

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 nieciekawny 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.

5 grudnia 2002

Wybrałem się do miasta. Kupiłem dwie butle Brandy, 5 butli Ginger Ale, sandały i kubek z choinką bożonarodzeniową. Jutro wychodzimy w morze. Mamy spotkać się z „Magdaleną Oldendorf”. Ten rosyjski statek, obecnie w rękach niemieckiego armatora, miał jesienią wyzbierać polarników z rosyjskich stacji i przewieźć do Kapsztadu.

Była późna antarktyczna jesień. Ciężkie lody zatrzymały statek. Argentyński lodołamacz „Irizar” spieszący z pomocą, był za słaby i nie dotarł. Rosyjskich polarników zabrały z „Magdaleny” helikoptery badawczego statku Republiki Południowej Afryki „Aqulas”. 90-ciu ludzi przewieziono polarną nocą setki kilometrów nad zamrzniętym morzem. Na pokładzie „Magdaleny” pozostała niewielka grupa stałej załogi: Filipińczycy, Ukraińcy, paru Czarnych i dwóch Polaków: radiooficer i lekarz. W sumie szesnastu ludzi. Spędzili zimę w lodach. „Akademik Fedorov” jako pierwszy ma teraz podejść do „Magdaleny”, dać paliwo na drogę do Cap Town i ewentualnie pomóc wyjść z lodów.

6 grudnia 2002

Wyływamy bez holowników. Statek ma dwa stery strumieniowe. Za rufą, z prawej zostają: Wzgórze Sygnałowe, Dwunastu Apostołów, Góra Stołowa i Diabelski Szczyt. Nazwy z czasów kiedy żaglowce opływały Afrykę i Przylądek Dobrej Nadziei. Jesteśmy załadowani jak nigdy przedtem. Trzy samoloty An-2 (polskiej produkcji), dwa helikoptery Mi-8, masa pojazdów, setki beczek paliwa, żelazne konstrukcje, kontenery, żywność etc.etc. Na pokładzie jest 13-tu Finów, 13-tu Szwedów, 16-tu Niemców, 7-miu Norwegów i ja „Pan Stanisław”. Tak zwracają się do mnie Rosjanie – w pierwszym przypadku.

Statek ma najpierw rozwieść ładunek do miejsc przeznaczenia. Rosjanie robią to komercyjnie. Mają wielki statek, doświadczenie i brak pieniędzy. Roczny budżet na działalność i utrzymanie stacji w Antarktyce wynosi zaledwie 10 mln USD, a ambicje ich utrzymania są ogromne. Aktualnie w Antarktyce pracują cztery rosyjskie stacje: Bellingshausen, Novolazarijewska, Vostok i Mirny. Jest jeszcze wiele innych stacji i baz zamkniętych czasowo jak Progress, Druznaja, Mołodzioznaja. Kraje zachodnie, widząc trwającą od lat rosyjską ekspansję w Antarktyce, przyjęły strategię politycznej równowagi. W rezultacie powstaje wiele stacji w bliskim sąsiedztwie Rosjan.

8 grudnia 2002.

Pozycja 43°13'S i 14°00'E. Jak na tę szerokość, morze względnie spokojne. Kolor stalowy, pochmurno. Robi się zimno. Na pokładzie pusto. Dwa bezskrzydłe kadłuby samolotów i śmigłowiec bez śmigieł, przykute łańcuchami do lądowiska robią smutne wrażenie. By wzlecieć potrzeba im lodu.

Kręcę się między jadalnią i kabiną. Ludzie posypiają. Znikli w kojach Niem-

cy, Szwedzi, Finowie. Słysząc miarowy stuk maszyny i pogwizdywanie wiatru w niedomkniętym oknie. Lubię ten dźwięk, tę melodię.

12 grudnia 2002

O godzinie 4³⁰, na pozycji 61°00'S i 13°00'E przed dziobem widać „Magdaleny Oldendorf”. Zbliżamy się, stajemy, ruszamy. Idzie jakaś gra, prowadzone są negocjacje, kto pierwszy ten zarobi. „Aqulas” też śpieszył, ale utknął gdzieś w paku lodowym. Ostatecznie stajemy burta w burtę i przepompowujemy paliwo – 400 ton. Rozmawiałem z Polakiem; mimo miesiący spędzonych na statku jest w dobrej kondycji. Dotrwali lata, lody są coraz słabsze, topnieją szybko. Drogi nasze rozchodzą się „Magdalena” sama płynie do Afryki, my na Antarktydę. Po południu zadzwonili do mnie ze stacji Arctowskiego. Huragan, który przeszedł nad wyspą King George wyrządził nam poważne szkody. Zerwał kawał dachu w jadalni, anteny radiowe i uszkodził pokrycia dachu hal magazynowych. Muszą sobie poradzić, takie momenty jednoczą ludzi we wspólnym wysiłku. Życzę im dobrej pracy.

