

# Aleksandrowicz, Stanisław

---

## Pierwszy lotnik arktyczny - Jan Nagórski (1888-1976)

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 23/2, 365-395

---

1978

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



Stanisław Alexandrowicz  
(Białystok)

## PIERWSZY LOTNIK ARKTYCZNY — JAN NAGÓRSKI (1888—1976) \*

Rozwój systematycznych badań naukowych obszarów podbiegunowych, a także ich wykorzystanie gospodarcze nie byłyby możliwe bez szerokiego zastosowania samolotów, a obecnie i śmigłowców, które dzięki swemu zasięgowi i szybkości umożliwiają sprawną komunikację pomiędzy odległymi punktami w najtrudniejszych nawet warunkach terenowych i klimatycznych. W dziedzinie organizacji i zastosowania lotnictwa arktycznego czołowe miejsce od pół wieku zajmuje Związek Radziecki. W tym miejscu chcemy przypomnieć pierwsze skuteczne próby wykorzystania samolotu w warunkach polarnych; stanowiąc jedną z ważnych kart wczesnej historii lotnictwa rosyjskiego, a także badań Arktyki, bliskie są one również wszystkim zainteresowanym historią lotnictwa polskiego, ponieważ główną działającą osobą był tu Polak — pilot lotnictwa rosyjskiej marynarki wojennej — por. inż. Jan Nagórski.

Jego loty wspomniane są od dawna w wielu nawet najbardziej popularnych opracowaniach. Wystarczy dla przykładu wskazać fragment książki Stefani Sempołowskiej, w którym podkreśla ona wartości humanistyczne solidarności ludzkiej w pokonywaniu niebezpieczeństw Arktyki<sup>1</sup>.

Konkretniej i ściślej informują o tych samych faktach Alina i Czesław Centkiewiczowie<sup>2</sup>. Niestety, w obu zacytowanych książkach — wszakże polskich autorów — brak jakiegokolwiek wzmianki o polskiej narodowości wymienionego tu lotnika, określanego jako rosyjski pilot wojskowy.

Stosunkowo obfitego materiału o działalności lotniczej Jana Nagórskiego dostarczyły czytelnikowi polskiemu dwie jego książki, wydane przed kilkunastu laty, które zawierają wspomnienia o lotach arktycznych i późniejszych lotach bojowych w latach 1914—1917. Najcenniejszy jednak jest raport Nagórskiego z lotów w Arktyce, datowany 14 października (w oryginale 1 października wg. st. stylu), dwukrotnie ogłoszony drukiem — w 1917 i 1949 r., raczej nie znany czytelnikowi polskiemu<sup>3</sup>.

\* Artykuł niniejszy został przygotowany jako materiał na III Polsko-Radzieckie Sympozjum n.t. *Dzieje poznania obszarów polarnych*, które odbędzie się w dniach 25 IX — 2 X 1978 r. we Wrocławiu.

<sup>1</sup> S. Sempołowska: *Na ratunek*. Wyd. II. Warszawa 1948 s. 16; też. Wyd. XII. Warszawa 1969 s. 11 — „Od dnia 3 sierpnia do 30 sierpnia 1914 roku, w pierwszych dniach rozpoczynającej się wojny światowej, gdy armia niemiecka i rosyjska prowadziły krwawe walki — rosyjski lotnik, narażając się na śmierć w celach ratunkowych, szukał wśród lodów północnych zaginionych niemieckich żeglarzy! Były to pierwsze loty w krainie polarnej”.

<sup>2</sup> A. i C. Centkiewiczowie: *Na podbój Arktyki*. Wyd. I. Warszawa 1956 s. 332; w ich relacji błędna jest jedynie informacja o starciu Nagórskiego z Archaniejską.

<sup>3</sup> J. Nagórski: *Pierwszy nad Arktyką*. Warszawa 1958; tegoż, *Nad płonącym Bałtykiem*. Warszawa 1960; podstawowa część pierwsza pozycji uzupełniona fragmentami drugiej zob. J. Nagórski: *Pierwsze loty nad Arktyką*. W: *Pierw-*

Pełniejsze dane biograficzne pozwala ustalić dokumentacja osobista<sup>4</sup>. Ma to istotne znaczenie tym bardziej, że postać Jana Nagórskiego jest faktycznie mało znana w polskiej literaturze naukowej; opracowania popularnonaukowe i beletrystyczne upowszechniły natomiast wiele błędnych — niestety — informacji (narodowość, data śmierci itp.). Nie zostały one sprostowane, gdyż biogramu Nagórskiego nie zamieścił *Polski słownik biograficzny*. Z tych względów wydaje się celowe podać jego życiorys odtworzony na podstawie dostępnych autorowi materiałów.

Alfons Jan Nagórski urodził się 8 lutego 1888 r. we Włocławku na Kujawach<sup>5</sup>. Był drugim synem właściciela gospodarstwa i wiatraka — Józefa Nagórskiego i Anieli z Muszyńskich. Ojciec — surowy, wymagający i bardzo oszczędny — nie umiał nawiązać kontaktu uczuciowego z dziećmi, których było pięcioro. Tym bardziej kochały one matkę, wspomnienia o której towarzyszyły zawsze Janowi Nagórskiemu<sup>6</sup>. Naukę w

*sze skrzydła*, w opr. i pod red. E. Banaszczyka. Warszawa 1960 s. 237—277 oraz w następnych wydaniach tego zbioru; przekład rosyjski: Ja. I. Nagurskij; *Pierwyj nad Arktikoj*. Leningrad 1960 (przekł. K. Radiwillowicz), z przedmową Borysa Czuchnowskiego, który informuje o podstawowych dla rozpatrywanego w tym artykule zagadnienia publikacjach: M. E. Żdanko: *Pierwyj gidroaeroplan w Siewiernom Ledowitom okieane*. Izdanie 2-e. Pietrograd 1917 s. 1—12, 9 il. 1 mapa; K. Egorow: *K istorii poletow J. I. Nagurskogo*. „Letopis Siewiera” T. I Moskwa 1949 s. 222—226. Niestety prac tych nie posiadają biblioteki polskie, tymczasem zawierają one źródło podstawowe — tekst raportu, datowanego 1/14 października 1914 r. złożonego przez porucznika Nagórskiego po powrocie z wyprawy. Mogłem zapoznać się z nimi tylko dzięki uprzejmej i życzliwej pomocy prof. dra hab. Józefa Babicza, za co najserdeczniej dziękuję. Już po opracowaniu tego artykułu udało się dotrzeć do pierwszej, nie cytowanej w znanej mi literaturze, wersji publikacji admirała Żdanko, ogłoszonej w czasopiśmie wydawanym przez Główny Zarząd Hydrograficzny. M. Żdanko: *Pierwyj gidroaeroplan*. „Zapiski po gidrografii” Pietrograd 1915 T. 38 wypusk 5 s. 674—685. Ważne informacje o organizacji i przebiegu poszukiwań zawiera artykuł M. Żdanko: *Spatiatelnaja ekspedycja na sudenie „Gierta” dla poiskow starszego lejtenanta Siedowa i jego sputnikow*. Ibidem. Pietrograd 1914 T. 38 wyp. 4 s. 615—620, (w dalszym tekście cytuję te dwie ostatnie publikacje).

Cenne materiały do biografii Jana Nagórskiego przynosi publikacja B. B. Czernienko: *K biografii pierwogo polarnogo letczika I. I. Nagurskogo*. „Letopis’ Siewiera” Moskwa 1957 Wyp. 2 s. 150—154. Opublikowane tu zostały dane z dokumentów przechowywanych w Centralnym Archiwum Państwowym Floty Wojennej ZSRR (Leningrad), które dokładnie rejestrują przebieg służby w armii i marynarce wojennej.

Ponieważ ogłoszona drukiem wersja wspomnień Jana Nagórskiego została znacznie skrócona, zwłaszcza w partiach wspominających dzieciństwo i młodość, jak również w opisie podróży na Nową Ziemię, wypadło skorzystać z rękopisu Autora zatytułowanego *Pierwsze loty w Arktyce*, który łaskawie udostępniła mi wdowa po nim pani inż. Antonina Nagórska. Dla odróżnienia od wersji drukowanej źródło to cytuję dalej: J. Nagórski, *Rękopis*. Dziękując pani Antoninie Nagórskiej za uzyskane materiały i informacje, pragnę też wyrazić wdzięczność autorom recenzji wydawniczych z niniejszego artykułu, panom Prof. dr hab. Janowi Szupryczyńskiemu z Torunia i Red. Ryszardowi Badowskiemu z Warszawy. Ich uwagi i wskazówki bibliograficzne bardzo pomogły w ostatecznym wykończeniu tekstu, połączonym z wniesieniem wielu nowych elementów.

<sup>4</sup> Zachowana w aktach Rady Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL oraz w posiadaniu pani inż. Antoniny Nagórskiej.

<sup>5</sup> Własnoręcznie wypełniony (w dniu 10 marca 1969 r.) kwestionariusz osobowy członka Klubu Seniorów Lotnictwa i niektóre podpisy Nagórskiego tamże zawierają imiona Alfons Jan; we wszystkich jednak publikacjach występuje on tylko z imieniem Jan, co wskazuje, że używał w zasadzie tylko drugiego imienia.

<sup>6</sup> Dokładną charakterystykę stosunków w rodzinie, jak również najbliższych krewnych i znajomych podaje J. Nagórski, *Rękopis*, s. 1—37.

gimnazjum we Włocławku przerwał po chlubnym ukończeniu szóstej klasy w 1905 r., licząc lat 17 (a nie 16, jak mylnie podał w drukowanych wspomnieniach); przyczyną był brak środków na dalsze kształcenie się. Po dwóch tygodniach od ukończenia szóstej klasy przystąpił Nagórski do eksternistycznego egzaminu na prawo nauczania w czteroklasowych szkołach i z początkiem roku szkolnego 1905/6 objął posadę nauczyciela, a zarazem kierownika, w czteroklasowej szkole w Krośniewicach. Pragnąc jednak kontynuować naukę, a następnie studia, zdał wiosną 1906 r. w Warszawie eksternistyczny egzamin dojrzałości niewątpliwie w zakresie szkoły realnej i posłał dokumenty do Odesskiej Szkoły Wojskowej. Z dniem 1/14 października tegoż roku rozpoczął w niej naukę jako junkier (podchorąży) <sup>7</sup>.

Z chwilą ukończenia szkoły i uzyskania promocji oficerskiej w 1909 r., wiedziony chęcią poznania odległych obszarów, wybrał Nagórski przy-



Рис. 1. Jan Nagórski (zdjęcie z roku 1965)

Илл. 1. Ян Нагурски (снимок с 1965 г.)

Phot. 1. Jan Nagórski (la photo de 1965)

<sup>7</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 15—20; tegoż, *Rękopis*, s. 38—63, gdzie znajduje się opis warunków pracy nauczycielskiej, a następnie barwne relacje z okresu nauki w szkole oficerskiej.

dział służbowy do 23 pułku strzelców w Charbarowsku. Pełnił tam służbę przez dwa lata, które wspominał bardzo dobrze; jednocześnie przygotowywał się do egzaminu do wojskowej szkoły inżynierskiej w Petersburgu. Z chwilą wstępnego zakwalifikowania na studia inżynierskie wyjechał w lipcu 1911 r. do Petersburga, gdzie czekał go w sierpniu ostateczny egzamin wstępny. W tym właśnie czasie zainteresował się lotnictwem, któremu wiele uwagi poświęcała prasa. Znany lejtnant marynarki wojennej — A. Lebidiew, jeden z pierwszych pilotów rosyjskich — zachęcił Nagórskiego do nawiązania kontaktu z Aeroklubem Rosji, prowadzącym w Petersburgu praktyczne szkolenie pilotów<sup>8</sup>.



Ryc. 2. Uczniowie i personel szkoły pilotów wojskowych w Gatczyń, drugi od lewej w ostatnim rzędzie (oznaczony strzałką) Jan Nagórski

Илл. 2. Ученики и персонал школы пилотов в Гатчине. В последнем ряду второй слева (указанный стрелкой) Ян Нагурски

Phot. 2. Les élèves et le personnel de l'école pour des pilotes militaires à Gatchyna. Jan Nagórski le deuxième de gauche dans le dernier rang (marqué d'une flèche)

Po zdaniu egzaminu i przyjęciu na studia w Szkole Inżynierów Morskich, rozpoczynające się w październiku, dysponując wolnym czasem zaczął Nagórski samodzielnie studiować teorię lotnictwa, następnie zaś rozpoczął szkolenie praktyczne w pilotażu pod kierunkiem instruktora i kierownika szkoły pilotów — starszego lejtnanta marynarki — Mikołaja Jacuka. Latał z instruktorem, a po dwóch miesiącach już samodziel-

<sup>8</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 21—26; tegoż, *Rękopis*, s. 64—73.

nie, na samolocie „Farman”. W końcu roku 1911 zdał teoretyczny i praktyczny egzamin na międzynarodowe świadectwo pilota. Podczas nauki pilotażu zaprzyjaźnił się Nagórski ze znanymi później pilotami i przyszłymi generałami radzieckiego lotnictwa — Borysem Rossinskim i Albanowem. Latanie w aeroklubie godził ze studiami inżynierskimi. Trwałe zainteresowanie lotnictwem było powodem, że na wiadomość o otwarciu przyjęć do niedawno utworzonej szkoły pilotów wojskowych w Gatczynie (która była oddziałem od dawna istniejącej Oficerskiej Szkoły Żeglugi Powietrznej — czyli balonowej), zgłosił Nagórski chęć podjęcia nauki w tej szkole. Posiadając zaś już świadectwo pilota miał pierwszeństwo przyjęcia. Studia inżynierskie kontynuował równoległe z nauką w szkole w Gatczynie, gdzie instruktorem Nagórskiego był kapitan Gorskow. Latem 1913 r. ukończył najpierw szkołę lotniczą, w której razem z nim egzamin na tytuł lotnika (pilota) wojskowego zdawał słynny później Piotr Niestierow; w lipcu 1913 r. skończył studia inżynierskie, zostając inżynierem morskim<sup>9</sup>.

Dla dalszego odbywania służby skierowany został do Głównego Zarządu Hydrograficznego Ministerstwa Marynarki, na czele którego stał admirał Michał Żdanko. Połączenie kwalifikacji morskich i lotniczych otworzyło przed Nagórskim zupełnie nowe pole działania. Z inicjatywy szefa Zarządu rozpoczął on wstępne studia, a następnie i praktyczne przygotowania do zastosowania samolotu w warunkach arktycznych; Główny Zarząd Hydrograficzny przygotowywał bowiem wielką ekspedycję ratunkową, która miała poszukiwać uczestników trzech zaginionych wypraw polarnych: Georgija Siedowa, Georgija Brusilowa i Władimira Rusanowa (statki: „Św. Focjusz”, „Św. Anna”, „Herkules”).

Siedow wraz z towarzyszami wypłynął na statku „Św. Focjusz” z Archangielska latem 1912 r. z zamiarem osiągnięcia Ziemi Franciszka Józefa, a następnie (wiosną 1913 r.) wyruszenia pieszo w kierunku Bieguna Północnego, po którego osiągnięciu wyprawa miała bądź powrócić na Nową Ziemię, bądź udać się do brzegu Grenlandii<sup>10</sup>. Brak wiadomości o losach tej wyprawy i szerokie zainteresowanie nią społeczeństwa rosyjskiego, a także wiadomość o początkowych niepowodzeniach, braku węgla dla maszyny parowej i zapasów żywności, których przed zimą i nocą polarną 1913/1914 nie zdążono już wysłać, stworzyły sytuację nagłą.

