

Stanisław Siedlecki

JAK TY KIEDYŚ SPOTKASZ KOGOŚ W POTRZEBIE...

Wyprawa na Spitsbergen w 1936 r, musiała mieć ekwipunek lekki. Cel, jaki postawiliśmy sobie w tym przedsięwzięciu, byłby nie do osiągnięcia, gdybyśmy obciążyli się zbyt okazałym balastem sprzętu i żywności. Poprzez ponad 800 kilometrów lodowego i górskiego szlaku ciągnąć mieliśmy rzeczy potrzebne nam do życia siłą własnych nóg i ramion. Było nas trzech, a dwóch spośród tej trójki Stefan i ja, wiedzieliśmy już czym jest praca w zaprzęgu. Dysponowaliśmy jednak równocześnie doświadczeniami z poprzednich naszych wypraw. Układając więc plan Wielkiej Drogi wyliczaliśmy co do grama wagę każdego zabieranego przedmiotu, a odnośnie do zapasów podjęliśmy trzy zasadnicze decyzje: 1) żywności weźmiemy po 1080 gramów dziennie na człowieka; 2) pakować ją będziemy w porcjach siedmiodniowych, do lekkich dyktowych skrzynek; 3) zakupimy ją w wolnym porcie w Tromsø. Punkt trzeci wymaga być może krótkiego uzasadnienia. W zasadzie przy organizowaniu wszystkich naszych ekspedycji do krajów polarnych wychodziliśmy z założenia, że zaopatrywać wyprawę należy w Polsce. Opłacało się to najzupełniej nie tylko ze względu na znane hasła ekonomiczno-patriotyczne, ale też i dlatego, że koszty wypadły przy tym niższe, a gatunkowo żywność zabierana z kraju była z reguły lepsza niż kupowana za granicą. W wypadku wyprawy, o której tu wspominam, argumenty te nie były aktualne, gdyż żywność była dobrana ogromnie prosta, a zatem stosunkowo tania, było jej przy tym tak niewiele (w sumie około 200 kg), że nie opłacałoby się organizować dla niej skomplikowanych formalności celnych oraz transportów towarowych poprzez Niemcy, Szwecję i Norwegię. Niektóre produkty (np. cukier) mogliśmy też zakupić w północnej Norwegii po cenie znacznie niższej niż w Warszawie, w niewątpliwie oryginalnych opakowaniach z napisem: „towar importowany z Polski”.

W Tromsø przy ulicy „Wielkiej” (Storgata) ma swój sklep i magazyny Isachsen. Zaopatrują się u niego liczne statki komunikacji przybrzeżnej i pośpieszne dalekobieżne „hurtig-ruten”. Od niego też biorą towar łowcy fok i rybacy, wyprawiający się na rejsy polarne. Isachsen dostarczał również potrzebnej żywności wielu ekspedycjom naukowym angielskim, francuskim, skandynawskim i wreszcie polskim,

Przed nową wyprawą porozumieliśmy się z nim listownie z Warszawy. Odwiedziliśmy go następnie jako pierwszego po przybyciu do Tromsø. Był to jeden z pierwszych dni lipca 1936 roku. Z Narviku, ostatniej na północy stacji kolejowej, dojechalśmy statkiem do „stolicy północnej Norwegii” nocą, około pierwszej nad

ranem. Przy jasnej, słonecznej pogodzie zaszliśmy do sklepu Isachsena, przekonani, że będziemy go musieli budzić i dla naszych interesów wyciągać z łóżka. Magazyn jednak zastaliśmy otwarty. Isachsen w robotniczym, niebieskim kombinie sprzątał skład własnoręcznie. Spodobał się nam ten nie najmłodszy już mężczyzna, nie wahający się, mimo swej sławy wielkiego kupca i mimo wysokiego stanowiska w społeczności tromsøńskiej, własną fizyczną pracą przyczynić się do ładu w swym warsztacie pracy.

Na nasz widok, odstawił spokojnie miotłę i podszedł z wyciągniętą ręką. „Hallo! Dzień dobry! Nie widzieliśmy się od dwóch lat. Chodźmy do sklepu.” – Weszliśmy do niewielkiego pokoiku obok dużej izby sklepowej i siedliśmy przy stole koło okna, przez które wpadały pełne żółtawego blasku promienie wznoszącego się już słońca. Isachsen traktował nas jak starych przyjaciół. Wyciągnął butelkę najlepszego koniaku, pudło suchego, doskonałego szwedzkiego chleba i kilka gatunków sera. Według listy sprawdzaliśmy wspólnie dokonane przez nas a wypełnione przez niego zamówienia. Skrzynki przygotowane dla nas, z nie zabitymi jedynie wiekami, stały gotowe już w sąsiednim magazynie. Dyskutowaliśmy cały problem zaopatrzenia wyprawy i uzgadnialiśmy jeszcze niektóre szczegóły.

Isachsen był rzeczywiście nadzwyczajny: – „Potrzeba Wam sardynek? Mam cztery gatunki. Oto jeden, drugi, trzeci, czwarty. W oliwie, w sosie pomidorowym, w śmietanie...” – Wyciągnął cztery różne puszki i pootwierał. Kosztowaliśmy tych specjalów po kolei, zapijając koniakiem. Isachsen kręcił się po sklepie, przedstawiając nam „do spróbowania” próbki niemal wszystkiego czego od niego potrzebowaliśmy. W ciągu krótkiego czasu wszystko zostało załatwione. Nawet sprawy celne, konieczne do przeprowadzenia wobec czynienia zakupów częściowo przez „wolny port”, firma Isachsen załatwia sama,

Około trzeciej po północy, w doskonałych nastrojach pożegnaliśmy naszego gospodarza. O dziesiątej rano cały nasz bagaż znajdować się miał na pokładzie „Lyngena”, który tego jeszcze dnia wypływał wraz z nami ku Spitsbergenowi. O tej też porze sprawdziłem dostarczone dla nas na statek skrzynki. Były wszystkie w porządku.

