

C:\Users\Plazma\Desktop\detektivky a
valečné\Behounek_Frantisek-V_zemi_vecneho_ledu.pdb

PDB Name: Behounek Frantisek-V zemi vecne
Creator ID: REAd
PDB Type: TEXT
Version: 0
Unique ID Seed: 0
Creation Date: 9.4.2007
Modification Date: 9.4.2007
Last Backup Date: 1.1.1970
Modification Number: 0

JAK ČEŠI OBJEVOVALI SVĚT V ZEMI VĚČNÉHO LEDU František Běhounek

Naše vzducholoď měla tři motory a mohla letět rychlostí až 110 km, nevál-li vítr proti ní. Na palubě bylo nás zpravidla 16 až 18, a poněvadž velitelská kabina byla velmi malá, dleli tam zpravidla jen důstojníci, kteří řídili vzducholoď, vědečtí pozorovatelé a radiotelegrafista. Ostatní mužstvo bylo buď u motorů nebo v horní části vzducholodi, na železném chodníku, který běžel od jednoho konce vzducholodi k druhému a měřil přes 100 metrů. Tam se také mohlo spát ve spacím pytlí, ale jen velmi opatrně, poněvadž nalevo i napravo byly hedvábné stěny vzducholodi. Kdo by na ně byl ve spaní spadl, mohl je snadno protrhnouti a vypadnouti ven, při čemž by se byl ovšem pádem s tak velké výšky zabil. Pohodlí ve vzducholodi nebylo žádné, nebylo ani židli ve velitelské kabině, a kdo si chtěl sednouti, musil si sednouti na zem. Každá vzducholoď unese totiž jen určitou váhu, podle velikosti svých balonů, plněných vodíkem. Při cestách v polárních krajích byl kladen velký důraz na to, aby vzducholoď vezla s sebou co možno nejvíce benzínu, poněvadž nikde cestou nemohla obnoviti své zásoby. Proto všechny předměty, které nebyly nezbytně nutné, byly ze vzducholodi vyneseny a místo nich naložen benzín. To mělo za následek, že cestování bylo velmi nepohodlné a namáhavé pro celou posádku, třebaže tato námaha byla daleko menší, než jakou zakoušeli dříve polární cestovatelé při pochodu přes mořský led. V dubnu 1928 opustila vzducholoď italské město Milán a po četných svízích a dvou zastávkách doletěla počátkem května až na Špicberky. Na těchto ostrovech byl zvolen tábor nebo-li základna celé výpravy jako před dvěma lety při letu Amundsenovy vzducholodi. Tábor byl vybudován na mořském břehu u tak zvané Královské zátoky, jež byla tehdy celý rok obydlena. Sídleli tam totiž horníci kteří tam těžili uhlí. Ačkoliv to byl již skutečný polární kraj, na 79o severní šířky a tedy jen 1200 km daleko od točny, vznikla tam celá vesnice z dřevěných domků, v nichž horníci obývali. Ostatně na západních březích Špicberk, kde tato vesnice byla, nejsou mrazy tak kruté, jakovjiných místech polárních končin. Dostí blízko břehů teče totiž teplý Gofský proud, jenž přichází z teplých moří Mexického zálivu. Má tam sice teplotu jen o několik stupňů větší než polární moře ale to stačí ke zmírnění mrazů na pobřeží Špicberk. Když jsme tam pobývali v květnu, byla teplota často jen 8 stupňů pod nulou. Vzducholoď nemůže sama přistáti; potřebuje k tomu, jakož i k odletu, mnoha lidí, kteří dleli na zemi a vzducholodi pomáhají. Drží ji při tom za lana, která jsou připevněna ke vzducholodi. Naši vzducholoď očekávali námořníci z italské vládní lodi, jež byla poslána do Královské zátoky, aby její posádka Nobilevi pomáhala. Pomalým letem, opisujíc velké kruhy, snesla se vzducholoď do výšky několika metrů nad zemí. Více než 50 námořníků se chopilo lan a pomalu zatáhli vzducholoď k nízké věži, zbudované z ocelových tyčí, která se nazývá přístavní stožár. K její špičce byla připoutána vzducholoď za lana upevněná k jejímu přednímu konci a po úzkých schodech, zbudovaných uvnitř stožáru, dostala se konečně její posádka na zem a zanedlouho do teplých kabin na lodi. Poslední let byl velmi namáhavý a trval skoro 85 hodin; po tu dobu málokdo spal více než dvě nebo tři hodiny! K večeru se vítr utiřil a bylo možno ukrýti vzducholoď v jejím hangáru, který tam byl postaven před dvěma lety. Hangár je vlastně velká kůlna, určená k uschování vzducholodi. Náš hangár byl zbudován ze dřeva pokrytého silným plátnem a měl jen dvě šikmé stěny, levou a pravou. Střechy neměl jsa nahoře otevřen a přední i zadní stěnu tvořila