Dalszą relację o przygotowaniach i przebiegu wyprawy podają na podstawie wspomnień Nagórskiego, wykorzystując zarówno publikacje autora, jak i jego rękopis — obszerniejszy w porównaniu z tekstami drukowanymi. Wersja ta po 1958 roku weszła powszechnie do polskiej literatury naukowej, podręcznikowej i popularnej. Zawiera ona jednak bardzo liczne błędy i nieścisłości, dlatego też w dalszej części artykułu wydarzenia przedstawione zostaną po raz drugi na podstawie tekstu raportu Nagórskiego datowanego 1/14 X 1914 r. (zob. przyp. 3).

<sup>9</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 27—37; tegoż, *Rękopis*, s. 76—87.

<sup>10</sup> O wyprawie i okolicznościach śmierci Siedowa piszą A. i C. Centkiewiczowie, *Na podbój Arktyki*, s. 250—257. Wyprawa Siedowa posiada zresztą bardzo obszerną literaturę. Wskazać tu można przełożone na język polski podstawowe opracowanie uczestnika wyprawy M. Pinięgin: *Georgij Siedow*. Warszawa 1951. O wyprawach wymienionych w tekście szczegółowo informuje B. G. Ostrowskij: *Biezwremienno uszedzisz*. G. J. Siedow, W. A. Rusanow, G. Ł. Brusitow i E. W. Tol. Leningrad 1934; por. zwłaszcza bibliografię na s. 254—257. Uwaga na marginesie: „Swjatoj muczenik Foka” to nie „Święta Foka”, jak często podaje się w pracach polskich — najbliższe jest tłumaczenie „Św. Focjusz”.

Czynnikiem, który zdecydował o podjęciu przez Nagórskiego przygotowań do udziału w wyprawie, była świadomość znacznie większych możliwości obserwacji i penetracji rozległych lodowych przestrzeni z powietrza niż z powierzchni morza, lodów czy łądu. Do rozwiązania pozostawały jednak liczne kwestie techniczne: przede wszystkim wybór typu samolotu, który w warunkach lata arktycznego miałby największe szanse pomyślnego startu i lądowania oraz wykonywania długich i dalekich, jak na owe czasy, lotów w grożących różnymi niespodziankami warunkach meteorologicznych. Zorientowanie się w tych ostatnich było zresztą warunkiem wstępnym powodzenia przedsięwzięcia. Ponieważ materiały, jakimi dysponował Zarząd Hydrograficzny, nie zawierały wszystkich niezbędnych informacji, zwrócił się Nagórski o poradę w liście do Roalda Amundsena. W odpowiedzi Amundsen w dwóch listach, z których jeden był bardzo obszerny, przedstawił warunki życia na Dalekiej Północy i wyraził nadzieję, że udana próba lotów w Arktyce otworzy nowe możliwości jej opanowania<sup>11</sup>.

Warunki geograficzne Arktyki, narzucały wybór samolotu. Było oczywiste, że starty, jak i lądowania (wodowania), będą musiały następować z wolnej od lodów powierzchni wody, bądź też z różnych pól lodowych i śnieżnych. Warunkom tym mógł sprostiwać tylko hydroplan z pływakami mogącymi także spełniać rolę marta i z kadłubem w kształcie łodzi, o małym obciążeniu powierzchni nośnej i dużej na owe czasy prędkości — przynajmniej 100 km/godz. Silnik powinien być być chłodzony powietrzem, co gwarantowało dużą niezawodność działania. Jako spełniający te wszystkie wymogi wybrał Nagórski samolot typu Farman-Maurice z silnikiem Renault o mocy 70 KM. W związku z tą decyzją został oddelegowany do Paryża, gdzie w zakładach Farmana doglądał budowy i montażu płatowca, w zakładach zaś Renault — silnika, by lepiej poznać ich konstrukcję, eksploatację i obsługę. Pojemność zbiorników samolotu pozwalała na wykonywanie lotów nieco przekraczających 5 godzin przy prędkości 100 km/godz.; zasięg lotu wynosił więc nieco więcej niż 500 km. Pusty samolot ważył około 450 kg. natomiast jego udźwignie ograniczał się do 350 kg co przy załodze złożonej z dwóch ludzi (pilot i mechanik) ograniczało możliwość zabrania zapasów żywności czy ekwipunku<sup>12</sup>.

Według wspomnień Nagórskiego z 1958 r. po oblataniu gotowego samolotu został on zdemontowany do transportu i zapakowany do dziewięciu skrzyń. Drugi zamówiony przez Nagórskiego samolot, na którym miał latać pilot cywilny z aeroklubu Jewsiukow, stanowił egzemplarz typu Farman-Henri — dobrze znanego temu pilotowi; trzecim samolotem — przeznaczonym dla pułkownika Aleksandrowa, który miał startować w celu poszukiwania śladów wyprawy Brusilowa z półwyspu Czeluski, leżącego we wschodnim sektorze strefy poszukiwań — był Farman-Maurice, taki sam jak Nagórskiego<sup>13</sup>. Jak widać, zakres planowanego użycia samolotów miał być dość szeroki, co nawet przy częściowych niepowodzeniach zwiększało szanse zarówno pożądanego doświadczenia, jak i przekonania się, czy samolot zdolny jest do działania w warunkach polarnych.

<sup>11</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 45—46; tegoż: *Rękopis*, s. 90 informuje że otrzymał dwa listy od Amundsena.

<sup>12</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 47, 76, 82.

<sup>13</sup> A. i C. Centkiewiczowie, *Na podbój Arktyki*, s. 258—273; J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 48—49. Wydaje się jednak, że loty pułkownika Aleksandrowa wiązały się także z poszukiwaniami ekspedycji Rusanowa.

Jak wspomina Nagórski — po upływie z górą miesiąca pobytu w Paryżu — powrócił on do Petersburga, skąd w kwietniu wyjechał do Oslo (wówczas Kristiania) gdzie przygotowywano ekspedycję. Miała ona płynąć na dwóch statkach: „Eklips” i „Gerta” o wyporności 650 i 500 T, posiadających zarówno ożaglowanie, jak i maszyny parowe. „Eklipsem” dowodził zaangażowany specjalnie na tę wyprawę kapitan Otto Sverdrup, doświadczony towarzysz wypraw Nansena; natomiast dowódca „Gerty” — kapitan Islamow, mimo że posiadał duże doświadczenie morskie, po raz pierwszy udawał się na wody Północy. Nad przygotowaniem całości czuwał obecny na miejscu Roald Amundsen. Osobisty kontakt i możliwość skorzystania z doświadczeń Amundsena i Sverdrupa pozwoliły Nagórskiemu lepiej zorientować się w czekających go zadaniach i trudnościach. Jego samolot załadowany został na statek „Gerta”, samolot zaś Jewsiukowa na „Eklips”. W dniu 30 czerwca / 13 lipca 1914 r. oba statki po uroczystym pożegnaniu mieszkańców miasta i przedstawicieli władz, wypłynęły z portu, by po uzupełnieniu wyposażenia w portach Bergen, Trondheim, Varde i Murmańska wyruszyć do celu wyprawy<sup>14</sup>.

Po wypłynięciu z Murmańska na Morze Barentsa, „Eklips” — którego kapitanem był Sverdrup, ruszył w kierunku wschodnim, „Gerta” zaś — na której znajdował się Nagórski wraz z mechanikiem Eugeniuszem Kuzniecowerem, marynarzem Floty Czarnomorskiej, a także samolot — popłynęła w kierunku północno-wschodnim ku brzegom Nowej Ziemi; następnym etapem podróży miał być archipelag Ziemi Franciszka Józefa. Dopłynąwszy do Nowej Ziemi kapitan Islamow zdecydował, że samolot wraz z załogą zostanie wylądowany w najbliższej zatoce — Krzyżowej (*Kriestowaja guba*) — na zachodnim brzegu północnej wyspy.

Dziewięć skrzyń z częściami płatowca i silnikiem przewieziono na brzeg Zatoki Krzyżowej na szalupach i prowizorycznej tratwie na nich zmontowanej. Całość ładunku, wraz z zapasami żywności i paliwa oraz niezbędnymi narzędziami, złożona została w niewielkiej osłoniętej przed wiatrami dolince, po czym „Gerta” odpłynęła ku Ziemi Franciszka Józefa. Nagórski i Kuzniecower mogli teraz oczekiwać jedynie przyplłynięcia statku „Andromeda”, który miał pozostawić w tym miejscu węgiel i zapasy żywności oraz w razie potrzeby zabrać lotników. Natychmiast po odpłynięciu „Gerty” przystąpili oni do montażu samolotu, co ze względu na ciężar poszczególnych elementów i brak jakichkolwiek urządzeń technicznych — jak dźwigi, przyrządy pomiarowe itp. — było dla dwóch ludzi zadaniem trudnym do wykonania. Prowizoryczne schronienie stanowił „dom” ze skrzyń, w których przywieziony został samolot, umocowany za pomocą lin do lodowego zbocza. Po czterech dniach pracy samolot został zmontowany; jeszcze jeden dzień zajęła regulacja skrzydeł i stateczników oraz silnika. Zakotwiczony dla zabezpieczenia przed wiatrem samolot oczekiwał na możliwość startu, gdyż zatokę pokrywały kry. Dopiero po kilku dniach, gdy silny wiatr wschodni oczyścił zatokę z kry, samolot został spuszczoney na wodę po prowizorycznej pochylni z desek i okrągłaków. Nagórski samotnie wykonał dwa loty sprawdzające, trwające po ok. pół godziny, na wysokości 500 m. Zarówno płatowiec, jak i silnik, działały bez zarzutu, co świadczyło o wzorowym, mimo prymitywnych warunków, montażu. Był to dzień pogodny, można więc było przystąpić do wykonywania właściwego zadania, czyli lotów poszukiwawczych, które objąć miały głównie zachodni brzeg Nowej Ziemi i przyległe obszary morza. Z najniezbędniejszym ekwipunkiem (śpiwory, materace, naczynia, broń i części zapasowe do silnika) i skromnym zapasem żywności na 10 dni wystartowali Nagórski i Kuzniecower tego samego dnia z Zatoki Krzyżowej, lecąc nad morzem wzdłuż zachodniego brzegu Nowej Ziemi w kierunku północno-wschodnim. Lot odbywał się początkowo na wysokości 1500 m, gdzie temperatura powietrza wyno-

<sup>14</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 48—52. Znacznie dokładniejszy opis podróży daje tegoż, *Rękopis*, s. 91—104.



siła —  $15^{\circ}$ , przy dobrej widoczności ziemi i morza. Wkrótce jednak samolot wleciał w strefę opadu śnieżnego. Ziemia znikła, a wskazania busoli, zmienne wskutek zakłóceń magnetycznych, uniemożliwiały ściśle określenie kierunku lotu. Po półgodzinnym locie w śnieżycy i mgłę, na wysokości około 1000 m, ukazały się okna w chmurach, w dole jednak nie było widać ziemi, tylko pola lodowe. Wobec tego Nagórski skierował samolot ku wschodowi. Po następnych trzydziestu minutach lotu ujrzał wyspę Pankratjewa i wybrzeże Nowej Ziemi z przyległymi polami lodowymi. Na brzegu zatoki zauważył małą chatkę. Korzystając z poprawy warunków meteorologicznych poleciał jednak dalej ku północy nad przylądek Lidtkego, wyspy Barentsa, przylądek Nassau, Zatokę Rosyjską (*Russkaja Gawan'*) i zatokę Inostrancewa, po czym zawrócił, by niedaleko zauważonej uprzednio chatki, wylądować na lodowej pokrywie zatoki przy wyspie Pankratjewa, po 4 godzinach i 50 minutach lotu. W chacie znaleźli Nagórski papiery, pozostawione przez ekspedycję Siedowa, z raportem dla Ministerstwa Młynarstwa i dziennikiem ekspedycji z pierwszych siedmiu miesięcy. Ze względu na znaczną odległość od miejsca, gdzie znajdował się samolot, do chaty (ok. 3 km), Nagórski i Kuzniecowa zamieszkali w zbudowanym z lodu igloo w pobliżu samolotu<sup>15</sup>.

Wypada tu zauważyć, że wspomnienia Nagórskiego, spisane w czterdzieści parę lat po opisywanych wypadkach, choć barwne i obfitujące w szczegóły, muszą zawierać pewne nieścisłości zarówno co do przebiegu

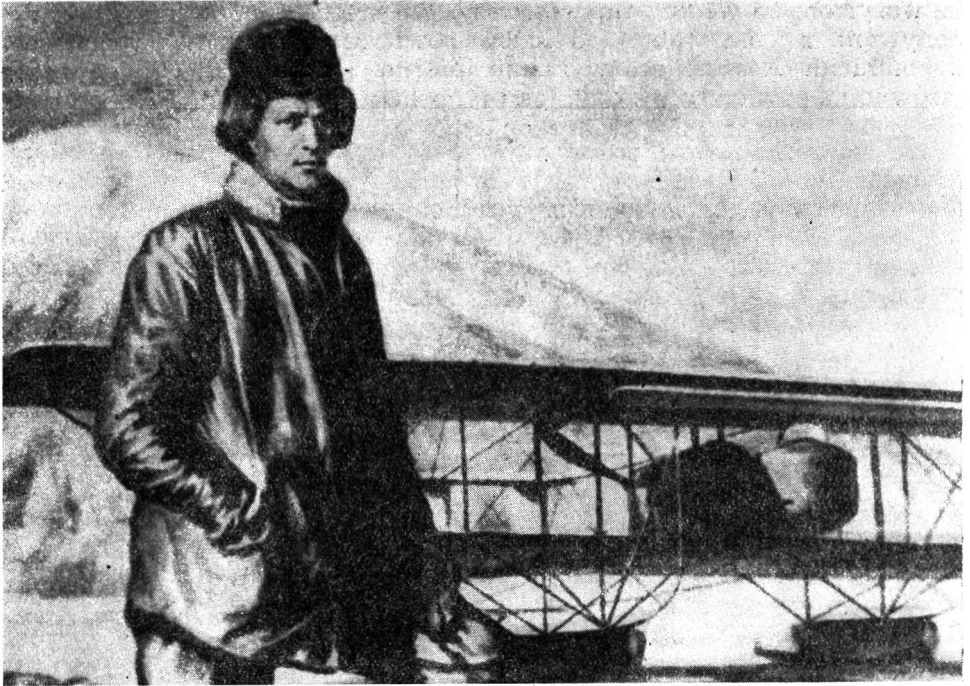


Ryc. 3. Zmontowany samolot Nagórskiego w Zatoce Krzyżowej na Nowej Ziemi

Илл. 3. Самолет Нагурского в Крестовой губе на Новой Земле

Phot. 3. L'avion de Nagórski, monté dans le golfe de Croix (Krestovaja Guba) en Nouvelle-Zemle

<sup>15</sup> Przebieg wydarzeń został przedstawiony na podstawie relacji: J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 53—85; tegoż, *Rękopis*, s. 101—121.



