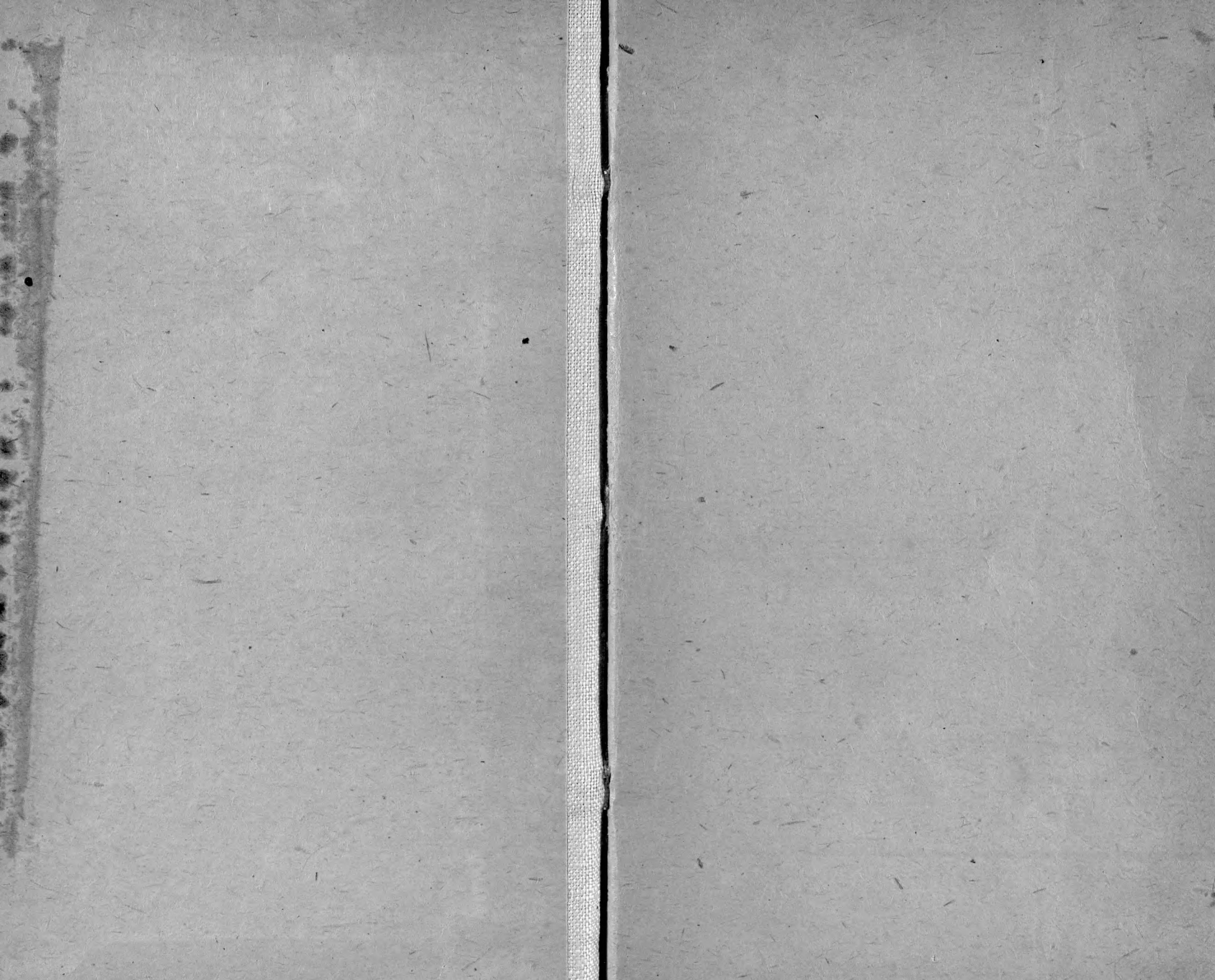






Józef K. Jakubowski

Do granic wiecznego lodu



Carnów 1905
nakładem Księgarni Zygmunta Jelenia

DO GRANIC WIECZNEGO LODU

Miejska Biblioteka Publiczna
im. Juliusza Słowackiego
W TARNOWIE

JOZEF K. JAKUBOWSKI

20

DO GRANIC WIECZNEGO LODU

KARTKI Z PODRÓŻY W LIPCU
1904 ROKU Z KILONII BRZEGAMI
NORWEGII NA SPITZBERGEN I DO
80° 34' PÓŁN. SZEROK. ODBYTEJ

Miejska Biblioteka Publiczna

im. Juliusza Słowackiego

W TARNOWIE



TARNÓW

NAKŁADEM KSIĘGARNI ZYGMUNTA JELENIA

1905

Nr P-2732
44348

Miejska Biblioteka Publiczna

im. Juliusza Słowackiego

W TARNOWIE

17.VII.1948. 100-

Miejska Biblioteka Publiczna

im. Juliusza Słowackiego

W TARNOWIE

I. Wyjazd z Kilonii.

Nadzwyczajny wzrost środków przewozowych a przez to łatwość i stosunkowa taniość dostania się do okolic odległych, nader ułatwiona sposobność zwiedzania odległych krajów przez zaprowadzenie w nich licznych dróg kolejowych, gościńców i dróg, spowodowały w drugiej połowie XIX stulecia wzrost ruchu turystycznego, o jakim poprzednio nawet nie marzono. Podczas gdy w wiekach ubiegłych jedynie Włochy cieszące się drogami sięgającymi czasów rzymskich, roiły się od podróżników wszelkich krajów, a nawet i części świata; inne kraje, choćby co do przyrodzonych warunków równie piękne, albo żadnego ruchu podróżnych nie wykazywały, lub jedynie nader słaby i więcej przypadkowy. Szwajcarya n. p., obecnie prawdziwe Eldorado podróżnych całego świata, aż do zaprowadzenia kolejowych komunikacji przyciągała do siebie dzięki swym prawodawczym właściwościom jedynie zbiegów politycznych, lub nawet zwyczaj-

ných; podróźni, dla przyjemności podróźujący, stornili od dziedzin pięknej Helwecyi, która dla braku dróg była prawie niedostępną. Założenie kolei żelaznych było początkiem szwajcarskiego ruchu turystycznego w dzisiejszem pojęciu. Łatwość i taniość dostania się do granic Szwajcaryi nawet z odległych stron Europy sprawiły, że rządy poszczególnych kantonów a za ich przykładem Związek Szwajcarski począł budować drogi dla jezdnych i pieszych, zakładać koleje i zaprowadzać statki parowe na wielkich jeziorach szwajcarskich. Te ułatwienia ściągały rok rocznie tysiące zagranicznych turystów do Szwajcaryi, którzy korzystając z udogodnień komunikacyjnych, przebiegali ten piękny kraj lub szukali wytchnienia w jego świetnych miejscach klimatycznych. Szwajcarzy na oścież otworzyli wnętrze swego kraju dla obcych. Ten lud, niegdyś tak biedny, który najdzielniejszych swych synów musiał wysłać za granicę, aby ze służby ich u obcych (szwajcarska gwardya, szwajcarska służba hotelowa) ciągnąć środki do życia dla pozostałych w kraju, dziś dzięki ruchowi turystycznemu jest jednym z najbogatszych w Europie. Pomyślmy tylko, że rok rocznie w ostatnich czasach przybywało do Szwajcaryi przeszło dwa miliony turystów, że każdy przecież zabawi średnio 3 do 4 tygodni, że każdy wydaje dziennie, skromnie żyjąc, po kilkanaście franków, że więc kraj ten żyje obecnie z obcych, jak zapewne za-

den inny na ziemi, a zrozumiemy łatwo, dlaczego Rządy innych państw i krajów czynią wszelkie wysiłki, aby stworzyć u siebie podstawy do ruchu obcych. Warunkiem tego ruchu oczywiście, łatwość i taniość komunikacyi. Jeżeli n. p. czas potrzebny na przebycie takiej przestrzeni jak z Berlina do Bazylei ledwie że nieco jest większym, jak czas potrzebny do przebycia kilka razy krótszej drogi Kraków-Zakopane, to nic dziwnego, że z Berlina łatwiej dostać się do odległej Szwajcaryi, niż nam do pobliskich Tatr. Wszystkie też rządy czynią wysiłki celem skrócenia czasu i udogodnienia warunków jazdy. Koleje niemieckie przez zaprowadzenie biletów powrotnych koleją w dniach 30, 45 lub 60, przez rozciągnięcie ich ważności także na drogi wodne, przez obniżenie ceny jazdy w miesiącach letnich, a zwłaszcza przez wprowadzenie nadzwyczajnych połączeń kolejowych, skierowały znaczną część niemieckiego ruchu turystycznego do Niemiec. Znany jest ruch turystów nad Renem, ogromnym on jest w Bawaryi (zamki królewskie) dziś opanował on już kraje niemieckie północne. Hamburg stał się punktem wyjścia dla ulubionych dziś wycieczek do wysp niemieckich na morzu północnem jak n. p. Norderney, Sylt, Helgoland, Borkum itd. Nawet Holsztyńskie przebiegają dziś liczni turyści już to kolejami, już to powozami, pieszo i na rowerach. Czego oni tam szukają? Jeżeli pięknych widoków, to trud zaiste daremny. Kraj

to płaski, bagnisty, pokryty torfiskami na miłą się ciągnąciami, przerwany wprawdzie kilku jeziorami, ale ani zbyt wielkimi, ani głębokimi, ani ładnymi. Brzegi bagniste, pokryte murawami, trudno dostępne, a przedewszystkiem płaskie, bez wzniesień. Mimo to, fantazja turystów szuka coraz to więcej w Holsztyńskim widoków i turystycznych rozkoszy, a lokalny patryotyzm mieszkańców przenosi nazwę jednej miejscowości »Holsteinische Schweiz« na cały kraj, darząc go niezasłużoną nazwą »holsztyńskiej Szwajcaryi«.

Rzecz oczywista, że w tyle za tym ruchem turystycznym i za usiłowaniami stworzenia, ożywienia i rozwinięcia go nie mogła zostać i nie została Skandynawia. — Kraj to jakby stworzony dla turystów. Sam ubogi, niezdolny produkcją zboża wyżywić swoich dzieci, od wieków szukał, szukać musiał innych środków do życia. Gdy drogę napadów na okoliczne wybrzeża a następnie zwycięskich wypraw w głąb Europy, do Niemiec, Polski i Rosyi zaparł na zawsze system stałych armii, utrzymywanych przez potężne śródeuropejskie mocarstwa, gdy ludy Skandynawii ubogie i nieliczne nie mogły marzyć o wystawieniu krociowych armii, musiały rządy szwedzkie i norweskie oglądać się za innymi sposobami wyżywienia w coraz to większą nędzę popadających poddanych. Rybołówstwo wraz z przemysłem z niem spokrewnionym jak wygotowywanie tranu, tłuszców rybich, suszenie ryb,

n. p. sztokfiszów, długi czas zdolne było dostarczyć środków do zaspokojenia niewybrednych wymagań skandynawskich wieśniaków, lecz i w tych gałęziach zarobkowania w ostatnich czasach podgryzała dochody konkurencja duńskich, rosyjskich, angielskich a wkońcu i niemieckich przedsiębiorstw

Pozostał do niedawna nieznany niemal na północy ruch turystyczny, który przedstawiał widoki łatwego, pewnego i bardzo korzystnego dochodu. Aby ruch ten stworzyć, a następnie wzmódcz, począł rząd skandynawski budować drogi i koleje w takich miejscach i wśród takich technicznych trudności, w jakich poprzód nawet pieszy wędrowiec z trudnością mógł się poruszać. Zakładano hotele, wille, a jedynej trudności, jaką nastęrczał obcemu turyście język, starano się zapobiegać z początku przez sprowadzanie służby hotelowej angielskiej i niemieckiej, a następnie jeszcze radykalniej w ten sposób, że w szkołach zaczęto uczyć obowiązkowo języka niemieckiego, co sprawiło, że wobec nieznanego na półwyspie analfabetyzmu, dziś prawie każdy dojrzały mieszkaniiec Szwecyi i Norwegii mówi, a przynajmniej rozumie język niemiecki. Polityczne odosobnienie półwyspu, skazanego dziś już z mocy swego geograficznego położenia na odgrywanie nader podrzędnej roli w politycznym koncercie i pewna nieczynna w polityce wszechświatowej rola Skandynawców, nietylko nie mogły obcych turystów odstraszyć od podróży na

północ, ale owszem czyniły te kraje poszukiwanym przez turystów przybytkiem wytchnienia po politycznych rozterkach życia w ojczyźnie. — Ta drugorzędność w wielkiej polityce przemawiała za rozwojem ruchu turystycznego na północy, podobnie jak i w Szwajcaryi. W ostatnich czasach przybył norweskiemu ruchowi turystycznemu z pomocą potężny Sprzymierzeniec w osobie Cesarza niemieckiego. Częścią gwoili wywczasu, więcej zapewne z politycznych względów odwiedza rok rocznie Cesarz niemiecki wybrzeża norweskie i zachęca do ich zwiedzania innych, zapraszając na pokład swego cesarskiego jachtu licznych gości niemieckich. Otworzył Niemcom drogę na morze, wskazując im ich przyszłość na morzu, chce Cesarz własnym przykładem pobudzić Niemców do szukania przyjemności i korzyści na morzu i za morzem, a tem samem zachęcić ich do podróży morskich, utrzymywania statków, zakładania związków żeglarskich. — Bliskość morza północnego i wybrzeży norweskich wskazuje niemal, że celem cesarskich wycieczek powinny być wybrzeża norweskie, wybrzeża kraju politycznie obojętnego, a przedstawiającego w razie jakichś morskich zatargów z potęgami Zachodu bardzo ważną podstawę operacyjną dla floty niemieckiej.

Za przykładem Cesarza, setki, tysiące i dziesiątki tysięcy niemieckich podróżników dąży dziś do Norwegii ku wielkiemu zgorszeniu i niezado-

woleniu szwajcarskich hotelarzy, zastraszonych powstaniem nowego a niebezpiecznego konkurenta. A doprawdy konkurent to groźny. Wprawdzie dostanie się trudniejsze do wybrzeży Norwegii niż do środka Szwajcaryi, wprawdzie kosztą niepomniernie wyższe przy życiu okrętowem niż w Szwajcaryi, gdzie one bajecznie są niskie, lecz za to nęci podróżnika nadzieja ujżenia wybrzeży norweskich, poszarpanych tysiącnymi fiordami, pełnymi tajemniczego czaru i grozy, jakie stwarza widok ów kilkaset a nawet kilka tysięcy stóp wysokich, nieraz stromych jak ściana domu, ścian fiordu, szerokiego na kilka do kilkudziesięciu kilometrów o wodzie mieniającej się wszystkimi barwami tęczy. Nęci nadto turystę myśl życia na morzu i na przemian na górzystym lądzie, myśl połączenia tych dwóch, wprost przeciwnych, a jeden skutek wywierających przyjemności: przyjemności jazdy po morzu bijącym falami szmaragdowego żywiołu po przybrzeżnych skałach fiordów i sundów i przyjemności górskiej wycieczki, pełnej trudów wspinania się, lecz nęcącej nadzieją widoku otwartego z wysokiego wzniesienia na całą rzeszę niższych czubów i czubków górskich, tutaj nadto przerwanych kaskadami lodowców i opasanych wstęgą burzliwego morza.

Lecz w ostatnich czasach nawet tak piękne widoki, jakich tysiące nastęcza pobyt wśród norweskich fiordów, fiordów i sundów i wśród kolo-

salnych lodowców i wspaniałych wodospadów, nie zadawałają w zupełności smaku coraz to wybredniejszych turystów. Wszak na północ od Norwegii położone są jeszcze inne kraje, wyspy dziś mało jeszcze zbadane, ale nęcące turystę pięknoscią wybrzeży, pewnem tajemniczem osamotnieniem wśród lodów północy, przedewszystkiem zaś chęcią pozostania czas jakiś wśród warunków wiecznego dnia w porze letniej. Kraje te nadto żywo stają w pamięci każdego, kto od lat dziecinnych karmił umysł obrazami przedziwnych przygód północnych odkrywców, co z narażeniem zdrowia i życia, nie dla materyalnych korzyści i wprost z wyłączeniem ich, w idealnych celach poparcia nauki, rozszerzenia wiadomości geograficznych, fizycznych i kosmicznych lata całe trudów i niewypowiedzianych znojów trawili na podróżach do bieguna i krajów północnych.

Myśl przedostania się do tych krajów trapiła mnie od dawna. Wszak dziś dzięki rozwojowi środków komunikacyjnych przestały być te kraje, przynajmniej po 80° północnej szerokości krainą dla przeciętnego turysty zakazaną, a spojrzeć przynajmniej na dziedzinę wiecznego lodu, kryjącego groby tylu śmiałych badaczy północy, wstąpić na ziemię Spitzbergen, do niedawna jeszcze prawie jedyny punkt wyjścia dla wypraw do bieguna północnego, to dziś marzenie, które turysta nawet z niewielkim zasobem pieniężnym ale za to z pe-

wną odwagą, może spełnić, jeżeli tylko nie obcym mu urok piękna zawartego wśród lodowej grozy.

W ostatnich czasach prócz wspaniałych jachtów prywatnych należących do amerykańskich i angielskich Nabobów, odwiedzają wybrzeża Norwegii a nawet docierają do południowych wybrzeży Spitzbergen liczne pasażerskie okręty rozlicznych towarzystw okrętowych. Na pierwszy plan pośród nich wysunęły się towarzystwa norweskie, duńskie a przede wszystkim niemieckie. Z norweskich najwięcej są znane dwa towarzystwa żeglugi parowej w Bergen i Trondhjem («Det Bergenske Dampskibsselskab Bergen» i «Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab Trondhjem»), rozporządzające flotą 42 parowców i urządzające rok rocznie jedenaście rut z Hamburga wzdłuż wybrzeży norweskich aż do przyładka północnego Nordcap. — Z niemieckich towarzystw wysyłają na północ swoje okręty towarzystwa Północno-niemieckiego Lloyd w Bremie (Norddeutscher Lloyd in Bremen) i Niemiecka wschodnio-afrykańska linia w Hamburgu (Deutsche Ost-Africa-Linie in Hamburg) a przede wszystkim potężne towarzystwo: Hamburg-America-Linie, najstarsze niemieckie towarzystwo okrętowe, rozporządzające na oceanie poważną liczbą 139 wielkich parowców, prócz 171 statków rzecznych. To ostatnie towarzystwo wysła rok rocznie do krajów północnych trzy okręty pasażerskie: »Meteor«, »Blücher« i »Princessin Victoria Luise«, które roz-

poczynając tury swe w Hamburgu, płyną wzdłuż wybrzeży norweskich i zawijają nawet do południowych zatok na Spitzbergen. Wszystkie te trzy okręty, zwłaszcza zaś ostatni, urządzone są z niesłychanym komfortem, zaopatrzone w wodociągi, światło i dzwonki elektryczne, o wspaniałych salach jadalnych, salonach osobnych dla dam i osobnych dla panów, odbywają rok rocznie po kilka tur z Hamburga do norweskich fiordów a za każdym razem biorą po 150 do 200 turystów. W czasie niektórych tur docierają do Nordcapu a nawet do Spitzbergen. W ostatnich czasach wysunęło się na czoło przedsięwzięcie synów kapitana Badego, które nie mając zgoła żadnych własnych okrętów, wynajmuje na czas letni okręt od innego Towarzystwa okrętowego na dwie tury, które z Kilonii do wysp Spitzbergen a stąd jeszcze dalej na północ, bo aż do granic wiecznego lodu urządzi. Od lat dwóch, przedsięwzięcie to wypożycza statek parowy »Oihonna« o pojemności 1026 ton i sile 1500 koni od fińskiego towarzystwa akcyjnego w Helsingfors »Finska Angfartys Aktiebolaget«. — Statek ten noszący nazwę z fińskiej mytologii wziętą, gdyż Oihonna oznacza boginię czyli dziewicę fal, oczywiście nie może iść co do komfortu ani wielkości w porównanie z parowcami niemieckimi. Ma zaledwie 206 stóp długości i 31 szerokości, a przeznaczony do utrzymywania stałego ruchu pasażerskiego między Stockholmem a Pe-

tersburgiem nie jest w stanie pomieścić więcej nad 100 przejezdnych, których liczba przy jazdach do granic północnego lodu wiecznego nawet na 60 spada. Lecz jazda tym statkiem ma za sobą pewne korzyści. Parowce innych przedsięwzięć, to poprostu kolosy o wielkiem zagłębieniu, które dla tego podróży wzdłuż Norwegii nie mogą odbywać drogą między właściwym brzegiem norweskim a wyspami rozsianymi wzdłuż wybrzeża a ciągnięciem się nieprzerwanym łańcuchem z południa Norwegii aż do północnych krańców tejże, gdyż wielkość statku utrudnia jego obrotność wśród wąskich sundów najeżonych sterczącymi z wody skałami, o których uderzenie znaczy rozbitcie się statku. Parowce te płyną więc pełnem morzem, aby uniknąć drogi wśród wąskich kanałów między wybrzeżem a łańcuchem wysp, nie wypływają nadto z Kilonii, lecz z Hamburga, gdyż podróż z Kilonii bełtami między wyspami duńskimi i Jutlandą również nie należy do najbezpieczniejszych. Przez to traci się piękność i różnorodność widoków, które następuje podróż na statku »Oihonna« wychodzącym z Kilonii, przebywającym bełty duńskie i płynącym wyłącznie między wybrzeżem norweskim a łańcuchem wysp, tak, że podróżny na statku tym ciągle wśród podróży bawi oko różnorodnością widoków bez monotonii otwartego morza. Nadto podróż ta jest przyjemniejszą i przez to, że wielkość fal morskich rozbijających się o sze-

Miejska Biblioteka Publiczna

im. Juliuszałowaskiego

W TARNÓWIE

regi wysp wzdłuż wybrzeży norweskich jest mniejszą a przez to i kołysanie się statku jest mniejszem i nieprzyjemności choroby morskiej znacznie zmniejszone. Nadto statek ten, jako znacznie mniejszy może wjechać nawet w największe fiordy, w których wielkie parowce mniej mają obrotowości. Jazda statkiem »Oihonna« przedstawia jeszcze jedną nader ważną turystyczną przewagę nad innymi. Oto statek ten z mocy swego właściwego przeznaczenia zbudowany jest o podwójnem dnie i jako przeznaczony do łamania lodów zimową porą wśród jazdy ze Stockholmu do Petersburga posiada szczególną swą wysmukłą a silną dołem budowę, (Eisbrecher — łamacz lodów) która mu pozwala na północ od Spitzbergen płynąć aż do granic wiecznego lodu i przemykać się bezkarnie wśród kolosalnych odłamów lodu, podczas gdy okręty duże przeznaczone do jazdy na otwartym morzu, unikać muszą spotkania się z krą północną, którejby może nie potrafiły przebić lub między jej odłami bezpiecznie lawirować. Duże więc okręty dojeżdżają tylko do Spitzbergen, lecz do granic wiecznego lodu nie dochodzą a i podczas jazdy wzdłuż Norwegii tracą mnóstwo najpiękniejszych choć co prawda groźnych widoków. Za to podróż na statku »Oihonna« przedstawia znowu pewne niekorzyści. Przedewszystkiem jest znacznie droższą, gdyż mała liczba pasażerów (60) musi stosunkowo opłacać pewne wspólne wydatki, na które przy dużych

okrętach składa się znacznie większa ilość podróży n. p. na »Blücherze« lub na »Princessin V. Luise«, około dwustu turystów. Ponadto towarzystwa okrętowe mające własne parowce nie płacą kosztów najmu a nadto łatwiej znoszą ryzyko połączone z tego rodzajem przedsięwzięcia. Towarzystwa te, jeżeli tracą przypadkowo na jednej kilkunastodniowej turze, to łatwo powetują straty na innych podróżach, których setki w roku w różne strony świata urządzają. Przedsięwzięcie synów kapitana Badego żyje tylko z zysków, jakie przynosi tura lipcowa i druga sierpniowa z Kilonii wzdłuż Norwegii aż do granic wiecznego lodu. Przedsiębiorstwu temu poprostu nie wolno stracić na żadnej turze, boby ono dla braku środków upadło, a na upadek czycha dość konkurentów. Ponad to jazda statkiem »Oihonna« przedstawia niesłychane niebezpieczeństwo. Wszak podróż odbywa się ciągle wzdłuż wybrzeża norweskiego, sundami między stałym lądem t. j. wybrzeżem poszarpanym w najfantastyczniejszy sposób i najeżonym skałami a z drugiej strony wyspami skalistymi. Przejścia są niekiedy tak wąskie, że gołym okiem rozróżnić można ludzi na brzegu stojących, nieraz poznać ich twarze. Naturalnie taka jazda zwłaszcza wśród nocy lub przy burzy choćby z najlepszym pilotem jest niebezpieczną. Cóż dopiero mówić o jeździe wśród mało znanych zatok i sundów na Spitzbergen? Karty najdokładniejsze nie

wykazują wszelkich zmian terenu a oczywista żadnych już danych niema przy podróży na północ od Spitzbergen, wśród lodów północy, których granica rok rocznie wskutek działań prądów, atmosfery i t. d. jest inną. Jazda to wśród terenów mało co znanych, dziewiczych, nader niebezpieczna.

Dotychczasowe powodzenie przedsięwzięcia, przeważa szalę moich rozmyślań na korzyść »Oihonny«. Nie odstrasza mnie myśl czterotygodniowej podróży morskiej, a pociąga chęć zobaczenia krain wiecznego lodu, od granicy którego tak daleko do upragnionego bieguna północnego, choć oddalenie w prostej linii tak nieznaczne, żeby je na otwartym morzu prawie w jednej dobie przebyć można. Zachęca mnie do tej jazdy myśl, że o ile mi wiadomo, pierwszym będę z Polaków, który nietylko dotknie nogą Spitzbergen, ale nadto dobije do granic wiecznego lodu.

Statek »Oihonna« ma opuścić port Kilonii w dniu 5 lipca rano o godzinie 8. Sprowadzam więc bilet i w dniu 2 lipca ruszam w drogę.

Po 24-godzinnej nużącej jeździe kolejowej, opuszczam dworzec Hamburga »Klosterthor«, aby za niespełna trzy godziny dostać się do Kilonii. Rozlepione w wagonach trzeciej klasy karty w stylu secesyjnym przedstawiające wieśniaka niemieckiego orzącego rolę parą silnych koni z napisem komisji kolonizacyjnej, że też komisja ma w Poznańskim i Prusach wschodnich grunta do

sprzedaży lub wydzierżawienia pod korzystnymi warunkami dla niemieckich włościan, nasuwa smutne reminiscencye co do dawnych mieszkańców tych okolic Holsztynu, które pociąg przebiega.

Wszak to dziedziny niegdyś wyłącznie słowiańskie, zamieszkałe przez spokojne szczepy Wendów, Obotrytów i Wagrów, przeciw którym już Karol Wielki w roku 812 zakładał marchią zwaną: »limes Saxoniae« i których podczas swej wyprawy północnej Otto Wielki zmusił do przyjęcia Chrześcijaństwa. Wreszcie wyruszył przeciw nim hrabia na Holsztynie Henryk von Badevide roku 1137, a obwoławszy powszechną krucyatę przeciw tym szczepom słowiańskim trwającym w pogańskich zwyczajach mimo pozornie przyjętego chrztu, musiał w czasie tej wojny krzyżowej nie szczędzić ni ognia, ni miecza, skoro po dwóch latach kraj prawie bezludny został. Dziedziny słowiańskie podzielił między siebie rycerze krzyżowi, a aby kraj zaludnić, sprowadzono kolonistów niemieckich z Fryzyi (Süsel), Holandyi (Eutin), Flamandczyków (Flehm), Westfalczyków i t. p. Resztki pierwotnej ludności, która schroniła się przed najeźdcami na niedostępne bagna, wyginęły z końcem XIV stulecia. Dziś po słowiańskich autochtonach zostały tylko grobowce, które w ostatnich czasach w celach naukowych rozkopują. Zawartość tych grobowców pomieszczono częściowo w szleszwicko-holsztyńskim Muzeum (*s. h. Museum vaterländischer Altertü-*

mer) w Kilonii. Trwalszą pamiątką po Słowianach są do dziś utrzymane nazwy miejscowości słowiańskiego pochodzenia jak: Preetz, Plön, Lübeck (Liubeka). Nazwa głównej rzeczki tego kraju Schwentine, pochodzi ze słowiańskiej nazwy Swentina, a nazwy Oldenburga i Lütjenburga są przechrzczone ze słowiańskich nazw: Starigrad, Lutjegrad. Nawet nazwa Kilonii, do której w dniu 3 lipca 1904 o godzinie 4 po południu dojeżdżam, jest słowiańskiego pochodzenia. Nazwa pochodzi od wendyjskiego słowa chiula lub kiula, to znaczy łódka, gdyż osada leżała nad zatoką dziś kilońską, po której jeżdżono łódkami. Korzystam z czasu i zwiedzam Kilonię.

Miasto choć duże i rozległe, łatwo bardzo zwiedzić i w niem się rozpatrzeć, gdyż leży nad zatoką kilońską, wrzynającą się w ląd długim i dość wązkim pasem tak, że według portu można łatwo się zorientować. Wzrost w ostatnich czasach nadzwyczajny, zawdzięcza Kilonia przeznaczeniu swego portu do celów wojennych. W roku 1864 liczba mieszkańców wynosiła tylko 19.000, obecnie wynosi 130.000 a tak zwane Gross-Kiel nawet 150.000 mieszkańców. Miasto wraz z Holsztynem należało do niedawna jeszcze do Danii. Po wojnie duńskiej r. 1867 przyłączono Holsztyn i Szlezwig do Prus, które w Kilonii założyły port wojenny, największy z niemieckich. Dążenie do zrobienia Niemiec potęgą morską spowodowało założenie w Kilonii mnóstwa zakładów marynarskich, jak n. p. szkoły

i akademii marynarskiej, doków rządowych suchych i mokrych (t. zw. *Kaiserliche Werft*) i innych.— W ślad za tym ruchem i prywatna inicjatywa poczęła budować doki i warsztaty okrętowe. Po prawej stronie portu leżą doki firmy Howaldt a wprost imponująco przedstawiają się warsztaty okrętowe i doki Kruppa t. zw. *Germaniawerft*, które stanowią same dla siebie małe miasto i zatrudniają kilka tysięcy robotników. Wprost kolosalne są tu trzy hale żelazne zaszklone, przeznaczone do budowy największych okrętów, nawet wojennych. W jednej z tych hal, największej, montują największe okręty wojenne przeszło 220 metrów długie i jeszcze jest dość miejsca po bokach dla ludzi i wózków dowożących części składowe płaszczu okrętowego. W dokach Germanii stoją też dwa kolosalne żorawie, z których większy jest największym na stałym lądzie Europy, a większe w Europie ma tylko Anglia w swych warsztatach budowy okrętów wojennych. Żoraw ten w moich oczach podnosił całe działa na okręty wojenne, podnosi on w górę nawet mniejsze statki dla naprawy ich spodu. Obraca go siła parowa i elektryczna a obrotów dokonuje jedna para rąk ludzkich.

Miasto samo poza tem, że bardzo czyste, świetnie wybrukowane i oświetlone, nie zawiera żadnych szczególności. Park piękny z ogromną sadzawką, pełną białych i czarnych łabędzi, w parku oczy-

wićcie spiżowe posągi księcia Bismarcka i cesarza Wilhelma.

Z poprzednich duńskich rządów choć kilkunastu nie zostało nic prócz wspomnienia. Ludność rdzenna była niemiecką, po ustąpieniu wojsk i urzędów duńskich jest wyłącznie niemiecką. Zostały tylko u niektórych mieszczan nazwiska duńskiego pochodzenia jak: Johansen, Jansen, Swensen, widoczne na szyldach sklepowych, ale ich właściciele nawet słyszeć nie chcą o swym duńskim pochodzeniu. Zresztą brzmienie nazwiska samo przez się nic nie mówi, bo w Kilonii widzę na szyldach i czysto polskie nazwiska, widocznie potomków rodzin tam osiadłych i ziemczonych. Jakiś n. p. Olszewski nad sklepikiem z nabiałem, masłem i t. p. obwieszcza ogromnym, krzyczącym napisem, że: *Margarin besser als jede Butter.*

Prócz Muzeum szlezwicko-holsztyńskiego zawierającego bogate starożytności z epoki kamiennej, brązowej i żelaznej, warto zwiedzić Muzeum Thaulowa, zawierające wystawę retrospektywną wyrobów z drzewa, gliny, szkła, metali i t. d. pochodzących z szlezwicko-holsztyńskich miast i włości. Natomiast bardzo skromnie przedstawia się tak zwany zamek, dzisiejsza rezydencja księcia pruskiego Henryka, a dawniej własność książąt holsztyńsko-gotorpskich. Jest to prosta stara kamienica bez stylu i wdzięku, dawno nie odna-

wiana. Wstęp do parku zamkowego i zamku uzbrojony.

Bardzo polecenia godną jest wycieczka do Holtenau, celem zwiedzenia kanału cesarza Wilhelma łączącego morze Niemieckie z Bałtykiem. Założony pierwotnie w latach 1777 do 1784 był on właściwie połączeniem tych mórz za pośrednictwem rzeczki Eidery, — obecnie znacznie rozszerzony i w roku 1895 wykończony, łączy Zatokę Kilońską (Bałtyk) z ujściem Elby, a więc z morzem Niemieckim. Pierwotnie służył tylko małym statkom, obecnie pomieści największe kolosy wojenne i przeważnie też z wojennych względów został założony. Widzenia godne są szluzы zamykające wjazd do kanału i liczne zbiorniki wodne przeznaczone do wymijania się okrętów.

Nader przyjemną i interesującą jest przejażdżka po porcie kilońskim, którą można odbyć albo na wynajętej łódce (3 marki), albo wreszcie na małych parowcach kursujących w pewnych odstępach czasu po porcie a przeznaczonych do przewozu osób. Port kiloński mniejszy od hamburskiego a przede wszystkim nie tak ożywiony, nie cieszy się też ruchem okrętów całego świata. Statki przeważnie niemieckie, zresztą duńskie, norweskie i szwedzkie. W Hamburgu stoją na kotwicy okręty i statki całej kuli ziemskiej, a w porcie na St. Pauli słychać mowy ludzi całego świata. Za to w Kilonii zastać można niemal całą flotę wojenną, o ile nie wyjeź-

dza w świat. Trafiłem prawie na pierwsze dni po pobycie Cesarskim w Kilonii i odbytych tamże regatach. Rok rocznie poświęca Cesarz niemiecki jeden tydzień w czerwcu zabawom i wyścigom statków, łodzi, jachtów i t. p. w porcie kilońskim. Ten tydzień (*Kieler Woche*) gromadzi całą arystokrację niemiecką biorącą udział w sporcie żeglarskim, a nadto mnóstwo zagranicznych, amerykańskich i angielskich właścicieli statków i jachtów, których Cesarz nader łaskawem i odszczególniającem zachowaniem, udziałem w zabawach, zapraszaniem na pokład swego cesarskiego okrętu, grą w lawn-tennisa z paniami i t. p., zachęca do przyjazdu i udziału w regatach.

Jakim musiał być ruch w czasie tych dni »Kieler Woche« i jakim zjazd cudzoziemców, dość powiedzieć, że na głównej linii tramwaju elektrycznego goście nie kupowali biletów z rąk konduktora tylko stałą kwotę 10 fenigów wrzucał każdy do puszki w tym celu w środku wozu zawieszanej, bez kontroli ze strony służby.

Tegoroczny zjazd był o tyle świetniejszy, że brał w nim udział gość Cesarza niemieckiego, król angielski Edward. Na jego przyjęcie zgromadzono całą flotę niemiecką w porcie. Jest się czemu przyrzeć. Po lewej stronie portu, w części tegoż odgraniczonej od reszty portu trzema okrętami niegdyś służbowymi, a dziś stale na kotwicach utwierdzonymi i służącymi na pomieszkanie dla

marynarzy, nie pełniących służby na okrętach liniowych, lub pełniących służbę na torpedowcach, znajdują się wszystkie torpedowce i kontrtorpedowce niemieckie. Wszystkie na czarno malowane, aby od fal morza nie odbijały i trudniej mogły być spostrzeżone, mają kominy i wszystkie na pokładzie umieszczone przyrządy w ten sposób sporządzone, że mogą być w danym razie złożone tak, aby nad pokład nie wystawały. Pokład zawiera otwory, którymi dostają się do wnętrza marynarze a otwory mogą być łatwo zasuwami hermetycznymi zamknięte. Komenda portowa udziela mi na prośbę zezwolenia na oglądnięcie tak okrętów kasarnianych (*Kassernschiffe*) jak i torpedowców. Oprowadzający mię oficer z uprzedzającą grzecznością udziela wyjaśnień. W razie wojny na każdym torpedowcu lub kontrtorpedowcu wynosi załoga łącznie z oficerami 60 do 70 ludzi. W czasie ćwiczeń załoga ma najwyżej 20 do 30 ludzi mieszkających przeważnie na statkach kasarnianych, którzy na torpedowce schodzą na ćwiczenia. Życie na torpedowcach wcale nie różni się od życia na okrętach wojennych. Pomijając już niebezpieczeństwo na wojnie, polegające głównie na tem, że torpedowca zadaniem jest zbliżyć się możliwie najbliżej do okrętów wojennych nieprzyjaciela a przez to najczęściej narazić się na strzały, torpedowiec najczęściej wystawiony jest na niebezpieczeństwo zatonięcia. Cały z blachy pancernej, wystający w czasie spokojnego morza

Miejska Biblioteka Publiczna

im. Juliusza Słowackiego
w TARNOWIE

na dwa metry ponad jego powierzchnię, narażony jest na fale, które go ciągle przykrywają. Ta część załogi i oficerowie, którzy muszą być na pokładzie celem kierowania torpedowcem, narażeni są ciągle na to, że fala splucze ich poprostu z pokładu w morze. Poza tem życie pod pokładem a więc w kabinach wprost straszne. Kabin y niższe od człowieka, (trzeba być ciągle schylonym), przytem maleńkie, gdyż torpedowiec dla swej sprawności i obrotności musi być mały. Osobnych sypialni nie ma. Po wieczery wyciągają marynarze hamaki, zawieszają je w kabinie i w nich śpią. Powietrze przychodzi skąpo wentylatorami, które w razie burzy zatykane przed dostępem wody, nie mogą doprowadzać powietrza... Ciekawym jest widok przyrządu, który służy do wyrzucania torpedów. Urządzenie tych przyrządów i wewnętrzny skład chemiczny i mechaniczny torpedów, są naturalnie tajemnicą, której wyjaśnienia nie żądam. Zewnętrznie wolno mi wszystko oglądać. Torpedo jest to rura metalowa cylindryczna, długa na około 5 metrów, wypełniona wybuchową materią. Łódź torpedowa korzystając z ciemności lub nieostrożności nieprzyjaciela, podsuwa się z szybkością strzały pod jego okręt i z odległości możliwie najmniejszej 600 do 800 metrów za pośrednictwem osobnego mechanizmu wypuszcza torpedę, która trafiając pancerz nieprzyjacielskiego okrętu eksploduje, przerywa pancerz a przez powstały otwór wdziera się woda.

Komenda portowa przeznacza każdego dnia jeden z wielkich krążowników lub okrętów liniowych, który wolno ciekawym zwiedzać. Obecnie na kotwicy stoi tych strasznych potworów czternaście. Wyciągnięte w jednej linii, jeden od drugiego oddalony na kilkaset metrów, zajmują blisko trzechkilometrową przestrzeń. Niemieckie okręty bojowe malowane są szarą barwą, która je czyni również niezbyt dla nieprzyjaciela wpadającymi w oko, zwłaszcza, jeżeli w oddali lub wśród mgły nie odcinają się od horyzontu. Podjeżdżam na łódce do okrętu Kaiser Wilhelm II., tu oprowadza mnie podoficer po wszystkich ubikacjach, idę nawet do kabin oficerskich w tej chwili wolnych. Przechadzka to bardzo interesująca. Okręt długi na 200 metrów, ma 756 ludzi załogi, 58 dział, grubość pancerza stalowego większa od mej piędzi. Do czterech największych dział donosi naboje 6 ludzi, a działo stoi na ruchomej podstawie tak obrotnej, że jeden człowiek bez natężenia obraca działem dowolnie. Na okręcie po młodych i bardzo dzielnie wyglądających żołnierzach marynarki nie znać trudów życia morskiego i ciężaru wojskowej dyscypliny. Wszędzie czyszczą to pokład, to działa, to ubrania i t. p., ale przy tem śpiewy, wesołe żarty, chichoty. Nie brak nawet dwóch pijanych, których z lądu przywieźli na łodzi i których towarzysze prędko taszczą do jadalni, aby ich ukryć przed okiem przełożonych. Marynarze sami piorą

i suszą bieliznę. Na masztach suszy się ona od wiatru. Reje masztu głównego pokryte białymi podspodniami, które w liczbie około 700 par fruwając poruszane wiatrem, niezbyt estetycznie wyglądają. Równocześnie ze mną dobija do okrętu jakieś liczniejsze towarzystwo mieszane. Widok białej spodniej odzieży tak przeraził jakąś skromną Niemkę, że mimo nalegań nie chce ze swej łodzi zejść na schodki okrętu. Naturalnie towarzystwo stara się ją przekonać, wszyscy się śmieją, dowcipkują a marynarze z pokładu wybuchają chórem śmiechu.

Nadszedł wreszcie dzień mego odjazdu. Rano przed siódmą każę odnieść moje rzeczy z hotelu na pokład »Oihonny«. Jestem na pokładzie jednym z pierwszych. Zapoznaję się przedewszystkiem z kapitanem okrętu, bardzo sympatycznym Szwedem, Wiktozem Norringem, w którego ręku przeważnie spocząć mają nasze losy. Dowiaduję się od niego, że tę daleką a niebezpieczną podróż odbywa po raz drugi. Zeszłego roku odumarała go żona, a smac serdeczny musiał ich łączyć stosunek, bo po twarzy człowieka, co lat 14 był oficerem okrętowym a obecnie od 20 lat jest kapitanem, który życie spędza wśród ciągłych niebezpieczeństw, spadają przy tem wspomnieniu wielkie jak groch krople łez.

Żałoga statku szwedzka. Prócz kapitana, który mówi po szwedzku i fińsku, a tem samem także

po norwesku i duńsku, gdyż te języki bardzo do siebie podobne, zresztą obaj oficerowie okrętu (Lund i Ström), maszyniści i chłopcy okrętowi nie mówią inaczej jak tylko po fińsku. Wszyscy oni pochodzą z Finlandyi, sam okręt przebywa stale w Helsingfors a tylko za kwotę 33 tysięcy marek pruskich wynajęło go przedsiębiorstwo od fińskiego towarzystwa akcyjnego na turę lipcową i za taką kwotę na turę sierpniową. Za tę pokaźną bardzo zapłatę, dostarcza towarzystwo okręt, płaci oficerów, maszynistów, majtków, kupuje węgle, płaci pilotów i wszystko to, co bezpośrednio potrzebnem jest do utrzymania w ruchu okrętu i jego obsługi. Kapitan Norring mówi także po angielsku i nieco po rosyjsku. Po niemiecku prawie że nic nie umie. Tak w chwili poznania jak i w ciągu czterotygodniowej podróży porozumiewamy się w ten sposób, że ja mówię do niego po polsku, a on do mnie po rosyjsku. Dobrze się rozumiemy i w ciągu podróży jestem zwykle pośrednikiem między nim a podróżnymi.

Obsługę na statku, w kabinach i sali restauracyjnej sprawują kelnerzy z Nord-Deutscher Lloyd, który też za pewną ryczałtową kwotę dostarczył przedsiębiorstwu Badego kucharzy i wszelkich kuchennych rekwizytów, jak niemniej całą spiżarnię i zapasy piwniczne.

Spóźniamy się nieco z odjazdem, bo kilka osób nadszedło ma pociągiem o 8 rano do Kilonii nad-

chodzącym, a nadto czekamy na kufry niektórych pasażerów, które tym pociągiem nadchodzą. Wreszcie po godzinie 8 wszyscy gotowi do odjazdu. W ostatniej chwili nadają się za pośrednictwem ekspresów telegramy do rodziny a wszyscy wypełniają tak niezbędne dziś karty z widokami, które tuż przed 9 oddajemy pozostałym na lądzie znajomym celem ich ekspedycyowania. Tych ostatnich garstka niewielka, bo podróżni Oihonny sami zamiejscowi, za to ciekawych gapiów mnóstwo na lądzie. Wieść, że odbić ma z portu statek dążący daleko na północ od Spitzbergen, poruszyła setki ciekawych, otaczających zbitą masą statek. Nie braknie też policyantów i urzędników cłowych, którzy z niesłychaną względnością wszelkie wyjaśnienia dawane im przez podróżnych co do zawartości kufrów, pakunków i t. p. za prawdziwe uznają. Prawda, że nie chodzi o przywóz do Niemiec tylko o ewentualny wywóz rzeczy zabronionych.