W trzy doby później, przy sztormowej pogodzie, „Lyngen” przewalał się poprzez spienione fale w pobliżu południowego przylądka Spitsbergenu. Białe śniegami i lodami kraj gór wynurzał się przed roztańczonym dziobem niewielkiego statku, gdy ten wspinał się na grzbiety wodnych wzgórz, lub znikał w chwilach zapadania statku w bruzdy między falami. W pobliżu południowych skrajów pięknej w swej dzikiej pierwotności wyspy trzymały się lawice lodów. Mijaliśmy je najpierw daleko po stronie zachodniej, później zbliżyliśmy się do nich, aż wreszcie wplynęliśmy pomiędzy dość rzadko jak na „tłok lodowy” rozrzucone po morzu bryły, kierując się ku głęboko w łąd wciętej zatoce Hornsundu.

Zatoka ta, a właściwie fiord zwany „Hornsund”, należy do najpiękniejszych a zarazem najrzadziej odwiedzanych okolic Spitsbergenu. Otaczają go góry strzeżyste, o smukłej budowie łańcuchów alpejskich. Z pomiędzy nich splezają aż do

samych fal liczne lodowce, spiętrzone ponad wodami fiordu potężnymi, pełnymi swoistej żywotności czołami.

Większość tych lodowców „cieli się” intensywnie w okresie krótkiego lata i fiord wypełniony jest niemal nieustannie tłumem gór lodowych wszelkich rozmiarów. Wielkie, majestatyczne gmachy pływające i „plebs” drobniejszych okrucichów układają się w długie szeregi, wyciągnięte prądami morskimi lub wiatrem od czoł lodowców ku wylotowi fiordu. Lawirowanie pomiędzy nimi bywa trudne i ryzykowne, zwłaszcza, że i dno fiordu jest nierówne i kryje w sobie groźne niespodzianki w postaci płycizn i podwodnych raf skalistych. Hornsund leży w strefie klimatycznej Spitsbergenu dla żeglugi niedogodnej; ścierają się tu bowiem wpływy chłodnych mas powietrza towarzyszących zimnemu prądowi wschodnio-południowo-spitsbergeńskiemu oraz cieplejszych, ciągnących od zachodu, od skrajnych peryferii Gólfstromu. Otoczenie Hornsundu jest dzięki temu często zamglone. Wzdłuż osi fiordowej doliny ciągną też wiatry gwałtownie spadające czasem niespodziewanie a potężnie od wschodu, poprzez fiord ku jego wylotowi, pchając z druzgocącą siłą i spiętrzając masy tysięcznych, mniejszych i większych okrucichów i gór lodowych.

Wprowadzić statek daleko w głąb Hornsundu odważają się tylko doświadczeni żeglarze. Takim widocznie był kapitan „Lyngena”, skoro podjął się wysadzić nas na ląd we wnętrzu fiordu, w zatoce Goes, stanowiącej drobną odnogę Hornsundu, położoną tuż w pobliżu strzelistego, najwyższego w tej okolicy szczytu Hornsundtindu (1431 m npm).

Odkąd wpłynęliśmy na wody fiordu, „Lyngen” szedł na najniższych obrotach maszyn, wszyscy zaś ludzie zebrali się na pokładzie, obserwując niepewny szlak morski przed nami. Krótka fala złośliwie trzaskająca o dziób i burty statku nie wywoływała już huśtania, statek przechylał się teraz tylko od czasu do czasu gwałtowniej, biorąc ostre zakręty przy kluczeniu wśród gór lodowych. Fiord wyglądał zaiste niegościnnie. Mgły snuły się po górach. Przelotnie sphywały na morze niesione powiewami wiatru jako postrzępione mokre i lepkie tumany. Pokład i osprzęt statku pokrywała szklista skorupka lodowa, a pomimo że temperatura powietrza wahała się zapewne niewiele poniżej zera, jednak wilgotny chłód był przejmujący i przykry. Ponad rozpościerającymi się dołem mgłami wisiało wyżej niskie, szare niebo. Stalowe, ciężkie, zwarte, niczym ekran gigantyczny a ciemny, oparty o szczerbate wierzchołki zalodzonych gór. Typowe, piękne, bliskie sercu niebo krainy polarnej.

Fiord nie jest jednak martwy. Ponad wolno sunącym statkiem krążą mewy. W morzu zaś coraz częściej ukazują się foki. Dziwne wrażenie robią te stworzenia, gdy pojawiają się pojedynczo lub po kilka, wynurzając często tuż przed dziobem „Lyngena” kragłe głowy z fal. Spoglądają one ciekawie wielkimi, rozwartymi oczyma wprost na nas i znikają w falach niby niesamowite jakieś stwory ludzkie, z tajemniczego podwodnego państwa.

W pobliżu wylotu fiordu, tuż przy brzegu, dostrześliśmy też mały stateczek norweski. Zapewne był to niewielki kuter rybacki, który zatrzymał się tu dla

nabrania wody z potoku spływającego z lodowca, lub dla wyrąbania czystego lodu, potrzebnego do zamrożenia ładunku złowionych ryb.

