

*dr Janusz LIZUT*  
janusz-lizut@o2.pl

## **AKCJE RATUNKOWE JAKO KREATOR WSPÓŁPRACY MIĘDZYNARODOWEJ W ARKTYCE (DO 1945R.)**

**Streszczenie:** Referat w ujęciu historycznym omawia wybrane akcje ratunkowe w Arktyce. Jego tematem są wydarzenia, które w wymiarze praktycznym zapoczątkowały współpracę międzynarodową na tym obszarze. Na tle rozwoju technik i sprzętu ratowniczego nakreślono dzieje prób zwiększenia szans przeżycia w ekstremalnych warunkach. Autor podejmuje również próbę prześledzenia, w jaki sposób operacje ratownicze wpływały na powszechną świadomość, stymulując powstanie korzystnego klimatu dla współpracy instytucjonalnej.

**Słowa kluczowe:** Arktyka, historia, ekspedycje ratunkowe, współpraca międzynarodowa.

Wyprawy ratunkowe sprzed wieków to temat pozornie odległy od współczesnej rzeczywistości. Spojrzenie na ich dzieje pozwala jednak przekonać się, do jakiego stopnia problemy dawnych polarników pozostają tożsame z tymi, z jakimi mamy do czynienia obecnie. Organizatorzy wypraw od zawsze stawiali zysk przed bezpieczeństwem, służby oszczędzały na wyposażeniu, a polityczne ambicje utrudniały porozumienie. Zapomniane dramaty łączy z dniem dzisiejszym wiele nici. Niektóre doprowadziły do reformy prawa morskiego. Inne weszły do zbiorowej pamięci, stając się częścią popkultury. Posiadają one również współczesny wymiar polityczny. Coraz częściej uzbrojeni w najnowszy sprzęt badacze z różnych krajów wracają w miejsca dawnych tragedii. Robią to nie tylko po to, by wyjaśnić tajemnice sprzed lat, ale też zamanifestować możliwości własnej techniki i sprawność służb poszukiwawczych oraz na nowo wyznaczyć strefy wpływów w tej części globu. Dlatego historii te warte są przypomnienia.

### **Wczesne wyprawy**

Środowisko polarne należy do najbardziej nieprzyjaznych na kuli ziemskiej. Pociąga to za sobą konieczność częstego podejmowania akcji ratunkowych, a równocześnie znacznie utrudnia ich prowadzenie. Do zagrożeń takich, jak skoki temperatury, przemierzające się pola lodowe, panująca przez dużą część roku sztormowa pogoda, wielomiesięczne ciemności, zamiecie śnieżne i mgły dochodzi niemal zupełny brak infrastruktury począwszy od dróg, a skończywszy na głębokowodnych portach. Brak – w przeciwieństwie do Antarktydy – stałego lądu pod pokrywą lodową rodzi dwojakiego rodzaju konsekwencje. Z jednej strony, możliwe jest dotarcie w dowolne miejsce lodolamaczem (obecnie również atomowym okrętem podwodnym), z drugiej – gdy lód pęka

pod nogami, pod spodem znajduje się tylko morskie dno trzy kilometry niżej. Ten teren nie wybacza błędów.

Mimo to od wieków ludzie wyprawiali się do Arktyki w celach handlowych, badawczych i wojskowych. Już w IV w. p.n.e. niejaki Pyteasz z Marsylii wypłynął poza słupy Herkulesa (Gibraltar) i zapędził się daleko na północ, docierając do tajemniczego Thule, utożsamianego przez jednych z archipelagiem Szetlandów, przez innych z Islandią lub Grenlandią, a nawet mityczną Atlantydą. O podejmowanych do początku epoki nowożytnej akcjach ratunkowych niewiele możemy powiedzieć z powodu ubóstwa źródeł. Średniowieczni żeglarze byli zwykle niepiśmienni, a rządy i kompanie handlowe z obawy przed konkurencją trzymały szczegóły wypraw w tajemnicy. O podróżach Normanów, Rusów i Chińczyków dowiadujemy się z wykopalisk archeologicznych i półlegendarnych sag. Jedna z nich wspomina o podjęciu przez Leifa Eriksona (ok. 975 – ok. 1020) piętnaściorga rozbitków – kobiet i mężczyzn – z wyspy u wybrzeży Grenlandii (Skrok 1989, s. 36-52).

### **Przejście Północno-Zachodnie: początek wyścigu**

Dzieje ratownictwa arktycznego dają się prześledzić od przełomu XV i XVI stulecia. Nastąpiło wówczas ożywienie żeglugi na północnych wodach, co wiązało się z próbami znalezienia najkrótszej drogi z Atlantyku na Pacyfik. Poszukiwanie przez Europejczyków morskiego skrótu z Europy do Azji rozpoczął serią długich wypraw Krzysztof Kolumb. Wyprawy te poszerzyły wiedzę na temat zachodniej półkuli do tego stopnia, że uwagę badaczy przyciągnęła Arktyka. Atrakcyjność tego kierunku poszukiwań zwiększała popularna wówczas hipoteza o rozciągającym się na północy morzu wolnym od lodu. Jak podkreślał już Hakluyt (Hakluyt, 1988, s. 44-45), pierwszym, który podjął się wytyczenia szlaku między dwoma oceanami poprzez labirynt wysepek u północnych wybrzeży Kanady był w 1497r. John Cabot (1450-1498). Zarówno ta, jak i następne próby przetorowania – jak je nazywano – Przejścia Północno-Zachodniego zakończyły się fiaskiem. Osiągnięcie tego ważnego celu handlowego wzięli sobie za punkt honoru Brytyjczycy, finansując na przestrzeni trzech stuleci kolejne wyprawy (Berton, 1988).

W 1502r. Pietro Pasqualigo, ambasador wenecki w Lizbonie, donosi o dramatycznych poszukiwaniach Gaspara Cortereala, który w 1501r. wyprawił się na północ wraz z bratem, Miguelem. Gdy rozdzielili się w okolicy Labradoru, Gaspar skierował się na południe z zamiarem dotarcia do Antyli. Z podróży tej już nie wrócił. Z wieściami przypłynął do Lizbony Miguel, który w maju następnego roku wyruszył na poszukiwanie brata. Po nim również ślad zaginął. W maju 1553r. z misją dotarcia do Chin drogą wzdłuż wybrzeży Syberii wyruszyła w przeciwną stronę eskadra pod wodzą generała piechoty (!) Henry'ego Willoughby'ego. Funkcję głównego nawigatora pełnił Richard Chancellor (ok. 1520-1556). W okolicy Nordkappu burza rozproszyła okręty. Chancellor przeczeakał sztorm w fiordzie Varanger, a następnie ruszył na wschód w poszukiwaniu współtowarzyszy. Nie znalazł ich, dopłynął natomiast do Rosji – gdzie został ciepło przyjęty przez cara Iwana Groźnego – i założył faktorię, która dała początek miastu Archangielsk.

Odbываяc w 1555r. podróż tym samym szlakiem, poznał los pozostałych uczestników wyprawy. Schronili się oni u ujścia Jokangi – blisko miejsca, w którym później powstał Murmańsk – gdzie zastała ich noc polarna. Dwa statki z 64 martwymi żeglarzami na pokładach oraz dziennik, którego zapisy urywają się w styczniu 1554r. znaleźli miejscowi myśliwi (Hakluyt, 1988, s. 72-83).

Wiek później sytuacja nie uległa większym zmianom. W 1607r. na Grenlandii wyładowała ekspedycja z zadaniem sprawdzenia, co się dzieje w starych normańskich koloniach, skąd od ponad stu lat nie było żadnych wieści. Na wyspie zastano jedynie opuszczone, walące się chaty i groby. W 1612r. Londyn wysła okręt po kapitana Henry'ego Hudsona (ok. 1550 – ok. 1611), którego własna załoga wysadziła na brzeg zatoki nazwanej jego imieniem. I ta misja powróciła z niczym. Specjalnie organizowane wyprawy ratunkowe należały jednak do rzadkości. Nie byle jaką osobistością był Hudson, dla którego odszukania Jego Królewska Mość ryzykował statek wraz z załogą. Większości zaginionych kupców, rybaków czy myśliwych nie miał kto szukać, a jeśli nawet próbowano, nie istniał sposób, by choć w przybliżeniu zorientować się, gdzie prowadzić poszukiwania. Przypadki uratowania rozbitków były dziełem szczęśliwego zbiegu okoliczności, gdy jakiś statek przepływał w odpowiednim miejscu we właściwym czasie, podobnie jak w epoce Leifa Eriksona.

W praktyce, podróżnicy zdani byli na własne siły i pomoc tubylców, nie zawsze skłonnych do jej udzielenia. W czerwcu 1719r. na poszukiwania Przejęcia Płn.-Zach. wypłynął James Knight (ok. 1640 – ok. 1721), żeglarz z 40-letnim doświadczeniem w służbie Kompanii Zatoki Hudsona i członek jej zarządu. On sam, jego dwa okręty i 40 ludzi rozpląnęło się w arktycznej mgle. Poszukiwań nigdy nie zarządzono. Trzy lata później, w obozie Inuitów na wysepce Marble u zachodnich wybrzeży Zat. Hudsona, John Scroggs natknął się na przedmioty pochodzące rzekomo z wyposażenia ekspedycji. Uznał, że wszyscy jej uczestnicy zostali zabici przez tubylców. Sprawę zamknęto, a zaginione statki oficjalnie skreślono ze stanu floty. W 1769r. oceanograf Samuel Hearne (1745-1792) widział u wybrzeży Marble 2 wraki i „liczne groby”. Wśród Eskimosów przetrwały opowieści o białych, którzy spędzili tu kilka lat, dopóki wszyscy nie zmarli (McGoogan, 2005). Śmierć Knighta i jego towarzyszy do dziś określa się największą tajemnicą wypraw arktycznych. Musieli wiedzieć, że wyspa leży bardzo blisko stałego lądu. Dlaczego nie próbowali doń dotrzeć i ratować się pieszo? I – co być może najbardziej intrygujące – dlaczego bogata spółka nie podjęła żadnych kroków, by odnaleźć jednego ze swoich szefów? Czyżby komuś zależało, żeby przypadkiem nie wrócił? Na te i inne pytania badacze nadal szukają odpowiedzi. W 1989r. nad Zatokę wyruszyli archeolodzy i eksperci z dziedziny antropologii. Odkryli groby Inuitów i wiele małych artefaktów europejskiego pochodzenia. Znalaziono też drewno okrętowe, ale żadnych szczątków Europejczyków. Wyniki czteroletnich poszukiwań Geiger i Beattie opisali w książce (1994), która stała się bestsellerem w Kanadzie. Według najnowszych hipotez po przezimowaniu na wyspie Marble członkowie wyprawy porzucili uszkodzone statki i łodziami odpłynęli w stronę lądu. Ich dalszy los pozostaje nieznan.