opona z látky. Ta se dala úplně rozhrnouti a vzducholoď mohla býti vytažena ven buď před hangár nebo za něj podle toho, jak vanul vítr. Vzducholoď podnikla brzo několik výzkumných letů; dne 23. května se pak vydala k letu, který měl vésti také přes severní točnu. Od půlnoci, jež tam ovšem byla jasným dnem, dleli všichni v hangáru jsouce připraveni k odletu. Vzducholoď byla doplněna vodíkem. Rovněž nádrže na benzín byly naplněny a dovnitř vloženy potraviny a zbraně. Také několik kaučukových člunů bylo vneseno do horních prostor vzducholodi pro případ, že by vzducholoď musila přistáti a bylo nutno plaviti se přes trhliny. Posádka byla dobře oblečena, ačkoliv v květnu bylo možno i na severní točně čekat jen mírné mrazy, takové, jako se při tuhé zimě vyskytují často i u nás. Skutečně také, když jsme později prohlíželi záznamy teploty, našli jsme, že teploměr na celé cestě neklesl více než na 15o C pod nulou. Přesto bylo nutno posádku dobře chrániti proti zimě, ježto velitelská kabina i horní část vzducholodi měly jen plátěné stěny, nebyly zahřívány a teplota uvnitř byla jen o několik stupňů vyšší než venku. Jen muž u motoru měl trochu tepla, ale pouze zepředu, kde byl motor, jinak byla motorová kabina vzadu otevřená a tudy vnikal dovnitř chladný polární vzduch. Všichni byli oblečeni ve dvojí oblek; jeden obyčejný a přes něj byl natažen vrchní oblek z nepromokavého sukna hnědé barvy, podšitý beráncí srstí. Obuv byla zhotovena z měkké sobí kůže, na které byla ponechána srst. Byla určena jen pro pobyt ve vzducholodi. Pro pochod na polárním ledu měl každý muž pár pevných kožených bot.

Hlavu kryla kápě, připevněná k svrchnímu kabátu šňůrou a rovněž podšitá beráncí srstí. Každý dostal velký vak, který se zavěsil na záda a kapesní kompas. Do vaku směl si vzít své vlastní věci, jako prádlo, toaletní potřeby, fotografický přístroj a pod., ale váha celého vaku nesměla přesahovati pět kilogramů, aby vzducholod' nebyla zbytečně zatěžována. Kolem čtvrté hodiny ranní byly skončeny všechny přípravy a brzy po té vzducholod' provázená voláním "Hurá," těch, kteří jí pomáhali k odletu, se vznesla a zamířila na západ. Zanedlouho zmizel posádce pohled na Královskou zátoku a loď v ní zakotvenou, která se s výšky 500 metrů, v níž vzducholod' plula, zdála být jen dětskou hračkou. Břehy Špicberk brzy zmizely na východním obzoru a pod vzducholodí se prostíralo do nedohledné dálky zamrzlé polární moře. Na oslnivě bílém sněhu se objevilo cosi tmavého, co se rychle pohybovalo týmž směrem jako vzducholod'.

Byl to její stín, vržený sluncem, jež zatím vyšlo z mraků. U břehů Špicberk se objevil ještě polární medvěd; vyděšen jsa rachotem motorů, který se daleko rozléhal nad zamrzlým mořem, rychle přechal k pevnině. Ale potom jsme již nespatriili živé bytosti, i ptáci, poplašení hlukem, vyhýbali se vzducholodí. Kolem šesté hodiny večer jsme spatřili špičaté, pokryté skály ledem na severovýchodním břehu Gronska. Vzducholod' nyní změnila směr a letěla přímo k severnímu pólu. Až dosud, mezi Špicberky a Gronskem, nespatriili jsme ani stopy po pevné zemi a nikdo ji tu také neočekával. Všude, kam v tomto moři pronikly lodi, byla totiž vždy naměřena velká hloubka, a proto bylo málo pravděpodobné, že bychom tam našli nějaký ostrov. Nyní však, na cestě mezi Gronskem a severní točnou, mohla být spíše naděje, že se ukáže ostrov. Letěli jsme totiž dosti daleko na východ od směru, kterým se bral Peary k severní točně. Peary sledoval západní poledník, kdežto my jsme letěli asi mezi 25. a 30. západním poledníkem. Všichni bedlivě vyhlíželi, zdali uvidí něco, co by připomínalo pevnou zemi. Několikrát se zdálo, že je tomu tak, ale když se vzducholod' přiblížila, bylo patrné, že jde jen o náhodné seskupení ledových ker. V klamně hře světla a stínu se tyto kry velmi podobaly řetězu zasněžených pahorků. Po několika hodinách vletěla vzducholod' do pásma husté mlhy, která se táhla daleko na obě strany od směru jejího letu. Mlha je vždy nebezpečná pro