



**SPIS TREŚCI**

**WSTĘP 6**

**PRZYGOTOWANIA DO WYJAZDU 10**

**PODRÓŻ W KIERUNKU ANTARKTYDY 16**

**„MIRNYJ” NA HORYZONCIE 46**

**OAZA BUNGERA 70**

**„MOŁODIOŻNA” 82**

**ZIMOWANIE 96**

**PINGWINY I FOKI – NASI SĄSIEDZI 136**

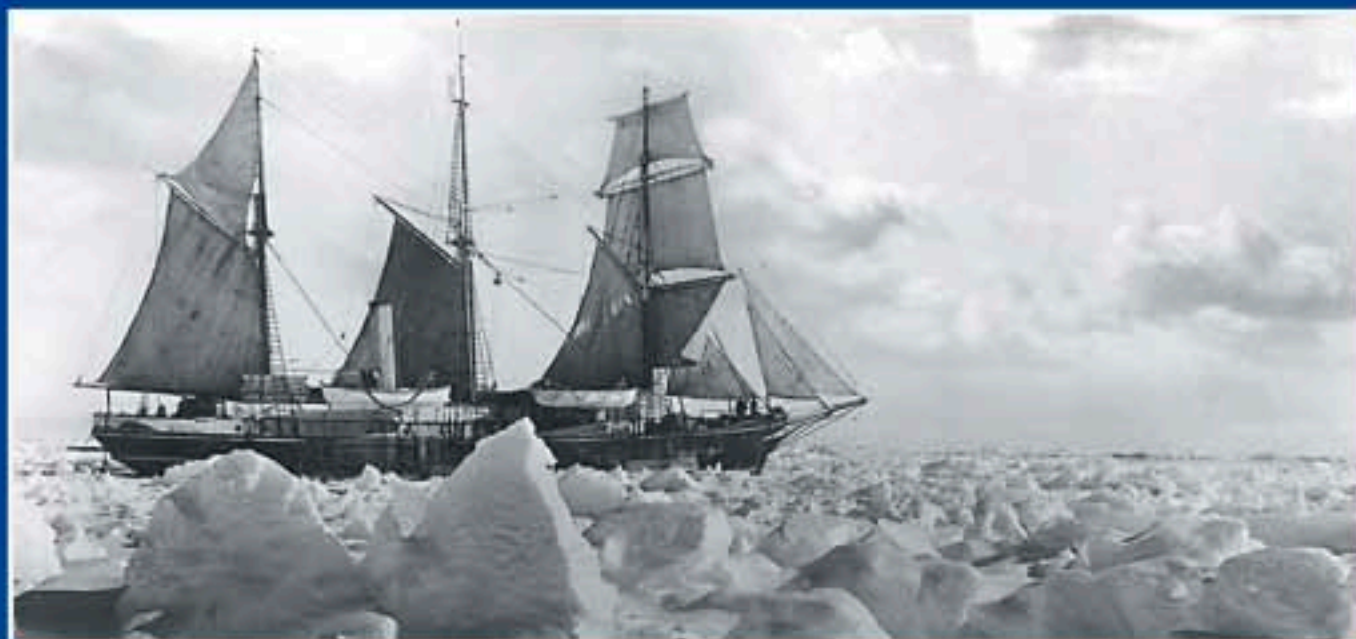
**POWRÓT DO DOMU 156**

**METAFIZYKA PODRÓŻOWANIA 162**

**BIOGRAM OSOBISTY 168**

**PUBLIKACJE POLARNE AUTORA 178**





„Endurance”, statek Shackletona, awieczony w lodach Morza Weddella



Oscar Wisting, jeden z uczestników wyprawy Roalda Amundsena, zdobywcy bieguna południowego. Pierwsi ludzie stanęli na biegunie południowym 14 grudnia 1911 r.

Wyjazd był coraz pewniejszy, coraz bliższy, a ja czułem, że spełnia się mój sen, marzenia o wielkich wyprawach, które zaczęły się od lektur. Czytałem moc książek, a najbardziej ciekawiły mnie te o wyprawach polarnych. Andrée, Amundsen, Shackleton, Nagórski, wyprawy Nansena, wyprawy ratunkowe na lodolamach „Krasin”, loty Mobilego nad Arktyką sterowcami „Norge” i „Italia”... Długo jeszcze mógłbym wymieniać moich bohaterów i zdarzenia, które rozbudzały moją wyobraźnię. Bardzo przeżywałem książki Centkiewiczów.

