

## POSTACIE POLARYSTYKI

**Dagmara Bożek**

Instytut Geofizyki Polskiej Akademii Nauk

dbozek@igf.edu.pl

### KAZIMIERZ ZAJĄC – MARYNARZ, POLARNIK I... LOTNIK

Osiem zimowań na koncie, nieprzeliczona liczba godzin spędzonych na morzu i nieskończona lista pomysłów – tych zrealizowanych i tych, które jeszcze czekają na swoją kolej – tak w skrócie można przedstawić Kazimierza Zająca, mechanika, uczestnika wypraw na Spitsbergen i Wyspę Króla Jerzego. Pomysłowy, o chłonnym umyśle, pomocny, ale też uparty i mający swoje przyzwyczajenia. Jedno jest pewne – Kazimierz, czy po prostu Kazio, to postać nietuzinkowa, barwna, która trwale zapisała się w historii polskiej polarystyki.

Kazimierz Zając od dziecka marzył o lataniu. Jako młody chłopak służył w Lotnictwie Morskim w Gdyni, jednostce, która podlegała Marynarce Wojennej. Podobno na przepustkach spędzał dużo czasu w gdyńskim porcie i to spowodowało, że ostatecznie został marynarzem. Pracował w Polskim Ratownictwie Okrętowym (PRO) jako mechanik, zaczynał od praktyk na dźwigu parowym. O dołączeniu w szeregi polarników zdecydował przypadek.

— Kazio zaczął jeździć na wyprawy od rejsu na statku PRO-wskim jako mechanik. Jednostka prowadziła badania sejsmiczne dla profesora Gutercha w Antarktyce. W czasie prac na morzu fala przykryła szalupę z ludźmi, ogłoszono alarm, co trochę trwało, a tymczasem kilka osób wyposażonych jedynie w kapoki znalazło się za burtą. Chwila i groziła im śmierć w wyniku hipotermii. Zawołali Kazia, bo silnik na szalupie nie chciał odpalić. Kazio wskoczył do szalupy, energicznie odpalił silnik, kazał ją zrzucić i nie czekając na inne czynności, popłynął sam i wyciągnął ludzi z wody. Uratował ich w ostatniej chwili. Profesor Guterch miał powiedzieć, że gdyby Kazio chciał jechać na wyprawę polarną jako mechanik, to ma drogę wolną. I tak Kazio trafił na pierwsze zimowanie – opowiada Krzysztof Makowski, który w ramach 10. Wyprawy Polarnej IGF PAN (1987–1988) pełnił obowiązki seismologa i razem z Kaziem zimował. Dla Makowskiego było to pierwsze zimowanie, dla Zająca — drugie.

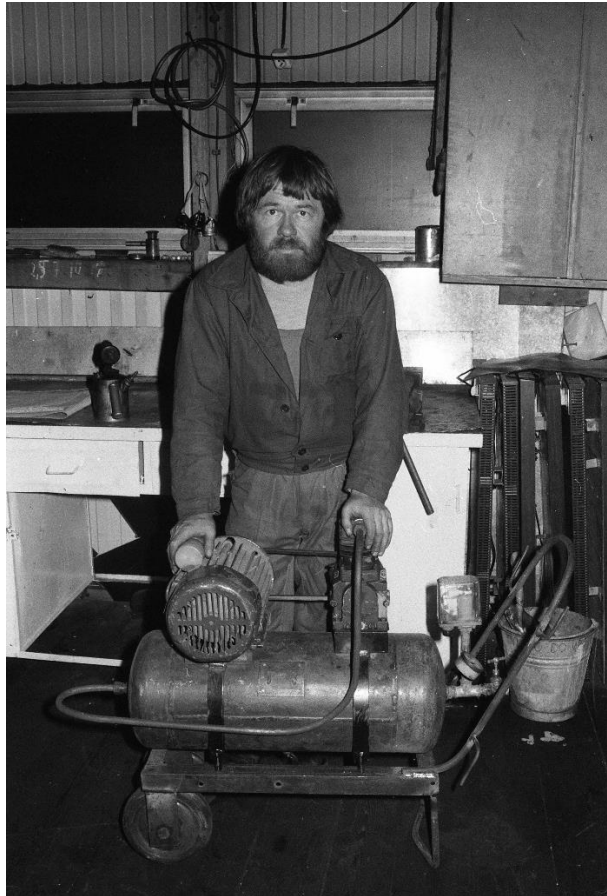
Krzysztof wspomina spotkanie z Kaziem, kiedy ten, już polarny wyga, wdrażał go jako nowicjusza w arkana polarnictwa. Prosto z mostu, nie przebiegając w słowach. Chrztem bojowym był rejs na Spitsbergen na pokładzie lodolamacza Perkun, a właściwie głęboko pod nim, w ciemnej kajucie tuż przy maszynowni, gdzie śmierdziało ropą, huczało, ale... nie bujało. Kazio wiedział, gdzie najlepiej ulokować młodszego kolegę z Trójmiasta, mimo że do spania dostała mu się przykrótka leżanka. Przed wypłynięciem Krzysztof na polecenie

