



Polscy żeglarze, którzy na jachcie „Lady Dana 44” postanowili opłynąć biegun północny, nieco zmienili wcześniej zaplanowaną trasę. Dołączyli bowiem do międzynarodowych regat „Adventure Race”, organizowanych pod hasłem dotarcia jak najdalej na północ przez usiane krami mroźne wody arktyczne.

KIERUNEK NOWA ZIEMIA

Wzeszłym roku dwa biorące w tych regatach jachty, „Piotr I” i „Luna”, przekroczyły 82 stopień szerokości geograficznej północnej, docierając na odległość 462 mil morskich od bieguna. W tym roku w Arktyce panują sprzyjające warunki pogodowe, co chce wykorzystać załoga polskiego jachtu. Zamiast skierować się z Archangielska na wschód w stronę Wrót Karskich trasą zwaną Przejściem Północno-Wschodnim, kapitan Ryszard Wojnowski postanowił popłynąć najpierw na północ w stronę Ziemi Franciszka Józefa, stanowiącej najbardziej wysunięty w stronę bieguna archipelag Arktyki, a dopiero stamtąd skierować się w stronę Cieśniny Beringa wzdłuż letniej granicy paku lodowego, czyli wieloletniej dryfującej kry morskiej, spiętrzającej się miejscami w groźne lodowe torosy.

Polski jacht zamierza zatem opłynąć biegun w jednym sezonie trasą trudniejszą niż ta, którą wybrali trzy lata temu żeglarze norwescy oraz rosyjscy. Ich jachty trzymały się blisko linii brzegowej Eurazji. Podobnie czynili niegdyś prekursorzy

pływania po arktycznych wodach, którzy mieli mgliste wyobrażenie, jak trudną może być po nich żegluga.

Tysiąc królestw znajdziemy dalekich

Znacznym skróceniem podróży z Europy do Azji zainteresowali się jako pierwsi kupcy angielscy, którzy z zawiścią obserwowali ekspansję morską Hiszpanów i Portugalczyków na morzach południowych. Kolumb, który w poszukiwaniu morskiej drogi do Indii pożegłował przez Ocean Atlantycki na zachód, odkrył w 1492 r. Amerykę. Vasco da Gama skierował się wodami tego samego oceanu na południe i po opłynięciu Przylądka Dobrej Nadziei, zdążając w odwrotnym kierunku niż Kolumb, doprowadził swoje okręty przez Ocean Indyjski do słynącego ze swych legendarnych bogactw kraju maharadzów (1498 r.). Magellan opłynął świat dookoła i przekonał wszystkich, że ziemia jest okrągła (1519-1522 r.). Po drodze dokonał licznych odkryć na Oceanie Spokojnym. Ze wszystkich tych po-

dróży okręty hiszpańskie i portugalskie wracały naładowane złotem i srebrem, a także poszukiwanymi w Europie wonnymi korzeniami.