Wreszcie muzyka okrętowa złożona z czterech kelnerów dość dobrze podćwiczonych, gra marsza pożegnального. Kapitan daje potrójny znak syreną, podnoszą kotwicę, ściągają druciane liny, statek z lądem wiążące, słyszymy powolny zrazu obrót śruby okrętowej.

W tej chwili ktoś z podróżnych podnosi różne rekryminacje. Czy warto jechać w nieznane lub mało znane kraje? Czy nie spotka nas los straszny, który co dopiero wskutek pożaru pozbawił życia

przeszło pół tysiąca osób w porcie nowojorskim na okręcie: »Jenerał Slocum«?... Czy nie czeka nas podobna katastrofa, jak podróżnych na okręcie duńskim »Norge«, który przed paru dniami rozbił się na północno-zachodnim wybrzeżu Sztotlandyi wpadłszy na skałę »Rachal«?... Wszak i my mamy jechać drogą najeżoną podwodnemi skałami i wśród mało znanych terenów morskich północy. Uważam, że w tej decydującej chwili niektórzy gotowiby się wycofać. I tylko żal za kilkuset a nawet więcej markami, które z góry złożono z tem, że w razie cofnięcia się, przepada cena biletu, powstrzymuje niejednych od porzucenia okrętu, który tymczasem z wolna odbija od lądu. Majtkowie wywieszają flagi. Jedziemy pod rosyjską i fińską, bo okręt pochodzi z Finlandyi, pod niemiecką, bo przedsiębiorca nasz A. Bade jest Niemcem z Wismaru w Mecklemburgu a nadto i większość podróżnych stanowią Niemcy z Cesarstwa. Nadto na głównym maszcie powiewa flaga przedsiębiorstwa Badego. Jest to chorągiew o polu czarnem, białem i czerwonym. Na polu białem olbrzymia foka spoczywa na krze lodu. Obok napis »Nord 80°«. — Płyniemy z komendą »sakta« (*sachte*) czyli powoli, po kilku minutach otrzymuje maszynista rozkaz jazdy połową pary »hulf« (*hälfte*). Równocześnie z nami z doków Germanii wypływa kolosalny niemiecki krzyżownik jeszcze nie nazwany, który odbywa jazdę próbną ze załogą przed chwilą na po-

kład przybyła. Zdaje się, że próba dobrze wypada, znać to po obrotach, które w miarę komendy okręt czyni, jadąc to wprzód, to w tył, w lewą lub w prawą stronę. Wreszcie rusza on naprzód i wyprzedza nas znacznie. Mijamy się z nim koło szluzy kanałowej w Holtenau i stąd płyniemy już w nieznaną nam dal pełnią pary, czyli z komendą »full« (*voll*). Łąd portu znika szybko, niema już komu powiewać chustką; kości rzucone.

II. Na pełnem morzu.

Ściśle biorąc z opuszczeniem wewnętrznego portu kilońskiego nie jest się jeszcze na otwartem morzu a nawet długiej potrzeba jeszcze jazdy, aby do niego dotrzeć. O otwartem morzu można mówić dopiero, gdy okręt minie północny przylądek Danii, Skagen i wypłynie poza Skager Rak. Tymczasem płyniemy zatoką Kilońską mijając kolosalne fortyfikacye, jakie dla zabezpieczenia portu założono po lewej stronie zatoki przy Friedrichs-ort i Falkenstein, po prawej stronie przy Mölten-ort i Stosch przy Laboe. Mijamy pierwszą latarnię morską przy Bülkerhuk i okręt sygnałowy niemieckiej marynarki wojennej. U wejścia bowiem do zatoki pełni zawsze jeden okręt wojenny mniejszej konstrukcyi ale za to szybszy, służbę jako tak zwany okręt sygnałowy. Zadaniem jego ostrzedz komendę portową i okręty wojenne w Kilonii, gdyby nieprzyjacielskie okręty chciały się wedrzeć do środka, dawać znaki o zbliżającym się jakim-

kolwiek niebezpieczeństwie a nadto służyć dla okrętów wjeżdżających do portu lub odjeżdżających z niego za drogowskaz, którego mają się trzymać w swej drodze. Ważnem to jest zwłaszcza w nocy. Okręt sygnałowy utrzymuje na głównym maszcie stałe jaskrawe światło latarniane, którem wskazuje drogę. Wyjazd z portu na długość kilku kilometrów ubezpieczony nadto dwoma rzędami znaków ostrzegawczych tak zwanych: boji, które i w innych portach służą za drogowskazy. Te boje są to duże, żelazne, wewnątrz puste kule o średnicy 2 metrów, więcej gruszkowatego kształtu, które na cieńszym końcu zaopatrzone łańcuchem i kotwicą lub innym ciężarem. Rzucone w pewnych z góry obranych odstępach w morze pływają po nim tak w czasie odpływu jak i przyprływu nie mogąc z miejsca być uniesionemi, gdyż temu przeszkadza ciężar lub kotwica. Boje większe, czerwono malowane po obu stronach portu ułożone wskazują, że okręty większe, o większem zagłębieniu, nie mogą wypływać poza linię tych czerwonych boji ku brzegowi, boby osiadły na lądzie. Boje mniejsze, czarno malowane, ułożone również po obu stronach portu, ale już bliżej brzegów wskazują granicę dla mniejszych statków. Boje czerwone zaopatrzone latarniami, pełnią służbę również i w nocy.

Po trzechgodzinnej jeździe jesteśmy na tej części morza Bałtyckiego, która nosi mniej zresztą znaną nazwę kilońskiego Bełtu. Stąd, a wogóle z Bałtyku wiodą trzy drogi do morza Niemieckiego

czyli (niewłaściwie) północnego, a to przez Sund (t. zw. *Öresund*), wielki Bełt i mały Bełt. Wszystkie te trzy przejścia mają ustaloną wśród żeglarzy sławę przejść ciężkich i niebezpiecznych. Dość wspomnieć, że Sund t. j. cieśnina morska między Szwecją a Zelandią na długości przeszło 100 kilometrów ma miejsca niektóre tak ciasne, że szerokość ich nie przenosi nawet 4 kilometrów, a głębokość 26 metrów, choć miejscami wynosi zaledwie 6 metrów. Gorzej jeszcze z małym Bełtem; ten ma miejsca, w których szerokość wynosi zaledwie pół kilometra a największa głębokość wynosi zaledwie 26 metrów. Najlepszym dla żeglarzy stosunkowo jest Bełt wielki. Ten przy długości 60 kilometrów ma szerokość od 16 do 30 kilometrów przy głębokości nie większej nad 16 metrów. Rzecz oczywista, że wszystkie okręty płyną dziś Wielkim Bełtem, a Małym Bełtem t. j. między półwyspem duńskim a Fionią żeglują zaledwie drobne barki lub łodzie rybackie. Ale prócz tych niedogodności, jakie wynikają z małej szerokości, płytkości, mają te trzy przejścia jeszcze inne złe strony. Oto zachodnie brzegi zwykle mają podmorskie tamy piaszczyste lub mielizny, a przy wschodnich brzegach rozrzucone są znów małeńkie wyspy, raczej skały, które grożą rozbiciem przy każdej nieuwadze. Jeżeli nadto zważymy, że w tych cieśninach prądy są niebywale silne, gdyż powstają z gwałtownego przelewu wód oceanicz-

Miejska Biblioteka Publiczna

im. Juliusza Słowackiego
W TARNOWIE

nych do morza Bałtyckiego, to łatwo zrozumieć, dlaczego okręty wogóle unikają jazdy temi drogami. Do połowy zeszłego stulecia statki z Bałtyku wyjeżdżały dawnym kanałem kilońskim na Ocean choć za wysoką opłatą, dopiero parowce mogą śmiało wymijać przeszkody tych trzech cieśnin.

Płyniemy oczywiście wielkim Bełtem najprzód między wyspami Langeland i Laaland a następnie między Fionią (*Fünen*) i Zelandią. Po jednej i po drugiej stronie widać ustawione na brzegach latarnie morskie, które rząd duński buduje dla wygody żeglugi. Na mapach morskich latarnie te wyrysowane z ich nazwą i rodzajem światła służą do orientacji zwłaszcza w nocy. Są zaś tak urządzone, że prawie każda z nich ma inne światło: czerwone, niebieskie, zielone lub białe. Światło to nie świeci ciągle, lecz co pewien oznaczony czas n. p. co pół minuty niknie i znów potem świeci pewien czas. Ponieważ na kartach morskich czas świecenia i czas, przez który światło gaśnie jak również i kolor światła są oznaczone, przeto każdej chwili można oznaczyć miejsce, w którym okręt się znajduje.

Droga oznaczona nadto bojami (w nocy świecącymi) a w głębszych miejscach osobnymi statkami stale na kotwicy dla wskazywania drogi uwięzionymi, prowadzi tak blisko brzegów wyspy Langeland, że ląd widać prawie tak dobrze, jak

kiedy się jedzie pociągiem. Widać i rozróżnić można drzewa przepysznych lasów bukowych, to znowu pola uprawne i łąki wysokiej kultury, co parę kilometrów mniejsze osady, wybornie zbudowane z kościółkami (luteranскими) i małymi przystaniami dla rodzin rybackich.

Te tak niebezpieczne dla żeglugi cieśniny są sławne z bogactwa wszelkich ryb. Uniesione prądami płyną z Kattegatu do Bałtyku a po drodze wpadają w sieci rybaków. Na Bełcie roi się, dosłownie, roi się nieskończona liczba małych łodzi rybackich, na których Duńczyk, najczęściej z żoną i dziećmi godziny całe trawi na połowie. Łodzie te zaopatrzone żaglem z grubego najczęściej brunatno-czerwonego płótna, miłe sprawiają wrażenie, zwłaszcza gdy żagle wiatrem rozdęte — lekko poruszają łodzią. Na łodziach mnóstwo ryb, które na miejscu sprawiają. Poszukiwane są zwłaszcza małe rybki, szproty, które całymi cetnarami zwożą do Kilonii, skąd rozchodzą się jako specyalność t. zw. *Kieler Sprotten*.

Statek płynie między Fionią a Zelandią. Ta ostatnia z rzędu wysp duńskich największa, liczy blisko milion mieszkańców a na jej wschodnim brzegu leży Kopenhaga. Północna część sławna jest przepyszną florą, laskami bukowymi, gajami, licznymi jeziorami, co wszystko przy łagodnym klimacie czyni tę część Zelandii wprost wspaiałą.

Wpływamy na Kattegat, sławny z niebezpiecznych prądów, wiatrów i ciągłych burz tak zwanych suchych, gdzie przy czystym niebie piętrzą się nieraz fale morskie do wysokości bałwanów bijących ponad najwyższe pokłady okrętowe. Przy dobrej pogodzie mijamy północny przylądek duński Skagen na Jutlandyi z dwiema latarniami morskimi. Z nowej latarni widok wspaniały na Skagerrak z nadzwyczaj silnymi prądami. Prądy Skagerraku zajmują w oceanografii osobną kartę. Dość powiedzieć, że Skagerrak na długości 220 kilometrów zaledwie przy 120 kilometrach szerokości ma dwa wprost przeciwne prądy morskie. Południowy płynie około Jutlandyi ze wschodu do morza Niemieckiego, drugi północny płynie koło Norwegii ze zachodu ku Kattegatowi. Z latarni morskiej w Skagen znać granicę walki tych dwóch prądów a zarazem granicę zetknięcia się ich z wodami Kattegatu. Granicę tę stanowią na szerokości kilku kilometrów fale pokryte pianą, gdyż powstają ze zetknięcia się przeciwnych wód a fale te czynią w morzu jakoby szeroką osobną wstęgę piany, odrzynającą się od reszty morza.

Drugi dzień naszej jazdy t. j. 6 lipca 1904 r. miał sprawdzić częściowo obawy tych, którzy przy odjeździe z Kilonii podnosili różne wątpliwości. Kiedy w południe towarzystwo zaczęło się na znak dany trąbą schodzić do sali jadalnej, zaraz na wstępie uderzył wszystkich niemiły jakiś zapach.

Zapach ten, to nie był zwykły kuchenny, dostający się zazwyczaj na okrętach do sal jadalnych, które z oczywistej oszczędności miejsca muszą być budowane tuż obok lub nad kuchniami. Lecz był to zapach gryzący — zapach dymu powstałego gdzieś z tlejących desek lub drzewa, przyduszonego i nie mogącego się wydostać. Naturalnie, zbiega się cała służba okrętowa. Długich trzeba było poszukiwać, oglądania całego wewnętrznego urządzenia statku, żeby dojść skąd wydostaje się dym, który tymczasem zapełnił sale, kajuty, ganki a strachem przejął wszystkich podróżnych. Pokazało się, że rozżarzyły się sadze w kominie, od nich zapaliły się rusztowania drewniane koło komina i już mocnym, choć przytłumionym ogniem tliły. Okrętowy cieśla i ślusarz rozbili rusztowanie a majtkowie pod komendą samego kapitana gaszą ogień wodą, którą pompy wodne czerpią z morza. Po upływie pół godziny ogień ugaszono, lecz te pół godziny nie należały do przyjemnych. Ogień na okręcie jest zawsze niebezpiecznym, niebezpieczniejszym jak zepsucie steru lub maszyny. Dziwne przeciwieństwo!.. Naokół wody morza zdolne zalać całe lądy a wśród tych wód statek płonący nie może dać rady żywiołowi ognia, który go strawi niemal do dna. Podróżni przerażeni ogniem, duszeni dymami rzucają się na oślep w morze. Przyrządy ratunkowe, które przy innych wypadkach funkcjonują prawidłowo, w razie pożaru odma-

wiają postuszeństwa, gdyż liny się przepalają, maszyna parowa przestaje prawidłowo działać, załoga traci przytomność.

Z wypadku wyszliśmy względnie cało, lecz nie brakło takich, którzy myśleli o potrzebie odpięcia łodzi ratunkowych celem odpłynięcia na nich ku niewidocznym już brzegom lądu lub radzili skierować statek ku brzegom, aby lądować.

Ledwie w dwie godziny po zwyczajnej porze usiedliśmy — nie wszyscy — do obiadu. Przebyte emocje powstrzymały kilku panów a niemal wszystkie damy od udziału w obiedzie.

Ten drugi dzień naszej jazdy miał stać się dla nas prawdziwie dniem feralnym. Już od rana dał silny wiatr zachodni, który powoli naniósł najprzód strzępiaste, białe, a następnie duże, szare chmury. Niebo powlekło się jakby grubym kożuchem chmur, mgieł, a deszcz wisiał w powietrzu. Skagerrak zazwyczaj nawet bez burzy niebezpieczny z powodu swych silnych i niepewnych prądów, falujący nawet bez wiatru i burzy silniej niż inne morza, pokrył się od południa tak silnymi falami, że statek płynący naprzeciw fal, rozbijać je musiał z trudem. Wielu z podróżnych, panowie a bardziej jeszcze panny, rozciekawieni widokiem nieznanym dotąd, widokiem fal bijących w przód okrętu, zeszło na dolny pokład, na dziób okrętu, a umieściwszy się na kotwicach na pokład wyciągniętych lub na zwojach lin drucianych i kono-

nych na pokładzie leżących — obserwują stąd igraszkę fal. Ale ciężko mieli przypłacić swoją ciekawość. Jakaś śmielsza fala bryznęła tak silnie na pokład, że grupa ciekawskich w jednej chwili zalana wodą i przemoczona do nitki musiała ustąpić. Ta poniewolna kąpiel kilkunastu osób zmuszonych szukać schronienia i suchej odzieży w kajutach — rozbawiła towarzystwo zasępienie świeżym jeszcze wypadkiem z ogniem. Ale na pokładzie z polecenia kapitana, zaczęła służba czynić przygotowania i porządki, które nas przejęły strachem. W przewidywaniu burzy i w obawie przed falami, któreby mogły z pokładu dolnego zmieść wszystko co na nim jest ruchome, przywiązują marzynarze grubymi linami stołki podróżnych do leżenia na pokładzie przeznaczone, a oba otwory do głębi statku prowadzące a zwykle dla wentylacji otwarte, przykrywają deskami i grubym płótnem żaglowem nieprzemakalnym, które przymocowują do pokładu żelaznymi listwami. Niebo staje się coraz to chmurniejsze, fale silniejsze, a podróżni chronią się do swych kajut, lub do saloników przeznaczonych dla panów i pań. Na twarzach wszystkich nowa niepewność. Ci co do niedawna nie wierzyli w chorobę morską i jej mniej przyjemne objawy, zaczynają mówić o lekkich zawrotach głowy, nudnościach. W damskim salonie widzę kilka pań, leżących na otomanach, widocznie słabych.

Zapadł mrok wieczorny. Do kolacyi zasiada zaledwie kilka osób, reszta nie ma odwagi opuścić swych sof i wygodnych kącików. W salonie jadalnym pociesza nas kapitan, że nie spodziewa się burzy z piorunami i błyskawicami, ale ostrożność wskazana. Służba ustawiła na stołach osobne, już na to przeznaczone listwy drewniane, które odpowiednio za wiaskami połączone dzielą stoły na małe kwadraciki takiej wielkości jak talerz. W tych kwadracikach umieszczają talerze, aby zapobiedz ich spadaniu ze stołu. Co prawda nie zbyt wygodna zastawa, ale konieczna.

Statek już od dwóch godzin kołysze się silnie, ale po godzinie 7 kilka silniejszych uderzeń wyprawia go zgoła z równowagi. Nachylenie jest tak silne, że ze stołów, mimo listew — spada zastawa na posadzkę. Odgłos przewracanych krzeseł, zgrzyt tłuczących się talerzy, szklanek i naczyń, plusk rozlewanych napojów napęnia salę opustoszałą w jednej chwili po gościach, którzy w ucieczce szukają ratunku. Zostaje nas w sali trzech tylko: kapitan okrętu, lekarz Dr... i ja. Nie powiem, aby mi ta kolacya zbyt smakowała, ale pamiętną będzie mi na całe życie. Do końca dotrwaliliśmy we trójkę (na 57 podróżnych), kołysani co chwilę okrętem tak, że boki zdawały się kłaść za powierzchni morza. Co chwila słysząc plusk fal bijących wodą na pokład.

Wchodzę na pokład. Trudno się dostać do salonu panów mimo poręczy. Odległość kilkunastu kroków staje się przestrzenią daleką, której przebycie kosztuje mnie blisko 5 minut czasu. Co jeden krok naprzód trza stawać i kurczowo trzymać się poręczy lub balustrady pokładowej. Podłoga ślizka od wody słonej, słyszę stuk upadających za mną osób, przede mną nieprzyjemny widok kilku panów i jednej pani płacących Neptunowi dług choroby morskiej.

Z wielką biedą dotarłem wreszcie do salonu męskiego. Ledwie otworzyłem drzwi, silniejsza fala tak silnie potrąciła mnie ku środkowi, że upadłem na stół środkowy przytwierdzony do podłogi. Uderzenie silne w kolana a gorsze jeszcze w głowę o wiszącą nisko lampę niklową — nabawiło mnie sińców i guzów, które przez dwa tygodnie jeszcze przypominały mi Skagerrak i jego niewczesne żarty.

Ale w salonie męskim nie sposób było poostać. Na sofach siedzi kilku panów trawionych chorobą morską. Jeden z nich p... tak strasznie, że przed nim powstała cała kałuża. Drugi wyciągnięty narzeka na ból głowy, nudności, prosi, żeby go już dobić. W rezultacie znów dług Neptunowi. Służba zasypuje podłogę trocinami, piaskiem, ale zapach wypędza mnie choć okulawiącego do pań. Te miłe damy, które nam swą uprzejmością i dobrym humorem — od wczoraj rana uprzyjemniały

podróż — ze strachu przed burzą, nie chcąc być same w kajutach, czując się bezpieczniejszemi w towarzystwie — zgromadziły się w swoim salonie. Zazwyczaj nie wchodzimy do nich, aby nie przeszkadzać w ich wyłącznym przybytku i nie wchodzić w tajniki damskiej toalety. Lecz w tej chwili witają mnie jako pożądanego gościa, który sam jeden zdrów, może im pomódz lub co ważniejsza pocieszyć i uspokoić. Ale zadanie nie łatwe! w salonie damskim znaki przebytej choroby jeszcze wyraźniejsze, a z oblicza dam widać, że uległy jej wszystkie.

Strasznie zwłaszcza wyglądają trzy siostry, młode Niemki, które po świeżej stracie matki jadą w daleką północ. Wszystkie trzy zbyt wiotkie jak na Niemki, fizycznie słabe o bladych licach i kruczoczarnych włosach, choć Niemki z ojca, widocznie nie czysto niemieckiego pochodzenia — leżą na sofach jako obrazy zupełnej fizycznej prostracy.

Uciekam do naszej wspólnej kajuty. Lecz i tu nie było mi danem zażyć spokoju. Mój miły towarzysz Dr. X... lekarz, pełniący na okręcie służbę lekarza okrętowego, mimo wczorajszych przestróg udzielanych współpodróżnym co do sposobu zachowania się na morzu, mimo, że sam wyżył kilka jakichś pigułek, któremi i mnie częstował, a mających być niezawodnem *antidotum* przeciw chorobie morskiej — leży chory, zmęczony, narze-

kający na zawrót głowy, ból w krzyżach, nudności i t. d.

Włóczę się z salonu damskiego do salonu panów, odwiedzając na przemian to naszą wspólną kajutę, to znów salę jadalną, potrącany co chwila jakimś posuwającym się przedmiotem, ślizgając się po mokrej podłodze pokładu, przebyłem tę straszłą noc. Fale o północy były tak silne, że kilka z nich przeszło przez pokład, zmyło słońną wodą podłogę i po przeciwnej stronie okrętu wpadło w morze. A statek tymczasem pruć fale zdążając ku wybrzeżu norweskiemu, pracując maszyną więcej jak kiedykolwiek, gdyż prócz zwyczajnych fal i prądów musiał pokonać fale burzą gnane, przeciskać się przez przeciwne prądy powietrzne, łamać zapory wody i powietrza. Przeszło 8 godzin trwała ta niepożądana huśtawka, która rzucała okrętem z lewego boku na prawy, z przodu w tył, rzucała nim jak piłką. Nad ranem uspokoiły się fale, a brzask dnia zastał wszystkich na nogach, marynarzy spracowanych robotą i czuwających, podróżnych zmaltretowanych niebezpieczeństwem burzy, szaloną jazdą wśród fal, zgrzytem okrętu jakby pęknąć mającego, to świstem, to znów dziękciem wyciem wiatru a nadewszystko zmęczonych, przybitych chorobą morską.

Doprawdy, z tą chorobą, jej przyczynami, jej istotą i leczeniem do dziś dnia nie jest w zgodzie świat lekarski. Tysiące lat, rok rocznie miliony

ludzi ulegają jej napadom — a środka na nią nie ma. To pewna, że powstaje skutek kołysania się morza a z niem okrętu, lecz gdzie źródła jej należy szukać w ludzkim organizmie — dotąd nie wiemy. Sądząc z objawów choroby zewnętrznych, a więc wymiotów, przypisywano chorobę tę niedyspozycji żołądka, inne objawy, jak lęk nieokreślony, jakaś bojaźń opanowujące słabego, to znów drżenie ciała lub rąk i nóg wskazywały, że choroba ta jest objawem nerwowym. W nowszych czasach wierzą lekarze, że źródłem choroby morskiej jest mózg. Kołysanie się okrętu wprawia człowieka w ruch nienaturalny, wstrząsa się mózg, stąd wymioty, które jak wiadomo są pierwszym objawem chorób i wstrząsów mózgu. Do tych objawów mózgowych należy zdaniem lekarzy odnieść także ów lęk, fizyczne i duchowe osłabienie, stępienie woli i zawrót głowy.

Próbowano różnych środków, dawano kali bromatum, chloral, morfinę — wszystko bez skutku. Jedni radzą jeść mało, inni znów doradzają obfite jedzenie. I jedno i drugie nie chroni przed chorobą. Zwłaszcza zaś żołądek przepełniony, przy braku odpowiedniego ruchu na okręcie z pewnością skłonniejszym jest do choroby. Powszechnie utrzymuje się wiara, że obfite używanie napojów alkoholycznych jest pewnym środkiem przeciw chorobie morskiej tak jako środek profilaktyczny, jak już i w czasie napadu. -- I to okazało się bajką,

a z moich spostrzeżeń na okręcie przekonałem się, że mężczyźni znakomicie odżywieni, silni, przyzwyczajeni do trunków, ulegli chorobie z całą gwałtownością, mimo, że pili grogi, koniaki i wina, aby się uchronić przed chorobą. Uległy jej słabe i silne organizmy i nie jest prawdą, w co wierzyłem, że choroba morska napada podróżnego tylko raz w czasie podróży, gdyż w ciągu czterotygodniowej podróży widziałem jak ulegali jej niektórzy po kilka razy, przy każdej burzy lub silniejszym falowaniu morza. Rzeczą jest niezawodną, że leżenie na sofce, hamaku lub rozkładanem krześle na świeżem powietrzu a nie w kabinie, najlepiej działa na chorych.

Nie wiem jakim cudem jej nie uległem. Jeżeli jej źródło w żołądku, to zdrowie zawdzięczałbym musiał zachowaniu sposobu życia na okręcie takiego, tak regularnego i higienicznego, jakie wiodłem przedtem na lądzie. A przede wszystkim zupełnej powściągliwości w napojach, których w ciągu podróży nie kosztowałem. Ale tych samych zasad trzymał się dzielny lekarz Dr..., a chorobie uległ i to nie na początku podróży, lecz w trzecim tygodniu. Co do mnie jest mi to tem dziwniejszem, że mimo znacznie większej rutyny w chodzeniu po górach, doznawałem zawsze w Tatrach i Alpach zawrotu na widok przepaści, co wprawdzie nie wyleczyło mnie z turystyki alpejskiej ale powinno by analogicznie działać na mnie

na morzu, skoro mój organizm skłonny do zawrotów głowy.

Był między nami jeden turysta, Niemiec austriacki, p... świetnie fizycznie zbudowany, w latach trzydziestu kilku, samo zdrowie. Ten na okręcie był prawdziwym męczennikiem. Jak doznał napadów choroby morskiej w dniu 6 lipca, tak jechał z nią na Spitzbergen i nazad. Tak go ta słabość zmordowała, zmizerowała, że były chwile, w których myślał o śmierci, nic go nie mogło rozweselić. Dość mu było spojrzeć na morze, zobaczyć jego bałwany, żeby doznać nowych napadów, bał się po prostu widoku tych pustych bez końca przestrzeni (*agorafobia*) ale i w kajucie nie mógł wytrzymać, robiło mu się duszno, uczuwał brak tchu a ucisk w piersiach, i lęk przed samym sobą wypędzał nieboraka na pokład (*klaustrofobia*). Ten nie wytrzymał do końca jazdy i z powrotem wysiadł w dniu 24 lipca w Trondhjemie, aby resztę drogi do domu odbyć kolejami przez Kopenhagę. Ten na każdej stacji wysiadłszy na ląd, zupełnie był zdrowym, wesołym, na okręcie ulegał na nowo napadom. Zjawisko to obserwowane często. Ale co dziwniejsza, jeden z naszych marynarzy, prawdziwy wilk morski, człowiek co zaledwie lata niemowlęce przebył na lądzie, a zresztą ciągle żył na pokładzie — ulegał chorobie morskiej za każdą nową podróżą. Prawda, że siłą woli i z musu przezwyciężał się i pełnił służbę, ale chorował.

Znane są wypadki, że podróżni po dłuższej podróży w czasie której nie ulegli chorobie — doznają jej dopiero na lądzie, kiedy opuszczają statek. Ten objaw choroby morskiej występuje u jednego z naszych oficerów okrętowych, zdrowego i silnego człowieka.

Minęliśmy tymczasem Kap Lindesnaes, największej ku południowi wysunięty przylądek Norwegii. Jest to długi, wązki język wybrzeża skalnego wrzynający się na kilka kilometrów w morze a kończący się nagą skałą wysoko wzniesioną. Na skale tej wznosi się latarnia morska, raczej wieża 50 metrów wysoka. Tuż obok w Markø ruiny dawnej latarni, najstarszej w Norwegii, bo jeszcze r. 1650 wzniesionej.

Droga po zachodniej stronie południowej części Norwegii wzdłuż krainy zwanej Jaederen nie zbyt urozmaicona. Między Lindesnaes a Stavanger kraj bardzo dziki; wybrzeże skaliste poszarpane kilku nie zbyt wielkimi fiordami, w tyle góry do 1000 metrów wysokie; na tej części wybrzeża nie ma przystani, tylko liczne latarnie morskie i stacje ratunkowe przeznaczone dla ostrzeżenia statków i ratowania w czasie burzy rozbitków. Niema roku, żeby na tem wybrzeżu nie rozbiło się kilka statków i łodzi rybackich. A tych ostatnich kręci się tu moc niezwykła. Wybrzeże to sławne z połowu ryb, zwłaszcza śledzi. Punktem środkowym ruchu rybackiego tej części Norwegii jest miasto

Stavanger z przeszło 30.000 ludnością rybacką, i wieloma fabrykami konserw rybnych. Leży ono na południowej stronie większego fiordu — Bukn-fiordu — który mijamy dążąc ku wyspie »Karmö«. Mieszkańcy tej wyspy są wyłącznie rybakami, trują się głównie połowem śledzi w ich wędrówce rozpoczynającej się w połowie stycznia. W dniu 7 lipca rano o godzinie 7 zarzucamy kotwicę przed małą osadą Kopervik na wyspie Karmö a syrena okrętowa daje znak podwójny zarządowi wyspy, znak, że prosimy o pomoc statego pilota i że statek gotów się poddać ustawom cłowym norweskim.

Podróż wzdłuż wybrzeża norweskiego najeżona jest — jak to poznamy — tylu niebezpieczeństwami, a zarazem tylu trudnościami, że żaden statek, którego załoga nie błądzi wciąż wśród wysp i fiordów Norwegii — nie odważy się odbywać podróży bez pomocy pilota. Pilotami są zazwyczaj byli rybacy lub żeglarze, którzy w ciągu kilkunastoletniej, nie rzadko i dłuższej żeglugi poznali wybornie wybrzeża norweskie i umieją się oryentować wśród labiryntu jaki tworzą poszarpane wybrzeża. Rząd norweski utrzymuje dla kandydatów na pilotów osobne kursa, poddaje ich bardzo ścisłym egzaminom przed osobnymi komisjami żeglarskimi i wystawia im świadectwa, patenta, uprawniające ich do prowadzenia statków bądź wzdłuż całego wybrzeża, bądź też pewnej

jego części. Zupełnie tak samo jak czynią rządy niektórych państw z przewodnikami po górach, jak jest w przybliżeniu u nas w Tatrach.

Służba pilota norweskiego niezwykle ciężka. Nasz pilot, bardzo sympatyczny, blisko 70-letni staruszek z Koperviku, który na łodzi podjechał pod statek, nazywa się *Svend Haldorse*. Prowadzi statek od godziny 7 rano dnia 7 lipca 1904 aż do przybycia naszego do Nordkapu, t. j. do północy dnia 12 lipca prawie bez przestanku, bo wypocząć mógł tyle, o ile okręt krótko zatrzymał się w Digermulen, Tromsø i Hammerfescie. Z powrotem pełnił znów z małymi przestankami służbę od 18 do 29 lipca t. j. od powrotu ze Spitzbergen ku Nordkapowi aż napowrót do Koperviku. Za tę trudną, nużącą służbę, pełną odpowiedzialności i niewygód otrzymał oprócz utrzymania na okręcie kwotę 400 koron norweskich czyli 528 koron austriackich. Ten staruszek stał się z biegiem dni ulubieńcem wszystkich podróźnych, którzy go fotografowali we wszystkich pozach i ubiorach, zwłaszcza zaś, gdy w porze deszczowej nasuwał na głowę ogromny kapelusz o opuszczonych na dół kresach cały pokryty żółtą ceratą i przywdział długi po kostki ceratowy płaszcz a na uszy założył sukienne ochraniacze, aby uszy ochronić przed wilgocią.

Drugim, który wsiadł na okręt w Koperviku, był norweski urzędnik cłowy (nazwiska już nie

pamiętam) z Bergen. Zadaniem jego było towarzyszyć okrętowi przy całej jeździe na Spitzbergen i nazad i czuwać, aby nic nieoclonego nie wynoszono na brzeg. Ta służba — to prawdziwe ferye. Przez trzy tygodnie pobierał (prócz pensyi) — na okręcie utrzymanie pierwszej klasy, nadto diety na koszt przedsiębiorstwa i nic, literalnie nic nie miał do czynienia. Bo przecież czynnością nie nazwiemy tego, że za przybyciem statku do jakiegokolwiek portu przeszedł się po pokładzie aby sprawdzić, czy czego na ład nie wynoszą. Nie było co wynosić, bo okręt nie był handlowym lecz pasażerskim, owszem, myśmy w przystaniach kupowali uzupełniając zapasy węgla, wody świeżej, żywności. Osobiście bardzo miły i przyjemny. Odbywając nieustannie tę samą służbę, poznał wybrzeże jak najlepszy pilot, wyrobił sobie oko tak, że pierwszy dostrzegał na morzu lub lądzie coś nadzwyczajnego lub widzenia godnego i zaraz dzielił się z nami swemi spostrzeżeniami.

Stojąc przed Kopervikiem widzimy kilkanaście kamieni wysokich na kilka lub kilkanaście metrów lecz wązkich, zwanych w miejscowej gwarze rybackiej »igłami dziewicy Maryi«. Również na wybrzeżu lądowym nieco dalej ku północy spotyka się pięć takich smukłych kamieni zwanych »pięcioma głupimi siostrami«. Kamienie te przypominające nieco swym kształtem kamienie nagrobkowe na naszych żydowskich cmentarzach (lecz zna-

cznie, znacznie wyższe i nieobrobione) ustawiono na pamiątkę sławnych ludzi norweskich. Coś podobnego jak nasze kopce krakowskie, tylko nie tak masywne ani poetyczne. — Także i na północ od Koperviku, lecz na lądzie stałym, obok miasteczka Haugesund widać obelisk kamienny, bardzo okazały, do 20 metrów wysoki, ułożony z granitowych bloków, ustawiony 1872 roku na tysiącletnią pamiątkę zwycięstwa narodowego bohatera Haralda Haarfagera (*Harfager* = pięknowłosy) nad drobnymi władcami norweskimi, zwłaszcza normańskimi, które to zwycięstwo spowodowało zjednoczenie rozbitych dotąd norweskich stanów i krain. Podanie ludowe mówi, że Harald zobowiązawszy się ślubem zjednoczyć swą ojczyznę, zaprzysiągł tak długo nie strzydz włosów, póki dzieła nie dokona. Dziesięć lat nie miały tknąć nożyce jego głowy, aż dokonał dzieła. Podanie nie mówi, czy przez ten czas nie używał również grzebień!

Właściwie przed Kopervikiem rozpoczął się świat fiordów, bo pierwszym był Buknfiord, lecz ten przebywa się bez szczególnych wrażeń, a mijając Kopervik, wjeżdża się w tę krainę fiordów i fioldów, sundów i cieśnin, w labirynt wysp, wysepek, skał i raf morskich, których suma stanowi tę dziwną, fantastycznie dziką i jedyną w świecie formację wybrzeżną.

III. Brzegami Norwegii.

Mało który kraj utkwiał lepiej w czasach szkolnych w pamięci naszej od półwyspu skandynawskiego i apenińskiego. Pewne podobieństwo drugiego do buta a pierwszego do psa zwróconego głową z północnego wschodu ku południowemu zachodowi, którego ogonem byłby półwysep północny Kola, sprawiło, że w nauce geografii co do tych dwóch półwyspów najlepiej oryentowaliśmy się na mapie jako młodzi szkolarze. Za to mniej nas uczono historii krajów skandynawskich, ucząc przeważnie historii krajów śródeuropejskich. A przecież przeszłość ludów Skandynawię zamieszkujących niemniej bogatą była w epizody krwawe i ciekawe. W czasach przedhistorycznych półwysep zamieszkiwały szczepy fińskie, które w czasach wędrówek narodów przez starogermańskie szczepy Gotów, Szwedów i Normanów wyparte zostały. Ci ostatni zwani także Nordmanami lub Wikinami zajęli pas Skandynawii na Zachód od gór

(Alp skandynawskich) wzdłuż morza się ciągnący. Szwedzkie szczepy zwane Waregami zapuszczały się w zwycięskich zagonach w głąb Rosyi, aż do Carogrodu, a nawet jeden z ich królów, Ruryk, założył około 870 roku państwo ruskie. Na morzu zapędzili się aż do Islandyi i Grenladyi, gdzie zakładali osady. Tymczasem Normanowie, znani jako nieustraszeni rozbójnicy morscy, organizowali zdobywcze wyprawy na zachodnie wybrzeża Europy, mając na wypadek klęski pewną ucieczkę ku rodzinnemu krajowi, którego niedostępne i dzikie wybrzeże chroniło przed pościgiem zwycięzców. Normanowie rozbici byli na drobne szczepy działające każdy na swoją rękę. Dopiero wspomniany Harald Haarfager, naczelnik jednego szczepu, pobijwszy innych naczelników roku 872, i wypędzwszy ich z kraju, tem samem dał podstawę do zjednoczenia norweskich szczepów w jedność polityczną. Jego następcy pustoszyli Anglię a jeden z nich Knut czyli Kanut Wielki zdobył nawet całą Anglię roku 1016 i został jej władcą. W tym czasie przyjęli też Normanowie za króla Olafa chrześcijaństwo (około 1040 roku) a Olaf jest świętym patronem Norwegii. Normanowie zajęli niemieckie wybrzeża zachodnie, półwysep Normandzki we Francyi, a szczytu dosięgła ich potęga, gdy ich królowie zajęli południowo-włoskie kraje, tworząc królestwo obojga Sycylii t. j. Sycylii i Apulii.

Wewnętrzne spory a zresztą stosunkowo mała liczba Normanów a więc bądź co bądź słabsza wobec podbitych sprawiły, że potęga Normanów zaczęła się ku 12 wiekowi szybko chylić do upadku. Już w 14 wieku zbyt byli słabi, aby sami tworzyć osobne królestwo i dlatego szukali związków politycznych ze Szwecją, a później z pokrewną pochodzeniem, językiem i religią — Danią. Te trzy kraje związane t. zw. Unią kalmarską roku 1387 przetrwały w politycznym związku aż do stycznia 1814 r., w którym to roku Norwegię odstąpiono w pokoju kilońskim na rzecz Szwecyi. Po dziś dzień te dwa kraje unią personalną połączone, mają jednego króla z domu Bernadottów — Oskara II. — a stosunek polityczny Norwegii i Szwecyi bardzo podobny do stosunku Austrii i Węgier. Lecz na naszym półwyspie gorzej znacznie. Norwegowie i Szwedzi, choć z jednego szczepu starogermańskiego wywodzą swój początek, choć zbliżeni religią, językiem prawie, że tym samym, choć z natury położenia geograficznego powinni by spokojnie i przyjaźnie zamieszkiwać jeden kraj i wzajemnie się wspierać i nie przeszkadzać, w ciągłej pozostają ze sobą waśni — *tout comme chez nous!*... Norwegowie mają takie swobody konstytucyjne, takie prawa, że ich właściwie tylko osoba króla łączy ze Szwecją. Mają osobną armię i marynarkę (naturalnie minimalne) osobny sejm (*Storting*) z władzą prawodawczą ograniczoną jedynie pra-

wem królewskiego veta, osobny rząd krajowy, osobną flagę i herby krajowe — a mimo to jawnie dążą do zerwania unii. W ostatnich czasach rozwinęli nader silną agitację za przyznaniem im osobnej reprezentacji konsularnej za granicą i zdaje się przeprowadzą swe żądania.

Norwegowie nie lubią ani Szwedów ani własnego króla. Za to w ostatnich czasach w Norwegii kult cesarza niemieckiego większym jest niż może w Niemczech samych. Ciągłe odwiedziny cesarskie do krajów Norwegii, pomoc materialna hojną ręką im udzielana przez cesarza niemieckiego (np. po pożarze w Aalesund lub udzielenie kwoty 100.000 marek na budowę gościńca do Stalheim) ciągle kontakt z niemieckimi turystami — sprawiły, że przy zaści i rywalizacji ze Szwecją — Norwegowie zwrócili się całemi sympatjami ku Niemcom. Wjazdach, hotelach, restauracjach, za wystawami sklepów, wszędzie fotografie, obrazy, oleodruki, rzeźby przedstawiające cesarza niemieckiego we wszystkich pozach i wielkościach, na półkach księgarskich niemieckie książki, niemieckie gazety. O Szwecyi, szwedzkiej literaturze ani mowy, portretu króla szwedzkiego tak bardzo popularnego w Europie, zajmującego takie wybitne naukowe stanowisko — nie uświadczą.

Półwysep skandynawski zajmuje bez Finlandyi — obszar blisko 800.000 kwadr. kilometrów z ludnością w Szwecyi przeszło 5-cio milionową,

a w Norwegii przeszło 2 milionową. Ludność jest zatem nieco większa niż Galicyi, za to obszar bez porównania większy. Austro-Węgry mają 622.000 kilometrów kw. a Cesarstwo niemieckie 540.000. Alpy skandynawskie biegnąc z północy ku południowi dzielą półwysep na dwie nierówne połowy — wschodnią, większą i zachodnią znacznie mniejszą. Ta zachodnia część półwyspu a ku południowi także po części i wschodnia część — stanowią królestwo Norwegii, przeważnie potężną wyżynę górską najwyżej 400 kilometrów szeroką a bardzo — bardzo znacznie nad poziom morza wzniesioną, obejmującą szeregi górskich szczytów przeważnie 1000 do 2000 metrów wysokich.

Objechać mamy wybrzeże zachodnie od Lindesnäs (*Landesnase*) aż po Nordkap, a więc przestrzeń około 14 stopni geograficznych czyli w prostej linii około 1700 kilometrów wynoszącą. Wybrzeże Norwegii mierzy długości przeszło 3000 kilometrów bez zagięć we fiordach i zatokach, z tymi ostatnimi przeszło 7000 kilometrów.

Cóż to są fiordy?

Całe wybrzeże zachodnie Norwegii poszarpane jest podobnie jak Islandyi, Grenlandyi, Spitzbergen i miejscami północnej Ameryki — licznymi zatokami, które wrzynając się stosunkowo wązkimi bo przeciętnie 50 do 150 kilometrów długimi a nie raz dłuższymi wrębami w ląd stały, czynią z wybrzeża obraz podobny na mapie do wystrzępionej

koronki. Ponieważ wybrzeże Norwegii jest — jak to wyżej podałem — górską wyżyną — przeto te wręby szarpiąc ląd wpijają się w jego masę i wprowadzają wodę w głąb stałego lądu, który po nad zwierciadłem wody tych wrębów wznosi się do wysokości kilkuset a nawet miejscami półtora tysiąca metrów. Te zatoki morskie nie wpijające się w ląd stały prostymi liniami, lecz załamane co kilka kilometrów, lub nawet kilkaset metrów to w lewo to w prawo, nazywamy fiordami. Ponieważ wrzynają się w ląd wysoko nad powierzchnią morza wzniesiony, więc też brzegi lądu wnoszą się nad powierzchnią wody fiordów na kilkaset do półtora tysiąca metrów i tem różnią się od zatok morskich gdziebądź indziej widzianych, a o brzegach zwykle płaskich lub lekko się wznoszących. Te fiordy wyglądem swoim przypominają ujścia szerokich rzek, a przypominają je właśnie swym krętym załamanym biegiem i szerokością zężającą się w miarę, jak posuwamy się od brzegu w głąb lądu. Przypominają również zwykłe zatoki morskie a to smakiem słonej wody, tudzież jej przypiływem i odpływem. Wielkie podobieństwo mają fiordy z alpejskimi szwajcarskimi jeziorami. Zwłaszcza przypomina je kolor wody ciemno zielonej, szmaragdowej, czarnej i formacja brzegów. Brzegi fiordów nie płaskie lecz wysokie, strome, skaliste zamykają fiordy po obu stronach tak, że oko nie widzi poza skalistym obramieniem brze-

gów dalszego ładu a przed sobą i za sobą również tylko małe przestrzenie. Jadąc fiordem widzi się przed sobą prostopadłe ściany zamykające fiord, który odgałęzia się nieraz pod kątem prostym w lewo lub w prawo. Podróżny drży na myśl, że lada chwila statek dziobem swym uderzy o prostopadłą ścianę. Tylko wprawa pilota strzeże nas przed rozbiciem. Nagle statek skręca w lewo lub prawo, płynie zygzakami, wygięciami. Po bokach wciąż ściany wyżyny, gdzie ta opada, tam oko może pobiedz w dal i zachwycać się perspektywą górskich piękności. Rzadko wyżyna obniża się tak, że fiord na lewo lub na prawo ma otwartą dolinę. Jeżeli taka dolina się pokaże, to środkiem jej płynie napewno wązki strumyczek, który spadając z gór unosi wodę lodowców i śniegów do fiordu. Gdzie dolina, tam kilka lub kilkanaście chat tworzy osadę, wieś norweską. Ale droga prowadzi nieraz dziesiątki kilometrów, aby dotrzeć do takiej doliny. Wreszcie początek fiordu od strony ładu wydłuża się zwykle we wawóz nieraz mil kilka się ciągnący o dnie przerwanem jakimś potoczkiem o brzegach płaskich moczarowatych. Na brzegach tych, jeżeli gdzie ich szerokość na to pozwoli, wznoszą się miasta.