Okolo pół godziny płynęliśmy w głąb fiordu. Mgły gęstnieją stopniowo, czym też bliżej podchodzimy do okolic zatoki Goes, tym lawirowanie pośród gór lodowych staje się kłopotliwsze. Wiatr wiejący od lodowca spycha je w naszą stronę, donosząc teraz bezpośrednio do grzmotów podobne huki, rodzące się gdzieś głębiej jeszcze, wśród tajemniczego, mglistego świata.

W pobliżu zatoki Goes „Lyngen” zastopował. Pojawienie się niewyraźnego wgłębienia w południowym wybrzeżu fiordu, oznaczającego niewielką zatokę, powitaliśmy wszyscy z ulgą. Płynięcie dalej byłoby już zbyt ryzykowne.

Pożegnanie się z współtowarzyszami podróży było całym ceremoniałem. Kapitan, sternik i kilkunastu marynarzy norweskich ścisnęło nam dłonie w powadze, życząc powodzenia w wyprawie. Mokre od drobnej dżdży ręce podawaliśmy im po kolei, zamieniając proste, przyjazne słowa „paa gjensyn” – do zobaczenia. Ostatnia rozmowa z kapitanem dotyczyła powtórzenia, raz jeszcze miejsca, gdzie „Lyngen” wylądować miał na brzeg dalej na północy zapas żywności dla nas. Miało to być we fiordzie Tempel, od którego dzieliło nas obecnie około czterysta kilometrów po części w ogóle stopą człowieka nietkniętego lodowego szlaku.

Pamiętam, że przy tej ostatniej rozmowie padło zapytanie, charakterystyczne dla poczucia ludzi wśród tego wspaniałego, lecz niewątpliwie groźnego świata: „Czy nie boicie się o siebie?” Szczerze mogłem jednak odpowiedzieć i im i sobie, że nie. W krajach polarnych dane już nam było przeżywać uczucia o takich barwach i takiej sile, że pozostawiły one w wielu wypadkach ślady po sobie nie do zatarcia. Tego jednak jednego uczucia, związanego zdawałoby się z krajami polarnymi, jakim jest lęk o siebie, nie było mi jeszcze danym przeżyć.

Mechaniczna winda wyciąga z luku okrętowego nasze skrzynki i długie sanie polarne i z charakterystycznym zgrzytem bloków opuszcza je do łodzi, kołyszącej się już u żelaznego boku statku. Kręci się przy robocie wyładunku paru ludzi w grubych rękawicach. Pierwszy to przejaw pracy w kraju podbiegunowym. Jeden z marynarzy przynosi nam też i do rąk własnych wręcza banki z naftą wyjęte z odpłombowanego już schowka, zamykanego przez celników w Tromsø. Te dziesięć litrów paliwa to poważna część skoncentrowanej energii, którą przetwarzać będziemy na pracę w wędrówce i na własne siły żywotne.

Na Spitsbergenie nie ma drzew, a we wnętrzu ładunku na lodowcach, brak nawet mchu, któryby ewentualnie można użyć na opał. W okresie lata jest natomiast stale tak chłodno, że konieczność topienia wody z lodu i gotowania ciepłej stawy jest jednym z problemów najbardziej zasadniczych. Jeśli po godzinach wyętej pracy w zaprzęgu zatrzymać się choćby na chwilę i usiąść dla odpoczynku na ładunku sań, niemal natychmiast zaczyna się odczuwać chłód. Rozgrzane pracą mięśnie reagują na mroźny powiew, tchnący niemal stale po lodowcach skłonnością do kurczenia się i szybszego zmęczenia. Gdy rozbije się namiot po skończonym okresie codziennego wysiłku, gdy włoży się do niego część sprzętu potrzebnego do obozowania, wtedy pierwszą czynnością jest zapalenie „Primusa”. Od szumiących przy palniku płomyków rozchodzi się miłe ciepło.

Wnętrze namiotu staje się przytulne, można wtedy ściągnąć z siebie wiatrówkę i sweter i podkurczywszy nogi zbliżyć się do maszynki do gotowania. Z przepoconej na grzbiecie koszuli „dymi się” para, a mimo to wcale nie jest zimno. Palnik wydaje się wtedy istotą żywą niemal, bliskim towarzyszem w wędrowce współdziałającym w wysiłku wyprawowym. „Primus” gada a jego szum jest wyrazem aktywności nas samych, związanych tajemniczym węzłem współzycia, wiążącym zawsze człowieka pierwotnego z ogniem.

W towarzystwie dwóch marynarzy odpływamy od statku. Pomiędzy mniejsze bloki lodowe, osadzone na płycznach przybrzeżnych, kierujemy się ku wybrzeżu w stronę, gdzie na płasko rozłożonych żwirowiskach czerni się bryłka starej chatki myśliwskiej, jednej z wielu, rozrzuconych po wybrzeżach Spitsbergenu. Mgły uniosły się tymczasem nieco ku górze, odsłaniając część poważnego krajobrazu. Widać teraz, że zatoka Goes obramiona jest z dwóch stron wysokimi i stromymi zboczami gór, które głębiej o kilkaset metrów ku wnętrzu ładu wiążą się z sobą za pośrednictwem wznoszącego się szybko ku górze lodowca. Czoło tego lodowego masywu stanowi trzecią ścianę wspaniałego amfiteatru, otwartego jedynie ku morzu.

Od tej „bramy” morskiej dopływamy do progów wielkiej sceny, aby za chwilę z widzów stać się aktorami akcji przez nas samych ułożonej, lecz obecnie dyktowanej już również przez wielkiego reżysera – przyrodę.