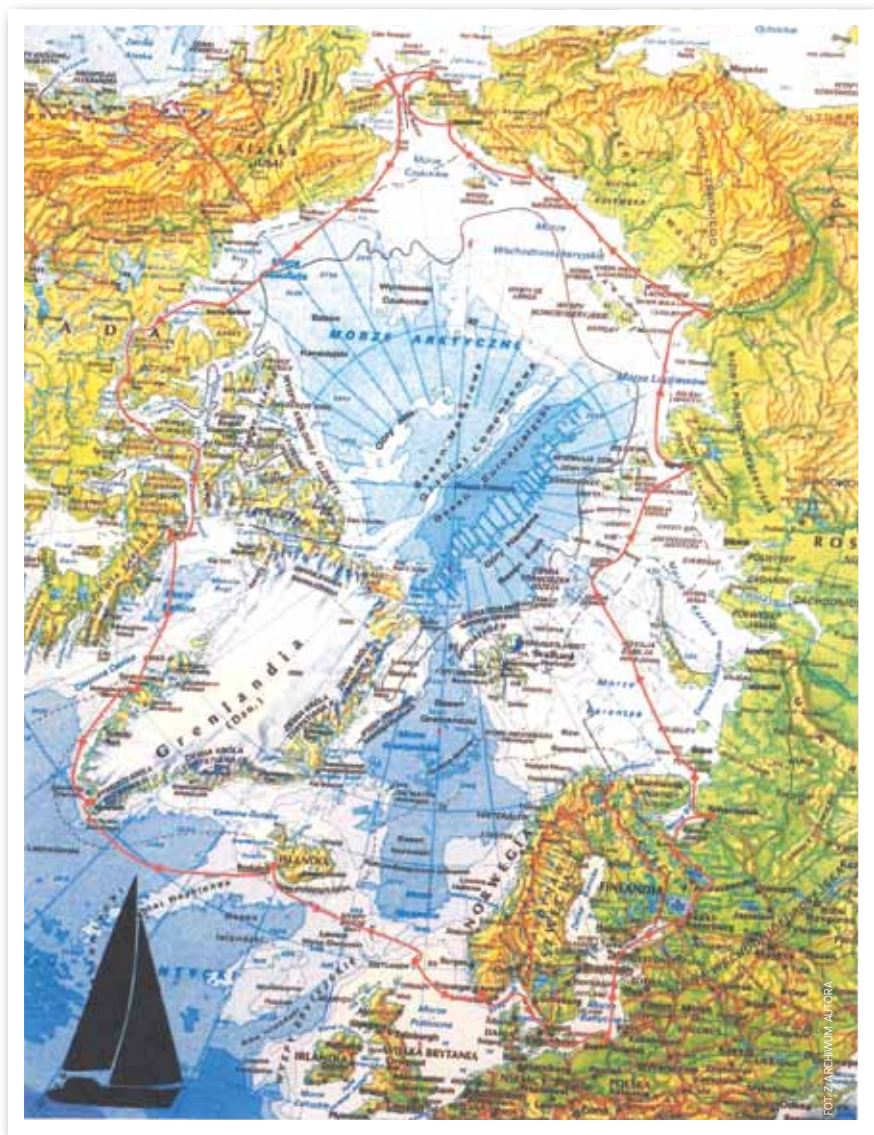
Najmniej zbadane pozostawały wciąż morza arktyczne. W 1527 r. zwrócił na to uwagę jeden z poddanych króla Henryka VIII, Robert Thorne. W liście, jaki skierował do swego monarchy, starał się go przekonać, że przy pomocy małej liczby statków można poznać nowe ludy i państwa. „Aby te miejsca odkryć, pozostała jedna droga, mianowicie na północy, ponieważ z czterech stron świata trzy zostały odkryte przez innych władców”. Anglia leżała w miejscu najdogodniejszym do opanowania zimnych mórz, ale jej władca, zajęty swymi sześcioro małżeństwami i ścinaniem niektórych żon, nie dostrzegł korzyści, jakie może przynieść Anglii ta propozycja. Docenił ją dopiero jego syn, Edward VI, który w maju 1553 r. wysłał trzy statki na Morze Norweskie, wyposażając je w list adresowany do „Królów, Książąt i innych Władców zamieszkujących północno-wschodnie części świata w stronie potężnego cesarstwa Katakaj”.

Cytuję to za książką J. L. Bakera „Odkrycia i wyprawy geograficzne”, wydaną w 1931 r. w Londynie, przełożoną na język polski przez Jana Flisa. On też przetłumaczył wiersz angielskiego poety epoki elżbietańskiej, Michaela Draytona, nawołującego rodaków do odkrywczych wypraw, który zaczynał się słowami: „Tysiąc królestw znajdziemy dalekich”.

