

- Halicki B., 1959 — *Struktury kutego srebra na lodowinach w English Bay (West Spitsbergen)*. [W:] Acta Geophysica Polonica 7 (3/4), PWN, Warszawa: 343—348.
- Klimaszewski M., 1960 — *Studia geomorfologiczne w zachodniej części Spitsbergenu między Kongs — fiordem a Eidem-bukta*. Zeszyty Naukowe UJ nr 32. Prace Geograficzne 1, Kraków: 179 ss.
- Lankauf K.R., 1982 — *Waldemar Glacier (Lodowiec Waldemara), Mapa topograficzna 1:5000*. Acta Univ. N. Copernici, Geografia XVI, 51, Toruń.
- Lankauf K.R., 1996 — *Recesja lodowca Waldemara*. [W:] Dynamika środowiska polarnego, Streszczenia referatów i komunikatów sesji polarnej, UMCS, Lublin, 24—25.
- Pietrucień C., 1983 — *Influence of ablation of the Aavatsmark Glacier on thermic and salinity conditions in the Hornbaek Bay in summers 1975 and 1977*. Acta Univ. N. Copernici, Geografia XIII, 43, Toruń, 127—144.
- Szuprzycki J., 1977 — *Toruńska wyprawa na Spitsbergen*. Przegląd Geograficzny 49 (3), Warszawa, 535—541.
- Wójcik Z., 1982 — *Zarys osiągnięć polskiej wyprawy glaciologicznej na Spitsbergen w 1938 r.* [W:] Dzieje polskich, rosyjskich i radzieckich badań polarnych. Mat. III Symp. Polsko-Radzieckiego z Historii Nauk o Ziemi, PAN, Wrocław, 201—227.

Ryszard Wiktor Schramm

60-623 Poznań, ul. Podlaska 8/2

**W STO DWUDZIEŚĄ ROCZNICĘ ZDOBYCIA PRZEJŚCIA
PÓŁNOCNO-WSCHODNIEGO
NILS ADOLF ERIK NORDENSKJÖLD 1832—1901**

Przedostanie się na Ocean Spokojny, do legendarnego Kataju, wzdłuż północnych brzegów Azji, było marzeniem Europejczyków od momentu nawiązania kontaktów z dalekim wschodem. Wydawała się zachęcać ku temu stosunkowo łatwa dostępność południowej części Morza Barentsa, aż po znaną już od dawnych czasów Nową Ziemię. W połowie XVI wieku powstało w Anglii Towarzystwo Kupców — Poszukiwaczy Nowych Ziem, Wysp oraz Krajów Dotychczas Nieznanych i Nie Odwiedzanych Drogą Morską, które za jeden z celów swojego działania obrało sobie znalezienie północno-wschodniej drogi morskiej na daleki wschód. Pomysł ten popierał jeden z ówczesnych największych autorytetów żeglarskich Włoch Sebastan Cabot, który od króla angielskiego Edwarda IV otrzymał tytuł „dożywotniego naczelnika Towarzystwa”. W roku 1553 Towarzystwo wysłało w tym celu trzy małe statki pod

dowództwem Hugha Willoughby'ego. Wyprawa dotarła prawdopodobnie do wyspy Koługajewa, a być może nawet do Nowej Ziemi, ale zakończyła się tragicznie. W czasie zimowania zmarło 63 żeglarzy. Reszta porzuciła dwa statki, a na trzecim Edward Bonadventura dotarł do ujścia Dźwiny. Jego dowódca Richard Chancellor przez leżące o sto kilometrów w górę rzeki Chołmogory (Archangielsk jeszcze wtedy nie istniał!) dotarł do Moskwy. Jego pobyt na dworze cara Iwana Groźnego stał się początkiem ożywionych morskich kontaktów handlowych Anglii z Rosją. Druga wyprawa czterech statków po dowództwem Chancellora dotarła także tylko do ujścia Dźwiny. Założone zostało tam wtedy miasto pod patronatem świętego Michała Archanioła — Archangielsk. Towarzystwo Kupców — Poszukiwaczy przekształciło się w Kompanię Moskiewską (Muscovy Company), która prowadziła dalsze poszukiwania drogi północno-wschodniej. W drugiej połowie XVI wieku dwie kolejne wyprawy angielskie dotarły do Nowej Ziemi, a nawet przez cieśninę Matoczkin Szar przepłynęły na Morze Karskie, ale dalej nie puściły ich lody.

