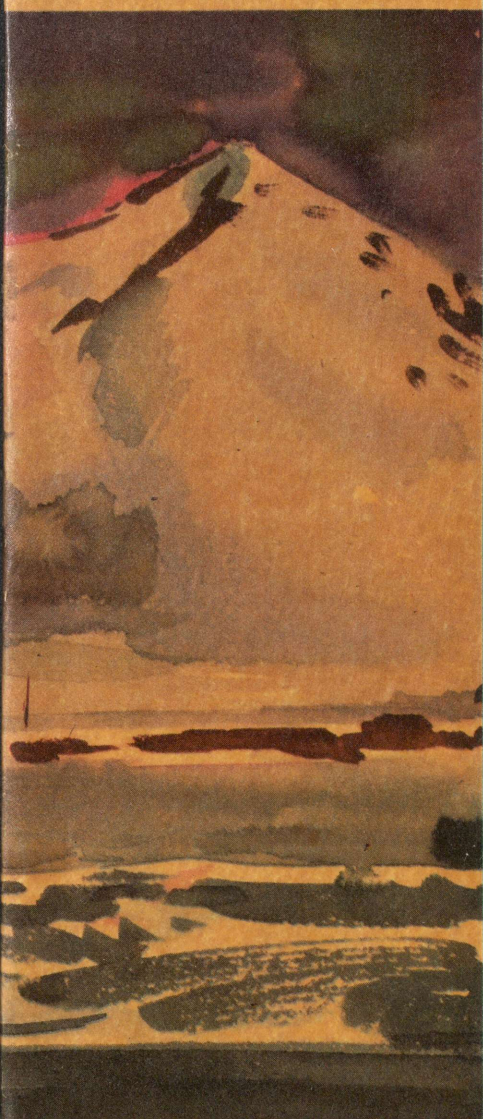


F. BĚHOUNEK

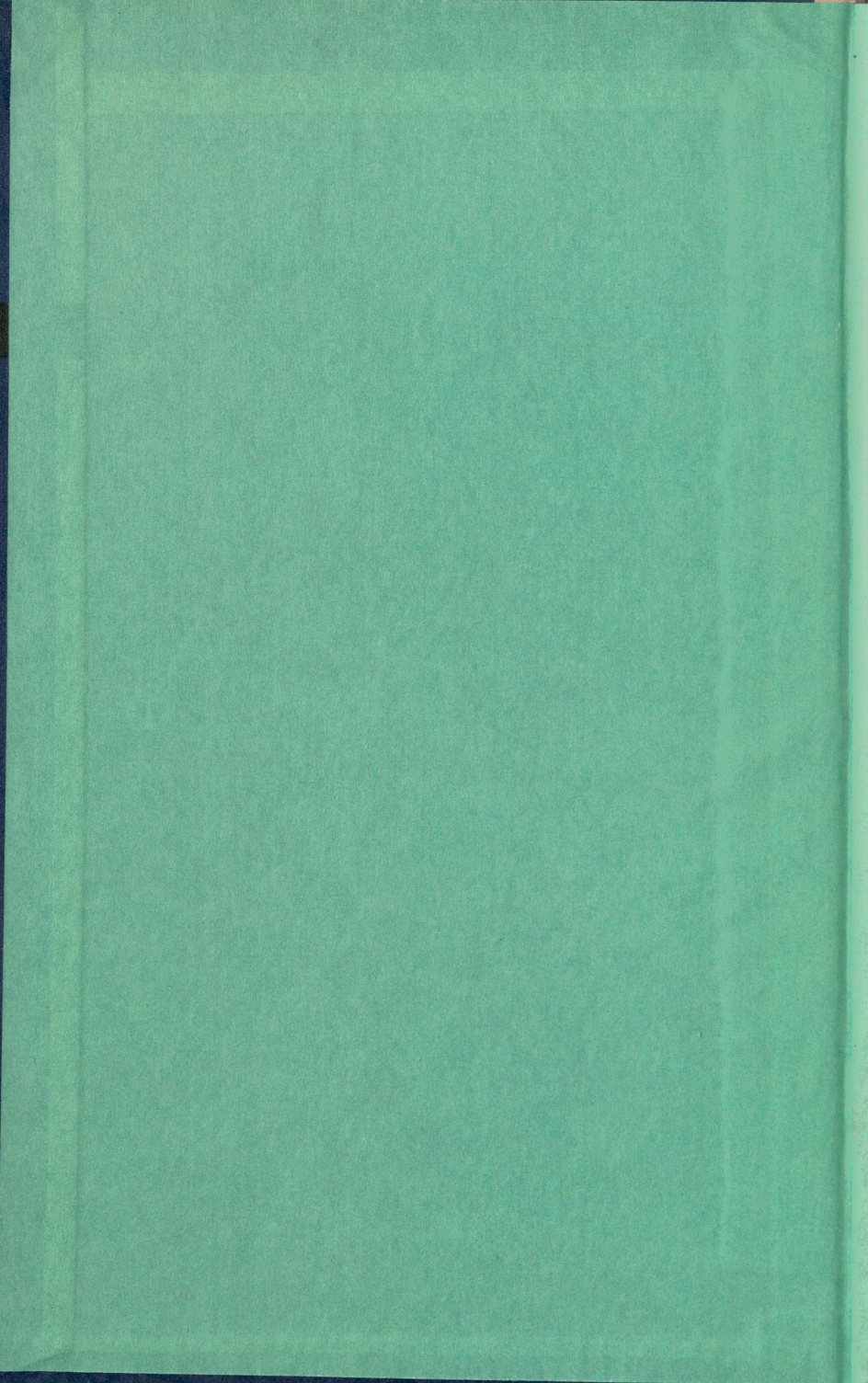
Tragöödia Põhja-Jäämerel

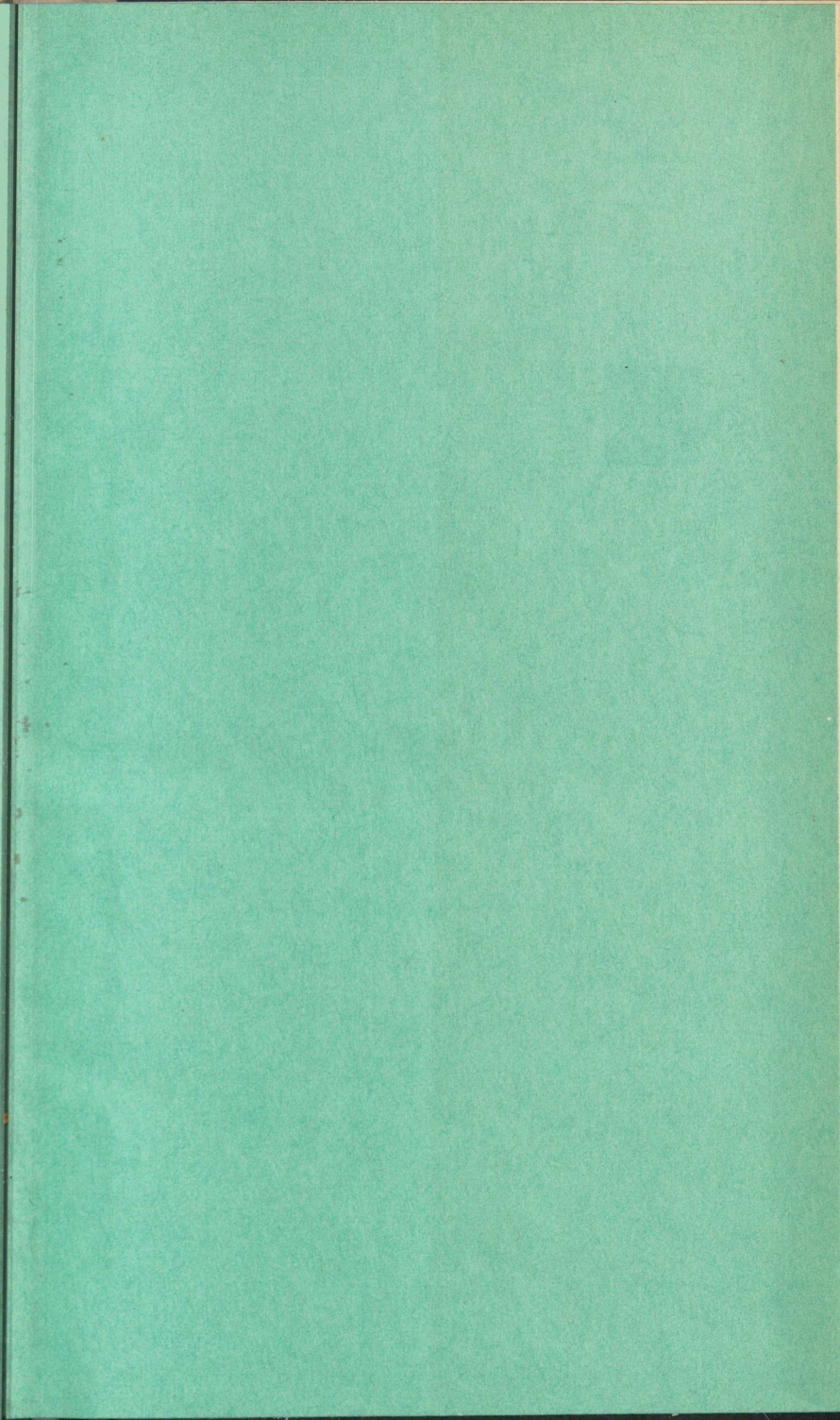




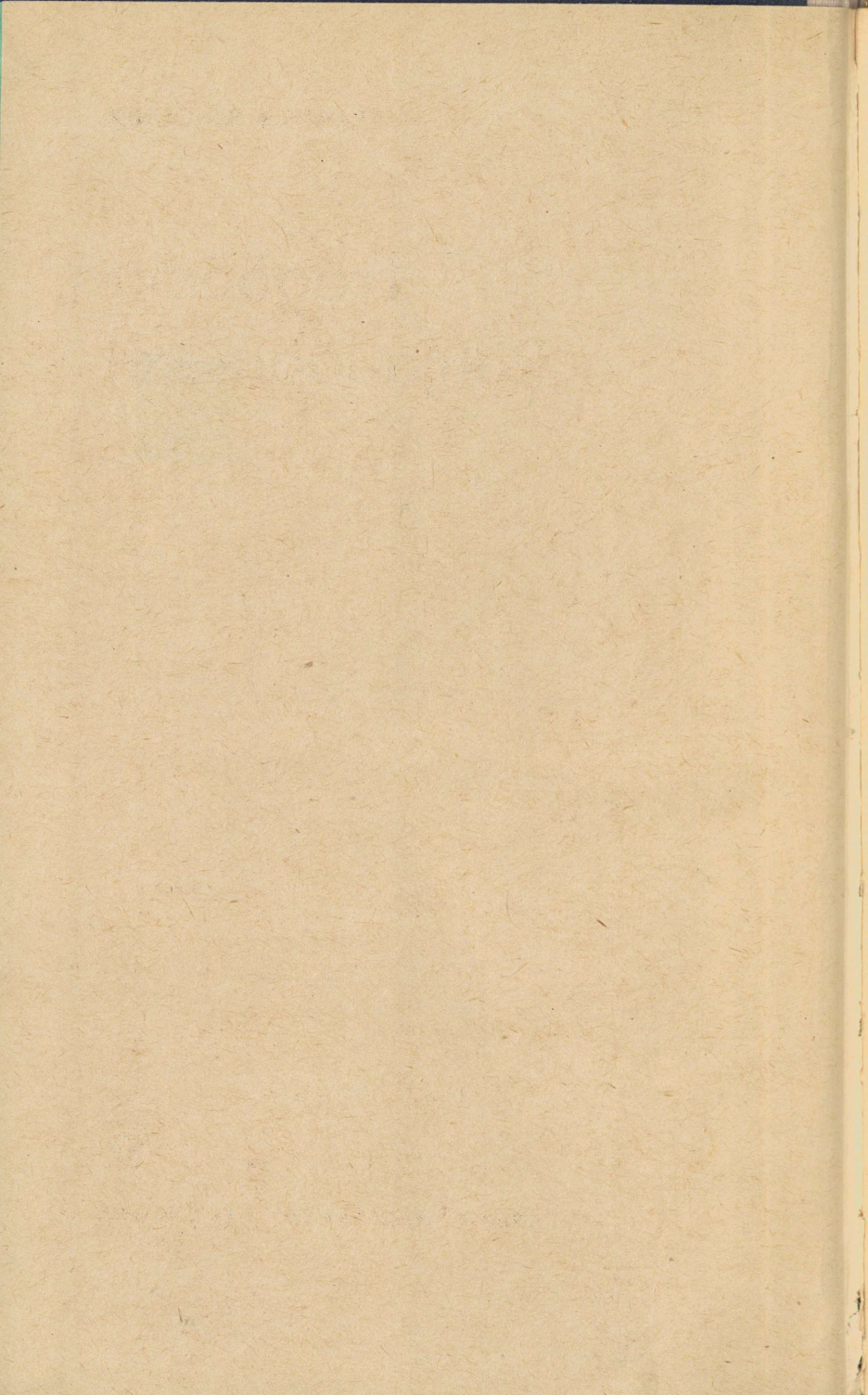


MAAILM JA MÕNDA









A-29967

FRANTIŠEK BĚHOUNEK

Tragöödia Põhja-Jäämerel



KIRJASTUS „EESTI RAAMAT“ · TALLINN 1969

Originaali tiitel:

František Běhounek
TROSEČNÍCI POLÁRNÍHO MOŘE