15 grudnia 2002

Niedziela, 70°34'S i 7°44'W. Stoimy w lodach. W dali na barierze niemiecka stacja Georgie von Neumayer. Maszty, anteny, czujniki na powierzchni, reszta pod śniegiem. Ta stacja to szczyt nowoczesności. Ekipa młoda, sympatyczna, mająca poczucie swojej wartości i świadomość środków, którymi dysponują. Efekt – co kwartał do biblioteki w Zakładzie Biologii Antarktyki Polskiej Akademii Nauk dostają ćwierć metra książek „Berichte zur Polar-und Meeresforschung”. Dobrze, że mamy takiego sąsiada. Jest od kogo się uczyć, ale czy potrafimy?

Niedawno zdałem sobie sprawę, że jestem pierwszym pokoleniem urodzonym w Polsce. Aleksy Rakusa wraz z żoną Apolonią uciekał z Połocka przed wojskami Iwana Groźnego i w 1563 roku dostał od króla polskiego wioskę Suszcze w powiecie Orszańskim. Rodzina przeżyła tam 354 lata; wiele napadów, wojen, najazdów i rozbiory. Do Polski uciekali w czas Rewolucji. Na krańcach Rzeczypospolitej zawsze ceniono sobie wartości narodowe i wiarę. Dziad i dwaj synowie walczyli z bolszewikami, a później z hitlerowcami. Patriotyzm był dla mnie słowem znaczącym. Za chwilę w Unii, i choć zaboli, to lepiej uczyć się od zachodniego niż wzorować na wschodnim sąsiedzie.

17 grudnia 2002

Pozbyliśmy się Niemców i ich beczek z paliwem, olejem, smarami. Staramy się dotrzeć do punktu najbliższego stacji fińsko/szwedzkiej – Aboa/Wasa o współrzędnych 72°33'S i 16°33'W. Płyniemy wzdłuż lodowca szelfowego Riiser Larsen. Minęliśmy Modhaim – norweską stację, jedną z najstarszych zamkniętą jeszcze w roku 1952. Przed nami wielka „połynia” czystej wody, bez krzty paku

lodowego. Na tej szerokości? Załamane kontynentu na południowy zachód i obecny tu prąd wschodni powodują wynoszenie lodów w Morze Weddella. Widać to na zdjęciach satelitarnych. Biel w świetle ciągłego dnia tyle ma barw i odcieni różu, niebieskości, żółci i szarości. Zmienia się wraz z położeniem słońca i obłokami. Bariera lodowa znaczy się czarną grubą krechę. Stokowy wiatr, lodowaty, ból palców bez rękawic.

Stajemy w wyrąbanym kanale. Schodzę na lód. Mam UKF-kę. Chwilę później wzywają nas na pokład; musimy odpłynąć. Górka lodowa chciała zamknąć nam kanał. Po paru godzinach wracamy. Szwedzi i Finowie rozpoczęli wyładunek. U uruchomili ciągniki, wyładowali sanie do przewozu kontenerów. Wszystko działa, jest nowe, sprawne, drogie. Nie działa rosyjski wielki ciągnik z przyczepą „Iszimbaj”, który miał zabrać 150 beczek paliwa za jednym zamachem. Będą wozić po 15 sztuk helikopterem.

Zamiast zarobić, pewnie dołożą. Piloci przywieźli mi kamień z Aboa/Wasa. W jego szczelinie widoczna jest endolityczna flora. W nocy helikopter poleciał na dużą odległość do stacji norweskiej Troll i zawiózł tam paru Norwegów. Spotkamy się później. Na razie w jedną stronę latają beczki z paliwem, z powrotem beczki śmieci. Najdroższe śmieci świata wrócą do Cape Town. Cóż z tego!? Czyściej nie będzie, swoje beczki na Antarktydzie zostawią inni. My nie, mamy nowoczesną spalarkę.

22 grudnia 2002

Rykiem syreny pożegnaliśmy odchodzących Szwedów i Finów. Na ich pojazdach powiewają flagi narodowe, pochód maszyn rozciąga się w linię i znika w oddali. Znam obu technicznych kierowników tych wypraw. Jak wszystko pójdzie dobrze, spotkamy się za pół roku we Francji na konferencji menażerów narodowych wypraw antarktycznych. Good luck!