Przy brzegu łódź utyka na mieliznach. Raz i drugi uderza o żwirowate dno, podrzucana przez fale. Wyskakujemy więc do wody, aby ładunek podciągnąć bliżej brzegu. Nic to nie szkodzi, że jesteśmy w ubraniach narciarskich i że aż po biodra zalewa nas pierwsza nadbiegająca fala. Łódź unosi się znów na jej grzbiecie i daje się podciągnąć biegiem o kilkanaście metrów dalej. Wyprawa się zaczęła.

Potem wynosimy na brzeg skrzynkę po skrzynce. Kiedyś przy wybrzeżach Wyspy Niedźwiedziej wyladowywaliśmy również bagaż wyprawowy, który pakowany był w skrzynie tak ciężkie, że tamta ekspedycja rozpoczęła się od zabójczej wprost pracy wydostania bagażu ponad miot fal. Błogosławimy teraz nabyte już doświadczenie. Skrzynki mamy pakowane w jednostki dwudziesto i trzydziesto kilowe, które można łatwo, nawet stojąc w wodzie, włożyć sobie na kark i nieść kilkadziesiąt metrów na wybrzeże. W trzech, czy czterech nawrotach załatwiamy całą sprawę wyladunku. Łódź, a wraz z nią towarzyszący nam dotychczas dwaj marynarze powracają do „Lyngena”.

Mieliśmy początkowo zamiar skorzystać z chatki, w pobliżu której przeprowadziliśmy lądowanie. Okazała się ona jednak nieużyteczną. Otaczał ją gruby płat nawianego śniegu, który dławiąc otwór drzwi i rozbitego okienka po części wypełnił nawet zrujnowane maleńkie wnętrza. Złożyliśmy więc sprzęt na niewielkim, wznoszącym się obok wzgórku żwirowym, na szczycie którego, wśród większych złomów kamiennych sterczały zbutwiały, stary krzyż rosyjski. Ten grób człowieka północy, kryjący w sobie spróchniałe kości jako ślad jakiegoś dawnego, nieznanego dramatu, stał się miejscem pierwszego naszego postoju na progu wielkiego oczekującego nas szlaku.

Na „Lyngenie” tymczasem wyciągnięto łódź na pokład i podnoszono kotwicę. Statek obracał się zwolna w kierunku drogi powrotnej. Ze skrzynki przewidzianej na pierwsze chwile pobytu na Spitsbergenie wyciągnęliśmy pośpiesznie flagę polską i przywiązaliśmy ją do przodu naszych długich na przeszło trzy metry sań. Podnieśliśmy ten sztandar pionowo do góry, podpierając sanie i chorągiew rozwinęła się z łopotem na wietrze. Z syreny „Lyngena” dobył się kłęb pary i po chwili doleciał nas basowy gwizd, potem drugi i trzeci. Statek przepływał powoli pomiędzy górami lodowymi, podnosząc i opuszczając na pożegnanie swą rufową flagę norweską. Echo syreny powracało do nas jeszcze z gór, gdy „Lyngen” zniknął w delikatnej, lecz wszystko otulającej zasłonie mgieł. Zostaliśmy sami.

Sztandar powędrował z powrotem do skrzyni, sanie położyliśmy obok innego sprzętu na ziemi. Rozejrzeliśmy się teraz za miejscem na pierwsze obozowisko, odpowiedniejszym niż ten grób Rosjanina, na którym staliśmy. Kawał ziemi ciągnący się pomiędzy morzem a czołem lodowca, obramiony z dwu stron urwiskami gór, nie wydawał się zbyt gościnny. Był to typowy „zandr”, rozległy, płaski teren pokryty żwirowiskiem skał zmielonych i rozkruszonych przez lodowiec, a osadzonych przed jego czołem przez potoki i rzeki wypływające z jego cielska. Żwirowisko, sięgające rozmiarami kilku lub kilkunastu kilometrów kwadratowych całe pocięte było siecią strug wodnych, które skomplikowanym labiryntem otaczały nas dokoła. Z szmerem i pluskiem toczyły swe wody strumienie i wartkie potoki, rozdzielające się na odnogi, łączące się z sobą i splatające razem w gęstą sieć, srebrzącą się dokoła i wszędzie obecną. Żwirowisko na ogół było podmokłe i niedogodne do rozbicia namiotu.

Znaleźliśmy jednak o jakieś sto metrów dalej wzgórek kamienisty na którym zdecydowaliśmy się założyć pierwszy obóz. Aby doń dojść, przechodziło się przez dwa potoki, z których pierwszy dawał się przeskoczyć, drugi wymagał wejścia po kolana do rwącej, lodowatej wody. Znow więc skrzynki i sanie zaczęły podróż na naszych karkach i po chwili spiętrzył się ich stos na upatrzonym wzgórk.

Byliśmy potężnie zmęczeni. Mieliśmy za sobą przeszło trzy doby żeglugi małym statkiem poprzez burzliwe morze Barentsa, które starym zwyczajem raczyło nas sztormową pogodą. Ostatnia zaś noc pozostała za nami nie przespana, pełna wrażeń wstępnego kontaktu z polarną krainą. Rozbijając namiot mieliśmy to samo uczucie, jakie mieć można po powrocie z dalekiej wycieczki, kiedy się wchodzi w progi własnego domu. Cieszyliśmy się szczerze na to, że za chwilę wsuniemy się do śpiworów i zapalimy „Primus”, który da nam ciepłą strawę. Potem będziemy mogli wyciągnąć się swobodnie i odespać zmęczenie.

Odkryły nas tymczasem mewy. Polatywały nad powstającym obozowiskiem, zatrzymując się niemal w powietrzu nad naszymi głowami, w locie pod wiatr, bez poruszania skrzydłami. To wielkie drapieżne „Stormaase” (mewy blade, *Larus hyperboreus*), dobre moje znajome. Ruchy nasze niepokoją je nieco, więc krzyczą i odlatują dalej w mgłę. Wrzask ich przypomina żywo jakieś niesamowite wołanie ludzkie: a – iiiii! a – iiiii!