Sporo już wówczas wiedziano o sposobach przetrwania w Arktyce. W 1595r. Willem Barents (ok. 1550-1597) przymusowo zimował na Nowej Ziemi. Prawie nikt w tym czasie

nie umarł, co stanowi niezwykle osiągnięcie na tle losów polarników żyjących 200 i 300 lat później. Dziesiątkowała ich przede wszystkim zmora ówczesnych żeglarzy – skorbut; również na nią od dawna znano antidotum. Choć ówcześni ludzie nie mieli pojęcia o witaminach, wcześniej zauważono, że chorobie zapobiega sok z cytryny, kiszona kapusta, a nawet ocet. Uczestnik 3 wypraw arktycznych, Martin Frobisher (ok. 1535-1594), odkrył inne lekarstwo, które co prawda nie chroniło w pełni przed chorobą, ale powodowało zmniejszenie liczby zachorowań i łagodziło jej przebieg. Specyfikiem tym było mocne angielskie piwo – cały galon, czyli 4,5 litra dziennie dla każdego członka załogi. W 1760r. opublikowano szczegółową relację o rosyjskich rozbitkach, którzy przeżyli 4 lata na Spitsbergenie (Jastrzębski, 1987). Wiedza ta szła jednak w zapomnienie, jako że podczas kolejnych wypraw popełniano te same błędy. Trzeba było zdobywać ją od nowa kosztem wielu ofiar.

### Przejście Północno-Zachodnie: finał

Do końca XIX w. większość ekspedycji ratunkowych wyglądała tak, jak podczas wyprawy Johna Franklina (1786-1847) do północnych wybrzeży Kanady w 1819r.: najsilniejszy z pozostałych przy życiu zarzucał na plecy strzelbę, przypinał do nóg rakiety i szedł po lodzie do najbliższej osady, odległej czasem o setki kilometrów. Dopiero wtedy – jeśli udało mu się dotrzeć do celu i mimo bariery językowej wyjaśnić, o co chodzi – możliwe było podjęcie dalszych działań, polegających na zabranii prowiantu i kilku Indian, którzy zajęliby się jego towarzyszami, o ile jeszcze żyli. Ćwierć wieku później Franklin – już jako doświadczony 60-letni admirał – poprowadził kolejną wyprawę w poszukiwaniu Przejścia Płn.-Zach. Wraz z nim 19 maja 1845r. wyruszyło z Anglii 130 ludzi na statkach „Erebus” i „Terror”. Mimo doświadczenia załóg i nowoczesnego jak na ówczesne czasy wyposażenia – statki otrzymały m.in. napęd parowy – wyprawa ze wszystkimi jej uczestnikami zaginęła bez wieści (Cookman, 2000). Po dwóch latach daremnego oczekiwania na jakikolwiek znak życia żeglarzy obawy o ich los przybrały rozmiar niepokojów społecznych. Żona admirała wszczęła energiczną kampanię prasową, a napisany przez nią „Lament” stał się jedną z najpopularniejszych przyspiewek w Anglii. Nastroje te wzmogły nacisk na admiralicję, która opracowała trójelementowy plan wprowadzony w życie wiosną 1848r. Zakładał on wysłanie 3 zespołów ratowniczych. Pierwszy z nich miał wyruszyć trasą lądową w dół rzeki Mackenzie do wybrzeży Kanady, dwa pozostałe drogą morską przez Cieśn. Lancastera. Ponadto, admiralicja wyznaczyła za uratowanie Franklina nagrodę w wysokości 20 tys. funtów, a kolejne 5 tys. zaoferowała lady Jane Franklin (Herbert, 2011, s. 275-294).

Ruszyła największa w dotychczasowych dziejach operacja ratunkowa. W ciągu następnych 30 lat Anglia i Ameryka wysłały kolejnych 40 wypraw „franklinowskich”. Tylko w 1850r. z misją poszukiwania szczątków pechowej ekspedycji popłynęło 11 okrętów brytyjskich i 2 amerykańskie. Bombardowany listami lady Franklin car posłał ekipę poszukiwawczą na północne krańce Syberii. Uderza nie tylko skała wysiłku, ale i rozmaitość użytych środków; znakowano trasy jaskrawymi napisami, budowano składy żywności,

wykorzystywano różne pomysłowe metody komunikacji. Weteran wypraw arktycznych, John Ross (1777-1856), kazał chwycić lisy polarne i wypuszczać je w obrożach z wrytymi wskazówkami dla zaginionych. Puszczano też z wiatrem baloniki, które, pękając wysoko w powietrzu, rozsypywały na dużym obszarze ulotki, i wrzucano do morza beczułki z mapami. W nadziei uzyskania jakiejś wskazówki chwymano się każdego sposobu (z sensami spirytystycznymi włącznie), tworząc pole do popisu dla wszelkiej maści oszustów i mitomanów. Efektem były jedynie strzępy informacji. Od Eskimosów dowiedziano się o 2 statkach uwięzionych w ogromnej górze lodowej. Początkowo sugerowano, że chodzi o „Erebus” i „Terror”, eksperci doszli jednak do wniosku, że były to prawdopodobnie porzucone statki wielorybników. Na wyspie Beechey jedna z ekspedycji odkryła ślady bytowania i trzy groby.

Dokładniejszych danych dostarczył szkocki lekarz, John Rae (McGoogan, 2002). Rozmawiał on z Inuitami, którzy twierdzili, że wiosną 1850r. spotkali dużą grupę Europejczyków zmierzającą na południe. Rae odkupił od tubylców przedmioty z wyprawy. W swoim raporcie stwierdził, że na podstawie stanu ciał i zawartości pozostawionych garnków można wnioskować, iż podróżnicy posunęli się do kanibalizmu. Po upublicznieniu tych ustaleń Rae był odsądzany od czci i wiary, niemniej wypłacono mu połowę przewidzianej nagrody, a dalsze poszukiwania przerwano. Po nieudanych próbach nakłonienia rządu do ich wznowienia, Jane Franklin z własnych środków kupiła w 1857r. szkuner „Fox”, a do kierowania nową wyprawą wynajęła doświadczonego polarnika, Francisa Leopolda McClintocka (1819-1907). Na Wyspie Króla Williama natrafił on na pozostałości drugiego obozowiska oraz kamienny kopiec, z którego wydobyto notatkę informującą o śmierci Franklina w czerwcu 1847r. i o tym, że pozostali przy życiu wyruszyli w stronę wybrzeża Kanady. W kolejnych latach znaleziono doczesne szczątki większości załogi, ale nie uratowano nikogo (McGoogan, 2006).

Ustalenie przyczyn tragedii stało się przedmiotem prac specjalnej komisji. Przy tej okazji wyszły na jaw bulwersujące fakty. Przy zakupach prowiantu – zgodnie ze stosowaną i dziś praktyką – ogłoszono przetarg wygrany przez najtańszego z oferentów. Jakości dostarczonego towaru nikt nie badał, nikogo też nie zastanowiło, że wielki kontrakt otrzymała nieznaną firmę-krzak. Ratownicy znajdowali puszki wypełnione w Anglii zgniłym mięsem, a nawet żwirem i piaskiem. Znacznie później wysunięto hipotezę, że do zagłady ekspedycji przyczynił się ołów użyty do lutowania puszek; musiał on przedostać się do jedzenia, stając się źródłem zatrucia załogi i powolnego popadania w obłąd. W Anglii, która nie mogła się otrząsnąć z szoku wywołanego doniesieniami o losie wyprawy, jeszcze przez wiele lat krążyły pogłoski, że część jej członków mogła przeżyć, asymilując się z tubylcami. W popularnych powieściach science-fiction wersja ta pozostaje żywa do dziś.

Z poszukiwaniem Franklina wiąże się jeszcze jedna powszechnie znana pamiątka – słynne biurko prezydentów USA, wykonane z elementów uczestniczącego w akcji ratunkowej żaglowca „Resolute”. Uwięzioną w lodach i opuszczoną jednostkę odnalazł w 1856r. kapitan wielorybnika, od którego odkupił ją rząd amerykański i zwrócił Wielkiej Brytanii. Dwadzieścia lat później wysłużony okręt postanowiono oddać na drewno opałowe. Nie byłoby to jednak oznaką szacunku dla Stanów Zjednoczonych. Królo-

wa poleciła więc wykonać zeń mebel zajmujący od 1880r. honorowe miejsce w Białym Domu (Davis-Fisch, 2012).