Ryc. 4. Jan Nagórski przy swoim samolocie u brzegów Nowej Ziemi

Илл. 4. Ян Нагурски у своего самолета у берегов Новой Земли

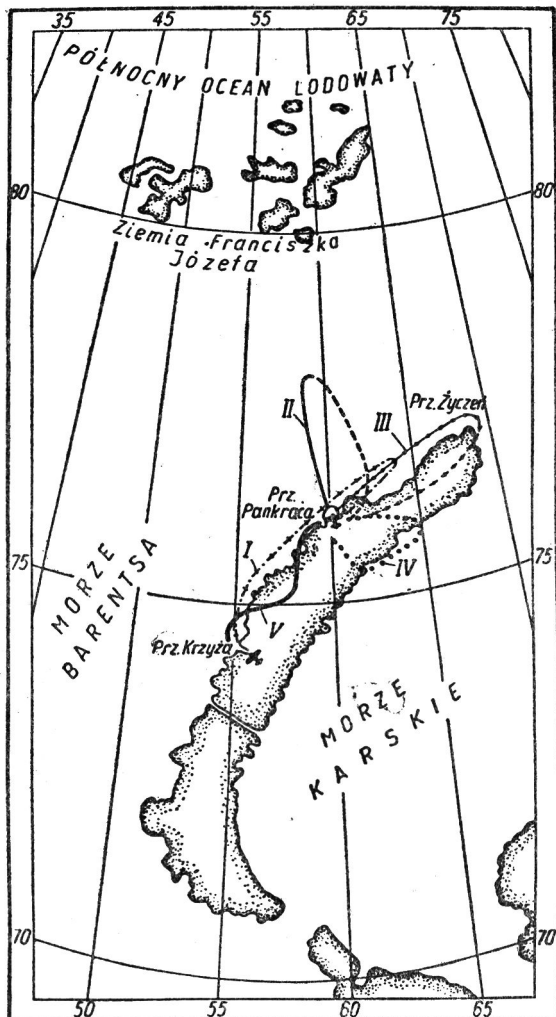
Phot. 4. Jan Nagórski près de son avion en Nouvelle-Zemble

wydarzeń, jak ich następstwa czasowego, a zwłaszcza tras poszczególnych lotów. Zwraca uwagę choćby brak jakichkolwiek dat dziennych przy całej relacji o pobycie na Nowej Ziemi i wykonanych tam lotach. Tymczasem zachował się i został ogłoszony drukiem raport Nagórskiego, datowany 1/14 października — złożony po powrocie z wyprawy admirałowi M. E. Żdanko; znajdują się w nim szczegółowe informacje o datach, trasach i czasie trwania wszystkich pięciu dłuższych lotów. Pisząc swe wspomnienia Nagórski zapewne nie dysponował jego tekstem. Według raportu poszczególne loty wykonane były w dniach 8/21 VIII, 9/22 VIII, 12/25 VIII, 30 VIII/12 IX, 31 VIII/13 IX<sup>16</sup>. Mapa tras lotów, odtworzona według danych z raportu (por. ryc. 6), różni się znacznie w szczegółach (a nawet kierunkach niektórych lotów) od schematycznej mapki, zamieszczonej w książce Nagórskiego na s. 80 (por. ryc. 5). Na rozbieżności danych, dotyczących trwania lotów i łącznej liczby godzin spędzonych w powietrzu według raportu (11 godzin i 30 minut) i według książki (20 godzin) zwrócił uwagę w przedmowie do rosyjskiego wydania książki pierwszy radziecki pilot polarny — Borys Czuchnowski<sup>17</sup>. Jednocześnie

<sup>16</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 85—100; tegoż, *Rękopis*, s. 115—122 (dalszych kart brak). Pełny tekst raportu Nagórskiego ogłosił K. Egorow, *K istorii poletow*, s. 222—226.

<sup>17</sup> Ja. I. Nagurskij, *Pierwyj nad Arktikoj*, s. 5—6 (Przedmowa). Zestawienie kolejności i czasu pięciu dłuższych lotów zob. też J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 100—101.

zauważył on, że według raportu wszystkie starty i lądowania były wykonywane z i na wolnej od lodów powierzchni wodnej; tymczasem wspomnienia Nagórskiego wyraźnie informują o startach i lądowaniach zarówno na powierzchni wody, jak i na polach lodowych.

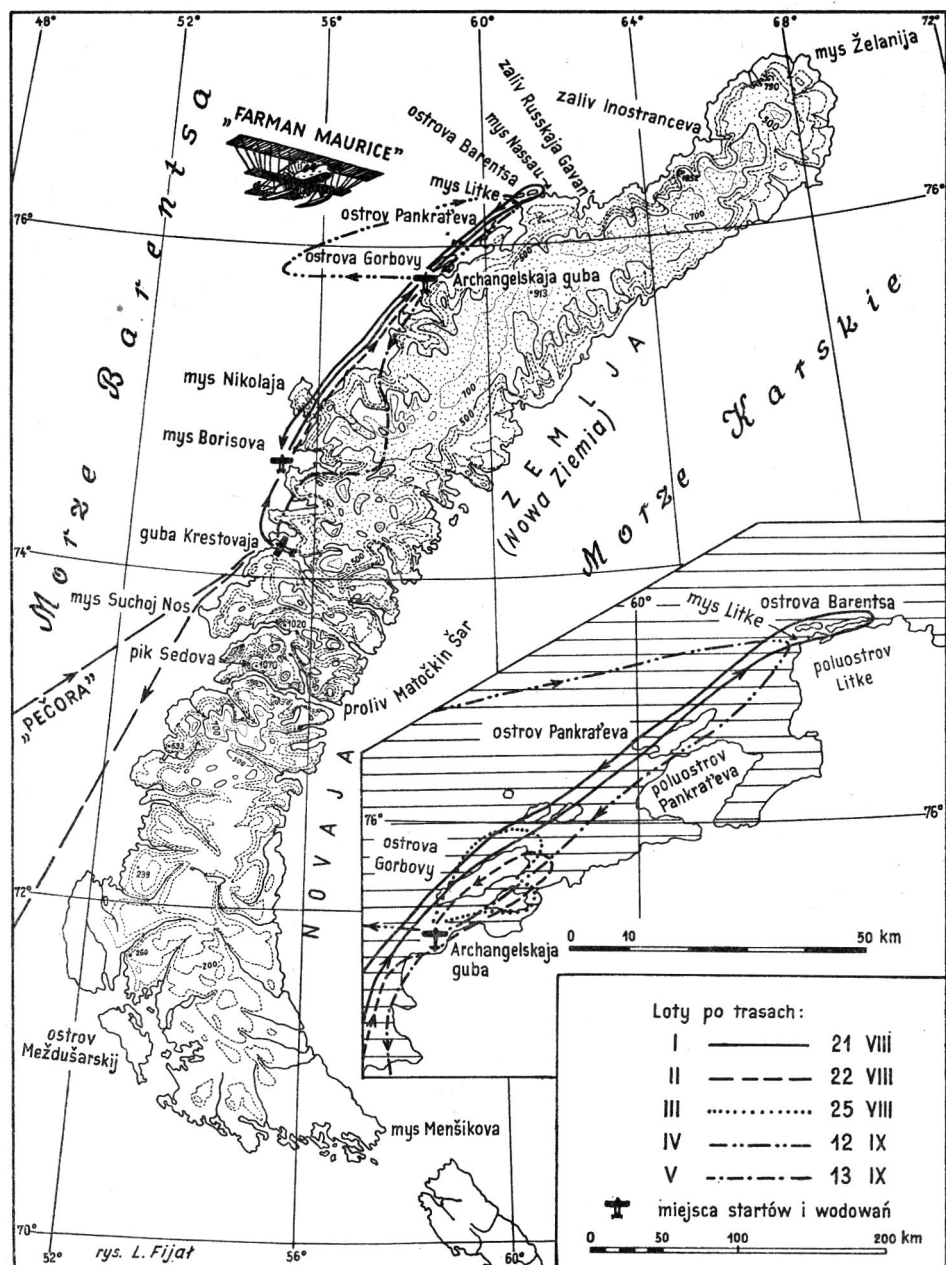


Ryc. 5. Reprodukacja z: J. Nagórski. *Pierwszy nad Arktyką*, s. 80

Илл. 5. Репродукция из: Я. Нагурски: *Пierwszy над Арктикой* [Первый над Арктикой], с. 80

Phot. 5. La reproduction du livre: J. Nagórski: *Pierwszy nad Arktyką* [Le premier au-dessus des terres arctiques], p. 80

Wydaje się, że wyższość (czy raczej większą ścisłość) przyznać należy danym zawartym w raporcie, spisanim w parę tygodni po lotach, niewątpliwie z wykorzystaniem prowadzonego podczas wyprawy dziennika czynności. Wskazane tu rozbieżności dowodzą konieczności krytycznej interpretacji także innych szczegółów relacji Nagórskiego, opartej na zawodnej przecież pamięci.



Ryc. 6. Trasy lotów arktycznych Jana Nagórskiego (sierpień — wrzesień 1914 r.) — [mapka] opr. St. Alexandrowicz, rys. L. Fijał

Илл. 6. Маршруты полярных полётов Яна Нагурского (август — сентябрь 1914 г.). Катру приготвил Ст. Алоксандровч, рис. Л. Фиял.

Phot. 6. Les itinéraires des vols arctiques de Jan Nagórski (août-septembre 1914). Le croquis élaboré par S. Alexandrowicz, dessiné par L. Fijał

Najbardziej charakterystycznym przykładem mogą być wspomnienia Nagórskiego o chorobie mechanika Kuzniecowa po pierwszym przelocie (wykonanym — jak wiemy z raportu — w dniu 21 sierpnia) i oczekiwaniu na pomoc z małym zapasem żywności, podczas sztormów, które groziły zniszczeniem samolotu. Dalsze loty miały nastąpić dopiero po dwunastodniowym oczekiwaniu i przybyciu, dowieszonego przez marynarzy z „Andromedy” za pomocą sani zaprzężonych w psy, zaopatrzenia, tj. paliwa i żywności. Ścisłość tej relacji można zakwestionować zestawiając ją z datami kolejnych lotów — 22 i 25 sierpnia. Jest więc oczywiste, że choroba Kuzniecowa musiała nastąpić co najpóźniej po drugim locie. Rzekomyście, raport jednoznacznie stwierdza, że silne przeziębienie Kuzniecowa wystąpiło po locie drugim — z 22 sierpnia<sup>18</sup>. Natomiast relacja o długim oczekiwaniu na pomoc „Andromedy” — w świetle wyraźnych stwierdzeń raportu, że załoga statku utrzymywała stałą łączność z załogą samolotu, przybывającego do kolejnych miejsc wodowania najpóźniej w 18 godzin po samolocie — jest zdecydowanie wynikiem pomyłki pamięci Autora wspomnień.

W związku z powyższym, po przedstawieniu dalszego przebiegu wydarzeń na podstawie szeroko wykorzystywanej książki Nagórskiego, wydaje się celowym przytoczenie relacji z raportu, która pozwala zarówno uzupełnić luki, jak i sprostować pomyłki materiału wspomnieniowego, a także nowszej literatury przedmiotu. Ustawiczne bowiem konfrontowanie obu relacji w toku jednorazowego przedstawienia wydarzeń byłoby zbyt uciążliwe dla czytelnika i zacierało następstwo czasowe, jak również utrudniałoby śledzenie akcji w tekście i na mapie.

Według relacji w książce drugi lot wykonał Nagórski samotnie, startując w obecności marynarzy z „Andromedy” z zatoki koło wyspy Pankratjewa w kierunku wysp Rudolfa. Lecił na wysokości 1500 m przy temperaturze — 15°. Mgła i początki oblodzenia samolotu zmusiły pilota do obniżenia wysokości lotu. Podczas lotu nad oceanem, pokrytym zwałami lodu, nigdzie nie było widać miejsc odpowiednich do lądowania czy wodowania. Po dwóch godzinach lotu w kierunku północno-zachodnim, nie napotkawszy nigdzie śladów statku czy ludzi, zawrócił Nagórski z powrotem, doleciał do półwyspu Lidtkego, gdzie również nie stwierdził jakichkolwiek śladów obecności ludzi i wrócił do swej „bazy”<sup>19</sup>.

Kolejny, trzeci lot miał wykonać z pasażerem — pomocnikiem, którym był marynarz z „Andromedy”, imieniem Konstanty, Sybirak zastępujący chorego Kuzniecowa. Według wspomnień start odbył się z lodowej pokrywy zatoki, a trasa lotu przebiegała wzdłuż zachodniego brzegu Nowej Ziemi aż do jej najbardziej na północ wysuniętego punktu — przylądka Upragnionego (*mys Żelanija*). Lot, początkowo na małej wysokości, był bardzo utrudniony przez silne rzucanie wywołane turbulencją powietrza, wobec czego pilot wznosił się na wysokość ponad tysiąca metrów, powyżej niskiej warstwy chmur. Uniemożliwiało to obserwację ziemi i morza. Dopiero po osiągnięciu Zatoki Rosyjskiej (*Russkaja Gawan*) znów ukazała się noc wysuniętego punktu — przylądka Upragnionego (*mys Żelanija*). Lot, początkowo nastąpił powrót do „bazy”<sup>20</sup>. Następnie miał Nagórski wykonać wiele krótkich lo-

<sup>18</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 86—92; M. E. Żdanko, *Pierwyj gidrosamolot*, s. 680; Egorow, *K istorii poletow*, s. 223—224.

<sup>19</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 91—92.

<sup>20</sup> Tamże s. 95—96, 101. Wydaje się, że nastąpiła tu pomyłka co do osoby pasażera. Sybirak Konstanty z „Andromedy” musiał latać z Nagórskim w ostatnim dniu wykonywania lotów (prawdopodobnie 15 lub 16 września) urządzonych przez Nagórskiego dla marynarzy „Pieczory” i „Andromedy” w Zatoce Krzyżowej, przed rozbiciem samolotu (por. raport Nagórskiego, przypis 25).

tów nad różnymi częściami wyspy<sup>21</sup>. Czwarty dłuższy lot miał — według wspomnień — przebiegać w poprzek wyspy, następnie ku północnemu wschodowi wzdłuż wschodniego jej wybrzeża i ku południowego zachodowi — do „bazy”. Czas tego lotu miał wynosić 4 1/2 godziny<sup>22</sup>.

Ostatnim lotem Nagórskiego w Arktyce miał być przelot z „bazy” w zatoce Pankratjewa do zatoki Krzyżowej, gdzie na samolot i lotników oczekiwał parowiec „Pieczora”, aby przewieźć ich do Archangielska w związku z zakończeniem prac ekspedycji — ze względu na trwające już od miesiąca działania wojenne. W locie tym znów towarzyszył Nagórskiemu jako mechanik Kuzniecowa, który po wydrożeniu przybył do „bazy” drogą lądową wraz z marynarzami „Pieczory”. Ten lot przebiegał w trudnych warunkach meteorologicznych, przy bardzo słabej widoczności i silnym bocznym wietrze, na skutek którego samolot uległ zniesieniu na środek wyspy, lecz pilot potrafił odnaleźć właściwą drogę<sup>23</sup>.

Dla pełniejszego obrazu i dokładniejszego ustalenia szeregu istotnych faktów warto przytoczyć relację o przebiegu wyprawy i przygotowań do niej, jaką w rok i w trzy lata później opublikował admirał Michał Żdanko, który przytoczył szczegółowe streszczenie części i bardzo obszerne cytaty z reszty raportu porucznika Nagórskiego<sup>24</sup>. Raport Nagórskiego oraz relacje wprowadzające Żdanki oddają przebieg wyprawy w sposób wystarczająco ścisły. Broszurę tę cytuję niemal w dosłownym przekładzie (*własnym* — St. A.) by uniknąć pominięcia jakichkolwiek informacji, mogących mieć znaczenie dla zainteresowanego czytelnika.