Ale oto „Primus”. Skręcamy składany, mosiężny a świeżością błyszczący instrument. Otwieramy też pierwszą bańkę z paliwem. Stefan trzyma lejek, ja nalewam cenny płyn. Trochę rozlewa się nam on po palcach i... dziwnie chłodzi. Spojrzeliśmy ze Stefanem na siebie, ja zaś bezwiednie odstawiłem bańkę, przerywając nalewanie. Równocześnie obaj podnieśliśmy ochlapane ręce do twarzy i równocześnie stwierdziliśmy: to jest... spirytus denaturowany! Ani nafta, ani benzyna!

Kok Narkiewicz „meblujący” tymczasem wewnątrz namiotu wysunął się na zewnątrz zaniepokojony. Odkręciliśmy pośpiesznie zakrętkę drugiej posiadanej bańki i chlapnęliśmy jej zawartością na ręce. Tak! Nie było wątpliwości! Posiadaliśmy tylko dziesięć litrów spirytusu a nie paliwa właściwego.

Pamiętam, że nie mówiliśmy wtedy do siebie prawie wcale, tylko zaczęliśmy systematycznie normalną procedurę rozgrzania i rozpalenia „Primusa”. Pięć minut próby wystarczyło jednak na stwierdzenie, że ceną naszą kuchenkę moglibyśmy z równym powodzeniem napełnić wodą morską. Spirytus nie chciał się w niej palić absolutnie. Siedliśmy więc spokojnie na skrzynkach u wejścia do namiotu zaczęliśmy dyskusję, jedną z tych, które miłe są jedynie we wspomnieniach, jako te najtrudniejsze do przeprowadzenia na spokojno. Pamiętam, że uśmiechaliśmy się wszyscy trzej. Właściwie niewiele było do mówienia, wiedzieliśmy, że mamy przed sobą szlak liczący w pierwszym etapie czterysta kilometrów drogi, który zawieść nas ma poprzez kraj górski, lodowcowy, a nieznany, więc trudny. Nawet dysponując należytym zapasem paliwa stalibyśmy przed zadaniem wielkim. Z chwilą, kiedy wejdziemy na lodowce (a próg ich jest tuż obok) musimy mieć możliwość topienia śniegu i lodu na wodę do picia i do gotowania. Palinika do spirytusu oczywiście nie posiadamy. Moznaby go ostatecznie skonstruować np. z puszki po jakiejś konserwie i ze sznurowadła. Z góry jednak jest przesądzone, że dziesięć litrów spirytusu nie da nam tylu potrzebnych kalorii ile dałaby nam nafta. Można by jeszcze spalać stopniowo drzewo ze skrzynek żywnościowych. Jest to jednak tylko cienka dykta, która zawilgnie wkrótce zupełnie. Spalać będzie ją niezmiernie trudno, bo przecież gotować trzeba na ogół we wnętrzu naszego małego namiotu, którego ciasne rozmiary i konstrukcja wprost w śmieszny koncept zamieniają myśl o rozkładaniu ogniska na gumowej podłodze, wśród śpiworów i innych części ekwipunku.

Naturalnie, że brak właściwego paliwa nie decydował bezapelacyjnie o naszej klęsce, w każdym razie jednak, stwarzał warunki takie, że ten oczekujący nas miesiąc wędrówki przez lodową krainę gór musiałby być ryzykowną udręką, wymagającą najwyższych wysiłków fizycznych i psychicznych.

Kochany Isachsenie! Jeżeli nie czuliśmy zziębnięcia wtedy w pierwszych chwilach wyprawy, to chyba tylko dzięki temu, że mogliśmy Tobie, stary przyjacielu, poświęcić kilka słów prawdziwie „gorących”. Nie zaprzeczam, że gdybym następną wyprawę ekwipował w Tromsø, to zwróciłbym się w pierwszej mierze do Ciebie, ale już by koniak przy naszej rozmowie nie było. Niech diabli wezmą wszystkie formy spirytusu, gdy jako jedyne zbiorniki do których można

go wlewać ma się na wyprawie tylko własne zołądki lub baniasty zbiornik „Primusa”!

Siedzieliśmy tak przed wejściem do przemarzniętego namiotu, łopoczącego ścianami płóciennymi na wietrze i wcale nie mieliśmy już poczucia, że jesteśmy przed własnym domem. Wrzaski mew wydały się nam posępne a chłód przemoczonych ubrań i wody chlupoczącej w butach stał się bardziej dojmujący.

Ta woda przypomniała nam jednak niedawne lądowanie. Obraz „Lyngena” zaś skojarzył się ze wspomnieniem małego rybackiego statku, który widzieliśmy u wylotu fiordu, gdy zakotwiczony niedaleko wybrzeża brał łód czy też wodę z ładu.

Ożywiła nas nagła nadzieja. Słaba ona wprawdzie być mogła, bo statek zapewne już odpłynął, a jeśli nawet jeszcze stoi gdzieś tam przy brzegu na zachód od nas, to prawie na pewno odpłynie zanim się doń zbliżymy. Dzieli nas od niego conajmniej dziesięć kilometrów drogi, jesteśmy zaś zbyt zmęczeni aby te kilometry przejść prędzej niż w dwie godziny. Niemniej jednak, zdecydowaliśmy się na próbę. Stefan i ja mieliśmy pójść wzdłuż wybrzeża jak najszybciej na zachód, Kok miał pozostać w obozie i konstruować palnik spirytusowy.