vzducholod' nebo letadlo, poněvadž vodní páry, v ní obsažené srážejí se na kovových předmětech a mrznou v led. Ledu se utvoří zanedlouho tolik, že letadlo nebo vzducholod' nestačí unést jeho velikou váhu a zřítí se k zemi. Vskutku také za chvíli se utvořil ledový válec o průměru asi 6 centimetrů na tenkém drátě antény vzducholodí. Spěchali jsme rychle z nebezpečné mlhy, ale poněvadž se daleko prostírala, nezbylo nic jiného, než vzlétnouti nad ní až do výše 1000 metrů. Potom jsme ovšem z polárního moře nespatriili už nic, dokud mlha nezřídla. Pod námi se prostírala mlha kam oko pohlédlo, a jak na ni dopadalo prudké sluneční světlo, vypadala jako ohromná pokrývka z vaty, kterou někdo zavěsil do vzduchu a po které se šinul stín naší vzducholodí. Kolem půlnoci mlha zřídla, takže se vzducholod' opět mohla snést níže ale současně i nebe se pokrylo mraky a obloha i polární led skýtaly oku neutěšený, smutný pohled. Cesta trvala už skoro dvacet hodin, únava se počala zmochňovati všech. Poněvadž minulou noc nikdo za příprav k odletu nezamhořil oka, byla to pro všechny už druhá noc ztrávená beze spánku. Po celé dosavadní cestě, spal každý sotva tři hodiny. Nebylo ani místa, ani času, posádka se skládala jen z nejnútnejšího počtu osob, a nebylo tedy možno náležitě ji střídati při řízení vzducholodí, vědeckých pozorováních a obsluze motorů. Během celé cesty se pracovalo nepřetržitě. Důstojníci s Nobilem v čele byli plně zaměstnáni řízením vzducholodí, ostatní členové posádky u vědeckých přístrojů nebo u motorů. Ve velitelské kabině byla dosti velká zima; teplota byla jen kolem nuly. Každý měl thermosovou láhev, v níž se udržel čaj teplý po celý den, k jídlu chléb se šunkou, která byla uzavřena v konzervových plechovkách. Kolem druhé hodiny s půlnoci počala vzducholod' kroužiti nad polárním ledem. Podle našich výpočtů měli jsme už být nad severní točnou. Mraky se protrhly a slunce na chvíli ozářilo nekonečné zamrzlé Ledové moře, nad nímž se vzducholod' vznášela ve výši asi 200 metrů. Toho okamžiku použili důstojníci pro stanovení zeměpisné polohy vzducholodí sextanty. Po delším měření se ukázalo, že se vznášíme skutečně nad severní točnou, to jest, že severní točna je jistě v někte rém místě, které vidíme se vzducholodí. S výšky, v které jsme se vznášeli, mohli jsme obhlédnouti polární moře do vzdálenosti nejméně desíti kilometrů na každou stranu. Potom už v dalším pohledu bránila mlha, která ležela sice řídce kolem nás, ale houstla na obzoru. Dívali jsme se všichni dolů na nekonečný polární led, pokrytý sněhovými závějemi, v nichž tu a tam se otvíraly dlouhé, klikaté trhliny s volnou hladinou vodní. Pozorovány jsou s naší výšky, jevíly se jako tmavé pruhy na bílém podkladu polárního sněhu. Vzpomínali jsme, jaká dlouhá léta ztrávil Peary únavnou prací, při které přišel o zdraví a málem o život, aby se dostal do těchto míst, zatím co naše vzducholod' za necelý jeden den dopravila nás tam celkem pohodlně. Potom bylo pomýšleno na příslušnou oslavu dosažení severního pólu. Naše radio oznámilo celému světu okamžik, kdy jsme dosáhli severní točny, a také já jsem poslal telegrafický pozdrav své české vlasti. Byl zachycen velkou italskou stanicí v Terstu, odevzdán naší přijímací stanicí na Petříně, a již druhého dne uveřejněn ve všech našich časopisech. Téměř dvě hodiny jsme se vznášeli ve velikých kruzích nad severní točnou. Vál dosti silný vítr který nám dříve pomáhal při cestě od Gronska k točně. Nyní však bránil našemu úmyslu zakotviti vzducholod' a spustiti v kaučukovém člunu několik pozorovatelů na polární led. Ti měli provésti některá měření, jako měření magnetismu zemského na točně, změření hloubky mořské atd. Konečně nezbylo než od tohoto úmyslu upustiti a obrátiti vzducholod' k zpáteční cestě na Špicberky do Královské zátoky. Kolem čtvrté hodiny ranní dne 24. května se vydala vzducholod' na zpáteční cestu. S počátku odbočovala poněkud na východ od předchozích polárních letů nad neznámé končiny polárního