitanowie, dostrzegając gwałtowne przyspieszenia wielkich mas powietrza, nakazaliby zwinąć kilka żagli. Ale nie Keay. „Ariel” płynął przez cały czas pod pełnym ożaglowaniem. Marynarzom wydawało się, że słyszą pękające maszty. Gdy schodzili z wachty, kładli się na posłaniach, nie zdejmując butów. Wiedzieli bowiem, że w każdej chwili bosman może wezwać ich na pokład. Obsługa dział, gdy nie była na wachcie, jadała w milczeniu w ciemnym pomieszczeniu załogi. Posiłek składał się z ziemniaków, fasoli, ryżu, słoniny, solonego dorsza i zakonserwowanej wołowiny. Do tego rozcieńczony wodą rum. Niekiedy odzywały się krzyki i wybuchały kłótnie - jakiś szaleniec do tego stopnia tracił głowę, że zaczynał gwizdać. A przecież każdy wiedział, że o ile śpiew był korzystny, nawet w najgorszych momentach, o tyle gwizdanie wywoływało największą wściekłość wszystkich diabłów.

Pewnej nocy pod koniec czerwca dał się słyszeć trzask w górnej części omasztowania. Mały maszt bombramsla - nie cały maszt, począwszy od samego pokładu, ale najwyższy fragment masztu - złamał się, nie wytrzymał naporu wiatru na żagiel. Z żadnej relacji nie dowiemy się, czy tej nocy wezwano marynarzy na pokład. Niestety, dziennik pokładowy „Ariela” kwituje ten wypadek jedynie lakonicznym zapiskiem pod datą 28 czerwca: „Szósta rano: maszt bombramsla naprawiony”. Trzeba sporo wyobraźni i nieco wiedzy żeglarskiej, by zrozumieć znaczenie tych słów. Aby na pełnym morzu naprawić maszt bombramsla, należy: 1 - wspiąć się na jego wysokość, czyli około 30 metrów powyżej pokładu, 2 - przywiązać się poniżej miejsca złamania, by uniknąć

upadku, 3 - uchwycić złamaną część, która porusza się na wietrze niczym pałka w rękach szaleńca, 4 - umocować ją mniej więcej we właściwym miejscu i wzmocnić długim drewnianym palem. A wszystko to w dzikich podmuchach monsunu, w czasie gdy miotający się żagiel oślepiął, uderzał, ranił, spychał w dół. Jest bardzo prawdopodobne, że pracę tę wykonywało jednocześnie dwóch ludzi. Nie wiadomo jednak dokładnie, jak udało im się to zrobić, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, że naprawy - ukończonej wedle dziennika okrętowego o szóstej rano - dokonano w znacznej części nocą, a więc w ciemnościach.

Nie tylko marynarze, ale nawet i oficerowie byli przekonani, że po tym wydarzeniu kapitan zmniejszy nieco ożaglowanie. On jednak zdecydował się zwinąć bombramsle dopiero cztery dni później, gdy złamał się kolejny maszt topsla. I ten został naprawiony. Wcześniej „Ariel” pobił rekord dziennej trasy, przepływając w ciągu doby 330 mil ze średnią prędkością ponad 13 węzłów. Marynarz pełniący wachtę na bocianim gnieździe wpatrywał się w horyzont, zwłaszcza przed statkiem, mając nadzieję, że dostrzeże „Fiery Crossa”. Bezskutecznie jednak, morze było puste.

Gdy „Ariel” dopłynął w pobliże Mauritiusa, pilot, który wszedł na pokład, poinformował, że „Fiery Cross” był tu już dwa dni wcześniej. Keay rozkazał rozwinąć z powrotem bombramsle. Zdecydował się zaryzykować. Minął Przylądek Dobrej Nadziei zaledwie trzy godziny po „Fiery Crossie”. A nazajutrz o świcie dostrzeżono jego wysokie żagle. Po południu „Ariel” zdołał go dogonić, zupełnie jakby ogromna dłoń przytrzymała konkurenta w miejscu. Marynarze krzyczeli z radości. Keay polecił rozdać podwójne porcje rumu i piwa.

Od momentu przepłynięcia Cieśniny Sundajskiej Keay schodził do swojej kabiny jedynie po to, by się przebrać lub wziąć kąpiel. „W ciągu tych tygodni - napisał - rozbierałem się wyłącznie do porannej kąpieli, która często zastępowała mi sen. Niekiedy robiłem małą sjęstę, ale bardzo krótką i zazwyczaj na pokładzie”.

„Ariel” dogonił, a nawet nieco przegonił „Fiery Crossa”, a jednak Keay nie uznał się jeszcze za zwycięzcę. Wiedział, że będzie musiał nadal pozostawać na pokładzie tak samo długo jak poprzednio, gdyż klipery miały teraz zmierzyć się z równie groźnym - choć w inny sposób - wrogiem jak gwałtowne podmuchy monsunu i Ryczące Czterdziestki. Mowa tu o ciszy morskiej w okolicach równika. Niemal bezwietrzna pogoda,

a do tego nagle ulewne i zacinające deszcze. Przekłeta, wyczerpująca część podróży, gdy stale trzeba zmieniać ożaglowanie.

- Oto, co zrobimy - powiedział Keay do swojego zastępcy. - Po płyniemy na zachód, by ominąć strefę ciszy. To dłuższa droga, ale będziemy mieć wiatr i ostatecznie na tym zyskamy.

Wielu kapitanów przed Keayem wpadło na taki sam pomysł, ale niewielu z nich odważyło się wprowadzić go w życie. Większość wolała przeczekać z innymi brak wiatru, a następnie podjąć próbę prześcignięcia pozostałych. „Ariel” skierował się na północny zachód. Po niedługim czasie marynarz na bocianim gnieździe poinformował, że „Fiery Cross”, pozostający kilka mil w tyle, płynie prosto za nimi. Robinson, kapitan tego żaglowca, zrozumiał zamiar Keaya i postąpił tak samo jak on.

Strefa ciszy na oceanie nie ma stałych granic, w pewnych warunkach może się nieco przemieszczać. I tak właśnie się stało owego roku. „Ariel” i „Fiery Cross” znalazły się nagle w całkowicie bezwietrznym regionie, czego chciały uniknąć, gdy tymczasem ich konkurenci - „Tae-ping”, „Sérica” i „Taitsing” - którzy wybrali inną strategię, napotkali sprzyjające wiatry. Wyścig całkowicie zmienił swoje oblicze. Po kilku dniach okazało się, że „Ariel” jest przedostatni, za nim płynął już tylko „Taeping”, któremu nie udało się skorzystać ze sprzyjających warunków pogodowych.

Strefa ciszy nie przemieściła się raz na zawsze, dzień po dniu przesuwano się nad rozległym obszarem oceanu, raz w jedną, raz w drugą stronę, jakby igrała z uczestnikami wyścigu herbacianego, którzy przez kilka dni mogli się nawzajem widzieć.

Zbliżali się do równika. 9 sierpnia na czoło wysunęły się „Taeping” i „Fiery Cross”. Tak jak wcześniej Keay, teraz Robinson, kapitan „Fiery Crossa”, polecił rozdać załodze podwójne porcje rumu.

- Nasze szanse wygrania wyścigu są równie duże jak w momencie wypłynięcia z Fuczou, a nawet większe. Na północ od równika Keay nie będzie miał lepszego wiatru od nas. A „Taeping” to już moja sprawa.

Godzinę później sytuacja na morzu uległa radykalnej zmianie. Obydwa okręty otaczała ze wszystkich stron - niczym srebrzyste jezioro - płaska, biała tafla wody. Odbijające się od niej słońce niemal oślepiało. Za kliperami nie pozostawał prawie żaden ślad, żagle natomiast sflaczały.

W tym samym czasie, trzydzieści mil dalej na zachód, „Ariel” posuwał się naprzód w dobrym tempie, z wydętymi żaglami.

„Taeping” i „Fiery Cross” pozostały unieruchomione przez flautę w niewielkiej odległości od siebie. Kapitanowie żaglowców - dowódca „Taepinga” nazywał się McKinnon - nie opuszczali rufówki. Każdy z nich siedział w fotelu pod parasolem, wpatrując się bez przerwy w szczyt masztów i oczekując na najmniejszy choćby powiew wiatru. Niekiedy można było z niego skorzystać, brasując ten czy inny żagiel. Kapryśna pogoda czasem zbliżała klipery do siebie, a kiedy indziej oddalała. O wschodzie słońca 17 sierpnia „Taeping” oddalił się dzięki nagłemu pojawieniu się lekkiej bryzy. „Fiery Cross”, znajdujący się trzy mile dalej na wschód, nadal tkwił w miejscu niczym przyklejony do wody. Trwało to jeszcze do bę, po czym Robinson zobaczył wreszcie, że wiatr wydyma najwyższe żagle.

- Za późno - powiedział do swego zastępcy. - Już przegraliśmy.

Klipery minęły Azory w następującej kolejności: najpierw „Ariel”, a później „Taiting”, „Fiery Cross”, „Serica” i „Taeping”.

„Ariel” pojawił się też jako pierwszy u wejścia do cieśniny La Manche. Wiał silny wiatr, jego gwałtowne poddmuchy unosiły pianę na grzbietach fal. O wpół do drugiej w nocy 5 sierpnia oficer pełniący wachtę na pokładzie „Ariela” polecił zawiadomić Keaya, że widać już latarnię morską. Bishop Light - Latarnię Biskupa - zbudowano w 1858 roku na Saint Agnes, jednej z wysepek archipelagu Scilly. Pracę latarni utrudniały wówczas fale, niemal bez przerwy uderzające z wielkim impetem o brzeg. Dziś można ją zwiedzać - wyłącznie jednak na własne ryzyko.

Keay, który leżał ubrany na posłaniu, udał się od razu na pokład. Po raz pierwszy od czasu, gdy wypłynęli z Fuczou, poczuł, że - jak sam później powiedział - zabrakło mu tchu w piersi. Załoga będąca na służbie również patrzyła ze wzruszeniem na połyskujące światło, wystawiając twarze na powiewy wiatru. A ponieważ wieść szybko się rozniosła, pojawili się pozostali marynarze, by powitać ogień zwycięstwa. Klepali się nawzajem po ramionach, część ich zaczęła śpiewać wśród ciemności.

„Ariel” zmienił lekko kurs, by wpłynąć do cieśniny La Manche. Keay nie zszedł już do kabiny. Chciał zobaczyć wszystkie światła na wybrzeżu.

Na wschodzie zaczynało świtać. Keay zerknął jeszcze na Latarnię

Biskupa, blednącą w pierwszych promieniach słońca, i nagle aż się wzdrygnął. Kilka mil w tyle za lewą burtą dostrzegł sylwetkę żaglowca, odcinającą się od bladego nieba, po którym przesuwały się bardzo szybko długie chmury. W tym samym momencie na rufówce pojawił się jego zastępca z informacją o okręcie.

- Już go rozpoznałem - uprzedził go Keay. - To „Taeping”.

A zatem „Taeping” znajdował się zaledwie kilka mil za nimi. Jakim wiatrom to zawdzięczał? Jaki dobry duch kierował kapitanem MacKen-nonem? Keay poczuł się zaskoczony, ale szybko doszedł do siebie. Pomyślał, że przecież teraz nie może już przegrać. Aż nazbyt dobrze znał prądy i wiatry w rejonie cieśniny La Manche. O godzinie 8.25 „Ariel” minął jako pierwszy przyładek Lizard. Poruszał się z prędkością 15 węzłów. O godzinie 16.30 minął Portsmouth, mając niewielką przewagę nad „Taepingiem”. W następnych godzinach odległość między dwoma żaglowcami wzrosła znów do kilku mil.

Nadeszła kolejna noc. Keay wypatrywał znajomych latarni na brytyjskim wybrzeżu, rozpoznawał je po kolei i co dwie minuty odwracał się do tyłu, by sprawdzić, czy światła na „Taepingu” wydawały się zbliżać, czy też nie. Nie było już mowy o podziale załogi na pełniących wachtę i odpoczywających. Wszyscy marynarze pozostawali na pokładzie, nie mogli bowiem spać, a ich podekscytowanie nie miało tym razem nic wspólnego z alkoholem. Apatyczne wyrzutki społeczne zaokrętowane w Fuczou były podniecone tak samo jak inni, „Ariel” stał się ich statkiem, a rychłe zwycięstwo - ich zwycięstwem.

O świcie, w pobliżu wydm na przyładku Dungeness, u wejścia do Cieśniny Kaletańskiej, z pokładu „Ariela” wystrzeliły race - zgodnie z zasadami obowiązującymi okręty dalekomorskie kapitan prosił o pilota. Ten pojawił się szybko i wszedł na statek nieco przed siódmą. „Ariel” przesuwał się wzdłuż wybrzeża Wielkiej Brytanii z dobrą prędkością. „Taeping” pozostawał nadal w tyle.

O drugiej, tuż przy ujściu Tamizy, „Ariel” zatrzymał się. Zbliżał się parowiec, który miał go holować po rzece. Podano hol. „Taeping” ciągle jeszcze był wyraźnie za nimi. Umowa zawarta między kapitanami kli-perów określała bardzo jasno: „Za zwycięzcę wyścigu herbacianego zostanie uznany ten okręt, który jako pierwszy znajdzie się w dokach”.

Keay i jego marynarze dostrzegli, że „Taeping” również się zatrzymywał, by podać cumę swemu holownikowi. Od tej chwili nie liczyły

się już ani najwspanialsza architektura żagli, ani najdoskonalszy kształt kadłuba, ani doświadczenie żeglarskie najlepszych kapitanów. Wszystko zależało od tych nędznych, niedużych holowników kołowych, bez których nie można się było jednak obejść na zatłoczonej rzece. Wcześniej, w poprzednich wiekach, tę samą funkcję pełniły łodzie wiosłowe, holujące duże okręty ku Londynowi.

Parowiec holujący „Taepinga” miał nieco większą moc niż ten, który przypadł w udziale „Arielowi”. Różnica była naprawdę niewielka, ale wystarczyło to, by zmniejszyć odległość między żaglowcami. Marynarze „Ariela” widzieli na brzegach Tamizy ludzi - mężczyzn, kobiety i dzieci - którzy z ciekawością przyglądali się przepływającym statkom. Oni sami zaś przeżywali najgorsze chwile w trakcie całej żeglugi lub nawet, jak im się wówczas wydawało, w całym życiu. Jak zaakceptować to, że po więcej niż trzech miesiącach stałego zmęczenia, wysiłku, braku snu, niebezpieczeństw i pracy niekiedy ponad siły byli teraz zdani na ten nieszczęsny holownik? Zastępca kapitana, nie odrywając tuby od ust, ponagłał kierującego holownikiem, który zresztą wcale go nie słyszał, ogłuszony hałasem wydawanym przez dychawiczny, sapiący silnik. W pewnym momencie oficer obrzucił go wyzwiskami i zaczął wygrażać pięścią - „Taeping” właśnie wyprzedził „Ariela”!

Grupka marynarzy weszła na rufówkę, bosman ściągnął czapkę i zwrócił się do Keaya:

- Kapitanie, proszę pozwolić nam działać. Wejdziemy na pokład tej łajby. Załadujemy palenisko aż po sam otwór i zablokujemy zawory. Będzie musiała popłynąć szybciej albo wybuchnie!

Keay, mający przez cały czas zaciśnięte szczęki, uspokoił jednak bosmana i jego ludzi:

- „Taeping” będzie musiał poczekać na przyptyw w Gravesend. Wtedy go dogonimy.

Wielkie żaglowce mogły wpłynąć do doków jedynie w momencie przyptywu. Gravesend (dziś miasto przemysłowe, liczące 51000 mieszkańców) znajdowało się w odległości około 14 mil morskich (25 kilometrów) od wejścia do doków. „Taeping” istotnie musiał się tu zatrzymać. Keay nie rzucił kotwicy. Holownik stał pod parą przy „Arielu”, gotowy do wyruszenia, gdy tylko pozwoli na to poziom wody. Kapitan „Ariela” widział wyraźnie McKinnona, który robił dokładnie to co on, zupełnie jakby powtarzał jego ruchy. Nieznośne oczekiwanie trwało dwie go-

dziny. Wreszcie pojawił się przyływ. „Ariel” i „Taeping” wystartowały równocześnie.

Jak już mówiłem, do przepłynięcia do doków pozostało jeszcze 25 kilometrów. I nic nie można było zrobić, holownik „Taepinga” miał nieco większą moc. To już wystarczyło, by zyskał mniej więcej dziesięć-ciominutową przewagę. Dotarłszy do East Indian Dock, musiał znów poczekać, tym razem na otwarcie wejścia, i znów „Ariel” go dogonił. „Taeping” wpłynął jednak jako pierwszy do doku, dzięki czemu pierwsze skrzynie z herbatą z tego klipera znalazły się na nabrzeżu dziesięć minut wcześniej niż te z „Ariela”. Podróż rozpoczęta w Fuczou trwała dokładnie 99 dni. Był to najlepszy wynik w historii wyścigów.

Kapitan Keay nie odezwał się ani słowem, ale na jego energicznej twarzy rysowało się przygnębienie. Nagle spadło na niego całe zmęczenie nagromadzone w trakcie żeglugi. I zawód. Był o wiele bardziej rozczarowany tym, że nie wygrał, niż faktem, iż to nie on otrzymał nagrodę wynoszącą sześć pensów za funt herbaty. Miał świadomość, że jest najlepszym kapitanem, a jednak przegrał wyścig. Z winy holownika.

Załoga „Ariela” sprawiała żałosne wrażenie. Część mężczyzn siedziała na pokładzie, z głową na kolanach. Inni stali oparci o odbojnicę, wpatrując się w rzekę. Kilku z nich płakało. Nieco później ukoili żal, upijając się do nieprzytomności, teraz jednak nie mogli powstrzymać łez. Podobnie jak ich dowódca nie myśleli - przynajmniej jeszcze nie w tym momencie - o nagrodzie, jaką uzyskaliby za zwycięstwo. Oplakali przegraną.

Keay zszedł z rufówki i znalazł się na pokładzie. Marynarze zgromadzili się wokół niego.

- Odbiję to sobie w przyszłym roku - powiedział. - I wy także, jeśli popłyniecie ze mną. Wygram następny wyścig albo stracę w nim życie. Obiecuję.

Keay miał dotrzymać słowa. W 1867 roku wygrał wyścig herbaciany. Pobił przy tym rekord trasy - pokonał ją w 97 dni, a więc o dwa dni krócej niż poprzedni zwycięzca. Był to najpiękniejszy wyścig herbaciany. Ten, który opisałem, wydał mi się jednak najciekawszy.

Jeden z najpiękniejszych i najślawniejszych klipców ciągle jeszcze istnieje. Nie wygrał żadnego wyścigu herbacianego, a mimo to zyskał największą sławę. Można go zobaczyć i powinien to zrobić każdy, kogo

choć trochę zainteresowały moje morskie opowieści. Trzeba w tym celu pojechać do Londynu i wsiąść przy Westminster Bridge na jeden ze statków wycieczkowych płynących w stronę morza. Brzegi Tamizy w jej dolnym biegu nie mają wiejskiego wdzięku, tak jak te powyżej Londynu. Zobaczymy tu fabryki i doki, zupełnie pozbawione uroku. Dostrzeżemy rzędy starych, okopconych domów, będące pozostałością po ich dawnych, ubogich mieszkańcach rodem z Dickensa. Na samej rzece panuje jednak ruch, przypominający o tym, że Anglia panowała niegdyś na morzu. Nieco dalej Tamiza się rozszerza i można już dojrzeć kadłuby wielkich statków. Brzegi nabierają wiejskiego charakteru, pojawia się zieleń, drzewa. Należy wsiąść w Greenwich. Tuż po opuszczeniu statku zobaczymy, nieco po prawej, ponad dachami, bardzo wysokie oraz delikatne maszty i przeżyjemy pierwsze wzruszenie.

A jeśli chcemy zaznać prawdziwie żeglarskiej emocji i stanąć dobrze przygotowani przed okrętem „Cutty Sark” - bo to o nim właśnie mowa - musimy jeszcze przez chwilę powściągnąć ciekawość i skierować się ku wyżej położonej części miasta, przejść przez park, w którym pełno jest krokusów i kosów, a następnie dotrzeć do National Maritime Muséum.

Przez wszystkie wieki przyrządy żeglarskie były piękne, tak jakby gwiazdy, które służyły niezbędną pomocą w obserwacji i pomiarach, przekazywały im swoją harmonię. Te, które można obejrzeć w muzeum w Greenwich, mają w sobie wspaniałą, surową elegancję. Nawet profana, nawet ignoranta uderzy ich uroda. Wychodząc z muzeum, zobaczymy południk zerowy, będący odniesieniem dla wszystkich zegarków, zegarów i chronometrów na całej kuli ziemskiej. Nie wznosi się on nad naszymi głowami, jak to sobie wyobrażałem w dzieciństwie, ale przybiera postać miedzianego pasa biegnącego po ziemi, tak błyszczącego, tak wypucowanego, że nawet psy nie mają odwagi po nim biegać.

Nie oddaliliśmy się wcale tak bardzo od Oceanu Indyjskiego, jak bylibyśmy skłonni myśleć, gdyż schodząc w dół ku rzece, zobaczymy znów delikatne omasztowanie. Jeszcze tylko kilka kroków i oto już przed nami „Cutty Sark”, stojący w suchym doku, dzięki czemu możemy przyjrzeć mu się w całej okazałości, od kilu po jabłko najwyższego masztu.

Jak myśleć o tym żaglowcu? W rodzaju męskim czy żeńskim? Jest co prawda kliperem, ale zgodnie ze starą żeglarską tradycją należy to od nazwy okrętu. A ponadto, stojąc przed nim na nabrzeżu, nie mogę nie

pamiętać, że dla Anglików każdy statek jest damą: *Her name was Cutty Sark. She was a really famous ship.* Uważam też, że elegancja tego klipera zasługuje na rodzaj żeński. Proszę mi zatem pozwolić myśleć o „Cutty Sark” jak o kobiecie.

Cóż za dziwna nazwa, nad którą zastanawiają się, jak sądzę, liczni miłośnicy alkoholu i palacze, gdy widzą ją na butelkach whisky i opakowaniach papierosów. *Cutty Sark* to po angielsku „krótka koszula”. Stanowi to nawiązanie do koszuli wiedzmy z utworu szkockiego poety, Roberta Burnsa, żyjącego w latach 1759-1796. Zmarł on w wieku 37 lat, zrujnowawszy zdrowie „zarówno pracą, jak i przyjemnościami”. Była to koszula szczególnie kusa od góry, jeśli oceniać to po postaci na dziobie „Cutty Sark”, prującej morskie fale. W dawnych czasach marynarze lubili takie odważne posągi kobiece - uważali, że przynoszą im szczęście.

Silniki „Queen Elizabeth” miały moc 200 000 koni mechanicznych, co pozwalało temu statkowi rozwijać prędkość 30 węzłów. Budowniczowie okrętów wyliczyli, że siła wiatru nadymającego żagle „Cutty Sark” odpowiadała mocy 3000 koni mechanicznych. Maksymalna zaś prędkość, jaką osiągał ten żaglowiec, wynosiła 17 węzłów. Był to najlepszy wynik uzyskany na trasie Europa-Australia aż do 1974 roku, gdy Alain Colas przepłynął tę trasę w lepszym czasie (79 dni) na trimaranie „Manureva”. Czy łatwo nam przyjdzie znaleźć inny rekord, który przetrwał 91 lat?

Największe klipyry biorące udział w wyścigach herbacianych miały około 1200 ton wyporności. A „Cutty Sark”? Zaledwie 963 tony wyporności i 65 metrów długości... Nagle zdałem sobie sprawę z tego, że przedstawiam tutaj ten żaglowiec i jego losy w sposób dość abstrakcyjny. A przecież gdy go zwiedzałem, gdy chodziłem po pokładzie, zaglądałem do pomieszczenia dla załogi i mesy oficerskiej, do kajut i na podpokładzie - a wszystko to odrestaurowano równie pieczołowicie, jak bywają utrzymywane w porządku i czystości tylko okręty brytyjskie - miałem wrażenie, że lada moment odbijemy od brzegu. W każdej chwili spodziewałem się zobaczyć kapitana Woodgeta, a obok niego Johna Willisa, armatora i właściciela statku, wydającego mu ostatnie polecenia. Myślę, że nie byłem jedynym zwiedzającym, który tak to odbierał. „Cutty Sark” nadal żyła, mogła zaraz wypłynąć w morze, wystarczyło tylko otworzyć dok. Dusza tego statku jest do tego stopnia stale obecna, że myślę, iż najlepszym sposobem ukazania na kilku stronach tego, czym była ta jednostka, jest udzielenie jej głosu. Oto mówi do nas sama „Cutty Sark” -

ten sztuczny zabieg stylistyczny wydaje mi się tu całkowicie uzasadniony. Opowieść będzie równie prawdziwa z historycznego punktu widzenia jak obiektywna relacja.

„Zostałam zwodowana po południu 23 listopada 1869 roku w stoczni Scott & Linton, na rzece Clyde, niedaleko Edynburga. Plany, przedstawiające między innymi kształt mojego kadłuba, rozrysował John Rennie, główny kreślarz tej stoczni. On też obliczył wysokość moich masztów i największą dopuszczalną powierzchnię żagla: 34000 stóp kwadratowych, czyli 3150 metrów kwadratowych.

Nowo narodzony jest obecny na swych chrzcinach, ale nie można powiedzieć, by w nich uczestniczył. Z pewnością też dlatego nic nie pamiętam z uroczystości wodowania. Dowiedziałam się później, że głównym jej bohaterem był człowiek, którego miałam później często widywać: John Willis, znany we wszystkich portach Zjednoczonego Królestwa jako Old White Hat - Stary Biały Kapelusze. Podobnie jak ojciec był wcześniej kapitanem żaglowca. Swój przydomek zawdzięczał temu, że najczęściej miał na głowie biały cylinder, wykończony czarną wstążką, 0 uniesionych brzegach.

Choć zawsze bardzo elegancki, John Willis był Szkotem z krwi i kości. Negocjował kosztorys mojej budowy, targując się przy tym niczym Arab i wymagając, rzecz jasna, użycia najlepszych materiałów. Ostatecznie zawarł kontrakt opiewający łącznie na 16150 funtów. Gdy mój kadłub był już ukończony, firma Scott & Linton zorientowała się, że budowa pochłonie 17 funtów na tonę, czyli razem 16 370 funtów. Nie tylko musiała dołożyć z własnej kieszeni, ale też - dysponując niewielkim kapitałem - zbankrutowała, tak że pracę zakończyła inna stocznia nad Clyde, Denny Bross.

- Chcę mieć żaglowiec, który pobije *Thermopylae* - oznajmił na samym początku Stary Biały Kapelusze w siedzibie Scott & Linton. -Reszta należy do was.

Thermopylae to doskonały kliper dowodzony przez wyjątkowego kapitana. Co oczywiste, John Willis pragnął wygrać wyścig, by otrzymać nagrodę wynoszącą dziesięć szylingów za tonę herbaty. Bardziej jednak zależało mu na sławie, jaka otaczała właściciela zwycięskiego żaglowca. I prawdopodobnie wiedział - ale nie mam co do tego całkowitej pewności - że musiał się śpieszyć, jeśli chciał zaspokoić swą miłość własną, gdyż zbliżał się już kres wyścigów herbacianych. W 1869 roku Francuz

Ferdinand de Lesseps rozpoczął budowę kanału między Port Saidem a Suezem. Miało to skrócić drogę - w porównaniu do tej, która wiodła wokół Przylądka Dobrej Nadziei - o 8000 mil morskich, co rodziło nadzieję, że transport parowcami stanie się opłacalny.

Niemniej jednak, gdy zostałam ukończona, zaopatrzona nie tylko w maszty, liny i żagle, ale też w dowództwo i załogę, wzięłam udział w wyścigu herbacianym. Od razu powiem, że nie wygrałam. Stałam się niezwykczona i sławna na zupełnie innej trasie.

Klipery charakteryzowały się - jak byśmy dziś powiedzieli - bardzo zaawansowaną technologią. Każdy fragment kadłuba i każdy cal kwadratowy ożaglowania wykorzystywano do granic wytrzymałości. Ich kapitanowie o stalowych nerwach podejmowali każde ryzyko, byle tylko zwyciężyć. Ja nie miałam szczęścia znaleźć się w rękach takiego mistrza, gdy uczestniczyłam w wyścigu herbacianym.

Mój pierwszy dowódca, kapitan Moodie, nie był złym żeglarzem, nic z tych rzeczy. Brakowało mu jednak odwagi Kemballa, który dowodził żaglowcem *Thermopylae*. A ponadto los sprzyjał mu tak bardzo jak rywalowi. Gdy kliper ten zwyciężał pierwszy raz w wyścigu herbacianym, Kemball wdał się w rozmowę z pilotem, który pojawił się na pokładzie, by poprowadzić okręt po Tamizie. W pewnym momencie wskazał na odbojnicę:

- Widzi ją pan?
- Tak - odparł zaskoczony pilot.
- Ja też. Pierwszy raz, odkąd opuściłem Chiny.

Kemball chciał przez to powiedzieć, że przez cały czas żeglugi wiatr powodował takie nachylenie klipera, że odbojnica pozostawała niewidoczna. Kapitan z całą pewnością się przechwalał, gdyż bez wątplenia nie zdołał całkowicie uniknąć ciszy morskiej w okolicach równika. Nie zmienia to faktu, iż był wielkiej klasy dowódcą i gdyby mną wówczas dowodził, wygrałabym wyścig herbaciany i pobiła wszystkie rekordy *Thermopylae*.

Gdyby tylko nie prześladował mnie pech, tak jak to wówczas było. W 1872 roku miałam wszelkie szanse pokonać *Thermopylae*. Razem opuściliśmy Fuczou i niemal razem dotarliśmy do Oceanu Indyjskiego, byłam jedynie półtora mili przed nim. Dwadzieścia sześć dni później, gdy docieraliśmy do południowego krańca Madagaskaru, wyprzedzałam go już o 400 mil morskich. Kapitan Moodie zacierał ręce z radości. Nie-

oczekiwanie pojawiły się duże fale, powiał sztormowy wiatr, ja jednak płynęłam żwawo z prędkością 12 węzłów, pełnym kursem lewego halsu. Nagle poczułam ból i stanęłam pod wiatr, aż mną zakręciło - straciłam ster.

Trzeba być żeglarzem albo jeszcze lepiej okrętem, by zdawać sobie sprawę, jak wielkie jest parcie wody na niewielką - w stosunku do całego kadłuba - powierzchnię, jaką jest pióro steru, gdy żaglowiec płynie z maksymalną prędkością i mając rozwinięte wszystkie żagle. Można powiedzieć, że niewielka powierzchnia steru skupia w sobie i opanowuje ogromną siłę wiatru. Gdy wysunie się choćby jeden sworzeń, cały ster zostaje wyrwany.

Rozczarowany i wściekły Moodie rzucił czapkę o deski rufówki. Jak już mówiłam, nie był to mierny kapitan. Dowiódł tego w owym momencie. Zastanawiam się, czy Kemball byłby zdolny do tego, co wtedy zrobił - utrzymał mnie na wodzie przez cały sztorm, mając do dyspozycji jedynie pływającą kotwicę. W tym czasie na pokładzie przygotowywano zastępczy ster. A ponieważ silny sztorm nadal trwał, praca ta zajęła osiem dni.

Pokładowy cieśla połączył drewniane elementy żelaznymi okuciami, które musiał sam wykuć. Na pokładzie, stale zalewanym wodą, powstała prowizoryczna kuźnia. W pewnym momencie palenisko wywróciło się i syn kapitana, który poruszał miechem, ledwie zdążył odskoczyć, by nie obsypały go rozżarzone węgielki. Dwa dni później rozgrzany do czerwoności metalowy pręt omal nie obciął głowy kowalowi. Nazwisko tego mężczyzny pozostało w annałach brytyjskiej floty - był to Henry Henderson. Doceniając jego zręczność i zapał, jakimi się wykazał przy tej okazji, mój armator, John Willis, dał mu premię wynoszącą 50 funtów. Przekazał ją wspólnie z ubezpieczycielem ładunku. Wolę się nie zastanawiać, ile Szkot zapłacił z własnej kieszeni, z pewnością nie była to lwa część.

W podróży tej uczestniczył brat Johna Willisa, zapomniałam jego imienia. Od samego początku sztormu był okropnie chory. Gdy już nowy ster znalazł się na właściwym miejscu, powiedział kapitanowi, że musimy zrobić postój w Kapsztadzie. On sam tam wysiadzie na brzeg i wróci do Anglii później. Moodie posłał go do diabła:

- Postój? Nigdy! Już i tak straciliśmy dość czasu!

Po ośmiu dniach naprawy byliśmy z pewnością daleko za *Thermo-*

pylae, ale Moodie mógł jeszcze zająć wysokie miejsce. Brat Willisa naciskał tak natarczywie, że kapitan musiał zagrozić, że zakuje go w łańcuchy. Tego roku dopłynęłam do East Indian Dock siedem dni po *Thermo-pylae*.

- Gdyby nie ta nieszczęsna awaria, wygralibyśmy - powiedział smutno Moodie do Johna Willisa.

Armator przytaknął. Jednak jego brat, który tak cierpiał na chorobę morską, zareagował bardzo gwałtownie i wykazał dużo złej woli. Posunął się nawet do oskarżenia kapitana o nieudolność. Ten zaś, urażony, złożył natychmiast dymisję. Więcej jeszcze - raz na zawsze zrezygnował z pływania na żaglowcach i przeniósł się na parowiec. Moim zdaniem brat Johna Willisa popełnił tego dnia jeden z najgorszych uczynków, jakie zapisano w morskich annałach.

W następnej podróży dowodził mną bardzo przeciętny kapitan Moore, a później kapitan Tiptaft, bardzo spokojny i skromny człowiek, dobry żeglarz, któremu jednak - jeszcze bardziej niż Moodiemu - brakowało przebojowości, niezbędnej, by myśleć o wygranu wyścigu herbacianego. Pod jego dowództwem wysłano mnie w 1873 roku nie bezpośrednio z Chin, ale z Sydney, skąd przewiozłam węgiel do Szanghaju. Węgiel... Czułam się zawstydzona, mając ładownie wypełnione po brzegi tak niewyszukanym ładunkiem, ale mego armatora znacznie bardziej zawstydziłoby to, że nie wykorzystał okazji do zarobienia pieniędzy.

Po wyładowaniu węgla chińscy robotnicy portowi wypucowali mnie do czysta, tak że można było załadować herbatę w Hangczou. W porcie znajdowały się również statki parowe, także przewożące herbatę, które udawały się do Londynu przez Kanał Sueski. Ja przepłynęłam wówczas trasę z Hangczou do angielskiej stolicy w 118 dni, co nie było dobrym wynikiem. Dwa lata później osiągnęłam zupełnie przyzwoity rezultat - 108 dni. Następnego roku jednak statek parowy *Glenartney*, należący do Glen Linę, pokonał trasę przez kanał zaledwie w 42 dni. Tak nastąpił koniec wyścigów herbacianych.

Ostatni ładunek herbaty przewiozłam z Chin do Anglii w 1877 roku. Pod koniec tego samego roku wypłynęłam z Londynu, by udać się do Australii po pierwszy transport wełny. Początek tej podróży nie był wcale przyjemny. Jak wiecie, Morze Północne rzadko bywa przyjazne w listopadzie. Ja też o tym wiedziałam, ale nie wyobrażałam sobie, że

tego dnia, 11 listopada, burza śnieżna będzie miotać na wszystkie strony okrętami znajdującymi się w pobliżu ujścia Tamizy.

Kapitan Tiptaft postąpił rozsądnie, poszukawszy schronienia na pły-cieżnie Downs w pobliżu Deal. Zarzuciło tam kotwicę ponad 60 statków, a każdy miał zwinięte wszystkie żagle. Zamieć dotarła jednak i tutaj. W nocy z 11 na 12 listopada naporu fal i wiatru nie wytrzymały moje dwa łańcuchy kotwiczne. Tiptaft próbował - raz lepiej, raz gorzej, ale częściej gorzej - wyprowadzić mnie na pełne morze z tłumu żaglowców, niemal leżących na wodzie. Dwa z nich potrafiłam po drodze, powodując awarie. Ja sama też uległam uszkodzeniu, zanim dotarł holownik, który pomógł mi wrócić na Tamizę. Wymagałam bowiem naprawy. Pominę wszystkie szczegóły, opowiem tylko o procesie, który z tego wyniknął, bowiem właściciele uszkodzonych przeze mnie statków domagali się odszkodowania. John Willis, jak zawsze dumny w białym cylindrze, oznajmił, że to jego okręt został uszkodzony, i to on ma zamiar pozwać do sądu swych przeciwników.

- Co za tupet! - wykrzyknął jeden z dwóch kapitanów. - *Cutty Sark* zabrała nawet część umieszczonej z tyłu tablicy z nazwą mojego statku!

Była to prawda. Płynąc, zerwałam tę olbrzymią drewnianą deskę, która upadła na mój przedni pokład. Niemal od razu jednak Henry Henderson, ów cieśla, który zrobił mi nowy ster w czasie sztormu, wrzucił, nic nikomu nie mówiąc, ten kompromitujący kawałek drewna do morza, tak że nasi adwersarze nie mogli niczego dowieść. Henderson opowiedział o tym wydarzeniu ze śmiechem dopiero kilka miesięcy później. Myślę, że dla mnie byłby nawet gotów zabić własnych rodziców.

Począwszy od tego roku, zaczęłam przewozić australijską wełnę do Anglii, płynąc wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Zyskałam sławę, bijąc rekordy na tej właśnie trasie. Miałam kilku kapitanów, jedni byli bardzo dobrzy, inni - przeciętni. Wallace, który zastąpił Tiptafta, zmarłego w Szanghaju, z dala od bliskich, uzyskiwał dobre wyniki, ale zginął w tragicznych okolicznościach. Wydarzyło się to na Oceanie Indyjskim, w pobliżu Sumatry, podczas podróży z Australii do Anglii w 1880 roku. Zastępca kapitana został zaatakowany przez Murzyna, pijaka i prowokatora. Broniąc się, zadał mu śmiertelny cios pięścią. Wywołało to zamieszki. Kapitan Wallace, nie radząc sobie z sytuacją, wyskoczył za burtę. W wodzie zaroilo się od rekinów... a po chwili morze znów było spokojne.

Pierwszy oficer doprowadził mnie do Singapuru, gdzie pozostałam przez kilka tygodni, pozbawiona kapitana i jego zastępcy. Później przyjechał po mnie Bruce, zastępca kapitana innego okrętu należącego do Willisa, przebywający wówczas w Szanghaju. Był to człowiek niekompetentny, zarozumiały i nieuczciwy. Ukradł i sprzedał część ładunku, za co trafił do więzienia.

Moim najlepszym kapitanem, niemającym sobie równych, okazał się Richard Woodget, który zaczął żeglować na Morzu Północnym jako chłopiec okrętowy w wieku dwunastu lat. Niczego się nie bał i był prawdziwym dowódcą. Nigdy nie zlecił marynarzowi czegoś, czego sam nie mógłby zrobić. A potrafił wszystko! Dla całej załogi był po prostu bogiem. To w znacznej części dzięki niemu ustanowiłam w 1885 roku pamiętny rekord: 67dni z Sydney do cieśniny La Manche przez Przylądek Dobrej Nadziei. Dwanaście dni mniej niż żaglowiec *Thermopylae*, który także zaczął przewozić wełnę. W następnych latach stale osiągałam lepsze wyniki od niego na tej trasie.

Dziesięć wspaniałych, pełnych sukcesów lat to dużo w życiu okrętu, a nawet człowieka. Nie czułam się ani stara, ani zmęczona, gdy 26 marca 1895 roku - miałam wtedy 26 lat! - kapitan Woodget wyszedł kredowobłady ze swojej kabiny. Jego zastępca pojawił się na korytarzu.

- Nie wie pan, co się dzieje? - zapytał Woodget. - Stary Biały Kapelusze sprzedał *Cutty Sark*.

- Sprzedał?

- Tak. Portugalczykom.

Nie mam nic przeciwko Portugalczykom, którzy byli niegdyś największymi żeglarzami w świecie. Bracia Ferreira, którzy mnie kupili od Willisa, należeli do najbardziej szanowanych armatorów. A ponadto port w Lizbonie zaliczał się do najpiękniejszych. Nie zmienia to jednak faktu, że w dniu, w którym opuszczono przy nabrzeżu Tagu brytyjską banderę, trzepoczącą pod gablem bezanzażła, a na jej miejsce wciągnięto flagę portugalską, mimo woli cała zadrżałam. Dobrze chociaż, że ceremonia odbyła się tam, a nie na Tamizie. Nieco później trochę się pocieszyłam, dowiedziawszy się, że *Thermopylae* również trafił w ręce Portugalczyków. Armatorzy angielscy byli bardzo dumni ze swych kliperów, ale też liczyli się z pieniędzmi. A ponadto wielu z nich zaczynało już sobie uświadamiać, że wkrótce nadejdzie era parowców.

Zmieniłam nazwę na *Ferreira*. Dzielni marynarze z mojej załogi

określali mnie mianem *Pequina Camisola* - *Mała Koszulka*, czyli niemal dawna nazwa *Cutty Sark*, gdyż chlubil się moją przeszłością, a ich szacunek mnie wzruszał. Nie chcę rozwodzić się nad moimi poczynaniami pod portugalską banderą, gdyż wydaje mi się, że w tym okresie nie byłam całkiem sobą. Przewoziłam wówczas bardzo różne towary. W 1916 roku, gdy płynęłam z Angoli do Lizbony, w czasie sztormu w okolicy Kapstadt złamał się mój największy maszt. Zmieniono mi omasztowanie i olinowanie, stałam się brygantyną, z dwoma masztami, przy czym tylny był bardzo niewielki. Cieszę się, że zrobiono mi tak niedużo zdjęć po tym nieszczęśliwym wypadku.

A potem zdarzył się cud. Dostrzegł mnie w porcie emerytowany kapitan żeglugi dalekomorskiej nazwiskiem Dowman, mieszkający niedaleko Falmouth. Podziwiał mnie w czasach wyścigów herbacianych, gdy sam dowodził kliperem *Hawkesdale*. Od razu - mimo przebrania - poznał moją linię wodną, dziobnicę i rufę, niepodobne do innych.

Jaki armator, jaki kapitalista zdobyłby się na to, co zrobił ów żeglarz? Za swoje oszczędności kupił mnie od Portugalczyków i postarał się przywrócić mi dawną urodę. Musiał rozłożyć prace na dziesięć lat, czerpiąc fundusze z emerytury i ograniczając własne wydatki. Żona rozumiała jego poświęcenie i pasję. W 1935 roku, gdy znów stałam się sobą, kapitan Dowman płakał z radości. Dwaj inni emerytowani oficerowie brytyjskiej marynarki zobowiązali się do utrzymywania mnie w dobrym stanie. Kiedy Dowman chciał dać im pieniądze, odmówili: «Wielu - powiedzieli - zapłaciłoby chętnie za ten zaszczyt».

Shczęście tego, który mnie wskrzesił, trwało zaledwie 14 miesięcy. Kapitan Dowman zmarł nagle w 1936 roku, a wdowa po nim przekazała mnie w darze Thames Nautical Training College. Na mój pokład weszli marynarze, by mnie zabrać. I znów rozwinięto moje żagle - nie mizerne wyposażenie brygantyny, lecz trzy duże kwadratowe żagle, trzy trójkątne żagle łacińskie, cztery fokki przed przednim masztem, trzy żagle na sztagu przed najwyższym masztem, trzy inne przed bezanmasztem oraz żagiel w kształcie trapezu z tyłu, pionowy, niczym ogromny ster na wietrze. Tak wyposażona, pływałam niegdyś po Morzu Chińskim, Oceanie Indyjskim i Atlantyku, a teraz dotarłam do ujścia Tamizy, witana syrenami wszystkich parowców.

Następnie zostałam statkiem szkoleniowym. Kadeci z marynarki wojennej i przyszli oficerowie marynarki handlowej pojawiali się na

moim pokładzie, by pod okiem instruktorów uczyć się nazw poszczególnych części kadłuba, omasztowania i ożaglowania.

- Do czego to służyło, przecież żaden z nich nie miał już nigdy żeglować na pokładzie trójmasztowca?

- Do niczego, podobnie jak greka, łacina i krykiet, których tajniki zgłębiały całe pokolenia wykształconych młodych Anglików w czasach wielkości Anglii.

Miałam wrażenie, że byłam bardzo przydatna, pełniąc funkcję okrętu szkoleniowego, ale mój los jeszcze raz uległ zmianie. Pewni wspaniali Anglicy uznali, że należy mnie - jako relikwiarz wielkiej epoki żeglarstwa - zachować i otoczyć należytą czcią, tak jak to uczyniono z *Victory* Nelsona. Utworzyli oni Cutty Sark Preservation Society, nad którą patronat objął Jego Królewska Mość, książę Edynburga. Zebrano fundusze i umieszczono mnie w tym samym suchym doku, w którym pozostaję do dziś. Jej Wysokość królowa Anglii przybyła tu, by przewodniczyć ceremonii inauguracyjnej, a nazajutrz udostępniono moje wnętrza zwiedzającym. Widuję różnego rodzaju ludzi z rozmaitych krajów. Mogłabym napisać książkę, gdybym tylko chciała zebrać w całość to, co mówią. Bywają tu starzy marynarze, ze wzruszeniem odnajdujący swą młodość, milczące pary, mniej lub bardziej starannie ubrane dzieci oraz młodzież, zbierająca się na nabrzeżu w hałaśliwe grupki. Ci młodzi ludzie wchodzą następnie pojedynczo po kładce, odbierają bilety i docierają na pokład. Początkowo głośno się śmieją i rozmawiają, bardzo szybko jednak milkną i z ciekawością wszystkiemu się przyglądają".

7 Ostatni

korsarz

14 sierpnia 1914 roku. We Francji, Belgii i w Alzacji trwają już bitwy o tereny przygraniczne. Dragoni w hełmach, wyposażeni w szable oraz lance, huzarzy w bluzach błękitnych niczym niebo galopują po drogach pokrytych pyłem. Na ścierniskach i polach buraków niemieckie karabiny maszynowe powalają francuskich piechurów w czerwonych spodniach, którzy zgodnie z wydanymi rozkazami rzucają się do ataku z bagnietami.

Tego samego dnia, oddalone o wiele tysięcy kilometrów, krążowniki admirała von Spee opuszczają jeden za drugim wyspę Pagan, wchodzącą w skład Marianów, archipelagu położonego w zachodniej części Pacyfiku. Hiszpania sprzedała go Niemcom w 1899 roku. Jest to 15° szerokości geograficznej północnej. Dżungla, w której udało się założyć kilka plantacji banana i kakaowca, puste plaże otoczone palmami kokosowymi. Hrabia von Spee dowodzi flotą niemiecką na Pacyfiku. Wraz z nią przepłyń ten ocean, kierując się na wschód, by zaskoczyć Brytyjczyków na zachód i wschód od Ameryki Południowej.

Krążowniki pancerne „Scharnhorst” i „Gneisenau” oraz krążowniki lekkie „Nurnberg”, „Emden” i „Titania” płyną w szeregu. Krążownik „Prinz Eitel Friedrich” prowadzi równoległy szereg statków aprowizacyjnych, których ładownie wypełniono po brzegi węglem. Eskadra, płynąca z ekonomiczną prędkością 10 węzłów, ma do pokonania po przekątnej niemal cały Pacyfik, ponad 10 000 mil morskich, czyli blisko 20 000 kilometrów. Duże krążowniki potrzebują 100 ton paliwa na dobę, mniejsze -50 ton. Von Spee zaplanował podróż bez postoju, bez zaopatrywania się w węgiel na lądzie. Morze jest niebieskoszare, niezbyt wzburzone, południowo-zachodni wiatr ma siłę 5 stopni w skali Beauforta.

Krótko przed południem na flaglinie okrętu admirałskiego, „Scharnhorsta”, pojawia się kilka flag sygnałowych. Dwadzieścia sekund później to samo dzieje się na krążowniku „Emden”. Wszyscy pozostali odczytują równocześnie dialog:

- Admirał do „Emdena”. Swoboda działania. Powodzenia.
- „Emden” do Admirała. Dzięki za zaufanie.
- „Emden” do „Markomannii”. Za mną.

„Markomannia” to jeden z węglowców aprowizacyjnych. Eskadra kontynuuje drogę na wschód. „Emden” opuszcza szereg, przechyla się na prawą burtę, potem jeszcze bardziej i oto płynie już na zachód. „Emden” -3600 ton wyporności, dziesięć dział kalibru 105, osiem kalibru 52, dwie wyrzutnie torpedowe, maksymalna prędkość: 24 węzły - stanie się najślawniejszym okrętem korsarskim pierwszej wojny światowej.

8 września o godzinie 20.30 panują jak zwykle o tej porze w tropikach zupełne ciemności. „Emden” poluje, płynąc z prędkością 10 węzłów, z zamaskowanymi światłami. Za nim „Markomannia”, również nieoświetlona. To dwudziesta szósta noc od momentu, gdy

z „Scharnhorsta” otrzymano sygnał „Swoboda działania”. Karl von Müller, dowodzący okrętem, siedzi na płóciennym krześle na samym końcu mostka, tuż przy prawej burcie. W milczeniu wpatruje się w noc. Od 14 sierpnia nic się nie wydarzyło. Ocean Indyjski jest pusty.

Ten pięćdziesięcioletni kapitan fregaty należy do oficerów marynarki wybranych przez von Tirpitz ze względu na to, iż byli dobrymi dowódcami, wykazującymi się inicjatywą i umiejącymi podejmować decyzje w każdych okolicznościach. 3 sierpnia 1914 roku, kilka godzin po tym, jak Niemcy wypowiedziały wojnę Rosji, von Müller, przebywający wtedy w Cingtao - porcie nad zatoką Ciaoczou, w północno--wschodnich Chinach, który pozostawał w owym czasie w rękach niemieckich - nie czekając na niczyje rozkazy, poprowadził „Emdena” na szlak z Władywostoku do Nagasaki. Zaczął się w samym środku Cieśniny Cuszimskiej, która zasłynęła jako miejsce rozbicia floty rosyjskiej przez siły japońskie pod dowództwem admirała Togo w 1905 roku. Von Müller zajął tam duży rosyjski statek pasażerski, który odprowadził do Cingtao, gdzie przerobiono go na krążownik pomocniczy.

Opuściwszy eskadrę admirała von Spee, „Emden” płynął wzdłuż Marianów i wysp Palau. Potem po lewej burcie pozostawił wyspę Halma-hera, po prawej Celebes. Kierując się dalej na zachód, minął ciągnące się w nieskończoność Wyspy Sundajskie. Dotarłszy do Oceanu Indyjskiego, znalazł się na szlaku wiodącym z Kolombo do Kalkuty.

Karl von Müller to wysoki i chudy mężczyzna. Zawsze flegmatyczny, co nie przeszkadza wcale jego podwładnym. Są dumni ze swego dowódcy i daliby się za niego zabić, jest bowiem nieustraszony, sprawiedliwy i dobry. Zależy mu na jak najwyższych kwalifikacjach załogi. Gdy wypływali z Paganu, jedynie kanonierzy umieli obsługiwać działa, teraz w razie potrzeby mogą ich zastąpić nawet palacze, trymerzy i kucharze.

Najwyższe brytyjskie władze morskie niepokoją się ciszą i spokojem, jakie panują na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim. Eskadra admirała von Spee nagle zniknęła. Gdzie się znów pojawi? Już kilka razy brytyjską kwaterę główną w malajskim porcie Georgetown (dziś Pinang) informowano o pojawieniu się w różnych miejscach krążownika o czterech kominach. Wydaje się, że jest to angielski okręt patrolujący region Oceanu Indyjskiego.

- Proszę zauważyć - mówi admirał Gerram, dowodzący brytyjską flotą wojenną na Oceanie Indyjskim - że wedle informatorów widziano

go w tej samej chwili w dwóch miejscach oddalonych od siebie o 500 mil morskich. To już zakrawa na halucynację!

Gerram się myli. Na Oceanie Indyjskim są dwa krążowniki o czterech kominach. Jeden z nich należy do Anglików, a drugi to „Emden”. Wyphywając z Paganu, miał jeszcze trzy kominy, ale teraz ma już cztery. Czwarty dodano po uzupełnieniu zapasów węgla na wyspie Nossi Bé, będącej w posiadaniu Portugalczyków. Wykonano go z drewna i płótna. Z daleka kamuflaż ten wprowadza w błąd. Z bliska nie może być jednak mowy o pomyłce - okręt pomalowano na biało, by atakowany nieprzyjaciel mógł go rozpoznać. Przez własnych marynarzy bywa nazywany „Łabędziem Wschodu”.

Jest nadal 8 września 1914 roku. Karl von Müller bez chwili wytchnienia wpatruje się w ciemność. Noc jest zimna, wokół długie fale o niezbyt głębokich dolinach. Na pokładzie panuje całkowita cisza, słychać jedynie regularną pracę silnika. O dwudziestej pierwszej odzywa się głos z bocianiego gniazda:

- Światło na trzech czwartych z prawej!

Von Müller wstaje i podchodzi do oficera pełniącego wachtę:

- Przejmuję dowodzenie. Ster piętnaście stopni w prawo. Prosto w kierunku światła. Telefon do maszynowni: jak najszybciej cała na przód. Przygotować się do walki.

W ciągu sześciu minut „Emden” rozwija prędkość 17 węzłów. Marynarze biegną po pokładzie i drabinkach.

- Wyposażyć w broń załogę szalupy. Ma być gotowa, gdy tylko spuścimy łódź. Oddać ostrzegawczy wystrzał z dział w kierunku statku. Wezwać, by się zatrzymał. Maszyny pół naprzód.

„Emden” zwalnia i oddaje dwa wystrzały z działa w stronę okrętu, o którego obecności świadczą nadal wyłącznie światła nawigacyjne. Na mostku „Emdena” sternik posługuje się sygnalizatorem Scotta: *Stop your engine. Dont use the wireless.*

Zawezwany statek już się zatrzymał. Jego światła kołyszą się nad falującą wodą po obu stronach ciemniej bryły. „Emden” również znieuchomił.

- Zapalić reflektory.

Dwa oślepiające snopy światła rysują na tle morza sylwetkę statku towarowego.

- Co najmniej trzy tysiące ton - mówi oficer pełniący wachtę.

- Więcej. Sześć tysięcy.

Nareszcie jakaś zdobycz. Gdy szalupa z „Emdena” się oddala, sygnalizator na mostku statku transportowego nadaje: „Grecki parowiec *Pon-toporos*. Sześć tysięcy pięćset ton węgla dla angielskiego rządu, w drodze z Kalkuty do Bombaju”.

Statek pływa pod neutralną banderą, ale ładunek należy do nieprzyjaciela. Co na to międzynarodowe prawo morskie? Można zagarnąć ładunek, lecz statek wraz z załogą trzeba zwrócić. Tydzień później załoga jest już wolna, natomiast statek, odprowadzony przez załogę szalupy, zostanie przetrzymany nieco dłużej - węgiel, zwłaszcza angielski, przyda się na „Emdenie”. „Pontoporos” zajmuje miejsce za „Emdenem” wraz z „Markomannią”.

Dwa dni później, 10 września. Tym razem jest środek dnia. Od północy ciągnie się nad wodą ciężki dym. Von Müller, powiadomiony przez marynarza z bocianiego gniazda, nakazuje płynąć prosto w tym kierunku. Po lewej stronie dymu widać wreszcie statek. Kapitan obserwuje go przez lornetkę.

- Nadal nie widzę bandery. Oddać ostrzegawczy wystrzał.

Po chwili statek zatrzymuje się. Chwilę później nie ma już żadnej wątpliwości - flaga jest brytyjska, a Anglicy zawiadamiają: „*Indus*, trzy tysiące czterysta ton, w drodze do Bombaju”. Marynarze, którzy popłynęli na zwiad, dostarczają szczegółowych informacji. „*Indus*” to zarekwirowany liniowiec pasażerski, przekształcony tak, by mógł przewozić wojsko. W Bombaju miał zabrać na pokład kilka pułków wysyłanych na front w Europie Zachodniej. Ładownie statku są pełne różnego rodzaju żywności.

Łodzie płyną teraz tam i z powrotem między „*Indusem*” a „*Emdenem*”, przewożąc na krążownik całe zapasy jedzenia, a na „*Marko-mannię*” - członków załogi zdobytego statku, którym pozwolono zabrać rzeczy osobiste.

Przenosiny trwają sześć godzin. Mają się już ku końcowi, gdy z pokładu „*Indusa*” dochodzą głośnie głuche dźwięki - to niemieccy marynarze niszczą za pomocą materiałów wybuchowych wodoszczelne ściany przedziałowe. Następnie otwierają do oporu, a później usuwają wszystkie ujęcia wody w maszynowni. Musieli wykonać tę pracę naprawdę dobrze, gdyż „*Indus*” zaczyna się zagłębiać pionowo w morze. Nie czekając, aż całkiem zniknie, „*Emden*” odpływa.

Dwadzieścia cztery godziny później zajmuje kolejny angielski statek, „Lovat” - 6000 ton. A ponieważ nie przewozi on żadnego ładunku, sprawa jest prosta: załoga zostaje przetransportowana na „Mar-komannię”, a sam okręt posłany na dno. Pora na następną zdobycz.

Ta zaś pojawia się dzień później, 11 września, ale dopiero wieczorem, około dwudziestej drugiej. Jeszcze jeden Anglik. Nie ma w tym zresztą nic dziwnego, musimy bowiem pamiętać, że w owej epoce co trzeci statek handlowy pływający po morzach należał do Wielkiej Brytanii. „Kabinga” - taką bowiem nosi nazwę - stanowi podobny problem jak „Pontoporos”, ale jakby odwrócony: tutaj ładunek jest amerykański, a więc neutralny. „Można zatopić statek nieprzyjacielski, ale ładunek należy zachować. Jeśli ulegnie zniszczeniu, trzeba zwrócić jego równowartość”.

- „Kabinga” - podejmuje decyzję von Müller - będzie nam służyć do przewożenia do neutralnych portów załóg wszystkich statków, które zajmiemy lub zniszczymy. Niech więc płynie za nami wraz z innymi.

„Emden”, „Markomannia”, „Pontoporos”, „Kabinga”... - korsarski krążownik wtapia się w noc, a za nim jego więźniowie. Jest już 12 września, przed godziną minęła północ, a przed trzema zdobyto „Kabingę”.

- Światła z przodu po prawej!

Niedługo później jaskrawe światła reflektorów otaczają duży statek transportowy. Jest to angielski „Killing”, przewożący 6000 ton węgla.

- Niech płynie za nami. Rano go zatopimy.

Nie ma mowy o przeładowaniu 6000 ton węgla ani o pozwoleniu, by „Killing” dostarczył gdziekolwiek angielski węgiel. O świcie 13 września zatopiono go dokładnie w taki sam sposób, jak opisałem powyżej. Załogę, rzecz jasna, przeniesiono. Wszyscy więźniowie znajdują się teraz na pokładzie „Kabingi”. Tego samego dnia, 13 września, o szesnastej „Emden” napotyka angielski statek „Diplomat”, przewożący do Londynu 10 000 ton zboża. Nie dotrze tam ani jeden kilogram. „Diplomat” trafia na morski cmentarz.

Nie mija godzina od zniszczenia „Diplomata”, gdy znów z działa „Emdena” pada ostrzegawczy wystrzał. Tym razem zatrzymano statek pod włoską banderą. Marynarze, którzy popłynęli sprawdzić, co przewozi, wracają z informacją - to parowiec „Loredano”, który wiezie różnego rodzaju towary do Neapolu, a następny postój ma w Kalkucie dla uzupełnienia zapasów węgla. A więc wszystko jasne. Na fale „Emdena” pojawiają się kolejne bandery międzynarodowego kodu: „Możecie płynąć

dalej. Dobrej drogi". Na morzu życzenia szczęśliwej podróży są nakazem, jeśli nie ma się do czynienia ze statkiem nieprzyjacielskim. Von Müller przekazuje je nie bez żalu, gdyż domyśla się, że Włosi, dotarłszy do Kalkuty, nie omieszkają opowiedzieć o tym spotkaniu. Nic jednak nie można na to poradzić.

14 września. „Emden” wpływa do Zatoki Bengalskiej. Dostrzega kolejny parowiec, angielski „Traboch”, nieprzewożący żadnego ładunku. Zatapia go. Czy ta dobra passa nigdy się nie skończy? Czy legenda Łabędzia Wschodu zrodzi się z tej rutyny, zdobywania kolejnych statków bez walki, a nawet bez wysiłku? Cierpliwości, i dla „Emdena” nadejdzie godzina prawdy.

Na pokładzie „Kabingi” marynarze z przejętych statków zastanawiają się, jakie miejsce niewoli przypadnie im w udziale, do jakiej niemieckiej posiadłości trafią. Marynary? Cingtao? Jak zawsze słychać głosy pesymistów:

- Nie będą zadawać sobie tyle trudu i zużywać niepotrzebnie węgla. Odpalą dwie torpedy i po kłopotcie. Nie pozostanie po nas żaden ślad.

- Dlaczego więc nie zatopili nas razem ze statkiem? Albo nie zostawili na środku morza?

Wielka wojna dopiero się zaczyna, okręty podwodne tak naprawdę nie biorą w niej jeszcze udziału, a zachowanie dowództwa niemieckiego czy wojsk sprzymierzonych nie jest jeszcze znane. W czasie gdy więźniowie dyskutują, biały krążownik przesyła informację:

- „Emden” do „Kabingi”. Swoboda działania. Wolna droga ku wybranemu portowi.

„Emden” nie zatrzymał się ani nie zwolnił, nadal płynie prosto na północ, pozostawiając bandery na fale, by wszyscy na „Kabindze” zrozumieli, że nie jest to ani żart, ani kaprys. „Kabinga” opuszcza teraz szereg, zmienia kurs i wraca, by przedefilować przed „Emdenem”. I co widać? Uwolnieni marynarze angielscy, przepływając obok niemieckiego krążownika, wiwatują i krzyczą „Hurra!”. Wymachują czapkami, a w tym czasie oddala się, trzepocząc na wietrze, elegancka bandera cesarskiej floty, z czarnym orłem na białym tle. Podobne sceny rozgrywały się w wielu miejscach na morzu i na lądzie w czasie pierwszej wojny światowej, a nawet w czasie drugiej, ale pamięć o nich nie przetrwała - rządy wolą rozpowszechniać opowieści o aktach okrucieństwa, a wroga nie należy nigdy darzyć szacunkiem.

Tego dnia, 14 września, morze jest spokojne. „Emden” zatrzymuje i zatapia jeszcze jeden angielski statek towarowy. To nie koniec polowania. W dzień i w nocy von Müller siedzi na swym płóciennym krześle na samym końcu mostka, tuż przy prawej burcie. Od czasu do czasu przesypia dwie lub trzy godziny w pomieszczeniu przeznaczonym do odpoczynku, bardzo niewielkim, znajdującym się tuż za mostkiem. Tam też się myje, przebiera i spożywa posiłki.

19 września oficer przekazuje mu wiadomość, którą podała stacja radiowa w Madrasie: „Włoski statek towarowy *Loredano* twierdzi, że niemiecki krążownik *Emden* zatopił na szlaku z Kolombo do Kalkuty kilka statków handlowych należących do państw sprzymierzonych”. Prawdą jest, że w ciągu ośmiu dni „Emden” posłał na dno 36 000 ton ładunków.

Morze nadal jest spokojne. Nastąpić ma uzupełnienie zapasów węgla na „Emdenie”. Niezależnie od pogody dostarczanie węgla to uciążliwa praca. Zarówno w czasie wojny, jak i pokoju należy podawać jak najszybciej z rąk do rąk ciężkie brykiety lub rozdrobnione bryły w koszach. Na „Emdenie” zajmują się tym marynarze, a w tym samym czasie na mostku von Müller i kilku oficerów wpatrują się w horyzont, punkt po punkcie, trzymając przy oczach lornetki. Dzięki zwierzęta, gdy jedzą, również rzucają uważne spojrzenia na wszystkie strony.

Gdy zasobnia węglowa krążownika jest pełna, a luki zamknięte, „Markomannia” wraca na swoje miejsce w szyku, i w drogę! Marynarze „Emdena”, którzy skończyli przeladowywać węgiel, mogą teraz zająć się czymś innym - pucowaniem swego statku i przywróceniem mu łabędziej bieli. Ta ciężka praca nigdy ich nie odstrasza, podobnie jak innych marynarzy europejskich, amerykańskich, afrykańskich czy polinezyjskich. Jedyne azjatyckie dżonki są brudne i śmierdzące. Na „Emdenie” szoruje się pokład ze śpiewem.

- Chcę mieć w załodze - zdecydował raz na zawsze von Müller - ludzi młodych, przywykłych do morza, sprawnych w swej specjalności, bezgranicznie odważnych i wesołych. Chcę, by byli weseli.

Dzięki kolejnym zdobyczom w kambuzie nie brakuje ani dobrego jedzenia, ani piwa, ani rozmaitych alkoholi. Śpiew dochodzi więc często z pomieszczeń dla załogi i przedniego pokładu.

„Markomannia” i „Pontoporos” uzupełniają zapasy węgla w neutralnym porcie i polowanie trwa nadal. „Pana zadaniem jest znalezienie

i zatopienie jak największej liczby nieprzyjacielskich statków". Zgoda, ale na dłuższą metę misja ta okazuje się dość monotonna. Dzięki przechwyconym informacjom przekazywanym drogą radiową von Müller wie, że kilka brytyjskich krążowników przeczesuje Ocean Indyjski w jego poszukiwaniu. Żaden z nich jednak się nie pokazuje. Co zatem zrobić, by podtrzymać bojowego ducha załogi?

- Ostrzelamy zbiorniki ropy w Madrasie.

Atak na nieprzyjaciela w jego własnym gnieździe. Von Müller dobrze przyjrzał się mapie. Grupa zbiorników należących do Burma Oil znajduje się nieco na południe od portu. A tuż obok nich jest Fort Świętego Jerzego.

- Z zebranych informacji wynika, że fort został wyposażony w działa kalibru 152 - mówi von Müller do swojego zastępcy. - Nie byłoby źle, gdyby usłyszeli je nasi ludzie.

- To prawda, kapitanie.

Zastępca von Mullera, von Mücke, bardzo wysoki blondyn z jasnymi oczyma, podziwiał bezgranicznie swojego przełożonego. Nieco później pokazał też jednak, że umie sobie poradzić bez jakiegokolwiek zwierzchnictwa.

Tymczasem statki towarowe otrzymują rozkaz kontynuowania podróży na południe. Tylko „Emden” skręca teraz na wschód, płynąc z prędkością 17 węzłów. Von Müller i jego oficerowie jak mało kto znają swój zawód. 22 września o godzinie 21, w zupełnej ciemności, mając zgaszone wszystkie światła, krążownik zbliża się do Madrasu. Stale trwa obserwacja światel w porcie:

- Odległość 3800 metrów. Odległość 3500 metrów. Odległość 3000 metrów...

- Dwadzieścia w lewo. Zatrzymać silniki. Zapalić największe reflektory.

Silny, wąski snop światła przecina ciemność, ukazując zarys zbiorników. Wszystko zostało dokładnie obliczone. Dziesięć sekund później „Emden” rozpoczyna ostrzał. Von Müller i dowódca baterii patrzą uważnie przez lornetki nocne. Nic. Kanonierzy ponownie załadowali działa.

- Pięć w lewo, bliżej dwieście. Ognia!

Nic. W Forcie Świętego Jerzego zdążył już z pewnością zabrzmieć sygnał alarmowy i kanonierzy biegną już do dział.

- Dziesięć w lewo, bliżej trzysta. Ognia!

Salwa zakłóca po raz kolejny spokój nocy. Błysk i głuchy odgłos są niczym okrzyk wściekłości. Powietrze drga jeszcze od wystrzału, gdy na mostek dociera wybuch radości załogi. Nic nie jest w tak okrutny sposób ekscytujące jak celne strzały oddane w kierunku zbiorników ropy naftowej. W niebo wzbija się płomień rażący oczy, niedługo później pojawiają się strumienie dymu, a ogień się rozprzestrzenia, by chwilę później przemienić się w żar.

- Zaprzestać ognia. Zgasić reflektory. Zwrot o 180 stopni. Jak najszybciej osiągnąć prędkość 17 węzłów.

Pożar w Burma Oil oświetla duży obszar Madrasu, wyglądającego teraz niczym dekoracja teatralna. Marynarze „Emdena” słyszą huk kolejnych wybuchów. Z tego tła wybijają się znacznie wyraźniejsze dźwięki -to zaczęły strzelać działa w Fortcie Świętego Jerzego. Bardzo jest prawdopodobne, że wokół statku wytryskują tu i ówdzie strumienie wody, nikt ich jednak w ciemnościach nie widzi. A obrońcy fortu szybko rezygnują ze strzelania do zjawy, która rozplynęła się wśród nocy.

Tydzień później, 29 września 1914 roku. Angielski statek towarowy „Greyface” cumuje do nabrzeża w Kolombo. Załoga pozostaje na pokładzie, a na ląd schodzi dwustu uratowanych marynarzy z zatopionych statków. Zgłaszają się do kapitana portu.

- Spotkaliśmy „Emdena”. Nie ma już naszych statków: „King Luda”, „Timericha”, „Bureska”, „Liberii” i „Foyle'a”...

Jak widać, von Müller kontynuował swoje łowy.

Nie można całymi miesiącami pływać parowcem, nie zatrzymując się ani razu w porcie dla dokonania niezbędnych napraw i konserwacji. Kadłub statku pokrywa się - zwłaszcza w ciepłych morzach - glonami, mięczakami i niewielkimi skorupiakami. Ocean Indyjski jest znany z tego, że zanieczyszcza kadłuby. Aby utrzymać prędkość, statek zużywa więcej węgla. Ruszt paleniska zatyka się, rury i kotły obrastają osadem, a złącza się rozluźniają.

Na początku października von Müller wezwał swojego zastępcę i rozłożył na stole mapę. Dużą mapę, widać na niej cały Ocean Indyjski, po lewej Afrykę, na północy Indie, a na dole po prawej Australię. Von Müller zaznaczył kółkiem małą wyspę, która znalazła się jednak na mapie z dala od jakiegokolwiek kontynentu, na 7° szerokości geograficznej południowej, blisko 2000 kilometrów od południowego końca Półwyspu Indyjskiego.

- Tutaj zrobimy postój, by doprowadzić „Emdena” do porządku.

Diego Garcia, najdalej na południe położona wysepka w archipelagu Czagos. W roku 1914, tak jak i zresztą dzisiaj, wyspy Czagos należały do Brytyjczyków. Niemieckie służby wywiadowcze były wówczas jeszcze bardziej aktywne niż obecnie. Von Müller przeczytał kilka linijek w biuletynie: „Na San Diego nie ma ani żołnierzy, ani broni. Brak łączności radiowej. Dwa razy do roku pojawia się szkuner, by załadować baryłki oleju palmowego. Nie ma też portu”.

- Przed dotarciem na miejsce postawimy załogę w stan gotowości i jeśli zobaczymy nieprzyjaciela, nawiążemy z nim walkę. Jeśli nie będzie nikogo, co bardzo prawdopodobne, oczyścimy kadłub przy brzegu.

Opracowano kilka metod przechylania statku na jeden bok, tak by odsłonić wystarczająco duży fragment podwodnej części kadłuba po przeciwnej stronie. Kapitanowie żaglowców wykorzystywali jako ramię dźwigni kolumnę masztu, do której przywiązywali liny zamocowane z drugiej strony, na przykład do nabrzeża. „Emden” zaś mógł się odpowiednio przechylić dzięki przepływowi wody w wodoszczelnych przedziałach.

Von Müller miał prawo spodziewać się wszystkiego poza tym, co się naprawdę wydarzyło. Przy brzegu Diego Garcii nie było ani jednego statku. Nikt też nie okazał najmniejszego niepokoju, gdy krążownik z wyraźnie widoczną banderą zarzucił kotwicę przy plaży. Von Müller zszedł na ląd z niewielką eskortą. Brytyjski gubernator wyszedł mu na spotkanie i uściśnął dłoń.

- Jestem naprawdę szczęśliwy, że mogę pana gościć. Wszyscy z największą przyjemnością będziemy służyć pomocą.

Dodał również, że doskonale orientuje się, iż cesarz niemiecki jest -co wynika z długiej tradycji - kuzynem króla Anglii.

Był 9 października. Żaden z 250 mieszkańców Diego Garcii nie wiedział, że od ponad dwóch miesięcy Niemcy pozostają w stanie wojny z kilkoma innymi mocarstwami, w tym również z Wielką Brytanią. Jak już mówiłem, nie było łączności radiowej, a szkuner zawitał ostatni raz na wyspę przed niemal półrokiem.

Zrozumiawszy to już po pierwszych słowach gubernatora, von Müller, oficerowie i marynarze zachowali tę wiadomość dla siebie. Krążownik otoczyły pirogi, przywożąc owoce i warzywa. Widok marynarzy oskrobujących, a następnie malujących kadłub statku stanowił wyśmiesz-

nitą rozrywkę dla obserwujących ich nieprzerwanie tubylców. Jeden z nich dał do zrozumienia, że widział już na Diego Garcii niemiecki okręt. W 1899 roku.

Mechanicy i palacze oczyścili paleniska, zeskrobali sól z kondensatorów, wymienili uszczelki pomp zasilających. Von Müller czytał w swojej kabine gazety znalezione na pokładzie zajętych statków. Szkody spowodowane ostrzałem Madrasu wyceniono na 25 000 funtów. Jeden z artykułów w dzienniku z Kalkuty miał tytuł „Pościg za piratem”. Dziennikarz donosił, iż w obławie uczestniczyło dziesięć dużych krążowników brytyjskich.

Gdy doprowadzono okręt do porządku i przywrócono do pionu, przeniesiono zapasy węgla z „Bureska”, jednego ze schwytych statków, które doprowadzono do Diego Garcii. A potem wzięto od razu kurs na północ. Był 14 października.

18 października admirał Gerram, dowódca brytyjskiej floty wojennej na Oceanie Indyjskim, przebywający w swojej kwaterze głównej w Georgetown na Półwyspie Malajskim, otrzymał drogą radiową wiadomość od kapitana portu w Kolombo. Oto jej treść: „Parowce *Clan Grant* i *Ben Mohr*, które wypłynęły przedwczoraj i wczoraj w kierunku Suez i Londynu, zostały zatopione przez niemiecki krążownik *Emden*”. Admirał polecił wysłać następujący radiotelegram: „Zalecić natychmiast statkom udającym się na zachód, by płynęły w odległości co najmniej 50 mil na północ od szlaku Kolombo-Aden”. Wieczorem tego samego dnia otrzymał kolejną wiadomość z tego samego źródła: „Parowce *Troilus* i *Chilkana* zatopione dziś przez *Emdena* na trasie Kolombo-Aden. Parowiec *Exfort* schwyty. Statek towarowy *Saint Egbelt* wysadził właśnie na brzeg w Ko-czinie załogi tych okrętów. *Emden* skierował się na północ”.

Gerram przekazał te informacje krążownikom, które przeczesywały Ocean Indyjski w poszukiwaniu korsarza.

„Skierował się na północ”. Dowódca brytyjskiej floty ani przez chwilę nie pomyślał, że „*Emden*” płynął prosto na wschód, w stronę Georgetown. Von Müller postanowił po prostu zaatakować kwaterę główną Gerrama.

Georgetown leży na niewielkiej wyspie Pinang, niemal przylepionej do Półwyspu Malajskiego. Gerram wybrał celowo to dobrze osłonięte miejsce, położone pomiędzy Zatoką Bengalską a Morzem Chińskim.

O drugiej w nocy 26 października 1914 roku von Müller czyta kolejny raz fragment locji dotyczący okolic wyspy Pinang: „Docierając z zachodu lub północnego zachodu, wpływa się do toru wodnego mającego około 1000 metrów szerokości. Po stronie zachodniej znajduje się wyspa Pinang, po wschodniej zaś płaskie, piaszczyste wybrzeże Półwyspu Malajskiego. Aby znaleźć się w porcie, należy minąć północny cypel wyspy, uważając, by nie dać się znieść w lewo, gdyż można tam osiąść na mieliźnie. Czerwona boja wskazuje płycizny. Po minięciu cypla można dostrzec port. Namiary umożliwiają dwa nadbrzeżne światła: latarnia w Puchat Muka na północnym cyplu wyspy i latarnia w rozbrojonym forcie Cornwallis, a także dwie inne latarnie u wejścia do portu. Z przesmyku można wypłynąć również na południe, ale mogą to uczynić wyłącznie statki o niewielkim zanurzeniu”.

O wpół do trzeciej w nocy Łabędź Wschodu porusza się w ciemnościach. Nie ma nawet śladu wiatru, powietrze jest ciepłe i przesycone wilgocią. Von Müller stoi na mostku obok oficera pełniącego wachtę, obaj patrzą przez lornetki nocne.

- Oto latarnia w Puchat Muka. Nie ma mowy o pomyłce, to na pewno ona. Zwolnijmy. Proszę polecić, by zmniejszono prędkość do 8 węzłów.

Krażownik przemieszcza się niczym zjawa. Mija cypel o trzeciej rano. O czwartej zmienia kurs o 50° w prawo i wpływa do przesmyku. Von Müller głośno klnie, gdyż tropikalna ulewa zasłania nagle widok ze wszystkich stron. Na szczęście po kilku minutach deszcz przestaje padać. Po prawej ukazują się nieliczne światła - to uśpiony Georgetown.

Czy admirał Gerram o tej porze śpi? Czy w jego śnie brytyjskie krążowniki nareszcie osaczają „Emdena”? Jeszcze chwila i zaczną świtać, a jasność szybko się rozleje, znajdujemy się przecież blisko równika. Tuż nad wodą unosi się lekka mgła. Jest cicho. Z mostka ledwie słychać silniki pracujące w zwolnionym tempie. Godzina 4.50. Po lewej można już dostrzec zatokę Pinang - prawie wszędzie zielona dżungla niemal dotyka wody, zagrażając miastu Pinang. Coraz wyraźniej widoczne stają się białe domy, palmy, nabrzeża i brudnoszare baseny portowe. Pinang nie interesuje von Müllera, całą jego uwagę skupia Georgetown.

Jak rozpoznają cel? Nic nie odróżnia kwatery głównej Gerrama od innych niskich budowli, w których światła zgasły po świcie.

- Kapitanie, na redzie stoją okręty.

- Widzę.

Kilka statków towarowych i dwa torpedowce. Nieco dalej inne okręty wojenne, w tym jeden krążownik.

- Prędkość 17 węzłów. Miniemy krążownik po lewej. Ostrzelamy z dział na prawej burcie, zrobimy zwrot i oddamy kolejną salwę.

Nieco później von Müller rozpoznaje krążownik. To rosyjski „Żem-czug”, 8 dział kalibru 12, trzy wyrzutnie torpedowe, maksymalna prędkość 23 węzły. Statek wydaje się uśpiony, żadnego, najmniejszego choćby ruchu. „Emden” kieruje się wprost na niego. Von Müller nakazuje otworzyć ogień z bardzo bliska. Z takiej odległości - nie jest to więcej niż 350 metrów - ostrzał powoduje ogromne spustoszenia. Już po pierwszej salwie rosyjski krążownik przechyla się do tyłu niczym ogłuszony bokser.

- Kapitanie, zaraz dotrzemy do mielizny w południowej części przesmyku. To ostatni moment, by zmienić kurs.

- Dwadzieścia pięć stopni w prawo.

Teraz słyhać już też inne działa, nie tylko te z „Emdena”. Wokół krążownika, coraz bliżej niego, wytryskują strumienie wody. „Żemczug” rozpoczął ostrzał.

- Cała naprzód, na północ, jak najszybciej.

Grzmią wszystkie działa na lewej burcie, ostrzeliwując tonącego „Żemczuga”. Cały tył jest już zanurzony w wodzie. We mgle, nadal unoszącej się nad oceanem, widać rosyjskich marynarzy starających się utrzymać na powierzchni w pobliżu znikającego statku. Czyż może być smutniejszy widok?

Była to pierwsza krwawa walka „Emdena” na Oceanie Indyjskim. Gerram prawdopodobnie już wstał i wściekły wydaje rozkazy. Mimo mgły można z łatwością rozpoznać niemiecki krążownik.

„Emden” wypływa z przesmyku i z maksymalną prędkością kieruje się na północ.

- Kapitanie, tuż przed nami torpedowiec po prawej.

I znów grzmią działa, i znów statek zaczyna tonąć. Z bliska można dojrzeć, że to nie torpedowiec, ale zwykła szalupa. Tym gorzej dla niej, takie są prawa wojny. „Emden” kieruje się teraz nieco w lewo, na północny zachód, by jak najszybciej oddalić się od wyspy Pinang.

Jest ranek 28 października 1914 roku. Opuściliśmy „Emdena”, by przenieść się na pokład francuskiego torpedowca o nazwie „Mousquet”. Wraz z innym torpedowcem, „Pistoletem”, tworzy on flotyllę na Oceanie Indyjskim, mającą za zadanie patrolować fragment szlaku łączącego północny wschód z południowym zachodem, od miejsc odległych o kilka mil od wyspy Pinang do wejścia do przesmyku. Ani jeden, ani drugi statek nie dostrzegł nic w czasie wilgotnej, tropikalnej, bezksiężycowej nocy, ani też we mgle o świcie. Obie te niewielkie jednostki (300 ton, 30 metrów długości, 6 metrów szerokości) pływają nisko na wodzie.

Za dziesięć siódma. Oficer pełniący wachtę na „Mousquecie” zwraca się do sternika:

- Trzeba uprzedzić kapitana, że „Żemczug” płynie w naszą stronę.

Krażownikiem z czterema kominami, który właśnie wynurzył się z przesmyku i kieruje się na północny zachód, dość dobrze widocznym mimo mgły, może być - co oczywiste dla Francuzów - tylko „Żemczug”. Być może wypływa na ćwiczenia. Dowódca „Mousqueta”, kapitan marynarki Théroinne, jest już na mostku.

- Skręcamy w prawo, w stronę „Żemczuga”, być może ma dla nas wiadomość. Chyba że znów chce ćwiczyć na nas ostrzał.

Ćwiczenie to polega na tym, że kanonierzy używają przyzmatu zmieniającego położenie celu, tak że mogą doskonalić strzelanie bez ryzyka uszkodzenia statku, gdyż pociski trafiają zawsze obok niego. „Mousquet” płynie teraz z maksymalną prędkością, ponad 25 węzłów, w stronę krażownika, który wydaje się coraz większy.

- Ależ... Ależ to nie „Żemczug”, omasztowanie byłoby inne. To zupełnie biały krażownik. Mój Boże, to „Emden”!

Wokół „Mousqueta” wytryskują strumienie wody, wysokie niczym domy. Daje się słyszeć grzmot dział. „Emden” zaczyna ostrzeliwać francuski torpedowiec.

- Dwadzieścia pięć stopni w lewo. Wszyscy na stanowiska! Przygotować się do walki. Wszystkie działa ogień ciągły! Wyrzutnie torpedowe, ognia!

„Mousquet” jest niezdolny do walki, zanim zdąży wystrzelić jakąkolwiek torpedę, ale cała jego artyleria pozostaje aktywna jeszcze przez kilka minut. Określenie „cała artyleria” odnosi się w tym wypadku do dwóch dział kalibru 47 i jednego kalibru 65. Przypomnijmy, że „Emden”

ma dziesięć dział kalibru 105 i osiem kalibru 52. Krótka i nierówna walka okazuje się straszliwa w skutkach dla „Mousqueta”. Już na samym początku kapitan marynarki Théroinne zostaje ranny - ma nogi zmiażdżone odłamkami - a niedługo później umiera na mostku. W ciągu kilku minut ginie czterdziestu marynarzy. Nie minął jeszcze kwadrans od pierwszej salwy, gdy torpedowiec zaczyna zagłębiać się przednią częścią w wodzie.

Z „Emdena” wyruszają dwie łodzie wiosłowe i po kilku minutach szesnastu francuskich rannych na noszach jest już w pomieszczeniu dla chorych „Emdena”. Von Müller nadal nie opuszcza mostka.

- Naprzód, 16 węzłów, w tym samym kierunku.

- Kapitanie, z tyłu mamy kolejny torpedowiec. Płynię prosto na nas.

Von Müller nie odpowiada. Za „Emdenem” pojawia się „Pistolet”, który jest świadkiem ostatnich scen rozgrywającego się błyskawicznie dramatu. Z wielkim trudem próbuje dogonić Niemców, ale oto znów uderza nagły tropikalny deszcz i na dłuższy moment widoczność spada niemal do zera. Gdy ulewa się kończy, francuskiego statku już nie widać. W pomieszczeniu dla chorych lekarze Luther i Schnabe mają ręce zakrwawione aż do łokci.

Łodzie spuszczone z „Emdena” przetransportowują również Francuzów, którzy nie odnieśli żadnych ran. Jest ich około dwudziestu. Zastępca kapitana poleca rozlokować ich na środkowym pokładzie, pod namiotem. Podoficerowie rozdają im ubrania i papierosy.

Von Müller rozmawia z uratowanymi po francusku.

- Wykazaliście się w walce niezwykłą odwagą. Dwóch marynarzy zmarło właśnie w pomieszczeniu dla chorych. Za pół godziny pochowamy ich w morzu.

Kto choć raz uczestniczył w takiej ceremonii, nigdy jej nie zapomni. Bezmiar wody wokół statku nadaje tej chwili prawdziwie uroczysty charakter. Gdy pojawiają się nosze z ciałem, obciążonym metalem i zaszytym w płótno, wszyscy zdejmują czapki z głów. Kapelan odmawia modlitwę. Kapitan von Müller wygłasza po francusku krótką mowę pogrzebową. „Emden” zatrzymuje się, opuszcza banderę, rozbrzmiewa sygnał „Cześć zmarłym”. I dwa długie worki suną po namydlonym pokładzie, a na koniec z głuchym pluskiem wpadają do morza. Statek rusza w dalszą drogę. Na grobach marynarzy nigdy nie zakwitają róże.

30 października przeniesiono wszystkich, którzy przeżyli zatonięcie

„Mousqueta”, na angielski statek towarowy „Newborn”, który miał ich przetransportować do szpitala w porcie Sabang, na wyspie Weh, będącym w posiadaniu Holendrów.

Do tego czasu „Emden” zatopił - poza krążownikiem „Żemczu-giem” i torpedowcem „Mousquetem” - 20 nieprzyjacielskich statków handlowych, przewożących 110 000 ton ładunku wartości 300 milionów złotych monet. Dyrektorzy brytyjskich towarzystw ubezpieczeniowych są przygnębieni. Pogoń za „Emdenem”, nadal bezskuteczna, zatrzymuje na Oceanie Indyjskim dziesięć krążowników, które zdaniem zwierzchnika Admiralicji „byłyby znacznie bardziej przydatne na Morzu Północnym”. Podczas posiedzenia gabinetu wojennego premier Wielkiej Brytanii oznajmia:

- To niedopuszczalne, że jeden nieprzyjacielski okręt wojenny zdołał unicestwić morski ruch towarowy w Zatoce Bengalskiej. Raporty naszych przedstawicieli na dworach radzów nie są wcale pocieszające - zaufanie Indii do Korony zostało poważnie zachwiane.

Zaufanie to stanie się jeszcze mniejsze kilka dni później, gdy dotrze wiadomość, że 1 listopada krążowniki admirała von Spee - te same, z którymi „Emden” rozstał się 14 sierpnia - zniszczyły w pobliżu miejscowości Coronel w Chile eskadrę admirała Cradocka.

Dwa atole zwane Wyspami Kokosowymi, a na niektórych mapach angielskich noszące nazwę Keeling Islands, znajdują się na Oceanie Indyjskim, 800 kilometrów na południowy zachód od Jawy. Odkryte w 1609 roku przez Williama Keelinga, były własnością brytyjską, a od 1955 roku terytorium zamorskim Australii. Jak wskazuje ich nazwa, są tam przede wszystkim palmy kokosowe.

Częścią wysp najdalej wysuniętą na południe jest wysepka Direction, nazwana tak ze względu na założoną na niej stację telegraficzną. Łączą się tu podwodne kable pociągnięte z Londynu do Australii i z Australii do Afryki. Małe atole, gdzie ze wszystkich stron widać tylko niebo i morze, mają więc niebagatelne znaczenie strategiczne.

Von Müller postanowił zniszczyć tę stację. Wie, że jej angielski personel jest bardzo nieliczny i praktycznie niemal nieuzbrojony. O szóstej rano 9 listopada 1914 roku „Emden” zarzuca kotwicę w pobliżu atolu (laguna jest zbyt płytka, by do niej wpłynąć). Von Mücke, zastępca kapitana, stoi na baczność przed swoim przełożonym. Salutuje i mówi:

- Kapitanie, z całym szacunkiem melduję gotowość do zejścia na ląd trzech oficerów, sześciu podoficerów i czterdziestu jeden marynarzy z pododdziału desantowego.

Na wodę zostają spuszczone trzy łodzie, w tym jedna z silnikiem parowym, która będzie holować pozostałe. Pododdział wyposażono w karabiny zwykle i maszynowe, rewolwery, a także topory, młoty, piły i kilka ładunków dynamitu. Do brzegu jest około trzech kilometrów.

Niewielki konwój nie zdążył jeszcze wpłynąć do laguny, gdy radio na „Emdenie” odbiera niezaszyfrowaną wiadomość, przekazywaną pośpiesznie przez obsługę stacji: „Direction Island do wszystkich jednostek sprzymierzonych. Niezidentyfikowany obcy krążownik na pełnym morzu w pobliżu wejścia do laguny. SOS, SOS, SOS”. Tak brzmiał ostatni komunikat stacji przed ponadroczną przerwą w nadawaniu.

Chwilę później radiotelegrafista na „Emdenie” wychwytuje kolejną wiadomość, tym razem zakodowaną, którą wysłał statek znajdujący się w dość bliskiej odległości. To australijski krążownik „Melbourne”, który odebrał sygnał SOS i zwraca się teraz do bratniego krążownika „Sydney”: „Płyńcie z maksymalną prędkością w kierunku Keeling Islands, by rozpoznać podejrzany okręt”. Na „Emdenie” nie zdołano rozkodować tego tekstu, ale von Müller rozumie, że nieprzyjaciel wkrótce zareaguje.

Cóż z tego, skoro pododdział desantowy właśnie dociera już do pomostu przy brzegu laguny. Stoi tam przycumowany trójmasztowy szkuner, dość mocno zniszczony, brudny, bez bandery. Nikogo na pokładzie. Mimo łuszczącej się farby na tablicy z tyłu wyraźnie widać nazwę: „Ayesha”.

Niemieccy marynarze schodzą na ląd, z bronią w rękę. Zbliża się do nich kilka osób w kolonialnych kaskach. Na przodzie idzie brytyjski dyrektor stacji, obdarzony imponującym brzuchem, czerwony jak burak. Podaje klucze zastępcy kapitana „Emdena”:

- Nie jesteśmy w stanie się bronić.

Kilka minut później maszt telegrafu pada na ziemię. Wewnątrz budynku stacji marynarze niszczą toporami i młotami nadajniki oraz tną kable. Dwaj oficerowie przeszukują biura, wrzucając do płóciennych worków (wszystko zostało przewidziane) sygnalizatory, kody, taśmy aparatu Morse'a. Nie mija jeszcze pół godziny, odkąd zaczęli tę metodyczną pracę, gdy wpada jak bomba jeden z marynarzy:

- Poruczniku, „Emden” wzywa!

Na zewnątrz słychać ryk syreny krążownika. Von Mücke poleca swoim ludziom biec do łodzi. Parowiec holujący szalupy opuszcza pomost, kieruje się do wyjścia z laguny i wypływa na pełne morze. Małe łodzie tańczą na falach.

- Szybciej!

Z komina niewielkiego parowca lecą iskry, ale nie sposób przekroczyć prędkości 4 węzłów. Syrena „Emdena” przestaje ryczeć, na fale pojawia się bandera. Z trzech prawdziwych kominów krążownika wydobywa się ciemny dym.

- „Emden” odpływa! Nie czeka na nas!

„Emden” nie może czekać. Podczas gdy pospiesznie oddala się na północ, członkowie pododdziału desantowego widzą na wschodzie stale powiększający się dym. Chwilę później nad morzem unosi się odgłos salw. „Emden”, zaatakowany przez nieprzyjaciela, również odpowiada ogniem. Nie ma mowy o tym, by - osiągając prędkość 4 węzłów - wziąć udział w walce. A ponadto „Emden” i jego przeciwnik płyną teraz równolegle do siebie, oddalając się na północ. Wkrótce znikają z pola widzenia.

- Zawracamy - mówi von Mücke do dowódcy parowca. - Z powrotem na wyspę.

Od 9.30 do 10 rano 9 listopada 1914 roku „Emden” i „Sydney” prowadzą walkę, płynąc równolegle do siebie w kierunku północnym, przy czym odległość pomiędzy nimi wynosi około 9000 metrów. A dokładniej rzecz biorąc, „Emden” odpowiada na ostrzał, jednak bezskutecznie. Jego największe działa mają kaliber 105, a te na „Sydney” - 152. Bateria na angielskim statku jest też dwa razy potężniejsza, a przede wszystkim z odległości 9000 metrów „Emden” nie może jej dosięgnąć, w niego samego natomiast trafiają wszystkie lub niemal wszystkie pociski nieprzyjaciela. Niemieccy historycy, zajmujący się dziejami mórz i oceanów, opisują tę potyczkę podobnie jak wszystkie inne bitwy morskie ówczesnej epoki. Tu i ówdzie wybuchają na pokładzie „Emdena” pociski, zabijają marynarzy, uszkadzają „elementy o żywotnym znaczeniu” (a tylko takie są na właściwie zbudowanym okręcie wojennym). Przejście z mostka do sterowni przez siłownik zostaje zniszczone, a kapitan marynarki Crop-pius wraz z dwoma sternikami biegnie na tył statku, gdzie znajduje się ster ręczny. Mimo zniszczeń, von Müller skręca o dziesiątej w prawo, by zbliżyć się do przeciwnika i spróbować skutecznego ataku. W „Emdena”

trafia wówczas jeszcze więcej pocisków. Jeden z nich niszczy komin, którego farba zaczyna się palić. Marynarze polewają go wodą.

„Emden” z uszkodzonym sterem skręca teraz samoistnie w lewo, kręci się wokół własnej osi przy maksymalnej prędkości. Ma tak duże nachylenie, że zwłoki marynarzy zsuwają się do morza. Na krążownik spada grad pocisków. Trzy pozostałe kominy, w tym również atrapa, rozpadają się na kawałki i płoną. „Emden” jest już na tyle blisko swojego przeciwnika, że mógłby prowadzić celny ostrzał. Jeden z pocisków zniszczył jednak dalekomierz i trzeba oceniać odległość bez pomocy przyrządu. Coraz mocniej wzburzone morze utrudnia jeszcze bardziej celowanie. A poza tym, ile dział nadaje się teraz do strzelania? Żołnierz, któremu odłamek oderwał rękę, próbuje jeszcze manewrować nasadą działa, ale po chwili pada na pokład. Zawala się ostatni komin - Łabędź Wschodu jest teraz osmolonym, poczerniałym, poplamionym krwią, pokrytym trupami wrakiem. Zakrawa na cud, że nadal płynie i prowadzi ostrzał.

Godzina 10.50. Von Müller zwraca się do towarzyszącego mu oficera:

- Wprowadzę „Emdena” na brzeg North Keeling.

To ich ostatnia szansa. W przeciwnym razie zatoną na pełnym morzu. Pod ostrzałem nieprzyjaciela nie można spuścić łodzi ratunkowych na wodę, a poza tym niemal wszystkie zostały uszkodzone, podziurawione lub spalone. North Keeling - jak sama nazwa wskazuje -to najdalej położona na północ z Wysp Kokosowych. Gdy von Müller podejmuje tę decyzję, „Emdena” dzieli od wysepki 5 mil morskich, czyli ponad 9000 metrów. Kilka dział na jego prawej burcie nie przestaje strzelać. Podobnie czyni „Sydney”, a znalazłszy się w odległości 7000 metrów, wyrzuca torpedę. Von Müller widzi to przez lornetkę. Patrzy, jak pocisk tworzy swego rodzaju długą bliznę na wzburzonym morzu, tuż pod powierzchnią wody. Torpeda nie trafia w cel i przepływa przed dziobem krążownika. W tym samym momencie jeden z pocisków uderza z wielką siłą w przedni maszt, powodując jego całkowite zniszczenie.

North Keeling jest już blisko. Coraz wyraźniej widać spienione fale rozbijające się o brzeg. „Emden” zaprzestaje strzelania, „Sydney” również. Zobaczywszy, że niemiecki krążownik przegrał, „Sydney” odplywa. Kieruje się wprost na „Bureska”, statek aprowizacyjny, z którego „Emden” miał pobrać zapasy węgla. Angielski krążownik nie przejmie jednak „Bureska”. Jego kapitan nakazuje otworzyć wszystkie ujęcia wody, wy-

rzucić do morza zapasy jedzenia i spuścić łodzie ratunkowe. Statek zaczyna tonąć.

„Emden”, zniszczony i przypominający wrak, ale nadal żywy, osiada na rafie koralowej na południu North Keeling. Von Muller nakazuje wrzucić do ognia wszystkie dokumenty i tajne kody. Aby uniknąć wybuchu kotłów, poleca wygasić ogień i spuścić wodę. Marynarze wrzucają nasady dział do morza. Nieprzyjaciel nie może znaleźć na „Emdenie” nic, co mogłoby okazać się użyteczne z wojskowego punktu widzenia. Gdzie jest jednak „Sydney”? Już go nie widać, zniknął gdzieś na północy. Zaczyna się teraz czas niemal tak trudny jak sama walka.

W bitwie zginęło 7 oficerów i 108 marynarzy. Jest godzina 11.30. Na ciemnobłękitnym niebie świeci oślepiające słońce. Panowałby nieznosny upał, gdyby nie lekka bryza, poruszająca delikatnie korony palm na brzegu North Keeling, która znajduje się tuż-tuż, odległa zaledwie o 300 metrów.

- Kapitanie, ludzie proszą z całym szacunkiem o pozwolenie udania się wplaw na ląd. Być może na wyspie są owoce.

- Proszę im powiedzieć, że fala przybojowa bywa niebezpieczna. Jeśli jednak chcą podjąć to ryzyko, mają moją zgodę.

Marynarze są dobrymi pływakami. Widać ich głowy opadające i wznoszące się na falach - z każdą chwilą coraz bardziej się oddalają. Ale również fale zbliżają się do brzegu coraz szybsze, coraz gwałtowniejsze. Rozbijają się o podwodne skały, zamieniają we wzburzoną pianę. Pływający dostają się w sam środek przyboju, popychani, miażdżeni o skały. Doświadczenie żeglarskie dowodzi, że przy niezbyt ładnej pogodzie niebezpiecznie jest płynąć wplaw do brzegu, gdy statek rozbił się w jego pobliżu. Lepiej pozostać wówczas na pokładzie.

Jednak i to rzadko bywa przyjemne. Na „Emdenie” pomieszczenie dla chorych przestało istnieć, poważnie rannych ułożono na przednim pokładzie, starając się choć trochę osłonić ich płótnem przed słońcem. Z braku opatrunków do obłożenia ran użyto serwetek i prześcieradeł. Mewy krążą nad nimi na tle błękitnego nieba. Wydają się takie wdzięczne, a przecież wielu rozbitków zachowało o nich straszliwe wspomnienia. Odnajdywano zwłoki w pasach ratunkowych, z wydłubanymi oczami i twarzami podziurawionymi przez te żarłoczne ptaki. Sprawni marynarze „Emdena” muszą odganiać bosakami mewy, które próbują dziobać

ich rannych kolegów. Ci zaś jęczą i błagają o wodę. Udaje się zebrać kilka kropli z rur.

O godzinie 16 na zachodzie pojawia się dym. Nieco później można już rozpoznać krążownik. To „Sydney”. Czy będzie jeszcze strzelał? A może jednak przyśle łodzie? Von Müller z posępną twarzą daje rozkaz opuszczenia niemieckiej bandery i wciągnięcia na jej miejsce białej. Uznać się za pokonanego w sytuacji, gdy „Emden” nie nadaje się do użytku, nie jest hańbą. „Sydney” zbliża się teraz bardzo powoli, niemal staje w miejscu, z pewnością obawiając się podwodnych skał.

- Zawraca! Odplywa!

Australijski krążownik zmienia kurs i zaczyna się oddalać, prosto na południe. Marynarze klną i obrzucają obelgami nieprzyjaciela. Von Müller milczy. To niemożliwe - sprzeczne bowiem z morskimi obyczajami - by przeciwnik pozostawił na rafie marynarzy z „Emdena”, którego dowódca wywiesił białą flagę. Wojskowym obowiązkiem tego Australijczyka jest zająć się pokonanymi. Kiedy więc się na to zdecyduje? „Emden” nie ma żadnych szans uciec.

Mijają godziny, kolejni ranni umierają. Wreszcie bezlitosne słońce zaczyna chować się za horyzontem. Po niezwykle krótkim tropikalnym zmierzchu nastaje noc. Na niebie świecą duże gwiazdy. Ciemność nie przynosi jednak ochłody. Wiatr ucichł, ale morze pozostaje wzburzone. O świcie umiera kilku kolejnych rannych. Powietrze zaczyna znów pażyć.

I oto kolejny straszliwy poranek dla rannych. Australijski krążownik przybywa po nich dopiero o trzynastej. Marynarze kierujący łodziami manewrują nimi zręcznie, by dotrzeć do „Emdena” między skałami, wśród wzburzonych fal. Przenosiny - najpierw poważnie rannych, potem lekko rannych, a na koniec tych, którzy zdołali uniknąć ran - wydają się trwać wiecznie. Łodzie kursują kilkakrotnie pomiędzy statkami. Ostatnie z nich oddalają się, gdy tymczasem przypląwa wspaniała welbot, tak czysty, że niemal błyszczący. Z tyłu powiewa bandera australijskiego dowódcy. Kapitan „Sydneya” wysłał własną łódź po Karla von Müllera, dowódcę „Emdena”. Von Müller opuszcza pokład jako ostatni. I on, i wszyscy inni marynarze będą więzieni na Malcie. Niezrównany wilk morski, jakim był Karl von Müller, umrze na zapalenie płuc 11 marca 1923 roku w Brunzswiku, w Dolnej Saksonii.

Wróćmy teraz na wyspę Direction. Jest 9 listopada 1914 roku, około dziesiątej rano. „Emden” i „Sydney”, płynące na północ, zniknęły właśnie za horyzontem. Mały parowiec i dwie holowane przez niego łodzie wykonały zwrot i z powrotem wpłynęły do laguny. Anglicy i tubylcy, stojący bez ruchu na pomoście, przyglądali się im w milczeniu. Na pokładzie zacumowanego tam nędznego trójmasztowego szkunera widać było jednego białego i jednego tubylca. Oni również milczeli i nie ruszali się z miejsca. Von Mücke - gdy wszyscy już znaleźli się na lądzie - skierował się ku „Ayeshy” i zwrócił do białego mężczyzny po angielsku:

- To pana statek?

- Tak, jestem jego kapitanem. A to mój załogant. Jest nas tylko dwóch.

Von Mücke przybrał nieco uroczysty ton:

- W imieniu Jego Cesarskiej Mości rekwiruję pana statek.

Anglik wzruszył ramionami:

- Jak pan chce. Życzę przyjemnej podróży. Upprzedzam jednak, że kadłub jest przegniły.

Nie było to do końca prawdą - przegniłe było przede wszystkim omasztowanie i olinowanie. „Aysha” pływała niegdyś trzy lub cztery razy w roku do Batawii. Teraz jednak obowiązek ten przejął parowiec, a właściciel szkunera otrzymywał swojego rodzaju emeryturę, którą przeijał. Żagle były byle jak wciśnięte w komorę żaglową, podobnie jak ruchome olinowanie.

Von Mücke zamierzał dotrzeć do Sumatry, będącej kolonią holenderską. Marynarze zaczęli w pośpiechu doprowadzać żaglowiec do takiego stanu, by mógł wypłynąć na morze. Było ich pięćdziesięciu, a na „Ayeshy”, mającej 30 metrów długości i 5 metrów szerokości, nie żeglowało nigdy więcej niż sześciu ludzi.

Zdarzyło się wówczas coś zadziwiającego. Anglicy z wyspy Direction asystowali przy przygotowaniach. Najpierw po prostu zaciekawieni, później coraz bardziej zainteresowani, a na koniec niemal współuczestniczący. Większość ich nigdy nie widziała tego trójmasztowego szkunera pod żaglami. Na pytania o cel podróży von Mücke odpowiadał: „Mamy do przebycia 700 mil”. Zamiar przepłynięcia 700 mil na pokładzie ruiny, jaką była „Aysha”, marynarska odwaga, zuchwałość i pewność siebie spodobały się Brytyjczykom. Przynieśli żywność i ubrania, podarowali fajki i tytoń. Jeden z nich opowiedział o prądach morskich,

których należało unikać w najbliższych okolicach. Czy były to działania spontaniczne? Jesteśmy zmuszeni oprzeć się w tym względzie na słowach von Mücke i kapitana marynarki Lauterbacha. Możliwe też, że Anglicy pragnęli tylko jednego: by Niemcy, uzbrojeni w karabiny, rewolwery i karabiny maszynowe, jak najszybciej opuścili wyspę. Nie można też wykluczyć, że Niemcy dali im do zrozumienia, że dużo ryzykują, nie okazując chęci współpracy. Jestem skłonny uważać, że w grę wchodziło co najmniej kilka motywów. Tak czy inaczej, „Ayesha” wypłynęła tego samego dnia, w czasie gdy „Emden” dogorywał na rafie.

Mały parowiec poprowadził żaglowiec do wyjścia z laguny, a następnie pozostawiono go z zablokowanym sterem. Wszyscy Niemcy słęczyli się na „Ayeshy”. Von Mücke zanotował, że mieli wodę pitną tylko na sześć dni, ale liczyli na deszcz.

Na przednim maszcie były kwadratowe żagle, a na dwóch pozostałych trapezoidalne. Wszystkie przypominały łachmany i miały dziury, przez które hulał wiatr. „Ayeshę” można by nazwać morskim kloszardem. Marynarze nie załamywali jednak rąk. Wyciągnęli z komór żaglowych zapasowe żagle, najpierw połatali i wymienili jeden, a potem następne.

Dwie i pół godziny po odcumowaniu oficer zaalarmował von Mücke, że w ładowni jest półtora metra wody.

- Wszyscy do pompy!

Uszczelki tłoków pompy były tak suche, że nie pełniły już swojej funkcji. Zastąpiono je gałgankami nasączonymi tłuszczem.

Von Mücke i oficerowie znali zasady nawigacji obliczeniowej i umieli wyznaczać wysokość gwiazd, ale na żaglowcu znaleźli jedynie ogólną mapę Oceanu Indyjskiego, na której trasa do przebycia była tylko mikroskopijną linią.

Do jedzenia mieli przede wszystkim ryż i puszki z peklowaną wołowiną. Marynarze na próżno starali się łowić ryby - nie zdołali złapać ani jednej. Von Mücke, uczestniczący niegdyś w regatach w Kilonii jako sternik, nieustannie przekazywał swą wiedzę załodze, która nie miała czasu się nudzić. I tak jak kiedyś na pokładzie „Emdena”, i tutaj często śpiewano.

