

STANISŁAW RAKUSA-SUSZCZEWSKI

E-mail: [Rakusa-suszczeowski@gmail.com](mailto:Rakusa-suszczeowski@gmail.com)

## ZAŁOŻENIE POLSKIEJ STACJI ANTARKTYCZNEJ IM. HENRYKA ARCTOWSKIEGO (1976/1977) DZIENNIK PROF. STANISŁAWA RAKUSA-SUSZCZEWSKIEGO



Ryc. 1. Tablica pamiątkowa

W maju, 1976 roku, po powrocie z wyprawy krylowej, rozpocząłem starania o realizację mojej koncepcji stacji antarktycznej. Jediną realną siłą mogącą udzielić pomocy Polskiej Akademii Nauk było Ministerstwo Obrony Narodowej. Znowu bieganina, pisma,

nazwiska. Nikt nie odtworzył kolejności działań, decyzji, tych pozytywnych i negatywnych. Tych pierwszych było więcej - sprawa ruszyła. Z każdym dniem przybywało ludzi: cywilów i pracowników MON. Porucznik inż. Marian Skowron miał odpowiadać za sprawy budowlane. Sądziłem, że stację będziemy budować na skale. Domy kontenerowe miały być postawione na stalowych nogach. Trzeba wierceć skałę, a więc zdobyć świdy i stalowe rury. Plan głównego budynku zrobiłem sam. Front budynku, wejście umieszczone centralnie, dalej szatnia, w lewo i prawo pokoje mieszkalne, prosto sala jadalna, a przed nią umywalnia. Główny ruch kanalizowałem w środku budynku, skrzydła z małutkimi, pojedynczymi kabinami miały być izolowane. Powstała konstrukcja o kształcie litery T. W przyszłości nazwano ją *samolotem*. Kłopoty ze zdobyciem wiertła do skał wykluczyły koncepcję stalowych nóg. Zdecydowałem się na betonowe podpory o kształcie odwróconego T, które zaproponował Marian Skowron. Ta decyzja, jak się później okazało, była trafna. Podłoże, na którym budowaliśmy stację stanowiła kamienista plaża i podmokłe mszarniki, grunt ruchomy.

Zakupiono 32 kontenery drewniane w Bydgoskim Stalbudzie. Dawało to możliwość budowy domu mieszkalnego dla 20 osób oraz laboratorium meteorologicznego z 4 kontenerów i laboratorium biologicznego z 5 kontenerów. Kupiono duże hale; jedną stalową na pomieszczenie warsztatu i elektrowni oraz drewnianą, na skład, magazyn i garaż.

Planowana operacja lądowania na nieuzbrojonym brzegu wymagała oddzielnego sprzętu. Zgromadziliśmy 3 promy. Każdy składał się z 16 stalowych pontonów, któ-

re miały pchać 3 kutry KH-200, 3 amfibie PTS; każdy o możliwościach zabrania do 10 ton ładunku na wodzie. Łodzie desantowe, przyczepne silniki. Potrzebne były środki transportu na lądzie, ciężki ciągnik artyleryjski TS, ciągnik traktor gąsienicowy, ciężki dźwig *Polan* i dźwig na samochodzie *Star*, dwa gaziki UAZ.

Energię elektryczną miały zapewnić agregaty prądotwórcze 8,16 i 36 kW, których zabrano kilkanaście. Potrzebne było paliwo, olej, benzyna, smary – parę tysięcy beczek. Zgromadzenie tego ładunku przed załadowaniem na statek wymagało miejsca. Dziesiątki samochodów zjeżdżały z całej Polski. Dostaliśmy nabrzeże w porcie wojennym na Oksywii. Stary okręt marynarki wojennej *Gryf*, stojący w porcie, zaczął służyć jako baza, biura, hotel i centrala dyspozycyjna. Tu dowodził komandor Franciszek Wróbel, świetny nawigator, doskonały dowódca na okręcie, nieco zagubiony na lądzie, nieprzyzwyczajony do bałaganu i stałej improwizacji „cywil-bandy”. Krążyłem między Gdynią i Warszawą. Długie i trudne były rozmowy z PLO i *Dalmorem* o czarter statków. Prowadził je w naszym imieniu doskonały specjalista *Poľfrachtu* Pan Adamski. Instytut Ekologii musiał w końcu zacząć rozmowy z personelem oddelegowanym przez MON. Byli saperzy, mechanicy, elektrycy, radiotechnicy, dźwigowcy, kwatermistrzowie, lekarze, doradcy. Spotkanie odbyło się na okręcie *Gryf*. Proponowane przez nas wynagrodzenie było niskie. Sytuacja była napięta. Ani pełnomocnicy ani kadrowcy nie potrafili załatwić sprawy. Wpadłem na salę wściekły i tylko moje ogromne zaangażowanie i chęć zorganizowania tej wyprawy usprawiedliwiały niepomowaną ostrość języka. Trudności i ryzyko, którego się bano, zbagatelizowałem. Wyprawę sprostawałem do niedzielnej wycieczki. *Ja tam byłem, wiem i dowodzę. Robimy dla kraju, dla sprawy i nie wszystko musi być przeliczane na pieniądze.* Uwierzono, a w każdym razie umowy podpisano. Z ulgą przyjęli to pełnomocnicy i kadrowcy bezradnie oczekujący na wynik.