Do dziejów wypraw franklinowskich historia dopisała nieoczekiwany epilog. Po 150 latach poszukiwania wznowiono. W 1992r. grupa specjalistów – ta sama, która szukała śladów Knighta – zbadała kilkaset kości i ich fragmentów rozrzuconych na Wyspie Króla Williama. Artefakty (jak np. guziki) wskazywały, że były to szczątki ludzi Franklina. Oprócz dużej zawartości ołowiu w kościach, na ich powierzchni wykryto ślady nacięć wskazujące na oddzielanie mięsa od skóry. Było to ostatecznym potwierdzeniem, że w obliczu śmierci głodowej wśród polarników dochodziło do kanibalizmu (Beattie i Geiger, 1987). Ponownie otwarto również groby na wyspie Beechey. Świat obiegły zdjęcia zakonserwowanych w lodzie marynarzy Johna Torringtona, Williama Braine'a i Johna Hartnella. Od 1997r. Kanada wydała setki tysięcy dolarów na poszukiwania statków Franklina. Zdaniem naukowców, oba wraki spoczywają gdzieś na dnie Cieśn. Larsena. W latach 2002-2004 kanadyjsko-irlandzka ekspedycja odnalazła tylko drobne przedmioty i pozostałości po namiotach. Kontynuując poszukiwania w latach 2008-2010, natrafiono na HMS „Investigator”, jeden ze statków floty ratowniczej porzucony w 1853r. Jak podkreślały kanadyjskie media, znalezisko to stanowi jedno z największych wyzwań morskiej archeologii. Latem 2011r. załogi dwóch jednostek mapowały dno oceanu za pomocą sonaru, ale zepsuł się robot, który miał prowadzić badania pod wodą. Prasa okrzyknęła okręty Franklina najbardziej poszukiwanymi wrakami w Kanadzie, a historia wyprawy zaczęła żyć własnym życiem w popkulturze, stając się tematem powieści, obrazów, sztuki teatralnej, a nawet gry komputerowej (Robinson, 2006). Słynne pośmiertne zdjęcie Torringtona zainspirowało Jamesa Taylora do napisania piosenki „The Frozen Man”.

Plon wypraw franklinowskich to jednak nie tylko zbiór pamiątek i zapładniająca wyobraźnię artystów opowieść. Poszukiwaczom prawdziwego św. Graala arktycznego ratownictwa udało się wypełnić ziejące pustką mapy olbrzymich obszarów, a w końcu również odnaleźć legendarne Przejście. Szlak okazał się jednak trudno dostępny i zeglowny tylko przez część roku, pozostaje więc niemal niewykorzystany. Wskutek cofania się lodów może jednak nabrać znaczenia strategicznego. Zarówno z tego powodu, jak i dla podtrzymania roszczeń do złóż w okolicach bieguna, Kanada coraz aktywniej zaznacza swą obecność w regionie. Poszukiwania archeologiczne stały się kolejnym pretekstem do pokazania, kto rządzi na wodach arktycznych północnej Ameryki. W pracach uczestniczył lodołamacz kanadyjskiej straży przybrzeżnej. Rząd w Ottawie otwarcie podkreślał, że jego obecność ma służyć wzmocnieniu kanadyjskiej zwierzchności nad Arktyką.

Trwałą cechą akcji poszukiwawczych okazało się łączenie celów ratunkowych, komercyjnych i politycznych. Ich przebieg szczegółowo opisywano w gazetach, a nawet omawiano w parlamencie. Udana akcja ratownicza zwiększała prestiż państwa, które ją przeprowadziło. Dokonane w jej trakcie odkrycia stawały się przedmiotem dumy narodowej i podstawą roszczeń terytorialnych (a rejony podbiegunowe poznane były na tyle słabo, że praktycznie każda wyprawa przynosiła nowe ustalenia). Przynależność nowo odkrytych skrawków lądu starano się podkreślić symbolicznie, co widać i dziś na mapach pokrytych nazwami nawiązującymi do imion panujących. Za sukces rozślawiający imię

kraju zaczęło też uchodzić osiągnięcie punktu położonego dalej na północ niż dotarli poprzednicy. Wkrótce cały świat miał pasjonować się wyścigiem, którego stawką było zatknięcie flagi na samym biegunie, coraz częściej wymienianym jako uboczny cel misji ratowniczych.

## Cel zapasowy: biegun północny

Do najwytrwalszych poszukiwaczy Franklina należał Charles Francis Hall (1821-1871). Zanim został żeglarzem, miał się różnych zajęć – był m.in. kowalem, drukarzem i dziennikarzem. W wieku 30 lat porzucił rodzinę, by dołączyć do poszukiwań zaginionej ekspedycji, które zajęły mu resztę życia. Działalność Halla zasługuje na uwagę nie tyle ze względu na jej efekty, co nieszablonowe podejście, wyznaczające nowe trendy w polarnictwie. Energicznego samouka wyróżniał nowoczesny styl działania. Dał się poznać jako zręczny biznesmen, dyplomata i showman umiejący rozpropagować swe dokonania. Jako były redaktor doceniał rosnącą rolę mediów – pod tym względem można go uznać za prekursora Cousteau i Ballarda. Z odczytami o swoich poszukiwaniach zjeździł Anglię i Amerykę, ignorując toczącą się wojnę secesyjną; został nawet przyjęty przez królową Wiktorię. Dbął przy tym o atrakcyjną formę występów. W każdym tournée towarzyszyli mu Eskimosi w tradycyjnych strojach (niekiedy „wypożyczani” innym impresariom). Napisał też dwie książki. Hall zapoczątkował również to, co dziś nazwalibyśmy treningiem polarnym. Jako jeden z pierwszych, bliżej zainteresował się strategiami przetrwania Eskimosów, które znano, ale traktowano z podsztytym rasizmem lekceważeniem. Żyjąc dłuższy czas wśród tubylców, nauczył się ubierać i żywić jak oni, budować igloo, powozić psim zaprzęgiem, itd. Tym tropem poszli późniejsi pogromcy Arktyki i Antarktydy – Nansen, Amundsen, Peary.

Przekonany, że towarzysze Franklina wciąż żyją Hall podejmował kolejne ekspedycje w latach 1864-1869. W 1871r. przy poparciu prezydenta i Kongresu USA postanowił połączyć swą życiową pasję z próbą zdobycia bieguna północnego. Podczas tego rejsu zmarł, przypuszczalnie otruty przez lekarza pokładowego, a żałoga pochowała go na Grenlandii. Pozostałych członków wyprawy uratowano w 1873r., jednak tajemnica śmierci Halla budziła zainteresowanie jeszcze długo potem. Jednym z tych, którym zagadka ta nie dawała spokoju był Chauncey Loomis z uniwersytetu w Toronto. Po żmudnych międzynarodowych negocjacjach uzyskał zgodę na ekshumację i w 1968r. poleciał do feralnej zatoki, gdzie znalazł grób, a w nim prawie nienaruszone, zakonserwowane przez wieczną zmarzlinę zwłoki kapitana. Pobrane próbki trafiły do laboratoriów w USA i Kanadzie. We włosach i paznokciach Halla znaleziono arsen w ilościach wskazujących, że w ciągu ostatnich dwóch tygodni życia przyjął śmiertelną dawkę arseniku.

Mimowolnym sprawcą wielu arktycznych tragedii został Nils Adolf Nordenskjöld (1831-1901). Kiedy zaginął w 1878r., por. Jerzy Waszyngton De Long (1844-1881), popierany przez wydawcę „New York Herald” Gordona Bennetta, Nordenskjöld wystąpił z projektem wyprawy mającej na celu jego poszukiwanie i „przy okazji” zdobycie bieguna. Dotrzeć doń chciał nowym sposobem – od Cieśn. Beringa po Grenlandię miał zamiar dryfować na statku wmarzniętym w lód. Opis przygotowań (Lercher, 1987, s. 24-41) daje

pewne pojęcie o tym, jak w ówczesnej epoce organizowano misje ratunkowe. Dla celów ekspedycji, będącej właściwie prywatnym przedsięwzięciem, zakupiono odpowiadający z grubsza wielkością statek, który należało przystosować do polarnych warunków. Zamiast jednak zwracać uwagę na wytrzymałość kadłuba, realizowano różne dziwaczne pomysły, jak obicie wnętrza kabiny kocimi ogonami, co miało korzystnie wpływać na utrzymanie ciepła. W końcu przyszedł czas na kompletowanie załogi. Bywały one wielonarodowe (w pierwszej kolejności zalecano przyjmować Duńczyków, Szwedów i Norwegów, a nie zwracać uwagi na Francuzów, Włochów i Hiszpanów). Statek – przemianowany na „Jeanette” – wypłynął z San Francisco 8 lipca 1879r. Krótco potem nadeszła wiadomość, że Nordenskjöld odnalazł się cały i zdrowy. Po De Longu natomiast ślad zaginął. Podobna sytuacja miała się powtarzać wielokrotnie.

Po roku, zaniepokojony Gordon Bennett organizuje działania ratownicze. Ustalono, że załoga każdego statku, udającego się w kierunku Arktyki, zobowiązana jest do rozpytywania się o wyprawę De Longa. Wynajęto też i wysłano na poszukiwania 3 jednostki. Żadna z nich nie trafiła na ślad zaginionych, dwie natomiast same padły ofiarą katastrof. Staranowany lodem u ujścia Jeniseju „Oskar Dickson” stracił połowę załogi, a „Rogers” spłonął u wybrzeży Syberii. Z liczącej 33 osoby załogi De Longa uratowało się 10 ludzi. Byli to ci, którzy po zmiążdżeniu statku przez lód dotarli o własnych siłach do ujścia Leny. Udało im się to po wielu trudach pod koniec 1881r. Początkowo nie zdołali porozumieć się z tubylcami, którzy zabrali ich do większej osady, gdzie wreszcie udało się wyjaśnić, że reszta załogi oczekuje pomocy. Podjętą natychmiast akcją ratunkową musiano z powodu fatalnej pogody przerwać. Grupy poszukiwawcze mogły wyruszyć ponownie dopiero wiosną. Ciała dowódcy, dr. Amblera, i kucharza, Ah Sama, odnaleziono po 6 miesiącach. Znalaziono też prowadzony do końca przez De Longa dziennik. Tymczasem szczątki statku dryfowały nadal i po kilku latach odkryto je u brzegów Grenlandii. Potwierdziło to tezę o istnieniu prądów opływających wybrzeża Syberii ze wschodu na zachód.