Von Mücke miał rację, licząc na deszcz. Piątego dnia podróży, 13 listopada, długotrwała tropikalna ulewa umożliwiła napełnienie wodą wszelkich naczyń, jakie tylko znaleziono na szkunerze. Wszyscy marynarze mieli też okazję się wykąpać - po kąpieli w tropikalnym morzu

pozostaje na skórze słony osad, który później staje się źródłem cierpień. Począwszy od tego momentu, ulewne opady powtarzały się regularnie co rano i wieczór. „Ayesha” kołysała się wzdłużnie pod naporem silnych fal od tyłu, a olinowanie stale pękało i wymagało ciągłych napraw. W następnych dniach coraz więcej czasu zabierało łatanie żagli.

Marynarze mieli zatem nadmiar pracy, wystarczająco dużo do picia i zbyt mało do jedzenia, ale największym problemem okazały się wkrótce warunki pogodowe. Poranne i wieczorne ulewy przekształciły się w burze, z silnymi uderzeniami szkwału. Z daleka już dostrzegano bardzo ciemne, niemal czarne chmury i von Mücke polecał wówczas jak najszybciej związać żagle. Po przejściu burzy rozwijano je z powrotem. Pewnego dnia, około 20 listopada, szkwał trwał niezmiernie długo. „Ayesha” płynęła bez żagli podczas cyklonu. W południe panowała niemal całkowita ciemność, czerń nieba rozciągała co chwila błyskawice, dawał się słyszeć huk grzmotów, a na jabłkach masztów pojawiały się ognie Świętego Elma. Marynarze przyglądali się masztom, mniej ze względu na wyładowania elektryczne, bardziej ze strachu, że się złamią. Morze zabrało jedną z łodzi ratunkowych, uszkadzając przy tym pawęż. Po trzech godzinach bezlitosnego tańca wiatr złagodniał, a po chwili całkowicie ucichł. „Ayesha” znalazła się w „oku” cyklonu, czyli w samym jego środku. Niedługo później wszystko jednak zaczęło się od nowa.

Gdy wreszcie wypłynęli na spokojniejsze wody, von Mücke dał rozkaz rozwinięcia kilku żagli. Marynarze musieli bardzo często zmieniać ożaglowanie i brasować reje, gdyż szkuner znalazł się teraz w okolicy, w której spotykały się i ścierały ze sobą dwa monsuny: jeden wiejący z północnego wschodu, a drugi - z południowego wschodu.

Von Mücke okazał się doskonałym żeglarzem. O szesnastej 23 listopada „Ayesha” dotarła do cieśniny Seaflovers, 80 mil od Padangu, portu na zachodnim wybrzeżu Sumatry, będącej kolonią holenderską. Wiatr zanikł, nastała cisza morska, tak że von Mücke zdecydował się spuścić na wodę dwa bączki, z dwoma wiosłującymi marynarzami w każdym, by holowały szkuner. Po pewnym czasie znów pojawiła się lekka bryza.

- Kapitanie, płynie za nami holenderski niszczyciel.
- Nie wpłynęliśmy jeszcze na wody terytorialne, nie mamy obowiązku wciągając flagi.

Następnego dnia, po przekroczeniu granicy, musieli jednak już to

zrobić. Wywiesili banderę marynarki Cesarstwa Niemieckiego, zabraną z małego parowca pozostawionego na wyspie Direction. Holenderski niszczyciel, który nadal płynął za nimi, zbliżył się tak, że można było przeczytać jego nazwę - „Lynx”. Pojawił się także statek-pilot. „Lynx” zasygnalizował po angielsku, że kapitan „Ayesha” powinien przybyć na jego pokład. Von Mücke, przyjęty bardzo uprzejmie przez holenderskiego dowódcę, opowiedział swoją historię.

- Nic nie stoi na przeszkodzie, by pana statek wpłynął do Padangu. Jeśli zaś chodzi o pobyt, zna pan konwencje międzynarodowe.

Na trzech niemieckich parowcach, zacumowanych przy redzie -były to „Kleist”, „Rheinland” i „Choising” - dostrzeżono już, nie bez zdziwienia, banderę powiewającą na zniszczonym trójmasztowym szkunerze. Gdy „Ayesha” znalazła się obok nich, wywieszono flagi.

Sumatra jest dużą wyspą z mrocznymi lasami skrywającymi duże błękitne jeziora. Większość lądu pokrywa dżungla. W 1914 roku uroda Padangu pozostała jeszcze nietknięta. Marynarze von Miickego podziwiali pełne wdzięku drewniane domy, których ściany pochylały się do zewnątrz. Przysłuchiwali się ulicznemu muzykom. Nie mieli dużo pieniędzy, nie było więc okazji do szaleństw, a ponadto von Miicke powiedział wyraźnie, że nie są turystami.

Von Miicke obmyślał plany na przyszłość. Co zrobić, by w najbliższym czasie uniknąć uwięzienia? Zgodnie z międzynarodowymi konwencjami „Ayesha” - traktowana jak okręt wojenny ze względu na banderę Cesarstwa Niemieckiego - musiała opuścić Padang w ciągu 48 godzin. Stary szkuner, osłabiony przez sztorm, nie nadawał się do dalszej podróży. Von Miicke przemierzał jak najdyskretniej Padang, by spotkać się z austriackim handlowcem, pełniącym dodatkowo funkcję niemieckiego konsula pomocniczego, lub (potajemnie, gdyż było to zabronione) z kapitanem „Choisinga”, jednego z niemieckich parowców stojących na redzie. „Choising” nie pojawił się na Oceanie Indyjskim wyłącznie w celach handlowych - był przede wszystkim jednym ze statków zaopatrzeniowych „Emdena”. Czekał na próżno - doskonale wiemy, dlaczego - na krążownik, a teraz spodziewał się nowych rozkazów.

- Pojutrze wcześniej rano wypłynę „Ayesha”, kierując się na zachód - powiedział von Mücke. - Pan, kapitanie, opuści Padang dwa lub trzy dni później, udając się najpierw na południe, a następnie zmieniając kurs tak, byśmy się spotkali. Umówimy się, gdzie.

Po południu 28 listopada zniszczony trójmasztowy szkuner rozwiniął swoje połatane żagle i po raz wtóry przededefilował przed okrętami zacumowanymi na redzie. Marynarze na pokładzie śpiewali pieśń wojenną:

*Renie, Renie, niemiecki Renie,
Chcemy być Twymi obrońcami.*

Na „Ayeshy” znalazło się teraz dwóch oficerów więcej. Tego samego ranka przedstawili się bowiem jej dowódcy:

- Oficer marynarki w rezerwie Welmann.
- Główny mechanik w rezerwie Schaneberger.

I obaj:

- Kapitanie, z całym szacunkiem prosimy o przyjęcie nas pod swoje rozkazy. Mamy pozwolenie naszych dowódców.

Jak się wydaje, w owej chwili von Miicke wiedział, dokąd chciałby zaprowadzić statek, ale niewiele więcej. Mimo tłoku panującego już na „Ayeshy” zgodził się zaokrętować również dwóch rezerwistów. Trójmasztowiec opuścił wody holenderskie 29 listopada o trzeciej rano. Jeszcze przez kilka godzin towarzyszył mu krążownik „Zewen Provincien”.

Płynęli na zachód. Następnego dnia zaczął padać deszcz i zerwał się wiatr. Załoga wiedziała lub co najmniej domyślała się, że w planach było dotarcie do Arabii. Mieli jednak przepłynąć cały Ocean Indyjski na pokładzie „Ayeshy”? Mało prawdopodobne, najpewniej kapitan miał inny pomysł. 7 grudnia zmienili kurs: najpierw skierowali się na północ, później na południe, a następnie znów na północ. Szkuner płynął zyg-zakiem, nie kierując się już dalej na zachód. Von Miicke chodził tam i z powrotem po mostku, z nieprzeniknioną twarzą, spoglądając często na wschód. Nikt nie miał odwagi się do niego zbliżyć.

- Gdzieś przecież dopłyniemy.
- Na morzu niekiedy zmierza się donikąd.

Od czasu do czasu marynarze rozmawiali między sobą o kolegach, którzy zaokrętowali się na inne krążowniki admirała von Spee. 4 grudnia, gdy „Ayeshy” z wielkim trudem znosiła sztormową pogodę na Oceanie Indyjskim, żaden z nich nawet nie domyślał się, że 15 000 mil dalej krążowniki von Spee, które pięć tygodni wcześniej odniosły zwycięstwo pod Coronelem, zostały rozgromione w pobliżu Falklandów przez krą-

żowniki bojowe i krążowniki opancerzone admirała Sturdee. Zatonęły wszystkie poza jednym.

Zmaganie się „Ayeshy” ze złą pogodą trwało do 14 grudnia. Tego dnia pojawił się na wschodzie parowiec z dwoma masztami i jednym kominem.

- Wystrzelić race! - rozkazał von Mücke.

Statek zbliżył się i ukazał niemiecką banderę.

- To „Choising”!

- Przesiadamy się wszyscy na jego pokład - oznajmił von Mücke.

Rozkaz ten można było wykonać dopiero dwie doby później ze względu na bardzo złe warunki atmosferyczne. Marynarze zastanawiali się, czy nie pójść na dno wraz ze starym zniszczonym szkunerem kilka mil od „Choisinga”, niewidocznego w ciemnościach, wśród podmuchów wiatru i trąb wodnych. Wreszcie wiatr ucichł i przenosiny odbyły się w pobliżu niewielkiej, najprawdopodobniej niezamieszkaney wysepki. „Żaden statek, na którym powiewała niemiecka bandera wojenna, nie może wpaść w ręce nieprzyjaciela”. Rozkaz był jasny. Marynarze zniszczyli statek, na którym uciekli z wyspy Direction - przecięli sztagi i wanty, wyrąbali dwie duże dziury w kadłubie. Na tym trójmasztowym szkunerze przepłynęli 1709 mil. Przedostali się na pokład „Choisinga”, który skierował się na wschód. Oficer pełniący wachtę zapisał dokładny moment, w którym „Ayesha” zniknęła z powierzchni morza: 16 grudnia 1914 roku o godzinie 16.45.

Od Sumatry po wyspę Perim u wejścia do Morza Czerwonego von Mücke wraz z oficerami i załogą pokonał całą szerokość Oceanu Indyjskiego - najpierw na pokładzie „Ayeshy”, a później „Choisinga”. Zamierzał dotrzeć do Arabii, a stamtąd do Turcji, będącej sprzymierzeńcem Niemiec.

„Choising”, mający 1700 ton wyporności i osiągający maksymalną prędkość 7,5 węzła - zazwyczaj jednak wyciągał 4 węzły - nie wyglądał zachęcająco. Stał się jeszcze mniej interesujący, gdy w miejsce bandery Cesarstwa Niemieckiego wywieszono flagę włoską i zmieniono nazwę na „Sheniz”, zaczerpniętą z rejestru Lloyda (macierzystym portem tego statku miała być Genua). Skromny wygląd umożliwił dotarcie, bez przyciągania uwagi, do Zatoki Adeńskiej, a następnie wpłynięcie na Morze Czerwone.

Na pierwszy postój zacumowano w Al-Hudajdzie. Miejsce to zmieniło się od czasów, gdy istniał tu tylko nędzny bazar i kilka tawern odwiedzanych przez piratów. W porcie mieszkało około 15 000 ludzi, trudniących się nie tylko sprzedażą kawy, daktyli czy skór, ale i pokątnym handlem opium oraz bronią, a także szpiegostwem. Al-Hudajda znajdowała się w rękach Turków, popierających Niemców, ale większość białych, przebywających tu pod różnymi pretekstami i podających się za przedstawicieli rozmaitych narodowości, była brytyjskimi szpiegami. Pilnowali ich Arabowie, kiepsko opłacani przez rząd turecki lub emira Mekki, toteż często dogadywali się z nimi w zamian za kilka funtów szterlingów.

Patrząc na mapę, zauważymy, że od granicy tureckiej dzieli Al-Hu-dajdę w linii prostej 2500 kilometrów. Medyna, w 1914 roku końcowy przystanek (od tego czasu wiele się zmieniło) linii kolejowej prowadzącej do Konstantynopola, znajdowała się w odległości 1100 kilometrów od Al-Hudajdy. Jak się tam dostać? Pustynię można było pokonać jedynie na wielbłądach i mułach. Z opowieści von Mückeego wydaje się wynikać, że nie brakowało mu gotówki (w złocie), ale wybór trasy i zorganizowanie karawany stanowiły trudne zadanie dla Niemca, niemal nic niewiedzącego o kraju, w którym się znalazł, mającego mało czasu, a przede wszystkim przyzwyczajonego do uzyskiwania precyzyjnych odpowiedzi na zadawane pytania. Na dodatek miał teraz wrażenie, że wszyscy go okłamują.

- Proszę się nie spieszyć, kapitanie - powiedział mu turecki pasza Al-Hudajdy.

„Choising” został odesłany do Massawy, na drugim brzegu Morza Czerwonego. Mijały dni i tygodnie. Marynarze z „Emdena” mieszkali w tureckich koszarach. Był to stary, zniszczony budynek o drewnianych ścianach. Spali tu na ogromnych kanapach pełnych słomy i pcheł. Musieli gotować wodę i jak najmniej jeść, a także stale pamiętać o chininie przeciwko malarii.

- W Sanie pańscy ludzie poczną się lepiej - mówili wojskowi i cywile, u których von Mücke szukał informacji. - To teren górzysty, powietrze jest bardzo zdrowe. A stamtąd możecie udać się do granicy tureckiej.

Von Mücke podjął decyzję. Wyprawa rozpoczęła się dwudniowym marszem przez piaszczystą pustynię. W ciągu dnia panował zbyt duży

upał, przemieszczano się więc nocą. Trudno było dostrzec szlak. Można by sądzić, że nikt wcześniej nie dosiadał mułów - zrzuciły jeźdźców, uciekały i trzeba ich było szukać w ciemnościach. Gubernator Al-Hu-dajdy zapewnił Niemcom eskortę żandarmów, również jadących na mułach, które najwyraźniej umieli okiełznać. Gdy drugiego dnia dostrzeżono zbliżających się kilkunastu Arabów na wielbłądach, żandarmi zagrozili im bronią.

- To złodzieje.

Jeden z żandarmów podszedł jednak i chwilę rozmawiał - jak się wydawało - przyjaźnie. Trzeciego dnia zaczęto piąć się pod górę.

- Najpierw zatrzymamy się w Manasze, położonej na wysokości ponad 2000 metrów - zaproponował dowódca żandarmów. - Jest tam turecki garnizon.

Podróż zaczęła być jeszcze bardziej męcząca, niebo stało się jednak czystsze i zrobiło się mniej upalnie, a szlak zmienił się w mniej piaszczysty. Można było podróżować za dnia i sypiać nocą. Mijali miłe wioski z bardzo białymi domami. Gdy zapadała ciemność, zatrzymywali się na postojach przygotowanych na użytek tureckich wojsk, gdzie panowała nieskazitelna czystość. W Manasze wyszedł im naprzeciw dowódca garnizonu w otoczeniu oficerów, a za nim ustawili się żołnierze i kilkuset mieszkańców. Przyjęto ich niemal z przepychem, podano obfity i smaczny posiłek, zapewniono prawdziwe łóżka do spania.

Optymizm panował jeszcze wówczas, gdy po siedmiu dniach marynarze z „Emdena” dotarli na płaskowyż, na którym leży Sana, stolica Jemenu. Powitała ich triumfalna muzyka z garnizonu. Wiał jednak lodowaty wiatr. Miasto, otoczone wysokim murem, składało się z trzech oddzielnych części - żydowskiej, arabskiej i tureckiej - odgrodzonych jedna od drugiej.

Pierwsza nieprzyjemna niespodzianka spotkała ich już pierwszego wieczora. W pomieszczeniach przeznaczonych dla Niemców gnieździł się gatunek pluskiew całkowicie odporny na chłód panujący na płaskowyżu. Von Mücke planował wcześniej, że odpoczną kilka dni w Sanie, a następnie ruszą w stronę tureckiej granicy. Pluskwy uniemożliwiały im jednak sen, a marynarze - po wielu miesiącach morskiej wilgoci, a później palącego słońca na pustyni - cierpieli z powodu zimna i zapadali na zapalenie oskrzeli. Von Mücke postanowił więc niezwłocznie udać się w dalszą drogę. Czekala ich jednak następna niespodzianka.

- Skąd wam przyszło do głowy, że z Sany można dostać się do Turcji? - zapytał turecki dowódca garnizonu. - Trzeba pokonać cały płaskowyż, a potem 2000 kilometrów pustyni. W tamtym kierunku nie wiedzie stąd zresztą żaden szlak.

- Turecki komendant Al-Hudajdy powiedział mi, że taka wyprawa jest możliwa.

- Tak powiedział?

Dowódca garnizonu oznajmił, że zasięgnie języka, i zniknął na dwa dni. Nikt nie wiedział, gdzie jest. Trzeciego dnia zaprosił von Mücke na kawę i obwieścił, że wie już wszystko:

- Wyjaśnili mi to żandarmi z pańskiej eskorty. Turcy z Al-Hudajdy wzięli was za Anglików lub Francuzów, czyli wrogów. Chcieli, byście nie dotarli do celu, a więc przysłali was tutaj.

Rozmowę prowadzono przez arabskiego tłumacza, słabo mówiącego po angielsku. Von Mücke zastanawiał się, czy coś źle zrozumiał, czy też po prostu zwariował. Nie umiał jeszcze właściwie ocenić tego niewiarygodnego pomieszczenia szpiegostwa, działań kontrwywiadowczych i korupcji, tworzących specyficzną atmosferę tego regionu Bliskiego Wschodu na początku pierwszej wojny światowej. I trzeba powiedzieć, że z czasem nic nie zmieniło się na lepsze. Oficerowie i marynarze potwierdzili, że wedle informacji uzyskanych od tubylców podróż z Sany do Turcji była niemożliwa.

- Jutro wracamy do Al-Hudajdy.

Tak też uczynili. Schwycenie za gardło tureckiego komendanta Al-Hudajdy byłoby nie tylko bezużyteczne, ale i szkodliwe, gdyż nadal musieli znaleźć sposób, by dostać się do Turcji. Von Mücke dowiedział się w końcu, że najlepiej wypłynąć znów na morze, kierując się wzdłuż wybrzeży Arabii na północ, aż do Al-Udż, stacji końcowej linii kolejowej, która łączyła się z inną, prowadzącą z Medyny do Konstantynopola.

- Jest jednak pewna trudność - powiedział komendant turecki, który wydawał się wreszcie rozumieć, że von Mücke i jego ludzie na prawdę są Niemcami. - Anglicy wysłali okręty wojenne, które zablokowały dostęp do wybrzeża na wysokości Mekki. Nie będziecie mogli tamtędy przepłynąć. Musicie wcześniej wysiąść na ląd, na przykład w Al-Lit, i drogą lądową udać się do portu znajdującego się dalej na północ. Poinformowano mnie, że już kupiliście w tym celu dwie sam-

buki. Powiedziano mi też, że wiedzą o tym również angielscy szpiedzy z Al-Hudajdy. Jeśli zdążą przekazać tę wiadomość jednemu ze statków tworzących blokadę, nie wydobędziecie się stąd.

Sambuki to okręty typowe dla regionu Morza Czerwonego i Zatoki Adeńskiej. Mogą mieć bardzo różną wyporność: od 30 do 200 ton. Żaglowce te mają po dwa maszty, a na każdym z nich, na bardzo pochyłej rei, trójkątny żagiel łąciński. Von Mücke polecił, by statki wypłynęły - puste, i nie równocześnie - w kierunku Dżabany, dość pustej zatoki w pobliżu Al-Hudajdy. Marynarze udali się na piechotę i dopiero tam się zaokrętowali. Czytelnik tej opowieści może odnosić wrażenie, że wszystkie wydarzenia, do których doszło od momentu opuszczenia Sany, rozegrały się w dość krótkim czasie, mogłyby to być na przykład dwa tygodnie. Dwie daty pozwolą jednak właściwie ocenić rzeczywisty upływ czasu i irytującą powolność wszelkich zabiegów, jakie musiał podejmować von Mücke i jego oficerowie, w tym na przykład nie zawsze zakończonych powodzeniem prób dowiedzenia się, gdzie i jak można nabyć sambuki, oraz przekonywania, szantażowania lub przekupywania różnej narodowości kanalii, od których zależał ich dalszy los. Wystarczy powiedzieć, że Niemcy wrócili z Sany do Al-Hudajdy pod koniec stycznia, a wsiedli na żaglowce 14 marca 1915 roku.

Morskie mapy Morza Czerwonego bywają bardzo szczegółowe i dokładne, ale marynarze z „Emdena” nie mieli ani jednej. Musieli wynająć arabskiego pilota, który raz wydawał im się sympatyczny, a kiedy indziej straszliwie podejrzany. Nigdy nie dowiemy się, czy to jego nieudolność, zdrada, czy też zwykły pech sprawiły, że jeden z żaglowców osiadł na mieliźnie niedaleko przybrzeżnej wyspy Marka. Wszyscy stłoczyli się na drugiej jednostce. Von Mücke, zawierając informacjom uzyskanym od tureckiego dowódcy (uważał bowiem, że jest jedna szansa na dwie, że nie kłamie), wyokrętował ludzi w Al-Lit, by minąć lądem strefę kontrolowaną na morzu przez Anglików. Z blokady korzystali arabscy przewodnicy karawan i oferowali swoje usługi. Podróż na grzbiecie wielbłąda? Dlaczego nie. Niemcy byli już gotowi dosiadać nawet słoni, żyraf czy lwów. I tym razem miejscowi (tureccy) żandarmi zaproponowali swoje towarzystwo. Czy można było im odmówić?

Karawana, licząca około 100 wielbłądów, nie składała się tylko z niemieckich marynarzy i tureckich żandarmów. Dołączyli do niej także liczni Arabowie - kupcy oraz przewoźnicy kawy, ryżu i baniek nafty. Był

też tłumacz z Al-Kunfidy z żoną. Wyruszono w drogę 28 marca o godzinie 16.

Pustynia rzadko bywa zupełnie pusta. Jeszcze przed północą podróżujący dostrzegli w świetle księżyca grupę Beduinów na koniach, jadących zwawym kłusem na południe. Na zadawane pytania żandarmi odpowiadali dość niepewnie:

- Region ten zamieszkują potomkowie Proroka w prostej linii. To rozbójnicy.

Mijały godziny. Na wschodzie pojaśniało, zbliżał się świt. W rozlewającym się świetle coraz wyraźniej uwydatniał się zarys niezliczonych wydm. Nagle dał się słyszeć gwizd. Nikt nie uznał tego za dobry znak. Dwadzieścia sekund później wystrzał, potem drugi, trzeci... Z lewej, z przodu, z tyłu.

- Na ziemię!

Błysk broni nie dalej niż w odległości 80 metrów. Aby odeprzeć napastników, Niemcy mieli do dyspozycji cztery karabiny maszynowe, 23 zwykłe karabiny, w tym 10 starych strzelb tureckich, a także 10 pistoletów. Uzbrojeni byli też żandarmi tureccy. Nie strzelali jednak, lecz schronili się między wielbłędami. Uczynili to jednak tak nieskutecznie, że w trakcie strzelaniny siedemnastu z nich odniosło rany. Wśród Niemców, biorących udział w walce, było zaś zaledwie kilku rannych.

Von Miicke, zwycięzca regat w Kilonii, wydawał się mieć również sporą wiedzę na temat piechoty. Gdy karabiny maszynowe uciszyły ogień nieprzyjaciela, rozkazał nałożyć na broń bagnety i zaatakować. Napastnicy rzucili się do ucieczki. Niedługo później karawana ruszyła znów w drogę.

Rabusie, partyzanci i różnego rodzaju wolni strzelcy nie wydają otwartej walki maszerującym oddziałom, lecz je nękają. Uciekają i wracają. Nie minęło więc pół godziny, gdy znów ze wszystkich stron rozległy się strzały. Znad wydm wystawały jedynie ciemne głowy.

- Dostałem!

Schmidt, oficer marynarki wojennej, został trafiony w brzuch, podobnie jak Lanig, pracujący na „Emdenie” jako palacz.

- Łajdaki!

Marynarze rozpoczęli wściekły ostrzał. Von Miicke musiał przypomnieć im o oszczędzaniu amunicji. Nagle napastnicy przestali strzelać. Szybko stało się jasne, dlaczego - dwóch żandarmów towarzyszących ka-

rawanie biegło ku Beduinom, wymachując białym płótnem. Von Mücke zaczął już poznawać wschodnią mentalność:

- Na pewno będą się targować. Skorzystajmy z tej przerwy.

Jeśli ktoś czytał relacje z bitwy pod Bir Hakim, umie sobie wyobrazić, jak wygląda warowny obóz na pustyni. I taki właśnie obóz zorganizował von Mücke w mniej niż trzy godziny. Na sam środek spędzono wszystkie wielbłądy, za pomocą bagnetów i talerzy z kutego żelaza wykopano stanowiska dla karabinów maszynowych, wzniesiono obwarowania z wielbłądzich siodeł, worków kawy i ryżu, baniek od nafty wypełnionych piaskiem i wszystkiego tego, co wpadło w ręce. Ci, którzy przeżyli Verdun, mówili, że w razie ataku piechoty lepsza jest jakakolwiek osłona niż jej całkowity brak - może to być chrust, kamień, bryła ziemi. Albo też ciało kolegi. Karabiny maszynowe rozmieszczono w czterech rogach obozowiska. Wszystko było gotowe, gdy wrócili żandarmi, przynosząc wieści o żądaniach napastników. By karawana mogła ruszyć dalej, mieli oddać całą broń i amunicję, wielbłądy, zapasy żywności, w tym także wodę, a ponadto zapłacić 11 000 funtów w złocie. Innymi słowy: mieli oddać wszystko, a potem spokojnie pozwolić się zmasakrować. Dostrzegali Beduinów obserwujących ich z pewnej odległości.

- Rozpocząć ostrzał - wydał rozkaz von Mücke.

Wymiana ognia trwała całą noc. Rozdano w tym czasie nieco wody i suchary. Zmarł Schmidt, a ledwie zdążono go pochować, już trzeba było kopać grób dla palacza.

Nadszedł drugi z kolei świt. Oblężenie na pustyni rzadko bywa przyjemne dla obleganych. Nacierający prowadzili nieregularny ostrzał, raz po raz uciszały go karabiny maszynowe, ale znów dawał się słyszeć huk broni. I znów chwila ciszy. Beduini nie ruszali się z miejsca, gotowi w każdej chwili do ataku, gdyby karawana zamierzała pójść dalej. Panował taki upał, że przypadkowe dotknięcie lufy karabinu podczas oddawania strzału groziło poparzeniem ręki. Brakowało wody. Szczególnie trudna była sytuacja rannych. Na pokładzie „Emdena” musieli bronić się przed mewami, tutaj zagrażały im sępy, krążące dość wysoko nad nimi i wyczekujące na właściwy moment. Gdy zapadła noc, ostrzał ustał. Dały się natomiast słyszeć poszczekiwanie szakali i przeraźliwy chichot hien.

Słońce wstało po raz trzeci. Nie przeciągając zanadto opowieści, powiedzmy od razu, że tego dnia oblegani uzyskali pomoc. Po kolejnych

wymianach ognia, gdy już całkiem zabrakło wody, napastnicy przedstawili następną propozycję: w zamian za odstąpienie od oblężenia żądali teraz - bagatela! - 22 000 funtów w złocie. I tym razem von Miicke powiedział „nie”.

Mimo tej odmowy nie doszło do dalszej strzelaniny. Niemcy spróbowali ostrożnie się rozejrzeć - Beduini zniknęli.

Pół godziny później pojawiło się około 60 jeźdźców na wielbłądach. Oto, co przekazał przez tłumacza ich dowódca:

- Książę Abdullah, drugi syn emira Mekki, dowiedział się, że zostaliśmy zaatakowani, pospieszył nam z pomocą i zmusił oblegających do ucieczki.

Nieco wcześniej dały się istotnie słyszeć odgłosy strzałów dochodzące z wydm. Koszmar wreszcie się skończył. Karawana ruszyła w dalszą drogę, chroniona przez wojska emira. Niemcy minęli strefę brytyjskiej blokady morskiej i dotarli do Al-Udz. Był to koniec nie tylko koszmaru, ale i całej przygody. Dalej pojechali koleją do Al-Ala, a stamtąd do Konstantynopola. Tam powitał ich wraz z całym sztabem wiceadmirał Souchon, dowódca niemieckiej dywizji śródziemnomorskiej. Marynarze i oficerowie z „Emdena” mieli na sobie nowe mundury, które im przesłano. Ich pociąg zatrzymał się w niedzielę wielkanocną na dworcu Hay-darpara w tureckiej stolicy. Von Miicke zameldował admirałowi:

- Z całym szacunkiem zawiadamiam, że oddział desantowy „Emdena”, złożony z pięciu oficerów, siedmiu podoficerów i trzydziestu siedmiu marynarzy, jest na pańskie rozkazy.

Na koniec pozostał nam jeszcze do odkrycia dość szczególny - być może najbardziej typowy - akcent tej wschodniej wyprawy.

Oblężeni na pustyni przyjęli z prawdziwą wdzięcznością swoich wyzwolicieli, przybyłych pod wodzą księcia Abdullaha. Von Miicke miał się później dowiedzieć, że w rzeczywistości to jego ojciec, emir Mekki, wydał rozkaz zaatakowania karawany. Łup jest zawsze łupem. Nie byłoby za co żyć, gdyby się zbyt skrupulatnie przyglądać, czy ci, których chce się złupić, są oficjalnie wrogami czy sprzymierzeńcami. Emir powierzył nawet dowództwo nad napastnikami swemu synowi Abdullahowi. Napotkawszy opór oblężonych, Arabowie - choć było ich dziesięć razy więcej - podjęli decyzję: „Udajmy, że jesteśmy ich oswobodzicielami!”. Również i dzisiaj epizod ten wart jest zastanowienia.

Najbardziej szalony wyczyn

Wellington, Nowa Zelandia - 150 000 mieszkańców. Liczne rezydencje rozłożyły się tu na stromych, owiewanych wiatrami wzniesieniach, które górują nad miastem. W porcie panuje zawsze ożywiony ruch, teraz jednak - mamy lipiec 1942 roku - wydaje się jeszcze bardziej nasilony. Wojna, rozpoczęta - podobnie jak w 1914 roku - w Europie, opanowała znów cały świat. W błękitnozielonej wodzie zakotwiczyły setki okrętów wojennych, pomalowanych na ciemnoszaro lub zakamuflowanych. Stale przybywają nowe. Widać na nich brytyjską lub amerykańską banderę. Pancerniki, krążowniki, niszczyciele, ciężkie zbiornikowce z mostkiem z tyłu, trzy lotniskowce, na których pokładzie stłoczono - skrzydło w skrzydło - maksymalnie dużo samolotów. Zapach mazutu unosi się aż do dzielnic rezydencjalnych.

Na południowej półkuli nastąpiła już zima. Pada, jest wietrznie i zimno. Majestatyczny widok portu i redy nie wzbudza entuzjazmu mieszkańców Wellingtonu.

- Japończycy zaatakują właśnie tutaj, to jasne. Będzie to drugie Pearl Harbor.

Po Pearl Harbor Japończycy opanowali Malezję, zajęli Borneo, Nową Gwineę, Wyspy Salomona. Nowozelandczycy pomyśleli wówczas: „Teraz zaatakują Australię”. Później doszło do bitwy o Midway, w której pod wodą znalazły się trzy lotniskowce japońskie i jeden amerykański. Nie był to jednak koniec walki. Japończycy mogli w każdej chwili zaatakować Wellington.

Ostatniego dnia lipca zapach mazutu stał się jeszcze silniejszy niż kiedykolwiek wcześniej. *Task force* - grupa zadaniowa - wypłynęła z portu. Niszczyciele, krążowniki, pancerniki i lotniskowce kierowały się na północ. Na redzie pozostało jedynie kilka patrolowców. Żaden z okrętów nie powróci w następnych dniach. Widmo wojny oddaliło się. Co za ulga!

W sierpniu w gazetach pojawiła się nowa nazwa - Guadalcanal. Można ją było wielokrotnie przeczytać i usłyszeć przez kolejne miesiące. „Guadalcanal, zielone piekło”. Verdun Pacyfiku. Zatonęło wiele z tych wspaniałych okrętów wojennych, którym przyglądano się w Welling-

tonie. Wyspa Guadalcanal znajduje się 2000 kilometrów na północ od Nowej Zelandii.

26 grudnia 1942 roku nad portem w Wellingtonie świeciło słońce i wiał północny wiatr. Dwa amerykańskie patrolowce, wyruszające na patrol, mijaly niewielki jacht typu norweskiego, ze spiczastym tyłem, długości być może 10 metrów, który płynąc pod wiatr, próbował bezskutecznie trafić do kanału wejściowego. Jeden z patrolowców nieco się przybliżył, gdyż sternik jachtu wydawał się pokazywać jakieś znaki.

Jego poczynania obserwowali przez lornetkę stojący na mostku dowódca niewielkiego okrętu wojennego i oficer pełniący wachtę.

- Nie wygląda ani na rannego, ani na chorego - powiedział kapitan - a łódź wydaje się nie mieć awarii. Płyniemy dalej.

- Być może chciałyby, byśmy zmienili kurs, gdyż nie udaje mu się wrócić do domu na herbatę. Ale ci cywile mają tupet. Trzeba by ich wysłać na pewien czas na Guadalcanal, zobaczyliby, co to wojna. Zdaje się, że miał argentyńską banderę.

- Tak. To jeszcze jeden argentyński kupiec z Wellingtonu. Jak oni wszyscy, jest dumny, że pochodzi z neutralnego kraju.

Niewielki jacht sześciokrotnie zbliżał się do wejścia do portu. I sześciokrotnie północny wiatr oraz powstający za jego sprawą silny prąd odepchnęły go na pełne morze. Po szóstej próbie mężczyzna ściągnął grot i opadł zniechęcony na mostek. Jego ogorzała twarz, porwane i sztywne od soli spodnie oraz sweter przekonałyby oficerów patrolowca - gdyby tylko przyjrzeni się bliżej - że nie pływał dla przyjemności i przybył z daleka.

Następnego ranka wiatr wiał z południa. Mały jacht, z rozwiniętymi wszystkimi żaglami, pokonywał szybko kanał wejściowy. Mężczyzna przy sterze, tak zniechęcony poprzedniego dnia, szeroko się uśmiechał. Zatrzymał się przy niewielkim okręcie wojennym, który kontrolował wejście do portu. Bez słowa podał dokumenty jachtu nowozelandzkiemu oficerowi. Potężnie zbudowany blondyn czytał je powoli i uważnie.

Vito Dumas, członek argentyńskiego Yacht Clubu, wiek 42 lata.

Buenos Aires, wiza wyjazdowa: 27 czerwca 1942 roku.

Kapsztad, Afryka Południowa, wiza wyjazdowa: 25 sierpnia 1942 roku.

Wiza wyjazdowa: 14 września 1942 roku.

Z na wpół otwartymi ustami oficer przyglądał się małowielkiemu jachtowi, silnemu, choć raczej niewysokiemu brunetowi. Po chwili zmarszczył brwi.

- Skąd pan płynie?

Nie mając w pamięci dokładnej odległości dzielącej Buenos Aires od Wellingtonu, oficer wiedział, że była ogromna. Już sam Kapsztad oddziela od Wellingtonu cały Ocean Indyjski, Morze Tasmana i fragment Pacyfiku.

Vito Dumas wydawał się wahać z odpowiedzią, widząc coraz bardziej nieufne spojrzenie kontrolującego go Nowozelandczyka. Przez chwilę doszło nawet do pewnego nieporozumienia, gdyż nie miał odwagi wyznać, że wyruszył z Buenos Aires. Zastanawiał się też, czy nazwa stolicy Argentyny powie coś nowozelandzkiemu oficerowi.

- Przypłynąłem z Kapsztadu.

Słowa te wydobywały się z trudem z popękanych warg, odzwyczajonych od mówienia.

Kłamca czy wariat? Tak czy inaczej, było jasne, że żeglarz przybywał z daleka.

- Proszę wejść na pokład.

Nastąpiło przesłuchanie, podczas którego poczęstowano jednak Argentyńczyka herbatą i papierosem. Po dziesięciu minutach rozmowy musiano ustąpić wobec oczywistej prawdy - w samym środku wojny, bez łączności radiowej, ryzykując bombardowanie lub ostrzał karabinów maszynowych z samolotów, jak również dotarcie w region, w którym nieoczekiwanie mogło dojść do bitwy morskiej, człowiek ten zdecydował się przed pół rokiem na samotny rejs dookoła świata. Wybrał przy tym trasę uważaną za niemożliwą do pokonania przez niewielkie jachty, a takim właśnie płynął. Jak wiemy, Anglicy nadali nazwę *Roaring Forties* - Ryczące Czterdziestki - strefie położonej między 40° a 50° szerokości geograficznej południowej. Anglicy mają różne wady, ale nigdy nie bali się morza. Ryczące Czterdziestki są groźne, gdyż żaden kontynent, poza południowym czubkiem Ameryki Południowej, nie zatrzymuje tam wiatrów wzmaganych obrotem Ziemi. W regionie tym panuje stale gwałtowna wichura. Gwałtowna i najczęściej lodowata.

Francuzi, którzy nie pasjonują się żeglarstwem, usłyszeli o istnieniu Ryczących Czterdziestek podczas pierwszego wyścigu jachtów dookoła świata (wrzesień 1973-kwiecień 1974). Uczestnicy pokonywali tę strefę

jedynie (!) od Kapsztadu do Sydney. Podczas tego etapu załoga francuskiego żaglowca „33 Export” straciła kapitana. Dominique'a Guilleta zmiotły z pokładu rozpryskujące się fale. Z Kapsztadu do Sydney jest 6000 mil morskich. Z Sydney do Wellingtonu - 7400, z Buenos Aires do Wellingtonu - 11 710. Oznacza to, że Vito Dumas przepłynął samotnie 20 680 kilometrów po tych bezlitosnych wodach. Wielu innych żeglarzy przecięło jedynie *Roaring Forties* lub płynęło w tej strefie tylko przez pewien czas - jak choćby uczestnicy wyścigu dookoła świata - nikt jednak nie pozostał w niej przez cały rejs. Jak sami zobaczymy, zrobił to Vito Dumas. Pozostawiliśmy go w chwili, gdy składał wyjaśnienia na pokładzie patrolowca w Wellingtonie.

- Zamierzam odpocząć tu trzy tygodnie. Następnie popłynę znów wzdłuż czterdziestego równoleżnika przez Pacyfik. Dotrę do Valparaiso bez zawijania do portu.

Chwila ciszy.

- A gdy pan dotrze do Valparaiso, będzie już pan u siebie?

- Nie. Chile to nie Argentyna. Aby wrócić do kraju morzem i dokończyć rejs dookoła świata, muszę opłynąć przylądek Horn.

Przylądek Horn. Znowu chwila ciszy. Oficer, rozmawiający z Argentyńczykiem, powiedział później dość dosadnie, co wówczas pomyślał:

- Jest stuknięty, ale to piekielny pasjonat.

Spróbujmy opowiedzieć wcześniejsze dzieje tego piekielnego pasjonata.

Jego ojciec, Argentyńczyk o dalekich francuskich korzeniach, był ziemianinem borykającym się stale z problemami finansowymi. By pomóc rodzicom, czternastoletni Vito porzucił szkołę i imał się najrozmaitszych prac. Zazwyczaj ciężkich. Z natury uparty i wytrzymały, wybierał instynktownie zajęcia, które rozwijają te dwie cechy.

Lubił sport, był doskonałym pływakiem na długie dystanse, pobił rekord świata, jeśli chodzi o czas przebywania w wodzie. W 1931 roku, mając 30 lat, pojechał do Francji, by podjąć próbę przepłynięcia wpływ cieśniny La Manche. Okazało się jednak, że nie ma wystarczająco dużo pieniędzy, by pokryć koszty tej przygody. Postanowił więc przepłynąć jachtem samotnie Atlantyk.

- Inni już to robili.

Przyjaciele wznusali ramionami.

- Mieli zupełnie inne doświadczenia żeglarskie niż ty. Czy pływałeś gdziekolwiek indziej poza La Platą? Umiesz żeglować wyłącznie po wodach śródlądowych.

- I właśnie dlatego interesuje mnie prawdziwe morze. Chcę się z nim zmierzyć, zaryzykować życie w tej walce.

Czy Vito Dumas powiedział dosłownie „zaryzykować życie”? Tak twierdzili jego przyjaciele.

- Dużo czytałem i dużo rozmyślałem o problemach żeglarstwa - dodawał.

Przyjaciele byli skonsternowani. Vito Dumas udał się do Arca-chon w południowo-zachodniej Francji, gdzie kupił stary, zbudowany w 1912 roku kuter. Pełnomorski? Nie, regatowy. Jak się wydaje, zupełne szaleństwo. Argentyńczyk wydał ostatnie pesos na naprawę kadłuba i przekształcenie statku w jol, dwumasztowy żaglowiec ze skośnym ożaglowaniem, którego tylny maszt jest znacznie niższy od przedniego.

Marynarze z portu potrząsali głową:

- Już przed dziesięciu laty ten kuter nabierał wody wszystkimi szczelinami. Nie dopłyne nawet do Hiszpanii.

- Dotrze być może do przylądka Fisterra, pod warunkiem że przez cały czas będzie płynął wzdłuż wybrzeża. W razie pogorszenia pogody schroni się w jakimś porcie. Jest grudzień. Jeśli chce o tej porze roku przeciąć zatokę, przypadnie.

Rozmawiający wcale nie milkli, gdy w porcie pojawiał się Dumas. Pozyskał tam wielu przyjaciół. Znajdował ich we wszystkich portach, do których zawijał. Oni zaś mówili:

- Proszę posłuchać, panie Dumas. Zimowe sztormy na zatoce by wają niezwykle gwałtowne. Jeśli mimo to chce pan wyruszyć, musi pan koniecznie płynąć wzdłuż francuskiego, a później hiszpańskiego wybrzeża.

Argentyńczyk słuchał, uśmiechał się, potakiwał. Sądzone, iż dał się przekonać.

12 grudnia 1931 roku panowała piękna pogoda, morze było dość spokojne, wiał lekki wiatr. Marynarze na niewielkim holowniku, który wyprowadził stary kuter - noszący teraz nazwę „Legh” - z basenu portowego w Arcachon, zobaczyli, że kieruje się prosto na zachód. Złapali się za głowy, popatrzyli na siebie i przeżegnali. Była ładna pogoda, to prawda, ale przepływające wysoko nad głowami altocirrusy nie mogły

nikogo zwieść. Spadało też ciśnienie, regularnie, ze swojego rodzaju determinacją.

Wraz z Ryczącymi Czterdziestkami i okolicami przylądka Horn Zatok Biskajskich należy do najgorszych obszarów morskich na Ziemi. Widziałem tam, z pokładu dużego statku, fale mające wysokość 15 metrów. Na swoim ośmiometrowym kutrze Vito Dumas będzie musiał zmierzyć się z jeszcze większymi. I to przy temperaturze dochodzącej do 10 lub nawet 15°C poniżej zera. A jak pamiętamy, kadłub „Legha” nie był szczelny. Na takich starych łodziach pompa zacina się zawsze przy złej pogodzie. Trzeba wybierać wodę całymi godzinami, bez wytchnienia, chwila przerwy grozi bowiem zatopieniem. W 1931 roku nie znano jeszcze automatycznego steru. By móc zająć się wybieraniem wody, Dumas przywiązał ster. Pogoda jeszcze się pogorszyła. „Legh” płynął w poprzek fal. Żeglarz musiał przerwać na moment wylewanie wody, by przedrzeć się do steru. Był przemoczony, przemarznięty do kości i głodny. Nie miał czasu nic zjeść, nie mógł nawet zaspokoić straszliwej potrzeby oddania moczu. A gdy wreszcie zszedł na moment do wnętrza kutra, co zobaczył?

Skromne zapasy jedzenia (zabrakło mu już pieniędzy) pływały w kabinie wraz z walizką ubrań na zmianę. Suchary nadawały się już tylko do wyrzucenia. Słonej wodzie oparła się tylko puszka czekolady w proszku. Nie było jednak mowy o tym, by mógł przygotować sobie teraz filiżankę ciepłego płynu.

„Legh” utrzymywał się na powierzchni mimo obciążającej go wody. Płynął z prędkością ponad 8 węzłów pod bezanem i fokiem.

Sześćdziesiąt godzin zmagania. Po 60 godzinach Dumas dostrzegł nagle, że jego łódź zaraz wpadnie w kipieli. W świetle księżycy - na szczęście noc była księżycowa! - zorientował się na czas. Ustawił ster tak, by płynąć pod wiatr. „Legh”, zbyt ciężki, nie zdołał jednak zmienić kursu. Kipieli była coraz bliżej. Dumas przebiegł przez pokład, wybrał mocniej szot bezana i znów ustawił ster pod wiatr. Jakimś cudem kuter wykonał tym razem manewr. Był uratowany.

Gdy nastał świt 19 grudnia, Vito Dumas, na wpół żywy z zimna, głodu i braku snu, miał jeszcze na tyle jasny umysł - dopiero zaczynamy odkrywać jego niewiarygodną odporność fizyczną i psychiczną - że rozpoznał światła latarni morskiej w La Corunie, niemal na samym zachodnim krańcu Hiszpanii. W promieniach słońca wschodzącego nad wybrzeżem skierował się w tamtą stronę.

Zbliżyły się holowniki, dając mu znaki. Czy potrzebuje pilota? Dumas nie miał na to pieniędzy, a poza tym przyszło mu coś innego do głowy.

Wiatr osłabł. Fale były jeszcze wysokie, ale się nie rozbryzgiwały. Świeciło słońce, a to miało największe znaczenie.

- Pomyślałem, że mnie rozgrzeje, że wszystko będzie dobrze. Postanowiłem nie zatrzymywać się w La Coronie i płynąć od razu do Vigo.

Vigo znajduje się 60 mil dalej na południe. Skąd taka decyzja? By się sprawdzić. Omal nie zginął, ale przeżył, mógł więc płynąć dalej. Oto, jakim był człowiekiem. Dokąd dotrze? Jak długo wytrzyma? Sami się o tym przekonamy. Vito Dumas, żeglarz nieobeznany z pełnym morzem, pokonał po przekątnej Zatokę Biskajską w czasie jednego z najgorszych sztormów w latach trzydziestych. Po postoju w Vigo i Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich przepłynął samotnie Atlantyk na swoim kutrze, przerobionym po jak najniższych kosztach.

- Wiele się nauczyłem w trakcie tego pierwszego wielkiego rejsu. Nawet przy złej pogodzie rozmyślałem, wyobrażając sobie zwłaszcza idealną łódź dla moich następnych dokonań - jej rozmiary, ciężar, oza glowanie. Szczelina, naprawiona pośpiesznie w Vigo, znów się otwarła. W deszczu i wichurze musiałem wylewać tyle wody, że miałem za krwawione ręce od ciągłego wyżymania ścierek. W czasie jednego ze sztormów rozerwał się pierścień bezana. Gdy na czworakach próbowałem to naprawić, fala zmyła mnie z pokładu. Czytałem wystarczająco dużo książek o morzu, by wiedzieć, że samotny żeglarz powinien zawsze przywiązywać się przy złej pogodzie. Znalazłem się więc na samym końcu liny konopnej w spienionej bruździe wodnej tworzonej przez „Legh”. Po czasie, który wydawał mi się wiecznością, zdołałem wrócić na pokład, podciągając się na rękach. Jeśli wliczyć dwa postoje przeznaczone na niezbędne naprawy, cała podróż trwała trzy miesiące. Gdy już wpłynąłem w tropiki, moje cierpienia się skończyły. Pogoda się poprawiła, a Prąd Północnorównikowy popychał mnie łagodnie ku Brazylii. Dotarłem tam 13 marca 1932 roku. Nikt mnie nie witał, zatrzymałem się na ławicy piaskowej. Nie miało to jednak znaczenia, myślałem już o swym idealnym żaglowcu. Postanowiłem nadać mu nazwę „Legh II”. Zamierzałem opłynąć nim kulę ziemską.

Minęło dziesięć lat. Pewnego wieczoru w styczniu 1942 roku argentyński rolnik zeskakuje z traktora, na którym pracował przez cały dzień. Zagląda jeszcze do obory, w której dwaj peoni kończą doić krowy. Biedne zwierzęta, nie są tłuste. Z zatroskaną miną mężczyzna głaszcze Aramisą, psa leżącego przed niskim domem o ścianach bielonych wapnem. Zrzuca zakurzone buty (w Argentynie jest teraz lato), otwiera drzwi i kieruje się do pokoju. Cały stół pokrywają mapy morskie, stosy odręcznie zapisanych kartek. Wchodzący zmienia się na twarzy. Odnajduje tu swoje marzenia.

- Zastanawiałem się, czy kiedykolwiek zdołam je zrealizować.

Po powrocie na kontynent południowoamerykański Vito Dumas miał się w Buenos Aires najcięższych prac, by zdobyć pieniądze na budowę „Legha II”. Nigdy nie sprecyzował, czym się wówczas zajmował. Znając jednak jego charakter, można mieć pewność, że się nie oszczędzał. Po trzech latach wysiłków dysponował już odpowiednią sumą. Udał się do dyrektora jednej ze stocznii w stolicy Argentyny:

- Chcę, by nowy kuter był krótszy od starego „Legha”, niższy w kadłubie, z żeliwnym kilem.

Zamiast 14 metrów jedynie 9 metrów 52 centymetry długości. Przyszły właściciel miał czas pomyśleć o wszystkim: ożaglowaniu, omasztowaniu, olinowaniu, ścianach przedziałowych oraz wyposażeniu kok-pitu i wnętrza.

- Codziennie byłem w stocznii, sprawdzałem każdy detal. Łódź została zwodowana i w pełni wyposażona. Wspaniała. Myślałem: „Cztery lata to niezbyt długo jak na taki sukces”. Przez te cztery lata przygotowałem w najdrobniejszych szczegółach swój rejs dookoła świata. Przeanalizowałem wiatry i prądy. Zamierzałem zrobić tylko trzy postoje: Kapsztad, Wellington, Montevideo. Byłem gotowy. I wtedy zmarł mój ojciec.

Żałobny dzwon nie tylko oznajmiał śmierć bliskiej osoby, ale był też zapowiedzią okrutnego końca marzeń. Rodzinnemu gospodarstwu Dumasów nie wiodło się najlepiej. Gdyby matka została sama, gdyby Vito nie zastąpił ojca, popadłoby w całkowitą ruinę.

- Postanowiłem zostać.

Vito Dumas nigdy nie rozwodził się nad tą decyzją, choć na pewno musiała go wiele kosztować. Miał łódź, mógł wypłynąć, poradziłby sobie, jeśli chodzi o fundusze. Zapytajcie pasjonatów żeglarsstwa - jeśli mają

na czym płynąć, reszta wydaje się nie być problemem, brak pieniędzy nie stanowi nigdy ostatecznej przeszkody. Po śmierci ojca Dumas za-trzymał „Legha II”.

- Gdybym go wówczas sprzedał, złamałoby mi to serce. Kilka razy popływałem nim nawet wzdłuż wybrzeża.

Jeśli nie liczyć tych kilku krótkich rejsów, cały czas zajmowała mu praca w gospodarstwie. Dzięki niej mógł utrzymywać matkę. Wypełnił ten obowiązek do samego końca. Więcej jeszcze - gdy w 1938 roku musiał koniecznie kupić nowy traktor, sprzedał „Legha II”. Tym razem sam złamał sobie serce.

Mijały kolejne niedobre lata. Rozpoczęła się wojna. Nie dotknęła bezpośrednio Argentyny. Widywano ją tutaj wyłącznie w gazetach i kronikach filmowych. Dumas nie miał jednak czasu chodzić do kina. Pracował na roli, przemierzał na koniu pampę, którą tak lubił i której poświęcił kilka wierszy. Teraz jednak widok rozległej przestrzeni zbyt mocno chwycił go za serce, gdyż nazbyt przypominał morze.

W 1942 roku Dumas spotkał przyjaciela:

- Doktor Raphael Gamba, który kupił od ciebie łódź, ma ją nadal. Nie wydaje się jednak, by często z niej korzystał. Mówi się, że zamierza nawet ją sprzedać.

- Wiem. I wiem też, że zgodziłby się, bym to ja ją odkupił.

Odkupienie „Legha II” to nowe marzenie Dumasa. Rodzinne gospodarstwo wydzwignęło się z trudności. Będzie w stanie przetrwać, ale nie może być mowy o obciążeniu go tak olbrzymim wydatkiem. Co zrobić?

Warto teraz powiedzieć kilka słów o osobowości Argentyńczyka. Ten krępy, dobrze umięśniony brunet o szerokiej twarzy i dużych czarnych oczach, który zdobędzie niezwykłą sławę jako samotny żeglarz, nie był z natury samotnikiem. Nie stronił od ludzi, wprost przeciwnie - przyciągał ich do siebie, budził ich zainteresowanie. Wszędzie, gdzie się znalazł, nawiązywał przyjaźnie. A gdzie mogłyby być trwalsze i bardziej ożywione niż w argentyńskiej prowincji, w której się urodził?

Jego przyjaciele wiedzieli, że nie miał pieniędzy na odkupienie łodzi, że próbował nawet bezskutecznie sprzedać krowy, które uznano za zbyt chude.

- Ależ on cierpi. Bóg jeden wie, jakie szaleństwo przyjdzie mu do głowy, jeśli nie odzyska łodzi. Złóżmy się i kupmy ją dla niego.

Jeśli ktoś ma pasję, która liczy się dla niego bardziej niż cokolwiek innego, w dziewięciu przypadkach na dziesięć pociągnie za sobą innych. Vito Dumas nie jest pierwszym tego przykładem. Mimo to budzi podziw fakt, że jego przyjaciele i znajomi zapłacili za wszystko: za samą łódź, za przywrócenie jej do poprzedniego stanu (właściciel lekarz zupełnie się nią nie zajmował), a także za leki, ciepłe ubrania i zapasy żywności. Nikt spośród nich nie odważył się powiedzieć, że zamysł - samotny rejs dookoła świata najtrudniejszą trasą, i to w czasie wojny - równał się niemal samobójstwu. Wszyscy wiedzieli, że Dumas był zdecydowany popłynąć nawet w najgorszych warunkach. Jeśli nie mogli go od tego odwieść, lepiej było mu pomóc.

1 lipca Atlantyk powitał żeglarza isticie po męsku - gwałtownym sztormem. Argentyńczyk opuścił Buenos Aires trzy dni wcześniej, zegnany przez tłumy, wycalowany przez smutną i bladą matkę, na wpół przyduszony przez brata, który nie mógł powstrzymać szlochu - *Hombre*, nie ściskaj mnie tak mocno! Aż do wyjścia z portu towarzyszyli mu wszyscy przyjaciele z argentyńskiego Yacht Clubu.

Z Montevideo, w którym się zatrzymał, wypływał już bez asysty, nie dlatego jednak, że nie miał w Urugwaju przyjaciół, lecz z uwagi na to, że port był tego dnia zamknięty ze względu na bardzo złą pogodę. Tylko on dołożył starań, by wypłynąć.

Mając rozwinięte wszystkie żagle - fok, foksztaksel, grot i bezan - łódź mknęła po falach, ale woda nie wlewała się do środka. Jeśli pokład był mokry, to dlatego, że padało. Szkwał pojawiał się w niemal równych odstępach i nieoczekiwanie znikał, by znów powrócić. Robiło się ciemno, szaroczarno, porywy wiatru stawały się coraz silniejsze. Trzeba było mocno trzymać ster. Przez pierwsze dwie doby Dumas ani razu go nie puścił. Musiał szybko przypomnieć sobie tajniki żeglarskiego fachu. Pierwszej nocy nie miał nawet czasu pomyśleć o zapaleniu świateł pozycyjnych. Gdy drugiego wieczoru ściągnął grot i postanowił odpocząć, drżał z zimna i ze zmęczenia, ale się uśmiechał. Wszystko było jak trzeba.

Naprawdę? Dlaczego więc stał po kostki w wodzie, tutaj, w kabinie? Szkwał? Nie, przecież wszystko dobrze zamknął. A zatem? Trzeba znaleźć zapalki i zapalić lampę. Potarł zapalkę, jedną, drugą i następną. Jeśli ktoś jest zmęczony i zdenerwowany, może próbować naprawdę długo. Argentyńczyk zużył dwa pudełka. Być może zapalki były wilgotne. A być

może był bardziej wyczerpany fizycznie, niż sam sądził. Wreszcie za-
błysło światło. Woda nie pochodziła z nieba, lecz z morza.

Dlaczego „Legh II” - na którym od momentu wodowania nie po-
jawiała się nawet kropla wilgoci, którego kadłub został wzmocniony -tak
szybko nabierał teraz wody? Przy takiej prędkości i takim obciążeniu
(jak zawsze na początku rejsu) łódź mogła zatonać. Dumas musiał
zapomnieć o śnie i jedzeniu. Najważniejsze to uruchomić pompę. Bez
skutku. Zepsuta, zupełnie tak jak na starym kutrze. Pozostało więc wy-
bieranie wody, całymi godzinami, niemal bez końca. W każdym razie
to coś, co dobrze znał.

Wzburzone morze miało łodzią - jak w takich warunkach zoba-
czyć, czy poziom wody się obniżył? A jeśli do tego nie wiadomo, gdzie
była szczelina, cały wysiłek mógł pójść na marne. Żeglarz zaczął szybko,
pomiędzy kolejnymi wiadrami wody wylanej za burtę, przemieszczać
zapasy żywności: 500 butelek rozmaitych napojów, jedną po drugiej, za-
klinowanych pod podłogą kabiny, a nadto setki puszek sucharów i kon-
serw, również jedną po drugiej, zgromadzonych przy dziobie. Wybiegał
na pokład, stawiał grot, ustalał kurs. Wieczorem związał grot, schodził do
kabiny i przekładał żywność. I tak przez dwie doby, przepelnione niepo-
kojem. Dwie doby przenosin, na statku wstrząsanym wichurą. I wreszcie
znalazł - dobrze widoczną szczelinę w drewnianym poszyciu na wyso-
kości wodnicy. Skąd się wzięła? Kiedy powstała? Nie był to najlepszy
moment na zadawanie sobie pytań. Należało jak najszybciej zabrać się
do naprawy. W pośpiechu Dumas uderzył tyle samo razy w palec - już
poranione o ostre krawędzie puszek - co w podłogę. A na koniec, pod-
czas uszczelniania spoin, pobrudził dłonie bielą ołowianą. Był jednak
zadowolony. Wyczerpany i zadowolony. Łódź była uratowana. Musiał
jeszcze tylko przenieść zapasy żywności na swoje miejsce.

5 lipca morze stało się już nieco mniej wzburzone, a wiatr mniej
gwałtowny. Zauważając tę - dość względną - poprawę pogody, Dumas
stwierdził, że przyzwyczał się już do odgłosu Ryczących Czterdzie-
stek. Było to niczym stały „dźwięk piły podczas ścinania olbrzymich
drzew”.

Dla wszystkich żeglarzy trochę lepsze warunki atmosferyczne ozna-
czały w owym czasie to samo - możliwość właściwej organizacji. Można
sobie było pozwolić na siedmio- czy ośmiogodzinny sen, podczas którego
łódź płynęła najlepiej jak mogła (ciągle jeszcze nie wynaleziono automa-

tycznego steru). Rano i wieczorem - jeśli dzień był słoneczny - wyznaczało się pozycję. Dumas umiał już najprawdopodobniej bardzo dobrze posługiwać się sekstansem i biegle wykonywał obliczenia, gdyż mierzył również wysokość Księżyca. Do obserwacji siadał w luku, wystawiając tylko głowę i część torsu. Mógł wówczas szybko schować sekstans, gdy pojawiała się fala, grożąca jego zamoczeniem. Chronometr pozostawał zawsze we wnętrzu, w zasięgu ręki, by w każdej chwili można było dokonać odczytu. Wszystko zatem szło dobrze.

Choć nie, wcale nie było to prawdą. Tym razem problemu nie sprawiał „Legh II”, lecz dłoń. Prawa dłoń, poraniona podczas przenoszenia zapasów żywności. Brud i biel ołowiana, użyta do uszczelniania, wywołały zakażenie. Ból. Opuchlizna. Całe ramię zaczęło puchnąć.

- Zrozumiałem, że to coś, czego nie mogę zlekceważyć.

Jeśli ręka puchnie, gdy jesteśmy w domu, wzywamy lekarza i czekamy na niego, starając się opanować niepokój. Podczas samotnego rejsu nie można jednak uzyskać pomocy medycznej i nie sposób się nie ruszać. Każdy manewr, każdy najmniejszy gest powodował coraz silniejszy ból, który w końcu stał się nie do zniesienia.

Teraz tylko spać, pozostawić łódź swojemu losowi - niech płynie pod największym żaglem, nawet jeśli miałyby zatonać. Dumas czuł się tak źle, że zszedł do kabiny. Zauważył, skrajnie zniechęcony, że na dnie znów było mokro. Zbyt pośpiesznie wykonywane uszczelnienia musiały stopniowo ustępować pod naporem wody. Nawet gdyby miał dwie zdrowe ręce, nie byłby w stanie nic zrobić, gdyż wiatr stale przybierał na sile, a morze stawało się coraz bardziej wzburzone. Padł na koję.

- Kilka godzin później zwlokłem się ostatnim wysiłkiem woli, by zrobić sobie zastrzyk przeciwropny.

Musiał posłużyć się lewą ręką, a zapomniałem powiedzieć, że i ona była poraniona, nie tak mocno zainfekowana jak prawa, ale pokaleczona, obolała i niezgrabna. Nie miał jednak wyboru.

Zapalił kuchenkę, zagotował wodę, by wysterylizować strzykawkę i igłę (plastikowe sterylne zestawy również nie zostały jeszcze wynalezione). Wylał wodę, niezbyt sprawną lewą ręką chwycił niezręcznie strzykawkę oraz igłę i połączył je w całość. Choć przeżywał wielką oceaniczną przygodę, liczyły się najdrobniejsze szczegóły - rondel, strzykawka, igła - mające olbrzymie, najżywotniejsze znaczenie. Nie możemy też zapominać, że wiatr osiągał prędkość 100 kilometrów na godzinę,

ster był przywiązany, a łódź, pozostawiona sama sobie, wspinała się na fale i opadała niczym kłoda. I to, co musiało się wydarzyć, jednak się wydarzyło - strzykawka z igłą wysunęła się z dłoni i wpadła do słonej wody. Przekleństwa, być może płacz z bezsilnej wściekłości, ale co robić? Trzeba zacząć od początku. Zagotować wodę, włożyć strzykawkę i igłę... Minęła godzina. Wreszcie lek przeciwostrykowy znalazł się w strzykawce, a igła w ramieniu Dumasa.

Nocą gorączka nie spadała. Kolejny zastrzyk następnego ranka. Na termometrze nadal 40 stopni, ręka bardzo mocno spuchnięta, rwący ból niemal nie do wytrzymania.

Mimo gorączki, która - jak sam później powiedział - całkowicie zmała mu umysł, Dumas zrozumiał, że będzie musiał pozbyć się rozkładającej się kończyny. Czy ktoś jednak próbował obciąć sobie rękę? Jak to zrobić? Jednym ciosem siekiery? A może otworzyć wrzód marynarskim nożem? A jeśli cała ręka jest owrzodzona? Użycie tych przygodnych narzędzi wywoła jeszcze większe zakażenie, być może śmiertelne. Szaleństwem było wyruszenie w rejs bez podstawowej choćby znajomości medycyny!

Vito Dumas był wierzący. Będąc w głębokiej rozpacz, błagał o pomoc świętą Teresę z Lisieux. Nie ukrywał potem, że się modlił. Chwilę później stracił przytomność. Ocknął się dopiero po 12 godzinach. Koja była mokra. Ale ręka o wiele lżejsza. Ze zdumieniem, a także - jak powiedział - z wdzięcznością odkrył na samym środku przedramienia otwór mający 8 centymetrów średnicy, z którego obficie ciekła ropa. Dochodziła druga rano, 12 lipca. Samotny żeglarz był uratowany.

A wojna? Od wypłynięcia z Montevideo Dumas nie widział ani jednego dymu z komina, nie dostrzegł ani jednego samolotu. Czyżby wojna nie odważyła się dotrzeć do Ryczących Czterdziestek? A może nieoczekiwanie już się skończyła?

Wojna dała o sobie znać 14 sierpnia. Tego dnia Dumas, odpoczywający w kajucie, usłyszał straszliwe wycie syreny. W mgnieniu oka znalazł się na pokładzie. Tuż obok „Legha II” zatrzymał się duży statek towarowy. Stojący na jego mostku kapitan wymachiwał rękoma.

- Nigdy pan nie wypoczywa, kapitanie? - krzyknął Dumas. - Czy może mi pan podać moją pozycję?

Brak odpowiedzi. Argentyńczyk spojrzał więc na banderę powiewa-

jącą z tyłu statku. Gdy dostrzegł, że jest brazylijska, powtórzył pytanie po portugalsku, wykrzykując je bardzo głośno. Wysoko, na mostku, kapitan przytknął do ust tubę:

- Nie. Jest wojna. Nie wolno nam podawać żadnych informacji.
- Proszę mi przynajmniej powiedzieć, czy płynę w kierunku Przyładka Dobrej Nadziei.
- Możliwe, jeśli wiatr się nie zmieni.
- Kapitanie, czy mógłby pan wysłać wiadomość do argentyńskiego konsula w Kapsztadzie, by uprzedzić o moim przybyciu?
- Z chęcią zrobię to w następnym porcie, do którego zawiniemy. Na morzu to zabronione.

Dwa tygodnie później nowe spotkanie. Tym razem był to brytyjski niszczyciel.

- Dokąd pan płynie?
- Do Kapsztadu.
- Po co?

Ton angielskiego oficera był bardzo oschły.

- By odpocząć.
- Dlaczego właśnie tam?

Dokładnie w tym samym momencie Dumas zauważył z przerażeniem, że tuż przy burcie wynurzył się z wody okręt podwodny. Otworzyła się pokrywa kiosku i już po chwili marynarze i oficerowie pojawili się na wąskim pokładzie.

Żeglarz pojął, że sytuacja jest poważna. A ponieważ słabo mówił po angielsku, poprosił, by mógł złożyć wyjaśnienia po francusku, gdyż ten język znał dobrze. Oficer, który zgłosił się jako tłumacz, nic nie rozumiał. Atmosfera stała się napięta. „Czułem, że mnie podejrzewają. Czy brali mnie za szpiega? A może uważali, że rozmieszczam miny?”. I wtedy dał się słyszeć z tyłu niszczyciela głos marynarza, który odezwał się po hiszpańsku:

- Jak leci, stary?

Co za ulga! Dumas rzucił się w wir wyjaśnień, posługując się swoim ojczystym językiem. Opowiedział o rejsie dookoła świata, postojach, pacyfistycznych poglądach...

Marynarz próbował bezskutecznie tłumaczyć w równie szybkim tempie. Teraz budziło to już rozbawienie wszystkich, w tym także oficerów.

- Czy mogą mi panowie wskazać drogę?
- Proszę trzymać kurs, płynie pan w dobrym kierunku.
- Czy dotrę do Kapsztadu przed nocą?
- Proszę na to nie liczyć. Przed panem jeszcze 50 mil. Szczęśliwej drogi! Czy potrzebuje pan czegoś?
- Nie, dziękuję.

Vito Dumas wpłynął do portu w Kapsztadzie jeszcze tego samego dnia, 25 sierpnia 1942 roku, o godzinie 10 wieczorem, po 56 dniach spędzonych na morzu. Ręka jeszcze się całkiem nie wygoiła, nie wszystkie szczeliny udało mu się zatkać, ale zmiany opatrunku i wylewanie wody stały się codzienną rutyną. Dumas wiedział już, jak „Legh II” zachowuje się przy każdej pogodzie, znał wszystkie żagle niczym pianista klawisze fortepianu. Niewielu ludzi dowiodło w równym stopniu zdolności żeglarskich. Był już świadomy, że może spędzić bez przerwy 30 czy 40 godzin przy sterze, przemoczony do kości. Patrząc na wzburzone morze, podśpiewywał własną piosenkę, zawierającą zawsze następujące zdanie: „Które z nas zmęczy się pierwsze?”.

Kapsztad. Dumas myślał, że wreszcie się wyśpi, będzie spać bez przerwy, bez nagłych przebudzeń, bez nieoczekiwanych uderzeń fal w kadłub łodzi, bez niepokojącego chlupotania wody w kajucie.

- I „Legh II” ukołysze mnie niczym kołyska.

Nic jednak nie dzieje się dokładnie tak, jak zostało zaplanowane... 14 sierpnia Dumas poprosił kapitana brazylijskiego statku towarowego, by uprzedził konsula Argentyny o jego przybyciu. Ten natomiast spełnił obietnicę. Wiadomość rozniosła się i oto zamiast tak upragnionego odpoczynku czekała żeglarza kolejna nieprzespana noc. Przez całą noc bowiem marynarze świętowali na cześć Argentyńczyka. Następnego ranka, zanim jeszcze zdążył zdjąć stare spodnie i sweter z dziurami na łokciach, pojawił się tłum dziennikarzy. Jeden przez drugiego zadawali pytania, błyskały lampy aparatów fotograficznych. „Oryginalny strój godny fli-bustiera” - taki tytuł można było zobaczyć na pierwszej stronie jednej z dużych popołudniówek. Nadal tak samo ubrany Dumas spotkał się na obiedzie z konsulem Argentyny, merem oraz innymi wpływowymi ludźmi.

- Przez dwa tygodnie nic nie będę robił. Nawet łodzią zajmę się dopiero później.

Tak postanowił, gdy 26 sierpnia wieczorem, chwiejąc się ze zmę-

czenia, odprowadzał „Legha II” w oddalony zakątek portu. Mimo wojny świat o nim usłyszał - dostał telegramy z Buenos Aires i Montevideo. A w następnych dniach setki listów z Afryki Południowej. Wyrazy podziwu, gratulacje od dorosłych, nastolatków i dzieci. „Vito Dumas, zabierz mnie ze sobą”. Nie dał rady otworzyć wszystkich kopert. Wypełniał nimi szuflady. „Przeczytam te listy później, na morzu”. Jeden z nich upadł. Podniósł go, przeczytał. „Jestem córką i wnuczką holenderskich żeglarzy, uwielbiam morze. Proszę do mnie przyjechać. Nie poczuje pan wielkiej zmiany, mój dom znajduje się nad brzegiem Atlantyku”. List ukazywał obraz inteligentnej, wykształconej, interesującej kobiety. Pojechał do domu nad brzegiem Atlantyku. Drzwi otworzyła piękna blondynka, ciekawa pod każdym względem. Mieszkała sama, była wolna. Minęły dwa tygodnie niezapomnianego szczęścia. Blondynka okazała się kusicielką:

- Po co dalej płynąć? Dlaczego nie miałbyś tu zostać? Jeśli wolisz, przeniesiemy się na jedną z wysp archipelagu Seszele na Oceanie Indyjskim. Panuje tam cudowny klimat. Codziennie będziemy żeglować, możemy też robić dłuższe wycieczki...

„Nie mogłem - zapisał Dumas - ani obiecać, że zostanę, ani powiedzieć, że odpłynę”. Pewnej nocy opuścił jednak dom nad brzegiem Atlantyku.

- Do jutra, tak, do jutra.

Wiedział, że w rzeczywistości było to pożegnanie.

Awaria na dziobie została usunięta, kadłub odmalowany, a wanty przeplecione baranią skórą, by rdza nie zaatakowała żagli. W niedzielę wieczorem, 13 września, Dumas pakował z pomocą przyjaciół ostatnie zapasy żywności. Postanowił wyruszyć nazajutrz.

- Do jutra, dziękuję, bardzo dziękuję.

By opanować wzruszenie, zszedł do kabiny. Miał ściągniętą twarz. Po raz pierwszy - być może za sprawą miłości kobiety - szaleńcze przedsięwzięcie, jakiego się podjął, przytłaczało go zamiast podniecać. A w głowie słyszał, niczym puszczaną po wielekroć płytę, swój własny wewnętrzny monolog.

„Wytrzymałem 55 dni z Montevideo do Kapsztadu. Tym razem będę sam przez trzy miesiące, być może cztery. Zapowiada się, że 27 dni w miesiącu wiatr będzie wiał z siłą osiem, a niekiedy nawet dziesięć w skali Beauforta. Oznacza to 90 dni walki z zimnem, samotnością

i brakiem snu. A w nagrodę otrzymam cyklony na Morzu Tasmana, ponieważ mogę trafić tam w czasie, gdy rozpocznie się już na nie sezon.

Jeśli moja łódź znajdzie się w niebezpieczeństwie, nie mogę liczyć na żadną pomoc, gdyż okolice są bezludne i nieuczęszczane. Na moim szlaku napotkam tylko dwie wysepki, Saint-Paul i Amsterdam, ale wcale nie mam pewności, że je zobaczę, jeśli będzie zła pogoda.

Tak, wiem, że na wyspie Saint-Paul jest magazyn żywności i ubrań. Dzięki temu przetrwam tam kilka tygodni lub kilka miesięcy, a i tak później morskie ptaki zjedzą moje zwłoki. Czy był choć jeden statek, który z własnej woli dopłynął do tych pustych i lodowatych skał?

Gdybym zdecydował się płynąć tam, gdzie wieją pasaty, byłoby cudownie. Łagodne wiatry, ciepłe morze, wyspy z piaszczystymi plażami, które ocieniają palmy kokosowe".

Żeglarz pomyślał o Seszelach, rajskiej przyrodzie i miłości, której przez moment zaznał w pięknej willi nad brzegiem Atlantyku. Będzie musiał wziąć się w garść i pozostawić za sobą wspomnienia. Prawdziwe szczęście czekało na niego zupełnie gdzie indziej.

O trzynastej 14 września opuścił port w Kapsztadzie. Żegnali go przyjaciele, robotnicy, urzędnicy i żeglarze, zgromadzeni na molo: *Chee-rio, cheerio, cheeriol* Officer, stojący na mostku brytyjskiego okrętu, który właśnie wpływał na redę, odpowiedział na salut „Legha II”, stając na baczność. Wokół łodzi igrały pingwiny i foki. Morze było piękne. To ciągle jeszcze Atlantyk. Kapsztad leży ponad 50 kilometrów na północ od Przylądka Dobrej Nadziei, zwanego początkowo Przylądkiem Burz. Jak na ironię, żeglarz lubiący zmagania ze sztormem został na 50 godzin unieruchomiony przez ciszę już w okolicach portu w Kapsztadzie.

Było to 50 godzin niespokojnego czuwania. Okręty wojenne, ogromne masy stali, mijaly nocą przy zgaszonych wszystkich światłach niewielką łódź żaglową, niewidoczną w ciemnościach. W czasie wojny jakiegokolwiek oświetlenie było całkowicie zabronione. Jedynie głośny szum silników uprzedzał Dumasa o grożącym mu niebezpieczeństwie.

O dziesiątej rano 16 września wysoki i ciemny zarys Przylądka Dobrej Nadziei ukazał się wreszcie na tle stalowoszarego nieba. Od razu też pojawiły się olbrzymie fale. „Legh II” ruszył - pod wszystkimi żaglami - z maksymalną prędkością. Mimo coraz silniej odczuwanego braku snu Dumas pozostał przy sterze jeszcze jeden dzień i jedną noc. Starał się utrzymać blisko brzegu ze względu na rwący prąd, znoszący

prosto na południe. Panowały atramentowe ciemności, szalał sztorm. O świcie zniknął łód. Między chmurami, niczym ostatni znak „cywilizowanego” świata, pojawił się na moment bombowiec.

- Teraz idę spać.

Z wielkim trudem - wiatr był nadal bardzo silny - ściągnął grot. Przywiązał mocno ster, z jednej strony na sztywno, z drugiej - robiąc węzeł i zostawiając pewien luz. Tę empiryczną, wybraną niejako instynktownie technikę stosowała większość samotnych żeglarzy, zanim wynaleziono ster automatyczny. Niezależnie od tego, czy spał w dzień, czy w nocy, Dumas budził się kilkakrotnie, by sprawdzić, czy nieoczekiwany powiew wiatru nie wpłynął na zmianę kursu. Wieczorem 17 września zanotował w dzienniku: „Dzięki sztormowi *Legh II* pokonał 153 mile w ciągu doby. To wspaniałe”.

Rano 19 września Vito, który w nocy nie odpoczywał ani przez chwilę, zdecydował się zejść z pokładu. Gdy postawił pierwszy krok we wnętrzu łodzi, znalazł się w wodzie. Kolejny raz było jej pełno. Miał ochotę wyc z wściekłości.

- Nie wiem, skąd przyszło mi do głowy, by zanurzyć dłoń i do tknąć jej językiem. Woda była słodka. Rozlała się ponad połowa moich zapasów. Złącza nitowe dwustulitrowego zbiornika na dziobie nie wytrzymały uderzeń fal. Był to dla mnie cios, ale wolałem wylewać wodę słodką niż morską. Wiedziałem też, że nie zacznie się koszmar z po przedniego etapu.

Kilka godzin później wiatr osłabł.

- Tym lepiej, łódź będzie mogła odpocząć.

Zaledwie to pomyślał, poczuł niczym uderzenie w spłot słoneczny. Czy widzieliście kiedyś trąbę powietrzną na morzu? Ten szeroki słup ciemnej pary, który wiruje niczym turbina i wsysa wodę aż po chmury? Trąba jest zarazem przerażająca i fascynująca. Dumas dostrzegł trzy zbliżające się równocześnie od północy. Jak wysoko może znaleźć się niewielka, dziewięciometrowa łódź żaglowa i co z niej zostanie, gdy znów opadnie na morze? Spróbował zmienić kurs. A ponieważ prawie nie było wiatru, „*Legh II*” reagował straszliwie powoli. Mijały minuty pełne niepokoju. A potem ulga. Trąby przeszły mniej niż 500 metrów za rufą. Kolejna zmiana kursu.

- Oto, co mnie czeka na Morzu Tasmana, jeśli nie wyprzedzę cy klonów. Potrzebny mi sztorm!

Tak, sztorm. W owej chwili Dumas nie pragnął go z zamiłowania czy dla sportu. Traktował go jako środek umożliwiający osiągnięcie celu. Sztorm mógł okazać się jego sprzymierzeńcem. I wydawało się, że usłyszał tę prośbę. Horyzont nagle zniknął, łódź otoczyły huczące fale. Rozpryskiwały się, zalewając żeglarza, który trząsał się z zimna w kilku swetrach, kominiarce i sztormiaku. Fale zaczęły zresztą rozrywać mu ubranie. On zaś cieszył się osiąganą prędkością. Każdego wieczoru notował: 120, 130, 150 mil przebytych w ciągu jednej doby.

O świcie zdarzały się krótkie chwile wytchnienia. Dumas przygotowywał sobie wówczas filiżankę ciepłej czekolady, jadł daktyle i suchary grubo posmarowane masłem. Poza tym jadał jeszcze czekoladę w tabliczkach oraz przyjmował witaminy A i C, by uniknąć szkorbutu.

Dwanaście dni pędu podczas sztormu to także okres ogromnego napięcia. W pewnej chwili żeglarz zrozumiał, że dłużej już nie da rady - brak snu może zabić nawet najbardziej wytrzymałego człowieka.

Był na to jeden sposób - popłynąć kilka stopni dalej na północ. Niechętnie, ale ze świadomością absolutnej konieczności wyczerpany żeglarz zdecydował się wydostać na moment z lodowatego piekła. Trwało to kilka dni. Często pokazywało się słońce, termometr wskazywał nawet 20°C. „Niebieska barwa Oceanu Indyjskiego jest jaśniejsza od odcienia, jaki przybiera Atlantyk”. Do tej pory Dumas widział wyłącznie szarość i przydymioną czerń morza.

Wreszcie miał czas na sen. Na przygotowanie ryżu po hindusku czy ziemniaczanego purée. Na obserwowanie przez dłuższy czas dorady polującej na mniejsze ryby, podczas gdy w powietrzu nad nią zamarł olbrzymi albatros czekający na swój łup. Ileż tu przyjemności!

Człowiek, który zapragnął sztormów, nie miał prawa do zbyt wielu przyjemnych chwil. Pogoda zaczęła się psuć.

Najpierw, 30 września, pojawiły się niskie chmury. Nie było już bryzy. Albatrosy zniknęły wraz z wiatrem, który wiał teraz wysoko, ponad pułapem chmur. Tylko jeden ptak dotrzymywał wiernie towarzystwa Dumasowi od samego Kapsztadu - „gołąb kapsztadzki”, czyli niewielkich rozmiarów petrel. Leciał przed dziobem, przysiadł na wodzie, czekał na okruchy sucharów, a potem odlatywał, by znów pojawić się następnego ranka.

- Osiemdziesiąt mil, sześćdziesiąt mil, czterdzieści mil, trzydzieści pięć mil. Każdego dnia mniejsza prędkość. „Legh II” zaczyna się wlec.

Jeśli jeszcze dziś nie wezmę kursu na południe, pochłonie mnie ta cisza. A więc do dzieła!

Przyjemna żegluga trwała tylko kilka dni. I znów zimne, huczące, majestatyczne piekło. Niekiedy, opadając nisko w dolinę fali, Dumas zastanawiał się, czy łódź zdoła jeszcze wypłynąć. A jeśli kiedyś, może już tym razem, opadnie 3000 metrów w dół, na samo dno?

Aby osłonić się przed zimnem, żeglarz umieszczał gazety pomiędzy skórą a ubraniami, stale mokrymi i zeszywniałymi od soli. Przestał gotować. Najczęściej jadał zimny ryż (przygotował wcześniej dużą jego ilość), wymieszany z jadalnymi mięczakami lub zielonym groszkiem z puszki. Na zewnątrz temperatura nie przekraczała 4-5°C. W kajucie było około 12°C. Brakowało źródła ciepła, przy którym mógłby suszyć bieliznę lub ogrzewać przemarznięte ręce i stopy. Każdego wieczoru pił rum lub wódkę, długimi łykami, jak wodę.

Jedynym pocieszającym momentem był ten, w którym nanosił swoje położenie na mapę. Znów płynął szybko, ponad 100 mil na dobę. Co pewien czas odczuwał nagłą niepewność: „Czy wytrzymam do końca?”. Potem jednak wchodził na pokład i nie miał już czasu myśleć. Musiał działać, działać bez przerwy. Każdego ranka rozwijał grot, sprawdzał i ponownie wiązał węzły, a wszystko to w zimnie i wichurze. „Moje palce wykrzywają się niczym pazury bez czucia, są jak prawdziwe żeglarskie haki”. Przed łodzią pustka, jedynie zachmurzone niebo, biała piana i ogromne fale. Gdy zbyt mocno kołysało łodzią, woda zalewała kokpit, przelewała się z cynkowego zbiornika, rozlewała po dnie. Należało ją wybierać. Stało się to niemal rozrywką.

Powrót do steru. Padało, woda ściekała po bezanżaglu, skapywała po sztormiaku, moczyła kolana. Dumas wycierał ją machinalnie płóciennym pokrowcem od kompasu. Bez końca monotonicznie podśpiewywał te same słowa: „Które z nas zmęczy się pierwsze?”.

Wcześniej rano 24 października minął po prawej burcie wyspę Amsterdam. Tak naprawdę wcale jej nie widział, odgadł jedynie jej obecność po chmurach okrywających wulkaniczny szczyt.

„Opuściłem Kapsztad przed miesiącem i dziesięcioma dniami. A jednak moje kości nie zbieleją na tych nieprzyjaznych skałach”.

Każdego dnia odwiedzał go petrel. Łagodził nieludzką samotność. Żeglarz czekał więc codziennie na ptaka z nadzieją i niepokojem. Na okruchy sucharów rzucały się jednak także albatrosy. Przestraszony ich

mногоścią, krzykami i rozpiętością skrzydeł, „gołąb kapsztadzki” oddalał się, ale niedługo później wracał, by skorzystać z dogodnej okazji i porwać okruszek. Zdarzały się dni, gdy albatrosy się nie pokazywały, najwyraźniej zajęte czymś innym.

Był też inny ptak, mniejszy od petreła. Pojawiał się, zataczając koła z dużą prędkością, przechylając się raz na jedno, raz na drugie skrzydło. Potem, zupełnie jakby miał nagły zawrót głowy, muskał powierzchnię wody i wydawał się wspinać małymi nóżkami po grzbietach fal. Trwało to całymi dniami. Skąd przybywał? Kiedy odpoczywał i gdzie? Od dawna żeglarze nazywali go „ptakiem świętego Piotra”, gdyż - podobnie jak apostoł - chodził po morzu.

1 listopada. Cisza. Jak się wydaje, pierwszy z trzech spokojnych dni obiecywanych na mapie pogody. Siedząc w ciasnej kajucie, Dumas naszywał grubą igłą kilka łat na grot. Praca ta zajęła mu cztery godziny.

- Błogosławiłem te cztery godziny, gdyż pozwoliły mi dokonać cudownego odkrycia: wraz ze mną podróżowało inne żywe stworzenie.

Była to mucha. Skąd się wzięła? Czy urodziła się już na łodzi?

W pośpiechu, który wcale nie wydał mu się śmieszny, odczuwający samotność mężczyzna poszukał kostki cukru i położył ją na wyciągniętej dłoni. Po kilku sekundach wahania mucha usiadła na cukrze, pocierając z zadowolenia małe nóżki.

„Była to dobrze wychowana mucha. Nie należała do tych zuchwałych, które traktują nasz nos jak żerdkę. Polubiłem ją równie mocno jak gołębia kapsztadzkiego”.

Zgodnie z przewidywaniami 3 listopada pojawił się wiatr. Daleko mu jednak było do sztormowego. Niekiedy rano ukazywało się słońce. Mucha wylatywała wówczas na pokład, trzepotała skrzydłami, przysiadła na żaglu tam, gdzie padały promienie słońca. Gdy się chmurzyło, wracała do kajuty, w której Dumas zostawiał dla niej zawsze coś słodkiego.

- Dokonałem przeglądu zapasów. Zostało niewiele ponad 50 litrów wody. Mało. A poza tym za sprawą drewnianej baryłki, w której ją trzymałem, stała się brązowa. Przełałem ją do metalowego naczynia. W ładowni znalazłem butelkę pasteryzowanego mleka. Już dawno zdążyłem zapomnieć jego smak.

Po raz pierwszy od wypłynięcia z Kapsztadu Vito Dumas się ogolił.

- Powinienem był zachować brodę, która chroniła mnie przed zimnem. Ale to przyjemnie odnaleźć swą zwykłą twarz.

Wieczorem 10 listopada barometr gwałtownie ruszył w dół. Rano 11 listopada żeglarz obudził się po niespokojnej nocy i wyjrzał przez bulaj. Niebo było ciemnoszare, a na morzu tworzyły się spienione fale. Powoli, z obrzydzeniem, Dumas przygotował pliki gazet i umieścił je pod sztywną i szarawą bielizną. Ależ były zimne!

- No co, biedaku, myślałeś, że skończyła się niepogoda?

Przez cały dzień ciśnienie ciągle spadało, huczał wiatr, fale rozpryskiwały się o kadłub. Zbliżał się już wieczór, gdy po krótkiej chwili względnego spokoju czarne chmury, tworzące prawdziwe zawirowanie, otoczyły łódź. Olbrzymia fala - niczym ręka - uniosła ją wysoko. Żeglarz, który nigdy jeszcze czegoś takiego nie widział, uczeplił się steru i zaczął modlić do świętej Teresy. „Legh II” opadł w dolinę fali ze straszliwym hałasem, ale się nie wyrzucił. W kajucie zapanował chaos: potłuczone szkło, porozrzucone książki, poprzerywane liny. Biblioteczka, choć dobrze umocowana, wpadła na przeciwległą ścianę. A mucha, niestety, więcej się już nie miała pokazać. Zniknęła wraz z cyklonem - gdyż był to właśnie cyklon. Często uświadamiamy sobie to dopiero po fackie.

Wieczorem 13 listopada, gdy od południowo-zachodniego wybrzeża Australii dzieliło go już tylko 130 mil - nie więcej niż szerokość cieśniny La Manche w najszerszym miejscu - Dumas zanotował: „Trzeba by najwyższej konieczności, naprawdę najwyższej, bym zboczył z drogi i wpłynął do portu. Jutro lub pojutrze będę miał za sobą przepłynięcie praktycznie całego Oceanu Indyjskiego. Podtrzymuję jednak swoją decyzję: tylko jeden etap od Kapsztadu do Nowej Zelandii”. Pozostało mu jeszcze do pokonania niemal 3000 z 7400 mil, jakie liczyła cała trasa, czyli ponad jedna trzecia.

Morze nigdy nie jest takie samo, morze zawsze zaskakuje. W regionie, w którym Dumas spodziewał się wyłącznie sztormów i cyklonów, zdarzały się okresy ciszy. Odpychając od siebie kłopoty (miał coraz mniej wody, bolały go dżiąsła mimo stałego przyjmowania witaminy C), przypominał sobie chińskie przysłowie: „Aby przebyć tysiąc mil, trzeba zacząć od zrobienia pierwszego kroku”.

Wkrótce jednak przestał się posuwać do przodu. Dziesięć dni niemal całkowitego bezruchu w miejscu, z którego wydawało się zniknąć życie. Nie było już albatrosów, zamilkły ich wrzaski i kłótnie, nie budziły po-

dziwu długie skrzydła. Wśród rozkołysanych fal nie ukazywały się już morświny. Ani śladu wieloryba, takiego jak ten, który pewnej nocy omal nie przewrócił łodzi, gdy zbytnio się zbliżył, zaciekawiony. Aby go od-gonić, Dumas musiał się posłużyć lampą elektryczną. Ileż by teraz dał, by usłyszeć znów jego oddech! I jeszcze „gołąb kapsztadzki”... Lepiej o nim nie myśleć, lepiej stracić poczucie czasu.

„Spokój, wieczność, cisza. Czuję się nierzeczywisty. Dobrze mi znane przedmioty wydają się martwe. Martwy jest też pewnie *Legh II*, martwy świat, martwy jestem ja sam. Czy stracę rozum?”

Pewnego dnia - było to 23 listopada - usłyszał trzepotanie skrzydeł w pobliżu łodzi. Gołąb kapsztadzki! „Ależ to on, ten sam, siada na dziobie, czeka na suchary”.

Nazajutrz dało się słyszeć w oddali donośne dyszenie wielorybów, „podobne do odgłosu kul spadających na morze”. Powracało życie, powracał wiatr, przynosząc chmury, ciemnobrązowe, brzydkie, ale użyteczne. „Niech zacznie się tak upragniona burza”. Deszcz, błyskawice, podmuchy wiatru dochodzącego do 100 kilometrów na godzinę. Łódź mknęła teraz pod wszystkimi żaglami przez dwie doby z rzędu. Koniec ze snem. Zerwała się lina mocująca bukszpryt, trzeba było ją zastąpić, dostając się poza dziobnicę. Niczym dziwaczny posąg na dziobie, Dumas w utrudniającym ruchu sztormiaku, z dwoma nożami przywiązanymi do rąk, zniknął wśród fal i wynurzał się, ociekając wodą. Bramsel, zerwany przez wiatr, uderzył go w twarz. To prawdziwy cud, że go nie zranił. Kolejna próba naprawy. „Wreszcie udało mi się skończyć i znów poczułem pod stopami twardość pokładu, łagodne ciepło kajuty. Nie ma jak względność rzeczy. Myję zakrwawione ręce i wsuwam nowe gazety pod zmoczoną bieliznę”.

Po sztormie pojawiły się zmienne wiatry, na przemian wychodziło słońce i opadała mgła. Nocą nad powierzchnią morza unosiły się duże świetliste smugi - był to przedziwny, kłębiący się i falujący bezmiar mikroskopijnych żyjątek. Dumas miał wrażenie, że płynie po żarze z ogniska. Aby oszczędzać wodę pitną, do przygotowywania potraw używał wody morskiej i stale doskwierało mu pragnienie. Szkorbut zaś sprawiał, że bolały go całe usta.

- Och, jakże chciałbym już ujrzeć Tasmanię!

W nocy 9 grudnia pojawiły się na wschodzie wielkie promienie, na niebie otwierał się i zamykał niezwyklej urody wachlarz. Była to zorza

polarna, będąca niczym tajemniczy blask miasta wznoszącego się w królestwie lodów. Ileż było w niej piękna! Do tej pory, w strefie Ryczących Czterdziestek, gdzie niebo tak często bywało czarne, Dumas nie miał okazji podziwiać tego zjawiska.

Wreszcie 10 grudnia o świcie wśród mgły na wschodzie dostrzegł ląd - był dokładnie tam, gdzie się go spodziewał. Czy to Tasmania?

- Wkrótce zostanie mi już tylko 60 mil do portu w Hobart. Jeszcze jeden dzień żeglugi. A w porcie znajdę słodką wodę, świeżą żywność, owoce.

Ale od razu odezwał się w nim człowiek obdarzony niezłomnym charakterem:

- Nie, nie zrobię postoju. Podejmę jeszcze jeden wysiłek.

Ten jeszcze jeden wysiłek to 1200 mil morskich, ponad 2000 kilometrów morzem, w okrutnym zimnie, wśród sztormów Ryczących Czterdziestek. Późnym popołudniem 12 grudnia niebo stało się fioletowe, a wieczorem zupełnie czarne. Zapowiadał się kolejny cyklon. Po raz pierwszy Dumas nie miał ani silnej woli, ani energii, by ściągnąć grot. Pierwsze uderzenia były tak gwałtowne, że stary maszt zadrżał i zatrzęszczał. Czy wytrzyma?

Żeglarz nie położył się spać przez całą noc. Nie miał siły zwinąć grota, musiał więc pozostać przy sterze. Miał majaki na jawie. Widział przed dziobem miasta w ruinie, na przemian pojawiające się i znikające. Wydawało mu się, że spada z rusztowania. Wyobrażał sobie, że przepływa pod metalowym mostem. „Legh II” posuwał się do przodu zygzakiem. W nagłym przypiływie świadomości Dumas rozumiał, że zginie, jeśli nie położy się spać. Najpierw jednak musiał ściągnąć żagiel.

„Nikt nie zrozumie, jak bardzo cierpiałem”. Rzucany z jednego końca łodzi na drugi niczym szmaciana lalka, poraniony, pokryty siniakami, Dumas nie potrafił opanować płótna, nie udawało mu się przydusić go do pokładu. Ile czasu trwała ta męczarnia? W końcu chwila wytchnienia w cierpieniu, uczucie ulgi, wewnętrzny spokój, szczęście. Dopiął swego. Po przekroczeniu progu kabiny całkowicie wyczerpany zwałił się na koję.

16 grudnia pozostało już tylko mniej niż 160 mil do przylądka Providence, wysuniętego najdalej na południe punktu na Wyspie Południowej, większej z dwóch dużych wysp tworzących Nową Zelandię. Celem nie był jednak ów przylądek, lecz miasto Wellington na Wyspie Północnej. Oznaczało to 640 mil więcej.

Vito Dumas był naprawdę zawzięty. Działała bolały go tak bardzo, że nie mógł jeść sucharów. Sztormiak, cały w strzępach, nie pełnił już dobrze swej funkcji. Ale to nieważne, byle płynąć dalej. Tego samego dnia musiał stawić czoło trzeciemu cyklonowi. Najpierw wściekły żywioł, potem budząca zdumienie cisza - było to oko cyklonu - a później znów szalejący żywioł. W trakcie trzeciego aktu pełne zaskoczenie: pojawił się „gołąb kapsztadzki”. Jak zawsze ten sam. Dumas rozpoznawał jego upierzenie, dziwnie przyjazne oczy. Jak to możliwe, że ptak dotarł aż tutaj? Usadowił się na dziobie łodzi, tak jak zwykle, czekał na okruchy. Dumas miał suchara w kieszeni postrzępionego sztormiaka, rzucił ptakowi, ten go rozłupał i oddalił się z dużym kawałkiem w dziobie. „Gołąb kapsztadzki” nie odleciał, został dosłownie wessany ukośnie przez powietrze, z niewiarygodną wprost prędkością. Zabił go cyklon? Nie wiadomo, w każdym razie żeglarz więcej go już nie zobaczył. Żegnaj, drogi towarzyszu podróży.

Dumas płynął szalenie odważnie: „Ustawiam łódź jak najbliżej wiatru, tyłem do fali, która z hukiem unosi mnie z zawrotną prędkością. Powtarzam ten manewr aż do całkowitego wyczerpania, do wczesnego ranka 18 grudnia, gdy wiatr przycicha”.

Sztormowa noc 23 grudnia. I przełomowa, gdyż Dumas, pragnąc znaleźć przylądek Farewell, najdalej na północ wysunięty punkt Wyspy Południowej, wziął kurs na łąd. Nie dostrzegł ani jednej latarni morskiej, po prostu nic nie widział.

- Pomyślałem, że jeśli zrobiłem choćby najmniejszy błąd w obliczeniach, roztrzaskam łódź o skaliste wybrzeże.

Świt 24 grudnia. Zaczynał się nowy dzień. Nie dało się to jednak prawie zauważyć, gdyż niebo było tak ciemne i zachmurzone, że widoczność spadła drastycznie. O godzinie 16 żeglarz zobaczył w końcu łąd.

- Był bardzo blisko, nie dalej niż 500 metrów. Niemal dokładnie tam, gdzie przewidziałem. Czekwały mnie jeszcze dwa dni trudnej je gługi w Cieśninie Cooka, rozdzielającej wyspy. Przenikliwe zimno, niskie chmury, które znikwały, kłębiąc się nad stokami gór. Przyglądałem się wrogiej przyrodzie, której zwyrodniała bujność wydała mi się niemal prehistoryczna. Nie widziałem ani jednego światła, dopóki nie dotarłem do małej wysepki Stephens.

Rankiem 26 grudnia ukazały się wysokie szczyty Wyspy Północnej, wyglądające wspaniale na tle czystego błękitu nieba. Tego samego dnia,

o godzinie 16, po 130 dniach spędzonych na morzu, Dumas znalazł się blisko wejścia do portu w Wellingtonie. Jak widzieliśmy, miał pewne kłopoty z dotarciem do brzegu.

Jak Vito Dumas mógłby nie spotkać się z entuzjastycznym przyjęciem w Wellingtonie, gdy dowiedziano się o jego wyczynie? Żeglarz spędził tam miesiąc. Mimo powszechnego lęku przed wojną, stał się gwiazdą. Podobnie jak w Kapsztadzie, pisały o nim gazety, dziewczęta zatrzymywały go na ulicy, wyciągały pamiętniki lub kartki z zeszytu:

- *Autograph, please, mister Dumas!*

I tak jak w Kapsztadzie, również tutaj dostał mnóstwo listów. „Zapraszamy. Może pan pozostać u nas, jak długo pan tylko zechce”. Nie wiadomo, czy był wśród nich jakiś kusicielski liścik od blondynki lub brunetki. Dumas nigdy o tym nie wspomniał, ale być może sam sobie nie ufał, odrzucił bowiem wszystkie propozycje gościny. Przez cały pobyt spał w ciasnej i niewygodnej kajucie na „Leghu II”. Odwiedził natomiast mesy oficerskie na większości brytyjskich i amerykańskich okrętów wojennych obecnych w porcie. Podczas tych licznych obiadów i kolacji otrzymał od oficerów marynarki wiele dowodów szacunku dla swojej odwagi i umiejętności. W zamian za cztery wypite wspólnie z żeglarzem butelki whisky marynarze amerykańscy doprowadzili do porządku jego łódź.

30 stycznia 1943 roku, obsypany prezentami, Dumas wypłynął znów na morze. Po szkorbcu nie pozostał już ani ślad - był w doskonałej formie, a jego serce przepelniała radość. „Miałem za sobą znaczną część skrajnie trudnej trasy, pełnej niebezpieczeństw, walki, niepokoju i przypływów wiary. Etap Wellington-Valparaíso praktycznie zakończy moją podróż dookoła świata”.

Trasa Wellington-Valparaíso to 5000 mil morskich, czyli ponad 9000 kilometrów, bez postoju, bez żadnej wyspy po drodze. Dumas pokonał tę odległość w 71 dni. W tym czasie jedynie dwukrotnie doszło do nieprzewidzianych wydarzeń. Pierwsze przytrafiło się w trakcie sztormu, który rozpoczął się, gdy tylko zdążył opuścić redę. Żeglarz dostrzegł, że „Legh II” nabiera wody. Podczas odcumowywania uderzył w betonowy słup - wydawało się, że nic się nie stało, a jednak... Tym razem nie irytował się, nawet się nie dziwił. Przecież to zupełnie normalne, że łódź, która płynie dookoła świata wzdłuż słynnych Ryczących Czterdziestek,

przecieka. Po prostu trzeba wypompować wodę. Nie, lepiej ją wybrać. Dumas napisał, że nawet gdy pompa dobrze działała, wolał sam czerpać wodę. Każdy ma swoje dziwactwa.

Drugi wypadek nastąpił 15 lutego. Żeglarz, chodząc tam i z powrotem po pokładówce, wpadł do luku, zupełnie jak przechodzień, który nie zauważył otwartego wejścia do kanału ściekowego. Było to niewybaczalne roztargnienie - chyba że zgodzimy się, iż kiedyś musi się wyczerpać zdolność uwagi, napinanej nieustannie od ponad siedmiu miesięcy. Na skutek upadku Dumas odczuwał stały ból w żebrach rzekomych. Aż do końca podróży - przez miesiąc - nie mógł się całkowicie wyprostować ani głęboko odetchnąć.

Poza tymi dwoma zdarzeniami nic niezwykłego się nie stało. Naprzemiennie występowały gwałtowne burze, które - jeśli nie jesteśmy wilkami morskimi - mogłyby wydać się straszliwe, oraz okresy względnego spokoju - my uznalibyśmy, że morze było bardzo wzburzone. Zdarzyło się też kilka spokojnych i słonecznych dni, które pozwoliłyby nam zrozumieć, dlaczego Magellan nazwał ten ocean *Mar Pacifico*. Przez tych kilka niesztormowych dni Dumas - zrozumiemy to, czytając jego dziennik - nudził się i tłumił w sobie niecierpliwość. Nie tylko dlatego, że chciał szybciej dopłynąć do celu. Męczyło go również to, że nie może się po raz kolejny sprawdzić. Jeśli nie musiał walczyć z żywiołem, nie miał okazji wykazywać się niewiarygodną wytrzymałością i żeglarską biegłością, nabytą w dość krótkim czasie. Nie była to z jego strony fanfaronada ani poza - nie podejmowałby stale takiego ryzyka. Mówiłem już, jak sądzę, że w przeciwieństwie do wielu innych samotnych żeglarzy Dumas w żadnym razie nie był mizantropem. Wprost przeciwnie - łatwo nawiązywał przyjaźnie, lubił kontakty z ludźmi, okazywał im więcej serdeczności, niż zdarza się nam zazwyczaj spotykać w życiu społecznym lub zawodowym. Gdy zbliżał się do przylądka Horn, w pełni świadomy, że po raz kolejny wystawia się na największe ryzyko, napisał w dzienniku następujące słowa: „Zacząłem w końcu myśleć, że szukam śmierci”.

Oto interesujący przypadek: ten niezwykle zrównoważony, dobry, miły człowiek doszedł ostatecznie do przekonania, że najprawdopodobniej szuka śmierci. Czy to przemówiła hiszpańska krew, krew matadorów, śmiało stawiających czoło bykowi i nieliczących się z własnymi ograniczeniami? Być może tak, być może nie. Ja sam znałem innego żeglarza, pływającego w pojedynkę, który był bardzo towarzyski, serdeczny i przy-

jażnie nastawiony do innych, a mimo to, tak jak Dumas - choć nigdy o tym nie mówił - szukał śmierci. I znalazł ją, tak jak chciał, na morzu (podczas gdy Dumas zmarł we własnym łóżku). Był to William Willis. Mówiłem o nim w części poświęconej Pacyfikowi *. Nie miał on żadnych hiszpańskich przodków - jego rodzina pochodziła z Niemiec. A zatem? Czy miłość do morza może niekiedy być jak narkotyk? Czy odważny człowiek, wykorzystujący maksymalnie swoje możliwości, może podświadomie zechcieć zatracić się w tym rozległym pierwotnym żywiole? Na to pytanie niech szukają odpowiedzi psycholodzy i psychiatrzy, my zaś powrócmy do Dumasa, żeglującego na swej łodzi.

Był ranek 10 kwietnia. Żeglarz obudził się wcześniej, podenerwowany, spięty, wzruszony, niecierpliw. Jeśli jego obliczenia były prawidłowe - a takie okazywały się zawsze do tej pory - powinien wkrótce dojrzeć latarnię na przylądku Curaumilla, niedaleko wejścia na redę w Valparaiso. Tymczasem gęsta mgła ograniczała widoczność do 30 metrów. Zanikł wiatr, żagle zwisły. „Legh II” zastygł w bezruchu. Od czasu do czasu dało się słyszeć przytłumione wycie syreny, z daleka dochodził odgłos silnika. Na szarej wodzie pojawiały się ślady niewidocznych statków. Całkowite odizolowanie unieruchomionej łodzi trwało dwie doby. Czytając opowieści żeglarzy pływających po oceanach, zauważamy, że dziewięciu spośród dziesięciu napotyka u kresu podróży podobne trudności. Tak jakby łąd nie chciał ich przyjąć z powrotem, jakby mówił: „Zbyt długo cię tu nie było”. Niekiedy łąd potrafi nawet zabić powracającego, tak jak Erica de Bisschopa na wyspie Rakahanga i wielu innych.

Ziemia nie zabiła Dumasa, chciała tylko - i to nie po raz ostatni - rozgniewać go, upokorzyć. „Legh II” wpłynął w końcu do portu w Valparaiso, holowany przez jednostkę marynarki chilijskiej. Nie miało to jednak większego znaczenia wobec niekończących się, burzliwych owacji, jakimi kontynent południowoamerykański przywitał swojego syna.

Przylądek Horn. Dumas myślał o nim codziennie podczas 71 dni podróży z Wellingtonu do Valparaiso. Stało się to swojego rodzaju obsesją. Nie przestał o nim myśleć i mówić również przez miesiąc, który

* Patrz część *Pacyfik*, rozdział 12 „Człowiek opętany morzem”.

spędził w Valparaiso, serdecznie przyjmowany, otaczany podziwem, rozpieszczany.

- Dlaczego chce pan opłynąć przylądek Horn? Dlaczego nie wróci pan do domu samolotem, powierzając łódź jednemu ze statków towarowych? A przede wszystkim, dlaczego chce pan zrobić to teraz, w samym środku zimy? To najbardziej niebezpieczna pora roku.

- Nieprawda. Proszę zajrzeć do księgi locji. W okolicach przylądka Horn wiatry są najmniej gwałtowne wówczas, gdy słońce znajduje się najniżej na horyzoncie. Nie dziwcie się więc, że chcę skorzystać z okresu względnego spokoju.

Czy Dumas mówił szczerze? Chilijskie lub argentyńskie księgi locji nie są wcale tak optymistyczne i samotny żeglarz miał się zmierzyć w pobliżu ciemnych skał z jak najgorszą pogodą. Czy nie okazywałyby jednak niezadowolenia, gdyby już przed wypłynięciem był pewien, że napotka względnie dobre warunki meteorologiczne? Problem opłynięcia przylądka Horn nie był jednak taki prosty.

Na ścianie kajuty „Legha II” znajdował się podpis „Al Hansen”. Był to skandynawski żeglarz, który w 1934 roku, gdy na półkuli południowej panowała zima, opuścił estuarium La Plata na pokładzie „Mary Jane”, łodzi mającej 10,8 metra długości. Zamierzał opłynąć przylądek Horn w kierunku wschód-zachód, czyli walcząc z szalejącymi tam wiatrami. Opowiadałem już gdzie indziej, jak wielcy żeglarze dokonywali tego wyczynu, przy czym zajmowało im to dwa miesiące, a jednemu nawet 83 dni. Minięcie tego przylądka w tym samym kierunku na pokładzie niewielkiej łodzi było dziesięciokrotnie bardziej zuchwałe aniżeli to, co chciał zrobić Dumas. Al Hansen zrealizował swoje plany. Niedługo później zabłądził na chilijskim wybrzeżu. Jego podróż z Montevideo trwała 100 dni.