Rada Ministrów w dniu 18/31 stycznia 1914 r. postanowiła, by Ministerstwo Marynarki przygotowało ekspedycję ratunkową na Ocean Lodowaty celem poszukiwań starszego lejtnanta Siedowa i jego towarzyszy. Wszystkie prace, niezbędne dla realizacji tego zadania, zostały powierzone Głównemu Zarządowi Hydrograficznemu Ministerstwa Marynarki, który przystąpił do sporządzenia planu ekspedycji, nabycia odpowiednich statków, skompletowania załogi, zaopatrzenia w żywność, ciepłą odzież i wszelki ekwipunek. Podczas narad, jakie w tej sprawie odbywały się w Zarządzie Hydrograficznym, postanowiono między innymi, by ekspedycję bezwzględnie wyposażyć w hydroplan. Aby bowiem starannie obejrzeć całe zachodnie wybrzeże Nowej Ziemi od zatoki Krzyżowej (*guba Kriestowaja*) do przylądka Upragnionego (*mys Żelanija*), a także południowe brzegi Ziemi Franciszka Józefa, gdzie zgodnie z posiadanymi danymi można było spodziewać się znalezienia jeśli nie samej ekspedycji Siedowa, to przynajmniej jej śladów, nie wystarczało posiadanie samego statku. Lato polarne jest bowiem zbyt krótkie, aby można było zdążyć opłynąć statkiem wymienione wybrzeża i dokładnie obejrzeć nie tylko linię wybrzeża, ale i przyległe wyspy i cieśniny pomiędzy nimi. Wielką pomocą byłby hydroplan — szybki, ruchliwy, mogący lądować nie tylko na lądzie lub lodzie, lecz i na powierzchni wody.

Jako lotnika wybrano do udziału w wyprawie pilota wojskowego — porucznika Nagórskiego, który chętnie przyjął propozycję i został odkomenderowany do dyspozycji Głównego Zarządu Hydrograficznego. Nie tracąc czasu rozpoczął on przygotowania do wykonania powierzonego mu trudnego i odpowiedzialnego zadania. Dalsza relacja admirała Żdanko opierała się już na tekście raportu; dowiadujemy się z niej, że wybór samolotu pozostawiono do uznania porucznika Nagórskiego, który wybrał hydroplan Maurice Farman. Aparat ten postanowiono zamówić we Francji. Jego silnik — Renault o mocy 70 KM — był

<sup>21</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 98—99.

<sup>22</sup> Tamże s. 95—96, 101 i mapka na s. 80.

<sup>23</sup> Tamże s. 100—101.

<sup>24</sup> M. E. Żdanko, *Pierwyj gidroaeroplan*, s. 674—685.

chłodzony powietrzem, miał gaźnik ogrzewany spalinami, podwójny układ smarowania — co zapewniało dużą niezawodność. Udźwig samolotu wynosił 300 kg, szybkość około 100 wiorst (ok. 107 km) na godzinę. Samolot był także zdolny do lądowania na ziemi i śniegu.

21 maja (3 czerwca) 1914 r. Nagórski wyjechał do Paryża. Podczas budowy samolotu pod jego osobistym nadzorem zapoznał się on z konstrukcją płatowca i silnika oraz opanował praktycznie loty na samolocie tego samego typu, wykonując 18 lotów treningowych. Budowa samolotu została ukończona 14/27 czerwca i po demontażu i zapakowaniu go w 8 skrzyń został on wysłany do Kristianii i tam 30 czerwca/13 lipca załadowany na statek „Eklips”, na którym wraz z pilotem wypłynął z portu 1/14 lipca. 19 lipca / sierpnia „Eklips” zawinął do portu Aleksandrowsk (dziś Murmańsk) na półwyspie Murmańskim, gdzie czekały już dwa statki przygotowane przez Ministerstwo Marynarki do poszukiwań wyprawy Siedowa, Brusilowa i Rusanowa: szkuner myśliwski — „Gerta” — pod dowództwem Onufriewa, kupiony w Kristianii i parowiec Kompanii Archangielsko-Murmańskiej — „Pieczora” — zafrachtowany celem dostarczenia z Archangielska do Aleksandrowska węgla i innego wyposażenia dla „Gerty”. Trzeci statek ekspedycji, parowo-żaglowy szkuner „Andromeda”, znajdował się już u wybrzeży Nowej Ziemi. 20 lipca/2 sierpnia samolot porucznika Nagórskiego został przeładowany na „Pieczorę”, na której zaokrętowali się również Nagórski oraz przydzielony mu mechanik — marynarz Kuzniecowa. Dowódcą całości ekspedycji był kapitan pierwszej rangi (komandor) Islamow, który wraz z zastępcą i lekarzem znajdował się na „Gercie”. Tym samym w porcie Aleksandrowsk spotkały się wszystkie, oprócz „Andromedy”, statki dwóch ekspedycji: jednej — mającej poszukiwać Siedowa, drugiej — mającej poszukiwać Brusilowa i Rusanowa.

Już w Aleksandrowsku porucznik Nagórski otrzymał od dowódcy wyprawy (tj. komandora Islamowa) polecenie, by przeprowadził rekonesans wybrzeża od zatoki Krzyżowej do wysp Pankratjewa w celu odnalezienia zaginionych ekspedycji (nie pisze o tym admirał Żdanko, lecz stwierdzenie to zawiera oryginalny tekst raportu, ogłoszony w 1949 r.). 31 lipca/13 sierpnia „Pieczora” wypłynęła z portu Aleksandrowsk, kierując się wprost do zatoki Krzyżowej, a 3/16 sierpnia o godzinie 9 wieczorem zawinęła do zatoki Krzyżowej i stanęła na kotwicy. 5/18 sierpnia skrzynie z częściami samolotu przewiezione zostały na brzeg obok „stanowiszcza” Olgino, a następnego dnia Nagórski wraz z mechanikiem Kuzniecowa przystąpili do montażu samolotu, który trwał dwa dni i został ukończony do północy z 7/20 na 8/21 sierpnia. Warunki pracy przy montowaniu samolotu były wyjątkowo trudne, gdyż praca przebiegała na otwartej przestrzeni, przy silnej mgłę, deszczu ze śniegiem i temperaturze powietrza w dzień  $+1^{\circ}\text{R}$ , w nocy  $-2$  do  $-3^{\circ}\text{R}$ . Pojęcie „nocy” jest zresztą w tym wypadku względne, gdyż w godzinach nocnych było niemal tak samo jasno jak w dzień. Tym niemniej po nocy hydroplan był lekko oblodzony.

Po dwóch lotach próbnych porucznik Nagórski wraz z mechanikiem Kuzniecowa, stwierdziwszy gotowość samolotu do dalekiego lotu, przebrali się i o godzinie 4.30 dnia 8/21 sierpnia wystartowali celem rozpoznania zachodniego wybrzeża Nowej Ziemi. Nagórski tak pisał o tym locie:

„Leciałem, orientując się według wybrzeży Nowej Ziemi i kompasu. Od przylądka Borisowa rozpoczęły się kry i zwały lodowe. Z północy nasuwały się gęste chmury, przy ziemi płynęła zwarta mgła. Orientacja zaczęła być trudna; musiałem kierować się tylko kompasem, i moje szczęście, że zabrałem ze sobą kompas szalupowy, wykonany w warsztacie Głównego Zarządu Hydrograficznego, ponieważ kompas nabyty w Paryżu łącznie z samolotem przestał działać. Przez całą godzinę leciałem w zwartych chmurach, poczem zaczęły się one przerzedzać i usilnie przy-

patrując się wybrzeżu rozpoznałem wyspy Garbowe (Gorbowyje ostrowa). Cieśniny między nimi pokryte były zwartym lodem. Doleciałem do przylądka Lidtkiego i okrążyłem wyspy Barentsa, zawróciłem z powrotem po to, aby wylądować obok wysp Pankratjewa, miejsca ostatniego zimowania Siedowa, ale mi się to nie udało z powodu lodów i mgieł. Poleciałem dalej i o godzinie 9 rano wodowałem obok przylądka Borisowa. Cały lot trwał 4 godziny 20 minut, podczas których przeleciałem 420 wiorst. (ok. 450 km) według pomiaru odległości na mapie trasa ta przekraczała 525 km — St. A.) na wysokości od 800 do 1000 m. Temperatura na tej wysokości wynosiła  $-5^{\circ}\text{R}$ . Podejść (tj. podprowadzić samolot — St. A.) do brzegu było bardzo trudno; brzeg był wysoki, skalisty, a wzdłuż niego ciągnęły się pasy wystających z wody kamieni. Kilka razy natykaliśmy się na kamienie, przy czym porządnie ucierpiał lewy pływak, który potem ustawicznie przeciekał. Aby wyjść na brzeg wypadło iść po wodzie i buty nasze zupełnie przemokły. Podciągnąwszy samolot i przywiązawszy go, rozpaliliśmy ognisko z drewna wyrzuconego przez morze i w tym samym miejscu, obok ogniska, zasnęliśmy natychmiast wskutek silnego zmęczenia.

Szkuner „Andromeda”, z którym spotkaliśmy się w Zatoce Krzyżowej, powinien był płynąć w ślad za nami do wysp Pankratjewa, aby zaopatrzyć nas tam w benzynę i olej, a ponieważ wodowaliśmy nie obok tych wysp, a znacznie bardziej na południe, u przylądka Borisowa, to, aby zwrócić uwagę szkunera, strzelaliśmy rakiety na spadochronach. Sygnały nasze zostały dostrzeżone i „Andromeda” zbliżyła się do nas.

Otrzymaawszy niezbędne zapasy, wczesnym rankiem 9/22 sierpnia poleciliśmy z Kuzniecowaem znów na północ, aby powtórnie obejrzeć wybrzeże i zbadać stan lodów koło wysp Garbowych, dokąd winna była przyjść „Andromeda” dla urządzenia składu prowiantu dla zaginionych ekspedycji. Lecieliśmy na wysokości 1000 metrów. Pogoda była jasna, słoneczna, temperatura  $-7^{\circ}\text{R}$ . Nasz rekonesans wyjaśnił, że cieśniny pomiędzy wyspami Garbowymi są zapchane lodami. O godzinie 6.30 z rana wodowałem przy zatoce Archangielskiej, dokąd po osiemnastu godzinach podpłynęła i „Andromeda”, na którą pospiesznie przenieśliśmy się, aby ogrzać się i odpocząć. Mechanik Kuzniecowa, który wychował się na Południu i całą swą służbę spędził we Flocie Czarnomorskiej, jako nieprzyzwyczajony do zimna poważnie zachorował z przeziębenia.

10/23 sierpnia rozpoczął się porządny sztorm od południowego-zachodu. Obawiając się o samolot, który stał przy brzegu, uznaliśmy za potrzebne pojechać na brzeg i mocniej przywiązać go, ale kapitan „Andromedy” nie zdecydował się puścić mnie, uważając to za ryzykowne. Wypadło zaapelować do ochotników. Znalazło się czterech marynarzy, którzy zgodzili się popłynąć ze mną na szalupie, aby umocować hydroplan, który w innym wypadku zostałby uniesiony w morze. 12/25 sierpnia, kiedy sztorm ucichł, wykonałem niewielki lot celem obejrzenia wysp Garbowych. Okazało się, że przeszły sztorm skruszył lód, który teraz, przy słabym wietrze północnym, spływał ku południowi. Wyspa Zajęcza (*ostrow Zajaczij*), na której zdecydowano urządzić skład żywności, całkowicie oczyściła się od lodu. O godzinie 9 wieczorem tegoż dnia 12/25 sierpnia, mając jako pasażera kapitana „Andromedy” — szturmana Pospiełowa, podjąłem lot z zatoki Archangielskiej na północ, aby obejrzeć wybrzeże i szukać zaginionych ekspedycji, ale tym razem nie powiodło mi się. Zaledwie wzniosłem się na 500 metrów i skierowałem się na przylądek Nassau (*mys Nassau*), w silniku dał się słyszeć gwałtowny stuk. Natychmiast zatrzymałem silnik i wytraciłem wysokość lotem ślizgowym. Z „Andromedy” zostało to zauważone i przysłano nam na pomoc szalupę, która przyholowała samolot do brzegu. Po rozebraniu silnika okazało się, że złamany został korbowód trzeciego cylindra i pogięty wał główny. Złamanie korbowodu należy przypisać winie fabry-



ki, ponieważ śruby złamanego korbowodu nie zostały zakontrowane. Do 29 sierpnia/11 września musieliśmy z natężeniem pracować przy naprawie silnika, który trzeba było całkowicie rozebrać i złożyć na nowo.

19 sierpnia/1 września przyplłynął do nas szkuner „Gerta”, który zdążył odwiedzić Ziemię Franciszka Józefa i odplłynął stamtąd do wysp Pankratjewa, gdzie spodziewał się spotkać z nami, co na szczęście nastąpiło. Dowódca ekspedycji, kapitan pierwszej rangi Islamow przekazał nam informacje o losie ekspedycji Siedowa i że statek jej „Św. Focjusz” skierował się z Ziemi Franciszka Józefa na Morze Białe. Przypuszczając, że „Św. Focjusz” może być teraz przypadkiem w pobliżu Nowej Ziemi, kapitan pierwszej rangi Islamow rozkazał mi wykonać lot w morze na zachód i następnie na północ do Wysp Pankratjewa. 30 sierpnia/12 września, o godzinie 4.20 w dzień, poleciałem i skierowałem się na zachód. Był umiarkowany wiatr zachodni (8 m/sek) i mróz  $-7^{\circ}\text{R}$ . Przeleciawszy 100 wiorst w tym kierunku, skierowałem się na przylądek Litkego, a od niego do Wysp Pankratjewa i o godzinie 6 wieczorem wróciłem do tego samego miejsca, skąd wyleciałem. Statku „Św. Focjusz” nigdzie nie zauważyłem. Ten mój lot wykazał, że w otwartym morzu wzdłuż równoleżnika Wyspy Zajęczej (*ostrowa Zajacjego*) znajduje się zwarty lód, który przesuwa się ku południowi. Ta wiadomość doprowadziła kapitana „Andromedy” do decyzji, aby pospieszyć na południe, do Zatoki Krzyżowej, dokąd i ja powinienem był lecieć, aby tam rozebrać mój samolot, zapakować go w skrzynie i załadować na „Pieczorę”, która tam nas oczekiwała.

31 sierpnia (13 września), o godzinie 1 w dzień, podjąłem mój piąty lot i, mając jako pasażera marynarza Kuzniecowa, skierowałem się prosto do Zatoki Krzyżowej. Wiał umiarkowany wiatr zachodni (7 m/sek). Niskie przerywane chmury utrudniały orientację i przez pewien czas zupełnie utraciłem właściwy kurs, a kiedy widoczność się polepszyła zauważyłem, że pode mną znajduje się Nowa Ziemia, a na wschodzie widać Morze Karskie. Okazało się w ten sposób, że zboczyłem znacznie ku wschodowi i przeleciałem prawie do połowy szerokości wyspy Nowej Ziemi. Już dwie godziny znajdowałem się w drodze. Wiatr gwałtownie zmienił kierunek i przeszedł na południowy, który znacznie zmniejszył szybkość lotu. Jeszcze godzinę i kwadrans trwał mój lot i o 3 1/2 godzinie w dzień pomyślnie opuściłem się w Zatoce Krzyżowej, gdzie stał parowiec „Pieczora”. Po dwóch dobach tamże przyplłynęła i „Andromeda”. Moje loty tak zaciekawiły marynarzy załogi „Pieczory” i „Andromedy”, że wykonałem z niektórymi z nich niewielkie loty, a następnie rozebrałem samolot, zapakowałem go w skrzynie i załadowałem na „Pieczorę”, celem dostarczenia do Archangielska, dokąd „Pieczora” dopłynęła szczęśliwie 10/23 września”<sup>25</sup>.