Jazda fiordami, zwłaszcza większymi o wysokich skalistych brzegach — jak np. Sognefjord, Hardangerfjord przypomina wielce jazdę jeziorem Czterech kantonów (*Vierwaldstätter-See*). Wpra-

wdzie brak fiordom tych piękności jakie sprawia widok kolosalnych szczytów Rigi, Pilatus i Stanser-Horn ale jakaż różnica w długości. Jezioro Czterech kantonów mierzy od Lucerny przez Brunnen po Flüelen 38 kilometrów a szerokość spada do 3 kilometrów — fiordy niektóre są długie do 209 kilometrów, szerokość wynosi od 1 do 30 kilometrów. Prawda, że część jeziora Czterech kantonów między Brunnen a Flüelen jest majestatycznie piękna, lecz fiordy w niektórych częściach nie ustępują piękności jeziora Czterech kantonów a przewyższają je swą długością, która nie 2 do 3 godzin, ale pół dnia trzyma napiętą uwagę i naprężony zachwyt — swą ciągle łamiącą się linią biegu, która co raz to nowe stwarza efekta świetlane. Wyżej stoi piękność fiordów widokiem ciągłych wodospadów, które z obu brzegów spadają nieustannie już to po ścianie skały, już to urywają się gdzieś po drodze i spadają w przepaść fiordu z wysokości kilkudziesięciu a i więcej nawet metrów. Rozbite w drodze w puch drobnych kropelek, przy stosownem oświetleniu mienia się różnemi barwami tęczy, nadają ciągłą różnorodność ścianom fiordowych brzegów. Takich wodospadów jakie wslawiły szwajcarską dolinę Lauterbrunnen (koło Interlaken) widzi się w większych fiordach Norwegii wprost setkami.

Mają brzegi Norwegii prócz tego poszarpania ich fiordami drugą sobie właściwą specyalność.

W pewnem oddaleniu od właściwych brzegów Norwegii w odległości różnej od 1 do kilkunastu kilometrów — rozsiane są od południa ku północy liczne nie na tysiące lecz na dziesiątki tysięcy liczące się wyspy i wysepki. Jedne z nich są większe, wielkości dużego miasta, to znów mniejsze, a przeważnie tak małe, że ledwie wystają ponad powierzchnię morza. Wszystkie skaliste, różnego kształtu, wysokie, opłukane falami morza. Są one ochronnym pancerzem dla właściwego wybrzeża, chronią je przed natarczością fal, same na ich działanie wystawione. One to sprawiają, że Norwegia ma jakoby dwa wybrzeża. Jedno właściwe, poprute fiordami — a drugie złożone z łańcucha tysięcy, tysięcy wysp. Między temi dwoma wybrzeżami, niby szerokim kanałem jadą te statki, które mogą przeciskać się przez wązkie nieraz szyje kanału. Jazda wspaniała. Jadąc z południa ku północy mamy po prawej stronie stałe wybrzeże lądu, a więc ową szarpaninę lądu poprzecinanego, poprzeryzanego fiordami — po lewej łańcuch wysp wystających z wody grupami, po jednej, po dwie, po kilka, to znów w zbitych masach. Prądy morza, wiatry Oceanu prac fale ku wschodowi, rozbijają je o wyspy. Wśród jazdy owym jakoby kanałem, widzimy jak fale roztrącają się o wyspy i rafy, jeżeli te są niższe, to fale przechodzą ponad nie, tworzą białą grzywę nastrzępioną uderzającym pochodem fal, myją i gryzą ich zachodnie

skaliste brzegi jakby gniewne, że w pochodzie swym znalazły zaporę, co je wstrzymuje od wejścia w głąb fiordów. Dziwniej jeszcze wygląda ta walka, jeżeli fale uderzają w osobno stojącą rafę, wystającą z morza na kilka metrów a szczupłą w obwodzie. Woda parta prądem rozpryskuje się o ścianę rafy, wyrzucona w górę tworzy jakoby pióropusz, który fontannami nigdy nie ustającami zlewa się na dół.

Są i większe wyspy — tak, że na nich tworzą swe osady rybacy — w zagłębieniach skały strzeżonych przed falą i poświstami wichru zakładają nawet ogródki, nieraz i całe gospodarstwa rolne. Ale to należy do rzadkości. W północnej części tego łańcucha, są już całe wielkie kompleksy lądowe, wyspy wprost ogromne, zwłaszcza w łańcuchu Lofotów.

Oko podróznego prócz ścian fiordów i szeregu wysp, prócz gry fal morskich i szeregu wodospadów — ma nadto nienasycone pole widoku lodowców i fieldów. Fieldami (*feld* = pole) zwiemy kolosalne przestrzenie o powierzchni nieraz kilka tysięcy kw. kilometrów wynoszącej, pochyłej, nachylonej zazwyczaj ze wschodu ku zachodowi, w lecie zupełnie nagiej, w zimie pokrytej śniegiem, który w okresie tajania tworzy tam straszliwe lawiny.

Gdzie wyż norweski przecięty rysą lub gdzie stykają się ze sobą dwie góry, tam w rysie lub

w przestrzeni zetknięcia się gór widoczne lodowce. Może nie tak piękne zabarwieniem jak szwajcarskie, ustępujące co do piękności wyglądu lodowcowi Rodanu w dolinie Furki — ale jakież potężne! Lodowiec Rodanu ledwie 10 kilometrów długi objąć można z wysokości Realpu jednym spojrzeniem, lodowce norweskie ciągną się na kilkadziesiąt kilometrów. (Największe na świecie mają być w Tybecie). Taki np. lodowiec Svartisen ciągnie się w dwóch masach, zbiegających się w jednej 1300 metrów wysokiej czeluści, przez długość przeszło 70 kilometrów, przy 17 kilometrach szerokości o powierzchni przeszło 1000 kwadr. kilometrów. Pomyślmy tylko co za masa lodu, jaka jego objętość i jaki ciężar, skoro grubość wynosi zazwyczaj kilkanaście metrów a przypuszczalnie nawet i więcej, bo jej nikt nie badał.

Podzielone są zdania geologów w jaki sposób powstała ta dziwna formacja wybrzeża. Zdaniem niektórych, fiordy zawdzięczają swe powstanie pękaniu skorupy ziemskiej, która na wybrzeżu norweskiem jakby w szwach swych podarta utworzyła tę koronkę różnorodnych wrębów, w które wlała się woda morza. Zdaniem tych geologów, wyspy, wysepki, skały i rafy łańcucha przybrzeżnego nie są czem innem, jak tylko przedłużeniem tego wybrzeża, które woda częściowo zalała jako niżej położone od właściwej wyżyny norweskiej i utworzyła ów jakoby kanał z tysiącami jego przer-

wami między wypami, które to przerwy przejścia i cieśniny obejmują nazwą sundów. Zdaniem innych uczonych — dziś więcej przyjętem — fiordy i wyspy powstały z działania lodowców epoki dyluwialnej. Podobnie jak ustąpienie lodowców ze wschodniej strony wyżu skandynawskiego naniosło na niż sarmacki kolosalne bloki lodu wraz z odłamami kamieni, które po stopieniu lodu zostały jako pomnik przedwiekowej pracy (kamienie erratyczne, błędne), tak też masy lodów staczające się ze szczytów gór skandynawskich po drugiej stronie, ku zachodowi, siłą swego biegu i masą staczanego ciężaru wyżłabiały w wyżu norweskim takie drogi, takie koryta, jakie dziś nazwą fiordów darzymy. Pochód lodowców znaczył się więc wyżłobieniem, erozyą lądu — a więc zjawiskiem prawdopodobnie i dziś ciągle się powtarzającym, choć obserwacją jeszcze nie stwierdzonem. A podobnie jak w górach ustąpienie lodowców pociągnęło za sobą utworzenie wałów kamiennych t. zw. moren, które powstały z kamieni i skał lodowcami naniesionych i po stopieniu lodu osiadłych — tak też zdaniem niektórych — owe wyspy, wysepki i skały norweskie nie mają być czem innem, jak rodzajem takiej moreny. Oto masa lądu wyparta z wyżłobień siłą lodowca — wparta w morze, osiadła gdzieś i potworzyła te wyspy. Czy tak było, nauka nie powiedziała jeszcze ostatniego słowa, ale to pewna, że znachodzenie się lodowców nie-

mał wszędzie, gdzie są fiordy (w Norwegii, Islandyi, Spitzbergen, Grenlandyi) na ich początkach w łądzie, świadczy o powstawaniu fiordów przez działania lodowców.

Bądź co bądź — jazda takim jakoby kanałem między wyspami a brzegiem lądu stałego, wjazd w owe cieśniny czyli sundy oddzielające wyspy, przejazd obok ujść fiordów i wjazd we fiordy, należą do takich rozkoszy turystycznych, jakich trudno szukać gdziekolwiek indziej. Rozmaitość widoku podnosi nadto niespodziewana bujność flory, bogactwo lasów pokrywających góry, wyże i zagłębienia wszelkie, a nie pokrywających tylko płaszczyzn nagich fieldów, pozostałych jakoby ze stoczenia się owych sławnych lodowców. Gdzie tylko skała nieobmywana ciągle falą morza, gdzie drobne zagłębienie, tam jeżeli nie drzewo szpilkowe lub brzoza — to pewnie wspinała trawa. Na rzadkich mieliznach, gdzie wyż obniżony tworzy płaszczyznę nie wystawioną na niszczący pochód lawiny — łąki tak bujne, że wprost wiarę przechodzące. Koło Hammerfestu, miasta najdalej na świecie na północ wysuniętego, umyślnie szedłem łąką, ale przepchać się nie mogłem wśród trawy gęstej, zbitej, soczystej a wysokiej w pas. Prawda, że te łączki mają obszary najwięcej kilku morgów, że obok nich sterczą zaraz ściany skał — ale na niewielkiej przestrzeni dają trawy więcej, niż nasze kilka razy większe. Prawda i to, że kul-

tura ludzka, praca rolnika znoszącego na nie nawóz lub zwożącego go na łodziach — tworzy tam cuda. Tę bujną wegetację, to bogactwo lasów, a słynne są norweskie lasy szpilkowe — tę bujność łąk krasnych wszystkimi barwami kwieciami — zawdzięcza Norwegia błogosławionemu działaniu prądu Golfowego (*Golfstrom*), który poczynając się u amerykańskiego półwyspu Florydy — przebiega stamtąd cały Ocean atlantycki a na północ od Norwegii przy spotkaniu się z prądem północnym — arktycznym, ginie. Ten prąd oblewając zachodnie wybrzeże Norwegii sprawia, że klimat tejże jest niezwykle łagodny.

Są jeszcze inne czynniki, które potęgują korzystne działanie prądu Golfowego zwanego także amerykańskim lub prądem Florydy. Oto Norwegia pasmem gór zasłonięta jest od wschodu i wschodnich wiatrów wiejących od zimnych stron Azji i północnej Europy, zaś otwarta jest ku zachodowi, skąd passaty zachodnie ze swym powiewem przynoszą ciepło wód atlantyckich. Nadto wybrzeże strzeżone łańcuchem wysp zabezpieczone jest od działania dolnych a zimnych warstw wody morskiej.

Te wszystkie przyczyny złożyły się na dziwne zjawisko, dlaczego Norwegia ma klimat tak ciepły, oceaniczny a nie kontynentalny, dlaczego jest znacznie cieplejszą niż Szwecya. Działanie wiatrów zachodnich morskich i działanie prądu Golfowego sprawiają, że w Norwegii zimy są niezbyt ostre, znacznie cie-

plejsze jak u nas, że za to lata są pochmurne, dżdżyste, mgliste, a na zachodnim wybrzeżu Norwegii pada wiecznie deszcz w lecie. Sławne jest z tego Bergen, gdzie właściwie nie ma dnia bez silnych opadów atmosferycznych. W zimie śniegi, które kilkumetrową powłoką przykrywają cały widnokrąg. Jak korzystnie ów prąd i wiatry zachodnie działają na klimat norweski, dość powiedzieć, że żaden z fiordów nie zamarza nawet przy największych zimmach, wszystkie przystanie są cały rok otwarte dla żeglugi, nawet port w Hammerfescie jest całą zimę wolny od lodów. Żegluga i rybołówstwo nie doznają z tego względu żadnej przerwy. Najzimniejszy punkt ziemi — Werchojańsk w Syberii — leży znacznie niżej ku południowi jak Hammerfest, — Władywostok ma port zamarzający, a Bergen leży więcej ku północy jak Petersburg, Tobolsk, Ochock, a znacznie więcej jak Sachalin. To też na wybrzeżach Norwegii szukają dziś wśród fiordów tysiące osób wytchnienia w letniej porze, a coraz to nowe sanatoria dla chorych powstają wszędzie, gdzie fiordy zasłonięte od wiatrów dają przytułek szukającym łagodnego klimatu.

Ten łagodny klimat sprawia, że w Norwegii rosną i dojrzewają wszystkie śródeuropejskie drzewa, rośliny i krzewy z wyjątkiem winnej latorośli. Koło Hammerfest uprawiają jeszcze owies i jęczmień, w południowej Norwegii pszenicę.

Tym jakoby kanałem między wybrzeżem a wyspami płynie, mijając fiordy i wyspy bez zatrzymania się aż do fiordu Geiranger, do którego droga wiedzie koło Aalesund. Lecz chcąc się doń dostać, trzeba przepłynąć kilka potężnych fiordów jak Sulefjord, Storfjord, Slyngrsijord, i Sunelvfjord, które wszystkie są po kilkanaście kilometrów szerokie i zwężają się w miarę, jak statek zdąża nimi w głąb kraju ku Geirangerowi. Ten ostatni jest jednym z najwspanialszych ze wszystkich norweskich fiordów. Otoczony po obu stronach górami do 1600 m. wysokimi, a raczej stromymi prostopadłymi ścianami, które w miarę zbliżania się ku jego końcowi rosną tak, że obok końcowego Meroku wynoszą już 1779 m. Z drogi przebywanej można nabrać pojęcia o bogactwie rozwinięcia wybrzeża, bo gdy prostolinijna odległość Meroku od Kap Statt, leżącego przy drodze wiodącej obok wybrzeża wynosi 59 mil morskich, to droga fiordami wynosi 230 mil morskich. Ale nikt jej nie pożałuje. Wierzyć się nie chce po przebyciu tylu różnorodnych co do formacji wybrzeża fiordów, że natura zdobyć się mogła na nową różnorodność, jaką stworzyła w Geirangerze. Jest to droga, jakiej pojęcie np. daje przejście doliną Kościeliską, z tą różnicą, że Geirangeru skały są znacznie wyższe, i że spodem nie płynie potoczek, ale rozciąga się fiord, o przeczystej wodzie ciemno szafirowej barwy, głęboki na 100 do 300 m. — o powierzchni

tak spokojnej, jak w najcichszym stawie. Sławę Geirangeru stanowią zwłaszcza jego wodospady. Nie zbyt silne, coś jak nasze wodospady Siklawy, ale za to znacznie wyższe i doprawdy setkami całemi spadające. Jadąc Geirangerem odnosi się wrażenie jakby z brzegów tych stromych ścian jak z kolosalnego sita, siała ręka Stwórcy warkoczami wody. Zwłaszcza sławę pozyskało 7 wodospadów znanych pod nazwą »siedem sióstr« (*syv søstre, sieben Schwestern*). Z góry półtora tysiąca m. wysokiej spada 7 takich mas wodnych rozbitych częściowo w parę, jakby dymiących, ginących chwilowo pośród skał i załamów ścian, to znów wiążących się w jedno, za chwilę rozplatających się na nowo w warkocze wody, po dwa, po trzy, po kilka spleców. Wreszcie giną w wodzie fiordu. A przytem cóż za oświetlenie przy dobrem słońcu. Opary z nich się wznoszące, te pyły wodne z rozbicia wody o skałę powstałe, dają wszystkie barwy od najjaśniejszej do najciemniejszej. Wzdłuż tych sznurów wody powstają same tęcze, te odbijają się, tworzą nowe, powstaje stąd taka gra światła, taki chaos świetlnych efektów, że ich wprost objąć nie można. A przytem okręt sunie spokojnym fiordem o jakichś tajemniczych zakrętach, ścianach zamykających mu drogę przy skrętach, po wodzie odbijającej i góry i wodospady i ich tęcze i samej przez się fosforyzującej blaskiem odbitych lub chłoniętych promieni.

W tem po jednym z takich zakrętów statek dostaje się na koniec fiordu, jeżeli początkiem nazywamy wjazd do fiordu od strony morza, rozszerzający się jakoby w wielki staw tak np. trzy, cztery razy większy od krakowskiego rynku. Woda traci poprzednią barwę, staje się jakby szarą, brudno białą, a zabarwienie to zawdzięcza zapewne wodom spadającym z brzegów a unoszącym ze sobą części skał. Wody te powstają z licznych lodów oraz śniegów leżących na szczytach gór, które tu nie stromymi ścianami, lecz stopniowo terasami coraz to węższymi otaczają tę jakoby olbrzymią miednicę. Południowo-wschodnia strona wybrzeża stosunkowo najwięcej zostawiła płaskowyzu, na nim też powstała osada rybacka, wieś zwana Marok vel Merok. Jest to kilkanaście domów zakrytych od gór w głębi się wznoszących potężnym wałem moreny, na której wzniesiono hotel »Union« dwupiętrowy drewniany budynek o pięknie lakierowanych ścianach, otoczony werandami. Widok z terasy wspaniały, częściowo na dolinę Geirangeru, a otwarty na cały rozszerzony wstęp fiordu, na tę kolosalną kotlinę otoczoną górami, z których najwyższym jest Saathorn (1779 m.). — Na okół strumyki szemrzące a wegetacja tak bujna tam, gdzie może istnieć, jak w najpiękniejszych miejscach Alzacyi. Z Meroku prowadzi w górę droga, jedno z najśmielszych dzieł inżynierii, do Grotlid. Poczynając się tuż nad fiordem w samych

serpentytach prowadzi aż do nagiego fieldu we wysokości 1000 m. ponad zwierciadłem fiordu — przebywa field, podnóżami lodowców pnie się do góry, aby znów w serpentytach opaść aż do Grotlid. W całej długości niema jednego kawałka drogi prowadzonej w poziomie, ciągle wzniesienia, ciągle serpenty, zakręty tak śmiałe, że z górnych patrząc na dolne, widzi się je jak ganki w wielopiętrowych kamienicach. A przytem co za wykończenie!

Przeszedłem sławną drogę przez przełęcz św. Gotarda, znam drogę Simplonu i tyle innych, ale tak śmiałych wzniesień, tylu zawrotów jeden nad drugim nigdzie nie widziałem.

Dążąc od Meroku w górę w wysokości 300 m. nad fiordem stoi nowy hotel »Udsigten« przepełniony jak i pierwszy angielskimi turystami i letnikami, o kilkudziesięciu pokojach. Widok na dół wspanialszy jeszcze, a nadto nowy widok w dolinę o alpejskim wyglądzie zakończoną potężnym lodowcem, z którego wypływają wody rozbijające się w puch po skałach. Co prawda, to i ceny w hotelu »Udsigten« — wspaniałe!.

Za hotelem kolosalna skała, której ściana gdzieś kiedyś zdaje się lawiną porwana rozbiła się w kotlinie. Ściany kotliny tak strome, że widok ich wprost mąci spokój patrzącego. U podnóża tej oberwanej skały w kotlinie jezioro lodu krami pokryte. W jeziorze myje swe stopy lodowiec

i kilka pól śnieżnych, które go sycą swą wodą. Co za przejście ze świata łagodnego fiordu w świat nagich skał, łysych turni, lodu, śniegu, martwoty. Kilkanaście metrów niżej wszelkie gatunki drzew szpilkowych, brzozy, klony, jesiony tworzą prawdziwe gaje, tu w wysokości 300 m. nad poziomem morza śmierć wszelkiej flory i fauny. Nad samym fiordem klimat tak łagodny, że w ogródkach dojrzewają czereśnie, prawdziwe czerechy o soczystym, smacznym wyglądzie. Grusze pokryte owocem dużym i pięknym — na grządkach ogrodowiny, jakichby pozazdrościł każdy ogrodnik u nas — a w górę 300 m. (w prostej linii) po jednogodzinnym marszu obrazy — jakie się u nas widzi np. w Dolinie Białej Wody z tem, że u nas niema lodowców ni wiecznych śniegów. Ta flora fiordów — to Golf.

Po kilkugodzinnym pobycie wyjeżdżamy z Meroku. Po drodze zakręcamy w jedno z jego ramion tak ciasne i wąskie, że płynąć musimy najwolniejszym tempem, aby uniknąć konfliktu ze skalistym brzegiem. Jest to droga, na której przebycie pozwolić sobie może mały statek, nigdy kolos morski. Płyniemy w to odgałęzienie dobre pół godziny. Po obu stronach skała, ale pod małym kątem ku górze odchylona, stąd spadzistość mniejsza i ściany pokryte lasem szpilkowym i brzozą srebrzystą. Zakończenie tego ramienia nie rozszerza się jak Merok, lecz zamknięte jest również

skąłą nieco odchyloną. Woda całkiem czarna, słońce nie dochodzi promieniami do spodu, chyba świecąc prostopadle. Doprawdy — jak w kolosalnej trumnie. Skały nadbrzeżne nie pozbawione życia. Gdzieś z jakiejś dalekiej osady może z domów po drugiej stronie brzegu skalistego leżących, zabłąkały się kozy nad fiord. Widok okrętu i ludzi na pokładzie wystraszył te brodate swywolne stworzonka i mkną, skacząc po skałach, ku górze. Na dany znak rozlegają się po kolei wystrzały moździerzowe. Z fiordu zrywają się mewy i alki napędzając powietrze przeraźliwym krzykiem, kozy czmychają łamiąc gałęzie, a nad nami unosi się ledwie dostrzegalny orzeł skalny, co wystraszony nieprzyjemną wizytą i strzałami szybuje w górze kołami wielkimi, jakby szukał wśród nas zemsty i ofiary.

Strzały rozlegają się tysiącnym echem. Zdaje się, że ściany runąć mają na dół, że trzęsą się w swych posadach, że za chwilę otworzy się woda fiordu pod naciskiem gniotących ją skał — a echo to w dalekim pogłosie napędza fiord jakimś jak oddalonego grzmotu — przytłumionym jękiem. Wreszcie umilkło. Tylko w powietrzu słysząc wrzask ptactwa szukającego na nowo schronienia a biedne kozy ze szczytów skał pobekują w ucieczce przed swywolą ludzkich natrętów.

Opuszczamy Geiranger jadąc w odwrotnym kierunku, a że południowej i środkowej Norwegii

wybrzeże poznać mamy w powrotnej drodze, a obecnie zadaniem naszym dostać się najprędzej w kraje dalekiej północy więc ruszamy ku północy wprost ku Lofotom.

Wjazd w przestrzeń morza między Lofotami a właściwym wybrzeżem Norwegii nie zbyt dla turysty przyjemny, gdyż droga prowadzi przez kilka godzin morzem nie zasłoniętym wyspami, otwartem a zwykle burzliwym tak, że kołysanie się okrętu znaczniejsze jak zwykle spędza z pokładu przeważną część podróżnych. A szkoda. Jazda tym fiordem, Vestfiordem, od Bodø ku Lofotom uchodzi za najpiękniejszą turę morską w świecie. Po lewej ręce wznoszą się z morza Lofoty, grupa wysp wraz z północnymi Vesteraalen, największych koło Norwegii. Lofoty na wielkiej przestrzeni (około 4000 kw. kilometrów) zamieszkuje nie więcej jak 30.000 mieszkańców, gdyż skały nagie, powycinane w najfantastyczniejsze zygzaki, dzikie, dają mało przestrzeni równej, zdolnej do zabudowania. Skała obok skały, każda innej formy, ale wszystkie powystrzępiane, pokryte drzewami. Gdzie wolniejsza przestrzeń, tam kilka domków rybackich tudzież chat t. zw. Rorboder, do których jak do naszych szałasów chronią się rybacy w czasie połowu sztokfiszów, który trwa od połowy stycznia do 14 kwietnia. Na połów ten zjeżdża rok rocznie około 30.000 rybaków, najwięcej z Trondhjemu. Roczny połów dorszów czyli sztokfiszów zwanych także kabel-

jau (kablionów) wynosi od 20 do 40 milionów sztuk a ogólna wartość dobrego połowu wynosi około 50 milionów pruskich marek. Połów ten należy do najniebezpieczniejszych i niema roku aby przynajmniej kilkunastu rybaków nie poszło na dno morza. Połów bowiem odbywa się zimową porą, w czasie wiecznej nocy, a nadto na części morza zawsze burzliwej i nadto sławnej z lokalnych prądów.

Jest około Lofotów prąd t. zw. *Malström* czyli *Moskenaes-Ström*, a drugi obok łądu stałego płynący t. zw. *Saltenström*, między którymi jak między Scyllą i Charybdą wieczny wir jak w szpruclu. Te prądy znalazły nawet w opowieściach Edgara Poe'go, choć nie bez fantastycznej przesady — nastrojowy opis. Tymi to prądami unoszeni łowią rybacy sztokfisz na płytkich łodziach, gdyż do połowu sieciami i wśród takich warunków lokalnych nadto w zimie, nie można używać dużych statków. Jeżeli w czasie połowu napotka ich burza, wtedy zadaniem łodzi jak najprędzej uciec w stronę łądu stałego lub Lofotów. Jeżeli łódź dobieje do jakiej skały — jest uratowaną. Co kilkadziesiąt metrów, miejscami nawet gęściej, popuszczano z rozkazu rządu norweskiego w ściany skał klamry żelazne zdala odznaczone czarnymi dużymi kołami. Tych klamer chwytają się rybacy, przytwierdzają łodzie, aby przeczekać burzę. Jeżeli nie uda się łodzi dobić do skały lub brzegu, natenczas pewna śmierć. Burza i prądy łamią ster

i maszty, rozbijają siałą łódź a rybacy czepiają się dla ratunku belek łodzi. Zwykle wbijają w belkę nóż, jaki każdy rybak i żeglarz norweski nosi przy sobie uwiązany do pasa podobnie nieodstępnie jak nasz góral ciupagę. Ale fale nie żartują. Ratunek z takiej sytuacji należy do cudów, zwykle fale splukują rozbitków, a tylko nóż wbity do belki świadczy kiedyś, gdy belkę fale na ląd wyrzuca, że w ciężkiej chwili walki z rozszalałymi żywiołami morza, służyła bezskutecznie za ostatnią deskę ratunku.

Jak w górach latem na halach, tak na Lofotach w zimie budzi się i tętni pracowite życie. Rybacy zamieszkali w szalasach (*Rorboder*) gromadzą się w osobnych osadach, Vaer, w których nierzadko są pobudowane małe kościoły i szpitale. W osadach, vaerach, zwykle zamieszkuje lekarz, osiadający na zimę dla praktyki, którą wśród rybaków przyjeżdżających z rodzinami i wystawionych na rozliczne wypadki i niebezpieczeństwa z dobrym rezultatem wykonuje. Rząd otwiera dla rybaków osobne poczty, specjalny sąd, urzędy administracyjne; telegrafy i telefony fungują porą zimową na Lofotach może pracowniej jak gdzieś indziej w ciągu całego roku. W czasie tego zimowego sezonu rybackiego nie wolno na Lofotach sprzedawać ani posiadać żadnych trunków rozpalających.

Wrzące życie rybackie jest zazwyczaj sową

nagroda opłacone, o ile z niego rybak wyjdzie cało i zdrowo. Złowione dorsze, ryby do półtora metra długie a czasami 30 a nawet do 50 kilogramów ważące, przedewszystkiem pozbawiają głowy i wnętrzości a następnie tną wzdłuż długości na dwie równe części. Te połowy suszą na rusztowaniach drewnianych tak np. jak siano, pakują do skrzyń i wywożą. Najwięcej tak suszonych dorszów znanych pod nazwą sztokfisz wywożą do południowych krajów Europy, zwłaszcza do Hiszpanii. Pewną część dorszów niesuszoną, lecz nasoloną wywożą znów w beczułkach upakowaną. Wnętrzości i głowy służą za nawóz (rybie guano). Ubożsi suszą głowy i żywią nimi bydło w zimie w braku paszy. Nadzwyczaj ważną częścią dorsza jest jego wątroba, z której wytapia się osobny tłuszcz znany pod nazwą tranu, którego głównym miejscem handlowym jest Bergen.

Od Lofotów ku północy leży grupa wysp zwanych Vesteraalen oddzielona kanałem t. zw. Raftsundem, objętym z obu stron górami o najśmielszych formach; słusznie też jazda Raftsundem uchodzi za szczyt majestatycznego uroku pod jakim się zostaje od chwili wjazdu do Vestfiordu.

Raftsundem płynąc zbaczamy w nowy zakątek, we fiord zwany Troldfiord, krótkie odgałęzienie Raftsundu zaledwie 3 kilometry długie, stanowiące samo dla siebie skończoną, a dziwnie dziką całość. Ściany nie pokryte roślinnością, gdyż zbyt spadziste —

ledwie tu i ówdzie karłowate brzozy lub świerki. Dziwnie przypomina jazda tym fiordem tę część drogi symplonńskiej, która jest znaną jako t. zw. Galerya Gondo. I tu po obu stronach piętrzą się prostopadle skały i tu prowadzi wjazd tak ciasnym otworem, że z trudem można nim się przeдрzeć — i tu fiord kilka razy w środku zwęża się jakby miał się zamknąć, aby znów w nieco szersze koryto rozszerzyć się za ową bramą. Owe bramy nie wiele szersze jak nasza brama Kantaka.

W dniu 10 lipca koło godziny 4 popołudniu staje nasz okręt przed jedną z wysp łańcucha Lofotów, Hindö. Znaną jest z łagodności klimatu miejscowość na tej wyspie Digermulen, składająca się z kilku domów i kilku hoteli, gdyż mimo swego bardzo północnego położenia z powodu szczęśliwego otoczenia górami od północy ma sławnie łagodny klimat. Jedną z tych gór Digermulkoll, jest przedmiotem wycieczki wszystkich turystów niemieckich w te strony przybywających. Znaną jest z tego, że w latach 1889 i 1892 cesarz niemiecki w czasie swych norweskich wycieczek wychodził na szczyt i widok uznał za przepyszny.

Poza osadą w wysokości kilkudziesięciu metrów nad powierzchnią fiordu wznosi się znaczny płaskowyż, prawdopodobnie powstały ze skał obsuwających się z pobliskich gór. Przebycie tego płaskowzgórza nie zbyt przyjemne, gdyż woda zatrzymująca się na nim tworzy kałuże trudne do

przebycia. Gdzie wody nie ma, tam trawa nad podziw bujna. Ogromne przestrzenie wzgórza pokryte torfem, który tu wydobywają i suszą na opał i nawóz. Wreszcie po przebyciu płaskiego wyżu natrafiamy na ścieżkę prowadzącą wśród skał w górę. Po drodze kilka domków, wszędzie bujna roślinność, drzewa, zwłaszcza brzozy bujniejsze jak u nas. Ta południowa strona góry przypomina nieco wejście na nasz Nosal. Północna strona jest przepaścistą, oczywiście niedostępną urwiskiem.

Dopiero w połowie drogi przestaje być ścieżka znaczną i gubi się, gdyż góra przestaje być połąką, a droga wiedzie po nagich skałach. Ich powierzchnie wygładzone odwiecznym działaniem obsuwających się lodów, objętości kilkudziesięciu metrów, przebywa się po znakach. Na samym szczycie (388 m.) nie ostro, lecz kolosalnym płaskim ścięciem zakończonym, wzniesiono schronisko, w którym można dostać orzeźwiających napojów, a opodal monolit poświęcony pamięci cesarza niemieckiego ze stosowną dedykacją.

Szczyt ten znanym jest z tego, że z niego jako z punktu wyjścia zdjęto Berlińską panoramę gór Norwegii (*Nordland-Panorama*) z widokiem łańcucha szczytów, czubów i czubków górskich z widokiem Vestfiordu i Raftsundu. Istotnie wybór bardzo trafny — bo i widok przepyszny — choć nie więcej majestatyczny jak z Rysów lub Krzyż-

nego. Naturalnie podwyższa tu piękność widoków morze, którego wody odbijają się w świetle i stanowią osobną prócz gór atrakcję, której brak Tatrom.

Po kilkugodzinnym pobycie w Digermulen i wystąpieniu paru setek kart z widokami ruszamy ku Tromsø. Geograficzne położenie Norwegii sprawiło, że stolica kraju Christiania, jest właściwie tylko siedziskiem władz krajowych — przemysł, handel, rybołówstwo, żegluga, rozwijają się na wybrzeżach. Z powodu nader wydłużonego położenia kraju, trzy miasta stały się głównymi punktami handlowymi, węzłami ruchu morskiego. W południowej Norwegii — Bergen — w środkowej — Trondhjem — a w północnej Tromsø — miasto z siedmiotysięczną ludnością, położone na wyspie tejże nazwy z przepyszną okolicą. Miasto leży nad fiordem, którego jeden brzeg wznosi się w górę nie nagle, lecz terasowato, tworząc na samym dole wcale szeroką płaszczyznę. Na niej to założono przed 110 laty osadę, która dziś ze wszystkich miast na świecie na północ od koła biegunowego położonych jest największym co do ludności i obszaru miastem. Terasy wznoszą się łagodnie w górę przechodząc powoli w szczyty do 1300 m. wysokie a boki pokryte nieprzebraną masą lasów i trawą przebujałą. Klony, jesiony a nadewszystko brzozy tworzą gaje, już to naturalne, już to sztucznie zakładane, w środku których majętniejsi po-

budowali bardzo wspaniałe wille z ogrodami o ciętych szpalerach, grupach drzew, stawkach i przepływającymi je potoczkach, co mrucząc spadają z gór do fiordu.

Samo miasto ma wygląd wcale europejski. Ulice szerokie, główne wyłożone chodnikami o wspaniałych płytach norweskiego kamienia, wybrukowane kostką, oświetlone elektrycznością, o którą w Norwegii z powodu mnóstwa wodospadów najłatwiej. Oczywiście wodociągi zaprowadzone po całym mieście, które ma stolicę biskupa luterńskiego, seminarium duchowne, gimnazjum, mnóstwo sklepów, niektóre wyłącznie z przedmiotami arktycznego przemysłu i handlu. Zwłaszcza bogate są sklepy ze skórami niedźwiedzi polarnych, fok, psów morskich, podbiegunowego ptactwa. Są skóry niedźwiedzie po 300 do 700 koron norweskich (210 złr. do 490 złr.), a zbyt na nie, na skóry białych, czarnych, srebrzystych i niebieskich lisów wprost ogromny. Turyści naszego statku zakupili tych przedmiotów za kilka tysięcy marek pruskich.

Przy głównej ulicy przecinającej Tromsø (*Storgarde*) leży maleńki kościółek katolicki utrzymywany przez niemieckich misjonarzy dla katolików, których liczba wynosi w Tromsø zaledwie 50. Miasto jest punktem ruchu dla poławiaczów wielorybów, fok, strzelców z okolic podbiegunowych i temu zawdzięcza wzrost. Stało się ono nadto w ostatnich czasach punktem wyjścia

dla wypraw podbiegunowych, które tam uzupełniają swoje zapasy węgla, słodkiej wody, a przede wszystkim tych specjalnych przedmiotów, bez których nie można istnieć w stronach podbiegunowych, jak np. futer, całych ubrań niedźwiedzieją włosem na zewnątrz zwróconych, różnych sanek, ski i t. p.— W dokach złożone kolosalne zapasy najlepszego węgla angielskiego, obok doków stara część miasta już dziś znikająca z wązkiemi ciasnymi uliczkami. Warto zwiedzić muzeum przy Storgarde położone (*Tromsø-Museum*) wśród ogromnego ogrodu pełnego hodowanych roślin, drzew, traw, mchów i porostów arktycznej strefy. W środku bardzo interesujące zbiory zwierząt podbiegunowych wypchanych, ich szkieletów (cały szkielet olbrzyma wieloryba), skór, narzędzi myśliwskich, rybackich, narzędzi domowych i urządzenia chat norweskich, fińskich i lapońskich szatr.

Jedno tylko w Tromsø psuje dobre wrażenie i wprost nieznośnym czyni pobyt dla nieprzyzwyczajonych. To straszliwy fetor tłuszczu rybiego, zapach tranu i jego warzelnii. Tromsø żyje pod znakiem ryby. Naokół miasta suszarnie dorszów, które przecięte na pół suszą najprzód na drewnianych przyrządach podobnych do góralskich drzew do suszenia siana przeznaczonych, a następnie składają w kupki, zupełnie jak w kopy siano, jedną sztukę na drugą, przyciskają je silnie kamieniami, żeby się prostowały. Zapach z tych dorszów i mnó-

stwa innych ryb napelnia całe powietrze zaraz na wstępie do portu. Gorsza rzecz z warzelniami tranu dorszowego i wielorybiego, tudzież zakładami przyrządzania wielorybów. Wybrałem się na zwiedzenie z dwoma współpodróżnymi, którzy atoli nie mieli odwagi zbliżyć się do zakładu i opuścili mnie w odległości kilkudziesięciu metrów od zakładu. Istotnie zapach tak straszny, że omdlewa. Ale w fabryce wygotowywano tran z wątrób 18.000 sztuk sztokfisa i przetapiano tłuszcz siedmiu wielorybów. Takich fabryk jest w Tromsø kika-naście.

Ciekawy widok miałem przy powrocie do portu. Jak wiadomo Norwegia należy dziś do krajów najbardziej pod słońcem wstrzemięźliwych. Przed jeszcze ćwiercią wieku był to kraj pijaków, — którzy tracili pieniądze ciężko zapracowany w szynkowniach, barach, a wódka degenerowała pokolenie. Wtem kilka osób zaczęło najprzód w Gottenburgu krzewić zasady antialkoholizmu. Ruch ten rozszerzał się na inne miasta, tworzyły się liczne stowarzyszenia wstrzemięźliwości a rząd używał im poparcia. Z obawy przed zubożeniem i wyrodzeniem ludności, rząd wprowadził niektóre zarządzenia, które okazały się wprost zbawiennymi. Zakazano sprzedawać trunki na szklanki i kieliszki, tylko w zamkniętych dużych butelkach, co oczywiście utrudnia sprzedaż detaliczną; obłożono alkohol tak wygórowanymi podatkami konsumcyj-

nymi, że butelka ledwie znośnego piwa (*Öl*) kosztuje blisko jedną koronę (66 kr. austr.) a ledwie z niej można wycedzić półtrzeciej szklanki. Nadto w restauracjach ludowych wcale nie wolno szynkować trunków, tylko w osobnych składach, w których atoli nie wolno ich znowu pić. Kupiony trunek może więc robotnik wypić w domu a nie w lokalu propinacyjnym. Nadto wszelkie sklepy alkoholu są zamknięte od soboty południa do poniedziałku rano, aby robotnicy korzystając ze święta i wypłaty sobotniej nie kupowali trunków. Przepisy te obserwowane są z rzadką surowością a mimo usiłowań nie mogliśmy w powrocie kupić w niedzielę koniaku. Dostał go jeden z turystów w aptece naturalnie według cen łacińskiej kuchni. Dziś całe społeczeństwo przejęte potrzebą wstrzemięźliwości samo stawia trudności picia; o wstrzemięźliwości mówią duchowni, władze, szkoły i osobne stowarzyszenia. Na czele ich kroczy Armia zbawienia. Widok takiej żywej propagandy nastreścił mi się przypadkowo.

W jakimś zaułku ulicznym, wybranym umyślnie wśród robotników i rybaków—siedem niewiast, członkiń Armii zbawienia koncertowało na różnych instrumentach. Główną rolę odgrywał straszny bęben, a grano umyślnie hałaśliwie, aby ściągnąć jak najwięcej słuchaczy. Po przegraniu jakichś smętnych melodii, jedna ze stowarzyszonych odczytywała ustęp z biblij, druga wygłaszała krótką naukę o potrze-

bie wstrzemięźliwości, trzecia na temat tej nauki opowiadała jakiś praktyczny przykład z życia pewnego pijaka (nie wiem czy autentyczny), aby jego upadkiem i katastrofą odstraszyć innych od trunków. Tak nam przetłómaczył i wytłómaczył ten koncert z kazaniami jeden ze słuchaczy norweskich. Przyznam się, że całość nie robiła zbyt podniosłego wrażenia. Muzyka licha, a muzykantki straszne! Nie chcę ubliżać norweskiej płci pięknej, ale najgorsze egzemplarze wysłała do tej Armii. Dzieje się to umyślnie, aby uwagi słuchaczy nie rozpraszała uroda koncertantek, aby prócz na tekst kazań i nauk nie zwracano uwagi na kobiety. Chyba cel ten osiągnęły nasze koncertantki. Jedna z nich miała tak strasznie wygryziony nos, że chyba nie myśli o wzbudzaniu ziemskich pragnień. Wszystkie ubrane w suknie ze stanikami i czapkami wojskowego kroju. Jedna jest generałem, druga pułkownikiem i t. d. Sami sztabowcy. Ma to na celu do organizacyi wciągać biedniejsze klasy, którym imponuje podział wojskowy i zachęca nadzieja wysokich stanowisk w organizacyi, jeżeli do niej przystąpią.

Bądź co bądź, cel główny, propaganda wstrzemięźliwości osiągnięty, a słuchaczy miały te karności bardzo licznych.

Na wybrzeżu Tromsø sławne jest bogactwo muszli i koralu, których ładną kolekcję przywozłem. Nie są to muszle morza Adryatyckiego, ani

czerwone korale, ale kształt muszli bardzo zgrabny, podobny do muszli z ostrygi, a kolory bardzo żywe, nader rozmaite. Najpiękniejsze są ciemno fioletowe.

Po mieście włóczy się kilkunastu Lapończyków z żonami i dziećmi, ofiarując na sprzedaż swoje mizerne wyroby. Korzystam z rozbicia przez kilka rodzin lapońskich namiotów w Tromsdał, dolinie położonej nad brzegiem sundu Tromsö i po godzinnej jeździe dostaję się do ich obozu.