Podpis Ala Hansena znalazł się w kajucie „Legha II” dlatego, że żeglarz ten zaprzyjaźnił się później z Dumasem. Towarzyszył mu w wyprawach do stoczni w Buenos Aires, doradzał podczas budowy „Legha II”. I właśnie wówczas na znak przyjaźni i dla zachęty umieścił swoje nazwisko na ścianie. Osiem lat później podpis nadal tam był. Dumas patrzył nań codziennie, traktując jako swojego rodzaju przekaz z innego świata.

- Wiedziałem, że jeśli zdołam przepłynąć z zachodu na wschód, moje osiągnięcie nie dorówna wyczynowi Ala Hansena.

Ale choć zawsze pragnął dokonać czegoś więcej, nigdy nie próbował - podczas swoich późniejszych wypraw - minąć półwyspu Horn ze wschodu na zachód. Wyrzeczenie to musiało być specyficznym poświęceniem w imię przyjaźni.

Gdy Dumas szykował się do opuszczenia Valparaiso, ktoś zadał mu pytanie:

- Dlaczego nie zostawi pan tutaj swojego dziennika pokładowego? Byłoby szkoda, gdyby tak cenna relacja zaginęła.

Ton miał być w zamierzeniu jak najbardziej przekonywający i równocześnie pozbawiony zabarwienia emocjonalnego, sens tej wypowiedzi był jednak jasny. Dumas udał, że nie rozumie.

Przez miesiąc sypiał na łładzie, w prawdziwym łóżku. 30 maja znów znalazł się na pokładzie łodzi, zszedł do kajuty i ucałował ścianę, tę, na której pozostawił swój podpis Al Hansen. Na nabrzeżu tłum przyjaciół wymachiwał rękoma na pożegnanie.

- Aby uniknąć prądu, który od Valparaiso do Cieśniny Magellana znosi łódź ku lądowi, postanowiłem płynąć szlakiem dawnych kliperów, daleko na pełnym morzu, a później głęboko na południe.

Ominięcie przylądka Horn z zachodu na wschód jest łatwiejsze niż opłynięcie go w przeciwnym kierunku, gdyż niemal zawsze wiatry popychają łódź - zamiast utrudniać jej posuwanie się do przodu. Są jednak, zwłaszcza zimą, bardzo silne i porywiste, sprawiając, że żeglarza zalewają co chwila tony lodowatej wody. Ryczące Pięćdziesiątki w okolicach przylądka Horn rzadko bywają bardziej przyjazne niż Ryczące Czterdziestki. Krótkie dni, zachmurzone niebo, słaba widoczność, a podczas niekończących się nocy spadek temperatury do minus 15-20°C. W tym ciemnym chaosie dryfują olbrzymie góry lodowe, które oderwały się od antarktycznej ławicy lodowej. Pewnej nocy Dumas omal nie udusił się na pokładzie łodzi, kurczowo uczepony bezanmasztu i nieustannie zalewany masami wody. Codziennie był bliżej najbardziej bezlitosnych regionów oceanu. W tych dniach zapisał: „Przyszło mi do głowy, że istotnie szukam śmierci”.

- Wieczorem 21 czerwca burza rozszalała się jak nigdy dotychczas, ściągnąłem grot, przywiązałem ster i zszedłem do kabiny. Wedle moich obliczeń o północy miałem minąć po lewej przylądek Horn.

Leżał na koi, gdy o północy został nagle - niczym za sprawą wybuchu - rzucony na przeciwległą ścianę. Trafiał twarzą w bulaj, poczuł

straszliwy ból wypełniający całą głowę. Na kilka chwil niemal stracił przytomność, później znalazł w sobie dość siły, by na czworaka poszukać opatrunku. „Chciałem zatrzymać krwotok, który najprawdopodobniej trwał już pół godziny”. W miarę gdy wracała mu świadomość, zaczął ostrożnie obmacywać piekielnie obolałą twarz. Nie, nie stracił oka. Miał jedynie rozcięty łuk brwiowy i złamany nos. Minął też przyłodek Horn.

Następnego ranka był już na Atlantyku. Jak wielu z tych, którym udało się opłynąć ów nielitościwy cypel, nawet go nie zauważył. „Płacze. Smutek, radość, wdzięczność. Jestem pewien, że pomogli mi wszyscy ci, którzy podjęli tę próbę i ponieśli porażkę, którzy polegli w tej walce”.

Dlaczego nie? Dlaczego nie przywołać w wyobraźni wszystkich tych, którzy poszli na dno, całej tej wielkiej armii, naraz wynurzającej się z wody, by tysiącem wyciągniętych rąk zamknąć drogę śmierci? „Nie, tylko nie ten!”. Zapytajcie rozbitków, cudem ocalałych z katastrofy morskiej, żeglarzy, którzy - płynąc w pojedynkę lub w większej grupie - czuli się bliscy zguby wśród straszliwych uderzeń spienionych fal, w porywach bezlitosnego wiatru. Zapytajcie ich, czy zawsze byli sceptyczni. Wiemy, że Dumas nie był.

7 lipca 1943 roku Vito Dumas przybył do La Platy, argentyńskiego portu, położonego na południowym wybrzeżu estuarium Plata. Opuścił ojczyznę przed rokiem i dziewięcioma dniami. Zakończył szalony rejs dookoła świata wzdłuż Ryczących Czterdziestek*. Za kilka dni - po osadzeniu łodzi na mieliźnie u argentyńskiego wybrzeża, co stanowiło ostatnią szykanę ze strony lądu, ponad który żeglarz przedkładał morze - Vito Dumas dotarł do Montevideo, a następnie do Buenos Aires, swojego rodzinnego miasta, gdzie przywitano go dziesięć razy huczniej niż w Valparaíso. Później wyruszył na „Leghu II” w kolejne rejsy. Koło, jakie zatoczył wokół naszego globu, pozostało jednak jego najwspanialszym osiągnięciem. A nad Oceanem Indyjskim, gdzie wydarzyło się tak wiele dobrego i złego, jaśnieje świetlisty krąg jego odwagi, żeglarskiego kunsztu i szalonego, bezinteresownego wysiłku.

* Patrz mapa na str. 448.

MORZA POLARNE

„Najlepsi oficerowie i marynarze...”

Rok 1815. W rozległym biurze Admiralicji w Londynie młody urzędnik, siedzący przy niewielkim stole, pisze pilnie pod dyktando. John Barrow, przechadzając się tam i z powrotem, dyktuje swą *Chrono-logical History of Voyages in the Arctic Régions*, która ukaże się drukiem w następnym roku.

- Uważa się powszechnie, że wyprawy arktyczne wykształciły lepszych oficerów i marynarzy niż najprawdopodobniej gdziekolwiek indziej w Senior Service.

„Senior Service” to zawsze Royal Navy, czyli Brytyjska Marynarka Wojenna. John Barrow, mężczyzna o pięknej pociągłej twarzy i niebieskich oczach, ma na sobie czarny surdut, białą koszulę z szerokim kołnierzem i czarny jedwabny krawat. Stanowi uosobienie angielskiej elegancji. Można to również powiedzieć o jego stylu, a nawet o oksfordzkim akcencie. Sir John - Barrow otrzymał bowiem tytuł szlachecki - pochodzi z bardzo biednej rodziny. Jako dziecko pracował w odlewni w Liver-poolu. Był też marynarzem na wielorybniku. Wszystko, co osiągnął, zawdzięcza samemu sobie, swojej niespożytej energii i - między innymi - naturalnej dystynkcji. Został sekretarzem Admiralicji, założył Królewskie Towarzystwo Geograficzne (*Royal Geographical Society*) i przez pierwszą połowę XIX wieku był głównym inicjatorem wypraw polarnych.

„Najlepsi oficerowie i marynarze...” - powiedział Sir John. Trudno się z nim nie zgodzić, jeśli spróbujemy wyobrazić sobie nieco dokładniej warunki, w jakich przez dziesięć wieków ludzie docierali coraz bliżej biegunów. Nie byli to wyłącznie marynarze, gdyż należało też pokonywać pieszko pływające pola lodowe oraz pokryte śniegiem i lodem obszary

Antarktyki. Relacje dotyczące zdobywania biegunów, zamieszczane na początku XX wieku w gazetach codziennych i czasopismach, pasjonowały wielką rzeszę czytelników. Zainteresowanie to przetrwało bardzo długo. Ja sam, będąc dzieckiem - a było to w czasie pierwszej wojny światowej - pochłaniałem kolejne zeszyty z serii poświęconej polarnej epopei. Ze ściśniętym gardłem czytałem, jak Oates, jeden z uczestników wyprawy Scotta na biegun południowy w 1912 roku, opuścił namiot, w którym trzęśli się z zimna jego towarzysze, na w pół umarli z głodu:

- Wychodzę. Być może pobędę nieco dłużej na zewnątrz.

Myślał wówczas: „O jednego mniej do wyżywienia, być może pozostali przeżyją”. Nigdy więcej go nie ujrzano.

W dziejach ekspedycji polarnych zdarzały się nie tylko akty heroicznego altruizmu, a początki tych wypraw wcale nie były bezinteresowne. Ludzie kierowali się ku kołom polarnym, a następnie je przekraczali, by łowić i polować lub by znaleźć nowe siedlisko, tak jak wojowniczy wikingowie wygnani z Norwegii. A przed nimi i po nich Baskowie oraz Celtowie, którzy polowali na wieloryby i łowili dorsze niedaleko Nowej Fundlandii lub u wybrzeży Labradoru. Zuchwali i bezwzględni śmiałkowie, obdarzeni niebywałą wprost odpornością fizyczną, zapuszczali się daleko na południowe morza, polując na wieloryby i zabijając mnóstwo fok. Niewiele wiemy o tych pionierach, gdyż wcale im nie zależało, by inni poznali ich łowiska oraz rejony polowań, a ponadto większość ich nie umiała ani czytać, ani pisać.

Przez długie lata bywało tam bardzo wielu rybaków i myśliwych, ale w owym czasie ani razu nie pojawiła się w tym regionie prawdziwa ekspedycja. Pierwsze zorganizowane wyprawy, złożone z ochotników, udające się w kierunku Oceanu Arktycznego - zaczęły bowiem od niego - miały tę samą przyczynę co podróże w nieznaną podejmowane przez Kolumba, Vasco da Gamę czy Magellana. Była nią chęć zdobycia złota, przypraw i innych legendarnych bogactw Wschodu.

W 1530 roku londyński kupiec Robert Thorne tak pisał do króla Henryka VIII: „Nasz handel podupada, gdy tymczasem Hiszpanie i Portugalczycy bogacą się. My również powinniśmy udać się do Indii, wybierając jednak inny szlak niż te, którymi zawładnęły Hiszpania i Portugalia, mające błogosławieństwo papieża. Jeśli arktyczne morze jest żeglowne, kierując się najpierw na północ, a następnie z powrotem na południe, dotrzemy krótszą drogą do wysp obfitujących w przyprawę”.

Warto zwrócić uwagę na genialną, jak na ówczesną epokę, intuicję geograficzną owego kupca. Pierwszym statkiem, któremu uda się przebyć trasę proponowaną przez Thorne'a, będzie amerykański okręt podwodny „Nautilus”. Dokona tego w 1958 roku, przepływając jednak pod polem lodowym, czego w XVI wieku nie umiano sobie nawet wyobrazić. Wszyscy żeglarze, którzy kierowali się w stronę bieguna, natykali się na prastare zwały lodu. Nie mieli wówczas innego wyboru - musieli je opłynąć.

Należało udać się na wschód czy na zachód? Przez trzy wieki wszystkie ekspedycje arktyczne miały jeden cel: przetarcie szlaku na północny wschód i na północny zachód. Nie próbujemy wyliczać wszystkich śmiałków - byli to w większości Anglicy - którzy w latach 1535--1550 wypływali w stronę koła podbiegunowego i albo znikali na zawsze, albo wracali, oznajmiając: „Łódź jest wszędzie, nie sposób go pokonać”. W 1551 roku doszło do pierwszej dobrze zorganizowanej wyprawy. Najpierw jednak zasiadło przy stole w Londynie kilku mężczyzn, którzy zdecydowali:

- Potrzebujemy funduszy. Założymy towarzystwo akcyjne.

Założycielami byli: geograf Richard Hakluyt, jego kuzyn także imieniem Richard, który był „prawnikiem i jednocześnie specjalistą od towarów”, John Dee, matematyk z Cambridge, a także Sebastian Cabot, syn żeglarza Johna Cabota. Towarzystwo otrzymało, zgodnie z obyczajami ówczesnej epoki, precyzyjną i zarazem barwną nazwę „The Company of the Merchant Adventurers for the Discovery of Régions, Dominions, Is-lands and Places Unknown”. Sebastian Cabot, który stanął na jego czele, wyłożył niezwłocznie swój punkt widzenia:

- Mój ojciec dotarł w 1497 roku do wybrzeży Labradoru, nie znalazłszy możliwości przepłynięcia dalej w tym kierunku. W latach 1534-1542 nie zdołał tego również dokonać Francuz Jacques Cartier. Lepiej więc podjąć próbę skierowania się na północny wschód, tym bardziej że nasze wysiłki i wydatki nie pójdą całkiem na marne, nawet jeśli ekspedycja nie dotrze do Pacyfiku. Nasi kupcy będą mogli prowadzić handel z północną Rosją, zamieszkiwaną przez cywilizowane ludy.

Anglia eksportowała wówczas przede wszystkim wełnę, oleje, barwniki i rozmaite wyroby rzemieślnicze. Anglicy żeglarze poznali Ocean Arktyczny jedynie do Przylądka Północnego, tak więc kierujący towarzystwem kupców żadnych przygód opierali swoje przekonanie o istnieniu „cywilizowanych ludów” wyłącznie na relacjach rosyjskich rybaków.

Sir Hugh Willoughby, którego wybrano na szefa wyprawy, był wspaniałym dowódcą armii lądowej, zupełnie nieobeznany z żeglarstwem, ale dobrze widzianym na dworze, co stanowiło doskonałą rękojmię dla wysoko postawionych osobistości, nabywających akcje towarzystwa. Za namową geografa Richarda Hakluyta zastępcą Willoughby ego mianowano Richarda Chancellora.

- Nie ma w Anglii lepszego żeglarza. W sprawach żeglarskich będzie odpowiedzialny za nasze trzy okręty.

Były to trzy statki handlowe - „Bona Esperanza”, „Edward Bona-venture” i „Bona Confidentia” - mniejsze niż karawele Kolumba i gorzej przystosowane do żeglugi pełnomorskiej. Wybrano je ze względu na dość niewielkie zanurzenie, by „mogły z łatwością płynąć w górę rzek w środkowej Azji”. Szczegół ten świadczy o godnym podziwu optymizmie organizatorów wyprawy. Podobnie jak fakt, że stępki wzmocniono ołowiem, by „ochronić kadłuby przed robakami, których pełno w morzach otaczających Chiny”. Zupełnie jakby dotarcie do bieguna i jeszcze dalej było czymś nader oczywistym.

Sebastian Cabot wydał Willoughbyemu i Chancellorowi ostatnie instrukcje w imieniu Towarzystwa:

„Po powrocie przedstawicie dokładny raport dotyczący krajów, które odwiedzicie, a także ich mieszkańców. Przede wszystkim zależy nam na ścisłych informacjach o zasobach naturalnych i możliwościach rozwoju handlu. Na pokładzie statków znajdzie się zresztą kilku kupców z londyńskiego City. A jako że załogi składają się z prymitywnych i ciemnych marynarzy, oto list, zawierający pewne szczegóły”.

Chodziło tu zwłaszcza o dyscyplinę. Kapitanowie nie powinni tolerować żadnych bluźnierstw, przekleństw czy sprośnych słów. Mieli też zabraniać gry w karty, a także wszelkich innych gier. W stosunku do napotkanych tubylców mogli użyć siły jedynie w razie absolutnej konieczności, a w każdej sytuacji byli zobowiązani okazywać szacunek kobietom.

Kapitanowie, którym Willoughby przekazał te zalecenia, kiwnęli głowami, nie wypowiadając ani jednego słowa. W liście znalazły się inne jeszcze uściślenia: „Jeśli pojawią się ludzie i zaczną układać na piasku kamienie, złoto, metale i tym podobne rzeczy, wasze łodzie mogą się zbliżyć, byście mogli na nie spojrzeć. Grajcie wówczas na bębnie lub innych instrumentach, które sprawią, że [tubylcy] zechcą nadstawić ucha

oraz zapragną zobaczyć i usłyszeć wasze instrumenty, a także wasze głosy. Bądźcie jednak ostrożni i nie okazujcie im ani surowości, ani wrogości". Te szczegółowe wskazówki, z pozoru dziecinne, pozwalają nam jednak stwierdzić, iż w ówczesnej Europie wiedziano, że na wybrzeżach, na których stawali stopy pierwsi wielcy odkrywcy, dochodziło niekiedy do rozlewu krwi.

List ten może też wydać się rozbijający, jeśli sobie uświadomimy, jak gwałtownie miało morze trzema niewielkimi okrętami w pobliżu północnych brzegów Norwegii. „Prymitywni i ciemni marynarze", przeżeni śnieżnymi i gradowymi zawiejami, jakich nigdy wcześniej nie widzieli, nie myśleli o grze w karty i obrzucaniu się obelgami, starając się raczej przebłągać niebiosa. Wyprawa uległa rozproszeniu. „Bona Esperanza" i „Bona Confidentia", bardzo mocno zniszczone, dryfowały z ogromną prędkością wzdłuż Półwyspu Kolskiego. W końcu zdołano zarzucić kotwicę u ujścia niewielkiej rzeki niedaleko Murmańska. Wybrzeże było puste, zupełnie pozbawione drzew, a stale wiejący wiatr pochylał jedynie trawę z rzadka porastającą gołą ziemię. Jak okiem sięgnąć - ani śladu ludzkiej bytności. Okręty, będące w oplakanyim stanie, nie nadawały się do dalszej żeglugi. Co robić?

Aż do XIX wieku żaden badacz polarny nie podjął dobrowolnie decyzji o spędzeniu zimy w okolicy bieguna. Odczuwano zbyt duży lęk przed niekończącą się nocą, wynikający w znacznej mierze z kosmicznego strachu, jaki przez tysiąclecia ogarniał ludzi, gdy zbliżało się przesilenie zimowe - czy słońce nie zniknie na zawsze? Marynarze z „Bony Esperanzy" i „Bony Confidentii" przybyli na jałowy brzeg Półwyspu Kolskiego w porze przesilenia letniego, gdy dni wydawały się nie mieć końca. Bardzo jest prawdopodobne, że próbowali naprawić okręty. Na próżno jednak, jak się później okazało. Na próżno też starali się uciec z tego miejsca odosobnienia: „Codziennie zapuszczaliśmy się coraz dalej, badając puste wybrzeże, pokryte śniegiem. Idąc na wschód, na zachód i na południe, nigdy nie natknęliśmy się na żadnego człowieka. Widywaliśmy jedynie foki, renifery, niedźwiedzie i lisy". Z dnia na dzień słońce ukazywało się coraz niżej nad horyzontem. Później nastał mrok.

Gdy dwa lata później pojawili się tu rosyjscy rybacy, znaleźli dwa znieruchomiałe okręty-widma oraz 64 trupy. I notatkę, sporządzoną przez Willoughby ego w styczniu 1554 roku, w samym środku podbiegu nowej nocy. Uznano, że ci pionierzy wypraw polarnych zmarli na skutek

szkorbutu. To możliwe, jeśli odżywiali się wyłącznie soloną wołowiną i solonym dorszem z własnych zapasów, nie mogąc upolować żadnego ze zwierząt, o których wspominał Willoughby. A zimno, ciemność i brak nadziei nie sprzyjały zdrowieniu cierpiących na szkorbut.

„Edward Bonaventure”, dowodzony przez Chancellora, mniej ucierpiał w czasie sztormu niż dwa pozostałe okręty. W dobrym stanie dotarł do Vardo w północnej Norwegii, na północ od fiordu Varangerfjord. Było to dość pęse miejsce, w którym zarzucali kotwicę szkoccy rybacy - przeczekiwali tu złą pogodę, popijając wódkę.

- Słyszeliście o dwóch okrętach z Londynu?

- Nie słyszeliśmy o żadnym okręcie.

Chancellor wyjaśnił, co się wydarzyło. Powiedział, że zamierza udać się na poszukiwanie swoich towarzyszy, którzy tak jak on pragnęli odkryć na północy drogę ku Chinom. Musiał wytłumaczyć przy tym, czym były Chiny. A wówczas przywykli do surowych warunków Szkoci powiedzieli, że to szaleństwo.

- Dotarliście na sam koniec świata. Dalej są już tylko lody, które miażdżą statki, nawet latem.

Mimo to Chancellor nie zrezygnował. Skierował się na wschód. Morze było wolne od lodu, a słońce świeciło nad horyzontem o północy. Szukając dwóch pozostałych okrętów wchodzących w skład wyprawy, wpłynął do rozległej zatoki. Rzucił kotwicę niedaleko miejsca, w którym dziś znajduje się Archangielsk. Czekala go tu niespodzianka - kilku kupców o dzikim wyglądzie, okutanych w niedźwiedzie skóry, którzy mówili jednak trochę po niemiecku.

- Przybysze z Anglii, dlaczego nie mielibyście złożyć wizyty na szemu carowi? Na pewno z radością was pozna.

Carem był wówczas Iwan Groźny. Chancellor nie bał się jednak niczego, a ponadto nie zapominał, że wyprawa miała na celu nawiązanie kontaktów handlowych. Anglia prowadziła już handel z Rosją, ale wyłącznie za pośrednictwem kupców niemieckich, pobierających zawsze prowizję.

Zgoda - rzekł Chancellor. - Udam się do waszego cara.

Trasę do Moskwy, liczącą 2500 kilometrów, pokonano najpierw saniami, później łodzią po Dwinie, a wreszcie konno. W owej epoce odległości nie miały większego znaczenia niż dzisiaj, gdyż czas się nie liczył. Wizyta u Iwana Groźnego zaowocowała założeniem w Londynie

Muscovy Company, zajmującej się wymianą handlową między dwoma krajami. Spółka ta w krótkim czasie osiągnęła olbrzymie zyski.

- Nie ma potrzeby - mówili kupcy z City - nadal próbować do trzec do Chin. A podróż, którą odbyli Niccolo i Antonio Zeno, dowodzi, że nie ma drogi na północny wschód.

Potomkowie dwóch Wenecjan opublikowali relację z tej wyprawy, dziś podawanej w wątpliwość. Ich zdaniem odbyła się ona w XIV wieku. Na dołączonej mapie widzimy olbrzymią Grenlandię, sięgającą Azji.

Angielscy uczeni odpowiadali jednak kupcom:

- Na północnym wschodzie natrafia się być może na potężne przeszkody, ale tylko ktoś płytki i ograniczony mógłby z tej przyczyny chcieć zaprzestać wszelkich poszukiwań. Ostatnio uzyskane informacje do wiodzą, że istnieje przejście na północnym zachodzie.

Głównym powodem tej zmiany poglądów było niedawne, w 1564 roku, opublikowanie przez geografa Abrahama Orteliusa mapy okolic ujścia Rzeki Świętego Wawrzyńca, sporządzonej przez Jacques'a Cartiera. Odkrywca Nowej Francji wrócił do swojej ojczyzny w 1536 roku, lecz szczegóły dotyczące jego wyprawy dotarły do środowiska naukowego Londynu dopiero po 28 latach. On sam zmarł na dżumę zaledwie trzy lata później, niemal w opuszczeniu. Pamięć o nim przetrwała w Que-becu, natomiast we Francji prawie o nim zapomniano - poświęcono mu niewielką ulicę w XVIII dzielnicy Paryża, liczącą jedynie osiem numerów. Jego nazwisko nie pojawia się na żadnej mapie Polarnej Północy, gdy tymczasem upamiętniono tam Frobishera, Davisa, Parry'ego, Wilkesa i wielu innych, w tym także genialnego polityka, jakim była Elżbieta I, sprzyjająca wyprawom arktycznym w nadziei zarówno na rozwój handlu, jak i na większy prestiż. Dzięki niej narodził się snobizm związany z wyprawami arktycznymi. Akcjonariusze Muscovy Company zgodzili się sfinansować próbę zbadania północnego zachodu.

- Na czele ekspedycji stanie Martin Frobisher - oznajmili członkowie zarządu.

Sześćdziesięcioletni Frobisher cieszył się sławą znakomitego żeglarza. Jego odwaga, by nie powiedzieć tupet, były potrzebne, wzięwszy pod uwagę rozmiary okrętów, wchodzących w skład flotylli, którą miał dowodzić. Były to dwa slupy, „Michael” o wyporności 25 ton i „Gabriel” o wyporności 20 ton, a ponadto pinasa o wyporności 7 ton. Dwaj wybitni geografowie opracowali specjalnie dla Frobishera mapy. W ładow-

niach słuportów zgromadzono węgiel, węgiel drzewny i drewno. Wśród zapasów żywnościowych znalazło się nie tylko solone mięso, ale także masło, ser i owsianka.

- Mam też - mówił Frobisher - bardzo dobry środek przeciwko skorbutowi.

Tym cudownym lekiem okazał się galon (cztery i pół litra) piwa dziennie dla każdego uczestnika wyprawy. Królowa Elżbieta przyjęła życzliwie Frobishera na audiencji 16 czerwca 1576 roku, w przeddzień wypłynięcia w morze.

Dziesięć dni później zapanowała konsternacja - „Gabriel” powrócił do portu w opłakany stan:

- Przeżyliśmy straszliwy i zgubny w skutkach sztorm - powiedział jego kapitan. „Michael” zaginął wraz z załogą, podobnie jak pinasa.

W rzeczywistości stary wyga Frobisher uratował okręt i gdy opłakiwano go w Londynie, manewrował dzielnie między górami lodowymi a krą wzdłuż południowego wybrzeża Grenlandii.

W dalszej części książki zobaczymy, jak wiele okrętów najrozmaitszych typów zapuszczało się w te bezlitosne okolice, jak wielu ludzi przemierzało je wśród lodu i śniegu, jak wielu cierpiało tu i umierało. Uzmyslowiłem sobie, że aby lepiej zrozumieć ich trudne poczynania, dobrze byłoby bliżej poznać region, w którym działali.

W strefie podbiegunowej lodowce schodzą aż ku morzu. Od ich brzegów oddzielają się góry lodowe, o niebieskawym lub zielonkawym zabarwieniu, otoczone parą i pasem lodowatego zimna. Wiemy, że ich zanurzenie wynosi od sześciu do ośmiu razy więcej niż wysokość ponad wodą. Tworzący je lód powstał ze słodkiej wody. Istnieje też jednak taki, który tworzy się z wody morskiej.

Oto co się dzieje: morze jest spokojne lub tylko lekko pofalowane i nagle robi się znacznie zimniej. Przy temperaturze od -1,6 do -2,5°C wykształcają się na powierzchni kryształki. Gdy nie ma wiatru, znad wody unosi się para. Marynarze mówią, że „morze dymi”. Kryształki robią się coraz większe, zlepiają się w bryłki, tworzą lodową masę, w której padający śnieg miesza się z lodem. Anglicy określają tę masę mianem *slush ice* lub *grease ice*, a my „śryżem”. Morze pokrywa się - w zależności od oświetlenia - stalowoszarą lub ołowianoszarą powłoką, przypominającą stopiony tłuszcz, który ponownie tężeje. A jeśli temperatura nadal

spada, ta lodowa masa zaczyna zamarzać. W spokojnej wodzie powstaje cienka warstewka lodu. Zamarzanie nie przebiega w sposób jednorodny, często tworzą się przedziwne krążki o uniesionych brzegach, mające od 30 do 50 centymetrów średnicy. Z tej też przyczyny lód ten bywa nazywany „lodem plackowatym” (*pancake ice*). Gdy wieje wiatr i morze jest wzburzone, masa lodowa zlepia się w białawe skupiska, przypominające konsystencją błoto.

Gdy silny mróz nadal się utrzymuje, lód staje się z czasem coraz grubszy i bardziej zmrożony. Zaczyna się tworzyć pokrywa lodowa. Mianem tym określa się każdy obszar lodu morskiego o dużej powierzchni. Silny wiatr, wzburzone fale rozbijają pokrywę lodową na mniejsze lub większe kawałki. Powstają pola lodowe (*icefields*) ciągnące się jak okiem sięgnąć, kry osiągające do 2 kilometrów kwadratowych powierzchni, placki lodowe mające od 1 do 100 metrów kwadratowych. Termin „pak lodowy” (*pack ice*) oznacza wszelki lód morski, który zmienia swoje położenie.

Pływające pokrywy lodowe, popychane gwałtownym wiatrem, zderzają się. Ich brzegi unoszą się i zachodzą na siebie, tworząc nierówne stopy, nazywane torosami (*hummocks*).

Polarnicy napotykać często zaokrąglone bryły lodu średniej wielkości, pochodzące z gór lodowych. Nazywają je mrukami (*growlers*) lub burgundami (ze względu na podobieństwo do baryłek wina). Te niezbyt duże zaokrąglone bryły lodu są bardzo niebezpieczne, gdyż skrywają pod wodą swoje znaczne rozmiary.

Pozostawiliśmy Frobishera przy wybrzeżu Grenlandii, gdzie musiał się zmierzyć z wieloma spośród opisanych powyżej zjawisk. Zanim dotarł na ląd, zobaczył coś naprawdę zdumiewającego - na morzu między lodem pojawiło się ponad dwadzieścia maleńkich czółen. Pośrodku każdego z nich wyprostowany męski tors. Była to flotylla Eskimosów w kajakach.

Spotkanie miało charakter pokojowy, a na lądzie zawiązały się pierwsze nici sympatii. Cywilizacja eskimoska może wydawać się nam prymitywna, ale nie sposób jej odmówić doskonałego dopasowania do warunków, w których się rozwija. Rodzimi mieszkańcy Arktyki posiadli umiejętność optymalnego wykorzystywania nielicznych dóbr, jakich dostarcza im natura. Z lodu budują iglu, stanowiące skuteczne schro-

nienie. Polują na foki i niedźwiedzie. Żywią się ich mięsem, ze skóry i kości wytwarzają ubrania, buty, broń i łodzie, a tłuszcz tych zwierząt służy do oświetlania i grzewania domostw.

Historia wypraw ukazuje, że niemal wszyscy europejscy odkrywcy traktowali lekceważąco technologie, często bardzo zaawansowane, stosowane przez ludy zwane prymitywnymi. Gdy Frobisher dopłynął do Grenlandii, panowało lato, Eskimosi mieszkali więc w namiotach ze skór.

- Co za rudery - stwierdził Anglik.

I aby uzmysłwić dzikusom, jak wygląda prawdziwa cywilizacja, zlecił załodze zbudowanie „wiejskiego domku wyposażonego we wszelkiego rodzaju drobiazgi”. Żałuję, że nie udało mi się znaleźć żadnej ilustracji tej budowli. Najdziwniejsze jest to, że Eskimosi odnosili się do niej z szacunkiem, biorąc być może za przedmiot kultu lub świątynię, tak że niemal po 300 latach, w 1860 roku, odnalazł ją inny badacz polarny.

Z historii odkryć wynika również, że prawie wszystkie pierwsze spotkania Europejczyków z tubylcami kończyły się źle, gdyż ci ostatni okazywali się złodziejami lub mordercami. Słabym punktem tych relacji jest jednak to, że nigdy nie spisywali ich rodzimi mieszkańcy odkrywanych terenów. Europejczycy - co łatwo zrozumiemy w trakcie lektury - nie mieli najmniejszego pojęcia o jakiegokolwiek innej mentalności (tabu, rytuały, ciche umowy itp.) niż ich własna, żadnej też nie próbowali zgłębiać. A ponadto, jak wszyscy narratorzy, przemilczali swoje wykroczenia, będące często przyczyną konfliktów. I tak Frobisher oskarżył Eskimosów o porwanie „pięciu ludzi wraz z łodzią”. Za karę uwięził jednego z nich, również z kajakiem. Tak skromny odwet budzi podejrzenia co do prawdziwości oskarżenia. Frobisher, podobnie jak inni odkrywcy, bardzo chciał zabrać ze sobą tubylca, który stałby się żywym dowodem jego dokonań. Ten, którego zaprezentował w Londynie, zmarł wkrótce po przyjeździe. Z powodu kataru, jak twierdzą historycy. Być może jednak także ze smutku.

Frobisher zaś, którego uważano już za zmarłego, spotkał się po powrocie z entuzjastycznym przyjęciem. Fetowano go tym chętniej, że przywiózł, poza Eskimosem, również dziwny czarny kamień.

- Patrzcie tylko, gdy wrzucić go do ognia, błyszczy niczym złoto!

Złoto... Stracono zainteresowanie Przejściem Północno-Zachodnim. Po co dalej szukać, jeśli bogactwo było bliżej, u Eskimosów. Wzbogaceni już akcjonariusze. Muscovy Company zakrzyknęli jednogłośnie: „Za-

łóżmy nowe towarzystwo!". I tak powstała Cathay Company. Nadal nie odkryto drogi prowadzącej przez biegun do Chin, ale ten miraż już przynosił zyski. Gdy królowa wykazała zainteresowanie akcjami, nie nadążano z odprawianiem kolejnych chętnych. Wysłannicy Cathay Company podążali ku kopalniom rud cyny w Kornwalii, rekrutując pracowników. Druga wyprawa Frobishera rozpoczęła się 26 maja 1577 roku. Tym razem wypłynęło więcej okrętów i były one większe. Powróciły, przywożąc 200 ton czarnego kamienia, na który od razu rzucili się alchemicy.

- Eksploatacja jest korzystna, lepsza byłaby jednak kolonizacja - uważał Frobisher.

Zarząd Cathay Company podzielił jego zdanie. Niezwłocznie zorganizowano trzecią ekspedycję, która wyruszyła w maju 1578 roku. Piętnaście okrętów, górnicy, osadnicy, różnego rodzaju sprzęt i elementy konstrukcji, które po złożeniu miały utworzyć siedzibę Cathay Company nad brzegiem zatoki grenlandzkiej, którą - co oczywiste - nazwano Zatoką Frobishera.

Sztormy na Dalekiej Północy nie są wcale łagodniejsze od tych, które zdarzają się w regionach o łagodniejszym klimacie. Olbrzymie bryły lodu, popychane przez fale, rozerwały kadłuby większości okrętów wchodzących w skład ekspedycji. Ci, którzy przeżyli - w tym Frobisher - błakali się po pustym wybrzeżu, z lękiem wypatrując nadejścia zimy. Udało im się jednak powrócić do ojczyzny. Rozproszeni, dotarli do rozmaitych angielskich portów. W Londynie czekała na Frobishera najgorsza wiadomość: czarne kamienie okazały się bezwartościowymi pirytami, nie-zawierającymi nawet śladowych ilości złota. Cathay Company ogłosiła upadłość. Pamfletyści - poprzednicy dzisiejszych dziennikarzy - ostro zaatakowali Frobishera.

Nieszczęsny badacz polarny zmarł 16 lat później podczas oblężenia Crozon w pobliżu Brestu. Mimo iż bankructwo Cathay Company wprawiło w gniew wysoko postawione osoby na dworze i w City, Elżbieta I - dając dowód niezwyklej monarszej stałości - nadal okazywała przywiązanie odważnemu dowódcy. Nadała mu nawet tytuł szlachecki. Jej stała przychylność sprawiła, że jeszcze dzisiaj historycy brytyjscy uważają Frobishera za jednego z największych bohaterów Arktyki.

Zalicza się do nich również John Davis, który zyskał sławę pod koniec XVI wieku. Równie dzielny jak Frobisher, był przy tym stateczniejszy, bardziej metodyczny i lepiej wykształcony. Przed nim europejscy

żeglarze wykorzystywali do pomiaru wysokości kątowej Słońca nad horyzontem (obliczanie szerokości geograficznej w południe) prostą listwę, zaopatrzoną w podziałkę, z ruchomą poprzeczką. Instrument ten zwano łaską Jakuba. Davis wynalazł przyrząd dokładniejszy i wygodniejszy w użyciu - kwadrant Davisa - stosowany aż do 1731 roku, gdy John Hadley stworzył sekstans.

Fiasko wyprawy Frobishera odstraszyło wielu bogatych kupców, ale nie królową. W 1584 roku Elżbieta I podyktowała akt założycielski nowego towarzystwa, mającego taki sam cel jak nieistniejąca już Cathay Company. Na dowódcę nowej wyprawy wybrano trzydziestoczteroletniego kapitana, Johna Davisa.

Na pierwszy rzut oka fragment morza między północnym wybrzeżem Kanady, Grenlandią i polarną pokrywą lodową wydaje się przypominać labirynt, tym bardziej zawily, gdy uświadomimy sobie, że zlodowacenia i sezonowe pęknięcie lodów zmieniają jego kontury. W latach 1585-1587 John Davis poszukiwał Przejścia Północno-Zachodniego w tym właśnie labiryncie. Sądzę, że nie ma potrzeby szczegółowo opisywać jego zmagania, nie odkrył bowiem przejścia, a ponadto będziemy mieć jeszcze wiele okazji, by wrócić w te regiony.

Pozostaje jednak faktem, że Davis zebrał więcej precyzyjnych informacji o Arktyce niż wszyscy jego poprzednicy. Można ponadto powiedzieć, że był pierwszym wielkim geografem i żeglarzem, który penetrował ten region. Jego następcy, którzy pojawiają się tu dwa i pół wieku później, będą mu wiele zawdzięczali.

Jak się wydaje, żeglarz okazał się również dobrym dyplomatą w kontaktach z Eskimosami. Frobisher mówił o tubylcach wyłącznie źle. Davis zapamiętał z jego relacji jedno - ci dzicy byli wrażliwi. Wiedząc o tym, zadbał, by wśród załogi znaleźli się czterej marynarze umiejący grać na skrzypcach. Muzyka zachwyliła Eskimosów do tego stopnia, że Davis zachęcił ich do tańca. Zorganizował też - dla nich i dla swoich marynarzy - wyścigi, zawody w skokach i walce wręcz, a nawet grę w piłkę. „Region ten - zapisał - zamieszkuje ludzie postawni i krzepcy, łatwo nawiązujący kontakty. Rozmawiałem z nimi i okazali się wcale nie tak straszliwie barbarzyńscy jak kanibale z Cieśniny Magellana i południowych krańców Ameryki”. John Davis zginął, zabity przez japońskich piratów w cieśninie Malakka.

We wrześniu 1871 roku liczne pomniki i budynki Paryża nosiły wielkie czarne ślady pożarów z okresu Komuny. W Wersalu paryskie eleganki asystowały przy obradach Trzeciej Rady Wojennej, która skazywała rewolucjonistów na rozstrzelanie lub deportację. W tym samym czasie 4000 kilometrów dalej, w otoczeniu białego krajobrazu, wśród porażającej ciszy, pozbawiony elegancji norweski żaglowiec, polujący na foki, płynął powoli wzdłuż Nowej Ziemi.

Nowa Ziemia to dwie duże wyspy, przypominające kształtem banana, które mają 900 kilometrów długości. Na południu niemal przylegają do Rosji, a dalej rozciągają się na Oceanie Arktycznym aż do 77° szerokości geograficznej północnej. Latem wyrasta tu niska, wątła roślinność, a zimą pojawia się śnieg i lód. Rząd sowiecki rozmieścił na tej wyspie bazy naukowe i strategiczne, ale do początku XX wieku jedynymi mieszkańcami wysp były białe niedźwiedzie, dzikie renifery i lemingi. W fiordach i przybrzeżnych wodach żyły foki, niewielkie wieloryby, łososie, dorsze i śledzie. W zagłębieniach klifów chroniły się morskie ptaki. One też zaczęły krążyć nad „Solidem” - taką bowiem nazwę nosił norweski poławiacz fok - gdy zwinął żagle i zarzucił kotwicę w zatoce, u ujścia niewielkiej rzeki, mniej więcej na 76° szerokości geograficznej północnej i 60° długości geograficznej wschodniej. Na wodę spuszczone łódź wiosłową. Czterej marynarze, zaopatrzeni w kilka baryłek, powiosłowali ku brzegowi, by uzupełnić zapasy słodkiej wody. Wyspę pokrywała już gruba warstwa śniegu. Znalazłszy się na brzegu, mężczyźni potoczyli baryłki ku strumieniowi. Jeden z nich stanął na niewielkim wzniesieniu.

- A cóż to znowu? Można by powiedzieć, że dom.

Na podbiegunowym pustkowiu stała drewniana, dość duża chałupa. Postawiona w odległości 400 metrów od strumienia, ukryta za zbozczem, stanowiła prostopadłościenną konstrukcję z desek, zwieńczoną potężnym kominem. Nie wiadomo, jak się dokładnie prezentowała, gdy zobaczyli ją marynarze z „Solidą” - „po części zniszczoną przez niedźwiedzie” - ale jej wnętrze prawdziwie ich zdumiało.

Drewniane proste łóżka, stojące wzdłuż ścian, były w oczywisty sposób dziełem wytrawnego stolarza, podobnie jak duży stół. Pozostawiono na nim przyrządy nawigacyjne, a obok nich noże, łyżki, duży cynowy talerz i cynowy pękaty dzbanek. Na podłodze stały przy ścianach inne przedmioty, w tym pokryte skórą saboty i kilka kufrów. Najbardziej

zadziwiającą rzeczą w tym surowym krajobrazie okazał się metalowy zegar, przybity do ściany. A obok - kilka strzelb.

Z uwagi na to, że wszystko, co odkryli, znajdowało się w dość dobrym stanie, Norwegowie mieli wrażenie, że chałupę zbudowali, a następnie opuścili niedawni rozbitkowie. Jeden z marynarzy wskazał leżący na stole przyrząd nawigacyjny.

- Wiecie, co to jest? Kwadrant. Widziałem podobny na starych ilustracjach. Od dawna wyszedł już z użycia.

- Strzelby też są stare - zauważył inny. - A to?

Wszyscy popatrzyli na halabardę, opartą w rogu o ścianę. Przez dłuższą chwilę trwali w milczeniu, zrozumiałwszy nagle, że mieszkańcy chałupy nie żyli od bardzo dawna. Wydawało się jednak, że ich duchy błakają się wśród śniegów i być może lada moment wrócą, by zasiąść przy stole.

- Zawiadommy kapitana.

Obejrawszy znalezisko, Elling Carlsen, dowódca „Solida”, nakazał przenieść na pokład większość znalezionych w drewnianej chałupie przedmiotów. Dzisiaj część z nich można obejrzeć w Muzeum Morskim w Hadze, a pozostałe w Muzeum Narodowym w Amsterdamie. Wiadomo też, że drewniany dom zbudował Willem Barents wraz z towarzyszami, by przetrwać zimę. Holenderscy żeglarze mieszkali w nim od października 1596 roku do czerwca 1597 roku. Żaden Europejczyk nie pojawił się w tej zatoce Nowej Ziemi przez niemal trzysta lat. Dzieje wyprawy Barentsa poznaliśmy dokładnie dzięki doskonałej relacji Ger-rita de Veera, jednego z jej uczestników, któremu udało się przeżyć.

Rankiem 14 maja 1596 roku niezbyt gęsty tłum Holendrów w sa-botach i bufiastych spodniach, a także Holenderek w czepkach, wymachiwał rękoma na drewnianym nabrzeżu portu w Amsterdamie. Dwa pękate żaglowce rozpoczęły manewry pomiędzy piaszczystymi ławicami. Wiele kobiet płakało, żegnając swoich mężów lub synów wypływających w nieznane. Na pokładzie okrętu, na którym znajdował się Willem Barents, dowódca wyprawy, umieszczono wyjątkowo dużą łódź ratunkową, która miała przydać się w razie nieszczęścia. Celem ekspedycji było odkrycie Przejścia Północno-Wschodniego, wiodącego ku Chinom.

Jak już widzieliśmy, zarówno Chancellor, jak i Willoughby wyruszyli z Londynu z taką samą misją i ponieśli porażkę. Trzydzieści lat później,

w 1580 roku, Charles Jackman zdołał dotrzeć nieco dalej, aż do Morza Karskiego, które stanowiło jednak kres jego podróży badawczej. Zawrócił stamtąd do kraju. Przejście Północno-Wschodnie nadal nie zostało odkryte. Holendrzy szukali go z tego samego powodu co Anglicy - pragnęli ożywić swój upadający handel. Wyprawy finansował w dwóch trzecich rząd holenderski, pozostałą część funduszy dostarczał francuski armator, protestancki wychodźca, Balthazar Moucheron.

Holenderska ekspedycja z 1596 roku nie była pierwszą, lecz trzecią, która wypływała z identycznym zamiarem. Barents już dwa razy poszukiwał wcześniej bezskutecznie Przejścia Północno-Wschodniego. W 1594 roku dowodził czterema okrętami, rok później siedmioma. Za pierwszym razem dotarł do Morza Karskiego, wolnego od lodu, ale nie zdecydował się płynąć dalej, gdyż zbliżała się zima. Podczas drugiej podróży zatrzymały go lody.

- Nie dam ani florena więcej - oznajmił holenderski minister handlu. - Jeśli władze miejskie lub cechy kupieckie zechcą wyłożyć pieniądze na kolejne ekspedycje, mają w tym względzie pełną swobodę.

Przekonanie rady miejskiej Amsterdamu sprawiało sporo trudności.

- Barentsowi dwukrotnie się nie powiodło.

Kupcy naciskali:

- Nie udało mu się dwa razy, gdyż wyprawy wyruszały o zbyt późnej porze roku. I teraz tak się stanie, jeśli będziemy całymi miesiącami dyskutować.

Aby radzie łatwiej było się zdecydować, zaproponowano innych niż Barents dowódców, kapitanów Jakoba van Heemskercka i Jana Cornelisz Rijpa. Po usilnych naleganiach gildii kupieckiej Barents otrzymał tytuł głównego sternika, a obaj kapitanowie przekazali mu rzeczywiste dowództwo.

Droga przebyta przez trzecią ekspedycję stanowi niemal prostą linię na północ: Texel (port w Amsterdamie), Wyspa Niedźwiedzia, Spitsbergen. Trzy tygodnie po wypłynięciu chłopiec okrętowy wykrzyknął z bocianiego gniazda:

- Widzę na morzu łabędzie!

Będąc po raz pierwszy w tym regionie, uległ złudzeniu, którego ofiarą padli również uczestnicy pierwszej wyprawy. Połyskliwe białe bryły lodu pływające po niebieskim morzu istotnie przypominały za-

łęka łabędzie. Okręty płynęły wśród nich przez wiele dni. O tej porze roku były niewielkie i niegroźne. Dlatego też, mówiąc o rozdrobnionych kawałkach lodu powstałego z morskiej wody, żeglarze nazywają je - również i dzisiaj - łabędziami.

9 czerwca dostrzeżono wyspę, która wydała się niezamieszкана i jałowa. Barents wysłał łódź na zwiad. Marynarze zauważyli na brzegu dużą postać, która przechylała głowę i patrzyła wprost na nich.

- To niedźwiedź!

Zwierzę weszło do wody i płynęło w stronę łodzi. Marynarze zastrzelili je i wciągnęli na pokład. Barents zanotował na mapie położenie wyspy i zapisał „Wyspa Niedźwiedzicy”, gdyż była to samica. Na obecnych mapach podaje się błędną nazwę „Wyspa Niedźwiedzia”. Działa na niej sławna stacja meteorologiczna.

Osiem dni później na horyzoncie pojawił się kolejny ląd, stawał się coraz wyższy i rozleglejszy. Widok był wprost wspaniały. Biały łańcuch górski błyszczał w słońcu. Na pierwszym planie - spiczasty szczyt. On też sprawił, że Barents zapisał na mapie „Spitsbergen”. Nie wiedział, podobnie jak pozostali żeglarze ówczesnej epoki, że kilka wieków wcześniej wikingowie nadali tej ziemi dokładnie tę samą nazwę - Svalbard. Wybrzeże wydawało się, tak jak na Wyspie Niedźwiedzicy, jałowe i puste, ale w spokojnym morzu, pokrytym tu i ówdzie bryłami lodu, pływały liczne foki, morsy i wieloryby.

Rankiem 18 czerwca oba okręty zatrzymały się, a kapitanowie zbrali się na naradę - jaką trasę wybrać, by odkryć Przejście Północno--Wschodnie?

Ani Gerrit de Veer, ani żaden z pozostałych uczestników wyprawy, którzy zdołali przeżyć, nie podał szczegółów dotyczących tego spotkania. Nie wiadomo nawet, czy rozdzielenie się okrętów - na jednym znalazł się Rijp, na drugim Barents i Heemskerck - było rezultatem wspólnie podjętej decyzji, czy też konfliktu. Barents ruszył bez wahania na południowy wschód, ku Nowej Ziemi. Szlak obrany przez Rijpa był odmienny. „Zamierzał on zbadać wschodnie wybrzeże Spitsbergenu”, ale nie jest to pewne. Wiadomo za to, że udał się z powrotem do Holandii. Wróćmy zatem do Barentsa.

Dotarł on do zachodnich wybrzeży Nowej Ziemi i zaczął kierować się wzdłuż nich na północ. Opowiadałem już, jak wyglądał ten region w 1871 roku. Można mieć pewność, że w 1596 roku Barents nie dostrzegł

niczego innego. Cierpliwie podążał wzdłuż brzegu w nadziei, że znajdzie tak bardzo poszukiwane przejście. Od czasu do czasu ląd znikał we mgle i wtedy żegluga stawała się straszliwie powolna i trudna. Niekiedy posuwano się do przodu z prędkością idącego człowieka, stale sondując dno morza. Później mgła się rozplywała i znów było widać brzeg oraz wodę. Z północy spływały nieliczne, mniejsze i większe, bryły lodu.

Mijały kolejne dni, poruszano się nadal równie powoli, a mimo to zaczął się jednocześnie wyścig z czasem. Barents wiedział, że musi znaleźć przejście po swojej prawej stronie, zanim zagrodzą mu drogę lodowe bryły przybyłe z północy. 12 sierpnia miał już za sobą 350 kilometrów przebytych w kierunku północnym wzdłuż wybrzeża.

Wśród załogi panowała wzorowa dyscyplina. Życie tych mężczyzn, stłoczonych na niewielkim masywnym okręcie, wydałoby się nam straszliwie niewygodne, ale w ówczesnej epoce każda podróż, w tym także morska, wiązała się z niewygodą. Wszyscy byli do tego przyzwyczajeni. Zainstalowano piece na dziobie okrętu, w pomieszczeniu dla załogi, a także w rufówce. A węgla w ładowni nie brakowało. Odżywiano się fasolą ze słoniną i wędzonymi śledziami. Wędzenie to sposób konserwowania żywności wynaleziony nieco wcześniej przez Holendrów. Monotonie jadłospisu urozmaicały skutecznie połowy ryb.

13 sierpnia na morzu przybyło lodu i zrobiło się zimniej. Marynarze mieli wrażenie, że zbliżają się do wrogo nastawionego potwora, który zije od północy lodowatym oddechem. I tak było w rzeczywistości. Pokrywa lodowa, która każdego lata cofała się w kierunku bieguna północnego, znowu zaczęła przesuwac się na południe. Barents spoglądał z rosnącym niepokojem na ląd po prawej burcie. Czy znajdą przejście? Wreszcie 15 sierpnia pojawił się północny kraniec Nowej Ziemi, a dalej na wschód - wolne do lodu morze. Byli uratowani!

A jednak nie. Za późno! Zaledwie zdążyli minąć cypel, gdy zaobserwowali zdumiewające zjawisko - tym bardziej niezwykle, gdy ktoś nie miał nigdy wcześniej okazji go zobaczyć i nie wiedział, czym się skończy - jakim jest zamarzanie morza. Wspominałem już o unoszącej się parze, o kryształach lodu, które się tworzą, powiększają i zlepiają. Schodząca z północy pokrywa lodowa, oziębająca wszystko, co napotka, powodowała zamarzanie wody morskiej. Solidny, masywny okręt, zbudowany z grubego drewna, posuwał się bez większego wysiłku w lodowatej brei. Mróz stawał się jednak coraz większy.

Wzdłuż wybrzeży dawało się zauważyć zatoki pokrywane się warstwą lodu.

Barents, obawiając się, że morze zamrze wokół statku, wziął kurs na południe, gdy tylko pozostawił za sobą cypel. Przez kilka dni łudził się, że zdoła uciec przed wielkim chłodem i popłynąć na wschód w poszukiwaniu upragnionego przejścia - morze przed nim było wolne od lodu. Dotarł jednak mróz z bieguna północnego, otaczając okręt lodowatym oddechem. 25 sierpnia morze znów zmieniło się w zamarzającą breję. Później wszystko potoczyło się bardzo szybko. Holendrzy widzieli, jak na ich oczach tworzą się wzdłuż wybrzeża fragmenty pokrywy lodowej.

Następnego dnia dotarli do zatoki nieskutej jeszcze lodem. Barents zdecydował się w niej schronić, nie chciał bowiem dopuścić, by lód zatrzymał ich z dala od lądu. Z zatoki tej, którą Holendrzy nazwali Portem Lodowym, okręt nigdy już się nie wydostał.

„Żałoga została zmuszona, w zimnie, ubóstwie i smutku, pozostać tu przez całą zimę. 30 sierpnia bryły lodu zaczęły spiętrzać się wokół statku, wśród fruujących płatków śniegu. Statek uniósł się wyżej, ściśnięty tak, że wszystko, co było najbardziej na zewnątrz, zaczęło trzeszczeć i pękać. Wydawało się, że za chwilę rozpadnie się na tysiąc części. Strasznie było na to patrzeć i tego słuchać, z przerażenia włosy stawały na głowie”. Nawet spoza archaicznego i naiwnego stylu Gerrita de Veera ukazuje się wyraźnie rzeczywista sytuacja. Również i dzisiaj kosmiczny spektakl tworzenia się pokrywy lodowej - z unoszeniem się oraz pękaniem lodu - robi ogromne wrażenie. Dla szesnastowiecznych żeglarzy było to dramatyczne przeżycie. Nigdy wcześniej nie widzieli regionów polarnych - znaleźli się odcięci od reszty świata, samotni w obliczu nieznanego.

A ponieważ napierający lód mógł w każdej chwili zmiażdżyć statek, Barents wydał rozkaz wyładowania żagli, broni, amunicji i zapasów żywności. Marynarze pod wodzą cieśli rozpoczęli budowę domu z drewna, wcześniej unoszącego się na morzu oraz syberyjskich jodeł, wyrzuconych na brzeg. Uszczelnili ściany, a na środku dachu postawili komin. Przenieśli ze statku większość mebli i przedmiotów, jak również całą żywność.

Przeprowadzka była trudna i bardzo powolna, gdyż mężczyźni ślizgali się na lodzie, a ponadto codziennie pojawiały się ogromne białe

niedźwiedzie, które rzucały się z pomrukiem na nieoczekiwaną zdobycz. Zwierzęta te są uważane za szczególnie dzikie. Marynarze bronili się, strzelając z muszkietów.

21 września wszyscy spali jeszcze na pokładzie, skostniali z zimna mimo pieców. Cieśla wykańczał dopiero łóżka, stojące wzdłuż ścian domu. Barents zlecił również umieszczenie dużej beczki, która miała służyć do kąpieli. 23 września cieśla zmarł z wycieńczenia. Jego ciało ułożono w szczelinie na stoku wzgórza, gdyż nie udało się wykopać dołu w zamrzniętej ziemi.

Wnętrze domu było gotowe 2 października. Do stojącego na samym środku pieca stale dokładano drewna, dzięki czemu nieprzerwanie palił się w nim ogień. Dym unosił się przez komin. Początki zimy okazały się znośne. Marynarze jedli żywność przeniesioną ze statku - fasolę, słoninę, wędzone śledzie - a także, od czasu do czasu, mięso białych lisów, schwytanych w sidła rozstawione wokół domu. Wdrapawszy się na komin, strzelali z muszkietów do niedźwiedzi. Z ich skór robili nakrycia łóżek, ubrania i buty. Wytapiali tłuszcz, przydatny do oświetlenia domu. Nie jedli jednak mięsa, które uważali za „niezdrowe i zatrute”. Przekonanie to okazało się fatalne w skutkach, gdyż dzięki świeżemu mięsu wielu z nich udałooby się uniknąć szkorbutu.

Codziennie słońce wznosiło się niżej nad horyzontem, codziennie też świeciło krócej. 4 listopada nie pojawiło się już wcale. Barents wyjaśnił wszystkim, że ponownie zobaczą je dopiero wiosną. Najprawdopodobniej mu uwierzyli, ale pogrążenie się po raz pierwszy w całkowitym mroku musiało być dla nich strasliwym przeżyciem. Czterdzieści pięć lat wcześniej zimę w polarnych ciemnościach spędzili towarzysze Willoughby ego. Wiosną odnaleziono ich martwych.

Gdyby nie Barents, holenderscy marynarze leżeliby prawie przez cały czas. On jednak zmuszał ich do wyjścia na zewnątrz, wykonywania ćwiczeń i kąpieli w beczce. 1 grudnia dom niemal zniknął pod śniegiem. Tym razem jego mieszkańcy musieli pozostać w łóżkach przez trzy dni z rzędu niemal w zupełnym mroku, wśród dymu - komin prawie nie ciągnął - podając sobie kolejno kamienie, które rozgrzewali. Podłoga i ściany pokryły się pięciocentymetrową warstwą lodu. Marynarze jęczyli, że wkrótce umrą. Barents, wykazując się nieokiełznaną energią, polecił uprzątnąć śnieg spod drzwi i zorganizował grupę, która przyniosła ze statku węgiel.

- Lepiej nas ogrzeje niż drewno.

Tak też było, ale Holendrzy o mało nie zmarli przez zaccadzenie, czym prędzej więc powrócili do drewna. Na pokładzie marynarze znaleźli niewielką baryłkę sherry. Zamarzniętą bryłę musieli porąbać siekierą.

Potem mróz nieco zelżał, ale przez cały styczeń 1597 roku niemal bez przerwy szalała śnieżycą. Nie sposób było wyjść na zewnątrz. 24 stycznia zmarła pierwsza ofiara szkorbutu. Zwłoki udało się wynieść z domu dopiero cztery dni później.

- Skorzystajcie z okazji, by wykonać kilka ćwiczeń - zalecił Barents wychodzącym wówczas marynarzom.

A oni go posłuchali. Pokładali w nim całkowitą ufność. Niewielu dowódców otaczano taką miłością i szacunkiem jak Barentsa. Wreszcie pojawiło się słońce. Okręt znajdował się nadal tam, gdzie go pozostawili Holendrzy, na szczycie lodowego wzgórza. Udali się tam 15 kwietnia. Wszyscy byli bardzo wymizerowani, ale uśmiechali się na widok bladego słońca. Cieszyli się, że wciąż żyją. Z radością odkryli, że okręt zniósł zimę bez większych szkód. Musieli jedynie wyposażyć go w nowe maszty. Powód do zmartwienia był tylko jeden - chory Barents ledwie mógł ustać na nogach.

2 maja powiał silny wiatr z południowego zachodu. Lód zaczął pękać. Dały się słyszeć głośnie trzaski, a niekiedy jakby wybuchy, równie donośne jak strzały armatnie. Okręt się nie poruszał. Trzy dni później otwarte morze było już wolne od lodu, ale zatoka nadal pozostawała zamrznięta. Okręt trwał nieruchomo niczym pomnik, choć od pełnego morza dzieliło go nieco ponad czterysta kroków. Jak długo jeszcze?

Barents patrzył na osłabionych marynarzy. Większość ich nie nadawała się do ciężkiej pracy, koniecznej, by przywrócić statek do stanu sprzed zimy. Marynarze nie kryli jednak, że chcieliby jak najprędzej podjąć próbę powrotu, nieważne w jaki sposób.

Żaden z nich nie myślał już o dalszym poszukiwaniu Przejścia Północno-Wschodniego. Kończyły się zapasy żywności, a poza tym wszyscy byli w opłakanym stanie.

- Porzucimy okręt - postanowił Barents. - Popłyniemy łodziami.

Uczestnicy wyprawy przyjęli decyzję z radością. W ciągu trzech dni zdołali przygotować obie łodzie, później jednak musieli przeciągnąć je na brzeg, po śniegu, który jeszcze nie stopniał. Podobnie postąpili

z omasztowaniem i olinowaniem, a także ostatnimi zapasami żywności. Praca ta zajęła im miesiąc. Znow pojawiły się białe niedźwiedzie. Pokazywały się zarówno od strony lądu, jak i pełnego morza. Przyływały na krach, wychudzone po długim zimowym poście, głodne i agresywne, gotowe do ataku.

Barents, który nie wstawał już z łóżka, spisywał dzieje wyprawy. Gdy Holendrzy zakończyli przygotowania do powrotu, umieścili te zapiski w lufie muszkietu, zawieszono go w środku chałupy, pod kominem. 13 czerwca marynarze przenieśli chorego dowódcę na sanie i przetransportowali do łodzi. Następnego dnia o szóstej rano wciągnęli żagle, pozostawiając na lodowym postumencie pierwszy w historii okręt, który dotarł aż tak daleko. Podnoszony i miażdżony przez lód w czasie kolejnych - być może stu pięćdziesięciu - polarnych zim, zniknął bez śladu, gdy tymczasem dom wybudowany na stałym lądzie przetrwał.

Dwie łodzie płynęły na południe wzdłuż zachodnich wybrzeży Nowej Ziemi. Pokonywały dokładnie tę samą trasę - tyle że w przeciwnym kierunku - jak wcześniej holenderski okręt. Płynęły równie powoli jak on, gdyż pokrywa lodowa nie zdążyła jeszcze stopnieć i często zagradzały drogę pola lodowe. Należało wówczas opróżnić łodzie, przeciągnąć je po lodzie, zsunąć do wody i z powrotem rozmieścić ładunki. 20 czerwca Gerrit de Veer, płynący mniejszą łodzią, przesiadł się do większej, by powiadomić Barentsa, że jeden z marynarzy, Francuz nazwiskiem Nicolas Andrieu, jest umierający.

- Mój kres też jest już bliski - powiedział Barents.

Wprawił tym wszystkich obecnych w zdumienie, gdyż właśnie wpatrywał się w mapę morską. Spojrzał na nich, unosząc głowę, i dodał:

- Zaczyna brakować mi sił.

Niedługo później przestał oddychać. „Śmierć Barentsa - zapisał Gerrit de Veer - wielce nas zasmuciła, zważywszy że był naszym głównym dowódcą i jedynym sternikiem. Nie mogliśmy jednak sprzeciwić się woli Bożej. Myśl ta nieco nas uspokoiła”.

Trzynastu żeglarzy, którym udało się przeżyć, kontynuowało podróż. Wszyscy chorowali na szkorbut. Niestety nie wiadomo, który z nich dostrzegł na brzegu rosnącą warzuchę lekarską, zaliczającą się do najskuteczniejszych środków przeciwszkorbutowych. Zbierali ją pełnymi garściami i zaczęli żuć. Dwa dni później wyzdrowieli.

Opuszczając Nową Ziemię, skierowali się na południowy zachód.

Sztorm rozdzielił łodzie, ale w końcu obie dotarły do przylądka Kildin na Półwyspie Kolskim. Napotkany tubylec pokazał na migi, że niedaleko rzuciły kotwicę trzy okręty. Dostrzegłszy holenderską banderę, marynarze uściskali się z radości. A gdy dowiedzieli się, że dowódcą jednego z nich jest Jan Cornelisz Rijp, padli na kolana, by podziękować Opatrzności.

Wyprawa, zorganizowana z inicjatywy gildii kupieckiej z Amsterdamu, zakończyła się z handlowego punktu widzenia porażką. Mimo to przedstawiciele gildii czekali 14 listopada 1597 roku na nabrzeżu Texel wraz z innymi notablami i tłumem mieszkańców Amsterdamu. Wśród okrzyków zebranych wysiedli na brzeg - okryci niedźwiedzimi skórami, w czapkach z białych lisów - żeglarze, którzy dotarli aż tak blisko bieguna, a zarazem pierwsi Europejczycy, którzy zdołali przetrwać arktyczną noc. Ojczyzna witała ich jak bohaterów. Relację z podróży opublikowano na koszt rady miejskiej. Zainwestowana suma szybko się zwróciła, gdyż książka stała się jednym z bestsellerów ówczesnej epoki.

Morze, które oblewa Przylądek Północny i Nową Ziemię, nosi dziś imię Barentsa. Nazwa ta powtarzała się często w komunikatach wojskowych w czasie drugiej wojny światowej, gdyż w tym regionie rozgrywały się zażarte walki. Rozbito tam i zatopiono wiele statków - o niektórych z nich opowiem dalej.

Powrót ocalałych uczestników wyprawy Barentsa wyznacza koniec holenderskich prób odkrycia Przejścia Północno-Wschodniego. Wspominałem wcześniej, że w 1596 roku - gdy Barents wypływał z Amsterdamu - inni Holendrzy wyruszyli z Przylądka Dobrej Nadziei ku Oceanowi Indyjskiemu. Mieli tam konkurować z Portugalczykami, a następnie zająć ich miejsce. W 1597 roku mogli już myśleć o sukcesie. Przestali więc interesować się arktycznym szlakiem do Chin.

Nadal jednak budził on zainteresowanie w Anglii. Bowiem Anglicy -którzy mieli później panować na Oceanie Indyjskim i uczynić z Indii swoją własność - z wielu powodów wolniej niż Holendrzy zapuszczali się w te regiony. Dokonania Barentsa zrobiły duże wrażenie na Elżbiecie I. Królowa źle znosiła myśl, że Anglicy zostali pokonani na morzach północnych, które chciała uznać za angielskie. Kupcy będący jej podwładnymi niecierpliwie wyglądali zysków, jakie mogliby czerpać z wód rojących się od wielorybów i fok. Byliby również zadowoleni, gdyby jeszcze odkryto tam drogę ku Chinom. Jeśli jednak Barents nie zdołał znaleźć

Przejścia Północno-Wschodniego, lepiej było pomyśleć znów o podróży na północny zachód. W latach 1603-1607 zorganizowano kilka wypraw w tym kierunku. Nie ma potrzeby opowiadać o nich wszystkich szczegółowo. W znacznym stopniu przypominały - jeśli chodzi o statki, żeglarzy i trudności, jakie napotkali - to, co już nakreśliłem. Dwie ekspedycje warte są jednak wyróżnienia.

Nawet osoby nieinteresujące się sprawami morskimi zetknęły się choć raz z nazwą rzeki, nad którą leży Nowy Jork. Pochodzi ona od nazwiska kapitana marynarki Henry'ego Hudsona, który w 1607 roku dotarł jeszcze dalej na północ niż Barents. Na zachodzie Spitsbergenu osiągnął 80°23' szerokości geograficznej północnej. W trakcie żeglugi posługiwał się mapami swojego wielkiego poprzednika. I tak jak on chciał odkryć Przejście Północno-Wschodnie. W tym celu wyruszył na nową wyprawę. Pora roku była już jednak zbyt późna - z północy napływało zbyt dużo lodu.

- Nie możemy kontynuować podróży - powiedział zastępca kapitana.

Był to niejaki Robert Juet, „skryty mężczyzna w podeszłym wieku”, jak go określili angielscy biografowie Hudsona. Temu ostatniemu zaś brakowało pewności siebie i słabość ta miała kosztować go życie.

Gdy wrócił do Londynu, dotychczasowi fundatorzy odmówili sfinansowania kolejnej ekspedycji.

- Trudno, zwróć się o fundusze gdzie indziej. I tym razem udam się na północny zachód.

Trzecia wyprawa. Popłynąwszy niezbyt daleko na północ, Hudson dotarł do kontynentu północnoamerykańskiego na wysokości przylądka Cod. Popłynął w górę rzeki Hudson, aż do dzisiejszego miasta Albany, następnie wrócił, by przy ujściu założyć niewielką kolonię. Nazwał ją Nowym Amsterdamem, gdyż fundatorami wyprawy byli Holendrzy. Później będzie to Nowy Jork.

- Żeglarz ten nie może być wykorzystywany ze szkodą dla swego kraju!

Po tych słowach królowej angielscy kupcy zdecydowali się wyłożyć pieniądze na następną podróż. Hudson dotarł tym razem znacznie dalej na północ Ameryki, przepłynął jedną cieśninę, potem drugą i trzecią, aż ujrzał przed sobą rozległą przestrzeń wody.

- Oto bez wątpienia Przejście Północno-Zachodnie.

A jednak nie. To, co otrzymało nazwę Zatoki Hudsona, jest w rzeczywistości morzem wewnątrzlądowym. Hudson zbadał je, jak się wydaje, niezbyt metodycznie. Zaskoczyła go tam zima, musiał więc spędzić ją na miejscu.

Był to trzeci przypadek, gdy Europejczycy musieli przetrzymać tak blisko bieguna. Ani Willoughby, ani żaden z jego towarzyszy nigdy nie powrócił z polarnej wyprawy. Zmarł też Barents, ale część jego załogi przetrzymała surowe warunki i dotarła z powrotem do kraju. Większość uczestników ekspedycji Hudsona również przeżyła, ale nie on sam. W czerwcu, gdy „Discovery” podniósł kotwicę i zaczął płynąć ku pełnemu morzu, na pokładzie wybuchł bunt. Hudsona wraz z synem i pięcioma wiernymi mu marynarzami pozostawiono w łodzi bez zapasów żywności i broni. Nikt nigdy ich później nie widział.

Z wyjątkiem pięciu zabitych przez Indian, zbuntowani marynarze -w tym wspomniany już wcześniej Robert Juet - wrócili do Anglii. Nie mieli bardzo tęgich min, ale przywieźli mapy sporządzone przez Hudsona i przysięgali, że Przejście Północno-Zachodnie istnieje, widzieli jego początek - kłębiła się woda, być może była to fala przybojowa. Czy opowiedzieli, w jakich okolicznościach porzucili dowódcę wyprawy? To mało prawdopodobne. Kto zrobił to później? Nie mówi tego żaden historyk ani kronikarz ówczesnej epoki. Pozostaje jednak faktem, że interesująca relacja marynarzy, którzy powrócili do Londynu, sprawiła, że postarano się „zapomnieć” o tym, co wiedziano lub odgadywano o dramacie rozegranym w Zatoce Hudsona.

Powiedzmy teraz kilka słów o niezwykle istotnych skutkach handlowych tej wyprawy. W 1670 roku za namową doradców finansowych, którzy starannie przeanalizowali wszystkie informacje dostarczone przez buntowników z „Discovery”, król Karol II utworzył Hudson's Bay Company - Kompanię Zatoki Hudsona. Zajmowała się ona przede wszystkim handlem futrami. Kompania ta cieszy się sporą sławą i doskonale prosperuje do dzisiaj.

Inny wielki żeglarz polarny ówczesnej epoki to William Baffin. Zrozumiał on, jak się wydaje, że przestrzeń wodna odkryta przez Hudsona była olbrzymią zatoką i należało szukać Przejścia Północno-Zachodniego dalej na północ. Nie był przesądny, wyruszył więc z Londynu w 1615 roku na pokładzie „Discovery” - tego samego okrętu, który zmuszony był opuścić Hudson, skazany przez buntowników na pewną śmierć. Za-

łogę stanowili już jednak inni marynarze, z wyjątkiem jednego - porucznika Bylota. Być może to on powiedział Baffinowi, że Zatoka Hud-sona nie otwierała się na żadne przejście.

Baffin popłynął daleko na północ kontynentu północnoamerykańskiego, wzdłuż zachodnich wybrzeży Grenlandii, aż do miejsca, w którym znajduje się dziś amerykańska baza lotnicza Thule. Odkrył w tym regionie i dalej na zachód jeden przesmyk, potem drugi i trzeci. Gdyby nie zatrzymały go wówczas lody, zmuszając do odwrotu, dotarłby do Morza Beauforta i odkrył tym samym tak upragnione Przejście Pół-nocno-Zachodnie.

Uczył to jednak dopiero Norweg Roald Amundsen w 1905 roku.

Ciepłe i zimne wody stale krążą od równika po bieguny za sprawą potężnego pulsowania, którego okresy zmieniają się w zależności od skomplikowanych cykli wyznaczanych przez położenie względem siebie Ziemi, Księżycy i Słońca. Gdy ciepłe prądy docierają na północ, drażą pokrywę lodową, której brzegi topnieją.

W 1817 roku kapitan wielorybnika William Scoresby, powróciwszy z okolic Grenlandii, opowiadał, że wielkie połacie morza, całkowicie zamrznięte w poprzednich latach, były tym razem wolne od lodu.

Wspominałem już o Johnie Barrowie, pełniącym w owej epoce funkcję sekretarza Admiralicji. Śledził on bardzo uważnie wszystko to, co dotyczyło morza. Dotarły do niego słowa Scoresby ego. Nie tylko od razu złożył raport swemu przełożonemu, Pierwszemu Lordowi Admiralicji, ale i opublikował w „Quarterly Review” artykuł, który miał poruszyć środowisko naukowe, dwór i finansistów: „Od pewnego czasu sprawa swobodnego przepłynięcia na północ od Ameryki bardzo zajmuje Rosjan. Byłoby naprawdę upokarzające, gdyby potęga morska tak świeżej daty dokonała w XIX wieku odkrycia tak szczęśliwie zapoczątkowanego w XVI wieku przez Anglików”.

Mowa tu o upokorzeniu. W 1817 roku Anglia nie tylko dominowała na morzu, ale też - po klęsce Napoleona - pragnęła panować w Europie Zachodniej i nie tylko. Za dwa lata miała urodzić się królowa Wiktoria, cesarzowa Indii. Przez niemal wiek Anglia, będąca potęgą morską, handlową i przemysłową, miała królować nad całym światem. Brytyjska duma - by nie powiedzieć pycha - nie pozwalała zaakceptować faktu, że Rosjanie, ciągle jeszcze uważani za dzikich i pozbawionych marynar-

skich tradycji, mogliby odkryć wielki szlak morski. Parlament, niesiony entuzjazmem, uchwalił nagrodę wynoszącą 5000 funtów sterlingów dla załogi, która w poszukiwaniu słynnego przejścia przekroczy 110° długości geograficznej zachodniej.

Zorganizowano dwie wyprawy. Biorące w nich udział żaglowce były nieco tylko większe i nieco tylko mniej niewygodne niż te, o których opowiadałem dotychczas. Obie ekspedycje poniosły porażkę. Pierwszej dał się nazbyt we znaki sztorm w okolicach Spitsbergenu. Klęska drugiej miała zdumiewającą przyczynę.

- Wszystkiemu winne tchórzostwo kapitana.

Zdanie to powtarzano w Londynie przez całą zimę. Jego autora należałoby poszukać wśród nielicznych kontestatorów ze środowiska inteligencji, wielce zadowolonych z faktu, iż mają okazję zadać cios instytucji tak szanowanej i podziwianej jak Królewska Marynarka Wojenna. A oto, co się wydarzyło.

Dowódca drugiej wyprawy, kapitan fregaty John Ross, dotarł z dwoma okrętami, „Isabelle” i „Alexander”, aż do odkrytej przez Baffina Cieśniny Lancastera i wpłynął do niej. Żegluga była bardzo utrudniona, należało unikać zetknięcia z dryfującymi górami lodowymi - nie zapominajmy, że nadal pływano na żaglowcach! Była niebezpieczna również dlatego, że duże, okrągłe bryły lodu, zwane mrukami (*growlers*), stale uderzały w kadłuby.

- Martwi mnie coś jeszcze - powiedział Ross do swego zastępcy, Edwarda Parryego. - Nie zauważyłem tu ani jednego prądu. Obawiam się, że wpłynęliśmy do zatoki.

Następnego dnia, 30 sierpnia 1818 roku, oznajmił Parry emu, że patrząc przez lornetkę wprost przed siebie, dostrzegł łańcuch górski.

- Góry rozciągają się na północy i na południu. Z pewnością unie możliwią nam dalszą podróż.

Parry skierował lornetkę we wskazanym kierunku.

- Nic nie widzę.

Nie wiadomo, jak dalej potoczyła się dyskusja. Inni oficerowie mieli jakoby powiedzieć, że także nic nie widzą. Parry twierdził, że powinni płynąć dalej. Ross był przeciwnego zdania. Być może uważał, że zbyt późna pora roku nie sprzyjała podejmowaniu ryzyka. Jeśli nie znaleźliby przejścia, musieliby przeczekać. Mimo protestów Parryego, wydał więc rozkaz dokonania zwrotu. Wcześniej zaznaczył na mapie

góry, które jakoby dostrzegł. Z pewnością popełnił błąd, nadając tej wątpliwej przeszkodzie nazwę Crocker Mountains - Góry Crockera. Takie nazwisko nosił jeden z jego przyjaciół, urzędnik Admiralicji. Kilka tygodni po powrocie ekspedycji do Anglii zwolnił się on ze swojego stanowiska i uciekł na wieś, by nie słyszeć więcej - w biurach Admiralicji i wszędzie indziej, nawet w londyńskich teatrzykach - dowcipów o Crocker Mountains. John Ross czuł się urażony, a John Barrow był wściekły.

- Trzeba koniecznie zorganizować kolejną wyprawę, by dowiedzieć się, czy te góry istnieją, czy też nie.

Pierwszy Lord Admiralicji wyraził zgodę.

- Na jej czele stanie Edward Parry.

Ten dwudziestodziewięcioletni, niezwykle przystojny brunet, który był już członkiem Towarzystwa Królewskiego dzięki zdobytej wiedzy z dziedziny hydrografii, kosmografii i magnetyzmu, zobaczył w tym szansę swojego życia.

- Postanowiłem niczego nie zaniedbać - opowiadał. - Kazałem wzmocnić stępkę, dziobnicę i dno obydwu okrętów, które powierzyła mi Admiralicja. Przewidziałem zapasy żywności na dwa lata. A przede wszystkim wybrałem młodych i odważnych oficerów. Jedynie dwaj spośród tych, którzy ze mną popłynęli, mieli ponad 23 lata. Skończywszy 29 lat, byłem weteranem.

Okręty „Hecla” i „Griper” (odpowiednio 375 i 180 ton wyporności) opuściły Tamizę 11 maja 1819 roku. Na początku sierpnia wyprawa dotarła do Cieśniny Lancastera. Oficerowie szkicowali zarys brzegów, sondowali dno, notowali temperaturę wody i powietrza oraz obserwowali deklinację magnetyczną i inne zjawiska. Jednym słowem, prowadzili stałe badania naukowe, tak jak wszyscy wielcy żeglarze owej epoki. Szczególnie jednak drażyła ich niepewność co do Crocker Mountains. Nawet Parry, całkowicie niegdyś przekonany o tym, że nie istniały, miał teraz wątpliwości.

- W miarę jak posuwaliśmy się w głąb cieśniny, sytuacja stawała się coraz bardziej napięta. Dzień był pogodny, oficerowie i marynarze wspinali się po kolei po drabinkach wantowych, by obserwować horyzont.

Ani śladu Gór Crockera.

- Obudziła się w nas ogromna nadzieja. Widzieliśmy się już na samym końcu szlaku, docieraliśmy do Cieśniny Beringa, a później do

półwyspu Kamczatka. Zgodnie z zaleceniami Admiralicji mieliśmy przekazać nasze dzienniki pokładowe rosyjskiemu gubernatorowi, który przez Petersburg przesłałby je do Londynu. W następnych dniach napotkaliśmy na swej drodze bryły lodu, które wielokrotnie zmuszały nas do zmiany kursu. Nadal jednak płynęliśmy mniej więcej na zachód, tak że nic nie zachwiało naszej ufności. Tak też było jeszcze 4 września 1819 roku, gdy przekroczyliśmy - na $74^{\circ}44'$ szerokości geograficznej północnej - sto dziesiąty stopień długości geograficznej zachodniej. Dawało to nam prawo do nagrody równej 5000 funtów sterlingów. Niestety, nazajutrz dostrzegliśmy na wprost przed dziobem pole lodowe ciągnące się w nieskończoność na północy i południu.

Oba okręty zarzuciły kotwicę. Kilka dni później okazało się, że żeglarze nie mają wyboru - muszą przetrzymać. Mrok, niczym o zmierzchu, panował jeszcze przez miesiąc, a począwszy od 4 października nastąpiła ciemność, która miała potrwać niemal 100 dni.

Parry wszystko przewidział. Najważniejszą sprawą było niepozostawianie załogi ani przez chwilę bez zajęcia. Pobudka za kwadrans szósta, poranna toaleta, szorowanie pokładu podgrzewanymi kamieniami i piaskiem, zabranymi specjalnie w tym celu. Apel, przegląd ubrań i posłań, ćwiczenia przeciwpożarowe. Po południu konserwacja oraz naprawa olinowania i ozaglowania. Gdy jeszcze było choć trochę widno, zejście na ląd (okręty ustawiły się wzdłuż brzegu niewielkiej zatoki), spacer i gimnastyka. Gdy pogoda okazywała się nazbyt niesprzyjająca i później, gdy zapanowała już zupełna ciemność, gimnastykowano się i urządzano wyścigi na pokładzie, pod namiotem ogrzewanym piecami węglowymi. Przy akompaniamencie niewielkich organów marynarze śpiewali nabożne pieśni, a także znacznie mniej wzniosłe piosenki marynarskie. Niekiedy również tańczyli. Oficerowie oddawali się bardziej kulturalnym rozrywkom - czytali, pisali wspomnienia, grali na instrumentach (przede wszystkim na flecie i skrzypcach) lub w szachy. Regularnie wydawano tygodnik zatytułowany „North Georgia Gazette and Winter Chronicle” (żałuję, że żaden z kronikarzy wyprawy nie wspomniał ani o jego nakładzie, ani o technice druku). Co dwa tygodnie odbywało się przedstawienie teatralne. Największym powodzeniem cieszyła się sztuka komiczno-sentymentalna pod tytułem *Dziewczyna mniej niż dwudziestoletnia*.

Gdy Parry zorientował się, że spośród wszystkich marynarzy je-

dynie dwóch umiało czytać - co było zupełnie normalne w ówczesnej epoce - otworzył szkołę wieczorową.

- Dzięki temu mroczne dni miały szybko. W lutym kolejne ekipy przecinały lód, by otworzyć tor wodny. Później stopniał śnieg, pojawiła się skromna roślinność, która cieszyła nasze oczy - zielony mech, żółte i różowe skalnice, karłowate wierzby. Zaczęły pokazywać się zwierzęta, mogliśmy więc polować na dzikie gęsi, renifery, kuropatwy i nawet piż-mowoły. Świeże mięso bardzo urozmaiciło nasz codzienny wikt. Opuściliśmy zatokę na początku sierpnia, kierując się ku polu lodowemu. Nadal jednak uniemożliwiała nam ono dalszą podróż. Na próżno płynęliśmy wzdłuż niego na północ i na południe. W końcu zdecydowałem, że rozsądniej będzie wrócić do Anglii.

Wystarczy tylko rzucić okiem na mapę, by dostrzec, że na północy kontynentu północnoamerykańskiego tory wodne tworzą labirynt. A ponieważ Cieśnina Lancastera wydawała się nie mieć ujścia - tarasowały ją lody lub Góry Crockera - geografowie Admiralicji zlecili Parryemu, by spróbował przepłynąć nieco dalej na południe. Na nową wyprawę wyruszyły w czerwcu 1821 roku dwa okręty, „Hecla” oraz „Fury”, który zastąpił „Gripera”.

Parry postanowił zabrać tym razem zapasy żywności na trzy lata. Okazało się to bardzo przewidującym posunięciem, gdyż ekspedycja, zatrzymana dwa razy przez lody, musiała dwukrotnie przetrwać w bardzo surowych warunkach. Tak jak poprzednio, wszystko było doskonale zorganizowane. Zabrano nawet z Anglii kobiece stroje, przydatne przy wystawianiu sztuk teatralnych. Na przedstawienia zapraszano przyjaźnie nastawionych Eskimosów, którym bardzo się podobały. Anglicy bywali też w tubylczych osadach. W przeciwieństwie do relacji wielu podróżników z poprzedniego wieku ich zapiski, dotyczące eskimoskich igłu, metod polowania i łowienia ryb, czółen oraz sań, są bardzo precyzyjne. Mowa w nich również o młodych Eskimoskach, które „mogłyby uchodzić za ładne, gdyby tylko miały pierwszy ze wszystkich wdzięków - były czyste”.

W istocie Eskimosi dbali o czystość na swój własny sposób, wykorzystując w tym celu mocz i foczy tłuszcz. Jeden z autorów notatek dodaje, że kobiety eskimoskie lubiły dostawać w prezencie błyskotki, gdyż „miały wrodzone zamiłowanie do strojenia się, podobnie jak przedstawicielki pięknej płci w bardziej sprzyjającym klimacie”. Anglicy ofiaro-

wali inne jeszcze podarunki, w tym kilka butelek rumu. Eskimosi mieli wówczas po raz pierwszy do czynienia z alkoholem, który później dokonał w ich środowisku tak wielkiego spustoszenia. Intencje były jednak dobre. Podczas drugiej zimy - szczególnie długiej i surowej - Parry rozdawał tubylcom żywność, gdyż groził im straszliwy głód. Gdy miała się już ku końcowi, kilku marynarzy zmarło na szkorbut.

- Wracamy do Londynu - zdecydował Parry.

Obydwa okręty wpłynęły do ujścia Tamizy 18 października 1823 roku. Parry podjął kolejną próbę odnalezienia Przejścia Północno-Zachodniego w 1824 roku, ale w Arktyce panowała wówczas wyjątkowo niesprzyjająca pogoda, na przemian mgły i sztormy. Okręt „Fury” rozbił się w pobliżu wyspy Somerset, niemal przy końcu Cieśniny Lancastera. Załoga znalazła schronienie na drugim statku i powróciła do Anglii.

Od dawien dawna rozpowszechniło się w Europie przekonanie, w rzeczy samej irracjonalne, ale zaspokajające być *może* niejasne pragnienie zbiorowej podświadomości: „Pod bardzo wysokimi szerokościami, po przekroczeniu granicy lodu, istnieje olbrzymie otwarte morze, a w samym jego środku - biegun polarny. Morze jest tak głębokie, że woda w nim nigdy nie zamara”. Cóż za tajemnicza i poetycka wizja. Do utrwalenia tej legendy przyczynił się Anglik Phipps, który dotarł w 1773 roku w okolice 80° szerokości geograficznej północnej i po powrocie do Londynu zapewniał, iż widział na własne oczy owo morze polarne, a nawet po nim pływał.

Większość żeglarzy kiwała głowami z powątpiewaniem. Parry zdecydowanie nie dawał temu wiary, wpadł jednak na pomysł:

- Niezależnie od tego, czy otwarte morze istnieje na biegunie, czy też nie, dlaczego nie mielibyśmy spróbować - zamiast szukać Przejścia Północno-Zachodniego lub Północno-Wschodniego - popłynąć z At lantyku na Ocean Spokojny przez biegun? Oto mój plan. Wyruszymy na pokładzie statku „Hecla” w kierunku Spitsbergenu. Tam przesiądziemy się na dwie pary sań-amfibii, które pozwolą nam udać się ku biegunowi, po lodzie lub morzem.

Był to odważny zamysł, można powiedzieć prekursorski, gdyż później często wykorzystywano w regionach polarnych różnego rodzaju sprzęt pływający. Parry przewidział, że początkowo sanie będą ciągnięte przez renifery, aż do momentu, gdy zwierzęta nie będą mogły znieść bliskości bieguna. Wówczas zaprzęgą się ludzie:

- Organizm człowieka jest najodporniejszy ze wszystkich.

Aby uniknąć bólu oczu spowodowanego odbijaniem się promieni słonecznych od śniegu, podróżnicy będą spać w ciągu dnia i przemieszczać się nocą. W rzeczy samej, w owej epoce (lato arktyczne 1827 roku) istniała niewielka tylko różnica pomiędzy dniem i nocą. Na każdych saniach miało się znaleźć pożywienie na ponad 60 dni. Sanie z ładunkiem miały ważyć 3753 funty. Wszystko było zaplanowane co do kilograma lub nawet, jeśli chodzi o dzienne racje żywności, co do grama: 300 gramów sucharów, 200 gramów pemmikanu - suszonego mięsa, 300 gramów czekolady, 250 mililitrów rumu.

Najbardziej niezwykle jest to, że ten niezmiernie precyzyjny plan został następnie z pełną ścisłością wprowadzony w życie. Z jednym wyjątkiem: z braku reniferów ludzie musieli zaprząć się do sań już na samym początku podróży po lodzie. Pole lodowe, które napotkali, było rozkawałkowane, dlatego też raz ciągnęli sanie, to znowu rozpinali żagle. Po wieczornej modlitwie zdejmowali podbite futrem ubrania, w których spali, i przebierali się w stroje z sukna. Spożywali posiłek, a potem ruszali w drogę. Po pięciu godzinach robili przerwę, by coś zjeść, i znowu przez pięć godzin ciągnęli sanie. Następnie zatrzymywali się na odpoczynek. Gdy spali, żagle okrywały i chroniły sanie. Podróż była wyczerpująca i przygnębiająca: „Oczy męczyły się, poszukując na próżno czegoś innego poza lodem i niebem, by móc odpocząć. I nawet niebo bywało często ukryte przed naszym wzrokiem, gdyż zasłaniała je gęsta, posępna mgła”. A ponadto - cóż za zaskakujący kaprys klimatu arktycznego! - na pokrywę lodową spadło tego roku wyjątkowo dużo deszczu.

Było jednak coś znacznie ważniejszego, czego Parry nie przewidział. Gdy za cenę wielkiego wysiłku podróżnicy posuwali się na północ, pole lodowe dryfowało na południe. W połowie lipca zorientowali się, że nie tylko nie zbliżali się do bieguna, lecz - wprost przeciwnie - oddalali się od niego. Ciągnięcie sań stawało się coraz trudniejsze, a zaprzęgnięci w nie mężczyźni musieli zatrzymywać się niemal co krok, by odetchnąć.

- Musiałem uznać, że ten wysiłek jest bezużyteczny.

Anglicy wrócili do miejsca, w którym pozostawili okręt, i odpłynęli z powrotem do kraju. 26 lipca 1827 roku wyprawa osiągnęła 82°45' szerokości geograficznej północnej. Od bieguna dzieliło ją wówczas 700 kilometrów. Dopiero po 48 latach zdołano dotrzeć dalej.

Dziewiętnaście miesięcy po powrocie „Hecli” do Anglii inny brytyjski okręt pruł fale Morza Północnego, płynąc w kierunku wód oko-łobiegunowych. Po raz pierwszy w historii wypraw był to parowiec, z pędnikiem kołowym, nie śrubowym. Określenie, iż pruł fale, niezbyt dobrze odpowiada rzeczywistości. Powiedzmy raczej, że kołyszając się i zataczając niczym pijak, przemieszczał się w żółtym tempie po nieco wzburzonym morzu. Nie powinno nas to wcale dziwić - zanim wyruszył na polarną przygodę, obsługiwał skromnie trasę Dover-Calais. Nazwa namalowana na rufie i z każdej strony dziobnicy była taka sama, jaką nosił pamiętny okręt Nelsona - „Victory”. Mogłoby się więc wydawać, iż ta nowa ekspedycja zakrawała na żart.

Nie było w tym winy Admiralicji. Z różnych przyczyn - przede wszystkim dlatego, że Rosjanie nie działali już tak aktywnie na morzu - przestano chwilowo interesować się Przejściem Północno-Zachodnim. Anulowano nawet nagrodę wartości 5000 funtów sterlingów, jaką miano przyznać za to odkrycie. Nikomu w Admiralicji nie przyszłoby też do głowy, by próbować dokonywać tego wyczynu na pokładzie parowca. Żaglowce Królewskiej Marynarki Wojennej były przecież tak doskonałe, a ich kapitanowie tak zręcznie nimi dowodzili, że ta jakże konserwatywna instytucja uznawała wyłącznie podróże pod żaglami. Tolerowała co najwyżej kilka parowców, niezbędnych do sprawnego manewrowania na Tamizie.

Był 10 lipca 1829 roku. Na pokładzie „Victory” nie panował wcale radosny nastrój. Mechanicy krzętałi się w obłokach pary wokół ogromnego silnika, zajmującego prawie całą ładownię i dyszącego ciężko niczym kobieta podczas porodu. Po raz dwudziesty puściły uszczelki kondensatora i po raz dwudziesty ponownie je zamocowano. Na próżno starano się je dobrze docisnąć, zawsze przepuszczały nieco pary. Ponownie też spróbowano je uszczelnić. Czym? Nie zgadlibyście - mieszanką krowiego gnoju i rozgniecionych ziemniaków. Gnoj zawdzięczano krowie zabranej jako rezerwa mięsa. Naprawdę nie zmyślam. Ten szczegół zaczerpnięty z dziennika pokładowego „Victory” podaje kilku historyków brytyjskich. A jak nazywał się kapitan, który codziennie prowadził lub podpisywał ten dziennik? John Ross, odkrywca mitycznych Gór Crockera w trakcie ekspedycji z 1818 roku. Jeśli zaś chodzi o sponsora nowej wyprawy - Admiralicja nie dała ani funta - był nim niejaki Félix Booth, angielski król whisky. Żart wydaje się naprawdę doskonały.

Nie dajmy się jednak całkiem zwieść pozorom. Félix Booth nie był pijakiem, ale myślącym człowiekiem, który wbrew grubym rybom z Admiralicji pokładał wielkie nadzieje w silnikach parowych. Nie zapomnijmy, że Napoleon również był przeciwnego zdania. Booth wyłożył 18 000 funtów. Zadowolił się statkiem „Victory”, obsługującym linię Dover-Calais, gdyż nie znalazł nic lepszego - pierwsze parowce kołowe były po prostu dość powolne. John Ross pragnął zaś odpowiedzieć czynem na okrutne słowa krytyki i uszczypliwe żarty, jakimi obrzucono go po wyprawie z 1818 roku. W trakcie kolejnej podróży nie zabrakło mu ani odwagi, ani dzielności. Pierwszym aktem męstwa musiało już być samo wypłynięcie w morze na łajbie zaferowanej przez Bootha. Zanim silnik osłabł - morze było zbyt wzburzone, a trasa zbyt długa - „Victory” rozwijał oszałamiającą prędkość 3 węzłów, czyli 5,5 kilometra na godzinę. Teraz zaś wielkie koła pozwalały zaledwie nie spadać w poprzek fali, a dwudzieste z kolei prowizoryczne zatykanie szczelin poskutkowało na krótko. Trzeba jednak wiedzieć, że większość ówczesnych parowców - poza holownikami - była także wyposażona w żagle. Rozwinięto je również na „Victory” po zatrzymaniu silnika, dzięki czemu udało się wpłynąć na wody okołobiegunowe i dotrzeć do wyspy Somerset u krańca Cieśniny Lancastera, gdzie znaleziono szczątki okrętu „Fury” Parryego i duże, doskonale zakonserwowane zapasy żywności. John Ross popłynął wzdłuż wschodnich wybrzeży wyspy i na jej południowym krańcu odnalazł tor wodny, skierowany na zachód. Patrząc przez lornetkę, orzekł:

- No cóż, to zatoka. Płynimy dalej.

John Ross był dobrym żeglarzem, ale najwyraźniej urodził się pod złą gwiazdą. Mityczne Góry Crockera na pewien czas zrujnowały mu karierę. Teraz zaś to, co uznał za zatokę, okazało się w przyszłości wąską cieśniną, która otrzymała nazwę Cieśniny Bellota. Przepłynął nią Amundsen, odkrywając Przejsście Północno-Zachodnie. John Ross, nadawszy jej miano Zatoki Brentforda, skierował się dalej na południe. Wpłynął do wielkiej zatoki. Na wschodzie dojrzał olbrzymi półwysp, który nazwał Boothia na cześć fundatora wyprawy. Tutaj zakończyła się morska część wyprawy. „Victory” spędził dwie zimy, stojąc na kotwicy w zatoczce Felix Harbour (jak pamiętamy, Booth miał na imię Felix). Zdaniem większości brytyjskich historyków John Ross uczynił „doskonale użytek z tego unieruchomienia”. Tak jak Parry, z uwagą i bez wiek-

szych uprzedzeń przyglądał się dokonaniom Eskimosów. Służył im także pomocą, na przykład zlecił wykonanie drewnianej protezy dla tubylca, któremu amputowano nogę. Aby zobaczyć ten cud techniki, przybywano ze wszystkich zakątków Dalekiej Północy.

John Ross odbywał też z Eskimosami liczne długie wyprawy saniami. Zabierał ze sobą bratanka, Jamesa Clarke'a Rossa, specjalistę od magnetyzmu. Był on już wcześniej w Arktyce, zarówno ze swym stryjem, jak i z Parrym. Myślał, podobnie jak ten ostatni, że biegun magnetyczny powinien znajdować się gdzieś w pobliżu. W trakcie wypraw saniami ze wszystkich sił starał się go odkryć. 28 maja 1831 roku zobaczył, że igła magnetyczna odchyliła się od poziomu o $89^{\circ}59'$.

- Oto i on!

Po starannym określeniu położenia zanotował je na mapie: $70^{\circ}05'$ szerokości geograficznej północnej i $96^{\circ}46'$ długości geograficznej zachodniej. W rzeczywistości bieguny magnetyczne stale - i dość znacznie - przemieszczają się. Północny biegun magnetyczny przez pół wieku przemieścił się o 320 kilometrów. Umiejszczenie go w 1831 roku było interesującym osiągnięciem naukowym. Nie mogąc wydostać statku „Victory” który został zablokowany przez lód w Felix Harbour, John Ross zdecydował się go zostawić. Brytyjczycy wrócili do kraju w październiku 1833 roku na pokładzie wielorybnika „Isabelle”. Za odkrycie bieguna magnetycznego James Clarke Ross otrzymał wyższy stopień - został komandorem. Admiralicja postanowiła przyznać wszystkim uczestnikom wyprawy, w tym również marynarzom, nagrodę wynoszącą 5000 funtów sterlingów, uprzednio anulowaną. John Ross uzyskał tytuł szlachecki. Nikt już nie mógł powiedzieć, że oficer Royal Navy zasłużył kiedykolwiek na to, by nazwać go tchórzem. niesprawiedliwość została naprawiona. Johnowi Rossowi należała się nagroda jeszcze z jednego powodu - w ciągu czterech zim spędzonych w Arktyce nie zmarł ani jeden członek ekspedycji. Dowodziło to niezbicie, że jej dowódca za dbał o każdy szczegół.

2 Przejście Północno-Wschodnie

czy Północno-Zachodnie?

- Uważam - powiedział John Barrow - że należy powierzyć dowództwo Johnowi Franklinowi.

- Ross byłby doskonały - odparł premier.

- Ross odmawia. Obiecał żonie, że już więcej nie wyruszy w okolice bieguna.

Rozmowa odbywała się w styczniu 1845 roku w siedzibie rządu. Premierem był Robert Peel. Poznaliśmy już Johna Barrowa, sekretarza Admiralicji, a ponadto założyciela Royal Geographical Society - Królewskiego Towarzystwa Geograficznego.

- John Franklin wszedł w sześćdziesiąty rok życia - dodał premier. - To już dość zaawansowany wiek.

- Dowiódł, że cieszy się żelaznym zdrowiem.

Barrow myślał w tym momencie o niezwyklej pieszej wyprawie, jaką Franklin odbył na Daleką Północ w 1819 roku. Admiralicja wysłała wówczas na poszukiwanie legendarnego przejścia Parry'ego, ale nie tylko. Zleciła też Johnowi Franklinowi, w owym czasie kapitanowi marynarki, opracowanie mapy regionu usytuowanego na zachód od Zatoki Hudsona. W ciągu sześciu lat Franklin i jego towarzysze przemierzili ponad 8000 kilometrów. Musieli bronić się przed Indianami, którzy z głodu stali się kanibalami. Sami też żywili się przez kilka tygodni bulionem, gotowanym na kościach znajdujących w opuszczonych indiańskich obozowiskach. Gdy wyruszyli, było ich trzydziestu dwóch. Wróciło zaledwie siedmiu, w tym John Franklin.

- Odwołuje się pan do dokonań sprzed ponad 20 lat - przypomniał Robert Peel.

- Dalszy ciąg kariery Franklina pokazuje, że nie stracił nic ze swej żywotności.

Po powrocie z Dalekiej Północy Franklin nadal żeglował, przemierzył Atlantyk i Ocean Spokojny, rozbił okręt u brzegów Australii. Został admirałem. Przez siedem lat był gubernatorem Tasmanii. Przez cały czas tęsknił jednak za Arktyką. I tym bardziej pragnął otrzymać dowództwo planowanej wyprawy, że opuścił Tasmanię w nieprzyjemnych okolicz-

nościach, na skutek żalostnej intrygi urzędników. Żona mówiła o nim, że jeśli nie uzyska nominacji, „umrze z rozczarowania”. Ze swojej strony także Parry powiedział Pierwszemu Lordowi Admiralicji, iż Franklin ma „lepsze kwalifikacje niż ktokolwiek inny”. W rezultacie Franklin stanął na czele wyprawy.

W ekspedycji miały wziąć udział dwa okręty - „Erebus” i „Terror”. Tym ostatnim dowodził kapitan Crozier. Oba wróciły właśnie z długiej podróży po Atlantyku, w trakcie której sprawdzono ich wytrzymałość. Wzmocniono je z przodu metalową blachą i wyposażono w śruby, które można było podnosić, by nie uwięzły w lodzie.

- Wystarczy 12 miesięcy, by odkryć Przejście Północno-Zachodnie - powiedział John Barrow. - Bądźmy jednak zapobiegliwi.

Żałowano olbrzymie ilości jedzenia i opału, a także wszystko to, co mogło poprawić komfort i morale uczestników wyprawy: porcelanowe naczynia, kryształowe kieliszki, stołowe srebra. Na każdym statku znalazła się biblioteka licząca 1200 tomów. Były też uczniowskie tabliczki, pióra i papier, by w czasie zimy prowadzić zajęcia szkolne. Nie zabrakło katarynki, wygrywającej 50 melodii, w tym psalmy i hymny. Do tego jeszcze sporo sprzętu naukowego, a także ciepła bielizna i narzuty ze skór wilków. Ani rząd, ani oficerowie nie wątpili w sukces wyprawy.

- Nie było dotychczas lepiej przygotowanej i lepiej wyposażonej ekspedycji. A 120 ze 130 członków obu załóg było już na Dalekiej Północy.

Obie jednostki miały zarówno silnik parowy, jak i żagle. Po wypróbowaniu śrub napędowych w okolicy Woolwich opuściły ujście Tamizy 26 maja 1845 roku. Latem powrócił do Anglii okręt, który minął się z nimi w pierwszych dniach lipca na południe od Grenlandii. Później nie było już żadnych wieści.

Jest coś, o czym dziś nie myślimy, choć powinniśmy mieć to stale w pamięci, by lepiej rozumieć ówczesne wyprawy polarne - czynnik czasu. Większość obecnych wydarzeń rozgrywa się, jeśli można tak powiedzieć, niemal błyskawicznie. W XIX wieku podróże w regionach okołobiegunowych, zarówno morzem, jak i lądem, trwały bardzo długo. Trzeba było miesięcy, by dotrzeć na miejsce. Nikt nie okazywał zdziwienia, gdy spędzano tam jedną lub dwie zimy. Nie istniała łączność radiowa. Rodziny, przyjaciele i przełożeni, pozostawieni w umiarkowanym

klimacie, przez długi czas nie okazywali zaniepokojenia, nie mając żadnych wiadomości od podróżników.

W 1847 roku ukazał się w „Quarterly Review” artykuł lorda Eger-ona: „Ze stale rosnącym zainteresowaniem czekamy na powrót dwóch statków, które być może w tym właśnie momencie wpływają na Pacyfik przez Cieśninę Beringa. Jeśli szczęśliwie powrócą, proponujemy, by *Erebus* i *Terror* zarzuciły kotwicę po obu stronach *Victory*. Są to bowiem pływające pomniki tego, co Nelsonowie odkryć geograficznych mieli odwagę uczynić, odpowiadając na wezwanie ojczyzny i pozostając w służbie całego świata”.

W pewnej chwili pojawił się jednak niepokój. Pierwsze ekspedycje ratunkowe wyruszyły wiosną 1848 roku. Doktor Richardson, towarzysz Franklina z najwcześniejszych podróży, przeszukał wybrzeże między rzekami Mackenzie i Coppermine. Nie znalazł nic. Doktor Rae dotarł łądem dość daleko na zachód od Zatoki Hudsona. W ciągu jednego tylko miesiąca przemierzył 1500 kilometrów. Siedem miesięcy poszukiwań nie dało żadnych rezultatów.

James Ross i porucznik Francis McClintock opłynęli Morze Baf-fina na pokładzie statków „Enterprise” i „Investigator”. Wrócili jesienią 1849 roku.

- Spędziliśmy zimę w Cieśninie Barrowa. Nie znaleźliśmy żadnego śladu wyprawy Franklina. W wielu miejscach pozostawiliśmy do brze zabezpieczone zapasy żywności. Na wiele sposobów staraliśmy się zapewnić pomoc tym, którzy przeżyli - jeśli jeszcze tacy są. Wrzuciliśmy do morza baryłki zawierające mapy i notatki. Schwytałismy lisy i wypuściliśmy je z powrotem, założywszy im wcześniej miedziane obroże, na których wryliśmy przydatne informacje. Co więcej mogliśmy uczynić?

Emocje rosły, zarówno w rodzinach uczestników wyprawy, jak i wśród opinii publicznej. W 1849 roku na poszukiwania udało się 10 statków: sześć wysłanych przez rząd brytyjski, dwa przez rząd Stanów Zjednoczonych, jeden na koszt żony Franklina i jeden sfinansowany dzięki składkom obywateli. Kilka z nich musiało pozostać na Dalekiej Północy na zimę. Jedynym skutkiem tych zbiorowych wysiłków było odkrycie na wyspie Beechey w Cieśninie Barrowa licznych pustych skrzyń i trzech grobów. Z całą pewnością zatrzymały się tam okręty „Erebus” i „Terror”. Ale kiedy? I co się z nimi stało?

Zainteresowanie tą sprawą było wówczas tak duże, że w następnych latach zorganizowano jeszcze 39 wypraw poszukiwawczych. W skład najważniejszej z nich wchodziły dwa statki, „Enterprise” i „Investigator”, te same, na których wcześniej, w 1848 roku, wyruszyli James Ross i Francis McClintock. Tym razem pierwszym z nich dowodził Collinson, drugim zaś McClure. Oba statki opuściły razem Anglię 11 stycznia 1851 roku, by podjąć poszukiwania od strony Pacyfiku. Rozdzieliła je jednak zła pogoda. McClure jako pierwszy dotarł do Cieśniny Beringa. Zgodnie z wytycznymi powinien był poczekać na Collinsona. Jak długo? Gdzie? I czy w ogóle by się go doczekał? McClure zadawał sobie te pytania w znacznej mierze dlatego, że - obdarzony zuchwałym, niezależnym usposobieniem - nie miał ochoty czekać. Opuściwszy cieśninę, skierował się na wschód.

Los mu jednak nie sprzyjał. Mijając 5 sierpnia Przylądek Barrowa, osadził statek na mieliźnie. Aby móc dalej płynąć, musiał wyrzucić część zapasów. Miało to tragiczne konsekwencje dla załogi, zmuszonej do spędzenia trzech zim w bardzo surowych warunkach. Lody nie stopniały przez całe lato w 1852 roku, a następna zima była wprost straszliwa - temperatura spadała do -54°C . Kończyła się żywność, a członkowie załogi cierpieli na szkorbut. „Nasze ubrania z futra - zapisał McClure - stanowią twarde, zlodowaciałą masę, nasze brody przypominają bryły lodu, a śpiwory były tak sztywne, że można by je postawić na sztorc”.