Zrzuciliśmy prędko buty i wykręciliśmy wodę ze skarpet. Teraz dopiero, rozpoczynając niespodziewany marsz, poczuliśmy się głodni. Nie było jednak czasu na jedzenie czegokolwiek. Jediną rzeczą do spożycia, jaką mieliśmy wtedy, bezpośrednio na wierzchu, gotową do zjedzenia od razu, były konfitury truskawkowe w słoiku i sok malinowy w butelce. Luksusowe te pyszności ofiarowane nam zostały „na drogę” w ostatnich godzinach przed wyjazdem z kraju i spełniły dotychczas jedynie swą zasadniczą powinność, tzn. zachlapały mi sokiem całe wnętrze mojego plecaka. Błogosławiliśmy teraz dobre ręce, które sprawiły nam ten prezent. Słoik truskawek zjedliśmy od razu, zapijając słodycz wodą z sokiem malinowym. Pokrzepiło nas to znacznie.

Wybrzeża Hornsundu są pustynne i dzikie. Szliśmy szybkim marszem lub „półbiegiem” na zachód, poprzez pola żwirowisk zandrowych, przez skały przybrzeżne czasem urwiste, to znów zavalone nastermanymi blokami rumowisk. Tam gdzie brzeg ścianami skalnymi urywał się ku morzu, schodziliśmy ponad sam namiot fal, klucząc wśród wyniesionych na przybrzeże brył lodowych, lub wychodziliśmy wysoko ponad urwiska, wspinając się pomiędzy mewie gniazda. Nieśliśmy ze sobą jedną z pięciolitrowych baniek ze spirytusem „na zamianę” i po to, aby mieć naczynie na naftę. Bańka ciążyła i zawadzała straszliwie, gdy na stromych skalnych zboczach trzeba było używać rąk w pochodzie. Nie przemowaliśmy się jednak nią zbyt, opanowani jedną tylko myślą: iść na zachód, byle prędzej!

Wybrzeże wygina się w szereg zatok. Trudno sobie skracać drogę, gdy się jej nie zna wcale, a tajemniczy łąd bastionowych gór schodzi aż ku morzu. Na szczęście na całym przebytych przez nas tego dnia odcinku wybrzeża nie ma lodowców sięgających morza. Jedna chociażby bariera lodowa po drodze uniemożliwiłaby nam na pewno osiągnięcie celu. Czoła lodowców cofnięte tu jednak są nieco w głąb ładu, za to potoków z nich wybiegających nie brak. Tych już nie dało się

ominać. Przez mniejsze strugi przechodziliśmy w bród, dwie większe rzeczki wymagały obchodzenia dalszego, aż w pobliże wywierzyisk u czoła lodowca, gdzie koryto niesie wody bardziej rwące wprawdzie, ale o tej porze bywa tu i ówdzie przykryte śnieżnymi „mostami”,

Droga nasza zdaje się rozciągać w nieskończoność. Zmęczone oczy wyteżają się jedynie w spojrzaniach ku zachodowi poprzez mgliste powietrze i przestają reagować na zmienność wspaniałego krajobrazu. Tylko okute buty co raz chrzęszczą po żwirowiskach lub zgrzytają po twardej skale, to taplają się w mazi błotnej i chlupocą po rozlewiskach lub tających płatach śnieżnych, to znów dudnią monotennie po równinach suchego dziwaczego zwietrzeliska ilastego, pociętego na powierzchni kreskami wałków kamiennych w formy olbrzymich komórek plastra miodu.

Coraz to odsłaniające się dalsze i dalsze zatoczki fiordu są puste. Za każdą nową odnogą wybrzeża, kryjącą dalej położony, basen wodny, oczekujemy niespodzianki radosnej, a spotykamy rozczarowanie. Idziemy obydwaj tym „drugim oddechem”, który stanowi istotę pracy, rozpoczętej już w stanie zmęczenia. Mechanizm mięśni funkcjonuje teraz równo niemal automatycznie i męczy się powoli, stopniowo, w ciągu długiego czasu, zdając próbę wytrzymałości aż do ostatecznego wycieńczenia.

Łatwo się domyśleć, że w końcu doszliśmy do takiej zatoki, w której daleko przed nami zobaczyliśmy statek. Podniósł on już widać kotwicę, bo powolutku przesunął się w stosunku do pobliskich gór lodowych, a kłęby burego dymu dobywały się z komina. Czarne pudełko statku z dwiema szpileczkami masztów, sterczącymi ku górze, wydało się nam tak drobne z tej odległości i tak nieosiągalne a zarazem tak ważne, że zaczęliśmy biec dalej ku dołowi, w stronę brzegu od którego statek odległy był teraz o jakieś dwa kilometry. Zdyszani dopadliśmy niewielkiego pagórka kamiennego w pobliżu fal i rozpoczęliśmy kanonadę. Miałem wtedy ze sobą ciężki pistolet „Parabellum” o długiej lufie i dużym kalibrze. Zmieniałem więc magazynek za magazynkiem strzelając w stronę statku a celując w jedną z gór lodowych utrzymujących się w jego kierunku. Cała ta pukania wydawała się jednak dość beznadziejna. Głos wybiegał wprawdzie z lufy pistoletu, ale niknął jakoś prędko, a góry oddawały jego echo głucho i słabo. Byliśmy już w pobliżu wylotu Hornsundu i przestwór otwartego morza przed nami pochłaniał huk strzałów jako zjawisko drobne i nieważne.