Lapończycy są mongolskiego pochodzenia i wogóle ostatnimi Mongołami, którzy na tak daleki północny zachód dotarli, a stanowili niegdyś pierwotną ludność Skandynawii. Dziś obok wynaradawiających się w Norwegii Finów, zwanych tu Kwänami (około 7000 dusz) i kilkuset cyganów, stanowią bardzo nieliczną ludność już wymierającą. Wogóle jest ich w Skandynawii i Finlandyi nieco więcej jak 30.000 z tego w Norwegii około 21.000. Lapończycy albo mieszkają stale na wybrzeżach norweskich i szwedzkich jako osiadłe rodziny trudniące się zawodowo rybołostwem i ci giną wskutek związków zawieranych z Norwegami, Szwedami, Finami a nawet Rosyanami, albo też prowadzą życie wędrowne jako koczujące Nomady. Rok rocznie na lato przybywają ze Szwecyi koczujący Lapończycy do Norwegii ze swymi stadami renów, osobnymi drogami dla nich przez rząd przeznaczonemi, gdyż z powodu przepędu stad

renów polami lub lasami przychodziło do ostrych starć z Norwegami broniącymi się przed szkodami. Ci Nomadowie zimę spędzają we Finnmarken t. j. części Norwegii na północ wysuniętej, stanowiącej wyż pokryty fieldami, wiecznymi śniegami, prawie bez wegetacji. Tych Lapończyków zowią fieldlappen, fieldowymi, a przybywają w lecie nad brzegi celem paszenia trzód swych na stokach gór. W zimie mieszkają w chatach skleconych z gałęzi, których szpary zatykają ziemią, śniegiem i polewają wodą, aby zamrzły, w lecie rozbijają namioty niedaleko wybrzeża. Namiot do którego wchodzi, wygląda prymitywniej niż najuboższa szatara cygańska. U góry kawałek płachty rozłożonej na gałęziach wbitych w ziemię, boki namiotu stanowią kamienie, długie kawały kory drzewnej i wycięte kawałki trawnika. Otwór w namiocie jest oknem, drzwiami i kominem. W środku wśród kamieni tłą gałęzie brzozy i świerku, na tem ognisku garnki z mlekiem rena. W jednym namiocie (*gammer*) pieką chleb. Oczywiście nie w piecu piekarskim, tylko wprost na ogniu. Jest to placek, podpłomyk, gruby na palec z owsa utartego na kamieniu. Wygląda zupełnie jak makuch, tylko w smaku znacznie, znacznie gorszy. Cały *gammer* ma jeden metr wysokości a 5 m. w obwodzie. W jednym z nich żyje gospodarz z żoną, rodzicami, 5 dzieci i służącymi — razem 13 osób. Naokoło poukładane na ziemi skóry renie, które

są pośłaniem, stołkiem, stołem i wszyskiem. Wogóle Lapończyk żyje z rena (*buolse*) i dla rena. Tych pocziwych zwierząt, prócz w stanie dzikim — ma być w samej Norwegii przeszło 200.000 sztuk. Podobne do jelenia, ale znacznie mniejsze, szare, o nader długim włosie i wprost kolosalnych, ale nie ładnych rogach, żyją stadami strzeżone przez psy, jak u nas owce. Lapończyk wybiera jednego z nich na przewodnika, przypina mu dzwonek, obwiesza mu szyję wstążkami i za nim idzie całe stado ze ślepem posłuszeństwem. Trzeba tylko prowadzić przewodnika. Za opłatą 2 koron norweskich przypędzają nam stado. Dziwne wrażenie robią te stworzenia o długich rosochatych rogach, bijące w biegu kopytami, jakby kto kijami trząsał, nad wyraz łagodne i rozsądne. W naszych oczach odbywa się dojenie kilku sztuk. Doi się dwa razy, najwyżej, przy dobrej paszy — 3 razy w tygodniu i tylko w porze letniej. Mleko gęste, w naszym pojęciu niesmaczne i skąpo wydzielane, bo na podój mniejszą połowę szklanki — stanowi obok tego chleba wyłączne pożywienie Lapończyka. Przy uroczystościach zabija się rena i piecze na wolnym ogniu. Jak w ten sposób pieczone mięso rena smakuje, nie wiem, poświadczyć mogę, że pieczeń z *combra* reniego, jaką przez kilka dni z rzędu podawano w różny sposób przyprawioną na okręcie naszym — przeszła wszystko, com w tym rodzaju kiedykolwiek spożywał. Wprost bajeczne jedzenie!

Najlepszy rogacz lub jeleń w kąt wobec dobrze przyrządzonego rena.

Każda rodzina lapońska trzyma kilkaset renów. Nasz gospodarz ma stado z 300 sztuk złożone, ale są tacy, co mają stada z 3 do 7 tysięcy renów złożone. Myślałby kto, że Lapończyk jest biedny, a on bogatszy od niejednego właściciela dóbr, bo ren trzechlatek kosztuje w Tromsø w lecie, dobrze podpasiony — 30 do 40 koron norweskich t. j. 21 do 28 złr. austr. Z tem wszystkim Lapończycy prowadzą życie nadzwyczaj nędzne, mizerniejsze od Eskimosów. Zetknięcie się z cywilizacją, kulturą turystów, którzy czynią gromadne wycieczki do ich obozów i namiotów — zaraziło ich wszystkim co cywilizacja ma w sobie złego, nie zaszczepiło nic korzystnego. Przedewszystkiem w gruncie rzeczy Lapończycy - Nomadowie są poganami i własnych jakichś trzymają się pogańskich obrządków. Rząd szwedzki chrzci ich przymusowo, rząd norweski tylko tych przepuszcza na wybrzeża w czasie wędrówki, którzy się wykażą świadectwem chrztu i szczepienia ospy, nieochrzczonych jak i nieszczepionych — chrzci się i szczepi na granicy przymusowo lub nie wpuszcza. Poza tem — żyją na łonie swych religijnych wierzeń. O ile w Norwegii antialkoholizm ogarnął wszystkie stany, klasy i płcie — o tyle Lapończyk ginie poprostu w wyuzdanem pijaństwie. Wysprzedają trzody, narażają się na głodową śmierć,

bo ta ich czeka bez trzód renów — a piją wódkę, którą przemycają ze Szwecyi i Rosyi. Przytem niesłychany brud, brak świeżego powietrza w namiocie, wilgoć z ziemi idąca, zaduch w namiocie, złe odżywianie się, zdegenerowały tych biedaków, w których trudno odnaleźć ludzkich bliźnich. Wzrostu mniej niż niskiego, chudzi, o smagłych twarzach, spiczastych nosach, wystających kościach policzkowych, dziwnie wyglądają w chodzie. Nogi wygięte w kabłąk (*rachitis*) rozstawiają szeroko i tak chodzą po równej drodze jak np. góral kiedy zbiega z góry. Większość choruje na oczy (*trachoma*) i mnóstwo ma być między nimi ciemnych. Nic dziwnego, — z niechlujstwa. — Ubranie Lapończyka składa się całe ze skór renich. Z reniej skóry jest kapota, podobna krojem do długiej obszernej koszuli, z takiejże skóry jest obuwie, coś w rodzaju kierpców i czapka na głowie. Ta ostatnia dziwnie krojem przypomina prawie już z użycia wyszłe czapki chłopków nadwiślańskich, podobne do krakusek, tylko większe o dużych odstających rogach zakończonych wypustkami. Skóry noszą włosom do góry, bielizny żadnej.

Pieniądze uzbierane od gości w podarunku lub ze sprzedaży swych wyrobów przepijają zaraz, lub przejadają w osobnych kramach, w których wolno im się zatrzymywać. W kramach tych sprzedają przekupki norweskie flaczki renie, rodzaj jakiegoś bigosu czy gulaszu z reniego mięsa i kawę z mle-

kiem reniem. Lapończycy mają być ogromnymi zwolennikami tej kawy, a jak wszystkie ludy arktyczne, dzikie, hołdują obżarstwu.

Ci, których nam pokazywano, umieją kilkadziesiąt słów angielskich i niemieckich, wyuczonych od turystów niemieckich i angielskich. Wszystko koło tego się obraca, żeby im dać »*Geld*« i »*Tabak*«, Każdy z nich, nie wyłączając kobiet i dzieci pali krótką fajeczkę. Ciekawie wygląda w rękę dzikich Lapończyków pudełko najlepszych szwedzkich zapalek. Jeden z nich popisuje się śpiewem. Coś podobnego jak wycie puszczyka lub sowy, przytem tak przewraca oczami i bije się rękami po bokach, że całe towarzystwo nie posiada się z radości i śmiechu. W obozie można nabywać rogi renie wszelakiej długości, wyroby z rogów, a więc nożyki do rozcinania papieru, rączki do nożów, tasaków i t. p.— dalej wyroby ze skóry, jak pantofle, buty lapońskie, woreczki (kapciuchy) na tytoń. Wszystko znacznie droższe jak po sklepach w Tromsø, gdzie tego rodzaju wyroby sprzedają masami. Wszystkie wyroby przyozdobione jaskrawymi wstążkami, czerwonymi i niebieskimi, podobnie jak i ubrania Lapończyków, którzy w tym względzie nie pozostają w tyle poza innymi ludami pierwotnymi. Na zakończenie ciekawy szczegół. Aby uchronić reny przed zagubą, pomieszaniami się stad, a przede wszystkim kradzieżą innych Lapończyków (Lapończycy są znani złodzieje), każdy gospodarz

oznacza swoje stado pewnym szczególnym znakiem wyciśniętym na rogach, skórze lub kopytach. Te znaki podają do wiadomości rządu norweskiego, który w odnośnych wykazach uwidacznia, że ten a ten Lapończyk ma taki a taki znak ochronny swej trzody i w danym razie według tych znaków przysądza reny. Jest to więc rodzaj marki ochronnej protokołowanej, a Lapończycy w tym kierunku wyprzedzili nasze ustawodawstwa o markach i patentach, bo praktykują to od wieków. Od nich też nauczyli się Norwegowie jazdy na łyżwach śnieżnych ski, a nawet wyraz ski ma być lapońskiego pochodzenia.

I myśmy w Tromsø uzupełnili nasz ludzki inwentarz. Myśliwi wynajęli wspólnym kosztem strzelca obeznanego z okolicami Spitzbergen obfitującymi w zwierzynę, zaś kapitan okrętu zgodził i zabrał drugiego pilota, pilota lodowego (*Eislotze*) H. C. Johannesena, który prowadzić ma statek wśród fiordów, sundów i zatok Spitzbergen, a przede wszystkim wśród wiecznego lodu. Droę tę odbywa od lat 12, parę razy rocznie, przedtem był oficerem i kapitanem statków norweskich. W odnośnej literaturze sławiony jest jako znawca tych stron i przewodnik arktyczny. Zobaczmy jak się spisze!

Po półdniowym pobycie w Tromsø płyniemy do Hammerfest, miateczka leżącego na wyspie Kvalø. O ile Tromsø jest sławne tem, że jest największym z miast na północy od koła biegu-

nowego położonych, o tyle Hammerfest używa niepodzielonej dotąd z innymi miastami sławy, że jest ze wszystkich najbardziej na północ wysuniętem, powiedziałbym, najpółnocniejszym, bo leży na 70° 40' 11" północnej szerokości na końcu niedługiego fiordu i zatoki Kvalø głębokiej tak, że w odległości kilkunastu metrów od brzegu stoją najgłębsze okręty. Miasteczko zbudowane na płaskim brzegu i tegoż wzniesieniu, poza którem w odległości może 100 metrów od brzegu wznoszą się skały lite — czarne i posępne. Wybrzeże zamieszkane jest na przeszło 3 kilometry długie. Główna ulica »Storgarde« porządna i dobrze wybrukowana a miasteczko jest oświetlone elektrycznie, co zwłaszcza w czasie ciągłej nocy zimowej od 20 listopada do 21 stycznia jest koniecznem. I tu jak w Tromsø jest kilkanaście warzelni tranu dorszowego, suszarnie ryb, a powietrze wprost niemożliwe. I w Hammerfeście (2300 mieszkańców) pełno sklepów z wyrobami północnej strefy, a w porcie stoi samych rosyjskich okrętów 80. Przywożą one z Archangielska mąkę rosyjską, i w drodze zamiany sprzedają za ryby, zwłaszcza sztokfisz. Tyle a tyle pudów mąki pewnego gatunku wymienia się za tyle a tyle pudów pewnej ryby. Dla uniknięcia wymiany pieniędzy i różności kursu tychże — unika się sprzedaży za gotówkę. Ruch rosyjskich statków w porze letniej przez 2 do 3 miesięcy jest w Hammerfeście tak zna-

czny, tylu tu przebywa rybaków, marynarzy i kupców rosyjskich, że rząd rosyjski na czas letni wysłał do Hammerfestu osobnych urzędników, którzy jako konsulowie pełnią swe obowiązki. Prawie w czasie mego tu pobytu za interwencją konsula urząd gminny norweski przyaresztował i przez swych pachołków odstawił na okręt rosyjski jakiś gość żołnierza, który zbiegł z wojska, ukrywał się w Hammerfeście, dokąd przybył na statku jako wyrobnik. Wywołało to niesłychane zbiegowisko.

Hammerfest zupełnie się w r. 1890 spaliło, to co dziś widzimy, jest nowem, wcale schludnem miastem, z trzema szkołami, ładnym kościołem ewangelickim, kapliczką prawosławną i małym kościółkiem katolickim. Ten ostatni zbudowany jest na wzniesieniu, naprzeciw samego portu, tak, że każdy kto do Hammerfest przyjedzie, musi go widzieć i koło niego iść. Kościółek drewniany, nie pomieści więcej nad 150 osób, nader schludny, zbudowany z ofiar całego katolickiego świata zbieranych przez dawnego proboszcza i misjonarza ks. Hagemanna, Westfalczyka.

Kawałek za miastem wzniesiono za żelaznem ogrodzeniem na podstawie kamiennej obelisk granitowy, wysoki na kilka metrów z brązowym wielkim globusem na górze. Obelisk ten jest pamiątką po nader uciążliwej i długiej pracy, prowadzonej od roku 1816 do 1852 przez rosyjskich, szwedzkich i norweskich geometrów z polecenia

rządów odnośnych, pracy nad wymierzeniem ziemskich południków, a to od morza Czarnego aż do Hammerfestu.

Ponieważ w Hammerfeście niema szynkowni, przeto dla wygody tak mieszkańców jak i przyjezdnych, rybaków i marynarzy na brzegu rozsiadło się mnóstwo kramarek. Na drewnianych dużych pakach, do których w razie deszczu chowa się zastawę wraz z artykułami, sprzedają kobiety gorącą zupę z rena, mięso wielorybie gotowane, suszone ryby, gorącą potrawkę z wielorybiego i reniego mięsa, naszą farynę wieprzową a nade wszystko kawę w kolosalnych imbrykach i wodę sodową we flaszkach.

Idąc przez miasto jedyną drogą przecinającą je oglądam wystawy sklepowe. Za jedną z nich umieszczono prześlicznie ręcznie zrobiony żaglowiec norweski. Właściciel sklepu mówiący tylko swym ojczystym językiem nie umie mi dać żadnego wytłómaczenia co do warunków kupna. Jeden z obecnych w sklepie gości słysząc język niemiecki pośpiesza nam z pomocą. Dowiaduję się za pośrednictwem tego przygodnego tłumacza, że takie modele statków norweskich wyrabia miejscowy rybak w czasie jakiejś wyprawy morskiej okaleczały, niezdolny do pracy zawodowej. Model wystawiony kosztuje 35 koron norweskich a więc blisko 50 koron austriackich.

Opuszczam sklep z mym uprzejmym tłoma-

czem, w którym na pierwszy rzut oka poznać duchownego katolickiego. Przedstawiamy się sobie. Nowy mój znajomy zaprasza mię na plebańię położoną tuż przy kościółku. Pospieszam za uprzejmem wezwaniem, a w mieszkaniu plebana poznaję się z drugim jego towarzyszem i misyonarzem. Opróżniamy we trójkę butelkę znakomitego wina francuskiego i korzystając z czasu prowadzimy pogawędkę o mej podróży, jej celu, przygodach dotychczasowych a zaraz schodzimy na nasze stosunki kościelne. Nad wyraz ciekawe są informacje, których dostarczają mi moi interlokutorzy.

Norwegię na obszarze 318.000 kw. kilometrów (a więc na obszarze równym Prusom) zamieszkują obecnie okragło 2 miliony mieszkańców, niemal wyłącznie luteranów. Religia luterkańska jest państwową, głową kościoła jest król, parlament synodem, biskupi luterkańscy, gdyż kościół norweski jest episkopalnym — w liczbie sześciu są poprostu rządowymi inspektorami, jak urzędnikami rządowymi są pastorowie. Do niedawna jeszcze, bo od roku 1535 do 1843 zabroniony był w Norwegii pobyt kapłanom katolickim pod karą śmierci, a świeckim pod zagrożeniem wygnania z kraju. Od roku 1843 jest w myśl konstytucyi wolność religijna wszystkim wyznaniom więc i katolikom zapewniona i to nie tylko ustawowo ale i w praktyce tak, że obecnie może w żadnym kraju europejskim kościół rzymsko-katolicki nie używa ta-

kiej swobody w wykonywaniu swych obrzędów i nabożeństw, jak w Norwegii. Także i nawracanie luteranów na łono kościoła rzymsko-katolickiego dzieje się bez żadnej przeszkody. To też już w roku 1869 założyła Kurya Rzymska w Norwegii własną t. zw. Apostolską Prefekturę z kilku księżmi a 11 marca 1892 r. zamienił ją Papież Leon XIII. na Apostolski Wikaryat i nadał wikaryuszowi apostolskiemu godność biskupią. Wikaryusz apostolski ma swą siedzibę w stolicy kraju Christianii, przy kościele ś. Olafa, króla męczennika i patrona kraju. Wikaryat apostolski obejmuje w Norwegii 15 stałych t. zw. stacyi katolickich czyli naszych parafii, z tych po dwie w Christianii i Trondhjemie. Liczba katolickich księży wynosi zwykle około 32. Jeżeli uwzględnimy obszar kraju, to widzimy, że każdy proboszcz czyli t. zw. pastor rzymsko-katolickiej stacyi ma parafię, która obszarem, lecz nie liczbą dusz, większą jest od największych naszych diecezji. Liczba katolików w Norwegii ledwie parę tysięcy wynosi. Bardzo wielu luteranów pozornie tylko należy do kościoła luteranckiego. W rzeczy samej wyznają oni religię rzymsko-katolicką, biorą udział w katolickich nabożeństwach i obrzędach, tylko względy czysto świeckie powstrzymują ich czasowo od publicznego i stanowczego przyjęcia katolicyzmu, który wogóle w Norwegii coraz to większe robi postępy.

Kościołami katolickimi i ich utrzymaniem, urządzeniem, utrzymaniem stacyi i plebanów zajmuje się niemiecko-katolicka Misya (*Deutsch katholische Mission*), która ze względów politycznych doznaje skutecznego poparcia ze strony niemieckiego rządu, choć protestanckiego. Tak jak Francya na Wschodzie, tak Niemcy w Skandynawii wykonywują nad katolikami protektorat, tu zresztą mniej potrzebny, gdyż rząd norweski uznaje każdego przez Rzym mianowanego Apostolskiego Wikaryusza, również jak i katolickich kapłanów przez Wikaryusza mianowanych i uznaje całą ważność ich czynności, nadając prawa osoby cywilnej (prawniczej) każdej rzymsko-katolickiej stacyi. Kościół katolicki cieszy się u ludności norweskiej, choć protestanckiej wielką popularnością. Prawda, że stacye katolickie utrzymują wszędzie przy kościołach wzorowe szkoły i szpitale, do których bezpłatnie również i luteranie są przyjmowani. Nawet katolickie szkoły cieszą się więcej niż luteranckie frekwencyą dzieci klas inteligentnych, gdyż szkoły te prowadzone przez księży i zakonnice są wzorami szkół, a z powodn małej liczby dzieci nauka odbywa się wśród możliwie korzystnych warunków. Liczba katolików w stacyi Hammerfest wynosi zaledwie 100 wiernych. Proboszczem jest mój miły gospodarz ks. Józef Recktenwald, Niemiec, rodem z prowincyi nadreńskiej, który lata całe zostawał w Rzymie, następnie w stacyi misyj-

nej w Bergen przez lat pięć. Oprócz niego jest jeszcze drugi misjonarz z Hollandyi rodem, ks. Henryk Snolijls. Obaj muszą w pewnych oznaczonych porach odwiedzać katolików rozsianych w rozległej stacyi. Podróż taka trwa czasem parę dni, częścią morzem, częścią lądem. W lecie ma Hammerfest stałe połączenie tygodniowo dwa razy z Tromsø za pośrednictwem parowców pocztowych, lecz w zimie tylko raz na tydzień. Muszą więc ci kapłani najczęściej na łódkach odbywać podróże, a na lądzie zaprzęgami miejscowymi t. j. dwukółową karyolką lub w zimie na sankach wśród zasp śnieżnych nieraz na 3 metry wysokich.

Opowiada mi proboszcz, że roku zeszłego w czasie wycieczki misyjnej do Nordkap, gdyż latarnik tamtejszy jest katolikiem, w powrocie lądem został zasypany śnieżycą tak, że musiał przez 8 dni pozostać w namiocie lapońskim pewnie nie lepszym od chińskiej fanzy. Przez ten czas żył mlekiem renów i chlebem z mąki owsianej, a spał na łożu, którego poduszkę stanowił kuferek, a pościelą był mech.

Ale trza widzieć tych dwóch księży a zwłaszcza samego proboszcza, jak mówi o stosunkach kościoła katolickiego i posłannictwie swoim. Ze szczupłej, chudej twarzy biła łuna radości i szlachetnej dumy, że jest wysłannikiem Kościoła właśnie w Hammerfeście, a więc że głosi naukę Jego ze wszystkich księży świata całego wśród najda-

lej na północ wysuniętej placówki katolickiej, że jest pionierem tej nauki i religii wśród warunków wiecznej zimy, wiecznego lodu, że ma swe owieczki nawet na Nordkap — ostatnim na północ przyłdku Europy. Prócz misjonarzy osiadły w Norwegii liczne katolickie zakonnice i to albo Francuzki z kongregacyi św. Józefa (*ze Chambéry*) albo Niemki najczęściej ze Śląska pruskiego z kongregacyi św. Elżbiety (z Wrocławia) zwane *»die grauen Schwestern«* z powodu ubioru szarego (szarytki). W Hammerfeście jest przy szkole czynną od 13 lat Siostra Abiola.

Hammerfest podobnie jak Tromsø a wogóle jak wszystkie miasta norweskie ma domy wyłącznie drewniane. Tylko w Bergen i Christianii są domy wybudowane z kamienia i cegły — zresztą we wszystkich miastach, miasteczkach i osadach domy, kościoły, szkoły wyłącznie z drzewa, nawet jedno lub dwupiętrowe budynki. Na pozór wydaje się to dziwnem, bo w Norwegii bogactwo kamieni tak wielkie jak nigdzie (np. sławny saponit) — ale ponieważ obrobienie i zwózka kamieni przedstawia wielkie trudności, więc budowano zawsze wszystko z drzewa, z którego bogactwa Norwegia również jest sławna.. Ciekawie wyglądają te domki, wszystkie malowane jasnym pokostem, zwłaszcza zaś domy osobno na wybrzeżach stojące, malowane jaskrawemi barwami zwykłe koloru ceglasto czerwonego. Ma to głównie

na celu odbijanie się domów od ogólnego tła w czasie nocy zimowych, które w strefie polarnej w czasie zimowym od 20 listopada do 21 stycznia trwają nieprzerwanie, a w czasie od września do listopada i od stycznia do maja trwają po 18 do 22 godzin. Straszna musi być ta zima, nie zimnem, które na wybrzeżu Norwegii znacznie mniejsze jak w krajach o klimacie kontynentalnym, ale tą wieczną nocą. Np. w Hammerfeście w zimie w południe przez pół godziny o tyle jest jaśniej, że z okna można rozpoznać ludzi idących ulicą. Wszystkie domy kryte są gontem, domy ludzi uboższych deskami, na których na grubość 10 do 20 cm. układają urodzajną ziemię. Ta chroni domy od zimna a nadto zasiana trawą, daje nadzwyczaj bujną trawę, którą żrzą i suszą na siano. Tak więc nic nie idzie na marne, wszystko wykorzystają. Nawet w najniebezpieczniejszych domkach widać za oknami kwiaty w doniczkach i to bardzo pięknie pielęgnowane, za oknami okazalszych domów kwiaty egzotyczne. Kwiaty za wystawami sklepowymi, kwiaty na maleńkich grządkach ogrodowych, w sionkach, w szkołach, wszędzie kwiaty.

Z Hammerfestu wyjeżdżamy po kilkogodzinnym pobycie, wzięwszy na pokład nowego podróznego, angielskiego pastora z Londynu, który miał nam towarzyszyć na Spitzbergen a z powrotem wysiąść napowrót w Digermulen, gdyż nie znosił morza. Ledwie wszedł do kajuty, zobaczywszy

silne bałwany uderzające w statek, z okrzykiem *yes, yes* poddał się chorobie morskiej. Dla swego miłego obejścia, grzeczności, uczynności stał się z biegiem kilku dni ulubieńcem całego pokładu.

Mijając liczne wysepki, fiordy, zdążamy do najpółnocniejszego przylądka Europy — Nordkapu, do którego przyjeżdżamy dnia 12 lipca o godzinie 10 w nocy. Tak więc w ciągu 6 dni przebyliśmy wybrzeże Norwegii wśród niekorzystnej pogody. Po pamiętnej burzy zadeszczyło się i zamroczyło tak, że dopiero na Nordkapie ustąpiły chmury i pogoda miała nam towarzyszyć aż na Spitzbergen i z powrotem. Drogę przebyliśmy z początku przy bardzo długim dniu, bo koło Bergen noc trwała zaledwie 5 godzin, a w miarę posuwania się do koła biegunowego północnego malała do 2 godzin, a wreszcie od koła biegunowego, więc w północnej połowie drogi między Trondhjemem (*Drontheim*) a Lofotami w tej porze zgoła niema nocy lecz ciągły dzień. Jeżeli niebo nie zakryte chmurami, świeci słońce ciągle i bez przerw tak o godzinie 12 w południe jak i o 12 w nocy, przez 2 miesiące. Tej rozkoszy mieliśmy zażywać na Spitzbergen, tymczasem od 3 dni jechaliśmy w ciągłym dniu choć zamglonym deszczowymi chmurami. Dla turysty taki ciągły dzień ma wielkie znaczenie, gdyż o każdej porze, w nocy i we dnie może się napawać widokiem cudów natury — ale ma to i swoją przykrą stronę. Nie wiedzieć

właściwie kiedy spać. Kładąc się o godzinie 12 w nocy, kładzie się wśród jasnego dnia, a blask słońca, jeżeli ono świeci, jest tak wielki, że wciska się najmniejszą szczeliną, jakąś szparą i rozświeca kabinę, której nie sposób hermetycznie zamknąć, bo w ciasnej klatce brak powietrza. Stąd też też na okręcie każdy spał o innej porze. Jedni czuwali całą noc, aby użyć widoku w porze, w której u nas o nim nie ma mowy i kładli się spać rano — inni, kładli się wieczorem, a byli tacy, do nich ja należałem — co pokładali się co kilka godzin na dwie lub trzy godzinki, a później znów czuwali, aby nie tracić przez zbyt długie spanie ciągłości widoku.

Mieszkańcy tych arktycznych krain w ciągu lata pracują zawzięcie, śpią ledwie po trzy, cztery godziny, za to w zimie mają czas wyspać się należycie. Między Lapończykami są tacy, którzy w zimie układają się do snu na dłuższy czas np. parę dni, w ciągu tego snu wstają tyle, aby nieco, bardzo niewiele zjeść. Unikają ruchu, aby nie pobudzać apetytu. Jest to stan snu, w jakim znajduje się w zimie wiele zwierząt północnych, a nie zapada w stały sen, lecz śpi po kilka dni także i ren, od którego zapewne Lapończyk jako od swego towarzysza i żywiciela tego się nauczył. Zresztą o ile wiem, taki zimowy sen znany jest w niektórych głębokich guberniach rosyjskich.

W miastach nadbrzeżnych w razie przybicia

okrętu handlowego lub turystycznego otwierają kupcy swe sklepy nawet po północy, aby nie utracić kupców.

Ta droga przebyta wśród ciągłego dnia nastroczała jeszcze inne widoki. Oto dla ułatwienia żeglugi wśród tysiącznych wysepek grupujących się w najrozmaitszych grupach, całą drogę od południowego przylądka norweskiego w Lindesnaes aż do północnego w Norwegii wytyczył rząd norweski dziesiątkami tysięcy znaków. Jeżeli uwzględnimy wyżej podaną długość wybrzeży, nadto te setki fiordów, sundów i cieśnin, które wytyczono, aby ułatwić wjazd do nich — to prawdziwie praca kolosalna. Znaki te wytyczono w ten sposób, że co kilkadziesiąt metrów na wybrzeżach wysp, skał, raf lub łądu stałego, poustawiano figury z kamieni w kształcie walca ocementowanego, wysokiego na 2 do 4 metrów. Te figury pomalowano różną barwą. Np. główna droga ma słupy pomalowane na czarno z białym pasem w środku, aby lepiej odbijał. Drogi poboczne na lewo lub prawo wiodące, pomalowane każdą inną farbą. W ten sposób żeglarze zwłaszcza piloci częścią z pamięci, częścią według kart, na których te farby są uwzględnione, prowadzą statek.

Oprócz tego na przeciwnej stronie drogi a więc na tej, gdzie tych słupów niema, pobudowano domki strażników, latarników. Strach na niektóre spojrzeć. Na stromej skale, której boki liże woda,

stoi domek drewniany nieraz tak, że obok niego niema miejsca nawet na ogródek a wejście z wody prowadzi po schodkach w skale kutych lub nawet żelaznej drabinie wprost do sionki domu. Ten biedny człowiek mieszka tam z rodziną odosobniony, odcięty od świata, nieraz wśród burzy słysząc pomruk fal dobierających się do węglów jego domu, a w roku parę miesięcy wśród ciągłej nocy! Żywność mu dowożą a ryby łowi we fiordach. Obowiązkiem tych latarników utrzymywać światło w czasie nocy w latarniach wysoko umieszczonych, za dnia wywieszać chorągwie, a w czasie burzy dzwonić, aby rozbitkom lub zabłąkanym wskazywać drogę. Te domki rozsiane na całej przestrzeni wybrzeża co kilka kilometrów są najlepszym drogowskazem podróźnych. Tak to kultura oddała szerokim warstwom ludzi, kupcom, podróżnym, turystom, drogi, po których niegdyś krążyły zbójckie watachy Normanów. Tam, gdzie przed wiekami kilku mieli jeszcze Wikingowie swoje schronienia i komysze, dziś płyną bezpiecznie salonowe jachty pełne na pokładzie wielkomiejskich elegantów i flirtujących dam.

Nordkap znany już z opisów Tacytowi, który go zwał kamieniem granicznym stworzenia, jest zazwyczaj uważany za północny przylądek Europy choć właściwie jest nim Nordkyn nieco dalej ku wschodowi na stałym lądzie położony. Nordkap leży wprawdzie więcej ku północy, atoli

nie na lądzie stałym lecz na wyspie Magerö, najwięcej na północ wysuniętej wyspie europejskiej. Magerö jest wyspą bardzo długą ale wąską poprzecinaną małymi fiordami. Za przylądek północny uważa się skałę łupkową, prostopadle z wody na 295 m. wzniesioną, która wydaje się niedostępną. Dostęp atoli jest i nawet nie trudny. Wjeżdżamy poza Nordkap do obszernej zatoki Hornsviken, która na południowym brzegu ma wolne miejsce, brzeg na kilkanaście metrów płaski, na który się wysiada. Pierwsze wrażenie z widoku Nordkapu ma się podobne, jak z Helgolandu. Tylko Helgoland leży w strefie cieplejszej, nie jest obumarły jak Nordkap, ale zamieszkały. Nadto skały Helgolandu są ceglasto czerwone, a tu posępno szare.

Pobyt w zatoce nie zbyt bezpieczny w czasie burzy, gdyż fale morza Lodowatego łatwo zanoszą statek ku brzegowi lub co gorsza rozbijają o skały. Tak zginął w r. 1881 pocztowy parowiec »Nordstjernen«. Dlatego do zatoki wpływają statki tylko w czasie pogody.

Zatoka Nordkapu słynną jest z ptactwa. Nie setki, lub tysiące, ale chyba miliony tych pierzastych stworzeń gnieźdzą się na skałach Nordkapu; strzały rakiety z pokładu pływają z ich siedzib. To nie stada, ale całe lawiny białe, wrzeszczące na najrozmaitszy sposób zlatują ze ścian, zasłaniają niebo jak gradowa chmura i opadają na ściany; każda szczelina, najmniejsza

rysa w skale roi się od tysiąca ptactwa, które tu zakłada swe gniazda dlatego, że stąd mu blisko szukać żeru na morzu. Przeważają mewy, alki i kaczki wodne, choć nie brak między nimi wielu innych gatunków a zwłaszcza t. zw. jaskółek morskich, ślicznych, nader ruchliwych i żywych zwierząt podobnych do naszej jaskółki, — tylko znacznie większych. Straszna walkę z tym ptactwem prowadzą co lata Norwegowie. Na niedostępne skały nagie, prostopadłe, wdzierają się zapomocą żelaznych kołków wbitych w rozpadliny, aby podbierać gniazda, skąd wybierają guano ptasie, jaja, pisklęta i polują zawzięcie na stare broniące swych gniazd. Z niektórych mięso, z innych pierze lub lotki są poszukiwanym artykułem handlowym. Piękne egzemplarze mew wyczyszczone i spreparowane idą do Paryża, jako ozdoba damskich kapeluszy. Ile ludzkich żywotów składa się nieraz na nie?...

Na okrętowej łódce wyjeżdża kilku strzelców z naszego towarzystwa i objeżdża całą zatokę wkoło. Co strzał — pada mewa, czasem dwie — przstraszone towarzyski, zrywają się ze skały jak tuman kurzu, porwany wirem trąby powietrznej. Mimo to, na skałach nie znać ubytku, ściany były zaludnione pozostałemi, jakby te ptaki warstwami na sobie spoczywały i po oderwaniu się jednej, druga na widok się wyłaniała.

Na brzegu zatoki stoi domek strażnika i latarnika. Obowiązkiem jego na cyplu Nordkapu

utrzymywać chorągiew i dbać o ścieżkę, którą z trudem wykuto w skale. Droga uciążliwa, w miejscach krytycznych wstęp ułatwiony przyczepioną liną żelazną a toruje nam drogę wyborny turysta, angielski pastor. Po godzinnem wspinaniu się wступujemy na szczyt, który stanowi wcale obszerna przestrzeń z drewnianą altaną, w której rodzina stróża sprzedaje karty z widokami, kości z wieloryba, muszle, odbiera karty do późniejszego ich ekspedycjonowania i t. p. Ktoby uwierzył? Na Nordkapie, nagim szczycie, ostatnim krańcu Europy sprzedają w owym pawiloniku szampana z dobrą francuską marką po 12 koron norweskich za butelkę. Ochota wśród nas wielka, kilka korków strzela na powitanie morza północnego, a bardziej jeszcze słońca, które nieco przed godziną 12-tą w nocy po kilkudniowym zasepieniu nagle z poza chmur wyziera. Zwiedzamy całą obszerną płaszczyznę Nordkapu, oglądamy ustawiony granitowy słup na pamiątkę pobytu króla Oskara w dniu 2-go lipca 1873 i wielki kamienny kopiec »Varde« na pamiątkę pobytu cesarza niemieckiego i jego orszaku w dniu 22 lipca 1891 roku.

Prawie z uderzeniem godziny 12 w nocy, wybitej na pokładzie statku sercem okrętowego dzwonu stajemy na wyniosłym cyplu Norkapu, skąd wzrok biegnie prostopadle w zatokę i w dal siną. Nad nami wznosi się jaskrawa tarcza słońca co o północy sypie bogactwami swego życiodajnego świa-

tła na te krainy wiecznej śmierci. Pięknym jest widok tego lądu i tego morza w dzień, lecz piękniejszym o północy. Niezrozumiałem dla mnie jest, lecz stwierdzonem, że słońce w podbiegunowych strefach jaśniej, jaskrawiej i silniej świeci w porze letniej w nocy aniżeli we dnie.

Na cześć tego słońca, które nam przepychy swoje tak hojnie jakby na zawołanie i w tak stanowczej chwili rozstania się z Europą rozłącza, które srebrzy fale północnego morza przed nami a oświeca fosforycznie ściany fiordowych fal, wznoszą się z grupy turystów wielojęzyczne okrzyki zachwytu, podziwu. Nie brak toastów, mniej i więcej składne mówki sypią się obficie, improwizacya próbuje swych sił a kilka ołówków kreśli obrazy piękna, których chyba nikt przenieść na papier nie zdoła.

Dwóch nas było spokojnych. Nasz poważny pastor — spokojnem okiem rozgląda się wśród przestworza, spoziera na ląd skalisty i dalekie morze. Słowa zachwytu zamyka w krótkiem *yes, yes*. Nie widział jeszcze tego, ale się temu nie dziwi. *Sapiens nil miratur!*

Z północnego przylądka Europy patrzę w dal, gdzie kraj ubogi, ani jak na południu cyprysów i pomarańcz gajami pokryty, ani jak tu otoczony falami pięknego morza. Niema jak tu lodowców, ni fiordów, ni sławnych wodospadów; równie miejscami piaszczyste a wszędzie znaczone szeregiem obciętych, smutnych, jakby rozpacznych wierzb.

Wyteżam oko, chciałbym ujrzeć na chwilę inne fale, fale kłosów srebrnego żyta lub złocistej pszenicy, pędzone wiatrem naszych drogich hal. Słucham, czy nie dojdzie mię głos innych ptasząt, co czasu żniw wznoszą się z świegotem nad łąny, słucham, czy nie dojdzie mię głos moich. Daremnie! Słucham — ... nikt nie woła...

IV. Wieczny Lód.

Ledwie o godzinie 3 rano ruszamy od Nordkapu. Nikt nie schodzi z pokładu, każdy chce napisać oczy widokiem tych czarnych skał, obejmujących zatokę jak czeluść piekielną, ozłoconą w tej chwili jasnymi, prawie krwawymi promieniami słońca. Skały powoli nikną. Choć nagie, choć dzikie, ale są częścią lądu, z którego pochodzimy. Czy danem nam będzie dobić do nich z powrotem? Czy żegnamy je na zawsze? Jakiś rzewny smutek objął dusze wszystkich, ci co na Nordkapie najgłośniej wiwatowali — z żalem patrzą ku skałom Europy, z niepewnością i obawą ku północy. Już dobrze po piątej syci wzruszeń schodzimy do kajut. Spać nie mogę. Przebyte wzruszenia, jakaś tęsknota za porzuconym lądem trawi mnie, a promienie jaskrawe nie schodzącego z horyzontu słońca wnikają w szczeliny zasłon i wywołują światło, jak w najskwarniejsze południe.

Wychodzę na pokład i nienadaremnie. W oddaleniu kilku kilometrów od statku widzę kilka słupów wody jak fontanny bijących z równi ku górze. Fontanny to biją, to znów przestają — jedno powstają drugie znów nikną. Wtem bicie tych wodotrysków staje się częstszem, tuż, tuż przy statku wytryska jeden a za chwilę przewala się ogromne, niekształtne, tłuste cielsko wieloryba, jednego, drugiego, całego stada. Jeden z nich płynie tuż przy statku jakby chciał z nim iść w zawody, inny znów zabiega drogę w poprzek statku — naokoło harce wielorybie. Było sztuk kilkanaście. Zwabiam okrzykami współpodróżnych, z których wielu przypatruje się tym regatom.

Pas morza, przez który przejeżdżamy, pas między Europą a Spitzbergen obfituje jeszcze dziś w wieloryby czyli wale. Nie jest to już dawny wal grenladzki, olbrzymi, długi nieraz na 40 do 50 m., który żył na wodach morza lodowatego wzdłuż wybrzeża Grenlandyi i Spitzbergen. Tego imię już dawno umieszczono na liście wymarłych, a i dzisiejszego wieloryba nazwisko, zdaje się, figuruje na liście proskrypcyjnej. Rokrocznie od marca do września zabijają ich 2 do 3 tysięcy sztuk najdłuższych na 25 m., ale zwykle od 8 do 15 m. długich. Ale polowanie na wieloryby zatru dniało niegdyś tysiące ludzi. Sami Holendrzy wysyłali na Spitzbergen rokrocznie około 1700 r. statków 260, a 14.000 marynarzy zajętych było

tym zyskownym procederem. Niektórzy z nich, nie mogąc wracać do domu, zimowali nawet na Spitzbergen, skąd niektóre części tej grupy wysp noszą nazwiska holenderskie n. p. Zatoka amsterdamska. Były to złote czasy poławiaczów wielorybich, a połów nie był pozbawiony pewnego poetycznego uroku a w każdym razie nadzwyczajnego niebezpieczeństwa.

Poławiacze żeglowali na statkach 6 do 8 tygodni na północ i tyleż czasu nazad, jeżeli wracali do ojczyzny w jednym roku. Wyszukawszy jaką zaciszną zatokę, stawiali na brzegu drewniane schroniska i w czasie spokojnego morza wyjeżdżali na połów. Na łódce małej, zwinnej, podjeżdżało od statku kilku ludzi ku wielorybowi na odległość najwyżej kilkunastu metrów, poczem jeden z marynarzy, najzręczniejszy, zarzucał harpun t. j. rodzaj zakrzywionej osęki i nią starał się ugodzić wieloryba o ile możliwości w piersi, zwłaszcza okolicę serca. Wieloryb raniony, chcąc pozbyć się śmiertelności narzędzia, zanurzał się z błyskawiczną szybkością we wodę. Zadaniem było załogi na łódce odwiązywać jak najszybciej linę, przywiązaną do harpuna, aby wieloryb nie pociągnął za sobą łódki we wirującą nad nim toń, co się także trafiało a co równało się pewnej śmierci. Kiedy wypłynął na górę, aby zaczerpnąć na nowo powietrza i sił, dobijano go ponownymi rzutami harpunów lub osęk. Wśród morza robiła się ka-

łuża posoki, jakby osobny krwawy staw. Marynarze nazywali tę chwilę wywieszaniem czerwonej chorągwi, a okrzyk »czerwona chorągiew« znaczył dla załogi tyle, co wieloryb ugodzony i mocno krwawi. Dziś połów odarty z uroku. Na przesłrzeni przebywanej tak teraz jak i z powrotem widzieliśmy więcej parowców przeznaczonych do połowu wielorybów, widziałem połów, który się równa prostej rzezi. Statek ma na przodzie umieszczoną armatkę bardzo ruchomą. Zobaczywszy wieloryba, statek podpływa pod niego i jednym, rzadko dwoma strzałami, trupem kładzie morskiego olbrzyma. Trafiony kulą oddaje od razu takie mnóstwo krwi, zwłaszcza, że kula jest eksplodującą i szarpie wnętrzności, że zgon następuje prawie natychmiast. Statek holuje zabitego wieloryba do najbliższej przystani, skąd go albo inny odwozi do warzelni i fabryk, albo sam go później zabiera. Widzieliśmy statki holujące, które ciągnęły za sobą po 8 sztuk tych zwierząt przywiązanych na łańcuchach. Na cielskach siedziały całe stada ptactwa morskiego szarpiąc skórę, wydłubując tłuszcz, znęcając się nad morskim potworem.

Żał mi tych ostatnich przedpotopowego świata epigonów, one jakby się przekradły z czasów gigantycznego tworzenia w czasy nasze. A dni ich jakby policzone. Polują na nie zawzięcie, bo połów wielce zyskowny. Wartość jednego wieloryba wynosi od 1.000 do 10.000 marek pruskich. Do-

bre sztuki ważą do 2.000 ctn. m., sam tran 400 do 600 ctn. m., a fiszbin do 100 ctn. m. Ten fiszbin stanowi w kolosalnej paszczęce rodzaj przetaku lub sita, przez które wieloryb przesiewa małże; aby nie połykać ich z wodą, wydmuchuje powietrzem z płuc wydobytem wodę morską z małżami przez owe fiszbiny — małże zostają w paszczy i wędrują ciasnym otworem do żołądka, zaś woda, wydmuchana powietrzem, stanowi właśnie te wodotryski. Oprócz małżów połykają wieloryby morskie sepie, ślimaki i meduzy, które w niesłychanych ilościach zapełniają głębie morza północnego. Roje muszek, chmury szarańcz są niczem wobec kolosalnych ciągów, jakie w morzu robią meduzy. Meduzy żyją znowu mniejszymi tworami, diatomaceami, zwierzątkami mikroskopijnymi, które atoli swą niesłychaną masą zabarwiają wodę morza na czarno. Gdzie diatomacee, tam meduzy, gdzie meduzy, tam wieloryby; wiedzą dobrze o tem poławiacze wielorybów i szukają zawsze »czarnego« morza, t. j. części jego czarno zabarwionych.

Wieloryb, spostrzegłszy, że go ścigają, ucieka szybko. Jego zwykły bieg wynosi na godzinę 4 mile morskie, w razie ucieczki lub zranienia goni z szybkością pociągu błyskawicznego, bijąc przyletem wściekle kolosalnym ogonem w wodę, która gęstemi a wysokimi falami bryzga wokół uciekającego. Nie warto wtedy żartować; były wy-

padki, że wieloryb nagłym zwrotem wywracał całe statki, a wytrzymałość jego na mniejsze a nie śmiertelne ciosy jest znana. Dość n. p. wspomnieć wypadek podany przez »Gazetę kolońską« jaki mieli marynarze i poławiacze na statku »Belluga«. W powrocie z morza Behringa zabili wieloryba, w którym znaleźli tkwiący harpun z wyciśniętą nazwą statku. Statek ów, z którego wyrzucono niezręcznie harpun, nazywał się »Montemma«, a więc był tym, który północno amerykański rząd w czasie wojny secesyjnej zakupił i użył do blokady Galwestonu. Działo się to przed 40 laty, a więc przez ten czas tkwił harpun w cielsku wieloryba nie szkodząc mu wcale i byłby pewnie dłużej w tłuszczu pozostał, gdyby »Belluga« wieloryba tego nie złowiła.