Vzducholodí na severní pól
Praha 1959
Státní Nakladatelství Dětské Knihy

Tõlkinud J. Seilenthal
Ümbrise kujundanud U. Külv
Sarja kujundanud A. Raja.

FARTU ÜLIKOOLI RAAMATUKOGU

Франтишек Бегоунок
ТРАГЕДИЯ В ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ.

На эстонском языке.
Обложка: У. Кюльв.
Издательство «Ээсти раамат».
Таллин, Пярнуское шоссе, 10.

Toimetaja E. Valdna. Kunstiline toimetaja A. Raja. Tehniline toimetaja H. Kruustee. Korrektorid E. Toots ja A. Kiho.

Laduda antud 27. II 1969. Trükkida antud 15. VII 1969. Paber 54×84/16. Trükipaber nr. 3 — M. Gorki nim. Paberivabrik nr. 1, Leningrad. Trükipoognaid 16,5. Tingtrükipoognaid 13,86. Arvestuspoognaid 16,27. Trükiarv 36 000 eks. Tellimise nr. 497. Trükikoda «Punane Täht», Tallinn, Pikk tn. 54/58. Hind 63 kop.

EESSONA VENEKEELSELE VÄLJAANDELE

Selles raamatus kirjeldatud sündmustest on möödunud kolmkümmend neli aastat. Ent ma mäletan kõike läbielatud selgesti, otsekui näeksin seda silme ees.

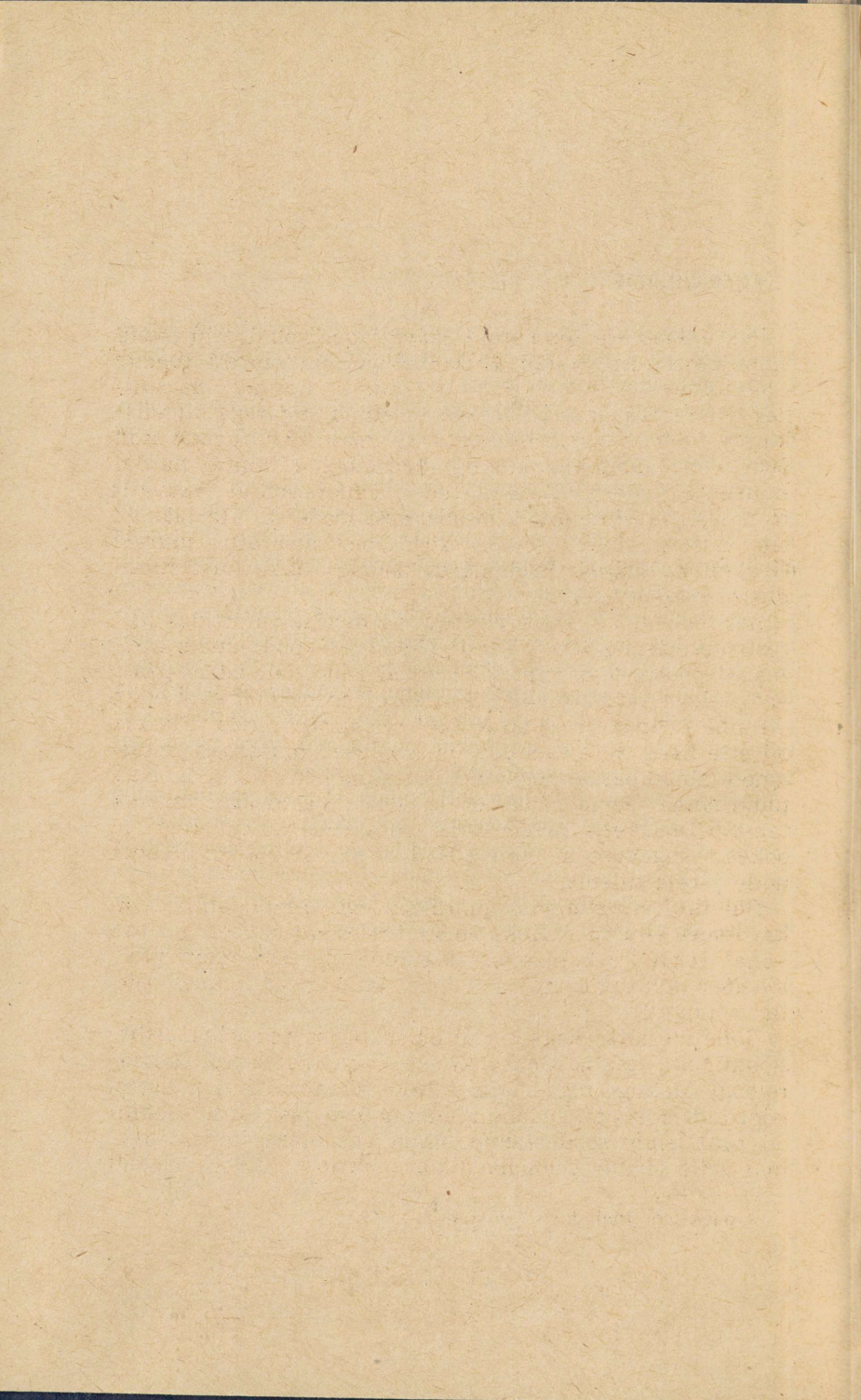
Dirižaabel «Italia» ekspeditsioon Põhjapoolusele lähenes lõpule, aga kui eesmärgini ja võiduni oli jäänud kõigest veel mõni tund lendu, juhtus katastroof.