Na skutek zupełnej nieznamośności warunków, panujących we wnętrzu Arktyki, do drugiej połowy XIX wieku utrzymywał się pogląd, że znajduje się tam otwarte morze. Jego głosicielami byli m.in. znany geograf niemiecki August Petermann i hydrograf francuski Lambert. Dlatego też następne wyprawy w poszukiwaniu północno-wschodniej drogi morskiej, napotkawszy na lody na wschód od Nowej Ziemi, zaczęły się kierować bardziej ku północy. To doprowadziło do odkrycia Spitsbergenu w roku 1596 przez Holerndra Barentsa, którego wyprawa i tak skończyła się na Nowej Ziemi, do której dotarł już w poprzedniej wyprawie dwa lata wcześniej. Spędziła też tam pierwszą zimę w Arktyce. Niepowodzeniem zakończyła się też wielka wyprawa holenderska w następnym roku, która także dotarła tylko do Nowej Ziemi. Droga wokół Spitsbergenu próbowali iść na początku XVII wieku wyprawy wielkich angielskich Żeglarzy i odkrywców Arktyki: Henry'ego Hudsona, Jonasa Poole'a, Williama Baffina. Nie przyniosły one — bo nie mogły — zamierzonych rezultatów, pozwoliły jednak na dosyć dokładne poznanie zachodnich i północnych wybrzeży Spitsbergenu, a także na odkrycie wielkich stad wielorybów, co stało się początkiem epoki wielorybniczej na tych wodach. Zrezygnowano natomiast z dalszych poszukiwań przejścia północno-wschodniego.

Zagadnienie to interesowało natomiast bardzo Rosję, która tymczasem zawładnęła całą Syberią aż do Cieśniny Beringa. Z inicjatywy cara Piotra Wielkiego podjęto stopniowe badania i kartografowanie syberyjskich wybrzeży Oceanu Arktycznego. Nie porzucono też myśli otwarcia wzdłuż nich drogi morskiej, której fragmenty już były przebywane; w początkach XVIII wieku żeglarze rosyjscy opłynęli już Tajmyr. Na znaczenie otwarcia drogi północ-

no-wschodniej zwracał uwagę m.in. wielki i wszechstronny uczony Łomonosow. Ale do rozwiązywania tej sprawy przystąpiono dopiero w drugiej połowie XIX wieku. Spotkały się tu inicjatywy wielkiego kupca moskiewskiego Sibi-riakowa i szwedzkiego polarnika Nordenskjölda.

Nils Adolf Erik baron Nordenskjöld urodził się 18 listopada 1832 r. w Helsingforsie (obecnie Helsinkach) jako syn Nilsa Gustawa (ani ojciec ani syn nie używali pierwotnego imienia) i Margerity Zofii Hartman. Ojciec był Szwedem, matka Finką. Rodzina ojca mieszkała od XVII wieku w Finlandii. Jego przodkowie nosili pierwotne nazwisko Nordberg, rozszerzone następnie w Nordenberg, a przez pradiadka Adolfa Erika — Karola Fredrika zmienione w XVIII wieku na Nordenskjöld. Karl Freerik i jego brat Anders Johan należeli do fundatorów Szwedzkiej Akademii Nauk, założonej w roku 1739. Trzeci syn Karola Frederika płk. Adolf Gustaw Nordenskjöld nabył dobra Frugord i zbudował tam zamek, w którym założył bibliotekę i muzeum historii naturalnej. Jego najmłodszy syn Nils Gustaw, urodzony w 1792 r., studiował na Uniwersytecie w Uppsali chemię, mineralogię i geologię. Był szefem całego górnictwa fińskiego. Odbywał szereg podróży naukowych po Europie, prowadził badania mineralogiczne na północnym Uralu. Zmarł w roku 1866 we Fruhgor. W czasie jego życia Finlandia, która od końca XIII w. jako księstwo wchodziła w skład państwa szwedzkiego, w wyniku przegranej w roku 1809 przez Szwecję wojny z Rosją, stała się prowincją tej ostatniej jako wielkie księstwo, podległe bezpośrednio carowi, ze stosunkowo znaczną autonomią. Językiem urzędowym i warstw oświeconych pozostał język szwedzki.

Adolf Erik, urodzony jako poddany rosyjski, wstąpił na uniwersytet w Helsingforsie w roku 1849. Studiował szeroki wachlarz nauk przyrodniczych, przede wszystkim geologię i mineralogię i w tej dziedzinie otrzymał z czasem w roku 1858 profesurę w Sztokholmie. Studia ukończył ze stopniem kandydata w roku 1853. Bezpośrednio po studiach towarzyszył ojcu w jego wyprawie na Ural. Lata 1855—1857 były w życiu A.E. Nordenskjölda okresem dosyć burzliwego szukania linii życiowej. Zrobił doktorat. Wahał się między karierą naukową (proponowano mu katedrę mineralogii w Helsingforsie), a wyprawami. Miał złe układy z rosyjskim gubernatorem Finlandii hrabią Bergiem, co spowodowało opuszczenie Finlandii. Część roku 1856 spędził w Berlinie. Interesował się Arktyką; już w czasie studiów myślał o wyprawie na Kamczatkę. W końcu wylądował w Szwecji.

Na wiosnę 1858 roku dostał propozycję wzięcia udziału jako geolog w wyprawie spistbergeńskiej Ottona Torella. Wyprawa działała w zachodnich fiordach. Po powrocie z wyprawy, z której przywiózł bogate materiały naukowe, został kierownikiem Państwowego Muzeum Mineralogicznego z tytułem profesora.