## Postacie polarystyki

Kazia został wysłany do ochmistrza po „dwa telewizory”. Jakież było jego zdziwienie, kiedy zamiast neptuna czy innego rubina dostał dwa kartony piwa butelkowanego. W tamtych czasach rarytas.

We wspomnieniach kolegów z zimowań Kazio zapisał się jako innowator, sypiący pomysłami jak z rękawa. Sławomir Wiktorowicz, który w ramach 8. Wyprawy Polarnej IGF PAN (1985–1986) pełnił obowiązki meteorologa i pracował razem z Kaziem, dla którego z kolei było to pierwsze zimowanie, wspomina:

— Kazik był innowacyjny. Dawniej rozładunek paliwa ze statku wyglądał tak, że ręcznie przerzucało się dwustulitrowe beczki na szalupę okrętową i stamtąd na ląd. PTS-ów nie było. I wtedy w tym 1985 roku Kaziu podrapał się po głowie, co by tu usprawnić, i skonstruował na bazie koparki dźwig. Pospawał całość, oczywiście żadnych to atestów nie miało, ale kupę lat spełniało swoją rolę.



**Kazimierz Zajac**

Podobne spostrzeżenia ma Krzysztof Makowski:

— Kaziu miał masę pomysłów. Czasem to było problematyczne, bo przebudowywał całą agregatornię, przyjeżdżał nowy mechanik i nie wiedział, o co chodzi. Mało tego, miał swój własny bałagan i doskonale wiedział, gdzie co jest. Kiedyś w środku zimy obrysował każdy klucz na desce flamastrem, „żeby mu żaden taki owaki nie powiesił inaczej klucza”. Mówił: „Możecie zgasić światło, podać mi numer klucza, a ja wam go przyniosę”. I rzeczywiście tak było. Mawiał, że na wypadek awarii agregatu doskonale poradzi sobie w ciemności i naprawi, co trzeba.

Podobno na którejś wyprawie przy wejściu do warsztatu mechanicznego pojawiła się biała linia, której niewtajemniczonym nie wolno było przekraczać. Bo przeszkadzają i zawracają głowę. Ale na wyprawach, w których uczestniczył Kazio, miało się świadomość, że wszystko, co techniczne, po drugiej stronie białej linii będzie zrobione na cacy.

Kazio należy do elitarnego grona polskich polarników, którzy zimowali dwa razy z rzędu. Takich osób w Polsce jest zaledwie kilka. Między 10. a 11. Wyprawą Polarną IGF PAN (lata obu wypraw łącznie: 1987–1989) przytylnął na chwilę do kraju na badania lekarskie i wrócił na Spitsbergen jesiennym rejsiem statku. Kierownikiem 11. Wyprawy i osobą odpowiedzialną za badania środowiskowe był Piotr Głowacki.