**7 grudnia 1976 roku.** Rada Ministrów podjęła uchwałę o wysłaniu wyprawy antarktycznej dla założenia Stacji im. Henryka Arctowskiego. Uzyskaliśmy prawne podstawy działania.

**23 grudnia 1976 roku.** Na Nabrzeże Litewskie zostaje podstawiony do załadunku czarterowy statek m/s *Zabrze*. Dzień później otrzymujemy do naszej dyspozycji drugi czarterowy statek wyprawy, m/t *Dalmor*.

**29 grudnia 1976 roku.** Po szaleńcych dniach pracy w warunkach srogiej zimy, zakończony zostaje załadunek statków wyprawy. O trudnościach niech świadczą dwa

rozbite na gołoledzi samochody i poważne wypadki. Atmosfera napięta i nerwowa. Z perspektywy czasu widzę ten okres jako najtrudniejszy. O godz. 13<sup>28</sup> wychodzi w morze m/t *Dalmor*. Na pokładzie znajduje się 58 członków ekipy PAN, 45 członków załogi oraz 175,2 tony ładunku. Dowodzi kapitan żeglugi wielkiej Zenon Krzywiński.

**31 grudnia 1976 roku.** O godz. 20<sup>10</sup> rzuca cumy m/s *Zabrze*. Na statku płynie kierownictwo wyprawy, grupa desantowa oraz dwaj pracownicy telewizji gdańskiej, w sumie 17 osób. Załoga statku liczy 45 osób. Dowództwo statku spoczywa w rękach kpt. Mariana Lisa. Statek wiezie ładunek 2.563 ton bagażu ekspedycji.

Dwa dni stoimy na redzie Kopenhagi uzupełniając zaopatrzenie żywności, mapy i locję Antarktyki. Trasa przez cieśninę duńskie została wybrana z powodu niebezpiecznego ładunku, jaki stanowiły beczki z etyliną na pokładzie i 3 tony trotylu w ładowni. *Dalmor* płynie krótszą drogą przez Kanał Kiloński.

Na statku cisza, ludzie odpoczywają, warunki mamy komfortowe, jedzenie wyśmienite, pogoda dopisuje. Mam stewarda i kabinę dla siebie, jak na pasażerze.

**4 stycznia 1977 roku.** Szkolenie BHP prowadził Marian Skowron. Omawiano warunki budowy, obsługi sprzętu i bezpieczeństwa pracy. Wszyscy ślęczą nad mapami, gdzie będzie stacja? Może Johnson Dock na Livingstonie, może Yankee Harbour na wyspie Greenwich, może Half Moon, może Cooper Peninsula.

**5 stycznia 1977 roku.** Mój najważniejszy dzień. Zdecydowałem o miejscu na założenie stacji na wyspie King George, Admiralty Bay. Mam brytyjską mapę wyspy, którą dostałem z Cambridge i opis Thioshnikowa zrobiony na statku *Ob*, kiedy Rosjanie szukali terenu pod Stacją Bellingshausen. Coś mi się nie zgadza. Patrząc na mapę, Thomas Point ma sporą płaską plażę, a Rosjanie piszą, że nie ma tam miejsca. Mapa nie może mylić. Miejsce musi być i było. Zrozumiałem to później. Na tle wysokich wzgórz, niższy teren za wałem burzowym plaży był niewidoczny przez lornetkę z pokładu statku, ponieważ zlewał się z klifem skał. Rosjanie nie lądowali na brzegu. To miejsce wybrali również wcześniej Anglicy w 1948 r., ale ostatecznie założyli swoją stację na Półwyspie Keller, bo stamtąd wejście na lodową kopułę wyspy było łatwiejsze, a kierował nimi kartograf. Anglicy biolodzy chcieli założyć stację na Thomas Point. Powiedziałem o tym Wiesławowi Wiórkiewiczowi, mianowanemu moim zastępcą do spraw ogólnych. Zdecydowaliśmy na razie nie mówić o tym nikomu.