Na wysepkach koło północnej Norwegii są liczne także warzelnie tranu i zakłady przerabiania wielorybich cielsk. W samym okręgu Tromsø jest takich fabryk 23. Jedną z nich w Tromsø odwiedziłem przedtem. Zabitego wieloryba wyciągają na ląd możliwie najdalej i to w czasie przyptywu tak, że gdy woda z odpływem odejdzie, wieloryb zostaje na lądzie. Następnie wchodzi na niego tak zwani *flenser*, tyle co rzeźnicy w olbrzymich butach i nożami długimi na metr wycinają szerokie i długie pasy tłuszczu, coś podobnego jak poćcie słoniny. Te pasy windują linami i przewożą kolejkami do fabryki, gdzie wytapiają z nich tran.

Części pozostałe, kości, mięso, wnętrzości służą do fabrykacyi guana. Mięso świeże sprzedają także, ma być w smaku podobne do wołowiny, lepsze gatunki mięsa wysuszonego i sproszkowanego dają mączkę wielorybią bardzo poszukiwaną. Straszna jest chwila, kiedy po oddarciu tłuszczu i oddzieleniu mięsa rozcinają powłokę brzuszłą. Wskutek tego, że wieloryb dopiero w dni kilka dostaje się do fabryki, gromadzą się we wnętrzościach liczne gazy gnilne, które rozdymają brzuch jak balon. Rznięcie brzucha połączone jest z takim syczeniem, piszczeniem wydobywających się gazów jak świsty kilku lokomotyw, a zaduch przy tem wytwarzający się jest wprost niemożliwym.

Niektóre statki nie odwożą wielorybów złowionych, tylko przerabiają tłuszcz oddarty na tran we warzelniach na statku urządzonych i zabierają fiszbini. Te statki porzucają resztę cielska w zatokach n. p. na Spitzbergen. Jest to prawdziwie rabunkowa gospodarka, podobna jak zabijanie bawołów celem wyłącznego odcinania ich ozorów.

Połów wielorybów, jeżeli idzie dobrze, uważanym bywa za najrentowniejsze przedsiębiorstwo, lepsze niż udział w kopalniach złota lub srebra. Dość powiedzieć, że n. p. angielski marynarz Scoresby zyskał na połowie wielorybów koło Spitzbergen trzy miliony marek, a północna Ameryka wysłała rokrocznie na połów wielorybów 336 statków. To też utrzymuje się zdanie, że połów wie-

lorybów przyczynił się głównie do odkrycia arktycznych krajów, gdyż za połowem udawano się n. p. na Spitzbergen, a przy tem poznawano geografję tego kraju i innych.

Ledwieśmy nasycili oko widokiem niezwykłym wieloryba i jego poławiaczów, a już inna nowość nas zaskoczyła. Zaczęły się ukazywać liczne głowy psów morskich. Te zwierzęta widzieliśmy później na Spitzbergen całemi stadami na krach lodowych, tu płyną bez kry za żerem. Przerazone świstem maszyny i warczeniem śruby okrętowej, znikają szybko w wodzie. Ciekawem jest widzieć po nad powierzchnią wody głowę psa morskiego z najeżonymi wąsikami, dziwnie sprytnemi oczkami. Masami włóczą się wraz z delfinami za statkami wielorybimi, żywiąc się padliną walów, resztami wyrzuconemi z okrętu, rybami i t. p. Za żerem chodzą nawet znacznie dalej ku południowi. Podobno aż w ujściu Elby do morza, a więc niedaleko Hamburga, zabito przed kilku laty parę sztuk tych zwierząt morskich. Nazwisko swe zawdzięcza on oczywiście pewnemu podobieństwu do psa, a zwią go też cięciem morskiem z powodu niejakiego podobieństwa głosu jego do głosu beczącego cielęcia. Mięso jego można w ostateczności spożywać, ma być podobne w smaku do mięsa dzika. Nansen w swych świątobliwych pamiętnikach z podbiegunowej podróży opowiada, że mięso psa morskiego bardzo mu sma-

kowało, że słoninka z niego jest wybornym przysmakiem tak w stanie surowym jak i pieczona.

Znaną jest wrażliwość psów morskich na muzykę. Strzelcy norwescy wyzyskują ją w ten sposób, że wabią świstaniem lub wywoływaniem słowa *uh-la* psy morskie i następnie je zabijają.

O rozmiarach zniszczenia, jakie strzelcy pośród tych niewinnych zwierząt sieją, można nabrać pojęcia z tego, że w jednym roku wytępilli strzelcy na 5 niemieckich, 5 duńskich, 15 norweskich i 22 angielskich statkach razem 237.000 sztuk psów morskich. Wytępienie to idzie tem szybciej, ile że polują na nie zazwyczaj na wiosnę, a więc w czasie, gdy psy morskie, pielęgnując swe młode, pozostają z nimi na lądzie. Ze śmiercią starych giną i młode. Psy morskie są tak przezorne, że zwykle kładą się na lodzie tuż obok otworów, jakie w nim robią. W razie niebezpieczeństwa chowają się do lodu, a nawet ranne śmiertelnym skokiem wskakują do otworów lodowych. Polują na nie dla skóry, która służy północnym mieszkańcom na obuwanie, rękawiczki, zarękawki i t. p.

W dniu 13 lipca koło godziny 9 rano mijamy Wyspy niedźwiedzie, nie widząc ich wcale z powodu kolosalnej mgły wyspy te otaczającej. Dopiero z powrotem mieliśmy prawdziwie rzadkie u podróżujących w tych stronach szczęście zobaczenia Wysp niedźwiedzych. Zrana dnia 14 lipca ujrzelśmy główny cel podróży — Spitzbergen.

Warto się z nowym tym krajem zaznajomić; jego ogólny wygląd znany u nas ze słuchu, historia, geologia, fauna i flora zgoła nieznane. A i wogóle o niektórych częściach Spitzbergen nie wiele wiedzą do dziś dnia geografowie.

Powszechnie a mylnie uważa się Spitzbergen za jeden kompleks lądu na północy między 76° a 81° północnej szerokości. Tymczasem Spitzbergen obejmuje całą grupę wysp znacznych o łącznej powierzchni 1.075 mil kwadratowych (Galicya ma 1.354 mil kwadratowych). Pośród tych wysp pięć, a to: 1) Zachodnie Spitzbergen (*West-spitzbergen*), 2) Prinz Carl Foreland, 3) Nordostland, 4) Kraj Barentsa (*Barentsland*) i 5) Stans Foreland (*Edge-Land*) zajmują większe przestrzenie, inne wysepki są mniejsze, nawet mało znane a i bardzo niedostępne.

Zdaniem geologów Spitzbergen jak i wyspy niedźwiedzie (*Bäreninsel*) nie stanowią właściwie osobnego systemu archipelagu wysp; mają one być częścią lądu stałego Europy a w szczególności Skandynawii, podobnie jak Nowa Ziemia ma być również przedłużeniem Uralu. Dopiero z biegiem czasu ocean czy to po obniżeniu się pewnych części lądu, czy w inny sposób załazł części lądu między Spitzbergen, Wyspami niedźwiedzimi i Nową Ziemią z jednej strony, a Europą z drugiej. Za tą hipotezą przemawia właśnie mała głębokość morza dzielącego te lądy i formacja dna morskiego, for-

macya górzysta, na którą zwrócił uwagę genialny Nordenskjöld.

Choć więc Spitzbergen jest właściwie częścią Europy, mimo to nieznanne były te wyspy aż do roku 1596. Jak Amerykę odkryto przypadkowo, szukając drogi do Indyi, tak Spitzbergen odkryto przypadkowo, szukając drogi do Chin. W owych czasach na polu odkryć geograficznych cudów dokazywali Holendrzy. Miasto Amsterdam, chcąc wyszukać nową a krótką drogę do Chin, z porady swych kartografów wysłało dwa okręty na północ w przekonaniu, że wzdłuż wybrzeża syberyjskiego dotrzeć można prędko i łatwo do chińskich granic. Okręty te stały pod dowództwem Williama Barentsa, który uważanym jest za odkrywcę Spitzbergen. W dniu 18 maja 1596 r. odpłynęła wyprawa z Amsterdamu, a w d. 19 czerwca zobaczyli jej uczestnicy południowy przylądek Spitzbergen, który oni uważali za wschodnio grenlandzkie wybrzeże. W jedenaście lat później (1607 r.) objechał sławny Hudson wybrzeża wschodnio-grenlandzkie, następnie zwrócił się ku północy i wschodowi, a dotarłszy do 81° północnej szerokości i opłynąwszy wybrzeża Spitzbergen z północy ku południowi, był pierwszym, który je w całości w zachodniej długości poznał. Hudson, powróciwszy do ojczyzny, pierwszy zapoznał swych ziomków z ogromnem bogactwem owych stron w wieloryby i foki. Wskutek tego zaczęli Anglicy już w roku 1610 wysłać

statki wielorybie ku północy, a roku 1612 zrobili to samo Holendrzy. Ci ostatni, jako pierwotni odkrywcy, rościli sobie wyłączne prawo do Spitzbergen i przepędzili poławiaczów angielskich. Dlatego w roku 1613 wysłali Anglicy 7 okrętów wojennych w obronę swych poławiaczów, stoczyli krwawe zapasy z holenderskimi i francuskimi poławiaczami, przepędzili ich, odebrawszy im ich zdobycze, i stali się panami placu, przyprawiwszy samych Holendrów o stratę 130.000 guldenów holenderskich, a więc sumę na owe czasy nadzwyczajną. Holendrzy nie pozostali atoli w tyle. W roku 1614 wysłali 14 statków na połów wielorybów pod konwojem 4 okrętów wojennych, każdy o 30 działach. Na północno zachodniem wybrzeżu pod osłoną dział założyli słynną faktoryę Smeerenberg na wyspie Amsterdamskiej (Smeer tłustość, polskie smar, bergen przechowywać), a nadto liczne warzelnie tranu, zakłady pakowania, przechowywania i t. p. Anglicy zostawili Holendrów w spokoju, ale w roku następnym pojawili się znów Duńczycy, a ponieważ Spitzbergen uważano za część Grenlandyi, a ta ostatnia była w rękach Duńczyków, więc też Duńczycy żądali płacenia podatków przez rybaków. Przyszło do nowych sporów i ciężkich walk na tak dalekiej północy.

Wreszcie w roku 1620 przyszło między państwami do porozumienia, podzielono zatoki między Anglików, Holendrów, Duńczyków, Francuzów

i Niemców. Najlepszy dział dostał się oczywiście Anglikom.

W owych czasach była na wodach koło Spitzbergen taka masa wielorybów, że łowiono je koło brzegów, wyjeżdżając z ładu łódkami. Sami Hamburgczycy wyłowili w czterdziestu latach 9.976 wielorybów. Holendrzy tępilili je setkami tysięcy, a w swej faktoryi utrzymywali w letnich miesiącach 12.000 robotników. Spitzbergen było wtedy prawdziwym Eldorado dla poławiaczów. W miesiącach letnich rozwijało się na Spitzbergen życie jak w zaułkach wielkich miast. Łatwy zarobek wywoływał też lekkomyślność, zbytek i rozpustę. Karty, wino i kości były stałą rozrywką poławiaczów. Nie brakło oczywiście przedstawicieli demimonde. Jak pokaźną musiała być ich liczba, dość powiedzieć, że jedna z zatok, na której miały główne siedlisko, otrzymała nazwę Liefde Bai, zatoka miłości, gdyż Liefde znaczy w holenderskim miłość. Obok Neptuna — Venus!...

Bywały wypadki, już w owych czasach, że zapóźnieni rybacy, zaskoczeni zimą i lodami, musieli zimować na Spitzbergen. Zwykle ginęli od szkorbutu.

Po owym złotym wieku wysp Spitzbergen, nastąpiła, po wybiciu na ich wybrzeżach wielorybów, największa reakcja. Aż do początku zeszłego stulecia prawie żaden statek nie odwiedzał wysp, lądowali tamże tylko rosyjscy strzelcy dla poło-

wania na fok, psy morskie, niedźwiedzie, lisy białe i niebieskie.

Za to w ostatnich dziesiątkach lat Spitzbergen stały się punktem oparcia dla wszystkich podróży do bieguna północnego. Nazwiska Franklina, Peary'ego, Nordenskjölda, Nansena, księcia Amadeusza sabaudzkiego i kapitana Cagni rozbrzmiewały kolejno po całym świecie jako śmiałych badaczy arktycznych stron, których wyprawy ku północy szły ze Spitzbergen. Korzystając z położenia tych wysp najdalej na północ od Europy wysuniętego, a w szczególności też i dlatego, że Spitzbergen na zachodnim brzegu jak i morze na północ przez kilka miesięcy w roku są wolne od lodów — tworzone z tych wysp podstawę operacyjną dla wypraw podbiegunowych. Dopiero genialny Nansen złamał wiarę w dostanie się w ten sposób do bieguna północnego i wskazał inne drogi i sposoby.

Ponieważ wszystkie dotychczasowe wyprawy podbiegunowe, przedsiębrane cieśniną Smitha, cieśniną Berynga lub szerokim morzem między Grenlandią a Spitzbergen, albo między Spitzbergen a wyspami kraju Franciszka Józefa, nie udawały się dlatego, że cieśninami i morzami temi płyną kolosalne góry lodowe i kry, które zwracały wyprawy podbiegunowe ku południowi — przeto Nansen szukał innej drogi. Uderzony często obserwowaniem i stwierdzeniem zjawiskiem, że drzewa syberyjskie znajdowano na wschodnim wybrzeżu

Grenlandyi, że na temże wybrzeżu znajdowano części ze statków rozbitych na morzu lodowatym północnym i to w części jego położonej na północ od Syberyi (jak np. szczątki statku »Jeanetty« rozbitej w roku 1881 na północ od wysp Nowosyberyjskich) przyszedł do przekonania, że od morza lodowatego północnego gdzieś po nad Azją musi iść silny prąd morski ku Grenlandyi, który te szczątki unosi. Wpadł więc na pomysł udania się w porze letniej gdzieś na wschód od wysp Nowosyberyjskich, aby się dać porwać temu prądowi, płynąć będąc unoszonym przez prąd i tu wśród lodów i ławic lodowych płynąć z tym prądem. Pomysł nadzwyczajny uświęcony został nadzwyczajnym rezultatem. Nansen bowiem zamknął w ławicy lodowej na swym statku »Framie« przez dwie zimy płynął istotnie prądem unoszony ze wschodu ku północy i zachodowi i to od wysp Nowosyberyjskich aż ku Spitzbergen. Prąd ten nie idzie przez sam biegun północny, to też Nansen w drodze opuścił statek i przedsięwziął wyprawę ku biegunowi najśmielszą ze wszystkich dotychczas przedsięwziętych i najdalszą ku północy. Fram płynął tymczasem za prądem, a na wysokości wysp Spitzbergen skręcił ku południowi i przypłynął do Norwegii.

Nansen wykazał więc, że wyprawy ze Spitzbergen, przedsięwzięte ku biegunowi, chybiają celu dlatego, że w chwili dostania się na ławice lodowe

płyną wraz z niemi ku zachodowi. Tak więc poruszanie się ku północy ma przeszkodę w tem, że wyprawa wbrew swej woli i wiedzy wraz z ławicą płynie prądem ku zachodowi. Co robi dwa kroki naprzód — cofa się o tyle lub nieco mniej ku zachodowi.

Spitzbergen leży więc na południe od tego prądu zimnego, północnego, który styka się z ramieniem zachodnim prądu ciepłego, Golfowego i przezeń ku zachodowi odparty opływa całe zachodnie wybrzeże Grenlandyi, unosząc za sobą kolosalne kry lodowe, całe lodowe góry i ławice. Że tak jest, stwierdzono to między innymi także rozbiciem się okrętu »Hansa«, płynącego pod rozkazami zmarłego kapitana Badego, ojca naszego przedsiębiorcy na Oihonnie, który to Bade ojciec w świecie podróżników do Grenlandyi, Spitzbergen, wysp Franciszka Józefa wyrobił sobie swą odwagą, przedsiębiorczością i ruchliwością znakomite imię. Rozbicie to łączy się z pewnym wypadkiem niepozbawionym poetycznego wdzięku.

W roku 1869 dnia 15 czerwca wypłynęła z portu w Bremie podbiegunowa wyprawa niemiecka na statkach »Germania« i »Hansa« z zamiarem rozpoznania morza między Spitzbergen i Grenlandią i północnego prądu. Prawie w połowie odległości między Grenlandią a południowym przylądkiem Spitzbergien na wysokości 76° północnej szerokości ekspedycja skierowała się na zachód ku Grenlan-

dyi. Obok wybrzeża rozdzieliły się te statki; Germania popłynęła ku północy, zaś statek »Hansa« już w końcu sierpnia zamknęły lody w odległości 24 mil morskich od wybrzeża Grenlandyi, tak, że o wydostaniu się z lodów nie było mowy. Na wysokości 73° północnej szerokości Hansa zamarzła wśród ławicy, a 19 października 1869 r. w nocy szalała tak straszna burza, że lody, łamane jej uderzeniami, piętrzyły się z dzikim trzaskiem i wypchały statek, który, trzeszcząc jakby wśród kleszczów, wyparty na powierzchnię lodu popękał i przepuszczał wodę, której w ruch wprowadzone pompy nie zdołały usunąć. Cała załoga, złożona z 14 ludzi, musiała statek opuścić, a na owej ławicy lodowej, mającej 7 mil morskich w obwodzie, zbudowała sobie z brył węgla, płótna żaglowego, drzewa okrętowego kolebę 20 stóp długą, 14 szeroką i 4 i pół wysoką. Budowa odbywała się przy temperaturze — 20° R.

Dnia 23 października opuszczony statek zapadł się pod wodę, a załoga na krze lodowej została sama z prowiantem przeniesionym z okrętu, nadzieją w sercu, że prąd północny zanieśie krę ku południowi i dozwoli gdzieś na Grenlandyi wylądować. Niestety rozbitki pełnić musieli i na owej krze służbę, uważać czy inne kry nie uderzą w ich krę, aby w razie uderzenia i rozbicia ich kry szukać ratunku na łódkach, które z okrętu wyratowali, a które im czasowo nie mogły być przydatne,

skoro kra szła naokół ławicy, będącej ich deską ratunku. W ten sposób dożyli d. 2 stycznia 1870 r., poruszywszy się na ławicy ku południowi o przeszło trzy stopnie. Dnia 2 stycznia szalały nowe burze, które ławicę przerwały w połowie tak, że rysa przeszła przez kolebę. Trza było wśród zimna i wściekającej się burzy przenosić prowiant i budę na jedną część. Taka jazda trwała zaledwie 10 dni. Nowe burze rozbili i tę połowę kry, rozbitki szukali schronienia na krze, która zaledwie miała 14 stóp długości, a 8 szerokości. Na tej krze płynęli 108 dni aż do 7 maja, w którym to dniu opuścili krę już się rozchodzącą i płynęli na łódkach ku południowi. Lecz i ta podróż nie miała długo trwać; nowe kry zagroziły drogę, trza było łodzie ciągnąć po lodzie, pełnym zagłębień, pagórków. Jaka to była droga dość wspomnieć, że na dzień nie zrobili więcej jak 500 kroków. Tak posuwali się do 4 czerwca, a w tym dniu znów płynęli na łodziach aż do 13 czerwca, opłynęli południowy przylądek Grenlandyi Cap Farevell i w dniu 13 czerwca prawie w rocznicę wyjazdu z Bremerhafen dotarli do stacyi misyjnej założonej w Grenlandyi przez Wirtemberczyków w Friedrichsthal, Starik i Gerike. Wśród tych przejść jedyną rozrywką załogi był zegar grający, jaki zabrali z pokładu rozbitego statku. W czasie największych burz, trzeszczenia lodów, zimna, głodu, których z rozbitków nakręcał zegar, a jego muzyka koła

zrozpaczone umysły, jej melodye przywodziły na pamięć ukochane kraje i ukochane osoby. Prócz prowiantu wszystko ze statkiem zaginęło, porzucano instrumenta naukowe, stracono zapasy odzieży, brano tylko to, co ratować miało życie i nędzną wegetację. Przetrwał burze i nieszczęścia rozbitków zegar grający jako jedyny przedmiot zbytku i rozrywki.

Ledwie rozbitki wyszli na ląd, aby u misjonarzy szukać przytułku i pomocy, sami zbiegiem okoliczności mieli być dla nich pomocą. Do kapitana Badego rzuciła się żona jednego z młodych pastorów ze strasznym lamentem i błagalną prośbą. Jej mąż wyjechał przed kilkunastu dniami w pracach misyjnych, na stacyi nie ma kobiety prócz młodej biednej matki i jednej Eskimoski, a dziecię proszącej od dni kilku płacze i kwili, rzuca się w konwulsjach. Nikt nie może i nie umie pomóc. Bade, nieco lekarz, ogląda dziecko starannie i znajduje, że przyczyną jego cierpienia było złamanie ramienia wskutek jakiejś nieostrożności Eskimoski, a o złamaniu nie wiedziały obie kobiety. Ludzie, co przez czas 8 miesięcy walczyli ze śmiercią, dla których kotwicą ratunku było dotarcie do stacyi, co sami potrzebowali pomocy,— pierwszy krok na lądzie okupili dziełem chrześcijańskiego miłosierdzia, składając według możności i swych sił ramię biednego niemowlęcia. Dziecię płakało w czasie bolesnej i niezbyt umiętną ręką

prowadzonej operacyi, a biedne rozbitki szukali w słowniku swych najłagodniejszych słów i uśmiechów pociechy dla cierpiącego maleństwa. Wtem jeden z nich wpadł na genialny pomysł. Przyniósł zabrany z łodzi zegar grający. Jego miłe tony rozweseliły dziecię, ze łzą w oku, ale i uśmiechem kraszącym zbolałą twarzyczkę chwycił za zegar. W tydzień później nadpłynął duński okręt »Constanze«, który utrzymuje stałą komunikację z Grenlandyą, i ten odwiózł rozbitków do domu. Zegar zostawiono dziecku.

Lata minęły. W podróży po Niemczech, propagując myśl wyzyskania bogactw morza północnego przez Niemców, przybył Bade do Stuttgartu. Po odczycie publicznym zgłasza się do niego młode dziewczę z podziękowaniem za dawną pomoc. Bade zdziwiony pyta z kim ma przyjemność mówienia, jaką jej wyświadczył przysługę. »Ja jestem tem dziecięciem, któremuś pan złożył rękę we Friedrichsthal na Grenlandyi. Moi rodzice mieszkają teraz w Bahlingen niedaleko Stuttgartu, a ja chodzę tu do wyższej szkoły żeńskiej«. Drugiego dnia Bade jest w Bahlingen, by podziękować raz jeszcze tym, którzy mu przed laty dali gościnę i ratunek w potrzebie. Wszyscy siadają do stołu. Wtem z drugiej izby rozlega się głos muzyki: *Muss i denn, muss i denn zum Städele'naus*. To słowa piosenki ludowej niemieckiej, to głos znanego zegara grającego. Bade i pastor pa-

trzą sobie w oczy zwilgocone łzą wspomnień, które zamykają w serdecznym ramion uściśnieniu.

Skąd te kry płynące na morzu północnem pochodzą, wiedzano dobrze już z dawna. Pochodzą one z odłamów lodu północnego, który zbitą masą otacza podbiegunowe przestrzenie. Z nastaniem cieplejszej pory pękają lody, ruszają unoszone prądem ku południowi i tworzą kry, raczej ławice nieraz po kilka kilometrów długie i tyleż szerokie. Za to długi czas nie umiano sobie wytlómaczyć sposobu powstawania gór lodowych. Dopiero bliższe zapoznanie się z wyspami Spitzbergen wyjaśniło zagadkę. Wyspy te są płaskowzgórzem pokrytem licznymi pasmami gór niezbyt wysokich, bo przeciętnie 1.200 do 2.500 stóp liczących, ale rozsianych na wybrzeżu wieńcem tak, że obok jednej góry wznosi się zaraz druga, a doliny między nimi powstałe wypełnione są lodowcami. Dopiero środek lądu między wieńcem gór jest wyżyną 1.500 do 2.000 stóp wysoką wypełnioną wiecznym lodem. Lodowce spływające z dolin między górami albo bezpośrednio wpadają w morze albo są od niego oddzielone wązkami najwięcej 2 do 3 kilometrów szerokiem, płaskiem wybrzeżem. To wybrzeże powstało właśnie stąd, że obsuwające się lodowce naniósłły ze sobą odłamy skał, kamienie, ziemię i te po stopieniu lodu utworzyły płaskie wybrzeże. Jeżeli lodowiec schodzi bezpośrednio w morze, to ściana jego zwykle 20 do 30 m. wy-

soka jest wprost prostopadła, lśniąca, bładoniebiesko-biała, czysta — powstała widocznie przez ciągłe obrywanie się olbrzymich kawałów lodowca.

Rzeczą jest stwierdzoną, ale naukowo nie dość jeszcze wyjaśnioną, że wszystkie lodowce na całym świecie w ciągłym są ruchu z góry ku dołowi, powodowanym zapewne siłą ich ciężaru i tworzeniem się nowych lodów w górze. Ale ruch lodowców nie wszędzie jest jednakowo szybki. Ruch lodowców alpejskich porównywuja co do szybkości z ruchem wskazówki godzinowej na zegarku kieszonkowym, ruch grenlandzkich lodowców jest znaczniejszy: wynosi na minutę 14 mm., a ruch lodowców na Spitzbergen jeszcze szybszy. Największy lodowiec alpejski Aletschgletscher jest malcem wobec lodowców na Spitzbergen, które są do 18 kilometrów długie, 6 do 20 kilometrów szerokie, a wysokie od 30 do 300 metrów. Ruch tych kolosalnych mas lodu sprawia, że dolne przestrzenie odrywają się a pędzone wiatrem i prądem płyną z północy ku południowi i zachodowi. To odrywanie się lodowców sprawia naturalnie huk i trzask, które, wśród niczem niezmaczonej ciszy północnej natury, grozą przejmują północnych podróżników. Mówią oni o tem odrywaniu się lodów od macierzystego lodowca, że ten ostatni się ociela, a oderwane bloki lodu zwą »cielętami« lodowców (*Gletscherkalben*). Jakże to są cielęta, powiedzą nam cyfry. Widziano bryły lodowe o wysokości

100 m. nad powierzchnią morza, o długości 1 do 2 mil morskich. Jeżeli zważymy, że lód jedną siódmą częścią swej masy wystaje z wody, a w niej 6/7 masy pływa, to objętość tych »cieląt« wynosi niekiedy kilka tysięcy milionów metrów sześciennych lodu. Scoresby widział bryłę lodu, której wysokość oceniał na 400 stóp. Te to oderwane bryły lodowe płyną ku południowi gnane prądem. Są białe, lśniąco, czyste, bo takim jest lód lodowców, lody kry są brudno-białe, bo takim jest lód wieczny i lód wybrzeża wysp przez zabarwienie go szlamem nieczystej wody.

Naturalnie, że zetknięcie się z górą lodową znaczy tyle co śmierć. Gorzej jeszcze gdy statek, opływając górę lodową, trafi na chwilę, jak ta kolosalna piramida się wywraca. Podstawy podmyte wodą, lub wstrząśnięte uderzeniem o drugi lodowiec nie utrzymają ciężaru góry, która wywraca się w morzu. Jakąż przestrzeń wstrząsa taki koziołek?! Były wypadki, że łodzie w odległości 5 kilometrów od wywracającej się góry porywał wir wody w głębię śmierci, a koła powstałe wokół tego wiru widoczne są na morzu w odległości kilkunastu kilometrów. Za to widok gór lodowych płynących, przy dobrem oświetleniu, wprost niezrównany. W tych różnokształtnych kolosach lodu odbijają się promienie słońca, łamiąc się w tyśiącznych zagięciach bryły w różne sposoby. Wprost jakby jakaś świecąca gwiazda płynęła po morzu,

jakaś piramida światła i blasków niezrównanych. A jakimże musi być widok takich gór w oświetleniu np. zorzy północnej.

Lód lodowca choć zwarty w zbitą masę tworzy czasami wydrążenia, zagłębienia, jakby jaskinie. Znane i za opłatą jednego franka zwiedzane są te groty naturalne w lodowcu Rodanu na Furce; groty lodowców Spitzbergen dostępne chyba z narażeniem życia. Jedną taką odkrył podróżnik Martins, który ją tak opisuje: »Znaleźliśmy się jakby w niezmiernym goetyckim tumie, długie sopte lodu z kolisto zakończonymi wypustkami zwieszały się ze sklepienia, po bokach mniejsze wyżłobione jakby kaplice obok głównej nawy, szerokie masy lodu stały jakby dzieląc tum na skrzydła, od nich przewieszały się błyszczące lody jak łuki sklepień ponad szeregiem filarów, jasno-lazurowe połyski odzwierciadlały się w lodzie i w wodzie morza«.

Ten lód, co masą wypełnia jądro wysp i zwisa lodowcami z wyżu, jakby zamarzłymi rzekami ku morzu płynącymi, ten brak wolnych przestrzeni nie dozwala człowiekowi osiąść stale na Spitzbergen. Ale myliłby się ten, ktoby sądził, że klimat Spitzbergen najzimniejszy. Przeciwnie, tylko wschodnie wybrzeża nie mogą nigdy odtajać z lodu i śniegu. Wybrzeża zachodnie, oblانة ostatnimi tam dochodzącymi wypustkami prądu Golfowego, pozbywają się na wiosnę pokryw lodowej. Zatoki fiordów wolne są od lodu, wybrzeża i stoki gór fiordowych zrzu-

cają pokrywę lodową na parę miesięcy, a na ziemi, ku słońcu, pokazuje się wcale bujna wegetacja.

Ten prąd Golfowy ociepla zachodnie wybrzeża tak, że w miesiącach lipcu i sierpniu przeciętna temperatura wynosi $+1^{\circ}$ do 2° C. ciepła, a w czerwcu i wrześniu — 1° do 2° zimna.

Największe zimno jest w marcu i kwietniu, bo wynosi stale 20° do 30° C., co stąd pochodzi, że wtedy wskutek długiej zimy i nocy największa część morza północnego pokryta jest lodem, który naturalnie oziębia temperaturę przyległych lądów. Ale nie są to największe znane na świecie zimna. Wszak Jakuck wykazuje — 62° a Werchojańsk nawet — 64° C.

Obok zimna jeszcze i czas trwania nocy zimowej wpływa ujemnie na rozwój flory, fauny, a uniemożliwia stałe zamieszkanie na Spitzbergen. W tej szerokości słońce nie schodzi z horyzontu (a więc ciągły dzień) przez 134 dni w roku, za to przez 127 dni nie świeci wcale (ciągła noc). Brak światła słonecznego przy znacznem a ciągłym zimnie powoduje, że ziemia odmarza wprawdzie na brzegach lądu, ale nie głębiej jak na stopę. Z lodowców, śniegów, stoków gór spływa w letniej porze (lipiec i sierpień) woda, która, zatrzymując się na płaskich brzegach lądu, tworzy liczne młaki, błota, całe stawki. Gdzie jakieś małe podwyższenie lub silniejszy spadek lądu, tam na odtajalej ziemi rozrasta się bujnie trawa, mech, porosty. Oczywiście

drzew lub krzewów nie ma, żadnych. Badania trawy przez botaników uskutecznione ciekawo wykazały szczegóły. Oto wśród trawy są maleńkie drzewka brzozy i wierzby, dwóch najwytrwalszych na zimno drzew, ale jak małe! Ledwie na pół cala wyrastają ponad mech, cała ich długość wynosi 5 do 8 cali. Znany austriacki badacz natury, prof. A. Wiesner, przesłał ze Spitzbergen swojemu przyjacielowi jedno całe drzewko wierzby polarnej wraz z korzeniem, gałęziami, gałązkami i liśćmi, umieszczony w zwykłym liście. W tych tundrach żyją rośliny więcej w warstwie odtajalej ziemi, aniżeli nad nią, ale jeżeli dorwą się gdzieś pagórka, wzniesienia, ku słońcu zwróconej równiny, to mchy, porosty, trawy, zwłaszcza saxifragi tworzą prawdziwe kobierce pstre wszystkimi barwami, tak żywe, tak pstrokate, tak lśniące, jakby uśmiechały się do słońca za to, że po długiej zimie i nocy zaświeciło wreszcie nad tym krajem lodowej martwoty. Ta żywość barw świata roślinnego, to właściwość wszystkich zimnych stref, dobrze znana i w Tatrach, gdzie na znacznych wysokościach, nie raz wśród ledwie tających lodów i śniegów lada kwiatek pstrzy się żywym kolorem i odcina jasną barwą.

Oczywiście, że ubóstwo flory pociąga za sobą i ubóstwo fauny. Ze zwierząt na Spitzbergen żyją tylko lisy białe, srebrne, czarne, niebieskie i zwykłe, reny w wielkich stadach, a nadto białe niedźwiedzie, ogromne zwierzęta o prześli-

cznem futrze, ale niestychanie głupim wyrazie py-ska. Norwegowie zwią go »Spitzbergens Länsman« (*Amtmann*), bo on wśród wszystkich zwierząt lądowych tych stref siłą, zręcznością i wielkością króluje nad resztą stworzeń. Zarówno dobry na lądzie piechur, jak w morzu pływak, pożera mniejsze zwierzęta, nawet fokom daje rady, a w razie potrzeby nie gardzi rośliną i czem znajdzie. W żołądkach zabitych białych niedźwiedzi znajdowano liny, flanelę, świece i inne przedmioty gdzieś z jakiegoś składu wykradzione. Podczas gdy jego brataniec niedźwiedź brunatny ofiarę swą dusi w objęciach ramion, to niedźwiedź biały stara się ją ubez-władnić kłasnieniem swych potężnych szczęk. Mięso jego ma być bardzo dobrem w smaku, pierś niedźwiedzia białego podobno lepsza od jeleniej pie-czeni. Nansen próbował tych delikatów.

Niedźwiedź biały jest tem niebezpieczniejszy, że chód jego zupełnie cichy nie zdradza jego obecności. Na kolosalnych łapach o miękkich dużych poduszeczkach stąpa cicho jak w papuciach, a że obyczajem wszystkich zwierząt nie widzących często człowieka jest ciekawym i w pierwszej chwili się go nie boi, więc też chętnie zbliża się do człowieka. Co znaczy ta ciekawość, doświadczył na sobie Johansen towarzysz Nansena. Niedźwiedź podszedł pod niego niepostrzeżenie i chwycił go w swe objęcia. Johansen ścisnął gardło bestyi

i byłby zginął, gdyby nie przytomność Nansena, który celnym strzałem ubez-władnił niedźwiedzia.

Nie znaleziono na Spitzbergen ani gadów ani płazów. Za to wody okoliczne roją się od całych miriad maleńkich jak ziarno grochu małżów, ślimaków i innych morskich żyjątek. Służą one za pokarm wielorybom, dziś już nielicznym, fokom, psom morskim i nieprzebranym stadom ptactwa, mew, alk, kurek wodnych, kaczek, jaskółek morskich i jak one się tam nazywają te pierzaste a krzykliwe stworzenia.

Wyspy Spitzbergen od wieków pokryte lodami, ale w poprzednich formacjach ziemi nie tak źle z nimi było. Na Spitzbergen jak i na Syberyi klimat był gorący, wprost tropikalny. Świadczą o tem liczne wykopaliska mamutów n. p. niedawno na Syberyi odkopano mamuta i to nietylko jego kośćce, ale i skórę i mięso w zupełnie niezspsutym stanie. I w lodowcach na Spitzbergen znajdowano resztki mamutów, a paleontologom udało się odkryć liczne skamieniałe lub zwęglone resztki zwierząt i roślin tropikalnych n. p. cyprysów, od-ciski wegetacyi podzwrotnikowej, jaką cieszyły się te kraje podobnie jak i Grenlandya, Alaszka i inne podbiegunowe lądy. Spitzbergen, Nowa Ziemia były wtedy jednym lądem z Europą. I dziś nie brak hipotez na temat, jak korzystnem byłoby dla klimatu Europy takie połączenie utrzymywane aż do-tychczas. Prąd Golfowy odbijałby się o tę granicę

lądową i wracaliby odbity jeszcze ciepły ku brzegom Europy, a prąd zimny północny nie oziębiałby brzegów zachodnich. Tylko, skoro mowa o hipotezach — czy prądy ciepłe tą masą wody nie posuwającą się ku północy nie zalałyby zachodnich brzegów Europy? A gdzieby znów podziały się te nieprzebrane masy lodu odbitego od (nieistniejącego dziś) połączenia tych wysp z lądem Europy?

Świadectwem ciepłego niegdyś klimatu są bogate na Spitzbergen pokłady fosfatów, dalej węgla kamiennego i brunatnego. Zaręczali mi marynarze, że węgiel ten lepszy niż angielski. Spala się dokładnie, mało pozostawia popiołu. Naturalnie dostęp każdemu wolny, bo pokłady do nikogo nie należą, a leżą prawie na wierzchu tak, że nie trzeba sięgać w głąb ziemi. Ale krótkość lata, trudność utrzymania przez ten czas robotników i koszt przewozu sprawiają, że pokłady dziś mało są eksploatowane. Jakiś statek rybacki lub wielorybi, dobiwszy do zatoki, w sposób pierwotny kopie pokłady węglowe i zaopatruje się nim na potrzeby najbliższych dni. Jakieś przedsiębiorstwo chciało kopać węgiel w sposób prawidłowy, założyło kolejkę do brzegów zatoki, porobiło szyby, ale upadło z powodu niemożności utrzymania robotników. Kopalnictwo na Spitzbergen jest muzyką przyszłości.

Te kolosalne obszary lądu są dziś zupełnie

bezpańskie — *res nullius*. Po opuszczeniu zatok na Spitzbergen przez poszczególne państwa aż dotąd żadne państwo nie ogłosiło nad wyspami swego protektoratu. Przed kilkunastu laty rząd szwedzki i norweski zapragnął nabyć dla siebie te bezludne kraje i wysłał w tym celu zapytanie do wszystkich gabinetów, nie chcąc popaść w kolizję. Żadne państwo się nie sprzeciwiło prócz Rosyi. Dzieniki rosyjskie rozpoczęły kampanię przeciwko aneksyi, tłumacząc, że Rosya ma największe prawo do tych terytoriów. Rząd, korzystając z poparcia prasy, podniósł zarzuty przeciw objęciu w posiadanie tych wysp przez rząd szwedzko-norweski, który też wyrzekł się okupacyi, nie chcąc dla marnych korzyści narażać się na kolizję z sąsiadem. Tak więc do dziś dnia kraje te są bezpańskiem dobrem, oczekującym na zajęcie, z którem się nikt nie spieszy. Kto wie czy chwila odkrycia sposobu eksploatacyi kopalni węgla i fosfatów nie stanie się chwilą zwrotną w zapatrywaniu rządów co do ich praw i faktycznego władztwa.

Nie brak w historii przykładów, że w tych nieogószczonych stronach zimowali ludzie. Prócz wielu śmiałych poławiaczów wielorybów, którzy w 16 i 17 wieku tam zimowali, a wielu z nich pomarło na skorbut lub w walkach ze sobą toczonych, przezimowało na Spitzbergen 1864 roku 24 ludzi, z których zmarło tylko trzech. W roku 1872 przezimowała tam szwedzka ekspedycja, podobnież w roku 1882,

a w roku 1872 zimowało 15 Norwegów, pracujących w kopalniach fosfatu. Wszyscy zmarli na szkorbut. Świadczy o tem ustawiona na grobowcu tablica z napisem: »Tuleży 15 Norwegów zmarłych na wiosnę 1873 roku«. Podobnie zmarło 17 rybaków zaskoczonych zimą. Rosyanie twierdzą, że znali Spitzbergen przed Barentsem, a więc przed 1596 rokiem i że wyspy te zwali »Grumand«. Prawdą jest, że objeżdżał je 1765 roku generał Czyczagow wysłany przez cesarżową Katarzynę z poleceniem odkrycia drogi do bieguna północnego. W 18 i 19 wieku wielu rybaków i strzelców rosyjskich miało zimować na Spitzbergen, między nimi niejaki Fedor Rachmanin podobno aż 6 razy.

Rosyjskimi pionierami odkryć na Spitzbergen byli członkowie rybackiej rodziny Starostinów. Jeden z jej członków, Ermil, przebył 39 zim na morzu północnem, z tego nieprzerwanie 15 na Spitzbergen. Rosyanie nazywają go królem na Spitzbergen, a na jego pamiątkę nazwano po jego śmierci 1862 roku jeden przylądek, przylądkiem Starostina.

Najwięcej zasłużył się około zbadania wnętrza wysp Spitzbergen Nordenskjöld, który w latach 1858 do 1872 przedsięwziął 5 wypraw na Spitzbergen, a w czasie ostatniej ośmielił się wraz z załogą 67 ludzi wynoszącą przezimować, co mu się też udało. On pierwszy przeszedł w szereg całą wyżynę West-Spitzbergen wraz z kilku pomocni-

kami, używając do sani renów, psów i koników umyślnie sprowadzonych. Drugim śmiałkiem, co przeszedł całe Spitzbergen, był Anglik Sir Convey, ten sam, co w górach Himalaya wyszedł pierwszy na najwyższe wzniesienie, bo 7.000 m. nad poziom morza i jako turysta górski zdobył w tym kierunku rekord światowy.

Główną przeszkodą w zimowaniu na Spitzbergen stanowi właściwa krajom arktycznym choroba szkorbutu charakterystyczna wrzodami na dżąsłach, podniebieniu i krwawieniem oczu, skóry, stawów i t. d. Przypuszczają, że powodem tej choroby jest żywienie się mięsem solonem i peklowaniem, dalej ciągłe przebywanie w ciasnych, dusznych i źle przewietrzanych kajutach lub izbach na łodzi stawianych, brak ruchu, właściwy zapach lamp tranem oświecanych, a z moralnych przyczyn wymienić należy długotrwałą apatię, nostalgię, tęsknotę za światłem dziennem i rodziną. Dzięki nowym technicznym wynalazkom przeszkody pierwszego rodzaju mogą być znacznie zmniejszone, jeżeli nie usunięte. Oświeca się statki elektrycznością, mięso mrozi i t. p.

W okolicach podbiegunowych, a więc i na Spitzbergen, nie ma w czasie burz ani błyskawic ani grzmotów. Powietrze niesłychanie czyste, wolne od zarazków i wszelkich materii gniliznących. Przedewszystkiem nie ma pyłu, naokoło woda, kraj pokryty lodem i śniegiem, więc pył, ten zarazo-

twórczy wróg zdrowia ludzkiego a i zwierzęcego, nie ma się z czego tworzyć. Tem czystem powietrzem tłómaczy się zjawisko, że w grobach ludzi na Spitzbergen w 16 i 17 wieku zmarłych znaleziono ciała zaschnięte, ale nie zepsute, zachowane jak najlepsze mumie, mimo, że trumny leżą prawie na powierzchni ziemi, gdyż z powodu jej przemarznięcia nie kopano głębiej jak na stopę. Ten brak materii gnilnych stwierdził n. p. Nansen. W dniu 28 czerwca 1894 roku jadł pieczeń z rena zabitego we wrześniu 1893 roku, a psy karmił mięsem fok, niedźwiedzi, psów morskich ubitych przed rokiem. Na cielskach wielorybów, porzuconych w zatokach Spitzbergen, roją się nieprzeliczone rzesze ptactwa, ale ani jedna mucha.

Prócz szkorbutu, przeciw któremu walczyć można, nieznanne są na Spitzbergen żadne choroby. Z tylu podróży do podbiegunowych stron żaden nie umarł i nie chorował na żadną inną chorobę, tylko na szkorbut. Zwłaszcza nie znane choroby piersiowe. Nadzwyczajna czystość powietrza wyłoniła myśl zakładania na Spitzbergen sanatoryów dla piersiowo chorych. Myśl tę propagował na zjeździe lekarskim w Petersburgu dr. Aleksander von Bunge, dotąd bez dobrego skutku. Na przeszkodzie stoją trudności dostania się na Spitzbergen połączone z długą uciążliwą jazdą, wielkie koszty, możliwość pobytu najwyżej przez 6 do 8 tygodni. Jak powietrze jest czyste świadczy także

i to, że na Spitzbergen znajdują się w zatokach całe masy drzewa naniesionego prądami a zupełnie nie zepsute. Na wschodnich i północnych brzegach kawały drzewa surowego a niekiedy i obrobionego leżą w takich masach, że poprostu całe zatoki zatykają. Drzewo to, modrzewiowe, brzoźowe, olszowe, widocznie przychodzi z prądem północnym niesione ze Syberyi, a to z lasów nad Leną, Obem, Jenisejem. Zachodnie zatoki napełnione znów drzewem naniesionem prądami ciepłymi z Ameryki. Znaleziono resztki pochodzące z okrętów rozbitych przed dziesiątkami lat, a poznawano je po nazwach statku, wyprawy i t. p., wybitych na drzewie. Tak więc przyroda brak drzewa miejscowego wynagradza obfitością drzewa naniesionego.