24 grudnia 2002

Dzwoniłem do domu. Ewa, Kuba, Mikołaj i Antoś szykują się do Wigilii. Zjadłem opłatek i życzę wszystkiego najlepszego, gdy pierwsza gwiazdka błysnie na niebie. U mnie słońce, noc, przebijamy się w gęstym lodzie. Szumy, zgrzyty, wstrząsy. Kadłub statku ciężko pracuje. Na lodzie widać ślady łapek i brzusków pingwinów. Paciorki czarnych z tyłu i białych z przodu postaci suną w sobie znanym kierunku. Tak było, jest i będzie. Moja piętnasta wigilia w Antarktyce.

25 grudnia 2002

Dochodzimy do bariery szelfowego lodowca. Gdzieś z mglistej dali zjawił się duży i bardzo silny lodołamacz rosyjski „Kapitan Chlebnikov”. Wozí turystów z Tasmanii dookoła Antarktydy. Takie spotkanie to wielka atrakcja, podpływają

blisko. Parę chwil, fotografii i porykując syreną odpływają. Turyści spieszą zobaczyć jak najwięcej. Ich czas jest szczególnie drogi, są starzy i płacą krocie.

Na barierze już stoją trzy norweskie pojazdy ze stacji Troll. Przejechali 240 km. Przywieźli śmiecie, zabierają paliwo, kontenery i nowy ratrak do przygotowania lądowiska samolotów. Część paliwa nasz helikopter przewozi do bazy pośredniej zlokalizowanej na kopule kontynentu. Dałem pilotom kamerę video. Dostałem nagrany obrazek kilkudziesięciu beczek na białym tle. Nasze samoloty odbyły loty próbne. Wszystko działa poprawnie i chwilę później oba An-2 odleciały w stronę stacji Novolazarijewska. Odjechali Norwedzy. Kapitan podziękował załozce i polarnikom. Zakończono skandynawski projekt, zaczyna się rosyjska część wyprawy. Odpływamy. Kurs wiedzie na wschód.

27 grudnia 2002

Stoimy w lodach. O 15⁰⁰ lecę na stację. Podpisałem oświadczenie, że na własną prośbę. Najpierw 15 minut lotu do bariery lodowca, na bazę paliwową. Śmietnik, brud, jakiś złom, beczki, rdzawe pojazdy, ciągniki. Znowu w górę i 30 minut lotu z szybkością 200 km/godz. Lądujemy w środku stacji w tumanach piachu, obok „kajutkompanii”. Domy aluminiowe, kolory jak u Rosjan, wyblakłe, farba obłazi. Starą stację budowano w latach 1961–62, obecnie zaczęto budować w 1977 i zakończono w 1987. Jest to najczystsza stacja rosyjska w Antarktyce. Przez 3 lata wspólnie z Niemcami likwidowano położoną w bliskim sąsiedztwie stację NRD imienia Jerzego (Georgia) Forstera. Niemcy wszelkie jej ślady postanowili usunąć. Wydali miliony marek i nadzorowali porządki. Skorzystali również Rosjanie. Dawniej zimowało tu 95–ciu ludzi, obecnie 20–tu. Jakies tam obserwacje są prowadzone, ale wkrótce będzie to centrum dla przylotów ciężkich samolotów kołowych z Cape Town wożących turystów w piękne góry i naukowców na stację fińsko/szwedzką, norweską, niemiecką, i stację Indii – Maitri. Na tę ostatnią lecieliśmy 2 minuty z zabraną grupą Hindusów. Jest platforma dla helikoptera – wygoda i bezpieczeństwo. Mieszkańcy sąsiadującej z Rosjanami stacji, chudzi, czarni, radośni i bardzo czysto ubrani, niektórzy w samych koszulach.

Wszyscy chcą się z nami przywitać. Budynek główny 2 piętrowy. Jest tu wszystko, włącznie z niewielkim pokoikiem – świątynią, gdzie wspólnie, w trzech kątach oddzielnie jest Kriszna, Chrystus i Mahomet. Dostałem czerwoną kropkę w czoło i z jedynym tu katolikiem życzyliśmy sobie *Marry Christmas*. Wypiłem kawę, przekazałem pozdrowienia dyrektorowi programu indyjskiego, którego poznałem w Goa a widziałem we wrześniu br. w Warszawie. Wymieniłem drobności z kierownikiem stacji i wspólnie obejrzeliliśmy jej zabudowania. Mam porównanie dla wielu rozwiązań technicznych i organizacyjnych. Wracamy, krótki przysiad u Rosjan i ponownie 130 km w powietrzu. Lądujemy na statku. Witano nas serdecznie. Czy szczęśliwe powroty są taką rzadkością, czy dusza rosyjska znajduje swoje ujście w gestach.