moře. Ale počasí se počalo vůči hledě kaziti, zejména vítr vál nyní proti vzducholodí s boku, strhuje ji stále na východ. Nezbylo tedy nic jiného, než pomýšleti na návrat nejkratším možným způsobem. Před polednem téhož dne, zamířila vzducholod' svou špičkou přímo ke Královské zátocce. Poněvadž slunce bylo většinou neviditelné, řídila se vzducholod' jednak kompasem obyčejným, jednak t. zv. kompasem radiovým. Ten se zakládá na přijímání radiových signálů, vysílaných z určitého místa. V našem případě byly tyto signály vysílány z italské lodi, zakotvené v Královské zátocce. Náš telegrafista určil směr, z něhož se ozývaly signály nejsilněji, a to byla přímá spojnice mezi vzducholodí a Královskou zátokou. Tímto směrem jsme potom letěli. Den jen pomalu ubíhal a za stálého zápasu s větrem, jehož rychlost postupně rostla. Vzducholod' se jen velmi pomalu brala kupředu. V noci, která zde ovšem byla úplně jasná, ježto slunce nezapa dalo, počal pracovati i třetí motor

na radu našeho meteorologa Malmgrena, jenž se bál dalšího zhoršení počasí. Obvykle vzducholod' letí jen se dvěma motory, ježto činnost třetího motoru už valně rychlosti vzducholodi nezvýší, zato však vyčerpá dříve pohonné látky, benzin a olej. Po celou noc pracoval třetí motor, ale potom se ukázalo, že už mnoho benzínu nezbyvá, a byl tedy zase zastaven. Dopoledne dne 25. května byla vzducholod' vzdálena od svého cíle sice už jen asi 350 kilometrů, ale při špatném počasí, jaké panovalo, mohlo to znamenati ještě nejméně 12 hodin letu! Bylo však souzeno, že se vzducholod' k cíli nikdy nedostane. Před polednem téhož dne nastala katastrofa, jejíž příčiny zůstaly navždy neznámy. Znenadání se rozlehl velitelskou kabinou výkřik, že vzducholod' klesá. Vyhledl jsem okénkem a viděl jsem, že se nám led skutečně začíná najednou blížiti a že vůči hledě rostou jeho kry, které se jevíly shora jen jako malé balvany, pokryté sněhem. Zatím se posádka v horečném spěchu snažila vzducholodi ulehčiti. S největší rychlostí byl spuštěn třetí motor, aby pomohl vzducholod' nadlehčovati, ale marně. Rychle byl spuštěn těžký kovový řetěz který vážil několik set kilogramů, ale i to příliš pozdě. Někde na zádi vzducholodi byla asi jistě veliká trhlina v některém balonu, kterou nezadržitelně proudil ven drahocenný teď pro nás vodík který nás nesl, a s každým uniklým litrem plynu přibýval vzducholodi gram váhy! Nebylo ani kdy vyšetřiti místo, kde tato porucha nastala, tím méně ji opravit. Za necelých pět minut snesla se vzducholod' se své původní výše pěti set metrů na led. Při nárazu se roztříštila zadní motorová kabina, a muž, který byl u motoru, byl na místě zabit. To všechno jsme však zjistili až později. V okamžiku, kdy nastal náraz, cítili jsme jen, jak vzducholod' s velkou rychlostí skáče po nerovných krách a jak se při tom tříští na kusy velitelská kabina, jejíž zábradlí jsme se křečovitě drželi. Ozvalo se několik výkřiků, rány padajících a rozbíjených předmětů - tma zahalila všechno na okamžik, jak se hluboko zabořily stěny kabiny do sněhu, který zakryl okénka. Konečně nastal klid, další pohyb ustal. Zmítali jsme se zoufale v hlubokých závějích sněhu, až jsme se konečně dostali ven. Připadalo nám to jako by znovu nastal den po předchozích tmách způsobených sněhovými závějemi. V úžasu jsme se dívali kolem sebe; viděli jsme nejdříve vzducholod', jak pomalu zase stoupá a mizí v mlhách! Tam, kde byla dříve velitelská kabina, visely jen cáry plátna, zadní motor chyběl a na můstku k levému motoru stál hlavní motorista Arduino, dívající se zoufale na nás! Zanedlouho zmizel našim zrakům a potom jsme se rozhlíželi kolem sebe. Všude se jevil obraz katastrofy. Anilínové barvivo, vezené ve vzducholodi pro signály na ledě, zbarvilo stopu několik de sítkmetrů dlouhou, kudy byla vzducholod' vlečena. Na ledových krách kolem ležely trosky vzdu cholodi, dřevo, plátno, prázdné i plné plechovky s benzinem a lepem a na štěstí pro nás i plechovky se zásobami potravin, jak jsme zpozorovali