Karmidele polaarjääväljadele paisatud ellujäänuid ootas kas pääsemine või hukk. Kogu maailm jälgis «Italia» lendu, ja kui side dirižaabliga katkes, asusid paljud maad päästeekspeditsioonide organiseerimisele. Üks esimesi nende hulgas oli Nõukogude Liit.

Meie, kes me ootasime päästmist, lootsime alguses lennuketele, siis aga kuulsime, et meile läheneb Nõukogude jäälõhkuja «Kras-sin». Aga kas suudab ta meid ümbritsevaist tihedaist jääväljadest läbi tungida? Kas ei hukku me enne, kui tuleb päästmine? Meie, igal juhul paljud meist, uskusime, et Nõukogude jäälõhkuja purustab kõik tõkked, ja see usk sai tõeks. Mitmesuguste maade inimesed tegid «Italia» meeskonna päästmiseks väga palju, ent peamine teene kuulub venelastele.

Seepärast oli mul eriti hea meel kuulda, et minu raamat, mille ma hiljuti kirjutasin neist kaugetest, ent mälestusväärsetest aegadest ja sündmustest, on tõlgitud vene keelde. Mul on hea meel, et minu tõepäraselt esitatud faktid «Italia» traagilise lennu ja meie, ekspeditsiooni ellujäänud liikmete kohta saavad teatavaks inimestele, kes on nii palju teinud meie päästmiseks.

F. Běhounek



KATASTROOF

Põhja-Jäämere lõpmatute jääväljade kohal mürisesid lennukimootorid. Väike dirižaaabel võitles vapralt tugeva edelatuulega, mis teda kogu aja kursilt kõrvale ida suunas kandis. Ta naasis Põhjapooluselt ja seljataga oli viiskümmend viis tundi lendu... 23. mail 1928. aastal kell pool viis hommikul lahkus dirižaaabel «Italia», pardal kuusteist meest, Teravmägede läänerannikul asuvailt Kongsfjordi ellinguilt. Võtnud kursi loodesse, üle jääkattes Grööni mere, jõudis dirižaaabel määratu suurele Gröönimaa saarele Bridgmanni neeme kohal, kust suundus otse poolusele.