Nie umilkły jeszcze echa tragedii „Jeanette”, gdy na tle organizacji akcji ratunkowej wybuchła kolejna afera. Losy ekspedycji wysłanej na Ziemię Ellesmera w związku z pracami I Międzynarodowego Roku Polarnego – drugim celem było poszukiwanie śladów wyprawy De Longa – przeszły do historii jako „czarna karta dziejów Arktyki”. Kiedy po zakończeniu programu 48 ekip zaczęło ściągać do domów zorientowano się, że jednej brakuje. 25-osobowa załoga por. Adolphusa Greely’ego (1844-1935) zaginęła, podobnie jak statek mający zabrać ją do kraju. Prasa amerykańska wielkim głosem zaczęła domagać się akcji ratowniczej. Pod naciskiem opinii publicznej władze zdecydowały się wysłać spóźnioną o 2 lata pomoc. Z misją ratunkową wyruszyły statki „Bear”, „Thetis” i „Alert”. W 1883r. załoga „Thetis” od tygodni bezskutecznie przetrząsała grenlandzkie wybrzeża, gdy ktoś obdarzony bystrym wzrokiem dostrzegł powiewający wśród skał postrzępiony gwiazdzisty sztandar. Z szałasów marynarze wyciągnęli 7 skrajnie wycieńczonych ludzi. Pozostali zginęli z głodu, chorób i od kul, sformowanego przez Greely’ego plutonu egzekucyjnego. Późniejsze dociekania (oraz pamiętniki samego Greely’ego) ujawniły zaskakującą niekompetencję towarzyszącą przygotowywaniu ekspedycji, której skład tworzyli zwykli rekruci, a nikt z uczestników – poczynając od dowódcy – nie miał doświadczenia arktycznego. Trening polarny sprowadzał się do wojskowej dyscypliny egzekwowanej co-



raz drastyczniejszymi środkami, czego jedynym efektem był cichy bunt i sabotowanie rozkazów. Żołnierze nie zdecydowali się też wezwać na pomoc „dzikich”, aby „nie stracić twarzy”. Dramatu dopełniło zbyt późne wysłanie ekip ratunkowych (Todd, 1961).

Dzieje wspomnianych wypraw obrazują stopień trudności wiążących się z organizacją operacji ratowniczej w XIX stuleciu. Szanse odnalezienia kogokolwiek żywego zmniejszało opóźnienie wynikające z braku procedur alarmowych. Ekspedycje polarne planowano jako przedsięwzięcia wieloletnie. Z góry wiadomo było, że przed upływem roku nie należy się spodziewać żadnych sygnałów o nich. Gdy po 2-3 latach wciąż brakowało wieści, zaczynało się lekko niepokoić, a zanim wyruszyli ratownicy, mijały kolejne miesiące. Jediną instytucją, dysponującą okrętami i załogami gotowymi do wyjścia w morze, była marynarka wojenna, najpierw jednak należało przekonać admiralicję, że akcja ratunkowa jest naprawdę konieczna. Kiedy zapadła już stosowna decyzja, pozostawało opracowanie marszruty, skompletowanie sprzętu i prowiantu. Gdy ratownicy opuszczali bazę, często nie było już kogo szukać.

Mimo kolejnych tragedii niewiele się zmieniało. W 1895r. żona Roberta Edwina Peary'ego (1856-1920) poruszyła niebo i ziemię, by zapewnić mu powrót z Grenlandii, lecz w końcu musiała sama zająć się zbiórką pieniędzy na wyczarowanie statku. Za udział w ekspedycji – reklamowanej jako egzotyczna przygoda – ochotnicy mieli zapłacić z własnej kieszeni. Podczas kolejnej wyprawy nieustraszona Jo Peary sama popłynęła po męża, dowiedziawszy się od powracających polarników, iż w wyniku odmrożeń stracił większą część stóp i przypuszczalnie zwariował. Po niebezpiecznym rejsie odnalazła go cieszącego się niezłym zdrowiem i gromadką pół-eskimoskich dzieci (Herbert, 2011, s. 155-168).

Kolejny problem stanowiła niemożność zawężenia obszaru poszukiwań. Znana była jedynie planowana trasa rejsu. Informacje uzyskane od tubylców lub załóg napotkanych jednostek, nie zawsze dokładne, zwykle były też dawno nieaktualne. Akcję prowadzono więc niemal na oślep, często w całkiem niewłaściwym miejscu. Niektóre problemy były nie do przezwyciężenia przy stanie techniki, takim samym w wieku XVII i w początkach XIX. Jednak nawet ówczesne proste systemy łączności nie zawsze umiano właściwie wykorzystać. Franklin zabrał ze sobą 200 nierdzewnych tub, w których miał umieszczać zapiski, gdzie dotarł i jaką obrał dalszą trasę. Miały one dokumentować odkrycia, stanowiąc zarazem drogowskaz dla ewentualnych ratowników, lecz nikt nie określił, gdzie należy zostawiać kolejne notatki, ani jaką nadać im formę. Z nieznanых powodów użyty został tylko jeden pojemnik: to z niego po latach dowiedziano się o losie Franklina.

Trzeba też stwierdzić, że biali długo nie potrafili w pełni zrozumieć specyfiki Dalekiej Północy, do wypraw polarnych przygotowując się jak na europejską zimę. Ich przepoczone wełniane ubrania szybko przestawały chronić przed zimnem. Do Arktyki zabierali też masę zbędnych przedmiotów, które miały stwarzać namiastkę domu, a stawały się kulą u nogi. Nawet ewakuując się z okrętów, taszczyli ze sobą po lodzie galowe mundury, biurka, zastawę stołową, itd. Surową rzeczywistość przesłaniały opowieści pasujące do romantycznych gustów epoki. Powszechnie zachwycono się heroizmem polarników, którzy przeżyli, żywiąc się gotowanymi podeszwami butów, niewiele jednak robiono, by uniknąć takich przymusowych sytuacji na przyszłość. Sposobem na wszelkie trudności miała być siła woli i specyficznie rozumiane zasady *fair play*. Był jeszcze jeden czynnik powo-

dujący, że pomoc często przychodziła za późno. Uczestnicy wypraw arktycznych (podobnie zresztą jak ratownicy) byli raczej marynarzami niż polarnikami w ścisłym znaczeniu. Wiedzieli wszystko o nawigacji, ale brakowało im doświadczenia w podróżach lądowych w ekstremalnie mroźnym klimacie. Niewielu było też wśród nich doświadczonych myśliwych. Jeśli zatem coś zaskakuje, to fakt, że tak wielu z tych śmiazków wróciło żywych.

## Wiek XX: w poszukiwaniu nowych rozwiązań

Mniej więcej w tym czasie następuje zmiana sposobu organizowania wypraw polarnych. Ustalono w tej dziedzinie obowiązujące po dziś dzień reguły. W pokoleniu, które doszło do głosu pod koniec XIX wieku, zwyciężył skrajny pragmatyzm. Pierwszym rzucającym się w oczy elementem było zmniejszenie liczebności załóg. Uznano, że powinny one być jak najmniejsze – najlepiej poniżej 10 osób. Redukcja liczby uczestników pociągała za sobą ograniczenie ilości zapasów; samo wyposażenie i sanie do jego transportu również powinny być jak najlżejsze. Większą wagę zaczęto przywiązywać do przygotowania kondycyjnego. Biografowie Nansena (1861-1930) i Amundsena (1872-1928) eksponują długą listę sportów, jakie uprawiali, od młodości też przyzwyczajali organizm do niskich temperatur (co kilkunastoletni Amundsen przypłacił zapaleniem płuc). Doceniona została rola starannego planowania. Sprawy związane z kompletowaniem ekwipunku, załatwiane zazwyczaj w parę miesięcy, Nansenowi zajęły 9 lat. Szczególną wagę przykładał do jadłospisu. Wiedzano już, że dzięki urozmaiconej diecie i ćwiczeniom fizycznym można ustrzec się szkorbutu, uważanego wcześniej za niemożliwy do uniknięcia w warunkach nocy polarnej. Jak udowodnił Nansen, można przeżyć w dobrym zdrowiu i bez tego – pod warunkiem konsumowania dużych ilości mięsa i tłuszczu oraz unikania spożycia tych części upolowanej zwierzyny, które (jak np. wątroba białego niedźwiedzia) są trujące (Nansen, 2011). Wszystko to zwiększyło szanse przeżycia uczestników wypraw, wpływając pośrednio na prawdopodobieństwo ich uratowania.

Podjęmowano też próby usprawnienia łączności, ale będące do dyspozycji środki wciąż pozostawały zawodne. W 1897r. trzech Szwedów – Andrée, Strindberg i Fraenkel startując balonem do lotu biegunowego, zabrało ze sobą klatkę gołębi pocztowych. Jednego z nich zestrzeliła kilka dni później załoga kutra na Morzu Barentsa. Z przyczepionego pod skrzydłem zwitka pergaminu dowiedziano się o ostatniej znanej pozycji balonu. Była to jedyna wiadomość od podróżników. Po roku daremnego wyczekiwania zaczęto myśleć o wyprawach ratunkowych. Utrudniał je fakt, że balon „widziano” równocześnie w wielu różnych miejscach. Angielska ekipa Fredericka Jacksona (1860-1938) prowadziła poszukiwania na Ziemi Franciszka Józefa, kierowani przez Peary’ego Amerykanie – na obszarach Grenlandii, brat Fraenkla – na syberyjskich wybrzeżach. Istniał już telegraf, na tych szerokościach geograficznych sieć telegraficzna była jednak rzadka, a dodatkowe źródło komplikacji stanowiło przesyłanie wiadomości po drucie. Wracający z nieudanej wyprawy na biegun północny Roald Amundsen chcąc zawiadomić, że żyje – a był już wiek XX – musiał pokonać na nartach 800 km do najbliższej stacji telegrafu i zdążył wy-

ślać tylko krótką wiadomość, zanim wiatr pozrywał przewody (Centkiewiczowie, 1966, s. 122-167).