Wiosną zwrócił się do swoich towarzyszy:

- Nie ma potrzeby, byśmy wszyscy się poświęcali. Możecie udać się pieszo na południe. Ja zostanę tutaj, na pokładzie, z ochotnikami, jeśli się tacy między wami znajdą.

Zgłosiło się kilku uczestników wyprawy. Pozostali mieli wyruszyć 15 kwietnia. Tymczasem 6 kwietnia, gdy marynarze kopali w lodzie grób dla jednego ze swych kolegów, który zmarł na szkorbut, dostrzegli nadjeżdżające sanie. Nowo przybyłymi okazali się Brytyjczycy z „Resolute”, jednego ze statków biorących udział w innej wyprawie ratowniczej, która wyruszyła z Anglii w 1852 roku pod wodzą Edwarda Belchera. Jej uczestnicy znaleźli na Wyspie Melville'a list, pozostawiony poprzedniej wiosny przez McClure'a: „Podaję położenie mojego statku. Jeśli nie damy o sobie znać w ciągu najbliższego roku, nie wysyłajcie posiłków, gdyż niepotrzebnie zwiększyłoby to tylko liczbę ofiar”. Tak oto ekspedycje ratunkowe doszły do ratowania siebie nawzajem! Marynarze „Re-

soluté" podróżowali po lodzie 28 dni. Byli wyczerpani, ale dodawała im ducha radość uratowanych kolegów.

Na polecenie Belchera McClure i wszyscy pozostali przy życiu członkowie załogi opuścili statek. Wrócili do Anglii na pokładzie „Resolute” we wrześniu 1854 roku, przetrwawszy jeszcze jedną zimę w Cieśninie Barrowa.

A co stało się z Collinsonem? „Enterprise” dotarł do Cieśniny Beringa kilka dni po odpłynięciu „Investigatora”. Nie widząc statku i znając doskonale charakter swego podwładnego, Collinson stwierdził bez wahania:

- Z pewnością na mnie nie czekał. Udajemy się na wschód.

A gdy zatrzymało go pole lodowe, podjął inną decyzję:

- Pora roku jest już zbyt późna, nie ma potrzeby zimować w tak nieprzyjaznych okolicach. Ruszamy.

I bez zatrzymywania się dopłynął... do Hongkongu. Tam spędził zimę. Powróciwszy na północ, pozostał tu przez kolejne trzy zimy. Wysyłał zwiadowców na saniach we wszystkich możliwych kierunkach, by poszukiwali równocześnie Franklina i McClure’a. Bez skutku.

Collinson wrócił ostatecznie do kraju 5 maja 1854 roku po pięciu i pół roku nieobecności. Czego dowiedział się o Franklinie? Niewiele. W 1854 roku członkowie jednej z ekspedycji znaleźli u Eskimosów srebrne talerze naznaczone monogramem badacza. Tubylcy nie umieli jednak lub nie chcieli nic wyjaśnić.

20 stycznia 1854 roku Admiralicja opublikowała komunikat zapowiadający, że jeśli do końca marca nie pojawią się żadne nowe wieści, oficerowie i marynarze uczestniczący w wyprawie Franklina zostaną uznani za poległych w służbie Jej Królewskiej Mości. Reakcja lady Franklin była natychmiastowa:

- Już teraz proszę wiedzieć, że odmawiam przyjęcia wdowiej renty!

Tuż po publikacji komunikatu - co odnotowały liczne gazety - żona Franklina zmieniła ciemne stroje, jakie nosiła od kilku lat, na suknie utrzymane w jasnych barwach, zielone i różowe. Napisała do Pierwszego Lorda Admiralicji: „Nie mogę pozbyć się myśli, że na morską historię Anglii padnie ponury cień, jeśli te dwa wydarzenia, odkrycie Przejścia Północno-Zachodniego oraz opuszczenie Franklina i jego towarzyszy, pozostaną ze sobą nierozłącznie powiązane”. Pani Franklin

stała się w Anglii symbolem odwagi i wierności. Na ulicach Londynu wędrowni pieśniarze wykonywali „skargę lady Franklin”, której refren podejmowali chórem słuchacze.

W październiku tego samego roku doktor Rae nadesłał kilka nowych informacji. Eskimosi widzieli grupę białych mężczyzn, ciągnących łodzie po pokrywie lodowej. I choć Anglia była wówczas mocno zaangażowana w wojnę krymską, rząd zaapelował do obywateli i zachęcił do zbiórki pieniędzy. „Fox”, dowodzony przez McClintocka, wyruszył na nowe poszukiwania dopiero 1 lipca 1857 roku z Aberdeen w Szkocji. Wyprawa zimowała dwukrotnie, raz w Zatoce Baffina, drugi w Cieśninie Bellota. McClintock i jego zastępca posuwali się na południe. Na Wyspie Króla Williama Eskimosi powiedzieli im, że „Erebus” i „Terror” rozbiły się u jej wybrzeży w 1847 roku, ale że pozostawiano je tutaj o wiele wcześniej. Mając tubylców za przewodników, Brytyjczycy odnaleźli namioty, szkielety, strzelby, srebrne naczynia, a także wzgórek z kamieni, w którym ukryto metalową puszkę zawierającą dokument - złożony tu przed 11 laty! - będący relacją z wyprawy Franklina.

Franklin, przemierzając labirynt na północy kontynentu północnoamerykańskiego, szukał otwartego morza najpierw na północ, a później na południe od Cieśniny Barrowa. Musiał dwukrotnie zimować. Zmarł 11 czerwca 1847 roku. Lato, które wówczas nadeszło, nie spowodowało wcale topnienia lodów. Dwudziestu czterech oficerów i marynarzy zmarło na szkorbut. W kwietniu 1848 roku Crozier, który został dowódcą ekspedycji, zdecydował o opuszczeniu statku i podjęciu marszu na południe, by dotrzeć do kontynentu. Brytyjczycy mieli do przebycia 320 kilometrów po lodzie i musieli po nim ciągnąć łodzie. Dlaczego w tym tak tragicznym momencie zabrali ze sobą naczynia ze srebra, nikt nigdy nie pojął. Gdy dotarli do Wyspy Króla Williama, byli tak wyczerpani, że - jak się wyraziła pewna stara Eskimoska - „umierali, idąc”.

W ciągu następnych 20 lat dowiedziano się nieco więcej o losach wyprawy, przede wszystkim dzięki dwóm oficerom armii amerykańskiej. W trakcie długich rozmów Eskimosi podawali kolejne szczegóły. Gdy weszli, nie bez lęku, na pokład opuszczonych statków, nie doszedł ich ani jeden dźwięk. Ostrożnie posuwali się do przodu i nagle zobaczyli zwłoki białego człowieka. Zaczęli wówczas płądrować kajuty. Nieco później okręty, które rozpadły się pod naporem lodu, zatoneły. Inni Eskimosi widzieli żywych ludzi, „skrajnie wychudzonych, z czarnymi, stward-

niałymi ustami, tracących zęby". Chorowali na szkorbut. Po dwóch lub trzech zimach spędzonych w warunkach polarnych zapasy żywności na statkach ograniczały się do konserw, produktów peklowanych i suszonych warzyw. Świeżego mięsa mogła dostarczyć upolowana zwierzyna, ale pojawiała się ona rzadko, a w zimie praktycznie znikła. Często też uczestnikom wypraw brakło sił, by udać się na polowanie. Szkorbut był wrogiem numer jeden badaczy polarnych, podobnie jak nieco wcześniej podróżników przemierzających oceany. W Londynie na placu Waterloo stoi pomnik. Możemy na nim przeczytać: „Ku czci Franklina, wielkiego żeglarza badającego Ocean Arktyczny, i jego dzielnych towarzyszy, którzy poświęcili życie, wieńcząc odkrycie Przejścia Północno-Zachodniego, 1847-1848". Lady Franklin wywalczyła tę dedykację upamiętniającą dokonania męża. Wiele osób twierdziło jednak wówczas, że to McClure i członkowie jego załogi, którzy przeżyli, zdołali dotrzeć - zajęło im to cztery lata! - z Oceanu Spokojnego na Atlantyk przez Ocean Arktyczny. Dokonali tego, ale nie na pokładzie jednego statku. Przejście Północno-Zachodnie zostało odkryte, lecz tak naprawdę nikt nie pokonał samodzielnie całej trasy. Upłynie pół wieku, zanim zaczną się znów mówić o podjęciu kolejnej próby. W tym okresie uwaga wszystkich skupiła się na Przejściu Północno-Wschodnim.

Musimy teraz nieco cofnąć się w czasie, aż do panowania Piotra Wielkiego. Car ten prowadził politykę ekspansji. Jego stałą ambicją było dorównanie ludziom Zachodu, ukazanie im swojej wyższości, wprowaenie w zadziwienie. Z tej też przyczyny postanowił ich ubiec, „odkrywając drogę prowadzącą przez Morze Arktyczne do Chin i Indii". W 1720 roku opowiedział o swoim zamiśle dworskim geografom. Ci zaś odparli, że najpierw należałoby się dowiedzieć, czy Azja i Ameryka nie są ze sobą połączone. Gdyby tak było, oznaczałoby to, iż żadne przejście nie istnieje.

Ani rosyjski władca, ani jego uczeni nie wiedzieli wówczas, że problem ten został już rozwiązany niemal wiek wcześniej.

W 1644 roku pewien mieszkaniec Syberii nazwiskiem Siemion Dież-niew dotarł do miejsca, w którym Kołyma uchodzi do Oceanu Arktycznego. Okolice te zamieszkiwali Czukczowie, wojowniczy lud, przed którym musiał ukrywać się przez cztery lata, żyjąc w nędzy. Zdołał jednak w tym czasie zbudować czółno, które uszczelnił gliną i mchem. W łodzi tej dopłynął w 1648 roku do ujścia rzeki Anadyr do Oceanu Spokojnego. Azja

i Ameryka nie stanowiły zatem jedności. Trzeba było jednak ponad stu lat, by niejasne pogłoski o tej podróży dotarły do Petersburga.

- Ekspedycja, którą zamierzam wysłać - oznajmił Piotr Wielki - ma zwiększyć autorytet Rosji. Wezmą w niej udział okręty mojej marynarki.

Car wybrał jednak na dowódcę wyprawy Duńczyka, Vitusa Beringa, doskonałego żeglarza, mającego już doświadczenie w żegludze po wodach Arktyki. Piotr Wielki osobiście opracował szczegółowy program podróży. Badacze wyruszą z Petersburga, udając się najpierw lądem do Ochocka na Syberii, na wybrzeżu Oceanu Spokojnego. Do przebycia będą mieli 8000 kilometrów. Wykorzystają dwieście koni zaprzężonych do wozów i sań. W Ochocku przesiądą się na dwa niewielkie statki, okrążą półwysp Kamczatka, skierują się na północ i będą płynąć tak długo, aż natkną się na cieśninę - jeśli takowa w ogóle istnieje. Przepłyną nią i natrafią wówczas na wybrzeże Ameryki.

Bering i jego 25 towarzyszy opuścili stolicę carów wiosną 1725 roku. Dwa lata później czekali nadal w Ochocku na zakończenie budowy małych jednostek. Nawet car nie zdawał sobie sprawy z atmosfery lenistwa, bałaganu i korupcji, jaka panowała w odległości 8000 kilometrów od jego siedziby. Większy nieco okręt, który otrzymał nazwę „Swiatoj Ga-wriił”, zwodowano w 1728 roku w Niżniekamczacku. Następnego lata Bering mógł opłynąć Kamczatkę, skierować się na północ i dotrzeć do najbardziej wysuniętego na wschód przylądka Azji. Bering miał tam przekonać się na własne oczy, że oba kontynenty nie są połączone. Gęsta mgła na wschodzie skrywała jednak morze i nie dostrzegał żadnego lądu. Zasięgnął rady u swych towarzyszy:

- Spróbujemy dotrzeć do amerykańskiego wybrzeża?

Jak dużą odległość mieli do pokonania? Zbliżała się zima, co zrobiliby, gdyby morze zamarzło? Bering podjął decyzję o powrocie. Piotr Wielki zmarł w czasie jego nieobecności, zdał więc relację carycy Annie. Najpierw zebrał pochwały, ale później zainteresowali się nim dworscy intryganci:

- Wypełnił przecież zaledwie połowę swej misji!

Na szczęście znalazł obrońców i powierzono mu dowództwo nowej wyprawy. Pod koniec 1734 roku znów był w Ochocku. Miasto się rozrosło, przybyło mieszkańców, ale biurokracja rozpijaczonych urzędników, od których wszystko zależało, osiągnęła stan perfekcji. Szykowano tam

dla Beringa dwa okręty. Były to brygi „Świętoj Piotr” i „Świętoj Paweł”. Każdy szczegół budowy wymagał wedle biurokratów konsultacji z administracją centralną w Petersburgu. Bering spędził w Ochocku sześć długich lat, zanim mógł wypłynąć w morze.

Podróż zakończyła się sukcesem, ale równocześnie i dość nieszczęśliwie. Obydwa statki zagubiły się we mgle i tylko „Świętoj Piotr”, na którego pokładzie znajdował się Bering, dotarł do wybrzeży Ameryki. Na lądzie spędzono zaledwie jeden dzień. Uczni biorący udział w ekspedycji - w tym Francuz Louis Delisle de la Choyère, spokrewniony z Guillaumeem Delisle, geografem Ludwika XV - przeprowadzili jednak obserwacje, poczynili notatki dotyczące flory i fauny, a także zgromadzili przykłady sztuki ludowej tubylczych mieszkańców Alaski. Niestety okręt bardzo ucierpiał w czasie sztormów. Musiano osadzić go na dnie u wybrzeża wyspy noszącej dzisiaj imię Beringa. Tam też słynny odkrywca zmarł.

Dowiódł on oficjalnie, że Azja i Ameryka nie są ze sobą połączone. Wcześniej Dieżniew przepłynął z Oceanu Arktycznego na Ocean Spokojny. Nikomu nie udało się jednak wypłynąć z europejskiego portu i dotrzeć z Pacyfiku na Ocean Lodowaty.

Choć urodził się w 1832 roku w fińskich Helsinkach, baron Adolf Erik Nordenskiöld wywodził się ze starego szwedzkiego rodu, który wydał wielu wykształconych ludzi. On sam był uczonym, chemikiem i mineralogiem. W młodości musiał opuścić Finlandię, będącą wówczas rosyjską prowincją. W Sztokholmie zaprzyjaźnił się ze szwedzkim geologiem Torellem, który zabrał go na wyprawę naukowo-badawczą na Spitsbergen. Powrócił tam jeszcze w 1864 i 1868 roku, by zmierzyć łuk południka ziemskiego i opracować szczegółową i bardzo precyzyjną mapę archipelagu. Dwa lata później podjął próbę pokonania lądolodu, pokrywy lodowej o stromych ścianach, zajmującej środkową część Grenlandii. Uczestnicy wyprawy korzystali z sań ciągniętych przez renifery. Z braku wystarczająco aktywnego współdziałania Eskimosów ekspedycja zakończyła się niepowodzeniem. W 1875 roku, gdy zaczynał interesować się odkryciem Przejścia Północno-Wschodniego, miał już spore doświadczenie, jeśli chodzi o życie w klimacie okołobiegunowym.

Jak z pewnością potwierdzą wszyscy badacze, pierwszym poważnym problemem, jaki muszą rozwiązać, jest zebranie funduszy. Bogaci przed-

siębiorecy, z którymi rozmawiał Nordenskiöld, zachowywali się początkowo bardzo powściągliwie:

- Szlak wiodący przez Arktykę ku Oceanowi Spokojnemu stracił wiele na znaczeniu z chwilą otwarcia Kanału Sueskiego. A ponadto Ferdinand de Lesseps uzyskał niedawno od rządu Kolumbii prawo wykopania innego kanału, który przetnie miasto Panamę. Po cóż więc błądzić wśród polarnych lodów?

Nordenskiöld mówił, że Przejście Północno-Wschodnie dałoby Rosji możliwość zorganizowania taniego transportu do Europy bogactw mineralnych występujących obficie na Syberii. Argumentacja ta poruszyła dwóch ludzi, zamożnego rosyjskiego kupca Aleksandra Sibi-riakowa i szwedzkiego barona Oscara Dicksona. Dwie podróże rozpoznawcze wzdłuż wybrzeży od Tromsø po ujście Jeniseju przekonały króla Szwecji, Oskara II, że przedsięwzięcie to mogło okazać się korzystne dla jego kraju, w znacznym stopniu uprzemysłowionego producenta stali. I on także przyznał Nordenskiöldowi subwencje.

Badacz wypłynął z Tromsø 21 lipca 1878 roku na pokładzie „Vegi”, okrętu żaglowo-parowego, mającego 360 ton wyporności, 45 metrów długości i 8,7 metra szerokości, wyposażonego w śrubę i silnik o mocy 60 koni mechanicznych. Towarzyszyły mu trzy inne statki o napędzie mieszanym, z których dwa należały do Sibiriakowa. Miały one pozostać u ujścia Leny, podczas gdy „Vega” miała wypłynąć w Cieśninę Beringa. Uczestnikami ekspedycji byli oficerowie marynarki szwedzkiej, duńskiej i włoskiej, porucznik armii rosyjskiej, szwedzcy marynarze i norwescy wielorybnicy. W ładowniach znajdowało się 300 ton węgla i zapasy żywności na dwa lata.

Konwój dotarł do ujścia Jeniseju 6 sierpnia. Nordenskiöld pozostawił po sobie dobry reportaż, zatytułowany *Podróż Vegi*. „Przez cały sierpień płynęliśmy wzdłuż wybrzeża, najczęściej w gęstej mgle, która rzadko przerzedzała się na tyle, byśmy mogli dostrzec brzeg. Nie chcąc się zgubić, dawaliśmy sobie sygnały gwizdkami parowymi. Woda połykiwała niczym zwierciadło. Napotkaliśmy dryfujące bryły lodu, ale niewiele”. Żeglarze dotarli do ujścia Leny 27 sierpnia. Dalej „Vega” popłynęła sama. Po raz pierwszy od cieśniny Karskie Wrota nad morzem pojawili się ludzie. Okryci skórami reniferów, dużo gestykulowali, ale zachowywali się przyjaźnie. Wydawali się zaliczać do Eskimosów. Nordenskiöld polecił ofiarować im tytoń i holenderskie fajki z gliny. Jeden

z tubylców miał chińską monetę i amerykańskiego centa. Najwyraźniej amerykańscy wielorybnicy i dalekowschodni rybacy odwiedzili już wcześniej brzeg Oceanu Arktycznego.

Pływające bryły lodu stawały się coraz liczniejsze, aż w pewnej chwili drogę zagroziły spiętrzone kry. „Vega” przepłynęła już wówczas ponad 4000 mil morskich. Przeszkoda - jak się później dowiedziano - miała zaledwie 120 metrów szerokości. Ponieważ jednak była, podjęto decyzję o przezimowaniu.

Arktyczne doświadczenie Nordenskiölda okazało się teraz przydatne. Przewidział wszystko, nawet to, że jego statek będzie narażony na zniszczenie przez lód. Polarnicy zbudowali na polu lodowym prowizoryczne schronienie, mające służyć za laboratorium oraz magazyn żywności i broni. Większość uczestników wyprawy mieszkała nadal na pokładzie „Vegi”. Statek wcale nie ucierpiał. Pokrywająca go gruba warstwa śniegu stanowiła dobrą osłonę - podczas gdy temperatura na zewnątrz spadała do -46°C , wewnątrz nie było nigdy mniej niż 15°C .

Badacze nie pozostawali w odosobnieniu. Nawiązali kontakty z Czukczami. Wymieniali narzędzia i szwedzki chleb na skóry oraz wielorybi i foczy tłuszcz. Przybył do nich z wizytą wódz plemienia. Przyjechał saniami ciągniętymi z szacunkiem przez jego współplemieńców. Ofiarował im zaprzęg reniferów, dzięki czemu mogli podróżować po lodzie.

W maju nadal było -30°C . Lody zaczęły topnieć dopiero w połowie czerwca. Pewnego lipcowego wieczora, siadając do kolacji, marynarze poczuli, że statek - dotychczas nieruchomy niczym skała - lekko poruszył się. 18 lipca 1879 roku „Vega”, oswobodzona z uwięzi, wyruszyła w dalszą drogę ku Cieśninie Beringa. „Morze było niczym lustro, niemal całkowicie wolne od lodu. Tu i ówdzie podnosiły głowę morsy, dziwnie wyolbrzymione przez mgłę. W naszym sąsiedztwie poruszały się wielkie stada fok, a ponad nami unosiły się chmury ptaków, które prawdopodobnie mieszkały na wysokim i stromym brzegu”.

Rankiem 20 lipca Nordenskiöld dostrzegł przez niezbyt gęstą mgłę ciemne wzniesienia. „Były to góry na najdalej wysuniętym na wschód przylądku Azji. O jedenastej znaleźliśmy się na samym środku cieśniny łączącej Morze Północne z Oceanem Spokojnym. Z tego miejsca *Vega* pozdrowiła Stary i Nowy Świat, wciągając flagi i oddając salut”. Końcowy fragment reportażu został poświęcony temu, co było bardzo pochlebne

dla dowódcy wyprawy. Nordenskiöld wypełnił swoją misję, „nie musząc opłakiwać ani jednego człowieka, zdrowie żadnego z uczestników nie ucierpiało, a statek nie miał najmniejszej choćby awarii”.

Od tamtej pory zaczęto dokładnie badać Przejście Północno--Wschodnie, od Europy po Ocean Spokojny. Cztery lata później, w 1883 roku, Nordenskiöld udał się w kolejną podróż na Grenlandię. Zmarł w Sztokholmie w 1901 roku, mając 69 lat.

Bardzo rozmaici ludzie zostawali kapitanami statków wieloryb-nicznych, które w połowie XIX wieku wypływały z Nantucket i kilku innych portów wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Zdarzali się wśród nich wulgarni, nieokrzesani brutale, ale bywali też mężczyźni o bardziej złożonej osobowości, z zamiłowaniem oddający się lekturze *Biblii*, niekiedy bardzo purytańscy, a także wielu innych, nie całkiem pozbawionych wykształcenia, którzy doskonale sprawdzali się na swoim stanowisku. Należał do nich również George Washington De Long, zanim został - nie udało mi się ustalić, w jakich okolicznościach - kapitanem US Navy, czyli Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych. Musiał mieć zatem za sobą nieco nauki, był też zdolny do refleksji. Zimą 1878-1879 roku, dowiedziawszy się z gazet, że od sześciu lat uczestnicy wyprawy Nordenskiölda nie dawali znaku życia, wpadł na pewien pomysł. Gdy go już dobrze przemyślał, postarał się o audiencję u Jamesa Gordona Bennetta. Ówczesny szef „New York Herald” był ważną osobistością w Nowym Jorku i nie każdy mógł się z nim spotkać. Nikt jednak nie zdołałby wprawić w onieśmienie De Longa, dlatego też pewnego wiosennego ranka 1879 roku znalazł się on w gabinecie Gordona Bennetta. Magnat prasowy powiedział mu, że ma bardzo mało czasu, ale zaproponował cygaro. „New York Herald” opublikował później artykuł omawiający to pierwsze spotkanie. Oto jak przebiegała rozmowa:

De Long: Przed dziesięcioma laty wysłał pan Stanleya do Afryki na poszukiwanie Livingstone'a. Podróż ta dostarczyła materiału na reportaż, który zyskał spory rozgłos. Co powiedziałby pan na pomysł, by zorganizować wyprawę ratowniczą, która udałaby się na poszukiwanie Nordenskiölda? Dobrze znam wybrzeże Nowej Syberii.

Gordon Bennett: Wyprawy ratownicze są opłacalne dla gazety, gdy kończą się sukcesem. Proszę pomyśleć o tuzinie statków i setce ludzi,

którzy zaginęli, próbując odnaleźć Franklina. Muszę się nad tym zastanowić.

De Long: Poszukiwanie Nordenskiöldla mogłoby nie być jedynym celem wyprawy w te regiony.

Gordon Bennett: A co jeszcze?

De Long: Dotarcie do bieguna.

Zbyt wiele miejsca zajęłoby tutaj szczegółowe omówienie planu, jaki przedstawił w gabinecie Bennetta kapitan De Long. Jego zdaniem wpływ Kuro Siwo, ciepłego japońskiego prądu, dawał się odczuć w pewnych okresach daleko na północ za Cieśniną Beringa, tak że można było dopłynąć morzem aż na wysokość Wyspy Wrangla. Dlaczego by nie spróbować dotrzeć stamtąd do bieguna, posługując się saniami z psim zaprzęgiem?

Gordon Bennett od dawna myślał o zorganizowaniu pierwszej ekspedycji, która stanęłaby na biegunie północnym. Przez krótką chwilę rozważał nawet możliwość wysłania tam ludzi w balonach. Pomysł De Longa wydał mu się bardziej realistyczny. Po kilku kolejnych spotkaniach zgodził się wyłożyć pieniądze.

- I będę miał poparcie amerykańskiego Ministerstwa Żeglugi.

Tak też się stało. W oficjalnych dokumentach ministerialnych zapisano, iż De Long miał najpierw uzyskać informacje o Szwedzie Nordenskiöldzie, a następnie udać się w stronę bieguna.

Gordon Bennett zatelegrafował do swoich korespondentów w Anglii, by poszukali mu bardzo solidnego statku żaglowego, wyposażonego dodatkowo w silnik parowy. Jeśli to możliwe, miał to być żaglowiec, który wcześniej pływał już po wodach Arktyki. Znalaziono mu trzymasztowy bark o nazwie „Pandora”. Po sprowadzeniu do Stanów Zjednoczonych odpowiednio go wyposażono i zapewniono załogę -32 marynarzy floty amerykańskiej.

„Jeannette” - tak bowiem De Long przemianował okręt - wyruszyła z San Francisco 8 lipca 1879 roku. Gordon Bennett poprzedził to wydanie sensacyjnymi artykułami, za których sprawą znacznie zwiększył się nakład „New York Herald”. Ich tytuły mówią same za siebie: *Bohaterowie bieguna czy też Odważniejsi od Krzysztofa Kolumba*.

29 sierpnia, przepłynąwszy Cieśninę Beringa i zaopatrzywszy się w psy na Alasce, De Long dowiedział się, że Nordenskiöld, zakończywszy swoją misję z powodzeniem, wracał do Europy. „Jeannette” mogła więc

skierować się ku własnemu głównemu celowi. De Long wziął kurs na Wyspę Wrangla na Morzu Wschodniosyberyjskim. Jak wcześniej wyjaśnił Gordonowi Bennettowi, wyspa ta miała stać się dla niego punktem wyjściowym do zdobycia bieguna.

A trzeba wiedzieć, że zamiysł De Longa był o wiele mniej realistyczny, niż sądził szef „New York Herald”. Patrząc na to z perspektywy czasu, trudno zrozumieć, że tak doświadczony kapitan, do owej chwili doskonale umiejący prowadzić własne sprawy, podjął się tak niepewnego zadania. Być może zżerała go żądza sławy. Wbrew jego przewidywaniom ciepły prąd z Japonii wywarł jedynie niewielki wpływ na najbliższe okolice Wyspy Wrangla. Zanim jeszcze „Jeannette” tam dotarła, w pierwszych dniach września utknęła w lodach i dryfowała powoli wraz z nimi.

I choć była solidnie zbudowana, coraz gorzej znosiła nową sytuację. Zanim utworzyło się i w pełni zamarzło pole lodowe, gromadzące się duże bloki lodu uderzały o siebie, kurczyły się i powiększały, naruszając konstrukcję statku i powodując przecieki. Załoga dzielnie pracowała przy pompach. Święta Bożego Narodzenia marynarze uczcili przedstawieniem teatralnym i koncertem.

Pierwszy poważny problem pojawił się 18 stycznia 1880 roku. W pewnej chwili rozległ się hałas przypominający wystrzał z działa. Przy dziobie statku otworzyła się szczelina, przez którą woda wlewała się do środka z szybkością 15 metrów sześciennych na godzinę. Pod inteligentnym nadzorem szefa mechaników, Melville'a, marynarze, stojąc po uda w lodowatej wodzie, starali się zatkać szczelnie otwór deskami, pakułami, łojem i gipsem. Inni bez chwili wytchnienia, dniem i nocą, wypompowywali wodę. Udało się, przynajmniej chwilowo, uratować okręt. Pole lodowe rozciągało się jednak we wszystkich kierunkach aż po sam horyzont.

Zima minęła bez nieprzyjemnych niespodzianek. De Long określał codziennie położenie „Jeannette” i stwierdzał, że dryfowała ona wraz z lodem na zachód. Minęła Wyspę Wrangla od strony północnej. Kapitan miał nadzieję, że latem, gdy stopnieje lód, będzie mógł znów skierować się na północ. Jego oczekiwania nie spełniły się jednak - statek pozostał uwięziony wśród lodu.

Dopiero po drugiej zimie, 11 czerwca 1881 roku, pole lodowe popękało, tworząc tor wodny szerokości 30 metrów. De Long wydał rozkaz: „Jak najszybciej do maszyn!”. Zaledwie Melville i jego ludzie zdążyli zejść

pod pokład, pole lodowe znów się poruszyło i olbrzymie bloki lodu zaczęły napierać na burtę „Jeannette”, która stopniowo coraz bardziej przechylała się w prawo. Po chwili znalazła się wyżej, trzeszcząc przy tym posępnie. Na pokładzie pojawił się jeden z mechaników z informacją, że łód przedostał się do maszynowni. De Long polecił przetransportować na pole lodowe sanie i psy, a także połowę żywności.

„Jeannette” przechylała się coraz niżej, rozkazał więc wynieść dokumenty i pozostałe zapasy jedzenia. O pierwszej w nocy, w niezani-kającym polarnym świetle, statek niemal położył się na lodzie. Trzy godziny później zniknął, pogrążając się w ogromnej rozpadlinie otoczonej lodem.

Rankiem De Long dokonał podsumowania sytuacji. Katastrofa wydarzyła się w odległości około 800 kilometrów od ujścia Leny.

- Jeśli chcemy dotrzeć do zamieszkanym okolic, musimy pójść w tym kierunku. Starannie przygotowujemy się do podróży.

Na lodzie zgromadzono olbrzymie ilości żywności i sprzętu. De Long zdecydował, że wyruszą z sześcioma namiotami, czterema parami sań, dwiema szalupami i jedną łodzią wielorybniczą, które mieli ciągnąć po lodzie tak długo, jak okaże się to potrzebne. Wyruszyli w drogę 20 czerwca.

Gdzieniedzie pole lodowe było popękane, a gdzieniedzie piętrzyły się chaotycznie bryły lodowe. Posuwanie się do przodu było bardzo żmudne i niezmiernie powolne. Niekiedy udawało się przejść zaledwie dwa kilometry w ciągu dnia. Same psy nie dawały rady ciągnąć sań, musieli im pomagać ludzie. Dodawali sobie otuchy, mówiąc: „Jesteśmy coraz dalej na południe”. Gdy po 10 dniach wyczerpującego marszu De Long określił z pomocą sekstansu położenie, okazało się, że znajdowali się 45 kilometrów dalej na północ niż miejsce, z którego wyruszyli. Cały czas szli na południe, ale pole lodowe dryfowało z większą prędkością na północ. Kapitan miał odwagę zachować dla siebie tę przygnębiającą wiadomość. Na szczęście w następnych dniach zaobserwował, że pole lodowe przesuwało się wolniej i od czasu do czasu ukazywał się fragment otwartego morza.

29 lipca, gdy rozbitkowie płynęli łodziami, natknęli się na wyspę, którą De Long nazwał Wyspą Bennetta. Gdy się na niej zatrzymali, po raz kolejny podsumował sytuację - uczestnicy wyprawy przebyli mniej więcej jedną siódmą odległości dzielącej ich od ujścia Leny. Zapasy żyw-

ności zmniejszyły się w tym czasie o połowę. Na południe od Wyspy Bennetta morze wydawało się żeglowne.

- Wyptywamy - zdecydował De Long. - Ja obejmę dowództwo jednej z szalup. Wraz ze mną wsiądzie do niej trzynastu z was. Melville z dziewięcioma ludźmi skorzysta z łodzi wielorybniczej. Porucznik Chipp wraz z ośmioma marynarzami wyruszy w małej szalupie.

Wszystkie trzy łodzie opuściły wyspę 6 sierpnia. Żegluga po morzu była początkowo bardzo utrudniona ze względu na pływające po nim liczne bryły lodu. 12 września zerwał się nagle wiatr, pojawiły się fale i rozpoczął się sztorm, który sprawił, że załogi trzech łodzi straciły się z oczu.

Jak się wydaje, jako pierwsza dotarła do lądu - około 20 września - łódź dowodzona przez Melville'a. Wkrótce po zejściu na brzeg on i jego towarzysze skierowali się na południe. Dzięki informacjom uzyskiwanym od przyjaźnie nastawionych Tunguzów znaleźli się pod koniec października w osadzie Bułun, położonej ponad 200 kilometrów w głąb lądu. Starannie pielęgnowani przez krajowców, zdołali odzyskać siły po skrajnie uciążliwej wędrówce, gdy 29 października przywódca wioski polecił przekazać Melville'owi wiadomość, że przybyli dwaj bardzo zmęczeni biali ludzie. Melville od razu ku nim pobiegł. W pierwszej chwili go nie poznali, tak bardzo byli wyczerpani, a ponadto mieli ograniczoną zdolność widzenia, gdyż cierpieli na ślepotę śnieżną. Powiedział swoje nazwisko i wówczas go uściskali. Byli to Ninderman i Noros, obaj z grupy De Longa. Kilka godzin później, gdy poczuli się nieco lepiej, opowiedzieli własne przeżycia.

Gdy skończył się sztorm, szalupa osiadła na mieliźnie dość daleko od brzegu. Z wielkim trudem zdołali przenieść cały sprzęt i żywność na stały ląd. De Long spojrział na mapę, która wcale nie była precyzyjna.

- Myślę, że nie jesteśmy daleko od ujścia Leny. Idźmy na południe.

Początkowo szli w głębokim na pół metra i na wpół płynnym błocie, ukrytym pod cieniutką warstwą lodu. Potem były trzęsawiska, bagna i strumienie. Trzej z nich mieli głębokie odmrożenia. Po kilku dniach odmówili dalszego marszu.

- Musieliśmy ich namawiać, wręcz błagać - opowiadał Ninderman. - Zrobiłem dla Erichsena kule, a potem prymitywne sanki.

21 września mieliśmy już tylko żywność na dwa dni. Zdołaliśmy jednak

upolować renifera. Później jedliśmy psy. Ostatniego zabiliśmy 3 października. Po kilku dniach wszyscy byliśmy tak wyczerpani, że kapitan De Long polecił mi pójść naprzód z Norosem. Mieliśmy znaleźć jakąś osadę i sprowadzić pomoc.

Na północy Syberii ziemia nigdy całkowicie nie odmarza. Był październik, padał śnieg i wiał lodowaty wiatr. Dwaj piechurzy odpoczywali, wykopując doły w śniegu. Gdy skończyło im się jedzenie, cierpieli z głodu. Wieczorami musieli niekiedy zadowalać się ciepłą wodą, w której moczyli skórzane cholewy butów. 22 października dostrzegli wreszcie trzy szałas. Były opuszczone, ale - ku swej ogromnej radości - znaleźli w nich kilka lekko już rozkładających się ryb.

- Następnego dnia pojawił się Eskimos, życzliwie nastawiony, ale nierozumiejący ani jednego słowa z tego, co mówiliśmy. Zaprowadził nas do obozowiska swego plemienia, gdzie zobaczyliśmy około stu reniferów i mnóstwo żywności. Dzięki temu moglibyśmy wrócić na północ, by uratować naszych biednych towarzyszy. Nie mogliśmy się jednak porozumieć. W końcu pojawił się postawny Rosjanin. Nie mówił ani po angielsku, ani po niemiecku, ale zareagował na słowa „dowódca” i „Jeannette”. To on nas tutaj doprowadził. Cały wczorajszy dzień prze spaliliśmy, nie byliśmy w stanie zrobić nic innego.

Jeśli chodzi o załogę małej szalupy, dowodzonej przez porucznika Chippa, nie było od niej - i nigdy nie miało już być - żadnej wieści.

- Natychmiast wyruszamy na ratunek grupie De Longa - zdecydował Melville.

W północnej Syberii słowo „natychmiast” miało w owej epoce zupełnie odmienne znaczenie. Melville wyruszył dopiero 4 listopada, wspomagany przez Tunguzów z psimi zaprzęgami. Skierował się na północ. Przemierzył ponad 1000 kilometrów w szalejącej zamieci. Wrócił jednak, nie odnalazłszy nikogo.

- Nasi towarzysze - powiedzieli Ninderman i Noros - byli tak wyczerpani, gdy ich opuszczaliśmy, że nie można mieć już teraz żadnej nadziei.

Melville uważał, że nie wywiązał się jeszcze w pełni ze swych obowiązków. Udał się wraz ze swoją grupą do Jakucka. Dopilnował, by jego ludzie mogli wrócić do Stanów Zjednoczonych. Zachował przy sobie jedynie dwóch: Nindermana i Bartletta. Wszyscy trzej wyruszyli 26 lutego 1882 roku ponownie na północ.

Na brzegu Leny odnaleźli 23 marca trójnog i strzelbę. Później dzbanek do kawy. Nieco dalej wystawała ze śniegu ręka. Należała do De Longa. Kopiając pod trójnogiem, Melville i Ninderman znaleźli dwie skrzynie, zawierające dokumenty statku i dziennik kapitana. Pod śniegiem wokół leżały zwłoki wszystkich pozostałych członków grupy.

Latem 1881 roku na poszukiwanie „Jeannette” wyruszyło kilka okrętów. Na pokładzie jednego z nich znalazł się reporter „Daily Te-legraph” nazwiskiem Gilbert. To on zdobył dziennik De Longa, który opublikowano następnie w Stanach Zjednoczonych i w Anglii. Tekst ten pozostaje jednym z najbardziej dramatycznych świadectw związanych z wyprawami polarnymi. De Long zmarł jako ostatni z grupy. Prowadził dziennik do samego końca.

„17 października, poniedziałek. Sto dwudziesty siódmy dzień od katastrofy *Jeannette*. Alexis jest umierający. Doktor daje mu chrzest. Czyta modlitwę za zmarłych. O zachodzie słońca Alexis umiera. Wycieńczony z głodu. Przykryliśmy go flagą i pozostawiliśmy w namiocie.

18 października, wtorek. Sto dwudziesty ósmy dzień. Spokojny i łagodny. Pada śnieg. Po południu pogrzebaliśmy Alexisa. Umieściliśmy go na lodzie na rzece i okryliśmy śniegiem.

19 października, środa. Sto dwudziesty dziewiąty dzień. Obciąłem kawałek namiotu, by owinąć nogi. Doktor znajduje miejsce na nowy obóz. Przenosimy się nocą.

20 października, czwartek. Sto trzydziesty dzień. Słoneczny, lecz bardzo zimny. Lee i Kaack na wykończeniu.

21 października, piątek. Sto trzydziesty pierwszy dzień. O północy znajdujemy zmarłego Kaacka między mną a doktorem. W południe kona Lee. Czytamy modlitwy za zmarłych do chwili, gdy zrozumieliśmy, że to koniec.

23 października, niedziela. Sto trzydziesty trzeci dzień. Skrajnie osłabieni, spaliśmy lub leżeliśmy przez cały dzień. Spróbowaliśmy zebrać drewno przed nocą. Przeczytaliśmy część nabożeństwa. Bolał nogi. Nie wkładamy butów”.

W następnych dniach De Long miał już tylko tyle siły, by zapisać datę. Ostatnia notatka pochodzi z 29 października: „Boyd i Gortz zmarli w nocy. Collins kona”. Była to sobota, sto trzydziesty dziewiąty dzień od katastrofy „Jeannette”.

W 1884 roku młody pracownik muzeum oceanograficznego w Bergen, bardzo wysoki, niebieskooki i niezwykle przystojny, czytał z wielką uwagą artykuł w codziennej gazecie „Morgenbladet”. Tekst dotyczył szczątków „Jeannette”, odnalezionych na wschodnim wybrzeżu Grenlandii, mniej więcej na 45° długości geograficznej zachodniej. Mężczyzna odkładał od czasu do czasu gazetę, podchodził do dużej mapy regionów polarnych, wiszącej na ścianie jego pokoju. Autor artykułu, norweski meteorolog Henrik Mohn, stwierdzał, iż nic nie wiadomo o trasie, jaką przebył wrak od okolic na północ od Wysp Nowosyberyjskich, gdzie zatonała „Jeannette”, do miejsca na brzegach Grenlandii, w którym go napotkano. Młody, przystojny i jasnowłosy wiking, który spoglądał na mapę, nazywał się Fridtjof Nansen. Miał 23 lata i pracował w muzeum jako przyrodnik. Dwa lata wcześniej uczestniczył w wyprawie wielo-rybniczej po wodach otaczających Spitsbergen i Grenlandię, by zdobyć praktyczną - a nie tylko czerpaną z książek - wiedzę zoologiczną. A oto, jaki był rezultat jego przemyśleń na temat drogi przebytej przez szczątki „Jeannette”: jeśli by narysować fragment okręgu łączący początek i koniec tej trasy, dałoby się zauważyć, że przechodzi on bardzo blisko bieguna.

- Pomyślałem wówczas - zwierzył się później Nordenskiöldowi, z którym się zaprzyjaźnił - że aby dotrzeć do bieguna, nie należało upierać się przy kolejnych próbach pokonania przeszkody lodowej, jak się wydawało, nie do przebycia. Być może o wiele inteligentniej byłoby zgodzić się na powolne dryfowanie, takie jak to, dzięki któremu szczątki „Jeannette” dotarły do Grenlandii.

Tak narodził się zamysł, który miał dojrzewać przez kilka następnych lat. Nansen dobrze rozumiał, że znajdzie fundusze i poparcie dla tego projektu dopiero wówczas, gdy już ugruntuje swoją reputację badacza polarnego.

- Chcąc dać się poznać, postanowiłem pokonać Grenlandię po lądolodzie, na nartach, wraz ze starannie dobraną ekipą. Towarzyszyłyby nam sanie z zapasami żywności, ciągnięte przez psy.

Poza Nordenskiöldem - choć jemu samemu nie powiodła się podobna próba - wszyscy pozostali bywalcy regionów okołobiegunowych byli do pomysłu nastawieni pesymistycznie. Dwa lata wcześniej młody Amerykanin Robert E. Peary poniósł porażkę, katastrofą zakończyła się też wcześniejsza wyprawa niemiecka. Nie okazując lęku, Nansen kontynuował przygotowania.

Zbudował pięć sań, mających po trzy metry długości i pół metra szerokości. Były bardzo wytrzymałe i nie ważyły więcej niż po 14 kilogramów. Wykonano je tak dobrze, że jeszcze 48 lat później, w 1936 roku skorzystał z nich - po wprowadzeniu jedynie drobnych zmian - Paul--Emile Victor podczas przejścia Grenlandii z zachodu na wschód. Wielu polarników miało też posługiwać się, i to przez długi czas, „maszynką Nansena”, dzięki której nie tylko można było podgrzać jedzenie, ale też przekształcić śnieg lub lód w wodę pitną. Równie starannie przygotował Nansen namioty, śpiwory, ubrania i narty. Był doskonałym narciarzem, podobnie jak trzej Norwegowie i dwaj Lapończycy, którzy mu towarzyszyli.

Uczestnicy wyprawy wyruszyli w maju 1888 roku na pokładzie norweskiego statku połowowego „Jason”, którym mieli dotrzeć do Umsvik na wschodnim wybrzeżu Grenlandii. Inny okręt miał ich zabrać w Gothâb na wybrzeżu zachodnim, już po pokonaniu łądolodu. Sztormy, które opóźniły „Jasona” i bardzo utrudniły dostęp do wschodniego wybrzeża, sprawiły, że narciarze znaleźli się w Umsvik dopiero 10 sierpnia. Musieli tu - z ładunkiem ważącym 600 kilogramów - wspiąć się na skalną ścianę mającą niemal 1000 metrów. Marsz na nartach biegowych rozpoczęli 22 sierpnia. Utrudniały go szczeliny, gromadzący się miejscami śnieg, porywisty wiatr, a także zróżnicowane ukształtowanie terenu. 14 września wyprawa znalazła się na wysokości 2700 metrów. Termometr wskazywał - 40°C.

- Jeśli tak dalej pójdzie, nie dotrzemy na czas do Gothâb, by wsiąść na statek.

Dwaj Lapończycy myśleli nawet, że nigdy nie zobaczą zachodniego wybrzeża.

- Ależ tak - powiedział Nansen. - Musimy tylko zrezygnować z nart. Wiatr, który tak nam przeszkadza, mógłby się nam przysłużyć. Pożeglujemy po lodzie.

Polarnicy połączyli sanie po dwie pary, a płótno namiotowe posłużyło za żagle. Utworzone tą metodą „okręty”, popychane bardzo silnym wiatrem ze wschodu, zaczęły przesuwać się po lodzie z dużą prędkością. Niekiedy trudno było kontrolować kierunek, ale ten sposób podróżowania sprawił badaczy polarnych w swoisty stan upojenia. „Miotłało nami tak bardzo - zapisał Nansen - że często przeskakiwaliśmy z jednego wzniesienia na drugie. Zbliżała się noc, ale pojawił się księżyc w pełni,

dający tyle światła, że mogliśmy dojrzeć i ominąć największe szczeliny. Cóż to był za przedziwny widok: podążały za mną dwa okręty, a ich kwadratowe żagle - niczym w łodziach wikingów - tworzyły czarne plamy na tle białego śniegu. Na niebie połyskiwała srebrna tarcza... Szczeliny w lodzie układały się w równoległe pasy, przybierające w księżycowym świetle ciemnoniebieską barwę".

Nansen i jego towarzysze przebyli 600 kilometrów po lądolodzie, zanim dotarli na zachodnie wybrzeże. Niestety, spóźnili się kilka dni na statek, którym mieli wrócić do Norwegii.

- No cóż - powiedział spokojnie Nansen - spędzimy zimę z Eskimosami. Będzie to dobra okazja, by udoskonalić znajomość ich języka!

Większości nas nazwisko Nansena kojarzy się z pewnością z jego późniejszą międzynarodową sławą. Od młodości jednak Norweg wykorzystywał każdą okazję, by wzbogacić swoją osobowość. Czynił to bez pedanterii czy ostentacji. Arktyczny klimat podobał mu się najbardziej: „Znajdowałem tu wielką lodową przygodę, intensywną i czystą niczym bezkres, ciszę, rozgwieżdżone noce, głębię przyrody, tajemnicę życia, odwieczny rytm wszechświata i jego stałe umieranie". Jak widać, Nansen darzył ogromnym podziwem Ibsena.

Po powrocie do Norwegii w 1889 roku zaszła w krótkim czasie wielkiej popularności. Mając 28 lat, został pierwszym człowiekiem, który przemierzył w poprzek Grenlandię. Gdy opublikował swoje spostrzeżenia dotyczące budowy grenlandzkiego płaskowyżu i zagadnień meteorologii, zyskał szacunek uczonych. Uznał, że nadszedł właściwy moment, by przedstawić projekt dotarcia do bieguna z wykorzystaniem dryfu polarnego.

Natychmiast opadł entuzjazm. Musiały upłynąć cztery lata, by pomysł doczekał się załączka realizacji. Nansen spotykał się z norweskimi naukowcami, zorganizował konferencję prasową w Londynie w obecności członków Królewskiego Towarzystwa Geograficznego. Reakcje były dość umiarkowane. Ostatecznie jednak rząd norweski wsparł młodego badacza, przekazując mu dwie trzecie niezbędnych funduszy. Pozostałą sumę zebrano dzięki liście subskrypcyjnej, na którą jako pierwszy wpisał się król Oskar II. Baron Toll, rosyjski badacz północnej Syberii, rozmięścił na własny koszt bazy aprowizacyjne na Wyspach Nowosyberyjskich.

Okręt, którym zamierzał popłynąć Nansen, w żadnym razie nie powinien być przypominać „Jeannette".

- Nie chodzi o to, by wytrzymać napór lodów, ale by nie musieć go odierać - dać się ponieść.

„Fram”, czyli „Naprzód”, zaprojektowany przez norweskiego inżyniera Archera zgodnie ze wskazówkami Nansena, przypominał kształtem jajko na twardo, przekrojone wzdłuż na pół. Jego kadłub - bardzo gładki, by lód się po nim ślizgał - miał podwójną grubość (około 70-80 centymetrów), a od wewnątrz otulinę z filcu i korka. Okręt był krótki i szeroki, 39 na 11 metrów. Śruba napędowa dawała się w kilka minut ukryć dzięki kabestanowi. Całkowitą nowością było dynamo, połączone albo z silnikiem, albo z wiatrakiem, dające oświetlenie elektryczne. Przewidziano zapasy żywności na pięć lat, a także sanie. Na pokładzie „Frama” miało się znaleźć 13 mężczyzn. Wszyscy byli Norwegami. Kapitanem został Otto Sverdrup, jeden z towarzyszy Nansena podczas wyprawy przez Grenlandię. Miał wówczas 38 lat. W skład wyprawy wchodził także lekarz, elektryk, zegarmistrz i harpunnik.

„Fram” wypłynął z Vardo - na północ od fiordu Varangerfjorden - 24 czerwca 1893 roku. Zaczął posuwać się wzdłuż północnych wybrzeży Europy i Azji. W Chabarowej, osadzie na półwyspie Tajmyr na Syberii, wzięto na pokład psy. 20 września wyprawa dotarła do Wysp Nowosyberyjskich. Tego roku lody nie zeszyły tak nisko jak zazwyczaj, „Fram” mógł więc oddalić się o 120 mil morskich od miejsca, w którym utkwiała „Jeannette”. 25 września statek Nansena został otoczony przez lód. Podróżnicy znajdowali się na 78°50' szerokości geograficznej północnej i 134° długości geograficznej wschodniej. Zaczęło się dryfowanie.

- Musimy się przygotować - powiedział Nansen swoim towarzyszom - na spędzenie tu dwóch lub trzech lat.

Schowali więc ster, zdemontowali i zakonserwowali silnik. Jak wielu jego poprzedników, Nansen przygotował program mający na celu zwalczanie nudy. Znalazło się w nim wiele zajęć, od prowadzenia obserwacji naukowych po wydawanie tygodnika „Framsjaa”. Tak jak przewidział polarnik, „Fram” - dzięki obłym kształtom - wznosił się ponad lodem. Obracał się dziobem raz w jedną, raz w drugą stronę, ale dryfujące pole lodowe pociągało go stale na północny zachód.

Na samym początku Nansen uważał tę nieruchomą żeglugę za coś wspaniałego: „Nie znam niczego piękniejszego od arktycznej nocy. Czemu jednak służy to piękno, jeśli nie ma tu nikogo, kto mógłby się nim napawać? Zaczynam odgadywać już ten sekret: oto ziemia obie-

cana, w której piękno i śmierć wzajemnie się przenikają... Noc polarna nie wpływa na mnie demoralizująco ani przygnębiająco. Wprost przeciwnie, w ciągu tej zimy mam wrażenie, że młodnieję". W następnych miesiącach polarnik uznał jednak dryfowanie za „straszliwie powolne". Zmienił się też ton zapisków. Nie dała o sobie znać depresja, lecz niecierpliwość. „Pragnę powrotu do życia. Momentami beczyność przytłacza mnie aż do głębi duszy. Istnienie wydaje się równie posępne jak zimowe ciemności na zewnątrz. Nie rozświetla ich ani jeden promień słońca, należącego do przeszłości i odległej, bardzo odległej przyszłości. Czuję, że powinienem przerwać ten stan stagnacji, ten bezruch, znaleźć ujście dla nagromadzonej we mnie energii. Czy nie mogłoby się coś wydarzyć? Czy huragan nie mógłby rozerwać tego lodu, spiętrzyć go w wysokie fale, niczym na otwartym morzu?". Co oczywiste, Nansen nie dzielił się tymi myślami ze swoimi towarzyszami.

Na początku 1895 roku - minęło już 19 miesięcy od początku podróży - dryfowanie stało się jeszcze powolniejsze i bardziej nieregularne. Pod koniec lutego Norwegowie zrozumieli, że „Fram" nie dotrze w ten sposób bliżej bieguna. Znajdowali się na 84° szerokości geograficznej północnej. W owej chwili Nansen doznał silniejszego niż kiedykolwiek wcześniej pragnienia, by „znaleźć ujście dla swej energii". Najpierw podzielił się swoim pomysłem ze Sverdrupem - chciał opuścić, sam lub z towarzyszem, statek i udać się po lodzie w kierunku bieguna. Po zastanowieniu Sverdrup poparł ten projekt, który omówiono następnie z pozostałymi uczestnikami wyprawy.

- Jesteśmy obecnie w odległości około 660 kilometrów od bieguna. Zejdę ze statku i ruszę w jego stronę. Pójdzie ze mną porucznik Johansen. Weźmiemy sanie, psy, dwa kajaki i zapasy żywności na 200 dni. Powie rzam „Fram" i wszystkich, którzy pozostaną na jego pokładzie, kompe tencji i oddaniu kapitana Sverdrupa.

Jeden z obecnych zapytał Nansena, co zamierza zrobić, gdy już znaj dzie się na biegunie.

- Chcę dotrzeć o własnych siłach na Spitsbergen lub Ziemię Fran ciszka Józefa. Wedle moich szacunków powinniśmy z Johansenem dojść do bieguna w ciągu 40 lub 50 dni. I tyle samo czasu będzie nam po trzebne, by dotrzeć do stałego lądu. W tym czasie dryfujące lody będą przenosić „Fram" na zachód lub północny zachód, czyli ku otwartemu morzu, podobnie jak to się stało ze szczątkami „Jeannette". Jeśli nie

byłbym o tym całkowicie przekonany, nie podejmowałbym takiej decyzji jak teraz.

Nansen i Johansen wyruszyli 14 marca z 28 psami, trzema saniami, dwoma kajakami i zapasami żywności na 100 dni. Początkowo podróż nie sprawiała większych trudności, gdyż lód był płaski i gładki. Później krajobraz polarny uległ zmianie. Pojawiły się olbrzymie skupiska rozdrobnionego lodu, na których przewracały się sanie i niszczyły kajaki. „Aż po horyzont widać było porozrzucane chaotycznie lodowe bloki”. Było tak zimno, że ubrania obu mężczyzn, zlodowaciałe, przypominające pancerze, raniły im ciała. Po 24 dniach Norwegowie dotarli na 86° 12' szerokości geograficznej północnej. Nigdy dotąd żaden człowiek nie dotarł tak daleko na północ. Do bieguna pozostało jeszcze dwie trzecie drogi. Nansen miał nadal dużo zapasów, ale rozważył sytuację bardzo realistycznie:

- Nasze zapasy nie pozwolą nam na drogę tam i z powrotem. Myślę, że nie wystarczą nam nawet na dotarcie do bieguna. Potrzebna byłaby większa ekspedycja. Powinniśmy zrezygnować i udać się w stronę Ziemi Franciszka Józefa.

Powrót zawsze bywa trudniejszy, a zwłaszcza wówczas, gdy nie udało się osiągnąć celu. Nansen i Johansen spędzili w drodze pełne cztery miesiące - od 8 kwietnia do 6 sierpnia - zanim ujrzeli Ziemię Franciszka Józefa. Zjedli swoje psy, a później fokę. Kilkakrotnie sami omal nie padli ofiarą żarłocznych niedźwiedzi. Nansen zapisał w dzienniku pod datą 11 lipca: „Ani śladu ziemi w żadnym kierunku. Zaczyna brakować nam odwagi, gdy patrzymy przed siebie. Lód przybiera tu postać niemożliwej do pokonania masy wzniesień, uskoków, rumowisk i olbrzymich bloków narzuconych w nieładzie jedno na drugie, można by powiedzieć - z nagłą zastygłej kipieli. Niekiedy wydaje się, że żadna istota niemająca skrzydeł nie jest w stanie tego pokonać”. Kilka dni później pole lodowe skończyło się. Znaleźli się nad morzem, a za nim majaczył ląd. „W końcu dokonał się cud. Pojawiła się ziemia, gdy już niemal przestaliśmy wierzyć w jej istnienie”. Posłużywszy się kajakami, dwaj Norwegowie dotarli na brzeg.

Archipelag Ziemia Franciszka Józefa nie przypomina wcale raj. Nansen i Johansen znaleźli się na jednej z wysp położonych najdalej na północny wschód. Była pusta, niemal pozbawiona roślinności, nie było widać żywej duszy. Dni stawały się coraz krótsze, coraz zimniej sze, czuło

się, że zbliża się zima. Należało zatem jak najszybciej wybudować schronienie - mizerną chatkę z kamieni, w której z trudem mogli zimować. Po zjedzeniu dwóch ostatnich psów musieli polować na niedźwiedzie. Na szczęście Johansen był doskonałym myśliwym. Maszynka Nansena ogrzewała słabo wnętrze, lampa na tłuszcz dawała odrobinę światła, pokrywając mieszkańców łojem i sadzą.

17 czerwca 1896 roku Nansen, pozostawiwszy Johansena samego, badał dość odległą okolicę. Nagle dostrzegł na śniegu ślady psów, a niedługo później odciski butów. Po pewnym czasie spotkał człowieka. Była to wspaniała chwila, tym wspanialsza, że wydawał się go rozpoznawać. „Pan Jackson?”. Oto stał przed nim angielski badacz polarny, z którym Norweg rozmawiał na krótko przed swoim wyjazdem. Jackson kierował wyprawą badającą Ziemię Franciszka Józefa i od ponad roku mającą tu bardzo wygodną bazę wypadową. I to położoną w odległości mniejszej niż 150 kilometrów od miejsca, w którym Nansen i Johansen z takim trudem starali się przetrwać zimą.

26 lipca „Windward”, statek aprowizacyjny wyprawy Jacksona, zabrał na pokład obu Norwegów, którzy wcześniej zdążyli się wzmocnić oraz odpocząć w brytyjskiej bazie. 13 sierpnia dotarli do Vardø, skąd Nansen i jego towarzysz wysłali telegramy do rodzin. 24 sierpnia dotarli do Hammerfest. Czekala tam na Nansena żona, a całe miasto było udekorowane flagami.

- Są wieści z „Frama”? - zapytał od razu Nansen.

Niestety, nie. Przyćmiło to radość spotkania. Pięć dni później, gdy polarnicy płynęli do Oslo na pokładzie jachtu sir Roberta Badena-Po-wella, Nansen otrzymał telegram. „Fram” wydostał się z pola lodowego w miejscu położonym na północny zachód od Spitsbergenu. Nie doznał najmniejszej szkody, a wszyscy uczestnicy wyprawy przeżyli i udawali się do Tromsø. 27 sierpnia Nansen znalazł się znów na statku, „wśród radosnych okrzyków i uścisków”. 9 września odbyły się w Oslo wielkie uroczystości na cześć podróżników.

Cała światowa prasa donosiła o dokonaniu Norwegów, cytując przy tym słowa Nansena: „Spełniliśmy jedynie swój obowiązek”. Zrobili o wiele więcej. Nansen nie tylko udowodnił ścisłość swojej teorii dotyczącej prądów okołobiegunowych, ale też - zdaniem wielu współczesnych specjalistów - przeprowadzone przez niego badania miały bardzo istotne znaczenie dla rozwoju nauki o Arktyce.

Fridtjof Nansen miał wówczas 35 lat. „Człowiek może poznać samego siebie jedynie w ciszy osamotnienia” - napisał już wcześniej. Jego dalszy udział w życiu publicznym pokaże, że doświadczenie polarne było niezrównaną szkołą charakteru. Jak się wydaje, to właśnie dzięki niemu zyskał niezwykłą skuteczność w działaniu na rzecz innych.

Po pierwszej wojnie światowej ogromne problemy sprawiała rządowi repatriacja jeńców przebywających na terenie Związku Sowieckiego. Powodem była zła wola władz sowieckich, które nie chciały zorganizować transportu, zbyt kosztownego, jak mówiły. Liga Narodów zleciła Nansenowi zajęcie się tą sprawą. Norweg sprawił, że 430 000 więźniów powróciło do swoich krajów. Rosjanie niepopierający nowego ustroju byli rozproszeni po całej Europie, mieli status bezpaństwowców i borykali się ze wszystkimi negatywnymi konsekwencjami tej sytuacji prawnej. Nansen doprowadził do tego, że 52 państwa zaakceptowały paszporty, do dziś zwane nansenowskimi, które umożliwiły tym uchodźcom normalne życie. Po wojnie turecko-greckiej polarnik wziął udział w przygotowaniu wymiany ludności. W 1922 roku zorganizował dostawę żywności dla miliona Rosjan, którym groziła śmierć głodowa. Nigdy wcześniej pokojowa Nagroda Nobla nie spotkała się z tak entuzjastycznym przyjęciem jak ta, którą Nansen odebrał w tym samym roku. Zmarł w wieku 69 lat w 1930 roku, siedząc w ogrodzie otaczającym jego niewielki domek na przedmieściach Oslo.

Pamiętam bardzo dobrze swoje wzruszenie, widząc tytuły w gazetach: „Ciała uczestników wyprawy Andréego odnalezione po trzydziestu trzech latach... Dziennik pilota ukazuje dramat polarników... Wywołało zdjęcia zrobione przez badaczy...”. Działo się to latem 1930 roku. Fotografie przedstawiały Andréego i jeszcze jednego mężczyznę, stojących na lodzie i uśmiechających się tak, jakby pozowali u fotografa dokumentującego wesela i bankiety.

Z racji sensacyjnego odkrycia dziennikarze przypominali losy ekspedycji Andréego: pomysł udania się na biegun balonem, opinie entuzjastów i sceptyków, trudne przygotowania, wzbicie się ponad głowy wiwatujących tłumów, brak wieści, kolejną dramatyczną ciszę po rozpoczęciu wyprawy na biegun.

Szwed Salomon Andréé był wysokim, szczupłym i energicznym mężczyzną o szczerzej twarzy. Pracował najpierw jako kreślarz w zakła-

dzie przemysłu mechanicznego w Sztokholmie, później zaś kierował działem technicznym w urzędzie patentowym. Miał dwie wielkie pasje: balony i regiony polarne. „Andrée wzbudzał natychmiastową sympatię - napisał geograf Charles Rabot. - Miał bardzo silną osobowość. Spotkałem go na Spitsbergenie w 1882 roku. Wchodził wówczas w skład ekipy szwedzkiej biorącej udział w badaniach Pierwszego Międzynarodowego Roku Polarnego. Przez całe popołudnie zadawał mi pytania dotyczące lotów balonem podczas oblężenia Paryża, dzięki którym utrzymywano łączność pocztową między stolicą a pozostałą częścią kraju. I choć usiłowałem mu wyjaśnić, że w 1870 roku byłem jeszcze uczniem liceum w Nantes, nadał chciał, bym powiedział mu wszystko, co wiem na ten temat”.

Andrée był zafascynowany swoim pomysłem. Zorganizował konkurs ofert dotyczący budowy balonu, którym mógłby udać się na biegun północny. Ostatecznie zawarł umowę z francuskim inżynierem Henri Lachambreem. Opracowano kosztorys, opiewający na sumę 130 000 koron. Alfred Nobel, chemik, wynalazca dynamitu i fundator nagrody w 1896 roku noszącej jego nazwisko, wpłacił 65 000 koron, król Oskar II dodał 30 000, a pozostałą sumę - baron Oscar Dickson, który już wcześniej sponsorował wyprawę Nordenskiölda. Andrée postanowił zabrać ze sobą dwóch towarzyszy, doktora Nilsa Ekholma oraz Nilsa Strindberga, który miał zająć się kartografią i zdjęciami.

Po napełnieniu gazem balon wyglądał imponująco: miał 9 metrów średnicy i ponad 30 metrów wysokości. Paryżanie mogli go podziwiać na Polu Marsowym, gdzie został wystawiony pod tymczasową nazwą „Biegun Północny”. Gazety podawały szczegóły: „Siatka, do której przytworzona jest gondola, składa się z 19 000 oczek. W dolnej części gondoli znajduje się *sypialnia*, zaś *kuchnia* jest zawieszona 10 metrów niżej, by uniknąć ryzyka pożaru. Gotowanie potraw można kontrolować dzięki zestawowi luster”.

Choć był to balon, Andrée zamierzał kierować nim za pomocą ożaglowania własnego pomysłu. Inne rozwiązanie - niebędące już jednak nowością - to wlecзки, ciężkie liny zwisające z gondoli. Gdy ciągnęły się po ziemi, zmniejszały ciężar balonu, a gdy ten się wznosił, obciążały go, dzięki czemu mógł zachować stałą wysokość.

Zgodnie z przewidywaniami balon - przy średniej prędkości 27 kilometrów na godzinę - powinien pokonać w ciągu 45 godzin około

1200 kilometrów, dzielących Spitsbergen od bieguna. Lot miał się odbyć na wysokości 250 metrów, utrzymywanej dzięki wieczkom. Nieprzerwana obecność słońca ponad horyzontem, zapewniająca stałą temperaturę, miała zagwarantować niezmiennie ciśnienie gazu w balonie, a co za tym idzie - jego zdolność do wznoszenia się.

Balon otrzymał ostatecznie nazwę „Örnen”, czyli „Orzeł”. Mógł zabrać jedynie określoną ilość ładunku. Tymczasem powinno go być na tyle dużo, by załoga mogła wrócić z bieguna. Andrée chciał bowiem nie tylko dotrzeć nad biegun, ale i na nim wylądować.

Po wypuszczeniu gazu przetransportowano „Örnena” na Wyspę Duńczyków (Danskøya) w zachodnim Spitsbergenie. Było to miejsce postoju i zbiórki wielu statków, z których polowano na wieloryby i fokii. Z powrotem zmontowano tam balon i napełniono gazem. Był czerwiec 1896 roku. Teraz pozostawało jedynie czekać na sprzyjający wiatr, czyli wiejący z południa. Nie nadchodził jednak. 14 sierpnia zatrzymał się na wyspie „Fram”, uwolniony z pola lodowego, z którym dryfował. Jak już wiemy, nie było na nim Nansena, gdyż powędrował ku biegunowi. Andrée rozmawiał długo z kapitanem Otto Sverdrupem, zadając mu wiele pytań o arktyczne wiatry. Na koniec stwierdził, że pora roku jest niekorzystna - należało bowiem wyruszyć o wiele wcześniej.

- Przekładamy ekspedycję na przyszły rok.

30 maja 1897 roku przybił do brzegu Wyspy Duńczyków statek „Svenskund”, przewożący „Örnena”. Po raz kolejny napełniono balon gazem i zmontowano. Zaczęło się oczekiwanie na wiatr. Jeden z towarzyszy Andréego, Ekholm, zrezygnował z wyprawy. Zastąpił go inżynier Knut Fraenkel.

Wiatr z południa pojawił się 10 lipca. Pogoda była wówczas mglista, a niebo zachmurzone. Kapitanowie wielorybników zapytali Andréego, czy wkrótce wyruszy. On wydawał się jednak wahać. Od dawna notował w swoim dzienniku refleksje na temat wyprawy. Znalazła się tam również i taka, dość dziwna uwaga: „Czy jest niebezpieczna? Być może. Cóż jednak jestem wart?”.

Wreszcie się zdecydował. Licznie przybyli marynarze pomogli w załadunku gondoli i przygotowaniu balastu. Potem już tylko uroczysty moment - jaki możemy obserwować także obecnie podczas z rzadka organizowanych zawodów balonowych - gdy padło tradycyjne polecenie, wydawane i dziś: „Zwolnić wszystko!”. W jednej chwili wiele noży

przecięło liny przytrzymujące balon na ziemi. „Örnen” uniósł się w powietrze wśród okrzyków i oklasków marynarzy ze „Svendsunda”, a także wszystkich wielorybników i łowców fok, obecnych na wybrzeżu.

Wlecзки pozostawiły na gładkiej powierzchni zatoki pienisty ślad. Nieoczekiwanie, osiągnąwszy około 100 metrów wysokości, balon zaczął się zniżać. Marynarze rzucili się do łodzi. „Örnen” dotykał już gondolą wody, gdy nagle znów wzbił się wyżej i oddalił na północ. Był to fałszywy alarm. Musimy pamiętać, że w owej epoce, a nawet i później, trudno było, zwłaszcza na początku podróży, uzyskać stabilność balonu w pionie. Wszystkie informacje, podawane tuż po tym incydencie i długo po nim, wydają się bardzo nieprecyzyjne. Nie wiadomo nawet, czy w chwili, gdy „Örnen” miał dotknąć wody, Andrée nakazał wyrzucić balast. Jest to prawdopodobne. Napisano też, że wlecзки zaplątały się między kamieniami na brzegu i aeronauta musiał je odciąć. Wyjaśnialoby to być może po części późniejsze wypadki. Łączność radiowa nie istniała. Aby móc przekazywać wiadomości, Andrée zabrał ze sobą gołębie pocztowe (10 lub 36, co do tego również nie ma pewności) i około tuzina pław do wyrzucenia z balonu.

Cztery dni po wzbieciu się „Ömena” w powietrze, 15 lipca, kapitan Hansen, z norweskiego wielorybnika „Alken”, płynącego na północ od Spitsbergenu, dostrzegł wśród drabinek wantowych najwyższego masztu nieruchomego ptaka, który wydawał się spać z głową ukrytą pod skrzydłem. Myśląc, że to pardwa, polecił przynieść strzelbę i zabił ptaka, który spadł jednak do morza. Jeden z marynarzy zapytał:

- Spuścić łódź, kapitanie?
- Nie ma takiej potrzeby, to tylko pardwa.

Tego samego dnia „Alken” natknął się na inny statek wielorybiczny. Zbliżył się do niego i kapitanowie rozpoczęli rozmowę na odległość. Hansen wspomniał o ustrzelonym ptaku.

- A jeśli to był jeden z gołębi pocztowych Andréego? - zapytał drugi kapitan.

Choć o wyprawie aeronauty głośno było w okolicach Spitsbergenu, Hansen nie wiedział, że Andrée rozpoczął już swoją podróż. Zdjął teraz czapkę i drapał się po głowie.

- O mój Boże, a jeśli tak właśnie było... Zawracam.

Miał jedną szansę na milion, by znaleźć się powtórnie dokładnie w tym samym miejscu i odszukać w morzu ciało ptaka zabitego kilka

godzin wcześniej. W podobnych warunkach tysiące ratowników poszukiwało bezskutecznie tysięcy rozbitków. I choć może się to wydać niewiarygodne, Hansen spuścił na wodę dwie łodzie i odnalazł ptaka. Pod jednym z jego skrzydeł odkrył niewielki metalowy walec z norweskim napisem: „Wyprawa polarna Andrégo. W środku są dwa listy. Proszę przekazać telegraficznie treść pierwszego do dziennika *Afton-bladet* w Sztokholmie, a stenogram wiadomości przesłać do tej samej gazety pocztą”. W istocie walec zawierał tylko jeden list. Najprawdopodobniej nadawcy nie udało się zmieścić drugiego, choć pisał na bardzo cienkim papierze. Oto jego słowa: „Od wyprawy polarnej Andrégo do *Aftonblad*et w Sztokholmie. 13 lipca, godzina 12.30. Szerokość 82° N, długość 15° 15' E. Wszystko w porządku na pokładzie. To trzeci list wysłany gołębiem pocztowym. Andrée”.

Gazety opublikowały wiadomość, zapanował optymizm. Mijały jednak kolejne dni - i nic.

Zniknięcie Andrégo i jego dwóch towarzyszy mogłoby dać powód do dodania jeszcze jednego rozdziału do wydanej w owym czasie *Psychologii tłumy* Gustave'a Le Bona. W początkowym okresie wielkiej ciszy rosła przedziwna psychoza, podtrzymywana - być może nieświadomie - przez gazety, które zamieszczały liczne, docierające do nich informacje.

Balon widywano bowiem w tym samym czasie w powietrzu w bardzo różnych miejscach: nad otwartym morzem za Przylądkiem Północnym, nad wschodnim wybrzeżem Grenlandii. Później dostrzegano go, jak płynął po morzu, a zdaniem niektórych nawet świecił w ciemności!

Niejaki Bracke, mieszkający w miasteczku Germania w amerykańskim stanie Iowa, przesłał 2 sierpnia 1897 roku do szwedzkiego dziennika telegram: „Andrée kieruje się na południowy zachód w stronę ziemi Edam”. Następnego ranka kolejny: „Andrée poluje na wieloryby. Czuje się dobrze”. A kilka dni później: „Andrée potrzebuje pomocy. Wyruszenie na poszukiwania na wybrzeżu ziemi Edam”. Na polecenie króla Norwegii zatelegrafowano do Bracke'a, by dowiedzieć się, skąd czerpał te informacje. Odpowiedział, iż były to wizje, jakie miał nocą, podczas snu.

„Właściciel kopalni złota” z okolic Jenisejska na lewym brzegu Jeniseju, w zachodniej Syberii, przekazał 10 lutego 1898 roku wiadomość, iż jego robotnicy widzieli balon, który rozbił się o lód, a obok

niego trzy ciała. W trakcie sprawdzania tych informacji okazało się, że rzekomy właściciel kopalni był w rzeczywistości myśliwym. Przepytany w Tomsku, odmówił podania jakichkolwiek szczegółów.

Kwiecień 1898 roku. Wyprawa zorganizowana przez brata Fraen-kela opuściła Szwecję, by zbadać okolice ujścia Leny. Z badań i przemyśleń kilku naukowców wynikało, że w tym regionie istniały największe szanse odnalezienia śladów Andrégo i jego towarzyszy. Nic to jednak nie dało.

Wyruszyły dwie inne ekspedycje - amerykańska, która skierowała się ku Ziemi Franciszka Józefa, oraz szwedzka, podążająca w stronę północno-wschodniego wybrzeża Grenlandii. Również bez rezultatu. Dopiero 14 maja 1899 roku wyłowiono z morza w pobliżu Islandii pławę z bardzo widocznym numerem. Zawierała wiadomość: „Pława nr 7. Wyrzucona z balonu Andrégo 11 lipca 1897 roku o 10.55. Nasze położenie 82°N i 25°E. Posuwamy się na wysokości około 600 metrów. Wszystko w porządku. André, Strindberg, Fraenkel”. Notatkę sporządzono w dniu rozpoczęcia podróży, na dwa dni przed listem znalezionym przy ptaku zabitym przez Hansena. A zatem nie wносиła - niestety! - nic nowego. Podobnie zresztą jak pława numer 4, odkryta 27 sierpnia 1900 roku na wybrzeżu Norwegii: „Wszystko w porządku na pokładzie”. Od tego czasu minęło 30 lat, w czasie których tajemnica śmierci Andrégo i jego towarzyszy - czyż mogli nie zginąć? - pozostała niewyjaśniona.

Wyspa Biała (Kvitøya), położona na północny wschód od Spitsbergenu, na 80° szerokości geograficznej północnej, nie ma w sobie nic zachwycającego. Zimą pokrywa ją lód, latem śnieg zasłania w trzech czwartych skaliste podłoże. 9 lipca 1930 roku w zatoce zarzucił kotwicę statek „Hanseat”, dowodzony przez kapitana Grödala. Na brzeg udało się kilku ludzi. Grödal miał za zadanie odnaleźć „Italię” Umberta Nobi-lego. Sterowiec ten zniknął wraz z ośmioma pasażerami przed dwoma laty. Załoga „Hanseata” przeszukiwała Wyspę Białą przez cały dzień. Nie znaleziono nic poza kilkoma całkowicie przerdzewiałymi puszkami po konserwach.

Miesiąc później „Bratvaag”, inny statek norweski, wiozący naukowców na Ziemię Franciszka Józefa, też zatrzymał się na Wyspie Białej. Podczas postoju dwaj marynarze dostrzegli wystającą spod śniegu metalową pokrywę, a później - nieco dalej - czarny wzgórek. Była to przewrócona do góry dnem łódź z płótna. Przybył zaalarmowany kapitan i wraz z innymi

marynarzami odwrócili łódź. Ukazał się płócienny worek z napisem: „Wyprawa polarna Andrégo, 1896”. W pobliżu odkryto dwa szkielety - jeden oparty o stos kamieni - a obok strzelbę. Trzeci szkielet znajdował się w prowizorycznym grobie z kamieni. Worek zawierał dziennik Andrégo i notatki sporządzone przez jego towarzyszy.

Od samego początku wydawało się jasne, że balon nie był idealnym środkiem transportu, którym można dotrzeć do bieguna. Gaz, zgromadzony w wielkiej ilości, okazał się zbyt wrażliwy na wahania temperatury i w jeszcze większym stopniu na wilgoć zbierającą się na powłoce.

Pierwsza doba lotu upłynęła bez większych problemów. Aeronauci kolejno układali się do snu. Wysłali gołębie pocztowe. Wiatr nie popychał balonu dokładnie na północ, ale raczej na północny zachód lub nawet na zachód. Morale uczestników było bez zarzutu.

Następnego dnia, 12 lipca, wszystko zaczęło się psuć. Balon obniżył lot, uderzył w lód, podskoczył i wzniósł się nieco wyżej, znów opadł i trącił lód. Po 150 metrach - ponownie to samo. Posuwał się teraz do przodu takimi skokami. Bolesnie dał się odczuć brak wieczek, mających właściwości stabilizujące. „Dzisiaj - zanotował Andrée w dzienniku - musieliśmy wyrzucić znaczną część balastu. Nie mogliśmy ani spać, ani odpoczywać z powodu uderzeń o lód. Najprawdopodobniej długo tak nie wytrzymamy. Czyż to nie dziwne, że lecimy nad morzem polarnym, jako pierwsi podróżujemy tutaj balonem? Zastanawiam się, kiedy znajdziemy następców. Nie będę ukrywał, że wszyscy trzej odczuwamy dumę. Sądzimy, że możemy spojrzeć śmierci w twarz po tym, czego dokonaliśmy. Być może jest to wyraz niezwykle silnego poczucia indywidualności, sprawiającego, że nie sposób znieść myśli, by żyć i umrzeć jak zwykły człowiek, nieznanymi przyszłym pokoleniom. Czy to tylko ambicja?”. Miałoby się ochotę odpowiedzieć, że to raczej pewien irrealizm, biorąc zwłaszcza pod uwagę dość względne powodzenie wyprawy już od samego początku. Przez 13 godzin „Örnen” - zamiast płynąć w powietrzu niczym orzeł - „nieprzerwanie drży, wiję się, unosi się i opada”.

O jedenastej rano 13 lipca Andrée postanowił pozbyć się ostatnich 50 kilogramów piasku stanowiącego balast, ale balon nadal poruszał się skokami, i to coraz bardziej nieregularnymi. Czy będą zmuszeni wyrzucić zapasy? Po dłuższym wahaniu Andrée podjął taką decyzję. Za burtą znalazło się pół tony żywności. „Örnen” wzniósł się wyżej. To

właśnie wtedy polarnicy wysłali gołębia, który został znaleziony dwa dni później, z wiadomością: „Na pokładzie wszystko w porządku”. Poza jednym - balon nie miał już ani grama balastu, co zdaniem wielu aero-nautów powinno budzić najwyższy niepokój.

Nazajutrz, 14 lipca, sytuacja jeszcze się pogorszyła. Balon już nawet nie podskakiwał i przestał się w ogóle poruszać. Podróżnicy opróżnili gondolę, układając wszystko na lodzie. Bez skutku. „Ornen” ani drgnął. Andrée, rozumiejąc, że to koniec, otworzył zawory i wypuścił gaz z balonu, który opadł płasko na lód. Lot trwał 65 godzin i 33 minuty. Polarnicy przebyli około 500 kilometrów. Nie mieli szans dotrzeć do bieguna, od którego dzieliło ich jeszcze 780 kilometrów. Co robić? Dysponowali jeszcze zapasami żywności i dobrym sprzętem, a ponadto wiedzieli, że rozmieszczono w ich intencji składy żywności na Spitsbergenie i Ziemi Franciszka Józefa.

- Udamy się - postanowił Andrée - w stronę Ziemi Franciszka Józefa.

Przez dwa tygodnie trzech mężczyźni szli po polu lodowym na wschód, ciągnąc mocno obciążone sanie i pokonując łodzią z płótna pojawiające się niezamierznięte tory wodne. Mokry śnieg, padający deszcz i niemal stale utrzymująca się mgła, która - jak zanotował Andrée - oślepiła idących, utrudniały jeszcze marsz.

Pole lodowe rzadko bywa nieruchome. Na początku sierpnia Andrée stwierdził - określając swoje położenie - że praktycznie wcale nie posuwają się na wschód. 4 sierpnia podjął nową decyzję:

- Idziemy w stronę Spitsbergenu.

Dalsza podróż była równie uciążliwa. Kończyły się zapasy żywności. Andrée zmniejszyłienne racje. Widmo głodu zostało jednak szybko zażegnane, gdyż 13 sierpnia Strindberg i Fraenkel upolowali niedźwiedzicę i dwa niedźwiedziątka. „Całymi godzinami bawiliśmy się w rzeźników”. Aby oszczędzać naftę, jedli surowe mięso i uznali je za smaczne. Smakowała im także zupa z glonów, przygotowana przez naturalistę Strindberga. Andrée zanotował w swoim dzienniku: „Jest to bardzo istotne odkrycie, które może pomóc przyszłym badaczom tych regionów”. Dwa dni później wszyscy trzej mężczyźni mieli biegunkę i straszliwe kurcze żołądka. Oto, co powiedział badacz polarny Paul-Emile Victor o tej zupie: „Eskimosi jedzą surowe glony, gdyż dostarczają im witaminy C, której potrzebują. Za każdym razem mają podobne objawy do tych,

które zaobserwowali u siebie uczestnicy wyprawy Andréego. To dobre, mówią, ale zamienia nas w wodę". Nie przeszkodziło im to jednak jeść ją nadal.

Trzej polarnicy szli po lodzie 52 dni. Każdy z nich ciągnął sanie, wające ponad 100 kilogramów. Nie mieli problemów z jedzeniem - stale polowali na niedźwiedzie. 15 września zabili fokę i stwierdzili, że jej mięso jest doskonałe. Temperatura znacznie spadła. Zbliżała się zima. Dwa dni potem Andrée wyznaczył ich pozycję z gwiazd.

- Znajdujemy się na północ od Wyspy Białej. Jest oczywiste, że musimy przezimować. Zostańmy więc tutaj. Zbudujemy chatkę z bloków lodu.

Jeśli dobrze rozumiem, było to swego rodzaju iglu.

Polowanie na polu lodowym nie nastęczało większych trudności. W trakcie budowy chatki polarnicy zabili jeszcze kilka fok i dwa niedźwiedzie. „Wystarczy do kwietnia” - zauważył Andrée. Nie groził im głód, to prawda. Zagrożenie było zupełnie inne. „Budowanie schronienia na polu lodowym, czyli na lodzie powstałym z wody morskiej, jest poważnym błędem” - napisał Paul-Emile Victor. Dalsze losy wyprawy Andréego miały to w pełni potwierdzić. 28 września, gdy już rozmieścili wszystkie zapasy i sprzęt w chatce - ze względu na niedźwiedzie podchodzące blisko nocą - Andrée zanotował z pewnym lękiem: „Pokrywa lodowa przed naszą chatką zmniejsza się w niepokojący sposób. Nacisk brył lodu stale przybliża jego kraniec”. 2 października nacisk ten był tak silny, że pole lodowe pękło tuż pod schronieniem polarników. W szczelinie pojawiła się woda. Na szczęście otwór się nie powiększał i trzej mężczyźni zdołali nieco wzmocnić chatkę. Stało się jednak jasne, że muszą przenieść się na stały ląd. 6 października wsiedli podczas zawiei śnieżnej do łodzi z płótna i nie bez trudu dotarli do brzegu Wyspy Białej. Była niemal w całości pokryta rozległym lodowcem, ale nie istniało ryzyko, że popęka.

7 października Andrée zanotował: „Zaczynamy budowę naszej zimowej kwatery”. Żadnych szczegółów. Na tym kończy się jego dziennik. Nikt nie dowiedział się i nigdy się nie dowie, jak zmarli trzej mężczyźni. Jedno jest pewne - Strindberg odszedł pierwszy, gdyż ma grób. Przedstawiono rozmaite hipotezy: Strindberg utonął w trakcie polowania lub zmarł na skutek zapalenia wyrostka. Pozostali zatruli się być może czadem z kuchenki. Prawdą jest, że gdy ją znaleziono, zawierała jeszcze

naftę i po zapaleniu normalnie działała. Nie odnaleziono na Wyspie Białej ani śladu „zimowej kwatery”, o której wspominał André. Dwaj polarnicy mogli jednak ulec zaczadzeniu w namiocie. Po 33 latach po płótnie nie pozostałby nawet ślad. „Zmarli z zimna” - powiedzieli inni komentatorzy. Paul-Emile Victor był innego zdania: „Nie umiera się z zimna, mając nieograniczony dostęp - tak jak André i Fraenkel - do mięsa i tłuszczu”. Skłaniał się raczej do hipotezy o zaczadzeniu.

W latach 1535-1897 wyruszyło do Arktyki wiele ekspedycji, dowodzonych przez ludzi o bardzo różnych charakterach i wykształceniu. Początkowo celem wypraw - jak to widzieliśmy - było pragnienie okrążenia pokrywy lodowej od wschodu lub zachodu dla nawiązania kontaktów handlowych z odległymi krainami. Pomysł dotarcia do bieguna, dokonania bezinteresownego wyczynu, zrodził się dopiero później. Gdy André i jego towarzysze wyruszyli balonem - było to przedsięwzięcie ryzykowne, romantyczne, być może niewystarczająco dobrze przygotowane - zdążył już dokonać się olbrzymi postęp w poznaniu wód i lądów Arktyki. Nie odbierając jednak zasług ani nie odmawiając heroizmu pionierom, można powiedzieć, że jedynie Nordenskiöld, który odkrył i w całości przemierzył Przejście Północno-Wschodnie, miał osiągnięcie, o jakim marzyło wielu ludzi Zachodu. Zdołał to uczynić przede wszystkim dlatego, że jego ekspedycja została bardzo starannie zaplanowana. Jak niedługo zobaczymy, dwóch kolejnych niezwykle czynów - przebycia całego Przejścia Północno-Zachodniego i zdobycia bieguna - dokonają na półkuli północnej ludzie równie kompetentni i będący równie dobrymi organizatorami.

3

Silna wola Amundsena

Latem 1895 roku drogą na południu Francji jechał młody mężczyzna na rowerze. Ówczesne rowery nie przypominały wcale dzisiejszych - ważyły od 15 do 20 kilogramów, miały zamocowane na sztywno koła, nie było przerzutek. Na plecach cyklisty wisiał plecak, a bagażnik był mocno obciążony. Młodzieniec wydawał się jednak silny - z jego podłużnej twarzy biła energia. Od czasu do czasu ocierał pot z czoła, podjeżdżając

pod górę, ale tylko dlatego, że będąc Norwegiem, nie był przyzwyczajony do gorąca. Miał 23 lata i nazywał się Roald Amundsen.

Urodził się 16 lipca 1872 roku na niewielkiej wysepce archipelagu leżącego u wejścia do fiordu, nad którym leży Oslo, stolica Norwegii, zwana w owym czasie Christiania. Jego ojciec był armatorem i budowniczym statków. Nie sądzmy jednak, że prowadził duże przedsiębiorstwo. Podróżując przez Francję na rowerze, Roald miał czas, by przywołać kilkakrotnie w myśli chwilę, gdy ojciec, Jens, opowiadał o swoich początkach przyjaciołom, rodzinie czy pracownikom stoczni.

- Byłem chłopcem okrętowym, potem marynarzem, porucznikiem, kapitanem. Pierwszy żaglowiec, którym dowodziłem, przewoził chińskich kulisów do Ameryki. Komfort podróży był tylko nieco wyższy niż na okrętach w czasach handlu Murzynami...

Nic więc dziwnego, że w trakcie jednego z rejsów wybuchł bunt. Jens Amundsen omal nie stracił życia, podobnie jak jego żona, która płynęła wtedy wraz z nim. Po tym incydencie zniechęciła morze i statki. Mówiła: „Roald będzie lekarzem”. Tymczasem jej syn najbardziej lubił przebywać w porcie i w stoczni ojca. Wypytywał o wszystko marynarzy i kapitanów. Niemal każdy mówił, że zawód marynarza jest najgorszy z możliwych. On jednak nie wierzył. Oni zresztą też nie.

W 1881 roku rodzina przeniosła się do Christianii. Roald nudził się w mieście. Pięć lat później zmarł ojciec. Wdowa po nim sprzedała stocznię i statki. Roald chodził do liceum. Był dobrym uczniem, poważnym i pracowitym. Gdy matka mówiła: „Będziesz lekarzem”, nie zaprzeczał. Zwierzał się jednak koledze z boiska:

- Będę marynarzem.

A gdy wziął udział w triumfalnym powitaniu Nansena, który jako pierwszy przemierzył Grenlandię, zaczął uściślać:

- Będę marynarzem na Oceanie Arktycznym.

I dodawał:

- W tym zawodzie trzeba być wytrzymałym. Nie wystarczy grać w piłkę nożną. Musimy więcej biegać na nartach.

Pokonywał co najmniej 20 kilometrów dziennie, tak długo, jak na to pozwalała pogoda. Będąc przy tym posłusznym synem, zapisał się po zdaniu matury na wydział medycyny. Jak potoczyłyby się jego losy, gdyby nie śmierć matki, doprawdy nie wiadomo. Zmarła ona w 1893 roku. Roald miał wówczas 21 lat. Był to wiek, w którym rozpoczynało

się służbę wojskową. Nie potrzebował innego pretekstu, by zrezygnować ze studiów. I nie wrócił na nie po zakończeniu służby.

Co wpisywał zatem młody Roald Amundsen w rubryce „zawód”? Marynarz. Zatrudnił się na statku „Magdalena”, służącym do połowu fok. Tak bardzo chciał pływać, że przyjął pierwszą nadarzącą się ofertę. Żaglowiec „Magdalena” udał się w stronę Spitsbergenu. Kierunek nie miał żadnego znaczenia, trudno bowiem znaleźć obrzydliwsze zajęcie od pracy marynarza na statku zajmującym się połowem fok. Dopadano bezbronne zwierzęta, zabijano je uderzeniami kija, a następnie ściągano z nich skórę, którą należało nasolić i rzucić na stos. Następnie trzeba było umyć statek, pobrudzony krwią bardziej niż jakakolwiek rzeźnia, gdyż nie było ścieku, którym mogłaby spływać. Roald starał się nie zwracać uwagi na te okropności, gdyż robił to, o czym marzył - żeglował.

Po powrocie do Christianii spotkał się z przyjaciółmi rodziców:

- Dlaczego nie wracasz na studia medyczne?

Nie odpowiedział. W środowisku związanym z morzem wiele się wówczas mówiło o projektach wypraw badawczych. Roald wykorzystywał wszystkie znajomości, by dotrzeć do naukowców przygotowujących ekspedycje.

- Chciałbym popłynąć na jednym z tych statków.

Wszędzie słyszał, że jest za młody. Nie była to prawda, ale nikt nie chciał wziąć odpowiedzialności za osieroconego młodzieńca, dla którego matka przewidziała zupełnie inną karierę. Roald spędzał mnóstwo czasu na nabrzeżach, nagabywał kapitanów trudniących się połowem fok. Wszyscy mieli załogi w komplecie. Jedynie na „Walborgu” szukano kucharza i piekarza w jednej osobie.

- Ale czy umiesz to robić?

Każdy - poza kompletnym nieudacznikiem - może nauczyć się przygotowywać posiłki i piec chleb dla poławiaczy fok. Klientela nie jest wymagająca. A praca w kuchni i piekarni zwalniała Roalda od obrzydliwego obdzierania zwierząt ze skóry. Po tym rejsie poczuł jednak potrzebę przemierzenia na rowerze Francji i Hiszpanii. Nie zapomniał o planach podboju Arktyki, chciał po prostu zrobić sobie wakacje, zobaczyć inne kraje i nabrać nieco dystansu. Jeśli dobrze się zastanowimy, odkryjemy, że wielu prawdziwych ludzi czynu postępuje podobnie.

Na ciężkim rowerze o podniesionej kierownicy Roald przejechał całą Francję z północy na południe. Sypiał w najskromniejszych zajaz-

dach, a niekiedy w stodołach lub nawet pod gołym niebem. Minąwszy przełęcz Perthus, przekroczył granicę - nie było na niej prawie nikogo, problem kolejek wówczas nie istniał! - i jechał wzdłuż wybrzeża Costa Brava, gdzie spotkał zaledwie kilku turystów, w większości Anglików. Jego droga wiodła przez Barcelonę, Walencję i Alicante do Kartageny. Ta ostatnia była przede wszystkim portem wojennym, ale zatrzymywały się tam również niewielkie statki handlowe. Na jednym z nich powiewała flaga norweska.

Czy Roald Amundsen wiedział, że statek ten będzie dokładnie w owym czasie w Kartagenie? I że jego kapitanem jest dawny kolega ojca? Muszę przyznać, że nie wiem, ale to mało prawdopodobne. Tak czy inaczej, godzinę później znalazł się na pokładzie „Patrii” wraz z rowerem, który przymocowano w kącie ładowni. On sam zaś został marynarzem na czas podróży powrotnej do Christianii.

Nowiny rozchodzą się po nabrzeżach portów z prędkością błyskawicy. Gdy Amundsen dotarł do Christianii, mówiło się tam wyłącznie o zakupie norweskiego trójmasztowca o mieszanym napędzie, żaglowo--parowym, jakim była „Patria”, przez Belga nazwiskiem Gerlache.

- Kim jest ten Gerlache?

Baron Adrien de Gerlache de Gomery, dawny oficer belgijskiej marynarki wojennej, planował długą podróż po morzach południowych, ku wybrzeżom Antarktydy.

Antarktyda to olbrzymi (rozleglejszy niż Europa) kontynent, otaczający biegun południowy. Gdy Roald Amundsen usłyszał o tej wyprawie, serce zaczęło mu mocniej bić:

- Muszę wziąć w niej udział.

Znamy powody, dla których pierwsi odkrywcy udawali się w stronę bieguna południowego. Pragnęli znaleźć jak najkrótszą drogę do obfitujących w przyprawy wysp na Pacyfiku, inną niż ta, którą opanowali Portugalczycy i Hiszpanie. U początków podróży ku morzom południowym leżał mit, niemal religijne wierzenie. Gdy dowiedziano się, że Ziemia jest kulą, mającą odrębny byt we Wszechświecie, kilku uczonych - w większości zakonników - przedstawiło następujące rozumowanie:

- Bóg pragnął harmonii. Skoro więc na półkuli północnej istnieją rozległe kontynenty, niemożliwością jest, by dla równowagi nie było na półkuli południowej ładu równie dużego jak Europa i Azja razem wzięte.

I opierając się w dalszym ciągu na idei harmonijnego aktu stworzenia, ci filozofowie-geografowie nadawali z założenia owemu kontynentowi cechy właściwe Europie i Azji: różnorodność klimatu, określona florę i faunę, regiony nadające się do zamieszkania i - dlaczegoż by nie? - bogactwa naturalne, które można by eksploatować. Wspominałem już o żądnym przygód śmiałkach, którzy zapuszczali się na południowy Pacyfik w poszukiwaniu wielkiego kontynentu południowego. W 1772 roku, gdy James Cook przygotowywał swoją drugą wielką wyprawę, geografowie i inni uczeni wierzyli jeszcze w istnienie owego lądu, którego nikt dotychczas nie zdołał ujrzeć. Admiralicja poleciła wielkiemu żeglarzowi ostateczne wyjaśnienie problemu - jeśli byłoby to tylko możliwe. Oto, co napisał on po przepłynięciu koła podbiegunowego południowego: „Napotkaliśmy gęstą mgłę, zawieje śnieżne, silny mróz i wszystkie inne okoliczności, które czynią żeglugę niebezpieczną. Trudności te pogłębia jeszcze potworność krainy skazanej przez naturę na to, by ani przez chwilę nie zaznała ciepła słońca i pozostała zgrabiała pod wiecznym śniegiem i lodem”.

Podobnie jak na Dalekiej Północy, i tutaj nieznanymi pionierzy od dawien dawna przybliżali się do bieguna: łowcy wielorybów i fok, ludzie prości i wytrzymali, których nic nie było w stanie powstrzymać. Nie myśleli o badaniu nowych terenów i odkryciach, a nawet wręcz nic nie wspominali o swoich regionach łowieckich. Po Cooku pojawili się następni żeglarze, którzy podchodzili do sprawy nieco inaczej. W 1823 roku James Weddell, polujący na foki, opowiedział, iż mniej więcej na 70° szerokości geograficznej południowej morze było wolne od lodu, a pogoda - piękna. „Dzięki sprzyjającym wiatrom dotarłem 20 lutego na 74°15' szerokości geograficznej południowej i 34°16' długości geograficznej zachodniej, niezatrzymywany przez lód. Dopiero tutaj coraz silniejszy wiatr zmusił mnie do zmiany kursu i popłynięcia na północ”. Odkrył on morze, które nosi dziś jego imię. Wystarczy spojrzeć na mapę: wcina się ono daleko w głąb Antarktydy. W 1831 roku John Biscoe, kapitan wielorybnika, odkrył i oznaczył na mapie Ziemię Enderby, Wyspę Adelajdy, Wyspy Biscoe - zrobił tu postój - a także zachodnią część Ziemi Grahama, która okazała się niedostępna z powodu lodów.

Te przypadkowe odkrycia wzbudziły zainteresowanie rządów Wielkiej Brytanii, Francji i Stanów Zjednoczonych. Wspominałem już, że Dumont d'Urville, przepłynąwszy od strony Pacyfiku, nazwał imieniem

zony Ziemię Adeli, znajdującą się na granicy koła podbiegunowego południowego. Amerykańska wyprawa kierowana przez Charlesa Wilkesa spędziła w Antarktyce trzy lata (1838-1841) i powróciła z bardzo obfitym plonem informacji geograficznych. Choć później niemal wszystkie okazały się nieścisłe, nie przeszkodziło to Wilkesowi zająć zaszczytnego miejsca wśród wielkich pionierów badań polarnych.

James Ross, żeglujący wcześniej po wodach Arktyki ze swym stryjcem Johnem Rossem, dowodził wyprawą brytyjską złożoną z dwóch fregat. „Erebus” i „Terror” przekroczyły 1 stycznia 1841 roku południowe koło podbiegunowe w okolicy 170° długości geograficznej wschodniej. W czasie tej podróży odkryto wśród lodów czynny wulkan, mający niemal 4000 metrów wysokości. Z jego szczytu wzbijały się ku przejrzyście niebieskiemu niebu płomienie. James Ross nadał mu nazwę „Erebus”, a sąsiedni, nieco mniejszy wulkan, który wydawał się wygasły, nazwał imieniem drugiego statku. Następnie popłynął na południe, gdzie morze było wolne od lodu. Pięćset kilometrów dalej przed statkami wyrosła pionowa, połyskliwa ściana lodowa, wznosząca się 60 metrów ponad poziom morza i rozciągająca się - na wschodzie i na zachodzie - tak daleko jak wzrok sięgał. Nie sposób było płynąć dalej. Żaden żeglarz nie posunął się dalej na południe. Znajdowali się na 78°04' szerokości geograficznej południowej. Morze to nosi dziś nazwę Morza Rossa. Podobnie jak Morze Weddella, wcina się głęboko w stronę bieguna, ale ogranicza je wysoki klif lodowy, zwany Barierą Lodową Rossa lub Wielką Barierą.

- Możliwe - powiedział baron de Gerlache młodemu Roaldowi Amundsenowi - że nie ma sposobu dotrzeć dalej na południe niż Wed-dell i James Ross, nie oznacza to jednak, że nie warto próbować. Rekomendacje, jakie mi pan przedstawił, sprawiły, że zgodziłem się pana przyjąć. Zupełnie inną sprawą jest jednak włączenie pana do mojej wyprawy. Nie ma pan żadnych innych kwalifikacji poza marynarskimi, a ja potrzebuję naukowców lub żeglarzy. Gdyby miał pan chociaż doświadczenie w żegludze dalekomorskiej lub patent sternika...

- Będę go miał.

I tak zaczął się wyścig z czasem. Podczas gdy baron Adrien de Gerlache zmieniał nazwę trzymasztowego barku „Patria” na „Belgica” - co było łatwe - i starał się zgromadzić fundusze na wyprawę - co było już znacznie trudniejsze - Roald Amundsen chodził na zajęcia i wy-

kłady w Szkole Żeglugi Morskiej, spędzając całe noce nad podręcznikami trygonometrii sferycznej i obliczeniami nawigacyjnymi. Jeśli chodziło o wiedzę o zawodzie marynarza i manewrowaniu statkiem, liczył na swoje doświadczenie zdobyte na poławiaczu fok. Pod koniec roku szkolnego przystąpił do egzaminu na stopień porucznika marynarki i go zdał. Czy „Belgica” była już gotowa do wyruszenia? Jeszcze nie.

- Nie zebrałem wciąż całej niezbędnej sumy - powiedział baron de Gerlache - ale jestem już na dobrej drodze. Zajmuję się też rekrutowaniem oficerów. Jeśli pan chce, mogę pana przyjąć jako drugiego sternika. Mam nadzieję, że wypłyniemy wiosną przyszłego roku.

Był sierpień 1896 roku.

- Przez ten czas - postanowił Amundsen - zaciągnę się na statek, by maksymalnie udoskonalić swe umiejętności żeglarskie.

Najpierw znalazł się na francuskim żaglowcu „Rhône”, a następnie przeniósł się na „Jasona”, norweski statek służący do połowu fok. Zaletą pracy na tej obrzydliwej jednostce było to, że pływała po zimnych morzach. A takie właśnie doświadczenie chciał zdobyć Roald Amundsen, zanim pojawi się na „Belgice”.

16 sierpnia 1897 roku „Belgica” wyruszyła w morze. Statkiem dowodził Gerlache, mając za zastępcę Lecointe'a, dawnego oficera artylerii, który przeniósł się do marynarki. Amundsen został trzecim oficerem. Niemal wszyscy marynarze byli Norwegami.

- W Rio de Janeiro wsiądzie na pokład nasz doktor - oznajmił Gerlache. - Nazywa się Frederick Albert Cook.

Za 12 lat ten nowojorski lekarz miał zyskać sławę polarnika. Jak sam utrzymywał, zdołał dotrzeć do bieguna północnego przed Robertem Pearym.

W pół roku po opuszczeniu portu „Belgica” dopłynęła do Antarktydy w miejscu położonym mniej więcej na tym samym południku co przylądek Horn. Rzadko zdarza się, by między tym cyplem a pokrywą lodową panowała dobra pogoda. Wiatry wzmagane ruchem obrotowym Ziemi - nie napotykając przez tysiące kilometrów żadnej przeszkody - wpadają tu od zachodu z wielkim impetem niczym do lejka. Sztorm, który rozszalał się 21 stycznia 1898 roku, wstrząsał gwałtownie trzy-masztowym barkiem.

- Człowiek za burtą!

Wyrzucono temu nieszczęśnikowi koło ratunkowe. Uchwycił je,

przez kilka sekund widać było jego głowę, maleńki punkcik wśród spienionych fal, a później już nic.

- Trzymać kurs - rzucił rozkaz Gerlache.

Nie można było zrobić nic więcej, nie sposób bowiem manewrować okrętem w takich warunkach pogodowych. Wreszcie morze uspokoiło się. "Belgica" minęła Szetlandy Południowe i wpłynęła na wody zupełnie odmienne od okolic przylądka Horn. Wielkie klify i góry lodowe miały się różnymi barwami w zależności od oświetlenia i nasłonecznienia. Piękno tego krajobrazu doskonale ukazał potem Jean Baptiste Charcot. W ciągu dnia pojawiały się też niekiedy mgły. Amundsen spędzał w bocianim gnieździe - beczcze u szczytu najwyższego masztu - nie tylko wszystkie wachty, ale i niemal całe dnie. A w styczniu, gdy na półkuli południowej panuje lato, nie ma praktycznie nocy. Będąc trzecim oficerem, okazał się też najlepszym sternikiem na pokładzie statku i czuł się zań odpowiedzialny.

To również on najczęściej sporządzał mapy napotykanych wybrzeży. "Belgica" pokonała przesmyk, który nazwano - co wydawało się oczywiste - Cieśniną Gerlache'a. Tuż za nim znajdowała się Ziemia Aleksandra I (dziś Wyspa Aleksandra). Statek skierował się na zachód, próbując osiągnąć 130° długości geograficznej zachodniej. Starał się stale płynąć między 72° a 73° szerokości geograficznej południowej. Pod koniec lutego żeglował w labiryncie bloków lodowych, które gromadziły się ruchem powolnym, lecz budzącym niepokój. Takie góry lodowe mają niekiedy 400 metrów wysokości. Marynarze czują się wówczas tak, jakby znajdowali się na dnie głębokiej studni czy też grobu, który w każdej chwili może się zamknąć.

Tak też się stało. Między 2 a 10 marca "Belgica" utkwiała wśród lodów. Uczestnicy wyprawy musieli spędzić tam zimę. Był to pierwszy taki przypadek w historii Antarktydy*.

Wspominałem już kilkakrotnie o ekspedycjach zimujących w Arktyce. To zimowanie miało być jednak zupełnie inne. Nikt wcześniej tego nie dokonał. A wśród chaotycznie spiętrzonego lodu marynarze i oficerowie przeczuwali, że jeśliby statek został zmiażdżony przez bloki lodowe, nikt nie przyszedłby im z pomocą, a oni sami nie mieliby szans

* "Belgica" była pierwszym statkiem zimującym u wybrzeży Antarktydy. Pierwszą zimę w Antarktyce spędziło jednak 11 osób z rozbitego statku „Lord Melville” na Wyspie Króla Jerzego w Szetlandach Południowych w 1821 roku (przypr. red.).

dotarcia do terenów zamieszkanymi. A zresztą, skąd wzięliby się tu ludzie? W okolicach koła podbiegunowego na północy żyli Eskimosi, tutaj zaś mogli spotkać tylko foki i pingwiny.

Amundsen, mający już pewne doświadczenie, od samego początku zimy zabijał foki i gromadził ich mięso w kryjówkach wykopanych w lodzie. Gotował je później i jadał, podobnie jak lekarz wyprawy, Frederick Cook. Baron de Gerlache uznał po pierwszej próbie, że jest niejadalne. Zakazał też częstowania nim pozostałych uczestników ekspedycji. Czyż decyzja ta może nie budzić zdumienia, gdy wiadomo, iż od niemal dwustu lat wielcy żeglarze doskonale zdawali sobie sprawę z tego, że świeże pożywienie pozwala uniknąć skorbutu? Wiedzieli to już wikingowie.

Podobnie jak w trakcie każdego zimowania w warunkach polarnych, oficerowie prowadzili obserwacje meteorologiczne, sondowali dno morza oraz obliczali pozycję statku i szybkość dryfu pokrywy lodowej. Marynarzom brakowało zajęć. Mieli tyle żywności, że starczyłoby im na dwa lata, ale kiedy zapadła polarna noc, przekonali się, że oświetlenie na statku pozostawiało wiele do życzenia: lamp było za mało, a ponadto należało oszczędzać naftę. Mężczyźni zakutani w futra błakali się po niedogranych korytarzach. „Przyszłość - zanotował Gerlache - jawi się pełna zagrożeń i tajemnic”. Pewnego dnia - jest to termin czysto umowny - ktoś dostrzegł światło przemieszczające się po pokrywie lodowej. Któż to mógł być? Wszyscy wyszli na pokład, skupiając się ciasno, gdyż temperatura wynosiła poniżej - 43°C. Stali w milczeniu, przyglądając się tajemniczemu ruchliwemu światłu. Nikt nie zaproponował: „Chodźmy zobaczyć”. Nawet sam Gerlache nie miał odwagi wydać takiego rozkazu: złe pożywienie, beczynność, stałe ciemności wywołały depresję i lęk. W tym momencie kapitan zobaczył mężczyznę, który -zabrawszy zapaloną latarnię - opuszczał pokład i schodził na lód. Rozpoznał potężną sylwetkę Amundsena.