Sel teel oli kogu aja pärituul ja dirižaaabel lendas kiiresti eesmärgi poole. Varsti pärast keskööd jõudis dirižaaabel poolusele ja tegi selle kohal ringi. Oli polaarpäev, ent päikest kattis tihe udu. Dirižaabli meeskond nägi enda all ainult lõpmatut, nukrat, halli polaarjää pinda. Plaanis oli ette nähtud maanduda ja poolusel mõningad toiduainete ning aparaatidega varustatud mehed alla lasta. Nad pidid sinna jääma nädalaks ja selle aja jooksul tegema täpseid maakera magnetismi, maakera raskustungi ja ookeani sügavuse mõõtmisi. Nädala pärast pidi dirižaaabel neile järele tulema.

Ent tuul ei vaibunud minutikski ega võimaldanud seda kavatsust ellu viia. Kaks tundi tiirles dirižaaabel pooluse kohal, laskudes kuni saja viiekümne meetrini *pack-ice*'i*, lõhedest küntud merejää kohale, kuid maandumine osutus võimatuks.

Gondli esiosas asuvas juhtimiskabiinis pidas ekspeditsiooni juht, itaalia kindral Nobile, nõu rootslasest meteoroloogi Malmgréniga. Mis teha? Teravmägedele tagasi pöörduda oleks tähendanud lennata otse vastutuult. Senini oli tuul lendu soodustanud, nüüd aga oleks tuulest saanud neile vihane vaenlane. Kui võitlus tuulega kestab

* *pack-ice* (ingl. k.) — rüsi jää.

kauda, siis kulutab dirižaabel kogu kütuse ja muutub tuule mängukanniks. Oli hoopis vähe lootust tagasipöördumiseks Kongsfjordi.

Arvamustevahetus juhi ja meteoroloogi vahel oli lühike, ent elav. Itaallane Nobile eelistas riskantset sammu. Mis pärast võidelda vastutuulega? Kas poleks parem usaldada end selle hoolde, lasta teda dirižaablilt edasi ajada ja lennata Kongsfjordi tagasipöördumise asemel Kanada tühjale polaarrannikule? Raadio teel pidevalt vastuvõetavad meteoroloogilised teated kõnelesid, et seal valitseb küll udu, kuid tuul on nõrk.

Kaine põhjamaalane Malmgren oli teistsugusel arvamusel. Temagi oli julge ja mehine — mõni nädal hiljem tõestas ta seda —, kuid ta kaalutles kõiki võimalusi. Kanada rannikualadel oli kõik ette valmistamata. Maandumine omade jõududega on väga raske ja ohtlik manööver. Kahe aasta eest, Amundseni ekspeditsiooni aegu, kui Nobile juhtis dirižaablilt «Norge», õnnestus niisugune maandumine küll väga hästi, aga kas see ka nüüd õnnestub? Mis siis, kui udu osutub liiga tihedaks? Kuidas leivad nad sobiva maandumispaiga? Või kui ilm äkki muutub? Lend Kanada rannikuni, Mackenzie jõe suudmeni, kestab ju vähemalt kümme tundi. Selle aja jooksul võib tuul suunda muuta. Ja nõnda see kahtlemata lähebki.

Malmgren mõtiskles hetke sünoptilise kaardi kohal, mille ta äsja viimaste raadioteadete põhjal oli joonistanud. Kui ilmastikutingimustes ei toimu muudatust, siis peab tuul Gröõni mere kohal mõne tunni jooksul pöörama — lõunast põhja. Ja siis saab tuulest dirižaabli ustav abiline Kongsfjordi tagasipöördumisel.

«Lähme parem Kongsfjordi tagasi,» soovitas Malmgren, «vähemalt lõpetame plaanikohaselt kõik teaduslikud tööd!» Nobile nõustus temaga ja andis käskluse tagasi pöörduda.

«Kurss?» küsis kapten Mariano, ekspeditsiooniülema asetäitja. Põhjapooluselt viivad kõik teed lõunasse.