W roku 1861 po raz drugi był na Spitsbergenie. Poznał wówczas północne wybrzeża Svalbardu. Szczególnie zainteresowała go praktycznie niezbadana jeszcze Ziemia Północno-Wschodnia. W czerwcu bezskutecznie próbował wypłynąć do zablokowanego lodami Brennevinsfjordu. Wycofał się stamtąd do Sorgfjordu na wschód od Verlegenhukén, gdzie lody uwięziły go do 2 lipca. To on nadał nazwę Bolusneset piaszczystemu półwyspowi u wejścia do tego fiordu, na którym łowcy fok ze szkunera *Aeolus* ustawili w roku 1855 w kamiennej wardzie drewniany krzyż. Pod tym krzyżem 23 lipca 1983 r. w szklanej butelce znalazłem kartkę z wpisem Billa Tilmana z jego opływania Spitsbergenu w 1974 r. Zostałem ją tam. Tegoż lata do Sorgfjordu na tymże samym *Aeolusie* przybyła mała grupa naukowa, która miała na prośbę prezesa londyńskiego Royal Society rozpocząć prace nad pomiarem długości południka ziemskiego. Jej kierownik, przyjaciel Nordenskjölda, J. Chydenius, profesor chemii z Helsingforsu, zachorował poważnie na początku ekspedycji i na propozycję Akademii Nauk Nordenskjöld zgodził się pokierować pracami grupy. W sierpniu Nordenskjöld był na Moffen, gdzie — jak pisał — widział tysiące szkieletów morsów wybitych przez łowców. W sierpniu też lody zatrzymały go między Lagøya a Ziemią Północno-Wschodnią. Pod wrażeniem zaginięcia wyprawy Johna Franklina i wielkiej akcji jej poszukiwań, Nordenskjöld nadał w tym rejonie szereg nazw imienia tego wielkiego badacza polarnego, a fiord, którego nie udało mu się sforsować (podobnie jak nam w 1983 r.) nazwał imieniem jego żony — Lady Franklínfjorden. Jeszcze tegoż lata, po odejściu lodów, udało mu się popłynąć daleko na wschód. Wpłynął do najbardziej północnego fiordu Svalbardu — Beverlysundet i wszedł na leżący tuż nad nim wybitny szczyt 515 m. Na samym szczycie zaskoczyło go niezwykle, regularne, jakby wypolerowane zagłębienie o średnicy nieco poniżej metra, przypominające do złudzenia wielki kocioł. Od tego „kotła” (szw. gryte) nadał też nazwę szczytowi — Gryteberget. Dalej opłynął spitsbergeński Nordkapp, odwiedził leżące za nim Casternøyané, a od nich popłynął na Sjuøyané i zwiedził ich trzy największe wyspy: Parryøya, Martensøya i Phippsøya. Płynąc dalej na wschód dotarł do leżących na 25°E i 8°40'N maleńkich wysepek, którym nadał nazwisko wielkiego króla szwedzkiego z przełomu XVII i XVIII wieku — Karl XII Øyané. Najdalej dopłynął do leżącej na 36°E tuż przy brzegu Nordaustalandet wysepki Raschøya. Tego samego lata wpłynął po raz pierwszy do cieśniny Hinlopen, którą miał w późniejszych latach jeszcze parokrotnie odwiedzić. Jego wyprawa przepłynęła tylko północną część cieśniny i wpłynęła do Lomfjordu. Na końcu fiordu Nordenskjöld dotarł do czoła najdłuższego na Spitsbergenie lodowca, któremu nadał nazwę Veteranen, gdyż — jak pisał — *w swoim czcigodnym ogromie wydaje się być*

weteranem między lodowcami. Płaskie wybrzeże wschodnie w głębi fiordu, zasłane kłocami drzewa, doniesionymi aż tu przez odnogę Golfstromu, nazwał Wybrzeżem Drewna Dryftowego — Rekved-stranda. W czasie całej wyprawy Nordenskjöld zaznaczył cały szereg dobrych kotwiczowisk, poczynając od Norskøyane na północny zachód od Spitsbergenu aż do krańców swoich pływów.