pozdě ji. V prvních chvílích jsme téměř záviděli svým druhům kteří zůstali ve vraku vzducholodi a s ní odletěli! Vzducholod' nebyla sice schopna dalšího letu, jistě se brzy zase snese dolů, ale oni měli s sebou podle našeho mínění většinu potravin, náhradní radiovou stanici, zbraně, střelivo, šatstvo, boty a mnoho jiných věcí velmi potřebných. My sami jsme měli jen to, co jsme měli na sobě, tedy polární šaty a kapesní nože. Bylo nás devět, kteří jsme přežili katastrofu vzducholodi, ovšem se zraněními, která však nebyla životu nebezpečná. Jevila se před námi smutná budoucnost: zahyneme hladem, jsouce daleko od země a nemajíce ani potravin, ani zbraní k ulovení ptáků, tuleně nebo medvěda. Zanedlouho jsme však zjistili, že náš osud není tak zoufalý, jak se nám jevil na první pohled. Našli jsme po delším hledání v širokém okruhu rozptýlené plechovky se zásobami, které patrně vypadly při nárazech vzducholodi na led z horních jejích prostor. Byl v nich pemmikan, balený do staniolu v podobě malých destiček, čokoláda, mléčné pastilky a cukr, ba i trochu másla jsme našli v jedné plechovce a mnoho sirek v jiné. Při náležitě šetrnosti mohli jsme z posbíraných zásob žíti nejméně měsíc a zatím se nějakým způsobem postarati o svou záchranu. Všude kolem nás ležely kusy plátna, trosky z dřevěné podlahy a kostry stěn velitelské kabiny. K velké naší radosti našli jsme mezi nimi i celý stan. Byl sice malý, takže jsme se téměř do něho nevešli a musili jsme spáti jeden přes druhého, ale přece jen skýtal jakousi ochranu proti ostrému větru, který stále vanul. Byl z nepromokavého šedožlutého plátna a uvnitř měl modrou hedvábnou podšívku. Stal se naším obydlím na sedm dlouhých neděl, což ovšem nikdo z nás netušil. Brzy po nalezení stanu našli jsme ještě jiné věci, mnohem důležitější. Byla to radiová přijímací stanice, sluchátka, neporušené lampy a dokonce i malá vysílací stanice, pracující na krátkých vlnách. Ukázalo se, že vše je v pořádku, i akumulátory, které dodávají stanici potřebné elektřiny. Náš radiotelegrafista Biagi ihned obě stanice sestavil a za několik hodin jsme slyšeli, jak píská klíč vysílací stanice, z níž Biagi vysílal první náš signál eS O eS. Tento signál vysílá loď v největším nebezpečí jako žádost o pomoc; zde jsme k němu připojili přibližné udání místa, kde vzducholod' spadla. Ale úsilí Biagiho bylo marné; když poslouchal na přijímací stanici, nikdo se neozval. Bylo patrné, že naše volání nezachytila ani italská loď v Královské zátocce ani norská radiová stanice, která je zbudována na břehu zátoky. Plných dvanáct dní to trvalo, než byl zaslechnut náš signál a prosba o pomoc! Zklamání jsouce nad prvním nezdarem, vlezli jsme všichni do stanu i s malým psíkem, který náležel Nobilovi a jmenoval se Titina. Předtím jsme ošetřili své druhy, jak jen bylo možno. Nobile a mechanik Secioni utrpěli zlomeniny nohou, Malmgren měl asi vykloubenou ruku. My ostatní jsme vyšli z katastrofy jen s malými tržnými ranami, které jsme si ani nezavazovali, poněvadž krev na nich zmrzla a přestala hned téci. Vál nepřijemný studený vítr, byl mraz asi dvanáct stupňů pod nulou a my všichni jsme byli nevyspalí již několik nocí. Proto jsme brzy usnuli přese všechno nepohodlí ve stanu a spali jsme mnoho hodin. Druhého dne jsme nejdříve hledali dále všechny předměty, které mohly mít pro nás nějaký užitek. Práci řídil kapitán Mariano, jenž jako nejstarší důstojník velel místo Nobila, ležícího se zlomenou nohou ve stanu. Našli jsme mnoho různých předmětů, z nichž mnohé byly pro nás úplně bezcenné v naší situaci, ačkoliv byly koupeny za drahé peníze. Byly to zejména četné fotografické přístroje, vědecké přístroje, spousta nepoužitých fotogra fických filmů, kterých jsme později používali jako paliva, rozbitý gramofon, v jehož dřevěném víku jsme pak nosili led k pití, a jiné. Velkou cenu mělo pro nás několik kusů šatstva a obuvi, které jsme našli ve sněhu, velký revolver s brašnou, obsahující 100 nábojů, dva dlouhé lovecké nože a dvě sekerky. I jeden spací pytel byl později objeven na jedné ledové kře; byl rozříznut na polovic a bylo ho použito jako lůžka pro naše raněné druhy. Zbraně jsme pověsili na tyč, která držela uprostřed stan, nad ně obraz Panny Marie, jež vezli s sebou zbožní Italové a papírový kalendářík, v němž každý den byl