Przygotowywałem się w duchu i fizycznym wysiłkiem do wypraw polarnych, nie wierząc jeszcze, że kiedyś mogę zostać członkiem ekipy. Wyruszałem zimą na kilkudniowe wycieczki na nartach. Wspólnie z kolegą zrobiliśmy też kilka zimowych spływów na kajaku i kanadyjce. Wycieczki te opisywałem w tygodnikach i ilustrowałem je własnymi zdjęciami. Już wtedy nurkowałem, uzyskałem nawet stopień instruktora. Własnym sumptem zrobiłem obudowę do aparatu do zdjęć podwodnych i napisałem książeczkę instruktażową dla harcerzy o podwodnej fotografii<sup>1</sup>. Przez wielkie, jak mi się wtedy wydawało, piaski Pustyni Błędowskiej,

<sup>1</sup>Ryszard Czajkowski. *Fotografujemy pod wodą*. Warszawa: Wydawnictwo Harcerskie, 1960.



Wspinaczka na skałkach w Tatrach







Lodolamecz zatrzymał się w odległości ok. 30 km od stacji. Wszedł na tyle bezpiecznie i daleko w gruby na metr lód, żeby fele nawet podczas sztormu nie uszkodziły statku i naszego lodowego „podłoża”. Sprzęt i zaopatrzenie dowieziemy do stacji wielkimi traktorami na gąsienicach, a ludzie i niektóre produkty spożywcze polecą samolotami

Z pokładu „Obi” stołowa góra prezentuje się jeszcze doskonale, ale za rok lub dwa na pewno się rozpadnie







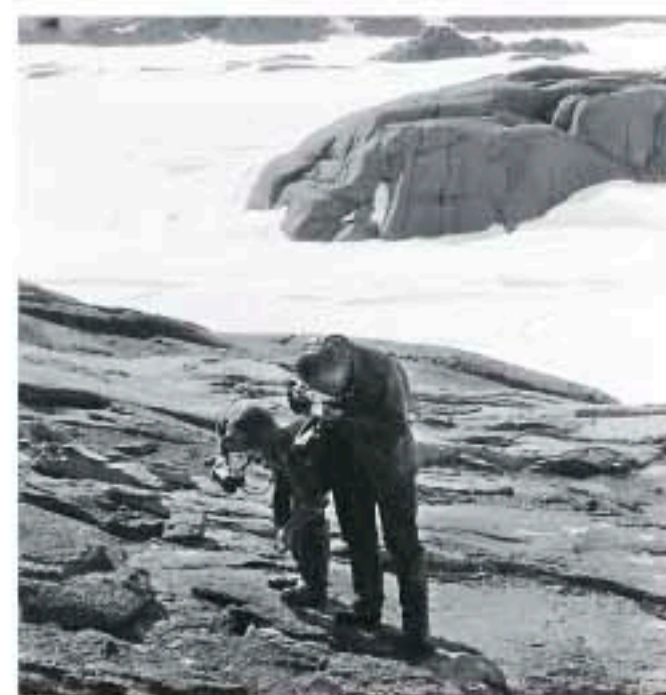
Fragment mapy z *Atlasu Antarktyki*, który został wydany w czasie trwania 10. wyprawy radzieckiej na Antarktydę. Fragment obejmuje stację „Mirnyj” i stację „Dobrowolskiego” w Oazie Bangera. Odległość między stacjami to ok. 350 km. Pokazany jest też fragment trasy do stacji „Wostok” i czasowo otwieranej stacji „Komsomolska” (*Atlas Antarktyki*, t. 1. Moskwa – Leningrad: GUGIK MG SSSR, 1966)

Szkic zabudowy stacji „Mirnyj” w czasie, gdy jeszcze nie została przykryta przez lód

nisko nad horyzont i było ciemniej niż w czasie dnia, ale pracować było można. Wierciliśmy w lodzie otwory, by zmierzyć grubość lodu, wyszukiwaliśmy obszary niebezpiecznego puchu i ustalaliśmy przejścia nad szczelinami, czasami musieliśmy układać belki służące jako mosty dla pojazdów transportowych. Zawsze prowadzono dwa takie zestawy, aby można było w razie konieczności dysponować dwoma traktorami. Praca nie była ciężka, ale tylko przez kilka pierwszych godzin, później zmęczenie dawało się we znaki. Przede wszystkim byliśmy zmarnięci i nieco przemoczeni morską wodą.