Rosyjska niespodzianka

Pierwsza angielska wyprawa na zimne wody północy wypłynęła z ujścia Tamizy pod dowództwem Hugh'a Willoughby i Richarda Cancellora. Wśród ogólnej radości żegnały ją tłumy pełne nadziei, że pomnoży morską sławę Brytanii. U Przylądka Północnego, na skraju Europy, potężny sztorm rozdzielił jednak żeglarzy. Willoughby dotarł do bezludnej polarnej wyspy, którą mogła być Nowa Ziemia. Zaskoczyły go jednak u jej brzegów napierające ze wszystkich stron kry. Załogi dwu statków angielskich postanowiły przeczekać zimę na Półwyspie Kolskim. Żle wyposażeni w ciepłą odzież i odpowiednią żywność marynarze najpierw zachorowali na szkorbut, a potem zmarli z głodu i zimna.

Statek pod dowództwem Richarda Cancellora miał więcej szczęścia. Dotarł z całej eskadry najdalej, do miejsca, gdzie „nie było wcale nocy, lecz stałe było widno, a blask słońca jasno rozświetlał rozległe i potężne morze”. Znalazł się w jakiejś zatoce, zapewne Morza Peczorskiego, która miała sto mil albo nieco więcej. Napotkał krajowców, wtedy nazywanych Samojedami, którzy powiedzieli, że ziemie te należą do Państwa Moskiewskiego. Znad Morza Białego Cancellor odbył podróż do Moskwy, gdzie został przyjęty przez cara Iwana Groźnego. Władca Rosji, zainteresowany umacnianiem potęgi swego kraju, która w niemałym stopniu zależała od kontaktów handlowych z Europą (Rosja była wówczas odcięta od Bałtyku), zachęcił Anglików do odwiedzenia z towarami jego państwa. W Londynie powołano wkrótce Moskiewską Kompanię Handlową, zaś car rozkazał w 1584 r. założyć miasto Nowochołmogory w odległości 50 km od ujścia Dźwiny do Morza Białego. W 1613 r. przemianowano je na Archangielsk.



Bez map i locji

Jeden z oficerów statku Chancellora, Stephen Burrough, w trzy lata po powrocie do kraju zorganizował własną wyprawę na dzisiejsze Morze Peczorskie, w czasie której dotarł do wyspy Wajgacz, leżącej na granicy Europy i Azji pośrodku cieśniny Jugorskiej Szar, oddzielającej Nową Ziemię od Uralu. Doprowadził go do niej rosyjscy rybacy z Półwyspu Kolskiego. Nie udało mu się przedostać na Morze Karskie z uwagi na wielką i przerażającą ilość lodu. Przywiózł jednak wieści, że za Półwyspem Jugorskim, stanowiącym północne przedłużenie Uralu, znajduje ujście do tego morza rzeka Ob, która prowadzi do krainy Kathai, czyli Kitaja (tak brzmi rosyjska nazwa Chin).

Po Anglikach przyszła kolej na ich handlowych rywali, Holendrów. Jako pierwszy żeglarz europejski przedostał się na Morze Karskie Flamandczyk z Brukseli, Oliver Brunel, który w 1576 r. dotarł do ujścia Obu. Żeglarze europejscy wszędzie napotykali ślady obecności rosyjskich Pomorców, mieszkających nad arktycznymi morzami.

Na podstawie ich relacji kartografowie flamandcy sporządzili pierwsze, w miarę nawet dokładne mapy zachodniego sektora Arktyki, na których oznaczyli wyspy Kołgucj i Wajgacz oraz nieźle przedstawili zachodni brzeg Nowej Ziemi. Białą plamę stanowił długo jeszcze jej brzeg wschodni. Nie wiedziano wtedy, że Nowa Ziemia składa się z Wyspy



Obraz holenderskiego malarza Christiana Juliusa Portmana przedstawiający śmierć Willema Barentsa na Nowej Ziemi 20 czerwca 1597 roku.

Północnej i Wyspy Południowej, które rozdziela wąska cieśnina Matoczekin Szar. Na mapie Henricusa Hondiusa, opublikowanej w 1651 r. w Amsterdamie, widać zapożyczone z języka rosyjskiego, choć nieco zniekształcone nazwy Nova Zembla oraz Petzorka Mare. Na starszych o przeszło pół wieku mapach Mercatora Nowa Ziemia jest dwa razy szersza, a jedna z wysp, położonych na zachód od niej, nosi nazwę Hugh Willoughby Land. Nie ma jej w dzisiejszych atlasach. Być może jest to Wyspa Niedźwiedzia odkryta oficjalnie w 1596 r. przez Willema Barentsa, holenderskiego żeglarsza i podróżnika, któremu przypisano sławę odkrywcy Nowej Ziemi.