«Kahekümne viies idameridiaan,»* käskis Nobile. See polnud lühim tee sadamasse, kuid sellel kursil asus arktiline meri, kus seniajani polnud ühtegi ekspeditsiooni käi-

* Põhjapooluse piirkonnas, kus ei saa kasutada ei magnet- ega vurrkompassi, tuli Nobile ekspeditsioonil asukohta arvestada päikesekompassi järgi.

nud. Aga äkki on seal mõni tundmatu saar? Senini oli «Italia» lennanud ainult polaarmere laamjää kohal. Mitte kuskil ruutmeetritki uut maad. Ebaõnn oli jälginud «Italiat» ka nädal tagasi tema esimese Arktika-lennu ajal. See oli olnud väga pikk ja raske, ligi 5000 kilomeetrit. Nad olid lennanud itta Severnaja Zemlja suunas — kuhu nad välja ei jõudnud — ja siis Novaja Zemlja kaudu Kongsfjordi tagasi. Ent kuskil ei näinud nad pisimatki saarekest, mis olnuks veel kaardile kandmata. Nobilet see väga ei kurvastanud. Ta teadis, et üks tühi saar polaarmeres rohkem või vähem ei tähenda midagi. Tema nägi ekspeditsiooni eesmärki teaduslikes mõõtmistes, mida võis sooritada lennu ajal igasuguse ilmaga, — meteoroloogilistes ja magnetilistes vaatlustes, atmosfääri elektri ja radioaktiivsuse ning salapärase kosmilise kiirguse intensiivsuse mõõtmises. Sadu tuhandeid ruutkilomeetreid polaaralasiid oli selles suhtes läbi uurimata.

Nobile mäletas Amundseni ekspeditsiooni kaks aastat tagasi, mille edule temagi oli dirižabel «Norge» komandörina kaasa aidanud. Ta ise oli selle ka konstrueerinud ja ehitanud, samuti nagu «Italiagi». Tookord sooritati väga pikk lend Kongsfjordist üle Põhjapooluse Alaskasse. Kuid suurema osa teekonnast lendas «Norge» pilvede ja udu kohal, nii et polaarmed üldse näha polnud. Dirižablil pardal asus ainuke teaduslik aparaat — elektroskoop atmosfääri elektrijuhtivuse mõõtmiseks. See kuulus mulle, ja viimasel hetkel enne starti oli Nobile ise väga aktiivselt osa võtnud aparaadi ülesseadmisest pardale. Itaalia mehaanikud töötasid ööd kui päevad, et aparaadi raskeid detaile asendada kergete duralumiiniumist osadega, — dirižablil tuli hoiduda igast liigsest grammist.

«Bëhounekit on võimatu kaasa võtta,» otsustas ekspeditsiooniülem Amundsen, seepärast usaldati aparaat Malmgreni hoolde, kes oli 1926. aasta ekspeditsiooni meteoroloog. Rootsi teadlane tegi väga väärtuslikke mõõtmisi: tema kummutas oletused, et laialdast põhja-polaarala kiiritab elektriliselt päike. See oli kõik, mis see suur ja mitu miljonit maksma läinud polaarekspeditsioon teadusele andis.

See oli põhjuseks, miks Nobile nüüd oli püüdnud teaduslike tööde tegemist võimalikult paremini kindlustada. Ta võttis kaasa Milaano ülikooli füüsikaprofessori Pontremoli ning kutsus kaasa kogenud polaaruurija, rootsi

meteoroloog Malmgreni, kes peale selle, et oli osa võtnud «Norge» ekspeditsioonist, veetis kolm aastat Amundseni laeva «Maudi» pardal Siberi merel triivides. Minuga tekkis ka nüüd suuri raskusi: Mussolini fašistlik valitsus Itaalias ei suhtunud tolelaegsesse Tšehhoslovakkia valitsusse just sõbralike tunnetega ega tahtnud minu kui tšehhi osavõttu ekspeditsioonist lubada.

Veel enne väljalendu Põhjapoolusele tuli Nobilel pidada ägedat võitlust Tomaselliga, suure Milaano ajalehe «Corriere della Sera» toimetajaga. Tomaselli oli osa võtnud esimesest Põhjapooluse-lennust, seekord aga pidi kaasa sõitma tema kolleeg Lago, ajalehe «Popolo d'Italia» korrespondent. Kuid Tomaselli tahtis ilmtingimata veel kord Põhjapoolusele minna. Ta palus Nobilet tungivalt, et see ta kaasa võtaks, minu aga Kongsfjordi jätaks.