Warto zacytować ocenę znaczenia lotów Nagórskiego przez admirała Żdanko, zawierającą także konkretne wnioski, sformułowane w raporcie pilota:

„Jego odważne loty przyniosły niewątpliwy pożytek sprawie lotnictwa, ponieważ wyjaśnił niektóre kwestie odnośnie lotów w krajach podbiegunowych. Oto niektóre wnioski, które mógł on wyciągnąć z pięciu swoich lotów, wnioski urywkowe, ale które niewątpliwie mogą być użyteczne przyszłym lotnikom, którzy zapuszczą się w ślad za Nagórskim w krainy podbiegunowe:

1 — Zmiany kierunku wiatru na Północnym Oceanie Lodowatym są bardzo częste. Tak, przy locie na trasie około 200 wiorst, zdarzały się do trzech gwałtownych zmian kierunku wiatru.

2 — Loty można wykonywać przez całą dobę, ponieważ w nocy jest tak samo

<sup>25</sup> Tamże s. 674—683. Cytat ze s. 678—683. Por. też K. Egorow, *K istorii poletow*, s. 222—226.

jasno jak w dzień. Najlepszym okresem na wykonanie lotów, sądząc z danych meteorologii, jest miesiąc lipiec.

3 — Ekspedycje polarne należy koniecznie zaopatrywać w hydroplan, w miarę możliwości łatwy do transportu, aby można go było łatwo zmieścić nawet na niedużym statku. Montaż i demontaż jego powinny być jak najłatwiejsze, szybkie, udźwig jak największy. Szczególną uwagę zwrócić należy na pływaki, które bezwzględnie powinny mieć trzy wręgi.

4 — Niezbędne jest posiadanie zapasowych pływaków i możliwie dużej liczby śmigieł. W ciągu jednego miesiąca porucznik Nagórski musiał wymienić dwa śmigła, które pękły.

5 — Hydroplan powinien być pomalowany na kolor czerwony jako najbardziej dostrzegalny.

6 — Lotnik powinien zwrócić uwagę na swoją zwierchnią odzież. Buty powinny być szczególnie ciepłe i nieprzemakalne. Kurtka — z edredonowych lub łabędzich skórek. Na kurtkę półkożuszek romanowski. Spodnie koniecznie futrzane. Następnie futrzana czapka, żółte okulary i dwie pary wełnianych rękawiczek.

7 — Do lotu należy zabrać ze sobą następujące przedmioty: karabin z nabojami, zwój miękkiej liny stalowej dla umocowania aparatu i w innych celach, rakiety dymne ze spadochronem, zapasowe części silnika, drobne narzędzia i żywność.

8 — Latać w krainach arktycznych, chociaż i trudno, ale jest w pełni możliwe i lotnictwo może oddać wielką usługę hydrografii: z hydroplanu łatwo obserwować stan lodów, a także podwodne niebezpieczeństwa: rafy, ławice, mielizny<sup>26</sup>.

W oryginale raportu Nagórskiego znalazły się jeszcze inne cenne obserwacje, które warto zacytować:

„W warstwach powietrza temperatura także jest zmienna w kierunku ujemnym w porównaniu z warstwami niskimi. Aeronauta André, który dokonał podróży naukowej do bieguna, twierdził, że w miarę zbliżania się do bieguna temperatura górnych warstw powietrza powinna być dodatnią w stosunku do warstw niskich. Przepuszczenie to okazało się niesłusznym.

W Północnym Oceanie Lodowatym bardzo często są zmiany kierunków wiatrów na niewielkich przestrzeniach. Przelatując odległość 220 wiorst, spotykałem trzy — cztery kierunki wiatrów. Częste są mgły i zachmurzenia. W czasie lata loty są możliwe przez całą dobę, ze względu na zupełną jasność nocy. Za najlepszy miesiąc do latania w Północnym Oceanie Lodowatym, zgodnie z zestawionymi przeze mnie danymi meteorologicznymi, należy uważać maj i czerwiec. Zarys wybrzeża Nowej Ziemi w niektórych miejscach nie zgadza się z mapą<sup>27</sup>.

Niezależnie od pewnych różnic w szczegółach między relacjami wspomnianymi Nagórskiego i jego raportem, o których była już mowa wyżej, należy zwrócić uwagę na inne rozbieżności, ograniczając się do istotniejszych. Tak więc, sądząc z pracy admirała Żdanko, przydział Nagórskiego do Głównego Zarządu (a nie Urzędu, gdyż w nazwie rosyjskiej występował termin „Uprawlenie”) Hydrograficznego był skutkiem wyboru jego — jako pilota — do udziału w wyprawie. Nagórski płynął z Kristianii do Murmańska (a właściwie Aleksandrowska) nie na „Gercie”, lecz na „Eklipsie”, by w Aleksandrowsku wraz z samolotem i mechanikiem Kuzniecowerem zostać zaokrętowany na „Pieczorę”, która (a nie „Gerta”) dostarczyła ich do Zatoki Krzyżowej<sup>27a</sup>.

<sup>26</sup> M. E. Ż d a n k o, *Pierwyj gidroaeroplan*, s. 683—684.

<sup>27</sup> K. E g o r o w, *K istorii poletow*, s. 225—226.

<sup>27a</sup> Na „Eklipsie” poznał też dra Józefa Trzemeskiego (a nie Trzemeskiego), o którym wspomina z sympatią i podziwem. Por. J. N a g ó r s k i, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 54—57. Że Trzemeski płynął nie na „Hercie” (jej pierwotna nazwa brzmiała „Her-

Nieco u dramatyzowaną relacją w książce Nagórskiego, mogąca być wynikiem zbeletryzowania, stwarza jednak obraz krzywdzący organizatorów i kierownictwo całości ekspedycji. Szczególnie — jak wyraźnie wynika z raportu — nie byli Nagórski i Kuźniecowa pozostawieni sami sobie w Zatoce Krzyżowej i podczas dalszych lotów na Nowej Ziemi. Nawet na reprodukowanym w książce zdjęciu, przedstawiającym montaż samolotu w Zatoce Krzyżowej, wyraźnie widać trzech ludzi, choć sądząc z tekstu mogło ich być tam tylko dwóch. Od chwili zaś startu do pierwszego lotu stale podążała za samolotem do kolejnych miejsc jego wodowania „Andromeda”.

Daleko idące różnice wykazują opisy przebiegu, tras, miejsc startów i wodowań, a także warunków meteorologicznych towarzyszących każdemu z pięciu przelotów Nagórskiego, jak również niekiedy informacje o pasażerach. Zresztą, biorąc pod uwagę czas, który upłynął od czasu wyprawy do narodzin książki, trudno się temu dziwić. Okazało się więc koniecznym opracowanie, na podstawie raportu Nagórskiego i dokładniejszej mapy Nowej Ziemi, przybliżonej rekonstrukcji przelecianych przez niego tras (por. ryc. 6), różniącej się znacznie od schematycznej mapki zamieszczonej w książce (por. ryc. 5)<sup>28</sup>. Potwierdzają się tutaj ogólne spostrzeżenia Borysa Czuchnowskiego, sformułowane w przedmowie do rosyjskiego wydania książki (por. przypis 17). Wymaga też wyjaśnienia sprawa odkrycia chaty i dokumentów ekspedycji Siedowa oraz lądowania na lodowym polu i bazowania samolotu przy Wyspie Pankratjewa. Tak barwnie przedstawiony w książce epizod ten, sądząc z tekstu raportu, zdaje się być wynikiem późniejszej pomyłki — kojarzenia różnych informacji. W raporcie bowiem nie było wymienione żadne lądowanie w tym rejonie, a nawet stwierdzona została niemożliwość takowego — wskutek mgieł i lodów. Co więcej, z artykułu admirała Żdanko o ekspedycji ratunkowej, cytowanego w przypisie 1, dowiadujemy się, że dokumenty ekspedycji Siedowa odnalazł dowódca „Andromedy” szturman Pospiełow podczas rekonesansu wzdłuż zachodniego brzegu Nowej Ziemi, który następnie udał się na wyspę Wajgacz, na której działała stacja radiotelegraficzna. Wysłana przez nią wiadomość dotarła do „Gerty” wyposażonej w aparat radiotelegraficzny jeszcze przed jej wypłynięciem z Aleksandrowska, czego następstwem było wysłanie „Pieczory” z samolotem Nagórskiego do Zatoki Krzyżowej. Jak z relacji tej można wnioskować (s. 617), sprawę odnalezienia dokumentów Nagórski znał z rozmów z Pospiełowem, z którym przez cały czas pobytu na Nowej Ziemi ściśle współdziałał.

ta”, a uległa zmianie na skutek transliteracji) lecz na „Eklipsie” podniósł już w związku z relacją Nagórskiego J. Pertek: *Polacy w wyprawach polarnych. Gdyńia 1965 s. 47*. Szczegółowy opis wyprawy „Eklipsa” daje J. Trzemeski: *Wyprawa podbiegunowa na statku „Eklips” w roku 1914 i 1915*. „Przegląd Geograficzny” R. 4:1923 s. 151—153; E. Józwickiewicz: *Działalność naukowa Gen. dr Józefa Trzemeskiego podczas polarnej ekspedycji ratunkowej statku „Eklips” w latach 1914—1915*. „Wiadomości Służby Geograficznej” R. IV: 1930 z. 4 s. 364—369. Dane biograficzne Trzemeskiego (ur. 24 XII 1879 — zm. 4 VII 1923) podaje J. Zieliński: *Mały słownik pionierów polskich kolonialnych i morskich*. Warszawa 1933 s. 563—564. Natomiast Jan Nagórski w tym kompendium nie figuruje.

<sup>28</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką* — mapka na s. 80. Do opracowania nowej mapki lotów Nagórskiego posłużyła mapa Nowej Ziemi zamieszczona w: *Bolszaja Sowietśkaja encyklopedia*. 2 izd. T. 25. Moskwa 1954 i dane z raportu Nagórskiego. Już po jej opracowaniu udało się dotrzeć do oryginalnego szkicu tras — według mapy Nagórskiego (por. ryc. 7) — opublikowanego przez admirała Żdanko.

Jak widać, do pełnego odtworzenia przebiegu wydarzeń i wyjaśnienia wszystkich sprzeczności brakuje jeszcze pewnych elementów. Bardzo istotne byłoby dotarcie do możliwie pełnych materiałów związanych z przebiegiem ekspedycji, w której uczestniczył Nagórski — materiałów znajdujących się zarówno w Muzeum Arktyki, jak i w Centralnym Archiwum Marynarki Wojennej ZSRR — tutaj szczególnie cenny byłby raport ze sprawozdaniem z wyprawy złożony przez jej dowódcę — komando-