Te myśli nie są bezzasadne. Dwa lata temu, zimą stał tu „Akademik Fedorov”. Trwał wyladunek. Nocą statek zbliżył się do bariery. Nie powiedziano tego pilotom. Startowali w ciemności z zapalonymi reflektorami. Lecieli nisko, tym razem lot był niezwykle krótki, wbili się w lód. Z siedmiu osób uratował się lekarz, którego wyrzuciło z helikoptera wraz z drzwiami.

29 grudnia 2002

Cisza. Oślepiające słońce. Tkwimy w lodzie, w połowie długości góry lodowej, którą wczoraj doszliśmy. Z rufy widać jeszcze linię wody. Z dziobu, na horyzoncie, pasek bariery lodowej. Lód, przez który się przebijamy ma 1,5 m grubości. Gorszy jest leżący na nim śnieg. Oblepia kadłub statku i utrudnia jego ruch. Najpierw najazd na lód, później kiwanie statkiem, wreszcie potężny wydech powietrza z opróżnianych zbiorników. 20 m do zapada decyzja, stajemy, szkoda paliwa, zużywamy na dobę 50 ton. Będzie latał helikopter i beczki będą wozić dwa „Iszimbaje” – ciągniki gąsienicowe, z których jeden nie chciał pracować przy stacji Aboa/Wasa. Okazało się, był tankowany złym paliwem. Trudno uwierzyć. Ze statku odjechały dwa dziwaczne pojazdy na 6 oponach każdy. Ich twórcy, trzech alpinistów mają obsługiwać turystów na stacji Nowolazariewskaja. To nowy kierunek działalności Rosjan na Antarktydzie – turystyka i usługi logistyczne.

31 grudnia 2002

Cisza. Helikopter przelatał już swój dopuszczalny czas. Co miało, odjechało. Wokół biel zamarzniętego morza i góry lodowe. Młode, świeże, proste strzeliste, błyszczą w słońcu. Apetyczne, łyżkami by jeść. Stopniowo zmieniają swe kształty. Niektóre przewrócone, rozmyte, pełne szczelin i jam, osiadłe na mieliźnie lub niesione prądem nikną bezpowrotnie w oceanie.

1 stycznia 2003

Wstałem z lekkim bólem głowy przekonany, że najbardziej lubię święty spokój. Zamieć. Prace przerwano. Na statku cisza. Oba ciągniki znikły w białej ścianie niesionych wiatrem płatków śniegu. Ja jeden chodzę po pokładzie. Za rufą obserwuję grupkę pingwinów. Atakują dwie skuły. Jak wzlatają w powietrze to pingwiny zbijają się w ciasne stadko. Jak siadają obok i wybierają ofiarę, grupa rozrzedza się i najdzielniejszy pingwin atakuje skułę. Jedna z nich ma tylko jedną łapę. Sytuacja powtarza się wielokrotnie. W tej śnieżnej pustyni, obowiązują te same prawa co wszędzie, zginie słabszy. Scena przyrody, piękna w swej grozie.

I miałbym spokój, gdyby nie zadzwonił kierownik ze stacji Arctowskiego. Jeden z załogi okazał się niezrównoważonym człowiekiem i trzeba go odprawić do kraju. Podejmuje starania.

Tak zaczął się Nowy Rok.

3 stycznia 2003

Ruszyliśmy o 5 rano. Kilkanaście razy do przodu i do tyłu, w końcu dziobem na NE. Płyniemy do Mirnego, parę tysięcy kilometrów. Jesteśmy spóźnieni 5 dni. Mirnyj funkcjonuje na resztkach paliwa, swoje zapasy zawieźli na stację Vostok. Kraje zachodnie nie zgadzają się na kontynuację wierceń lodu nad jeziorem Vostok uważając rosyjską technikę wierceń za niedoskonałą i stwarzającą ryzyko zanieczyszczenia wody, która ma 0,5 do 1 miliona lat. Amerykanie odmówili wożenia paliwa na Vostok samolotem, co dotychczas czynili. Rosjanie mimo ogromnych kłopotów wystali paliwo pochodem ciągników by kontynuować pracę stacji. Skrajnie ciężkie przedsięwzięcie, ale ambicje i poczucie niezależności mocarstwowej zwyciężają. Będą wiercić.