Opowiada, że Polska Stacja Polarna Hornsund, która od ponownego uruchomienia w 1978 roku funkcjonowała zaledwie kilka lat, wymagała modernizacji. A Kazio ze swoimi niezliczonymi pomysłami był jak znalazł, wprowadzając rozwiązania proste, nie wymagające specjalnego finansowania, a ułatwiające życie.

— Jednym z nich była zmiana sposobu tankowania paliwa do agregatów. Korzystano z polskich agregatów firmy Andoria, którym trzeba było co dwie doby podawać paliwo i mechanik musiał tego stale pilnować. Kaziu był przyzwyczajony do systemu wachtowego z pracy na statkach, ale że w stacji nie miał zmiennika, więc zrobił system zasilania dla agregatów, wykorzystując niepotrzebne dwustulitrowe zbiorniki z hydroforów. Dzięki temu tankowanie odbywało się raz w tygodniu, co znacznie ułatwiało funkcjonowanie – wspomina Piotr.

Kaziu lubił dociekać i eksperymentować. Jednym z doświadczeń, jakie przeprowadzał podczas każdej kolejnej wyprawy, było sprawdzanie, jak wieloletnia zmarzlina wpływa na posadowienie stacji. Budynek był zbudowany na palach, aby stale zamarzający i rozmarzający grunt nie niszczył konstrukcji, a ciężar całości rozkładał się w miarę równomiernie. Z racji tego, że Kazio miał swój ulubiony pokój z widokiem na agregatornię, w którym mieszkał co wypra-

wę, warunki do eksperymentu były odpowiednie. Polegał on na tym, że za każdym razem, gdy przyjeżdżał, stawiał na środku swojego pokoju kulkę z łożyska i patrzył, w którą stronę polecą. Obserwacje z siedmiu zimowań dowiodły, że kulka nigdy nie potoczyła się w tym samym kierunku, co było jasnym dowodem, że system palowy doskonale sprawdza się na wieloletniej zmarzlinie.

Wśród różnych czynności, którym Kazio z zapałem się oddawał, była jedna czarna owca – gotowanie. Przyzwyczajony z pracy marynarza, że tym zajmuje się kucharz, Kazio zazwyczaj prosił kolegów z wyprawy o wyрекę przy garnkach, proponując pomoc w innych obowiązkach podczas stacyjnych dyżurów. Plusem było to, że jako osoba odpowiedzialna za stan chłodni i lodówek doskonale się orientował, ile i jakich produktów zostało, a które należy spożyć w pierwszej kolejności. I czasem podsuwał dyżurnym swoje pomysły, co trzeba ugotować. Albo – czego się pozbyć.

— W latach 80. był kryzys gospodarczy, więc panowała ogólna tendencja, żeby dobre rzeczy „chować na później” – wspomina Piotr Głowacki. — Kiedy przyjechaliśmy w 1985 roku do stacji, po poprzednikach zostały 25-kilogramowe kostki masła solonego belgijskiego. Świeże masło z Baltony zostało schowane przez kierownika do lodówek „na potem”. Kazio sprawdził, że masła starczyłoby na trzy lata, a nie na rok wyprawy. To starsze masło było lekko nadpsute, gorzkie. Odkrawało się więc tę gorzką warstwę, a resztę jadło. Kazio raz przyszedł do mnie i zapytał: „Uwe, jak długo będziemy jedli to masło?”. Odpowiedziałem: „Aż się zużyje”. Wystarczyło to jedno słowo i nagle stare masło zaczęło szybciej znikać. Na Święta Bożego Narodzenia jedliśmy już nowe.