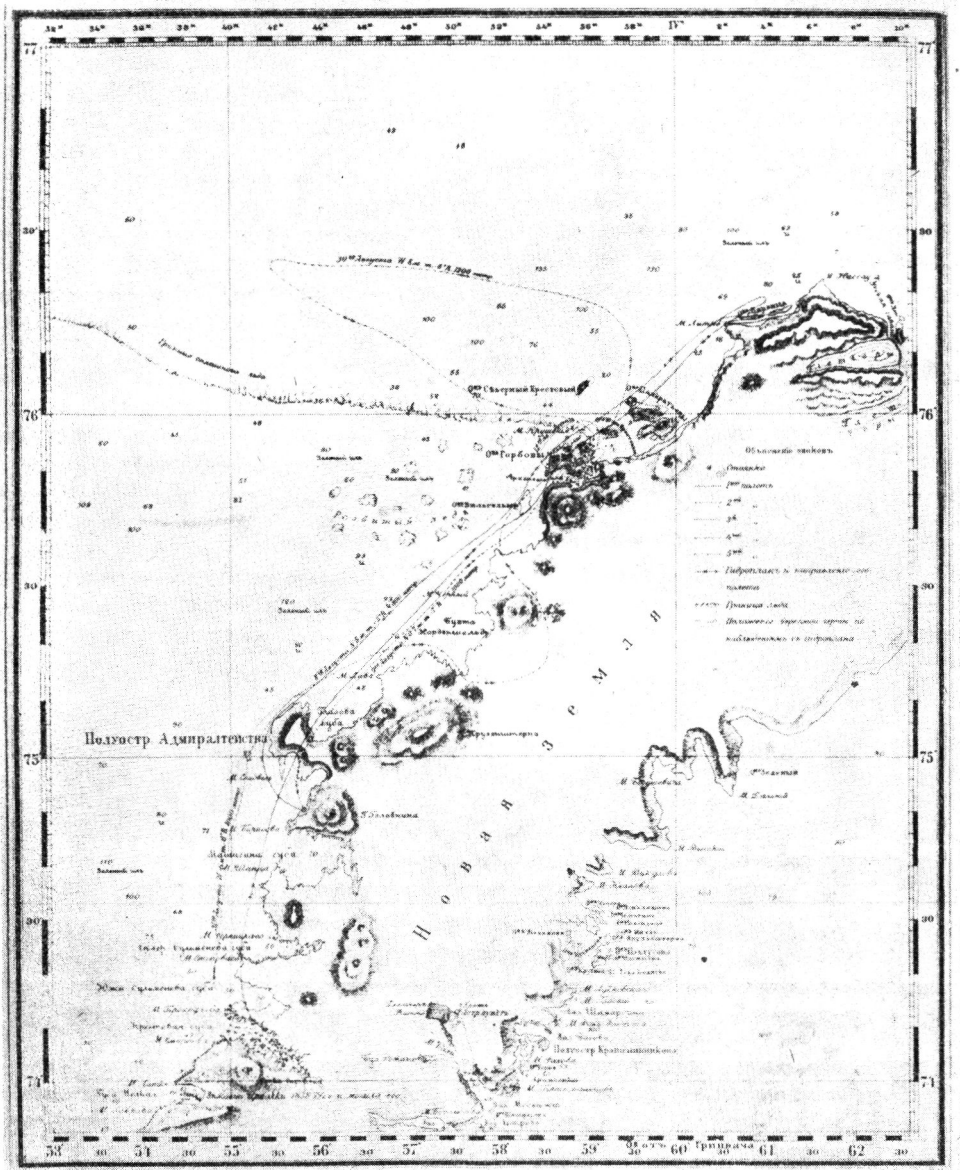


Рис. 7. Трасы lotów J. Nagórskiego wg M. Żdanki

Илл. 7. Маршруты полетов Яна Нагурского. По М. Жданко

Phot. 7. Les itinéraires des vols arctiques de Jan Nagórski, d'après M. Żdanko

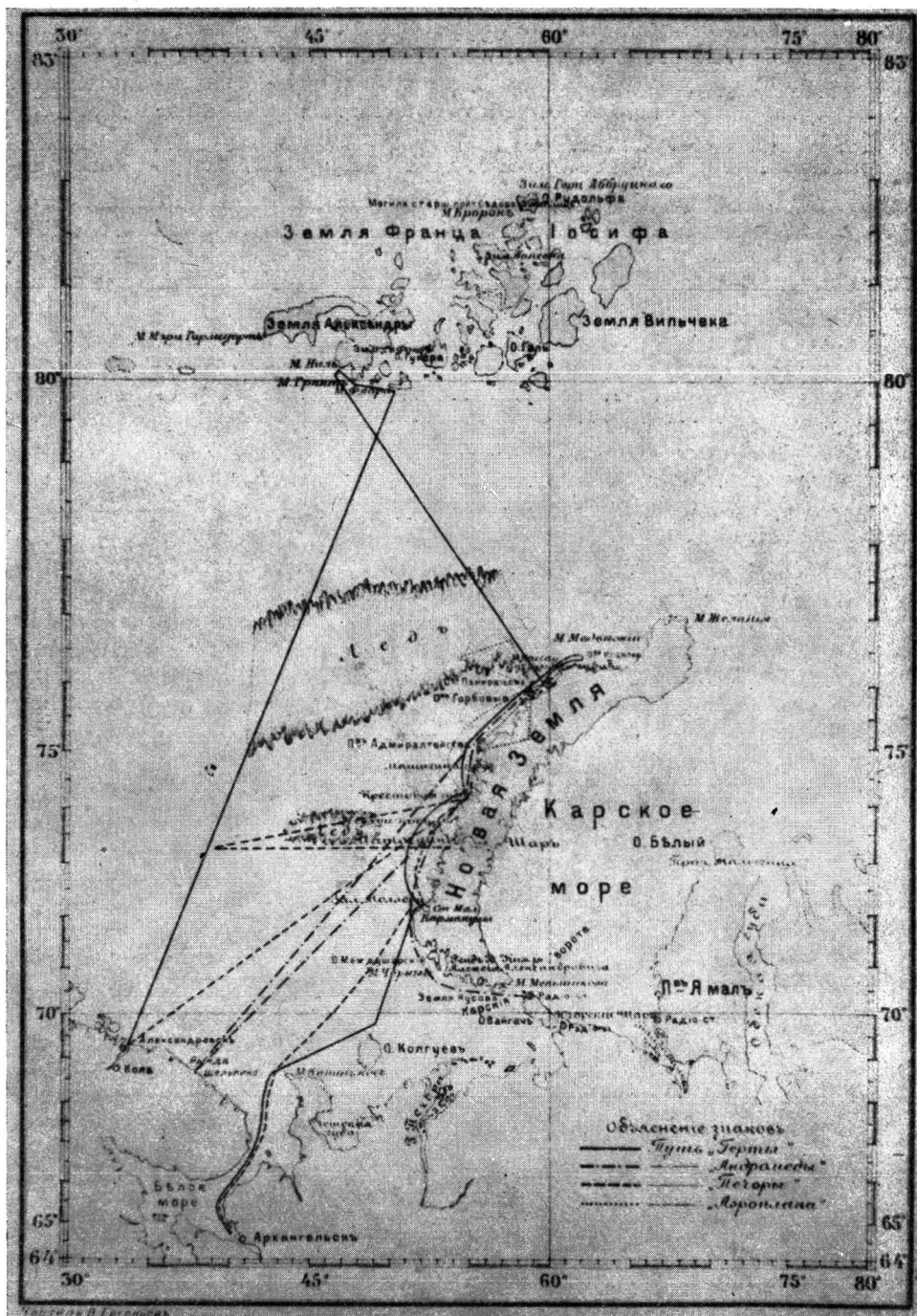


Рис. 8. Трасы statków ekspedycji ratowniczej wg M. Żdanki

Илл. 8. Маршруты судов спасательской экспедиции. По М. Жданко

Phot. 8. Les itinéraires de bateaux de l'expédition de sauvetage, d'après M. Żdanko

ra Islamowa, który z pewnością szczegółowo przedstawił zarówno plan, jak i przebieg oraz wyniki poszukiwań. Być może udało by się dotrzeć do dzienników pokładowych „Gerty”, „Pieczory” i „Andromedy”, które pozwoliłyby między innymi ustalić dokładniej miejsca postoju statków przy wybrzeżach Nowej Ziemi, a tym samym i bazowania samolotu. Oznaczenia na rekonstruowanej mapce na podstawie danych z raportu Nagórskiego nie są ściśle zlokalizowane, podobnie zresztą jak i trasy lotów — oddane w przybliżeniu. Najbardziej miarodajne są natomiast oznaczone przez Nagórskiego w 1914 r. trasy na mapie, dołączonej do publikacji admirała Zdanko, a stanowiącej pierwotnie załącznik do raportu Nagórskiego (por. ryc. 7). Byłoby pożądane zebranie i skonfrontowanie wszystkich źródeł do dziejów wyprawy.

Niezależnie jednak od tych postulatów, już na podstawie obecnej znajomości zagadnienia, znaczenie lotów arktycznych Nagórskiego i Kuzniecowa ocenić należy bardzo wysoko. Niezaprzeczenie bowiem do Nagórskiego jako pilota należy pierwszeństwo wykonywania lotów w warunkach polarnych, co zresztą podkreślał już admirał Zdanko, a także minister marynarki Rosji — admirał Iwan Grigorowicz<sup>29</sup>.

Oprócz ogólnych i szczególnych spostrzeżeń Nagórskiego, przedstawionych już wyżej, a dokumentujących praktyczną możliwość wykonywania długich na owe czasy lotów w trudnych warunkach meteorologicznych lata arktycznego, zebrał on bezcenne doświadczenia w zakresie obserwacji z powietrza pokrywy lodowej, lotów z ograniczoną widocznością powierzchni ziemi, wreszcie skutecznej eksploatacji i montażu samolotu, a nawet jego naprawy w prymitywnych warunkach, bez żadnego zaplecza technicznego. Wydaje się, że najbardziej wymowna i słuszna jest ocena osiągnięć Nagórskiego przez jego nieco młodszego kolegę — Borysa Czuchnowskiego:

„W historii badań i opanowania nieobjętych przestrzeni Północnego Oceanu Lodowego lotnik rosyjskiej marynarki wojennej — J. I. Nagórski — ustanowił w 1914 r. pierwszy słup milowy. O całe dziewięć lat jego godne uwagi loty u północno-zachodnich wybrzeży Nowej Ziemi wyprzedziły następane pojawienie się samolotów w Arktyce. Dopiero w 1923 r. lotnik szwajcarski — Mittelholzer — wykonał udane loty wzdłuż brzegów Spitzbergenu; w tym samym roku po jednym z lotów próbnych rozbił się samolot powietrznopolarnej wyprawy Amundsena. Loty Nagórskiego — to dowód wysokiego mistrzostwa i niezwyklej odwagi. Dziś, gdy lotnictwo osiągnęło niewidziane szczyty techniki, wydają się mało prawdopodobnymi loty nad lodami Arktyki, w istocie rzeczy na awionetce (samolot Nagórskiego ważył 450 kg, moc silnika 70 KM, szybkość 90 km/godz), bez znajomości warunków meteorologicznych na trasie, bez łączności radiowej, z niepewnym silnikiem, bez obsługi naziemnej i, co zapewne najistotniejsze, bez przyrządów do lotu bez widoczności, których brak grozi każdemu samolotowi zerwaniem się w korkociąg lub upadkiem po wejściu w mgły lub chmury, to znaczy we wszystkich wypadkach utraty przez pilota widoczności horyzontu [...]. W swoim raporcie Nagórski właściwie wskazuje podstawowe kierunki wykorzystania lotnictwa na Północy dla zwiadu lodowego, odkrywania nowych ziem, pomocy dla prac hydrograficznych i topograficznych z użyciem fotografii

<sup>29</sup> Opinię z pisma ministra cytuje E. Fadiejev: *Krylja — chronika odnogo poiska*. „Prawda” nr 86 z 27 marca 1977 s. 8: „polety imiejut serioznoje znaczenie”.

lotniczej. Daje on rady dotyczące wyposażenia ekspedycji samolotowych i malowania samolotów na kontrastowy w stosunku do śniegów kolor czerwony. Znalazło to zastosowanie podczas radzieckiej wyprawy na biegun w 1937 r.”<sup>30</sup>.

Jak wynikałoby ze wspomnień Nagórskiego wysłani jednocześnie na innych statkach ekspedycji piloci nie zdołali osiągnąć żadnych rezultatów: pilot cywilny Jewsiukow nawet nie zmontował swego samolotu, a pułkownik Aleksandrow przy pierwszej próbie startu rozbił samolot i doznał obrażeń<sup>31</sup>, co mogło być argumentem przeciw podejmowaniu dalszych prób. Jednocześnie jednak należy zauważyć, że udana próba podjęta przez lotnictwo rosyjskie i Nagórskiego w zakresie lotów arktycznych, była wznawiana przez innych polarników. Według wspomnień Roalda Amundsena pomysł użycia samolotu w wyprawie polarnej powziął on bowiem jeszcze w 1909 r., kiedy w planowanej wyprawie do Bieguna Północnego na statku „Fram” miał brać udział także pilot z samolotem. Wyprawa ta nie doszła do skutku wobec zdobycia bieguna przez Peary’ego. Ponownie w 1914 r. wrócił Amundsen do planu użycia samolotu, nabył Farmana, który miał służyć podczas żeglugi na „Framie” do lotów zwiadowczych nad lodami Arktyki, nawet nauczył się pilotażu samolotu. Píše o tym: „Była to moja druga próba użycia żeglugi powietrznej do badań polarnych i o tym fakcie, a także i dacie — 1914 nie należy zapominać ze względu na znaczenie, jakie zyskały samoloty i sterowce w latach 1925—1926 w moich wyprawach arktycznych”. Samolot został dostarczony do Oslo, lecz wybuch I Wojny Światowej spowodował rezygnację z wyprawy, wobec czego Amundsen przekazał samolot lotnictwu wojskowemu Norwegii<sup>32</sup>. Po przepłynięciu na „Maud” Północną Drogą Morską do wybrzeży Alaski w 1922 r. Amundsen powziął pomysł użycia samolotu typu Junkers do transatlantyckiego przelotu przez Północny Ocean Lodowaty; prócz tego nabył on lekki samolot Curtiss, który miał być używany do rozpoznawania warunków lodowych. Wskutek uszkodzenia narty Junkersa już przy pierwszym lądowaniu z planów tych chwilowo wypadło zrezygnować. Doszedł więc Amundsen do wniosku (będącego właściwie powtórzeniem wcześniejszych, z 1914 r., ustaleń Nagórskiego), że niezbędny jest samolot „o budowie specjalnej, zdolny do startu z wody, śniegu i lodu”<sup>33</sup>. Dopiero w 1925 r. doszło do praktycznego wykorzystania samolotów przez Amundsena, kiedy na dwóch łodziach latających typu Dornier „Wal” (N. 24 i N. 25) o zasięgu 2600 km, wyruszył ze Spitzbergenu w kierunku Bieguna Północnego. Jak wiadomo wyprawa ta (21 maja — 15 czerwca) omal nie zakończyła się tragicznie<sup>34</sup>.

Być może dało by się ustalić, co wiedział Amundsen o wynikach lotów Nagórskiego; w każdym jednak razie w kontekście tym sukces tego ostatniego był pierwszym krokiem na drodze rozwoju lotnictwa polarnego.

Powrót Jana Nagórskiego do Petersburga z wyprawy na Nową Ziemię nastąpił na początku trzeciego miesiąca wojny światowej. Nic więc dziw-

<sup>30</sup> Ja. I. Nagórskij, *Pierwyj nad Arktikoj*, s. 1, 6.

<sup>31</sup> J. Nagórski, *Pierwszy nad Arktyką*, s. 104. Jak podaje M. B. Czermienko, *K biografii*, s. 151, samolot dla Jawsziukowa został zatrzymany w Bergen z powodu wybuchu wojny. „Eklips” wypłynął bez samolotu, a Jewsiukow z Murmańska wrócił do Petersburga.

<sup>32</sup> R. Amundsen: *Moja żizn*. Moskwa 1959 s. 50 i 56 (cytat), por. też s. 145.

<sup>33</sup> Tamże s. 71—76 cytat ze str. 75.

<sup>34</sup> Tamże s. 82—86.

nego, że wyniki jego lotów nie zostały spopularyzowane w prasie rosyjskiej i zagranicznej i pozostawały szerzej nieznanne. W rezultacie w literaturze — zarówno dotyczącej badań arktycznych, jak i historii lotnictwa — poza literaturą radziecką i polską nazwisko Nagórskiego jest pomijane.

Jak wspomina Nagórski — po powrocie na „Pieczorze” do Archangielska, a następnie kolejną do Petersburga — został on wraz z Kuzniecowa przyjęty przez admirała Żdanko, który wręczył Nagórskiemu order Św. Stanisława III klasy, a Kuzniecowskiemu złoty medal Za Męstwo. Niestety, nie udało się Nagórskiemu załatwić sprawy przeniesienia Kuzniecowa z Floty Czarnomorskiej do Bałtyckiej<sup>35</sup> wobec czego musieli się oni rozstać.

Warto w tym miejscu przedstawić trochę bardziej szczegółowych informacji o osobie i dalszych losach wspomnianego przez Nagórskiego z taką sympatią jego towarzysza lotów polarnych. Do niedawna wiadomo o nim było tylko tyle, ile napisał Nagórski. Jednak dzięki wytrwałym poszukiwaniom radzieckiego dziennikarza, Eugeniusza Fadiejewa, które pozwalają odtworzyć koleje losów Eugeniusza (syna Włodzimierza) Kuzniecowa. Urodził się on w Sewastopolu w 1887 lub 1888 r.; tamże mieszka jego syn, Mikołaj (urodzony w 1913 r.), który przeczytawszy w „Prawdzie” wywiad Fadiejewa z Nagórskim zwrócił się do dziennikarza z prośbą o informację o ojcu, który zginął podczas wojny domowej; niestety — w rodzinie nie zachowały się ani listy Kuzniecowa z tamtych czasów ani dokumenty, poza kilkoma zdjęciami. Zasięgnawszy informacji u kilku starych lotników dowiedział się Fadiejew, że Eugeniusz Kuzniecowa należał do pilotów znanych z czynów bojowych.

Służbę wojskową odbywał przed wybuchem wojny we Flocie Czarnomorskiej. W dniu 1/14 maja 1914 r. mianowany został marynarz pierwszej klasy Eugeniusz Kuzniecowa mechanikiem (w oryginale „motorist”) pierwszej klasy w służbie łączności (do której zaliczano i samoloty). W notatce służbowej kierownika Głównego Zarządu Hydrograficznego, tzn. admirała Żdanko, informującej o stanie przygotowań do ekspedycji stwierdza się gotowość wszystkiego, poza brakiem mechanika lotniczego. Dowódca ekspedycji (komandor Islamow) telegrafował w związku z tym do Petersburga za prośbą o wyznaczenie do udziału w ekspedycji mechanika Kuzniecowa, przebywającego w służbie łączności w Sewastopolu, który prosi o przyjęcie do ekspedycji. Nastąpiła decyzja pozytywna i mechanik pierwszej klasy — Kuzniecowa — wyjechał z Sewastopola do Petersburga, skąd udał się do Archangielska celem wzięcia udziału w ekspedycji. Nie płynął więc, jak wynikało ze wspomnień Nagórskiego, już od Kristianii, lecz wraz z samolotem i pilotem znalazł się na „Pieczorze” w porcie Aleksandrowsku. Zarówno z raportu Nagórskiego — jak jego wspomnień i broszury admirała Żdanko — wynika, że podczas trudnej i niebezpiecznej wyprawy wykazał najwyższe kwalifikacje fachowe i dzielność. Jego nazwisko było wielokrotnie wymieniane w raportach admirała Żdanko i ministra marynarki Grigorowicza. Natomiast raport Nagórskiego, podkreślający zasługi mechanika Kuzniecowa i wnioskuje o jego odznaczenie, zdecydowano „pozostawić bez dalszego biegu”; trudno bez bliższego zapoznania się z tymi dokumentami stwierdzić, czy chodziło tu o kolejne odznaczenie lub nagrodę pieniężną czy też we wspomnie-

<sup>35</sup> J. Nagórski, *Nad płonącym Bałtykiem*, s. 24—26.



niach Nagórski pomylił się — pisząc o odznaczeniu Kuzniecowa złotym medalem Za Męstwo, a pamiętając o złożonym wniosku. Prawdopodobnej przyczyny wspomnianej wyżej decyzji dopatrywać się należy w zaliczeniu z dniem 3/16 lipca 1914 r. do tajnego wykazu podejrzanych politycznie m.in. mechanika Eugeniusza (syna Włodzimierza) Kuzniecowa ze służby łączności Floty Czarnomorskiej. Możemy więc przypuszczać, że już przed wyprawą Kuzniecowa miał powiązania organizacyjne, bądź wykazywał sympatie polityczne o charakterze rewolucyjnym.