Płyniemy z maksymalną szybkością 15 węzłów. Morze Haakona VII wzdłuż wybrzeży Księżniczki Rainhildy. Za nami aż po horyzont na spokojnej wodzie ciągnie się ślad kilwaterny. Znowu straciłem ząb, chirurg statkowy wyrwał i ulżyło. Powiedzonko stracił zęby na... do mnie się odnosi.

6 stycznia 2003

O 7 rano jesteśmy na pozycji 65°32'S 49°03'E – trawers stacji Mołodziożnaja. Jutro mija 41 lat kiedy Rosjanie rozpoczęli interesować się tym rejonem. Ja byłem tu trzy razy. Większość ważnych dla mnie badań rozpocząłem tutaj. Moja osobista kariera naukowa z tym miejscem jest związana. Ta stacja miała być stolicą antarktycznych rosyjskich baz. Obecnie nieczynna, zasypuje ją śnieg. Źle budowano, domy stoją za gęsto. Jeszcze parę lat temu wojsko interesowało się stacją, zbudowali nową elektrownię. W skale wybito sztolnię dla aparatury kontrolnej wybuchów jądrowych. W tym roku może zimować tu będzie 8 osób, a bywało 200. Ta niewielka grupa ma likwidować część domów. Bieda i bałagan.

Podobno dostałem Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski, okazuje się, że trzy tygodnie temu, ale zawiadomić było trudno. Dziękuję Polskiej Akademii Nauk za wnioszek i Ojczyźnie za uznanie.

8 stycznia 2003

Mijamy Zatokę Olafa Prydz'a. Przed laty ciężko tu pracowaliśmy z Krzysztofem Opalińskim. Zebrany wtedy plankton był podstawą pracy dr. Ryszarda Ligowskiego, obecnie profesora. Włosi zabrali go na swoją stację Terra Nova na Ziemi Victorii nad Morzem Rossa. Ja zaś w zamian przyjąłem włoskiego mikrobiologa na stacji Arctowskiego. Z Rysiem dzieli nas w prostej linii 2600 km, dziś jesteśmy najbliższymi sobie Polakami w tej części świata. Hurra! Do polskiej stacji Arctowskiego, wprost, przez kontynent, jest 5600 km.

10 stycznia 2003

Jesteśmy u celu. Obserwatorium Mirnyj. Najstarsza stacja Rosjan w Antark-

tyce. Poleciałem pierwszym lotem śmigłowca. To co było przed laty, znikło zasypane śniegiem. I tu budowano za gęsto. Obecnie domy są dwupiętrowe na stalowych nogach zbudowane wysoko na paru wystających tu jeszcze skałach. Wokół brud i bałagan. Patrząc na to szczególne miejsce, przez filtr wspomnień młodości, emocji pierwszego dotknięcia tego kontynentu, odkrywania świata, ludzkich przyjaźni i serdeczności które przetrwały do dziś.

I nic więcej nie powiem. Zawsze będzie mi bliska wyspa Haswell, ta sama i dziś i góry lodowe i wznosząca się kopała kontynentu i to wspaniałe słońce. Statek przebija się w stronę stacji z wielkim trudem. Musimy dojść do zbiorników paliwa, są puste. Jesteśmy opóźnieni. Mój przelot do Oazy Bungera jest mało prawdopodobny, nie wystarczy paliwa dla helikoptera, odległość duża, zła pogoda, kierownictwu nie spieszy ryzykować lot śmigłowca na dystansie w obie strony blisko 700 km. W roku 1987 radziecki statek „Michał Somov” podszedł do wyspy Bosman leżącej po wschodniej stronie lodowca Shackletona około 100 km na wschód od stacji Mirnyj. Śmigłowcami Mi-8 przerzucono sprzęt i ludzi. Ponad 40 ton do oazy Bungera. To miejsce z czterech stron otoczone jest lodowcami, co wyklucza transport lądowy. 18 stycznia otwarto tu nową radziecką stację sezonową Oazie-2, na pozycji 66°16'S i 100°45'E. Wyprawą kierował dr E. A. Kadaczikow. Stacja Oazie-2, położona jest 300 metrów od stacji Oazie-1 – baraków postawionych tam w roku 1959 i przekazanych następnie Polskiej Republice Ludowej. Stacji nadano imię A.B. Dobrowolskiego. Opiekę nad nią sprawuje Instytut Geofizyki PAN. Prace w oazie Bungera Rosjanie kontynuowali w 32,36 SAE oraz 37,39 RAE. W sumie ośmiokrotnie przy udziale również naukowców niemieckich i amerykańskich.