- Dokąd pan idzie?
- Sprawdzę, co to jest.

Amundsen nie czuł wcale przygnębienia, po części dlatego, że zamiast konserw jadał focze mięso. Stojący na pokładzie patrzyli, jak oddalało się światło jego latarni, a w pewnym momencie całkowicie znikło. Chwilę później przestali też dostrzegać tajemnicze połyskiwanie. Po powrocie Norweg wyjaśnił:

- To blok śnieżny pokryty fosforyzującymi glonami, który dryfował pod naporem lodu.

2 czerwca - był to niemal środek polarnej zimy - jeden z oficerów zmarł na atak serca. Nieco później pewien marynarz zszedł na pokrywę lodową i oddalił się samotnie, mówiąc, że wraca pieszo do siebie, do Belgii. „To niedaleko” - dodał. Pojawiły się też pierwsze objawy szkorbutu. Zachorował Gerlache, a także jego zastępca. Ten ostatni bardzo cierpiał. Leżąc, dyktował swoją ostatnią wolę.

Dwa wydarzenia uratowały trzydziestkę mężczyzn, którzy wydawali się skazani na okrutną śmierć w polarnych ciemnościach. Po pierwsze, Gerlache zdecydował się w końcu jeść focze mięso i pozwolił na to samo załodze. Po drugie zaś, pod koniec lipca, około jedenastej rano, pojawił się na horyzoncie blask, który przez chwilę stawał się coraz intensywniejszy, ale szybko zniknął na zachodzie. Nazajutrz jasność dotarła nieco wyżej i trwała odrobinę dłużej. Obserwując to, uczestnicy wyprawy płakali z radości. Nie zapominajmy, że żaden z nich nie przeżył wcześniej długiej nocy polarnej.

Nie ma nic gorszego od zawiedzionych nadziei. Gdy słońce znów pojawiło się nad horyzontem, wszyscy na pokładzie, w tym również Gerlache, uwierzyli, że wkrótce będą wolni. Wyobrażali sobie już statek oswobodzony z okowów lodu, powrót na północ i triumfalne powitanie w Europie. A tymczasem nic. Mijały tygodnie, miesiące, a "Belgica" nawet nie drgnęła, ciągle uwięziona wśród lodów. „Zaczęliśmy brać pod uwagę -z rozpaczą, którą staraliśmy się wzajemnie przed sobą ukryć - możliwość spędzenia drugiej zimy w pobliżu bieguna”. Mieli jeszcze zapasy żywności na 13 miesięcy, ale brakowało im już odporności psychicznej. Tylko jeden człowiek na pokładzie wydawał się uważać ewentualność powtórnego zimowania za coś zupełnie normalnego i wcale nie przytłaczającego. Był to Roald Amundsen.

Minął październik, listopad, grudzień, styczeń. Mimo wysiłków Gerlache'a na statku panowała wisielcza atmosfera. Oszałał kolejny marynarz - stał się agresywny i musiano go spętać.

4 lutego 1899 roku kucharz, który oddalił się o kilkaset metrów od statku, przybiegł zdyszany, krzycząc, że lód się rusza. Kilka dni później dostrzegli lustro wody wolnej od lodu.

- Popłyniemy w tamtym kierunku - zdecydował Gerlache.

Nie było mowy o tym, by użyć żagli. Z polecenia kapitana od

września przywracano do użytku silnik. Kadłub statku zdrzął, zdrżeli też ludzie, widząc, jak "Belgica" odważnie napiera na pokrywą lodową, rozpadającą się na mniejsze części. 20 lutego marynarz pełniący wachtę na bocianim gnieździe zakrzyknął, że dojrzał otwarte morze. Potrzebowali jednak 22 dni, by do niego dotrzeć. Wszyscy uczestnicy wyprawy zebrali się na dziobie zahipnotyzowani.

- Jeśli silnik nie wytrzyma, a bloki lodowe zmiążdżą ster, będziemy skończeni. Umrzemy, mając tuż przed sobą morze.

14 marca Gerlache zapisał w dzienniku: „Z uczuciem radości, wyzwolenia, ulgi, których intensywności nie można wyrazić słowami, po trzynastu miesiącach wpłynęliśmy znów na otwarte morze”.

Na początku listopada 1899 roku "Belgica" rzuciła kotwicę w Punta Arenas. Wcześniej jednak musiała pokonać rozległą strefę mgieł oraz ponownie zmierzyć się ze sztormami w okolicach przylądka Horn. Punta Arenas było posępnym portem w Cieśninie Magellana, towarzyszom Amundsenowi wydało się jednak rajem.

W ówczesnej epoce nie istniała jeszcze łączność radiowa. Żeglarz powracający z długiej podróży poświęcał dwa lub trzy dni na dowiadywanie się, co ważnego wydarzyło się podczas jego nieobecności. W czasie gdy "Belgica" tkwiła uwięziona w lodach Antarktydy, doszło do dwóch wojen: między Stanami Zjednoczonymi a Hiszpanią, a także między Brytyjczykami a Burami w Afryce Południowej. Roald Amundsen wykazywał jednak o wiele większe zainteresowanie wiadomościami z mórz polarnych. Carsten Borchgrevink, norweski badacz kierujący wyprawą brytyjską, dopłynął do Wielkiej Bariery na wielorybniku „Southern Cross”, zdołał wyjść na lód i w saniach ciągniętych przez psy przemierzył około 50 kilometrów w kierunku bieguna.

Mimo napotkanych trudności, mimo zimowania, które tak źle wpłynęło na morale załogi, "Belgica" dostarczyła informacji z dziedziny geografii i meteorologii, które środowisko naukowe uznało za interesujące*.

* W wyprawie „Belgiki” brało udział dwóch polskich badaczy polarnych - Henryk Arctowski i Antoni Bolesław Dobrowolski. Szczególnie ważne było uczestnictwo Arc-towskiego, który był współorganizatorem wyprawy i faktycznie jej kierownikiem naukowym. Podczas wyprawy prowadził badania oceanologiczne, meteorologiczne, glacio-logiczne i geologiczne. Na ich podstawie wysunął wiele nowych, odkrywczych hipotez naukowych, np. potwierdzoną współcześnie hipotezę „Antarktandów” o łączności geologicznej Andów w Ameryce Południowej ze wzniesieniami na Półwyspie Antarktycznym (przyj. red.).

Dzienniki podawały, że w Berlinie odbędzie się wielki kongres geograficzny, na którym zapadną decyzje co do kilku ekspedycji antarktycznych. Przyjaciele pytali Amundsena:

- Pojedziesz tam?

On zaś odpowiadał wymijająco.

Lato 1899 roku. Ogród na przedmieściach Christianii. Dwaj siedzący w fotelach mężczyźni pograżyli się w rozmowie. Obaj byli Norwegami, wysokimi i przystojnymi, podobnymi do siebie z wyglądu i sposobu bycia. Różnili się kolorem oczu: jeden z nich miał niebieskie - to Fridtjóf Nansen, a drugi szare - to Roald Amundsen. Nansen skończył dopiero 30 lat, ale był już znany na całym świecie. Niedawno uzyskał stanowisko profesora na uniwersytecie w stolicy Norwegii. Jak wspominałem w poprzednim rozdziale, z czasem zyska jeszcze większą sławę i otrzyma pokojową Nagrodę Nobla. Dwudziestoosmioletni Roald Amundsen dał się poznać opinii publicznej dopiero po powrocie statku "Belgica". Właśnie mówił Nansenowi, że „na razie” Antarktyda przestała go interesować.

- Mam zamiar zbadać przemieszczanie się północnego bieguna magnetycznego. A przy okazji przepłynąć w całości Przejście Północno-Zachodnie, łączące Atlantyk z Oceanem Spokojnym.

Amundsen mówił o swoim zamiśle, jakby to był zupełnie prosty projekt. Nansen z całego serca życzył mu powodzenia.

- Ma pan pieniądze?

- Przeznaczę na to cały spadek po rodzicach. Być może też, przedstawivszy kilka rekomendacji, uzyskam kredyt państwowy.

- Co już pan wie o przemieszczaniu się bieguna magnetycznego?

- Prawie nic. Będę musiał się doksztalcić.

Nansen napisał list polecający do profesora Georga von Neumayera, dyrektora obserwatorium morskiego w Hamburgu.

- Proszę się do niego udać, gdy tylko będzie pan mógł.

W Hamburgu Amundsen wynajął w najbiedniejszej dzielnicy najtańszy pokój, jaki udało mu się znaleźć. Przez pół roku zapoznał się ze wszystkimi istniejącymi pracami na temat północnego bieguna magnetycznego. Odbił dwa staże, jeden w obserwatorium w Wilhelmsgarten, drugi w obserwatorium w Poczdamie.

- Sądzę - powiedział po powrocie - że już się czegoś nauczyłem.

Ten był student medycyny i był marynarz z poławiacza fok, który

uzyskał stopień porucznika żeglugi dalekomorskiej oraz został badaczem polarnym, przyswajał wiedzę ze zdumiewającą szybkością. Do rozwiązania pozostawał jeszcze problem pieniędzy. Amundsen opróżnił konto w banku oraz zapożyczył się u braci i innych osób.

Gdy pokonam Przejście Północno-Zachodnie, będę miał wykłady w Norwegii i w innych krajach, oddam wówczas całą sumę.

Również i dzisiaj odczyty są finansowym kołem ratunkowym dla wielu badaczy. Dzięki Nansenowi Amundsen otrzymał także wsparcie ze strony państwa. Zbiórka funduszy trwała przez cały 1901 rok.

Lato 1902 roku. Tromsø, północna Norwegia, nieco poniżej 70° szerokości geograficznej północnej. Amundsen krążył po portowym nabrzeżu. Stały przy nim statki przeznaczone do połowu śledzi i połowań na fokę. Norweg przyglądał się szczególnie tym ostatnim.

- A ten należy do kogo?

Łódź wypatrzona jego wprawnym okiem nie wyglądała wcale okazale. Nie wzbudziła zainteresowania kogoś pływającego dla przyjemności. Miała 22 metry długości, ożaglowanie i olinowanie kutra, krótki maszt, dziobnik i stengę. Przy żurawiku trzy szalupy. Nie wyglądała na nową.

- Ma 30 lat - powiedział właściciel.

- Jak ja.

- Ale jest solidna.

Trzymetrowe zanurzenie przy pełnym obciążeniu, mocno zaokrąglony kadłub. Zwłaszcza ten kadłub przypadł do gustu Amundsenowi. Trzeba prześlizgiwać się wśród lodów, pozwalając się im nieść, a nie z nimi walczyć.

- Siedemdziesiąt tysięcy koron - zdecydował właściciel.

Obniżył w końcu cenę do 60 000, ale sporo też kosztowały naprawy i udoskonalenia. Należało poprawić komfort żeglugi, gdyż nie chodziło o jedno czy dwa połowania na fokę. W ładowni zamiast foczych skór miała znaleźć się żywność.

- Potrzebuję zapasów na pięć lat.

- Na pięć lat?

Członkowie załogi zwerbowani przez Amundseną zmarszczyli brwi ze zdumienia. Słowo „załoga” nie jest tu zresztą zupełnie właściwym określeniem, gdyż składająca się na nią szóstka mężczyzn niewiele miała wspólnego ze zwykłymi marynarzami. Byli to: Godfred Hansen - as-

tronom, geolog i fotograf, Anton Lund - oficer marynarki, Peter Rist-vedt - mechanik i meteorolog, Helmer Hansen - podoficer marynarki, Gustav Juel Vilck - specjalista od magnetyzmu oraz Adolf Henrik Lindström kucharz.

- Będziemy - każdy z nas - wykonywać wszystkie niezbędne prace. Podzielimy się na dwie ekipy. Na morzu, przy sprzyjającej pogodzie, każda ekipa będzie pełnić wachtę przez trzy godziny. Poza tym nie chcę na pokładzie „Gjøa” ani regulaminu, ani hierarchicznych zależności. Kto jest za?

Wszyscy. A charyzma człowieka, który nie chciał mieć na statku podwładnych, była tak wielka, że nawet perspektywa spędzenia w podróży czterech lub pięciu lat przestała wkrótce budzić lęk. Wiosną 1903 roku „Gjøa” przyплыła do Christianii. Amundsen zamontował na niej silnik Dan o mocy 13 koni mechanicznych, pierwszy silnik spalinowy z zapłonem iskrowym, który pracował za kołem podbiegunowym. Widok „Gjøa” i entuzjazm załogi spowodowały większą hojność darczyńców. Amundsen mógł kupić, nie licząc się z każdym groszem, żagle, zapasowe liny, przyrządy nawigacyjne, broń i paliwo. Otto Sverdrup, dawny kapitan statku „Fram”, podarował mu sześć psów grenlandzkich. Kiedy jednak Amundsen podsumował wpływy i wydatki, okazało się, że mimo publicznych zbiórek i darów ciągle jeszcze miał sporo długów.

Druga w nocy 17 czerwca 1903 roku. O tej porze roku w Christianii nie panują prawdziwe nocne ciemności. Silnik „Gjøa”, puszczony w ruch, pracował bez przerwy. Na znak dany przez stojącego za sterem Amundsen a rybacy na nabrzeżu zlurowali cumy. Łódź zaczęła łagodnie przesuwac się pomiędzy ciemnymi kadłubami. Po wypłynięciu z portu zatrzymano silnik, wciągnięto fok, foksztaksel i grot.

„Gjøa” opuściła norweskie wybrzeże, popłynęła wzdłuż brzegów Anglii oraz Szkocji, minęła Orkady i skierowała się na północny zachód. Po 24 dniach od opuszczenia Christianii uczestnicy wyprawy dostrzegli wybrzeże Grenlandii. Po krótkim postoju pokonali bez przeszkód - mimo mgieł i pływającej kry - Zatokę Melville'a. 20 sierpnia wpłynęli do Cieśniny Lancastera. Następnie posuwali się wzdłuż zachodnich wybrzeży wyspy Somerset i półwyspu Boothia. 12 września zarzucili kotwicę w niewielkiej, dobrze osłoniętej zatoczce Wyspy Króla Williama. Popatrzmy na mapę. Specjalnie wymieniłem kolejno wszystkie

te nazwy, gdyż najczęściej zapominamy je w krótką chwilę po przeczytaniu. Trudnym jednak zadaniem byłoby opisanie miejsc, które określają. Nazwy są bowiem różne, a krajobraz wciąż pozostaje taki sam - morze i lód. Warto natomiast przyrzeć się uczestnikom wyprawy, podróżującym przez wielką białą ciszę.

Zanim zatrzymali się u brzegu Wyspy Króla Williama, doszło do kilku incydentów. W komorze silnika pojawił się ogień. Pożar ugaszono (zduszono, jak mówią raporty), zanim płomienie dotarły do zbiornika zawierającego 10 ton paliwa. Potem, w pewnym momencie, niebo pociemniało i rozpułtał się prawdziwy sztorm. „Gjøa”, z zarzucenymi dwoma kotwicami i zwiniętymi wszystkimi żaglami, przetrzymała nawałnicę, gdyż Amundsen polecił uruchomić silnik, by łatwiej stawić czoło podmuchom wiatru. Część załogi pełniąca wachtę na pokładzie musiała przywiązać się linami. Nieco później, w jednej z cieśnin, podczas gęstej mgły łódź osiadła na wyższym niż gdzie indziej dnie. Uczestnicy wyprawy zdołali ją ściągnąć z mielizny, pociągając z brzegu za liny.

„Gjøa” rzuciła kotwicę w dobrze osłoniętej zatoce w południowo-za-chodniej części Wyspy Króla Williama 12 września 1903 roku. Amundsen powiedział wówczas:

- Nadajmy temu miejscu nazwę „Port Gjøa”. Tutaj przezimujemy.

Norweg wyciągnął właściwe wnioski z zimowania na pokładzie statku „Belgica”. Tę zimę mieli spędzić na stałym lądzie, w wygodnych barakach, zbudowanych z przywiezionych materiałów.

- Najpierw psiarnia.

Wszyscy się na to zgodzili, gdyż psy - z Grenlandii zabrano jeszcze dwa dodatkowe - szczekały i wyły bez przerwy, rozwścieczone długim przebywaniem w klatkach. Najpierw więc postawiono psiarnię. Barak dla ludzi otrzymał nazwę „Willa Magnes”, nie zapominajmy bowiem, że badanie zjawiska magnetyzmu było głównym celem wyprawy. Wewnątrz prowizorycznego budynku znalazł się wśród innych pomieszczeń również magazyn materiałów wybuchowych, a także chłodnia na świeże mięso. Koniec budowy uczczono suto zakrapianym przyjęciem, podczas którego wznoszono toasty na cześć Norwegii. Amundsen podniósł kieliszek:

- Nie opuścimy tego miejsca, dopóki nie skończymy badań nad biegunem magnetycznym. To nasz cel numer jeden. Przebycie Przej-

ścia Północno-Zachodniego powinniśmy uważać dopiero za kolejne zadanie.

Po trzech latach pobytu w Arktyce Amundsen wykaże, że północny biegun magnetyczny opisuje elipsę, a od 1831 roku przemieścił się o 50 kilometrów na północny wschód. Była to informacja, która mogła zainteresować geofizyków, a także - w mniejszym stopniu - nawigatorów. Uzyskano ją jednak po niezliczonych obserwacjach i codziennych pomiarach, które nie miały w sobie nic ekscytującego. Może dziwić, że człowiek czynu - a takim był Amundsen - mógł uznać za jedno ze swoich największych pragnień tego rodzaju ascezę. Dowodzi to tylko prawdziwości jego naukowej pasji. Na szczęście dla niego samego i jego towarzyszy podczas pobytu w Arktyce nadarzyło się też wiele okazji do innych zajęć.

Walka z klimatem była bardzo trudna. W samym środku zimy - 60°C, a później latem do 25°C powyżej zera, ale za to chmary komarów, tym bardziej zawziętych, że rzadko mających sposobność karmić się krwią Europejczyków. Letnią rekompensatę stanowiła trawa, a także nagle pojawienie się kwiatów wszędzie tam, gdzie stopniał śnieg.

Wraz z powrotem cieplejszych dni pokazali się też Eskimosi. Uprzedzenia licznych badaczy wobec zwyczajów i technik ludów uważanych za „dzikie” zanikły na początku XX wieku. Amundsen, pragnąc zebrać również obserwacje etnograficzne, przekazał swoim towarzyszom wszelkie niezbędne zalecenia. Eskimosi, którzy przybyli jako pierwsi, otrzymali podarki: lampę naftową, siekierę, barwne szklane kulki. Następnego dnia pojawiła się setka mężczyzn, kobiet i dzieci z sąsiedniej osady, odległej o pół dnia marszu. Ofiarowali Europejczykom łuki z wielorybich fiszbinów, strzały z kości morsów, buty i kurtki z foczej skóry.

- Uważajmy - powiedział Amundsen - by podczas handlu wymiennego nie wykorzystywać naiwności tych ludzi.

Eskimosi nazywali swój region Ogloktou, a siebie samych - Ogluli. Sąsiednie plemiona określali mianem Killermioun, Utkiokniallik i It-kioauktorvik. Badacze prosili o wielokrotne powtórzenie tych niezwykle długich słów, właściwych tak zwanym językom aglutynacyjnym. Notowali je też wśród radosnych śmiechów tubylców, którzy bardzo szybko zapamiętali nazwiska polarników, przerabiając je nieco na modłę eskimoską. Amundsen zmieniał się więc w Anoukenę, Hansen - w Ha-nikelmę. Zadowoleni z rodzącej się zażyłości i przywiązujący mniejszą

wagę niż ludzie Zachodu do problemu własności, dokonali kilku drobnych kradzieży.

- Nie irytujemy się - zaproponował Amundsen - lecz pokażmy im naszą siłę.

Co też uczynili, rozsadzając dynamitem wielką bryłę lodową. Eskimosi uznali ich natychmiast za bogów. I to bogów, których trzeba się obawiać. Zniknęło zaufanie, skończyły się dobrosąsiedzkie stosunki. Europejczycy potrzebowali kilku tygodni, by przywrócić dobrą atmosferę.

Pierwsza zima była bardzo surowa, druga - jeszcze trudniejsza ze względu na gwałtowne zawieje śnieżne, które prawie uniemożliwiały prowadzenie obserwacji. Słońce pojawiło się znów 7 lutego 1906 roku. Przybył jeden z Eskimosów, by powiedzieć, że wybiera się saniami do Fort Yukon na Alasce, oddalonego o 500 kilometrów w linii prostej. Co oczywiste, nie umiał ocenić ani odległości, ani czasu podróży. Wzruszał jedynie ramionami z pogodnym fatalizmem. Amundsen powierzył mu listy do Europy i korespondencja ta dotarła do adresatów.

Członkowie ekspedycji odbywali wycieczki saniami. Każdy z nas widział zdjęcia lub filmy ukazujące polarne psy zaprzęgi (zastępowane dziś skuterami śnieżnymi). I wszyscy wiemy, że nie przypominają one rosyjskich lub szwajcarskich sań ciągniętych przez konie. Polarnicy szli lub biegli za zaprzęgiem, wskazując od czasu do czasu na płozy. O psach ciągnących zaprzęgi Paul-Emile Victor napisał pasjonującą i niezmiernie precyzyjną książkę *Chiens de traîneaux, compagnons du risque*. Pokazuje w niej, jak Amundsen stał się dobrym znawcą i użytkownikiem tych niezmiernie ujmujących zwierząt, szalenie wytrzymałych, wiernych i kapryśnych, o bardzo zróżnicowanych osobowościach. Wycieczki z psim zaprzęgiem miały przede wszystkim na celu nieco dokładniejsze poznanie geografii ziem, pomiędzy którymi „Gjóa” miała torować sobie drogę na północny zachód. Być może jednak Amundsen rozważał już wówczas inny jeszcze projekt.

1 czerwca wydał polecenie rozebrania stacji na stałym lądzie i ostatecznego przygotowania statku do dalszego rejsu.

- Wyruszymy, gdy tylko oswobodzimy się z lodu. Za miesiąc lub sześć tygodni.

Jak się wydaje, Amundsen ani przez chwilę nie myślał, że mogliby równie mozolnie odzyskiwać swobodę ruchów jak podczas podróży "Belgica" w Antarktydzie. Po przybyciu do Port Gjóa okazywał taką

samą wiarę w swoją szczęśliwą gwiazdę: „Podczas gdy nasi poprzednicy dotarli tutaj po straszliwej walce z pokrywą lodową i sztormami, my nie natrafiliśmy na żadne przeszkody”. Było to zdanie nieco na wyrost, ale prawdą jest, że ekspedycja miała dużo szczęścia - lato w 1903 roku było wyjątkowo sprzyjające, podobnie jak to się zdarzyło Adolfowi Eri-kowi Nordenskiöldowi w 1878 roku, w trakcie pokonywania Przejścia Północno-Wschodniego.

Badacze pozostali przez 23 miesiące w pobliżu bieguna magnetycznego. 13 sierpnia 1905 roku „Gjøa”, uwolniona z lodów, wyruszyła w dalszą podróż.

- Nasze zwiady i sondowanie dna nie są bezużyteczne - powiedział Amundsen. - Umożliwią nam popełnianie mniejszej liczby błędów przy manewrowaniu w przesmykach wypełnionych lodem.

Nie wyobrażajmy sobie wspaniałego rejsu niczym podczas regat. Statek przesuwał się powoli wśród białego krajobrazu. Całkowitą ciszę mącił jedynie miarowy odgłos silnika i - od czasu do czasu - ujadanie psów. Przez kilka dni panował zupełny spokój. Żaden okręt nie zakłócił nigdy wcześniej lodowatej, nieruchomej wody między tutejszymi lodowymi ścianami. Jeden z uczestników wyprawy, pełniący wachtę na bocianim gnieździe, uprzedzał o szczelinach w zbitym lodzie, inny, niemal leżąc na dziobniku, nieprzerwanie sondował dno. Amundsen stał za sterem. „Gjøa” dwukrotnie omal nie utkwiała na mieliźnie, ale udało się ruszyć dalej. Tak minęły cztery dni. A później brzegi oddaliły się - i z prawej burty, i z lewej - roztopiły w lekkiej mgłę i zniknęły. Przejście Północno-Zachodnie zostało pokonane. Statek dotarł do południowo--wschodniego krańca Wyspy Wiktorii, do której wcześniej dotarli od zachodu Robert McClure i Richard Collinson. Amundsen pragnął jednak przepłynąć z Atlantyku na Ocean Spokojny.

W pobliżu Wyspy Wiktorii dał się odczuć wyraźny wpływ Pacyfiku. Zerwał się silny wiatr, pojawiły się duże fale. 27 sierpnia polarnicy zauważyli około tuzina jednostek żaglowych, zakotwiczonych blisko jedna obok drugiej niedaleko brzegu, w miejscu osłoniętym przez cypel. „Gjøa” schroniła się obok nich. Amundsen i jego towarzysze odczytali na odrażającym kadłubie najbliższego statku następujące słowa: „Charles Nansson, San Francisco”. Z jego pokładu zaczęto nawoływać, dawano znaki.

- You're welcome! Come aboard.

Członków ekspedycji przyjęto jeszcze serdeczniej, gdy wyjaśnili, że przyplłynęli od wschodu. Wszystkie statki, które się tu zatrzymały, były wielorybnikami. Nic więc dziwnego, że zebrani wznosili toasty dużymi szklanicami wypełnionymi podłym alkoholem, mającym przypominać burbona.

Gdy wiatr osłabł, Amundsen oznajmił: „Wyplływamy”. Jego towarzysze nie marzyli o niczym innym. Słowa „San Francisco”, przeczytane na kadłubie starego wielorybnika, obudziły w nich dawno uśpione myśli o cywilizowanym świecie, do którego ciągnęło ich teraz bardziej niż kiedykolwiek do bieguna magnetycznego. „Gjøa” posuwała się wzdłuż wybrzeża, aż do ujścia Mackenzie.

2 września znów gwałtownie powiało. Znowu musieli się schronić. W zatoce koło Kings Point natknęli się nieoczekiwanie na coś, czego się nie spodziewali - lód. Trwało jeszcze lato, ale już zima - wyjątkowo wczesna owego roku - szykowała się do ataku, zapowiadając się lodem, zanim jeszcze rozpoczęła się jesień. Amundsen długo wpatrywał się w mapę.

- Nie starczy nam czasu, by dotrzeć do Cieśniny Beringa, zanim zatrzyma nas lód. Musimy przetrzymać tutaj.

Trzecia zima w Arktyce! Na kilka dni morale załogi spadło do zera.

„Zadziałały jednak energia i magnetyzm naszego dowódcy. I napór wydarzeń. Nie mogliśmy pozostać przybici i bierni”.

9 września 1905 roku uczestnicy wyprawy wybrali miejsce, w którym mieli przetrzymać. „Gjøa” przybiła do brzegu tuż obok uszkodzonego amerykańskiego wielorybnika „Bonanza”. Amundsen, będąc nadal zwolennikiem spędzania zimy na stałym lądzie, a nie na pokładzie statku, wybudował niewielki domek. Nie było potrzeby wyciągania skrzyń z ładowni, w tym regionie potrzebne im drewno sphywało wszystkimi rzekami i strumieniami do morza. 15 września z komina leciał już dym. Adolf Henrik Lindström - za radą kucharzy z wielorybników - przyrzędał wielorybie mięso, które jego stołownicy uznali za smaczne. Dzięki niemu unikano ciągłego jedzenia konserw. Przy stole zasiadali także marynarze innych statków, które utkwily w lodzie, a także Eskimosi z sąsiedztwa. Posiłki mijały wówczas w wesołej atmosferze. Pewnego dnia Mogg, kapitan „Bonanzy”, wypowiedział dwa zdania:

- Amerykanie zainstalowali telegraf w Fort Yukon. Można stamtąd wysłać wiadomość do każdego zakątka świata.

- Od Fort Yukon dzieli nas tylko 500 kilometrów - zauważył Amundsen.

- To prawda. Jeśli jednak patrzył pan na mapę, musiał pan zauważyć, że to nie jest zwykły spacer. Trzeba pokonać góry Alaski.

W rozmaitych relacjach z wypraw niewiele znajdziemy szczegółów o niezwykłym rajdzie Amundsena od ujścia rzeki Mackenzie do Fort Yukon oraz Fort Egbert (400 kilometrów dalej) i z powrotem. Sam Amundsen też rzadko o tym wspominał. Pragnął wówczas nawiązać znów kontakt z ojczyzną i przekazać wieści o ekspedycji. Wyruszył w drogę pod koniec października, mając za towarzyszy Moggę - który wydawał się podekscytowany czekającymi ich trudnościami - i dwójkę Eskimosów. Wzięli ze sobą dwie pary sań - jedne dla Moggę, drugie dla Eskimosa i jego żony. Amundsen jechał za nimi na nartach.

Ujście Mackenzie dzieliło od Fort Yukon 500 kilometrów niezamieszkałych terenów. Na drodze leżały łańcuchy górskie będące przedłużeniem Gór Skalistych. Niewielka ekspedycja pokonywała przełęcze na wysokości trzech tysięcy metrów, we mgle, przy temperaturze wynoszącej -50°C . Moggę - choć zdecydował się na wyprawę z własnej nieprzymuszonej woli, a nawet z entuzjazmem - irytował Amundsena stałym jęczeniem i pesymizmem...

W owym czasie Fort Yukon był bardzo skromnym skupiskiem baraków z drewnianych bali. Gdy podróżnicy tam dotarli, dowiedzieli się, że nie ma telegrafu i by nadać wiadomość, należy udać się do Fort Egbert, 400 kilometrów dalej na południe.

- Jadę - oznajmił Amundsen.

Poczuł nieskrywaną ulgę, gdy okazało się, że Moggę zostaje. Przybył do Fort Egbert 5 grudnia 1905 roku, wysłał depesze i odpoczywał do 3 lutego 1906 roku. Bardzo potrzebował dłuższego odpoczynku, a nie musiał niepokoić się o los załogi „Gjøa” - jego współtowarzysze nie byli samotni, nie groziły im też żadne niebezpieczeństwa.

Amundsen opuścił zatem Fort Egbert 3 lutego 1906 roku i powrócił do Kings Point i statku pod koniec marca. W ciągu pięciu miesięcy podróży całe trzy spędził na nartach. Z tego, co wiem, ten rekord jazdy na nartach biegowych nadal pozostaje aktualny.

Załoga „Gjøa” przywitała serdecznie swojego dowódcę, choć brakowało powodów do radości. Gustav Vilks, specjalista od magnetyzmu, chorował na zapalenie płucnej. Nie istniały wówczas jeszcze antybio-

tyki, a leki dostępne w pokładowej apteczce nie działały. Mimo trosk-
liwej opieki i zabiegów Vilk zmarł 4 kwietnia.

Podobnie jak w Port Gjõa, i tutaj Amundsen polecił, by statek był
gotowy do drogi, gdy pojawią się pierwsze szczeliny w lodzie. „Gjõa” wy-
płynęła w morze 10 lipca 1906 roku. Miesiąc później, gdy już od doby
ciśnienie mocno spadało, niebo zrobiło się zupełnie czarne, w połowie
odległości od horyzontu przemknęły z ogromną prędkością trąby po-
wietrzne. Pół godziny później gafel głównego masztu fruwał w powie-
trzu wraz z częścią żagla, a sam maszt złowieszczo trzeszczał. „Gjõa”,
obdarzona zaokrąglonym kadłubem, prześlizgiwała się po szczytach fal
nieczym łyżwiarz, który nagle oszalał. Gdy huragan się skończył, zauwa-
żono zniknięcie śruby, a pęknięty maszt w każdej chwili mógł się złamać.
Wzmocniony, dotrwał do momentu, gdy statek przepłynął 30 sierpnia
Cieśninę Beringa. Tym samym udało się pokonać całe Przejście
Pół-nocno-Zachodnie, od Atlantyku po Pacyfik, przez Ocean
Arktyczny*.

31 sierpnia „Gjõa” weszła do portu Nome na Alasce, położonego
w południowej części półwyspu Seward. Dziś znajduje się w jego pobliżu
duża amerykańska baza sił powietrznych, ale samo miasto jest niewielkie
i liczy około 3500 mieszkańców. W 1906 roku mieszkało tu sześć czy
siedem razy więcej ludzi, a okolice pamiętały jeszcze czasy świetności
z okresu gorączki złota. Amundsen zamówił w mieście nowy maszt, by
zastąpić nim maszt uszkodzony w czasie huraganu.

- Ile płacę?
- Dla pana jest za darmo. Proszę mi tylko pozwolić zatrzymać stary
pęknięty maszt na pamiątkę.

Niedługo później Norweg dowiedział się, że u cieśli ustawiały się
kolejki chętnych do zakupu starego masztu pociętego na cienkie pla-
sterki: każdy z nich kosztował dolara.

Wpłynięcie do wspaniałej zatoki w San Francisco pod mostem
Golden Gate (Złote Wrota) zawsze jest chwilą chwały. „Gjõa” pojawiła
się witana odgłosem syren i gwizdków statków parowych. Setki łodzi
żaglowych przybranych flagami krążyło po błękitnej wodzie, oddając
cześć polarnikom. Odbyło się około tuzina wielkich przyjęć. W tym
czasie przetransportowano „Gjõa” do parku przy Złotych Wrotach, by
wszyscy mogli ją podziwiać. Statek Amundsena pozostał w San Fran-

* Patrz mapa na str. 449.

cisco. Wszyscy członkowie wyprawy pragnęli jak najszybciej wrócić do Christianii, ale zapasy energii Amundsena dalekie były jeszcze od wyczerpania. Dlatego też ten, który jako pierwszy przepłynął w całości Przejście Północno-Zachodnie i pobił rekord w marszu na nartach biegowych, zmusił się jeszcze do długiej serii odczytów w największych miastach Stanów Zjednoczonych. Przygotowywał i wygłaszał każdą mowę z równą starannością i równym przekonaniem, jakie wkładał we wszystko, co robił. Szalone przyjęcie, jakie spotkało go w Christianii, w pełni powetowało mu ten wysiłek.

Kariera Amundsena jest prawdopodobnie jedyna w swoim rodzaju. Śledząc losy Norwega, można by niemal spisać historię wielkiej epoki morskich i lądowych wypraw polarnych. Po powrocie z Ameryki badacz przebywał trzy lata w Europie, przygotowując zupełnie nową podróż.

4

Charcot, czyli dobroć

Z praktycznego punktu widzenia wyczyn Amundsena, który przepłynął od początku do końca całe Przejście Północno-Zachodnie, był zupełnie bezużyteczny. 30 sierpnia 1906 roku, gdy norweski polarnik pokonywał Cieśninę Beringa, Amerykanie już od dwóch lat kontynuowali kopanie kanału w Przesmyku Panamskim. Płynąc z Liverpoolu do Vancouveru przez regiony okołobiegunowe, można by zaoszczędzić 1300 mil w porównaniu ze szlakiem wiodącym przez Panamę. Była to jednak korzyść czysto teoretyczna, gdyż doświadczenie dowodziło, że Przejście Północno-Zachodnie było żeglowne jedynie dwa lata na trzy, od połowy czerwca do połowy września. A od tamtych czasów rozwój lotnictwa zdołał praktycznie unicestwić pasażerski transport morski.

Znacznie częściej wykorzystywano Przejście Północno-Wschodnie. Od 1932 roku do wybuchu drugiej wojny światowej Rosjanie skierowali tam pewną liczbę lodołamaczy, z których kilka osiągnęło o wiele mniej niż „Vega”, parowo-żaglowy statek Nordenskiölda. Wyjątkowym sukcesem zakończyła się misja „Sibiriakowa”, który w 1932 roku zdołał przepłynąć z Archangielska do Morza Beringa. W następną zimę jednak zatonął „Czeluskin”, uwięziony w lodach i zmiażdżony przez krę. Stu trzy-

dziestu ludzi z załogi czekało przez kilka dni na pokrywie lodowej, przy -50°C , na samoloty, które miały po nich przylecieć. W 1942 roku „Sibi-riakow”, mając mniej szczęścia niż podczas pierwszej podróży, poszedł na dno w pobliżu Nowej Ziemi po walce z niemieckim krążownikiem. Rosjanie przygotowali tymczasem Północną Drogę Morską z ośmioma bazami dla lodołamaczy, stacjami meteorologicznymi oraz siecią kontroli powietrznej rozciągniętą na przestrzeni 7000 kilometrów. „Dzięki temu statki będą dokładnie prowadzone i przestaną być narażone na utknięcie w lodach”. W 1937 roku 11 statków handlowych, choć eskortowanych przez lodołamacze, uwięzło w pokrywie lodowej. Lodołamacz „Lenin” po prostu zniknął wraz z całym ładunkiem. Ekspert wojskowi uznali wówczas, że niebezpiecznie byłoby kierować statki floty wojennej ku Przejściu Północno-Wschodniemu.

„*Belgica* dostarczyła wielu cennych informacji o Antarktyce... Roald Amundsen przywiózł ich stamtąd znacznie więcej, i to niezmiernie istotnej wagi”. W prasie z początku XX wieku często natykano się na takie teksty. Głód odkryć obudził ducha rywalizacji. Organizowano kolejne ekspedycje, których dowódcy wybierali dla siebie teren działania. Komandor Robert Scott, na pokładzie „Discovery”, przebywał w Antarktyce od stycznia 1902 roku do marca 1904 roku, badając dno Morza Weddella. Scott wraz z Shackletonem i Wilsonem odkryli na skraju Bariery Lodowej Rossa Zatokę Wielorybów, w której później Amundsen, a następnie Byrd mieli założyć bazy wypadowe. Niemiec Erich von Dry-galski odkrył Ziemię Wilhelma II i spędził na niej zimę wraz ze statkiem „Gauss”. Załoga „Scotii” Szkota Williama Bruce'a opracowała mapę niebezpiecznych płycizn w pobliżu wyspy Laurie w Orkadach Południowych. Możemy się ograniczyć jedynie do wymienienia tych ekspedycji, gdyż wszystkie przebiegły bez dramatycznych wydarzeń. Inna wyprawa miała natomiast wzbudzić żywe emocje.

Szwed Adolf Erik Nordenskiöld, odkrywca Przejścia Północno--Wschodniego, zmarł właśnie w wieku 69 lat. Jego bratanek Otto Gustav, który od dawna marzył o sławie polarnika, postanowił zbadać zachodnią część Morza Weddella. Popłynął na statku „Antarctis”, który jednak tam nie dotarł, gdyż drogę zagroził mu lód. 2 lutego 1902 roku Nordenskiöld wraz z częścią załogi znalazł się na wyspie Seymour, na $64^{\circ}21'$ szerokości geograficznej południowej.

- Niedobrze byłoby skazywać statek na zimowanie w takich wa-

runkach - powiedział do kapitana Larsena. - Popłyńcie do Ziemi Ognistej i wróćcie po nas latem w przyszłym roku.

Zdarzyło się jednak coś nieprzewidzianego. Larsen sądził, że wyruszył na czas z Ziemi Ognistej po uczestników wyprawy, którzy przezimowali w Antarktyce. Mylił się jednak - pokrywa lodowa uwięziła statek. Otto Nordenskiöld czekał wraz z towarzyszami na próżno. Wszyscy musieli jeszcze raz przezimować. Tymczasem nieco dalej bryły lodowe zmiażdżyły „Antarctisa” który zatonął. Na szczęście Larsen, opuściwszy rok wcześniej Nordenskiölda, wysłał wiadomość do Szwecji. W Europie wiedziano więc, gdzie szukać rozbitków. Rząd szwedzki zdecydował o wysłaniu statku ratowniczego. Rządy innych krajów uchwaliły kredyty, które pozwoliły polarnikom udać się na poszukiwanie Nordenskiölda. W Anglii była to równowartość trzech milionów dawnych franków w złocie, w Niemczech - półtora miliona, w Szkocji - milion. Na szczęście ekspedycja Nordenskiölda nie potrzebowała pomocy. W listopadzie 1904 roku jej uczestnicy zostali zabrani na pokład argentyńskiej kanonierki „Uruguay”, która wypłynęła z Buenos Aires.

Lata 1901-1902 uzyskały zawczasu miano „Roku Antarktycznego”. W okresie tym odbywał się swoisty wielki wyścig ku zimnym morzom na południowych krańcach Ziemi. Francja jako jedyna spośród największych europejskich państw nie uczestniczyła w nim aż do końca 1903 roku. Wówczas to wkroczył na scenę wielce oryginalny bohater polarnych opowieści.

Latem 1902 roku „Rose Marine”, szkuner o wyporności 215 ton, pływający pod francuską banderą, zarzucił kotwicę na redzie na wyspie Jan Mayen. Wyspa ta znajduje się około 600 kilometrów na wschód od Grenlandii, mniej więcej na tej samej szerokości geograficznej co Przylądek Północny. Należy do Norwegii. Dziś można na niej zobaczyć wysokie maszty stacji radiowej. W 1902 roku znajdował się tu tylko niewielki port rybacki. „Rose Marine”, o raczej solidnym niż eleganckim wyposażeniu, nie miała nic wspólnego z połowami. Był to statek spacerowy, jego właścicielem i kapitanem był Jean-Baptiste Charcot.

I właśnie u brzegów wyspy Jan Mayen mężczyzna ten - jak sam to określił - zakochał się w polarnym krajobrazie. Gdy na pokład „Rose Marine” wchodził pilot, Charcot stał nieruchomo na mostku, niczym w ekstazie, wpatrując się w wulkan Beerenberg, który wylaniał się nieskazitelną z morza bardziej błękitnego niż Morze Śródziemne. W głębi

zatoki unosiły się na wodzie - jak wydłużone, zdumiewające zjawy - liczne kłody, które spływały z prądem rzek północnej Syberii.

- W obliczu tej oszalamiającej i wszechogarniającej egzotyki podjąłem decyzję. „Rose Marine” była moją czwartą jednostką. Pomyślałem, że muszę mieć piątą. Będzie to statek polarny. W razie potrzeby wydam na niego wszystko co mam, do ostatniego grosza.

Warto prześledzić losy tego Francuza od momentu, gdy odkrył swoje żeglarskie powołanie. Jak u wielu innych - których większość na tym poprzestanie - zainteresowanie statkami narodziło się przy sadzawce w Ogrodzie Luksemburskim w Paryżu, gdzie mały Jean-Baptiste puszczał mały okręciś. Stojąca za nim angielska niania pilnowała, by nie wpadł do wody, zbytnio się nie pobrudził i bawił się wyłącznie z dobrze wychowanymi dziećmi.

Przyszły polarnik pochodził z bardzo dobrej rodziny. Jeśli otworzymy francuską encyklopedię, pierwszym przedstawicielem rodu, jakiego tam znajdziemy, będzie Jean-Martin Charcot (1825-1893), francuski lekarz, profesor anatomii patologicznej oraz członek Akademii Medycyny i Akademii Nauk. Nieco zapomnieliśmy już, jaką cieszył się sławą pod koniec XIX wieku. W niektóre wieczory, przed kolacją, młody Jean-Baptiste musiał spędzić kilka minut w salonie, by przywitać się z gośćmi. Wszyscy byli znani, słynni i dostojni. A zatem beztrudnie dzieciństwo i młodość. W epoce, w której podróże były luksusem, Jean-Baptiste zwiedził Włochy i towarzyszył ojcu, gdy ten został wezwany na konsultację do cara. Pewnego dnia chłopiec powiedział nieśmiało:

- Chciałbym być marynarzem.

Profesor Charcot wzruszył tylko ramionami - nie wybiera się innego zawodu niż lekarz, mając ojca, którego nazwisko otwiera drzwi do najświetniejszej kariery medycznej. W owym czasie dzieci nie sprzeciwiały się rodzicom. Jean-Baptiste skończył studia medyczne, uzyskując na końcowym egzaminie czwartą lokatę. Po śmierci ojca został ordynatorem kliniki w paryskim szpitalu Salpêtrière. Wcześniej odbył służbę wojskową jako lekarz w oddziale strzelców alpejskich.

Dość szybko jednak dał się ponieść swojej żeglarskiej pasji. Każdego roku pewna część zupełnie sporej sumy pozostawionej przez profesora Charcota zniknęła w stoczni. Przy czym nie chodziło wcale o budowę luksusowego jachtu. Ulegając fascynacji, jaka ogarnęła go na wyspie Jan Mayen, Jean-Baptiste budował trzymasztowy szkuner z dębiny, mający

32 metry długości i 250 ton wyporności. Miał być wyjątkowo wytrzymały, z dziobnicą wzmocnioną brązem. Nie po to, by cięła lód niczym zaokrąglony nóż, lecz by pozwalała statkowi wpływać nań i miażdżyć swoim ciężarem. Było to pomysłowe rozwiązanie, biorąc zwłaszcza pod uwagę fakt, że silnik „Française” - taką nazwę otrzymał szkuner - miał moc zaledwie 125 koni mechanicznych.

- A do tego - mówił Charcot - kupiłem go okazji. Nie mogłem sobie pozwolić, by zapłacić więcej. Miałem dużo innych wydatków przy realizacji mojego planu.

Zamierzał bowiem dotrzeć do Nowej Ziemi i - jeśli to możliwe - okrążyć ją całą latem 1903 roku.

Jak już widzieliśmy, był to czas, gdy w Europie niepokoiono się coraz bardziej losami wyprawy Nordenskiölda.

- Rezygnuję z Nowej Ziemi - oznajmił Charcot. - Chcę na „Française” wziąć udział w wielkiej akcji ratunkowej. Jestem pewien, że nasze władze publiczne i wielkie instytucje naukowe nie odmówią wsparcia finansowego.

I Charcot rozpoczął starania - kwestę, jak miał później o tym powiedzieć. Trzy miesiące zabiegów... i oto, co uzyskał człowiek, który nie był ani podejrzany, ani nieznan, a do tego nosił sławne nazwisko i miał statek zbudowany i wyposażony z własnych funduszy: 20 000 franków. Udał się do Ministerstwa Żeglugi:

- Jeśli ktoś uznał moje doświadczenie żeglarskie za niewystarczające, by zmierzyć się z Antarktyką, informuję, że na pokładzie „Française” znajdują się dwaj oficerowie marynarki, inżynier i - przede wszystkim - belgijski kapitan Adrien de Gerlache, który w latach 1897-1899 zimował w Antarktyce w skrajnie trudnych warunkach. Czy wiedząc o wysiłkach czynionych przez kilka innych krajów, mam uważać, że od francuskiego ministerstwa nie otrzymam nic?

- Budżet ministerstwa jest już zamknięty - odparł z zakłopotaniem przyjmujący go szef gabinetu. - Minister będzie musiał się poradzić z ministrem finansów.

Kilka dni później Charcot poznał rezultat tego spotkania. Przydzielono mu... 100 ton węgla. Minister wojny, do którego również się udał, poinformował, że zezwala mu kupić tyle melinitu, ile będzie mu potrzebne do kruszenia lodu.

- Byłem skonsternowany. Sprzedałem jeden z obrazów Fragonarda

z kolekcji ojca, ale nadal brakowało mi pieniędzy. Poprosiłem o spotkanie Stéphane'a Lauzanne'a, redaktora naczelnego „Le Matin”. Powiedziałem mu, że jeśli jego dziennik opublikowałby artykuł wyjaśniający potrzebę francuskiego uczestnictwa w poszukiwaniach zaginionej ekspedycji, poruszyłoby to być może opinię publiczną. I być może wówczas uzyskałbym inne jeszcze wsparcie. Zapytał: „A ile panu potrzeba?” - „150 000 franków”. - „Będzie je pan miał za trzy minuty. Proszę za mną do kasy”.

Pierwszym portem docelowym było Buenos Aires, które miało stać się miejscem zbiórki wszystkich ekspedycji. „François” przepłynął dzielnie pod żaglami cały Atlantyk. Charcot martwił się tylko jednym - wycofał się Gerlache, mówiąc, że się zaręczył i nie nęci go nowa wyprawa polarna. Miał do tego prawo. Charcot zastanawiał się jednak, jak zostanie przyjęty przez innych dowódców statków, z których wielu uważało go za amatora, żeglującego dla przyjemności. Powód do niepokoju zniknął, gdy tylko dotarł do stolicy Argentyny. Dowiedział się bowiem, że ka-nonierka „Uruguay” zabrała już na pokład Nordenskiöld'a i wszystkich jego towarzyszy.

Co zatem robić? Wrócić do Europy i znów pomyśleć o projekcie wyprawy na Nową Ziemię? Nie, Antarktyka leżała przecież bliżej i wcale nie była mniej interesująca. Charcot zadawał sobie jednak pytanie: „Gerlache miał już doświadczenie w żegludze po tym regionie, a ja go nie mam. Czy mogę sądzić, że dam sobie radę bez niego?”. To samo pytanie zadał też otwarcie załodze. Dodał, że każdy, kto zechce, może się wycofać. Marynarze porozmawiali chwilę między sobą i jeden z nich odparł:

- Przyplłynęliśmy tu z panem, kapitanie. I z panem zostaniemy.

„François” rozpoczął podróż po Antarktyce 1 lutego 1904 roku od Szetlandów Południowych. Tego dnia Charcot i jego załoga odkryli na walcowatej górze lodowej około 20 zdumiewających niewielkich istot w strojach wieczorowych - były to pingwiny. Francuz nie chciał ograniczać się wyłącznie do żeglarstwa turystycznego:

- Jak najszybciej rozpoczniemy badanie wód wokół Wysp Palmera i Wysp Biscoe.

Wyspy te znajdują się blisko północnego wybrzeża Półwyspu Antarktycznego. „François” lawirował dzielnie wśród lodów. Kłopoty zaczęły się w momencie, gdy przy przeciwnym wietrze Charcot musiał uruchomić silnik. Pierwsza lekcja, jaką otrzymał, była następująca: w re-

gionach polarnych można używać wyłącznie sprzętu najwyższej jakości. 15 lutego 1904 roku statek zatrzymał się z powodu awarii kondensatora. Charcot polecił przymocować szkuner do pokrywy lodowej za pomocą kotwic. Część załogi starała się naprawić silnik, a pozostali marynarze, wyposażeni w bosaki, chronili statek przed pływającymi bryłami lodowymi. Charcot również wziął bosak i odpychał lód. Było to dość zaskakujące zajęcie dla człowieka, który jeszcze niedawno pełnił funkcję ordynatora oddziału szpitala Salpêtrière. „Doznawałem - napisał później - cudownego uczucia powrotu do wczesnego dzieciństwa”.

Gdy tylko poradzili sobie z kondensatorem, zaczęły przeciekać rury kotłowe i musieli wrócić do samych żagli. A żeglowanie wśród gór lodowych stawało się coraz trudniejsze. Nie przeszkadzało to jednak Charcotowi w podziwianiu krajobrazu. To, co wówczas zanotował, mogliby dziś wykorzystać organizatorzy wycieczek za koło polarne:

„Słońce zachodzi niepostrzeżenie, niebieskie barwy gór lodowych, subtelnie cieniowane i delikatne, stają się jaskrawsze. Po chwili pozostaje tylko granat szpar i szczelin, a potem pojawia się powoli, z niezwykłą łagodnością, odcień różowy. Jest to tak piękne, że zastanawiam się, czy przypadkiem nie śnię. A chciałbym śnić tak zawsze. Można by powiedzieć, że to ruiny olbrzymiego i wspaniałego miasta, w całości zbudowanego z najczystszej marmuru. Górują nad nim niezliczone amfiteatry i świątynie wzniesione przez potężnych, boskich architektów. Niebo przemienia się w muszlę z macicy perłowej. Mienią się na nim, mieszając się, ale nie tworząc kontrastów, wszystkie kolory natury”.

Po naprawieniu silnika statek posunął się jeszcze nieco dalej, ale pora roku stawała się coraz późniejsza, przybywało coraz więcej lodowych. W końcu zaś - już to widzieliśmy - lód zagroził całkowicie drogę. Wiemy, co było dalej - należało zimować. „François” zawrócił, by poszukać schronienia. I właśnie wówczas rozpętał się pierwszy zimowy sztorm. Polarnicy ukryli się w Zatoce Wandela, u wybrzeży wyspy o tej samej nazwie. Gdy skończyła się zawieja śnieżna, marynarze wybudowali na stałym lądzie, w odległości 200 metrów od statku, dom i magazyn na żywność.

Nadszedł czas rozpoczęcia obserwacji naukowych. Badacze nie byli zupełnie pozbawieni sprzętu. W ówczesnej epoce przyrządy meteorologiczne były jeszcze dość proste w porównaniu z tymi, jakimi będą dysponować wyprawy przebywające później na Ziemi Adeli i w innych miej-

scach. Jeszcze jedna różnica polegała na tym, że niewygodą była o wiele większa niż dzisiaj. Paul-Emile Victor napisał, że obecnie przebywanie w regionach polarnych przestało być wyczynem, gdyż podróżnicy są w stanie skutecznie chronić się przed zimnem i wiatrem. Można mieć wrażenie, poznając niektóre szczegóły podawane przez Charcota i jego towarzyszy, że po 1903 roku nastąpił o wiele większy postęp w technice polarnej niż w całym wcześniejszym okresie zainteresowania ludzi regionami okołobiegunowymi. Uczestnicy wyprawy Charcota nie mieli ubrań dostosowanych do klimatu, a on sam nie pomyślał - a był przecież lekarzem! - że pobyt w warunkach polarnych wymaga zachowania niezbędnych środków ostrożności. Na początku zimy wychodził w samej piżamie, by odczytać temperaturę na termometrze! Oddajmy mu jednak sprawiedliwość - zalecenia, jakie przekazał później marynarzom, dowodzą, że zrozumiał.

Przed wyjazdem z Ziemi Ognistej powiedział do nich mniej więcej tak:

- Moi chłopcy, jeśli będziecie postępować źle, będzie to z waszej strony nikczemność, gdyż w żaden sposób nie mogę was ukarać. Zapomnijmy o zakuwaniu w kajdany, gdyż doskonale wiecie, że nie leży to w moim temperamencie, a ponadto nie mam tutaj ani kajdan, ani odpowiedniego pomieszczenia. Nie mogę pozbawić was czasu wolnego ani też ćwiartki wina, gdyż są wam potrzebne dla zdrowia. Nie mam co zmniejszać wam zapłaty, gdyż wiem, że o to nie dbacie. Odwołuję się zatem po prostu do waszego sumienia i liczę, że dopełnicie obowiązków odrobinę przez wzgląd na mnie, a przede wszystkim - dla chwały kraju.

Zalogę „Françoisaisa” stanowili w większości ludzie twardzi, nieustępliwi i niełatwo poddający się trudnościom. Podobnie było zresztą na pokładach kolejnych statków Charcota. I nic w tym dziwnego - inni nie popłynęliby w lodowate piekło. Tymczasem podczas tej podróży -ani podczas następnej, kilka lat później - nie zanotowano ani jednego przypadku pogwałcenia dyscypliny. Nie doszło do niego w żadnej ekipie Charcota. Osiągnięcie to nie należało do zbyt częstych w morskich dziejach ówczesnej epoki. A zatem można powiedzieć: Charcot, czyli triumf dobroci.

Wróćmy jednak do zimowania. Wiemy już, jak olbrzymie znaczenie ma dobra organizacja życia w odosobnieniu, wśród polarnych ciemności. Charcot zaplanował rozrywki: pokazywanie przeźroczy i koncerty. Zor-

ganizował kursy wieczorowe - zajęcia niekoniecznie odbywały się wieczorem! - dla nieumiejących pisać i czytać, a także dla tych, którzy słabo sobie z tym radzili. Z przyjemnością sam poświęcił się nauczaniu.

- Marynarze słuchali mnie jeszcze uważniej niż stażyści w szpitalu. Trzeba jednak powiedzieć, że nic z zewnątrz nie rozpraszało moich uczniów.

Czerpiąc w dość przypadkowy sposób z zasobów bibliotecznych, uczestnicy wyprawy czytali pilnie francuskie tłumaczenia Dantego, Cervantesa, Swifta, olbrzymie tomy Saint-Simona, Hugo, Micheleta. Odnotował to Charcot, który zauważył też, że w jednej kwestii jego oddziaływanie okazało się całkowicie nieskuteczne. Podczas prowadzonych przez siebie lekcji starał się ukazać słuchaczom niebezpieczeństwa wiążące się z alkoholem. Pewnego wieczoru zapytał nieoczekiwanie, co sprawiłoby im największą przyjemność, gdyby znów powrócili do cywilizacji.

- Och, kapitanie - odrzekł jeden z nich - od dawna o tym ze sobą rozmawiamy! Widzi pan, kapitanie, największą przyjemność sprawiłaby nam dobra wypitka!

Krytycy Charcota nazwaliby jego dobroć demagogią. Jak już jednak mówiłem, jego sposób działania zawsze przynosił sukcesy, czego nie można powiedzieć o demagogii. Charcot był dobry dla ludzi i zwierząt, dla każdej żyjącej istoty. Na początku XX wieku prawie nic nie wiedziano o pingwinach. Dzisiaj nie ma prawie nic do uzupełnienia opisów Charcota dotyczących tych zabawnych i inteligentnych ptaków, w których koloniach istniały zorganizowane rozrywki, opieka nad młodymi i solidarność w każdych okolicznościach.

Pierwsze psy wypuszczone ze statku rzuciły się na pingwiny, raniąc niektóre z nich. Ptaki zaczęły szukać schronienia u ludzi, chowając się między ich nogami. Wzruszony Charcot zrobił wszystko, by powstrzymać masakrę. Dobito jednak ranne zwierzęta, które dostarczyły doskonałego mięsa.

Wiosną marynarze zbierali pingwinie jaja, by urozmaicić jadłospis. Wyrzuty sumienia Charcota związane ze skradzionymi jajami mogą się wydać niektórym śmieszne, ale ten inteligentny i wrażliwy człowiek wyjaśnił, co przeszkadzało mu najbardziej - oto ptaki, nieświadome krzywdy, jaką im robiono, nadal ufały ludziom. Najbardziej zdumiewające było to, że Charcot zaraził swoimi skrupułami marynarzy. Ci spragnieni wypitki twardziele przynosili kamienie i własnymi rękoma przy-

gotowywali w kilka minut gniazda, których budowa zajmowała ptakom kilka dni. „W tym czasie pingwiny - zanotował polarnik - patrzyły na nas wielce zdumione, gładząc cicho z wielkim zadowoleniem”.

W czasie drugiej wyprawy marynarze Charcota musieli zabić kilka innych nieszkodliwych zwierząt. Były to foki, jedne z nielicznych ocalałych z masakry w latach 1780-1830, która doprowadziła do niemal całkowitego wyginięcia tych zwierząt w Antarktyce. Świeże mięso było jednak niezbędne, gdyż załoga „Française” zaczynała cierpieć na szkorbut. Chorował również sam Charcot. Pewnego dnia uczestnicy ekspedycji natknęli się na foczą mamę z nowo narodzonego dzieckiem. Widok młodego zwierzęcia, „niepokojąco podobnego do ludzkiego niemowlęcia”, wstrząsnął Charcotem, który pozostawił we Francji małe dziecko. „Zbliżyłem się i niezwykle ostrożnie wziąłem foczkę na ręce. Była zachwycona, nie okazywała najmniejszego lęku, przytulała się niczym dziecko. A gdy ułożyłem na lodzie to delikatne i miękkie zwierzątko, przyczołgało się z powrotem i ocierało o moje nogi, domagając się nowych pieszczot”. Co oczywiste, mała foczka dokonała nieświadomego przeniesienia uczuć na człowieka. Mimo to scena była wzruszająca. Zarówno focza mama, jak i jej małe zostały oszczędzone.

Powrót dobrej pogody umożliwił „wycieczki naukowe”. Niekiedy przypominały one prace skazańców. Charcot wypływał łodzią wieloryb-niczą z niewielką załogą, by robić zdjęcia, szkice i pomiary. Za każdym razem, gdy nie znajdowano przesmyku między blokami lodowymi, musiano wciągać na lód lódź ważącą 850 kilogramów, przesuwając ją i znów umieszczając w morzu. Niekiedy wchodziło po biodra do wody, której temperatura była ujemna. Wycieczki te trwały dobę lub więcej.

Po radoszej wigilii Bożego Narodzenia „Français” opuścił Zatokę Wandela 25 grudnia 1904 roku - w samym środku lata na półkuli południowej - i skierował się na południe. 15 stycznia 1905 roku, gdy szkuner przepływał w odległości 250 metrów od olbrzymiej góry lodowej, dał się odczuć wstrząs. Podwodna skała, zasłonięta przez lód, uszkodziła kadłub.

Za statkiem rozciągało się pole lodowe, które z takim trudem udało się im pokonać i które teraz w wielu miejscach pękało. Nie zdołaliby iść po nim pieszo, nie mogli też skorzystać z łodzi wielorybniczej, gdyż nie wytrzymałaby uderzeń kawałków paku pozostającego w stałym ruchu.

- Oto jedyne rozwiązanie - powiedział Charcot - musimy zawrócić

na otwarte morze i spróbować doprowadzić „Françaisa” do lądu amerykańskiego.

- Kapitanie - oznajmił główny mechanik - w ładowni jest prawie metr wody i jej poziom stale rośnie. Pompa nie poradzi sobie z przeciekami.

- Będziemy też pompować ręcznie.

Od 15 do 25 stycznia - tego dnia bowiem dotarli do Port Lockroy, gdzie dokonano bardzo pobieżnej naprawy kadłuba - załoga utrzymywała statek na powierzchni morza, pompując wodę ręcznie 45 minut w ciągu każdej godziny, w dzień i w nocy. Przez cały ten czas Charcot ani razu nie zdjął ubrania. Z Port Lockroy wyruszyli 17 lutego. Do kontynentu południowoamerykańskiego dotarli 4 marca 1905 roku, zarzucając kotwicę w Puerto Madryn w Argentynie.

- Wszyscy sądzili, że zginęliście - powiedział Charcotowi kapitan portu. - Szukało was już kilka statków. Czy wiecie, że Rosja i Japonia są w stanie wojny?

Charcot doprowadził bezpiecznie do portu dziewiętnastu zmęczonych i bladych, ale żywych mężczyzn, którzy mu zaufali. „Français” nie nadawał się jednak do przepłynięcia Atlantyku. Republika Argentyny kupiła szkuner, by po naprawie dostarczać na nim żywność i sprzęt do portów Antarktyki. Charcot i jego towarzysze znaleźli się na pokładzie statku pasażerskiego „Algérie”. Wiele zagranicznych dzienników pisało już o francuskiej ekspedycji w Antarktyce, pierwszej od czasów, gdy Du-mont d'Urville dotarł w 1840 roku do Ziemi Adeli.

- Należałoby jednak - oznajmił minister żeglugi na posiedzeniu rządu - coś zrobić.

Krażownik „Linois” popłynął, by oczekiwać na „Algérie” w Tangerze i zabrać Charcota oraz jego oficerów i marynarzy do Tulonu. W Paryżu czekali na nich przedstawiciele rządu i delegacja uczonych.

Nazwa „Français” nie jest powszechnie znana. Natomiast „Pourquoi pas?” nieodwołalnie wiąże się z Charcotem, i to nawet w umysłach tych, którzy niemal nic nie wiedzą o tym żeglarzu. Nazwał on tak - „Dlaczego nie?” - dwie pierwsze jednostki i powrócił do owej nazwy przy tej, którą zaczął budować po „Françaisie”. Niekiedy mówiono mu, że to dziwna nazwa.

- Nie dla mnie. Wyraża zarazem wątpliwość i chęć działania. Wątpię w siebie, ale zawsze staram się robić wszystko jak najlepiej.

Trzecie „Pourquoi pas?” wybudował, podobnie jak „Française”, doświadczony budowniczy okrętów z Saint-Malo, który zyskał sławę jako Père Garnier. Był to znów trójmasztowiec, ale nie szkuner, lecz bark. Długość 40 metrów, wyporność 800 ton. Dodatkowo zainstalowano silnik parowy o mocy 800 koni mechanicznych.

- Chcę, by był bardzo wytrzymały - powiedział Charcot. - Wręgi, maszty, łańcuchy i kotwice powinny być trzy razy bardziej odporne niż na zwykłym statku.

Maszty były krótkie, a olinowanie i ożaglowanie - wzmocnione. Na statku znalazły się trzy laboratoria i dwie biblioteki, a w kajutach i wspólnych pomieszczeniach załogi - etażerki umożliwiające rozmieszczenie łącznie 2000 książek.

Przygotowując drugą wyprawę polarną, Charcot zamierzał początkowo dotrzeć do Bariery Lodowej Rossa. Niedługo przed wypłynięciem otrzymał jednak z Londynu informację:

- Statek dowodzony przez Shackletona właśnie wyrusza ku Antarktyce. Udaje się w kierunku Bariery Lodowej Rossa.

Pozostawię zbadanie tego regionu Anglikom*. Mają pierwszeństwo, w końcu Ross, odkrywca Bariery, był Anglikiem.

Podczas drugiej ekspedycji, pod koniec 1908 roku, Charcot zbadał Wyspę Adelajdy, odkrytą przez Biscoe w 1851 roku, odkrył dwie ziemie, które obdarzył nazwiskami dwóch prezydentów Francji, Loubeta i Fallières'a, gdyż inne wyspy Antarktyki zawdzięczały swoje nazwy zagranicznym władcom. Był to wrzuszający gest ze strony człowieka, który od własnego rządu uzyskał tak niewiele pomocy. Przezi-mowawszy u brzegów wysepki Petersen (65° 10' szerokości geograficznej południowej i 64° 14' długości geograficznej zachodniej), postanowił popłynąć tak daleko, jak tylko będzie to możliwe, na południe. „Pourquoi pas?” wyruszył w dalszą drogę 23 grudnia 1909 roku, popłynął wzdłuż pokrywy lodowej i 11 stycznia przekroczył 70 równoleżnik, którego dotychczas nie udało się przekroczyć wielu wyprawom polarnym. Żeglowanie po morzu, po którym nikt jeszcze nie pływał... cóż to musiała być za przyjemność dla tego wrażliwego człowieka obdarzonego bujną wyobraźnią! Statek posuwał się do przodu wśród olbrzymich gór lodowych, które należało ostrożnie okrążyć. Oficerowie i marynarze przyglą-

* Badacz Antarktyki Ernest Shackleton (1874-1922) był Irlandczykiem (przyp. red.).

dali się w milczeniu kapitanowi, który wydawał się czuć tu jak u siebie w domu. Czy wynikało to z nieświadomości? Charcot tak bardzo lubił rejony okołobiegunowe, tak bardzo wzruszało go ich zmieniające się z każdą chwilą piękno, że można by sądzić, iż ten żeglarz-samouk miał specjalny dar do tego typu nawigacji. „Niepokój - napisał - przemienia się w swego rodzaju upojenie”.

Upojenie to osiągnęło z pewnością apogeum w dniu, w którym Charcot dostrzegł na powierzchni dziewiczego morza coś, co bardzo przypominało wyspę. Nie śmiał w to uwierzyć. Powtarzał sobie w myśli: „Ależ nie, to góra lodowa”.

- Trzeba było przeżyć wszystkie te miesiące niecierpliwego oczekiwania, obawy przed porażką, pragnienia sukcesu, chęci ofiarowania swojemu krajowi czegoś ważnego, by zrozumieć, co oznaczają te słowa, które powtarzam sobie po cichu: „Oto przed nami nowy ląd”.

Naprawdę nowy, nigdy wcześniej nieoglądany ludzkimi oczyma. W rzeczywistości była to wyspa. Charcot naniósł jej położenie na mapę -70° szerokości geograficznej południowej, 77° długości geograficznej zachodniej. I nadał jej nazwę „Wyspa Charcota”.

- Co oczywiste, nie chodzi tu o mnie, lecz o mojego ojca, profesora Charcota, który uczynił tak wiele dobrego dla francuskiej nauki.

Cóż za piękna synowska miłość, ale dzisiejsi podróżnicy, którzy odnajdują tę wyspę na swoim radarze lub w teodolicie, myślą raczej o Jean--Baptiste i jego „Pourquoi pas?”. Gdy statek ten dotarł na 124° długości geograficznej zachodniej, drogę zagroziła mu pokrywa lodowa. Nie sposób było płynąć dalej. Zresztą ładownia była niemal pusta, załoga wyczerpana, a statek w złym stanie. Nie pozostawało nic innego jak wziąć kurs na północ.

7 grudnia 1910 roku uczestnicy wyprawy Charcota brali udział w uroczystych obradach w wielkiej auli na Sorbonie. Uczeni - Henri Poincare, Emile Picard, Edmond Perrier - wygłosili mowy. Charcot otrzymał złoty medal Francuskiego Towarzystwa Geograficznego. Nieco później wręczono mu również medal Towarzystwa Geograficznego z Londynu, a następnie kolejne. Stał się międzynarodową sławą.

- Działal w najtrudniejszym terenie - stwierdził Shackleton. - Do tarcie do 124° długości geograficznej zachodniej przy jednoczesnym pozostaniu między 60° a 70° szerokości geograficznej południowej jest wyczynem niezwykłym.

W owej epoce rzeczywiście było to nadzwyczajne dokonanie. „Prace Charcota w tym regionie - napisał Paul-Emile Victor - mapy opracowane w trakcie jego ekspedycji pozostawały jako jedyne w użytku do 1925 roku, gdy Brytyjczycy rozpoczęli systematyczne badanie Ziemi Grahama. Francja zainteresowała się później Ziemią Adeli tylko dlatego, że Charcot przyczynił się w latach 1925-1926 do ogłoszenia ustaw potwierdzających prawa Francji do tego niewielkiego fragmentu Antarktyki”.

Niewielu badaczy ma tak liczne zasługi jak Paul-Emile Victor. W grę wchodzi tu nie tylko osiągnięcia sportowe, takie jak pokonanie w 1936 roku łądolodu grenlandzkiego z psim zaprzęgiem, ale też olbrzymie dokonania naukowe i niezrównane talenty organizatorskie. Podczas drugiej wojny światowej Paul-Emile Victor prowadził ćwiczenia oddziałów amerykańskich w Arktyce i utworzył oddziały ratownicze na Alasce. W 1947 roku założył organizację Francuskie Wyprawy Polarne. Był organizatorem lub kierownikiem praktycznie wszystkich francuskich misji badawczych w regionach okołobiegunowych. Muszę też dodać, że w przeciwieństwie do niektórych współczesnych naukowców, żeglarzy czy badaczy, obojętnych na wszelkie działania poza ich własnymi, Paul-Emile Victor należał do najserdeczniejszych ludzi, jakich spotkałem, najbardziej otwartych na wszystkie największe aktualne problemy ludzkości. Wkład jego wiedzy w rozwój ekologii jest niezmiernie cenny.

Przywołałem postać Paula-Emile'a Victora ze względu na jego ocenę prac hydrograficznych Charcota, ale nie tylko. W lipcu 1936 roku Charcot wypłynął na pokładzie „Pourquoi pas?” na północ, by zabrać członków ekspedycji Paula-Emile'a Victora, którzy pokonali łądolód grenlandzki z zachodu na wschód. Miał wszelkie kwalifikacje do wykonania tego zadania, gdyż dokładnie przebadał okolice Grenlandii w latach 1926-1936.

Wschodnie wybrzeże Grenlandii jest najtrudniej dostępne, nawet w sprzyjającej porze roku, z powodu ogromnego pasa lodu. W XIX wieku brytyjski statek wielorybniczy „Scoresby” jako pierwszy wpłynął do rozległego fiordu, czyli *sundu*, znajdującego się na tym wybrzeżu. Na dzisiejszych mapach nosi on nazwę Scoresby Sund.

W trakcie dalszej eksploracji tego regionu doszło do wielu wypadków. W 1833 roku zniknął bez śladu statek „Lilloise” dowodzony przez Jeana de Blosseville'a. W 1869 roku jeden z okrętów niemieckiej ekspedycji został zmiądzony przez bryły lodu, drugi zaś utknął wśród

nich na rok. W 1906 roku trzech Duńczycy z wyprawy Ludwiga Mylius-*Erichsena*, w tym sam kierownik wyprawy, zaginęli podczas podróży saniami w głąb lądu. W 1909 roku inny Duńczyk, który wyruszył na poszukiwanie Mylius-*Erichsena*, stracił łódź, zniszczoną przez lód. Znaleziono go trzy miesiące później, umierającego z głodu na wyspie Shannon. Nie mniej ofiar pochłonęły kolejne próby pokonania lądo-*lodu* na Grenlandii.

Właśnie w te okolice trafił Charcot, by w latach 1926-1936 przeprowadzać prace hydrograficzne, zlecone przez rząd francuski. Władze zorientowały się w końcu, że ten zawdzięczający wszystko samemu sobie marynarz był żeglarzem polarnym, którego nie mógł zastąpić żaden oficer francuskiej marynarki. Zmobilizowany jako lekarz w czasie pierwszej wojny światowej, poprosił o przydział umożliwiający mu bezpośredni udział w walkach i w końcu uzyskał, wraz ze stopniem oficera marynarki wojennej, dowództwo trzech ścigaczy łodzi podwodnych, które skonstruowano wedle jego planów. Po wojnie Ministerstwo Marynarki zdecydowało się wreszcie w pełni go przyjąć i w szybkim tempie nadało mu kolejne stopnie. W 1923 roku, mając 56 lat, był kapitanem fregaty.

Opowieść o wyprawach kapitana „*Pourquoi pas?*” na Grenlandię mogłaby nosić tytuł „*Sześćdziesięciolatek w bocianim gnieździe*”. Właściwie doceni to tylko ten, kto kiedykolwiek przebywał w tym mikroskopijnym koszu, zawieszonym niemal na samym szczycie masztu. Przy złej pogodzie wejście tam wcale nie jest łatwe, a gdy już ktoś znajdzie się na górze, przemienia się w niewielką ludzką planetę krążącą po elipsie w zimnym wietrze, ponad spienionym morzem. Charcot jednak to uwielbiał.

W 1926 roku, natknąwszy się na pokrywą lodową w odległości 100 mil od wybrzeża, zaczął wypatrywać kanałów wodnych i pozostał przez dwie doby w bocianim gnieździe. Przez 28 godzin nic nie jadł. Miał wówczas 59 lat. W 1931 roku napisał: „Przewietrzyłem - ale nie przesadnie - w bocianim gnieździe moje sześćdziesiąt cztery wiosny”. W 1934 roku, chcąc wejść do eskimoskiego portu Ammassalik (dziś *Tasiilaq*), usytuowanego dalej na południe od Scoresby Sund, walczył na „*Pourquoi pas?*” z bardzo wzburzonym morzem od trzeciej rano do pierwszej w nocy dnia następnego, czyli 22 godziny. Zanotował: „Nie wiem, ile razy wdrapywałem się na bocianie gniazdo. Wspiąłem się

po wantach równie łatwo jak podczas poprzednich wypraw, a przebywałem na górze bez zmęczenia czy zawrotów głowy". Ile miał wtedy lat? Sześćdziesiąt siedem.

Pierwsze oznaki znużenia dały się zauważyć w liście z czerwca 1936 roku, adresowanym do młodego badacza Freda Mattera: „Za trzy tygodnie wyruszam na starym statku... Być może będzie to moja ostatnia podróż. *Pourquoi pas?* starzeje się, ja także. Przede wszystkim zaś nikogo to nie obchodzi, a moje zasoby są na wyczerpaniu”.

W rzeczywistości zniechęcenie okazało się przejściowe, a list został napisany pod wpływem zwątpienia, jakie zawsze ogarniało Charcota, gdy czynił znużające starania w celu uzyskania niezbędnych kredytów. Za każdym razem - te same trudności. Ale gdy tylko „*Pourquoi pas?*” wypłynął w morze 16 lipca 1936 roku, uczucie znużenia zniknęło. Wprost przeciwnie, pojawił się doskonały nastrój, choć rok ów był rokiem sztormów. Wśród porywów wiatru i stałej mżawki stary żeglarz wydawał się młodnieć. Jedyną niedogodność to fakt, że Charcot osiągnął już wiek emerytalny dla oficerów marynarki mających jego stopień. Dlatego też, choć nadal był na swoim statku pierwszym po Bogu, oficjalnie dowództwo zostało powierzone innemu oficerowi, kapitanowi Le Connat. Ten zaś, początkowo odnoszący się nieco z rezerwą do żegluga w regionach okołobiegunowych, przeszedł szkolenie u Charcota i później doskonale już sobie radził. Na początku lipca 1936 roku radio podało wiadomość o przenoszeniu na emeryturę członków Instytutu z chwilą, gdy skończą 70 lat. „Czy długo jeszcze -zastanawiał się Charcot - pozwolą mi uczestniczyć w misjach, nawet z nominalnym dowódcą?”. Odkrył wroga, jedyne, jakiego kiedykolwiek się lękał. Była nim emerytura.

Jak już mówiłem, „*Pourquoi pas?*” wyruszył 16 lipca 1936 roku, by zabrać z Grenlandii członków ekspedycji Paula-Emile'a Victora. Na pokładzie statku znalazła się ekipa uczonych, specjalistów od Arktyki.

Charcot, mający już 69 lat, dowodził statkiem i jednocześnie starał się opracować w postaci książki wykłady o lodach polarnych, jakie prowadził poprzedniej zimy w Instytucie Oceanograficznym. „Stojąc na mostku, układam sobie zdania w głowie, a później schodzę, by zapisać je ołówkiem”. Kładł się spać o północy, wstawał o piątej lub szóstej rano. Jednym słowem, rejs przebiegał dobrze. Charcot nie znużył się jeszcze

podziwianiem lodowego krajobrazu, odkrywał niezbadane dotychczas fiordy i metodycznie zapelniał puste miejsca na mapie.

W Ammassalik czekał nań zespół Paula-Emile'a Victora z pięcioma parami Eskimosów, ich kajakami, psami i wszystkimi bagażami. Victor poprosił Charcota, by przewiózł go wraz z całą eskimoską świtą do portu usytuowanego 150 mil dalej na północ. Warto zapisać nazwę tego miejsca, by ukazać piękno słów w językach aglutynacyjnych: Kan-gertittivatsiaq. Victor chciał tam sam spędzić rok wśród Eskimosów.

- My zaś - powiedzieli dwaj pozostali członkowie misji (Gessain, Perez) - popłyniemy na pokładzie duńskiego statku zaopatrzeniowego do Scoresby Sund. Proszę nas stamtąd zabrać, gdy już zawiezie pan Victor.

Na skutek tej dodatkowej podróży Charcot będzie musiał dwukrotnie pokonać lody Grenlandii, a także - co najistotniejsze - uzupełnić zapasy węgla w Islandii, by nie zabrakło mu paliwa.

- Niech i tak będzie.

Gdy Paul-Emile Victor dotarł już do celu, „Pourquoi pas?” skierował się do Isafiórdur na północnym zachodzie Islandii. Załadowano węgiel. Charcot przyglądał się bez przyjemności, jak umieszczano go w ładowniach. Nie był nic wart. A na dodatek miał stać się przyczyną dramatu.

W dniu 21 sierpnia „Pourquoi pas?” wypłynął z Isafiórdur, gdzie przez kilka dni przeczekiwał sztorm, który uniemożliwiał wyjście z portu. „W odległości około dwudziestu mil od Islandii natknęliśmy się na olbrzymią górę lodową. Było to zjawisko zupełnie nietypowe w tych okolicach i o tej porze roku. Poinformowaliśmy o tym przez radio, by uprzedzić innych żeglarzy”.

22 sierpnia statek dotarł do Scoresby Sund. I co tam zastał? Telegram od dwóch etnologów, po których przyplłynął. Nie było ich, pozostali w Ammassalik, oczekując na duński okręt, który miał ich przetransportować do Kopenhagi.

- Niech i tak będzie - powiedział Charcot.

Uczeni zabrani na pokład korzystali z podróży, by robić liczne zdjęcia i opracowywać mapy. 26 sierpnia „Pourquoi pas?” wyruszył na południe, by wykonać serię badań dna wzdłuż wybrzeża. „Całkowity spokój, przejrzyste powietrze, ciepłe, ale nienaturalne promienie słońca,

wszystkie możliwe barwy, jednocześnie łagodne i połyskujące, bez śladu banalności". Tak jakby Grenlandia chciała pokazać się z jak najlepszej strony Charcotowi, który widział ją po raz ostatni.

Nawet zwierzęta, które tak lubił, pojawiały się, zupełnie jakby pragnęły go pożegnać. 27 sierpnia ujrzał trzy białe niedźwiedzie na bryle lodowej, z głowami zwróconymi ku statkowi. Na pokładzie „Pourquoi pas?” schroniła się mewa i nie chciała odlecieć. Tak przynajmniej uważał Charcot, który karmił ją łososiem z puszki. Ptak pozwalał się głaskać. Otrzymał imię Rita.

30 sierpnia oddalili się od grenlandzkiego wybrzeża i wzięli kurs na Islandię. Wszyscy myśleli, że najbardziej niebezpieczną część podróży mają już za sobą.

Tego samego jednak dnia o godzinie 22.30 nastąpił wybuch metanu w węglu załadowanym w ísafjórdur. Kocioł przestał nadawać się do użytku.

Czy to katastrofa? Jeszcze nie. Wydawało się, że ten wypadek będzie po prostu kolejnym nieprzyjemnym incydentem, jakich zdarzyło się wiele podczas długich lat żeglugi Charcota niemal wyłącznie w niebezpiecznych regionach. Francuski konsul w Reykjavíku, zaalarmowany przez radio, odpowiedział, że duńskie awizo płynie już pełną parą na spotkanie „Pourquoi pas?”. I rzeczywiście się pojawiło. Podano linę holowniczą i ruszono w dalszą drogę.

Rankiem 31 sierpnia popsuła się pogoda. Awizo „Evidbjornan” z trudem ciągnęło statek Charcota, walczący z falami i wiatrem, który przekształcił się w sztorm. O trzynastej - gdy byli już 50 mil od Reykjavíku - urwała się lina holownicza. Wciągnięto ją na pokład, a potem, po kilku godzinach żmudnych manewrów, podano znów na awizo. O drugiej rano 1 września oba statki wpłynęły do portu w Reykjavíku. Wszyscy odetchnęli z ulgą.

Wszyscy poza Charcotem. On myślał o tym, że trzeba jeszcze dopłynąć do Francji, tymczasem zaś skończyła się już dobra pora roku, węgiel jest złej jakości, a niezbędne będzie użycie silnika, jeśli - co bardzo prawdopodobne - napotkają przeciwny wiatr. W jakim dokładnie stanie znajduje się kocioł? Czy można naprawić go w Reykjavíku?

- Tak - odpowiedzieli najpierw inżynierowie i mechanicy. - Uszkodzenia nie są poważne. Naprawa nie zajmie więcej niż pięć dni.

Trwało to jednak niemal dwa tygodnie. 14 września próby na zimno

i na gorąco dały zadowalający rezultat, można więc było wyruszyć. A ściślej, można byłoby wyruszyć, gdyby pozwalały na to warunki atmosferyczne. Meteorolodzy informowali o przewidywanych gwałtownych spadkach ciśnienia.

Rankiem 15 września nastąpiło polepszenie pogody. W południe Charcot przeczytał prognozę dla regionu między Islandią a Wyspami Owczymi: „Piękne słońce, spokojne morze”. Bez chwili wahania postanowił z tego skorzystać. Wraz ze swym zastępcą, Le Conniatem, udali się na mostek:

- Podnieść kotwicę!

Szczegóły późniejszych wydarzeń poznaliśmy z relacji jedynej osoby, która przeżyła katastrofę, sternika nazwiskiem Gonidec.

Okolo szesnastej zaczął padać deszcz. Stojący na mostku Charcot dostrzegł z przodu, za lewą burtą, przeszkodę, którą należało ominąć, by móc skierować się na południe. Był to kraniec półwyspu Reykjanes -ciemny, ponury, otoczony podwodnymi skałami.

Wiatr, wiejący z południowego zachodu, osiągnął - po trzech godzinach od wypłynięcia statku z portu - siłę 11 stopni w skali Beauforta, czyli prędkość ponad 100 kilometrów na godzinę. Charcot, po konsultacjach z Le Conniatem i głównym sternikiem Flourym (tak postąpiłby każdy kapitan w razie poważnego niebezpieczeństwa), postanowił poszukać schronienia za przylądkiem Skagaflós, który już wcześniej zdążyli minąć. Była to rozsądna decyzja. Cóż jednak wart rozsądek, gdy los chce, by statek znalazł się na rozszalałym morzu w najbardziej niesprzyjających okolicznościach.

O północy „Pourquoi pas?” sztormował, tak jak to się zwykle robi przy bardzo złej pogodzie. Dryfuje się, nie posuwając się do przodu, tak by w jak największym stopniu uchronić statek przed najsilniejszymi falami. W owym wypadku nic to jednak nie dało. „Pourquoi pas?” stracił maszt foka i antenę radiową. Siła wiatru była tak duża, że maszt wraz z żaglem i linami po prostu zmiotło do morza.

Piąta rano 16 września 1936 roku. Wstawał dzień.

- Widać brzeg!

W czasie sztormu wybrzeże niekoniecznie bywa schronieniem, raczej wprost przeciwnie. I oto pojawiło się blisko statku, tuż przy powierzchni wody, śmiertelne niebezpieczeństwo - podwodne skały na południe od Reykjavíku.

Kwadrans po piątej „Pourquoi pas?” dwukrotnie uderzył z wielką siłą o skały. Położył się na prawej burcie, a olbrzymia fala przewaliła się przez pokład, miażdżąc szalupy niczym pudełka zapalek, wyrzucając dużą łódź ratunkową do morza i zmywając jednego marynarza. Ta sama fala uniosła statek powyżej progu skalnego, obracając go jednocześnie o 180°. W tym momencie nastąpił wybuch - nie wytrzymał zawór kotła (Gonidec dowiedział się o tym od mechanika przed zatonięciem statku). Spadało ciśnienie.

- Postawić fok! Postawić marsel!

Charcot próbował jeszcze wykonywać manewry pod żaglami - ominąć rafy, dotrzeć do brzegu. Statek jednak już nie reagował. Stał się bezwładną masą miotaną na falach. Na kolejnej skale rozbił się. Członkowie załogi zebrali się na pokładzie, włożywszy wcześniej kamizelki ratunkowe. Skaczących do morza porywały fale. Gonidec dostrzegł na mostku Charcota, z twarzą ściągniętą od bólu. Usłyszał jego krzyk:

- Och, moi biedacy!

Sternik zdążył jeszcze uczestniczyć w niemal niewiarygodnej scenie. Gdy statek ulegał zniszczeniu i zanurzał się w morzu, Charcot odnalazł klatkę mewy Rity. Otworzył ją, pogłaskał ptaka i wyrzucił go ku niebu.

Gdy Gonidec, usiłując rozpaczliwie utrzymać się na szczycie fali, odwrócił się na moment, dostrzegł na mostku - teraz już znajdującym się na równi z wodą - dwóch mężczyzn, ramię przy ramieniu, bez kamizelek ratunkowych. Charcot i Le Connat. Kilka minut później „Pourquoi pas?” zniknęła z powierzchni morza. Była szósta rano.

O godzinie 9 mieszkańcy jednej z farm na wybrzeżu dostrzegli ciało unoszące się na falach. Zdołali dociągnąć je do brzegu i tam zorientowali się, że nie były to zwłoki, lecz żywy jeszcze człowiek. Gonidec, obdarzony niezwykłą odpornością fizyczną, zdołał przetrwać trzy godziny zanurzenia w lodowatej wodzie w pobliżu Islandii. Widział, jak kolejno umierali wszyscy jego towarzysze, tak jak on próbujący dotrzeć do wybrzeża.

W czasie tego sztormu utopiło się 20 rybaków z różnych islandzkich statków. Zginęło wówczas 40 uczestników rejsu na „Pourquoi pas?”, morze oddało ciała jedynie dwudziestu trzech spośród nich. Niektóre nosiły ślady ran. Charcot, nietknięty, z zamkniętymi oczyma, wydawał się spać.

Regiony polarne stanowiły scenę dla nieprzerwanego widowiska, a biorący w nim udział aktorzy przemieszczali się, niekiedy wielokrotnie, z jednego bieguna na drugi. Zdarzało się też, że w tym samym czasie kilka ekspedycji udawało się na obie pokrywy lodowe. Spróbujmy ukazać ten fragment polarnych dziejów, nie tracąc z oczu chronologii wydarzeń. Przyjrzyjmy się, co działo się w pobliżu bieguna południowego w czasie, gdy Charcot udawał się po raz drugi w te okolice, w 1908 roku.

W styczniu owego roku kapitan marynarki Ernest Shackleton - który, jak widzieliśmy, był w latach 1902-1904 zastępcą Scotta - dotarł do Morza Rossa na pokładzie „Nimroda”, statku żaglowo-parowego o wyporności 200 ton, przerobionego z poławiacza fok. Shackleton, mający wówczas 34 lata, był inteligentnym i upartym Irlandczykiem.

„Nimrod” zatrzymał się u brzegów Wyspy Rossa w zachodniej części Morza Rossa. Zaczęto wyładowywać sprzęt badawczy i wszystko, co potrzebne do przezimowania: rozkładany barak o ścianach wyłożonych dla lepszej izolacji korkiem i filcem, kilka sań oraz pojazd samobieżny, po raz pierwszy pojawiający się w regionie okołobiegunowym. Do sań nie zamierzano zaprzęgać psów, lecz kuce pony. Przywieziono ich tu jedenaście. A oto cele wyprawy: zdobycie i zbadanie wulkanu Erebus, obserwacja Bariery Lodowej Rossa (czy lodowiec o powierzchni 20 000 kilometrów kwadratowych spoczywa na stałym lądzie, czy też pływa po morzu?), określenie położenia południowego bieguna magnetycznego.

- Na koniec - powiedział Shackleton - chcę dotrzeć do południowego bieguna geograficznego.

„Nimrod” podniósł kotwicę i oddalił się na północ. Miał wrócić po polarników w lutym 1909 roku.

Z Wyspy Rossa widać doskonale wulkan Erebus, odległy o 24 kilometry. „Często zastanawialiśmy się - napisał Shackleton - którędy popłynąłby strumień lawy wydostający się z krateru i jaki wywarłoby to wpływ na wielkie lodowce i pola śniegowe pokrywające jego zbocza”.

5 marca 1908 roku dwie trzyosobowe ekipy rozpoczęły wejście na wulkan. Shackleton nie uczestniczył w tej wyprawie. Stoki były strome i zlodowaciałe, trwała śnieżna zawieja. Trzy dni po rozpoczęciu wspinaczki, na wysokości 2025 metrów, polarnicy postanowili poszukać schronienia ze względu na niezwykle gwałtowny wiatr. W końcu jednak dotarli na szczyt - 3795 metrów. Otworzyła się przed nimi olbrzymia przepaść, wypełniona obłokiem dymu. Dochodziły z niej przerażające

odgłosy. Wedle obserwacji badaczy głębokość krateru mogła wynosić od 240 do 270 metrów, a w najszerszym miejscu miał on 800 metrów szerokości.

W trakcie polarnej zimy Shackleton zaobserwował, że Bariera Lodowa Rossa unosi się i opada wraz z przyływem i odpływem morza. A zatem pływa po powierzchni wody, a przynajmniej dotyczy to bardzo znacznej jej części. Wiosną, czyli we wrześniu, rozpoczęły się kolejne przygotowania:

- David, Mawson i Macary udadzą się na poszukiwanie bieguna magnetycznego, posuwając się najpierw wzdłuż wybrzeża Ziemi Wiktorii. Niezależnie od uzyskanego wyniku muszą wrócić na wybrzeże przed 1 lutego. „Nimrod”, który będzie przepływał w okolicy, zabierze ich i przewiezie tutaj.

Grupa ta opuściła bazę 19 września i - nie bez kłopotów - wypełniła swoją misję. Z braku kuców (siedem już nie żyło, a pozostałe cztery zarezerwował dla siebie Shackleton) poszukujący bieguna magnetycznego sami zaprzęgli się do sań, na których umieścili niemal tonę zapasów żywności i sprzętu. Sforsowali góry i znaleźli się u stóp Lodowca Drygalskiego, mającego długość 30 kilometrów. Na jego pokonanie potrzebowali 15 dni. Do południowego bieguna magnetycznego (72°25' szerokości geograficznej południowej i 155° 16' długości geograficznej wschodniej) dotarli 16 stycznia 1909 roku. Od kilku tygodni polarnicy mieli zmniejszone racje żywnościowe. Wychudzeni i głodni, stracili nadzieję na dotarcie do wybrzeża przed dopłynięciem tam „Ni-mroda”. Zdążyli jednak: „Uznaliśmy to za cud”.

Shackleton wyruszył z bazy 29 października 1908 roku wraz z trzema towarzyszami i czterema parami sań, ciągniętymi przez cztery kuce (pojazd samobieżny bowiem okazał się mało przydatny). Po przebyciu 700 kilometrów nie pozostał ani jeden kuc. Trzeba było je zabić, jednego po drugim, gdyż łamały sobie nogi, wpadając w szczeliny. Shackleton przewidywał, że odległość około 1300 kilometrów, jakie dzieliły Wyspę Rossa od bieguna południowego, będzie można pokonać w obie strony w ciągu 91 dni. „Możliwe - mówił - że lód pokrywający Morze Rossa ciągnie się aż do bieguna”. Niestety nie. I tak jak poszukiwacze bieguna magnetycznego, tak też członkowie ekipy Shackletona musieli wspinać się na góry, ciągnąc sprzęt i zapasy żywności. Na wysokości 3000 metrów napotkali płaskowyż. Leżący na nim śnieg był stwardniały i płaski -

dobrze się po nim szło. 9 stycznia dotarli do miejsca usytuowanego na 88° 23' szerokości geograficznej południowej.

- Do bieguna zostało tylko 180 kilometrów.

To niewiele, ale ludzie umierający z głodu nie byliby w stanie pokonać tej odległości. Czterej mężczyźni byli teraz równie wychudzeni jak członkowie drugiej grupy. „Zawróciliśmy. Bardzo trudno zrezygnować, będąc tak blisko celu. Zrobiliśmy już jednak wszystko, co w naszej mocy”.

Nie wystarczyło zawrócić, trzeba było jeszcze dotrzeć z powrotem. 14 marca Shackleton i jego towarzysze doszli do Wyspy Rossa, gdzie czekał na nich „Nimrod”. Przebyli 1200 kilometrów zaledwie w 49 dni. Pokonywali ponad 24 kilometry dziennie, walcząc z głodem oraz czerwonością i wspinając się na te same góry co w poprzednią stronę. Ilu dobrych piechurów potrafiłoby tego dokonać, nawet w umiarkowanym klimacie i wśród przyjaznego krajobrazu?

W chwili, gdy cały świat dowiedział się o godnej podziwu porażce Shackletona, inny badacz, Amerykanin Robert Edward Peary osiągnął biegun północny. W zasadzie zdobywanie obu biegunów wychodzi poza ramy tej pracy, gdyż nie odbywa się na morzu, na pokładzie statków. Jednak zdobywcy obu biegunów byli marynarzami. Dlatego też będziemy im towarzyszyć na pokrywie lodowej, aż do samego środka lodowego kontynentu.

5

Zwycięstwo na obu biegunach

Spoglądam na dość dziwne zdjęcie. Widać na nim pięciu mężczyzn stojących na śniegu. Każdy z nich trzyma w ręku flagę. Ze względu na złe światło nie można rozróżnić twarzy, jedynie pięć sylwetek. Fotografię tę zrobiono 6 kwietnia 1909 roku około godziny 10.30 rano. Dokładnie w miejscu, w którym znajduje się biegun północny. Dowódcy wyprawy i zdobywcy bieguna, Roberta E. Peary ego, nie ma na zdjęciu, gdyż to on je wykonał. Są tu natomiast czterej Eskimosi i wierny służący Pearyego, Murzyn Matthew Henson. Ten ostatni ma w ręku flagę amerykańską. Peary chciał być jedynym białym, który dokona tego wyczynu. Ciekawy

człowiek. Wysoki i kościsty, ale silny i wytrzymały. Bujne włosy, duże ciemnorude wąsy. Silny głos o ostrym brzmieniu.

Po powrocie ze zwycięskiej wyprawy uwieczniono go na zdjęciu. W eskimoskim stroju, z twarzą otoczoną futrem. Co wyraża ta twarz? Silną wolę, podobnie jak twarz Amundsena, można by powiedzieć: jeszcze silniejszą wolę. Czy Peary zawsze był taki?

Urodził się 6 maja 1856 roku w Cresson Springs w Pensylwanii. W wieku trzech lat stracił ojca. Wychowywała go matka, wcale jednak nieskłonna do rozpieszczania: „Chcesz jechać na biwak z kolegami, uprawiać sport, chodzić po górach, jeździć konno? Doskonale. Chcesz zostać myśliwym? Bardzo dobrze”. Robert Peary nauczył się świetnie strzelać i umiejętność ta uchroni kilkakrotnie od śmierci głodowej zarówno jego samego, jak i współtowarzyszy.

Już w bardzo wczesnej młodości uwielbiał życie wśród natury. Używszy dyplomu inżyniera, w wieku 23 lat pracował w urzędzie geodezyjnym w Waszyngtonie. W stolicy rozważano jeszcze - mimo francuskiego projektu budowy Kanału Panamskiego - amerykański plan kanału w Nikaragui (Atlantyk, Rio San Juan, jezioro Nikaragua, a następnie wykopanie dość szerokiego przesmyku ku Pacyfikowi), który narodził się tuż po wojnie secesyjnej. Peary nadal nie lubił pracy w biurze, zdał więc egzamin dający prawo członkostwa w stowarzyszeniu inżynierów morskich. Udało mu się dołączyć do misji wyjeżdżającej do Ameryki Środkowej. W Panamie i Nikaragui badano na miejscu możliwości realizacji obu projektów. I właśnie tam, w tropikalnym klimacie, Peary postanowił zostać badaczem polarnym. „Byłem - jak wielokrotnie mówił i pisał, używając mniej więcej takich słów - wielkim admiratorem Krzysztofa Kolumba. Jakie osiągnięcie mogłoby w XX wieku jeśli nie dorównać jego dokonaniu, to przynajmniej się do niego zbliżyć? Dotarcie do bieguna, wierzchołka osi Ziemi. Nikt tego jeszcze nie uczynił”. W Ameryce Środkowej Peary zapewnił sobie usługi - i wierną przyjaźń - dwiętnastoletniego wówczas Murzyna, Matthew Hensona, który nigdy potem go nie opuścił.

Jak widzieliśmy, pierwsi badacze Arktyki często wyrażali się lekceważąco o zwyczajach i technikach stosowanych przez Eskimosów. „Żyją w ruderach”. Od tego czasu sposób myślenia uległ zasadniczej zmianie. Peary uważał po prostu, że pierwszą rzeczą, jaką należy zrobić, jeśli chce się udać w regiony polarne, jest doskonale przyswojenie sobie wszystkich

eskimoskich metod działania. Trzeba umieć zbudować iglu - wybierając się w podróż, Eskimosi nie zabierają namiotów, budują iglu w miejscu, w którym robią postój, gdyż w tych okolicach jest to najlepsze, najwygodniejsze schronienie. Ubrania eskimoskie są w tym klimacie także najlepsze i najwygodniejsze, dlaczego więc nosić inne? A więc w trakcie przygotowywania wyprawy, podczas pobytu w obozie stanowiącym bazę wypadową, trzeba się zwrócić do eskimoskich kobiet, które szyją i naprawiają te ubrania. Podobnie należało rozwiązywać wszystkie inne problemy, jednym słowem powinno się żyć tak jak Eskimosi. Peary będzie w stanie to zrobić, podobnie jak jego czarny służący Henson. Od pewnego momentu Eskimosi zaczną go nawet uważać za mistrza wszystkich swoich technik, równego najlepszym spośród nich, tak samo jak oni odpornego na skrajnie niskie temperatury, zamiecie śnieżne itp. Peary zrobił jeszcze więcej - wpoił eskimoskie metody przetrwania wszystkim członkom swoich kolejnych wypraw.

Najpierw jednak musiał nauczyć się eskimoskiego języka. Zaczął od tego, że spędził kilka zim w eskimoskich koloniach na Grenlandii i Ziemi Granta. Najpierw jako kawaler, a później wraz z żoną i dzieckiem. 11 sierpnia 1882 roku ożenił się w Waszyngtonie z panną Joséphine Diebieth, córką profesora Smithsonian Institute. 12 września 1893 roku żona wydała na świat córkę, Marie Anighito, przebywając na 77°40' szerokości geograficznej północnej.

Pierwsza wielka próba polegała na przejściu lądolodu grenlandzkiego, w położonej najdalej na północ części tej olbrzymiej, górzystej wyspy. Czterech mężczyzn, każdy wyposażony w sanie ciągnięte przez cztery psy. Później Peary z jednym tylko towarzyszem. Tam i z powrotem, 2250 kilometrów w 80 dni. Powrotna droga okazała się szczególnie trudna, gdyż przez kilka dni nie sposób było wyjść z iglu z uwagi na niezwykle silną śnieżycę, a później przez dwa tygodnie panowała gęsta, oblepiająca i oslepiająca mgła. Z jaką radością zobaczyli znów bazę u wejścia do Cieśniny Smitha (część Cieśniny Naresa, między Grenlandią a Wyspą Ellesmere'a), a w niej Red Cliff House, wygodny dom, łatwy do rozłożenia. Tutaj nie budowali już iglu - wracali do swojego rodzaju cywilizowanego życia.

W 1891 roku odbyła się druga wyprawa grenlandzka, cztery lata później - trzecia. Wśród zawiei śnieżnych i najgorszych trudności Peary pozostawał niepokonany, choć niekiedy nawet Eskimosi cierpieli na od-

mrożenia i zapalenie oczu. Psy umierały z wyczerpania i głodu. Sytuacja polepszyła się, gdy Peary upolował dwa piżmowoły. Końcowy etap powrotu z trzeciej wyprawy był jednak dramatyczny - jej uczestnicy walczyli z głodem, upływem czasu i śmiercią. Gdy wreszcie dotarli do obozu w Whale Sound, zostały im zaledwie cztery suchary.

- Wszystko stanowiło element treningu. Po powrocie do Stanów Zjednoczonych przedstawiłem członkom Amerykańskiego Towarzystwa Geograficznego ostateczny plan zdobycia bieguna.

W rzeczywistości plan ten wcale nie był ostateczny, spróbujmy jednak przedstawić tu jego zarys.

Biegun północny znajduje się na pokrywie lodowej, zasłaniającej głębokie morze. Trzeba więc iść po lodzie z saniami i psami, wyruszając z bazy, w której należy zgromadzić ludzi, psy, sprzęt i zapasy żywności. Obozu nie można założyć na pokrywie lodowej, która się rusza, pęka i kurczy. Należy przewidzieć dla niego miejsce na stałym lądzie, tuż przy brzegu pokrywy lodowej, możliwie jak najdalej na północ. Jak tam dowieźć wszystko, co niezbędne? Oczywiście statkiem. A żegluga wśród lodów, by dotrzeć do tej bazy, wcale nie będzie łatwa. A później - co paradoksalne - gdy już dotrze się nad brzeg morza, nie będzie można skorzystać ze statku, gdyż polarne morze pokrywa lód.

- Będę szukał miejsca na bazę wypadową jak najdalej na północ. Dokładnie zbadam północne wybrzeże Ziemi Granta. W wyprawie wezmą udział nieliczni biali, większość będą stanowić Eskimosi.

W styczniu 1899 roku Peary wyruszył na poszukiwanie miejsca na bazę. Statek, na którym dopłynął na północ od Cieśniny Smitha, stanowił dar od londyńskich badaczy. Z tego jachtu, o nazwie „Wind-ward”, skorzystał już Nansen w 1896 roku. Zainstalowany dodatkowo silnik parowy pozwalał mu rozwijać prędkość trzech i pół węzła, ale było to niewiele jak na żeglugę wśród lodów i prądów wodnych. Peary założył bazę w Fort Conger, na północno-wschodnim wybrzeżu Wyspy Ellesmere'a. W czasie rozpoznawania terenu odmroził przy pięćdziesięciostopniowym mrozie palce u nóg. Współtowarzysze musieli mu je obciąć poza dwoma najmniejszymi. Trzy tygodnie później wyruszył na rekonesans na północ, docierając do 83°50' szerokości geograficznej północnej. Całą zimę 1900-1901 spędził na lodzie, w iglu, prowadząc życie prawdziwego Eskimosa. Jediną różnicą było to, że nie miał już palców u nóg, ale o tym nigdy nie wspominał.

W 1902 roku podjął pierwszą próbę zdobycia bieguna po pokrywie lodowej, wyruszając z przyłądka Hecla na północnym krańcu Wyspy Ellesmere'a*.

Start wyprawy został rozłożony w czasie. Najpierw w drogę udał się Henson z sześcioma saniami, następnie konwój złożony z 14 par saní, a jako ostatni - sam Peary. Mamy tu po raz pierwszy do czynienia z taktyką, która doprowadzi tego polarnika do bieguna północnego. Pierwsza grupa miała przetrzeć szlak, wyznaczyć drogę, pozostawić składy żywności i sprzętu, które przydadzą się następnym ekipom podczas podróży w tę i tamtą stronę (dzięki temu rozwiązaniu będą mogły zabrać mniej ładunku). Następnie pierwsza grupa miała zawrócić do bazy, a druga pójść nieco dalej, działając tak jak pierwsza, i też zawrócić. Trzecia grupa, w której skład wchodził Peary, możliwie jak najmniej obciążona, miała spróbować dotrzeć do celu.

Tym razem Peary dotarł do 84° 17'. Musiał zawrócić z braku żywności. Z lekcji tej wyciągnął wniosek:

- Musieliśmy pokonać zbyt długą trasę na saniach. Należy założyć bazę dalej na północ. Nie mogą jednak dopłynąć tam na „Windwardzie”. Potrzebuję większego i solidniejszego statku.

Peary nie był bogaty i nie miał łatwego charakteru. Żelazna wola pozwoliła mu się jednak przezwyciężyć i w końcu zdołał rozreklamować swój pomysł. Jego ogólnokrajowa kampania na rzecz zdobycia bieguna przez obywatela amerykańskiego opierała się na grupie bogatych nowojorczyków, którzy założyli Peary Arctic Club. Jego prezesem został Herbert L. Brigman. Członkowie klubu mieli znajomości w prasie, a gazety poruszyły opinię publiczną - wpłynęły liczne subskrypcje, pochodzące nawet od ludzi o bardzo skromnych dochodach. W rezultacie uzbierano 400 000 dolarów. Suma ta umożliwiła przede wszystkim budowę większego i wytrzymalszego statku niż „Windward”. Nadano mu nazwę od nazwiska prezydenta Stanów Zjednoczonych - „Théodore Roosevelt”. Statek miał 50 metrów długości, 1500 ton wyporności, silnik o mocy 1000 koni mechanicznych oraz drewniany kadłub wzmocniony stalą.

Latem 1905 roku „Théodore Roosevelt” przewiózł sześciu białych, Murzyna Hensona, kilka rodzin eskimoskich i 200 psów na przyładek Sheridan w północno-wschodniej części Wyspy Ellesmere'a. Jesienią

* Patrz mapa na str. 450.

założono bazę na przylądku Hecla, 150 kilometrów dalej na północny zachód. Stąd też wyruszyła 4 marca 1906 roku druga ekspedycja w kierunku bieguna. Zastosowano podczas niej opisaną wcześniej taktykę podziału na grupy.