**9 stycznia 1977 roku.** Jest z nami dwuosobowa grupa telewizji z redaktorem Jackiem Machem. Dziś powiedziałem mu o zamiarze założenia stacji na Thomas Point.

**10 stycznia 1977 roku.** W godzinach popołudniowych doganiamy m/t *Dalmor*. Obie jednostki stają w dryfie. Wzajemnie uzupełniamy nasze wyposażenie i odbywamy naradę kierownictwa wyprawy. M/s *Zabrze* przyjdzie na miejsce przeznaczenia szybciej niż *Dalmor*. Musimy wcześniej przeprowadzić rekonesans planowanych miejsc na Livingstone, Greenwich i Half Moon. Ta sprawa budzi u moich kolegów najwięcej niepokoju. Głównym tematem rozmów i niekończących się dyskusji jest wybór miejsca. Tylko ja jestem już pełen optymizmu. Łagodzę dyskusje i proszę o cierpliwość do czasu dotarcia na wybrane miejsce. Wiem, że nasza operacja uda się i wierzę w szczęście, które dopisywało Polakom. Tym szczęściem w przyszłości okazała się także obecność dużego strumienia słodkiej wody na wybranym miejscu.

**14 stycznia 1977 roku.** M/s *Zabrze* przekracza równik. Ze względu na benzynę wiezioną na pokładzie kapitan nie zezwala na urządzenie tradycyjnego chrztu.

**16 stycznia.** M/t *Dalmor* przekracza równik. Wachtowi z m/s *Zabrze* twierdzili, że głosy męczonych na *Dalmorze* słychać na odległość dwóch dni drogi. Prawdą jest, że zabawa była świetna, a wspomnienia pozostaną dla wielu osób na całe życie.

**18 stycznia.** M/s *Zabrze* wchodzi do portu Rio de Janerio. Inaczej teraz widzę to piękne miasto, kiedy wracam bezpiecznie do własnej klimatyzowanej kabiny, nie martwiąc się o pusty żołądek, jak było to w 1962 r., kiedy jako chłopak wylądowałem tu pierwszy raz. Znowu w morzu, płyną dni.

**24 stycznia 1977 roku.** M/s *Zabrze* mija na trasie prawą burtą Port Stanley. Za rufą giną zarysy wysp Falklandów. Robi się chłodniej.

**27 stycznia 1977 roku.** Podchodzimy do wyspy King George. Mija nas transportowy statek pod flagą panamską *Lindbland Explorer*. Ktoś pyta nas dokąd płyniemy. Odpowiadam, że czekamy na drugi statek i zgodnie z planem płyniemy na Wyspę Livingstona. Chcę wejść o Zatoki Admiralicji, ale nie ujawniam zamiarów. Po co ta ostrożność ??? Przed rokiem, spalono stację włoską, a obecnie mam informację, że większość dogodnych miejsc na założenie stacji okupują Argentyńczycy, nieżyczliwi naszym poczynaniom i uznający te wyspy za własne terytorium. Jeśli przyjdziemy tu za późno, miejsce może być już zajęte.