přeškrtnut, abychom neztratili určení času. Toto bylo jednak dosti těžké, jenžto slunce stále svítilo a v rozdělení času na den a noc jsme se musili řídit jen hodinkami! Bylo usneseno, že v době, která souhlasí s nocí v jižních krajích, budeme spát, ježto po zbývající dobu slunce přece jen stálo o něco výše nad obzorem a bylo tedy trochu tepleji. Náladu trosečníků byla velmi stísněná: slyšeli jak přijímací stanice hlásí různé dohady o tom, kde asi vzducholod' spadla, ale jejich vysílání nikdo nezaslechl. Z rozhovorů, které vedla loď v Královské zátoce kotvíci s Římem, bylo patrné, že se vypravilo několik oddílů se saněmi a psy pátrat po trosečnicích na Špicberkách, ale to nám bylo málo platno. Vzducholod' ve skutečnosti se ztroskotala daleko na východ od směru svého návratu, o čemž však nikdo kromě nás nevěděl. My sami jsme to zjistili teprve, když se po několika dnech obloha vyjasnila, takže jsme mohli sextantem a hodinami určití svoji zeměpisnou polohu. Patrně byla vzducholod' větrem v posledních okamžicích letu mnohem dále nesena na východ, než jsme tušili. Situace se nám takto jevila beznadějnou. Hovořili jsme často o ní i o našich šesti kamarádech, kteří byli odneseni vrakem vzducholodi. Co se s nimi asi stalo? Nedlouho po našem pádu jsme spatřili na východ od nás, kam vzducholod' odlétla, slabý pruh tenkého kouře. V tom směru neležela žádná země a tedy to mohli být jen naši druzi, kteří buď přistali a dávali nám signál anebo se zřítili se vzducholodí, jež se při pádu vzněla. Nevěděli jsme tedy, zda žijí či nikoliv, ale nikdy více jsme jich už nespatri. Na jejich hledání nebylo ani pomyslení. Neměli jsme potřebné výzbroje, a pohyb po tomto ledu, který byl nakupen ve krách nejružnější velikosti s četnými trhlinami a hlubokým sněhem, byl skoro nemožný. Brzy po našem pádu podařil se Malmgrenovi znamenitý lov, který nás zásobil čerstvým masem na několik neděl: zastřelil revolverem mohutného ledního medvěda, který za sluneční polární noci zvědavě zašel až k našemu stanu. Aby měl jistou ránu, nechal chladnokrevně medvěda přijít až na vzdálenost několika metrů, a potom jej střelil dvěma kulami do srdce. Zvíře bylo přesto ještě tak silné, že odběhlo na kru asi 50 metrů vzdálenou, kde teprve skonalo. Stáhli jsme je, používající kapesních nožů. Při kuchání našly jsme v jeho žaludku listy z naší plavební příručky. Medvěd byl velmi vyhladovělý; do našeho tábora přivedla ho jen touha po potravě. Jinak je většinou plachý a lidem se rád vyhne. Později ještě asi osmkrát přišel medvěd až k našemu stanu, jednou dokonce odtáhl i pytel se zásobami kus cesty, ale štekot našeho malého psíka jej vždy zahnal na útěk. Po uplynutí jednoho týdne nastala roztržka mezi trosečníky. Jedni - a mezi nimi byl sám velitel výpravy, generál Nobile - radili nerozdělovati se a čekati, ježto zásob bylo nyní dosti, až se nohy našich druhů zahojí a budeme moci všichni se dát na pochod k pevné zemi. Nebylo také nemožné, že zatím někdo zaslechne naše signály, které jsme vysílali každý den ráno a večer. Druhá část - menší co do počtu a složená z důstojníků - trvala na tom, aby se nejsilnější účastníci vydali na pochod ihned, dokud led drží pohromadě. Mohli by tak uvědomiti pomocné výpravy, kde jsou ostatní, a poslati jim pomoc letadly nebo - později - lodí. Proti tomuto úmyslu bylo namítáno, že není dostatečné výzbroje na cestu, ani pevných bot, které by se netrhaly na pochodu, ani saní, na něž by se zásoby naložily, ani zbraní. Jediná střelná zbraň musila zůstat v táboře na obranu proti medvědům. Ti, kteří by odešli, musili by sami nésti své zásoby na zádech ve dvou vacích, které jsme našli mezi troskami. Náš mechanik se