Po chwili jednak wydało się nam, że zauważamy na statku jakiś ruch. Dostrzegliśmy drobne figurki kilku ludzi na pokładzie. Być może zwrócili oni uwagę na odległą strzelaninę. Stefan zerwał więc wiatrówkę z pleców i zaczął skakać w miejscu, wymachując jasną jej płachtą, ja zaś rozpocząłem kanonadę na nowo. Minęły znów długie chwile zanim dostrzegliśmy efekt naszych usiłowań. Od statku odłączyła się mała czarna plamka, która zaczęła się zbliżać ku brzegowi. Spuszczono widać łódź.

Zeszliśmy teraz nad sam miot fal i przekroczyliśmy nawet potężny wał wódorostów wyrzuconych przez morze na brzeg. Schowałem pistolet do pochwy. Stefan zaś naciągnął wiatrówkę na spocone plecy, w które teraz było mu dobrze

chłodno. Oczekiwaliśmy tak około pół godziny, podczas gdy łódź powoli zbliżała się ku nam. Nadzieje nasze na szczęśliwe rozwiązanie problemu paliwa wzrosły do tego stopnia, że zaczęliśmy znowu odczuwać nawrót zmęczenia. Napięcie jednak trwało jeszcze ciągle, bo widzieliśmy przecież, że statek, z którym nawiązaliśmy łączność jest parowcem i do tego tak małym, że wcale nie można mieć pewności, czy w jego zapasach znajdzie się dość nafty lub benzyny dla nas. Chodziło przecież o „całe” 10 litrów.

Teraz łódź jest już o kilkadziesiąt metrów przed nami. Mała, brudna i koślawa; typowa łódź ratunkowa drobnego stateczku rybackiego, którego załoga mała zwraca uwagi na ten problem, jak należałoby ratować życie, w razie, gdyby statek tonął. Ludzie w niej siedzący wydają się nam „a priori” przyjaciółmi. Podpływają nareszcie do brzegu i gdy są już tuż przy nas ostatnim ciosem wiosel wbijają dziób łodzi w żwirowate przybrzeże u stóp laminariowego wału.

Pierwszy kontakt z nimi jest doprawdy zabawny. Wydawać by się mogło, że nastąpią teraz jakieś głośnie i żywe powitania, tymczasem załoga łodzi siedzi dalej nieruchomo obserwując nas przez chwilę w zupełnym milczeniu. Typy siedzące u wiosel, sternik z tyłu łodzi i jakiś marynarz u jej dziobu bynajmniej nie budzą zaufania. Wszyscy są wspaniale nieogoleni, jacyś brutalni, „kanciąści” w gumowych brudnych portkach i kurtkach. Sternik zupełnie jak „czarny charakter” z korsarskiej opowieści, ma rudą zmierzwioną brodę na zniekształconej znamieniem szczęce i czarną brudną łatkę na jednym oku. Sytuacja bynajmniej nie zachęcająca do rozpoczęcia konwersacji, tym bardziej zaś do proszenia o cokolwiek.

Stefan daje mi teraz „pierwszeństwo”, ustępując przyjaźnie zaszczytu rozpoczęcia rozmowy, „No mów! Ty znasz ich język”.

Zaczynam więc: „Gu-morn! Er de Normen?” (Dzień dobry! Czy jesteście Norwegami?) – „Tak”. – „My jesteśmy Polacy. Zaczynamy ekspedycję i mamy obóz dalej w Goeshamna. Sprzedano nam w Tromsø spirytus zamiast potrzebnej nafty lub benzyny. Chcemy kupić tego od was.” – Załoga w milczeniu przyjmuje koślawienie ich rodzimej mowy. Sternik tylko ożywia się trochę i po chwili milczenia oświadcza zwięźle: „Jedź z nami na statek. Pomówisz z szyprem!”

Nie bardzo uśmiechała mi się ta propozycja. Nie chodziło mi zresztą tyle o samopoczucie własne wśród tych mruków, ile o to, że byłem przecież diabelnie głodny i zmęczony i wcale nie miałem ochoty na nowe huśtanie się na ich łajbie. Wsiadłem jednak do łodzi, pozostawiając Stefana na brzegu. Pistolet u pasa wydawał mi się sprzętem sympatycznym i zupełnie na miejscu. W pół godziny później dopiero zacząłem się nieco wstydzić tej maszyny. Szyper nie okazał się wprawdzie ani bardziej rozmowny ani lepiej wyglądający od swoich podwładnych. Wyczułem jednak od razu, że wszyscy ci ludzie na statku, to natury mrukliwe wprawdzie i nie zachęcające wyglądem, ale wspaniale w swej prostocie i uczciwym stosunku do świata. Odnieśli się do mnie jak do człowieka całkowicie swojego. Otoczyli mnie kołem i słuchali prostej mojej prośby z pełnym dobrej woli zrozumieniem.

Szyper zawołał mechanika z luku masztowego i jemu jeszcze raz powtórzyć musiałem swoją historię. Wysłuchał jej ze spokojem i w odpowiedzi znalazł jedno tylko słowo: „Zaczekaj!”. Zszedł znów po stromym trapie do przedziału maszyn, ja zaś zostałem na pokładzie z szyprem, który krótkimi zdaniami informował mnie o wynikach połowu.

W ciągu dwóch miesięcy złowili 60 ton ryby (głównie dorsza). Teraz wracają wprost do Norwegii do Aalesundu. Z brzegu brali tu wodę.