Już w następnym roku był Nordenskjöld z powrotem w Hinlopen i zwiedził znajdujący się w jej środku archipelag wysp Vaigattøyane. Piętnaście wysp tego archipelagu otrzymało później nazwiska uczestników szwedzkich wypraw na Svalbard z lat 1861—1868. Rok 1863 to przerwa w jego działalności polarnej. 1 lipca tego roku wziął ślub z Finką Anną Mannerheim. Ale już w roku 1864 znowu był przy brzegach Ziemi Północno-Wschodniej. Opty-nawszy wyspę od południa przeszedł całą cieśninę Hinlopen z południa na północ. Ze wznoszącego się na południowym zachodzie przylądka Edgeøya Kvalpyntfjellet oglądał w pełnym słońcu całe wschodnie wybrzeże Storfjordu, zachwycając się doskonale widocznym, odległym o 130 km, „potężnym Horn Sund Tindem (...) przewyższającym dwukrotnie inne góry (...) niby wieża katedry na domami wielkiego miasta”. Następnie przepłynawszy wzdłuż północnego wybrzeża Nordaustlandet, u jej krańca ocalił załogi siedmiu łodzi łowców morsów, którzy musieli opuścić w cieśninie Storøysundet swoje zagrożone łodami trzy statki. W 1865 r. ponownie odwiedził Storfjord, penetrując wybrzeża Edgeøya i Barentsøya. Cały ten rejs nie był udany, wskutek czego dopłynawszy do zachodniego przylądka Barentsøya Nordenskjöld nadał mu szwedzką nazwę Forvekslingsodden; w roku 1879 zmienił mu tę nazwę na krótszą i bardziej międzynarodową, a oznaczającą mniej więcej to samo: Mistakodden — Przylądek Pomyłek. W tym samym rejsie odwiedził też Agardhbukte, której nadał tę nazwę. W tymże roku 1865 została wydana nowa mapa Spitsbergenu, obejmująca wszystkie dotychczasowe, liczne na północnym wschodzie, odkrycia Nordenskjölda. W roku 1867 wraz z A.J. Ångströmem został wysłany do Paryża dla porównania szwedzkich wzorców metra i kilograma z oryginałami przechowywanymi w *Conservatoire des Arts-et-Metiers* w Sevres.

Tymczasem rząd szwedzki wstrzymał finansowanie dalszych wypraw polarnych. W tej sytuacji Nordenskjöld zwrócił się do księcia Ehrensvarda, gubernatora Gothenburga (Goteborgu), znanego mecenasa nauk i sztuk. Ten w krótkim czasie zorganizował finansowe poparcie szeregu znanych, bogatych osobistości, m.in. Oscara Dicksona. W tej sytuacji marynarka państwowa oddała Nordenskjöldowi do dyspozycji statek parowy *Sophi* — i już latem 1868 niestrudzony badacz znowu pływał na północny Nordaustlandet, był ponownie na Sjuøyane i na północ od nich dopłynął do 81°42'N.

W tych też latach Nordenskjöld, naturalizowany już w Szwecji, za namową przyjaciół włączył się w życie publiczne. Z ramienia partii liberalnej kandydował do Izby Szlacheckiej parlamentu i — wybrany — reprezentował w niej Sztokholm w latach 1869—1871.

Wielką wyprawę polarną przygotowywał Nordenskjöld na lata 1872—1873. Popierał go w tym zamiarze zapalony Dickson. Wyprawa miała przezimować na Spitsbergenie, a następnie, przy udziale zwierząt pociągowych badać Ziemię Północno-Wschodnią. Dickson był zwolennikiem reniferów i od razu rozpoczął starania o pozyskanie tych zwierząt i paszy dla nich w Laponii. Nordenskjöld natomiast wybrał się w roku 1870 na Grenlandię dla zapoznania się z lądolodem i psami eskimoskimi. Dzięki poparciu Dicksona mogło się do niego przyłączyć trzech młodych naukowców szwedzkich; rekonesansowa wyprawa przekształciła się w naukową, która osiągnęła poważne rezultaty. Natomiast z psów postanowił Nordenskjöld zrezygnować nie widząc możliwości zapewnienia im żywności.

Wyprawę 1872—1873 finansował wyłącznie Dickson, który był gotów pokryć także koszty ewentualnej wyprawy ratunkowej. Nordenskjöld, płynąc statkiem *Polheim*, chciał okrążyć Verlegenuken, aby założyć bazę wyprawy na północnym wschodzie Spitsbergenu. Wyjątkowo ciężkie warunki lodowe tego lata zmusiły jednak *Polheim* do zatrzymania się w Mosselbukta, gdzie na przybrzeżnej wysepce Nordenskjöld wybudował wielki, solidny dom (15 × 11 m), w którym wyprawa spędziła zimę. Dwa statki transportowe, wiozące zaopatrzenie dla wyprawy, zostały uwięzione w głębi Mosselbukta przez lody, z których uwolniły się dopiero następnego lata. Przezimowawszy w Mosselbukta Nordenskjöld ruszył saniami zaprzęgniętymi w renifery na wschód i 10 maja 1873 dotarł do Brennevinsfjordu. Stąd przez jego najbardziej północno-wschodnią zatokę Zeipelbukta, a następnie przez krótki przesmyk lądowy, odcinający górzystą północną część Laponiahelvøya od głównego trzonu tego półwyspu, przeszedł do Ekstremfjordu i nim do największej zatoki na północy Nordaustlandet, noszącej obecnie jego nazwisko — Nordenskjöldbukta, osiągając ją pierwszy raz od strony lądu. Wysepka, na której wyprawa spędziła zimę, została połączona z lądem groblą, stając się półwyspem i nosi obecnie nazwę Polheimhalvøya, a niedaleko na brzegu leżąca, stosunkowo nowa i dobrze utrzymana i wyposażona chata — Polheimhytta. W tej Polheimhytta byliśmy wracając z Verlegenuken w 1977 roku, odwiedziliśmy ją także w czasie opływania Spitsbergenu w latach 1980 i 1983. W 1980 byliśmy także na Polheimhalvøya. Pozostałe po rozsypanym już budynku fragmenty ścian i silnej konstrukcji dachu świadczyły o umiejętności szwedzkich cieśli sprzed blisko 130 lat. Wyprawa, podobnie jak wszystkie poprzednie, przyniosła obfite rezultaty naukowe.