Mimo pracy na morzu i w stacji polarnej Kazio nie zapomniał o swoim zamiłowaniu z dzieciństwa – lataniu. Piotr Głowacki wspomina, jak w 1985 roku zbudował motolotnię, na której próbował poszybować w okolicach Fugleberget. Eksperyment się nie udał – w momencie, kiedy była nadzieja, że konstrukcja się wzniesie, Kazio zaczął butami o wierzchnią warstwę zlodowalonego śniegu i wystrzelony jak z procy, zapikował w dół. Na szczęście nic się nie stało, ale ucierpiał drążek tytanowy, który wygiął się o bark niedoszłego lotnika jak na wyginarce. Tego elementu Kazio nie mógł odżałować. Ale historia miała swój finał na kolejnej wyprawie, kiedy Kazio przywiózł z Polski nowy silnik.

— Czekaliśmy na zimę i dobre warunki do latania. Wcześniej byli u nas w odwiedzinach Rosjanie. Kazio umówił się z nimi, żeby mu przywieźli pilotkę, gogle, duży, biały szalik i czarną skórzaną kurtkę. I przywieźli przy okazji kolejnej wizyty. Kiedy motolotnia na płozach z nart biegowych była gotowa do startu przed agregatornią, Kazio ubrany w klasyczny strój zapalił śmigłem silnik. Silnik zaskoczył. Był piękny słoneczny dzień, temperatura minus dziesięć, dużo świeżego, puszystego śniegu. Kaziu wsiadł do wózka, dodał gazu i zaczął się zsu-

wać z górki. Jak się wyplaszczyło, okazało się, że motolotnia nie przyspiesza, tylko zwalnia, bo moc jest za mała, aby się wznieść w powietrze — opowiada Piotr Głowacki, który był świadkiem dwóch wspomnianych eksperymentów lotniczych.

Wydarzenie uwiecznił na taśmie filmowej Bolesław Kapuściński. Lot się nie udał, ale Boleks, jak nazywali go koledzy, miał powiedzieć, że to niebываłe szczęście, żeby w tak pięknych warunkach pogodowych nagrać grozę polarną.

Jest też jedna historia, w której poziom wdzięczności do Kazia za pomoc można porównać do wydarzenia, które sprawiło, że pojechał na pierwszą wyprawę polarną. Chodzi o jego udział w 16. Polskiej Wyprawie Antarktycznej (1991–1992) do Stacji Arctowskiego, której kierownikiem była Maria Agata Olech. Ze względu na zmiany ustrojowe w Polsce wyprawa była niedofinansowana i podczas jej trwania wystosowano z Warszawy polecenie, aby kierownik odesłał do kraju kilku pracowników technicznych. Uszczuplało to znacznie personel stacji i stawiało pod znakiem zapytania funkcjonowanie placówki przez cały rok.

— Kazimierz Zajac przejął obowiązki kierownika technicznego i zredukowanej załogi. Oprócz opieki nad elektrownią – dzięki jego usprawnieniom i właściwej regulacji agregatów zaoszczędziliśmy ponad 100 ton paliwa – zajmował się niemal wszystkimi urządzeniami w stacji, która wówczas była w bardzo złym stanie technicznym – wspomina Maria Agata Olech. Potwierdza lotnicze zamiłowania Kazia, opowiadając o skonstruowaniu przez niego małego śmigłowca według własnego pomysłu i planu przy użyciu materiałów przywiezionych z Polski, co wywołało niemalą sensację w Antarktyce.

Międzynarodowy Rok Polarny w latach 2007–2008 również swój wielki sukces zawdzięcza Kaziowi. Kiedy to profesor Jacek Jania, glaciolog z Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, prowadząc badania z pokładu niewielkiej, uniwersyteckiej łódki zepsuł po raz kolejny silnik i obserwacje procesu cielenia się lodowców musiały zostać wstrzymane, na okrzyki: „Jestem ugotowany! Jestem ugotowany”, z odwetem przyszedł nie kto inny jak Kazio. Uratował, jak to zwykły mawiać, „badactwo”, i wyczarował niedostępne w Arktyce części do zepsutej maszyny.