Po raz pierwszy miałem okazję poruszać się po tak wielkich powierzchniach lodu. Nie można tego porównać z zamrzniętymi śniegami czy rzekami, po których lubiłem zimą jeździć na łyżwach. Teraz poruszaliśmy się wiezdiechodem. Co jakiś czas zatrzymywaliśmy się i robiliśmy rutynowe pomiary. Znowu wskakiwaliśmy do pojazdu, chwila odpoczynku i następne pomiary. Wydaje mi się, że zasypiałem nawet w czasie kilkunastominutowych postojów. W przykrytej plandeką budzie pojazdu mieliśmy chleb, kotlety mielone, w dużych termosach stygnącą szybko herbatę. Chyba jeszcze niespecjalnie daleko patrzyłem, pochłaniała mnie odpowiedzialna praca, jedynie kątem oka widziałem wmarznęte w powierzchnię morską lodu góry lodowe. Gdzieś dalej skały przybrzeżnych wysp i wznoszącą się do granic widoczności kopułę lodową Antarktydy.

W którymś dniu wyładunku kazano nam się zbierać z podręcznym bagażem na wiezdiechod, który miał nas zawieźć już na kontynent, do stacji. Miałem stanąć na



Piasze wycieczki wokół „Młodiożnej”. Zapoznanie się z rejonem, ale również z pingwinami i fokami. Moje laboratorium było jeszcze na statku, więc czekałem się turystą





**„MIRNYJ” NA HORYZONCIE – OSWAJANIE BAZY**



Tym razem jeszcze się nie zgubiłem  
Rodzice opiekują się najmłodszym



**„MIRNYJ” NA HORYZONCIE – OSWAJANIE BAZY**

Dorośla głaska  
wśród piskląt  
pingwinów  
cesarskich



Przedszkole.  
Taka formacja  
pozwala przetrwać  
wichury i mrozy







W tym momencie  
już byliśmy bezpieczni,  
ale trudno było  
pogodzić się z myślą  
o stracie samolotu.  
Po kilku dniach ogon  
samolotu uniół się  
do góry, a później  
samolot zanurkował  
w morską głębię  
pod lodem





## ZIMOWANIE



## ZIMOWANIE



Mieszkaliliśmy w odpornym na wiatr namiocie. Kopaliśmy szurfy, prowadziliśmy badania meteorologiczne, a w pobliżu namiotu mieliśmy wbite w lód tyczki, taki „ogródek glaciologiczny”. Mierząc część wystającą nad lód i śnieg, określaliśmy zmiany na lodowcu.







Kabina kierowcy jest dość obszerna. Pojazd dostosowany jest do pokonywania nawet kilku tysięcy kilometrów. Paliwo na te wielkie dystanse i różne zapasy ciągnie za sobą na saniach. Na naszej trasie co dwie godziny zatrzymywaliśmy się, by zrobić pomiary. Między innymi braliśmy próbki powietrza, by określić zawartość dwutlenku węgla. Brak też zanieczyszczeń, ale też brak roślinności, która wykorzystaje go do życia