Na przełomie wieków upowszechniły się wynalazki, które trwale zmieniły oblicze akcji ratunkowych. Długo nie zdawano sobie w pełni sprawy zarówno z ich możliwości, jak i ograniczeń. Wmarznięcie statku w lód było przez wieki tym, czego obawiano się najbardziej. Ostrzeliwano go więc z dział, wysadzano dynamitem, rąbano, piłowano, itd., lecz rezultat był jedynie połowiczny: w lodzie powstawały otwory, ale statek nie posuwał się naprzód. Żaden ze sposobów (opatentowano ich ponoć 400) nie pozwalał równocześnie rozbijać lodu i usuwać go z wyrąbanego toru wodnego. Lodołamacz działa na odmierzonej zasadzie: napęła dziobem na lód, kruszy go ciężarem, a strumień wody poruszanej przez pracującą śrubę wypycha bryły lodu za rufę. Nie jest przypadkiem, że w dziedzinie budowy lodołamaczy od początku prym wiodli Rosjanie. Dziesiątki zamarzających zimą portów (nawet na Morzu Czarnym) i skuta lodem północ zmuszały do ich tworzenia i udoskonalania. Ilustracją zasady, iż potrzeba jest matką wynalazku, był pierwszy pełnomorski lodołamacz skonstruowany według projektu komisji Stiepana Makarowa (1849-1904). Prototyp wszystkich jednostek tej klasy, zbudowany w latach 1898-99 w Anglii „Jermak”, kosztował astronomiczną na ówczesną kwotę 1,5 mln rubli. Inwestycja szybko się jednak zwróciła. Tylko w sezonie 1900-1901 dowodzony przez Makarowa „Jermak” uratował kilkadziesiąt statków i ściągnął ze skał nowiutki pancernik. Prawdziwą sławę przyniosła mu jednak wyprawa po 27 fińskich rybaków uwięzionych na krze lodowej. Po raz pierwszy wykorzystano wówczas świeżo wynalezione radio. O nowatorstwie Makarowa świadczy i to, że na pokład zabierał również kamerę.

Należy w tym miejscu wspomnieć o katastrofie, która w istotny sposób wpłynęła na zmianę warunków bezpieczeństwa na północnych wodach, a której bezpośrednim sprawcą była góra lodowa narodzona u brzegów Grenlandii. Mowa o wielokrotnie opisywanej tragedii „Titanica”, do której doszło w nocy z 14 na 15 kwietnia 1912r. Trwałym następstwem katastrofy i późniejszej akcji ratunkowej była reforma prawa morskiego. Wiodące przez północny Atlantyk szlaki żeglugowe znacznie przesunięto na południe i wprowadzono służbę stałego patrolu lodowego, informującą wszystkie statki o pozycjach i wielkościach dostrzeżonych pól i gór lodowych. Zmianie uległy przepisy dotyczące środków ratunkowych, zobowiązujące odtąd armatorów do wyposażania jednostek w taką liczbę szalup i tratw, żeby każdy człowiek na pokładzie miał w nich zapewnione miejsce. Zaczęto też przeprowadzać obowiązkowe ćwiczenia ewakuacyjne. Jasno sformułowany został obowiązek wyposażania wszystkich statków w radiostacje i utrzymywania wacht radiowych 24 godziny na dobę. Wcześniej radiooperatorzy praktycznie robili, co chcieli: nadawali o dowolnej porze, używali różnych długości fal, zagłuszając się nawzajem, a marynarz obsługujący radio na „Californianie” po prostu wyłączył odbiornik i poszedł spać, nie usłyszał więc sygnałów SOS z tonącego dosłownie przed jego nosem „Titanica” (Butler, 1998, s. 210-255).

W XX w. rozwój techniki stale wyprzedzał wyobraźnię twórców i wykonawców przepisów. Dobrym tego przykładem były poszukiwania sterowca „Italia”. Przebieg wielkiej operacji lotniczo-morskiej rzuca światło na rodzące się w bólach ramy współpracy międzynarodowej podczas akcji ratunkowych w Arktyce. Dnia 24 maja 1928r. dowiedziona

przez gen. Umberto Nobilego (1885-1978) „Italia” przeleciała nad biegunem, ale następnego dnia rozbiła się około 100 km od Spitsbergenu. Jeden z członków załogi zginął podczas zderzenia. Wiatr uniósł powłokę sterowca wraz z sześcioma ludźmi, których widziano wówczas po raz ostatni. Na dryfującej krze pozostały resztki gondoli i 9 rozbitków. Wiadomość o zaginięciu Nobilego obiegła świat lotem błyskawicy, wywołując natychmiastowy i masowy odzew. Nie istniał jednak żaden ośrodek koordynujący działania, wszystko odbywało się na zasadzie pospolitego ruszenia w warunkach pełnej improwizacji. Kto tylko dysponował samolotem – niezależnie od zasięgu i ładowności – leciał do Norwegii w nadziei, że się na coś przyda. Na miejscu każdy robił, co mógł własnymi siłami i środkami (Sempołowska, 1981).

Chaos panował również w eterze. Uwaga poszukiwaczy skoncentrowała się na rejonie wskazanym w ostatnim, mocno niedokładnym meldunku z pokładu sterowca. Radiooperator, Biaggi, zdołał naprawić nadajnik i co dwie godziny podawał właściwą pozycję, z nieznanых powodów jego sygnałów nikt jednak nie odebrał. Później sugerowano różne możliwe tego przyczyny: burzę magnetyczną, zbyt słabe radio, nadawanie na niewłaściwej częstotliwości. Krążyła opinia, że Włosi obsługujący potężną radiostację statku „Citta di Milano” wysłanego specjalnie w tym celu do King’s Bay – tak blisko, że sygnał powinien ich ogłuszyć – zajmowali się raczej nadawaniem audycji propagandowych niż prowadzeniem nasłuchu.

Poszczególne państwa porozumiały się, iż wiadomości o akcji ratunkowej mają być nadawane bezpłatnie. Skorzystali z tego niektórzy „przedsiębiorczy” osobnicy, wysyłając depesze w stylu: „Szukajcie generała Nobilego stop w razie nie znajdziecie stop przyslijcie transport bawełny do Łodzi”. Wśród krążących w eterze komunikatów był jednak ten najważniejszy. W dniu 3 czerwca roku sygnał SOS z odległości ponad 2000 km przechwycił 22-letni radioamator, Nikołaj Szmidt, zanotował, co usłyszał i przesłał do Moskwy, nie płacąc za telegram (nie miał zresztą rubla przy duszy). Rzecz od początku rozgrywano politycznie. Włosi nie dowierzali Rosjanom, wszędzie dopatrując się propagandowych fałszywek. Bolszewicy z kolei mieli interes, by przedstawiać całą sprawę jako dowód wyższości ich systemu nad nieudolnością rządów burżuazyjnych. Jakkolwiek było, wiadomość okazała się prawdziwa. Akcja poszukiwawcza nabrała nowego rozmachu. Jej kierownictwo objął główny autorytet polarnictwa, Rolad Amundsen, towarzysz wcześniejszych wypraw Nobilego (permanentnie z nim zresztą skłócony). Ze Spitsbergenu wyruszył oddział poszukiwaczy z psami. Równocześnie trwały targi finansowe zarówno na poziomie rządów, jak i między prywatnymi firmami. Mussolini poprosił Norwegię o pomoc dla rozbitków, nie kwapił się jednak do ponoszenia kosztów, Norwedzy zaś stali na stanowisku pt. „niech Włosi sami zapłacą”. Niemcy zaoferowali najlepsze wówczas na świecie łodzie latające Dorniera, lecz zażądali niezwykle wygórowanej ceny. Gotowość bezpłatnego użyczenia sprzętu na wyścigi zgłaszali Francuzi, ale dysponowali tylko maszynami z podwoziem kołowym. Zwrócono się więc do rządu francuskiego, który zgodził się udostępnić wojskowy hydroplan Latham. Tymże Lathamem Amundsen wystartował 18 czerwca z Tromsø. Nigdy więcej nie widziano ani jego, ani maszyny. Zaczęły się równie szeroko zakrojone poszukiwania Amundsena i jego pilota. (Centkiewiczowie, 1966, 351-373). W starciu z Arktyką miało polec 8 ratowników.

Startującym ze Spitsbergenu lotnikom udało się tymczasem zlokalizować obóz i zrzuć na spadochronie zaopatrzenie. W dniu 23 czerwca przy krze wylądował na pływakowym Fokkerze szwedzki pilot Einar Lundborg, ale na pokład mógł zabrać tylko jedną osobę. Rozbitkowie zdecydowali, że pierwszy powinien lecieć ranny dowódca. Decyzja ta budziła później kontrowersje, Nobile był jednak najlżejszy i ze złamaną nogą stanowił jedynie ciężar dla pozostałych. Podczas kolejnego lotu Szweda jego samolot skapotował i ratownik sam znalazł się wśród oczekujących na pomoc. Zabrała go z kry inna maszyna, lecz po tym wyczynie lotnicy uznali, że lód jest zbyt miękki, żeby ryzykować kolejną próbę lądowania.