Kiedy znika *Lindbland Explorer*, wchodzimy do Zatoki Admiralicji, najpierw na północ, później na zachód w głąb do Fiordu

Ezcurra. Tu rzuca kotwicę. Na ład jedzie grupa rekonesansowa. Ładujemy na Thomas Point. Na plaży słońce i setki kości wielorybów, w oddali mały drewniany baraczek. Pogoda wspaniała, słońce, cisza, ciepło. Plaża piaszczysta. Pod wysoką ścianą rozciąga się żwirowo-kamienisty pas ładu. Dalej, w kierunku południowym, widać duży płaski teren dogodny do budowy stacji. Z pobliskich wzgórz płynie strumień czystej wody i rozlewa się płytkim jeziorem. To jest to moje szczęście. Zielony mszarnik dodaje uroku temu nietkniętemu przez człowieka obszaro- wi ziemi niczyjej. Jeszcze ta pogoda, złudna, cisza w słońcu, plusk drobnych fal odpływu i pochrapywanie słońi morskich. Jakie odprężenie w grupie, rozchodzimy się samotnie wędrując po terenie. Po paru godzinach wracamy na statek. M/s *Zabrze* wybiera kotwicę. Kierujemy się na SW w stronę Wyspy Livingstne. Do South Bay kapitan podchodzi bardzo ostrożnie, na mapie nie ma zbyt wielu pomiarów głębokości. Jest obawa nadziania się na niezaznaczoną skałę. Pogoda pochmurna, skały ciemne i brzegi lodowe wydają się groźne, nieprzystępne. Powoli zbliżamy się do Johnson Dock. To miejsce zgłosiłem w Naukowym Komitecie Badań Antarktycznych jako jedno z alternatywnych dla zbudowania Stacji im. Henryka Arctowskiego. Ale z pokładu statku nie widać plaż, wody i płaskiego terenu. Trzymamy się z dala od brzegu. Decyduję zawracać. Płyniemy z powrotem pomiędzy wyspy Livingston i Greenwich. Na brzegu wąska kosa ziemi oddziela płytką zatokę. Miejsce do założenia tu stacji byłoby odpowiednie, gdyby nie kilkudziesięciotysięczna kolonia pingwinów rozlokowanych na całym wybrzeżu. Wyklucza to jakiegokolwiek działanie budowlane, a niewielkie jezioro jest zabrudzone przez pingwiny. Na pobliskiej skale, w sąsiedztwie opuszczonego baraku chilijskiego, ustawiamy pamiątkową tablicę z godłem państwowym i napisem, że lądowała tu polska wyprawa. Zbliżamy się jeszcze do wyspy Half Moon, gdzie stoją domy i maszty argentyńskiej Stacji Teniente Camara. Decyduję wracać na King George i zakładać stację nad Zatoką Admiralicji.

**28 stycznia 1977 roku.** O 5<sup>30</sup> m/s *Zabrze* ponownie rzuca kotwicę w Fiordzie Ezcurra. O 8<sup>15</sup> rozpoczęto wyladunek na brzeg. Jako pierwsze pojechały amfibie oraz zbudowany na statku, na moje polecenie, drewniany ustęp typu sławojka.

**2 lutego 1977 roku.** M/t *Dalmor* wchodzi do Zatoki Admiralicji. Na brzegu jest już 1.089 ton ładunku. Ekipy specjalistów mogą przystąpić do budowy. Przybywają chętni, wypoczęci. Każdy zna swoje zadanie. Wyzna- czyłem miejsca, gdzie co ma być budowane.

Stacja ma być przede wszystkim dla biologów, a więc laboratoria blisko wody. Głęboka, duża zatoka jest doskonałym poligonem badawczym.

**3 lutego 1977 roku.** Do Fiordu Ezcurra wpływa r/v *Profesor Siedlecki*. Kapitan statku cierpi na silne zapalenie okostnej. Potrzebna jest pomoc naszego chirurga. Wypływamy kutrem na spotkanie statku. Godzinę później kapitan Miron Babiak jest już po wykonanym w narkozie zabiegu. Statek wychodzi w morze. Dla dopilnowania rekonwalescenta zostawiłem na statku lekarza, Jerzego Hallera. Decyzja ta jest szczęśliwym zbiegiem okoliczności. Dzień później jednemu z członków załogi pękł wrzód żołądka. Chorego odwieziono do szpitala na Falklandach pod opieką naszego chirurga.

**9 lutego 1977 roku.** Rejon budowy polskiej stacji odwiedziła 200-osobowa grupa turystów z pasażerskiego statku *Lindblad Explorer*. Statek ten w okresie antarktycznego lata pływa na dwutygodniowe rejsy. W programie wycieczki jest zwiedzanie stacji naukowych w rejonie Szetlandów Południowych i Półwyspu Antarktycznego. Przyjemność kosztuje kilka tysięcy dolarów od osoby. Międzynarodowe towarzystwo, również kobiety i dzieci, z zainteresowaniem oglądają nasze poczynania. Można się spodziewać, że statek turystyczny będzie parokrotnie odwiedzał naszą stację w sezonie letnim.

