

Na Antarktydę

Autor tekstu: **Stanisław Kowalski**

Po 34 latach ponownie płynę na kontynent Antarktydy. Z Warszawy wyleciałem z dwugodzinnym opóźnieniem. Bałem się czy zdążę na kolejne połączenie. W Amsterdamie z powodu mgły nie przyjmowano samolotów. Zdażyłem. Leciałem KLM, najpierw był, z góry nieciekawym Johaneseburg, później wymarzony Kapsztad. Wspólnie z trzema zagubionymi Rosjanami, którzy przylecieli tym samym rejsem dostaliśmy się na statek „Akademik Fedorov”. 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 wybierać polarników z rosyjskich stacji i przewieźć do Kapsztadu. Ciężkie lody zatrzymały statek. Argentynski lodolamacz „Irizar” spieszący z pomocą, był za słaby i nie dotarł. Rosyjskich polarników zabrały z „Magdaleny” helikoptery badawczego statku Republiki Południowej Afryki „Aqulas”. 90 ludzi przewieziono polarną nocą setki kilometrów nad zamrożonym morzem. Na pokładzie „Magdaleny” pozostała niewielka grupa stałej załogi: Filipińczycy, Ukraińcy, paru Murzynów 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 Kapsztadu i ewentualnie pomóc wyjść z lodów.

Wy płynemy 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 Finów, 13 Szwedów, 16 Niemców, 7 Norwegów i ja, „Pan Stanisław”. Tak zwracają się do mnie Rosjanie — w pierwszym przypadku.

Parę dni później już w lodach przed dziobem widać „Magdalenę 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 miesięcy 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. Trzy dni później w dali na barierze lodowej widać niemiecką stację 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. Pozbyliśmy się Niemców i ich beczek z paliwem, olejem, smarami, teraz staramy się dotrzeć do stacji fińsko-szwedzkiej — Aboa/Wasa. Płyniemy wzdłuż lodowca szelfowego Riiser Larsen. Bariera lodowa znaczy się czarną grubą krechę. Stokowy wiatr; lodowaty, ból palców bez rękawic. Stajemy w wyrąbanym kanale. Szwedzi i Finowie rozpoczęli wyładunek. Uruchomili ciągniki, wyładowali sanie do przewozu kontenerów. Wszystko działa, jest nowe, sprawne, drogie. Nie działa rosyjski wielki ciągnik z przyczepą „Iszimabaj”, który miał zabrać 150 beczek paliwa za jednym zamachem. Będą wozic po 15 sztuk helikopterem. Zamiast zarobić, pewnie dołożą. Na razie w jedną stronę latają beczki z paliwem, z powrotem beczki śmieci. Najdroższe śmieci świata wrócą do Cap Town. Cóż z tego!? Czyściej nie będzie, swoje beczki na Antarktydzie zostawią inni.

24 grudnia, moja piętnasta wigilia w Antarktyce. Dochodzimy do bariery szelfowego lodowca. Gdzieś z mglistej dali zjawiał się duży i bardzo silny lodolamacz rosyjski „Kapitan Chlebnikov”. Wozit turystów z Tasmanii dookoła Antarktydy. Takie spotkanie to wielka atrakcja, podpływają blisko. Parę chwil, parę fotografii i porykując syreną odpływają. Turyści śpieszą zobaczyć jak najwięcej. Ich czas jest szczególnie drogi, są starzy i za wycieczkę płacą krocie.

Na barierze stoją już trzy norweskie pojazdy ze stacji Troll. Przejechali 240 km. Przywieźli śmiecie, zabierają paliwo, kontenery i nowy ratrak do przygotowania lądowiska samolotów. Nasz kurs wiedzie na wschód.

Stoimy w lodach. O 15⁰⁰ lecę na stację Nowożarijewska. 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 30 minut lotu z szybkością 200km/godz.. Lądujemy w środku stacji w tumanach piachu, obok „kajutkompanii”. Domy aluminiowe, kolory jak u Rosjan, wyblakłe, farba obłazi. Dawniej zimowało tu 95 ludzi, obecnie 20. 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-szwedzkiej, norweskiej, niemieckiej, 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 Merry Christmas. 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 wyładunek. 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.

Brandy i Ginger pite wspólnie, dopełniły mi towarzystwa w noc Sylwestrową, lecz utraciłem je bezpowrotnie. 1 stycznia. 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.

