

Lotnictwo stało się jego pasją na tyle, że został lotnikiem wojskowym. Jednocześnie w lipcu 1913 roku otrzymał dyplom inżyniera i podjął pracę w Hydrograficznym Zarządzie Ministerstwa Marynarki. W 1912 roku wyruszyła rosyjska ekspedycja Siedowa do Bieguna Północnego oraz ekspedycja Brusilowa i Rusanowa mające na celu przejście północną drogą od Oceanu Atlantyckiego wzdłuż brzegów kontynentu azjatyckiego do Oceanu Spokojnego.

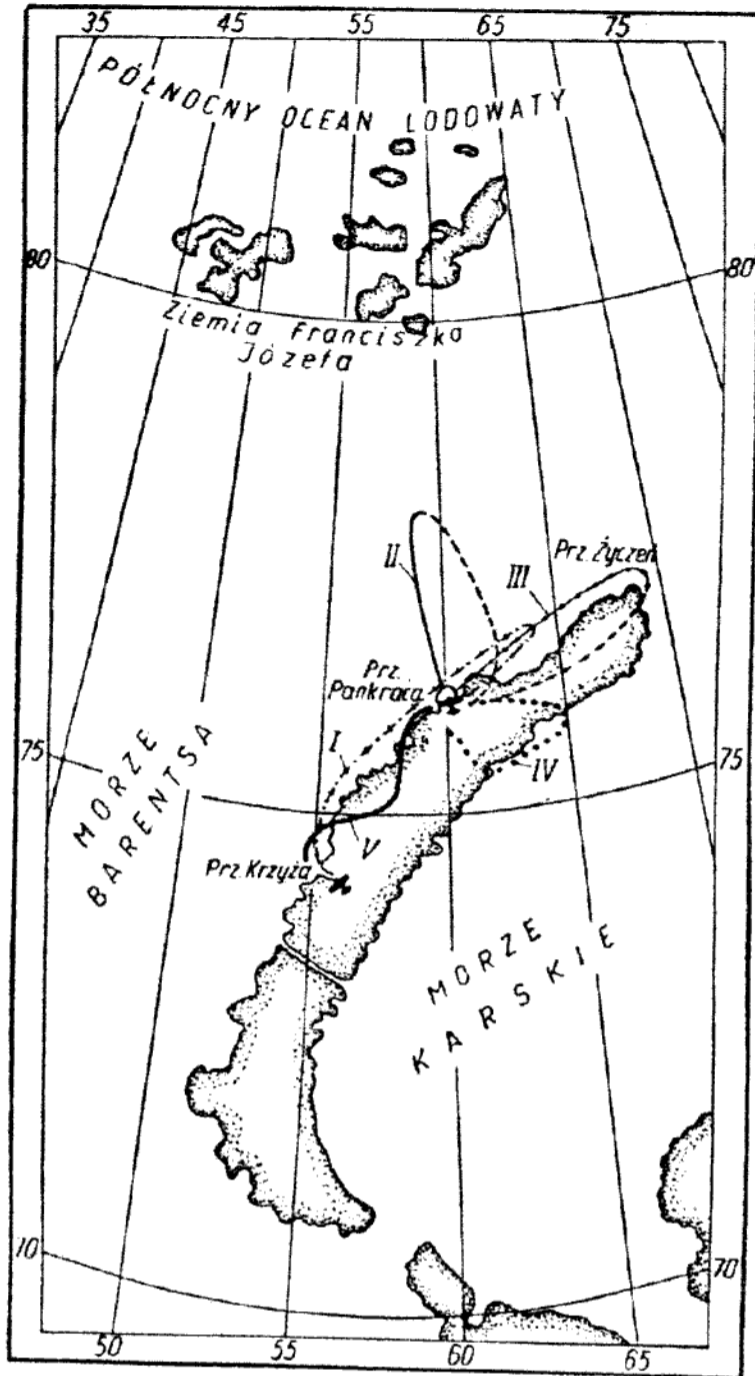
W roku 1914 cały Petersburg zelektryzowała wiadomość, że ekspedycja Siedowa zaginęła wśród lodów. Zorganizowano wyprawę ratunkową, w składzie której znalazł się również Jan Nagórski wraz z mechanikiem Żeńką Kuźniecowa. Wyrażał już wtedy opinie, że samolotem będzie można kiedyś osiągnąć Biegun. Na statek „Gerta” w skrzyniach został załadowany samolot typu „Maurice-Farman”, wodnopłatowiec z silnikiem o mocy 80 KM i przetransportowany na Nową Ziemię. Tam w niezwykle ciężkich warunkach Jan Nagórski wraz z mechanikiem zmontowali samolot. Z Nowej Ziemi wykonał pięć lotów arktycznych w łącznym czasie ok. 50 godzin. Nie odnalazł on członków ekspedycji Siedowa, ale natrafił na jego ślady.