Wprawdzie nie są to sanie z psim zaprzęgiem, bo tak naprawdę to o tym marzyłem, a olbrzymia 42-tonowa *charkowczanka* na gąsienicach. Pojazd ma prawie 4 metry szerokości i 8 metrów długości, a same gąsienice, stosowane na śniegu, mają 75 cm szerokości. Silnik ma 650 KM. Nie planowaliśmy drogi do bieguna, a tylko niewiele ponad 300 kilometrów. Ja byłem jednak realistą i ta perspektywa wystarczyła mi do tego, by być w euforii. Dwa dni zajęło nam przygotowanie do wyprawy. Przygotowanie techniczne, łączności, medyczne, bo tym razem nie będziemy mieli lekarza, wyposażenie osobiste, żywność na nieco dłuższy okres niż wycieczka, sprzęt badawczy. Wreszcie ruszyliśmy. Uważaliśmy nasz wyjazd za tak ważny, że przerwaliśmy nasze badania. Zostawiliśmy w tyle stację i powoli zaczynaliśmy się wznosić na kopułę. Jeszcze jakiś czas jechaliśmy trasą wyznaczoną wcześniej na lotnisko i jeszcze dalej, na teren naszego glaciologicznego poligonu. Po kilku godzinach już niczego, co mógł pozostawić człowiek, nie widzieliśmy. Dookoła tylko niezbyt równa powierzchnia lodowca, w oddali spotykająca się z nieco bardziej błękitnym niebem, na którym obserwowaliśmy smugi białych cirrusów. Było nas siedmiu: kierowca Kola, szturman Borys, nawigator, mój przyjaciel Wołodja i nas trzech, Maciej, Adam i ja. Najciekawsze badania miał prowadzić Maciej. Na całej trasie pobierał próbki powietrza, by później, już w laboratorium, określić w nich zawartość dwutlenku węgla. Jest to bardzo ciekawy problem. Wprawdzie brak tu fabryk i samochodów, a więc nikt dwutlenku węgla nie produkuje, ale brak roślin, które CO<sub>2</sub> pochłaniają i przetwarzają na tlen w procesie asymilacji.

Kolejna stacja pomiarowa. Wyszliśmy wszyscy, pogoda doskonała. Wewnątrz pojazdu było bardzo ciepło. Wyskoczyliśmy niczego nie zarzucając na siebie, choć na zdjęciach widać, że założyliśmy czapki. Po chwili odczuliśmy jednak przejmujące zimno. Było około –15°C. Jedynym punkt, na jakim można zatrzymać wzrok, to nasz pojazd i my. Każdy wypełniał swoje zadanie, a ja biegałem dookoła, fotografowałem i filmowałem. Chciałem sfotografować *charkowczankę* w ruchu. Zostałem sam, a koledzy według ustalonego planu jeździli w tę i z powrotem, w większej i mniejszej odległości. Najważniejszy moment tej fotograficznej sesji to najazd na mnie. *Charkowczanka* pędziła wprost na mnie. Wiedziałem, że Kola mnie ominie, ale szybko zbliżający się w moim kierunku wielki pojazd zrobił na mnie wrażenie. Z przyjemnością wskoczyłem do niego. Pomimo głośnej pracy maszyny, drgań, wstrząsów na nierównościach, czułem się bezpieczniej i nareszcie ciepło. Powierzchnia lodowej pokrywy Antarktydy stale się zmieniała. Czasem jechaliśmy po równej, miękkiej, pokrytej śniegiem powierzchni, ale zdarzało się, że wpadaliśmy w nawiany śnieżny puch, z którym nawet szerokie gąsienice z trudem sobie radziły. Najczęściej jednak jechaliśmy przez bardzo twardą powierzchnię lodowca, na której wiatr utworzył jak gdyby fale, wspomniane już wcześniej *zastруги*. *Charkowczanka* pokonuje je jak kuter morskie fale, ale lód jest dużo twardszy od wody. Nasze fale nie powodowały choroby morskiej, ale wstrząsy były bardzo nieprzyjemne. W stosunkowo niewielkiej odległości od brzegu, nawet wtedy, gdy morze jest zamrożone, panują zupełnie inne temperatury niż na wybrzeżu. W odległości 100 km

notujemy –15°C, wewnątrz ładu może być już nawet poniżej –35°C. Wychodziliśmy z pojazdu tylko na chwilę, na tyle, na ile to było konieczne. Drugiej sesji fotograficznej już nie było. Wracaliśmy szybko, zmarznięci, czuliśmy, że wiatr dostawał się już pod kolejne warstwy naszych ubrań, ale te chwile, gdy wkoło nas był tylko lód i niebo, zachowałem do dziś w pamięci.