W latach wojny służył początkowo jako mechanik lotniczy, jednak chyba już na Bałtyku. Tu bowiem ukończył kurs pilotażu, a następnie Morską Szkołę Wyższą Pilotażu. Z czasów, gdy był już pilotem radzieckiego lotnictwa morskiego, pamiętają go weterani lotnictwa bałtyckiego. Dzielnie walczył na froncie koło Wołogdy i Archangielska, następnie wchodził w skład Oranienbaumskiego dywizjonu lotniczego, broniąc Piotrogradu i Kronsztadtu. Latał nad Bałtykiem, na frontach Północnym i Południowym, zyskując sławę bardzo dzielnego pilota. Niestety — 2 kwietnia 1920 r. podczas oblatywania samolotu w Nowym Peterhofie zginął śmiercią lotnika. O lotach w Arktyce nie opowiadał; jego koleździ z tamtych lat dowiedzieli się o nich z artykułów „Prawdy” z 1976 i 1977 r.<sup>36</sup>

Godne uwagi są również dalsze losy Jana Nagórskiego. W listopadzie 1914 r. rozpoczął on służbę w eskadrze lotnictwa morskiego w Rewlu (dziś Tallin) i loty bojowe nad Bałtykiem, początkowo na tym samym samolocie, który tak wiernie służył mu w Arktyce. Z końcem roku 1915 mianowano go dowódcą szkolnej eskadry wodnosamolotów, na transportowcu „Orlica”; wiosną 1916 r. został dowódcą eskadry bojowej stacjonującej na półwyspie Zerel na wyspie Osel (Saremaa). Wykonywał liczne loty bojowe — rozpoznawcze oraz bombardujące, stoczył wiele walk powietrznych. W listopadzie 1916 r. został zestrzelony przez niemiecki myśliwiec i wraz z mechanikiem, Mikołajem Prestinem, przypadkowo uratowany z morza przez rosyjską łódź podwodną. Wiadomość o zestrzeleniu potraktowana została współcześnie jako fakt śmierci, co spowodowało między innymi „uśmiercenie” Nagórskiego w wielu, ukazujących się — aż po rok 1955 — opracowaniach z *Wielką encyklopedią radziecką* (wyd. 1954) na czele. Tymczasem po wyzdrowieniu powrócił Nagórski do służby, obejmując dowództwo dywizjonu wodnopłatowców, stacjonującego w Abo (Turku) w Finlandii. Swoim nowym podkomendnym, jak wspomina, zademonstrował możliwości pilotażowe samolotów, w jakie wyposażony był dywizjon (łódź latająca M-9 konstrukcji Dymitra Grigorowicza), wykonując z mechanikiem jako pasażerem dwie pętle (wówczas zwane „martwymi pętlami”). Było to powtórzenie manewru, dzięki któremu w maju tegoż roku uratował się podczas walki powietrznej z niemieckim myśliwcem. Jako pierwsze w świecie pętle, wykonane na wodnopłatowcu, zostały one uznane za rekord. Zachowana dokumentacja tego rekordu wskazuje, że wydarzenie miało miejsce w dniu 17 / 30 sierpnia 1916 r.<sup>37</sup>. Po Rewolucji Październikowej pozostawał nadal Nagórski w

<sup>36</sup> E. F adie j ew, *Krylja*, (por. przypis 29).

<sup>37</sup> Szczegółowa relacja o lotach bojowych zob. J. Nagórski, *Nad płonącym Bałtykiem*, s. 26—180. Opisy wykonania pętli na M-9 zob. tamże s. 139—141 i 175—176. Datę dzienną 17/30 sierpnia 1916 r. pozwala ustalić cytowany tamże dokument (s. 8—9) Aeroklubu Rosji. Natomiast przy opisie samolotu M-9 podaje się dzień 17 września 1916 r., por. *Samoloty Strany Sowieciow*. Moskwa 1974 s. 11. Sądząc

służbie radzieckiego już lotnictwa Floty Bałtyckiej. Przeniesiony do działu naukowego lotnictwa morskiego w Dowództwie Marynarki założył i redagował czasopismo fachowe „Więstnik po morskiej awiacii i wozduchopławaniu” oraz prowadził wykłady z taktyki lotniczej. Z początkiem 1919 r. powrócił do Polski przez Libawę i Gdańsk. Mimo starań, w przeciwieństwie do innych byłych pilotów lotnictwa rosyjskiego narodowości polskiej, nie został przyjęty do służby w lotnictwie morskim, do której się zgłosił. Można przypuszczać, że na tej decyzji negatywnej zaważył fakt służby w lotnictwie radzieckim. Wielkie doświadczenie fachowe w zakresie lotnictwa, jakie reprezentował, nie zostało więc wykorzystane.

Początkowo podjął pracę w przemyśle naftowym, organizując zbyt jego przetworów; następnie przeszedł do pracy inżynierskiej przy projektowaniu i budowie różnych obiektów energetycznych i chłodniczych, w czym pomogła mu dodatkowo zdobyta w Politechnice Warszawskiej specjalizacja w zakresie chłodnictwa, prócz tego specjalizował się w dziedzinie silników wysokoprężnych, studiował już po II wojnie światowej zagadnienia rolnictwa i ekonomiki. Po roku 1945 pełnił różne funkcje: w Starostwie Gdańskim, Urzędzie Wojewódzkim Pomorskim, Przedsiębiorstwie Robót Telekomunikacyjnych; był głównym mechanikiem a następnie starszym projektantem w Centralnym Zarządzie Przemysłu Mięsnego, w Biurze Projektów Przemysłu Mleczarskiego i Biurze Projektów Przemysłu Fermentacyjnego, skąd w 1958 r. przeszedł na emeryturę. W okresie przedwojennym kontakt z lotnictwem utrzymywał raczej dorywczo, współpracując w latach 1928—1938 z Komisją Historyczną Aeroklubu RP. Po wojnie jego działalność lotnicza pozostawała w Polsce w całkowitym zapomnieniu. Dopiero w roku 1955 — podczas odczytu Czesława Centkiewicza poświęconego zagadnieniom Międzynarodowego Roku Geofizycznego i Arktyki — gdy prelegent wspominał o lotach w Arktyce wykonanych w 1914 r. przez Polaka — Jana Nagórskiego, który zginął w 1917 r., obecny na sali Jan Nagórski, odczekawszy do końca odczytu, przedstawił się Centkiewiczowi i opowiedział mu o swych dalszych losach<sup>38</sup>.

Rozgłoszenie tej niewątpliwej sensacji w prasie polskiej, a następnie i radzieckiej, spowodowało daleko idące zmiany w życiu Jana Nagórskiego. Szczególnie wielkim przeżyciem była dla niego wizyta w Związku Radzieckim, dokąd zaproszony został jako pionier lotnictwa arktycznego przez kierownika Zarządu Głównej Północnej Drogi Morskiej — kontradmirała Wasyla Burchanowa i dowódcę lotnictwa polarnego — generała Marka Szewielowa. Do Moskwy przyleciał Jan Nagórski wraz z małżonką — Antoniną — w dniu 26 lipca 1956 r. Podczas licznych wizyt oficjalnych, odwiedzin Muzeum Lotnictwa w Moskwie i Centralnego Muzeum Marynarki Wojennej w Leningradzie, podczas spotkania z lotnikami w Domu Lotnictwa w Moskwie, odwiedzin w Zarządzie Głównej Północnej Drogi Morskiej i w Instytucie Arktycznym, wreszcie w czasie

---

z cytowanych tu wspomnień Nagórskiego musiałyby to nastąpić po jego strąceniu i wyratowaniu, o których pisze, że nastąpiły w listopadzie tegoż roku. Niewątpliwie, podobnie jak w wielu wskazanych wyżej wypadkach, mamy tu do czynienia z jakąś pomyłką pamięci, bądź co do kolejności wydarzeń, bądź co do daty strącenia.

<sup>38</sup> Spotkanie to relacjonuje J. Nagórski, *Nad płonącym Bałtykiem*, s. 188—189. Jak zauważył red. Ryszard Badowski w recenzji wydawniczej tego artykułu, można wątpić, czy już wtedy w referacie został Nagórski określony jako Polak, przemawia przeciwko temu brak tego określenia w cytowanym na wstępie wydaniu książki Aliny i Czesława Centkiewiczów (por. przypis 2).

licznych spotkań z dawnymi kolegami, przekonał się najlepiej, jak wiele zrobiono w ZSRR dla poznania i opanowania Arktyki i jak trwała jest pamięć o jego lotach<sup>39</sup>.

Poczynając od 1956 r. Jan Nagórski bardzo aktywnie działał na polu popularyzacji historii lotnictwa w Warszawie i na terenie całego kraju, zwłaszcza rodzinnych Kujaw. Odbывał liczne spotkania i odczyty dla młodzieży i dorosłych, udzielał wywiadów, a co najważniejsze napisał i wydał dwie piękne i szeroko dziś znane książki o charakterze wspomnieniowym. Kawaler wielu orderów i odznaczeń bojowych rosyjskich, został odznaczony za pionierską działalność na polu lotnictwa Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, a za późniejszą działalność na polu popularyzacji lotniczych tradycji Zarząd Główny Aeroklubu PRL nadał mu odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Zmarł w Warszawie 9 czerwca 1976 r. i został pochowany na nowym cmentarzu w Wólce Węglowej. Zarówno jego pogrzeb, jak i pierwsza rocznica śmierci, minęły — niestety — prawie niezauważone<sup>40</sup>.



Ryc. 9. Grób Jana Nagórskiego na cmentarzu w Wólce Węglowej (Warszawa). Przy grobie wdowa Antonina z Jaroszewiczów Nagórska

Илл. 9. Могила Яна Нагурского на кладбище в Вульке в Варшаве. У могилы вдова Антонина Нагурска рожденная Ярошевич.

Phot. 9. Le tombeau de Jan Nagórski au cimetière à Wólka (Varsovie). Près du tombeau, la veuve Mme Antonina Nagórska née Jaroszewicz

Dokonując próby ogólnego przedstawienia życia i roli Jana Nagórskiego, należy też w miarę możliwości sprostować często spotykane w literaturze wiadomości mylne, których źródła trudno dziś niekiedy dociec. Przy-

<sup>39</sup> J. Nagórski, *Nad płonącym Bałtykiem*, s. 190—200.

<sup>40</sup> Z wyjątkiem tygodnika lotniczego „Skrzydłata Polska”.

kładem może tu być choćby wspomniana na wstępie książka Stefanii Sempołowskiej, gdzie poza samym faktem pierwszeństwa lotów Nagórskiego wszystkie informacje są niedokładne. Chyba można mieć żal do redakcji kolejnych wydań książki (np. wyd. XII Warszawa 1969. Iskry), że nie dodała w tym miejscu uwagi wyjaśniającej, jak się rzecz miała naprawdę.

Bardzo często wspomniane są loty Nagórskiego w literaturze radzieckiej — zarówno naukowej, dotyczącej Arktyki, jak i w pracach popularnych przeznaczonych dla szerszych kręgów czytelników<sup>41</sup>. Zasługi Nagórskiego jako pioniera lotów arktycznych odnotowane zostały w *Wielkiej encyklopedii radzieckiej*, zarówno w wydaniu II (1954 r.), gdzie został on określony jako rosyjski pilot wojskowy, który zginął w walce nad Bałtykiem w 1917 r., jak i w III (1974 r.), w którym podane zostały zarówno miejsce urodzenia, jak i narodowość — polska — Nagórskiego; doszły tu też inne podstawowe fakty, zaczerpnięte z wydanych drukiem wspomnień<sup>42</sup>. Warto nadmienić — że w 1952 r. imieniem Nagórskiego nazwana została jedna z radzieckich stacji naukowych na Ziemi Franciszka Józefa, z której załogą Jan Nagórski utrzymywał od roku 1956 kontakty<sup>43</sup>.

Jak już wspominaliśmy parokrotnie, brak jest dotychczas literatury naukowej na temat działalności Jana Nagórskiego. Natomiast trzeba podkreślić, że szczególnie rolę w szerokim informowaniu czytelników polskich i radzieckich o Janie Nagórskim i jego lotach odgrywają dziennikarze, zainteresowani tematyką arktyczną i lotniczą<sup>44</sup>.

<sup>41</sup> Np.: N. N. Zubow, M. B. Czernienko: *Russkie ludi w Arktiki i Antarktiki*. Moskwa 1951 s. 83—84; W. F. Burchanow: *Nowyje sowietyckie issledowanija w Arktiki*. Moskwa 1955 s. 11—12.

<sup>42</sup> *Nagurskij Iwan Josifowicz*. W: *Bolszaja sowietyckaja encyklopedija* (dalej BSE) 2 izd. T. 29. Moskwa 1954 s. 40; *Nagurskij Jan Josifowicz*. BSE 3 izd. T. 17 Moskwa 1974 s. 203. W pierwszym, przedwojennym, wydaniu BSE Nagórski nie figurował.

<sup>43</sup> Otrzymywał on liczne listy od personelu stacji, m.in. przed jubileuszem jej dziesięciolecia (14 marca 1962 r.), na który został zaproszony, lecz nie mógł pojechać.