Należy podkreślić, że przed wyruszeniem ekspedycji kontaktował się i rozmawiał z Roaldem Amundsenem, który dał mu kilka rad i opisał warunki jakie panują w Arktyce. Rady te były niezwykle cenne. Jan Nagórski upamiętnił się w historii lotnictwa jeszcze jednym wyczynem. Jako pierwszy w roku 1915 wykonał pętlę na wodnosamolocie [typu M-9, konstrukcji Grigorowicza]. W trakcie pierwszej wojny światowej Jan Nagórski objął dowództwo dywizjonu wodnopłatowców na Morzu Bałtyckim. W roku 1917 został zestrzelony i będąc ranny został uratowany przez rosyjską łódź podwodną. Wtedy też pojawiła się pogłoska, że zginął tragicznie.

W przedmowie „A jednak żyję” do swojej autobiografii cytuje on dużą radziecką encyklopedię, gdzie w 29 tomie podano, że zginął w 1917 roku. Za radziecką encyklopedią również niemiecka encyklopedia podała tę wersję.

Po wojnie osiadł w Warszawie. W roku 1925 otrzymał list od wybitnego amerykańskiego badacza polarnego Richarda Byrda, który wybierał się właśnie na podbój Bieguna Północnego. List był zaadresowany do magistratu m. stoł. Warszawy do działu ewidencji ludności. List ten Jan Nagórski otrzymał z opóźnieniem. Zawierał on prośbę o informacje, o dane i warunki meteorologiczne w Arktyce. Z listu wynikało, że przygotowania były bardzo sumienne i drobiazgowo.

Wkrótce też, bo w 1926 roku samolot Byrda przeleciał nad Biegunem Północnym. Jan Nagórski kończy swoje wspomnienia pięknymi słowami, które warto zacytować: „Cóż jeszcze mogę napisać w kartach tego mojego pamiętnika? To chyba tylko jeszcze, że dane mi było dożyć największego szczęścia: mogłem sam, na własne oczy zobaczyć, jak zrealizowały się moje przewidywania. Samoloty latające przez Arktykę po regularnych liniach, łączące kontynenty trasami wiodącymi ponad miejscami, gdzie Północ zwycięża człowieka, ponad gro-



Mapka tras pięciu najdłuższych lotów
 (mapkę opracowano na podstawie materiałów Moskiewskiego Muzeum Arktycznego)

bem Siedowa, nad zatopionym wrakiem „Św. Anny”, nad miejscem, w którym my z Żeńką mieliśmy pierwszy polarny lotniczy port. Nie straszne już są wichry i śniegi. Nikogo nie przerażają lody. Wspaniały odrzutowy samolot w ciągu kilku godzin przebywa szlak, którego przejść nie mogli najśmielsi ludzie z wielu pokoleń. Czy może być większe szczęście nad to, że mogę powiedzieć śmiało, z czystym sumieniem: ja to przewidziałem.”

Jan Nagórski zapisał się na trwałe w historii powietrznego szturm na Arktykę, zmarł w 1976 roku.

Cytowana Literatura:

1. Jan Nagórski – „Pierwszy nad Arktyką” – wyd. MON, Warszawa 1958 r.
2. Bohdan Arct – „Poczet wielkich lotników” – wyd. Nasza Księgarnia 1966 r.

Stanisław Rakusa-Suszczewski
Zakład Biologii Antarktyki
Polska Akademia Nauk
02-141 Warszawa, ul. Ustrzycka 10/12

WSCHODNIA ANTARKTYDA PO 34 LATACH Z ROSJANAMI

3 grudnia 2002

„Dokąd Cię, Stary, znowu niesie?” Pogodzona, zasmucona, żegnała Ewa. Nie bardzo wierzyłem, że popłynę w ten rejs. Byłem już spakowany od miesiąca. Bardzo chciałem przejść po dawnych śladach. Z Warszawy wyleciałem z dwugodzinnym opóźnieniem. Bałem się czy zdążę na kolejne połączenie. W Amsterdamie z powodu mgły nie przyjmowano samolotów. Zdażyłem. Leciłem KLM, linie coraz gorsze, jedzenie pod psem. Najpierw był z góry nieciekawym Johannesburg, później wymarzony Cape Town. Chciałem bardzo w nim być, w roku 1970 nie wypuszczono nas do miasta z radzieckiego statku. Zdażyłem. Wspólnie z trzema zagubionymi Rosjanami, którzy przylecieli tym samym rejssem dostaliśmy się na statek „Akademik Fedorov”. Czekala na mnie kabina 601, 6 piętro, okno z widokiem na dziób. Komfort. Uczestniczę w 48 Rosyjskiej Wyprawie Antarktycznej (RAE). Zawdzięczam to staremu wiernemu przyjacielowi Walezemu Łukinowi, dyrektorowi RAE i obecnie zastępcy dyrektora Instytutu Arktyki i Antarktyki w St. Petersburgu (AANII). Chcemy nawiązać bliższą współpracę naukową na statkach i stacjach i muszę zobaczyć możliwości.