pokusil zhotoviti jakési saně z kusů dřeva a kovových trubek, ale ty se nehodily na delší cestu. Konečně přes rady ostatních odešli oba nejstarší důstojníci a s nimi Malmgren, jenž je měl vésti. Jak se později ukázalo, byl jejich pochod velmi nešťastný. Malmgren měl poraněnou ruku, a to mu velmi bránilo v chůzi, druzí dva nebyli zvyklí velké tělesné námaze. Nejhorší bylo, že ledové pole, po němž kráčeli, nebylo pevné, nýbrž působením mořských proudů a zejména větru se pohybovalo. Tento pohyb nebylo vlastně přímo ani znát, poněvadž se všechny kry pohybovaly současně a jedna k druhé své polohy neměnila. Jen podle měření sextantem jsme to poznali, a později, když nás moře a vítr zahnal na dohled k břehům, viděli jsme to podle toho, jak se pobřežní skály od nás vzdalovaly nebo se k nám blížily. Na neštěstí byl pohyb ledu většinou nepříznivý pochodu našich druhů. Nedostali se ani k dvěma malým ostrovům Broch a Foyn, které ležely v první čtvrtině jejich cesty a na něž jsme viděli od našeho stanu. Malmgren na cestě zahynul a jednomu důstojníkovi umrzla noha. Oba byli zachráněni potom ledoborcem Krasinem v poslední chvíli, kdy už jim došly potraviny, a v týž den, jako my ostatní, kteří jsme zůstali ve stanu. Ti, kteří zůstali, byli nejvíce ohroženi stálým pohybem ledu. Později, když teplota stoupla, otvíraly se často široké trhliny, v nichž bylo moře. Nikdo nevěděl, zda se jednoho dne neotevře taková trhlina zrovna pod stanem a zda všichni při tom neutonou. Taková trhlina se utvořila počátkem června sotva sto metrů od stanu. Byla široká nejméně sto metrů a táhla se daleko od východu k západu. Na krách, které tvořily její břeh, se objevili tuleni, ale nepodařilo se nám žádného z nich zabít. Plašil je štekot našeho psíka, a zanedlouho nás opustili, když nové kry trhlinu uzavřely. Několikrát jsme tábor přestěhovali z obavy, že kra, na které stan stál, by se mohla prolomiti. Konečně 7. června zaslechl ruský amatér radiotelegrafista, učitel Schmidt, naše signály až daleko v Archangelsku, na březích severního Ruska. Potom začali pilně poslouchati i na italské lodi v Královské zátoce. Odstranily různé vlivy, které jejich poslech rušily, takže jsme potom byli v stálém styku naším rádiem s nimi. Nyní pomocné výpravy měly určitý cíl, přesto však se jim nedařilo lépe. Saňové výpravy se musily vrátiti pro špatný stav ledu a letadla nemohla u nás přistáti, poněvadž byla příliš veliká, potřebovala k přistání mnoho místa a všude kolem nás byl led velmi nerovný. I když věděli přesně, kde jsme, podařilo se letcům jen velmi těžko naléztí náš stan. Bílý led a sníh oslňují zrak a malé předměty i lidé jsou na něm s výšky několika set metrů, v níž obvykle letadla létají, jen velmi málo patrní. Udělali jsme na stanu velké pruhy, červenofialovou anilínovou barvou a natřeli jsme touto barvou i velké mapy, které jsme měli s sebou. Z těch jsme pak utvořili velký kříž, několik metrů dlouhý a široký a prostřeli jsme jej na jedné kře. Ale ani to nepomohlo. Konečně napadlo italské letce vzít s sebou radiovou přijímací stanici, a my, jakmile jsme je z velké dálky kukátkem spatřili, počali jsme jim naším rádiem, 24. udávati přesný směr. Tak jsme je dovedli až ke stanu, a letci nám shodili balíky, uvázané na padácích. Byla v nich potrava, léky, kamínka zbraní i kaučukové čluny, boty, nové elektrické články pro naše radio a také signalizační vlajky a bomby. Tyto se skládaly z plechovek, z nichž se po otevření počal valiti hustý černý dým, který za bezvětřího počasí vysoko stoupal a již z daleka byl letcům viditelný. Ze všech končin Evropy přicházela nám