Pobyty i prace w tym rejonie dały interesujące rezultaty w wielu dyscyplinach naukowych, szczególnie w hydrobiologii i mikrobiologii. Badano jedne z najstarszych osadów dennych w jeziorach, których jest tu ponad 37, jest też wiele lagun i zalewów ze słoną morską wodą. Wykonano mapę geomorfologiczną południowej części Oazy. W roku 1989 przez 65 dni pracowało tu również dwóch polskich biologów Krzysztof Filcek i Krzysztof Zieliński z mojego Zakładu. Sprawozdanie z ich prac zostało opublikowane w piśmie Polish Polar Research w numerze 11 z roku 1990. Od tego czasu z braku środków finansowych Polacy nie prowadzili badań w tym rejonie, a domki A.B. Dobrowolskiego wykorzystywane przez radzieckie i rosyjskie wyprawy weszły de facto w infrastrukturę rosyjskiej stacji Oazie-2, którą ostatecznie zamknięto w roku 1994. Miejsce to do szczęśliwych dla Polaków nie należy.

13 stycznia 2003

Nic dobrego. Statek przesunął się bliżej zbiornika. Paliwo ledwie płynie, odległość duża. Wężę stare, ciekną. Śmierdzi wylewająca się na lód ropa. Pingwiny omijają nas z daleka. Zepsuł się silnik śmigłowca, mechanicy wymieniają na

nowy. Postój się przedłuża. Tylko pogoda dopisuje. Parę lat temu przy wylądunku rozpełtała się zamieć. Przy burcie zostawiono kontener z żywnością. Ludzie schronili się na statek. Wiatr wzrósł, lód pękł, kontener utonął. W Mirnym zimą żyli biednie. Opowieści są różne, czasem żartobliwe. Na dryfującej stacji pękła kra i produkty utonęły. Zrozpaczeni polarnicy ślą do Moskwy telegramy, a ta odpowiada: „Sól i mąka mogły utonąć, ale spirytus powinien pływać, nie panikujcie”. Lód robi się coraz słabszy, topnieje w oczach. Potrzeba jeszcze 11 lotów śmigłowca i odpływamy na zachód.

15 stycznia 2003

Statek odsunął się od zbiornika i bariery. Ostatnie loty z podwieszonym bagażem. Maszyna ruszyła. Wspaniałe słońce. Przed nami wyspa Drygalskiego, zwykle w mgłę. Tym razem jej kopulasty regularny kształt widać doskonale. Szkoda że na niej nie jest zlokalizowana stacja A. B. Dobrowolskiego, miejsce dobre i naukowo było by interesujące. Jak będziemy bogaci to tam przeniesiemy polską stację. Z prawej burty defilowały dwa karzełki wśród wielorybów – Minke, osiągają zaledwie 4m długości. Spokojne stateczne ruchy, widać kto pan tych wód. Liczebność tego gatunku jest duża i niewielkie kwoty połowowe są przyznawane, głównie Japończykom, tradycyjnie jedzącym mięso wielorybów. Na górach lodowych siedzą stadka ptactwa, czarne kropki na białym tle. Przesuwamy się po spokojnym morzu. Cicho. Statek ma napęd elektryczny. Prąd stały uruchamia wał śruby. Sterowanie silnikiem z mostka. Zazdroszczę tego statku. Na pokładzie ludzie ćwiczą, poprawiają kondycję. Za dzień, dwa rozpoczynamy wylądunek w bazie Druznaja-4 i prace terenowe w górach Prince'a Charles'a. Zamknięta stacja Progress będzie ożywiona. Obok niej mają swoją stację Chińczycy, a nieco dalej na północ działa australijska stacja Davis. W zatoce Olafa Prydz'a też zrobiło się tłoczno.

17 stycznia 2003

Rano, jak zwykle, wzięłem pozycję z mostku. Dziwne!? Na pokładzie już wiedzą. W Mirnym 5 ludzi otruło się jakimś płynem pachnącym alkoholem, jeden zmarł, reszta w stanie ciężkim. Na stacji nie ma środków medycznych. Wśród zatrutych są mechanicy którzy mieli jechać w pochodzie na Wostok z paliwem. Wracamy z pomocą. O 19⁰⁰ zmarł kolejny człowiek.