**10 lutego 1977 roku.** Rano wchodzi do fiordu polski trawler m/t *Gemini*, a w godzinę później r/v *Profesor Siedlecki*, który odwozi naszego lekarza. Na kotwicy stoją już cztery polskie statki. Pogoda zła. Wieje silny wiatr, podmuchy dochodzą do 11° w skali Beauforta. Jeden z podmuchów rozniósł stojące na brzegu namioty. Cała zastawa poleciała do zatoki, włącznie z krzesłami i składanymi stolikami. Ludzie na lądzie są zaskoczeni. Antarktyka pokazała kły. Pracującym na stacji trzeba dowieźć jedzenie i suche ubrania. Kapitan statku m/t *Gemini*, Dzwonkowski, wysłała z własnej inicjatywy szalupę. Wieczorem sztorm wzmagają się jeszcze bardziej. Rankiem przechodzę na m/t *Gemini*, by uzgodnić sprawy przeladunku ryb na m/s *Zabrze*. Dla statku opróżnienie ładowni to dodatkowy zysk, trawler może wrócić na łowisko. Dla mnie duża satysfakcja. To pierwszy sezon połowowy naszej floty w Antarktyce. M/s *Zabrze* jest prawie pusty, wysoko sterczy nad wodą. Coraz silniejsze podmuchy. Jeden z nich zrywa statek z kotwicy. Przy jego burcie przycumowane są dwa promy, za rufą pływa kuter *Robert*. Promy to poważne zagrożenie dla dryfującego statku. Kapitan decyduje się na odcięcie ich. Kuter tonie w chwili uruchomienia śruby. Jeden z promów pełen ładunku od-

dała się i nabiera szybkości gnany wiatrem wzdłuż Fiordu Ezcurra. Z Przylądka Thomas Point wchodzi do akcji amfibia. Franek Wróbel podejmuje akcję ratowniczą z narażeniem własnego życia, lecz bezskutecznie. Rozpędzoną masę trudno zatrzymać. Wiatr w dalszym ciągu wzmagają się. Wieczorem jego podmuchy zrywają z kotwicy m/t *Gemini* i statek traci szalupę, której nie udało się podnieść z wody. W fiordzie pozostają na kotwicy m/t *Dalmor* i r/v *Profesor Siedlecki*, dwa pozostałe sztormują w Bransfieldzie. Dzień później sytuacja ulega poprawie.

**13 lutego 1977 roku.** Wiatr ponownie zerwał z kotwicy m/t *Gemini* i m/s *Zabrze*. Wieczorem sztorm ustał. W wyniku akcji poszukiwawczej, podjętej przez kapitana statku m/s *Dalmor*, odzyskaliśmy jeden z promów z czterema tonami cementu. Znalaziono go po wschodniej stronie Zatoki Admiralicji pod zwisającą ścianą lodowca. Straty są duże: hydrofornia, silniki przyczepne, ramy do okien hali, wszystko zatoniło. Na terenie budowy stacji widać już konstrukcje stalowe i maszty radiostacji. Grupa radiowców pracuje bardzo sprawnie, dowodzi nią płk. Tadeusz Szczepanowski, zawsze uśmiechnięty i zrównoważony.

**15 lutego 1977 roku.** M/t *Gemini* zakończył przeladunek ryb i wyszedł w morze.

**16 lutego 1977 roku.** Do Fiordu Ezcurra wpłynął chilijski okręt wojenny *Yealcho*. Jego kapitan wraz z dwoma oficerami złożyli wizytę na m/s *Zabrze*. Grupa oficerów odwiedziła również teren budowy stacji. Nie pierwszy raz odnoszę wrażenie, że ludzie ci starają się zabiegać o dobre kontakty, wiedząc o potępieniu przez opinię światową polityki junty Pinocheta. Chilijczycy są kulturalni, bardziej europejscy niż Argentyńczycy. Budzą sympatię.

**18 lutego 1977 roku.** Silny wiatr z SW ponownie zmusił m/s *Zabrze* do wyjścia w morze. Korzystając z okazji zbliżamy się do radzieckiej Stacji Bellingshausen i nawiązujemy z nią kontakt radiowy. Rozmawiam z kierownikiem Aleksandrem Struinem. Okazuje się, że na stacji radzieckiej są moi znajomi z dawnych wypraw. Wieczorem wracamy na kotwicowisko.