Nie można skończyć pobieżnego opisu tych okolic bez wzmianki o świetle polarnem, czyli t. zw. zorzy północnej. Przyczyny jej powstawania dotąd nieznanne, przypisywane działaniu magnetyzmu ziemskiego, elektryczności ziemskiej, to znów kosmicznym początkom, a mianowicie bogatym w żelazo meteorytom, które, spalając się, tworzą owe łuny świetlne. Obserwowano je, choć rzadko, i w strefie umiarkowanej. Bądź co bądź jest to najwspanialsze zjawisko świetlne, jakie na ziemi widziano i jakie wymyśleć można. Pomyślimy, że w czasie wiecznej nocy powstają na niebie czerwone łuny najrozmaitszych kształtów, to jakby

łuków, to znów straszliwych jakoby fontann z ziemi ku górze bijących, to jakby słońce promieniejących. Nansen, który w czasie trzech zim zorzę północną obserwował, podaje, że nigdy nie można się jej napatrzyć do syta; te kilka godzin, przez które trwa, znikają jak chwila, jest to zjawisko swą czarodziejską pięknnością wprost przytłaczające umysł człowieka.

Nic dziwnego, że od chwili gdyśmy zobaczyli z pokładu południowy przylądek Spitzbergen, nikt nie chciał (z małymi wyjątkami) schodzić do kajut. Wszystko obserwowało tę ziemię wiecznej śmierci, o wnętrzu pokrytym skorupą lodu blisko 600 m. grubą, otoczoną wiankiem gór, między którymi spadały ku morzu lodowce. Jechaliśmy tak blisko brzegów, że miejscami wprawne oko pilotów i strzelca norweskiego odkrywało pasące się na brzegu stada dzikich renów. Jechaliśmy nieprzerwanie, dążąc do drugiej z rzędu większej zatoki na Spitzbergen, zwanej Bellsund. Przy świetle słonecznym o godzinie 12 w nocy stanął statek we fiordzie owej zatoki, czyli jej południowym odgałęzieniu Recherche Bai. Nazwy tej zatoki francuskie, gdyż francuska ekspedycja na statku »Recherche« z roku 1839 pierwsza ją dokładnie opisała. Stajemy od lądu w odległości kilkuset metrów, spuszczone łodzie i jedna duża o benzynowym motorze przeprawiają nas na wybrzeże. Jest się doprawdy wśród podbiegunowej natury.

Z północy zbiega w Bellsund lodowiec największy ze znanych dotąd na świecie, zlewa się w morze szerokością 20 kilometrów. Zatoka »Recherche-Bai«, w której stoimy, jest blisko 4 mile morskie długa, a objęta znów dwoma lodowcami, wschodnim i zachodnim, (t. zw. Glacier des Renards). Pierwszy 3 kilometry, drugi 2 i pół kilometra szeroki. Opływamy na łodziach oba lodowce. Wysokie na 25 do 40 m. o ścianie prostopadłej, lazurowo-niebieskiej. Pod ścianami pływają oderwane kawały lodu, które wśród wody morskiej, tutaj czarnej jak atrament, odbijają swą blado-niebieską barwą. A słońce (godzina 2 w nocy) świeci tak jasno, jak u nas w południe w piękny dzień lipcowy. Wystrzał dany z łodzi odbija się od skał, gór, lodowców, a echo jego głośne przez upływ kilku minut.

W zatoce stoi kilka statków wielorybich. Na brzegu leży kilkadziesiąt obdartych z tłuszczu cielsk porzuconych na pastwę ptactwa. Zaduch, jakiegom w życiu nie czuł. Ptactwa takie roje, że miejscami trudno łódkę skierować, bo kurki wodne, mewy i inne ptaki tak zajadle rozrywają wielorybie resztki, że nawet na widok łódki nie chcą się zerwać do lotu.

Po przybyciu łódki do brzegu bieda z wysiadaniem. Łódka do samego brzegu nie dobija, trza wstępować w wodę, dopiero chłopcy okrętowi pomagają, robiąc rodzaj pomostu z drzewa leżą-

cego masami na brzegu. Towarzystwo się rozdzieli, jedni idą ku górze naprzeciw leżącej, aby użyć widoku ze wzniesienia, inni chodzą ponad brzegiem, zbierając trawy, porosty, mchy, rogi renie porzucone nad brzegiem po młakach. Śmielsi idą oglądać porzucone cielska wielorybie, zwłaszcza 3 do 4 m. długi płód zabitej samicy, wydobyty i rzucony w całości.

Z niewielu odważniejszymi poszedłem ku wschodniemu lodowcowi, na który dostęp jest możliwy. Droga prowadzi po młakach, grzęskich bagniskach, to znów korytem jakiejś rzeczułki spływającej z lodowców. Dostęp nie uciążliwy ale nieprzyjemny, bo w butach woda powyżej kostek. Wstęp na lodowiec dość łatwy, bo z brzegu można wydrapać się w jednym miejscu, gdzie kawał oderwany nie zostawił ściany prostopadłej, ale coś jakby schody o kolosalnych stopniach. Ale uważać trzeba nadzwyczajnie, bo lodowiec, jak wszystkie lodowce, zdradliwy. Pomijając niebezpieczeństwo łatwego poślizgnięcia się i złamania ręki lub nogi na twardym lodzie, można wpaść do rozpadlin, szpar, przecinających lodowiec równolegle do jego szerokości. Niektóre szpary szerokie na 2 do 3 m. u góry, zwężające się ku dołowi, a tak głębokie, że prawdopodobnie sięgają do dna lodowca na 20 do 40 m. Wpaść w taką szparę, to znaczy połamać sobie ręce, nogi, strzaskać głowę lub gorzej jeszcze umrzeć śmiercią głodową, jeżeli nie nadejdzie prędką pomoc.

Pamiętam wypadek zeszłego roku. Robiłem wycieczkę z Chamonix do Montanvert, aby przez lodowiec zwany Mer de Glace dostać się do Mauvais Pas i Chapeau. Prawieśmy weszli na lodowiec, kiedy minęło nas całe towarzystwo alpejskich przewodników francuskich. Szli w tyralierce przez cały lodowiec, od dołu ku górze, szukając jakiejś damy, która przed paru dniami sama bez przewodnika puściła się na lodowiec i nie wróciła. Znaleźli ją — ale trupem. Leżała na dnie rozpadliny lodowca z połamanymi kośćmi i rozbitą czaszką. Prawie w dniu mego odjazdu z Chamonix był pogrzeb.

Oglądając kawał lodowca, wracamy na brzeg. Równie z nami wraca i towarzystwo myśliwskie, które na naszym statku liczyło 8 do 10 przedstawicieli. Prowadzeni przez strzelca norweskiego przeszli po za górę i na przestrzeni wolnej obecnie od lodu i śniegu polowali z dobrem szczęściem. Jako trofea myśliwskie niosą trzy reny całe, z dwóch ucięte głowy z rogami, gdyż całe trudno było nieść taką przestrzeń, dwa lisy niebieskie, jednego psa morskiego i kilkanaście sztuk ptactwa. Polowanie o tyle łatwe, że zwierzyna niestraszone ciąglem pukaniem daje się łatwo podchodzić, tylko dostęp jest nielada sztuką. Broczenie po kolana we wodzie, śniegu i błocie przy temperaturze 1° C., i to przez godzin kilka, nie należy do zbytłych przyjemności. Zresztą co do

futer lisich i psa to obecnie w lecie są one nędzne i tylko za pamiątkę mogą służyć. Futro zwierząt podbiegunowych jest pięknem tylko w zimie, z nastaniem światła i cieplejszej pory futra się lenią i stają się po prostu szkaradne. Sławne lisy niebieskie są w lecie brzydsze od wiejskich kundlów.

Po nieprzespanej nocy ruszamy nad ranem do największej zatoki na Spitzbergen zwanej Eis-Fiord-Fiordu lodowego. Wjazd do zatoki prowadzi przez szczył 6 mil morskich szeroką. Sam Eis-Fiord jest około 38 mil morskich długi i ma liczne odgałęzienia. Północnych odgałęzień nie zwiedza się wcale, gdyż woda płytka i nie zbyt dobrze zbadana jest nieprzystępną, nadto spływają tu kolosalnymi masami lodowce wprost w morze, oberwane i obrywające się ciągle tak, że cisza przyrody przerywana co kilka chwil straszliwym łoskotem gór lodowych obrywających się od lodowców i wpadających w morze. Zwiedzać można południowe zatoki Eisfiordu, mianowicie Sassen-Bai i Advent-Bai. W pierwszej z nich stajemy rano. Jest to obszerny fiordowy zakątek, długi na 11 mil morskich, szeroki na 7 mil, wygląda zupełnie jak miednica. Wjazd prowadzi pod górą na północnej krawędzi zwaną Tempelberg, potężną kopułą na 1.000 m. wysoką. I tu nasi strzelcy odbyli kilkugodzinne polowanie, gdyż zatoka ma niziny i młaki sławne ze zwierzyny. Kilka renów

lisów niebieskich i czarnych i mnóstwo ptactwa było nagrodą myśliwskich trudów. Ale, co prawda, strzałów padało takie mnóstwo, że gdyby każdy z nich trafiał, to chyba zwierzyna na Spitzbergen pozostałaby tylko na pokaz.

Z Sassenbai ruszamy do Adventbai, a więc już z powrotem z Eisfiordu. Jest to najlepsza zatoka na Spitzbergen, około 8 mil długa, chroniona naokoło górami, otoczona lodowcami w wodę wpadającymi. W roku 1896 kosztem 10.000 koron norweskich wybudowało Towarzystwo żegluzne z Vesterdaalen drewniany jednopiętrowy hotel o 11 ubikacjach. W środku hotelu w dużej izbie pomieszczono kuchnię, naokoło zaś w izbach sporządzono sypialnie. Dla oszczędności miejsca nie stawiano łóżek obok siebie, ale nad sobą, podobnie jak w kajutach okrętowych. Towarzystwo żeglugi utrzymywało przez 3 lata w miesiącu lipcu i sierpniu regularne połączenie z Hammerfestem raz w tygodniu i liczyło na większy ruch turystów. Gospodarzem był Bernt Bensen, jeden z towarzyszy wyprawy Nansena, ten sam, co zdecydował się w tej wyprawie wziąć udział na godzinę przed odjazdem »Framu«. Łóżko wraz z całym utrzymaniem kosztowało dziennie 10 koron norweskich, czyli 13 koron naszych, cena w porównaniu z Zakopanem, uwzględniając warunki dowozu, bajecznie niska.

Rachowano na znaczniejszy ruch turystów i ich

dłuższy pobyt. Nadzieje jednak zawiodły i Towarzystwo hotel opuściło. Jest to ten sam hotel, o którym wspomina Nansen w swoich pamiętnikach. Wzniesienie tego hotelu zadziwiło go po powrocie bardziej niż inne wiadomości, więcej niż wiadomość o odkryciu tymczasem promieni Röntgena, więcej niż zwycięstwo Japończyków nad Chińczykami, więcej niż inne nowiny. W tym hotelu utrzymywał rząd norweski przez dwa miesiące urząd pocztowy. Dziś stoi pustką.

Jestem pierwszy, co z towarzystwa doszedł po mokrem wybrzeżu do wzniesienia, na którym stoi hotel. Otwieram drzwi i zaraz w pierwszej chwili na miejscu widocznym na stole znajduję leżący pakiet, a nad nim przybitą kartę papieru z napisami w języku norweskim, angielskim, niemieckim i francuskim. Kapitan i majtkowie jakiegoś okrętu, poławiającego wieloryby w dniu 17 czerwca 1904 roku, a więc prawie przed miesiącem, zostawili w tym pakiecie listy do rodzin. Sami udali się w dalszą drogę ku północy — proszą pierwszego, który listy znajdzie, aby je ekspedyował, jeżeli płynie ku Norwegii, lub oddał zwycięzajem morskim innym ku Norwegii płynącym. Z napisu wyczytałem, że w trzech tygodniach mieli z połowu wrócić i pakiet ten zabrać, gdyby ich kto nie uprzedził i listów nie wysłał. Trzy tygodnie minęły. Mielizby zaginać?..

Pakiet oddałem do ekspedycji.

Za hotelem na obszernym wzgórzu spacer bardzo urozmaicony. Prócz hotelu stoją tam liczne znaki pozostawiane przez statki, znaki pobytu wyryte na drzewach, kopce kamienne, a nadto budki wzniesione przez ekspedycje angielskie wraz z samopiszącymi przyrządami do mierzenia ciepłoty, wilgotności powietrza i t. p. Nieco dalej resztki schroniska wybudowanego przez kilku strzelców, którzy tu, zaskoczeni zimą i lodem, musieli przetrwać. W ziemi wykopany dół czworoboczny, nad tem dach z drzewa okrętowego, wewnątrz widać jeszcze palenisko, kilka desek służących za łóżko, jakieś szmaty. Strzelcy wymarli na szkorbut, ich rodziny wzniosły im wspólny grób, z kamieni mogiłę i na niej krzyż z napisem. Na obszernej tej wyżynie widać kilkanaście krzyżów. Wszystko to nagrobki ofiar podbiegunowej zimy.

Widok z Abventbai ku północy, zwłaszcza na potężny kompleks gór zwanych »Dödman's Ören« (uszy zmarłego człowieka), wspaniały. Wogóle co do piękności widoków, potęgi i grozy formacji lodowej Eisfiord najpierwsze miejsce zajmuje na Spitzbergen, a podobno i w świecie. Miałem ten widok przy wspaniałym oświetleniu słonecznym prawie przez pół dnia i powiem, że z całej podróży na północ największe robi wrażenie scenery Eisfiordu. Jest się w kolosalnej zatoce, pośrodku wieńca gór nagich, czarnych, czarniejszych zwłaszcza tam, gdzie zupełnie odkryte, czekające

ręki górnika, leżą ogromne pokłady czarnego węgla. Wśród gór o ścianach stromych, powyrywanych, zbiegają ku dołowi lodowce. Widać te formalne rzeki białoniebieskiego lodu, biegnące w kilkudziesięciu kilometrowych stokach ku dołowi, jakby cały ciężar swej zawartości, te biliony metrów lodu stoczyć chciały do zatok. A wszystkich krańce nagle urwane ścianą prostopadłą na kilkadziesiąt metrów wysoką o lazuru barwie. Morze czarne, pływają w niem odłamy lodu niesione prądem i wiatrem ku wyjściu z fiordu. Gdzie spojrzeć gra przedziwna barw. Słońce jakby igrało z lodowcami, barwi je w najróżniejszy sposób. Cieni, półcieni, to znów jaskrawych światła, jakichś gorących barw — odbić i refleksów światła — nieprzebrane mnóstwa. A nad tem górują światła śniegów to białych, to znów kolorowych, śniegów znanych na Spitzbergen ze swego czerwonego lub zielonego zabarwienia — w świetle słońca grających barwą to rubinu, to szmaragdu. Prawdziwa orgia światła wśród państwa lodowców.

O godzinie 4 po południu wyruszamy z Adventbai, aby szyją Eisfiordu wydostać się na morze i płynąć dalej ku północy. Znużeni tak wycieczkami na lądzie jak zwłaszcza bezsennością ułożyli się nasi turyści do spania, zwłaszcza, że w razie pięknej pogody oczekiwać nas miała piękna partya wzdłuż wyspy tak zwanej Prinz Karl Vorland.

Prawie ułożyłem się w kajucie i zasnąłem

snem twardym człowieka zmęczonego, kiedy przebudzony zostałem gwałtownym dwukrotnym wstrząśnieniem, które mię wyrzuciło z łóżka na ziemię. W rozespaniu nie zdawałem sobie sprawy z tego co się stało i sądziłem, że jakiś niewczesny żart którego ze współtowarzyszów był powodem mojego wypadku z łóżka. Rozglądam się po kajucie i ze zdziwieniem widzę, że nikogo w niej nie ma prócz mnie. Ale nachylenie statku było tak znaczne, że wszystkie kuferki ze sionki podpokładu dostały się do naszej kajuty umieszczonej w tyle statku w tak zwanym rondeelu i z nich wydostać się nie mogłem. Tymczasem dochodzą mnie z pokładu głośne krzyki tak pomieszane, że ledwie z nich mógł wyróżnić głos kapitana okrętu, widocznie wydającego rozkazy. Korzystając z tego, że do łóżka poszedł spać nierozebrany, wydostając się z trudem na pokład. Widzę panie łamiące ręce, panów wzburzonych, łodzie przygotowane do spuszczenia jak się to dzieje w nagłych wypadkach — nierozumiem całej sytuacji. Z trudem dopiero udało mi się wydostać przyczynę ogólnego niepokoju. Oto nasz statek prowadzony od Nordkapu głównie według wskazówek znawcy stron arktycznych pilota z Tromsø, Johannesena, widocznie poprowadzony nie drogą zazwyczaj uczęszczaną, lecz pewnem od niej zboczeniem, trafił na podwodną jakąś skałę czy rafę, wstrząsnął się o nią tak strasznie, że wszystkich powyrzucał

z łózek i obecnie wstrzymany stoi na miejscu celem rozpoznania skutków uderzenia o dno. Naturalnie rozpoznać czy dno ucierpiało lub nie, czy jest w niem szpara, rysa, lub większy otwór na razie można tylko po ilości wody między dnami. Nasz statek ma bowiem dwa dna żelazne, między niemi jest próżnia wypełniona słodką wodą, która służy za balast zarazem zaś w razie potrzeby do gotowania. Można sobie wyobrazić niepokój i wystraszone twarze, z którymi wszyscy, i ja już z nimi, oczekiwali wyniku badania dna i słodkiej wody. Jeżeli woda słodka między dnami zdradzi zawartość wody morskiej, to znaczy, że dno spodnie przepuszcza wodę słoną, a statek zgubiony. Łodzie więc trzymają w pogotowiu, aby nas w danym razie wysadzić na ląd. Piękna perspektywa! Czekać na jaki zabłąkany statek na lądzie wśród moczarów lub lodowców, bez dachu nad głową, z racjami żywności z dniem każdym malejącemi, żyć życiem Robinsonów i to może nie dnie ale tygodnie całe. Bo w tych miejscach nie ma naturalnie stałej komunikacji a statki turystyczne zawiąć mogą do Eisfiordu albo też i nie.

Te dwie czy trzy godziny badań wydały się być wiekiem. Wreszcie wychodzi kapitan z oficerami i rzemieślnikami okrętowymi. Uspokajają nas, że woda słodka nie zdradza zawartości soli, że dno górne zgoła nic nie ucierpiało, że statek zachowuje ciągle to samo zagłębienie, a więc wido-

cznie wody nie przybiera, że pompy pracują i wyciągają słodką wodę między dnami przechowaną, że gdyby ta zawartość wody w ciągu kilku godzin nie dała się wypompować, to dopiero wtedy może być mowa o jakimś niebezpieczeństwie. Dla uspokojenia nas każe kapitan ruszać z miejsca i płynąć dalej ku północy, aby nie stwarzać paniki rozkazem do powrotu lub do lądowania. Trochę nas uspokoił, ale nie bardzo. Wstrząśnienie było straszne, kapitan przyznaje, że w czasie swej długoletniej praktyki morskiej czegoś podobnego nie przeszedł.

No, a ten pilot Johannesen! Miał on się z pyszna! Wszyscy do niego z wyrzutami, groźbami, skargami. Szczęściem, że nie bardzo rozumiał po niemiecku. Tłómaczy się, że w tych stronach miał raz taki wypadek, że w czasie podróży nagle w odległości kilkuset metrów od statku biła woda całemi fontannami w górę, że statek jego podrzucało jak piłkę, że słychać było jakieś to ryki, to przygłuszone huki bez wyraźnej przyczyny. Zdaje się, że to było poprostu trzęsienie dna morskiego lub może działanie jakiegoś podmorskiego wulkanu. W owem miejscu, o którym mówił, przedtem pomiary dna wykazywały 30 do 40 m., a po owym wypadku mierzono naumyślnie dno, wskazywało ono 250 m. Wypadek ten był przedmiotem naukowych badań niemieckiej ekspedycji na statek »Helgoland« w roku 1898. Zarzucano w miejscu krytycznem na dno morza sieci,

raczej włoki, które z dna wydobyły szlam z mocnym zapachem połączeń siarkowych.

Naturalnie zjawisko owo nie tłumaczy naszego wypadku. Zarządzone badania miejsca krytycznego wykazały, że na dnie leży skała, że o nią statek uderzył. Winą było niewątpliwą pilota, że nas poprowadził nieuczyszczanym szlakiem. Dno morskie między Spitzbergen a Norwegią wogóle płytkie, miejscami zaledwie na 30 m., ale przynajmniej zbadane. Dno w zatokach Spitzbergen ledwie że z grubsza zbadane i oznaczone. Na odnośnych kartach morskich, najlepszych angielskich, mnóstwo miejsc jest opunktowanych jako wprost niezbadanych dotąd. Rzecz naturalnie pilota, który z kartą w ręku statek prowadzi, nie wodzić go po niezbadanych szlakach, ale po znanych, na karcie oznaczonych i wytyczonych. Wina jego niewątpliwa, że nas powiodł po drodze o dnie płyciućkiem, bo w czasie jazdy godzinnej po wypadku mierzenia wykazywały miejscami tylko 8 do 10 m., a więc niemal mieliżnę. To można z kartą w ręku przewidzieć, bo na karcie jest oznaczenie tych miejsc; inna rzecz czy można przewidzieć podwodną skałę. Naturalnie, że nie, bo mógł ją zanieść przed paru dniami, tygodniami lub miesiącami, może przed rokiem lub dwoma na to miejsce lód oderwany od lodowca, mogła spaść w szalonym pędzie z gór wraz z innemi i zatrzymać się w tak znacznej odległości od brzegu. Tego nie można się domyślać, ale prze-

widzieć można, że gdzie nie wielka głębokość morza, tam byle co może ją jeszcze bardziej zmniejszyć.

Ruszamy naturalnie przejęci wciąż trwogą, co parę godzin nowe badania dna wewnętrznego, smaku wody balastowej i obciążenia statku. Ciągle obawa, od której nie był wolny sam kapitan, jak mi to w zaufaniu się przyznał, miała trwać aż do badań w Tromsø z powrotem przedsięwziętych. O czem później.

Tymczasem ruszamy ku północy wzdłuż Prinz Charles Forlandu, wyspy długiej a wąskiej, leżącej na zachodnim wybrzeżu zachodnich Spitzbergen, oddzielonej od nich wązkim fiordem, Foreland-Fiordem, trudnym do przebycia i dlatego pomijanym. Cały brzeg tej wyspy najeżony nie zbyt wysokimi ale kanciastymi szpicami gór. Minawszy wyspę, płyniemy znów wzdłuż wybrzeża Zachodnich Spitzbergen, a w szczególności wzdłuż kolosalnej szerokości lodowca zwanego: »Siedm gór lodowych« (*Sieben Eisberge*). Jest to lodowiec 40 kilometrów szeroki przerwany 7 skałami z niego w pewnych odstępach sterczącymi a tak prostopadłe obciętemi, że nawet śnieg na nich nie może się zatrzymać.

Prawdziwie podbiegunowy krajobraz. Godziny całe jedzie się z widokiem na prawo lodowca, powyżej niego wiecznych śniegów, skał czarnych, nieprzyjemnie dzikich. Na północy Westspitzbergen

rozrzucone są liczne wyspy już to z osobna, już to grupami. Noszą one nazwy wedle państw, które je dla siebie w czasie rozkwitu wielorybiego połowu anektowały. Są więc wyspy duńskie, amsterdamskie, norweskie i niemieckie. Te ostatnie znane są jako »Moffeninsel«, gdyż Holendrzy pogardliwie Niemców »Moffen« zwali.

Celem naszej podróży na Spitzbergen jest północna zatoka wyspy duńskiej, do której wjeżdżamy wązkim sundem między wyspą Amsterdamską a Duńską, Danes-Gatem, o godzinie 12 w nocy dnia 16 lipca 1904 roku. Zatoka, w której zarzucamy kotwicę przy nocy nieco zamglonej, lecz oczywiście jasnej, — znana w całym świecie pod nazwą Virgo-hafen zatoki Virgo. Jest to ta zatoka, z której Salomon Andrée, znakomity inżynier, fizyk i aeronauta, członek szwedzkiej Akademii nauk, przedsięwziął wyprawę balonem do bieguny północnego. Nazwę zatoki nosi od okrętu Virgo, na którym Andrée ze Szwecyi na Spitzbergen przedsięwziął podróż. Na pozór wyprawa ta, tak śmiała, ryzykowna i niezwykła, przedstawiałaby pomysł w zasadzie niemożliwy do wykonania, wprost awanturniczy. Ale po wczytaniu się w odnośną literaturę, a wyprawa ta wywołała prawdziwą powódź dzieł części naukowych, części czysto informacyjnych, przychodzi się do przekonania, że Andrée powziął ideę śmiałą, niezwykłą, przedtem niepraktykowaną, ale zasadniczo

nie niewykonalną. Przedewszystkiem Andrée, choć nie rozwiązał pomysłu sterowania balonem, to jednak obmyślił pewne sposoby, które do pewnego stopnia zapewniają możliwość modyfikowania ruchu balonem za pomocą żagla i lin wlokących się po ziemi. Oto krótka historia tego sławnego wzlotu.

Andrée obliczył kosztą sporządzenia balonu tudzież przyrządów do napełnienia go i transportu na sumę 130.000 koron szwedzkich, którą zebrano częścią ze składek narodowych, częścią z daru króla szwedzkiego, znanego filantropa A. Nobla i Barona Dicksona. Balon sam sporządzony został w Paryżu przez specjalną firmę H. Lachambre i to z chińskiej kitajki zwanej ponghee, sklejaney werniksem z oleju lnianego. Użyto kitajki, gdyż ta jest dla swej zbitości mało przepuszczalną, lekką a przytem rozciągliwą. Płaty, wycięte z kitajki w liczbie 600 sztuk o długości po 18 m. a szerokości po pół metra, zlepiono werniksem po 2, następnie po 3 i 4 i zlepione razem utworzyły kulę, balon, przykryty nadto u góry jedwabną materią werniksową, aby ochronić balon przed działaniem deszczu, śniegu i t. p. Na balonie umieszczono siatkę ze sznurów konopnych, uwiązanych u góry do pierścienia, a na dole pod balonem do koła, u którego zawieszono łódź. Siatkę nasyciono waseliną, aby ją zabezpieczyć przed wilgocią i w górze pokryto znów koszulą jedwabną werniksowaną z kitajki. W balonie umieszczono dwie

kłapy otwieralne za pomocą sznurów z łódki, a przeznaczone w razie potrzeby do wypuszczania gazu. Oprócz tego na przypadek niebezpieczeństwa lub lądowania, aby uniknąć długiego wleczenia łódki po ziemi, umieszczono w balonie dużą klapę na 4 i pół metra długą, a tak urządzoną, że za pociągnięciem liny można balon w jednej chwili rozedrzyć i w ten sposób odrazu wysterkać gaz wypuścić.

Łódka z trzciny miała platformę przeznaczoną dla 3 aeronautów, pod platformą umieszczono przegródzenie przeznaczone dla jednego z nich na spoczynek, co można łatwo uskutecznić skoro średnica łódki wynosiła 2 metry.

U balonu umieszczono nadto żagle dla wzmocnienia szybkości biegu i to według oryginalnego pomysłu Andrégo, który zarazem wymyślił i zastosował przy balonie system lin u balonu przywiązanych, wlokących się po ziemi. Są to 3 grube liny długości po 70 m. i 8 krótszych, które można za pomocą osobnego mechanizmu skrócić, a nawet w razie potrzeby urwać przez eksplozyję patronu dynamitowego uwiązanego u każdej liny w ten sposób, że za stosownem pociągnięciem sznurka można wybuch spowodzić, i linę skrócić. Liny te wlokące się po ziemi miały regulować wysokość balonu nad powierzchnią ziemi, względnie morza, bo jeżeli balon miał dążność do zbytowego wzniesienia, liny dążność tę równoważyły,

przyciągając do ziemi własnym ciężarem, jeżeliby balon opadał niepotrzebnie ku dołowi, to odcięcie lin, względnie oderwanie się ich, samo przez się zmniejszało przyciąganie balonu do ziemi, zmniejszało ciężar lin i w ten sposób balon mógł wznościć się ku górze. Andrée wypróbował już przedtem systemat takich zwieszających się lin w kilku podróżach balonem przez morze Bałtyckie.

Wszystkie części balonu zaopatrzono napisami: »wyprawa biegunowa Andrégo« i cały balon wystawiono na polu Marsowem w Paryżu, gdzie osobna komisja, złożona ze znakomitych aeronautów jak Gastona Tissandier, tudzież braci Renardów, dyrektorów wojskowego Zakładu aeronautycznego we Francji (w Chalet-Meudon), badała cały balon i wszystkie jego części składowe. Cała śmietanka paryska zwiedziła wystawę, między zwiedzającymi był też prezydent Feliks Faure. Balon nazwany orłem (szwedzkie Oernen) przewieziono na statku Virgo na wyspę duńską, do zatoki zwanej Virgo. Zatokę tę wybrał już dawniej Andrée a bardzo szczęśliwie. Zatoka ta, w której obecnie stoimy na kotwicy, jest z południa, wschodu i zachodu otoczona bardzo wysokimi i stromymi górami, a otwarta zupełnie ku północy. Balon miał więc w razie sprzyjającego wiatru południowego zapewniony wolny i niczem nie przeszkodzony wyjazd ku północy. Nadto brzeg jeden tej zatoki między górą a morzem jest na kilkadziesiąt me-

trów szeroką płaszczyzną, na której można balon rozpakować, złożyć i umieścić w szopie. Nadto stał tam już domek drewniany zbudowany przez Anglika Pike, w którym można znaleźć schronienie prócz zapasów tam nagromadzonych. Na owej płaszczyźnie zbudował Andrée szopę ośmioboczną z drzewa już poprzednio w Szwecyi przygotowanego, tak, że przewieszone belki złożyli cieśle okrętowi na miejscu w kilku dniach. Szopa ta była przykryta dachem ruchomym i tak zrobiona, że jedną ścianę można było każdej chwili zrzucić, aby ułatwić wydostanie się balonu i łódki. Andrée, zabrawszy do łódki żywności na 4 miesiące, zamierzał przy sprzyjającym południowym wietrze puścić się ku północy. Ponieważ balon mógł w powietrzu utrzymać się przez dni 50, przeto spodziewał się przeszybować nim ponad biegun północny i spaść gdzieś w północnej Syberyi.

Wyprawa roku 1896 spełzła na niczem. Balon napełniono gazem (wodorem) wyrobionym w osobnej w tym celu na wybrzeżu zbudowanej fabryce, lecz wiatr nie sprzyjał i Andrée musiał dnia 17 sierpnia 1896 roku zarządzić odwrót po wypuszczeniu wodoru i zabranii balonu na statek. Dopiero na drugi rok dnia 11 lipca 1897 roku przy sprzyjającym wietrze zrzucono dach i jedną ścianę szopy i balon uniósł się w górę, unosząc z sobą Andréego, tudzież dwóch jego towarzyszy Strindberga i Eckholma. Strindberg, krewny znanego pi-

sarza, był zawodowym aeronautą, dr. Eckholm, naczelnik meteorologicznego Instytutu w Sztokholmie, już wraz z Andréem odbywał podróże podbiegunowe, a nawet przezimował na Spitzbergen.

Balon, zaopatrzony w łódkę na wypadek konieczności żeglowania po morzu, w ski, sanki i tyśiacyjne przyrządy, wzniósł się szczęśliwie i wzleciał ku północy dnia 11 lipca o godzinie drugiej 25 minut wieczorem.

Ze statku śledzono bieg balonu powolny i stały zupełnie taki, jaki był zamierzony. Że balon długo szybował szczęśliwie świadczy o tem wiadomość, jaką w miesiąc później schwytany gołąb pocztowy przyniósł. Była to kartka pisana ręką Andréego z datą 13 lipca o godzinie dwunastej minut 30 w południe. Ostatnia o nim wiadomość. Mimo wszelkich pomysłów i przezorności musiało coś nadzwyczajnego zajść, skoro balon widocznie zaginął; z nim i powietrzni żeglarze.

Był to pomysł zuchwały, ale nie niemożliwy do wykonania. Próby wznoszenia się ponad wysokie góry w balonach wykonywano według metody Andréego w Austrii, a obecnie szwajcarski kapitan Spelterini zadziwiał świat wzlotami urządzanymi z Zermatt przez Gornergrat i Monte Rosa tudzież z Grindelwald przez Jungfrau i Möncha.

Z poszanowaniem dla kolosalnej wiedzy przyrodniczej człowieka, co bądź co bądź wskazał nowe drogi i nowe sposoby badania stron arktycznych,

zwiedzamy wybrzeże zatoki Virgobai. Ze szopy drewnianej, fabryki gazu i domu Pika zostały tylko ruiny. Wiatry i burze rozburzyły budowle, ale z fundamentów poznać ośmioboczną podstawę szopy i założenie fabryki.

Każdy ze zwiedzających bierze na pamiątkę jakąś drobnostkę; każda część, każdy nit, każdy gwóźdź, klamra, zaopatrzone znakiem wyprawy: »A. E. E. S. P. X. P. 1896«.

Łódką objeżdżamy całe wybrzeże zatoki Virgo po pod lodowcami, zwłaszcza pod wprost gigantycznym lodowcem Smeerenberg, udając się na wyspę Amsterdamską, na której niegdyś tysiące Holendrów zajętych było fabrykacją tranu i tłuszczu wielorybiego. Na wybrzeżu dziś jeszcze z kotłów pozostały otwory jak z kotłów przy smarzeniu powidła, tylko o kilka razy większej średnicy. Mnóstwo grobów. Zmarłych towarzyszy, a marło ich ze szkorbutu rocznie kilkudziesięciu, a w razie zimowania i więcej — chowano w prymitywnych trumnach zbitych z kilku desek. Trumny stawiano na ziemi, bo ziemia stopę w głąb zawsze zamarała, a przykrywano je kamieniami. Dziś po upływie lat 200 do 300 trumny tak zachowane, żeby mogły służyć dla nowych gości, a kościotrupy przechowane lepiej jak w najlepszych muzeach antropologicznych. Wszystko to robi zimno, brak gnilczej materii i idealna czystość powietrza. Z powrotem ku Virgobai wступujemy na wybrzeże i do zatoki

miłości (*Liebesbai-Liefdebai*) pokrytej resztkami z jakichś budowli. Na wybrzeżu pełno ludzkich kości. Miałyżby to być kości wesołych cór Koryntu, co jechały w daleką północ dla ośładzania chwil spoczynku poławiaczów wielorybów?

Jazda zatokami Virgo i Smeerenberg wśród zupełnej ciszy powietrza i morza, dotkliwej mgły opadającej gęstą zasłoną, z widokiem na straszne a przepaściste ściany lodowców — prawdziwie majestatycznie dzika. Nigdzie śladu obecnego życia, tylko chmary ptaków, zimorodków, kaczek i morskich jaskółek krążą nad nami. W zatoce wedle zapisków na wybrzeżu robionych nie było jeszcze tego roku prócz nas drugiego statku.

Po bezsennej spędzonej nocy, która tu dniem jest, opuszczamy o godzinie 8 rano zatokę Virgo z myślą o wielkim człowieku, z którego nazwiskiem na zawsze związane wspomnienie tej zatoki. Mimo zmęczenia i niewyspania, a przy tem wcale dokuczliwego zimna, gdyż termometer wskazuje zaledwie $+1^{\circ}$ C. przy chłodnym wietrze południowo-wschodnim, nikt na pokładzie nie myśli o spoczynku. Wszak mamy za godzin niewiele dobić do granic wiecznego lodu, do granic oglądanych oprócz przez śmiałych podróżników biegunowych tylko przez poławiaczów fok, a przez turystów tylko wtedy, gdy ci jadą na »Oihonnie«. Po wodach tych jeździć, to znaczy zostawić za sobą wtyłe Spitzbergen o jakich kilkaset kilometrów, to znaczy

przebiegać tereny dziewicze niemal, nawet na najlepszych kartach marynarskich nie poznaczone, znane z grubsza tylko, niewykluczające najśmielszych niespodzianek.

Na pokładzie też wszyscy wypatrują w dal, żądni widoków, które po raz pierwszy a zapewne i ostatni w życiu widzieć mają. Niestety, widok przysłonięty mgłami. Mniej więcej ponad Spitzbergen kończy się lewa czyli zachodnia odnoga prądu ciepłego i spotyka się z prądem zimnym, północnym, zwanym prądem Denemarka, którego początek, kierunek i rozległość do dziś nie zbyt znane. To pewna, że ten zimny prąd powstanie swe zawdzięcza lodom morza północnego, że, płynąc wzdłuż brzegów Grenlandyi i wpadając w zatokę Baffińską, jest właśnie powodem, że południowe wybrzeża Grenlandyi, mimo tej samej szerokości geograficznej co i Norwegia, tak przecież zasadniczo różnią się od niej co do klimatu, a co za tem idzie także co do flory i fauny. Ze zetknięcia się tych dwóch prądów, naturalnie nie zetknięcia się gwałtownego, lecz powolnego na kolosalnej przestrzeni morskiej się odbywającego, następuje osobne zjawisko przyrody. Oto zetknięcie się fal zimnych z gorącymi sprawia nadzwyczaj silne parowanie wody. Stąd mgły, które w tych stronach niemal stale panują. To nie nasze mgły jesienne, lekkie i za łada podmuchem wiatru pierzchające, to nie mgły górskie wido-

czne w naszych Tatrach, opasujące szczyty grubemi wprawdzie wstęgami, lecz ruchomemi i ustępującemi wiatrom. Mgły podbiegunowe to osobna jakaś atmosfera, przesycona wilgocią ciężką, gęstą, do tego słonawą i tak stałą, że najsilniejsze wiatry ledwie jej mogą dać rady. W miejsce ustępujących mgieł nowe wstępują, bo te okolice właśnie są ich ojczyzną i nowe parowanie wody natychmiast mąci przestrzenie, co dopiero z mgły uwolnione. Po silnych deszczach lub zawieruchach śnieżnych mgły ustępują na chwilę, lecz po kilku godzinach znów nowe napływają. One to są w orientacji podbiegunowej silną zaporą gorszą nieraz od mrozów, które, choć silne, czynią atmosferę suchszą. Temi to mgłami spowite, leżą w wiecznym śnie krainy, których rąbek odsłonić starało się tylu śmiałych podróżników — jak dotąd bez skutku.

Od chwili wyjazdu z zatoki Virgo szukamy oczyma po przestworzu morskiem kry lodowej. Granica jej nigdy nie jest stałą, jak niestałą jest i granica wiecznego lodu. Zależy od siły i kierunku wiatrów, przedewszystkiem od silniejszego działania prądu ciepłego i zimnego, w którym miejscu łamią się lody. Turyści podróżujący z kapitanem Bade, ojcem naszego przedsiębiorcy, mieli w roku 1896 nadzwyczajne szczęście. Dotarli oni w dniu 27 lipca do 81° 37' północnej szerokości, a więc szerokości, którą n. p. wyprawa Parry'ego

w dniu 23 lipca 1827 zaledwie o jeden stopień przekroczyła. Podróżnicy z roku 1896 byli więc znacznie dalej na północ jak n. p. kraje Franciszka Józefa, arcyksięcia Rudolfa, Wilczka lub Aleksandra.

Tymczasem, marznąć od zimna, a jeszcze więcej od przenikającej nas mgły i pary wodnej, stoimy na pokładzie, nie schodząc nawet do obiadu. O godzinie 3 popołudniu nie widzimy jeszcze kry, ale zwiastuny jej już widoczne.

Nasi oficerowie okrętowi i obaj piloci, śledząc wyłożonym wzrokiem ku północy, wskazują wśród mgły prawdziwy wał mgłany już nie szary, jak zwykle mgła bywa, lecz brudno biały, zbity tak, że odbija nawet od otaczającej nas mgły. Wał ten gołem okiem spostrzegalny wygląda zdala jak pas gruby zawieszony nad morzem poziomo. Ten wał według wyjaśnień pilotów stanowi świetlną granicę między morzem wolnem od lodów a morzem pokrytem krami i stałym lodem. Ten wał unosi się w szerokości kilkudziesięciu kilometrów nad płynącymi krami i początkiem lodu, stanowi osobny pas jakichś tajemniczych oparów widnych nawet wtedy, gdy zresztą mgły chwilowo ustąpiły.

Jakoż po godzinie trzeciej spotykamy pierwsze kry. Te pierwsze kawały niczem jeszcze nie zdradzają swego podbiegunowego pochodzenia. Kry te wielkości dużych bloków lodowych pochodzą z odłamów większych, które wśród drogi odtajały

i płyną ku południowi z wyraźnem przeznaczeniem rychłego zgnięcia w cieplejszych pasach wody ogrzanej jeszcze ostatnimi wypustkami prądu Gólfowego. Otaczają one, jak wstęgą poprzerwaną a na jakie 5 do 10 kilometrów szeroką, przestrzeń ku północy od nich położoną. Tę wstęgę mija się bez obawy i trudu. Bloki na dwa do pięciu metrów grube nie są dla statku niebezpieczne. Zderzenie z nimi znaczy dla nich zgubę, gdyż statek je rozbija, sam nie doznając nawet lekkiego wstrząśnienia. Tu i ówdzie widać na krze wyciągniętego psa morskiego, który na widok okrętu i odgłos maszyny i śruby daje zręcznego nura w wodę. Ptactwo wodne coraz to rzadsze, zwłaszcza rzadsze roje mew.

Blisko godzinę trwa jazda w poprzek tej opaski z drobniejszej kry poczem znów wolne morze w szerokości kilkunastu kilometrów. Tak wśród drobnej kry jak i dalej ku północy morze tak obecnie jak i zawsze nader spokojne. Mnogość kry sprawia, że fale krą przykryte nie mogą być duże, a teraz gdy od dwóch godzin w powietrzu spokój, płynie statek po morzu tak spokojnem, tak równem, jak szyba. Niktby nie uwierzył, żeśmy przekroczyli 80 stopień północnej szerokości, że to północny Ocean lodowaty.

Wreszcie przed godziną 5 dobijamy do właściwej kry północnej, nie stopionej cieplejszymi falami prądu południowego, kry dziewiczej. To

już nie kawały lodu płynące na naszych rzekach w czasie odwilży wiosennej, nie kilkumetrowe kawały opłukane, obłaskawione falą, lecz całe kompleksy lodu beładnie płynące, groźne widokiem, groźniejsze w zetknięciu. Kawały te mają, jak na oko można osądzić, po kilkadziesiąt metrów długości i tyleż szerokości — różnych kształtów, najczęściej owalnych, z poszarpanymi brzegami, grube na kilka lub kilkadziesiąt metrów. Powierzchnia ich nad wodę wystająca nie gładka, lecz pełna jakichś wybojów, jakby przyrębli, wyżłobień pustych lub wodą morską zalanych, kanałów krę przecinających — jakby chropowata. Jeżeli jeszcze płyną obok siebie, to wrażenie mniej groźne, oko przyzwyczaja się do odłamów lodu. Lecz strach zbiera spojrzeć, jak te kry walczą ze sobą, gdy jedna w drugą uderzy. I na tych podbiegunowych krach lodowych prawa natury, prawa walki o życie piszą swoje piętna. Dwa takie kolosy spierają się z razu o siebie bokami, a zdaje się prądem wody czy własną bezwładnością parte, wspinają się coraz to wyżej, wznagają się już podstawami, stają prostopadle do siebie jakby w śmiertelnych uściskach. A tymczasem zewsząd sypią się z nich odłamy duże jak łodzie pluskając w wodę, która bryzga wokoło falami. Zgrzyt zmagających się kier, jakiś głuchy trzask jak daleki grzmot napętnia powietrze strachem. Wreszcie z dwóch kolosów jeden pęka na drobne kry, drugi postrzę-

piony, nierzadko przepołowiony, płyną ku południowi, aby z tej walki wyszedłszy, zginąć od ciepła fali.