<sup>44</sup> Z autorów polskich wymienić tu należy przede wszystkim liczne publikacje Ryszarda Badowskiego, który oddawna i wielokrotnie podnosił rolę Jana Nagórskiego jako prekursora lotniczej eksploracji Arktyki. Np. w książce-reportażu: R. Badowski: *Renifer zaginął*. Warszawa 1973 s. 63—64 gdzie opisany został rejs atomowego łamacza lodów „Lenin” w 1964 r. w okolicach bliskich trasom lotów Nagórskiego. Najnowsze ustalenia dotyczące Nagórskiego i Kuzniecowa przedstawia artykuł R. Badowski: *Polacy nad Arktyką*. „Skrzydła Polska” nr 47 z 20 listopada 1977 r. s. 18—19. Tenże autor wielokrotnie przypominał o Nagórskim i jego zasługach w programach telewizyjnych. Spośród dziennikarzy radzieckich na szczególne słowa uznania zasługują tu Jurij Galperin, autor broszury o Nagórskim i Eugeniusz Fadijew, którego artykuły znacznie powiększyły wiedzę o źródłach do historii rosyjskiego lotnictwa morskiego, działalności Nagórskiego i losach Eugeniusza Kuzniecowa. Ju. Galperin: *On był pierwszym*. Moskwa 1958. Niestety do książki tej nie zdołałem dotrzeć. E. Fadijew: *Pierwyj w niebie Arktiki*. „Prawda” nr 139 z 18 maja 1976; tegoż. *Wiernutsja albom domoj*. „Prawda” nr 254 z 10 września 1976 (o albumie zdjęć „Gidroawiacija Bałtyjskiego morja” zadedykowanym przez lejtnanta Jana Nagórskiego w dniu 31 grudnia 1915 r., czyli 13 stycznia 1916 r., Borysowi Szczerbaczewowi, lotnikowi, dowódcy brygady lotnictwa morskiego); tegoż: *Krylja — chronika odnogo polska*. „Prawda” nr 86 z 27 marca 1977 r. Byłoby rzeczą ciekawą zestawienie choćby wzmianek o Nagórskim w wydanych drukiem opracowaniach z zakresu historii lotnictwa radzieckiego, czy w źródłach — zwłaszcza zaś wspomnieniach — radzieckich lotników starszego pokolenia, jeszcze i obecnie publikowanych na łamach prasy. Np. B. Czuchnowskij: *Pierwyje polety w Arktiki*. „Krasnaja Zwiezda” nr 197 z 21 sierpnia 1964 r. ze zdjęciami Jana

Zasługi Nagórskiego odnotowane zostały w ogólniejszych opracowaniach poświęconych historii lotnictwa rosyjskiego i polskiego<sup>45</sup>, a nawet w podręczniku historii odkryć geograficznych<sup>46</sup>. Daje się jednak stale odczuwać skromna podstawa źródłowa — polscy autorzy opierają się niemal wyłącznie na książkach o charakterze wspomnieniowym pióra Nagórskiego, które, jak to wynika z porównania z raportem, mają obok zalet także zasadniczy brak — małą precyzję podawanych informacji. Wydaje się przeto, że warto byłoby podjąć trud przygotowania pierwszej gruntownej biografii Jana Nagórskiego, opartej o możliwie pełną kwerendę archiwalną, tak w Polsce, jak i w ZSRR wykorzystującą zbiory muzeów radzieckich, obficie zachowane materiały ikonograficzne, dokumentację osobistą itd.

Przypomnienie poważnego wkładu, jaki w postęp lotnictwa i badań Arktyki wniósł Polak z Włocławka, latający jako wojskowy pilot rosyjski, jest okazją, by uprzytomnić znaczną rolę wojskowych rosyjskich — Polaków w początkowym rozwoju lotnictwa rosyjskiego. Już przed wybuchem wojny w 1914 r. w lotnictwie lądowym i morskim Rosji carskiej latało, przeważnie zajmując stanowiska dowódcze, co najmniej 14 pilotów (nie licząc pilotów balonowych i sterowcowych) narodowości polskiej. Byli wśród nich tak znani, jak Bronisław Maciejewicz-Matyjewicz, Grzegorz Piotrowski, Jan Stachowski, Gustaw Macewicz i inni. W latach I Wojny światowej liczba pilotów — Polaków w lotnictwie rosyjskim wynosiła już około setki<sup>47</sup>. Po Rewolucji Październikowej wielu z nich zasiliło powstające lotnictwo radzieckie, większość jednak wróciła do Polski.

Kontynuatorem tradycji lotów arktycznych Jana Nagórskiego stał się inny Polak, radziecki pilot polarny, Zygmunt Lewoniewski (ur. w Petersburgu w 1902 r.). Po ukończeniu w 1925 r. szkoły pilotów wojskowych w Sewastopolu służył on w lotnictwie wojskowym, a od 1933 r. w polarnym. Ten świetny pilot wyróżnił się w ratowaniu członków załogi „Czeluski” i został jednym z pierwszych siedmiu Bohaterów Związku Radzieckiego; jego medal Złotej Gwiazdy nosił nr 2. Podczas rozpoczętego w dniu 12 sierpnia 1937 r. przelotu z Moskwy do Ameryki nad Arktyką

Nagórskiego i Borysa Czuchnowskiego, dokładnie informuje o lotach Nagórskiego na Nowej Ziemi. Czuchnowski podkreśla absolutny priorytet Nagórskiego, ponieważ inni lotnicy dokonywali próby lotów na Północy dopiero w 9 lat po nim — w 1923 r. Warto tu zaznaczyć, że Borys Czuchnowski był pierwszym radzieckim pilotem, który latał za Kręgiem Polarnym w ramach prac Północnej Ekspedycji Arktycznej w roku 1924. Jego samolot-wodnopłatowiec Junkers-20 miał badać warunki lodowe, uściślając zarysy brzegów Nowej Ziemi na mapach. Oblot samolotu nastąpił 20 sierpnia, a pierwszy lot rozpoznawczy 21 sierpnia, dokładnie w dziesiątą rocznicę lotu Nagórskiego. Szczegółowo informuje o tych lotach ich uczestnik — N. W. Piniegin: *Nad Nową Ziemią*. „Letopis Siewiera” T. 2 s. 51—72.

<sup>45</sup> Np. W: *Istoria wozduchoptawaniija i awiacii w SSSR. Po archiwnym materiale i swidietelstwem sowriemiennikow*. Pod red. W. A. Popowa. Period do 1914 g. Moskwa 1944 s. 412; J. R. Konieczny: *Zaranie lotnictwa polskiego*. Warszawa 1961 s. 254—257, 273.

<sup>46</sup> J. Babicz, W. Walczak: *Historia odkryć geograficznych*. Wyd. II. Warszawa 1970 s. 329; O lotach Nagórskiego można też znaleźć informacje w bardzo popularnych broszurach serii „Miniatury Morskie”; J. Pertek: *Polacy w wyprawach polarnych*. Gdynia 1965 s. 43—49, tegoż, *Wśród lodów Wielkiej Drogi*. Gdynia 1966 s. 27.

<sup>47</sup> Zagadnienie to przedstawia St. Alexandrowicz: *Polacy w rozwoju awiacji rosyjskiej (do 1914 r.)*, w referacie wygłoszonym na konferencji Komisji Historycznej Polsko-Radzieckiej w październiku 1976 r. w Krakowie. Zbiór referatów z tej sesji ukaże się w najbliższym czasie.

— na samolocie DB-A (modyfikacja TB-3 czyli ANT-6) — zginął nad lodami Arktyki. Mimo usilnych poszukiwań nie udało się odnaleźć żadnych śladów samolotu ani załogi<sup>48</sup>.

Zestawione w niniejszym artykule informacje pozwalają stwierdzić, że także na polu działalności lotniczej w Arktyce istnieją dawne tradycje owocnej współpracy między przedstawicielami narodów polskiego i rosyjskiego.

Ст. Александрович

### ПЕРВЫЙ ПОЛЯРНЫЙ ЛЁТЧИК ЯН НАГУРСКИ (1888—1976 ГГ.)

Первые арктические полеты совершил поляк, Ян Нагурски (р. 8-ого февраля 1888 г. во Влоцлавке, п. 9-ого июня 1976 г. в Варшаве), пилот русского военноморского флота. Окончив в 1911 г. курс пилотажа в Петербургском аэроклубе, а потом школу пилотов для военнослужащих в Гатчине и инженерскую школу для военнослужащих в 1913 г. он получил звание лейтенанта. Его направили на работу в Гидрографическое управление военноморского флота в Петербург. В этом управлении, возглавляемом адмиралом Михаилом Жданко, к лету 1914 г. готовили спасательскую экспедицию для поисков пропавших полярных экспедиций Георгия Седова, Георгия Брусилова и Владимира Русанова. Для поисков было предусмотрено использование самолетов, которых доставили в район действия на судах.

Нагурского направили в Крестовую губу на западном побережье северного острова Новой Земли, где вместе с сопровождающим механиком они собрали поплавковый гидросамолет Морис-Фарман и летчик совершил пять полетов вдоль западного побережья северного острова Новой Земли по островам Беренца 21-ого, 22-ого и 25-ого августа и 12-ого и 13-ого сентября 1914 г. Во время полетов он вылетел на около 100 км. в открытое море на северо-запад, а также изучал покрытый ледяником центр острова. Полеты происходили в трудных атмосферных условиях, при сильных ветрах, время от времени без видимости земли из-за облачности и тумана, при отрицательной температуре воздуха. Нагурски стартовал с воды и делал посадки на свободную от льда воду.

Самолёт Нагурского, развивавший скорость 100 км/час, только с самым элементарным оборудованием, мог удерживаться в воздухе пять часов и не имел наземного экипажа (кроме самого пилота и механика). В связи с этим каждый полёт был опасным.

Полёты Нагурского доказали целенаправленность использования самолётов как для спасательских экспедиций, так и для изучения обширных пространств ледяного покрова и арктических островов. Они представляли собой ценный опыт взлёта и посадки самолёта с поплавками. Они доказали также, какие условия нужны для снабжения и использования самолётов в Арктике.

Здесь следует сказать, что остальные летчики, принимавшие участие в экспедиции, не совершили ни одного полета. Пилот гражданской авиации Евсюков даже не пробовал стартовать, а полковник Александров во время первого полета разбил самолет и был раненный.

В связи с войной экспедицию прекратили. Еще осенью 1914 г. Нагурски начал летать на боевые полеты сначала как пилот, потом командир эскадрильи, а в конце дивизиона

<sup>48</sup> Jego życiorys podaje *Księga Polaków uczestników Rewolucji Październikowej 1917—1920*. Warszawa 1967, s. 497. W literaturze radzieckiej pisano o nim bardzo dużo. BSE (3 wyd.) informuje, że urodził się w rodzinie polskiego robotnika. Por. R. Badoński: *Polacy nad Arktyką* s. 19; tegoż, *Legenda Arktyki*, „Skrzydłata Polska” 1978 nr 8 z 8 lutego s. 12—13, gdzie cytuje niektóre dalsze wspomnienia lotników radzieckich.

гидросамолётов военной авиации Балтийского флота. В ноябре 1916 г. он не вернулся из боевого вылета вследствие сбития. Спасла его команда русской подводной лодки. Из-за этого в литературе предмета он считался покойным.

В действительности Нагурски вернулся на службу в русской, а потом советской авиации. В 1919 г. он вернулся в Польшу. Вплоть по 1958 г. работал инженером, не занимаясь авиацией. Только в 1957 г. в польской, а потом советской печати, появились заметки, что первый полярный летчик живет. Нагурского пригласили в СССР, куда он поехал в конце июля и в августе 1956 г., сердечно встречаемый бывшими коллегами и современными полярными и морскими летчиками и исследователями Арктики. В годах 1958—1960 он напечатал два тома мемуаров, касающихся полетов над Арктикой и Балтийским морем. Первый том был скоро переведён на русский язык (Я. Нагурски, Первый над Арктикой. Ленинград 1960). Вступительную статью написал первый советский полярный летчик, Борис Чухновский, высоко оценивающий значение полетов Нагурского.

S. Alexandrowicz

LE PREMIER PILOTE ARCTIQUE JAN NAGÓRSKI  
(1888—1976)

Les premiers vols en avion dans les terres arctiques a fait Jan Nagórski (né le 8 février 1888 à Włocławek, décédé le 9 juin 1976 à Varsovie), Polonais et pilote de la marine de guerre russe. En tant que le lieutenant de l'armée russe, après avoir fini le cours de pilotage à l'Aéro-club à Saint-Petersbourg en 1911 et ensuite l'école militaire pour des pilotes à Gatzyna ainsi que l'école militaire pour des ingénieurs en 1913, Nagórski a commencé son service militaire à l'Office Hydrographique de la marine de guerre à Saint-Petersbourg. Dans cet Office, dirigé par l'amiral Michail Zdancko, on préparait pour l'été 1914 l'expédition dans le but de retrouver les expéditions polaires disparues: celles de Georgij Sedov, de Georgij Brusilov et de Vladimir Rusanov. On a voulu se servir de trois avions (conduits par trois pilotes) qui devraient être transportés dans la région d'action à bord des navires.

Nagórski a été débarqué avec son hydroaéroplane à nageoires Maurice-Farman dans le golfe de Croix (Krestovaja Guba) sur le littoral Ouest de l'île septentrionale de la Nouvelle-Zemble. Avec Evgenij Kuznecov, mécanicien et marin qui l'accompagnait, il a monté l'avion et il a fait 5 vols assez longs le long du littoral Ouest de l'île septentrionale de la Nouvelle-Zemble jusqu'à l'île Barents — le 21, 22 et 25 août, le 12 et 13 septembre 1914. Nagórski volait vers la pleine mer (direction Nord-Ouest) à la distance de 100 km de l'île ainsi qu'il la pénétrait, couverte de glaciers. Les conditions météorologiques de ces vols étaient très difficiles: de forts vents, le manque de visibilité à cause de nébulosité et de brouillard, la température de l'air au-dessous de zéro. Nagórski prenait l'envol de l'eau et il amérissait sur des surfaces libres des glaciers. L'avion de Nagórski a pu atteindre la vitesse de 100 km/h et rester dans l'air pendant 5 heures; il a été muni de très simples appareils et n'a disposé d'aucun service sur la terre (sauf le pilote même et le mécanicien), donc chaque vol était fort dangereux. Les vols de Nagórski ont prouvé de l'utilité de l'avion pour des recherches ainsi que pour la pénétration de vastes champs glaciaires et des îles arctiques. Ils ont fourni d'importantes informations concernant la possibilité d'envol et d'amerrissage de l'avion muni des nageoires.

En outre, ils ont permis de déterminer les conditions indispensables de stationnement et d'équipement d'un avion dans les terres arctiques. Il faut ajouter que d'autres pilotes participants à l'expédition n'ont réussi à faire aucun vol; le pilote civil Evsjukov n'a pas essayé de prendre l'envol et le colonel Aleksandrov a brisé l'avion et s'est blessé au premier envol. En automne 1914, Nagórski a commencé les vols de combat en tant que le pilote, ensuite en tant que le commandant d'escadrille d'aviation, enfin en tant que le commandant de groupe d'hydroaéroplanes de l'aviation de la mer Baltique. En novembre 1916, son avion a été abattu, Nagórski a été sauvé par un sous-marin russe et pour ces raisons on l'a cru décédé dans la littérature du sujet. Cependant, il est revenu au service dans l'aviation russe, ensuite soviétique, et en 1919 il est revenu en Pologne indépendante déjà. Jusqu'à 1958, Nagórski travaillait en tant que l'ingénieur outre l'aviation. Seulement en 1956, dans la presse polonaise et ensuite soviétique, ont paru des informations sur ce pionnier des vols arctiques: qu'il était vivant. A la fin du mois de juillet et en août 1956, Nagórski a été invité en U.R.S.S. où il a été cordialement accueilli par ses camarades de jadis et par de contemporains aviateurs arctiques et ceux de la marine, ainsi que par des explorateurs des terres arctiques. Aux années 1958—1960, on a édité deux volumes de ses *Mémoires* consacrés aux vols dans les régions Polaires et sur la Baltique. Le premier volume a bientôt paru dans la traduction russe (J. Nagurskij), *Pervyj nad Arktikoj* [*Le premier au-dessus des terres arctiques*]. Leningrad 1960) avec l'avant-propos de Boris Čuchnovskij, premier pilote polaire russe, qui a bien apprécié l'importance des vols de Nagórski.