Oczy świata zwracają się teraz ku lodołamaczom „Krasin” i „Małygin”, które uparcie przebijały się w kierunku rozbitków. Oba statki stały się bazami dla wodnosamolotów. Zasiadający za ich sterami doświadczeni lotnicy polarni – Borys Czuchnowski i Michał Babuszkin – prawie codziennie startowali do lotów zwiadowczych. Podczas jednego z nich, Czuchnowski dostrzega trzy czarne punkciki na niewielkiej krze – jest to grupa, która postanowiła pieszo dotrzeć z obozu do wybrzeży Spitsbergenu. Dopiero 21 lipca – po 48 dniach od wypadku – „Krasin” podjął z rozpadającej się kry resztę ocalonych. W drodze powrotnej udzielił jeszcze pomocy kolejnemu statkowi – niemieckiemu liniowcowi „Monte Cervantes”, który także spieszył w stronę miejsca katastrofy, lecz zderzył się z górą lodową, nieomal podziwiając los „Titanica”. W działaniach ratowniczych uczestniczyło w sumie półtora tysiąca ludzi z sześciu krajów, setki psich zaprzęgów, 18 statków i 21 samolotów. Był to jeden z pierwszych przypadków, gdy w spektakularny sposób zademonstrowano skuteczność poszukiwań z powietrza.

Historia ta pokazała również rosnącą siłę globalizacji. Akcja niesienia pomocy rozbitkom z „Italii” jako pierwsza miała naprawdę ogólnoświatowy odbiór, a jej postępy można było za pośrednictwem radia śledzić w czasie rzeczywistym. Sprawilo to, że stała się częścią zbiorowej świadomości całego pokolenia. Powstało na ten temat wiele książek, dwóch spośród uratowanych ogłosiło bestsellerowe wspomnienia (Behounek, 1974; Nobile, 1976), a na podstawie pamiętników dowódcy nakręcono film „Czerwony namiot”. Umocnieniu uległ kult Amundsena, którego legenda wzrosła jeszcze po śmierci. Jednego z najbardziej opiewanych w propagandzie bohaterów akcji ratunkowej czekał tragiczny los. Z powodu swego niemieckiego pochodzenia, Szmidt został po wybuchu wojny rozstrzelany jako szpieg. W 1984r. środowisko rosyjskich radioamatorów doprowadziło do jego rehabilitacji. Rocznicę jego wyczynu krótkofalowcy na całym świecie świętują do dzisiaj.

Radzieckie służby poszukiwawcze nieraz jeszcze zadziwiły świat. Zimą 1933/34r. ludzkość wstrzymała oddech, śledząc losy rozbitków z „Czeluskina”. Wiąże się z tym jeden z paradoksów stalinizmu. Moskwa wysłała do Arktyki ludzi na nienadającym się do tego statku, jego katastrofę udało się jednak przekuć w sukces propagandowy. Zbudowany w Danii parowiec „Czeluskin” wyszedł 10 sierpnia 1933r. z Murmańska z zadaniem wytyczenia drogi morskiej do Władywostoku. Trasę tę pokonać miał bez zawijania do portów w asyście lodołamacza „Krasin”. Szefem ekspedycji był – niespokrewniony z Nikołajem – prof. Otto Szmidt (1891-1956), a spośród 110 uczestników rejsu znaczną część stanowili naukowcy i ich rodziny. Podczas planowania wyprawy popełniono wiele

błędów. „Czeluskin” rozpoczął podróż, choć nie był przystosowany do żeglugi na częściowo zamrożonych akwenach. Rejsu nie odwołano pomimo znacznego opóźnienia i kontynuowano mimo awarii w cieśn. Matoczkin Szar, gdzie lód rozerwał dziób parowca. Po odwołaniu lodołamacza, statek przebijał się dalej, wyszukując drogę wśród pól lodowych, w czym pomocny okazał się transportowany na pokładzie wodnosamolot Sz-2. Gdy mimo to jednostka grzęzła w lodzie, załoga wyrąbywała drogę ładunkami dynamitu. W połowie września lód ostatecznie unieruchomił „Czeluskina” w odległości 100 mil od Cieśn. Beringa. Szmidt wykorzystał fakt, że obok burty pojawiła się grupa Czukczów, którym przekazał najciężej chorych, odwiezionych do osady Wellen na półwyspie o tej samej nazwie. Po tym spotkaniu dryf zmienił kierunek i 3 listopada „Czeluskin” znalazł się zaledwie 6 mil od niezamrożonych wód. Załoga walczyła z lodem, aż zabrakło dynamitu. Na początku grudnia Szmidt nakazał ewakuację. Przez następne dwa miesiące niewiele się działo. Ludzie wegetowali w temperaturze  $-40^{\circ}\text{C}$ , a „Czeluskin” nie tonął. Pole lodowe zgmiotło jego kadłub dopiero 13 lutego 1934r.; zginął przy tym jeden człowiek. Stu jeden pozostałych przy życiu zbudowało z ocalałych desek barak mieszkalny oraz kuchnię. Rozbito 10 namiotów i przygotowano lądowisko, choć z powodu pogody i uszkodzeń ocalony wodnopląt nie mógł wystartować. Świat poznał wówczas nazwisko młodego radiooperatora, Ernesta Krenkla (1903-1971), który nadał sygnał SOS przed zatonięciem „Czeluskina”, a później utrzymywał łączność ze światem za pomocą uratowanej ze statku radiostacji.

Epopeja rozbitków zyskiwała tymczasem coraz większy rozgłos poza granicami ZSRR. Zmotywowane tym politbiuro utworzyło komitet ratunkowy. Przedsięwzięcie – rozpoczęte o 3 miesiące za późno – natychmiast nagłośniono w propagandzie. Pod koniec lutego w Wellen zgromadzono ponad 2 tys. psów, które ruszyły karawaną w kierunku odległego o 280 km obozu, jednak pęknięcie pól lodowych uniemożliwiło im dotarcie do celu. Szczęściem dla załogi „Czeluskina” z Władywostoku, Pietropawłowska i Leningradu udało się ściągnąć 17 samolotów przystosowanych do lotów w arktycznych warunkach. Stały one w gotowości na lotniskach polowych, czekając na poprawę pogody. Dnia 5 marca nad obozowiskiem pojawiła się awionetka z Wellen wioząca żywność i akumulatory do radia. W drogę powrotną pilot zabrał 10 kobiet i dwójkę dzieci (w tym jedno urodzone podczas rejsu). Przez następny miesiąc szalały burze i próby dotarcia do rozbitków zakończyły się rozbiciem 4 samolotów. Tymczasem pole lodowe zaczęło się dzielić na szybko oddalające się od siebie części. Jedno z pęknięć zniszczyło kuchnię, pozbawiając rozbitków zapasów żywności. Pas startowy przestał istnieć, czeluskinowcy musieli więc zbudować następny. Z niego to 7 kwietnia rozpoczęła się systematyczna ewakuacja. Aby ją przyspieszyć, pasażerów zabierano nie tylko do kabin samolotów, ale też przywiązywano do skrzydeł. Jako jeden z ostatnich odleciał, koordynujący działania przez radio, Krenkel. Do 13 kwietnia wszystkich przewieziono na przyl. Wankarem, skąd statek zabrał ich do Europy. Niedługo potem na Kremlu wszyscy rozbitkowie odznaczeni zostali orderami Czerwonej Gwiazdy. 7 ratujących ich lotników jako pierwszych uhonorowano stworzonym właśnie tytułem Bohatera ZSRR (Centkiewicz, 1948). Historia ta przyniosła Związkowi Radzieckiemu wielkie korzyści propagandowe, znacznie poprawiając wizerunek tego kraju w świecie. O czeluskinowcach pamięta się w Rosji do dziś.

W 2006r. tamtejszą prasę obiegła wiadomość, że wyprawa poszukiwawcza Rosyjskiej Akademii Nauk wydobyła z dna Morza Czukockiego fragment armatury mogący pochodzić z „Czeluskińa”.

## Wiek XX: przełom

Wzrastająca liczba prowadzonych w okolicach podbiegunowych akcji ratowniczych zwróciła uwagę na konieczność zapewnienia zaplecza dla tego typu działań. Pierwszymi wysuniętymi tak daleko na północ stałymi posterunkami były stacje wielorybnicze. Pod koniec XIX wieku dołączyły do nich należące do różnych krajów stacje pomiarowe. Dobrze zaopatrzone w zapasy, nie przerwały działalności nawet w czasie wojen światowych, kiedy to za sprawą przesyłanych przez radio z arktycznej „kuźni pogody” raportów meteorologicznych zyskały strategiczne wręcz znaczenie. Mogły również pełnić funkcję baz dla operacji ratunkowych i coraz częściej wykorzystywano je w tej roli.

W maju 1937r. ekipa stacji badawczej „Biegun Północny 1” w widowiskowym stylu wylądowała na szczycie świata. Grupa kierowana przez Iwana Papanina (1894-1986) miała jako pierwsza w historii założyć bazę na dryfującej krze. W skład zespołu weszli doświadczeni polarnicy – Piotr Szyryszow, Jewgienij Fiedorow i radiooperator z „Czeluskińa”, Krenkel. Samo przerzucenie ich na miejsce stanowiło imponujący pokaz możliwości lotnictwa. Ciężkie czterosiłnikowe TB-3, jeden za drugim, lądowały na biegunie, dostarczając wszystko, co potrzebne do przeżycia. Elementem, do którego przywiązywano szczególną wagę, była stała łączność radiowa. Polarnicy stali się prawdziwymi celebrytami; za pośrednictwem radia uczestniczyli w wielu propagandowych imprezach, urządzali specjalne seanse łączności dla prasy, zostali nawet wybrani do Rady Najwyższej.