Stan lodu, dryfowanie pokrywy lodowej oraz temperatura nie sprzyjały Peary'emu. Termometr pokazywał -60°C . Mimo tego mrozu - a być może z powodu jego nagłego powrotu - pokrywa lodowa stale się poruszała, tworzyły się szczeliny i sanie natrafiały znieacka na lustro wody. Musiano wówczas czekać, aż ponownie zamarznie. W rezultacie poruszano się dwukrotnie wolniej, niż zaplanowano. Należało więc zmniejszyć racje żywnościowe. Dotyczyło to również psów, które upodobniły się do szkieletów. Zabijano jedno, by wyżywić pozostałe, ale to nie wystarczało. Eskimosi zaczęli okazywać zniechęcenie. 20 kwietnia pierwszą grupę zatrzymały nowe szczeliny. Po dotarciu 28 kwietnia na $87^{\circ}06'$ szerokości geograficznej północnej Peary zdecydował:

- Zawracamy.

Od bieguna dzieliło ich wówczas 258 kilometrów. Pokrywa lodowa dryfowała, aby więc dotrzeć do stałego lądu, polarnik skierował się ku północnej Grenlandii. „Niekiedy można tam spotkać woły piżmowe na niezbyt zaśnieżonych terenach”. Na szczęście i tym razem tak było, gdyż wszyscy uczestnicy wyprawy niemal już umierali z głodu. Peary zastrzelił osiem piżmowółów. Pierwsze zjedzono na surowo. „Doświadczyłem wówczas - napisał Peary - do jakiego stopnia głód czyni człowieka prawdziwą bestią. Niemniej jednak mogę powiedzieć zupełnie szczerze, że nigdy nie jadłem czegoś równie smacznego jak to mięso, niczym nieprzyprawione i jeszcze letnie. Jadłem je aż do chwili, gdy nie miałem już odwagi wziąć więcej, ale ciągle jeszcze nie czułem się najejzony”. Następnego dnia zapalono ogień, by mięso upiec. Powrót na statek odbył się bez żadnych dramatycznych wydarzeń.

Nawet starannie przygotowane i bezbłędnie przeprowadzone przedsięwzięcie może zakończyć się porażką, jeśli zabraknie odrobiny szczęścia. I tak się właśnie stało. Peary nie zniechęcił się niepowodzeniem, jakim zakończyła się wyprawa z 1906 roku. Spędził całą zimę 1906-1907 w Stanach Zjednoczonych, opracowując spokojnie plany nowej ekspedycji zdobywczej do bieguna północnego i kontrolując przebieg prac remontowych na statku „Théodore Roosevelt”. Nie używał słów „kolejna próba”, jakby uważał, że pech rzadko dotyka kogoś dwa razy z rzędu.

W maju 1908 roku Peary przedstawił jasno swoje plany, udzielając wywiadów w prasie:

Popłynę tym samym statkiem. Opuszczę Nowy Jork na początku lipca. Zabiorę ze sobą jak najmniej liczną grupę białych, do której dołączę później Eskimosów. Mam nadzieję dotrzeć morzem do miejsca zimowania, położonego na północnym wybrzeżu Wyspy Ellesmere'a. Podróż saniami rozpocznie się, tak jak poprzednio, w lutym, ale będziemy posuwać się wzdłuż zachodniego brzegu przylądka Columbia. Oddalając się od wybrzeża, udam się bardziej na zachód, by zrównoważyć dryf pokrywy lodowej na wschód.

„Théodore Roosevelt” opuścił Nowy Jork 6 lipca 1908 roku. Zatrzymał się w Etah, na północ od istniejącej obecnie amerykańskiej bazy wojskowej w Thule. Peary zabrał tam na pokład 50 Eskimosów i 250 psów. Na początku września, po żmudnej żegludze wśród pływających brył lodowych, zarzucił kotwicę u przylądka Sheridan. Stąd uczestnicy wyprawy przewozili jesienią sprzęt i zapasy żywności na przylądek Columbia. Założony tam obóz nazwano Crane City. Tworzyły go same igły. Trzon ekspedycji stanowili biali: Peary, Marvin, MacMillan, Goodsell, Bartlett i Borup. Marvin był sekretarzem i asystentem naukowym, który utonął w podróży powrotnej. Robert Bartlett dowodził statkiem „Théodore Roosevelt”, a Goodsell pełnił funkcję lekarza. Do tego sztabu należał również Murzyn Matthew Henson. Pozostałymi członkami wyprawy byli Eskimosi. Przewidziano zapasy żywności na 50 dni podróży: suszone mięso dla ludzi i psów, suchary, herbatę, mleko skondensowane. A ponadto paliwo do ogrzewania, alkohol i naftę.

28 lutego 1909 roku cała wyprawa - 24 mężczyzn, 19 psów i 133 psy - ruszyła po lodzie w kierunku bieguna. Tak jak poprzednio, pierwsze grupy miały przetrzeć szlak dla Pearyego, który opuścił bazę jako ostatni. Wiał dość silny wiatr ze wschodu, zmiatając śnieg z lodu, na którym psuły się teraz sanie. Na ich naprawę tracono sporo czasu. Drugiego dnia natknięto się na lustro wody. „Trzy, cztery, pięć dni nieznośnej beczynności... Przez te pięć dni chodziłem tam i z powrotem po lodzie, oplakując ten nagły brak szczęścia, gdy poza tym wszystko układało się tak dobrze”. W końcu woda zamarzała.

1 kwietnia osiągnięto - po raz pierwszy w historii ludzkości - 87°47' szerokości geograficznej północnej. Do bieguna pozostały jeszcze 133 kilometry. Cztery ekipy, każda dowodzona przez białego, wróciły do bazy.

Jako ostatniego Peary odesłał Bartletta. „Wziąwszy pod uwagę wkład Wielkiej Brytanii w zbadanie Arktyki, uznałem za sprawiedliwe - napisał - by obywatel brytyjski mógł powiedzieć, że znalazł się, tuż po Amerykaninie, najbliższej bieguna”. Tuż po Amerykaninie. Peary chciał być jedynym białym, który tego dokona.

Pozostali zatem Peary, Henson i czterej Eskimosi: trzydziestoczteroletni Ootah, dwudziestosześcioletni Egingwah, dwudziestoletni See-gloo i dwudziestoczteroletni Ooqueah. Tych sześciu mężczyzn podejmowało ogromne ryzyko, gdy 2 kwietnia 1909 roku wyruszało, by pokonać ostatni etap podróży. W każdej chwili można się było spodziewać śnieżycy, a ponadto - nie możemy o tym zapominać - pod pokrywą lodową znajdowało się głębokie morze polarne. Zbliżała się pełnia, a wraz z nią pojawienie się prądów pływowych, które - jak zanotował Peary - „mogły wprawić w ruch wielkie pola lodowe, a co za tym idzie - doprowadzić do powstania sieci kanałów”. Nic takiego jednak się nie wydarzyło. „Poranek był jasny, słoneczny, temperatura wynosiła -25° , a wiatr, w poprzednich dniach wiejący z wielką siłą, przemienił się w niewielką bryzę. Warunki, w jakich posuwaliśmy się do przodu, były najlepsze od momentu, gdy opuściliśmy stały ląd. Kry były stare i rozległe, solidne i płaskie, z szafirowoniebieskimi plamami lodu (kałużami ze śniegu stopniałego w poprzednim roku). Choć natykaliśmy się na mocno spiętrzone bryły lodu - niektóre z nich osiągały 15 metrów wysokości - nie mieliśmy żadnych szczególnych trudności z ich pokonywaniem: albo przechodziliśmy przez napotkaną szparę, albo wspinaliśmy się na nie po śniegu, który się tam zgromadził. Piękne słońce, szybkie tempo posuwania się naprzód mimo tych przeszkód, świadomość, że to już ostatni etap, a także radość, że jestem pierwszy, upajały mnie niczym wino. Miałem wrażenie, że ubywa mi lat, czułem się jak piętnaście lat wcześniej, gdy prowadziłem swą małą ekipę przez lądolód w Grenlandii”.

Zawsze jednak, gdy upragniony cel jest już blisko, niepokój miesza się z uniesieniem. Peary pokonywał pospiesznie każde napotkane wzniesienie, by zobaczyć, czy żaden kanał wodny nie zagradzał drogi do bieguna. Kilka dni później chmury zasłoniły słońce. Mała grupka posuwała się do przodu w bezbarwnym i melancholijnym świetle. Byli już jednak niemal u celu.

Do bieguna dotarli 6 kwietnia 1909 roku o szóstej po południu. Fakt

ten potwierdziły precyzyjne obserwacje, gdyż niebo się rozchmurzyło. Sześciu mężczyzn (w tym jeden biały) stanęło na wierzchołku osi kuli ziemskiej. Przed nimi, za nimi, na prawo i na lewo od nich było południe, nie istniała żadna inna strona świata. „Wreszcie na biegunie! Cel wypraw od trzech wieków. Moje marzenie i mój cel od dwudziestu lat. Wreszcie był mój. Nie mogłem w to uwierzyć. Wszystko wydawało mi się tak proste i tak banalne”.

Peary przespacerował się we wszystkich kierunkach, biorąc pod uwagę możliwe marginesy błędu, tak by nikt nie mógł zakwestionować faktu, że zdobył biegun. Polecił, by wykopano w lodzie dół. Umieścił w nim sondę na linii mającej 2750 metrów długości. Nie dotknęła dna.

Zdobywca bieguna, człowiek stanowczy, umiejący podejmować na zimno wszelkie decyzje, był zbyt zdenerwowany, by spać. Nie mógł po prostu usiedzieć w miejscu. Zrobił słynne zdjęcie. Poza flagą amerykańską utrzymaną przez Hensona były też flagi Ligi Marynarki Wojennej, Czerwonego Krzyża, Wolności i Pokoju na Świecie oraz bractwa Delta Kappa Epsilon. Gwiazdzisty sztandar umocowano na niewielkim wzgórku. Peary pozostawił w butelce krótkie sprawozdanie z podróży, a następnie napisał kartkę pocztową do żony. Wysłał ją, oczywiście, później, ale liczyło się to, że skreślił tych kilka zdań na biegunie północnym.

Po dwóch dniach powiedział do wiernego Hensona:

- No cóż, Matt, wracamy do domu.

O ile poprzednie powroty były trudne, o tyle ten przebiegł bez większych kłopotów. Pogoda była wspaniała, sześciuosobowa grupa poruszała się ze średnią prędkością 47 kilometrów dziennie, co było w tych okolicach rekordem. 23 kwietnia Peary z towarzyszami przybył do Crane City, 25 kwietnia cała ekipa znalazła się na statku „Théodore Roosevelt”. Dopiero 6 września dotarli do Indian Harbour na Alasce, gdzie znajdował się najbliższy telegraf. Peary wysłał pierwszą wiadomość o wyczynie bez precedensu.

„Dokonałem dzieła swego życia. Uczyniłem to, co zawsze chciałem zrobić, to, co uważałem za możliwe do zrealizowania, możliwe do zrealizowania właśnie przeze mnie. Dotarłem na biegun przy zastosowaniu metody dopracowywanej w ciągu 23 lat żmudnych wysiłków, rozczarowań, prób, większych i mniejszych cierpień, a także kilku niebezpie-

czeństw. Osiągnąłem ostatni wielki cel geograficzny ku chwale Stanów Zjednoczonych. To, czego dokonałem, jest zwieńczeniem, ukoronowaniem niemal czterech wieków, które kosztowały cywilizowane narody wiele istnień ludzkich i pieniędzy. A zostało to uzyskane w sposób czysto amerykański. Jestem zadowolony".

W przekazanej telegraficznie wiadomości Peary podał, iż dotarł do bieguna północnego 6 kwietnia 1909 roku. Tymczasem pięć dni wcześniej, 1 kwietnia, w Nowym Jorku otrzymano telegram następującej treści: „Duński statek *Hans Egede* wpłynął właśnie do portu Lerwick w archipelagu Szetlandy. Na jego pokładzie znajduje się amerykański badacz, dr Frederick A. Cook, który twierdzi, iż zdobył biegun północny 21 kwietnia 1908 roku".

Tutaj rozpoczyna się historyczny spór. W 1892 roku Frederick Cook wziął udział w jednej z wypraw Peary ego do północnej Grenlandii. Był również w Antarktyce na pokładzie statku "Belgica" Gerlache'a. Należał do amerykańskiego Explorer's Club, którego członkowie z dość dużą niechęcią przyjęli utworzenie Peary Arctic Club.

Cook opisał - z licznymi szczegółami i nie bez talentu - podróż, która miała umożliwić mu dotarcie do bieguna wraz z dwoma Eskimosami. Nie uważam za konieczne przytaczać tutaj jego opowieść, a to z tej przyczyny, że największe naukowe autorytety ówczesnej epoki uznały ostatecznie, że Peary jako jedyny dotarł wówczas do bieguna północnego.

Prawdziwość opowieści Cooka, zgrabnie podanej i nawet wzruszającej, podważyły relacje obydwu Eskimosów. „Nigdy - powiedzieli - nie straciliśmy z oczu stałego lądu". Cook pokazał zdjęcie zrobione „w pierwszym obozie przy biegunie, 21 kwietnia 1908 roku". Eskimosi sami zauważyli, że na tej fotografii są ubrani w spodnie ze skóry piżmowołu.

- Nie mieliśmy ani jednej takiej skóry, opuszczając bazę wypadową w Annoatok, nie zabiliśmy żadnego wołu piżmowego przed zimowaniem w Cieśninie Jonesa, po powrocie z podróży w kierunku bieguna. Zdjęcie zostało zrobione w Cieśninie Jonesa.

Paul-Emile Victor, który zainteresował się sprawą, napisał drobiazgową i surową ocenę opowieści Cooka: „Argument geograficzny ma decydujące znaczenie. Cook twierdzi, że domyślił się bliskości Ziemi Crockera. Ta jednak nie istnieje, udowodnił to w 1914 roku MacMillan.

Cook zobaczył, opisał, usytuował, sfotografował Ziemię Bradleya. Tymczasem ona również nie istnieje. Ocean Arktyczny jest od 1946 roku przedmiotem nieprzerwanych rekonesansów lotniczych i nie zaobserwowano żadnego lądu. Po trzecie sprawa wyspy Meighen, jedynej ziemi odkrytej w tych okolicach od czasów Cooka i Pearyego. Jej położenie, wedle odkrywcy Stefanssona w 1916 roku, jest następujące: między 98 a 100° długości geograficznej zachodniej i między 79°40'a 80° 15' szerokości geograficznej północnej. W drodze powrotnej Cook powinien był zauważyć tę wyspę po swojej lewej stronie, podczas chwilowego choćby przejaśnienia. Musiałby ją widzieć, gdy - jak twierdzi - znajdował się na 79°32' szerokości geograficznej północnej i 101°22' długości geograficznej zachodniej. A zatem możliwe są dwie hipotezy: Cook albo stale kłamał i przedstawił całkowicie zmyśloną relację, albo też popełnił poważne błędy w trakcie obserwacji astronomicznych".

Amerykanie, którzy wówczas opowiedzieli się żywo po stronie Cooka lub Peary'ego, nie opierali się na żadnych rzetelnych informacjach. Ich zachowanie miało wyłącznie charakter emocjonalny. Po powrocie Cook spotkał się w Danii z triumfalnym przyjęciem. Okręty przystrojone flagami, wyjące syreny, zaproszenie od króla, bankiet na 400 osób, złoty medal towarzystwa geograficznego wręczony przez następcę tronu itp. Gdy entuzjazm nieco opadł, towarzystwo geograficzne i uniwersytet w Kopenhadze bardzo uprzejmie poprosiły Cooka - najwyższy czas! -o przedstawienie dowodów. Ten zaś wygłosił wykład, który - zdaniem większości - niczego nie udowadniał.

- W wymaganym czasie przedstawię dokumenty, które są teraz w rękach jednego z moich przyjaciół, polującego na woły piżmowe w Grenlandii.

Zanim to nastąpi, prosił, by wierzyć mu na słowo. Ogólny entuzjazm nieco się jeszcze zmniejszył, ale nie przeszkodziło to zwolennikom Cooka w okazywaniu mu pełnego poparcia. Sceptycy spotykali się z różnego rodzaju afrontami, jednego z nich wyzwano nawet na pojedynek.

A podejrzenia nie dotarły nawet do Stanów Zjednoczonych. Cooka, przybyłego do Nowego Jorku, powitano z wszelkimi honorami. Sto osób udało się wynajętym specjalnie w tym celu parowcem na spotkanie duńskiego statku pasażerskiego, na którego pokładzie przyплыwał. Zorganizowano bankiet na 1000 osób. Tymczasem opublikowanie kolejnych telegramów Pearyego wywołało burzę protestów: „To oszust. Dlaczego

nie pozwolił, by inny biały towarzyszył mu w podróży na biegun?". Jeden z dzienników zorganizował referendum: „Który z nich dwóch mówi prawdę?”. Rezultat: 90 procent głosów na Cooka. Niechętne nastawienie nie uległo zmianie nawet wtedy, gdy pojawił się sam Peary. Jego wykłady cieszyły się mniejszym powodzeniem niż wykłady Cooka. Agencje prasowe zakupiły jego relację, ale za sześciokrotnie niższą cenę niż ta, którą uzyskał Cook za swoją opowieść. Peary dostawał listy z wyzwiskami. Gdy w listopadzie uczestniczył wraz ze swoimi towarzyszami w paradzie morskiej na pokładzie „Theodore'a Roosevelta”, pasażerowie jednego ze statków spacerowych przywitali go wrogimi okrzykami. On zaś w obliczu całego tego zamieszania pozostał równie spokojny jak w czasie polarnych zawięci:

- Im robi to więcej krzywdy niż nam.

Trzeba będzie jeszcze miesiący, by prawda wyszła na jaw. Powoli jednak nastawienie zaczęło się zmieniać. Explorer's Club zorientował się, że Cook, który twierdził, iż dotarł na szczyt McKinley w górach Alaska (6194 metry), wspiął się jedynie do wysokości 3350 metrów. Cook został zawieszony, a ponadto klub zażądał dostarczenia dowodów osiągnięcia bieguna. Cook pojawił się z adwokatem:

- Przedstawię dowody za dziesięć dni.

Po czym zniknął. Explorer's Club skreślił go z listy członków 24 grudnia 1909 roku. Dwa dni później uczynił to samo Arctic Club, a 4 stycznia 1910 roku zrobiła to Akademia Sztuki i Nauki z Brooklynu.

Tak więc Cook wydawał się zdyskwalifikowany, a Pearyego czekały zasłużone laury. National Géographie Society z Waszyngtonu oznajmiło, że to on - i tylko on - dotarł do bieguna północnego. Królewskie Towarzystwo Geograficzne w Londynie nadesłało telegram z gratulacjami, a następnie przyznało wyjątkowe odznaczenie - specjalny złoty medal, którego projekt opracowała żona Roberta Scotta. Peary otrzymał też tytuł doktora honoris causa kilku uniwersytetów. Prezydent Francji, Raymond Poincare, wręczył mu gwiazdę Legii Honorowej.

Nie sposób dziś powiedzieć, czy te wielkie zaszczyty, do pewnego stopnia służące „naprawie” sytuacji, przyczyniły się do zablźnienia głębokiej rany spowodowanej niesprawiedliwością. Robert E. Peary zmarł na złośliwą anemię 20 lutego 1920 roku. Spoczął na cmentarzu w Arlington w amerykańskim stanie Wirginia, nad Potomakiem, na wprost Waszyngtonu.

Wspominałem już o Robercie Falconie Scotcie, gdy na pokładzie statku „Discovery” żeglował po zimnym morzu południowym, a następnie dotarł na kontynencie antarktycznym do 88° szerokości geograficznej południowej. Teraz opowiem o nim więcej.

Urodził się w 1868 roku w Devonport w hrabstwie Devon. Był typowym oficerem Królewskiej Marynarki Wojennej. Najpierw kadetem na pokładzie „Britannii”, aspirantem na „Roverze”, porucznikiem marynarki, a później kapitanem marynarki, specjalistą od torped, komandorem i oficerem sztabowym. Po wyprawie na „Discovery” otrzymał Krzyż Wiktorii. Dowodził pancernikiem i został zastępcą admirała Francis Bridgemana, drugiego lorda Admiralicji.

Wrzesień 1909 roku. Amerykanin Robert E. Peary dotarł już do bieguna północnego, Irlandczyk Ernest Shackleton zakończył porażką próbę zdobycia bieguna południowego. Ucierpiała na tym dumą narodowa Brytyjczyków. „Trzeba coś zrobić”. Scott nie natrafił na żadną przeszkodę, gdy przedstawił pomysł publicznej subskrypcji na sfinansowanie nowej ekspedycji. 1 czerwca 1910 roku został oddelegowany (z zachowaniem pełnych poborów), by dowodzić tą wyprawą. 15 czerwca jego statek „Terra Nova” opuścił Anglię.

Robert F. Scott był mniej niż średniego wzrostu, miał inteligentną i wrażliwą twarz, nieprzypominającą w niczym fizjonomii Pearyego i Amundsen, wprost emanujących energią. Jako dziecko był dość delikatny i nieco bierny. Zmieniła go Królewska Marynarka Wojenna. Odporność nerwowa zastąpiła siłę mięśni, której mu brakowało. Wśród śniegów kontynentu antarktycznego będzie szybciej i dłużej niż towarzysze ciągnął najbardziej obciążone sanie. Z dzieciństwa pozostała mu bujna wyobraźnia i skłonność do marzeń. Poddana jednak woli działania, pozwoliła mu na wspaniałą karierę w marynarce.

„Terra Nova” to trójmasztowiec wykonany z doskonałej jakości dębiny, dawny wielorybnik, solidny i wyposażony dodatkowo w silnik parowy. W skład wyprawy wchodziły 33 osoby, w tym dwóch fizyków, trzech geologów i kilku innych naukowców. Do tego 33 psy syberyjskie, 19 kuców i 3 pojazdy samobieżne.

- Będę kontynuował badania Morza Rossa - powiedział Scott - i z bazy założonej na jego brzegu wyruszę w kierunku bieguna południowego.

„Terra Nova” opłynęła Przylądek Dobrej Nadziei i zatrzymała się

na Nowej Zelandii oraz w Melbourne, a następnie wzięła kurs na południe. Podczas silnego sztormu omal nie zatonęła. Na początku stycznia 1911 roku zarzuciła jednak w końcu kotwicę w zatoce McMurdo na zachodnim krańcu Bariery Lodowej Rossa, tam gdzie sam Scott zimował już w 1902 roku, a Shackleton w 1908 roku.

„Nasze siedlisko - zapisał Scott - jest najpiękniejsze ze wszystkich, jakie dotychczas zbudowano w regionach polarnych. Ma 15 metrów długości, 7,5 metra szerokości i 2,7 metra wysokości. Stoi na brzegu morza, na piasku u stóp wzgórza. Przed nim znajduje się kilka ton zapasów żywności, ułożonych w regularne bloki. Jeśli chodzi o pejzaż, który nas otacza, nie znam słów, które opisałyby jego piękno. Góruje nad nim dymiący, pokryty śniegiem szczyt wulkanu Erebus. Na północy i na południu rozciągają się wielkie zatoki, obrysowane niebieskawymi lodowcami schodzącymi aż do wody”.

Plan wyprawy przewidywał, że ekipa, która miała udać się w kierunku bieguna, pozostanie tu aż do wiosny. „Terra Nova” odpłynęła, by przebiec na Ziemię Edwarda VII, na drugim krańcu Bariery Lodowej Rossa, sześciu polarników i kapitana Campbella, dowodzącego statkiem. Grupa ta miała opracować mapę regionu i zająć się obserwacjami geologicznymi.

Rankiem 4 lutego Campbell obliczył położenie statku.

- Jeszcze przed południem będziemy u wejścia do Zatoki Wielorybów. Zarzucimy tam kotwicę i przeniesiemy się na ląd.

Obliczenia okazały się prawidłowe. Niespodzianką było to, że na brzegu zatoki znajdował się duży obóz, a przed nim przycumował słynny „Fram”, na którym Nansen zdecydował się niegdyś dryfować w Arktyce. Campbell udał się na pokład statku i dowiedział się - „ze zdumieniem”, jak stwierdził - że Amundsen również zamierzał podjąć próbę zdobycia bieguna. Od kilku lat polarnik ten - o czym wszyscy wiedzieli - przygotowywał wyprawę w okolice bieguna północnego. Europejska i amerykańska prasa donosiła o tym projekcie: „Po raz kolejny będę dryfował po Oceanie Lodowatym, począwszy od Cieśniny Beringa”.

Czy Amundsen rzeczywiście myślał poważnie o tym projekcie? Z pewnością tak. Zainteresował nim nawet opinię publiczną w swoim kraju i przekonał Nansena, by na czas tej ekspedycji użyczył mu „Frama”. Jednak jesienią 1909 roku dzienniki duńskie opublikowały niemal równo-

ceśnie trzy informacje: o zdobyciu bieguna północnego przez Peary'ego, o niepowodzeniu wyprawy Shackletona zamierzającego zdobyć biegun południowy, a także o rezultacie publicznej zbiórki na rzecz podróży komandora Scotta - Brytyjczycy przekazali na ten cel łącznie 10 000 funtów, a rząd dołożył kolejne 20 000.

- To wszystko zmienia. Udam się na biegun południowy. Nie ogłoszę tego publicznie, gdyż chcę wyprzedzić Scotta. Wszyscy powinni nadal myśleć, że wybieram się do Arktyki.

Słowa te Amundsen wypowiedział w obecności jednej tylko osoby - był nią Nilsen, kapitan „Frama”. Jak się wydaje, nie zdradził się z tym planem przed Nansenem, którego skrupułów i być może wymówek się obawiał.

Amundsen przygotował swoją wyprawę na biegun południowy tak precyzyjnie, że gdy przeanalizujemy ją w szczegółach, to nie będziemy mogli oprzeć się wrażeniu, iż polarnik miał pewnego rodzaju dar jasnowidzenia. Opracowany przez niego plan kończył się następująco: „Powrót zwycięskiej ekspedycji z bieguna południowego: 25 stycznia 1912 roku”. Naprawdę Amundsen wrócił 17 stycznia.

Najpierw należało udać się morzem aż do Zatoki Wielorybów. „Fram” - zbudowany tak, by unosił się na lodzie i dryfował wraz z pokrywą lodową - niezbyt dobrze trzymał się morza i trzeba było go maksymalnie obciążyć. Funkcję tę pełniły baraki i zapasy żywności na zimę, jedzenie na podróż od Bariery Lodowej Rossa, sanie oraz psy.

To Eskimosi jako pierwsi - co wydaje się oczywiste - przyuczali i wykorzystywali psy zaprzęgowe. Rasa ta, licząca wiele odmian, istnieje od bardzo dawna. Przepuszczalnie uzyskano ją poprzez krzyżówki z wilkami w czasach, gdy lodowiec polarny schodził aż do Lyonu. W późniejszym czasie, gdy lody się cofnęły, zwierzęta krzyżowały się między sobą, rozwijając swoje zalety - siłę i wytrzymałość. Mimo istniejącego pokrewieństwa zwierzęta nie uległy degeneracji, gdyż klimat okołobiegunowy zmuszał do ścisłej selekcji - eliminowania osobników najmniej odpornych. Było to identyczne zjawisko doboru naturalnego jak to, które przyczyniło się do utrzymania najlepszych cech ludu eskimoskiego.

Około 100 psów dla Amundsena przybyło do Danii przez Morze Grenlandzkie. Ich transport do Bariery Lodowej Rossa wiązał się z pewnymi problemami. „Prawdopodobnie będą miały chorobę morską. A jak zniosą wysoką temperaturę w tropikach?”. Amundsen polecił wybu-

dować na pokładzie „Frama” osłony mające ochronić je przed słońcem. Aby zapewnić im rozrywkę, zawiesił na środku klatkę ze śpiewającym kanarkiem.

Psy nie cierpiały zaudto podczas podróży morzem, ale trzeba było stale się nimi zajmować. Za każdą grupę 10 zwierząt ponosił odpowiedzialność jeden człowiek, do którego miały się przyzwyczaić. On zaś miał dobrze poznać każde z nich, gdyż mimo wspólnych cech, właściwych rasie, różniły się bardzo między sobą temperamentem i sposobem reagowania. Sam Amundsen został „szefem” 14 psów. Najpierw wszystkie zwierzęta pozostawały przez cały czas na uwięzi. Następnie, gdy już przyzwyczyły się do swoich panów i do ruchów statku, mogły swobodnie poruszać się po pokładzie. Utrzymywanie w czystości statku pełnego pasażerów wymaga dużo pracy. A jeśli do tego dodamy 100 psów, możemy sobie wyobrazić, ile czasu poświęcano na sprzątanie.

„Fram” wypłynął z Kristiansund 23 lipca 1910 roku. 9 września zatrzymał się na postój na Maderze, na redzie w Funchal. Następnego dnia lokalny dziennik doniósł o przybyciu ekspedycji pana Roalda Amundseny „w drodze na biegun południowy”. Błąd czy przeciek? Nigdy się tego nie dowiedziano. Amundsen uznał jednak, że nie może dłużej ukrywać przed załogą prawdziwego celu podróży:

- To prawda. Płyniemy do Antarktyki i zamierzam dotrzeć do bieguna południowego. Nie mówiłem o tym nikomu, gdyż wyruszyliśmy tu, pragnąc wyprzedzić Anglików. Zrobię wszystko, co będzie w mojej mocy, by nie zawieść Norwegii. Jeśli są wśród was tacy, którzy nie chcą jechać tam, dokąd się udaję, niech mi o tym powiedzą, nie lękając się mego gniewu. Wrócą do kraju na mój koszt.

Nikt nie zdecydował się na powrót.

Dowiedziawszy się od Nilsena, że Amundsen był już na brzegu i wiosną planował zdobyć biegun, Campbell wrócił „Terra Nova” do zatoki McMurdo i powiadomił o tym Scotta. Nowina wzbudziła sensację w bazie. Dały się nawet słyszeć krzyki:

- Wygnajmy stąd Norwegów! Nie mają prawa...

Scott uspokoił podżegaczy i oznajmił, że program wyprawy nie ulega zmianie. Czy sam był zaskoczony? Nie miał ku temu powodu. Tego samego dnia, w którym poinformował załogę o prawdziwym celu podróży, Amundsen wysłał z Funchal krótki, ale niezwykle jasny telegram do Scotta. Wiedział, że Anglik zatrzyma się w Melbourne, tam więc

go zaadresował: „I am going South” - Idę na południe. W swoim dzienniku Scott nie wspomniał ani słowem o tym telegramie, który - zdaniem świadków - odebrał w Melbourne. Tak czy inaczej, dwie konkurujące ze sobą misje spędziły zimę na dwóch przeciwległych krańcach Bariery Lodowej Rossa, w odległości 600 kilometrów od siebie.

Poznaliśmy już taktykę zastosowaną przez Peary ego podczas zdobywania bieguna północnego: kilka wyruszających kolejno ekip, z których każda przecierała szlak dla następnych i wracała do bazy, a ostatnia korzystała - zarówno podczas marszu na bieguna, jak i w drodze powrotnej - z pozostawionych magazynów żywności. Amundsen i Scott mieli posłużyć się podobnym rozwiązaniem, przy czym Norweg starał się je jeszcze udoskonalić.

- Musimy przede wszystkim - oznajmił - wyszkolić psy.

Zaprzęgnięto do sań osiem z nich i Amundsen trzasnął z biczem. Zwierzęta usiadły. Spędziwszy pół roku w błogim lenistwie, zapomniały już o wysiłku. Amundsen nie poprzestał więc na wymachiwaniu biczem i psy szybko przypomniały sobie tresurę, jaką przeszły na Grenlandii.

W lutym, jeszcze przed początkiem zimy na półkuli południowej, Norweg zorganizował pierwszy wypad na południe. Miał on na celu wyłącznie założenie pierwszego magazynu żywności i sprzętu mniej więcej na 80° szerokości geograficznej południowej. Wyruszyło wówczas czterech ludzi z trzema parami sań. Każde sanie - z 250 kilogramami ładunku - ciągnęło sześć psów. Wszystko przebiegło bez najmniejszych zakłóceń. A psy spisały się znakomicie, przebiegając po 100 kilometrów dziennie. Ekipa zabrała bambusowe paliki z czarnymi chorągiewkami, by oznakować drogę. Było ich jednak za mało. Aby je zastąpić, co 500 metrów wbijano w śnieg wysuszonego dorsza. 4 marca 1911 roku założono drugi magazyn na 81°, a 8 marca - trzeci, na 82° szerokości geograficznej południowej. Na początku kwietnia przewieziono do pierwszego magazynu 1200 kilogramów mięsa z fok, upolowanych przez uczestników wyprawy, którzy pozostali w bazie.

Później nadeszła zima. Złożony z części dom miał wymiary 7,8 na 3,4 metra. Ponadto postawiono jeszcze 15 namiotów, w których znaleźli schronienie ludzie, psy, sprzęt i zapasy żywności. Biblioteka liczyła 3000 tomów, były też talie kart, fonograf i płyty oraz pianino i inne in-

strumenty muzyczne, w tym akordeon i okaryna. Przez całą zimę morale uczestników pozostało doskonałe.

W ekipie norweskiej nie wiedziano, co robi Scott. Po przedwczesnej próbie podjętej 2 września, gdy było jeszcze zbyt zimno, -56°C , i musiano wrócić do bazy, Amundsen przypuścił właściwy atak 19 października.

Jeśli spojrzymy na mapę, zauważymy, że droga, jaką przebył Amundsen i jego towarzysze w obie strony, była bardzo prosta. 20 października wyruszyło znaną Zatokę Wielorybów pięciu ludzi (Amundsen, Hanssen, Bjaaland, Hassel, Wisting) z czterema parami sań i 52 psami (po 13 na każdą parę sań). Skierowali się prosto na biegun. W torbie lekarskiej znalazły się tylko dwa narzędzia: kleszcze do rwania zębów i maszynka do strzyżenia brody - na wyrastających włosach osadzały się kryształki lodu, co było bardzo nieprzyjemne. 12 listopada polarnicy dotarli do łańcucha górskiego z licznymi lodowcami. Posuwali się naprzód wśród szczytów mających od 4000 do 4600 metrów. Gdy zeszli nieco niżej, pojawiło się nowe pasmo gór, a później płaskowyż, o niemal jednolitej powierzchni, znajdujący się na wysokości 3200 metrów. 6 grudnia, niemal w środku lata na półkuli południowej, osiągnęli 88° szerokości geograficznej południowej. Następnego dnia pobili rekord Shackletona $-88^{\circ}25'$. 1 grudnia dotarli do bieguna na wysokości 3070 metrów.

Oto, co napisał sam Amundsen:

„Zatrzymaliśmy się i wzajemnie sobie pogratulowaliśmy. Następnie dokonaliśmy wzruszającej ceremonii. Rozwinęliśmy flagę narodową. Na widok symbolu naszej ojczyzny ogarnęło nas uczucie dumy. I jednocześnie nasze myśli pomknęły ku ukochanemu krajowi, ku surowej ziemi norweskiej, którą ukochaliśmy. Wkopiemy tę flagę - nie jeden z nas, lecz wszyscy razem. Chwytny w pięciu drzewce, unosimy je i jednym ruchem zagłębiamy w lodzie. Chorągwie ukochana, symbolu uwielbianej ojczyzny - wykrzyknęłam - umieszczamy cię na południowym biegunie Ziemi, a równinie, która nas otacza, nadajemy imię Płaskowyżu Króla Haakona VII na cześć naszego otoczonego czią władcy”.

Gdzie tego dnia znajdował się Scott, który wyruszył 1 listopada? W górach na Lodowcu Beardmore'a, wyraźnie na zachód od szlaku przebytego przez Amundsena, w odległości ponad 600 kilometrów od bieguna.

Norwegowie postawili na biegunie namiot ciemnej barwy, widoczny

z daleka. W jego wnętrzu Amundsen złożył sekstans, kilka ubrań, a także dwa listy, jeden zaadresowany do króla Norwegii, a drugi do Scotta. W drugim liście prosił swojego rywala, by dostarczył list władcy, gdyby się okazało, że norweska wyprawa nie przeżyje drogi powrotnej.

17 grudnia Amundsen dał hasło do powrotu. Mróz złagodniał. Norwegowie, nie napotykając żadnych większych przeszkód, dotarli 26 stycznia 1912 roku do wybrzeża, gdzie czekał na nich „Fram”. Cała podróż - do bieguna i z powrotem - trwała 99 dni. „Zrobiliśmy - zapisał Amundsen - piękny spacer”. W tej prostocie daje się wyczuć nieco afektacji. Pozostaje jednak faktem, że wszystko odbyło się zgodnie z przewidywaniami.

Jeśli jednak wyprawę relacjonowałyby psy zaprzęgowe, opowieść byłaby o wiele bardziej dramatyczna. Z pewnością nie wspomniano by w niej o „pięknym spacerze”.

W czasie wstępnych wypadów, gdy zakładano magazyny żywności i przecierano szlak, zginęło osiem psów - albo spadając w szczeliny, albo z wyczerpania. „Pewnego ranka Thor nie był w stanie się podnieść. Aby skrócić jego cierpienia, musieliśmy go zabić”. Inny pies miał atak serca. Wszystkie zwierzęta pracowały na granicy swojej wytrzymałości, ale nie dlatego, że obchodzono się z nimi szczególnie brutalnie - biegły we wspólnym zaprzęgu, raz w ciszy, a raz głośno wyjąc. Wiedzione odwiecznym instynktem, ciągnęły sanie. Podczas pierwszych podróży rozpoznawczych każdy z nich przebiegał 100 kilometrów dziennie z 90 kilogramami ładunku. Zmarłych psów nie pozostawiano na lodzie po wypowiedzeniu kilku słów żalu. Stanowiły pożywienie dla swych pobratymców, a w razie konieczności także dla ludzi. Jak się wydaje, ci ostatni uważali ich mięso za zupełnie smaczne.

W kierunku bieguna wyruszyły 52 psy. Na Lodowcu Axela Heiberga w Górach Królowej Maud było już ich o 10 mniej. Po przybyciu na Płaskowyż Polarny Amundsen wyliczył, iż - zważywszy że sanie były coraz mniej obciążone (stopniowo topniały zapasy żywności) i powinny być jeszcze lżejsze w drodze powrotnej - oszczędność nakazywała zmniejszyć liczbę psów. Każde z tych zwierząt było jednocześnie siłą pociągową i pożywieniem. „Musieliśmy poświęcić dwudziestu czterech naszych dzielnych i wiernych towarzyszy. Było to bardzo trudne. Należało to jednak zrobić. Postanowiłem strzelić jako pierwszy. Nie jestem szczególnie wrażliwym człowiekiem, ale muszę przyznać, że miałem ściśnięte

serce". Dwadzieścia cztery strzały. Strzelano do wnętrza ucha. Każdy z mężczyzn zabijał własne psy - te, które wytresował, które były mu najbardziej posłuszne, a niekiedy lizały mu ręce. Zwłoki, zanim zdążyły zamarznąć, należało obdrzeć ze skóry i poćwiartować. Była to praca rakażca, ale regiony polarne nie sprzyjają czułościowości. Mięsa nie zjedzono od razu, lecz ukryto pod lodem jako rezerwę na drogę powrotną. Zabito też ciężarne suki, gdyż nie sposób byłoby się zająć ich małymi. Jedne sanie pozostały na biegunie - polarnicy rozpoczęli powrót z dwoma parami sań i 16 psami. Musieli zabić kolejne wyczerpane zwierzęta. Do bazy dotarło pięciu mężczyzn z 11 psami. Tak więc podczas całej wyprawy zginęło łącznie 41 psów. Bez ich poświęcenia nie udało się zdobyć bieguna*.

Scott natomiast nie wierzył w psy. Wierzył w kuce.

- Kuc pociągnie taki sam ciężar jak zaprzęg złożony z dziesięciu psów, a potrzebuje trzykrotnie mniej pożywienia.

To prawda, ale żywi się ciężką i zajmującą dużo miejsca paszą, a nie tak jak psy - suszonym mięsem. Jeśli trzeba go zabić, nie posłuży innym kucom za pokarm. Podczas zawiei śnieżnych jest mniej odporny niż pies polarny. Scott wydawał się nie chcieć słyszeć tych argumentów, przedstawianych przez kilku doradców, w tym również przez Nansena, z którym pojechał się zobaczyć przed rozpoczęciem wyprawy.

Z bazy nad zatoką McMurdo wyruszył w kierunku bieguna 2 listopada 1911 roku - zaledwie 12 dni po tym, jak Amundsen opuścił swoją. Ekspedycja składała się z 20 mężczyzn, 19 kuców, 4 sań i 30 psów. Nie było mowy o tym, by psy dotarły aż do bieguna. Miały pociągnąć żywność do magazynów zakładanych po drodze, a następnie wrócić do bazy. Polarnicy zabrali też dwa pojazdy samobieżne, by przez pewien czas transportowały najcięższe zapasy, po czym cofnęły się do obozu.

Czy Scott liczył, że kuce pozwolą mu osiągnąć biegun? Z pewnością nie, wiedział bowiem, jakie góry będzie musiał pokonać. Co zatem zamierzał? Mówił o „wspaniałym uczuciu, jakiego doznają ludzie, którzy wielkim wysiłkiem stawiają czoło trudnościom, cierpieniom i niebezpieczeństwom". *Manhauling*, czyli ciągnięcie przez człowieka, oto technika, której ostatecznie zawierzył Scott, pragnąc zdobyć biegun południowy.

* Patrz mapa na str. 451.

Polarnicy mieli sami ciągnąć sanie, niczym przewoźnicy na Woldze. Zdjęcie, zrobione przez Scotta i ukazujące jego towarzyszy zaprzężonych do przeladowanych sań, wywołuje wstrząsające wrażenie. „Ludzie ci przecierali szlak potęgą swej woli”. W ten sposób właśnie dotarli do bieguna. Ale po Amundsenie i zginęli w drodze powrotnej.

W przeciwieństwie do Norwega, który opracował precyzyjny plan, Scott z pewnością nie wyobrażał sobie zbyt dokładnie, jaki będzie przebieg wyprawy, a zwłaszcza jak wykorzysta różne środki transportu.

A te niezbyt dobrze się sprawdziły, po części ze względu na nieprzychylność otoczenia. W ówczesnej epoce silniki spalinowe z zapłonem iskrowym nie były przygotowane do tego, by pracować w temperaturze -30°C . Trzy dni po wyruszeniu z bazy trzeba było porzucić pojazdy, gdyż wytopiły się panewki. Rozpętała się wyjątkowo gwałtowna zawieja śnieżna, przybywało śniegu, a kuce z trudem posuwały się do przodu w mocno zróżnicowanym terenie, wśród lodowych bloków. Po 15 listopada polarnicy musieli zabić kilka z nich, ponieważ połamały nogi.

Wiatr wiał coraz silniej, szalała zamieć, gdy 5 grudnia wyprawa dotarła do Lodowca Beardmore'a. Mimo niepokoju („Gdzie jest teraz Amundsen?”), Scott zarządził kilka dni odpoczynku. Lodowiec okazał się nie do pokonania dla kuców. 9 grudnia zabito ostatnie, a ich mięso złożono w lodzie w miejscu nazwanym Obozem Rzeźników.

12 grudnia Scott odesłał do bazy część uczestników i wszystkie psy. W dalszą drogę ruszyło tylko 11 mężczyzn, ciągnących trzy sanie, każde z 270 kilogramami ładunku.

21 grudnia trzech kolejni polarnicy udali się w drogę powrotną, a 4 stycznia - następni trzech. Scott kontynuował marsz na biegun z jedną parą sań i czterema towarzyszami. Byli to: doktor Edward Wilson, 39 lat, który brał już wcześniej udział w próbie zdobycia bieguna wraz z Sha-ckletonem, Edgar Evans, 37 lat, oficer marynarki (nie należy go mylić z kapitanem marynarki Evansem, wchodzącym w skład grupy odesłanej 4 stycznia), Henry Bowers, 28 lat, oraz Lawrence Oates, 32 lata, kapitan kawalerii, odpowiedzialny za kuce. Do bieguna pozostało już tylko (albo jeszcze) 240 kilometrów. Zapasów żywności było wystarczająco dużo, by dotrzeć do celu i wrócić do pierwszego magazynu z jedzeniem. Co jednak robił teraz Amundsen? Pytanie to wywoływało bolesny ucisk serca.

Pogoda się poprawiła, znacznie polepszyła się widoczność. Scott

i jego towarzysze przestali się zastanawiać nad losem rywala, gdy dostrzegli nieco na wschód ślady na śniegu, równoległe do ich własnych. „Ostatnie etapy przemierzaliśmy w ponurej ciszy”. 16 stycznia zauważyli wzgórek pozostawiony przez Norwegów. Dwa dni później, 18 stycznia, na samym biegunie ujrzeni ciemny namiot. Scott wziął do ręki dwa listy. Otworzył zaadresowany do niego: „Drogi kapitanie Scott, będzie pan z pewnością pierwszą osobą, która odwiedzi to miejsce po nas. Proszę powiedzieć królowi Norwegii, że nam się udało. Dotarliśmy do bieguna 16 grudnia 1911 roku”.

Anglicy ruszyli w drogę powrotną następnego dnia. „Walka będzie rozpaczliwa - zapisał Scott w swym dzienniku. - Zastanawiam się, czy ją wytrzymamy”. Rozpaczliwa walka... Czytając po raz wtóry dziennik Scotta, analizując bliżej jego postępowanie, doznaję wrażenia - być może niesłusznie, ale nie mogę się przed tym oprzeć - że od chwili, gdy dowiedział się, iż Amundsen również zamierza zdobyć biegun, nie wierzył w pełni w sukces swojego przedsięwzięcia. A w każdym razie nie miał w sobie niezłomnej wiary, która stanowiła jeden z czynników powodzenia Norwega. Pozostałymi były, rzecz jasna, drobiazgowo przygotowanie ekspedycji i dogłębna wiedza na temat zastosowania oraz możliwości psich zaprzęgów.

Droga cierniowa - oto słowa, które najlepiej określają marsz Scotta i jego towarzyszy na północ. Tak jak w najtrudniejszym etapie docierania do bieguna, również w drodze powrotnej Anglicy mieli przeciwko sobie pogodę. Wiatr, silny mróz oraz opady śniegu spowalniały marsz, dlatego też zdecydowali wspólnie o zmniejszeniu swoich dziennych racji żywności, by zdołać dotrzeć do magazynu zapasów. Te na wpeł głodowe porcje sprawiały, że polarnicy mieli coraz mniej siły i posuwali się do przodu jeszcze wolniej. Evans, straciwszy nadzieję, zaczął zostawać w tyle. Upadł, wydawało się, że doznał szoku. Potem upadał jeszcze kilkakrotnie. Zmarł 17 lutego, podczas schodzenia z Lodowca Beardmore'a. Nieco później Oates, kapitan kawalerii, wysoki i krzepki, odmroził dłonie i stopy. Za-przężeni do sań, pokonywali teraz średnio 10 kilometrów dziennie. W pierwszym magazynie żywności, do którego doszli, znaleźli puste bańki. Nafta wyciekła, czy też zapomniano je napełnić? Scott polecił doktorowi Wilsonowi, by rozdał Bowersowi, Oatesowi i jemu samemu pigułki opium. Dla siebie Wilson zachował morfinę. Jeśli cierpienie stanie się naprawdę nie do zniesienia, lepiej będzie się nie obudzić. „Walka

będzie rozpaczliwa". 16 lub 17 marca (Scott zapomniał zanotować datę, opisując to wydarzenie) Oates poprosił, by go zostawić. „Nigdy” - odparł Scott. Ustawiono namiot, mężczyźni położyli się obok siebie w śpiworach. Jak się wydaje, nie skorzystali z opium. Rankiem Oates po-dźwignął się z trudem, zgięty w pół. Jego towarzysze ledwie usłyszeli jego szept:

- Wychodzę. Być może pobędę nieco dłużej na zewnątrz. Odchylił nieco poły namiotu i wysunął się niezgrabnie. Wokół szalała śnieżycą. Zniknął na zawsze.

19 marca Scott obliczył, że pozostało im już tylko 27 kilometrów do magazynu nazwanego *One ton depot*. Trzy dni marszu. Tego dnia zdołał jednak przejść zaledwie siedem kilometrów. Dzień później byli zatem 20 kilometrów od *One ton depot* i tylko 120 kilometrów od bazy. Przez kolejne dni nie ruszyli jednak z miejsca, uwięzieni w namiocie. „Przez cały czas - napisał Scott - jesteśmy gotowi do drogi do magazynu, ale na zewnątrz nadal gęste tumany śniegu wzbijane przez gwałtowny wiatr. Teraz musimy pozbyć się wszelkiej nadziei. Będziemy czekać do samego końca, ale stopniowo coraz bardziej słabniemy. Śmierć nie może już być daleko. To straszne, nie mogę już więcej pisać”. I podpis: Robert Scott. A poniżej postscriptum: „Na miłość boską, zaopiekujcie się naszymi bliskimi”. Data: 29 marca 1912 roku.

Grupa odesłana przez Scotta 21 grudnia, dowodzona przez niejakiego Atkinsona, bez większych trudności dotarła do bazy 28 stycznia. Polarnicy, którzy ruszyli w drogę powrotną 4 stycznia 1912 roku, mieli mniej szczęścia. Stojący na ich czele kapitan marynarki Evans, cierpiący na szkorbut i niebędący w stanie iść dalej, błagał swych towarzyszy, by go porzucili. Ciągnęli go osiem dni. Dowlekli się w końcu do obozu 16 marca, doczekawszy się wcześniej pomocy ze strony Atkinsona. Na zebraniu, które odbyło się następnego dnia, zdecydowano, że grupę Scotta należy uznać za straconą.

- Ale wiosną rozpoczniemy poszukiwania - postanowił Atkinson.

Opuścił on obóz 30 września wraz z ośmioma innymi mężczyznami i siedmioma mulicami, wytresowanymi wcześniej tak, by ciągnęły sanie. 11 listopada 1912 roku ekipa ta dotarła do *One ton depot*. „Idąc prosto na południe od tego magazynu, po dwudziestu kilometrach dostrzeżliśmy

namiot. W części zasypany śniegiem, przypominał kopiec. Wewnątrz odkryliśmy ciała kapitana Scotta, doktora Wilsona i porucznika Bowersa. Dziennik dowódcy objaśniał tragiczny koniec wyprawy". Poza dziennikiem Atkinson znalazł w namiocie 12 listów napisanych przez Scotta kilka dni przed śmiercią. Były przeznaczone dla żony i kilku przyjaciół, ale znalazło się wśród nich również przesłanie do narodu brytyjskiego: „Jeśli o mnie chodzi, nie żałuję, że zorganizowaliśmy tę ekspedycję... Oddaliśmy życie w imię wielkości naszej ojczyzny. Proszę rodaków, by ci, których byliśmy podporą, nie żyli w opuszczeniu. Gdybym przeżył, przekazałbym wam opowieść ukazującą odwagę, wytrzymałość i dzielność moich towarzyszy. Te krótkie notatki i nasze ciała muszą zastąpić tę relację".

Dziennik Scotta opublikowała cała europejska i amerykańska prasa. Przeczytałem go jako dziecko tuż po pierwszej wojnie światowej i pamiętam, do jakiego stopnia mnie poruszył. Odwaga przegranego zawsze bardziej wzrusza niż śmiały czyn zwycięzcy.

6

Katastrofa „Italii”

Po zdobyciu bieguna południowego Roald Amundsen zarobił dużo pieniędzy. Za sam skrótowy opis wyprawy, przekazany telegraficznie z Hobart na Tasmanii do londyńskiego „Daily Chronicle”, otrzymał równowartość 50 000 franków w złocie. Później prawa autorskie do tekstów, honoraria za wykłady i prawa do reprodukcji zdjęć przyniosły mu tyle, że mógł pokryć wszystkie swoje wydatki i przygotować następne ekspedycje. W swoim kraju stał się bohaterem narodowym. Czego chcieć więcej?

Jak to czego? Zdobycia bieguna północnego. Został już co prawda zdobyty, ale żaden człowiek na świecie nie stał jeszcze na obu biegunach.

A zatem miałyby osiągnąć biegun północny z psim zaprzęgiem? Amundsen okazał się mistrzem tej techniki, ale był nim również Peary. Norweg pragnął dokonać czegoś wyjątkowego - zamierzał udać się na biegun północny statkiem.

Wiedział, tak jak wszyscy, że na biegunie nie ma otwartego morza, gdyż zaślania je pokrywa lodowa.

- Można jednak popłynąć statkiem, jeśli nie na sam biegun, to dość blisko niego, dryfując wraz z pokrywą lodową, a następnie dotrzeć do celu saniami ciągniętymi przez psy.

Łatwo rozpoznać ten plan. Dokładnie taki sam próbował zrealizować Nansen na pokładzie „Frama” w latach 1893-1896. Jak pamiętamy, po dwóch kolejnych zimach spędzonych w Arktyce statek, dryfujący wraz z pokrywą lodową, nie zdołał zbliżyć się do bieguna na odległość mniejszą niż 500 kilometrów. Amundsen sądził, że uda mu się zrobić to lepiej:

- Postaram się dryfować wraz z pokrywą lodową równoległe do szlaku Nansena, ale około 240 mil dalej na wschód, począwszy od miejsca usytuowanego na północny wschód od Wysp Nowosyberyjskich.

W czasach świetności „Fram” był statkiem doskonale nadającym się do tego typu żeglugi. Było to jednak wiele lat wcześniej. Jego kadłub wytrzymał wówczas silny napór pokrywy lodowej dzięki kształtowi przypominającemu połowę przeciętego wzdłuż jaja, grubości sięgającej 80 centymetrów, podwójnemu ozebrowaniu, ukośnym delfinbomom, dziobowi, piętce i osłonom z metalu. Statek został jednak pokonany przez miniaturowego wroga - świdraki okrętowe, obecne w ciepłych morzach. Aby wrócić do Norwegii, „Fram” musiał przepłynąć Kanał Pa-namski. A gdy docierał do celu podróży, przeciekał niczym sito.

- Zlecę budowę statku lepszego niż „Fram” - oznajmił Amundsen.

Złożył zamówienie w stoczni Jansens w Asher, niedaleko Christianii. Powstała „Maud” - dwa maszty, 37 metrów długości, 12 metrów szerokości, kadłub niczym połowa jaja, tak jak „Fram”, 800 ton wyporności, wyposażona dodatkowo w silnik o mocy 240 koni mechanicznych. Sześć kajut i salon. Uzgodniono cenę - 150 000 koron. Był jednak 1917 rok, trwała wojna. Dwukrotnie wzrosły ceny żelaza, brązu, miedzi, odlewów, płótna, lin, przyrządów nawigacyjnych i sprzętu do badań naukowych. Aby wejść w posiadanie statku, Amundsen musiał zapłacić kolejne 150 000 koron. Poza „Maud” nie miał już nic. Podczas wodowania w dziobnicę uderzyła - zamiast butelki szampana - bryłka lodu.

Amundsen skończył właśnie 46 lat. Widzieliśmy wcześniej, z jaką precyzją opracowywał projekt zdobycia bieguna południowego. Jak się wydaje, zyskał tym przychylność losu. Teraz kilkakrotnie zmieniał

plany - nie dlatego, że stał się nie zrównoważony czy niezdecydowany, po prostu wydarzenia przestały poddawać się jego woli.

16 lipca 1918 roku „Maud” wypłynęła z Tromsø. Skierowała się na północ, najpierw wzdłuż wybrzeży Norwegii, później Rosji. 26 sierpnia znalazła się na Morzu Karskim, a 13 września utkwiała w lodzie koło przylądka Czeluskin, czyli wysuniętego najdalej na północ punktu Azji. Amundsen zadecydował:

- Tutaj przezimujemy.

Na pokładzie statku znajdowało się ośmiu mężczyzn, w tym Hanssen, Rønne, Sundbkeek i Wisting, towarzysze z „Frama”. Amundsen nazwał miejsce, w którym się zatrzymali, Port Maud. Czy mieli już zacząć dryfować wraz z pokrywą lodową ku biegunowi? Jeszcze nie, powinni dotrzeć wyżej, ale Amundsen wydawał się nie spieszyć. Na stałym lądzie polarnicy wybudowali baraki dla psów. A obok - obserwatorium, w którym umieścili wiele przyrządów rejestrujących. Poświęcili się różnym pomiarom i obserwacjom, by czas im się nie dłużył. Zimowanie przebiegło bez problemu. Żywili się konserwami oraz świeżym mięsem reniferów i niedźwiedzi - nie zapominajmy, że „Maud” została uwięziona blisko stałego lądu, uczestnicy wyprawy mogli więc oddawać się polowaniom. Kajuty były dobrze ogrzane i wyposażone w oświetlenie elektryczne (silnik ze statku dostarczał prąd), a za rozrywkę służyły książki i filmy.

Wraz z wiosną powróciły w kwietniu światło, słońce i ciepło. Kilku polarników wyruszyło saniami na rekonesans połączony z badaniami geograficznymi. W tym czasie Amundsen poświęcał trzy godziny dziennie na marsz. O godzinie 20.30 wszyscy obecni na pokładzie musieli znaleźć się w łóżku. Amundsen gasił światło we wszystkich kajutach, wykorzystując w tym celu wyłącznik umieszczony przy swoich drzwiach. Jak widać, nie miało to wiele wspólnego z rozkładem dnia z podróży w poszukiwaniu Przejścia Północno-Zachodniego, niepodlegającym żadnym ograniczeniom.

Pewnego dnia polarnik przewrócił się na lodzie, tuż przy statku, zaatakowany przez niedźwiedzia. Znieruchomiał, udając martwego. Pojawił się Jacob, jego pies-maskotka, i odwrócił uwagę napastnika. W tym czasie Amundsen zdołał się podnieść, schronić na okręcie i zaalarmować pozostałych członków wyprawy. Zastrzelono niedźwiedzia, ale Amundsen miał mocno poraniony pośladek, który jednak szybko zagoił.

Był 12 września 1919 roku - zbliżała się jesień. Amundsen nie

chciał pozostawać dłużej w tym samym miejscu. Pragnął dryfować wraz z pokrywą lodową, ale bardziej na północy. Dynamitem roz-kruszono lód wokół „Maud”. Ku rozczarowaniu polarników prąd poniósł statek na południe. Morze zamarzło, gdy znajdował się na północny zachód od Półwyspu Czukockiego, dużo dalej na południe (i na wschód) niż poprzednio. Manewr się nie udał. Amundsen stwierdził beznamiętnie:

- Musimy znów przezimować. Tutaj.

Peter Tessem, czterdziestodwuletni członek nowej części załogi, oszalał. Nie zachowywał się jak szaleniec, ale koniecznie chciał wrócić do Norwegii, odmawiał wykonywania pracy, jednym słowem - ogłosił bunt. Przyczyny należało z pewnością szukać w życiu na odludziu. Jak rozwiązać ten problem? Amundsen zdecydował się w końcu odesłać Tessema, którego obecność mogła bardzo źle wpłynąć na morale pozostałych uczestników wyprawy.

- Zgoda, możesz wyjechać. Ale nie sam, zginąłbyś. Będzie ci towarzyszył Knudsen.

Amundsen dał obu polarnikom psi zaprzęg, sanie oraz zapasy żywności i ropy na rok. Życzył im dobrej podróży. Dużo później dowiedział się, że Tessem i Knudsen zmarli z samotności i głodu, niedaleko ujścia Jeniseju, po przebyciu ponad 3000 kilometrów.

W ciągu zimy pojawiali się Czukczowie, przywożąc badaczom polarnym świeże mięso renifera, skóry lisów i wiewiórek oraz mamucie kły. Otrzymywali w zamian tytoń, cukier i herbatę. Pewnego dnia przybyło też kilku Rosjan, a później następni.

- Co tutaj robicie? - zapytał Amundsen.
- Jesteśmy myśliwymi, traperami.
- Od kiedy?
- Od zawsze.

Byli to potomkowie zesłańców politycznych z czasów caratu. Niewiele wiedzieli o rewolucji październikowej. Europejska część Rosji leżała tak daleko...

Wiosną 1920 roku Amundsen przebył na saniach 600 kilometrów, by dotrzeć do syberyjskiego Anadyru, gdzie znajdował się telegraf. Wysłał wiadomość, która przez Nome na Alasce trafiła do Norwegii: „Napotkaliśmy przeszkody, przez które straciliśmy dwa lata”. W całym kraju doznano rozczarowania:

- Jak to? Amundsen nie dryfuje na biegun wraz z pokrywą lodową?

Była to druga nieudana próba. Na początku 1920 roku Amundsen oznajmił, że będzie podejmował kolejne, aż do skutku.

- Wcześniej jednak musimy uzupełnić zapasy.

Na początku czerwca „Maud”, znów uwolniona z lodu za pomocą dynamitu, skierowała się ku Cieśninie Beringa, przepłynęła ją i zarzuciła kotwicę w Nome. Zamiast udać się na biegun, Amundsen pokonał Przejście Północno-Wschodnie, otwarte 41 lat wcześniej przez Norden-skiöldla. Niewielkie miasteczko na Alasce przyjęło polarników z wszelkimi honorami. Na gratulacje Amundsen odpowiadał z posępnym wyrazem twarzy, że myśli tylko o jednym - pragnie wypłynąć i ponownie dryfować wraz z pokrywą lodową, zaczynając jednak z miejsca położonego jeszcze dalej na północ. Na początku sierpnia na „Maud” podniesiono kotwicę i skierowano się ku północno-wschodniemu krańcowi Azji. Pech nadal jednak prześladował Amundsena. Tuż za przylądkiem Sierdce-Kamień złamała się na mieliźnie śruba napędowa. W tych szerokościach geograficznych nie jest łatwo płynąć wyłącznie pod żaglami. Wiatr zepchnął „Maud” ku brzegowi - cudem uniknięto prawdziwej katastrofy. Zdołano rzucić kotwicę przy brzegu Półwyspu Czukockiego, kilkaset metrów od Cieśniny Beringa! A zatem trzecia porażka. Amundsen z jeszcze bardziej zasepioną twarzą zdecydował:

- Zimujemy tutaj.

Co mogli innego zrobić? Dla załogi „Maud” zimowanie w regionie okołobiegunowym stało się - w pewnym sensie - rutyną. Znowu pojawiali się tubylcy, proponujący swoje towary. Później nastąpiła polarna ciemność. Wiosną nikt nie wspominał już o dryfowaniu w stronę bieguna. Wszyscy marzyli po prostu o tym, by statek zdołał wypłynąć na morze. Udało się to po kilku naprawach. Tym razem Amundsen skierował się do Seattle, najbliższego portu w Stanach Zjednoczonych. Tam umieszczono „Maud” w suchym doku.

- Proszę nadzorować prace - powiedział Amundsen do Wistinga. - Ja spróbuję poszukać wsparcia.

Inaczej mówiąc, pieniędzy, gdyż fundusze były już zupełnie na wykończeniu, a należało pokryć koszty naprawy statku i wypłacić załodze przynajmniej część zaległego uposażenia. Amundsen udał się niemal incognito do Norwegii, spotkał się z Nansenem i opowiedział mu o swoich

poczynaniach. Żaden z nich nie wspomniał później ani słowem o tej rozmowie. Amundsen nie ukrywał natomiast, że w lutym 1922 roku pojechał do Londynu na konsultację medyczną. Oto diagnoza lekarza:

- Pańskie serce jest osłabione. Od tej pory koniec z wyprawami polarnymi. Musi pan unikać gwałtownego wysiłku i męczących zajęć. Jeśli się pan nie zastosuje, nie daję panu więcej niż dziewięć miesięcy życia.

8 sierpnia 1922 roku „Maud”, uwięziona w pokrywie lodowej niedaleko Wyspy Harald, na wschód od Wyspy Wrangla, zaczęła dryfować wraz z lodem. Nareszcie! Dryfowanie miało potrwać trzy lata, do 1925 roku. Nareszcie! Amundsena nie było jednak wtedy na pokładzie statku.

Przebywał w Wainwright, eskimoskiej wiosce na północnym wybrzeżu Alaski, 100 mil od przylądka Barrow. Mając za towarzysza lotnika nazwiskiem Omdal i pomoc ze strony Eskimosów, przeniósł ze szku-nera olbrzymią skrzynię, w której znajdował się samolot ze złożonymi skrzydłami. Samolotem tym zamierzał przelecieć nad biegunem.

Porzucił dryfującą „Maud”, przekazując dowództwo Haraldowi Ul-rikowi Sverdrupowi, gdyż przestał wierzyć w powodzenie tego przedsięwzięcia. Samolot - oto idealny środek transportu, by osiągnąć biegun! Amundsen nie będzie mógł tam wylądować, to pewne. Choć dotarł pieszo na biegun południowy, nie dokona tego samego na biegunie północnym, tak jak zrobił to Peary, ale nad nim przeleci. Czy dokonanie to będzie miało tę samą wartość? Bez wątplenia nie. I w głębi duszy Amundsen o tym wiedział. Nie mógł jednak pozbyć się obsesyjnego pragnienia zdobycia bieguna północnego, a ponadto zbyt dużo już o tym mówił.

Oficjalnym celem wyprawy było równoczesne wykorzystanie „Maud” i samolotu dla „zbadań z morza i powietrza [...] magnetyzmu ziemskiego i elektryczności atmosferycznej”. Amundsen uzyskał nawet zlecenie z Carnegie Institut z Waszyngtonu. W istocie jednak chciał uwolnić się od swojej obsesji. Norwescy przyjaciele wyłożyli pieniądze, a stocznia w Seattle zgodziła się odroczyć zapłatę do powrotu z wyprawy.

Samolot wyladowywano ze szkunera, a następnie montowano na lądzie. Wybudowano nawet hangar. Nie miał to być pierwszy lot dla człowieka, któremu angielski lekarz zabronił wszelkich wyczerpujących zajęć. Pięć miesięcy wcześniej Amundsen kupił Junkersa, który nieco

wcześniej pobił rekord świata, utrzymując się 27 godzin w powietrzu. Zaczął trenować z Omdalem, by przygotować się do wielkiej ekspedycji polarnej.

- Dla uzyskania wprawy polecimy z Nowego Jorku do Seattle nad Wielkimi Jeziorami i Górami Skalistymi.

Pech nadal stał jednak na jego drodze. Gdy znajdowali się nad Pensylwanią, zepsuł się silnik. Musieli natychmiast lądować i samolot się rozbił. Obaj lotnicy wydostali się wszakże ze szczątków cali i zdrowi. Która to już porażka w drodze na biegun północny?

- Spróbuję jeszcze raz - powiedział Amundsen.

Firma Junkers obiecała dostarczyć w jak najkrótszym czasie bliźniaczą maszynę. To właśnie tym samolotem zajmował się teraz z taką troską. Uzgodniono, że lot nad biegunem odbędzie się wiosną 1923 roku. Amundsen musiał jeszcze raz wykazać się cierpliwością.

Niepokoił się jednak, co dzieje się z „Maud”, dryfującą wśród lodów, z załogą, którą wysłał, sam nie uczestnicząc w wyprawie. Być może nawet odczuwał wyrzuty sumienia.

- Chciałbym wiedzieć, gdzie jest „Maud”.

Na statku był nadajnik radiowy, za pomocą którego przekazywano informacje. W Nome, gdzie spędził część zimy 1922-1923, Amundsen czytał gazety. „Wieści z *Maud* są dobre - zapisał w dzienniku. - Dryfowanie jest powolne, ale przesunęło się nieco dalej na północ”. Tak naprawdę statek, tkwiący w pokrywie lodowej, będzie krążył w kółko.

Amundsen wrócił do Wainwright. Junkers, nazwany „Elisabeth”, do którego przymocowano płozy, by ułatwić lądowanie na lodzie, był już gotowy do pierwszej próby w warunkach polarnych. Z niezbyt dobrze znanych przyczyn - awaria silnika? brak równowagi spowodowany dodaniem płóz? - lot trwał zaledwie 15 minut. Amundsen i Omdal musieli wylądować, podwozie uległo zmiżdżeniu, a kabina rozpadła się na dwie części. Obaj lotnicy wyszli z tej katastrofy cało, ale samolot nie nadawał się już do użytku.

Poniósłszy całkowitą porażkę, Amundsen wyjechał do Norwegii. Spotkał się tam z tak nieprzychylnym przyjęciem („Przestraszył się i upozorował wypadek, by nie musieć lecieć nad pokrywą lodową”), że po kilku dniach zaczął opuszczać dom wyłącznie w ciemnych okularach i ze sztuczną brodą. Tonął w długach.

- Spróbuję jeszcze raz.

Bardzo jest prawdopodobne, że nie wszyscy wielbiciele się odwrócili. Dowodem może być to, że gdy po przybyciu do Stanów Zjednoczonych dał szereg wykładów, nikt go nie obrzucał wrogimi okrzykami - wszyscy go słuchali. Zebrał nieco pieniędzy, ale był już winien załozce „Maud” uposażenia za dwa lata. Chciał też kupić dwa samoloty firmy Dornier. Nie poradziłby sobie z tym, gdyby nie spotkał wówczas amerykańskiego miliardera, Lincolna Ellswortha.

- Aby dotrzeć do bieguna - powiedział mu Amundsen - potrzebuję dwóch samolotów. Jeśli jeden się rozbije, skorzystam z drugiego. Myślę o hydroplanach Dornier Wal.

- Ile pan potrzebuje, by nie mieć więcej problemów finansowych?

- Co najmniej 80 000 dolarów.

- Dam panu 85 000 dolarów pod dwoma warunkami. Zakończy pan wyprawę „Maud”, która nie ma szans powodzenia. I ja polecę z panem nad biegunem. Pan na pokładzie jednego, a ja - drugiego samolotu.

Amundsen zastanawiał się przez dwa dni i wyraził zgodę. Następnie wyjechał do Norwegii, by poczynić niezbędne przygotowania.

Bardzo szybko stało się jasne, że 85 000 dolarów Ellswortha nie wystarczy, by pokryć koszty. Norwedzy jednak znów zaczęli mieć nadzieję, że ich słynny rodak odniesie sukces. Za namową Norweskiego Towarzystwa Lotniczego rząd wydał zarządowi poczty zezwolenie na wydrukowanie - na użytek kolekcjonerów - serii sześciu znaczków. Znalazł się na nich biały niedźwiedź unoszący głowę ku lecącemu samolotowi. Znaczki miały być ostemplowane na biegunie północnym. Seria cieszyła się zainteresowaniem, a z emisji uzyskano dochód wynoszący 225 000 koron. Skończyły się kłopoty finansowe Amundsena.

Dobrze nam znany „Fram” i przerobiony wielorybnik „Hobby” opuściły 9 kwietnia 1925 roku Tromsø w północnej Norwegii. Każdy z nich miał na pokładzie jeden hydroplan. Jako bazę wylotową Amundsen i Ellsworth wybrali wyspę Danskoya na Spitsbergenie, oddaloną od bieguna o 1665 kilometrów. Gdy tam dopłynęli, zaczęli montować samoloty, zarejestrowane jako N.24 i N.25. Było 13° mrozu. Amundsen utworzył dwie załogi:

- Ja znajdę się na pokładzie N.25 jako obserwator. Pilotem bę-

dzie Riiser-Larsen, a mechanikiem - Feucht. Ellsworth wsiądzcie do N.24 z Dietrichsonem jako pilotem i Omdalem jako mechanikiem.

Dzisiaj pasażerowie linii Paryż-Tokio przelatają nad biegunem równie wygodnie jak nad wszelkimi innymi miejscami na kuli ziemskiej. W 1925 roku samoloty nie wznosiły się aż tak wysoko, a ponadto nie były zamykane. Lotnicy włożyli zatem futrzane czapki, swetry z wielbłądziej wełny, kurtki z foczej skóry, rękawice podszyte baraním futrem, skórzane spodnie i podbite futrem wysokie buty. Na wszelki wypadek zapakowali narty, sanie, namioty, śpiwory, składane łodzie (każda ważyła 11 kilogramów), pociski dymne, a także anilinę, która - rzucona na śnieg - pokazywała drogę zagubionego samolotu. Wzięli też wszystkie niezbędne przyrządy nawigacyjne. Idąc za radą specjalistów, Amundsen polecił owinąć wszystkie przewody w obu samolotach płótnem i filcem. Do układu chłodzenia wiano mieszankę, której 60 procent stanowiła woda, a 40 procent - gliceryna. Specjalny olej, zamarzający dopiero przy -40°C , pokrywał wszystkie elementy układu sterowania. Plan przewidywał lot tam i z powrotem bez lądowania, czyli 2500 kilometrów w ciągu 20 godzin.

21 maja 1925 roku mróz nieco zelżał. Załadowano oba hydroplany. O godzinie 17.10 ruszył jako pierwszy N.25. Skierował się ku środkowej części sąsiedniego fiordu i wzbił się w powietrze. Wydawał się ciężki, ale w końcu nabrał wysokości. N.24 poleciał tuż za nim. Następnego ranka wszystkie gazety w Europie i Ameryce Północnej zamieściły wiadomość: „Oba samoloty oddaliły się, jeden obok drugiego, na północ”.

O pierwszej rano 22 maja minęło osiem godzin lotu. Pokonano dopiero 1000 kilometrów, co oznaczało, że do bieguna pozostało jeszcze 250 kilometrów. A zużyto już ponad połowę zapasów paliwa. Zbyt dużo. Nagle, w tym samym momencie, silniki obu maszyn zaczęły strzelać. Foki, jedyni widzowie, przyglądały się, jak dwa samoloty siadają na powierzchni lodu, na której gdzieniegdzie dały się zauważyć niewielkie tafle niezamarzniętej wody. N.24 - maszyna Ellwortha - zbyt długo nie mógł się zatrzymać i uderzył z wielką siłą w dużą bryłę lodową. Najpierw opadła przednia część, a następnie cały samolot osunął się na bok. Wydostali się z niego trzej lotnicy i zaczęli obchodzić wokół miejsca wypadku. A później dali znak w kierunku N.25 - awaria jest poważna, N.24 nie nadaje się już do użytku.

Co robić dalej? W żadnym z samolotów nie było nadajnika radiowego.

- Jest tylko jedno rozwiązanie - powiedział Amundsen. - Wszyscy wsiadamy do N.25 i spróbujemy wystartować.

Udało się to po 24 dniach.

Istnieje dziś kilka typów samolotów, które mogą startować niemal pionowo. W 1925 roku potrzebny był pas startowy lub lustro wody. Sześciu mężczyzn stłoczonych na pokładzie N.25 próbowało 20 razy rozpuścić hydroplan na polu lodowym, wśród brył lodu i niewielkich jezior. Bez skutku.

- Tylko marnujemy paliwo - powiedział Amundsen - i ryzykujemy zniszczenie maszyny. Powinniśmy przygotować pas startowy. Ślizgawkę, mającą 500 metrów długości.

Uczestnicy wyprawy mieli do dyspozycji następujące narzędzia: siekierę, dwie łopaty, bagnet i trzy noże. Plan wydawał się niedorzeczny.

- Zabieramy się do pracy. Im wcześniej zaczniemy, tym lepiej.

Potrzebowali na to 24 dni. Później trudno im było wytłumaczyć, jak - posługując się siekierą, dwiema łopatami, bagnetem i trzema nożami - poruszyli dziesiątki lub nawet setki ton lodu i śniegu. I to w sytuacji, gdy racje żywnościowe nie przekraczały 25 gramów dziennie.

- Dla ścisłości dodam, że pod koniec udało się nam zabić fokę, dwie gęsi polarne i kilka nużyków.

W tym czasie na wyspie Dansk0ya panował niepokój. Odplywały stamtąd patrolowe parowce, a znajdujący się na ich pokładzie dziennikarze przekazywali telegraficznie długie artykuły, rozpowszechniane następnie na całym świecie za pośrednictwem agencji prasowych: „Lodowe piekło pochłania także samoloty. Z każdym dniem zaginieni w pobliżu bieguna mają mniejsze szanse na przeżycie”. Nowa technika radiotelegrafii pozwalała skutecznie podtrzymywać napięcie. Rząd norweski wysłał kontrtorpedowiec i dwa hydroplany.

Tymczasem w świetle niekończącego się dnia polarnego wychudzeni rozbitkowie nadal przygotowywali pas startowy. Gdy 14 czerwca 1925 roku miał już 500 metrów długości, Amundsen zdecydował: „Próbujemy”. Cała szóstka znalazła się na pokładzie N.25. Aby zmniejszyć obciążenie, pozostawiono na lodzie cały sprzęt. O ósmej rano włączono silnik. Mały lodowy pas startowy wydawał się nie mieć końca. Wreszcie hydroplan wzbił się w powietrze.

O dwudziestej wodował w jednej z zatok u brzegów północno--wschodniego Spitsbergenu. Zbliżył się nieduży, dymiący statek polujący na fokę. Lotnicy przeczytali jego nazwę - „Sjöliv”. Gdy podpłynął jeszcze bliżej, wywiesił norweską flagę.

Amundsen i jego towarzysze weszli na pokład. „Sjöliv” zaczął holować hydroplan, ale morze stawało się coraz bardziej wzburzone i musiał zrezygnować. Żegnaj N.25.

4 lipca „Sjöliv” przycumował w Horten w pobliżu Oslo - dawnej Christiania. Niedoszłych zdobywców bieguna przyjęto entuzjastycznie. Aby wykazać zasadność wcześniejszej emisji znaczków pocztowych, rząd norweski spowodował, że w gazetach pojawiła się informacja, iż „rezultaty wyprawy mają istotne znaczenie dla poznania warunków meteorologicznych w regionie okołobiegunowym”. Kilka dni później Amundsen stwierdził w rozmowie prywatnej, że nie wierzy już w możliwość osiągnięcia bieguna samolotem.

- Mam inny pomysł.

Pułkownik Umberto Nobile, lat 40, dyrektor włoskich zakładów lotniczych, był niewysokim brunetem o energicznej twarzy, prostym nosie i głęboko osadzonych oczach. Gdy Amundsen - zaledwie dwa tygodnie po powrocie z Arktyki - dał mu znać, że chciałby porozmawiać o projekcie przelotu nad biegunem na pokładzie sterowca, pomysł od razu mu się spodobał. Spotkał się z polarnikiem w Oslo 25 lipca 1925 roku.

Ellsworth był skłonny wyłożyć 125 000 dolarów pod warunkiem -tak jak poprzednio - że stanie się uczestnikiem wyprawy. Część funduszy miał również przekazać norweski aeroklub.

- Jaki sterowiec może pan mi dostarczyć?

- W tej chwili nie mam żadnego, który nadawałby się na ten cel. Musiałbym jakiś przystosować.

- Wyprawa powinna się odbyć najpóźniej wiosną przyszłego roku.

Amundsen uważał, że jeśli będą zwlekać, fundatorzy mogą się zmniejszyć. A przede wszystkim nie mógł znieść myśli o porzuceniu na porażce hydroplanów. Nobile powiedział, że być może będzie mógł przygotować w podanym terminie średniej wielkości sterowiec, pozostający pod zarządem włoskiej marynarki. Był on półszkieletowy (powłoka z płótna, metalowy szkielet, kilka komór), miał 106 metrów długości i 18 500 me-

trów sześciennych pojemności - mniej więcej pięć razy mniej niż duże zeppelin. Jego napęd stanowiły trzy silniki firmy Maybach o łącznej mocy 735 koni mechanicznych. Każdy z nich umieszczono w gondoli z duraluminium. W środkowej, dużej gondoli podróżowała załoga.

Uzyskawszy zgodę włoskiego rządu, Nobile rozpoczął przygotowania. Zgodnie z ustaleniami wyprawą, której sposób finansowania już przedstawiłem, miał dowodzić Amundsen. Nobile został głównym pilotem sterowca. Ten zaś nazwano „Norge” - Norwegia. Uroczysta ceremonia, otwierająca wyprawę, odbyła się 29 marca 1926 roku w Rzymie w obecności Mussoliniego. Amundsen i jego towarzysze znajdowali się już wówczas w Ny Ålesund nad zatoką Kongsfjorden w zachodnim Spitsbergenie.

Specjaliści w dziedzinie aerostatyki, których Amundsen poprosił wcześniej o opinię, wykazywali duży pesymizm co do rezultatów planowanej ekspedycji.

- Balony nie nadają się do lotów w regionach polarnych, proszę sobie przypomnieć wyprawę Andréego. Obciążenie na tak dużej powierzchni obciąża niebezpiecznie sterowiec, który jest ponadto wrażliwy na najmniejsze zmiany temperatury i ciśnienia powietrza. Gdy musi lecieć poniżej mgły lub chmur, może narazić się na duże niebezpieczeństwo, gdy teren jest bardzo nierówny. A pan chce w drodze powrotnej znad bieguna przelecieć nad Alaską.

- Nawet jeśli mielibyśmy tylko 50 procent szans na sukces, polecimy - powiedział Amundsen.

Nobile był tego samego zdania. „Norge” opuścił Rzym 10 kwietnia 1926 roku. Nad zatokę Kongsfjorden przybył 7 maja, pokonawszy 7200 kilometrów. Sam lot trwał 100 godzin, ale sterowiec miał postoje w Londynie, Leningradzie - gdzie przyjęcie było szczególnie serdeczne - i Vadsö. W Ny Ålesund przygotowano dlań specjalny hangar. Ekipa Amundsena wzniosła okrzyki na cześć Włochów, odegrano też włoski i norweski hymn narodowy.

11 maja 1926 roku o godzinie 9.50 „Norge” wznosił się powoli w powietrze i skierował w stronę bieguna. Nadleciał samolot i pożegnał go ruchem skrzydeł. Zapamiętajmy nazwisko pilota - był nim kapitan korwety Richard E. Byrd z marynarki Stanów Zjednoczonych. Dzień wcześniej, 10 maja 1926 roku, przeleciał on na pokładzie swojego samolotu nad biegunem północnym. Wrócił jeszcze tego samego dnia.

Wyprawa „Norge” straciła zatem właściwy cel. Amundsen wydawał się jednak pragnąć bardziej niż kiedykolwiek wcześniej również znaleźć się nad biegunem.

„Norge” będzie potrzebował 13 godzin, by dotrzeć do bieguna przy średniej prędkości 80 kilometrów na godzinę, na różnej wysokości. Oto fragment dziennika pokładowego: „Przez mniej więcej godzinę pozostaliśmy na wysokości dwustu metrów. Z tak bliska mogliśmy dostrzec najmniejsze szczegóły zamrożonego morza. Widzieliśmy lisa polarnego, a nieco dalej pierwsze ślady niedźwiedzia - dwie lekko rozmazane linie, biegnące tuż obok siebie. Pojawił się pierwszy tor wodny, a później tu i tam kilka luster wody o nieregularnym kształcie, a w nich -białe ryby. Potem lustra wody zanikły, a lód stał się zwarty i jednolity”. W kabinie słoczyło się 10 mężczyzn. „W tym bałaganie i brudzie - zanotował jeszcze Nobile - Amundsen, z ogromnymi stopami w butach wyłożonych trawą, w getrach z tkaniny, z jakiej szyje się skafandry dla nurków, i biało-czerwonych rękawiczkach, wyróżniał się przez swą oryginalność”.

„Norge” przeleciał nad biegunem 12 maja o godzinie 1.30, obniżając lot do wysokości 200 metrów. Otworzono okienko i wyrzucono trzy flagi: amerykańską (na cześć Ellswortha), włoską i norweską. Chwilę po tej ceremonii była znów godzina 14.00 dnia 11 maja - ze względu na niemal natychmiastową zmianę strefy czasowej. Sterowiec kierował się wprost na Alaskę, zamierzano bowiem lądować w Nome.

Dalszy ciąg podróży był znacznie trudniejszy niż samo dotarcie do bieguna. Ruch śmigieł powodował rozpryskiwanie się bryłek lodu o powłokę i osłony silników, a na wszystkich metalowych częściach powstawało oblodzenie. Później pojawiła się gęsta mgła, która zmuszała do częstych zmian wysokości lotu.

Gdy „Norge” dotarł do wybrzeża Alaski, obecni na jego pokładzie dostrzegli Eskimosów, którzy stali nieruchomo, z uniesionymi głowami, przyglądając się sterowcowi z wyraźnym zdumieniem. Ten zaś musiał niedługo później wznieść się znacznie wyżej, by nie zderzyć się z górami. W ciągu 72 godzin Nobile nie odpoczywał dłużej niż dwie godziny. Wszyscy zaczęli się już nieco denerwować. Nie mieli łączności radiowej, wiał dość silny wiatr i tworzyły się kłęby gęstej mgły. Zdaniem Nobilego nie byli już zbyt daleko od celu, ale sterowiec błędził teraz pomiędzy wzgórzami. 14 maja o godzinie 13.30 rozpoznali miejsce, nad którym

przelatywali - był to Przylądek Księcia Walii. Gdy wiatr na chwilę ucichł, Amundsen dostrzegł osadę:

- To musi być Teller!

A zatem do Nome było około 100 kilometrów. Nobile wydał polecenia dotyczące lądowania.

- Wyciągnąć liny kotwiczne. Przygotować worki amortyzujące.

Silniki pracowały w zwolnionym tempie.

- Spuścić gaz!

Po pociągnięciu za liny wprawiające w ruch zawory, gaz zaczął się ulatniać. Sterowiec stopniowo obniżał lot. Zetknięcie z ziemią złagodziło wózek i opona umieszczona pod kabiną. Przybiegli Eskimosi i schwycili liny. „Norge” odbił się jeszcze o kilka metrów i stanął w miejscu. Wszyscy wysiedli, jeden po drugim.

Był to już najwyższy czas. Kadłub sterowca zaczął falować, a po chwili opadł na lewą stronę. Gondole silnikowe zniknęły pod powłoką. „Norge” nie nadawał się do użytku, ale wszyscy mówili: „Odnieśliśmy sukces”. Wszyscy, poza Amundsenem, który nie odezwał się ani słowem.

Po powrocie zorganizowano liczne spotkania i wykłady. Nobile i jego rodacy, którzy wraz z nim przelecieli nad biegunem, odbyli swojego rodzaju tournée propagandowe po Stanach Zjednoczonych. Amundsen, zaproszony do Japonii, miał tam cykl odczytów, a później następny - dla słuchaczy amerykańskich. Tak jak Nobile, opowiadał o podróży „Norge”, ale prywatnie nie ukrywał, że stracił zaufanie do sterowców.

- Aby w pełni bezpiecznie udać się na biegun, niezbędny jest hy droplan czterosilnikowy.

Myślał o następnej wyprawie, ale bez Nobilego. Uważał go za „py-szałkowego fantastę”. Włoch nie pozostawał mu dłużny. Mówił, że Norweg jest leniem, w trakcie ekspedycji nie wykazał się żadnym działaniem, a jej powodzenie zawdzięczano wyłącznie jemu, Nobilemu. Włoskie dzienniki opublikowały wynurzenia głównego pilota wyprawy. Polemika nabrała publicznego charakteru. Nobile - po locie nad biegun mianowany generałem - zdecydował, mając poparcie włoskiego rządu, że uda się na biegun innym sterowcem. Bez Amundsena.

„Italia”, mająca nieco ponad 100 metrów długości, była nową wersją „Norge”, ulepszoną - jak uważano - po doświadczeniach lotu „Norge”. Trzy silniki, o mocy 250 koni mechanicznych każdy, miały pozwolić

sterowcowi, przy dobrej pogodzie i maksymalnej prędkości obrotowej, rozwinąć prędkość 250 kilometrów na godzinę. Na pokładzie znalazło się 18 oficerów i członków załogi. Wszyscy byli specjalistami w swoich dziedzinach. Średnia wieku wynosiła 33 lata. Nobile miał 10 lat więcej. Plan wyprawy przewidywał, że po przelocie nad biegunem „Italia” wyląduje w jego pobliżu i pozostawi naukowców, którzy przez dość długi czas będą prowadzić obserwacje i badania naukowe. Sterowiec wróci po nich w ustalonym terminie. Nobile udał się do Nansena z prośbą o rady, a ten zgodził się ich udzielić. Zbudowano sanie, przygotowano kauczukowe bączki i specjalne ubrania, zebrano zapasy żywności. Pomyślano nawet o dmuchanej tratwie.

15 kwietnia 1928 roku „Italia” wyruszyła z Mediolanu ku Spitsbergenowi. Ucierpiawszy jednak w trakcie burzy, wylądowała w Jezierzycach niedaleko Słupska, gdzie pozostała do 3 maja. Następnie po trzydniowym locie znalazła się w punkcie docelowym, mając wcześniej jeszcze jeden postój w Vardsô nad Morzem Barentsa. „Citta di Milano”, niewielki parowiec marynarki włoskiej, zacumował w zatoce, by służyć polarnikom jako baza.

Po próbnym locie ku Nowej Ziemi (około 4000 kilometrów) „Italia” wystartowała ku biegunowi 23 maja 1928 roku o godzinie 4.28 rano. W wyprawie brało udział 16 mężczyzn. Sami Włosi, poza jednym Szwedem. Finn Malmgren, 33 latarniewysoki, krępy blondyn o jasnej karnacji, był wykładowcą meteorologii, specjalistą od prognoz pogody i znawcą klimatologii polarnej.

Sterowiec dotarł do bieguna 24 minuty po północy, czyli po 20 godzinach od wylotu z bazy. Nobile zatrzymał silniki, wziął do ręki dębowy krzyż poświęcony przez papieża, owinał go we włoską flagę i wyrzucił na lód.

- Kierunek południe. Wracamy do bazy.

Pojawiła się mgła, podniósł się gwałtowny wiatr. „Italia” leciała z prędkością równą zaledwie jednej trzeciej prędkości osiągananej w drodze do bieguna. Mocno zbaczała z kursu. Dało się odczuć - wzdłuż kadłuba, w środkowej kabinie, w obudowie silników, w korytarzu - „dziwną, dotychczas nieznaną wibrację”. Sterowiec wydawał się zataczać raz w prawo, raz w lewo.

Do katastrofy doszło 25 maja o godzinie 10.30, w odległości 300 kilometrów od Spitsbergenu. Przestał działać ster wysokości, zablokowany

przez kryształki lodu, a „Italia” zaczęła opadać w dół. Nobile zatrzymał silniki, aby zmniejszyć ryzyko pożaru i eksplozji (podobnie jak „Norge”, sterowiec ten był napełniony wodorem). Pasażerowie patrzyli, jak ląd zbliża się z zastraszającą szybkością. Próbując zmniejszyć siłę uderzenia, otworzyli drzwi i powyrzucali przez nie wszystko, co im wpadło pod rękę. Biaggi, radiotelegrafista, silny, krzepki brunet, chwycił niewielki zapasowy nadajnik-odbiornik. Nie wyrzucił go jednak, lecz przycisnął do piersi.

Zetknięcie z lodem było bardzo gwałtowne. Dwaj inżynierowie, Trosani i Ceccioni, a także główny mechanik Pomella znaleźli się poza kabiną. Jeden z nich, Ceccioni, złamał nogę. Podobny los spotkał jeszcze siedmiu uczestników wyprawy, w tym Nobilego, który również miał złamaną nogę, a ponadto zwichniętą rękę. Sterowiec, nagle o wiele lżejszy, uniosł się w powietrze, z sześcioma mężczyznami w zniszczonej kabinie. Nabral wysokość i zniknął we mgle, kierując się na wschód. Nikt nigdy już go nie zobaczył.

Dramat „Italii” opisano we wszystkich językach świata, w wielu książkach i niezliczonych artykułach prasowych. Teksty te wykazywały często bardzo duże rozbieżności, jeśli chodzi o warstwę faktograficzną. Relacje uczestników wydarzeń nie zawsze się pokrywały. Z różnych przyczyn niektórzy z nich woleli nie powiedzieć wszystkiego lub ukryć prawdę. Przedstawimy tu tylko te fakty, które po upływie czasu i opadnięciu emocji uznano za najpewniejsze.

Rozbitkowie znajdowali się na pokrywie lodowej. Wśród przedmiotów wyrzuconych ze sterowca były zapasy żywności, namiot i śpiwór. Postawiono namiot, ułożono w śpiworze Nobilego, który ucierpiał najbardziej w trakcie katastrofy. Miał on przy sobie małą suczkę, Titinę, która - jak się wydawało - dodawała mu otuchy. Nieco później w namiocie znalazł się również drugi ranny, ze złamaną nogą. Namiot ten był przeznaczony dla czterech osób, a musiał pomieścić dziewięć. Szukając żywności rozrzuconej wśród śniegu, znaleziono ciało głównego mechanika. Pomella zginął podczas zetknięcia się sterowca z ziemią. Wybudowano dla niego swego rodzaju mauzoleum z połamanych stalowych rur i strzępów płótna.

Rozbitkom udało się zgromadzić dość dużo żywności. Brakowało natomiast słodkiej wody, gdyż znajdowali się na zamrożonym morzu.

Ponieważ jednak mieli paliwo, roztopiali niedawno spadły śnieg, który stwardniał w kontakcie z lodem.

Pierwszej nocy spędzonej w namiocie poczuli, że pokrywą lodowa się porusza. Szybko zrozumieli, że dryfują. Wykorzystując zawartość odzyskanych balonów sygnalizacyjnych, pomalowali namiot na czerwono, by był bardziej widoczny.

Drugiego dnia Biaggi przygotował z resztek metalowych drutów antenę do swego małego nadajnika i zaczął nadawać: „SOS Italia! SOS Italia!”. Co dwie godziny powtarzał ten sygnał alarmowy. Nigdy nie udało się do końca wyjaśnić, dlaczego na „Citta di Milano” ani razu nie usłyszano tego wołania o pomoc. Sugerowano, że radiotelegrafści na tym statku zajmowali się przede wszystkim wysyłaniem wiadomości do swych bliskich we Włoszech. Mówiono też, że dowódca „Citta di Milano”, myśląc, że nikt ze sterowca nie przeżył, nie zlecił stałego nasłuchu. Podawano także inne wytłumaczenie - burza magnetyczna zakłóciła odbiór w okolicach Spitsbergenu, uniemożliwiając usłyszenie SOS.

Mijały kolejne dni. W rzeczy samej był to jeden niekończący się dzień. O tej porze roku na tej szerokości geograficznej nigdy nie zapada noc, lepsza lub gorsza widoczność zależała więc od stopnia zachmurzenia. Nobile i jego towarzysze mieli dwa sekstansy, sztuczny horyzont żyroskopowy i chronometr. Mogli zatem wyznaczyć i przekazać swą pozycję. Zdołali też stwierdzić, że dryfują na wschód, a to oznaczało, iż oddalali się od statku-bazy.

Trzej spośród nich - Malmgren i dwaj kapitanowie korwety, Zappi i Mariano - zaproponowali, że przejdą pieszo po lodzie aż do Ziemi Króla Karola i sprowadzą stamtąd pomoc. Nobile nie wyraził na to zgody.

Ustąpił jednak 29 maja i trzej ochotnicy wyruszyli w podróż. Tę część dramatu znamy wyłącznie z relacji jednego człowieka - Zappiego.

Każdy z nich wziął ze sobą plecak z 20 kilogramami żywności i sprzętu. Malmgren, ranny w ramię podczas katastrofy „Italii”, niemal od razu poczuł się źle. Zawieja śnieżna zatrzymała ich na dwie doby. Próbowali się przed nią schronić, wykopując doły w lodzie. Gdy ustała, udali się w dalszą drogę. Codziennie szli 12 godzin, stopniowo coraz bardziej zwalniając tempo. Ustalali zgrubnie kierunek marszu za pomocą słońca i zegarków. Malmgren często upadał na lód. Dwunastego czy trzynastego dnia nie podniósł się po kolejnym upadku. Zdjął but, by

pokazać współtowarzyszom, że odmroził nogi. Poprosił, by poszli dalej bez niego. Ułożyli go na kocu, zostawili suszone mięso i czekoladę.

Oddalili się zaledwie o kilkaset metrów i poczekali dobę, mając nadzieję, że Malmgren poczuje się lepiej i odzyska nieco energii. To Zappi przekazał później wszystkie te informacje dziennikarzom. Powiedział, że gdy wrócił do Malmgrena, ten leżał nieruchomo, oparty o bryłę lodu. Na jego widok zapytał:

- Co robicie?
- Odpoczywamy.
- Odejdźcie stąd!

Tak też zrobili. Było to najprawdopodobniej 14 lub 15 czerwca. Dwa dni później Mariano - mimo okularów - zapadł na ślepotę śnieżną i zaczął wyć. Zappi przewiązał mu oczy chustką i przez trzy dni Mariano szedł niczym niewidomy. Zappi trzymał go za rękę. Pokonywali w ten sposób nieco ponad trzy kilometry dziennie. Wpadali w szczeliny i w kałuże, a woda wlewała się im do butów. Mariano miał już całkowicie odmrożoną jedną stopę.

21 lub 22 czerwca usłyszeli odgłos silnika samolotu. Niedługo później Zappi dostrzegł samą maszynę. Zanim zdążyli rozpaścić ogień, odleciała na wschód. Mariano zdjął opaskę z oczu, ale nie mógł już dalej iść. 27 czerwca poszukali miejsca, w którym chcieli czekać na śmierć. Posługując się skrawkami materiału i innymi resztkami, Zappi utworzył na śniegu napis: „Pomóżcie Zappi-Mariano jedzenie”.

Tymczasem w czerwonym namiocie życie - jeśli można tak powiedzieć - się zorganizowało. Codziennie prowadzono nasłuch. 6 czerwca Biaggi wychwycił wiadomość z San Paolo, potężnego nadajnika w Rzymie: „Ambasada sowiecka poinformowała włoski rząd, że w nocy 3 czerwca w Archangielsku rosyjski amator usłyszał wołanie o pomoc nadane z *Italii*”. Nareszcie iskierka nadziei. Biaggi zwiększył częstotliwość wysyłania sygnałów SOS, wskazując w nich położenie namiotu i wspominając również o grupie Malmgrena, która wyruszyła pieszo. Dwa dni potem zaczęto wreszcie mówić o samolotach. Następne dobre wieści dotarły do rozbitków 19 czerwca. W powietrzu znaleźli się szwedzcy lotnicy, Związek sowiecki wysłał lodołamacz, a trzech mężczyzn z saniami wyruszyli na poszukiwanie grupy Malmgren-Zappi--Mariano.

Po południu 17 czerwca jeden z rozbitków, pełniący wartę poza

namiotem, wykrzyknął nagle: „Samoloty! Samoloty!”. Zapalono ogień, Nobile wystrzelił rakietę świetlną. Bez rezultatu - samoloty były widoczne przez moment, a następnie oddaliły się na wschód. Szał radości przemienił się w rozpacz lub nawet wściekłość. Nie po raz pierwszy rozbitkowie przeklinali jakże wyczekiwanych ratowników. Jak się później okazało, ci ostatni mieli problemy z silnikiem.

18 czerwca majorzy Maddalena i Penzo, którzy wystartowali z Ci-vitavecchia na pokładzie dwóch hydroplanów Savoia S55, dotarli już do zatoki Kongsfjorden na Spitsbergenie. Byli gotowi wyruszyć na pomoc rozbitkom. Dwa inne samoloty trój silnikowe, pilotowane przez Szweda i Fina, wzbily się już w powietrze. Francja wysłała jeden krążownik i jeden kontrtorpedowiec.

Tego samego dnia Amundsen przybył do Tromsø na północy Norwegii, by w hydroplanie uczestniczyć w poszukiwaniach.

Biegun północny stał się dla Amundsenego swojego rodzaju wrogiem, stawiającym mu czoło na wszelkie możliwe sposoby. Zniszczył wszystkie samoloty, którymi Norweg chciał nad nim przelecieć. Amundsen w końcu go pokonał, na pokładzie „Norge”, ale nie sam, razem z Nobilem. Jak już wiemy, to wspólne zwycięstwo pozostawiło u niego niedosyt, zirykowało do tego stopnia, że wdał się w nieprzynoszącą mu zaszczytu polemikę z Włochem. Ten zaś, również rozdrażniony, chciał dowiedzieć, że nie potrzebuje Amundsenego, by osiągnąć biegun. Dlatego udał się tam na pokładzie „Italii”. Biegun i jemu nie okazał przychylności - przemienił w rozbitka, rannego, cierpiącego i oczekującego pomocy wśród lodów.

Gdy do Oslo dotarła wiadomość o katastrofie włoskiego sterowca, Amundsen uczestniczył w spotkaniu norweskiego Aeroklubu.

- Wyruszam na pomoc rozbitkom.

Odezwała się w nim dawna przyjaźń, jaką darzył Włocha, zanim zaczął nim gardzić. Chciał wylecieć jeszcze tego samego dnia, ale nie miał ani samolotu, ani pieniędzy. Rozpoczął intensywne starania. Około 10 czerwca rządy Francji i Norwegii postanowiły powierzyć Amundsenowi hydroplan Latham 47, odbywający wówczas loty próbne w Cau-debec-en-Caux w ramach przygotowań do przelotu nad Atlantykiem. Samolot ten miał dwa silniki Farman o mocy 500 koni mechanicznych i był wyposażony w nadajnik długofalowy. Przeleciał z Hawru do Bergen, a następnie do Tromsø. Gdy wystartował stamtąd 18 czerwca, na jego

pokładzie znajdowali się Amundsen i jego pilot Dietrichson, a ponadto kapitanowie marynarki Guilbaud i Cuverville, radiotelegrafista Valette i główny mechanik Brązy.

Przez 2 godziny i 45 minut radiostacja w Tromsø pozostawała w kontakcie z hydroplanem, który skierował się ku Spitsbergenowi. „Lece teraz nad Wyspą Niedźwiedzią. Będę informował o dalszym locie”. Nastąpiła jednak cisza.

Nazajutrz, gdy dowiedziano się, że hydroplan nigdzie nie wylądował, w Ameryce i Europie zapanował niepokój. Z kilku krajów wyruszyły na poszukiwania statki i samoloty. Nic nie znalazły.

1 września 1928 roku konsul francuski w Tromsø oznajmił, że trawler rybacki „Brodde” wyłowił z morza, na północ od Tromsø, pływaka Lathama. Francuski statek transportowy „Durance” przetransportował go do Bergen, by zajęli się nim specjaliści.

- Pochodzenie pływaka nie podlega dyskusji. Nosi on ślady napraw dokonanych w Bergen, tuż przed wylotem samolotu do Tromsø.

Inny norweski trawler rybacki wyłowił 13 października kolejny zbiornik, który także zidentyfikowano jako należący do Lathama. Był on zatkaany kawałkiem drewna. Oto cytat z raportu ekspertów: „Maszyna musiała gwałtownie spaść do morza; przednia część zbiornika jest wgłębiona. Samolot prawdopodobnie przez krótki czas unosił się na wodzie, gdyż rozbitkowie mieli - jak się wydaje - czas, by odziesięć zbiornik po opróżnieniu, a następnie go zatkać i posłużyć się nim jako zaimprovizowanym kołem ratunkowym”. W Oceanie Arktycznym nie można długo przetrwać, uczepiwszy się koła. „Jest możliwe - czytamy dalej w raporcie - że samoloty wysłane na ratunek przeleciały nad szczątkami hydroplanu lub rozbitkami, ale mgła nie pozwoliła ich dostrzec”.

Tak zakończył się pojedynek Amundsena z biegunem północnym. Polarnik zginął, mając 56 lat.

W poszukiwaniach rozbitków z „Italii” uczestniczyło łącznie 6 statków i 13 samolotów. Ich działania nie były skoordynowane, stąd powolny rozwój akcji ratowniczej.

20 czerwca major Maddalena zauważył z pokładu swego Savoia S55 czerwony namiot i zrzucił żywność. 24 czerwca szwedzki samolot zabrał Nobilego. Jego towarzyszy uratował dopiero 10 lipca lodołamacz „Krasin”. Na ten sam statek dostali się tego samego dnia Mariano

i Zappi, a nazajutrz - ekipa *alpini*, która wyruszyła saniami na ich poszukiwanie.

Lodołamacz dotarł do zatoki Kongsfjorden na Spitsbergenie 15 lipca. Dramat dobiegł końca. Katastrofa „Italii” kosztowała życie 14 ludzi, w tym Amundsena.

Nie był to jednak koniec całej sprawy. Kapitan powinien opuścić pokład jako ostatni lub też zostać zabrany przez ratowników, gdy już wszyscy inni rozbitkowie będą bezpieczni. Rozpoczęła się dyskusja, gdy dowiedziano się, że Nobile zgodził się odlecieć przed swoimi towarzyszami.

- Przybyłem po rannych - powiedział szwedzki lotnik Lundborg, gdy udało mu się wylądować niewielkim Fokkerem w pobliżu czerwonego namiotu.

Jak wiemy, rannych było dwóch - Ceccioni i Nobile.

- Ceccioni jest za ciężki. Jest już nas w samolocie dwóch. Mam rozkaz zabrania najpierw na pokład generała, który będzie mógł przekazać wskazówki pomocne w odnalezieniu „Italii”.

Powyższą wypowiedź można uznać co najwyżej za prawdopodobną, gdyż nikt nigdy nie ustalił, kto wydał Lundborgowi polecenie przewiezienia w pierwszej kolejności Nobilego. Nie jest nawet pewne, czy Szwed wspomniał o rozkazie. Jak się wydaje, bardzo przygnębiony i odrażająco brudny Nobile, zmieniony nie do poznania - długa, gęsta i siwa broda zasłaniająca twarz - dał się przekonać współtowarzyszom, by odleciał jako pierwszy. Oni sami nigdy nie robili mu z tego powodu wyrzutów. Gdy jednak Nobile dotarł na „Citta di Milano”, od razu zrozumiał, że popadł w niełaskę u Duce.

Inna polemika dotyczyła ekipy Malmgrena. Kiedy znaleziono jego dwóch towarzyszy, Zappi był w dość dobrym stanie, natomiast Mariano, leżący na lodzie, nie mógł iść i trzeba go było nieść na noszach. Zappi miał futrzaną czapkę, dwie kurtki, włożone jedna na drugą, trzy pary spodni, również jedne na drugich, oraz dwie pary butów - jedne lekkie, a na nich inne, cieplejsze. Mariano natomiast był ubrany tylko w jedną kurtkę i jedne spodnie, a ponadto nie miał na nogach butów, tylko same skarpety. Na nadgarstku Zappiego dały się zauważyć dwa zegarki. Lekarz, który zbadał obu mężczyzn, stwierdził, iż najprawdopodobniej Zappi nie jadł od pięciu dni, a Mariano - od znacznie dłuższego czasu. Co się wydarzyło? Wątpliwości budziły też okoliczności, w jakich pozostawiono

Malmgrena. W dyskusji pojawiło się nawet słowo „kanibalizm”. Jak się jednak wydaje, w momencie opuszczenia Malmgrena dwaj pozostali uczestnicy marszu mieli jeszcze spore zapasy żywności.

„Najlepszym sposobem wyjaśnienia tajemnicy i uratowania honoru zainteresowanych jest jak najszybsze wszczęcie dochodzenia” - napisał autor artykułu redakcyjnego w „Daily Telegraph”. Kopenhaski „Poli-tiken” postulował utworzenie „międzynarodowego trybunału”. Faszystowski rząd we Włoszech odmówił. Powstała komisja śledcza, złożona wyłącznie z Włochów. Włoski „Impero”, uznawszy, że zaatakowany został honor Włoch, zaproponował pojedynek pomiędzy 10 dziennikarzami faszystowskimi i 10 dziennikarzami zagranicznymi. Mussolini nie wyraził na to zgody. Śmieszność mieszała się z dramatem.

Włoska komisja śledcza opublikowała wnioski ze swoich działań w marcu 1930 roku. Zappi i Mariano zostali oczyszczeni z wszelkich zarzutów. Nobilego uznano za winnego katastrofy „Italii” z uwagi na „nieprawidłowy manewr i niewłaściwe wykorzystanie załogi”. Potępiono go za to, że skorzystał z szansy ratunku jako pierwszy, ale równocześnie uznano, że słabość ta wynikała ze „złego stanu fizycznego i moralnego”. Większość badaczy polarnych zaprotestowała przeciwko potępieniu generała: „Mussolini obciążył winą Nobilego, by uwolnić od odpowiedzialności własny rząd... Jest to zagrywka polityczna”.