Do podjęcia próby przepłynięcia przejścia północno-zachodniego Nordenskjöld przygotowywał się bardzo starannie. W pływaniach po morzach Spitsbergenu nie miał w tym czasie równego sobie, ale nie znał warunków na wschód od Nowej Ziemi. Dlatego w latach 1875 i 1876 przeprowadzał rekonesanse na Morze Karskie. W pierwszej wyprawie, finansowanej przez Dicksona, 15 sierpnia dopłynął małym statkiem żaglowym *Proeven* do wysepki u wylotu zatoki Jenisejskiej, którą nazwał wyspą Dicksona. Odesławszy stąd statek do Norwegii, sam wraz z dwoma towarzyszami i trzema majtkami ruszył szalupą na południe. W Dudino (obecnie Dudinka), pierwszej większej miejscowości powyżej ujścia Jeniseju, przesiadł się na parowiec kupiecki i nim, płynąc około 1500 km w górę rzeki, dotarł do Jenisejska, podówczas wielkiego centrum handlowego Syberii. Stamtąd przez Jekaterynburg, Moskwę, Petersburg i Helsingfors, wszędzie owacyjnie witany, wrócił do Szwecji. Druga wyprawa Nordenskjölda na Morze Karskie w następnym roku była finansowana już wspólnie przez Dicksona i kupca moskiewskiego Aleksandra Sibiriakowa, który w pełni ocenił znaczenie dla handlu przebytej trasy. Warunki na morzu panowały tego lata znacznie gorsze, ale i tak udało się, znowu 15 sierpnia, osiągnąć wyspę Dicksona. Bezpośrednio przed tą wyprawą Nordenskjöld był w Stanach Zjednoczonych zaproszony jako jeden z jurorów na wielką wystawę w Filadelfii.

Wyprawa, mająca na celu pokonanie przejścia północno-wschodniego, była finansowana wspólnie przez państwo oraz Dicksona i Sibiriakowa. Przygotowując się do niej, Nordenskjöld studiował wszystkie przekazy o pływaniach od zachodu i wschodu w kierunku przylądka Czeluski (77°43'N, 104°18'E), najdalej na północ wysuniętego cypla „Starego Świata”. Przylądek ten osiągnął saniami Siemion Czeluskin, który na wiosnę 1741 oraz 1742 r. penetrował wybrzeża Tajmyru. Statki dopływały niejednokrotnie z obu stron w jego pobliże: należało to teraz połączyć. Nordenskjöld nawiązał też kontakty z uczonymi wielu krajów, z których kilku miało wziąć udział w wyprawie. Wybrał do swojego celu 300-tonowy statek parowo-żaglowy *Vega* z silnikiem o mocy 60 HP i załogą 21 osób pod dowództwem porucznika Palandera — i wypłynął nim z Tromsø w lipcu 1878. Towarzyszył mu rosyjski statek *Lena* i dwa statki pomocnicze: *Fresco* i *Express*, wiozące węgiel dla *Vegi* na jej długą podróż. Warunki na morzu były dobre. Wyprawa z Vardö dopłynęła do Nowej Ziemi, następnie przepłynęła przez cieśninę Jugorski Szar i po opłynięciu półwyspu Jamał zakotwiczyła 7 sierpnia przy wyspie Dicksona w miejscu zwanym już od poprzednich wypraw Nordenskjölda portem Dicksona. Stąd *Fresco* i *Express* 9 lipca popłynęły do ujścia Jeniseju, a *Vega* i *Lena* ruszyły dalej na wschód.

Dziewiętnastego sierpnia stanęły na kotwicy na północ od Tajmyru, przy przylądku Czeluskina. Tu Nordenskjöld widział wielkie stado dzikich gęsi, lecące na północ, z czego wywnioskował o istnieniu tam jakiegoś lądu. Ta jego supozycja została potwierdzona odkryciem w roku 1913 na północ od Tajmyru wielkiego archipelagu Ziemi Północnej przez płynącą od cieśniny Beringa na zachód kilkuletnią wyprawę polarną hydrografa Andrieja Wilkického, który w tymże samym roku zmarł. Trwająca trzy lata wyprawa, którą po śmierci Wilkického kierował jego syn, dokonała pierwszego przepłynięcia przejścia północno-wschodniego ze wschodu na zachód.