Dni prawdziwej chwały papaninowców nadeszły po zaginięciu Zygmunta Lewoniewskiego (1902-1937). Łączność jego z maszyną urwała się 13 sierpnia 1937r. podczas próby przelotu nad biegunem północnym z Moskwy do Fairbanks w USA. Zaginionego samolotu poszukiwano równocześnie we wschodnim i zachodnim sektorze Arktyki, a do operujących z Kamczatki Rosjan dołączyli startujący z baz na Alasce Amerykanie. Istotną rolę w operacji przewidziano dla stacji „Biegun Północny”, która w myśl planu opracowanego przez Babuszkińa miała się stać główną bazą podczas poszukiwań w okolicy biegunu. Z Moskwy nadeszło więc polecenie przygotowania lądowiska. Trzech badaczy przystąpiło do wyrównywania pasa startowego, podczas gdy czwarty pełnił dyżur przy radiu. Kiedy zbudowane wielkim nakładem sił lotnisko połowe było gotowe, okazało się, że nie zostanie wykorzystane. Transport samolotów na Wyspę Rudolfa trwał miesiąc. Do tego czasu nad Arktyką zapadły ciemności. Tymczasem dostarczone maszyny nie miały wyposażenia do lotów nocnych. Zanim nadeszły odpowiednio wyposażone aparaty, poszukiwania odwołano. Los Lewoniewskiego pozostał jedną z tajemnic Arktyki.

Niedługo potem papaninowcy sami zaczęli potrzebować pomocy. Kra spychana w stronę brzegów Grenlandii zaczynała niebezpiecznie pękać. Zarząd Północnej Drogi Morskiej przystąpił na polecenie rządu do opracowania planu ewakuacji. Podczas burzy mózgow padały m.in. pomysły użycia czołgów-amfibii czy wyposażenia statków ratow-

nicznych w urządzeniu wytwarzające łuk elektryczny do wytapiania drogi w lodzie. Ostateczny projekt, zatwierdzony na początku 1938r., był bardziej konwencjonalny. Zakładał wysłanie w końcu marca na Morze Grenlandzkie lodołamaczy „Jermak” i „Tajmyr”<sup>1</sup>. Gdyby nie udało im się dotrzeć do kry, do akcji miały przystąpić samoloty startujące z lądu. Z myślą o tym sformowano dużą ekipę wyposażoną w dwusilnikowe CKB-30. W razie konieczności miały one być skierowane na lotniska na Spitsbergenie, Islandii lub wyspie Jan Mayen. Rząd Norwegii zaofertował oddanie do dyspozycji wyprawy ratowniczych stacji wielorybniczych na wschodnim wybrzeżu Grenlandii.

Z powodu pogarszających się warunków na krze start operacji trzeba było znacznie przyspieszyć. W dniu 11 stycznia w stronę stacji dryfującej po Morzu Grenlandzkim ruszył stateczek myśliwski „Murmaniec”. Liczono, że zdoła się przecisnąć przez połamane pola lodowe, sam jednak uwiązał w lodach 200 km od celu. Tymczasem, przesuwająca się na południe, kra znalazła się poza zasięgiem nadajników na Wyspie Rudolfa i Spitsbergenie, wyczerpywały się też akumulatory „Bieguna Północnego”. Od połowy stycznia Krenkel wysyłał komunikaty za pośrednictwem „Murmańca”, a później przez norweską stację meteo na Jan Mayen. Z misją ratunkową Moskwa wysłała kolejno trzy lodołamacze. „Tajmyr” i „Murmań” natrafiły za Nordkappem na najsilniejszy od 50 lat sztorm. Gdy mozolnie przedzierały się przez fale, 2000 marynarzy przy dźwiękach orkiestry w ciągu 40 godzin załadowało 3 tys. ton węgla do bunkrów „Jermaka”. Nestor floty lodołamaczy pospieszył na północ, niosąc na pokładzie dwa samoloty i autożyro. Sytuacja na krze stawała się krytyczna. 2 lutego załoga stacji donosiła, że wskutek burzy trwającej bez przerwy 6 dni, utraciła większość zapasów żywności, a sama kra skurczyła się do odłamka o szerokości nieprzekraczającej 30 m. Statki były wciąż daleko, a pokruszony przez burze łód wokół obozu wykluczał lądowanie ciężkich samolotów. Pospieszenie podniesiono w powietrze sterowiec W-6, który, lecąc nocą na małej wysokości, zderzył się z nieoznaczonym na mapie wzniesieniem. Nikt z 30 członków załogi nie ocalał.

W połowie lutego pogoda poprawiła się na tyle, że umożliwiła start samolotów. W tym czasie działania ratunkowe wspierała już łódź podwodna Floty Północnej. Wykorzystując kanały w lodzie, podpłynęła na odległość 180 km od obozu i pozostała tam do zakończenia akcji. Jej silna radiostacja posłużyła jako stacja przekaźnikowa między łamaczami lodu, krą i stałym lądem. W dniu 16 lutego pilot z „Tajmyra” wylądował lekkim U-2 w pobliżu obozu dostarczając pocztę... oraz skrzynkę piwa. Dziewiętnastego lutego „Murmań” i „Tajmyr” podjęły naukowców z kry, na której spędzili 274 dni, przepływając w tym czasie dystans 2,5 tys. km. Papaninowców powitano w kraju jak bohaterów, a ich ustawiony na biegunie namiot z napisem CCCP stał się patriotycznym symbolem (Centkiewiczowie 1950). Kombinowana operacja u wybrzeży Grenlandii stanowi przykład skutecznego współdziałania różnych służb. Zwraca też uwagę różnorodność użytego sprzętu. Pomimo utraty W-6 Rosjanie udowodnili, że opanowali prowadzenie działań wymagających koordynacji wielu podmiotów. Wykorzystywanie dryfujących pól lodowych jako baz dla stacji badawczych stało się w Rosji rutyną, a tamtejsze służby poszuki-

<sup>1</sup> Na użycie lodołamacza najbardziej nalegali sami papaninowcy, chcąc ocalić aparaturę badawczą i wyniki wielomiesięcznych obserwacji.



wawcze wyspecjalizowały się w ich zaopatrywaniu i ewakuacji. Podobną akcję mogliśmy śledzić w 2010r., gdy z kolejnej – oznaczonej już numerem 37 – stacji „Biegun Północny” zdjęły załogę dwa atomowe lodołamacze. Rosyjscy naukowcy pracują nad bezpieczniejszym i bardziej komfortowym rozwiązaniem. Ma to być pływająca platforma, którą po opuszczeniu strefy dryfujących lodów będzie można załadować na statek i wykorzystać ponownie.

Wiele tragedii rozegrało się na arktycznych wodach podczas II wojny światowej (Perepeczko, 1973). Niemal każdego dnia przepadały tam statki i samoloty, nieraz bez śladu – za sprawą min lub drobnego błędu w nawigacji, co dziś jeszcze bywa przypisywane działaniu jakiejś tajemniczej broni, czy nawet... UFO – a ocean pochłaniał rozbitków. Historia wojennych dramatów to zarazem dzieje wielu heroicznych akcji ratunkowych. W ich trakcie ujawniała się dwoista natura Arktyki – przeklinane zwykle przez ratowników mgły i sztormy pozwalały równocześnie ukryć się przed wzrokiem nieprzyjaciela.

Krwawe żniwo zbierały zwłaszcza bitwy konwojowe na trasach do Murmańska i Archangielska. Po doświadczeniach walk o Atlantyk alianci udoskonaliли system konwojów. Na ich końcu płynął teraz jeden lub kilka specjalnych statków ratowniczych. Były nimi małe pasażerskie parowce, w których urządzono dobrze wyposażone sale operacyjne, a załogę uzupełniono personelem medycznym. Niskie burty oraz sieci ratunkowe, po których mogło się równocześnie wspinać wiele osób, umożliwiały szybkie wyławianie z wody rozbitków. Było to jedno z najbardziej niebezpiecznych zadań, gdyż jednostka, zatrzymująca się celem podjęcia ludzi z wody, sama wystawiała się na atak. Okręty podwodne i samoloty nie rozróżniały statków ratowniczych od pozostałych jednostek konwoju. Same U-booty po tzw. aferze „Laconii” (kiedy to U-156 został zaatakowany podczas akcji ratunkowej) miały formalny zakaz ratowania załóg zatopionych statków. Wyjątek robiono jedynie dla kapitanów i głównych mechaników, od których dowództwo miało nadzieję uzyskać cenne informacje (Perepeczko, 2012, s. 209-216). Rozkaz ten niekiedy omijano, przekazując rozbitkom żywność, wodę i wskazówki, jak dotrzeć do najbliższego lądu.

W gotowości pozostawały ponadto okręty Czerwonej Floty, samoloty patrolowe dalekiego zasięgu i cała armada jednostek pomocniczych, przeważnie małych statków żeglugi przybrzeżnej, a nawet zmobilizowanych kutrów rybackich. Na tych ostatnich spoczywał główny wysiłek związany z poszukiwaniem rozbitków dryfujących na tratwach i łodziach ratunkowych, i zbieraniem ich z wysp rozsianych po Morzu Barentsa.

Świadectwem zaciętości zmagających się i sprawności służb poszukiwawczych, była stoczona między 1 a 10 lipca 1942r. bitwa o konwój PQ-17 (Winn, 2011). Łupem bomb i torped padły 23 statki spośród 34, jakie opuściły Islandię 25 czerwca. Niektórzy nieszczęśnicy tonęli i byli ratowani po kilka razy. 8 lipca 1942r. marynarze na pokładzie pływającego na granicy paku lodowego „El Capitana” usłyszeli przytłumiony, lecz mimo to nie dający się pomylić z niczym innym głos bosmańskiego gwizdka. Chwilę później dostrzegli prześwitującą przez pasma mgły pomarańczową plamę, w której rozpoznałi żagiel. „El Capitan” ruszył całą naprzód i, krusząc kilkaset metrów zbitej kry, dotarł w pobliże rozbitków. Dziewiętnastu ludzi ze storpedowanego 6 lipca „Johna Whitterspona” znalazło schronienie we wnętrzu statku. Nie na długo jednak: tuż po godz. 3:00

10 lipca „El Capitan” został zbombardowany i zaczął tonąć. Ledwie załoga i rozbitkowie zdążyli zejść do szalup, pojawił się trawler, na pokładzie którego dotarli na Półwysep Kola. Historia ta nie jest niczym wyjątkowym (Szubański, 1997). Na uwagę zasługuje fakt, iż bilans największej bitwy konwojowej II wojny światowej zamknął się stosunkowo niewielką liczbą ofiar. Zginęło 153 marynarzy, a uratowano przeszło 1200 (kilku wyłowili z wody niemieckie samoloty ratownicze). Część dopłynęła do lądu o własnych siłach. Byli wśród nich tacy, którzy odrzucili ofertę wzięcia na pokład: woleli tygodniami wiosłować niż ponownie narazić się na storpedowanie (Blond, 208, s. 391-407).