Wspominaliśmy wielki przemarsz przez kontynent Fuchsa, wspomaganego przez zdobywcę Mount Everestu Hillary’ego, ale i mniej znane, wielkie przemarsze polarników radzieckich. Rokrocznie z „Mirnego” wyruszał pochód składający się z *charkowczanek* i traktorów, które ciągnęły wielkie sanie wiozące po 30 ton wyposażenia przeznaczonego dla stacji „Wostok”. Nie można było tego zrobić samolotem, tak duży był ten bagaż. Do tego trzeba dodać, że „Wostok” położony jest na wysokości ponad 2000 metrów, co bardzo utrudnia start samolotu. Do takich lotów potrzebna byłaby ogromna ilość paliwa, zatem droga lądowa była jedyną dostępną. A więc 1200 km na południe i tyle samo w drodze powrotnej, już z mniejszym obciążeniem. Razem ok. 2,5 tys. kilometrów, a każdy z takich pochodów miał charakter wielkiego wyczynu, zarówno dla maszyn, jak i dla ludzi.

Rosjanie zrealizowali wtedy też pochód na Biegun Względnej Niedostępności, czyli do punktu, który był geometrycznym środkiem Antarktydy. Jest to też światowy biegun zimna. Zarejestrowano tam temperaturę poniżej –90°C. Nawet wtedy był to przemarsz przekraczający wyobraźnię współczesnych polarników.

W czasie całego naszego przemarszu prowadzono badania. Najciekawsze dla mnie były sejsmiczne pomiary grubości lodu. Na jednej z *charkowczanek* zamontowano do tego celu wieżę wiertniczą. Rosjanie mieli duże doświadczenie w prowadzeniu takich pomiarów w lodowych warunkach. Wiercono kilkanaście metrów poniżej granicy firnu, zakładano ładunki i je odpalano, a rozmieszczone co 20 metrów geofony rejestrowały fale odbitą od skalnego podłoża lodowca. Prace takie prowadziła również wyprawa Fuchsa, ale nie mieli wież wiertniczych. Ładunki umieszczali na mniejszych głębokościach, jeszcze w firnie. Utrudniało to, a nawet uniemożliwiało, interpretację wyników. Fuchs w swoim pochodzie posługiwał się „śnieżnymi kotami” (*snowcat*), czyli pojazdami poruszającymi się na czterech niezależnych gąsienicach. Bardzo to zwiększało komfort jazdy. W takim pojeździe silnik diesla napędzał prądnice, a każda z gąsienic miała swój elektryczny silnik. Sterowanie było hydrauliczne, wprowadzono też wiele elementów automatyki. Sterować takim pojazdem było łatwo i lekko, a na naszej *charkowczance* trzeba było w trudniejszych warunkach do dźwigni sterowania przyłożyć siłę nawet ponad 70 kilogramów. Za to usuwanie awarii „śnieżnego kota” w czasie przemarszu było często niemożliwe. W naszych *charkowczankach* można było cały silnik, przy pomocy zainstalowanego dźwigu, wciągnąć do wnętrza pojazdu i spokojnie przeprowadzić remont generalny. *Snowcata* w przypadku poważnej awarii najczęściej porzucano. Nasze *charkowczanki* mogły ciągnąć nawet dwie pary sań, a na każde