Warunki na morzu w trakcie wyprawy Nordenskjölda były wyjątkowo dobre. Cały czas panowały temperatury dodatnie około 4—5°C. W tydzień po opłynięciu przylądka Czeluskina, płynąc możliwie blisko brzegów, osiągnięto deltę Leny. Tu nastąpiło rozstanie: *Lena* ruszyła w górę swojej imienniczki, a *Vega* popłynęła dalej na wschód w kierunku Wysp Nowosyberyjskich. Cieśniną między najbardziej południową wyspą całego archipelagu — Wielką Lachowską a skalistym przylądkiem Swiaty Nos przepłynęła 31 sierpnia z morza, leżącego na wschód od Tajmyru, nazywanego po tej wyprawie Morzem Nordenskjölda, na Morze Wschodnio-Syberyjskie. Do przylądka Swiaty Nos dotarł od wschodu w 1736 roku i nazwał go — śmiały polarnik rosyjski Dymitr Łaptiew, a w trzy lata później przepłynął cieśninę, noszącą obecnie jego nazwisko. Jego brat Chariton prowadził w roku 1738 wyprawę, która badała brzegi między ujściem Leny a Tajmyrem. Dawne Morze Nordenskjölda zostało też przechrzczone przez budujących swoją sławę polarną Rosjan na Morze Łaptiewów.

3 września *Vega* dopłynęła do Wysp Niedźwiedzych na 161°E, na wprost ujścia Kołomy. Poprzedniej nocy przyszedł pierwszy opad śniegu. Leżące na morzu na wschód od Wysp Niedźwiedzych lody uniemożliwiły płynięcie wprost na leżący w odległości 350 km Przylądek Szelagowski: trzeba było iść na południe i posuwać się wzdłuż wybrzeży zatoki Kołymskiej i dalej wyspy Ajon. 6 września minięto Przylądek Szelagowski. Na północy leżało zwarte pole lodowe, bliżej brzegu było też trochę dryfującego lodu. Noce się wydłużały, temperatura spadała. W nocy z 9 na 10 września pierwszy raz powierzchnia morza pokryła się lodem, ale dawało się płynąć. W coraz trudniejszych warunkach *Vega* posuwała się do przodu w kierunku Morza Czukockiego między lądem a wspą Wrangla, cieśniną, która niebawem miała otrzymać nazwę Cieśniny De Longa. Mimo wysiłków dla uniknięcia zimowania ostatecznie *Vega* utknęła w lodach Morza Czukockiego blisko brzegu, na wschód od wylotu Zatoki Koluczyńskiej, w odległości niespełna 250 km od Cieśniny Beringa.

Od Przylądka Szelagowskiego wybrzeże było już zamieszkałe przez Czukczów i wyprawa Nordenskjölda podejmowała z nimi kontakty, które w czasie

zimowania stały się częste i przyjazne. Mieszkali oni w niewielkich osiedlach, składających się z kilku do kilkunastu jurt. Żyli głównie z hodowli reniferów i polowania na foki. Nie znali pieniędzy ani żadnego języka poza własnym; nieliczni znali parę słów angielskich i rosyjskich. Członkowie załogi *Vegi* prowadzili z nimi handel wymienny, otrzymując ich własne wyroby. Porucznik Nordqvist zaczął studiować ich język i opanował go do tego stopnia, że po powrocie wydał pierwszy słowniczek zawierający ponad 1000 słów i podstawy gramatyki języka Czukczów. W czasie zimy temperatura na zewnątrz spadała niekiedy do -50°C ; wewnątrz statku udawało się utrzymać około $+15^{\circ}\text{C}$.

Morza: Czukockie i Wschodniosyberyjskie były już przed Nordenskjöldem stosunkowo często odwiedzane. Stały się też terenem dwóch spośród największych tragedii polarnych. Pierwsza z nich, to prawie nieznana tragedia wyprawy bogatego kupca syberyjskiego Szalaurowa. W roku 1760 wypłynął on małym statkiem żaglowym z Leny i dotarł tylko do ujścia pierwszej większej na wschód rzeki — Jany. Wyruszył stamtąd 1 lipca następnego roku i opłynąwszy Swiaty Nos pod koniec września dotarł do Wysp Niedźwiedzych, gdzie uwięziły go lody. Zimą spędził u ujścia Kołomy, gdzie zbudował z drzewa dryftowego chatę, obłożoną śniegiem. Następnego lata w trudnych warunkach dotarł do przylądka Szelagskiego, skąd zawrócił do ujścia Kołomy, aby spędzić tu kolejną zimę, jednak na skutek buntu załogi musiał zakończyć tę wyprawę. Na następną wypłynął nowym statkiem w roku 1764 — i słuch o nim zaginął. Dopiero po 69 latach, w roku 1823, jeden z uczestników wyprawy polarnej Ferdynanda Wrangla natrafił po wschodniej stronie przylądka Szelagskiego na starą, nędzną chatę z drzewa dryftowego i szczątków rozbitego statku, zbudowaną, według informacji tubylców, przez Szalaurowa. Wokół chaty walały się kości ludzkie — szczątki wyprawy, która zginęła tu cała najprawdopodobniej od szkorbutu.