Przeżycia w misjach nazywanych „konwojami śmierci” wywierały destrukcyjny wpływ na psychikę marynarzy. Zdarzało się, że w panice opuszczali nieuszkodzone jednostki. Przy podziale skromnych zapasów wśród rozbitków dochodziło nawet do walk na noże. Ponieważ mało komu udawało się przeżyć w lodowatej wodzie dłużej niż pół godziny, szansę ocalenia mieli tylko ci, którzy zdołali szybko dotrzeć do szalup. Pływanie na powierzchni morza w kamizelce ratunkowej oznaczało praktycznie pewną śmierć, więc czasem z nich rezygnowano żeby od razu pójść na dno zamiast powoli zamarać (Sawicki, 1990, s. 208-209).

Innym cieszącym się złą sławą obszarem były wody wokół Grenlandii. W lipcu 1942r. 2 bombowce B-17 i 6 myśliwców P-38 lecących z Labradoru na Islandię lądowało przymusowo na grenlandzkim lodowcu. Na miejscu szybko pojawiły się ekipy ratownicze. Z samolotów wymontowano tajne celowniki, lecz odzyskanie samych maszyn uznano za zbyt kosztowne. Wraki pokryła gruba warstwa śniegu i lodu. Nie był to jednak koniec historii „zaginionego dywizjonu”. Przez 40 lat wielu próbowało bez rezultatu odnaleźć i wydobyć zabytkowe samoloty, których wartość wzrosła od czasów wojny. W 1981r. dwóch amerykańskich biznesmenów założyło towarzystwo pod nazwą Greenland Expedition Society. Wkrótce dołączył do nich były major lotnictwa, Norman Vaughan, uczestnik ekspedycji z 1942r. W szeroko rozpropagowaną akcję zaangażowało się wiele osób prywatnych i firm (m.in. znany producent instalacji przeciwoślodzeniowych). Przez kilka sezonów ekipa GES sondowała wnętrze lodowca przy użyciu tzw. radarów podpowierzchniowych, nie natrafiając na najmniejszy ślad samolotów. Badacze doszli więc do wniosku, że wraki wędrują wraz z przesuwaniami się lodowca. Dopiero w 1990r. na głębokości około 80 m odkryto szczątki B-17, a następnie myśliwca. Przy użyciu urządzenia nazwanego Super Gopher wydrążono kanał w lodzie. Następnie za pomocą pary utworzono wokół wraku coś w rodzaju jaskini. Na początku lipca 1992r. mechanicy rozmontowali samolot i wydobyli w częściach na powierzchnię. (Nowicki, 1992).

W czasie wojny podjęto różnego rodzaju wysiłki w celu zwiększenia przeżywalności ofiar katastrof. Zwłaszcza niemiecka Luftwaffe zaniepokojona była faktem, że obok „zwykłych” rozbitków, giną z wychłodzenia cenne załogi zestrzelonych maszyn. Na zlecenie Göring’a badaniami zajął się znany szarlatan dr Sigmund Rascher. Zaczął od określenia granic wytrzymałości ludzkiego organizmu na zimno. W tym celu rosyjscy jeńcy trzymani byli w wodzie o temperaturze bliskiej zera tak długo, aż umarli. Doświadczenia niemieckich lekarzy bywały też po prostu dziwaczne. Próbowali np. wykorzystać tzw. ciepło animalne – polegało to na tym, że wyciągniętych z lodowatej wody więźniów kła-

dziono do łóżka między dwiema nagimi kobietami licząc, że pobudzi to krążenie krwi (Klee, 2001, s. 223-235).

Prawdziwy postęp przyniosły opracowane lub udoskonalone na przełomie lat 30. i 40. technologie. Do powszechnego użytku weszły wówczas m.in. nieprzemakalne kombinezony, automatycznie napełniane powietrzem tratwy ratunkowe, radioboje i radar, którego rozmiary udało się zminiaturyzować tak, by zmieścić się na pokładzie samolotu. Techniczną dojrzałość osiągnął śmigłowiec, który miał się stać standardowym narzędziem służb poszukiwawczych. Wprowadzenie pionowzlotów znacznie zredukowało ryzyko lądowania na krze lub niestabilnym polu lodowym, które nieraz okazywało się pułapką na samoloty. Zaletą śmigłowca jest również możliwość wykonania zawisu, co umożliwia podjęcie rozbitków z powierzchni lądu lub wody bez konieczności przyziemienia. W związku z utworzeniem baz wojskowych, m.in. na Grenlandii, Islandii i Aleutach, rozbudowana została sieć lotnisk, a stałe obserwacje meteorologiczne powiększyły wiedzę o panujących w tym rejonie świata warunkach pogodowych. Powstały podstawy systemu ratowniczego, który znamy dzisiaj.

## Bibliografia

- Beattie, O. i Geiger, J. (1987). *Frozen in Time: The fate of the Franklin Expedition*. London: Greystone Books.
- Beattie, O. i Geiger, J. (1994). *Dead Silence: The Geatest Mystery of Arctic Discovery*. Toronto: Penguin Books.
- Behounek, F. (1974). *Rozbitkowie na Morzu Polarnym*. Katowice: Śląsk.
- Berton, P. (1988). *The Arctic Grail: The Quest of Northwest Passage and the North Pole 1818-1909*. Toronto: Radnom House of Canada.
- Blond, G. (2008). *Ocean przygody*. Warszawa: Świat Książki.
- Butler, D. (1998). *Niezatapialny. Pełna historia RMS „Titanic”*, Warszawa: Magnum.
- Centkiewicz, Cz. (1948). *Czeluskin*. Warszawa: Czytelnik.
- Centkiewicz, A. i Centkiewicz, Cz. (1950). *Zdobywcy bieguna północnego*. Warszawa: Czytelnik.
- Centkiewicz, A. i Centkiewicz, Cz. (1966). *Człowiek, o którego upomniało się morze*, Warszawa: Czytelnik.
- Cookman, S. (2000). *Ice Blink: The Tragic Fate of Sir John Franklin's Lost Polar Expedition*. New York; John Wiley & Sons.
- Davis-Fisch, H. (2012). *Loss and Cultural Remains in Performance: The Ghost of the Franklin Expedition*, New York: Palgrave Macmillan.
- Hakluyt, R. (1988). *Wyprawy morskie, podróże i odkrycia Anglików*, Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Herbert, K. (2011). *Żony polarników*. Warszawa: Carta Blanca.
- Jastrzębski, J. (1987). *Do serca Arktyki*. Warszawa: MON.
- Klee, E. (2001). *Auschwitz. Medycyna III Rzeszy i jej ofiary*. Kraków: Universitas.
- Lercher, R. (1987). *Tragedie mórz i oceanów*. Warszawa: MON.
- McGoogan, K. (2002). *Fatal Passage: The Story of John Rae, the Arctic Hero Time Forgot*. London: Bantam Books.
- McGoogan, K. (2005). *Ancient Mariner: The Amazing Adventures of Samuel Hearne, the Sailor Who Walked to the Arctic Ocean*. London: Bantam Books.
- McGoogan, K. (2006). *Lady Franklin's Revenge: A True Story of Ambition, Obsession and the Remaking of Arctic History*. London: Bantam Books.
- Nansen, F. (2011). *„Fram” w Arktyce*. Kraków: Sel.

- Nobile, U. (1976). *Czerwony namiot*. Warszawa: Czytelnik.
- Nowicki, J. (1992). *Lightningi i Fortece z lodów Grenlandii*, *Lotnictwo*, 22, 34-36.
- Perepeczko, A. (1973). *Wojna za kręgiem polarnym*, Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Perepeczko, A. (2012). *U-booty II wojny światowej*, Warszawa: Erica.
- Robinson, M. (2006). *The coldest crucible: Arctic Exploration and American Culture*. Chicago: University of Chicago Press.
- Sempołowska, S. (1981). *Na ratunek*. Warszawa: Iskry.
- Sawicki, J. (1990). *S/S „Tobruk” w konwojach śmierci*, Gdańsk: Graf.
- Skrok, Z. (1989). *Odkrywczy oceanów*, Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Szubański, R. (1997). *Kłęska konwoju PQ-17*. Warszawa: Bellona.
- Todd, A. (1961). *Abandoned: The Story of the Greely Arctic Expedition*. New York: McGraw-Hill.
- Winn, G. (2011). *PQ-17*, Gdańsk: Finna.

## RESCUE OPERATIONS AS THE GENESIS OF INTERNATIONAL COOPERATION IN THE ARCTIC (UNTIL 1945)

**Summary:** From the historical perspective the article discusses selected rescue operations in the Arctic. The events which triggered international cooperation in this area are described. The history of attempts to improve the chances of survival in extreme conditions are outlined against the background of the development of equipment and rescue techniques. The author also attempts to trace how rescue operations affect the general awareness stimulating the creation of a favourable climate for institutional cooperation.

**Keywords:** Arctic regions, history, rescue expeditions, international cooperation.