Takie walki kry naokoło widoczne. Zadaniem kierownictwa statku a zwłaszcza pilotów tak manewrować sterem, aby okręt nie uderzył o walczące ze sobą kry, a wogóle aby uniknąć z niemi zetknięcia. A zadanie to niełatwe. Kry nie płyną w jakichś regularnych odstępach lub kierunkach. Mieszają się one z sobą, tworzą coraz to nowe figury. Okręt płynie między dwoma odłami jakby kanałem wodnym, w tem z przodu zabiega nowy odłam, który zatyka wyjazd z kanału. Należy zawracać i na lewo lub prawo opływać odłamy kry. Strata czasu widoczna, lecz gorzej gdy wtem i z tyłu kra zabiegła drogę. Mimowolnie znajduje się okręt jakby w stawie, którego boki stanowią kry lodowe ścierające się ze sobą. Z natężoną uwagą trzeba czekać, w którym miejscu rozejdą się nieco kry. Statek rzuca się w tę szczelinę, swym ciężarem roztrąca lody i płynie dalej znów w podobną dostając się matnię. W porze obecnej taka matnia choć chwilowo kłopotliwa lecz przynajmniej nie niebezpieczna. Kra w ciągłym jest ruchu, jej boki nie zamarzają, z matni wydość się musi, choćby ze szwankiem okrętu. Lecz ci, co jadą w sierpniu, uważać muszą, aby w matni tej nie zostać. Z końcem sierpnia kra gęstnieje, jej odłamy ze sobą zmarzają, statek może być

wśród niej zamknięty jak to już tylkrotnie spotkało podbiegunowych podróżników.

Wśród takich płynąć dystrykcij dosiegamy o godzinie 7 wieczorem szerokości 80° 34'. Dalsza droga ku północy zatkana. Przed nami wprawdzie jeszcze kra, ale w odłamach może kilometrowych się ciągnąca. To poprostu ławice lodu, których przebić nie można a objechać nie sposób. Za temi ławicami widoczny już lód wieczny, z poszarpanym brzegiem, połamaną powierzchnią pełną falistych pagórków, to znów stawków wody morskiej, jakichś dziwnych przyrębli, kanałów, widok — jaki tworzy fantazyja przy czytaniu pamiętników Nansena.

W tej szerokości mamy rozpocząć odwrót. Wznosimy na pożegnanie wiecznego lodu okrzyki, syreny grają, a nasza muzyka dostraja się do ogólnego nastroju, grając marsze pożegnalne.

Już dobrze po 7 schodzimy wszyscy, gdy okręt już zawrócił ku południowi, do jadalni, aby pokrzepić siły znużone głodem i wrażeniami i zimnem, które w ostatnich dwóch godzinach było znaczniejsze. Termometr wskazywał 1° C., a w powietrzu fruwały rzadkie ale duże płaty śniegu.

Lecz nie danem nam było spożyć dnia tego spokojnie wieczery. Ledwieśmy siedli, po pierwszym zaraz daniu doznał nasz okręt wstrząśnienia, które całe nakrycie stołowe zrzuciło na ziemię,

a nas zważyło z nóg. W sali zapanowała cisza i groza.

Ledwieśmy cało wyszli z jednej fatalnej przygody, jeszcze nie wiedząc, czy ona nie odezwie się w swych skutkach jakimś zabójczym następstwem, a już nowe nieszczęście. Jeden kapitan okrętu nie stracił zimnej krwi. W jednej chwili poznał co nas spotkało i, wstając szybko od stołu, woła byśmy byli spokojni. Widocznie zawadziliśmy o krę, nie ma niebezpieczeństwa — statek jest »Eisbrecher«. Za nim wybiegamy na pokład wszyscy, niepewni co nas spotka. Ledwieśmy wybiegli na dolny pokład, ujrzałem jak statek przodem na kolosalnej krze oparty czyni wysiłki, aby ją przebić. Wyszedłszy przodem z wody, stracił równowagę i lekko się kołysze. Wtem kra pęka, statek w pęknięcie to wpływa, oczywiście z nowem wstrząśnieniem, które obryzguje falami wody pokład. Już po niebezpieczeństwie! Ale i po naszym spokoju, a tem bardziej i wieczery!

Zaczynają się wyjaśnienia. Otóż nasz kapitan, przeprowadziwszy statek szczęśliwie pod swem osobistem kierownictwem od Spitzbergen aż do krańcowego celu naszej podróży, opuścił po zawrocie pokład, oddając komendę obu oficerom. Mimo ich uwagi — widać nie zbyt wielkiej, mimo, co ważniejsza, pomocy pilota lodowego Johanne-sena — uderzył statek o krę i to w miejscu, w któ-

rem nie był lodami zamknięty. Doprawdy gruba i karygodna niezręczność.

Nasz kapitan nie posiada się ze złości. Oczywiście dostają obaj oficerowie, a pilota wprost spędza z pokładu, rezygnując z jego pomocy, która drugi raz groziła nam zgubą. Zaczynają się oględziny zewnętrzne statku, czy w nim nie ma jakich uszkodzeń. Oględziny wypadają korzystnie, ale chwile oczekiwania na ich wynik nie należą do najprzyjemniejszych. Być zmuszonym w tym miejscu wysiadać ze statku i na łodzi dążyć ku południowi — to nie przyjemność dla zwykłych turystów, a coś dopiero naszych dam. Szczęściem statek ma żelazny choć nie zbyt gruby pancierz. Zbudowany już do łamania lodów, z osobną do tego konstrukcją. Z przodu węższy o silnem żelaznem dnie złamał krę, zanim się na niej wywrócił na bok, nie dostawszy kry tyłem swym, a więc ani sterem ani śrubą, które są nieuszkodzone.

Ledwie we dwie godziny uspokoiły się podniecone umysły nasze i o godzinie 9 płyniemy na dobre ku południowi, a nad ranem spostrzegamy znowu brzegi Spitzbergen. W ciągu całej 24 godzinnej jazdy od Spitzbergen i nazad nie widzieliśmy ani jednego statku. Na północ od Spitzbergen już rzadko ukazują się wieloryby, woda morska za zimna, aby w niej tam wytrzymały, a zresztą ciągły ruch kry i gór lodowych wypędza te stworzenia ku południowi.

Nie widzieliśmy też właściwych zwierząt tej strefy, t. j. fok, które inni turyści w wielkich masach widywali na 80° północnej szerokości, ani niedźwiedzi. Pora dla nich za ciepła, dlatego dążą na lato więcej ku północy, aby w zimie schodzić ku południowi na Spitzbergen i wyspy niedźwiedzie, gdzie na nie polują.

Ledwieśmy zawrócili nazad zaczęły się opary mglane wznosić następcząc nowy a wspaniały widok. Mgły wznoszące się w górę tworzyły nad nami gęste zasłony jakby oberwane, postrzępione, coraz to wyżej się wznoszące. Trwało to kilka godzin; brzegi Spitzbergen objeżdżaliśmy już wśród przepysznej pogody, która nas nie zawiodła we dwa dni później, kiedy o godzinie 9 rano ujrzeliliśmy (dnia 19 lipca) Wyspę niedźwiedzią. Widzieć tę wyspę należy do rzadkich wypadków turystycznych; leży ona bowiem w miejscu, gdzie jedno ramię Golfu schodzi się z prądem północnym. Zetknięcie wody cieplej ze zimną i szybkie parowanie wywołuje takie niezmierne mgły lokalne, że wyspę niedźwiedzią spowitą ich oparami w wyjątkowych wypadkach można dojrzeć. Radość dla podróżnych stąd niezwykła, bo widok następcza niejedną szczególność.

Wyspa ta na pierwsze wejrzenie wielce przypomina swym kształtem Helgoland. Tak samo z wody sterczą w górę skały o ścianach prostopadłych, które woda swym działaniem częściowo

od lądu oddzieliła tak, że obok wyspy sterczą osobne skały jak igły. Helgoland ma inne zabarwienie, tu ściany czarne tej samej formacji co i Spitzbergen. Wyspa niedźwiedzia po norwesku »Bjørnø« odkrytą została 9 czerwca 1596 roku przez tego samego Bärensa, który następnie odkrył Spitzbergen, a ponieważ odkrywcy zabili tam niezwykle dużego, bo 12 stóp długości mającego niedźwiedzia, więc też stąd poszła nazwa. Anglicy nazywają ją też Cherrieland na pamiątkę kupca Sir Francis Cherrie, który do wyspy tej wysłał wyprawę.

Wyspa ta o 68 kw. milach miała niegdyś swoje złote czasy. Na jej wybrzeżach spoczywały foki w takich masach, że w roku 1608 w 7 godzinach zabito ich 1.000 sztuk. Dziś fok ani śladu, schowały się ku północy, a wogóle na wyspie nie ma żadnych zwierząt ssących ani gadów. Wyspa ta wzięta jest w posiadanie przez biliony ptactwa morskiego. Wnętrze pokryte lodami, ale ku zachodowi w lecie wolne od lodów, z którego tworzą się wcale znaczne stawki. Znajdowano też duże pokłady węgla, fosfatów, rudy ołowianej, ale z powodu krótkości lata nie opłaca się eksploatacja. Naturalnie wyspa ta nie jest zamieszkała, wszak średnia temperatura roczna wynosi — 5° C. Na wyspie w wieku 16 i 17 czasowo mieszkali w miesiącach letnich strzelcy na niedźwiedzie i foki, nawet zimowali. Ślady jakichś prowizory-

cznych domostw utrzymały się jeszcze na wybrzeżu.

Wjeżdżamy w obszerną i wygodną zatokę. Z północy widoczna góra 500 m. wysoka Mount Misery, góra nieszczęścia, z której żeglarz-rozbiitek Bennet wyczekiwał nadejścia statku i dlatego tak tę górę nazwał. W zatoce stoją na kotwicy 3 statki wielorybie, które sprawiają wieloryby ubite, a na mieliznach leży kilkadziesiąt ścierv tych morskich potworów. O zapachu nie wspomnę. Na trupach takie mnóstwo ptactwa, że z pod niego nie widać wielorybów, a strzały ze statku dane nie płoszą go nawet. W powietrzu wre prawdziwa walka między mewami. Jeżeli której uda się wyrwać jaki kawałek mięsa, żyłę lub co z wnętrzości, otoczą ją w powietrzu chmary sióstr i zajadłe wyrrywają. Widać co chwilę jak w tej walce zbite w masę mewy z zaciętrzewienia zapominają nawet o sobie i razem wpadają w wodę. W wodzie toczą dalej wojnę, napęniają powietrze niemożliwym wrzaskiem, który cichnie dopiero po kilku minutach, kiedy zdobycz pokawałkowaną uda się im połknąć. Naturalnie o kilka kroków dalej ta sama walka o byt, uczestniczki jednej biorą zaraz w drugiej udział.

Po dwugodzinnym pobycie w zatoce opuszczamy wyspę niedźwiedzia, podobnie bezpańską jak i Spitzbergen. Tylko w roku 1609 kompania handlowa angielska objęła ją na krótko w posiadanie.

Z wyspą niedźwiedzią opuszczamy świat arktyczny, wszak dotąd tylko dochodzą kry lodu wiecznego i góry lodowe, które zbaczają ku zachodowi, omijając w ten sposób w znacznej odległości Skandynawię.

Niknie powoli widok tej skalistej wyspy. Z nią żegnamy kraje leżące poza nawiasem kultury i cywilizacji, kraje dzikie, martwe, lodami i śniegami pokryte, kraje naprzemian ciągłej nocy i ciągłego dnia, kraje, w których przeżyliśmy wszystkie stadya blizkiego rozbicia. Żegnamy je pewni, że tak przepysznych widoków, takiego majestatu polarnej przyrody, takiej orgii światła nie zobaczymy nigdzie więcej. Żegnamy... na zawsze!...

V. Z powrotem.

Ominawszy z powrotem wyspę Magerö, zawiąjamy w dniu 20 lipca o godzi. 11 rano do Hammerfestu. Tak więc prawie po dniach 8 stanęliśmy znowu w tym samym porcie a tem samem na stałym lądzie Europy. Co za radość! Po upływie tylu dni dostać pierwsze wiadomości z domu, swoją drogą wiadomości z przed kilku dni, gdyż listy otrzymaliśmy te, które z domów naszych wysłano 11 lipca, a więc z przed dni 9. Również dzienniki najświeższe pochodzą z 10 lipca, a jak spragnieni byliśmy ich wiadomości. Na dalekim wschodzie rozgrywały się tymczasem wypadki o epokowym znaczeniu, wszyscy na okręcie spragnieni nowych wiadomości, przerzucają dzienniki z poczty przyniesione. Na ulicach przy porcie tworzą się grupy. Jeden czyta, kilku lub kilkunastu słucha. Wszyscy opowiadają sobie nowinki z listów wyczytane — niektórzy niewesołe. Chwilowa niedyspozycja nie dozwala mi odwiedzić

moich miłych znajomych z pierwszego pobytu. Polecam ich pozdrowić kilku naszym towarzyszom Włochom, o których poprzednio dopytywał się proboszcz Hammerfestu, gdyż z czasów swego pobytu w Rzymie wyuczył się języka włoskiego i bardzo polubił Włochów, ich sztukę i literaturę.

Po kilkugodzinnym pobycie ruszamy ku południowi do Lyngenfiordu, w którego ostatnim końcowym zakręcie stajemy rano następnego dnia. Dla tych, którzy nie korzystali z pobytu w Tromsø przy jeździe na północ, nadarza się obecnie dobra sposobność zwiedzenia obozu wędrownych Lapończyków, którzy w odległości kilkunastu minut od portu rozłożyli się obozem. Nic nowego ponad to co poprzednio opisałem.

Lyngenfiord jest fiordem o 9 kilometrach długości. Na północnym brzegu rozłożyło się pasmo wcale znacznych gór, które chronią Lyngenfiord przed wiatrami północnymi. Stąd klimat fiordu nader łagodny, pomimo wysuniętego ku północy położenia, woda fiordu nie zamarza nawet w zimie, na brzegu południowym w kilku miejscach pobudowano hotele dla letników. Panorama wspaniała. Wodospady mniej liczne i znacznie uboższe jak w Geirangerze, zato bogactwo lodowców i wielkich płatów śniegu na wzgórzach znacznie większe, gdyż temperatura ponad fiordem w górach z powodu tak północnego położenia znacznie zimniejsza. Po kilku godzinach ruszamy ku Tromsø,

gdzie o godz. 6 stajemy w porcie. I tu czekają nas nowe listy i nowe dzienniki, gdyż Hammerfest, Tromsø, Trondhjem, Bergen oznaczone były jako stacje pocztowe, do których poleciliśmy w oznaczonych dniach wysłać wiadomości.

Czekała nas przyjemna niespodzianka. W czasie przejazdu ku północy wziął miejscowy fotograf zdjęcie z naszego okrętu wraz ze wszystkimi turystami, oficerami, majtkami i służbą a teraz już gotowe fotografie i to bardzo dobre i artystycznie wykończone, nabywamy po 3 korony norweskie. Nawiasowo dodaję, że zdjęcie czyniono tuż przed odjazdem naszym z portu, a więc koło północy, ale wówczas było zupełnie jasno, słońce świeciło chwilami. Obecnie wieczorem jest zupełny dzień, pozostajemy w Tromsø aż do godziny 1 w nocy a słońce świeci nieustannie.

Przed odjazdem zgromadziło się nad przystanią jakie 500 do 600 osób z miejscowego towarzystwa, kupców, wyrobników itp. W czasie przejazdu na północ pozawiazywaliśmy stosunki już to w sklepach przy kupnie, już to w restauracjach, już to z przewodnikami, pilotami, strzelcami podbiegunowymi i t. p. Całe rzesze gromadzą się więc, aby nas powitać w powrocie, zwłaszcza, że odbyliśmy podróż dalszą jak inne statki, a nadewszystko dlatego, że już rozeszła się wiadomość o naszych wypadkach, naszem niedosłłem rozbiciu o rafę i naszym wjeździe na krę lodową. Wieści o tem jeszcze w Hammerfeście

rozgłoszone przedostały się drogą telegraficzną do dzienników, już w Tromsø miejscowy dzienniczek korzystał z tych wiadomości i zapełnił nimi swoje szpalty. Tu więc gdzie rozpoczynają się i kończą zazwyczaj arktyczne wyprawy gromadzą się znajomi i ciekawi, aby ujrzeć turystów wydartych śmierci z podwójnego wypadku. Opowiadaniom niema końca. Za to odczytują nam i tłómaczą dziennikarskie notatki o nas, które komentujemy autentycznym, bo na własnej skórze sprawdzonym spostrzeżeniem.

Żegnamy się z pilotem lodowym Johannese-
nem oczywiście z uczuciem ulgi, że nas prowadzi
od powrotnego zetknięcia się z Europą nasz stary
pilot z Koperviku.

Nasz statek poddano z polecenia kapitana grun-
townemu obejrzeniu przez nurka. Ten śmiały czło-
wiek zapuszcza się w odpowiednim kostiumie
w wodę, tam bada dno — puka — stuka — i dzieli
się z nami rezultatem swych badań, które dopiero
uspokoily obawy i ciąglą troskę. Dno nie ma
dziury ani rysy, są tylko zagięcia, zakłębnięcia,
które wody nie przepuszczają i które za powro-
tem z Kilonii mogą być naprawione w dokach.

Żegnamy się z Tromsø z żalem. Miasto choć
małe, ale pięknie położone, mieszkańcy jego tak
licznie wylęgli na nasze pożegnania, jakby żegnali
starych a serdecznych przyjaciół. Między Norwe-
gami są i Lapończycy. Ci chciwie łapią rzucane

im z pokładu cygara, tytoń, pieniądze, robią przy
tem przekomiczne miny i są żywiołem rozwesela-
jącym wszystkich. Wiwatom, powiewaniu chustkami,
rzucaniu czapkami — nie ma końca. Odpływamy
powoli. Jakiś wyrostek rzucił na pomoście niedość
zgrabnie czapką i nie mógł jej pochwycić. Czapka
grozi wpadnięciem do wody, właściciel nachylony
stracił równowagę i runął do morza. Oczywiście
niema mowy o niebezpieczeństwie jakimś, gdyż
łódki i sznury są na podporządku, ale kąpiel nie
zbyt przyjemna, a śmiechu na brzegu, okrzyków,
co nie miara.

Następnego dnia koło godziny 2 popołudniu
stajemy pod Digermulen, gdzie wysadzamy na ląd
trzy siostry turystki zmęczone długą podróżą mor-
ską i żadne spokoju na lądzie i naszego pastora
angielskiego, który stąd wybiera się na partye
górskie na Lofotach. Ma być wybornym alpinistą.
Wszyscy się na pokładzie zeszli, żegnają opuszcza-
jących nas z niemalą serdecznością. Przeżyliśmy
tyle chwil podniosłych, a kilka wstrząsających, że
wspólność losu przez dni kilkanaście, zawiązała mię-
dzy nami ową nić przychylności, wzajemnej po-
mocy i wyrozumiałości na drobne słabostki —
którą rozrywać przychodzi przykro. — Okrętowi
mlaskoci grają marsze pożegnalne, wystrzały z ru-
sznic, rakiety dodają nastroju.

Mamy najbliższą stację odbyć w Trondhje-
mie. Jadąc między wyspami a brzegiem przy po-

godzie słonecznej i ciepło wcale znacznem — przejeżdżamy obok Torghattan, góry na wyspie Torgen położonej a przez turystów norweskich wstawionej. Góra ta podobna do olbrzymiego kapelusza i stąd jej nazwa. (*Torg* — *Markt*, *Hatten* — *Hut*, kapelusz targowy). Sama góra około 170 m. nad morze wzniesiona, przebitą jest we wysokości 124 m. nad morzem kolosalnym otworem, tunelem (po norwescu *Hullet-Höhle*) długim 165 m. — szerokim na 12 do 18 m. a wysokim 19 do 75 m. Droga do otworu po uprawach trwa do półtorej godziny. Przez ten naturalny tunel widać morze po przeciwnej stronie, a na nim rozrzucone wyspy. Nawet bez zesiadania ze statku można z pokładu wygodnie obserwować ów tunel i widzieć przezeń drugą stronę morza. Różne są teorie co do jego powstania. Prawdopodobnie wśród góry znalazła się w poziomej linii warstwa masy mniej zbита jak reszta góry i przez wietrzenie z czasem wykruszyła się i wypadła.

W Trondhjemie stajemy nad ranem dnia 24 lipca. Ponieważ koło biegunowe północne już dawno minięte, więc też mamy już czterogodziną noc. Budząc się rano przy dniu nieco mglistym, widzimy przez okna naszych kajut miasto rozłożone we widłach ujścia rzeki Nidelv, założone przed przeszło 900 laty i początkowo Nidaros zwane (miasto nad rzeką Nid) tudzież port i doki a na wybrzeżu widać dworzec kolejowy i przesuwane

wagony. Dla nas, cośmy ruchu kolejowego nie widzieli od wyjazdu z Kilonii, widok kolei jest przypomnieniem cywilizowanych stron Europy. W porcie prócz wielu innych statków handlowych i pasażerskich stoi na kotwicy »Meteor«, który powraca z podróży wzdłuż wybrzeża norweskigo a jest własnością Towarzystwa »Hapag« (*Hamburg — America — Linie*) i cesarsko niemiecki jacht »Hohenzollern« wraz z kilkoma torpedowcami, statkiem pocztowym dowożącym i odwożącym depesze państwowe i dwoma okrętami wojennymi mniejszej wielkości.

O wczesnej godzinie rozpoczynam zwiedzanie miasta. Trondhjem, to już wcale okazałe miasto, ma około 40.000 mieszkańców a więc w Norwegii jest trzeciem co do wielkości, leży przy końcu krótkiego a 8 kilometrów szerokiego fiordu i dlatego przed falami morza wdzierającego się we fiord chronione jest sztucznym wałem, moło, który jak również i urządzenie nowego portu stanowią potężne dzieła nowoczesnej techniki.

Przechadzka po mieście dość monotonna. Pa-mięta się o tem, że w tej szerokości północnej (63° 25') niema na świecie miasta z tą, co do liczby, ludnością i to podnosi wartość miasta, zresztą wcale monotonnego. Wszystkie ulice, jakby w nowożytnym mieście amerykańskiem przecinają się w prostej linii. Chodzi się po mieście jak po wielkiej szachownicy. Miasto przecięte dwiema naj-

większymi i najszerszymi ulicami: Kongensgade (*Königsgasse*) i Munke-Gade (*Mönchsgasse*), które w miejscu przecięcia tworzą wcale okazały plac targowy, Torvet.

Domy jedno lub dwupiętrowe niemal wszystkie drewniane, z małymi oknami pełnymi doniczek kwiatowych, kryte gontem, rzadko dachówką. To też nic dziwnego, że oprócz małych pożarów — historia wylicza 15 pożóg, po których zostały tylko ślady z miasta.

Po długich dopytywaniach się trafiam wreszcie do kościoła katolickiego, aby skorzystać z całodziennego pobytu i niedzieli i być na mszy świętej, której nie słuchałem jak przed trzema tygodniami w Berlinie.

Kościół katolicki wcale duży, pomieści około 400 osób, naturalnie przeważnie z drzewa zbudowany. Misyjonarze utrzymują obok szkołę z przeszło 150 dziećmi, przeważnie luteraniskimi i szpitalik, któryby mógł być wzorem urzędnika, porządku i czystości. Trafiam prawie na kazanie wygłoszone przez ks. misjonarza w języku niemieckim, gdyż publiczność przeważnie niemiecka. Stanowi ją przeważnie załoga z cesarskiego jachtu i niemieckich okrętów wojennych, o ile jest katolicką. Jest w kościele przeszło 200 marynarzy siedzących po jednej stronie w ławkach a po drugiej reszta publiczności. Kazanie wygłaszane ze rzadką swadą, a gdy słuchacze przeważnie woj-

skowi, więc tematem kazania porównanie, że jak każdy żołnierz powinien być mężnym, posłusznym i wiernym, tak i chrześcijanin powinien w sobie jednoczyć jako żołnierz *ecclesiae militantis* te trzy cnoty.

W kościele panuje taki spokój, a przy wyjściu taki ład i porządek mimo natłoku, że zazdrościć tego potrzeba u nas. Zwyczajem miejscowym stoi u drzwi kościelny w odpowiednim uniformie i obcym wskazuje miejsca do siedzenia, przestrzega porządku i rozdaje książki do modlenia każdemu, kto sobie tego życzy. Wyszedłem zbudowany.

Przy ulicy Munkegade, tej, która z portu wiedzie wprost przez miasto, stoi okazały budynek »Stiftsgaarden« (budynek rządowy, *gaarden-Ge-bäude*). Największy budynek drewniany norweski, w którym pomieszczone są biura władz rządowych a jedno skrzydło służy jako pałac królewski. Jest w Trondhjemie około 15 kościołów luteraniskich z tych jeden, Domkirche stanowi prawdziwe arcydzieło architektury częścią romańską, częścią wczesnogotycką a pośród kościołów skandynawskich jest najpierwszem dziełem sztuki.

Jak Upsala jest kolebką państwowego życia Szwecyi, tak Trondhjem jest początkiem historii norweskiej, która się ściśle wiąże z założeniem tego tumu. Po założeniu Trondhjemu przez króla Olafa Tryggvessona (r. 997) przyjęli Norwegowie pod jego następcą Olafem Haraldssön świętym, chrze-

ścijaństwo. Olaf zginął w walce z ustępującymi poganami 1030 roku a jego trupa przeniesiono do Nidaros (dzisiejszy Trondhjem). Król Olaf został uznany za świętego, a relikwie umieszczono w kościele ś. Clementiusa, do którego dla uczczenia świętego męczennika ciągnęły pobożne procesye nie tylko z całej Skandynawii, ale nawet z całej Europy. Trondhjem stało się sławnem miejscem od pustowem, rosło w liczbę mieszkańców i znaczenie — a to dało początek budowie wielkiej katedry. Do niej przeniesiono relikwie św. Olafa, które w czasie wojen reformacyjnych przewieziono wraz ze złotą trumną 100 klg. ważącą do Kopenhagi. To wszystko było powodem, że w Trondhjemie choć mniejszem od Christianii i Bergen odbywano zgromadzenia wyborcze »Örething«, na których królów wybierano, aż do dni naszych; królowie norwescy koronowali się w tumie Trondhjenskim, obok którego stoi pałac arcybiskupi. Ostatnia koronacya odbyła się 1873 roku przez króla Oskara II.

Tum dzisiaj stojący ledwie przypomina pierwotną budowę. Część fundamentów została z XI stulecia, na nich wznosiła się niegdyś budowla pierwotna normańska, następnie romańska. W XVI i XVIII wieku katedra zgorzała doszczętnie, tak, że przebudowywano ją kilkakrotnie, ale nigdy całkowicie, do ostatnich lat tylko mała część była przykryta dachem a reszta tej imponującej bu-

dowy leżała w gruzach. Dopiero w połowie zeszłego stulecia postanowiono przeprowadzić całą przebudowę wedle wskazówek i planów budowniczego Christie, który aby mózdz kamienne części stosownie wykonać, założył osobną szkołę dla kamieniarzy, którzy części z gruzów wyjęte składają i według tych wzorów nowe roboty prowadzą. Dawne malowidła ściennie zostały w czasach reformacyi zatarte, obecnie je odczyszczają i odnawiają.

Cały kościół był zbudowany z norweskiego kamienia, szaro niebieskiego, tak miękkiego, że go można krajać nożem, mimo to nie wietrzeje, lecz przeciwnie twardnieje na powietrzu. Arkady wewnętrzne są z marmuru. Odnawianie odbywa się partjami. Rząd norweski przeznaczył rocznie na rekonstrukcyę 100.000 koron. Cesarz niemiecki dał jednorazowo 10.000 koron i corocznie nadsyła 1000 koron. Prócz tego płyną obfite składki.

Tylko wschodnia część jest zupełnie odnowiona i służbie bożej oddana, reszta ma być wykończoną roku 1914. Całość robi prawdziwie wstrząsające wrażenie. Zwłaszcza zaś ośmioboczny budynek chóru w środku się wznoczący o przepysznej linii gotyckiej i nader bogatej rzeźbie, prawdziwej koronce z kamienia. Opłaci się do Trondhjemu przyjechać tylko po to, aby ujrzeć tę wspaniałą katedrę — perłę północnego gotycyzmu.

Opłaci się wycieczka łódką na wysepkę zwaną:

»Munkholmen« (*Mönchsinsel*) z resztkami twierdzy. Niegdyś stał tu klasztor Benedyktynów, założony 1028 roku. W twierdzy były więzienia państwowe, w których między innymi za drobne przewinienia więziony był przez lat 18 aż do swej śmierci kanclerz duński hrabia Griffenfeld (zmarł 1698 r.). Więzienia te i historię pobytu w nich kanclerza wyzyskał Wiktor Hugo do opisu »*L' Han d' Islande*«. Z murów tych więzień wywiesił na widok publiczny pierwszy chrześcijański król Olaf Tryggvesson w roku 999 ściętą ze swego polecenia głowę swego przeciwnika hrabiego Hakon von Lade i to razem z głową służącego Karkera, który hrabiego von Lade, swego pana, zdradził i oddał w ręce króla Olafa. Pan zginął wraz ze sługą zdradzieckim.

Równie pięknym jest widok z dawnej twierdzy »Christiansten« wzniesionej na wzgórzu 72 m. wysokim a dominującym nad fiordem, całym portem i miastem Trondhjem. Stare działa służą dziś jako alarmowe mózdzierze. W ostatnich czasach pracowano nad odnowieniem tej twierdzy.

Są w Trondhjemie jeszcze inne widzenia godne budowie. Zwłaszcza prześliczną jest sala dla uroczystych posiedzeń w zabudowaniu Łoży wolnomularskiej, budynek Norweskiego Towarzystwa Umiejętności z pięknymi zbiorami zoologicznymi i mineralogicznymi z północnej Norwegii. Natomiast

ubogą jest galeria obrazów i Muzeum sztuki stosowanej do przemysłu.

Trondhjem posiada dwa sławne szpitale największe na półwyspie skandynawskim. Jeden wzniesiony kosztem 12 milionów koron norweskich (około 8 milionów złr. aust.) jest przybytkiem umysłowo chorych, których w Norwegii z powodu mglistego, dżdżystego klimatu i długiej nocy zimowej nie brak, a drugi jest przytułkiem dla trędowatych. Całe miasto oświecone elektrycznością, po ulicach kursują eleganckie wozy kolei elektrycznej, która łączy miasto z dalszemi a bardzo pięknie nad fiordem położonemi przedmieściami. Siły popędowej dostarczają elektrowni wodospady Lerfossen odległe o 8 kilometrów od miasta. Zakłady te dostarczające siły o 7000 volt — uchodzą za pierwszorzędną elektro-techniczną instalację.

Prócz wybornych dróg bitych łączących Trondhjem z innemi miastami Norwegii idą stąd dwa bardzo ważne połączenia kolejowe, które czynią Trondhjem stacją kolejową najdalej w Europie na północ wysuniętą. Koleje te łączą Trondhjem z Christianią linią obok jeziora Mjösen idącą a 562 klm. długą i drugą 854 klm. długą łączą Trondhjem ze Sztokholmem.

Warta wspomnieć, że Trondhjem leży na północ dalej niż Jakuck. Dzięki Golfowi jest tu klimat niezwykle łagodny. Fiord nigdy nie zamarza, nie zamarza też ujście rzeki Nidelv a przeciętna

roczna temperatura jest taka jak w Dreźnie. Dlatego też za miastem wzniesiono na połączonych zboczach gór z widokiem na fiord i w jego sąsiedztwie liczne sanatoria dla chorych piersiowo i nerwowych, które znajdują licznych gości zwłaszcza pośród Anglików i Niemców. W Trondhjemie jest zaledwo 150 katolików przeważnie Niemców.

Znużony 8 godzinnym uwijaniem się po mieście wracam do portu. W czasie obiadu, który spożywam na pokładzie okrętu, dowiaduję się, że jeszcze rano cesarz niemiecki dowiedziawszy się o przybyciu naszego statku kazał sobie przedłożyć listę gości na nim jadących, a gdy na liście spostrzegł nazwisko generała von Mitzlaff, komendanta trzeciej gwardyjskiej brygady kawalerii z Berlina, polecił go prosić na obiad przy swym stole, na który też generał von Mitzlaff się udał. Dla zaproszonych na ten obiad cesarski zastrzeżony był zwykły strój wizytowy a nie frak. Po obiedzie robimy wycieczkę do wodospadów rzeki Nidelv zwanych Lerfos (*Lerfossen*) i to karyolkami, aby przebyć 8 kilometrową przestrzeń i wrócić na czas do portu przed odjazdem statku.

Po przeszło półgodzinnej jeździe staje się przed chatą w norweskim stylu zbudowaną, a z werandy tejsze objąć można jednym spojrzeniem oba wodospady i niższy 25 m. wysoki i wyższy 32 m. wysoki. Wrażenie robią nadzwyczajne gdy się widzi te masy wody przelewające się z takich wy-

sokości tak, że na dole woda tworzy samą pianę i wprost mgłę z rozbitych w puch kropelek wody. Zwłaszcza ślicznym jest wodospad górny Store Lerfos, do którego prowadzi wygodna droga jezdną założoną wśród lasu tuż nad brzegiem rzeki. Górny wodospad rozdziela skała w środku stercząca na dwa ramiona zupełnie jak i wodospad Renu koło Szafuzy. Jednak wodospady Lerfossen znacznie wspanialsze. Przedewszystkiem wysokością swą, gdyż woda spada ze skał 25 względnie 32 m. wysokich — podczas gdy wodospad Renu spada z wysokości 19 metrów na jednym, a 15 metrów na drugim brzegu. Tylko wraz ze sprudlami i wirami obliczają wysokość wodospadu Renu na 30 m. podczas gdy on w rzeczywistości 19 metrów nie przenosi.

Z górnego wodospadu odprowadzono część wody sztucznym kanałem do zakładów elektrycznych podobnie jak z Renu w Szafuzie. I tu jak i tam zakłady te psują znacznie nastrój, przy Lerfossach nie ma atoli innych budynków, które przy wodospadzie Renu powznoszono niemal tuż przy katarakcie. Jedynie tuż nad Renem wzniesiony na wysokiej skale zamek Laufen w starożytnym stylu robi korzystne wrażenie, a założone na zboczu skały ścieżki pozwalają zejść nad samą wodę przy wodospadzie a nawet wejść we wydrążenie poza wodą i ułatwiają poznanie wodospadu. Tych sztuczek, Bogu chwała, niema przy Lerfossach, liczne

restauracje są opodał, zapach smażonych kotletów nie mąci widoku.

Wodospady Lerfossen w porze letniej są uboższe w wodę, najsilniej biją naturalnie na wiosnę, kiedy przewala się nimi woda topniejących śniegów i lodów. Wtedy i masą wody przewyższają znacznie wodospady Renu, lecz mimo to nie są najsilniejsze i najwyższe w Europie (największe, najwyższe są we Finlandyi).

Z powrotem za przybyciem do portu dowiadujemy się, że cesarz niemiecki na prośbę jenerała von Mitzlaff zezwolił, abyśmy o godzinie 6 wieczorem zwiedzili cesarski jacht, mimo jego na nim obecności. Przed naznaczoną godziną zbierają się wszyscy na pokładzie, aby bez opóźnienia udać się na łódkach do cesarskiego okrętu, który od Oihonny w odległości może 100 metrów stoi na kotwicy. Między zebranymi gośćmi brakuje tylko dwóch Francuzów, którzy widocznie nie chcą brać udziału w zwiedzaniu cesarskiego jachtu podczas gdy czterej inni jadą wraz z nami.

Okręt cesarski »Hohenzollern« jest to okręt wojenny, pancerny, lecz lepszy jak inne kolosy i przystosowany do odbywania również pokojowej służby jako okręt pasażerski.

Zbudowany w roku 1893 ma tylko 116 m. długości, 14 m. szerokości, zanurza się w wodzie na 5·8 m., a pojemność jego wynosi 4180 tonn. W czasie pokoju ma na górnym pokładzie tylko

8 dział szybkostrzelnych małego kalibru. Załogę jego stanowi 12 oficerów, tudzież 307 marynarzy, z których do obsługi kotłów i maszyn przeznaczonych jest 151 ludzi. Okręt ma tylko jeden komin a dwie maszyny o łącznej sile 9000 koni parowych, które mu nadają szybkość 21 węzłów na godzinę.

»Hohenzollern« jest jak wogóle wszystkie niemieckie okręty wojenne pomalowany jasno szarą farbą i nosi prócz flagi niemieckiej jeszcze flagę cesarską domu Hohenzollernów. W tyle pokładu umieszczona poniżej górnego pokładu mała galeryjka, która służy cesarzowi i zaproszonym gościom do przechadzki tuż ponad falami morza.

Oprowadza nas po okręcie jeden z oficerów. Urządzenie wcale skromne. O przepychu cesarskim nawet niema mowy. Sale dość duże jak na okręt, ale ich urządzenie nie lepsze jak w zamożnej mieszczańskiej rodzinie. Sam cesarz ma dla siebie sypialnię, garderobę, pokój mały na przyjęcia i pracownię. Cesarzowa trzy pokoje. Oprócz tego są kabiny dla świty i mnóstwo małych kabin dla gości, których cesarz zaprasza na pokład swego jachtu. Dużą jest sala jadalna; do stołu zasiada wygodnie przeszło 50 osób, a naokoło jest miejsce dla licznej służby. W sali tej skromnie urządzonej stoją naokoło na małych stolikach patrony stalowe z dział morskich odwrócone dnem do góry a podtrzymywane stosownymi drewnianymi etażerkami. W te

patrony (naturalnie puste) w czasie obiadów wkłada się łód i służą one do oziębiania butelek ze szampańskim.

Na górnym pokładzie okrętu umieszczony jest pokoik zwany cesarską altaną (*Kaiserlaube*) około 5 metrów długi i tyleż szeroki i wysoki. Ściany są z jednolitych grubych tafel szklanych a brak tylko ściany przedniej, wskutek czego do altany ma ciągle świeże powietrze dostęp a niema przeciągów. W chwili gdy obok przechodzimy, siedzi w altanie cesarz niemiecki za stolikiem zajęty, jak nas informują, załatwianiem korespondencji państwowej. Przechodzę obok oddzielony tylko tafłą szklaną i widzę cesarza w ubiorze marynarskim siedzącego za stołem. Pisze, trzymając w ustach uśmiekniętych cygaro.

O godzinie 7 opuszczamy okręt cesarski podziękowawszy oficerom a zwłaszcza kapitanowi okrętu za uprzejmość w oprowadzeniu. Wszyscy oficerowie na sposób angielski zupełnie wygoleni, każdy trzyma w ręku ogromną lunetę, którą co chwila przykładają do oczu, przepatrując port i morze.

Za powrotem na pokład Oihonny opowiadają mi, że cesarz niemiecki w czasie obiadu rozmawiał o toczącej się na wschodzie wojnie i widokach jej zakończenia i blizkim upadku Portu Arthura.

Po godzinie 7 podnosimy kotwicę, aby opuścić port Trondhjemu. Na górnym pokładzie zgro-

madzają się niemal wszyscy pasażerowie i nasza muzyka, która gra niemieckie hymny. Nasz statek podpływa tuż pod okręt cesarski. Okrzyki na cześć cesarza milkną dopiero wtedy, gdy statek nasz odpłynął tak daleko, że niemal tracimy widok wewnętrznego portu i okrętu cesarskiego. Sam cesarz nie wyszedł podziękować za owacyę, jak to zawsze ze zwykłą uprzejmością czyni, gdyż właśnie on sam i goście siedzieli w sali jadalnej przy obiedzie. Przez okragłe a dość duże okna sali jadalnej widać było z naszego pokładu gości przy stole a nawet samego cesarza.

Wyjazd z portu Trondhjemu wprost zachwycający.

Z Trondhjemu do Moldy. — Molda miasteczko o blisko 2000 mieszkańców leży na wyspie wśród fiordu Moldy (*Moldefjord*) rozdzielającego się w głębi w trzy ramiona, we fiordy Fane, Lang i Romsdal. Warto podnieść, że Molda leży o 3 stopnie dalej ku północy jak Petersburg a w równej prawie szerokości jak Jakuck w Syberyi, mimo to Molda jest sławną ze swego klimatu, nader łagodnego, jednostajnego i spokojnego. Sprawia to ciepły prąd Golfu a nadto otoczenie Moldy leżącej na wyspie wśród fiordu objętego z północy, zachodu oraz wschodu pasmami wcale znacznych gór. Wjazd we fiord przypomina znacznie podróż po jeziorze Genewskim. Brak ogrodów z południową florą i winnic ale za to drzewa

śródeuropejskie tak bujne, tak piękne jak nigdzie u nas. Właściwie każdy dom, każda willa stoi w ogródku pełnym kwieciami, jaśminów, bzów i róż. Wszystko to teraz kwitnie, napęnia powietrze spokojne i przesycone promieniami słońca jakimś wprost rozmarzającym zapachem. Zwłaszcza róż wszelkich gatunków i odcieni takie mnóstwo, że więcej chyba hoduują tylko w Bułgarii na polach różanych. Niedarmo Moldę nazywają »miałem róż«.

Dlatego też Molda jest znanym miejscem klimatycznym z pewnością lepszym jak Ragatz lub Davos w Szwajcarii, tylko dość drogiem. Drożyzną sprawiają prawdziwe tłumy Anglików, które tu obsiadły wszystkie hotele, wille, domy, restauracje i t. p. Chodząc wieczorem po ulicach świetnie elektrycznością oświetlonych, zdaje się, że to nie Molda, ale po prostu Londyn. Miejscowa ludność zajęta pracą, rybołówstwem, lub jak obecnie zwózką siana, mało widoczna, za to goście angielscy nadają ton całemu miastu. A że Anglicy bogaci, nadto przyjeżdżają oczywiście ci tylko, co mają pieniądze, więc też w ślad za tem idzie drożyzna. Wystawy sklepów niektórych takie jak w Lucernie, lub Interlaken — oprócz tego specjalne sklepy z futrami, przepyszными damskimi zarzutkami z lisów niebieskich, wyrobami ze skór, fotografiami, albumami widoków norweskich. Po

sklepach uwija się obsługa żeńska, norweska Panujący język angielski.

Wszystkie domy i wille drewniane. Między niemi prym trzyma willa »Buen retiro« konsula Johnsona, prawdziwe cacko, położone w przepysznym ogródku.

Przecież odkryłem w Moldzie jeden budynek murowany i to bardzo solidny. Jest nim areszt gminny.

Bardzo schludnym jest kościółek drewniany, mały, w stylu angielsko-gotyckim. W nim nad głównym ołtarzem obraz, który stanowi dumę nie tylko Moldy ale i Norwegii, a doprawdy, poetyckim pomysłem i prawdziwie powiewnem wykończeniem wzniosłej myśli, zasłużenie znany światu artystów. Jest to obraz norweskiego malarza Axel Endera przedstawiający anioła przed grobem Chrystusa, opowiadającego trzem żydowskim niewiastom przyszlą po wodę o zmatwychwstaniu Chrystusa.

Trza widzieć tę bosko anielską twarz i postać anioła, te postacie i twarze niewiast zachwyconych potęgą opowiadanego zdarzenia, a nieco powątpiewające w możność tego cudu, — trza widzieć to tło południowego nieba, na którem rozgrywa się scena — aby zrozumieć te procesje ludzi, które się tłoczą do kościoła. Swoją drogą widziałem wśród nich ludzi, którzy swobodą zachowania zdali się zapominać, że są w kościele

a nie w gospodzie, z której może co dopiero wyszli.

Przed kościołem mnóstwo straganów sprzedających wszelkie wielkości kolorowanych i ciemnych fotografii obrazu.

Przy głównej drodze przecinającej Molde (*Moldegaard*) dwa wielkie sanatoria dla piersiowo chorych (*Reknaes*). Pięknym jest widok z Moldehei (*Moldehöhe*) góry 414 m. wysokiej. Pod stopami leżą terassy góry pokryte przebuynym lasem, na samym dole Molda jakby jeden wielki ogród kwiatowy z altanami, jeszcze dalej fiord pełen wysp o gęstych pięknych lasach, a jeszcze dalej zębate szczyty łysych tu i ówdzie lodowcem przedartych lub płatem śniegu pokrytych gór, z których ostrzej występują Romsdalshorn, Troldtinden (1832 m.) i Vengetinden a jeszcze dalej odosobniona para szczytów Kongen i Dronningen (król i królowa).