Badactwo było przez Kazia wspierane jeszcze nie raz. Podczas najmniej licznego zimowania (7 osób) w latach 2010–2011 w Polskiej Stacji Polarnej Hornsund spędzał rok w gronie trzech kobiet i trzech mężczyzn. Dwie zimowniczkę – Elżbieta Łepkowska (Majchrowska) i Katarzyna Ciachała-Kamrowska – prowadziły własne obserwacje na Lodowcu Werenskiolda. W projekt niepostrzeżenie został zaangażowany również Kazio. Zaczęło się niewinnie: „Kaziuuuu, czy przyspawałbyś nam taką rurkę, o tak?”. Potem była

druga i trzecia, i cała konstrukcja kolejna i kolejna. A że nie wszystko dało się zrobić w zaciszu agregatorni, to zaczęła się też nauka, jak zrobić odwierty skalne w celu przymocowania cennej aparatury, która miała pracować w ekstremalnych warunkach. Na koniec Kazio, który był znany z tego, że nie wychodzi poza swój zakreślony rewir wokół stacji w Hornsundzie, już mknął na skuterze po Lodowcu Hansa przez Przełęcz Kosiby na Lodowiec Werenskiolda. Daleko poza dozwolone granice!

— Kreatywność Kazia umilała życie w skrajnych i trudnych warunkach. Wystarczyło powiedzieć Kaziowi, że się marzy o kukurydzy z grilla i już wyczerował z bębna pralki profesjonalny grill. Albo że cudownie byłoby w łatwy sposób wodować pontony i w odpowiedzi powstał slip na kótkach. Oczywiście wszystko z najwyższą kulturą techniczną! – wspomina Elżbieta Łepkowska.

Ja natomiast poznałam Kazia latem 2012 roku na Spitsbergenie. Pamiętam, że potrafił zabawnie skwitować niedobór lub nadmiar danego produktu na stole podczas posiłku, o godzinie jedenastej w dni robocze miałam stałe zaproszenie na kawę do agregatorni („a nie wszystkich my tak chętnie zapraszamy, o nie”) i razem z kolegami z wyprawy śmiałyśmy się, że po kilku dźwiękach wydawanych przez agregat wie, w jakim humorze technicznym jest silnik.

Jednym z licznych śladów, jakie po sobie zostawił w Polskiej Stacji Polarnej Hornsund na Spitsbergenie, jest latarnia morska UWE-1, nazwana na cześć Piotra Głowackiego. A ile historii i anegdot – tego nikt nie zliczy.

Kazimierz Zając podobno nic a nic się nie zmienił. Cały czas mieszka w Rumii. Znalazł sobie nowe, wciągające hobby – pszczelarstwo. Kiedy jest ładna pogoda, jeździ na motocyklu. I nie zapomina o kolegach z dawnych wypraw. Czy chciałby jeszcze wrócić w rejony polarne? Chyba najlepiej oddają to słowa Sławomira Wiktorowicza:

— Kazio na dzisiejsze czasy to jest taka chodząca legenda polskiej polarystyki. A czy by pojechał? Pewnie powiedziałby, jak to on ma w zwyczaju: „nie, nie i jeszcze raz nie”, ale z chęcią tak...

Kazimierz Zając brał udział w siedmiu zimowaniach w Polskiej Stacji Polarnej Hornsund na Spitsbergenie (8. Wyprawa, 1985–1986; 10. Wyprawa, 1987–1988; 11. Wyprawa, 1988–1989; 29. Wyprawa, 2006–2007; 31. Wyprawa, 2008–2009; 33. Wyprawa, 2010–2012 i 34. Wyprawa, 2013–2014) oraz jednym zimowaniu do Polskiej Stacji Antarktycznej im. Henryka Arctowskiego na Wyspie Króla Jerzego (16. Wyprawa, 1991–1992).

**Fotografie dostępne na płycie CD.**