Druga tragedia miała bezpośredni związek z wyprawą Nordenskjölda. W początkach 1879 roku wobec braku wiadomości o jego wyprawie, amerykański magnat prasowy Gordon Bennett postanowił wysłać jej naprzeciw statek. Działając szybko, zakupił w Anglii stary szkuner wielorybiczny żaglowo-parowy z silnikiem, 200 HP *Jeanette*, który po pewnych przeróbkach wypłynął w czerwcu z załogą liczącą 32 ludzi pod dowództwem porucznika marynarki George'a Washingtona De Longa. Gordon Bennett wydał dowócy dyrektywę: „Jeżeli Nordenskjöld nie potrzebuje pomocy, niech *Jeanette* zdobywa biegun”. Dopłynąwszy do półwyspu Czukockiego De Long dowiedział się, że Nordenskjöld zdobył przejście północno-wschodnie i przeszedłszy Cieśninę Beringa popłynął na południe. Realizując wobec tego polecenie Gordona Bennetta De Long wpłynął na Morze Czukockie i zwrócił się w stronę Wyspy Wrangla, na której

chciał przezimować i następnie z dryfem oceanicznym płynąć w stronę bieguna. Ale już przed Wyspą Wrangla *Jeanette* wmarzła w lód i wraz z nim dryfowała wolno przez całą zimę, lato i następną zimę w stronę Wysp Nowosyberyjskich. Naciskany przez lody statek przeciekał — trzeba było bez przerwy pompować. Ale i tak nie udało się go uratować: po 22 miesiącach *Jeanette* została zmiażdżona przez lody 13 czerwca 1881 roku pod 77°N i 154°E. Jej szczątki znaleziono trzy lata później u południowo-wschodnich wybrzeży Grenlandii, co potwierdziło istnienie prądu transarktycznego. Załoga uratowała trzy łodzie, sanie, żywność i 23 psy. W niesłychanie ciężkich warunkach ruszyli w stronę Wysp Nowosyberyjskich i pod koniec lata dotarli do największej — Faddiejewa. Ale De Long nie chciał tu spędzić kolejnej zimy i w połowie września ruszył w stronę ujścia Leny. Niestety, już blisko brzegu, dopadł ich gwałtowny sztorm i rozpędził łodzie. Jedna z nich zaginęła bez śladu z całą załogą. Druga, którą dowodził inż. B.W. Melville, morze wyrzuciło na brzeg koło opuszczonej chaty. Uratowali ich odszukani po paru tygodniach przez Melville'a Jakuci. Trzecia łódź, na której znajdował się sam De Long, została zagnana dosyć daleko od drugiej. De Long wysłał na południe dwóch najsilniejszych marynarzy, a sam z wyczerpaną resztą załogi posuwał się bardzo wolno za nimi. Wystąpi marynarze dotarli w końcu do Melville'a, który natychmiast zaczął organizować poszukiwania wraz z miejscowymi Jakutami i zesłańcami. Jednak dopiero na wiosnę udało się im odszukać obóz rozbitków. Nikt już nie żył. Notatnik znaleziony przy De Longu, który umarł ostatni, kończył się na 140 dniu opuszczenia *Jeanette*. Z trzydziestu trzech uczestników, którzy ruszyli na wyprawę, ocalało trzynastu.

Vega, nie uszkodzona przez lody wytajała z nich, niemal w tym samym miejscu w którym wmarzła, 18 lipca 1879 roku po 294 dniach i już w dwa dni później wpłynęła w cieśninę Beringa. Po krótkim postoju przy brzegu azjatyckim wyprawa przepłynęła na brzeg Alaski i 22 lipca wpłynęła do Port-Clarence. Po miesięcznym pobycie Nordenskjöld ruszył na południowy zachód i zatrzymując się po drodze na Wyspie Behringa, dopłynął do Jokohamy, skąd przez Kanton, Ceylon i kanał Sueski, witany entuzjastycznie, wrócił do Europy.

Pokonanie przejścia północno-wschodniego było ogromnym sukcesem, który uwieńczył trwające paręset lat wysiłki. Złożyło się nań wielkie doświadczenie polarne Nordenskjölda, jego autorytet, odwaga i upór, umiejętność kierowania zespołem, a także wyjątkowo sprzyjające warunki, które umożliwiły pokonanie trasy niemal w ciągu jednego sezonu. Obecnie przejście północno-wschodnie jest używanym szlakiem o dużym znaczeniu przede wszystkim dla portów północno-syberyjskich, na którym żeglugę umożliwiają lodolamacze.