Nobile opuścił armię w 1930 roku. Dwa lata później wyjechał z kraju i udał się do Związku Sowieckiego. Tamtejszy rząd przyjął go niezwykle serdecznie jako ofiarę faszyzmu i uczynił zeń „eksperta do spraw aero-nautyki”. W 1947 roku Nobile wziął udział w wyborach do włoskiego zgromadzenia narodowego i uzyskał mandat z listy komunistycznej. Zmarł w 1978 roku. Podbój bieguna północnego od dawna już należał wówczas do przeszłości.

7 Wojna i pokój w

Arktyce

„Zdobycie bieguna jest samo w sobie czymś niezbyt ważnym - napisał Nansen. - Należy natomiast dogłębnie zbadać rozległy nieznaną region, który go otacza”. Z kolei Richard Byrd po lotach nad obydwoma

biegunami napisał, że nie ma tam nic ciekawego do zobaczenia, a tym, co liczyło się najbardziej, były „informacje naukowe zebrane po drodze”. Nie sposób zanegować wartości obserwacji naukowych, pozostaje jednak faktem, że pragnienie, by znaleźć się jako pierwszy na jednym lub drugim biegunie było - jak już widzieliśmy - motywacją do działania, niemającą sobie równych. W 1931 roku australijski lotnik Hubert Wilkins, który trzy lata wcześniej przeleciał z Alaski na Spitsbergen, oznajmił:

- Biegun zdobyto już, idąc pieszo po lodzie lub nad nim przelatując. Jak się wydaje, można by do niego dotrzeć, posuwając się pod pokrywą lodową. Foki i morsy pływają w głębokim morzu polarnym i niekiedy znajdują niezamarnięte lustra wody i szczeliny, które pozwalają im wy nurzyć się w pobliżu bieguna. Spróbuję je naśladować. W razie potrzeby wykorzystam okręt podwodny jako taran, by skruszyć lód.

Wiosną 1930 roku marynarka Stanów Zjednoczonych zgodziła się wypożyczyć mu D-12, łódź podwodną o wyporności 500 ton, zbudowaną w 1917 roku, a następnie nieco unowocześnioną. Wilkins nazwał ją „Nautilus” i wyposażył w wiertarki do lodu własnego pomysłu. Ku memu żalowi nie zdołałem poznać żadnych szczegółów dotyczących tych urządzeń. Wilkins dotarł w 1931 roku „Nautilusem” do Spitsbergenu, a stamtąd skierował się na zachód, posuwając się wzdłuż pokrywy lodowej na szerokości około 82°. Od czasu do czasu zanurzał się w morzu. Jest bardzo mało prawdopodobne, by łódź podwodna z 1917 roku mogła tak długo przebywać pod wodą, by dotrzeć do bieguna. Wilkins musiał zdać sobie z tego sprawę i - jak się wydaje - nawet nie wypróbował swoich wiertarek do lodu. Warto jednak zapamiętać tę nieśmiałą próbę. W późniejszym czasie pod lodami Arktyki pojawi się inny jeszcze „Nautilus”.

Wilkins wrócił samolotem, który bardzo szybko stał się klasycznym środkiem transportu wykorzystywanym do badania i pomiarów topograficznych regionów polarnych. W tym czasie uczeni rosyjscy wpadli na niezwykle odważny pomysł - zamierzali udać się na biegun północny i pozostać na nim przez dłuższy czas. Jeśli bowiem interesujące było dokonanie licznych obserwacji w najbliższych okolicach bieguna, jeszcze ciekawsze mogłoby się okazać zbieranie danych przez dość długi okres na nim samym.

- Założymy bazę na biegunie północnym.

Powiedział to Iwan Dmitrijewicz Papanin, czterdziestoletni członek

Głównego Zarządu Północnej Drogi Morskiej. Naturalnie nie było mowy o tym, by przygotować taką wyprawę bez uzyskania zgody Stalina. Ojciec Narodów zaaprobował jednak przedsięwzięcie i latem 1936 roku zaczęto zakładać bazę wypadową na Wyspie Rudolfa w archipelagu Ziemia Franciszka Józefa, w odległości 480 kilometrów od bieguna. 21 maja 1937 roku wystartował stamtąd pierwszy samolot, który bez większych trudności wylądował na lodzie na samym biegunie. W ślad za nim przybyły trzy inne, przywożąc naukowców i sprzęt. W warunkach polarnych zamierzali zamieszkać czterech polarnicy: Papanin, meteorolog i znawca magnetyzmu Jewgienij Fiodorow, hydrobiolog Piotr Szyszow i radiotelegrafista Ernst Krenkiel.

Początkowo wszystko szło bardzo dobrze. Specjaliści, zaopatrywani drogą lotniczą, żyli dość wygodnie w prowizorycznym budynku o podwójnych ścianach, zbudowanym z duraluminium i nagumowanego płótna. Kilka razy dziennie Krenkiel przekazywał do Moskwy wyniki obserwacji, a od czasu do czasu - artykuły przeznaczone do gazet. Stacji badawczej nadano nazwę „Biegun Północny”.

- Jak długo zamierzacie tam pozostać? - zapytał Stalin.

Papanin odpowiedział, że rok. Wszyscy myśleli wówczas, że pokrywa lodowa dryfuje wokół bieguna, ale że na samym biegunie lód pozostaje niemal bez ruchu. Bardzo szybko jednak mieszkańcy stacji zorientowali się, że ich duża bryła lodowa również się przemieszczała. 12 lipca stacja była już 200 kilometrów od bieguna, a 9 września polarnicy musieli zapalić lampy naftowe, gdyż oddalali się coraz szybciej ku Cieśninie Duńskiej. W październiku osiągnęli 85° szerokości geograficznej północnej. Jesień, panująca wówczas w regionie okołobiegunowym, utrudniała prowadzenie obserwacji. Aby pocieszyć współtowarzyszy, Papanin czytał im teksty Lenina i zaproponował założenie czteroosobowej komórki partii komunistycznej. Propozycję przyjęto jednogłośnie.

W grudniu stacja dryfowała nadal na południowy zachód, przekraczając 82° szerokości geograficznej północnej. Pokrywa lodowa zaczęła dzielić się na części. 20 stycznia stacja sowiecka znajdowała się już na dużej krze na otwartym morzu, zupełnie jak na statku, tyle że ten ostatni zazwyczaj nie wydaje niepokojących odgłosów pękania. W ostatnich dniach stycznia pojawił się kolejny powód do niepokoju - barometr wskazywał nieprzerwany i coraz szybszy spadek ciśnienia.

Papanin zlecił Krenkielowi przekazanie do Moskwy wiadomości o zagrożeniu pogodowym.

1 lutego rozpuł się sztorm polarny z zawieją śnieżną. Wiatr osiągał prędkość 150 kilometrów na godzinę, a morze było bardzo wzburzone. Stacja znajdowała się wówczas na 74° szerokości geograficznej północnej oraz 16° długości geograficznej zachodniej, niedaleko Grenlandii. Fragment pokrywy lodowej, na którym dryfowała, trzeszczał coraz głośniej. Rozpadł się 7 lutego. Polarnicy zostali na bryle mającej 50 metrów długości, pozbawieni znacznej części zapasów. Na szczęście zachowali radiostację.

Płynęło już ku nim kilka sowieckich lodołamaczy z samolotami na pokładzie. Wystartował też sterowiec półszkieletowy. W rosyjskiej części Laponii zderzył się on jednak z klifem i eksplodował, powodując śmierć 13 osób.

16 lutego jednemu z samolotów udało się dostarczyć rozbitkom nieco żywności. Trzy dni później dotarły do stacji dwa lodołamacze i zabrały na pokład czterech naukowców. Do spotkania doszło około 400 kilometrów na północ od Islandii. Podczas pobytu w stacji badacze odkryli, że ciepły prąd, będący odgałęzieniem Prądu Zatokowego, docierał w pobliże bieguna, na głębokości 200 metrów. „Prawda” poinformowała, że „prace czterech uczonych stanowiły znaczący wkład w rozwój meteorologii, hydrologii i magnetyzmu regionów polarnych”. Papanin otrzymał tytuł Bohatera Związku Sowieckiego. Stalin osobiście pogratulował jemu i jego towarzyszom. Rosyjski dyktator miał jednak teraz inne problemy. Hitler wezwał do Berchtesgaden austriackiego kanclerza Kurta von Schusshnigga i zagroził mu interwencją wojskową. Nad Europę nadpływały ciemne chmury.

W latach 1914-1918 zimne morza w regionach okołobiegunowych były wyłączone z działań wojennych. Jak wiadomo, zmieniło się to podczas drugiej wojny światowej, zwłaszcza jeśli chodzi o półkulę północną. Doszedłem wręcz do wniosku, że w tym regionie ludzie cierpieli fizycznie i psychicznie podczas wojny tak samo lub nawet bardziej niż badacze i zdobywcy bieguna. Myślę tu o marynarzach biorących udział w konwojach przez Arktykę.

Jak sądzę, byłem pierwszym pisarzem francuskim, który w całości zrelacjonował dzieje tych konwojów. Pierwsze wydanie mojej książki

Les Convois massacrés ukazało się w 1950 roku. Od tego czasu spotkałem w Stanach Zjednoczonych i w Europie kilku z tych, którzy przeżyli te wydarzenia. Po rozmowach z nimi chciałbym powrócić do epizodu, pokazującego - jak sądzę - że szaleństwo wojenne może zawsze jeszcze utrudnić przetrwanie w skrajnie trudnych warunkach.

Od sierpnia 1941 roku do zakończenia wojny eskortowane konwoje statków handlowych, wypływające ze szkockich portów i zbierające się w Reykjavíku w Islandii, transportowały do rosyjskich portów w Murmańsku i Archangielsku sprzęt wojskowy, paliwo, żywność i leki. Aż do końca 1942 roku podróżowały latem, gdyż władze państw sprzymierzonych uważały, że zimą byłoby to niemożliwe z uwagi na lód i panującą ciemność. Latem słońce nie zachodziło niemal przez całą dobę, lodu bywało niewiele, a statki towarowe i okręty eskortujące nie traciły się z oczu. Wygodę tę cenili jednak nie tylko alianci, ale także niemieckie samoloty mające bazy na południu Norwegii oraz niemieckie okręty i łodzie podwodne.

Konwoje płynące ze Szkocji do Związku Sowieckiego miały zakodowane nazwy rozpoczynające się od PQ (PQ1, PQ2, PQ3 itp.), a odbywające podróż w odwrotną stronę - QP. Wszystkie konwoje PQ były atakowane wzdłuż niemal całej trasy - 8 do 10 dni bez przerwy - przez lecące wysoko bombowce lub też nurkowce, przez liczne łodzie podwodne, a niekiedy także przez zwykłe okręty.

Gdy dosięgła je torpeda lub spadła bomba, statki wypełnione po brzegi amunicją ulegały błyskawicznie zniszczeniu, przemieniając się w olbrzymie żółte płomienie wysokości do ponad 1000 metrów. Wkrótce potem nie zostawał po nich żaden ślad - na wodzie nie było ani wraku, ani żadnych szczątków, ani rozbitków. Marynarze tych jednostek nie mieli czasu doznać cierpienia, jeśli chodzi o inne zatopione statki, tego czasu było wystarczająco dużo. Ludzie, zanurzeni w wodzie o temperaturze nieprzekraczającej zera, oblepieni mazutem, zginęliby wszyscy bez wyjątku, gdyby nie doskonały, szczelny strój, z którym nigdy się nie rozstawali (nosili go przy sobie, tak jak maskę przeciwgazową). Wkładali go podczas wachty i każdego alarmu. Nawet jednak i ten strój nie zawsze ratował im życie. W każdym konwoju uczestniczyły - obok 20, 30 lub nawet 35 statków towarowych czy zbiornikowców - dwa lub trzy okręty ratownicze. Były one jednak torpedowane oraz bombardowane tak jak pozostałe i rzadko mogły wykonywać manewry na tyle szybko,

by wśród mknących pod wodą torped i spadających bomb zdążyć na czas do tonącej jednostki.

Straty bywały ogromne. I tak na przykład konwój PQ17 stracił 23 spośród 33 statków towarowych i zbiornikowców, a także jeden okręt ratowniczy. Podczas wojny morskiej w Arktyce nie prowadzono rachunku strat w ludziach, gdyż w momencie wypływania w morze nie znano dobrze załóg biorących udział w konwoju. Tworzono je w pośpiechu, często zmieniano w ostatniej chwili. Marynarzami byli Brytyjczycy, Amerykanie, Norwegowie, Holendrzy, Duńczycy, Polacy, Grecy, Jugosłowianie, Turcy, Panamczycy, Kostarykanie, Hawajczycy, a także obywatele innych państw lub nawet osoby pozbawione przynależności państwowej. Na mocy ustawy o pożyczce i dzierżawie (*Lend-Lease Act*), uchwalonej 11 marca 1941 roku, amerykańskie statki towarowe jeszcze przed oficjalnym przystąpieniem Stanów Zjednoczonych do wojny brały udział w konwojach organizowanych przez państwa sprzymierzone.

W 1954 roku mój agent literacki zorganizował mi spotkanie w Newburyport w stanie Massachusetts z dwoma emerytowanymi marynarzami, którzy pływali niegdyś na amerykańskich statkach handlowych biorących udział w konwojach przez Arktykę. Jeden z nich, Patrick Lester, uczestniczył w konwoju PQ17. Statek towarowy „Washington”, na którego pokładzie się znajdował, zatonął, zbombardowany z samolotu niedaleko zachodniego wybrzeża Nowej Ziemi. Lester, niestroniący od kieliszka, nie miał najlepszej pamięci do dat i nazw geograficznych. Wspomogłem go jednak swoją wiedzą i tego samego dnia wieczorem, już po rozmowie, zanotowałem szereg interesujących szczegółów.

„Washington” przyplął bez eskorty z Greenock w Szkocji do Reykjavíku w Islandii (trasę tę osłaniały pola minowe), gdzie tworzył się konwój. W wielu źródłach, a zwłaszcza w książce *History of United States Naval Operation in World War II* Samuela Eliota Morisona, znajdziemy skład wszystkich konwojów państw sprzymierzonych. Wiadomo zatem, że w PQ17 wzięły udział 33 statki handlowe, 3 okręty ratownicze i wojskowy zbiornikowiec. Eskortę stanowiło 6 niszczycieli, *Iflakships* (duże statki towarowe, po zmianach wyposażone w potężną artylerię przeciwlotniczą), 2 łodzie podwodne, 11 korwet i około 10 trawlerów rybackich zaopatrzonych w broń.

Konwój wyruszył 27 czerwca 1942 roku. Tego samego dnia bry-

tyjska Admiralicja uzyskała informację, że najwyższe dowództwo niemieckie, powiadomione o wypłynięciu okrętów (szpiedzy przesiadywali w barach we wszystkich portach Islandii), zamierzało skierować przeciwko konwojowi jeden lub dwa pancerniki. Aby stawić czoło temu niebezpieczeństwu, Brytyjczycy wysłali z bazy Scapa Flow w Szkocji siły osłonowe złożone z dwóch pancerników, jednego lotniskowca, czterech krążowników, jak również około tuzina niszczycieli i korwet. Miały one za zadanie krążyć po Oceanie Arktycznym i północnym Atlantyku przez cały czas trwania podróży konwoju i w razie potrzeby zmierzyć się z niemieckimi pancernikami.

Ponadto 1 lipca opuściły Islandię siły wspierające - 4 krążowniki oraz 9 niszczycieli i korwet - które miały dogonić konwój i wzmocnić jego eskortę.

- Co oczywiście, o niczym nie wiedzieliśmy - powiedział mi Patrick Lester. - Na całe szczęście, gdyż mielibyśmy jeszcze większego stracha. Po prostu 3 lipca dostrzegliśmy wielkie okręty wojenne nadpływające z północy i pomyśleliśmy, że być może to Niemcy. Komodor, dowódca konwoju, niemal natychmiast poinformował, że jest to wzmocnienie eskorty. Nieco nas to uspokoiło, ale i tak irytowaliśmy się, widząc, że jednostki te płynęły w pewnym oddaleniu, a co najgorsze - stale na północ od konwoju. A wszystkie ataki, co w pełni zrozumiałe, nadchodziły z południa. Poprzedniego dnia zaatakowały nas już łodzie podwodne, a tego samego - nurkowce i samoloty torpedowe. Wszystkie przybyły z południa, a tymczasem wzmocnienie eskorty pozostawało nadal na północ od nas, gdzie nie było do niczego potrzebne. Byliśmy wściekli i obrzucaliśmy te okręty najgorszymi wyzwiskami. Pozwalało nam to na chwilę zapomnieć o strachu.

- Często się baliście?

- Niemal przez cały czas. Byli też tacy, których lęk nie opuszczał od chwili zakrętownia po rzucenie kotwicy w porcie przeznaczenia. Niektórzy przez cały rejs mieli na sobie nieprzemakalny strój zapięty po same uszy. Zdejmowali go tylko w toalecie. Najgorzej mieli ci, którzy pełnili wachtę w maszynowni. Słyszeli bomby wpadające do morza wokół statku i czuli drgania całego kadłuba za każdym razem, gdy jednostki z eskorty miały podwodne granaty przeciwko łodziom podwodnym. Nie mogli wybiec na pokład, dopóki nie usłyszeli rozkazu ewakuacji, mieli więc wrażenie, że znajdują się stale w pułapce. To właśnie wśród

nich było najwięcej przypadków ciężkiej depresji, najwięcej ich wysłano do szpitali psychiatrycznych.

- Czy nie mówił pan, że wszyscy marynarze uczestniczący w konwojach na Północy byli ochotnikami?

- W każdym razie wszyscy na amerykańskich statkach. Tam byli wyłącznie ochotnicy.

- Czy marynarz mógł odmówić udziału w konwoju przez Arktykę?

- Jeśli chodzi o marynarzy angielskich, nie wiem. My mieliśmy taką możliwość. Przed przystąpieniem do wojny mogliśmy nawet wybrać okręt. Później już nie. Nikogo jednak nie można było zaokrętować, wbrew jego woli lub z zaskoczenia, na statek wchodzący w skład konwoju na Północy.

- Czy nie podlegaliście mobilizacji?

- Nie, byliśmy cywilami i nie przestaliśmy nimi być nawet po przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do wojny. Pozostaliśmy niezmobilizowanymi marynarzami marynarki handlowej.

- I mimo to, gdy stało się wiadome, że konwoje arktyczne są niczym piekło na ziemi, nadal nie brakowało ochotników?

- Nie, aż do samego końca. Z uwagi na bardzo wysokie uposażenie. Zarabialiśmy co najmniej osiem razy więcej niż ci, których zwerbowano do marynarki wojennej.

- Uważaliście to za moralne?

- Byliśmy niezbędni. Bez statków handlowych wojna być może zakończyłaby się przegraną, zwłaszcza w Europie. A wysokie płace wywalczyły od rządu nasze związki zawodowe. A poza tym, czy sądzi pan, że jest duża różnica pomiędzy narażaniem życia za 50 i za 400 dolarów miesięcznie?

Łodzie podwodne i samoloty zaatakowały konwój PQ17 w dniach 2,3 i 4 lipca. Późnym popołudniem 4 lipca zatopiły trzy statki handlowe. Znajdowali się wówczas 240 mil na południe od Przylądka Północnego. Mieli jeszcze do pokonania ponad tysiąc mil. Czekają ich zatem pięć dni rejsu, zanim dotrą do portu przeznaczenia w Archangielsku.

- I w owej chwili komodor przekazał przez TBS wiadomość kapitanom poszczególnych statków handlowych, że opuści nas eskorta, a konwój zostanie rozproszony. Każdy statek będzie musiał starać się sam dotrzeć do Archangielska.

Skrót TBS pochodzi od angielskich słów *talk between ships*. Było to radio nadające na bardzo krótkich falach, którego zasięg nie przekraczał 30 mil, niesłyszalne dla zanurzonych łodzi podwodnych. Rozmowy mogli jednak usłyszeć lotnicy w nieprzyjacielskich samolotach, dlatego też władze zniechęcały do korzystania z radia jako środka komunikacji pomiędzy poszczególnymi uczestnikami konwoju, zalecając megafony, sygnalizację flagową, scotta (światlny odpowiednik alfabetu Morse'a), kolorowe światła czy też gwizdki parowe.

- Tego dnia - powiedział mi Lester - większość kapitanów statków towarowych nie miała odwagi przekazać tej wiadomości załodze. Sami jednak widzieliśmy, że eskorta zmieniała kurs, by nas opuścić. Poprosiliśmy o wyjaśnienia. Nasz dowódca ograniczył się do przekazania nam suchego tekstu rozkazu, który otrzymał.

Kapitanowie nie mogli nic wyjaśnić załogom, gdyż sami nic nie wiedzieli. Rozkaz pozostawienia konwoju bez eskorty i ochrony wydała brytyjska Admiralicja. Jak się wydaje, była to najbardziej krytykowana decyzja związana z działaniami wojennymi na morzu. Dowództwo marynarki wojennej poznało dokładny skład sił niemieckich, które wypłynęły z Trondheim: pancernik „Tirpitz” o wyporności 35 000 ton, „kieszonkowy” pancernik „Admirał Scheer” o wyporności 10 000 ton, ciężki krążownik „Admirał Hipper” o wyporności 10 000 ton oraz siedem niszczycieli. Wszystkie siły osłony i wsparcia były w stanie stawić czoło niemieckiej grupie statków. Nieoczekiwanie okazało się jednak, że zmierzała ona nie na północ, w kierunku konwoju, lecz na zachód. Jeśli dotarłaby do Atlantyku, trzeba by jej później poszukiwać całymi miesiącami na ogromnej przestrzeni wodnej, a ponadto - aż do momentu zniszczenia - należałoby chronić przed nią za pomocą licznej eskorty konwoje o ogromnym znaczeniu, płynące ze Stanów Zjednoczonych do Wielkiej Brytanii. Siły osłony i wsparcia miały zatem działać tak, by uniemożliwić grupie „Tirpitz” wypłynięcie na Atlantyk. Zadanie to wymagało opuszczenia konwoju PQ17. Tak przynajmniej brzmią oficjalne wyjaśnienia komentatorów brytyjskich. Nie tłumaczy to jednak wcale, dlaczego konwój PQ17 został również opuszczony przez najbliższą eskortę. Sprawozdanie z obrad strategów Admiralicji - zakładając, że je napisano - nie zostało opublikowane, tak że nigdy nie poznamy tajników tych wydarzeń, podobnie jak wielu innych, zarówno z czasów wojny, jak i pokoju.

Z pewnością marynarze brytyjscy nie opuszczali konwoju z lekkim sercem. Admirał dowodzący siłami wsparcia zwrócił się do załóg amerykańskich krążowników pozostających pod jego rozkazami z następującymi słowami: „Wiem, że jest wam równie smutno jak mnie pozostawiać samotnie tych dzielnych marynarzy na trudnym szlaku ku portowi”. Pozostali dowódcy dawali wyraz takim samym uczuciom. Kapitan niszczyciela, płynącego na czele eskorty, przekazał na pożegnanie taką oto wiadomość: „Przykro mi, że opuszczamy was w ten sposób. Powodzenia. Mam wrażenie, że pakujemy was w niezłą kabałę” (*Looks like a bloody business*).

A oto jak skomentował to Lester:

- Gdyby grube ryby z Admiralicji i najwyżsi stopniem w całej marynarce wojennej mogli usłyszeć wszystkie przekleństwa i ordynarne obelgi rzucające tego dnia pod ich adresem na wszystkich statkach handlowych konwoju, wiedzieliby, naprawdę wiedzieliby, co to wściekłość i odraza. Ludzie krzyczeli: „Zasrańcy, czemu od razu nie zatopicie nas wystrzałami z dział, byłoby to uczciwsze!”.

Wściekłość trwała przez pewien czas, ale nie można w nieskończoność rzucać wyzwisk, zwłaszcza gdy ich adresat jest daleko. Trzeba było płynąć dalej. Marynarze mówili: „Powinniśmy skierować się do Murmańska, to w końcu bliżej”. Kapitan przekazał nam wówczas wiadomość, której wcześniej nie znaleźliśmy - początkowo właśnie Murmańsk miał być portem docelowym konwoju. Później jednak nadszedł rozkaz, by udać się do Archangielska, gdyż Murmańsk został zrównany z ziemią podczas niemieckiego bombardowania. Potem okazało się, że nie było aż tak źle. Prawdą jest jednak, że Murmańsk poważnie ucierpiał. Informacje te wcale nie poprawiły nam morale. Śmierć czyhała na nas nie tylko na morzu, ale też w porcie... Cóż gorszego mogłoby nas jeszcze spotkać?

Konwój nie rozproszył się zbyt szybko, gdyż wszyscy chcieli popłynąć jak najdalej na północ, by maksymalnie oddalić się od wybrzeży Norwegii, skąd startowały niemieckie samoloty. Wszystkie statki wzięły więc kurs na północny wschód. Zbliżaliśmy się coraz bardziej do pokrywy lodowej i w wodzie pojawiało się stopniowo coraz więcej brył lodu. Choć staraliśmy się nie zbacać z wyznaczonego kierunku, omijając jedynie przeszkody, to w trakcie tych manewrów konwój stopniowo się rozdzielił. Nie spowodowały tego rozkazy, lecz naturalny rozwój wydarzeń. Statki powoli zaczęły tracić się nawzajem z oczu.

Jako że był początek lipca, to w tych szerokościach geograficznych niemal stale panował dzień. Ciemności nie ułatwiłyby z pewnością żeglugi wśród lodów, ale ukryłyby nas przed samolotami. Mówiliśmy: „Gdyby zapadła noc, moglibyśmy się zatrzymać i odpocząć przez kilka godzin”. Mielibyśmy dla siebie kilka godzin, w czasie których nie wypatrywalibyśmy stale nadlatujących samolotów, nasze nerwy nie byłyby napięte niczym postronki. Wszyscy mieliśmy czerwone, łzawiące oczy od ciągłego patrzenia w słońce. Jak pan wie, samoloty nieprzyjacielskie zawsze nadlatywały od strony słońca, właśnie po to, by oślepiąło ono artylerzystów.

Im bliżej pokrywy lodowej, tym lód stawał się bardziej zwarty, zaś żegluga coraz węższymi torami wodnymi była z każdą godziną trudniejsza. Oficer pełniący wachtę na bocianim gnieździe stale obserwował najbliższą okolicę, wskazując kierunek, by „Washington” gdzieś nie utknął. Na szczęście samoloty się nie ukazywały.

Podczas żeglugi na północ natknęliśmy się w końcu na wysoką barierę lodową, ciągnącą się z północnego zachodu na południowy wschód. Była to pokrywa lodowa, pięknie połyskująca i niepokonana. Zaczęliśmy płynąć wzdłuż niej na południowy wschód, gdyż wcale nie planowaliśmy dotrzeć do bieguna. Przypuszczalnie było to 5 lipca. Tego dnia napotkaliśmy dwa inne statki towarowe, wchodzące wcześniej w skład PQ17. Płynęliśmy więc jeden za drugim.

Zapomniałem panu powiedzieć, że przez cały ten czas do ładowni „Washingtona” wlewała się woda. Nie trafiły nas bomby, ale eksplozje w pobliżu statku osłabiły jego kadłub. Pompy pracowały bez przerwy, wody przybywało więc bardzo powoli. Tego dnia kapitan wydał rozkaz, który wykonaliśmy nie bez wahania i protestów. Dowódca musiał nawet powołać się na swój autorytet i podeprzeć go uzbrojonymi żołnierzami straży. Byli to artylerzyści marynarki wojennej, obecni wówczas na wszystkich statkach towarowych. Mieli ze sobą rewolwery. Z całą pewnością nie ośmieliliby się ich użyć przeciwko nam, a ponadto traktowaliśmy ich z góry, uważając za młodzików. Gdy jednak otoczyli kapitana wydającego rozkaz, który tak nas zirytował, poczuliśmy, że musimy go wykonać. A oto, jak się sprawy miały.

Mieliśmy na pokładzie 300 lub 400 skrzyń trójnitrotoluenu, czyli trotylu. Były pokryte aluminium, szczelnie spojone. Ułożono je przy prawej burcie, a zatem od strony, z której zawsze pojawiały się torpedy,

gdyż atakowano nas niemal za każdym razem z południa. Umieszczenie ich w tym miejscu było oczywiście piramidalną głupotą, ale załadunek często odbywał się w wielkim pośpiechu. Na dodatek skrzynie trotylu dostarczono w ostatnim momencie i nigdzie indziej nie było już miejsca. Robotnicy portowi odpowiedzieli protestującym marynarzom, że inne statki były pełne materiałów wybuchowych - i przy lewej, i przy prawej burcie - i że powinni czuć się uprzywilejowani, mając tylko te skrzynie. Tak więc zostały przy prawej burcie.

Kapitan polecił inaczej rozmieścić ładunki w ładowni C - przenieść na lewą burtę skrzynie trotylu, a na prawej ułożyć towary, które wcześniej znajdowały się po przeciwnej stronie. Jak już mówiłem, wszyscy byliśmy wściekli - dlaczego nie mogliśmy po prostu wyrzucić skrzyń z trotylem do morza? W Murmańsku, podobnie jak w Archangielsku, panował taki bałagan, że Rosjanie nie zadawali sobie trudu, by sprawdzać faktury i konosamenty (morskie świadectwa ładunkowe). Wyładowywali wszystko bardzo szybko, mieszali ładunki, w zasadzie po to, by w jak najkrótszym czasie przenieść je do wagonów. Niekiedy jednak pozostawały na nabrzeżu trzy lub cztery tygodnie. Jednym słowem, w porcie nigdy by się nie zorientowano, że brakowało skrzyń trotylu. A nawet jeśli by to zauważono, zawsze można było powiedzieć, że zniszczyła je woda morska, że uległy rozkładowi, że wydzielał się z nich dym i należało je wyrzucić. Wszystko to dokładnie wyłożyła kapitanowi nasza delegacja, on jednak - jak już panu mówiłem - nie chciał o niczym słyszeć i w końcu musieliśmy się podporządkować.

Nie skończyliśmy jeszcze porządków w ładowni C, gdy pojawiły się samoloty. Najpierw jeden, a niedługo później cała dziesiątka Junkersów 88. Każdy z nich nurkował, rzucał bombę i nabierał znów wysokości. Potem wracał nad jeden z trzech statków. I tak bez chwili przerwy. Słyszeliśmy wybuchy, widzieliśmy słupy wody wznoszące się ponad powierzchnię morza wokół nas. Nagle dostrzegłem mężczyzn biegnących ku łodziom ratunkowym. Te, które znajdowały się przy prawej burcie, spuszczone we właściwym porządku. Statek pochylał się w tę stronę i nie sposób było ruszyć zamocowanych przy drugiej burcie. Jak pan wie, zawsze tak się dzieje, gdy tonie okręt. Mieliśmy niesłychane szczęście. W przeciwieństwie do dwóch pozostałych statków towarowych nikt na „Washingtonie” nie został zabity ani ranny. Wszystko odbyło się bardzo szybko, z pewnością nie trwało to dłużej niż 10 minut.

Czterdziestu sześciu marynarzy z „Washingtona”, w tym i ja, zmieściło się w dwóch łodziach. Zaczęliśmy wiosłować. Posuwaliśmy się wzdłuż pokrywy lodowej, a trzy statki towarowe zniknęły właśnie pod wodą. Za nami płynęły powoli jeszcze cztery łodzie.

Samoloty odleciały na południe. Błękitne, rozświetlone słońcem niebo znów było puste i ciche. Po lewej mieliśmy olśniewająco białą pokrywą lodową, a po prawej - niezwykle spokojne błękitne morze. Jedynym dźwiękiem, jaki dał się słyszeć w polarnej ciszy, był odgłos naszych wiosł skrzypiących w dulkach. Przypominam sobie, że pomyślałem wówczas, iż byliśmy równie samotni, równie oddaleni od wszystkiego jak dawni badacze. I mówiłem sam do siebie: „Musieli być szaleni, by przybyć w te okolice z własnej nieprzymuszonej woli”.

Zapytaliśmy kapitana, czy będziemy musieli długo wiosłować, płynąc wzdłuż pokrywy lodowej. Odparł, że jego zdaniem znajdowaliśmy się na południe od Nowej Ziemi. Nieco później, ale ciągle jeszcze tego samego dnia, pokrywa lodowa zaczęła się wyraźnie obniżać, by na koniec przekształcić się w olbrzymie pole lodowe, poprzecinane kanałami. Pozwoliliśmy, by dogoniły nas pozostałe łodzie. Wszyscy kapitanowie odbyli naradę. Zdecydowali wspólnie, że powinniśmy teraz kierować się na wschód.

Oficerowie zatopionych statków towarowych obliczyli, że od Nowej Ziemi dzieliło nas 250-280 mil. Sytuacja nie była dramatyczna, gdyż w łodziach przygotowano zawczasu spore zapasy żywności: suszone mięso, mleko w proszku, cukier, suchary, suszone owoce. Była też słodka woda w szczelnie zamkniętych pojemnikach. Nie brakowało koców. Mieliśmy na sobie nieprzemakalne stroje. Zdejmowaliśmy je na czas wiosłowania, gdyż czynność ta bardzo nas rozgrzewała, ale później od razu wkładaliśmy je z powrotem. „Trzysta mil powinniśmy pokonać w pięć dni” - mówiliśmy.

Tymczasem nie dobiegł jeszcze końca ten jakże długi dzień 5 lipca. I zanim słońce skończyło swą wędrówkę, nie znikając jednak za horyzontem, napotkaliśmy ratunek.

Najpierw zobaczyliśmy na wschodzie dym, a potem wyłonił się kadłub. Nasz kapitan, który patrzył przez lornetkę, powiedział: „To statek towarowy!”. Niedługo później rozpoznaliśmy „Olopanę”, wchodzącą w skład rozproszonego konwoju PQ17. Odebrano na niej sygnały SOS z naszych trzech tonących statków towarowych i przybywano nam

z pomocą. Cztery łodzie ratunkowe z dwóch pozostałych statków skierowały się wprost na „Olopanę” - siedzący w nich marynarze wiosłowali z ogromną werwą. My zaś rozważaliśmy zupełnie inne rozwiązanie.

Nie pamiętam, kto odezwał się na ten temat pierwszy, wiem tylko, że nie byłem to ja. Szybko jednak przychyliłem się do tego zdania, podobnie jak prawie wszyscy w mojej łodzi. Widząc, że się zatrzymaliśmy i dyskutujemy z ożywieniem, dołączyła do nas załoga drugiej łodzi z „Washingtona”. Marynarz, który jako pierwszy wpadł na pomysł, powtórzył to, co już zdążył nam powiedzieć. A mianowicie: szaleństwem byłoby teraz przesiadać się na inny statek z konwoju PQ17. Chyba że chcemy po raz kolejny dać się zbombardować. Niemcy z pewnością słyszeli nasze wołania o pomoc i mogli pomyśleć, że koledzy spróbują wyłowić nas z morza. Dlaczego więc nie mieliby znów wysłać samolotów? Dziwne było już to, że „Olopana” zdołała do nas dotrzeć, nie musząc bronić się przed nieprzyjacielskim atakiem.

Zamiast przenieść się na jej pokład, lepiej zrobimy, jeśli nadal będziemy wiosłować ku Nowej Ziemi. Samoloty niemieckie nie zaatakują dwóch łodzi pełnych rozbitków. Gdy już znajdziemy się na wyspie, zastanowimy się, co zrobić dalej. Tak czy inaczej, przeczekamy burzę, czyli podekscytowanie Niemców związane z PQ17. Być może natkniemy się tam na rosyjski statek, którym popłyniemy do Archan-gielska, skracając w ten sposób podróż morzem. Opinię tę po krótkim czasie podzielali już wszyscy obecni na obu łodziach, choć nie obyło się wcześniej bez krzyków, wyzwisk, strofowania i porywających popisów oratorskich.

Kapitan i dwaj porucznicy z „Washingtona” nie powiedzieli, że naszym obowiązkiem jest przenieść się na pokład „Olopany”. Nie zagrozili, że nas opuszczą, jeśli pozostaniemy w łodziach. Pamiętam, że niektórzy marynarze mówili, że gdy już dotrą do Nowej Ziemi, pozostaną tam aż do końca wojny, nikt nie zmusi ich do powrotu na statek, już woleliby „ukryć się w lasach”. Nie mieli jeszcze wówczas pojęcia, jak wygląda Nowa Ziemia.

„Olopana”, przyjąwszy rozbitków z innych łodzi, zbliżyła się do nas, niemal dotykając burt. Jej kapitan przemawiał do nas z mostka. Był niemal zaskoczony tym, że nie zamierzaliśmy przenieść się na pokład statku. Marynarze, wychylający się poza odbojnicę, mówili, że oszaleliśmy. Kilku z nich obrzucało nas nawet wyzwiskami. Proszę zauważyć, że być może

byli wśród nich i tacy, którzy nie uważali naszej decyzji za szaleństwo, ci jednak - jeśli istotnie się znaleźli - nie odezwali się ani słowem.

Wszystko, co opowiadam, być może każe panu myśleć, że byliśmy nikczemnymi tchórzami, którzy chcieli tylko ratować skórę. Proszę jednak pamiętać, że wszyscy zgłosiliśmy się do konwoju PQ17 na ochotnika, większość nas pokonała już wcześniej trasę Islandia-Murmańsk, a wielu przeżyło zatonięcie innego statku. Do rozproszenia się konwoju wszyscy dobrze wykonywaliśmy swoją pracę, nawet podczas ataków samolotów czy łodzi podwodnych. Gdy jednak zobaczyliśmy, że rozmyślnie opuszcza nas eskorta, pozostawiając bez ochrony w razie pojawienia się nieprzyjaciela, załamało się nasze morale i odczuliśmy potrzebę buntu. Tak, chcieliśmy przede wszystkim ratować własną skórę, ale to brytyjska marynarka, pozostawiając nas samym sobie, złamała umowę.

Tak więc „Olopana” oddaliła się w końcu na południe. My zaś zaczęliśmy wiosłować, kierując się na wschód. Płynęliśmy tak, zmieniając się przy wiosłach, około trzech dni. Czas dłużył się, tym bardziej że nigdy nie zapadała noc. W ciągu dnia słońce świeciło na ciemnoniebieskim niebie i oslepiła nas biel lodu. Gdy zbliżał się wieczór, kolory łagodniały, a lód stawał się różowawy. Potem zaś słońce znów wznosiło się wyżej i wszystko zaczynało się od początku. Niewiele rozmawialiśmy. Od czasu do czasu ktoś pytał kapitana, czy Nowa Ziemia jest jeszcze daleko. „Jeszcze dwa lub trzy dni” - odpowiadał. Nie odczuwaliśmy ani głodu, ani pragnienia. Nie marzliśmy, gdyż mieliśmy nieprzemakalne ubrania i koce. Cierpliwie znosiliśmy trudy podróży. Nie żalowaliśmy, że nie przesiedliśmy się na „Olopanę”. Szczerze mówiąc, posuwaliśmy się do przodu w stanie psychicznego odrętwienia.

Wyrwała nas z niego burza śnieżna, jakiej nigdy wcześniej nie widziałem. W mniej niż godzinę niebo zrobiło się zupełnie białe, pojawił się wiatr, który unosił płatki śniegu. Kwadrans później znajdowaliśmy się w samym środku straszliwej zawiei, a nasza łódź miotła się na falach z niewyobrażalnym hałasem. Ogłuszał nas też silny, nieprzerwany huk, będący odgłosem uderzających o siebie brył lodu. Mieliśmy wrażenie, że łódź, choć solidna i metalowa, nie wytrzyma tej pogody. Przetrwała jednak, i my również. Na samym początku zamieci odłożyliśmy wiosła i stłoczyliśmy się w jednym miejscu, ale kapitan i porucznicy powiedzieli, że jeśli nie będziemy wiosłować, łódź ustawi się w poprzek fali

i może wypełnić się wodą lub wywrócić. Powinniśmy byli sami to wiedzieć, ale kolejny raz nie myśleliśmy racjonalnie.

Burza śnieżna skończyła się nagle po sześciu godzinach. Ku ogromnemu zdziwieniu zobaczyliśmy drugą łódź jedynie pół mili od naszej. Gdy się do niej zbliżyliśmy, zdumiał nas wygląd marynarzy - zamiast twarzy mieli białe maski z zamrożonego śniegu, które upodabniały ich do nocnych zjaw. Stopniały niemal od razu, gdy pojawiło się znów słońce.

Potem była jeszcze kolejna burza, dzień lub dwa dni później. Tak jak poprzednia, skończyła się po sześciu godzinach i wyszło słońce. Płynęliśmy nieprzerwanie, zmieniając się przy wiosłach. Byliśmy w coraz gorszym nastroju. Jestem pewien, że co najmniej kilku z nas - w tym i ja - żałowało teraz, że nie przesiedliśmy się na „Olopanę”. Nazwa statku nigdy jednak nie padła w naszych rozmowach. Nie mogliśmy wówczas wiedzieć - informacja ta dotarła do mnie o wiele później - że od dwóch czy trzech dni leżał on na dnie Oceanu Arktycznego, zatopiony przez torpedę wystrzeloną z łodzi podwodnej. Tego dnia nasze morale spadło już niemal do zera, gdyż wyczerpały się właśnie zapasy żywności i pozostała nam wyłącznie słodka woda.

Następnego dnia dojrzelśmy stały ląd. Ukazał się nagle zza lekkiej mgły na wschodzie. Nie wystawał wysoko ponad wodę i nie błyszczał tak jak pokrywa lodowa. Nie mogliśmy się pomylić, to był naprawdę ląd. Krzyczeliśmy z radości, niektórzy z nas płakali. Podekscytowani, zaczęliśmy energiczniej wiosłować. Myśleliśmy, że dotrzemy tam w ciągu trzech godzin. W istocie potrzebowaliśmy na to aż dwunastu.

Osadziliśmy łodzie na dnie, wyszliśmy na kamienistą plażę. Popatrzyliśmy na otaczającą ją zielone wzgórza. Zielen ta, proszę mi wierzyć, rozczuliła nas, każdy rozbitek to zrozumie. Ruszyliśmy ku najbliższym wzniesieniom. To, co wzięliśmy początkowo za bujną roślinność, okazało się tylko skromnymi, niskimi krzewinkami. Gdy dotarliśmy na szczyt, przeżyliśmy ogromne rozczarowanie.

Niemal aż do horyzontu ciągnęły się wzgórza, podobne do tego, na którym się znajdowaliśmy. W tle majaczyły się góry, których ośnieżone wierzchołki połyskiwały w promieniach słońca. Ani jednego drzewa czy domu. Żadnych śladów bytności człowieka. Całkowity bezruch, cisza. Poczuliśmy się równie samotni jak na morzu.

Schodząc ku wybrzeżu, dostrzegliśmy kilka dzikich gęsi. Nie były

płochliwe, najwyraźniej nigdy nie polował na nie żaden myśliwy. Złapaliśmy około 10 ptaków. Zarznięliśmy je i przygotowaliśmy zupę na maszynie spirytusowej.

Nowa Ziemia przypomina kształtem groblę długości 950 kilometrów, leżącą niemal dokładnie na osi północ-południe. Nie wiedzieliśmy, na jakiej szerokości geograficznej do niej dopłynęliśmy. Byliśmy pewni tylko jednego - powinniśmy posuwać się wzdłuż jej brzegów na południe. Teraz jednak wiosłowało się nam znacznie gorzej, gdyż stale cierpieliśmy głód. Wybrzeże było puste, nie spotkaliśmy już ani jednej dzikiej gęsi. Kilku z nas skarżyło się na odmrożone stopy.

Jeśli dobrze pamiętam, po trzech dniach tej przygnębiającej podróży natknęliśmy się na cztery łodzie wypełnione rozbitkami z hollenderskiego statku towarowego, wchodzącego wcześniej w skład konwoju PQ17 i również zatopionego. Napotkani marynarze byli głodni tak jak my, ale sama ich obecność dodała nam ducha. Wydawało się nam, że w większej grupie mamy większe szanse dotrzeć szczęśliwie do celu. Tego dnia schwytaliśmy dzikie gęsi, równie mało płochliwe jak te poprzednie. Zabiliśmy ich ponad sto. Zaspokoiliśmy głód i nasze morale się podniosło.

Wszyscy razem popłynęliśmy dalej na południe. Następnego dnia doszło do bardzo interesującego spotkania. Minawszy niewielki przylądek, dostrzegliśmy statek towarowy zakotwiczony blisko brzegu. Był to amerykański „Winston Salem”, kolejny dawny uczestnik konwoju PQ17. Jak się okazało, osiadł na mieliźnie i nie mógł się ruszyć. Był jednak w dobrym stanie, miał sprawnie działający kocioł, a w kambuzie i spiżarni nie brakowało jedzenia.

Spędziliśmy trzy wspaniałe dni na tym statku niczym w doskonałym hotelu. Odpoczywaliśmy w ciepłe, dobrze się odżywialiśmy. Marynarze z odmrożonymi stopami uzyskali pomoc medyczną w izbie chorych. Od kilku dni nie widywaliśmy już niemieckich samolotów, mówiliśmy sobie, że operacja przeciwko PQ17 musiała się skończyć. Jednym słowem, byliśmy szczęśliwi. Niestety, szczęście nigdy nie trwa długo.

Trzeciego dnia ukazał się, płynący z południa, statek parowy. Gdy się do nas zbliżył, wywiesił czerwoną flagę z sierpem i młotem.

Z zapachem mazutu mieszała się inna, niezbyt apetyczna woń. Z bliska mogliśmy się przyjrzeć zasmolonemu, pordzewiałemu kadłubowi. Był to wielorybnik. Rzucił kotwicę nieopodal „Winstona Sa-

lema". Nadpłynęła łódź. Siedzieli w niej dwaj mężczyźni ubrani w futra, w futrzanych czapach i butach. Mieli bardzo ciemną cerę, przypominali Mongołów i nie znali ani słowa po angielsku. Pokazali na migi, że nieco dalej na południe znajdowały się przy wybrzeżu inne - amerykańskie lub angielskie - statki. Mogli nas tam zabrać, wszystkich tych, którzy mieliby na to ochotę.

Kapitan „Winstona Salema” milczał. Pozostawiał nam decyzję. Nie mogliśmy, rzecz jasna, korzystać zbyt długo z gościny, którą tak wspałałomyślnie nam ofiarował. Przyjęliśmy więc - choć z żalem - propozycję, obiecując kapitanowi, że dołożymy wszelkich starań, by nadesłano mu pomoc przy zepchnięciu statku z mielizny.

Znow płynęliśmy wzdłuż brzegów wyspy na południe, tym razem na pokładzie śmierzącego i brudnego wielorybnika. Na obiad jadałmy zupę o smaku ryby. Z pewnością przygotowywano ją z mięsa wieloryba. Do picia mieliśmy herbatę. Rosjanie dali nam do zrozumienia, że statki alianckie są zupełnie blisko. Tymczasem nasza podróż wydawała się nie mieć końca. Nadal nie było ich widać. W pewnym momencie dostrzegliśmy latarnię morską i kilka drewnianych chałup. Przed nimi kilkunastu mężczyzn, dwie kobiety - z dużej odległości trudno je było rozpoznać - a także kilkoro dzieci i psy. Pomachaliśmy im na powitanie, ale nie odwzajemnili naszych przyjaznych gestów. Nie uczyniły tego nawet dzieci. Wszyscy stali nieruchomo, niczym manekiny. Pomyśleliśmy, że los ludzi żyjących w takim odosobnieniu musiał być smutny. Kim byli? Politycznymi zesłańcami? Marynarze z wielorybnika nie rozumieli naszych pytań, a zresztą nie wydawali się mieć ochoty na nie odpowiadać - ich mongolskie twarze bez wyrazu pozostawały nieporuszone. Czuliśmy się dość nieswojo, a z upływem czasu zaczął ogarniać nas niepokój. Zastanawialiśmy się, czy ci Mongołowie nas nie oszukali i czy nie doprowadzą nas do jakiegoś obozu lub więzienia. Na statkach biorących udział w konwoju krążyły pogłoski, że marynarzom z alianckich statków zdarzało się zaginać w Murmańsku, gdy tylko nieco oddalili się od portu.

Podróż trwała 16 godzin. Odetchnęliśmy z prawdziwą ulgą, gdy nasi gospodarze dali nam do zrozumienia, że jesteśmy już blisko celu. Niedługo później dostrzegliśmy statek, zakotwiczony w głębi zatoki. Był tylko jeden, angielski. Na kadłubie przeczytaliśmy nazwę „Empire Tide”. A zatem jeszcze jeden statek towarowy z konwoju PQ17. Udaliśmy się na jego pokład.

Pojawił się kapitan, powitał nas serdecznie, ale od razu się zorientowaliśmy, że nasze przybycie wcale go nie ucieszyło. „Empire Tide” przyjął już wielu ocalałych z konwoju. Był przepelniony. Jak mogliśmy się przekonać na własne oczy, wszędzie panował tłok. „Wraz z wami będzie 250 pasażerów”. Kapitan nie ukrywał przerażenia na myśl, że miałby wieść wszystkich do Archangielska. Powiedział, że nie weźmie za nas odpowiedzialności, jeśli nie pojawi się eskorta. „Poprosiłem o nią przez radio”. Pomyśleliśmy: „Przez radio? Ależ to szaleństwo! Już wkrótce będą tu niemieckie samoloty!”.

I rzeczywiście. Nie skończyliśmy jeszcze rozmawiać, gdy pojawił się samolot. „Oto skutek wysłanej wiadomości - pomyśleliśmy. - Niedługo nadlecą bombowce”. Wydawało się nam jasne, że atak z powietrza na przeladowany „Empire Tide” zakończy się prawdziwą jatką.

Za zgodą naszego kapitana postanowiliśmy opuścić statek, który nie mógł nas ani wyżywić, ani przewieźć do Rosji, a poza tym w każdej chwili mógł paść ofiarą bombardowania. Kapitan „Empire Tide” zgodził się przekazać nam dwie łodzie i kilka namiotów, byśmy mieli się gdzie schronić. Po raz kolejny usiedliśmy do wiosł i popłynęliśmy do brzegu. Nie wydał się nam bardziej gościnny niż te, które widzieliśmy dotychczas na Nowej Ziemi. Pozostaliśmy tam dwie doby, żywiąc się kilkoma ptakami morskimi zabitymi strzałami z rewolwerów. Patrzyliśmy w niebo, aby zobaczyć samoloty atakujące „Empire Tide”. Nie nadleciał jednak ani jeden.

Po 48 godzinach kapitan angielskiego statku przysłał do naszego kapitana marynarza z bilecikiem: „Otrzymałem wiadomość radiową od koralowca Francuskich Wolnych Sił Zbrojnych. Płynie ku nam duża eskorta. Wyruszam na jej spotkanie. Proszę wrócić na pokład”. Tak też zrobiliśmy. Niedługo później natknęliśmy się na eskortę, składającą się z trzech francuskich koralowców i dwóch rosyjskich niszczycieli. Zebrała ona już wcześniej pięć innych statków towarowych, ocalałych z PQ17. Dotarliśmy do portu w Archangielsku 25 lipca, trzy tygodnie po rozproszeniu się konwoju. Wydawało się nam jednak, że upłynęły długie miesiące.

Tak się szczęśliwie złożyło, że załoga „Washingtona” przybyła do Archangielska w komplecie. Żałuję, że nie mogę zakończyć owej historii tym happy endem.

Na początku sierpnia 1942 roku przewieziono wszystkich marynarzy ocalałych z konwoju PQ17 - było ich 1300 - do Murmańska. Mieli

tam czekać na możliwość powrotu do kraju. Połowa jednak miasta była pusta i nie nadawała się do zamieszkania. Umieszczeni w bardziej niż skromnych barakach z drewna, słyszeli kilka razy w ciągu dnia syreny alarmowe. Kilka sekund później pojawiały się nad wzgórzami niemieckie samoloty. Najbliższe niemieckie lotnisko było oddalone o 68 kilometrów - osiem minut lotu. Rosyjskim myśliwcom rzadko udawało się wystartować przed rozpoczęciem bombardowania. Służby oczyszczania miasta nie nadążały z usuwaniem z ulic gruzu i złomu.

W owym czasie nie było mowy o utworzeniu mostu powietrznego, by ewakuować oficerów i marynarzy z konwoju PQ17. Po trzech tygodniach pobytu w Murmańsku dwustu czterdziestu spośród nich odpłynęło na pokładzie amerykańskiego krążownika „Tuscaloosa”. Inni wrócili do siebie nieco później, kolejni - po dłuższym oczekiwaniu, a niektórzy - nigdy, gdyż zostali zabici albo zginęli podczas bombardowania Murmańska.

- Miałem szczęście i wyszedłem z tego cało - powiedział na koniec Patrick Lester.

Przez kilka następnych lat przesyłaliśmy sobie wzajemnie życzenia noworoczne. Potem przestał pisać. Zastanawiam się, czy piwo nie zaszkodziło mu bardziej niż bomby i torpedy. Na *coś* trzeba zawsze umrzeć.

Rok 1950. Wojna skończyła się zaledwie przed kilku laty, a już zaczęły rodzić się antagonizmy w łonie państw sprzymierzonych. Rosjanie i Amerykanie wzajemnie się obserwowali - zakładali w Arktyce bazy zwiadowcze. Jedna z nich przeszła do legendy, a jej nazwa bywała często wymieniana - Thule. *Ultima Thule*, granica znanego świata, do której dotarł na cztery wieki przed Chrystusem Pyteasz z Massalii. Mieliliśmy już okazję poznać tego żeglarza w trakcie zgłębiania dziejów oceanów.

W 1951 roku odeszliśmy daleko od legendy. Thule, położone na północno-zachodnim wybrzeżu Grenlandii, na północ od Morza Baf-fina, zostało wybrane przez najwyższe dowództwo amerykańskich wojsk z uwagi na względnie łagodny klimat, który sprawia, że morze pozostawało tu niezamarznięte przez dwa miesiące w roku. Decyzję o budowie w tym miejscu bazy podjęto w największej tajemnicy, a projekt zrealizowano w rekordowo krótkim czasie.

Wiosną 1951 roku z zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych wyruszyło 110 *liberty-ships*. Przed nimi płynęły dwa potężne amerykań-

skie lodołamacze. Cała ta armada utknęła na trzy miesiące w lodach Labradoru. Niemal od razu utworzono most powietrzny między Goose Bay i Thule. Samoloty towarowe dostarczyły tam 15 000 ton sprzętu i 7000 robotników. Podczas polarnej nocy, którą rozświetlały reflektory, setki buldożerów i ciężarówek wyrównywały teren pod kilkukilometrowy pas startowy dla przyszłego lotniska. Budowano też tamę osłaniającą port w Thule. Inżynierowie i robotnicy wznosili wieżę mającą 400 metrów wysokości. Miała ona umożliwić bezpośrednią łączność radiową z Pentagonem i głównymi amerykańskimi bazami strategicznymi. Powstawały hangary, w których miały znaleźć schronienie największe samoloty świata.

Przerwijmy na chwilę te rozważania. Pomyślałem nagle, że wielką niesprawiedliwością byłoby nie powiedzieć kilku słów na temat osoby, która jako pierwsza zwróciła uwagę na to miejsce, choć w owym czasie istniało tam jedynie eskimoskie obozowisko.

Knud Rasmussen, syn Duńczyka i Eskimoski z zachodniego wybrzeża Grenlandii, był początkowo wychowywany przez matkę. W pierwszych latach życia posługiwał się wyłącznie językiem eskimoskim i w naturalny sposób przyswajał wszystkie lokalne techniki. Dopiero później miał wejść do kręgu kultury duńskiej i zyskać sławę jako etnolog. Wczesne dzieciństwo pozostawiło w nim jednak trwałe ślad. Nie sądzę, by kiedykolwiek powiedział, dlaczego nadał nazwę „Thule” miejscu, które dzięki niemu zaczęło od 1910 roku odgrywać rolę ośrodka handlu.

Zanim tam zamieszkał, Eskimosi przybywali na wybrzeże, przywożąc futra, kły morsów i ciosy narwali, a także misternie wyrzeźbione z nich przedmioty. Wymieniali je u wielorybników i handlarzy na amunicję, emaliowane miski i rozmaite zbędne bibeloty. Zawierane transakcje były skrajnie niekorzystne dla tubylców z Dalekiej Północy. Ten jawny wyzysk wzburzył Rasmussena.

- Grenlandia należy do Danii, a ja jestem obywatelem duńskim - powiedział kupcom. - Od tej chwili będę uczestniczył w każdej wymianie.

Nielatwo było sprzeciwić się człowiekowi równie stanowczemu jak Rasmussen. Dzięki jego pośrednictwu miejscowi Eskimosi zaczęli wreszcie odnosić korzyści z handlu. Dowiedziawszy się o tym, przybywali z daleka inni. Thule coraz bardziej się rozrastało.

W 1906 roku Knud Rasmussen kierował wyprawą etnograficzną

na północy Grenlandii. Pięć lat później, gdy ośrodek w Thule dobrze już funkcjonował, zajął się organizowaniem kolejnych wypraw naukowych. W latach 1911-1917 czterokrotnie przemierzył łodolód grenlandzki z psim zaprzęgiem, za każdym razem w towarzystwie jednego Duńczyka lub Niemca i dwóch Eskimosów. W 1911 roku pokonał 1230 kilometrów w 19 dni. Pobił tym samym oficjalny rekord: dziennie przemierzał średnio 65 kilometrów. Odkrył, że Ziemi Peary ego i Grenlandii nie dzieli tor wodny, tak jak dotychczas sądzono. Prowadził badania, dokonywał odkryć, a niekiedy doświadczał cierpień, gdyż podróż psim zaprzęgiem z jednego krańca Grenlandii na drugi nie jest wcale łatwym wyczynem sportowym - w 1917 roku jeden z jego towarzyszy stracił podczas niej życie.

Wytrzymały Rasmussen o wiele lepiej znosił cierpienie fizyczne niż myśl, że eskimoska cywilizacja może podupaść, a nawet zniknąć. Mimo - albo za cenę - kilku okrutnych incydentów, ta cywilizacja, doskonale uporządkowana i skutecznie podtrzymująca najcenniejsze zalety rasy, była zagrożona na skutek wtargnięcia Europejczyków. Nowe przedmioty proponowane Eskimosom - rzeczy przydatne, ale najczęściej bardzo brzydkie - sprawiały, że rezygnowali oni z odwiecznych technik produkcji wyrobów łączących w sobie funkcjonalność i piękno. Dawne zawody i zwyczaje zanikały. Do tego dochodziły jeszcze zgubne skutki wprowadzonego w owej epoce alkoholu...

W 1921 roku Knud Rasmussen wyruszył - w towarzystwie mieszańca Qavigarssuaqa i Eskimoski Aharulunguaq - na swą pięćdziesiątą wyprawę. Była to swego rodzaju pielgrzymka przez wszystkie osady eskimoskie, rozrzucone na 3000 kilometrów lodu i śniegu, od Zatoki Hudsona po Cieśninę Beringa. Rasmussen przebył nawet na saniach tę cieśninę, by odwiedzić Eskimosów mieszkających na Przylądku Dież-niewa. Ta długa podróż trwała trzy lata. Członkowie wyprawy dzielili życie plemion mających niekiedy nieco odmienne obyczaje, w zależności od miejsca zamieszkania. Na trasie długości 3000 kilometrów zmieniały się lokalne zasoby i klimat. Celem Rasmussena było podtrzymanie -wszędzie tam, gdzie wydawało się to możliwe - migotliwego płomyczka eskimoskiej kultury. Dotarłszy do Cieśniny Beringa, wyraził słowami uczucie, które go wówczas przepełniało: „Wysoki klif, na którym stoję, czyste powietrze, które mnie otacza, pozwalają mi widzieć bardzo daleko. Dostrzegam ślady moich sań na białym śniegu, biegnące poza horyzont

przez położone najdalej na północ siedliska ludzi. Widzę znów tysiące niewielkich zabudowań, które nadały sens mojej podróży. I z całego serca błogosławię los, który sprawił, że przyszedłem na świat w czasie, gdy psie zaprzęgi nie należały jeszcze do przeszłości".

Obserwacje zebrane przez Rasmussena podczas podróży okazały się przydatne dla duńskiego rządu, który podejmował godne szacunku wysiłki zmierzające do ochrony integralności obyczajowej Eskimosów w obliczu nieuchronnego przenikania cywilizacji zachodniej - intelektualnej i wojowniczej. Rezultaty tych starań z upływem czasu stawały się, co było do przewidzenia, coraz bardziej znikome.

Osiemnaście lat po śmierci Rasmussena założone przez niego Thule przekształciło się w jedną z pierwszych baz strategicznych w regionach polarnych. Powstały też bazy satelitarne, zależne od Thule. Niektóre z nich służyły za porty tranzytowe dla samolotów, inne były stacjami meteorologicznymi.

14 sierpnia 1946 roku samolot należący do 375 Dywizjonu Rozpoznania Pogody (*Weather Reconnaissance Squadron*) leciał w gęstej mgłę 55 kilometrów na północ od przylądka Barrow, najdalej na północ wysuniętego punktu na Alasce. Obsługa dostrzegła na ekranie radaru wyspę, mającą 32 kilometry długości i 24 kilometry szerokości, w miejscu, w którym na mapie nie zaznaczono żadnego lądu.

Po powrocie do bazy nawigator poinformował o tym fakcie swoich zwierzchników i w następnych dniach wysłano tam kolejne samoloty. Wyspa istniała nadal, ale w odległości kilku mil od podanego pierwotnie położenia.

- Obliczenia były nieprecyzyjne - orzekł komendant bazy. - Flet-cher, proszę się tym zająć.

Podpułkownik J.O. Fletcher z 58 Dywizjonu Rozpoznania Pogody zlecił ponowne określenie pozycji wyspy, a następnie sam udał się ją obejrzeć. Wyspa naprawdę się przemieszczała - była olbrzymią bryłą lodową, białoniebieską jak lodowce na lądzie, powstała ze słodkiej wody. Wyspa, której nadano nazwę T1 (od angielskiego słowa *target*, oznaczającego „cel, obiekt ataku”), przemierzyła 2600 kilometrów, krążąc zgodnie z ruchem wskazówek zegara po fragmencie Oceanu Arktycznego pomiędzy Ameryką Północną i biegunem. Stracono ją z oczu w 1949 roku, a odnaleziono ponownie w kwietniu 1951 roku. Amerykanie odkryli

w owym czasie inne jeszcze wyspy z lodu płytowego, utworzonego ze słodkiej wody. Nazywali je kolejno T2, T3, T4... Poczynione obserwacje pozwoliły stwierdzić, że te ogromne góry lodowe oddzielały się okresowo od lodowców na Ziemi Ellesmere'a i stale rozpoczynały na nowo wędrówkę od Ziemi Ellesmere'a w pobliże bieguna i z powrotem. Niektóre z nich potrzebowały przypuszczalnie kilkudziesięciu lub nawet kilkuset lat, by całkowicie zaniknąć.

Począwszy od 1932 roku, zaczęto umieszczać bazy obserwacyjne również na tych „wyspach”. Odkryto w ich lodzie skamieliny: gałązki, ości ryb, kości karibu. Żywność dla pracujących tam załóg dowożono samolotami. Robi się tak do dzisiaj. Podczas trwania nocy polarnej oświetla się pasy, by ułatwić lądowanie.

Rosjanie także odkryli takie wyspy i „założyli” na nich stacje polarne: „Biegun Północny 1”, „Biegun Północny 2” itp. Ich mieszkańcy przebywali tam niekiedy 15 lat i więcej. We wrześniu 2007 roku Rosjanie założyli kolejną już stację „Biegun Północny 35”. Jacques Sorbets, wytrawny znawca przedmiotu, przedrukował raport napisany przez V.G. Korta, dyrektora sowieckiego Instytutu Oceanograficznego, po wycie w bazie „Biegun Północny 3” w 1954 roku:

„Jest to pole lodowe o powierzchni kilku kilometrów kwadratowych i grubości dwóch-trzech metrów. Baza składa się z dwóch typów zabudowań - przenośnych domów na szynach i namiotów. Przez kilka dni mieszkałem w jednym z takich namiotów, w którym czułem się równie dobrze jak w swym moskiewskim mieszkaniu. W każdym z nich znajdowały się dwa lub trzy łóżka, składany stół i krzesła. Mieszkańcy korzystają ze wszystkich miejskich udogodnień: ogrzewania gazowego, oświetlenia elektrycznego, radia, a niekiedy nawet i telefonu. Wewnątrz jest ciepło, nawet gdy na zewnątrz temperatura spada do -40° Celsjusza. Ściany mają kilka warstw, w tym jedną izolującą. Przenośne domy również są bardzo wygodne. Dwa z nich służą wszystkim - za dnia bywają stołówką, a wieczorem klubem. Jest tu pianino, radio, magnetofon, są gry i biblioteka zawierająca 300 dzieł literackich i politycznych, a także projektor. Dwa razy w tygodniu pracownicy stacji mogą obejrzeć filmy, dostarczane regularnie z kontynentu. Otrzymują też *mówiące listy* od rodzin i nagrywają, a następnie przesyłają odpowiedzi”.

A oto inny tekst, którego autorem jest stały mieszkaniec stacji „Biegun Północny 3”:

„Kiedy nie ma pilnej pracy, zbieramy się w świetlicy. Szef stacji Alek-siej Triosznikow, pilot A. Babienko, doktor Witalij Wołowicz i hydrolog Aleksander Dimitriew układają domino. Aerolog W. Knaki i filmowiec Jewgienij Jacum dumają nad szachownicą. Biorą udział w partii szachów przez radio z graczami ze stacji Biegun Północny 4 i ze statku pasażerskiego *Leningrad*, znajdującego się obecnie gdzieś na półkuli południowej. Nasi malarze A. Smaczyński i Igor Czygielnicki przygotowują nowe wydanie gazetki ściennej. Nieobecni są jedynie radiotelegrafści K. Kurbo i Leonid Rozbach. Są zajęci nawiązywaniem łączności z ra-diowcami-amatorami. Ich sygnał wywoławczy UPOL-3 zna już wielu radiowców, którzy pracują na falach krótkich. Za oknem polarna noc. W radiu słyszymy kremlowskie dzwony, dobrze nam znane i tak drogie... A nieco później dźwięki hymnu Związku Sowieckiego rozbrzmiewają uroczyście nad rozległą lodową krainą". Jednym słowem - raj na Ziemi. Zamknięty jednak dla turystów.

A turystykę w Arktyce uprawiano już od bardzo dawna. W 1871 roku statek przewiózł z Hammerfest na Spitsbergen pasażerów, dla których jedynym celem podróży było zaspokojenie ciekawości. Następni pojawili się tu w latach 1890, 1894 i 1896. Pochodzili z Norwegii, Niemiec i Anglii. Co oczywiste, wszystkie te wyprawy odbywały się latem. Termin „wycieczkowy rejs polarny" pojawił się po raz pierwszy w reklamie opublikowanej w „Revue Generale des Sciences", w której obiecywano pasażerom liniowca „Ile-de-France" o wyporności 3487 ton, specjalnie w tym celu wydzierżawionego, „polowania na wieloryby, dziko żyjące renifery, niebieskie lisy, duże foki, kaczki edredonowe i ptaki arktyczne". Na statku, którym mogło płynąć 214 pasażerów, było siedem łazienek.

Następnego roku jednak Ocean Arktyczny, być może rozdrażniony ludzką ciekawością, przesunął dalej na południe pokrywę lodową i kilka statków z turystami musiało zawrócić z drogi w okolicy Wyspy Niedźwiedziej. To samo przydarzyło się w 1910 roku „Blücherowi" z Hamburg-Amerika Line.

Mijały lata. Statki były coraz większe i szybsze, a prognozy meteorologiczne - łatwiej dostępne. Wyprawy po słońce na północy stawały się więc bezpieczniejsze. W 1936 roku pięciuset turystów wsiadło na pokład francuskiego statku „La Fayette". Przed nimi była długa trasa -w mniej niż miesiąc mieli odwiedzić Wyspy Owcze, Islandię, wyspę Jan Mayen, Spitsbergen, Lofoty. W jadalniach, w których wieczorem obo-

wiązywały smokingi i długie suknie, stoły zdobity - dla podkreślenia lokalnego kolorytu - małe gumowe pingwinki. Organizatorzy powiadomili pasażerów o pojawieniu się pierwszych brył lodu, a po przekroczeniu koła podbiegunowego wręczyli dyplom pasażerce wybranej „najpiękniejszą uczestniczką wyprawy”. Jak wiemy, podróże na Przylądek Północny i Spitsbergen stawały się stopniowo coraz modniejsze, a przez pewien czas były swojego rodzaju snobizmem. Samoloty czarterowe, które latają dziś na antypody, przyczyniły się do zmniejszenia ich popularności. Czy zatem nastąpił kres wielkich wypraw na morza polarne półkuli północnej? Jak się wydaje, ostatni epizod rozegrał się w 1958 roku.

8

Ostatni epizod

W niedzielę 8 czerwca 1958 roku dość duży okręt podwodny (3120 ton wyporności, 95 metrów długości, 8 metrów średnicy) stał przy nabrzeżu w Seattle, mieście w stanie Waszyngton, nad Pacyfikiem (dziś 3,6 miliona mieszkańców). Nikogo w najbliższej okolicy. Służby patrolowe były niewidoczne, ale czuwały. Chodziło bowiem o pierwszą łódź podwodną z napędem atomowym. Jej nazwa - „Nautilus” - w oczywisty sposób składała hołd Juliuszowi Verne'owi. Przypomnijmy, że wybrał ją już wcześniej Wilkins, podejmując próbę, która zakończyła się na etapie projektu. Tym razem jednak „Nautilus” wypłynął w morze. Ze ściśle tajną misją.

Dowódca okrętu, kapitan Anderson, miał 37 lat. Średnia wieku marynarzy „Nautilusa” wynosiła 26 lat. Wszyscy byli po trzykroć ochotnikami - zgłosili się dobrowolnie do służby na łodzi podwodnej, dobrowolnie zaakceptowali napęd atomowy, z własnej woli zgłosili się do udziału w misji Sunshine. Wszyscy również przeszli specjalistyczny staż, trwający - w zależności od stopnia wojskowego - od pół roku do dwóch lat.

Marynarze ci poznali od razu zalety służby na „Nautilusie”. Mieli wygodę i rozrywki nieznane na pokładzie klasycznych łodzi podwodnych, w których baterie akumulatorów i zapasy paliwa zajmowały połowę wnętrza. Tutaj przestrzeń tę wykorzystano do celów mieszkał-

nych - pomieszczenia załogi i mesa oficerska były czterokrotnie większe niż w innych okrętach podwodnych. W ciągu pięciu minut dawało się przygotować salę kinową dla 60 osób. Marynarze mieli do swojej dyspozycji maszynę do lodów, dystrybutor schłodzonych napojów, dobry odbiornik radiowy, szafę grającą na żetony. Poza innymi jeszcze urządzeniami zwiększającymi komfort pobytu na okręcie znalazły się także maszyna do prania z suszarką, w pełni wyposażona ciemnia fotograficzna oraz biblioteka licząca 600 tomów.

We wszystkich znanych mi okrętach podwodnych na każdej koi sypiało dwóch ludzi, ustępujących sobie miejsca w zależności od rozkładu wacht. Dotyczy to jeszcze nadal wielu klasycznych jednostek tego typu. Na pokładzie „Nautilusa” każdy miał własną koję z materacem z pianki kauczukowej, a w wyłożonej kafelkami łazience - oddzielną szufladę na przybory toaletowe. Nie sposób sobie wyobrazić, jak wielką wagę przywiązywali do tych wszystkich szczegółów marynarze wypływający w rejs. A podróże nuklearnych okrętów podwodnych bywają dziś najdłuższe. „Nautilus” był wyposażony w urządzenie usuwające szkodliwe gazy. Tlen podlegał stałej wymianie. Temperatura wynosiła 20°C, a wilgotność powietrza - 5 procent.

Gdy ujawniono marynarzom „Nautilusa” cel misji Sunshine, 90 procent ich okazało zaniepokojenie. Bardzo precyzyjne wyjaśnienia zastępcy dowódcy uspokoiły ich do tego stopnia, że wszyscy dobrowolnie potwierdzili chęć udziału w rejsie. Okręt miał bowiem przepłynąć z Seattle do Portlandu, na południowym wybrzeżu Wielkiej Brytanii, pod pokrywą lodową wokół bieguna północnego.

„Nautilus”, wybudowany w 1954 roku, zanurzył się po raz pierwszy w styczniu 1955 roku. Pierwszy długi rejs odbył w lipcu i sierpniu 1957 roku. Wraz z innymi statkami NATO uczestniczył wtedy w operacji Stri-keback. Warto powiedzieć o niej kilka słów, by łatwiej śledzić później operację Sunshine.

Każdy okręt podwodny miał dwa kompas: magnetyczny i żyroskopowy. Pierwszy wskazywał kierunek bieguna magnetycznego, drugi - bieguna geograficznego. Im jednak było bliżej obu tych biegunów, tym wskazania te stawały się bardziej zawodne. Nawet żyroskop tracił stateczność i precyzję. Działo się tak do 1956 roku, w którym Gyroskop Company wypuściła na rynek Mark 19, do dziś wykorzystywany za kołem podbiegunowym. Tego typu żyroskopy są obecnie powszechnie stosowane. Jeden z nich zainstalowano na pokładzie „Nautilusa” przed

rozpoczęciem operacji Strikeback. Jeśli - mimo tego zabezpieczenia - okręt utraciłby zdolność ustalania położenia pod lodem, to specjalna wyrzutnia miała umożliwić wystrzelenie w górę salwy sześciu torped, które rozbiłyby pokrywę lodową i pozwoliłyby na pełne wynurzenie.

„Nautilus” przemierzył najpierw 4000 mil pod wodą i wypłynął na powierzchnię niedaleko norweskiej wyspy Jan Mayen, a następnie znów zanurzył się na granicy wiecznego lodu. Nie obeszło się bez incydentów. Pokrywą lodową tworzyły ułożone bardzo nieregularnie warstwy lodu, mające grubość od jednego do czterech metrów. Powierzchnia lodu, widziana od spodu, była bardzo nierówna, pełna mniejszych i większych występków. W pewnym momencie sonar wskazał, że okręt znajdował się pod fragmentem otwartego morza, dowódca wydał więc rozkaz pełnego wynurzenia. Łodzie podwodne nie wynurzają się jednak całym pionowo, lustro wody było zbyt małe i zamiast wypłynąć na powierzchnię, „Nautilus” uderzył gwałtownie w lód. Na pokładzie zgasły wszystkie światła. Po naprawie oświetlenia okręt podjął kolejną próbę i wreszcie znalazł się ponad wodą. Miał jednak uszkodzony peryskop. Trzej specjaliści potrzebowali 15 godzin w szalejącym lodowatym wietrze, by go naprawić.

- Kurs na północ - rozkazał kapitan Anderson. - Wpływamy pod pokrywę lodową.

Tym razem rozregulował się słynny żyroskop Mark 19, gdyż stopiły się bezpieczniki obwodu zasilania. „Nautilus” cudem uniknął zmiążdżenia o lód nieco na północ od Grenlandii. Awarię usunięto i okręt podwodny mógł z sukcesem uczestniczyć, w pełnym zanurzeniu, w operacji Strikeback. Pod koniec października powrócił do bazy w New London w stanie Connecticut.

Kapitan Anderson, wezwany do Białego Domu, opowiedział, jak sprawował się jego okręt. Zaproponował wówczas, by „Nautilus” udał się z Pacyfiku na Atlantyk przez biegun północny, przepływając pod pokrywą lodową. Po konsultacji ze swoim sztabem prezydent wyraził zgodę na tę operację.

„Nautilusa” wyposażono w bezwładnościowy system nawigacji, opracowany przez inżynierów z zakładów North American Aviation i wykorzystywany już przy naprowadzaniu międzykontynentalnych pocisków Navaho. Jest to wysoce wyspecjalizowane urządzenie. Szereg żyroskopów nadaje stabilność platformie, która dzięki temu nie porusza się

względem gwiazd. Komputery rejestrują wszelkie impulsy zdolne przemieścić platformę (ruchy okrętu, ruch Ziemi), uwzględniając te dane przy ciągłym obliczaniu dokładnego położenia okrętu podwodnego, niezależnie od miejsca, w którym się znajduje.

Następnie zadano wszystkim członkom załogi pytanie: „Czy jest ktoś, kto wolałby udać się na przepustkę, zamiast uczestniczyć w operacji Sunshine?”. Nikt nie skorzystał z tej propozycji.

Gdy zapadła noc 22 kwietnia 1958 roku, „Nautilus” opuścił New London, zanurzył się i skierował ku Panamie, by przepłynąć na Pacyfik i dotrzeć do Seattle. Każdy okręt podwodny to delikatny mechanizm. Już na początku podróży doszło do zanieczyszczenia powietrza w maszynowni, gdyż do jednego z kondensatorów dostawała się niewielka ilość słonej wody i nie udawało się zlokalizować miejsca przecieku. Problem pogłębił się jeszcze po wypłynięciu z Panamy, mimo niezwykle sumiennego sprawdzenia wszystkich przewodów. W końcu w maszynowni wybuchł pożar. Musiano się wynurzyć, by go ugasić. Jak się okazało, woda morska wlewała się w pobliżu wału śrubowego. Awarię usunięto w San Francisco i „Nautilus” znalazł się w Seattle, skąd miał wyruszyć w regiony polarne.

Rozkaz wypłynięcia dotarł późnym popołudniem w niedzielę 8 czerwca. Okręt skierował się ku pokrywie lodowej. O godzinie 21 zanurzył się na głębokość 100 metrów, płynąc z prędkością 20 węzłów.

Nazajutrz zastępca dowódcy wygłosił kolejny wykład, by wyjaśnić dokładniej załodze warunki żeglugi pod lodem. Aby dostarczyć marynarzom rozrywki, dwa razy dziennie organizowano projekcje filmów, tak by wszyscy mogli je obejrzeć. Płynąc stale na północ, „Nautilus” wynurzał się od czasu do czasu tuż pod powierzchnię. Wystawiano wówczas peryskop, anteny radiowe i chrapy. Dawało to możliwość sprawdzenia bezwładnościowego systemu nawigacji poprzez dokonanie obliczeń z gwiazd, otrzymanie wiadomości przekazywanych drogą radiową, a także wprowadzenie przez chrapy świeżego powietrza. Trzeciego dnia okręt osiągnął maksymalne zanurzenie dla skontrolowania szczelności kadłuba, a następnie ponownie wzniósł się na średnią głębokość. O północy 12 czerwca wpłynął do Cieśniny Beringa, wąskiej, niezbyt głębokiej, przepelnionej lodem. Dno wydawało się płaskie z uwagi na pokrywającą je grubą warstwę mułu. Gromadził się on dlatego, że dryfujące masy lodu bywały zanieczyszczone ziemią, która opadała na dno podczas ich topnienia.

Na pokładzie „Nautilusa” marynarze niepełniący wachty grali w karty. Ci, którzy właśnie ją skończyli, zasiadali w pomieszczeniu załogi, by wypić kawę i posilić się ciastem drożdżowym. Okręt podwodny był niczym odrębny mikrokosmos, zanurzony w morzu. Poruszał się zaledwie 5 metrów nad dnem. Nocą 14 czerwca sondy elektryczne zasygnalizowały pojawienie się pierwszej bryły lodowej. Odległość między górną częścią „Nautilusa” a spodem lodu nie przekraczała 9 metrów. W tej niewielkiej przestrzeni należało manewrować między bryłami lodu, by pokonać cieśninę. Po południu 17 czerwca udało się po wynurzeniu peryskopu zobaczyć brzegi zarówno Syberii, jak i Alaski. Przepłynąwszy Cieśninę Beringa, okręt znalazł się na niezbyt głębokim Morzu Czukockim. Rów Oceanu Arktycznego zaczynał się 400 mil dalej.

„Nautilus” płynął zygzakiem, raz wynurzając się tak, by wystawić peryskop, to znów zniżając się o wiele głębiej, w zależności od liczby pływających brył lodowych. Polarny pejzaż stale ulegał zmianie. Gdy osiągnięto 68°20' szerokości geograficznej północnej, cały horyzont zasłonił olbrzymi mur z lodu - pokrywa lodowa, pod którą wpłynął „Nautilus”, kierując się prosto na północ.

Podwodna część gór lodowych bywała ogromna, niekiedy ich spód znajdował się zaledwie około 12 metrów nad okrętem. A pod nim było nie więcej niż 13 metrów. Prędkość wynosiła 10 węzłów.

Czy dotrą do bieguna? We wtorek 17 czerwca o godzinie 23 - po ośmiu dniach podróży - „Nautilus” wpłynął pod dwudziestometrową warstwę lodu. Kiosk łodzi dzieliły od niej jedynie dwa metry wody, a pod stępką było ich tylko siedem. Godzinę później trzeba było niemal posuwać się po dnie, by przepłynąć w odległości półtora metra pod kolejną górą lodową. Z wielkim zalem Anderson podjął decyzję, która wydała mu się najrozsądniejsza:

- Odraczam operację Sunshine. Kurs na południe.

W zanurzeniu skierowali się na południe, ku Cieśninie Beringa.

W środę 18 czerwca, w dziewięć dni od wyruszenia z Seattle, powrócono do zanurzenia peryskopowego. Anderson wysłał do Pentagonu depeszę o porażce. Rzecz jasna - zaszyfrowaną. Operacja Sunshine była do tego stopnia utajniona, że „Nautilus” - by uniknąć oznaczenia jego położenia przez zagranicznych obserwatorów - po powrocie na Pacyfik płynął w pełnym zanurzeniu aż do Pearl Harbor i dopiero tam się wynurzył. Wszyscy na Hawajach, włącznie z miejscowymi władzami, sądzili, że pierwszy okręt podwodny o napędzie nuklearnym wracał z rejsu

w okolicy równika. „Nautilus” wpłynął do portu z dziesięciometrową girlandą kwiatów, uczepioną na dziobie. Załoga wiedziała, że musi zachować całkowitą dyskrecję.

Anderson odleciał do Waszyngtonu. W ogromnym budynku Pentagonu są pomieszczenia do ściśle tajnych rozmów. Opisywali je autorzy powieści szpiegowskich, ale wszystkie te opisy były fałszywe. Jeden z szy-frantów Pentagonu powiedział mi, nie zdradzając, rzecz jasna, żadnych szczegółów, że w Waszyngtonie stale zmieniają się środki ostrożności podejmowane dla zapewnienia bezpieczeństwa i zachowania tajemnicy. W jednym z takich sekretnych miejsc spotkał się zatem dowódca „Nau-tilusa” z ekspertami do spraw morskich i zdał im szczegółową relację z rejsu. Nigdy później nie wypowiedział się na temat rozmów, w których wówczas uczestniczył. Wiadomo jedynie, że ostatecznie zdecydowano, iż jeszcze raz ponowi próbę.

Samoloty rozpoznawcze krążyły na północ od Alaski, by obserwować stan pokrywy lodowej. Przesyłano zaszyfrowane telegramy, a w Pearl Harbor starano się udoskonalić „Nautilusa”. Zainstalowano sieć telewizyjną w obwodzie zamkniętym. Na pokładzie zamontowano kamery z obiektywami skierowanymi ku górze. Dzięki temu spód lodu był stale bardzo wyraźnie widoczny.

Sprawdzono wszystkie urządzenia, załadowano torpedy, butle z tlenem, leki, zapasy żywności, kawę, tranzystory, mydło, filmy, maszyny do pisania itp. 21 lipca „Nautilus” wyruszył w kolejny rejs.

W niedzielę rano 26 lipca znalazł się znów w pełnym zanurzeniu u wejścia do Cieśniny Beringa. Czy jej pokonanie będzie tym razem łatwiejsze? Tak właśnie było, a Morze Czukockie okazało się niemal całkowicie wolne od lodu. Okręt mógł płynąć tuż pod powierzchnią wody, a później nawet w pełnym wynurzeniu. Miał wokół siebie wyłącznie bardzo płaskie pływające kry. Na granicy wiecznego lodu skierował się na południowy wschód, ku przylądkowi Barrow, eskortowany przez słonie morskie.

Aby uniknąć zderzenia z lodem, „Nautilus” zanurzył się - gdy tylko dno stało się wystarczająco głębokie - biorąc kurs na północny wschód. Płynął wzdłuż jednej z wielkich dolin, jakich wiele w podmorskim krajobrazie. Pełniący wachtę oficerowie obserwowali ruch okrętu na sonarze. 14 sierpnia o godzinie 8.52 dowódca wydał rozkaz: „Kurs prosto na północ”. Wpłynęli pod pokrywą lodową. Od bieguna północnego dzieliły ich 1094 mile morskie.

Po 800 milach, gdzieś na linii Spitsbergen-Grenlandia, miała skończyć się pokrywa lodowa. Tam też zamierzał wynurzyć się „Nautilus” zgodnie z planem operacji Sunshine.

Gdyby w kadłubie okrętu były bulaje, a na zewnątrz projektory, załoga mogłaby teraz podziwiać - na głębokości 125 metrów - wspaniałą podwodny pejzaż. Rozległy niczym podwieszany lodowy strop, był w przedziwny sposób nierówny - pod naciskiem utworzyły się zachodzące na siebie, olbrzymie grzebienie. Dno zrobiłoby na marynarzach wcale nie mniejsze wrażenie. Z głębin Oceanu Arktycznego, 4000 metrów poniżej okrętu podwodnego, wznosiły się wysokie łańcuchy górskie, z wystającymi tu i ówdzie ostrymi szczytami. Krajobraz ten ukazywały jednak tylko - w abstrakcyjny sposób - sonary. Duża ciemna ryba bez oczu, jaką był „Nautilus”, od 62 godzin płynęła prosto na północ pomiędzy wierzchołkami podwodnych gór i spodem pokrywy lodowej. W jasno oświetlonym pomieszczeniu załogi marynarze czytali gazety. Wachtowy w komorze torpedowej poruszał w regularnych odstępach dźwignią sterującą urządzenia do schładzania tlenu. Ze względów bezpieczeństwa czynność ta nie została całkowicie zautomatyzowana.

84° szerokości geograficznej północnej, 85°, 87°. Już tylko dwie godziny żeglugi dzieliły „Nautilusa” od bieguna. Płynął na głębokości 130 metrów z prędkością 20 węzłów. Górne sonary ukazywały, że grubość pokrywy lodowej nad okrętem stale się zmieniała i wynosiła od 2 do 80 metrów. „Nautilus” przebywał w pełnym zanurzeniu już od 72 godzin.

3 sierpnia 1958 roku o godzinie 23.14 w głośnikach we wszystkich pomieszczeniach dał się słyszeć głos kapitana Andersona:

- Za minutę będziemy dokładnie pod biegunem północnym. Temperatura wody na zewnątrz wynosi 0° Celsjusza. Pod sobą mamy 4000 metrów Oceanu Arktycznego. Niech wszyscy niepełniący wachty zgromadzą się teraz w pomieszczeniu załogi, uczymy nasz sukces. Będący na wachcie dojdą później, a zastąpią ich wówczas koledzy.

Światło, napoje, ożywienie, śpiew. Phipps, Scoresby, Nansen, Peary, Amundsen... Gdzie jesteście? Czy widzicie tę ciemną metaliczną rybę, która przepływa na głębokości 130 metrów pod miejscem na Ziemi, w którym nie ma nic interesującego do zobaczenia, a o którym tak bardzo wszyscy marzyliście?

Będąc na biegunie północnym, niezależnie od tego, w którą stronę skierujemy wzrok, zawsze spojrzymy na południe. A zatem nie zmieniając wcale kursu, „Nautilus” sunął teraz prosto na południe.

Ograniczono się jedynie do przestawienia o 180° kompasu żyroskopowego.

4 sierpnia o godzinie 17 okręt podwodny znajdował się już w odległości 240 mil od bieguna. Anderson polecił wziąć kurs na ściśle określone miejsce pomiędzy Grenlandią a Spitsbergenem, w którym „Nautilus” miał się wynurzyć. Następnego dnia o godzinie 4 rano łódź osiągnęła najpierw głębokość peryskopową, a następnie pojawiła się na powierzchni. Morze było niezamarznięte, ale musiała okrążyć ogromne dryfujące pole lodowe, które z pewnością oderwało się od pokrywy lodowej. Po 96 godzinach spędzonych przy świetle elektrycznym jakże piękna wydała się wszystkim biel połyskującego śniegu na tle czystego nieba. Foka, która wygrzewała się wtedy w słońcu, z rozleniwieniem zwróciła spiczastą głowę ku dużej metalowej rybie. „Nautilus” wkrótce znów się zanurzył, by udać się w dalszą drogę do Portlandu. Radiotelegrafista wysłał wiadomość, którą Pentagon odebrał ułamek sekundy później: „Operacja Sunshine zakończona. Misja wykonana”.

Ludzie dotarli do bieguna, idąc po lodzie. Przelecieli nad nim samolotem i sterowcem. Przepłynęli pod nim łodzią podwodną. Czegoż chcieć więcej? A jednak najwyższe władze amerykańskiej marynarki pragnęły czegoś więcej. „Strefa oceaniczna ma wartość militarną jedynie wtedy, gdy można dotrzeć - choćby okresowo - na jej powierzchnię”. Tak brzmiało zakończenie rozkazu, jaki otrzymał - po wypłynięciu „Nauti-lusa” - James Calvert, dowódca innego atomowego okrętu podwodnego, „Skate”. Jego misja miała polegać na „opracowaniu techniki umożliwiającej wypływanie na powierzchnię w regionach pokrytych lodem”.

„Skate” wyruszył również z New London i skierował się ku pokrywie lodowej. Nie ma potrzeby opisywania jego podróży pod lodem, gdyż przebiegła bardzo podobnie do tej, o której tu opowiedziałem. Przypomnijmy tylko, że dziewięć dni po wyprawie „Nautilusa” świat dowiedział się, że kolejny okręt atomowy nie tylko dotarł do bieguna, ale i wy dostał się tam na powierzchnię.

Informacja ta nie była bardzo ścisła. „Skate” wynurzył się w odległości 45 kilometrów od bieguna, w jednej z niewielkich wolnych przestrzeni wodnych, znanych jako płonie. Podczas całego tego rejsu w 1958 roku okręt wypłynął na powierzchnię w płoniach dziewięciokrotnie.

Gdy wrócił do Stanów Zjednoczonych, dowództwo marynarki orzekło, że rezultaty misji były dobre, ale niewystarczające. Należało

uzyskać możliwość wydobywania się na powierzchnię poza płoniami, po przebiciu lodu. Nie w dowolnym miejscu, czyli nie tam, gdzie lód miał grubość 20 metrów, ale - jeśli byłoby to tylko możliwe - w okolicach interesujących z konkretnego powodu. A więc przede wszystkim na biegunie. Trzeba zatem wrócić na biegun i - jeśli nie będzie to zupełnie niewykonalne - wyostać się na powierzchnię.

„Skate” został specjalnie przystosowany do nowego zadania. Najistotniejsze było znaczne wzmocnienie osłony znajdującej się z tyłu kiosku (zasłaniającej zakończenie peryskopu, gdy nie był on wystawiony). Miała ona służyć jako taran do przebijania lodu. „Skate” wypłynął ponownie w morze w marcu 1959 roku. Trasa jego nowej podróży była utrzymywana w ścisłej tajemnicy przez Marynarkę Wojenną Stanów Zjednoczonych. Dowódcy okrętu pozwolono jedynie powiedzieć, że 17 marca 1959 roku - dotarliśmy dokładnie pod biegun i stwierdziwszy, że lód ponad nami nie był nazbyt gruby (należy jednak rozumieć, że nie okazał się też bardzo cienki) - wydał rozkaz usunięcia balastu wodnego. „Skate” uniósł się znacznie wyżej i nastąpiło uderzenie. Wychylił się kiosk, a potem pokład. Kapitan polecił otworzyć luk i wspiął się po drabince. „Wiał bardzo silny wiatr. Wył i wirował wokół mostka. Niebo zasłaniały ogromne chmury”. Tym razem podbój bieguna północnego został zakończony.

Nie oznacza to jednak wcale, że zgłębiono wszystkie jego tajemnice. Rola biegunów, budzących niekiedy lęk, pozostaje nadal niewyjaśniona. Oś kuli ziemskiej nie jest nieruchoma, przemieszcza się, i to nie tylko regularnie. W epoce geologicznej oś Ziemi niekiedy mniej lub bardziej się „chwiała”, co pociągało za sobą gwałtowne zmiany, na przykład zlodowacenia, z których część przypuszczalnie miała bardzo nagły charakter. Nic nie pozwala sądzić, że tego typu incydenty nigdy już się nie powtórzą. Musimy się jednak zatrzymać u progu tego, co przekształciłoby się niechybnie w opis dziejów naszej planety. Czekaj bowiem na nas jeszcze kilka wybitnych postaci zainteresowanych biegunem południowym.

Oto najpierw Douglas Mawson, którego już zauważyliśmy w 1909 roku, gdy uczestniczył wraz z Shackletonem w odkryciu południowego bieguna magnetycznego. Wyprawa ta w niewielkim tylko stopniu wiązała się z morzem, pokonywano raczej góry - i to w jakich warunkach! -ale do bazy wypadkowej wszyscy uczestnicy dopłynęli statkiem. Inny statek, „Aurora”, o wyporności 600 ton, służący do polowań na fok, dowiózł Mawsona w styczniu 1912 roku do Ziemi Adeli wraz z 17 to-

warzyszami i sprzętem. Jaki był cel tej ekspedycji? Rozpoznanie terenu oraz obserwacje geograficzne i meteorologiczne. Gazety podały, że ekipa Mawsona „w istotny sposób przyczyniła się do zbadania zjawisk pogody w Arktyce”. I przypuszczalnie było to prawdą, ale powinniśmy już dawno zrozumieć, że dla badaczy polarnych zadania naukowe są w znacznym stopniu pretekstem. Pragną oni sprawdzić się w jak najtrudniejszych warunkach oraz poznać granice własnych możliwości fizycznych i psychicznych.

Gdy „Aurora” zabrała grupę, która miała poświęcić się badaniom oceanograficznym, Mawson spędził zimę - wraz z pozostałymi uczestnikami wyprawy - w miejscu, w którym pozostawił ich statek. „Kraina zamieci” - taki tytuł nosił późniejszy reportaż polarnika. Średnia prędkość wiatru wynosiła 80 kilometrów na godzinę. Momentami jednak było to 100, a nawet 150-200 kilometrów na godzinę. Drewniany dom, choć solidnie zbudowany, mógł w każdej chwili unieść się w powietrze, należało więc dla lepszej ochrony ukryć go pod górą śniegu, a zapasy żywności zgromadzić w lodowej grocie.

- Wyruszę saniami na rekonesans ku wschodnim rejonom Ziemi Jerzego V. Towarzyszyć mi będą Mertz i Ninnis.

Mawson oznajmił to, gdy tylko wróciła wiosna. Mertz był szwajcarskim geologiem, a Ninnis angielskim porucznikiem. Trzej mężczyźni na lodzie z trzema parami sań i 48 psami to obraz, który dobrze już znamy. Wyruszyli w grudniu - na półkuli południowej panowało lato, a dzień wydawał się nie mieć końca. Systematycznie posuwali się do przodu, poświęcając część czasu na obserwacje naukowe.

Bez większych trudności pokonali 500 kilometrów. Do pierwszego tragicznego incydentu doszło w miesiąc po wyruszeniu z bazy. Mawson, Ninnis i Mertz jechali saniami w szeregu, zachowując pomiędzy sobą 30 metrów odstępu. Nagle Mertz przestał widzieć przed sobą Ninnisa. Polarnik, sanie i szesnaście psów zniknęło z zaśnieżonej powierzchni. Mertz krzyknął. Mawson zatrzymał się i zawrócił. Obaj dostrzegli głęboką szczelinę. Gdy się pochylili, usłyszeli wycie psa. Po kilku sekundach nastąpiła cisza. Czy Ninnis nie jechał dokładnie po śladach Mawsona? A może szczelina powstała nagle, tuż po przejeździe Mawsona? Nigdy nie mieli się tego dowiedzieć. Jedno było natomiast pewne: Ninnis przepadł na zawsze w tej dziurze, a wraz z nim większość zapasów żywności.

- Wracamy - zdecydował Mawson. - Wcześniej odmówię tylko modlitwę za zmarłych.

Modlitwy za zmarłych brzmią w rozległym zaśnieżonym pustkowiu lub na morzu zupełnie inaczej niż w kościele. Gdy skończyli się modlić, musieli stawić czoło rzeczywistości. Jedzenia mogło wystarczyć im na 10 dni. A zatem musieli jak najszybciej wrócić z powrotem do bazy. W szalejącej zamieci śnieżnej.

Aby oszczędzić zapasy, zabijali psy i jedli ich mięso. Wielu polarników zdołało przetrwać przez długi czas, odżywiając się w ten sposób, ale Mertz miał delikatny przewód pokarmowy. A że ponadto był wyczerpany, zapadł na czerwonkę. Dwa tygodnie po śmierci Ninnisa, 7 stycznia 1913 roku, Mawson znów odmawiał modlitwę za zmarłych. Sam, stojąc nad zwłokami Mertza.

Samotnie ruszył w dalszą drogę. Gdy zabił i zjadł ostatnie psy, ciągnął sanie z resztkami żywności. Nie zostało już prawie nic. Gdy wiatr był sprzyjający, przyczepiał do sani zrobiony naprędcę żagiel i przemieszczał się wówczas znacznie szybciej. Miał odmrożone stopy. Wpadł w szczelinę, zdołał się z niej jednak wydostać i parł do przodu dalej. Ta podróż - jak z najgorszych koszmarów - trwała miesiąc. Skończyła się żywność. Mawson był już w odległości 20 kilometrów od bazy, ale o tym nie wiedział. „Nigdy mi się nie uda!”.

A jednak się udało. Nieoczekiwanie zobaczył na śniegu, w widocznym miejscu, na wzgórku, trzy pomarańcze i ananas. Czy było to przywidzenie? Nie. Ci, którzy pozostali w bazie, nie mogąc się doczekać trójki badaczy, utworzyli tu - na wszelki wypadek - magazyn żywności. Pomarańcze i ananas sygnalizowały jego położenie.

Mawson najadł się do syta. Miał szczęście, gdyż niedługo później rozpełtała się straszliwa burza śnieżna. Przez tydzień przeczekiwał ją, ukryty w zagłębieniu w lodzie, po części przykrytym saniami. Choć skulony, miał ochronę przed wiatrem i nie dokuczał mu już głód. Do drewnianego domu dotarł po 80 dniach nieobecności.

- „Aurora” odpłynęła, by uniknąć zatrzymania i zmiążdżenia przez lód.

W bazie pozostało sześciu ochotników. Mawson spędził wraz z nimi kolejną zimę na Ziemi Adeli. Była bardzo długa, ale wydawała się niczym w porównaniu ze straszliwym powrotem. „Aurora” przyplłynęła znów w lutym 1914 roku, by zabrać wszystkich do Australii. Mawson, który zupełnie się nie oszczędzał i którego śmierć się nie miała, zmarł we własnym łóżku w wieku 76 lat. W Australii, a dokładniej w Adelaide.

28 listopada 1929 roku z Zatoki Wielorybów, w pobliżu miejsca, gdzie Amundsen wyruszył saniami ku biegunowi, wystartował samolot i teraz zmierzał w tym samym kierunku. Był to duży - jak na ówczesną epokę - Ford, wyposażony w płozy i ważący 7,5 tony. Przewoził pięciu ludzi, a ponadto sanie, wyposażenie obozu, ubrania na zmianę i zapasy żywności na trzy miesiące. Dowódca ekspedycji zabrał to wszystko na wypadek przymusowego lądowania i powrotu pieszo do bazy.

Towarzyszyliśmy już wyprawie Amundsena, wiemy więc, że pragnąc dotrzeć do bieguna południowego znad Zatoki Wielorybów, należy pokonać Lodowiec Szelfowy Rossa, a następnie Góry Królowej Maud, których najwyższe szczyty sięgają ponad 4000 metrów.

- Nie będziemy lecieć nad wierzchołkami gór. Wykorzystamy przełęcze. Ich średnia wysokość to 3000 metrów. Będziemy mieć jeszcze zapas.

Słowa te wypowiedział admirał Richard Byrd, żeglarz i lotnik. Ten niezwykle przystojny mężczyzna, dowodzący załogą samolotu, miał wówczas 41 lat. Na jego twarzy malowały się energia, wrażliwość, rozsądek i duże możliwości intelektualne. Nie można temu zaprzeczyć - był obdarzony wieloma zaletami. W wieku 23 lat ukończył Akademię Marynarki Wojennej USA w Annapolis. Mając 29 lat, uzyskał patent pilota. 10 maja 1926 roku przeleciał - jak widzieliśmy, bez większych trudności - nad biegunem północnym tuż przed wyprawą Nobilego. Następnego roku omal nie zginął 1 lipca, podejmując próbę powtórzenia wyczynu Charlesa Lindbergha (Nowy Jork-Paryż, 21 maja 1927 roku). Jego samolot z rozregulowanym kompasem zgubił się we mgle i wyrócił do góry kołami podczas lądowania w Ver-sur-Mer nad cieśniną La Manche. Niedługo później mianowany kontradmirałem, Byrd zdecydował się odbyć lot nad biegunem południowym. A dokładniej - okrążyć go, zdobyć. Mówiąc o Byrdzie, użyto słów „kolonizacja bieguna”, gdyż to właśnie on otworzył erę wielkich stałych baz na Antarktydzie.

Byrd, który zmarł w 1957 roku w Bostonie, miał złożoną osobowość. Kolonizacja, tak, na wszelkie możliwe sposoby, ale również nowe doświadczenie psychologiczne, swojego rodzaju asceza samotnika, jak to wkrótce zobaczymy.

Zbieranie funduszy na wyprawę rozpoczęło się wielką kampanią reklamową w Stanach Zjednoczonych, dość podobną do tej, która odbyła się przed podróżą Pearyego na biegun północny. I tak jak wówczas, również teraz pieniądze zaczęły napływać. 28 grudnia 1928 roku

Byrd przybył do Zatoki Wielorybów dwoma statkami - „City of New York” i „Eleanor Bolling”. Oba były całkowicie wypełnione wyposażeniem wyprawy, na które składały się ogromne baraki o potrójnych ścianach dla 42 uczestników, hangary dla trzech samolotów, sanie, budy dla psów (i same psy), setki skrzyń zawierających zapasy żywności na dwa lata, ubrania, leki, książki itp. Na wybrzeżu powstało nie obozowisko, lecz prawdziwe miasteczko, nazwane „Little America” - „Mała Ameryka”. Elektrownia dostarczała prąd, niezbędny do oświetlenia bazy i pracy radiostacji. Dzięki tej ostatniej każdego dnia wysyłano i otrzymywano wiadomości. Cały świat wiedział więc, co dzieje się w „Małej Ameryce” - i vice versa.

Przed zimą 1928-1929 Byrd wykonał kilka lotów nad Ziemią Edwarda VII, by zrobić zdjęcia. Był to początek realizacji rozległego projektu topograficznego.

Byrd znalazł się oto na pokładzie dużego Forda wraz z kapitanem MacKinleyem, norweskim pilotem Balchenem (główny trzon ekspedycji miał charakter kosmopolityczny) i radiotelegrafistą Juneem. Lot przebiegał bez żadnych zakłóceń. Byrd określał położenie, wyliczając z pomocą sekstansu wysokość Słońca wobec sztucznego horyzontu. Pilot posługiwał się kompasem słonecznym (kompas magnetyczny był nieprzydatny w tym regionie). Balchen i June na zmianę siedzieli za sterem, przekazywali informacje przez radio, robili zdjęcia i kręcili film. Samolot przeleciał nad Lodowcem Szelfowym Rossa i zbliżał się do Gór Królowej Maud.

Byrd powiedział: „Wykorzystamy przełęcz”. Na ich dnie leżał - co oczywiste - lód, nie mogło więc być mowy o lądowaniu. Wedle wiedzy Byrda przełęcz, do której się zbliżali, miała w najwyższym punkcie 3000 metrów. Lecieli teraz na wysokości 2500 metrów i zaczęli powoli wznosić się między dwiema oblodzonymi ścianami skalnymi. Zbyt powoli. Pułap teoretyczny Forda wynosił 3500 metrów, ale samolot był mocno obciążony. Balchen z niepokojem obserwował przesuwanie się wskazówki wysokościomierza.

- Dwa tysiące siedemset. I już nie idziemy w górę.

Zbocze lodowca wznosiło się jeszcze przed nimi, zasłaniając horyzont pomiędzy dwiema ścianami. Co robić? Próba zawrócenia w tym korytarzu równałaby się samobójstwu. Jedynym rozwiązaniem było zmniejszenie ciężaru samolotu. Ale jak? Spuścić część paliwa? Ryzykowali wtedy, że mogą nie powrócić. Wyrzucić część zapasów żywności?

Narażali się w razie przymusowego lądowania na śmierć głodową. Byrd uznał, że to drugie ryzyko było mniejsze. Wyrzucili więc brązowy worek z żywnością. Patrzyli, jak podskakuje na lodzie. Wskazówka wysokość-ciomierza przesunęła się w prawo, zyskali 120 metrów. Za mało.

- Jeszcze jeden worek.

Sto kilogramów. Poprzedni ważył pięćdziesiąt dwa. Tym razem samolot wzniósł się wyżej, zniknął cień ściany. Pokonali przełęcz, przelatując 200 metrów ponad jej chaotycznie zlodowaciałą powierzchnią.

Duży Ford znalazł się nad biegunem 29 listopada 1929 roku o godzinie 1.25. Byrd polecił wykonać okrążenie o promieniu 10 kilometrów i jeszcze raz obliczył wysokość Słońca, by sprawdzić położenie. Następnie wyrzucił na lód cztery flagi: norweską, by uczcić pamięć Amundsena, brytyjską, by złożyć hołd Scottowi, francuską, gdyż on sam był franko-filem, i oczywiście amerykańską.

- Kurs na „Małą Amerykę”.

W drodze powrotnej nie napotkali żadnych trudności. Ford był lżejszy. Wylądował w bazie o dziesiątej, przebywszy w 19 godzin 2500 kilometrów. Ówczesne samoloty nie osiągały dużych prędkości. „City of New York” i „Eleanor Bolling” wróciły do Stanów Zjednoczonych w lutym 1930 roku. Polarników czekało w ojczyźnie triumfalne przyjęcie. Opuścili oni stację „Little America”, pozostawiając wszystko na miejscu. Byrd powiedział: „Jeszcze tu wrócę”.

Minęły trzy lata. Wyobraźmy sobie obóz w tropikach, do którego wracamy po trzech latach - nie znajdziemy tam nic albo prawie nic. Deszcze, owady i roślinność zniszczyłyby wszystko. Silny mróz ma natomiast własności konserwujące. Jak pamiętamy, norwescy marynarze ze statku „Solid” odkryli w 1871 roku na Nowej Ziemi drewnianą chałupę pozostawioną przez uczestników wyprawy Wilhelma Barentsa w 1596 roku, a więc 275 lat wcześniej. Mieli wrażenie, że mieszkańcy opuścili ją zaledwie poprzedniego dnia. Członkowie drugiej ekspedycji Byrda (1933-1935) znaleźli „Małą Amerykę” w takim samym stanie, w jakim ją pozostawili. Na stole w jadalni zastali niedokończony posiłek - mięso było twarde niczym metal, ale nadające się do zjedzenia. Lampa naftowa od razu się zapaliła, a co najbardziej zdumiewające - elektryczność działała bez zarzutu.