Wieczór do godziny 12 w nocy przepędzamy w ogrodzie hotelu Aleksandra. Słońce zaszło nieco przed jedenastą — służbę po niem objął księżyc. Powietrze tak ciche i spokojne, że nie drga ani jeden liść drzewa. Z fiordu idą pary ciepłe, upajające, a ten spokój jakiś tajemniczy, rozmarzający, łagodzi nerwy, uspokaja umysły. Ciszę niepokoi tylko muzyka, co od czasu do czasu przerywa ogólny nastrój i poprostu psuje uwagę jak brzęk muchy. Siedziećby się chciało tak w nieskończoność — a tymczasem po drugiej już świta

i powracający koło trzeciej rano dzień spędza gości do domów.

A tymczasem co za ranek, jaki wschód słońca! Z oparów fiordowych wyrosła kula ognista — promieniami złota zalała część nieba, podczas gdy z drugiej strony zakryta górami część firmamentu jeszcze drżała światłem gwiazd. Fiord jakby nowym życiem zadrgał, zaświecił wszystkimi światłami jasnych barw o seledynowej, błękitnawej, szmaragdowej karnacyi. To znów miejscami jakby różował, jakieś czerwone — złote połyski przebiegały spokojną falę wzruszaną jedynie wiosłem rybaka. Wkoło nas krzaki róż, jaśminów i bzu o kwieciach ciężkich rosą, jakby nowe skarby woni dobywały; w powietrzu pogoda, spokój, cisza, jakaś bujność tworzenia. Czarujący ranek. Nie, do prawdy, tego nie można zapomnieć!

Późnym rankiem ruszamy do drugiej perły norweskiego krajobrazu, do sławnego Romsdal.

Fiord to nie długi, właściwie tylko odgałęzienie fiordu Moldy, ale jazda nim należy do pierwszorzędných punktów programu. Po obu stronach fiordu w malowniczym nieporządku rozrzucone góry o coraz to innych formach, jakby każda z innego łańcucha gór pochodziła. Lecz właściwym celem wycieczki nie jest sam fiord, tylko jazda lub przechadzka drogą prowadzącą od końcowej zatoki fiordu wzdłuż rzeczki Rauma. Na wybrzeżu wysoko wzniesionem stoi kilkanaście do-

mów i will, parę hoteli, a miejscowość nazywa się Naes (*Nase, nos*), bo wchodzi niejako nosem we fiord.

Z Naes jedzie się lub idzie zazwyczaj do 14 klm. odległej miejscowości Hongheim gościńcem prowadzącym nad rzeczką Raumą w wąwozie otoczonym górami przeszło 1000 m. wysokimi a niektóre z nich, jak Romsdalshorn 1600 m. i Trolldinden (góry czarownic) 1800 m. są okazałymi górami. Zwłaszcza szczyt Romsdalshorn jest istotnie bardzo, bardzo pięknym. Cała dolina i stoki gór zarosłe gęstymi, bujnymi lasami, co parę kilometrów na jakimś wzniesieniu wytworne hotele, gęste wille wśród ogrodów przeważnie wiśniami i czereśniami zasadzonych. Dolina Raumy (*Raumsdal*) jest dla Norwegów tem, czem u nas np. dolina Kościeliska. Piękność Romsdalu opiewali norwescy i obcy poeci, jej widoki przenosili na płótno liczni malarze, wszyscy szeroko i daleko roznieśli jej sławę.

Bez szowinizmu, bezstronnie sądząc, dolina Romsdalu co do piękności przyrodzonych nie umyła się do doliny Kościeliskiej. A dolina Białej wody, zwłaszcza schodząc z Polskiego Grzebienia — o całe niebo piękniejsza i groźniejsza. Dolina Romsdal według mego zdania najbardziej przypomina dołinę Cichą (*Ticha*) po stronie węgierskiej, a jeżeli narodowy patryotyzm stawia Romsdal najwyżej co do piękności, to dzieje się to z prawdziwą krzy-

wdą innej doliny norweskiej stąd niedalekiej — między Gudvangen a Stalheim leżącej.

Inna rzecz jak wygląda komunikacja w Romsdalu, hotele, wille i restauracje. Podczas gdy zwiedzenie tak blizkiej Zakopanego doliny Kościeliskiej wymaga z jazdą co najmniej pół dnia czasu, a jazda należy miejscami do karkołomnych przedsięwzięć — to przez Romsdal przeprowadzono szosę z pysznymi mostami i przepustami, dogodniejszą niż droga do Morskiego oka. Oczywiście, o drodze przez Dolinę Białej Wody nawet nie mówię, bo przejście należy do awanturniczych wypraw. Hotele i wille w Romsdalu są takie jak najpiękniejsze i najlepsze w Zakopanem a połączenie pocztą, karyolkami i pośtańcami niezrównane. Naturalnie o połączeniach telegraficznych i telefonicznych się nie mówi, te łączą w Norwegii miejscowości najodleglejsze a sieć ich ma takie rozgałęzienie jak nigdzie w świecie. Przy tem cena depesz i rozmów niezmiernie niska.

Tylko wehikuły, którymi się w Norwegii jeździ — nie są zbyt wygodne. Są to dwukołowe wózki przeznaczone albo na jedną osobę (*karriol*), która nogi trzyma w rodzaju strzemion a sama siedząc jakby w stołku, okrywa nogi skórzanym fartuchem — albo też tak zwane Stolkjaerren wózki dwukołowe z siedzeniem na dwie osoby. Oba rodzaje mają w tyle siedzenie tak małe, jak np. na rowerze — przeznaczone dla woźnicy, którym jest zazwyczaj

młody chłopiec. Ten woźnica »Skydsgut« albo sam powoź, albo oddaje na żądanie lica podróżnym. Jazda takimi wózkami napełnia zwłaszcza z początku obawą o wypadnięcie łatwe, zwłaszcza przy karriolkach. Wózki te pędzą z szaloną szybkością, pod górę zesiadają woźnice idąc razem — zaś konie same ciągną idąc szeregiem nieraz z kilkudziesięciu wózków złożonym. Że kurz, albo błoto daje się dobrze we znaki, to oczywista.

Warta przytem wspomnieć o oryginalnym obowiązku ciążącym na norweskich chłopach. Zdawien dawna obowiązani oni są — podobnie jak np. do płacenia podatków lub u nas do pewnej robocizny (co raz to rzadziej) — do dostarczania na każde zawołanie podróżnych konia z wózkiem za pewną z góry oznaczoną nagrodą bez względu na porę dnia i roku. Ten obowiązek ciążący na posiadaczach koni — nazywa się skyds. Przy wszystkich drogach są w pewnej odległości pobudowane zajazdy, jak u nas dawniej stacje pocztowe, t. zw. stacje skydsowe stałe (*faste Skydsstationer*), w których chłopci trzymają konie skydsowe. Podróżny za stałą opłatą dostaje wózek i konia — następna stacja znów go odstawia dalej. Jest to zabytek czasów, w których brak kolei i dobrych dróg robił uciążliwą komunikację własnymi podwodami.

Wracając z Moldefiordu zawijamy przed Aalesund, w ostatnich czasach głośny z powodu pożaru, który to miasto niemal doszczętnie zniszczył.

Aalesund dopiero roku 1898 podniesiony do rzędu miast, niema całych dwunastu tysięcy mieszkańców, a w przeszłości palił się wielokrotnie jak wogóle pożar niszczy ciągle miasta norweskie budowane wyłącznie niemal z drzewa. Aalesund leży u podnóża góry na małym wybrzeżu niedostatecznym dla rozwoju miasta i dlatego zajęto kilka pobliskich wysepek, które połączone mostami ze stałym lądem tworzą ciekawe miasteczko częścią na wyspach leżące. Obecnie odbudowują je przy znacznej bardzo pomocy cesarza niemieckiego i pomocy niemal całego świata. Prawda, że widok straszny, ale gorsze pożogi szerzą się u nas co roku, a o nich świat nawet nie wie. Z pewnością pożar Brzeska, który mniej więcej w tym czasie wybuchł, kiedy ja byłem w Aalesund — gorsze pozostawił zniszczenie.

Dwie rzeczy w Aalesund wszystkich uwagę na siebie zwracały. W jakimś magazynie spalonym były składy ryb suszonych (dorszów) i soli. Części drewniane uległy spaleni — w naszych oczach wybierają ze sklepów piwnicznych dorsze przesiąknięte dymem ognia, oczywiście na nawóz. Miało ich być 150.000 sztuk.

Drugą ciekawą rzeczą są manewry amerykańskiej łodzi podwodnej w porcie. Na przemian zanurza się we wodę i wypływa, a gdy płynie po wodzie, załoga wychodzi na łódź i produkuje się obrotnością łodzi. Za łodzią płynie duży statek,

który jej towarzyszy w wyprawie przez Ocean i na przypadek niebezpieczeństwa ma iść z pomocą. Widocznie z mechanizmem nie są jeszcze w porządku.

Ale, żebym nie zapomniał! Na ulicach Aalesundu taki kurz, taki proch, jak w najskromniejszej galicyjskiej mieścinie.

Ruszamy ku Sognefiord, aby po przebyciu tego fiordu na statku, przebyć następnie turą lądową częścią na wózkach, częścią koleją drogę do Bergen, naszej ostatniej stacji w Norwegii. Droga, którą mamy przebyć znaną jest w świecie turystycznym jako szczyt cudów natury. A co się słyszy i czyta — jest wobec tego co się widzi — zwłaszcza przy tej pogodzie, którąśmy mieli, wprost niczem.

Sognefiord (po norwesku, wąskie ramię morskie) jest najdłuższym ze wszystkich fiordów Norwegii, bo aż 180 klm. długi, najwyżej 6 klm. szeroki, a głęboki przeszło 1200 m. Tylko przy wejściu do fiordu jest morze mniej głębokie, gdyż morena tworzy wał zmniejszający głębokość do 124 m. Ściany jego są w głębi fiordu do 3000 stóp wysokie a spadają ze ścian wodospady wprawdzie nie obfite w wodę, ale za to z wysokości przeszło 200 metrów. Z fiordu widać lodowiec Jostedalsbrae, który jest największym lodowcem kontynentu europejskiego. Z lodowca tego jak promienie z gwiazdy — odgałęziają się w 24 kierunkach

24 lodowce pierwszorzędnej wielkości. Główna masa ma 90 klm. długości a do 15 szerokości i zajmuje 855 kw. klm. Naokoło leżą pola odwiecznego śniegu, które same zajmują 1252 kw. klm. powierzchni! (Dla porównania podaję obszar dwóch powiatów politycznych w Galicyi, pow. pol. Skałat ma 832 kw. klm., pow. polit. Sanok ma 1264 kw. kilometrów),

Jazda Sognefiordem jest w tych warunkach piękniejszą niż jakimkolwiek jeziorem szwajcarskiem, nawet sławne Garda musi ustąpić miejsca Sognefiordowi. Pomyślmy tylko — jedzie się jakby kanałem wśród gór, których ściany miejscami wprost prostopadłe dosięgają wysokością 3000 stóp, ściany miejscami tak bliskie, że dwa statki z trudnością mogą się wyminąć, z lewej i prawej strony sznury srebrzystych wodospadów, nad nami skraw nieba jakby wykrojonego, pod spodem woda przecicha, spokojna, ciemnolazurowa! A w dali srebrzą się masy lodowca odbijającego wszystkie promienie słońca. Wokół taka cisza, taki spokój, jakby ta droga była wstępem do wieczności.

Zwłaszcza cudownym, chyba niezrównanym jest końcowy zakręt, gdy Sognefiord przechodzi w tak zwany Naeröfiord (naerö — ciasny). Fiord skręca nagle w prawo ku południowi w miejscu tak wąskim, że statek musi z całą uwagą zakręcać, aby dziobem nie uderzyć w ścianę. Wjeżdża w Naeröfiord, miejsce tak wąskie, że o wymijaniu się

okrętów niema mowy. Syrena ciągle pracuje, aby uprzedzić statki z przeciwną płynąć mogące, że trzeba stanąć, bo o płynięciu obok siebie niema mowy. A tu z boków prostopadle czarne nagie ściany, robi się chwilami ciemno, bo słońce w ten wąwóz nie dochodzi. Po półgodzinnej jeździe wśród takich dziwów, które się mija z zapartym w piersiach oddechem — fiord się rozszerza — okazuje się wybrzeże a na niem kilkanaście domów. Jest to Gudvangen, leżące na początku doliny Naerödal (ciasna dolina), doliny przeciętej wartkimi falami rzeczki, obok której zbudowano słynną drogę do Stalheim, prawdziwe cudo sztuki inżynierskiej.

Jedziemy wózkami (karriolkami) długim szeregim z początku między górami przepaścistymi, dzikimi, ponad urwiskami skał, a po półtora godzinnej jeździe trza wysiadać. Po prawej stronie wznosi się góra 1160 m. wysoka z labradoru, Jordalsnut, a dolinę wprost zamykają stoki tej góry tak, że o jeździe wózkami niema mowy. Na tych stokach wycięto w skałę drogę, o jakiej pojęcia nie mamy. Jest to zbiór szesnastu serpentyn, które od podnóża stoków do ich końca na wysokości 250 m. prowadzą wprost nad sobą w takich szalonych spadkach, że o wyciągnięciu wózków z gośćmi przez konie niema mowy. Gorzejby jeszcze było zjeżdżać. Ale nie żał iść pieszo; po lewej i prawej stronie grzmia wody dwóch potężnych wodospa-

dów, Sivlefos i Stalheimsfos; flora znów odzyskuje swoje panowanie, wszędzie drzewa, trawy, krzewy, a cóż za widok w tył, ku Gudvangen, ku fiordowi!

Po przejściu tej zapory jeszcze się idzie blisko godzinę w górę ale już nie stromo, zanim droga doprowadzi do hotelu Stalheim leżącego na wysokości 342 m. ponad podnóżem stoków góry, przez które szliśmy w serpentynach.

O rozmiarach hotelu powiem, że sala jadalna obliczona jest na 400 gości a pokoi sypialnych jest przeszło 70. Wieczorem o godz. 8 wspólny obiad do którego siada przeszło 300 osób angielskiego towarzystwa. Nie brak fraków, smokingów, dekolowanych toalet.

Po obiedzie składającym się zwyczajem angielskim z wielu dań a kończącym się przed 10 — wychodzimy na werandę hotelu — a stąd do ogrodu. Co za widok! Na dół w Naerödal biegnie wzrok przy świetle zachodzącego słońca aż ku fiordowi z wysokości kilkuset metrów, pod nogami huczą owe dwa wodospady — po obu stronach szczyty gór pokryte śniegami — w tyle znów góry i fieldy, a słońce zachodzące odbija na skałach gór tę czerwień, te blaski i łuny, — które technicznie zowią *das Alpenglühen*. Dobrze po 10 zaszło słońce — zeszedł znów księżyc. Nie jest się tu wśród tego wrażenia spokoju, ciszy, błogości co w Moldzie, ale scenerya gór oświeconych srebrem księżyca

jeszcze fantastyczniejsza — groteskowa. Dobrze po północy wracam do hotelu. W jego wielkim przedsiönku młode towarzystwo wysunęło meble — i hula. Tańce nie zbyt składne. Tańczą różne narodowości, różne temperamenta, ludzie co się pierwszy raz widzą i pierwszy raz słyszą graną melodyę. W pauzach jakaś piękna aktorka norweska śpiewa ludowe pieśni. Nie rozumiemy ich, ale czysty głos, dobra szkoła i widoczne przejęcie się pieśnią mimowoli oddziaływuje na nas. Pytam co śpiewa. — Naturalnie — o miłości.

Wczesnym rankiem ledwie po czterogodzinnym wypoczynku (ale na pysznym łóżku sprężynowym) znów napawam się tym samym widokiem, obecnie o jasnym dziennym oświetleniu. Wchodzę na pagórek na którym umieszczono pamiątkowy kamień na cześć cesarza Wilhelma, który często odwiedza te strony, a na budowę drogi tych przesławnych serpentyn ofiarował z własnej szkatuły 100.000 marek pruskich. Pagórek nosi nazwę Wilhelmshöi (*Höhe*).

Krótko mówiąc cała podróż Sognefiordem i drogą jezdnią do Stalheim nie ma równej sobie ani w Szwej-caryi ani w północnych Włoszech.

Rano o godzinie ósmej ruszamy karriolami do Vossvangen, drogą 36 klm. długą, już mniej interesującą choć piękną. Jedzie się gościńcem wybornym, równym, świetnie szutrowanym, prawdziwie szosą zachodnio europejską. Przy drodze dwa duże jeziora,

które okrążamy, co kilka kilometrów parę hoteli z angielskimi turystami, restauracjami, ot, droga wśród gór Norwegii, jej lodowców, fieldów, pól śniegowych, tak wyborna jak np. w Belgii. Podnoszą urok śliczne lasy a spodem po obu stronach drogi łąki, koszone prawie w tym czasie parokonnymi kosiarkami.

W południe samo przyjeżdżamy do Vossvangen miejscowości nad rzeczką Voss położonej, wśród obszernej kotliny niegdyś zamieszkałej przez liczne rodziny szlachecko-rycerskie, które tu tworzyły całe zaścianki, klany. Jeden z nich do dziś dnia częściowo się utrzymał. Nazywa się Finneloftet, typ staronorweskich dworów 13 wieku. Nazwa wskazuje, że miejscowość pierwotnie była fińską (*finne*) a Loft oznacza dom dwupiętrowy. Jest to najstarszy norweski a może i europejski dom drewniany, około 15 m. szeroki a 15 długi. Belki parteru kładzione poziomo jak w naszych domach drewnianych, belki 1 i 2 piętra stoją pionowo. Wewnątrz nie ma schodów, są tylko zewnątrz o prześlicznych snycerskich robotach. Drzwi, okna, ściany pełne rzeźb. Obecnie służy ten dom za muzeum miejscowych starożytności, zbroi, ubiorów, mebli, sprzętów, puharów i t. p. używanych przez rodziny rycerskiej kondycyi.

Po śniadaniu spożytem w hotelu Fleischera (znów Anglicy) ruszamy koleją do Bergen. Warta wspomnieć, że klimat tu w zimie tak łago-

dny, że goście hotelowi zeszłego roku wilię Bożego Narodzenia podaną angielskim sposobem (indyk i plumpudding) spożywali na otwartej werandzie, a bowle spijano po północy, siedząc w tużurkach na werandzie.

Stacya kolejowa w Vossvangen leży tuż za hotelem Fleischera. Wagony mniejsze jak nasze, zaczem mniej wygodne, ale nadzwyczaj schludne i czyste. Kolej, którą jedziemy, uchodzi i słusznie — za popisowe dzieło inżynierii. Kolej ta jest częścią już wykończoną większej linii połączyć mającej Bergen z Christianią. Resztę budują — a linię Vossvangen—Bergen jaką najpilniejszą wykończono najprzód i oddano do użytku. Podobną drogą nie jedzie się nigdzie w Europie. Kolej przedarulańska nie jest tak piękną — a kolej szwajcarska z Visp do Zermatt jest żartem wobec linii Vossvangen—Bergen. Proszę pomyśleć.

Na długości 107 kilometrów zbudowano 52 tunelów długości od kilkunastu do 465 metrów. Wogóle tunele wynoszą 9548 metrów. Wszystkie kowane w granicie skał. Biegnie kolej częściowo nad rzeczką Voss i brzegiem jeziora, potem przechodzi nad fiord. Nad rzeką i jeziorem zbudowano nieraz na kilkadziesiąt metrów wysokie kamienne nasypy, z których widok na prostopadle na dół biegnące szkarpy, pieniącą się wodę strumyka torującego sobie drogę wśród głazów, urwisk, skał. Nad fiordem droga idzie w ścianie

granitowej skały, którą przebiega albo w tunelach, albo też w ten sposób, że ścianę poprostu wydrążono w znacznej wysokości nad fiordem i tem wydrążeniem, podobnie jak słynna Axenstrasse — prowadzono tor. Pod torem przepaść — nad torem przepaść. Miejscami niedobrze się robi, na widok tych zakrętów prowadzonych z jakąś awanturniczą śmiałością zboczem gór i skał. Pociąg kursuje z szybkością naszego błyskawicznego, za to przystanki dość liczne i długie. Jedziemy 4 i pół godziny, wśród niesłuchanego upału. Na przystankach nie dostanie żadnych trunków alkoholycznych, tylko różne wody sodowe, lemoniady, Apollinaris i t. p. Służba pociągowa wcale uprzejma — na życzenie gości zatrzymuje pociąg na kilku stacyach dłużej jak przepisano. Wsiadają wszyscy. Pokrzepiamy się wodami, ochładzamy wśród tropikalnego upału i prowadzimy wprost licytacje z konduktorami o ilość minut, przez które mamy stać na stacyach. Uprzejmi ludzie czekają na nas. Wszak w pociągu jedzie tylko kilkuset turystów, a kiedy pociąg przyjdzie do Bergen — dość jest obojętnem, byle za dnia, bo w nocy nie kursują. Wreszcie fiord się rozszerza. Mnóstwo okazałych will, murowanych już budowli, siność morza z dali widnego zdradzają, że dojeżdżamy do celu. Tak, to Bergen.

Jedno z najstarszych miast norweskich — zostało Bergen założone w roku 1070 przez króla

Olafa Kyrre. W roku 1186 osiedlili się w Bergen liczni niemieccy kupcy, którzy atoli wkrótce stali się wielce dla mieszkańców uciążliwi. Trudnili się oni przeważnie sprzedażą wina, utrzymywali szynki, wskutek tego król Sverrir wypędził z Bergen »południowców« jak Niemców nazywano, a w miejsce ich pozwolił osiąść rzemieślnikom. Niemieccy rzemieślnicy osiedli tuż nad portem, pobudowali domki, a ponieważ między nimi najwięcej było szewców, więc tę ulicę nad portem nazywano ulicą szewców, później całą dzielnicę niemiecką nazywano szewską, a szewcem każdego cudzoziemca zamieszkałego w tej dzielnicy. Do dziś utrzymała się nazwa tej ulicy. Ale ci »szewcy« nie chcieli kupować u miejscowych kupców. Sprowadzili swoich krajan, którym pozwalano przez czas letni rozbijać kramy w cudzoziemskiej dzielnicy. Powoli nauczyli się obchodzić zakaz dłuższego pobytu — pobudowali nad portem domy, w porcie doki, a całą ulicę nazwano *«deutsche Brücke»* (*Tyskebryggen*). Przy ulicy tej zakładały miasta hanseatyckie swoje faktorye, królowie norwescy pozwolili Niemcom rządzić się prawem niemieckiem (prawo lubeckie) i nadali im przywileje handlowe t. zw. prawa kontorowania (*Kontorrecht*). Niemcy się ładnie wywdzięczyli. Powoli wypierali z miasta nie tylko osiadłych innych cudzoziemców, Anglików, Holendrów i Szkotów, ale nawet Norwęgów nie chcieli cierpieć i chcąc ich wyprzeć, czynili ze

swej dzielnicy wycieczki wojenne do miasta, a ich dowódca Bartłomiej Vot dwukrotnie roku 1428 i 1429 puścił z dymem całe Bergen norweskie, przepędził innych kolonistów i *de facto* stał się panem całego miasta.

Oczywiście nie obywało się bez odwetu. Dlatego Niemcy poprostu zamknęli się w swej dzielnicy, zrobili w mieście drugie miasto, dopuszczali do portu tylko niemieckie, hanseatyckie statki, a Norwegom z Bergen nie pozwalali kupować tylko u siebie. Z obawy przed bijatyką, nie dozwolali nikomu ze swej dzielnicy oddzielonej murami i zasiekami wychodzić po nocy do miasta, strażę nocne z halabardami, psami tresowanymi, rundy żołnierskie przestrzegały odosobnienia, a w nocy czuwały, aby nikt nie wychodził do miasta.

Miasta hanseatyckie wysyłając swoich kupców do Bergen, zabraniały im przenosić się z rodzinami lub żenić się w Bergen. W domach przy »Tyskebryggen« mieszkali sami nieżonaci, panowie, pomocnicy, słudzy, wszyscy żyli w celibacie. Zakaz żenienia się miał na celu zmusić Niemców do powrotu do kraju rodzinnego i zastępowania ich przez innych, aby przez stałe osiadanie nie wynaradawiali się wskutek związków z miejscową ludnością. Zakaz ten odnosił się do kobiet wogóle, którym pobyt w »kontorach« t. zw. »Gaarden« niemieckich był zakazany. Jeżeli przypadkowo straż

przydybała kobietę w domu niemieckim, to ona i właściciel domu skazywani byli na bezzwłoczne wrzucenie do wody, wprawdzie nie celem utopienia ich, ale ich pławiono dłuższy czas we wodzie i tak przemokłych wypuszczano. Do sypialni panów nie wolno było wchodzić nawet chłopcom lub pomocnikom handlowym, aby nie dawać sposobności lubieżnemu zgorszeniu.

Za to poza dzielnicą niemiecką — wolno było Hanseatom przebywać w towarzystwie wesołych cór Koryntu. Zbudowano też obok »Tyske Bryggen« szeregi domków zamieszkałych przez córy Venus vulgivaga a z każdego »Gaarden« prowadziła wązka uliczka po stopniach do t. zw. górnej ulicy (*ober Gasse*) Övregaden, która do dziś dnia utrzymała swą nazwę, a i owe wejścia i wązkie uliczki częściowo są widoczne. Przez cały wiek XV, XVI, XVII a i do połowy XVIII stulecia — były te domy mieszkaniem takiego zepsucia, swywoli i rozpusty, że miejscowi pastrowie mówiąc o Sodomie i Gomorze jako trzecie miasto rozuzdania wymieniali »Tyske Bryggen«. Tego, co kroniki piszą i co się w historii miasta Bergen czyta o życiu w tych lupanarach — nie można powtarzać.

Aby Niemców nieco poskromić wybudował r. 1515 z polecenia króla namiestnik Jürgen Hansen Skrifer, Holender rodem, wieżę powyżej Tyske Bryggen. Niemcy udali się w pokorę i wieżę oddano im nawet w posiadanie. Dopiero 1556 roku

namiestnik królewski Krzysztof Walckendorf, znany okrutnik, zmusił Hanseatów do poddania się ustawom kraju i przyjęcia poddaństwa miejscowego. »Tyske Bryggen« przestały być polityczną odrębnością, ale zostały taką pod względem handlowym i społecznym i to aż do początków XVIII stulecia. Dziś Bergen jest miastem norweskiem; z dawnych »kontorów« zostało wspomnienie, przy »Tyske Bryggen« utrzymało się jeszcze 17 owych dawnych domów, dworów t. zw. Gaarden lub Hus (*Haus*), z których każdy ma swoją dawną odrębną nazwę. Mówi się Dramshusen, Ravelsgaarden i t. p. jak np. u nas mówiono »szara kamienica«, »Krzysztofony«, »Pałac spiski« i t. p.

Te domy mają ciekawy wygląd. Są to budowle drewniane, kilkopiętrowe, o oknach niemal cały front zajmujących, wewnątrz pełne ganków, ganeczków, schodów i schodków, zakamarków — labirynt. W każdym domu po kilka podworców, raczej miniaturowych placyków, w tyle kamienicy skarbiec, w którym chowano pieniądze i kosztowności. W izbach nie wolno było palić z obawy przed pożarem, który i tak nawiedzał i niszczył kilkakrotnie dzielnicę, dlatego w każdym domu budowano osobną salę »Skytningsstue« (*Ver-samlungsstube*), w której zimową porą wszyscy się zgromadzali, gdyż tylko w tej izbie i w kuchniach wolno było palić. Sala taka dziś jeszcze widoczna i utrzymana w Dramshusen. Z wielką

szkodą dla starożytności miasta znikają dziś te domy. Np. obecnie zburzono już trzy domy przy »Strand« a na ich miejsce mają stawiać kamienice, ot takie baroki, jakich setkami widzimy.

Jeżeli o jeździe Sognefiordem, drogą z Gudvangen przez Stalheim do Vossvangen i następnie kolejną mówi się tylko w superlatywach, to nie można wyjść z tonu tego, mówiąc o wjeździe do Bergen czy to od strony lądu, czy morza. Bergen miasto blisko 80.000 mieszkańców liczące, leży na półwyspie terasami od morza ku lądowi się wznoszącym. Półwysep ten połączony z lądem wązkim językiem lądu tak, że miasto oblane niemal ze wszystkich stron wodą morza i fiordu. Na lądzie wznoszą się góry, 7 szczytów wybitniejszych okala miasto od wschodu i dlatego też nazwę swą i herb zawdzięcza miasto tym góróm. Bliskość morza, działanie potężne Golfu — zakrycie od wschodu górami — sprawiają, że Bergen w zimie nie miewa prawie nigdy temperatury niższej jak — 10° Celsjusza — przeciętna roczna temperatura wynosi + 8° Cels., za to Bergen jest sławne z ciągłych deszczów. Niczem Zakopane, niczem Salzburg. W Bergen jest kilkanaście dni w roku, w których niema opadów, zresztą ciągle leje. Bez parasola nie można wyjść z domu, ostrożniejsi nie pozbywają się kaloszy. Przy najpiękniejszej pogodzie, wyjdzie z nienacka jakaś chmurka, ot taka masa wodnej pary z Oceanu, a nie mogąc

z powodu gór i lasów wędrować w głąb lądu, wylewa swe wody na Bergen. Nie są to naturalnie nawałnice, ale ciągle deszcze. Jest to miasto ze wszystkich znanych na świecie miejscowości najbogatsze w opady atmosferyczne, czego doświadczyłem w ciągu kilkudziesięciogodzinnego pobytu.

Przechadzka po mieście bardzo przyjemna. Idąc z portu ku głównej ulicy »Strandgaden« zaraz pierwszy stoi jeden z dawnych niemieckich »kontorów« wybudowany r. 1403 a odnowiony 1705 — Finnegaarden — w którym bogaty kupiec J. W. Olsen zgromadził resztki z urzędzeń Hanseatów z ulicy szewskiej (*Skomagergade*) a więc urzędzenia danych cechów, całe urzędzenia sklepowe (*Staven*), sypialnie bogatych kantorzystów, broni, narzędzia rzemieślnicze i t. p. Jest to muzeum hanseatyckie — bardzo ciekawe.

Nieco dalej »Haakons Königshalle« (*Kongehallen*) jest to budynek z XIII stulecia odnowiony wedle planów znakomitego budowniczego Christiana Christie r. 1880 — najciekawszy i najświetniejszy budynek Norwegii po tumie trondhjenskim. Niegdyś służył on w czasach duńskich rządów za spichlerz zbożowy, kilkakrotnie rozbierany i burzony dla materyału, którego używano do budowy obwarowań tak, że długi czas myślano, że właściwie w Bergen nie stoją nawet resztki z tego gmachu. Dopiero r. 1839 po odkopaniu zwalisk

przekonano się, że są to resztki murów budynku r. 1261 poświęconego a przez króla Haakona Haakonsona zbudowanego. Prześliczną jest w tym budynku sala uroczystościowa w stylu angielskich »halls« przeznaczona do zgromadzenia w niej wasalów, lenników, stanów, gości. W ścianie wykute schodki prowadzą do tronu stojącego na znacznym podwyższeniu, a na drugiej stronie galerya dla muzyki. Cała sala przyozdobiona przepyszną ornamentyką drewnianą w stylu norweskim.

Warta się przejść nad portem po placu rybiego targu, Fiske Torvet. I Bergen stoi pod znakiem ryby. Sztokfisz, śledzie zwożone z Łofotów tutaj nad portem przerabiają. Rocznie wywozi Bergen 400.000 tonn ryb solonych (1 tona wagi = 1000 klgr.) a co do tranu, to Bergen jest centralnym punktem przeróbki, wywozu i handlu tym artykułem dla całego świata. Widzi się na targu ryby i rybki. Zwożone na specjalnych statkach »jaegter« o kolosalnie wysokich ścianach, które kształtem mają przypominać dawne łodzie Wikin-gów. Ryby kładzie się do naczyń w rodzaju waniek, przez które przepływa ciągle świeży prąd wody morskiej. Są rybki mniejsze od szprotów, są takie, które jak np. delfiny są po 2—5 m. długie. Osobnymi tasakami tnie się mięso ryb, sprzedają je na wagę kawałkami podobnie jak mięso wołowe. Zrana koło godziny 8 jest targ

najsilniejszy. Nie przesadzę, jeżeli powiem, że na targu było jakie 5000 kupujących.

Zrana robię pieszą wycieczkę do Fløiffeld tam i napowrót w niecałych dwóch godzinach. Jest to pole fieldowe wysokie 270 m. nad poziom morza, z widokiem na miasto i fiord, przystań i otwarte morze z licznymi wyspami, zębatai skałami, a w tyle widok fieldu, pochyłej równi powstałej po usunięciu się lodowca, z której spadają na wiosnę lawiny. Nic więcej sprzecznego, jak te dwa widoki. Z przodu miasto wrzące ruchliwem tętnem portowego życia, miasto przecięte kolejami elektrycznymi i portem, do którego zawija rocznie do tysiąca obcych okrętów — w tyle przestrzeń bez śladu życia ciągnąca się w setki kilometrów na wyżu ładu norweskiego.

Prócz dwóch starożytnych kościołów obecnie luteran-skich, tumu z XIII stulecia i kościoła Maryackiego z XII stulecia, który niegdyś należał do Hanseatów — zwiedzam jeszcze kościół katolicki pod wezwaniem św. Pawła. Katolików jest w Bergen przeszło 300 dusz, dla których Misya zbudowała kościół murowany (*Bergenske katolske Kirke*) z piękną wieżą, obszerny, jeden z najpiękniejszych kościołów w Bergen, otoczony plantacyami, na wzniesieniu. Obok szpital św. Józefa utrzymywany przez niemieckie szarytki, w którym więcej nawet jest luteranów niż katolików. Szpital nieduży, ale ślicznie urządzony.

Po południu wielce przyjemna wycieczka do Fantoft, farmy i willi amerykańskiego konsula Gade, dla obejrzenia jednego z najwspanialszych domów Norwegii. Posiadłość ta jeszcze czem innym sławna. W piękny parku, wśród romantycznej zieleni drzew, na wysokiej górze, stoi kościółek drewniany »*Stavekirke*« z XII wieku, prawdziwa w swoim rodzaju szczegółność. Takich kościółków było niegdyś w Norwegii przeszło 700 — w czasie inwentaryzowania archeologicznych zabytków roku 1866 liczono ich już tylko 30, dziś podobno jest ich nie więcej nad 20. Ten kościółek stał przedtem we Fortum, były konsul go zakupił, kazał rozebrać i przenieść do swojego parku. Dobrze, że nie do Ameryki.

Kościółek ten jest ciekawym zabytkiem domorostłego budownictwa t. zw. Stabbau. Nie są bierwiona i belki kładzione podobnie jak w naszych budowlach poziomo z wycięciami klinowemi na końcach, lecz składano poprostu jako ramy drewniane z odpowiedniami wycięciami, fugami, w które wsuwano prostopadłe cienkie belki, raczej chrust. Każda ściana wygląda więc podobnie jak u nas czasami budowane z chrustu ściany drewnianych stodół lub sąsieków. Naturalnie budowa taka jest znacznie mniej szczelna, wewnątrz świszczce wiatr jak na polu, okien niema żadnych, tylko w ścianie głównej otwory na światło. Wewnątrz prawie zupełnie ciemno, wierni modlili się w zu-

pełnym mroku, rozświeconym tylko światłem świec z ołtarza. Dach ma trzy piętra, spodni daszek około kościoła spoczywa na drewnianych słupach, stanowiąc rodzaj krytego chodnika dla zasłonięcia przed deszczem. Dach kryty rodzajem gontów z całych desek, podobnie jak niektóre domy góralskie w Tatrach. Przy głównym wchodzie umieszczono osobną izbę, w której wierni przed wejściem do kościoła składali zbroję.

Po powrocie zwiedzam miasto, piękne parki, ogród botaniczny. Na którejś z ulic wchodzę do sklepu z piękną wystawą z zamiarem kupienia wyrobów ze skóry psa morskiego. Nazwisko kupca wcale nie norweskie »Josef Geller« a zwłaszcza rysy twarzy jego i jego córki zdradzają semickie pochodzenie. Ponieważ w Norwegii jest ledwie 230 żydów a dotąd nie spotkałem żadnego, więc pytam kupca oględnie czy jest tutejszym, czy Niemcem. Powiada że jest Niemcem, a właściwie żydem. Na dalsze zapytanie, czy nie pochodzi z Galicyi — dostaję odpowiedź, że on wprawdzie nie pochodzi z Galicyi i nigdy tam nie był, ale zawsze tęskni do Galicyi. Mój ojciec — powiada — pochodził z Galicyi z Brodów, emigrował z rodziną do Amsterdamu, gdzie pracował w szlifierni brylantów. Do końca życia marzył o powrocie do Galicyi, z żoną nie mówił jak tylko żargonem (*jüdisch-polnische Sprache!*) — i dużo dzieciom w Amsterdamie mówił o Brodach, twierdząc, że

my t. j. Żydzi wszyscy się kiedyś w Galicyi zbierzemy.

Na odchodnem dałem przyjacielską radę kupcowi, aby do Galicyi nie wracał.

Kupcy w Bergen rozporządzają flotylą handlową blisko ze 400 statków złożoną, w tem 100 dużych żaglowców — a mnóstwo mniejszych łodzi, bark i t. p., uwija się po porcie i fiordzie i morzu za rybami. Ładny widok portu wieczorem, gdy wszystko to wraca po połowie do przystani. Łodzie pełne zdobyczy, twarze rozweselone powodzeniem, nad przystanią czekają rodziny powracających. W takiej chwili opuszczamy w dniu 29 lipca Bergen, aby po 50 godzinnej jeździe stanąć w Kilonii. Po drodze stajemy tylko przed Kopervikiem, aby wysadzić naszego kochanego pilota Haldorsego. O godzinie 9 w tej szerokości jeszcze widno, wszyscy zbierają się na pokładzie, ściskają dłoń sympatycznego starca, który wraz z urzędnikiem cłowym opuszcza statek. Wiwaty, powiewania chustkami trwają dobrą chwilę, zanim nie tracimy z oczu Koperviku.

Jedziemy w zmniejszonym towarzystwie; w Digermulen wysiadły 4 osoby — w Trondhjemie i w Bergen również po kilku podróżnych opuściło statek, aby lądową drogą wrócić do domów. Tylnolodniowa jazda na okręcie wśród tylu i takich wypadków dobrze się dała we znaki, niektórzy wprost nie są zdolni do dalszej podróży morzem

Po przespanej nocy o godz. 7 rano dnia 30 lipca jesteśmy znów na Skagerrak w połowie drogi między Lindesnaes a Skagen. Tylko że teraz pogoda, jak rybie oko, słońce grzeje, na niebie ani jednej chmurki — przeciwieństwo do jazdy pierwszej — wielkie. Wszyscy stoją na pokładzie oczekując kiedy zobaczymy brzegi zatoki kilonńskiej, wspominając przebyte wypadki, robiąc projekta co do powrotu z Kilonii do domu.

Czy warta odbyć taką podróż? Warta — nawet i bardzo. Odkąd ułatwiono komunikację z brzegami Norwegii, odtąd jakby w nowo odkryte kraje »stałej nocy i stałego dnia« rzesze tysiączne turystów dążą ku północy. Prócz widoków nie mających nic wspólnego z banalną powszednością życia, oczekują turystę wszystkie przyjemości życia na morzu — przedewszystkiem idealna czystość powietrza przesyconego solami, — uspokojenie nerwów, rekreacja ducha i ciała. Ale aby warunki te zaistniały — trzeba by podróż tę urządzić w ten sposób, aby usunąć możliwość gwałtownych wstrząśnięć i niebezpieczeństw, które zamąciły spokój i równowagę naszą i wprowadziły w turystyczną zabawę nadprogramowy a niepożądany żywioł.

Z jednym trzeba się liczyć w takiej podróży — prócz bardzo znacznych kosztów — z wytrzymałością na niewygody życia kajutowego i z nieprzyjemnościami, jakie znaleźć można w mniej przy-

jemnem lub mniej pożądanem towarzystwie nieznanym współpodróżnym — jeżeli się kto wybiera z domu sam — a nie z innymi. Ale dobrać sobie odpowiednie towarzystwo do takiej podróży — bardzo trudno. Skazany byłem na towarzystwo osób, które pierwszy raz w życiu widziałem i z którymi rozstałem się w Kilonii na zawsze. Z małymi wyjątkami trafiłem dobrze.

W piękny dzień niedzielny po południu dnia 31 lipca 1904 r. po wspaniałej uczcie pożegnalnej dobijamy do przystani kilońskiej. Prowadzi nas pilot portu kilońskiego (*Kieler Lotze*), któregośmy wzięli przy wjeździe do zatoki na pokład wraz z dwoma urzędnikami cłowymi niemieckimi.

Jesteśmy w porcie. Urzędnicy prowadzą nas do urzędu cłowego, gdzie z niesłychaną względnością odbywa się rewizya. Wierzą każdemu na słowo. Płacimy za to, co każdy dobrowolnie deklaruje. A wieziemy setki rogów renich, skóry zwierząt podbiegunowych, ryby wędzone, solone, konserwy rybne, pasztety renie i t. p.

Od cła na pocztę, porozumieć się z domem i swoimi. Przed wieczorem idę na kolej, aby obmyśleć połączenia do dalszej 14 dniowej tury po morzu Niemieckiem i zakupić bilety okružnej jazdy. Obok dworca grupa ludzi otoczyła parę jakichś biedaków siedzących na asfalcie. Zaciekawiony podchodzę bliżej. Smutny widok. Zaraz na pierwszy rzut oka poznaję naszych włościan z oko-

lic Niska — chłop stary, dwoje dziewcząt i kilkunastoletni wyrostek. Zagadnięci przezemnie po polsku jeszcze w większą wpadli konsternację. Długich trza było perswazyj, przedkładań i namów, aby skłonić biedaków do odpowiedzi skąd są, dokąd jadą, co tu robią. Odpowiada jedna z dziewcząt, bo chłop widocznie zniechęcony do życia — apatycznie siedział i nawet mówić nie chciał. Zwykle dola obieżyśasów! Wyjechali z pod Niska na robotę z całą partją dążąc do Prus. Roboty nie dostali, jakiś agent zwerbował ich z innymi do Danii do żniw. Mimo wypytywań i ułatwień z mej strony, ani rusz nie mogłem się od biedaków wywieść, jaką drogą jechali, bo stacyj nie znali, sądzą, że przez Szczecin, albo Stralsund Sassnitz. Wsiadli w jakimś dużym mieście, gdzie wozy same jeździły (zapewne kolej elektryczna) do wagonu i po kilku stacyach wyrzucił ich konduktor z wagonu, że źle jadą. Nie mogli się z nikim rozmówić ani wskazać, którą drogą chcą jechać. Wskazując kartę, na której było podane nazwisko stacyi kolejowej w Danii na północ Kopenhagi, Frederigsborg, — dostali jakieś inne bilety, ale musieli zapłacić resztę pieniędzy. Dawne bilety im odebrano, nowe były ważne do Kilonii. Nie mogłem się dopytać o nazwę tej stacyi, gdzie jakiś nieuczciwiec wysłał ich na taką drogę. Rano przyjechali do Kilonii, bez pieniędzy, bez biletów, bez prowiantów, głodni. Rozpacz brała. A tu tłusty

policyant gwałtem ich ciągnie jako bezdomnych włóczęgów.

Za moją interwencją i wytłómaczeniem losu tych biedaków odstąpiono od zamiaru. W porcie dowiaduję się, że za kilka godzin rusza z Kilonii mały statek do Kopenhagi wioząc ładunek węgla i towarów. Kapitan zobowiązał się przewieźć tych biedaków, jeżeli mu będą pomagali na statku i przy wyładowywaniu ciężarów. Pokrzepieni, pożywieni i zaopatrzeni w gotówkę potrzebną na drogę z Kopenhagi do Friederigsborg — wsiadają nieszczęśliwcy na statek kontenci z okazji — chętnie chcąc pracą odrobić za przewóz. Dałem im adresy do Kopenhagi, do biura turystycznego — biura pomocy dla przejezdnych a zwłaszcza do austro-węgierskiego konsulatu. Dziękują ze łzami w oczach za pomoc, — obejmują kolana.

Biedni ludzie, — biedniejsi od Lapończyków, a tacy dorodni, zwłaszcza chłopak i jedna z córek wprost prześliczna młodzież.

Odjeżdżają z portu wołając »Bóg zapłać«!
Niech jadą częścią drogi przezemnie przebytej
...Żegnajcie!...

Omyłki druku.

Str. 10 wiersz 11 od góry zamiast Nordcapu ma być Nordkapu
Str. 27 » 16 od góry zamiast Finlandyi ma być Finlandyi
Str. 29 » 6 od góry zam. Skager Råk ma być Skagerrak

SPIS RZECZY.

	Str.
I. Wyjazd z Kilonii	1
II. Na pełnem morzu	29
III. Brzegami Norwegii	50
IV. Wieczny lód	108
V. Z powrotem	177