18 stycznia 2003

Smutne refleksje. Ostatnim, który został w Mirnym na zawsze był sławny fotografik Bruno Zehnder, Szwajcar/Amerikanin, zimował tu w roku 1997. W czasie zamieci zgubił drogę, zamarzył niedaleko kolonii cesarskich pingwinów, w sąsiedztwie stacji. Po naszym Panu Włodzimierzu Puchalskim to drugi człowiek, który widział i umiał innym okazać przyrodę i piękno tego kontynentu. Jego

mogła, jak i innych kilkudziesięciu już ofiar, jest obok stacji na niewielkiej wyspce Buromskiego, teraz przybędą tu dwie nowe.

Tu ludzie się nie chowa, nie ma ziemi. Leżą na powierzchni, a metalowe trumny rdzewieją. O 16⁰⁰ byliśmy na redzie. Po dwóch godzinach helikopter wrócił. Jednego wynieśli na noszach, dwóch chwiejnie wyszło samych. Uratowani. Odplywamy do planowanych zadań w zatoce Olafa Prydz'a.

21 stycznia 2003.

69°29'S i 74°31'E. W nocy statek stał, a helikopter z ludźmi poleciał na stację Progress.

Rankiem popłynęliśmy dalej na południe. Z prawej zbliżył się lodowiec szelfowy Amery'ego z lewej lodowiec Polar Record. Ustawiamy się w lodzie. Nad nami przeleciał niewielki australijski helikopter. Pokazują swoją obecność. Ten rejon Australia uważa za swoje terytorium. W południe ja poleciałem na stację Druznaja-4. Lot krótki 12 minut. Po drodze na skalnej wyspce obóz Australijczyków, parę baraków, namiot, anteny. Jeszcze chwila lotu i na wysokim nuntaku, skale otoczonej lodowcami z południa i zamrożonym morzem z północy, widać co po ludziach zostaje. Baraki, pojazdy, beczki, beczki. Dwa lata nie było tu nikogo i teren ze śmieci oczyścił wiatr. Stąd, z Drużnej-4 prowadzone są wyprawy w rejon gór Princa Charles'a. Przed 29 laty był tu jeden z nas uczestników radzieckiej wyprawy antarktycznej (19 SAE), obecnie profesor, Hubert Junosza-Szaniawski. Niezwykły rejon, są góry całe z rudy magnetytu i góry radioaktywne. Jest tajemnicze jezioro Bever, które choć daleko od morza, zmienia poziom wraz z pływami. Rosjanie widzą Antarktydę w perspektywie przyszłych korzyści, ale dzisiejszy wysiłek i środki finansowe Rosjan przeznaczane na działalność w Antarktyce mają cele poznawcze, naukowe. Mimo kłopotów i trudności, biedy i frustracji ludzi, wśród decydentów politycznych jest chęć utrzymania swojej pozycji w Antarktyce, a to warto jest szczególnego uznania. Polacy mają tradycję współpracy z Rosjanami i powinni ją utrzymać.

Stacja Progress i Druznaja-4 w dużej części finansowane są przez Polarne i Morskie Geologiczne Ekspedycje Rozpoznawcze (PMGRE), a nie przez Instytut Arktyki i Antarktyki (AANII). Skala działań jest ogromna. Na obecny sezon letni trzeba na Drużną-4 przewieźć 400 beczek paliwa dla samolotów i helikoptera, które są narzędziem pracy geofizyków. Ekipa liczy 40 osób. Dwa miesiące pobytu wymaga zaopatrzenia niezbędnego do życia na przestrzeniach setek kilometrów w warunkach ekstremalnych. Statek będzie stał 5 dni i helikopter poleci 50 razy. Jest nas wraz z załogą ponad 200 osób. Taki statek to dużo więcej niż instytut, a kapitan odpowiadający za działania na morzu, lądzie, w powietrzu i lodzie, to dużo więcej niż dyrektor. Wyprawy są doskonałą szkołą zbiorowego działania i narody, które umiały je organizować mają więcej. My mieliśmy indywidualności.

22 stycznia 2003

W nocy latał śmigłowiec i budził. Wcześniej zszedłem na lód. Moją uwagę zwrócił zauważalny ruch dziobu statku, w górę i w dół. Po południu martwa fala lodu połamała. Stało się to bardzo szybko, nowe dla mnie doświadczenie – ryzyka pracy na lodzie. Przez radio ogłoszono, że płyniemy na Progress. Chińczycy swoją barką zadeklarowali pomóc wyładować dwa ciężkie rosyjskie kontenery.