Ludzie, psy i sprzęt przybyli do „Małej Ameryki” na pokładzie dwóch dużych statków towarowych, przystosowanych do żeglugi w re-

gionach okołobiegunowych. Były to „Bear of Auckland” i „Jacob Ru-pert”. Wyładunek odbył się nie bez trudności, gdyż brzeg Bariery Lodowej Rossa dzielił się na kawałki. W niedługim czasie rozpoczęto jednak powiększanie bazy pod kierunkiem tryskającego energią Byrda: „Wśród lśniącej, migotliwej bieli powstawało jedno z najbardziej niezwykłych miast na kuli ziemskiej. Miasto to mogło poszczycić się między innymi elektrycznością (w tym oświetleniem), kompletnym wyposażeniem radiostacji i dobrze funkcjonującym lotniskiem dysponującym czterema nowoczesnymi samolotami. Warto też wspomnieć o zespole kompetentnych specjalistów, kilku warsztatach, pojazdach samobieżnych, niemal 150 psach, doskonale działającej stacji meteorologicznej, naukowcach pracujących w laboratorium, w którym nie brakowało niczego do badań w wielu dziedzinach nauki. A do tego jeszcze ferma mleczna z czterema sztukami bydła, dobra służba medyczna, doskonale zaopatrzona kuchnia, biblioteka, obserwatorium umożliwiające badania nad meteorami, a nawet kino wyświetlające filmy dźwiękowe”.

Uczestnicy drugiej wyprawy Byrda mieli spędzić w stacji „Little America” pracowity rok, wysyłając w różnych kierunkach ekipy badawcze. Po raz kolejny amerykańskie i europejskie gazety donosiły - nie czekając na powrót ekspedycji, gdyż codziennie nawiązywano łączność radiową z bazą polarną - o „obfitym plonie naukowym” polarników. Prawdą jest, że zebrano wówczas informacje przydatne w wielu dziedzinach nauki.

Byrd napisał, że już podczas pierwszego pobytu w „Małej Ameryce” wpadł na pomysł samotnego pobytu w daleko wysuniętej bazie i prowadzenia tam obserwacji meteorologicznych. Czytając niezrównaną relację z tego doświadczenia, zrozumiemy, że nieodparte pragnienie samotności stawało się stopniowo głównym motywem jego działania. Oto, jak wyjaśniał swoje motywy: „Chciałem zanurzyć się w ożywczej filozofii i myślałem, że taką możliwość zapewni mi samotne życie. Na tej barierze w pobliżu bieguna południowego, zimniejszej i bardziej zlodowaciałej niż plejstocen, pragnąłem nadrobić stracony czas, czytać, rozmyślać, słuchać muzyki. Przez ponad siedem miesięcy, pozbawiony wszystkiego - wyłączwszy najprostsze rozrywki - zamierzałem żyć zgodnie z własną wolą, nie poddając się żadnej konieczności poza narzuconymi przez wiatr, ciemność i mróz, będąc posłuszny jednemu tylko prawu ludzkiemu: mojemu własnemu”. Wkrótce się przekonamy, jak bardzo admirał się myśli.

Na początku lutego 1934 roku - gdy na Antarktydzie panowało lato - polarnicy dotarli pojazdami do miejsca usytuowanego na 80° szerokości geograficznej południowej, w odległości 180 kilometrów od „Małej Ameryki”. Przewieźli tam niewielki domek w częściach i wszystko to, co miało umożliwić jednemu człowiekowi samotne życie we względnym komforcie przez siedem miesięcy na lodowym pustkowiu. Domek miał lekką konstrukcję, ale umieszczono go w zagłębieniu w lodzie. Wykopano też wiodące od niego tunele, w których ułożono sprzęt i zapasy żywności. W tych naturalnych lodówkach znalazło się 360 funtów mięsa, 176 funtów zakonserwowanych owoców, 90 funtów suszonych owoców, 792 funty warzyw, 73 funty zupy, 56 funtów słodczy i pół tony innej żywności, w tym produktów zbożowych. Do ogrzewania miał posłużyć piec naftowy. Był też zapas paliwa, lampy, baterie elektryczne, 350 świec, 425 paczek zapalek, dwa śpiwory (jeden z futra, drugi z puchu), książki, gramofon i płyty, a także wiele innych rzeczy.

Początkowo Byrd nie chciał żadnego środka łączności ze światem zewnętrznym, uważając, że jego odosobnienie powinno być całkowite. Miano przyjechać po niego pod koniec zimy, gdy znów pojawi się słońce. „A jeśli pan zachoruje?”. „Nie zachoruję”. Oficerowie uzmysłowili mu wówczas, że jako szef ekspedycji ponosił odpowiedzialność za „Małą Amerykę” i powinien pozostawać w kontakcie z bazą. Uznawszy ten argument za słuszny, zgodził się na zainstalowanie stacji radiowej. Antenę wysokości 70 metrów umocowano na czterech tyczkach z bambusa po 15 metrów długości każda. Byrd dysponował dwoma nadajnikami-odbiornikami, jeden z nich był zasilany przez gazogenerator, drugi zaś działał dzięki ręcznemu dynamo. Informacje z bazy można było przekazywać ustnie, natomiast samotny polarnik odpowiadał alfabetem Morse’a.

Gdy zakończono prace instalacyjne, Byrd opuścił „Małą Amerykę” i poleciał do swojego nowego siedliska. W niewielkim domku odbyła się skromna uroczystość pożegnalna: „Dziwiewięciu mężczyzn usiadło w ubraniach na podłodze, inni musieli jeść na stojąco”. Potem pojazdy oddaliły się, znikając w ciemnościach. Byrd wyszedł, by na nie popatrzeć. Było -60°C. „Stałem tak długo, aż przestałem cokolwiek słyszeć, aż pojazdy, maleńkie niczym punkciki, zniknęły za horyzontem. Od tej chwili nie było wokół mnie żadnej żywej istoty. Na południu, na wprost zachodzącego słońca, nadciągała nad biegun noc, niczym ciemny, przyćmiony cień, złowieszczy jak burzowe niebo. Coraz bardziej przemarznięte policzki i nos zmusiły mnie do wejścia do domu”.

Już wewnątrz Byrd zorientował się, że pomagając wyładowywać pojazdy, zwichnął sobie prawą rękę. Samotność nie zaczynała się dobrze.

Po kilku dniach stan ramienia znacznie się polepszył, ale polarnik musiał na nie uważać. Jego ruchy stały się powolne i niezręczne. Każdy wysiłek fizyczny wymagał zaangażowania woli, czego wcześniej sobie nawet nie wyobrażał. Doznania te nie budziły w nim jednak irytacji. Przystąpił do organizowania sobie życia. Przygotowywał posiłki i sprzątał, słuchał płyt, czytał, grał sam ze sobą w karty. Każdego dnia wychodził na spacer wokół domu. Robił to nawet wówczas, gdy zapadły już całkowite ciemności. Podziwiał niezrównany blask gwiazd na mroźnym niebie, feerię polarnych zórz. „Drobne wydarzenia i siły wszechświata objawiały się w ciszy i harmonii. Tak właśnie było. Harmonia, cisza, łagodny rytm, doskonały rezonans struny instrumentu, muzyka sfer. Wychwytowałem ten rytm, włączałem się weń. Czulem, do jakiego stopnia człowiek stanowi jedność ze Wszechświatem”. Wymarzone szczęście zrodzone z samotności.

Pewnego dnia samotnik, oddaliwszy się 300 czy 400 metrów, stracił orientację i się zgubił. Gwiazdy wskazywały mu wszystkie kierunki, ale dokąd zaszedł, upojony pięknem otoczenia? Przez pół godziny - a czas ten wydawał się wiecznością - krążył, przepełniony niepokojem, nie mogąc odnaleźć niewielkiego śnieżnego wzniesienia, kryjącego jego siedlisko. Dojrzał je wreszcie w świetle latarki: „Nigdy, jak sądzę, żaden marynarz w niebezpieczeństwie nie odczuwał tak wielkiej radości na widok żagla”.

Wracając 5 maja ze spaceru, zemdlął niemal u wejścia do domku. Gdy odzyskał przytomność, leżał na śniegu, tuż przy szczelinie, w którą omal nie wpadł. Oznakował ją dwiema tyczkami i wrócił do siebie, zastanawiając się nadal, dlaczego zasnął.

Już na początku kwietnia zauważył przeciek w przewodzie doprowadzającym paliwo do pieca. Nie mogąc znaleźć nowego przewodu, zakleił dziurkę plastrem znalezionym w apteczce. Musiał wyłączyć piec na czas naprawy i w domu zrobiło się niemiłosiernie zimno. Gdy temperatura wróciła do normy, Byrd zapomniał o całej sprawie. Dwa lub trzy tygodnie później cierpiał kilkakrotnie na ból głowy, ale nie przywiązywał do tego wagi. A teraz to zemdlecie.

Niepokój sprzyja zastanowieniu. Gdy 21 maja zamroczyło go we wnętrzu na dłuższy czas, zrozumiał, że nie był w domku tak samotny, jak sądził. Miał tu groźnego wroga - tlenek węgla. Piec był pęknięty. Na

próżno starał się temu zaradzić. Tym razem na nic nie przydałby mu się plaster. Jeśli nie zrezygnuje z ogrzewania, umrze zaczadzony. Zgasił więc piec, a po chwili ściany domku zaczęły pokrywać się lodem. Miał zatem wybór: śmierć od zaczadzenia lub śmierć z zimna.

Zapalał piec, gasił go, znów zapalał i znów gasił. I tak przez całe dni, a potem tygodnie. Trzy razy w tygodniu, o ustalonej porze, łączył się z „Małą Ameryką”. Podawał informacje o pogodzie, przekazywano mu wieści z bazy. Pytano, co u niego. Padała zawsze ta sama odpowiedź: „Wszystko w porządku”.

Wiadomości od Byrda były zawsze bardzo krótkie. Na początku dlatego, że niezbyt dobrze posługiwał się alfabetem Morse'a, a później dlatego, że gdy mówił „Wszystko w porządku”, to kłamał. Nic nie układało się dobrze. Codziennie był coraz słabszy, bardzo źle sypiał, bolało go całe ciało. Straszliwie schudł. Nie miał już odwagi oglądać się w lusterku: „Twarz, którą w nim widziałem, należała do postarzałego i osłabionego człowieka. Miałem zapadnięte, popękane policzki, zaczerwienione oczy niczym po długim nocnym szaleństwie. Coś się we mnie rozpadło. Po co więc walczyć”.

Byrd polecił, by pod żadnym pozorem nie przyjeżdżać po niego podczas trwania polarnej nocy. „Nawet jeśli przestanę się odzywać. Moje urządzenia mogą się zepsuć, a ja w żadnym razie nie chcę, by dla mnie narażano życie”. Wysłanie pojazdów na poszukiwanie niewielkiego wzniesienia ze śniegu przy 60 czy 65 stopniach poniżej zera, w całkowitej ciemności, istotnie wiązałoby się z podjęciem ogromnego ryzyka. Byrd powtórzył kilkakrotnie: „To nieodwołalny rozkaz”.

Zbliżał się koniec czerwca. Samotny polarnik wysyłał nadal informacje meteorologiczne alfabetem Morse'a i nadal odpowiadał „Wszystko w porządku” na pytania o zdrowie. W bazie zauważono jednak, że łączył się coraz bardziej nieregularnie.

- Pewnie jest chory.
- Powiedziałby o tym.
- Nie powiedziałby.

Trwały gwałtowne dyskusje. Zdecydowano w końcu, by zaproponować admirałowi następujące rozwiązanie: jedna z ekip zajmowała się obserwacją zjawisk atmosferycznych i elektromagnetycznych, rezultaty byłyby lepsze, gdyby badania prowadzono w dwóch bardzo od siebie oddalonych miejscach. Dwa pojazdy mogłyby udać się w kierunku bazy Byrda - jeśli tylko by na to zezwolił. Poproszono więc o zezwolenie

28 czerwca. Operator mówił powoli, wyraźnie, spokojnie, a potem czekał na odpowiedź. Przyszła po kilku minutach: „Chwileczkę”. A potem cisza, trwająca przez kolejne dni.

Byrd czuł się bardzo źle. Propozycja wysłania pojazdów była dla niego niczym dopływ świeżego tlenu. Na moment przepełniła go nadzieja, ale zaraz odezwał się głos obowiązku: „Nie, sam powiedziałeś, że nie należy narażać ludzkiego życia”.

Jaki dramaturg wymyśliłby jeszcze skrajniejszą sytuację? Oto człowiek, któremu zagrażała śmierć przez zaccadzenie lub śmierć z zimna, człowiek zrozpaczony, jak sam przyznał. Wyciągnięto do niego rękę, chciałby ją schwycić, a jednak milczał przez tyle dni. Ci, którzy czekali na jego odpowiedź, zastanawiali się „Czy aby jeszcze żyje?”.

Byrd nadal żył. Chciał znów połączyć się z „Małą Ameryką”, aby poznać szczegóły propozycji: w jakich warunkach podróżowałyby pojazdy, czy mogłyby zabrać wystarczająco dużo benzyny, by starczyłoby również na drogę powrotną itp. Prowadził ze sobą wewnętrzną walkę - czy mógł zgodzić się na pomoc, narażając ludzkie życie?

We wnętrzu, którego ściany były pokryte lodem, z ciężką głową i zaczerwienionymi oczyma, codziennie o ustalonej godzinie próbował połączyć się z bazą. Bez odpowiedzi. „Little America” milczała. Dlaczego? Byrd powiedział: „Będę posłuszny jednemu tylko prawu ludzkiemu - mojemu własnemu”. Zapisał to. A teraz marzenie obróciło się w szyderstwo!

Potrzebował kilku dni, by zauważyć, że gazogenerator odbiornika--nadajnika przestał działać. W „Małej Ameryce” wcale go nie słyszano, a on sam nie wiedział, kiedy próbowano się z nim połączyć.

Ostatnią deską ratunku był aparat zasilany ręcznym dynamo. Byrd spróbował się nim posłużyć. Z trudem zdołał zakręcić korbą. Musiał to robić lewą ręką, podczas gdy prawą starał się połączyć.

Ostatecznie udało mu się wysłać wiadomość dopiero 15 lipca. W „Małej Ameryce” odebrano jedynie jej końcowy fragment: „Pojazdy muszą być przede wszystkim całkowicie sprawne - nie narażać życia ludzi”. Pamiętając nadal o odpowiedzialności, Byrd zgadzał się jednak -dopuszczał w końcu do siebie tę myśl - na przyjęcie mu z pomocą.

Było to znacznie trudniejsze, niż sobie wyobrażano. Jak sprawić, by pojazd poruszał się w polarnych ciemnościach przy tak niskiej temperaturze (-58°C), że zamarzała nawet nafta oświetleniowa w bańkach?

Jeden pojazd z czterema polarnikami wyruszył z „Małej Ameryki” 20 lipca. Po czterech dniach musiał zawrócić. Byrdowi, skostniałemu

z zimna (zapalał piec jedynie na 10 godzin w ciągu doby), wiadomość o wyjeździe ratowników przywróciła chęć do życia - przygotował nawet światła mające naprowadzić pojazd. Informacja o niepowodzeniu wyprawy była zaś niczym cios zadany w samo serce. Wyczerpany, nie był niemal w stanie kręcić korbą dynamo. 3 sierpnia pojazd mógł znów opuścić bazę, ale 7 sierpnia ponownie zawrócił z drogi. Dowiedziawszy się o tym, Byrd popadł w skrajną rozpacz. Kolejną próbę pojazd podjął 8 sierpnia. Byrda poinformowano, ale był tego dnia tak słaby, że pod koniec połączenia przekazał: „Już się więcej nie odezwę”. Znalazł w sobie jednak tyle siły, by dodać: „Czuję się dobrze”. Człowiek, który nie stracił nadziei, ma niewiarygodną wytrzymałość. Byrd odzyskał tyle energii, że znów przygotował światła, zrobił latawiec, którego zamierzał puścić, podpalając wcześniej ogon, by służył pojazdowi za przewodnika. Puścił go zatem i patrzył, jak pali się w powietrzu. Nikt się jednak nie pojawił. Rozmieszczył więc reflektory, ryzykując całkowite wyładowanie baterii.

Nocą 10 sierpnia zauważył światełko z północnej strony. Czyżby to pojazd? Aż bał się w to uwierzyć. A jednak tak było. Pojazd poruszał się bardzo wolno po zmrożonym śniegu. Wszystko rozgrywało się straszliwie powoli. Byrd wyszedł z pięćdziesiąt razy ze swojego schronienia i tyle samo razy wrócił do jego wnętrza. Wieczorem 11 sierpnia dostrzegł już wyraźnie światła pojazdu, a nawet jego cień. Dowiedział się przez radio, że podróżowało nim trzech mężczyzn. „Zabrałem się do przygotowywania posiłku dla moich trzech gości. Wrzuciłem do garnka zawartość dwóch konserw wołowych i postawiłem na ogniu”.

Wreszcie ratownicy znaleźli się tuż przy nim. „Pamiętam, że uściskałem im ręce, a Waite twierdzi, że powiedziałem: *Witajcie, przyjaciele. Chodźcie, czeka na was ciepła zupa*. Jeśli tak istotnie było, nie mogę powiedzieć nic ponad to, że nie zamierzałem odgrywać komedii. Prawdę rzekłszy, nie znajdowałem słów, by wyrazić przepelniające mnie uczucia. Mówiono także, że zemdlałem u stóp drabiny. Pamiętam to wszystko bardzo niewyraźnie, jednego tylko jestem pewien, próbowałem ukrywać swoje osłabienie”.

Wedle ratowników Byrd wydawał się nie rozumieć tego, co do niego mówili. Jeden z nich uruchomił radio i przekazał do „Małej Ameryki” wiadomość: „Tajne. Znalazłem go osłabionego przez toksyczne wyziewy. Piec zatruwał go od początku czerwca. Nie mówcie o tym. Byłoby to zbyt przykre dla jego żony. Jest bardzo wycieńczony, ale myślę, że z tego wyjdzie”.

Byrd był uratowany. Nadal jednak trwała zima, a pojazd nie miał wystarczających zapasów paliwa, by wrócić do bazy. Trzej ratownicy musieli poczekać wraz z admirałem w jego schronieniu, aż przyleci po nich samolot z bazy. „Te dwa miesiące były tak przyjemne, jak pozostałe - okropne. Co prawda, w moim małym domku nie mogliśmy się ruszyć, nie wpadając wzajemnie na siebie...”. Nowo przybyli naprawili piec (a może go wymienili?) i doprowadzili wewnątrz do porządku. „Potrzebowałem dużo czasu, by odzyskać siły... Ukrywałem przed moimi towarzyszami - najlepiej jak potrafiłem - skrajne osłabienie. Nigdy o tym nie mówiłem. Oni zaś ani razu nie zapytali, co działo się przed ich przybyciem. Z pewnością sami zorientowali się, usuwając wszystkie te brudy z mojego schronienia, ale zachowali to dla siebie. Potrzeba pozostania -nawet w takiej sytuacji - dowódcą i uczucie wstydu skłaniały mnie do zatajenia niedawnej przeszłości”.

Cała ekspedycja wróciła do Stanów Zjednoczonych pod koniec roku.

Byrd przebywał po raz trzeci w stacji „Little America” na przełomie lat 1946-1947, podczas trwającego tam wówczas lata. Przybyło ogółem 13 okrętów wojennych, w tym jeden lotniskowiec, jeden okręt podwodny, dwa niszczyciele i dwa lodołamacze. Łącznie 4000 ludzi. Byrd poleciał jeszcze raz nad biegun, by rzucić flagi. Rezultatem amerykańskiej operacji, nazwanej High Jump, było uzyskanie 2000 zdjęć lotniczych i odkrycie 800 000 kilometrów kwadratowych nieznanych terenów.

Po zakończeniu tej operacji, wiosną 1947 roku, rząd francuski wyraził zgodę na realizację projektu prywatnej organizacji o nazwie „Francuskie Ekspedycje Polarne”, przygotowanego i przedstawionego przez Paula-Emile'a Victora. 20 stycznia 1950 roku, 110 lat po tym, jak Du-mont d'Urville odkrył na Antarktydzie Ziemię Adeli, pojawili się tam znowu Francuzi. Założono stację Port Martin, a dwa lata później następną - Pointe Geologie. Z baz tych wyruszały różnymi pojazdami naziemnymi - od psich zaprzęgów po ciągniki - i samolotami kolejnie ekspedycje badawcze.

Francuskie stacje na Antarktydzie rozbudowywano i udoskonalano pod kierunkiem Paula-Emile'a Victora. Dzięki jego książkom i filmom mogliśmy dowiedzieć się wszystkiego - jakie prowadzono tam prace naukowe oraz jak wyglądało codzienne życie ekip badawczych i personelu pomocniczego. Jak wiadomo, Francja nie była jedynym krajem

zakładającym bazy na tym ogromnym kontynencie, omiatanym przez wiatry. Stałe stacje miały tam także: Argentyna, Australia, Chile, Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Norwegia, Nowa Zelandia, Republika Południowej Afryki i Związek Sowiecki. Wyliczenie to może okazać się niekompletne, gdyż ku Antarktydzie wyruszały ciągle nowe wyprawy*.

Operacja High Jump była niczym w porównaniu z tym, czego dokonano podczas Międzynarodowego Roku Geofizycznego w latach 1957-1958.

Kilka państw udostępniło do wspólnego wykorzystania rezultaty badań przeprowadzonych jeszcze w latach 1882-1883, w ramach I Międzynarodowego Roku Polarnego. Zdecydowano wówczas, że podobne działania, mające na celu systematyczne badanie naszej planety, będą podejmowane co 50 lat. Zgodnie z początkowymi założeniami III Międzynarodowy Rok Polarny zaplanowano więc na lata 1982-1983. Wielu uczonych uznało jednak, że ze względu na szybki postęp technologiczny należało przyspieszyć ów termin. Zmniejszono zatem odstęp do 25 lat.

W Międzynarodowym Roku Geofizycznym 1957 (nazwa ta spodobała się bardziej niż Międzynarodowy Rok Polarny) uczestniczyło 67 państw. Liczne statki i samoloty przewiozły na Antarktydę dziesiątki tysięcy uczonych, badaczy i członków personelu pomocniczego. Wylądowano na brzeg lub spuszczone na spadochronach tysiące ton sprzętu. Wśród licznych informacji rozpowszechnianych po zakończeniu Międzynarodowego Roku Geofizycznego szczególnie jedna zasługuje na zainteresowanie. Oto, gdzie występuje na naszej planecie słodka woda -90 procent w Antarktyce pod postacią lodu, 8 procent na Grenlandii, 1 procent w lodowcach na całym świecie i tylko 1 procent w stanie ciekłym.

Paul-Emile Victor wypowiedział się o operacji High Jump w następujący sposób: „Oficjalna ekspedycja kierowana - z ramienia marynarki amerykańskiej - przez admirała Byrda miała przede wszystkim na celu przetestowanie różnego rodzaju sprzętu w skrajnie niskich temperaturach. Stanowiła powtórzenie - z powietrza i morza - analogicznych prób podejmowanych na stałym lądzie w najdalej na północ wysuniętej części Kanady. Zbyteczne byłoby zastanawianie się, czy ogromne i kosztowne środki uruchomione przez państwa, które przyznały sobie prawo (nie przez wszystkich uznawane) do poszczególnych «sektorów»

* Od 1977 roku na Wyspie Króla Jerzego w Antarktyce działa stała polska stacja naukowo-badawczą „Arctowski” (przyj. red.).

na obrzeżach kontynentu antarktycznego, służyły wyłącznie do bezinteresownym badań naukowych".

Jeśli o nas chodzi, jest jasne, że zbliżyliśmy się do końca Wielkiej Oceanicznej Przygody w takim ujęciu, jakie nakreśliliśmy sobie na początku drogi. Wydaje mi się, że dokonania na oceanach zarazem ulegały zmianie i pozostawały tym, czym były wcześniej. Z jednej strony organizowano - jak właśnie widzieliśmy - spektakularne operacje o charakterze masowym, z drugiej zaś zdarzali się samotnicy lub niewielkie ekipy, stawiający dobrowolnie czoło niemal takim samym trudnościom jak żeglarze w poprzednich wiekach. Jest bardzo prawdopodobne, że ostatnią formą prawdziwej morskiej przygody jest żegluga dla przyjemności. Spotkaliśmy w czasie naszej długiej podróży przez oceany podobnych żeglarzy. Byli wśród nich i tacy, którzy nie obawiali się zimnych mórz. Uczestnicy transatlantyckich regat samotników płynący „drogą północną”, widują niekiedy góry lodowe. Vito Dumas żeglował wśród lodowatych sztormów wzdłuż Ryczących Czterdziestek. Później zaś Jérôme Poncet i Gérard Janichon dotarli na pokładzie „Damiena” do koła podbiegunowego południowego.

Historia żeglugi po oceanach na tym się nie kończy. Użyłem określenia „niemal te same trudności”, gdyż mimo wszystko bywają one nieco inne. W naszych czasach najlepsi żeglarze poszukują trudności, stają do walki z niebezpieczeństwem, mając jednak do dyspozycji łodzie będące arcydziełami szkutnictwa, wyposażone w udoskonalenia i wspaniałe urządzenia zabezpieczające. Większość ich ma dostęp do najbardziej precyzyjnych informacji dzięki sieci łączności oplatającej całą kulę ziemską. W niczym nie ujmuje to ich zasług. Wiem też, że wielu ich nie szuka sławy ani nie pragnie wyczynu dla samego wyczynu, lecz dąży do doskonałości. Na koniec chciałbym jednak cofnąć się jeszcze raz nieco w przeszłość, by ukazać jedną z ostatnich wielkich postaci, które pojawiły się na zimnych wodach Antarktyki.

Henry Ernest Shackleton, oficer Royal Navy - Królewskiej Marynarki Wojennej, miał w 1914 roku 40 lat. Spotkaliśmy już wcześniej tego Irlandczyka w 1909 roku, gdy wraz z trzema towarzyszami przedzierał się przez góry, z uporem ciągnąc sanie ku biegunowi południowemu. Gdy członkowie wyprawy dotarli na płaskowyż, mieli do przejścia jeszcze tylko 180 kilometrów. Musieli jednak zawrócić z braku żywności. Cóż za bolesny odwrót! Jak pocieszyć się po takiej porażce? Jak się z nią po-

godzić? Patrząc na zdjęcie, które mam przed sobą, można zrozumieć, że Shackleton, będący również żeglarzem jak wielu innych polarników, nigdy się z tym nie pogodził. Stoi oto - na fotografii - w grubym swetrze, z rękoma opartymi na biodrach, z twarzą wyrażającą zarówno z troskanie, jak i stanowczość, przypominając mi nieco Tabarly ego.

Gdy spojrzymy na mapę regionu wokół bieguna południowego, dostrzeżemy dwa duże wycięcia na kontynencie Antarktydy - z jednej strony Morze Rossa, z drugiej, niemal na wprost, Morze Weddella. Oba morza nie łączą się ze sobą, a ich krańce dzieli ponad 1500 kilometrów. Dziś możemy to zobaczyć na mapie, ale na początku XX wieku nikt o tym nie wiedział. Geografowie uważali wówczas, że morza te stykają się.

- Być może nie ma jednego kontynentu południowego, ale dwie rozległe powierzchnie pokryte lodem, jedna na południe od Ameryki, druga na południe od Australii.

Słowa te wypowiedział Otto Nordenskiöld, bratanek odkrywcy Przejścia Północno-Wschodniego - po podróży w latach 1902-1903. Ich prawdziwość postanowił sprawdzić Niemiec Wilhelm Filchner pod koniec 1911 roku.

- Opuść pokład „Deutschlanda” w głębi Morza Weddella, a statek popłynie w głąb Morza Rossa, gdzie będzie na mnie czekać. Tych dwóch miejsc nie powinna dzielić zbyt duża odległość.

„Deutschland” utknął w lodzie na Morzu Weddella, podryfował ku północy i uwolnił się dopiero pod koniec grudnia 1912 roku. Wyprawa zakończyła się więc porażką.

Shackleton śledził z daleka jej przebieg. Podobnie jak Filchner sądził, że oba morza się nie łączą, ale że leżą bardzo blisko siebie.

- Spróbuję przedostać się z jednego na drugie, zbaczając przy tym nieco z drogi, by zdobyć biegun.

Zaczął gromadzić zapasy żywności i niezbędne wyposażenie na solidnym żaglowcu „Endurance”, o mieszanym napędzie. Wedle jego planu inny żaglowiec „Aurora” (która przewiozła do Australii ekspedycję Maw-sona), miał udać się w głąb Morza Rossa, by go zabrać po przebyciu Antarktydy.

Pod koniec lipca 1914 roku Shackleton był w Londynie, nadzorując ostatnie przygotowania „Endurance'a”, niemal już gotowego do wypłynięcia w morze. Jak wszyscy w owych dniach, czytywał gazety. W sierpniu pomyślał, że należy zapomnieć o realizacji jakichkolwiek

projektów badawczych. Udał się do biur Admiralicji z pytaniem, na jaki okręt wojenny ma się zgłosić. Dwadzieścia cztery godziny później uzyskał odpowiedź sekretarza Pierwszego Lorda:

- Przysłuży się pan w równym stopniu Zjednoczonemu Królestwu, dokonując planowanego odkrycia, jak i pozostając na pokładzie okrętu wojennego. Jest pan odkomenderowany do misji specjalnej.

Koniec stycznia 1915 roku. Przypomnijmy, że na półkuli południowej trwało wówczas lato. Na polu lodowym w głębi Morza Wed-della panował dzień. Stał tam nieruchomo, zablokowany przez lód, trójmasztowiec ze zwiniętymi żaglami. Jego maszty odcinały się wyraźnie od wielkich pofałdowanych bloków lodowych, pokrytych śniegiem. Dwieście kroków od żaglowca, na niemal płaskim fragmencie lodowej powierzchni, ciepło opatuleni mężczyźni rozgrywali - tak jak potrafili, ale z wielką radością - mecz piłkarski.

„Endurance” został zatrzymany przez lód 18 stycznia 1915 roku. Nie było to normalne zjawisko w samym środku lata, ale na morzach polarnych nie ma stałych reguł klimatycznych. Statek dryfował powoli na południowy zachód, a więc w dobrym kierunku, zbliżając się do 77°. Wszyscy na pokładzie byli optymistycznie nastawieni, w tym także Shackleton.

W tym czasie - tak jak to było uzgodnione - „Aurora” płynęła w stronę Bariery Lodowej Rossa, w głąb Morza Rossa. Wysadzono na brzeg 10 ludzi, których zadanie polegało na posuwaniu się na południe i zakładaniu kolejnych składów żywności. Miały się one przydać Shackletonowi, gdy już będzie wracał z bieguna. Powiedzmy od razu, że losy tej ekipy nie potoczyły się najlepiej - jeden z jej członków zmarł na szkorbut, dwóch się utopiło, a pozostali zostali przewiezieni na Nową Zelandię dopiero w 1916 roku.

Wróćmy jednak do „Endurance’a”. Zimowanie w samym środku lata przebiegło bez większych problemów. Polarnicy mieli już teraz wystarczające doświadczenie i odpowiedni sprzęt, a ponadto oficer marynarki Shackleton był dla swojej załogi niezrównanym dowódcą - kochanym, szanowanym, by nie powiedzieć wielbionym. Minął marzec, później kwiecień, maj i czerwiec. Nastąpiły ciemności. Skończyły się mecze piłkarskie i spacer. Tym razem było to prawdziwe zimowanie, które wszyscy dobrze znieśli, żywiąc nadzieję, że z nadejściem wiosny - w październiku - statek zostanie uwolniony.

Pod koniec września Shackleton zauważył z niepokojem, że uwięziony w lodzie „Endurance” zaczął dryfować na północ. A pokrywa lo-

dowa wydawała dźwięki przypominające pomruki uspiętego olbrzyma. Wywierały na nią wpływ wielkie ruchy związane z równonocą, pod sobą zaś miała wody polarne mające od 3000 do 5000 metrów głębokości. Na pokładzie statku dały się słyszeć głucho uderzenia, niczym odległe wystrzały armatnie, a następnie zatrzeszczały boleśnie wręgi. Zamarły wszelkie rozmowy. Niemal wszyscy członkowie załogi byli młodzi, ale każdy z nich znał historię statku De Longa. Zmiażdżona przez lód „Jeannette” zatonała w Arktyce 36 lat wcześniej.

Ostatnie zdjęcie tonącego, zniszczonego od uderzeń lodu „Endurance'a” robi olbrzymie wrażenie. Statek, przypominający już niemal wrak, zagłębiał się w śniegu. Pod śniegiem był lód, a pod lodem już tylko głębiny oceanu. 25 października powstała duża szczelina. Żaglowiec zatonał trzy dni później na 51°30' długości geograficznej zachodniej i 69° szerokości geograficznej południowej. Dwudziestu ośmiu rozbitków zdążyło przetransportować na lód zapasy żywności, psy i część sprzętu, w tym przede wszystkim łodzie. Rozstawiono namioty.

Samopoczucie załogi nie było bardzo złe: „Dryfujemy na północ, zbliża się lato, dni będą coraz dłuższe. Zmieścimy się wszyscy w łodziach, dopłyniemy do zamieszkałych ziem lub spotkamy jeden z wieloryb-ników. Wiele ich bywa w tych okolicach”. Shackleton oznajmił, że mają prowadzić nadal obserwacje, tak jak na pokładzie.

Obserwacje te pozwoliły stwierdzić, że w dalszym ciągu dryfowali na północ. Teraz uznali to za dobrą wiadomość. Pokrywa lodowa nadal jednak pękała i dzieliła się na mniejsze części. Wkrótce przebywanie na łodzi mogło okazać się niemożliwe. Shackleton podjął decyzję:

- W odległości 300 kilometrów stąd leży wyspa Paulet. Jest niewielka, ale zawsze to stały ląd. Popłyniemy tam łodziami.

Najpierw ciągnięto je po łodzi, gdyż popękana pokrywa lodowa nie była jeszcze całkowicie podzielona na części. Później, gdy proces ten się pogłębił, rozbitkowie mogli wypłynąć na morze. Był 15 kwietnia - znajdowali się na 63° szerokości geograficznej południowej.

Shackleton sądził, że mogliby udać się dalej na północ niż tylko do wyspy Paulet. Tego samego dnia dotarli do wyspy Eléphant. Ten stały fragment lądu można znaleźć na mapie - to wyspa w północno-wschodniej części archipelagu Szetlandy Południowe. Miejsce to jest pępe, pozbawione drzew i wszelkiej innej roślinności. Jałowe skały były o tej porze całkowicie pokryte lodem. Marynarze z „Endurance'a” doceniali

jednak fakt, że wyspa się nie rozpadnie, nie podzieli na drobne części. Ale jak długo zdołają tu przebywać? W tej szerokości geograficznej, o tej porze roku dni trwały niemal tak długo jak noce, powoli jednak stawały się coraz krótsze - nadchodziła zima. Zapasy żywności, które udało im się zabrać, nie wystarczyłyby do przetrwania kolejnej zimy, nawet gdyby mieli ich dużo więcej. Na co mogli liczyć? Nawet jeśli rząd brytyjski wysłałby ekspedycję ratowniczą - a przecież w czasie wojny miał zupełnie co innego na głowie - kto wpadłby na pomysł, by szukać rozbitków na małej skalistej Eléphant? Najpierw zbadano by wszystkie zatoki Morza Weddella, a w tym czasie...

- Nie możemy tutaj zostać - zdecydował dowódca. - Do najbliższego zamieszkanego łądu dzieli nas tylko 800 mil. To Georgia Południowa. Niemal stale zawijają tam wielorybniki. Nie popłyniemy wszyscy równocześnie - nasze łodzie są za małe. Wraz z kilkoma z was udam się łodzią wielorybniczą. Wrócimy po pozostałych na pokładzie wielorybnika. Georgia Południowa znajduje się na północny wschód od nas. Czyli w tamtym kierunku.

Georgia Południowa to kolejna skalista wysepka. Liczyła wówczas około 300 mieszkańców (dziś tylko około 20 naukowców), żyjących w klimacie niemal równie przyjemnym jak panujący na wyspie Eléphant. „Ta górzysta kraina osiąga wysokość 2934 metry. Są tam liczne lodowce”. Rozbitkowie z „Endurance'a” popatrzyli w stronę, którą im wskazał Shackleton. Potem spojrzeli prosto przed siebie, na pokryty lodem brzeg, o który nieprzerwanie rozbijały się ogromne szare fale. Między tym brzegiem a tym drugim, który oznaczał dla nich ocalenie, było 800 mil - 1500 kilometrów.

- To nie aż tak dużo.

Samolotem - z pewnością nie. Nowoczesnym jachtem wycieczkowym, nawet przy złej pogodzie, odległość ta również nie budzi przeżycia. Zobaczmy jednak, w jakich warunkach odbędzie się ostatnia podróż po oceanie, o której chcę tu opowiedzieć.

Trzy z czterech łodzi, które udało się uratować, były bardzo niewielkie i nie nadawały się do zaplanowanej podróży. Czwarta, będąca łodzią wielorybniczą, bezpokładowa, miała 6,7 metra długości, dwa nieduże maszty i dwa żagle. W wielkiej, pełnej napięcia ciszy Shackleton wymienił pięciu uczestników wyprawy, którzy popłyną wraz z nim. Czy należało im zazdrościć? Wyruszyli jako pierwsi, ale czy dotrą do celu? A jeśli im się nie uda, co stanie się z pozostałymi?

Załadowano do łodzi żywność i słodką wodę (stopiony śnieg). Shackleton zabrał mapę, sekstans, zegar, kompas i log. Łódź kołysała się na falach w małej zatoczce. Na pełnym morzu nadal było bardzo niespokojnie. Czy mieli czekać, aż wiatr ucichnie? Jak długo jeszcze?

- Odpływamy. Do zobaczenia wkrótce.

Wiosłowali aż do chwili, gdy minęli cypel. Tuż za nim postawili dwa żagle. Stojący na brzegu patrzyli, jak się oddalają. Machali rękoma na pożegnanie.

Paul-Emile Victor napisał: „Cóż za niesamowity wyczyn”. Im dokładniej postaramy się wyobrazić sobie tę część wyprawy, tym bardziej przyznamy mu rację. W młodości przeżyłem wraz z kilkoma kolegami bardzo niebezpieczną przygodę na morzu. Wielorybnik francuskiej marynarki, na którym płynęliśmy, omal nie zatonął w Zatoce Sekwańskiej na wprost Hawru. Miejsce to bywa bardzo zdradliwe przy złej pogodzie. Okryłbym się śmiesznością, porównując to, co się nam przydarzyło, z sytuacją, w jakiej znalazł się Shackleton wraz ze swymi towarzyszami. Polarnicy musieli stawić czoło rozszalałemu Oceanowi Antarktycznemu. Chcę tylko powiedzieć, że była to podobna łódź wielorybnicza, mająca takie same wymiary i również pozbawiona pokładu. Mogę więc z większą łatwością poruszyć swoją wyobraźnię.

Łódź wielorybnicza, którą płynął Shackleton i jego współtowarzysze, była bardzo stabilna i dobrze trzymała się morza. Wyposażona w dwa żagle, wznosiła się wzdłuż ciemnych wodnych dolin wdzięcznym ruchem, który wprawilby jednak w drżenie osoby nieobeznane z żeglarstwem. Na Boga, co się z nią stanie, gdy już znajdzie się na wierzchołku fali? Może się przecież tylko wywrócić. A jednak nie. Pokazała co prawda ponad wodą połowę - lub nawet więcej - swojego brzucha, potem jednak wślizgnęła się na grzbiet, usadowiła się na nim i odzyskała równowagę. Zsunęła się w dół, gładko, jak po plamie oleju, i znów rozpoczęła wędrówkę ku górze. Dobrze radziła sobie z nacierającymi falami, wpływała na nie lub posuwała się do przodu dzięki ich ruchowi. Po pewnym czasie znajdujący się w niej ludzie - choć nie byli spokojni - stwierdzili, że jednak im się udaje.

Łódź nie miała pokładu, nie powinno więc dziwić, że nie minęła jeszcze godzina, a wszyscy byli już przemoczeni. Stale wybierali też wodę, która chlupała na dnie. Musieli robić to przez całą podróż, w dzień i w nocy. Zabrana żywność przemokła, podobnie jak oni sami. Jedzenie i picie na łodzi nie sprawiały przyjemności, a jeszcze większym prob-

lemem było załatwianie potrzeb naturalnych. Koledzy musieli mocno trzymać, by potrzebujący nie wypadł za burtę, i to niezależnie od rangi. „Proszę próbować, kapitanie, trzymam mocno”. W owej epoce autorytet i szacunek nie zanikały w czasie takich podróży.

Gdy po dniu nastawała noc, w ciemności, wśród huczących fal wszyscy spali i wylewali wodę na zmianę. Zdolności przystosowawcze człowieka są wprost niebywałe. Po trzech czy czterech nocach bezsenności i niepokoju, pomiędzy godzinami spędzonymi na nieprzerwanym wybieraniu wody, skrajnie wyczerpani mężczyźni w sztywnych od wilgoci ubraniach spali lub przynajmniej drzemali - ściśnięci, przytuleni, by się wzajemnie ogrzewać. Ich ciała odpierały atak żywiołów, a umysły były oziębiałe. Mieli wyłącznie świadomość, że nadal żyją, a łódź - Bogu niech będą dzięki - nadal posuwa się do przodu. Od czasu do czasu urywki modlitw wznosiły się ku niebu wśród gwałtownych porywów wiatru.

Jeden człowiek spał mniej niż pozostali, praktycznie wcale nie zasypiał. Był to oczywiście Shackleton. W swojej relacji z wyprawy *South: the story of Shackleton's last expedition*, opublikowanej w 1919 roku, podał niewiele szczegółów związanych z żeglugą, a zwłaszcza dotyczących sposobu, w jaki udawało mu się nie zmylić drogi. Mimo bardzo złej pogody skorzystał z kilku przejaśnień, by wyznaczyć pozycję z gwiazd. Wystarczyło to, by łódź przepłynęła prosto z wyspy Elephant na zachodni kraniec Georgii Południowej. Pewnego dnia skostniali z zimna ludzie zobaczyli wyłaniający się na horyzoncie, prosto przed nimi, ośnieżony wierzchołek. Docierali do celu.

Widać było tylko pokryty lodem brzeg, zupełnie pusty, podobny do tego, jaki pozostawili na wyspie Elephant. Z jedną tylko różnicą - zauważyli tu fok.

- Grytviken leży bardziej na wschód - powiedział Shackleton. - Tam przycumowują wielorybniki. Najpierw jednak odpoczniemy.

Pozostali wcale nie musieli dowiedzieć się od razu, że Grytviken znajdowało się 250 kilometrów dalej na wschód. Oni zaś już szli, uzbrojeni w kije i noże, w stronę fok. Udało im się też zabić kilka młodych albatrosów, nieumiejących jeszcze posłużyć się ogromnymi skrzydłami. Nie zdołałem wyjaśnić, czy rozpalili ogień, czy też zjedli mięso na surowo, jeszcze ciepławe i ociekające krwią. Rzadko bywa się wybrednym w warunkach, w jakich znaleźli się ludzie, którzy wydostali się z wodnego lodowatego piekła. Pozostali tu pięć dni, uzupełniając niedobory

kaloryczne. Od czasu do czasu jesienne polarne słońce muskało ich twarze.

Shackleton opracował dokładny plan dalszej podróży.

- Popłyniemy najpierw na wschód wzdłuż wybrzeża. A gdy mi niemy już najwyższą część wyspy, udamy się pieszo przez góry do Grytviken.

Żegluga trwała kilka dni. Następnie polarnicy wyciągnęli łódź wie-lorybniczą na brzeg, odwrócili i ukryli pod nią starannie wszystko, co przywieźli. Mieli nadzieję, że nie będą już musieli się nią posłużyć, ale kto wie? Góry na Georgii Południowej, jak już zapewne wspominałem, to przede wszystkim trudne do pokonania lodowce. Nie mogło to jednak zniechęcić towarzyszy Shackletona. Gdy ujrzeli Grytviken, ciemne niskie zabudowania i dym z kominów, a na niemal bezbarwnej wodzie nieruchome prymitywne żaglowce, poczuli się jak w raju. Norwegowie przywitali ich z radością, połaty się strumienie wódki.

Na wyspie Elephant czekało 22 mężczyzn, którzy mieli zapasy żywności zaledwie na kilka tygodni. Kapitanowie wszystkich wielorybników chcieli płynąć im z pomocą. Dwadzieścia cztery godziny później jeden z żaglowców wyruszył na nieprzyjazne morze.

- Nie, morze nie jest nieprzyjazne - powiedział mi Marc Linski, jeden z najodważniejszych i najinteligentniejszych spośród najlepszych żeglarzy-amatorów. - Jest po prostu obojętne. Ignoruje człowieka, który na jego powierzchni wydaje się mikroskopijny, nic nie znaczy. Jest ni czym.

Shackleton, wpatrujący się w morze z wysokości bocianiego gniazda, odczuwał pełen niepokoju tę kosmiczną obojętność. W trakcie całej wyprawy on i jego towarzysze dali z siebie wszystko - wykorzystali do maksimum swoją żeglarską wiedzę oraz wykazali się siłą, cierpliwością i odwagą. A teraz, gdy szczęśliwe zakończenie wydawało się bliskie, lodowate morze znów stawiało im opór.

Nadeszła już antarktyczna zima. Na całej długości horyzontu w nieubłagany sposób zamarzała morska woda. Zaczynała zamarzać nie tylko przed wielorybnikiem, ale też wokół niego i za nim. Ratownicy znaleźli się w pułapce. Nie mogli płynąć dalej.

- Zawracamy - zdecydował Shackleton.

Nie oznaczało to jednak wcale, że rezygnowali. Kapitan norweskiego żaglowca od razu zaakceptował plan obmyślony przez Shackletona. Muszą poszukać pomocy w Punta Arenas w Cieśninie Magellana.

- Wiem, że mają tam holownik. Jeśli będziemy działać szybko, z pomocą Bożą dotrzemy jeszcze holownikiem do wyspy Elephant, klucząc wśród bloków skalnych i wynajdując niezamarnięte tory wodne.

Punta Arenas, licząca w 1915 roku 20 000 mieszkańców (dzisiaj jest ich 6 razy więcej), była wówczas położonym najdalej na południe miasteczkiem na kontynencie południowoamerykańskim. Ówczesną Ushuaia, inaczej mówiąc - jednym z najsmutniejszych miejsc na kuli ziemskiej. Zajmowano się tam rybołówstwem i produkcją konserw mięsnych. Dymy i mgła rozpraszały się jedynie wtedy, gdy w Cieśninie Magellana wiał lodowaty wiatr. Przez dwie doby Shackleton uwijał się jak w ukropie, wysyłając niezliczone telegramy. Wreszcie rząd chilijski zgodził się wypożyczyć duży holownik.

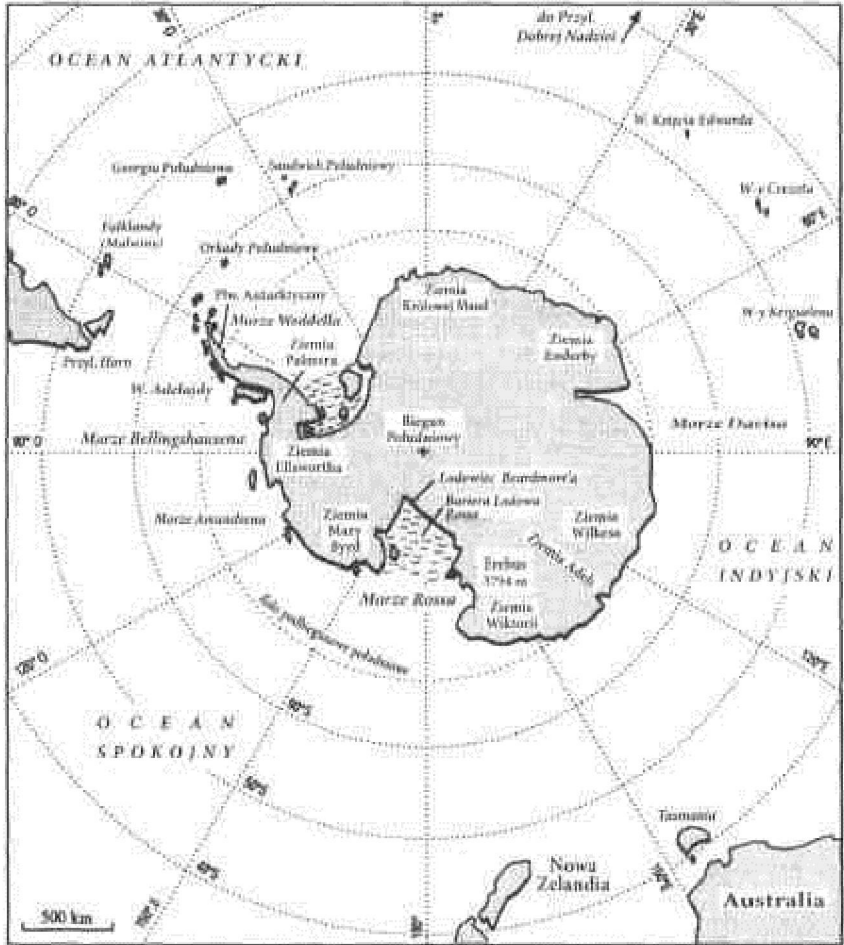
Rozbitkowie z wyspy Elephant, zziębnięci i wygłodzeni, nie stracili nadziei. Mówili sobie nawzajem, powtarzając to bez przerwy, że dowódca na pewno ich nie opuścił. Mieli też pewność, że nie zginął - był na to zbyt energiczny, zbyt mądry i zbyt zaradny. Zawsze wiedział, co należało zrobić. Wyciągnął ich z największych kłopotów w trakcie wyprawy. Uważali go za nadc człowieka. Wiedzieli, że przybędzie po nich nawet w samym środku arktycznej zimy. Wierzyli w to równie mocno jak w Boga. W dniu, w którym dostrzegli dym na horyzoncie, na morzu usianym górami lodowymi, byli przekonani, że się nie pomylili. Był 30 sierpnia 1916 roku.

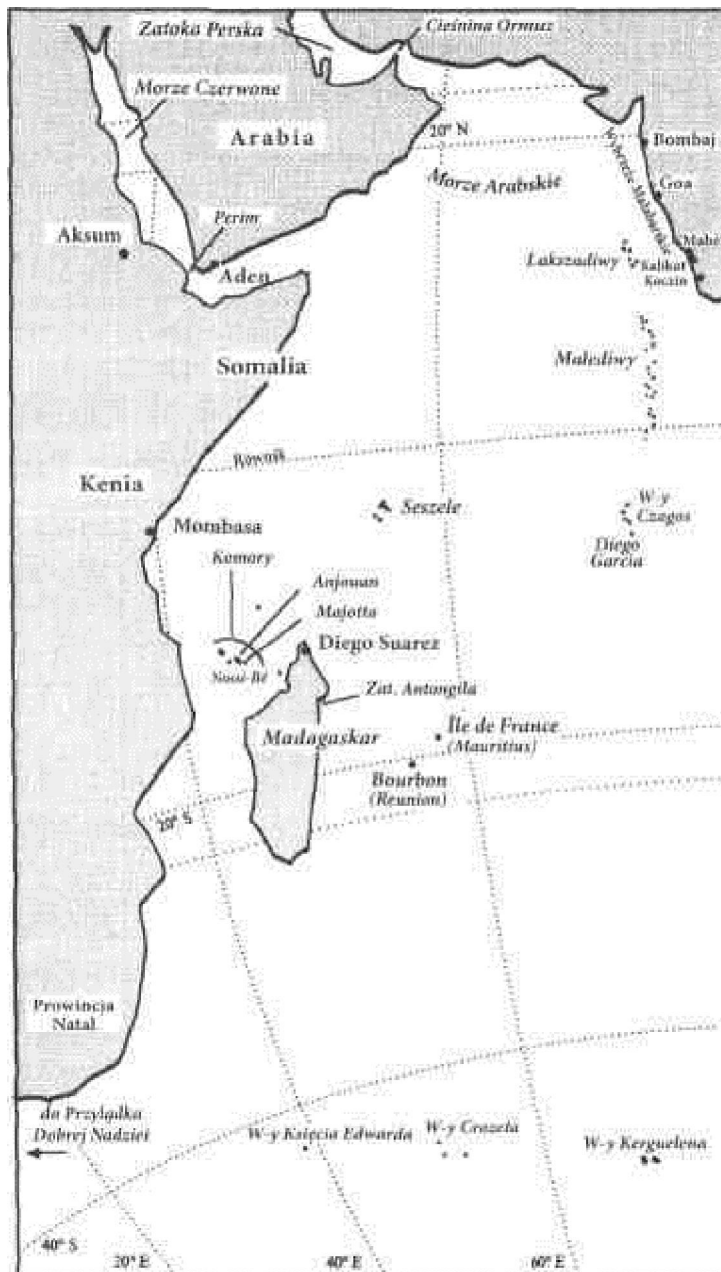
Jak już mówiłem, Shackleton nadał swojej relacji z podróży tytuł *South: the story of Shackleton's last expedition*. Czy postanowił wówczas nigdy więcej nie wyruszyć na polarne morza, czy też było to przeczucie? We wrześniu 1921 roku opuścił Anglię na pokładzie „Questa” i skierował się po raz kolejny ku Antarktyce. Zatrzymał się u wybrzeży Georgii Południowej, w wielorybniczym porcie w Grytviken, gdzie zakończyła się jego najcięższa antarktyczna podróż. Zmarł tam nagle, mając zaledwie 47 lat. Zimne morze zabija, ale też przyciąga bardziej niż jakiegokolwiek inne.

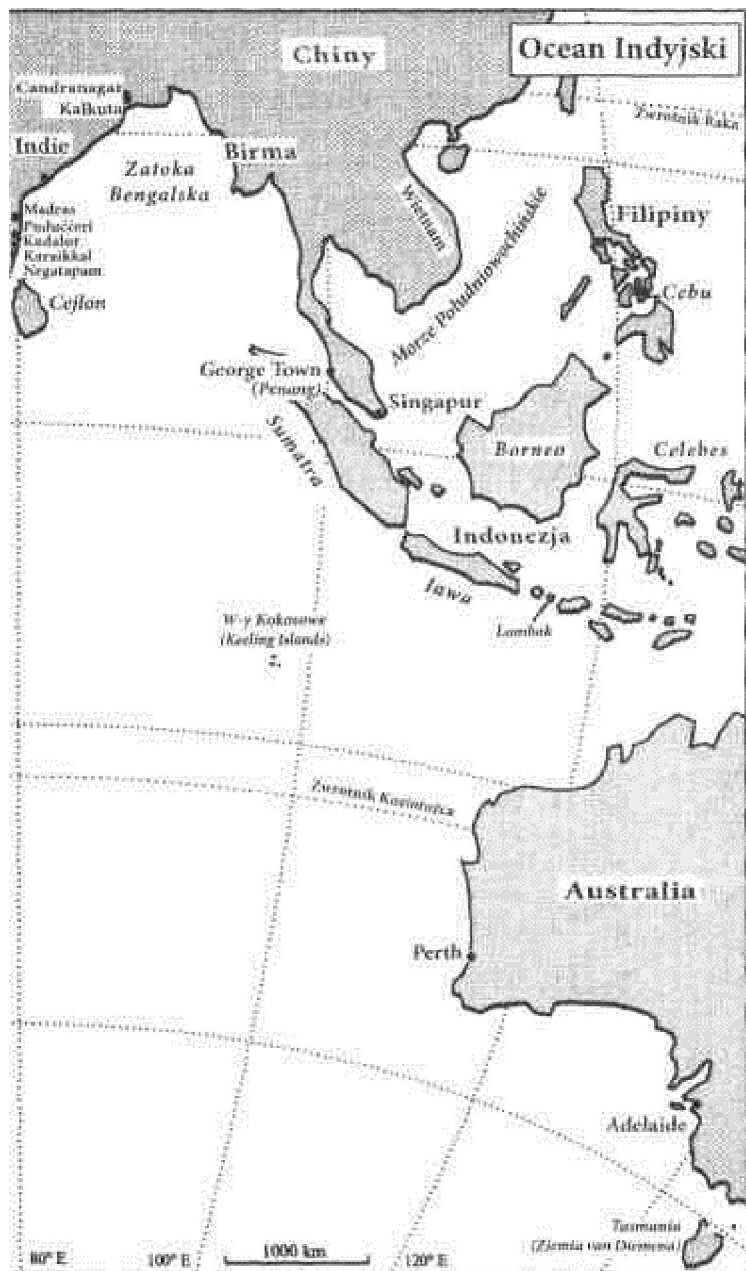
Ocean Arktyczny



Morza antarktyczne

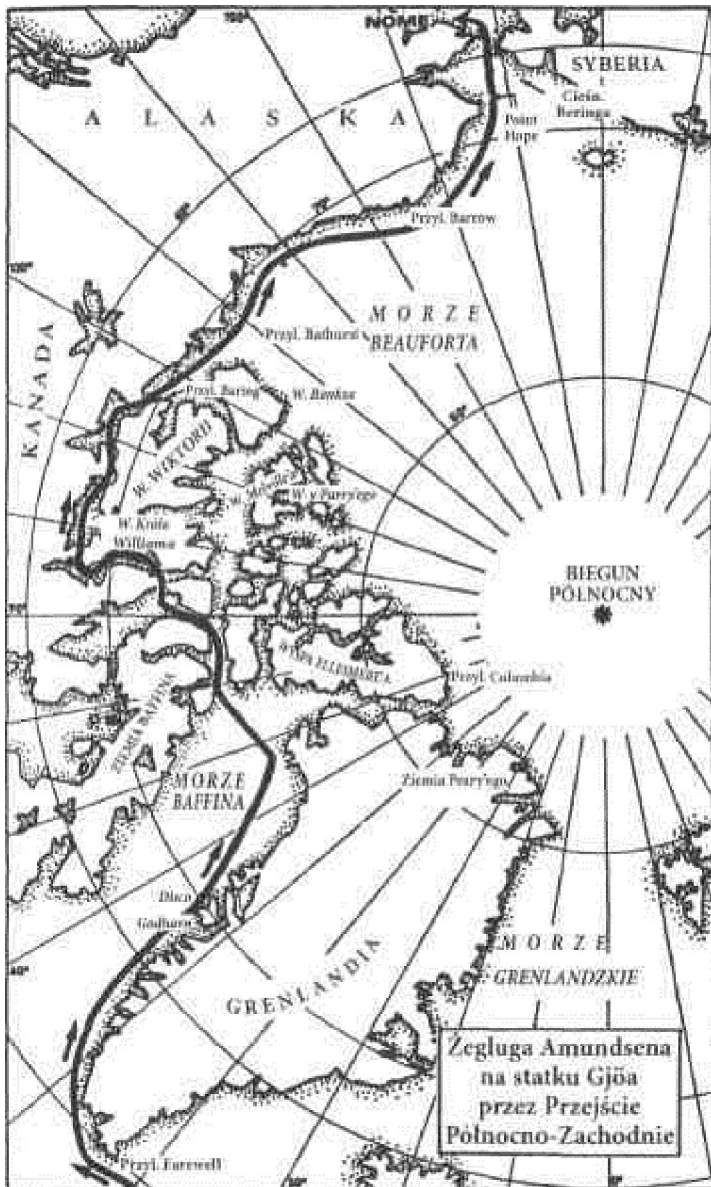




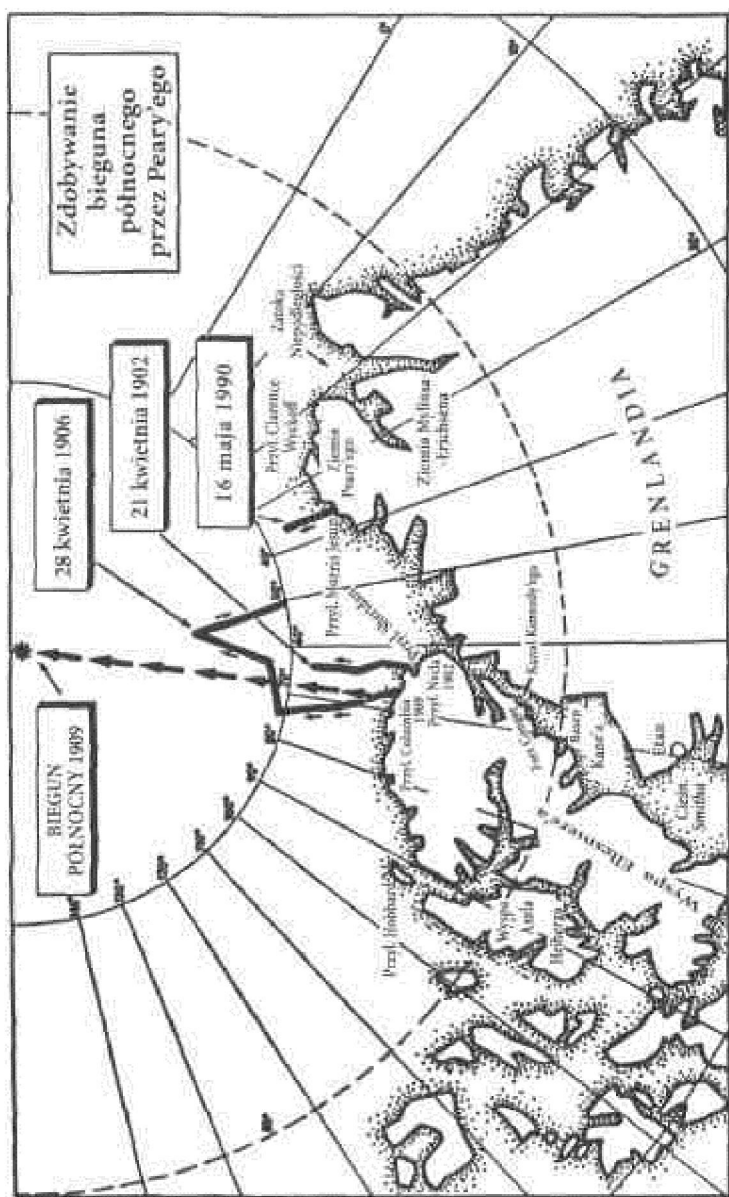


Rejs dookoła świata Vity Dumasa wzdłuż Ryczących Czterdziestek





Żegluga Amundsena
na statku Gjøa
przez Przejście
Północno-Zachodnie





INDEKS WAŻNIEJSZYCH OSÓB

- ALBUQUERQUE, Afonso de, 1462-1515, portugalski żeglarz i konkwistador, s. 42-49.
- ALEKSANDER MACEDOŃSKI (Aleksander III Wielki), 356-326 p.n.e., król Macedonii i zdobywca, s. 21.
- AMUNDSEN, Roald, 1872-1928, norweski badacz polarny i odkrywca, zdobywca południowego bieguna geograficznego, s. 257,301-323,357-365,367-380,385-387.
- ANDERSON, William Robert, 1921-2001, amerykański oficer marynarki, w 1958 dowódca *Nautilus* w rejsie pod lodami Arktyki, s. 413-421.
- ANDREE, Salomon August, 1854-1897, szwedzki inżynier, badacz polarny i aeronauta, s. 292-301.
- ARCTOWSKI, Henryk, 1871-1958, polski geofizyk, geograf i badacz polarny, s. 311.
- AVERY, John, 1653 - po 1696, właściwie Henry EVERY, zwany też DŁUGI BEN, pirat angielski, s. 80-84,86.
- BAFFIN, William, 1584-1622, angielski żeglarz i odkrywca, s. 256-257.
- BARENTS, Willem, 1550-1597, żeglarz holenderski, s. 247-254,427.
- BARROW, SIR John, 1764-1848, angielski podróżnik i geograf, sekretarz brytyjskiej Admiralicji, s. 233, 257,267, 268.
- BELCHER, Sir Edward, 1799-1877, brytyjski oficer marynarki i badacz, s. 270-271.
- BENNETT, James Gordon, młodszy, 1841-1918, amerykański magnat prasowy, s. 278-280.
- BERING, Vitus Jonassen, 1681-1741, duński żeglarz i odkrywca w służbie rosyjskiej, s. 274-275.
- BISCOE, John, 1794-1843, brytyjski żeglarz i badacz polarny, s. 305,333.
- BOISGUEHENNEUC, de, rejs w 1771, oficer marynarki francuskiej, s. 112,117-118, 124.
- BONAPARTE, Napoleon (Napoleon I), 1769-1821, cesarz Francuzów, s. 75-78.
- BORCHGREVINK, Carsten Eggeberg, 1864-1934, norweski przyrodnik i badacz Antarktyki, s. 311.
- BOUGAINVILLE, Louis Antoine de, 1729-1811, francuski żeglarz i badacz, s. 106.
- BRIGGS, Benjamin, 1835-1872, żeglarz amerykański, kapitan *Mary Celeste*, s. 195, 199-203.
- BRUNI D'ENTRECASTEAUX, patrz ENTRE-CASTEAUX, Antoine Raymond Joseph Bruni d'.
- BYRD, Richard Evelyn, 1888-1957, amerykański badacz polarny, lotnik i oficer marynarki, kontradmirał, s. 323, 378, 388, 424-435.
- CABOT, Sebastian, 1476-1557, włoski żeglarz i kartograf w służbie angielskiej i hiszpańskiej, syn żeglarza Johna Cabota, s. 235-236.
- CABRAL, Pedro Alvarez, 1470-1522, portugalski żeglarz i odkrywca, s. 37.
- CALVERT, James, rejsy w 1958-1959, oficer marynarki amerykańskiej, kapitan *Skate'a* w rejsach do bieguna północnego, s. 420-421.
- CARACCIOLI, rejsy w 1690-1694, włoski mnich dominikanin i pirat, s. 94-101.
- CARLSEN, Elling, 1819-1900, norweski żeglarz i łowca fok, znalazca śladów wypraw Barentsa, s. 246.
- CARTIER, Jacques, 1491-1557, francuski żeglarz i odkrywca Kanady, s. 235,239.

- CHANCELLOR, SIR Richard, zm. w 1556, żeglarz angielski, s. 236, 238.
- CHARCOT, Jean-Baptiste, 1867-1936, francuski lekarz, oceanograf i badacz polarny, s. 308,324-341.
- COLLINSON, Sir Richard, 1811-1883, angielski oficer marynarki i badacz Arktyki, s. 270-271,318.
- COMMERSON, Philibert, 1725-1773, przyrodnik francuski, towarzysz Bougainville'a, s. 112.
- COOK, Frederick Albert, 1865-1940, amerykański lekarz i badacz polarny, s. 307, 309, 353-355.
- COOK, James, 1728-1779, angielski żeglarz i odkrywca, s. 107,108,127,128, 305.
- COVILHA, Pero da, 1447-1526, podróżnik portugalski, s. 11-12, 29.
- CROZIER, Francis Rawdon, 1796-1848, irlandzki oficer marynarki brytyjskiej, dowódca statku *Terror* w wyprawie Johna Franklina, s. 268,272.
- CULLIFORD, Robert, rejsy w 1690-1699, pirat angielski, s. 88,91-92.
- CZENG Ho, 1371-1435, żeglarz chiński, admirał i dyplomata, s. 31.
- DAVIS, John, 1550-1605, żeglarz angielski, s. 243-244.
- DE LONG, George Washington, 1844-1881, amerykański oficer marynarki i badacz polarny, s. 278-284, 438.
- DÍAS, Bartolomeu, 1450-1500, portugalski żeglarz i odkrywca, s. 13,16-18,123.
- DIEŻNIEW, Siemion Iwanowicz, 1605-1673, Kozak rosyjski i podróżnik, s. 273,275.
- DLUGI BEN, patrz AVERY, John.
- DOBROWOLSKI, Antoni Bolesław, 1872-1954, polski geofizyk i badacz polarny, s. 311.
- DRYGALSKI, Erich von, 1865-1949, niemiecki geofizyk, geograf i badacz polarny, s. 323.
- DUPRESNE, patrz MARIÓN DUFRESNE, Marc-Joseph.
- DUMAS, Vito, 1900-1965, argentyński żeglarz samotnik, s. 198 227.
- DUMONT D'URVILLE, Jules Sebastien l lésar, 1790-1842, francuski żeglarz, i badacz, kontradmirał, s. 305, 332.
- DUPLEIX, Joseph François, 1696-1763, francuski żeglarz i administrator, s. 50-53, 57-58.
- ELLSWORTH, Lincoln, 1880-1951, amerykański miliarder, lotnik i badacz polarny, s. 374-375,377,379.
- ELŻBIETA I Tudor, 1533-1603, królowa Anglii, s. 239, 243, 244, 254.
- ENTRECASTEAUX, Antoine Raymond Joseph Bruni d', 1737-1793, żeglarz francuski, kontradmirał, s. 128.
- EVERY, Henry, patrz AVERY, John.
- FERRON DU QUENGO, rejs w 1774, kapitan francuski, s. 122,124. FILCHNER, Wilhelm, 1877-1957, niemiecki geograf, geofizyk i badacz polarny, s. 437. FRANKLIN, Sir John, 1786-1847, angielski oficer marynarki i badacz Arktyki, s. 267-273. FROBISHER, Sir Martin, 1535-1594, żeglarz angielski, wiceadmirał, s. 239-244.
- GAMA, Estevão da, żeglarz portugalski, ojciec Vasco da Gamy, s. 15.
- GAMA, Vasco da, 1469-1524, portugalski żeglarz i odkrywca, s. 10,13-19, 22-23, 25-28,32-42.
- GAMBOA, Pedro Sarmiento de, 1532-1592, hiszpański matematyk, astronom i żeglarz, s. 107.
- GERLACHE DE GOMERY, Adrien de, 1866-1934, belgijski oficer marynarki i badacz polarny, s. 304-311,326,327.
- GIBSON, rejs w 1695, angielski kapitan żaglowca *Duke*, s. 80-81.
- GRENIER, Jacques de, 1736-1803, oficer marynarki francuskiej, s. 109-112.

- HEEMSKERCK, Jacob van, 1567-1607, żeglarz holenderski, s. 247.
- HENDERSON, Henry, rejs w 1872, brytyjski cieśla i kowal marynarki, s. 159,161.
- HENSON, Matthew, 1866-1955, murzyński sługa i towarzysz Roberta Peary'ego w wyprawie na biegun północny, s. 345-352.
- HUDSON, Henry, 1550-1611, angielski żeglarz i odkrywca, s. 255-256.
- HUON DE KERMADEC, Jean-Michel, rejs w 1791-1793, żeglarz francuski, kapitan statku L'Espérance w wyprawie Entrecasteaux, s. 128.
- JACKSON, Frederick, 1862-1938, brytyjski badacz polarny i myśliwy, s. 291.
- JAN II, 1455-1495, król Portugalii, s. 8-9, 14-15, 42.
- JÜRGENSEN, Jurgen, także Jorgen JØRGENSEN, 1780-1841, duński żeglarz i awanturnik, agent w służbie brytyjskiej, dyktator Islandii, s. 129-135,143.
- KAPITAN TEW, patrz TEW, Thomas.
- KEAY, rejs w 1866, żeglarz brytyjski, kapitan *Ariela*, s. 145-153.
- KEMBALL, rejs w 1872, żeglarz brytyjski, kapitan *Thermopylae*, s. 158.
- KERGUELEN-TREMAREC, Yves Joseph de, 1734-1797, francuski żeglarz i odkrywca, s. 103-127.
- KERMADEC, DE, patrz HUON DE KERMADEC, Jean-Michel.
- KIDD, William, 1645-1701, pirat szkocki, s. 86-93.
- LA BOURDONNAIS, Bertrand François Mahé de, 1699-1753, francuski żeglarz i administrator, s. 53-61, 66.
- LA PEROUSE, Jean François de Galaup Comte de, 1741-1788, francuski żeglarz i badacz, s. 112.
- LESSEPS, Ferdinand de, 1805-1894, francuski dyplomata i inżynier, hrabia, s. 158,276.
- LESTER, Patrick, rejs w 1942, marynarz amerykański, s. 393-407. LUDWIK XIV, 1638-1715, król Francji, s. 75-78,145.
- MARIÓN DUFRESNE, Marc-Joseph, 1724-1772, francuski żeglarz i odkrywca, s. 112-113,115,119,128.
- MAWSON, Sir Douglas, 1882-1958, australijski geograf, geolog i badacz polarny, s. 343,422-424.
- MCCCLINTOCK, Sir Francis Leopold, 1819-1907, brytyjski żeglarz i badacz Arktyki, admirał, s. 270,272.
- MCCCLURE, Sir Robert John, 1807-1873, brytyjski oficer marynarki i badacz Arktyki, s. 270-271,318.
- MCKINNON, rejs w 1866, żeglarz brytyjski, kapitan *Taepinga*, s. 151,153.
- MELVILLE, George Wallace, 1841-1912, inżynier marynarki amerykańskiej, uczestnik wyprawy De Longa, kontradmirał, s. 280,282-284.
- MISSON, rejsy w 1690-1694, pirat francuski z Prowansji, s. 94-101.
- MOODIE, rejs w 1872, żeglarz brytyjski, kapitan *Cutty Sarka*, s. 158-160.
- MUCKE, Hellmuth von, 1881-1957, korsarz niemiecki, s. 172,180-182,186-199.
- MULLER, Karl von, 1873-1923, korsarz niemiecki, dowódca *Emdena*, s. 166-185.
- MYLIUS-ERICHSEN, Ludwig, 1872-1907, duński pisarz i badacz polarny, s. 336.
- NANSEN, Fridtjof, 1861-1930, norweski badacz polarny, oceanograf i przyrodnik, w 1922 laureat pokojowej Nagrody Nobla, s. 285-292,294,312,347,357,381,388.
- NAPOLEON I, patrz BONAPARTE, Napoleon.
- NEARCH, rejs w 325-324 p.n.e., żeglarz kreteński, dowódca floty Aleksandra Macedońskiego, s. 21.
- NECHO II, faraon, władca Egiptu w 610-595 p.n.e., mocodawca wyprawy wokół

- Afryki, s. 18.
- NOBILE, Umberto, 1885-1978, włoski konstruktor sterowców i podróżnik polarny, generał, s. 297,377-382,385-388.
- NORDENSKIOLD, Adolf Erik, 1832-1901, szwedzki badacz polarny, baron, stryj Otto Gustava, s. 275-279,285, 293,301, 323.
- NORDENSKIOLD, Otto Gustav, 1869-1928, szwedzki badacz polarny, bratanek Adolfa Erika, s. 323-325, 327, 437.
- PAPANIN, Iwan Dimitrijewicz, 1894-1986, sowiecki badacz polarny, oceanograf i geofizyk, kontradmirał, s. 389-391.
- PARRY, Sir William Edward, 1790-1855, angielski oficer marynarki i badacz polarny, s. 258-263,267.
- PEARY, Robert Edwin, 1856-1920, amerykański oficer marynarki i badacz polarny, zdobywca północnego bieguna geograficznego, s. 285,344-356,358,360.
- POLO, Marco, 1254-1324, wenecki kupiec i podróżnik, s. 29-30.
- PRO, John, rejsy ok. 1700, pirat angielski, s. 84.
- PYTEASZ, rejs ok. 315 p.n.e., grecki żeglarz i geograf, s. 407.
- RASMUSSEN, Knud, 1879-1933, duński etnograf i badacz polarny, syn Eskimoski, s. 408-410.
- RENNIE, John, 1842-1918, szkocki architekt żeglarski, projektant *Cutty Sarka*, s. 157.
- Ri jp, Jan Cornelisz, rejs w 1596, żeglarz holenderski, s. 246, 248.
- ROBINSON, R., rejs w 1866, brytyjski żeglarz, kapitan *Fiery Crossa*, s. 150-151.
- ROCHON, Alexandre Marie de, 1741-1817, francuski ksiądz i astronom, s. 109-113,121126.
- ROSNEVET, rejs w 1774, kapitan francuski, s. 123.
- Ross, Sir James Ciarke, 1800-1862, angielski oficer marynarki, geograf i badacz polarny, bratanek Johna Rossa, s. 266,270,306.
- Ross, Sir John, 1777-1856, angielski oficer marynarki i badacz polarny, stryj Jamesa Ciarke'a Rossa, s. 258, 264-266, 267, 306.
- SAINT-ALLOUARN, de, rejs w 1770, porucznik marynarki francuskiej, s. 112, 114,116-118.
- SCORESBY, William, 1789-1857, angielski żeglarz i badacz polarny, s. 257.
- SCOTT, Robert Falcon, 1868-1912, angielski oficer marynarki i badacz Antarktydy, s. 234,323,342, 355-367.
- SHACKLETON, Sir Henry Ernest, 1874-1922, irlandzki podróżnik i badacz Antarktyki, s. 323,333,335,342-344,356-358, 422,436-444.
- SKYLAKS, rejs ok. 500 p.n.e., żeglarz grecki, s. 21.
- STARY BIAŁY KAPELUSZ, patrz WILLIS, John.
- STEFANSSON, Vilhjalmur, 1879-1962, kanadyjski etnograf i badacz polarny, pochodzenia islandzkiego, s. 354.
- SUFFREN, Pierre André de, 1729-1788, żeglarz francuski, bajlif zakonu maltańskiego, s. 61-66.
- SULEJMAN, rejs ok. 850, arabski kupiec i żeglarz, s. 25.
- SURCOUF, Robert, 1773-1827, korsarz francuski, pochodzenia irlandzkiego, s. 66-78.
- SVERDRUP, Harald Ulrik, 1888-1957, norweski geofizyk i badacz polarny, s. 372.
- SVERDRUP, Otto, 1854-1930, norweski żeglarz i badacz polarny, towarzysz Nansena, s. 288-289, 294.
- TASMAN, Abel Janszoon, 1603-1659, holenderski żeglarz i odkrywca, s. 126.
- TEW, Thomas, zm. 1696, zwany KAPITAN TEW, angielski kaper i pirat, s. 85, 99-101.

- TIPTAFT, rejs w 1877, żeglarz brytyjski, kapitan *Cutty Sarka*, s. 160-161.
- TOLL, Eduard Wasiljewicz, 1858-1902, rosyjski geolog i badacz polarny, baron, s. 287.
- VEER, Gerrit de, żeglarz holenderski, towarzysz Barentsa, s. 248,250,253.
- VICTOR, Paul-Emile, 1907-1995, francuski etnolog i badacz polarny, s. 329, 335, 337-338,353,434,435,441.
- WEDDELL, JAMES, 1787-1934, brytyjski żeglarz, wielorybnik i łowca fok, s. 305.
- WILKES, Charles, 1798-1877, amerykański oficer marynarki i badacz polarny, s. 306.
- WILKINS, Sir George Hubert, 1888-1958, australijski inżynier, badacz polarny i lotnik, s. 389.
- WILLIS, John, wzmiankowany w 1869, przezwisko STARY BIAŁY KAPELUSZ, szkocki żeglarz i armator, s. 157,159, 160,162.
- WILLOUGHBY, Sir Hugh, 1500-1554, angielski żołnierz i żeglarz, s. 236-237.
- WOODGET, Richard, 1845-1928, żeglarz brytyjski, kapitan *Cutty Sarka*, s. 182.

INDEKS WAŻNIEJSZYCH STATKÓW MORSKICH I POWIETRZNYCH

Podwójne daty, jeśli nie zawierają żadnej dodatkowej informacji, oznaczają lata, w których dana jednostka pływała (lub w przypadku samolotu latała). Tak więc pierwsza data oznacza rok zbudowania i zwodowania statku, zaś druga - koniec pływania danej jednostki, bądź to z powodu zatopienia, bądź zniszczenia, bądź przeznaczenia statku na inny cel.

- ABER-WRACH, 1769-1773, okręt Yves'a Josepha de Kerguelena-Trémareca, s. 106.
- ACHILLE, rejs w 1746, okręt Bertranda François Mahé de La Bourdonnais, s. 57.
- ADVENTURE GALLEY, rejs w 1696, okręt Williama Kidda, s. 86-92.
- ALEXANDER, rejs w 1818, żaglowiec Johna Rossa, s. 258.
- ANTARCTIS, rejs w 1901-1903, żaglowiec parowy Otta Nordenskiöld, s. 323-324.
- ARIEL, 1865-1872, kliper brytyjski, uczestniczący w 1866 w wielkim wyścigu herbacianym pod dowództwem Keaya, s. 145-154.
- ARLESIEŃ, rejs w 1781, okręt Pierre'a An-drégo de Suffrena, s. 62.
- AURORA, rejs w 1912, australijski statek do połowu fok, s. 422-424, 437-438.
- AUSTRALIA, rejs w 1941, krążownik australijski, s. 102-103.
- AYESHA, rejs w 1914, szkuner von Miickego, s. 180,186-190.
- BÉLGICA, rejs w 1897-1899, belgijski trój-masztowy bark parowy Adriena de Gerlache'a de Gomery'ego (wcześniej norweska PATRIA), s. 304-312,315, 353.
- BELLE POULE, 1766-1779, fregata Jeana François de La Pérouse'a, s. 112.
- BERRIO, rejs w 1497-1499, karawela Vasco da Gamy, s. 15.

- BERRYER, rejs w 1771, żaglowiec Yves'a Josepha de Kerguelena-Trémareca, s. 109-112.
- BONA CONFIDENTIA, zniszczony w 1554, statek handlowy Hugh'a Willoughby'ego, s. 236-237.
- BONA ESPERANZA, zniszczony w 1554, statek handlowy Hugh'a Willoughby'ego, s. 236-237.
- BRATVAAG, rejs w 1930, statek norweskich łowców fok, s. 297.
- BURESK, zatopiony w 1914, węglowiec brytyjski, s. 173,183.
- BOUGAINVILLE, 1931-1940, eskortowiec francuski, s. 104-105.
- CAROLINE, rejsy w 1803-1807, żaglowiec Roberta Surcoufa, s. 76.
- CATARAQUI, rejs w 1845, brytyjski żaglowiec do transportu emigrantów, s. 138.
- CHOISING, rejs w 1914, niemiecki parowiec transportowy, s. 189-192.
- CONFIANCE, rejs w 1800, okręt Roberta Surcoufa, s. 70-73.
- CREOLE, rejs w 1793, statek niewolniczy Roberta Surcoufa, s. 67.
- CUTTY SARK, zbudowany w 1869, brytyjski kliper herbaciany, w 1896-1932 portugalska FERREIRA, w 1916-1932 brygantyna, obecnie statek-muzeum, s. 155-164.
- CZELUSKIN, 1933-1934, sowiecki transportowiec parowy, s. 322.
- DAUPHINE, rejs w 1774, żaglowiec Ferrona du Quengo, s. 124.
- DISCOVERY, zbudowany przed 1602, flibot angielskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej, w 1610-1611 pod dowództwem Henry Hudsona, w 1615 pod dowództwem Williama Baffina, s. 256.
- DISCOVERY, rejs w 1901-1904, brytyjski statek parowo-motorowy w wyprawie antarktycznej Roberta Scotta, w 1929-1931 statek brytyjsko-australijsko-nozelandzkich wypraw antarktycznych Douglasa Mawsona, s. 356.
- Duc d'ORLEANS, rejs w 1746, okręt Bertranda François Mahé de La Bourdonnais, s. 57.
- DUKE, rejs w 1695, żaglowiec Gibsona, przejęty przez Avery'ego, s. 80-84,86.
- EDWARD BONAVENTURE, porzucony w 1554, statek handlowy Richarda Chancellora, s. 236,238.
- EMDEN, 1906-1914, lekki krążownik niemiecki, dowodzony przez Karla von Mullera, s. 165-187,192-198.
- EMILIE, rejs w 1793, trójmasztowiec Roberta Surcoufa, s. 68-69.
- ENDURANCE, rejs w 1914-1916, żaglowiec parowy Henry'ego Ernesta Shackletona, s. 437-440.
- ENFANCE, rejs w 1690, słupek Thomasa Tew, s. 100.
- ENTERPRISE, 1848-1903, żaglowiec handlowy brytyjskiej marynarki wojennej, w 1848-1849 statek wyprawy Jamesa Clarke'a Rossa, w 1850-1854 Richarda Collinsona, s. 269-271.
- EREBUS, 1826-1847, brytyjski okręt żaglowo-parowy, w 1839-1843 uczestniczący w antarktycznej wyprawie Jamesa Clarke'a Rossa, w 1845-1847 w arktycznej wyprawie Johna Franklina, s. 268-269,272,306.
- ÉTOILE, U rejs w 1766-1769, statek przewozowy Chenarta de La Giraudaisa w wyprawie Bougainville'a, s. 112.
- EURE, rejs w 1893, francuski okręt patrolowy, s. 104.
- FERREIRA, w 1896-1932 kliper portugalski, w 1916-1932 brygantyna, dawniej i później brytyjski CUTTY SARK, s. 162.
- FIERY CROSS, 1860-1893, kliper brytyjski, uczestniczący w 1866 w wielkim wyścigu herbacianym pod dowództwem R. Robinsona, s. 145-151.

- FLOR DE ROSA, rejs w 1515, brygantyna Afonsa d'Albuquerque, s. 48.
- FORTUNE, rejs w 1771, okręt Yves'a Josepha de Kerguelena-Trémareca, s. 110-120.
- Fox, rejs w 1857, jacht parowy Francisa McClintocka, s. 272.
- FRAM, zbudowana w 1892, norweska bar-gentyzna, w 1893-1896 statek wyprawy Nansena i Otto Sverdrupa, w 1898-1902 Otto Sverdrupa, w 1910-1912 i 1925 Amundsena, obecnie statek-muzeum, s. 288-291, 294,357-359, 362, 368,374.
- FRANÇAIS, rejs w 1903-1905, trzymasztowy szkuner parowy Jeana-Baptiste'a Char-cota, s. 325-332.
- FURY, 1814-1825, trzymasztowy okręt brytyjski, od 1821 w wyprawach arktycznych Edwarda Parry'ego, s. 261-262,265.
- GABRIEL, rejs w 1576, słupek Martina Fro-bishera, s. 239-240.
- GEORGE Ul, rejs w 1834, brytyjski żagłowiec do transportu więźniów, s. 136-138.
- GLENARTNEY, brytyjski statek parowy, s. 160.
- GJOA, zbudowany w 1872, norweski słupek drewniany (pierwotnie kuter śledziowy), w 1903-1906 statek wyprawy Amundsena, obecnie statek-muzeum, s. 314-321.
- GRIPER, rejs w 1819-1820, trzymasztowy żagłowiec Edwarda Parry'ego, s. 259.
- GROS-VENTRE, rejs w 1771, korweta transportowa Saint-AUouama w wyprawie Kerguelena, s. 112-124.
- HECLA, 1815-1831, trzymasztowy okręt brytyjskiej marynarki wojennej, w 1819-1827 uczestniczący w arktycznych wyprawach Edwarda Parry'ego, s. 259, 261-262.
- HERON, rejs w 1786, bryg francuski, pierwszy statek, na którym pływał Robert Surcouf, s. 67.
- INDUS, rejs w 1914, brytyjski liniowiec pasażerski, s. 168.
- INVESTIGATOR, w 1848-1849 żagłowiec parowy Francisa McClintocka w wyprawie Jamesa Clarke'a Rossa, w 1850 statek Roberta McClure'a, s. 269-271.
- ISABELLE, rejs w 1818, żagłowiec Johna Rossa, s. 258.
- ITALIA, lot w 1928, sterowiec Umberta Nobilego, s. 297,380-388.
- JASON, rejs w 1888, norweski statek połowowy, wiozący Nansena na Grenlandię, s. 286,307.
- JEANETTE, 1859-1881, amerykański trój-masztowy bark parowy (do 1878 brytyjska kanonierka PANDORA), w 1879-1881 statek wyprawy George'a Washingtona De Longa, s. 279-285,287,438.
- JUSTICIA, na kotwicy w 1825, brytyjski hulk więzienny, s. 133.
- KABINGA, rejs w 1914, węglowiec amerykański, s. 169-170.
- KENT, rejs w 1800, okręt angielskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej, s. 70-75.
- KRASIN, zbudowany w 1917, łodołamacz sowiecki (do 1921 brytyjski, do 1927 SWIATOGOR), w 1928 uratował część załogi sterowca ITALIA, s. 384.
- LADY NELSON, rejs w 1800, żagłowiec Jurgena Jürgensena, s. 129.
- LEGH, rejs w 1912, kuter Vita Dumasa, s. 202-206.
- LEGH II, rejs w 1936, kuter Vita Dumasa, s. 205-229.
- LIBERTE, rejs w 1690, słupek Thomasa Tew, s. 100.
- LOREDANO, rejs w 1914, włoski parowiec towarowy, s. 169,171.
- LYS, rejs w 1746, okręt Bertranda François Mahé de La Bourdonnais, s. 57.

- MARKOMANNIA, rejs w 1914, niemiecki węglowiec aprowizacyjny, s. 165,168-169,171.
- MARSOUIN, rejsy w 1803-1807, żaglowiec Roberta Surcoufa, s. 76.
- MAUD, 1916-1930, norweski statek ża-glowo-motorowy (od 1925 kanadyjski BAYMAUD), w 1918-1923 dowodzony w wyprawach arktycznych przez Ro-alda Amundsena i Haralda Ulrika Sver-drupa, s. 368-374.
- MICHAEL, rejs w 1576, słup Martina Fro-bishera, s. 239-240.
- MOUCHE, rejs w 1771, szalupa Saint-Al-louarna, s. 118-120.
- MOUSQUET, rejs w 1914, torpedowiec francuski, s. 178-180.
- NAPOLEON, rejsy w 1803-1807, żaglowiec Roberta Surcoufa, s. 76.
- NAUTILUS, zbudowany w 1917, amerykański okręt podwodny, w 1931 dowodzony przez George'a Huberta Wil-kinsa, s. 389.
- NAUTILUS, 1954-1980, amerykański atomowy okręt podwodny, w 1958 pod dowództwem Williama Andersona przepłynął pod lodem Arktykę, s. 235,389, 413-421.
- NEVA, rejs w 1835, brytyjski żaglowiec do transportu więźniów, s. 138.
- NIMROD, rejs w 1908-1909, statek żaglowo--parowy Henryego Ernesta Shackle-tona, s. 342-344.
- NORGE, lot w 1926, sterowiec norweski, na którym Roald Amundsen, Umberto Nobile i Lincoln Ellsworth dokonali pierwszego przelotu transpolar-nego, s. 378-380,382, 385.
- NOUVELLE-CONFIANCE, rejsy w 1803-1807, żaglowiec Roberta Surcoufa, s. 76.
- OLOPANA, 1920-1942, amerykański statek towarowy (przed 1937 BEARPORT i GOLDEN MOUNTAIN), s. 400-403.
- ORNEN, 1896-1897, balon Salomona Andrégo, s. 294-299. OISEAU, rejs w 1774, korwt-la Kosnevetu w wyprawie Kerguelena, s. 123-125.
- PATRIA, patrz BÉLGICA.
- PHENIX, rejs w 1746, okręt Bertranda François Mahé de La Bourdonnais, s. 57.
- PISTOLET, rejs w 1914, torpedowiec, s. 178-179.
- PONTOPOROS, rejs w 1914, grecki węglowiec aprowizacyjny, s. 168-169,171.
- POURQUOI PAS? rejs w 1908-1910, trzy-masztowy bark parowy Jeana-Baptiste'a Charcota, s. 332-341.
- QUEDAGH MERCHANT, rejs w 1698, żaglowiec angielskiej Kompanii Wschod-nioindyjskiej, przejęty przez Williama Kidda, s. 91-93.
- QUEEN ELISABETH, 1938-1968, brytyjski liniowiec pasażerski, s. 156.
- RESOLUTE, 1850-1879, żaglowiec brytyjskiej marynarki wojennej, w 1852 uczestniczący w arktycznej wyprawie Edwarda Belchera, s. 270-271.
- REVENANT, rejs w 1807, okręt liniowy Roberta Surcoufa, s. 76-77.
- ROLAND, rejs w 1774, okręt Yves'a Josepha de Kerguelena-Trémareca, s. 123-125.
- ROSE MARINE, rejs w 1902, szkuner Jeana--Baptistea Charcota, s. 323-325.
- SWIATOJ GAWRIŁ, rejs w 1729, żaglowiec Vitusa Beringa, s. 274. SAINT-LOUIS, rejs w 1746, okręt Bertranda François Mahé de La Bourdonnais, s. 57. SWIATOJ PAWIEŁ, rejs w 1740, bryg Vitusa Beringa, s. 275. SWIATOJ PIOTR, rejs w 1740, bryg Vitusa Beringa, s. 275. SÂo GABRIEL, rejs w 1497-1499, karaka Vasco da Gamy, s. 13,15-16,34.

- SAO JERÓNIMO, rejs w 1502, karawela Vasco da Gamy, s. 37.
- SAO RAFAEL, rejs w 1497-1499, karaka Vasco da Gamy, s. 15,33.
- SÉRICA, 1863-1872, kliper brytyjski, uczestniczący w wyścigach herbacianych, s. 147-151.
- SEPTER, rejs w 1696, okręt angielskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej, s. 88, 90.
- SIBIRIAKOW, 1909-1942, lodolamacz sowiecki, w 1932 zdobywca w jednym sezonie Przejęcia Północno-Wschodniego, s. 322-323.
- SKATE, 1957-1986, amerykański okręt podwodny, w 1959 dowodzony przez Jamesa Calverta w rejsie do bieguna północnego, s. 420-421.
- SCHARNHORST, 1906-1914, niemiecki krążownik pancerny, s. 165-166.
- SOLID, rejs w 1871, norweski żaglowiec do połowu fok, s. 245-246,427.
- SVENSKUND, rejs w 1897, statek szwedzki, s. 294-295.
- SYDNEY, 1913-1928, lekki krążownik brytyjski, s. 181-186.
- STRATHFIELDSAYE, rejs w 1834, brytyjski żaglowiec do transportu emigrantów, s. 140.
- TAEPING, zbudowany w 1863, kliper brytyjski, uczestniczący w 1866 w wielkim wyścigu herbacianym pod dowództwem McKinnona, s. 146-154.
- TAITSING, 1865-1883, kliper brytyjski, uczestniczący w 1866 w wielkim wyścigu herbacianym, s. 145-151.
- TERRA NOVA, 1884-1943, brytyjski za-głowo-parowy wielorybnik i statek badawczy, w 1910-1913 statek wyprawy Roberta Scotta, s. 356-357,359.
- TERROR, 1812-1847, brytyjski okręt za-głowo-parowy, w 1845-1847 uczestniczący w wyprawie Johna Franklina, s. 268-269,272,306.
- THEODORE ROOSEVELT, rejsy w 1905-1909, parowiec Roberta Peary'ego, s. 346-348,350,353. THERMOPYLAE, rejs w 1872, brytyjski kliper herbaciany, dowodzony przez Kemballa, s. 157-162. TRITON, rejs w 1796, okręt angielski, s. 69.
- URUGUAY, rejs w 1904, kanonierka argentyńska, s. 324.
- VEGA, 1873-1903, szwedzki parowo-za-głowy statek wielorybniczy, na którym w 1878-1879 Adolf Erik Nordenskiöld pierwszy pokonał Przejęcie Północno--Wschodnie, s. 276-277, 322.
- VICTOIRE, LA, rejs w 1690, okręt Missona, s. 94-97, 99-100.
- VICTORY, zwodowany w 1765, brytyjski okręt liniowy, w 1803 i 1805 okręt flagowy Horatia Nelsona, obecnie statek--muzeum, s. 164,269.
- VICTORY, rejs w 1829-1832, parowiec za-głowy Johna Rossa, s. 264-266.
- WASHINGTON, rejs w 1942, amerykański statek towarowy, s. 392-406.
- WINCHESTER, rejs w 1690, okręt angielski, s. 92-93.
- WINDWARD, rejs w 1894-1896, brytyjski jacht aprowizacyjny w wyprawie Frede-ricka Jacksona, w 1899 statek wyprawy Roberta Peary'ego, s. 291, 347-348.
- WINSTON SALEM, rejs w 1942, amerykański statek towarowy, s. 404-405.
- WOODMAN, rejs w 1825, brytyjski żaglowiec do transportu więźniów, s. 133, 135.
- ŻEMCZUG, rejs w 1914, krążownik rosyjski, s. 177-178,180.

SŁOWNICZEK

TERMINÓW ŻEGLARSKICH I RODZAJÓW STATKÓW

bakburta, lewa burta statku, gdy się patrzy w kierunku jego dziobu. Patrz także: sterburta.

bark, żaglowiec trzy- lub więcej masztowy z XIX oraz przełomu XIX i XX w., mający ożaglowanie rejowe, a na ostatnim maszcie ożaglowanie skośne. Bark bez przedniego masztu jest brygantyna, bez ostatniego masztu - brygiem, a z ożaglowaniem skośnym na środkowym maszcie - barkentyną. Patrz także: barkentyna, bryg, brygantyna.

barkentyną, żaglowiec trzy- lub więcej masztowy, z ożaglowaniem rejowym na pierwszym maszcie, a na pozostałych - skośnym. Patrz także: bark.

bezanmaszt, ostatni maszt na żaglowcu wielomasztowym, mający ożaglowanie skośne.

birema, patrz: diera.

bom, pozioma lub prawie pozioma belka oparta jednym końcem o maszt, do której w ożaglowaniu skośnym przymocowana jest dolna część żagla.

bombramsel, bombramżagiel, żagiel umocowany na bombramrei, czyli na piątej rei od pokładu. Patrz także: reja.

brasowanie, obracanie żagli rejowych pod najkorzystniejszym kątem do wiatru za pomocą brasów, czyli lin olinowania ruchomego, służących do ustawiania żagli rejowych.

bryg, żaglowiec niewielkiego tonażu, posiadający dwa maszty z żaglami rejowymi: fokmaszt z przodu i grotmaszt z tyłu. Bryg z ożaglowaniem skośnym na tylnym maszcie jest brygantyna, bryg po dodaniu z tyłu masztu z ożaglowaniem skośnym jest barkiem, po

dodaniu z tyłu masztu z ożaglowaniem rejowym jest fregatą. Patrz także: bark, bryg, brygantyna, fregata.

brygantyna, żaglowiec dwumasztowy, rodzaj brygu, w którym drugi maszt ma ożaglowanie skośne gaflowe. Patrz także: bark.

burta, każda z symetrycznych stron na statku wodnym, połowa statku wodnego. Patrz także: bakburta, sterburta. cuma, *lina cumownicza*, bardzo mocna lina, która służy do cumowania, czyli mocowania statku wodnego do brzegu, lub do jego holowania.

diera, *birema*, galera wiosłowa lub wiosło-żaglowa, z dwoma rzędami wiosel, używana w starożytności, głównie na Morzu Śródziemnym. Patrz także: galera.

doris, mały statek o płaskim dnie oraz spiczastych i zadartych końcach.

dryf, znoszenie z kursu jednostki pływającej, swobodne przemieszczanie się dowolnego pływającego przedmiotu wskutek oddziaływania wiatru lub prądu. Patrz także: stawanie w dryf.

fok, żagiel trójkątny ustawiony na dziobie okrętu; na żaglowcach wielomasztowych główny żagiel pierwszego masztu, na jachtach jednomasztowych podstawowy żagiel przedni. Patrz także: sztaksel.

fregata, w klasycznym ujęciu okręt wojenny z XVI-XIX w., trójmasztowy z ożaglowaniem rejowym oraz baterią 40-60 dział, usytuowaną na zakrytym pokładzie działowym; współcześnie duże żaglowce trzy- do pięcio-masztowe, z ożaglowaniem rejowym,

noszące do sześciu piętér żagli. Tradycyjna trzymasztowa fregata bez ostatniego masztu jest brygiem. Patrz także: bryg.

gafel, ukośne drzewce wsparte jednym końcem o maszt, skierowane skośnie do góry, na którym umieszczony jest żagiel gaflowy.

gaflove, ożaglowanie, żagle czworokątne umieszczone pomiędzy masztem, gaflem i ewentualnie bomem. Patrz także: bom, gafel.

galeon, duży okręt wojenny lub statek handlowy z XVI-XVII w., mający trzy albo cztery maszty, wysoką zwężającą się ku górze nadbudówkę oraz galion, czyli ozdobną rzeźbę dziobową.

galeota, pólgalera, mały okręt żaglowo--wiosłowy z XVI-XVIII w. z ożaglowaniem rejowym, używany na morzach Śródziemnym i Bałtyckim.

galera, wiosłowy, często wiosłowo-żagło-wy statek wojenny, czasami handlowy, używany od starożytności do XIX w., głównie na Morzu Śródziemnym. Patrz także: diera, triera.

grot, najważniejszy żagiel na statku żaglowym. Na przykład na jednostce z jednym żaglem jest to ten jedyny żagiel, na jednostce z jednym masztem - największy żagiel, na jednostce z trzema masztami główny żagiel środkowego masztu.

hals, lina przymocowana do dolnego przedniego rogu żagla trójkątnego, służąca do napinania wysoko pracującego żagla.

hals, strona (lewa lub prawa), z której wieje wiatr na żaglowcu. Iść lewym halsem oznacza mieć wiatr z lewej strony, iść prawym halsem oznacza mieć wiatr z prawej strony. Zmienić hals oznacza zmienić kurs statku tak, by był on ustawiony w stosunku do wiatru odwrotnie niż do tej pory. Patrz także: halsowanie.

halsowanie, płynięcie zakosami w kierunku, z którego wieje wiatr - na zmianę raz lewym halsem, raz prawym halsem. Patrz także: hals.

iść halsem, patrz: hals.

karaka, statek z XV-XVII w., trzymasztowy, niekiedy czteromasztowy z ożaglowaniem rejowo-łacińskim oraz nadbudówką na dziobie i wielopokładową nadbudówką na rufie. Przydatny w dalekich wyprawach odkrywczych, m.in. Vasco da Gamy i Magellana.

karawela, statek z XIV-XVI w., dwu- lub trzymasztowy z ożaglowaniem zwykłe łacińskim. Odegrał wielką rolę w początkowym okresie epoki wielkich odkryć geograficznych, m.in. w wyprawach Kolumba.

kliper, smukły, bardzo szybki żaglowiec handlowy z XIX w., trzymasztowy, z żaglami rejowymi o dużej powierzchni oraz dodatkowymi żaglami bocznymi, przednimi i międzymasztowymi. Kli-pry osiągały rekordowe prędkości.

korweta, żaglowy okręt wojenny pości-gowy, patrolowy lub zaopatrzeniowy z XVII-XIX w., bardzo zwrotny, pośredni między brygiem a fregatą, w XVIII w. trzymasztowy.

kuter, mały smukły jacht jednomasztowy i z dwoma lub trzema żaglami sztaksla-mi; współcześnie także mały żaglowy lub motorowy statek rybacki.

lina cumownicza, patrz: cuma.

log, przyrząd do mierzenia prędkości statku i przebytej przez niego drogi. Tradycyjny log składał się z drewnianego pływaka i linki z węzłami zaplecionymi w równych odcinkach. Pomiaru dokonywano przez wyrzucenie ze statku końca linki z pływakiem i mierzenie prędkości, z jaką wysuwa się linka. Jeden marynarz wypuszczał linkę, a drugi mierzył klepsydrą czas, w jakim wysuwała się określona liczba węzłów.

Stąd też do dzisiaj mierzy się prędkość statku w węzłach. Patrz także: węzeł.

luzowanie, zmniejszanie napięcia liny. Patrz także: wybieranie.

łacińskie, ożaglowanie, żagle trójkątne umocowane do długiej ukośnej rei, przy czym przednia część tej rei jest krótsza i skierowana do dołu.

marsel, *marszagiel*, żagiel prostokątny u-mieszczony na maszcie nad dolnym żaglem, drugi i trzeci, licząc od pokładu.

mila morska, 1852 metry.

nawietrzna, strona, strona statku lub wyspy, na którą (z której) wieje wiatr, strona wyspy lub góry wystawiona na wiatr. Patrz także: zawietrzna, strona.

nef, średniowieczny żaglowiec towarowy, pasażerski lub wojenny, z jednym masztem i żaglem rejoywym. Nef używany w działaniach bojowych miał na dziobie i rufie kasztele z blankami do ochrony żołnierzy.

odbojnica, listwa, pal lub belka zamocowana wzdłuż burty statku lub na nabrzeżu, chroniąca statek przed uszkodzeniem.

ożaglowanie gaflowe, patrz: gaflowe, ożaglowanie.

ożaglowanie łacińskie, patrz: łacińskie, ożaglowanie.

ożaglowanie rejowe, patrz: rejowe, ożaglowanie.

ożaglowanie skośne, patrz: skośne, ożaglowanie.

pinasa, szybki i zwrotny żaglowiec towarowy lub wojenny (pościgowy, patrolowy) z XVII w., dużo mniejszy od galeonu, o płytkim zanurzeniu i ożaglowaniu rejoywym, używany głównie na Morzu Śródziemnym.

podwietrzna, strona, patrz: zawietrzna, strona.

reja, pozioma belka przytwierdzona do masztu na żaglowcu, do której przymocowany jest żagiel rejoywy.

rejowe, ożaglowanie, żagle prostokątne lub trapezowe umocowane na rejach.

skośne, ożaglowanie, żagle trójkątne lub czworokątne, których przednia krawędź znajduje się na osi symetrii jednostki; obracają się prawie do kąta prostego ku obydwom burtom.

slup, mała jednostka żaglowa z jednym *masztem* oraz dwoma żaglami, grotem i fokiem. Patrz także: fok, grot.

stawanie w dryf, zatrzymanie jednostki pływającej na otwartej wodzie, przy sfalowanej powierzchni wody i wietrze, gdy nie można użyć kotwicy ani boi, poprzez specyficzne ustawienie żagla i steru, które pozwala na ustawienie jednostki w poprzek kierunku dryfu, aby przemieszczała się jak najwolniej. Patrz także: dryf.

sterburta, prawa burta statku, gdy się patrzy w kierunku jego dziobu. Patrz: bakburta.

szałupa, duża łódź wożona na statkach, wiosłowa, żaglowa lub motorowa, używana w celach ratunkowych, roboczych i komunikacyjnych. Patrz także: welbot.

szkuner, lekki statek, najczęściej dwu-masztowy, czasem trzy- lub więcej masztowy, z ożaglowaniem skośnym, czasami częściowo gaflowym.

sztąg, lina umocowana wzdłuż osi żaglowca, stabilizująca jej omasztowanie. Biegnie od górnej części masztu do pokładu, dziobu lub innych masztów. Żagle rozpięte na sztagach nazywają się sztagami. Patrz także: sztagi.

sztagiel, ogólna nazwa żagli, na ogół trójkątnych, umocowanych wzdłuż osi jednostki i nieposiadających własnego drzewca. Sztagi przednie wiszą na sztagach biegnących od masztu przedniego do dziobu lub bukszprytu statku. Pojedynczym lub najbliższym do masztu przedniego sztagiem przednim jest

fok. Patrz także: fok, sztag.

takielunek, część wyposażenia statku obejmująca olinowanie, omasztowanie i ozaglowanie.

topsel, dodatkowy górny żagiel przymasztowy.

triera, *trirema*, starogrecka lub starorzym-ska galera wiosłowa lub wiosłowo-żaglowa, z trzema rzędami wiosel. Patrz także: galera.

trimaran, statek wodny mający trzy równoległe kadłuby.

trirema, patrz: triera.

wachta, czas pełnienia służby na statku wodnym przez jedną zmianę załogi, zwykle przez 4 godziny. Także: część załogi statku, łącznie z oficerami, pełniąca służbę podczas wachty.

wanta, lina usztywniająca maszt, łącząca jego górną część z burtą statku. Umieszczana symetrycznie po obu stronach statku.

welbot, z angielskiego *whaleboat*, szybka, zwrotna łódź okrętowa, wiosłowa lub wiosłowo-żaglowa, wąska, o ostrym dziobie, używana zamiast szalup, a pierwotnie do polowań na wieloryby. Patrz także: szalupa.

węzel, jednostka prędkości statku wodnego, równa jednej mili morskiej na godzinę. Patrz także: log.

wybieranie, naciąganie olinowania żagla. Patrz także: luzowanie.

zawietrzna, **strona**, *strona podwietrzna*, *strona pod wiatrem*, strona statku lub wyspy przeciwna do tej, z której wieje wiatr, strona wyspy lub góry osłonięta od wiatru. Patrz także: nawietrzna, strona.

zmienić hals, patrz: hals.