## CHRUSZCZOW I TIERESZKOWA NA ANTARKTYDZIE!

Plagą dawnych wypraw żeglarskich był szkorbut, który dziesiątkował załogi wielu okrętów. Przypuszcza się, że tylko w XVII i XVIII wieku zmarło na niego ponad milion marynarzy. Choć dosyć wcześniej szkorbut był kojarzony ze złym jedzeniem, długo nikt nie potrafił sprecyzować, co w marynarskiej diecie należałoby zmienić. Zresztą w czasach, gdy ładownie były niewielkie, zabierano wyłącznie to, co wydawało się niezbędne i nie mogło się szybko zepsuć. Wielokrotnie bunty na statkach wybuchały właśnie z powodu popsutego i nieświeżego jedzenia, którym karmiono marynarzy podczas wielomiesięcznych rejsów. Lepiej z tym radzili sobie już wtedy Chińczycy. Podobno podczas wielkich wypraw admirała Zheng He (1371 – 1433) marynarze nie cierpieli na szkorbut w takim stopniu, jak ich europejscy koledzy. Ale co się dziwić... okręty chińskie były znacznie większe od statków Kolumba i zabierały na pokład całe stada kóz, baranów, świń i spore zapasy kiszzonej żywności. W Europie dopiero pod koniec XVIII wieku zalecano marynarzom pić sok z cytryn lub kiszzonej kapusty. Dziś ochronę przed skorbutem zapewnia odpowiednia dieta i witaminy. W warunkach polarnych trudno o świeże produkty, ale szkorbut nikomu już tam nie groził. Mimo to na niektóre radzieckie wyprawy polarne brano również żywe zwierzęta. Na naszą wyprawę do „Mołodiożnej” zabrano dwie świnię, którym nadano imiona Chruszczow i Tierieszkowa,

przyznam, że odważnie jak na radzieckie zwyczaje. Opiekował się nimi jeden z kolegów z ekipy technicznej, który pochodził z Syberii i miał doświadczenie w chowie zwierząt w warunkach prawie polarnych. Ale i my mieliśmy dyżury przy świniach. O ile pamiętam, taki dyżur przypadł mi dwukrotnie. Dla nas, wychowanych w mieście, zajmowanie się nimi – nawet tylko kilka godzin – było ekstremalnym przeżyciem, ale jednocześnie ubarwieniem polarnej codzienności. Świnie, choć miały godne szacunku imiona, przebywały w mało komfortowych warunkach, w ciasnym domku-chlewiku, bez ogrzewania, gdzie mimo mrozu i wiatru czuć było odrażający fetor ich odchodów... Nie przeżyły one jednak zimy i w drugiej połowie zimowania, kolejno, świnię skończyły swój polarny żywot w naszej kuchni przerobione na kotlety, bulion i słoninę, które były urozmaicheniem naszej diety. Raz poczęstowano mnie czarnym, pieczonym na stacji chlebem z plastrem świeżej słoniny, lekko posolonej. Nie jestem pewien, czy była z Chruszczowa, czy z Tierieszkowej, ale do dziś pamiętam ten niezwykły jak na Antarktydę smak. Co jakiś czas kupuję na targu słoninę i taka kanapka jest dla mnie nie tylko przysmakiem, ale i kulinarnym wspomnieniem z Antarktydy. Było to 50 lat temu, jeszcze nim zaczęły obowiązywać ścisłe normy Traktatu Antarktycznego. Dziś byłoby to nie do pomyślenia. Nawet muchy nie można tam przemycić, a co dopiero świn!

na paliwo i dość duży system rozprowadzający energię do wszystkich budynków. Dużo trudniejszą sprawą, jak na każdej stacji polarnej, była kanalizacja i toalety. Tu też trzeba było stale ogrzewać rury, i to nie tylko dla wygody użytkowników. Sławojka w tamtym klimacie nie wchodziła raczej w rachubę, bo można byłoby, delikatnie mówiąc, przymarznąć na wieczność pewną częścią ciała... Do każdego domu była podłączona beczka na paliwo, a jej wymiana była trudną operacją i wymagała pracy kilku osób. Dziś wszystkie stacje w tym regionie wyposażone są w specjalne oczyszczalnie ścieków. Ułatwia to życie polarnikom, ale też pomaga w zachowaniu bardzo rygorystycznych norm dotyczących ochrony wrażliwego ekosystemu Antarktydy i Antarktyki. Może dzięki nowoczesnym rozwiązaniom problemy dziś są mniejsze, ale rozwiązania techniczne każdego życiowego problemu na każdej stacji są zawsze trudne.