„Chcesz zobaczyć ryby?”. Poszliśmy ku przodowi statku obejrzeć w lodzie i soli konserwowany ładunek. Przechodząc koło kambuza minęliśmy kucharza, który niósł w obu rękach okazały kociołek z dymiącą grochówką. Widok ten zafrapował mnie tak, że widać wykonałem jakiś ruch, czy może rzuciłem na zupełne spojrzenie tak wymowne, że szyper zatrzymał się „Może zjadłbyś coś? Albo lepiej chodź ze mną na kawę!” Była to pokusa nie lada. Odmówiłem jednak zaproszeniu, bo byłem i zbyt głodny na to, aby zasiadłszy raz przy stole, umieć wstać od niego po paru minutach, poza tym pamiętać też wypadało, że na brzegu marznie i niecierpliwie się Stefan, któremu do kawy lub grochówki bardzo jest daleko, a dalej jeszcze jest do niej Kokowi, który w zimnym namiocie na brzegu zatoki Goes kręci knoty ze sznurowadeł, aby udoskonalić palnik do spirytusu. Zaczęło mnie już nawet niepokoić to, że zbyt długo, może bezowocnie zatrzymuję się na statku, który zwolna niesiony przez prąd oddala się jeszcze od Stefana.

Po kilkunastu minutach zjawił się jednak znowu mechanik. Czarną, usmoloną twarzą uśmiechnął się do mnie otwarcie, wręczając obu rękami trzymaną pękatą blaszaną bańkę, ociekającą naftą. Jednym rzutem oka oceniłem, że zyskaliśmy zapewne nieco ponad pięć litrów paliwa. Był to już atut dla naszej wyprawy tak poważny, że uścisk dłoni wymieniony z mechanikiem był w pełnym tego słowa znaczeniu mocny i serdeczny. Człowiek ten rad był zdaje się niemal równie jak ja z tego, że mógł nam oddać taką przysługę. Zapytał, czy nam tego wystarczy. Musiałem odpowiedzieć, że jest to jeszcze mało. W każdym razie jednak ogrom kłopotu zmniejsza się dla nas o połowę. Więcej nafty niestety na statku nie ma. Mechanik odlał dla mnie ten nawet jej zapas, który przewidziany był do naftowych lampek oświetleniowych dla kajut. Zostawił jej tylko tyle, ile trzeba do świateł sygnałowych zewnętrznych. Nagle jednak uśmiech tego prostego człowieka rozjaśnił się jeszcze bardziej. „Poczekaj jeszcze! Mam zdaje się trochę benzyny do lampy lutowniczej. Dawaj swoją bańkę!”

Oddałem mu spirytus, który kilku zebranych dookoła nas marynarzy wylało sobie od razu na ręce, myjąc je „przy okazji” denaturatem. Po chwili maszynista zniknął znów w czeluści ciemnego luku maszynowego, a ja z pewną doprawdy emocją pozostać musiałem na pokładzie jeszcze przez kilkanaście minut. Gawędząc z ludźmi, którzy mieli być ostatnimi jakich widziałem przed wielką wędrówką, oparłem się o niską burtę stateczku i zerkając to w stronę kambuza, to ku lukowi maszynowemu poddawałem się coraz głębszemu kołysaniu statku, huśtającego się na wzrastającej fali.

Niewiele pozostaje już do opowiedzenia o tym dniu pełnym wysiłków i napięcia. Łatwo się domyślić, że benzyna się znalazła. Z dwiema bańkami,

zawierającymi po pięć litrów nafty i benzyny wsiadłem do łodzi rozhuśtanej przy boku statku. Przy pożegnaniu z szyprem wyciągnąłem z kieszeni portfel z kasą wyprawy. Nie wątpię, że miałem minę, pozwalającą na żądanie dowolnej sumy za dostarczone nam paliwo. Bądź co bądź był to towar dla nas niemal bez ceny. Rozmowa jednak na ten temat, tak jak i wszystkie rozmowy tego dnia, była krótka. Szypser po prostu odmówił przyjęcia pieniędzy. Na moje naleganie znalazł jedną tylko odpowiedź: „Jak ty spotkasz kiedyś ludzi w potrzebie to przecież im pomożesz!”.

Po kilka koron przyjęli tylko marynarze, którzy odwiedzili mnie następnie na brzeg. Uśmiechali się do nas szczerze, ściskając Stefanowi i mnie ręce i życząc dobrej drogi. Nawet rudy, jednooki sternik wykrzywił na moment pokiereszowaną twarz w serdeczniejszy grymas.

Potem plusnęły wiosła i oddalili się od nas ci ludzie, którzy tak bliscy stali się nam przez krótki czas kontaktu z nimi, a tak mało godni zaufania wydali się nam w pierwszej chwili poznania. Byli to ostatni ludzie, jakich spotkaliśmy przed pierwszym etapem wędrówki. Gdy w miesiąc później zbliżyliśmy się od wnętrza lądu do norweskiej osady na wybrzeżu Fiordu Lodowego, wyglądaliśmy zapewne zupełnie podobnie do nich.

Szliśmy potem godzinami poprzez skalisty brzeg fiordu, obciążeni więcej niż w drodze poprzedniej, a jednak z poczuciem lekkości w przemęczonych mięśniach. Wlekliśmy nogi przez płaty tundry, pola żwirowisk pokryte siecią potoków i poprzez skalne urwiska, ciesząc się na myśl o minie Koka, jaką zrobi gdy pokażemy mu wyczarowane paliwo.

A było się z czego cieszyć!

Gdy „Primus” szumiał w namiocie i gotowała się woda na herbatę, a my ze wspólnego garnka nieśliśmy do ust pierwsze łyżki gorących płatków owsianych, poczuliśmy się wtedy tak dobrze i tak byliśmy pewni siebie, jakby wszystkie trudności wyprawy zostały już pokonane, a szlak dziesiątków lodowców i setek kilometrów nikomu jeszcze nieznaną trasę leżał za nami, a nie rozpoczynał się dopiero w tajemniczym zimnym świecie przed namiotem.