**22 lutego 1977 roku.** Na Stację Arctowskiego przyleciały dwa helikoptery chilijskiej marynarki wojennej. Oglądano stację, interesowano się postęпами w budowie. Dziś zakończyliśmy ostatecznie wyładunek bagażu z m/s *Zabrze*. Ostatnia beczka z paliwem ustrojona w wieńce i girlandy zjeżdżała na amfibie przy akompaniamencie syreny. Na brzeg pojechał również portret Henryka Arctowskiego namalowany przez moją żonę Ewę.

**24 lutego 1977 roku.** Droga radiową połączyłem się ze Stacją Palmer i zaprosiłem Amerykanów do odwiedzenia polskiej stacji. Zaproszenie przyjęto.

**26 lutego 1977 roku.** Nocą próbujemy łączności radiowej z Warszawą. Ostatnie dni pracowano po 24 godziny na dobę. Warszawa wywołuje Stację Arctowskiego. Słyszymy ich świetnie. Po paru godzinach kłopotów z nadajnikiem, który zamókł w drodze przez tropiki, oraz przeciętym na stacji kablem, udaje się nawiązać łączność. W świat idzie komunikat w pięciu językach *Tu Stacja Antarktyczna Henryka Arctowskiego ... Rozpoczęła działalność dziś o godz. 3<sup>25</sup> czasu miejscowego.* Wysyłamy telegramy do władz państwowych, partyjnych, Polskiej Akademii Nauk, placówek i osób współpracujących przy organizacji wyprawy.

**28 lutego 1977 roku.** O godz. 16<sup>00</sup> na trzech masztach powiewały flagi państwowa i obu armatorów: *Dalmoru* i Polskich Linii Oceanicznych. Odśpiewaliśmy hymn. Coś tam mówiłem, głos mi się łamał. Wszyscy czuliśmy to samo. Otworzył się nowy etap polskich badań w Antarktyce. Dla mnie to szczególna, osobista satysfakcja.

**1 marca 1977 roku.** Rankiem zjawił się r/v *Profesor Siedlecki*. Załoga i ekipa naukowa odwiedziła Stację im. H. Arctowskiego. Mam szczególny sentyment do tego statku.

**2 marca 1977 roku.** M/s *Zabrze* odpłynął, biorąc kurs na Buenos Aires. W tym samym czasie do Zatoki Admiralicji wpłynął argentyński statek wojenny A-3. Na stacji podniesiono flagę Polski i Argentyny. Dwaj oficerowie wizytowali m/t *Dalmor*, a następnie Stację Arctowskiego. Spotkanie miało przyjazny charakter. Otrzymaliśmy częstotliwości i godziny łączności radiowej ze stacjami argentyńskimi w Antarktyce. Znaczenie tych kontaktów trudno przecenić. Staliśmy się partnerami tych, którzy są tu od lat.

**3 marca 1977 roku.** M/t *Dalmor* odwiedził Stację Bellingshausen. Ludziom, zmęczonym intensywną pracą, należał się dzień przerwy, chciałem również by mogli porównać i zobaczyć rozwiązania techniczne na stacji radzieckiej i chilijskiej. Polarnicy radzieccy przyjęli nas nadzwyczaj gościnnie. Odpływając wieczorem, zostawiliśmy na stacji trzech naszych kolegów, w tym kierownika polskiej grupy zimującej doc. dr Józefa Jersaka. Mieli oni wrócić na stację piechotą dla rozpoznania drogi lądowej. Obie stacje dzieli odległość ok. 40 km.

**4 marca 1977 roku.** Mamy kolejną wizytę. Tym razem Amerykanów. Statek badawczy *Hero* wpłynął do fiordu i stanął u burty *Dalmoru*. Znam kapitana Piotra Lenie i kilka towarzyszących mu osób. Podejmujemy ich gościnnie na statku i na sta-

cji. Amerykanie przekazują nam dobrą mapę nawigacyjną rejonów Zatoki Admiralicji oraz częstotliwości łączności radiowej ze stacjami USA w Antarktyce. Kapitan P. Lenie zapewnia mnie, że już niedługo stosunki z Argentyńczykami ulegną poprawie. *Róbcie swoje* - mówi.