Ruszyliśmy o 5 rano. Kilkanaście razy do przodu i do tyłu, w końcu dziobem na NE. Płyniemy do Mirnego, parę tysięcy kilometrów. Płyniemy z maksymalną szybkością 15 węzłów. Morze Haakona VII wzdłuż wybrzeży Księżniczki Rainhildy. Za nami aż po horyzont na spokojnej wodzie ciągnie się ślad kilwateru.. Znowu straciłem ząb, chirurg statkowy wyrwał i ulżyło.

Po 10 dniach jesteśmy u celu. Obserwatorium Mirnyj najstarsza stacja Rosjan w Antarktyce. Poleciałem pierwszym lotem śmigłowca. To co było przed laty, znikło zasypane śniegiem. 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. 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 wyładunku rozpętała 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. Statek odsunął się od zbiornika i bariery. Ostatnie loty z podwieszonym bagażem. Maszyna ruszyła. Wspaniałe słońce. Przed nami wyspa Drygalskiego, zwykle w mgłę. 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. Rano, jak zwykle, wziąłem pozycję z mostku. Dziwne!? Na pokładzie już wiedza. 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 w Mirnym zmarł kolejny człowiek.

Ostatnim który został w Mirnym na zawsze był sławny fotografik Bruno Zehnder, Szwajcar/Amerikanin, zimował tu w roku 1997. W czasie zamieci zgubił drogę, zamarł

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

W nocy statek stał a helikopter z ludźmi latał 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, na wysokim nunataku, 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 z śmieci oczyścił wiatr.

O 5³⁰ byłem na nogach. Widać wzgórze Larsemanna na brzegu Ingrid Kristensen. Na wprost stacja Progress, z prawej stacja chińska Zhoangshan. Poleciałem na ląd. Wzgórze księżycowe, krystaliczne skały, działaniem wiatru silnie zerodowane. 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, ląd, 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. 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 drobnutkich Chinek i znajomy Chińczyk. 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. Jutro odpływamy. Czytam 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 szczelinami w lodzie. Służył ludziom za miskę kaszy. Nie znał zapachów ziemi i uroków psiego istnienia. Dożywał. 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.

[Stanisław Kowalski](#)

Biolog polarny i oceanobiolog

[Pokaż inne teksty autora](#)

(Publikacja: 25-02-2007)

[Oryginał..](http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,5278) (<http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,5278>)

Contents Copyright © 2000-2008 by Mariusz Agnosiewicz

Programing Copyright © 2001-2008 Michał Przech

Autorem tej witryny jest Michał Przech, zwany niżej Autorem.

Właścicielem witryny są Mariusz Agnosiewicz oraz Autor.

Żadna część niniejszych opracowań nie może być wykorzystywana w celach komercyjnych, bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, który zastrzega sobie niniejszym wszelkie prawa, przewidziane w przepisach szczególnych, oraz zgodnie z prawem cywilnym i handlowym, w szczególności z tytułu praw autorskich, wynalazczych, znaków towarowych do tej witryny i jakiegokolwiek ich części.

Wszystkie strony tego serwisu, wliczając w to strukturę podkatalogów, skrypty

JavaScript oraz inne programy komputerowe, zostały wytworzone i są administrowane przez Autora. Stanowią one wyłączną własność Właściciela. Właściciel zastrzega sobie prawo do okresowych modyfikacji zawartości tej witryny oraz opisu niniejszych Praw Autorskich bez uprzedniego powiadomienia. Jeżeli nie akceptujesz tej polityki możesz nie odwiedzać tej witryny i nie korzystać z jej zasobów.

Informacje zawarte na tej witrynie przeznaczone są do użytku prywatnego osób odwiedzających te strony. Można je pobierać, drukować i przeglądać jedynie w celach informacyjnych, bez czerpania z tego tytułu korzyści finansowych lub pobierania wynagrodzenia w dowolnej formie. Modyfikacja zawartości stron oraz skryptów jest zabroniona. Niniejszym udziela się zgody na swobodne kopiowanie dokumentów serwisu Racjonalista.pl tak w formie elektronicznej, jak i drukowanej, w celach innych niż handlowe, z zachowaniem tej informacji.

Plik PDF, który czytasz, może być rozpowszechniany jedynie w formie oryginalnej, w jakiej występuje na witrynie. **Plik ten nie może być traktowany jako oficjalna lub oryginalna wersja tekstu, jaki zawiera.**

Treść tego zapisu stosuje się do wersji zarówno polsko jak i angielskojęzycznych serwisu pod domenami Racjonalista.pl, TheRationalist.eu.org oraz Neutrum.eu.org.

Wszelkie pytania prosimy kierować do redakcja@racjonalista.pl