23 stycznia 2003

O 5³⁰ byłem na nogach. Widać wzgórze Larsemanna na brzegu Ingrid Kristensen. Na wprost stacja Progress, z prawej stacja chińska Zhoangshan. Poleciałem na ląd. Wzgórza księżycowe, krystaliczne skały, działaniem wiatru silnie zerodowane. Nareszcie wrócił mi obraz z Mołodziożnej, kiedy miesiącami chodząc w huraganowym wietrze patrzyłem pod nogi. Zamarznięte jeziora, pasma wzniesień i kopuła kontynentu. Prawdziwa oaza nie ma wiatru, gorąco, słońce pali twarz. Progress w nazwie. Zbiorowisko szmelcu, beczek i żelastwa. Nowy piętrowy dom niedokończony, wali się. Wzgórzami przeszedłem do Chińczyków. Stacja duża, ład, przed budynkiem głównym plac apelowy, maszty trzy flagi Chin, Australii, Rosji. Dwa lwy i duży kamień z napisem nazwy stacji. Wchodzący do budynku człowiek, poznał i zamachał rękami. Znajomy Rumun Teodor Gheroghe Negoita – biochemik, był w Warszawie na konferencji 3,5 miesiąca temu. Pracuje tu drugi raz. Poznałem kierownika stacji, wypiliśmy zielonej herbaty. Zaprosili na obiad, ale ja żyję w innym czasie i byłem tuż po śniadaniu.

Czas jest tu umowny, słońce świeci 24 godziny na dobę. Do Rosjan wracałem w towarzystwie dwóch Chińczyków mówiących po angielsku. Po drodze zatrzymał się jadący ratrak, a z środka wysypała cała grupa. Parę drobniotkich Chińek i znajomy Chińczyk dr Wei Wen Liang szef programu naukowego. Chociaż imienia jego nie pamiętałem i nie rozmawiałem z nim wiele, ale ściskamy się serdecznie. Głębokie poczucie obcości tego nieprzyjaznego człowiekowi środowiska rekompensuje ciepło stosunków międzyludzkich. Tu w Antarktyce narody są dobre dla siebie wzajemnie.

O 20⁴⁵ byliśmy z powrotem w zatoce Sonnefiord. Na Drużną-4 odlatują Ci, kto zostaje na lato i helikopter. W nocy silny prąd przesunął statek i obrócił dziobem na północ. Rano odpływamy. Robię ostatnie zdjęcia lodu, gór lodowych i kopuły kontynentu.

26 stycznia 2003

Dwa jaja na bekonie znaczy niedzielę, jeszcze dwa i w domu. Przed laty na Mołodziożnej dostałem dwa w rocznicę Rewolucji, teraz co tydzień. Jak ten kraj się zmienił. Rozmawiałem z jednym z zimowników z Mirnego, wraca z powodu wrzodów na żołądku. Nie było lekarstw i na okrągło kasza perłowa. Kłnie na organizację i brak troski o ludzi. Pochód i transport paliwa na Vostok ma ruszyć

28 stycznia, wróć do Mirnego w maju. Temperatura na kopule Antarktydy spada niżej -50°C . Paliwo zamarza, pojazdy stają. Trudności i wysiłek ludzi jest niewyobrażalny, za 200 USD. Od tego roku ma być 600 USD, bo kadry polarników, jak tu się mówi dobierano już tylko spod piwnych barów.

Sytuacja na polskiej stacji nie jest wiele lepsza, rocznie brakuje mi około 600 000 złotych dla bezpiecznej organizacji wyprawy i pracy stacji, nie mamy również odpowiedniego statku. Morze się zabieliło, wieje z rufy. Szybkość 15 węzłów.

31 stycznia 2003

Weszliśmy w ryczące czterdziestki. Martwa fala przewracała statkiem całą noc. Czytałem książkę Wołodii Bardina „Jeszcze jedna podróż na skraj Ziemi”. Znałem Go osobiście. To była dobra twarz, jak z ruskiej ikony. Nie ma Go wśród żywych. W swojej książce opisał On historię psa, którego i ja znałem. Zwali go „Mechanik”. Urodził się w Mirnym. Jeździł w ciągniku i szczekał przed szczylinami w lodzie. Służył ludziom za miskę kaszy. Nie znał zapachów ziemi i uroków psiego istnienia. Dożywał w Mołodziożnej. Ciężko mu było się ruszać, bo skrzywdził go jeden zły człowiek. Wołodia to opisał, czytałem, i coś ścisnęło za gardło. Została po nich dobra pamięć. Kończą się moje wzruszenia. Za parę dni będziemy na spokojnym oceanie i Przylądku Dobrej Nadziei.

5 luty 2002

Po południu odleciałem do kraju z Cape Town.