**8 marca 1977 roku.** Stacja im. H. Arctowskiego zaczęła nadawać prognozy pogody dla naszych statków. W eterze często słychać polską mowę. Rybacy interesują się stacją, postępami budowy, planami na przyszłość. Dostają coraz więcej ofert od osób chętnych na pozostanie na stacji na zimowanie w latach następnych.

**11 marca 1977 roku.** Argentyński lodolamacz marynarki wojennej *General San Martin* wchodzi do Fiordu Ezcurra i rzuca kotwicę. Szef argentyńskiej służby antarktycznej J. Paradello, w towarzystwie 6 oficerów, wizytuje m/t *Dalmor* i Stację im. H. Arctowskiego. Nasi goście są ogromnie zaskoczeni. Nie spodziewali się rozmachu i tempa budowy. Stacja jest prawie gotowa. Argentyńczycy udzielają nam rad i deklarują swoją pomoc w Antarktyce. Na pamiątkę zostawiają mapy rejonu King George.

**15 marca 1977 roku.** Zakończono krycie blachą dachu hali drewnianej. Na terenie stacji trwają intensywne prace wykończeniowe i porządkowe. Jest coraz chłodniej. Rankiem lód kryje pobliskie rozlewiska, a drobny śnieg bieli szczyty wzgórz, cieniuje zagłębienia, kontrastuje czerń skał. Zbliża się zima, czas już wracać do kraju.

**27 marca 1977 roku.** M/t *Dalmor* odpłynął z rejonu stacji. Kotwicę podnieśliśmy o godz. 6<sup>37</sup>. Na trawersie stacji oddajemy trzy salwy, po sześć biało-czerwonych rakiet. Żegnaliśmy kolegów pozostających na zimę ze łzami w oczach i nikt tego nie ukrywał. Tyle wysiłku. W Cieśninie Bransfielda wiał silny, lodowaty wiatr z południa. Kadłub i nadbudówki szybko pokrywają się lodem. Kurs nas wiedzie na Południową Georgię. Statek jest pusty i musimy zabrać ładunek ryb.

**1 kwietnia 1977 roku.** Stajemy na kotwicy w sąsiedztwie *Grytviken*. W dali na morzu widać światła statków. Nasi rybacy. To drugi sezon połowowy naszej floty rybackiej. Na rynek do kraju trafiają nototenie, szczękacze, kłykacze. Pięć dni później odpływamy. Ludzie są zmęczeni, pomogli przy przeładunku ryb.

**11 kwietnia 1977 roku.** Wchodzimy do Montevideo, skąd wracam samolotem do kraju. *Dalmor* wrócił 17 maja kończąc ten etap działania.

**26 lutego 2017 roku** minęło 40-lat ciągłego funkcjonowania Polskiej Stacji Antark-

tycznej im. Henryka Arctowskie PAN. Przewinęło się przez nią setki naukowców oraz tysiące gości z Polski i zagranicy. Ten rok obchodzimy wspólnie z Instytutem Geofizyki i ich 39 rocznicą stałego funkcjonowania stacji w Hornsundzie, którą tam wybudowano 60 lat temu.

Co roczny wysiłek organizacji wypraw podejmuje teraz Instytut Biochemii i Biofizyki PAN, któremu przekazałem stację. Wielu badaczy jest chętnych do pracy na stacji Arctowskiego. To jest przygoda życia, nie tylko naukowa. Mam nadzieję że będzie to trwałe miejsce naszej historii badań Antarktyki i życzę 100 lat.

Aby upamiętnić rocznicę, na Alei Żeglarczy w Szczecinie odsłonięto brązową tablicę (Ryc. 1) poświęconą I. Polskiej Morskiej Ekspedycji Antarktycznej 1975/76, która dała początek wszystkim naszym następnym działaniom w Antarktyce i Arktyce.

## RESUME

Autor artykułu, inicjator budowy polskiej stacji badawczej na Antarktydzie im. Henryka Arctowskiego kierownik pierwszej ekspedycji antarktycznej w latach 1975/1976 przedstawia w nim jej przebieg na podstawie własnego dziennika.

Author of the article, an initiator of formation of the Polish Academy of Sciences research station in Antarctica named Henryk Arctowski, describes the course of the first antarctic expedition in 1975/76 as its leader on the basis of his own diary.