Wyprawiał się do niej trzykrotnie i opisał w starannie prowadzonym notatniku. W czasie ostatniej wyprawy dotarł do jej północnego krańca, gdzie jego statek został uwięziony wśród lodów. Holendrzy jako pierwsi Europejczycy podjęli próbę przetrzymywania na Nowej Ziemi. Rozbrali swój statek i jego drewna użyli do budowy domku. W ekstremalnie niskich temperaturach rozgrzewali kamienie i żelazne kule armatnie, do których tulił się w czasie snu. Barents był pierwszym Europejczykiem, który zmarł na Nowej Ziemi. Jego imię nosi obecnie Morze Barentsa, które na współczesnych mu ma-

pach figurowało jako Murmanskoi Mare (Morze Murmańskie).

Polskie ślady na Nowej Ziemi
Dokładnie sto lat temu, w czerwcu 1913 r., wybitny polski geofizyk, światowej sławy znawca lodu i śniegu, Antoni Bolesław Dobrowolski, pisał w swej monografii „Wyprawy Polarne”: „Ten ląd, tak bliski kontynentowi, ciągle odwiedzany (...) nie należy bynajmniej do najlepiej znanych”. On pierwszy odnotował liczne polskie ślady na Nowej Ziemi, chociaż kończąc swoją książkę, nie spodziewał się, że za parę miesięcy w Zatoce Krzyżowej na zachodnim brzegu południowej wyspy wzbije się w powietrze Jan Nagórski rodem z Włocławka, pilot pierwszego w historii samolotu prowadzącego obserwacje powietrzne w Arktyce.

Podczas wyprawy do Arktyki w 1964 r. na lodołamaczu atomowym „Lenin” jego kapitan zaprosił mnie na lot śmigłowcem patrolującym lody na Morzu Karskim. Helikopter zbudowany był w Świdniku, zatem nie miałem problemów z przekonaniem pilota, aby zboczył z trasy i umożliwił mi sfilmowanie z powietrza zachodniego brzegu Nowej Ziemi, nad którym latał Nagórski. Nie miałem

wówczas pojęcia, że w 1954 r. Związek Radziecki założył na południowej wyspie swój centralny poligon nuklearny, na którym w 1961 r. zdetonowano najpotężniejszy ładunek jądrowy o mocy 58 megaton o nazwie „car-bomba”. Po latach udało mi się zdobyć mapę wszystkich wybuchów jądrowych na tej wyspie. Dowiedziałem się wtedy, że do października 1990 r. przeprowadzono na Nowej Ziemi 135 prób atomowych. Dopiero wtedy ścierpła mi skóra. Zdjęcia, które wówczas zrobiłem, weszły do mojego filmu „Atomowy rejs”. Bez tej bombowej informacji. Licznik Geigera, w który byłem wyposażony na pokładzie atomowego lodołamacza, żadnej radiacji nie wykazał.

Mimo to, kiedy na kilka godzin przed wyruszeniem jachtu „Lady Dana 44” w rejs dowiedziałem się o przesunięciu jego trasy o przeszło 900 km na północ, ucieszyłem się, że ominie łukiem Nową Ziemię z dala od miejsca, gdzie znajdował się przez ponad 25 lat supertajny obiekt „700”, naszpikowany bombami jądrowymi. Na wszelki wypadek poradziłem jednak Michałowi Kocharczykowi, znajdującemu się na jego pokładzie, aby zaopatrzył się po drodze w dozymetr do pomiaru radiacji, dziś na szczęście łatwo dostępny. Cóż to szkodzi mieć pewność? Mapy nie zdołałem mu już wysłać. ○