pomoc. Italové, Norové, Francouzi, Švédové a Finové poslali svá letadla, Rusové dva ledoborce s letadly, ale s počátku všichni měli neúspěch. Francouzské letadlo, v němž nám letěl na pomoc slavný norský polární badatel Roald Amundsen, dokonce zahynulo s celou posádkou na širém moři, dříve než doletělo na Špicberky. Konečně se nám zdařilo objeviti asi dvě stě metrů daleko od našeho tábora rovnou ledovou kru, na níž mohlo přistáti menší letadlo. Obětavý švédský letec, kapitán Lundborg, se o to pokusil koncem června a po prvé se mu to zdařilo. Chtěl odvéztí nejdříve oba muže se zlomenými nohama, kteří stále ještě nebyli zdraví a nemohli choditi. Zdařilo se mu však odvéztí jen generála Nobila, a když se vracel pro mechanika, jeho letadlo se při přistání převrátilo. Na štěstí se letci nestalo nic, ale musil nyní býti v ledovém zajetí s námi, až byl konečně zachráněn jedním ze svých druhů, který pro něj přiletěl na malém sportovním letadle. Potom byly dni stále teplejší, kra počala táti nahoře i vespod a letadla už na ní nemohla přistáti. Přenesli jsme nejdříve svůj stan pod převrácený aeroplán Lundborgův a tam jsme také postavili vysoký stožár, na němž byla upevněna anténa naší vysílací stanice. Tento stožár jsme hned po katastrofě zhotovili z různých trubek a dřevěných tyček, které jsme provázkem svázali pevně dohromady. Stěhování stanu a zásob nebylo nikterak lehké, ježto mezi starým a novým táborem se každé chvíle otvíraly trhliny, v nichž mohl snadno člověk, obtížený břemenem, při chybném kroku utonouti. K nepříjemným pracím náležela i příprava jídla, dokud nám letci neshodili kamínka, což se stalo až čtyři neděle po katastrofě. Neměli jsme totiž vůbec nic; náš mechanik zhotovil jakási, ovšem velmi nedokonalá kamínka z ohnutého plechu, který získal z konzervových krabic. Z tohoto plechu vyrobil i kastrol, na němž se pak peklo medvědí maso, a naše talíře a lžice. I malá Titina, náš pes, dostal svůj talíř. Přípravajídla byla hlavně proto obtížná, že bylo jen málo paliva. S benzínem bylo nutno šetřiti a mimo to v našich nedokonalých kamínkách hořel velmi rychle. Proto jsme ho používali později jen k zatápění a topili jsme dřevěnými troskami vzducholodi. Ty však, které ležely blízko nás, byly rychle spotřebovány a potom jsme musili daleko kolem pátrati po jiných troskách, které se při pohybu vzducholodi po ledu rozptýlily do značných vzdáleností. A poněvadž naše obuv byla rozedrána na cáry, byla chůze v hlubokém sněhu nebo po ostrých ledových hranách velmi svízelná. Čtyři neděle jsme se živili medvědí masem, šetříce ostatních zásob pro případ pochodu. Potom byl už zbytek masa tak zkažen, že jsme musili sáhnouti ke konservám. Ostatně, když se blížil druhý týden v červenci, viděli jsme, že naše kra už dlouho nevydrží, rozláme se a roztaje. Mohli jsme se pak pokusiti o záchranu v kaučukových člunech, ale to se zdálo velmi pochybné. Kaučukové čluny jsou zhotoveny z pružné gumy a jejich stěny tvoří dvojnásobný obal, který se nafoukne hustilkou vzduchem jako pneumatika u auta. Hodí se dobře k přeplavání trhlín nepřilíš širokých, ale jsou příliš křehké a malé pro jízdu na širém moři. Na pochod jsme nemohli pomýšleti, ježto náš mechanik stále ještě nemohl choditi, led byl příliš nerovný a byli bychom většinu zásob musili opustiti. Také osud našich druhů, kteří se vydali na pochod a o nichž stále ještě nebylo zpráv, byl nám výstrahou. Mimo to vál i nepříznivý vítr, který nás zanašel spíše dále od břehů. Později se ukázalo, že naši druhové ušli za den nejvýše deset kilometrů, ačkoliv se namáhali nejméně 10 hodin denně! Ale ani potom se nedostali k cíli, ježto vítr a moře je zahnaly s ledem zase zpět. Konečně, když už jsme pozbývali naděje na záchranu, hlásilo nám rádio, že ruský letec kapitán Čuchnovský objevil kru s oběma důstojníky a že se ledoborce Krasinu podařilo prorazit ledovou hradbu, která jej svírala téměř celý týden. Za dva dni potom přistál u kry s oběma důstojníky, vzal je na palubu a ještě týž den, 12. července večer dorazil až k naší kře a zachránil nás všech pět. Již zdaleka jsme slyšeli pískání jeho sirény, i dali jsme mu kouřovými bombami znamení, kde jsme. Vzal na palubu všechny naše zásoby, i Lundborgovo letadlo, jež bylo ovšem poškozeno. Po několika dnech zakotvil potom Krasin v Královské zátoce, kde nás vzala na palubu italská loď, která nás potom odvezla do Evropy.