Wodę rozwoziło się do domów, kuchni, bani i zbiornika przeciwpożarowego. W naszym domu zbiornik był w łazience, pod sufitem, bo tam było najcieplej. Mieliśmy spory zbiornik, z którego wody starczało nam dwóm na tydzień. W naszej łazience mieliśmy normalną umywalkę i sami zrobiliśmy sobie niewielki prysznic, który musiał starczyć do codziennego, szybkiego mycia. Na dłuższą kąpiel chodziliśmy do bani. Rosjanie nie wyobrażają sobie bez niej życia, więc i na „Mołodiożnej” musiała być bania. W sumie był to mały gospodarczy domek, który składał się z trzech pomieszczeń. W pierwszym przygotowywaliśmy się, zdejmowaliśmy ubrania, robiliśmy też pranie. Bania właściwa była w drugim pomieszczeniu. Pierwszą czynnością jest pranie przyniesionych brudnych ubrań. Obecnie na stacjach

są już pralki, wtedy jeszcze wszystkie rzeczy praliśmy ręcznie. Obok pomieszczenia przygotowawczego była suszarnia, z rozwieszonymi sznurkami, gdzie suszyliśmy większe sztuki. Mniejsze rzeczy zabieraliśmy do siebie, do domku, i tam suszyliśmy w pobliżu pieca. Praliśmy więc w naszej „poczekalni”, powoli się rozgrzewając do kąpieli w drugim pomieszczeniu. Piecyk, w którym paliliśmy drewnem, obłożony był kamieniami, wokół stało kilka wielkich, pełnych wody beczek. W najbliższej piecyka była woda gorąca, a w beczce przy ścianie woda zimna. Na ławkach były różnej wielkości miski i brzożowe gałązki, bo to obowiązkowy rekwizyt w rosyjskiej bani. Nasze były jak najbardziej prawdziwe, choć brzozy na Antarktydzie nie uświadczysz, to każda rosyjska baza miała ich spory zapas. Na szczęście zimno wokół dobrze konserwowało brzożowe gałązki, więc przez wiele miesięcy wyglądały jak świeże. Oklepywanie się brzożowymi gałązkami to nie tylko rytuał, ale też ważna część takiej kąpieli – takie „biczowanie” przyspiesza oczyszczanie się skóry, a same witki brzożowe też miło pachną. Myliśmy się polewając dużą chochłą wodą z wybranej beczki, raz ciepłą, raz zimną. Później polewaliśmy wodą rozgrzane kamienie i pomieszczenie wypełniało się coraz gorętszą parą. W miarę możliwości i chęci niektórzy wchodzili na coraz wyższe ławki, gdzie panowała wyższa temperatura i stężenie pary. Tradycja w bani nakazuje, by po takim rozgrzaniu zrobić małą rundkę wokół domu – najlepiej nago, ale konieczne w butach, bo łatwo odmrozić nogi na śniegu. Później trzeba odpocząć w pierwszym pomieszczeniu, nieco chłodniejszym. Wtedy jest czas na rozmowy, popija się kwas chlebowy. Oczywiście po takiej



## PINGWINY I FOKI – NASI SĄSIEDZI



Kłótnia o kamienie na gnieźdo. Ale po chwili, gdy opadną emocje, pingwiny nie mają do siebie pretensji

Karmienie. Pisklą wklada cały łeb w dziób rodzica i wyjada to, co dorosłemu udało się zdobyć w morzu



Część pingwinów siedzi na gnieźdach zrobionych przez ornitologa. Są to równoważące pole magnetyczne Ziemi pierścienie Helmholtza

Na gnieździe z małymi pisklami



## PINGWINY I FOKI – NASI SĄSIEDZI



Ekstaza. Para zakochanych wciąż się wita z miłością, nawet wtedy, gdy w gnieździe jest już jajo lub pisklą



## BIOGRAM OSOBISTY



Gdy wyprawy na Spitzbergen stały się zbyt liczne i robiło się ciasno w polskiej stacji, zamieszkałem po traperska, w domku na Przyłódku Wilczka, 1979 r.

## BIOGRAM OSOBISTY



Na jednej z wypraw na Spitzbergenie próbowałem jazdy na motocyklu na gęsiarnicach, 1974 r.



Wśród ludów nad rzeką Omo, Etiopia, 1982 r.



Przy grobie Shackletona w Grytliken na Georgii Południowej, 1979 r.



W 1984 roku wchodziłem samotnie na Mt. Kenia w Kenii