Adolf Erik Nordenskjöld napewno powinien stanąć w jednym szeregu ze swoimi wielkimi następcami — Fridtjofem Nansenem i Roaldem Amundsenem, którzy byli jeszcze dziećmi, gdy śmiały baron organizował swoje wyprawy. Co więcej — Nordenskjöld, podobnie jak w nieco mniejszym stopniu Nansen, był nie tylko wielkim zdobywcą, ale także — a może nawet przede wszystkim — wielkim i wszechstronnym naukowcem. To, czego dokonał on sam i jego współpracownicy w Arktyce, głównie, choć nie tylko, w szeroko pojętych naukach o ziemi i morzu, stało się fundamentem nowoczesnych badań polarnych. Z jego doświadczeń i pomysłów korzystali wszyscy następcy. Po zakończeniu swoich wypraw polarnych Nordenskjöld zajął się historią kartografii i tę dziedzinę również posunął bardzo naprzód. Jego wielki *Facsimile Atlas*, wydany po raz pierwszy w roku 1889 oraz poświęcony kartografii żeglarskiej *Periplus* z roku 1897, są podstawowymi dziełami z tego zakresu.

Dlaczegoż więc Nordenskjöld w Polsce, a myślę że i na świecie, tak głęboko tkwi w cieniu Nansena i Amundsena? O tamtych są całe książki — poczynając od A.B. Dobrowolskiego do Centkiewiczów, o Nordenskjöldzie prawie nic. Ich twarze znają wszyscy polarnicy — i nie tylko; czy kto wie, jak wyglądał Nordenskjöld? Składa się na to szereg przyczyn. Nordenskjöld był od swoich wielkich następców przeszło o pokolenie starszy: został profesorem na trzy lata przed urodzeniem Nansena. Umarł na samym początku XX wieku, kiedy nie myślano jeszcze w ogóle o praktycznym wykorzystaniu jego drogi. Nansen i Amundsen weszli silnie w okres powojenny, który dopiero utrwalił ich pozycje. Byli osobistymi znajomymi naszych polarników z *Belgiki* — Arctowskiego i Dobrowolskiego. Ale może najbardziej zaważyło to, że Nordenskjöld nigdy nie szukał popularności, nie pisał książek „dla publiczności”, o czym tamci pamiętali. Myślę, że poszli tu, nie w pełni nawet świadomie, za przykładem Stanleya, na pewno wielkiego odkrywcy, ale też typowego dziennikarza, który wyniki swoich wypraw wykorzystywał dla własnej propagandy. Kilka jego książek zostało szybko przetłumaczonych na język polski: *Jak odszukałem Livingstone’a* 1872 — tłum. polskie 1877; *Tajemnicza część świata* 1878 — pol. 1879; *W czeluściach Afryki* 1890 — pol. 1891. Równie szybko działał Nansen, wielki przyjaciel Rosji — i tak samo natychmiast jego książki były tłumaczone w zaborze rosyjskim na polski: *Podróż do bieguna północnego* 1908 — pol. 1910. Także Amundsen napisał szereg swoich wspomnień i opisów podróży, tłumaczonych na wiele języków, ale w Polsce nie było specjalnego klimatu dla jego książek i jego rejonów działalności: bliższy nam był Spitsbergen i Arktyka syberyjska niż kanadyjska i Antarktyka. Dopiero zdobycie bieguna południowego, osobisty pobyt w Warszawie po pierwszej wojnie, jego loty polarne ze Spitsbergenu, a zwłaszcza śmierć

w czasie głośnej na cały świat akcji ratunkowej po rozbitków *Italii*, przyniosły mu i utrwaliły — pośmiertnie — sławę w Polsce.

Popularność nie była dana Nordenskjöldowi. Zmarł 12 sierpnia 1901 r. Poza pracami naukowymi pozostały po nim nazwy: na Spitsbergenie Nordenskjöld Land, wybrzeże Nordenskjöldkysten, szczyt 1050 m nad Longyearbyen i lodowiec spływający z fony Łomonosowa do zatoki Adolfbukta w Billefjordzie; wielka zatoka u północnych brzegów Nordaustlandu i nad nią szczyk Nordenskjöldvarden 461 m; lodowiec na zachodniej Grenlandii uchodzący do fiordu Artesifiok; Zatoka Nordenskjölda w środku północno-zachodniego wybrzeża północnej wyspy Nowej Ziemi i Przylądek Nordenskjölda o kilkaset kilometrów na południe od niej; maleńki archipelag u północno-zachodnich wybrzeży Tajmyru, którego największa wyspa i tak nazywa się „Ostrow Russkij”. Dawne Morze Nordenskjölda na wschód od Tajmyru nazywa się dziś Morzem Łaptiewów. No i zostało to najważniejsze, choć nie nazwane — przejście północno-wschodnie.

Przypomnijmy go przynajmniej polskim polarnikom.



Nils Adolf Erik Nordenskjöld (foto Archiwum RWS)