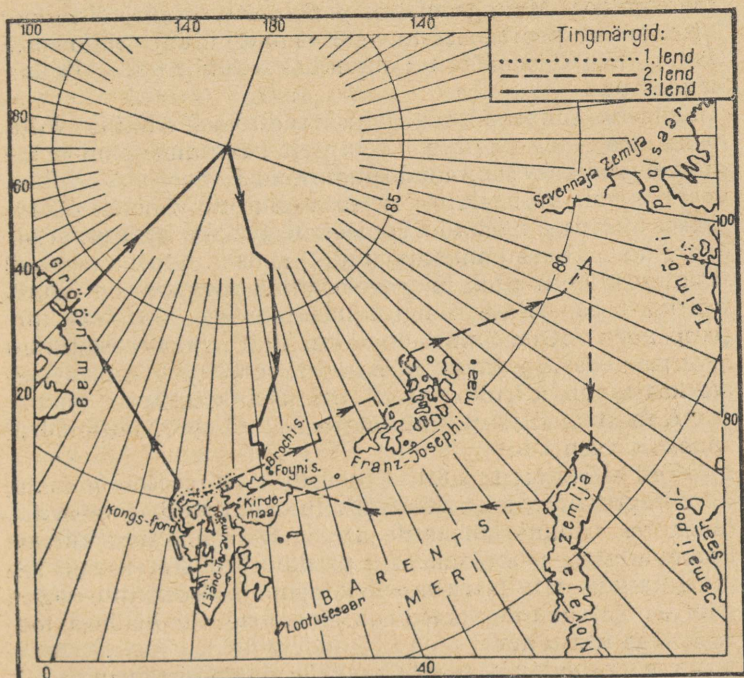
«Kahest teadlasest, Malmgrenist ning Pontremolist, piisab,» veenis ta.

«Teil ei ole õigus, kulla Tomaselli,» väitis Nobile vastu, «Malmgrenil on käed tööd täis meteoroloogilise teenistusega, teaduslikuks tööks ei jää temal aega. Ühest korrespondendist aga on rohkem kui küllalt.» Temast oli see julge tegu, et ta fašistliku ajakirjanduse nõudmise tagasi lükkas: oli ju too ekspeditsiooni suurte summadega toetanud ja abistanud.

«Tšehhoslovakkia teadus on teile nähtavasti kallim kui itaalia ajakirjandus!» lõpetas Tomaselli selle vaidluse ähvardusega.

Tõepoolest, Nobile eriti ei püüdnudki mõnd tühja polaarsaarekest avastada. Ta teadis, et niisugusel avastusel pole teaduse seisukohalt mingit tähtsust. Kuid ta teadis samuti, et kõige tühisemagi polaarjäässe kadunud kalju avastamine võetaks Itaalias vastu vaimustusega. See nimetatakse hooplevalt «Mussolinimaaks» ja fašistlik ajakirjandus pasundaks «avastusest» kogu maailmale. Oli ju ekspeditsiooni toetamine valitsuse poolt ainult poliitiline žest fašistliku «võimsuse» näitamiseks.

Kui Nobile avastaks tundmatu saare, andestataks talle paljugi. Ekspeditsiooni teadusliku suuna visa kaitsmisega soetatud vaenlased jääksid wait. Seepärast andiski ta Marianole käsu poolusel tagasipöördumisel püsida kahekümne viiendal idameridiaanil. Kuid ilm ei olnud meile soodne. Malmgreni ennustuse kiuste ei muutnud tuul suunda. Vastuoksa, ta tugevnes veelgi ja kandis dirži aablit



Dirižaabel «Italia» kolm lennuretket (kaardi on koostanud Umberto Nobile).

kogu aja määratud kursist ida poole. Me ei olnud enam kahekümnendal, vaid pigemini kolmekümnendal või kolmekümne teisel meridiaanil. Kui niiviisi edasi kestab, lõpetab dirižaabel oma lennu Teravmägede asemel Franz-Josephi maal. Pealegi läks udu üha tihedamaks, kõige tagatipuks aga algas jäätumine — halvim õhus ähvardavaist hädadohtudest. Antennitraatidele oli juba tekkinud viie sentimeetri paksune jääkiht.

Enam ei tohtinud viivitada! Meeskonna kuueteistkümneme inimese elu oli kallim kõigist «Mussolinimaadest». Mootorite propellerid paiskasid jäätükke vastu dirižaabli korpust. Jääkillud purustasid katet nagu kuulipildujast tulistades. Parandaja Alessandrini õiendas kogu aja liimi ja

siidlappidega, kuid ei võinud kuigi kaua kindel olla, kas lapid vastu peavad ja kas jää ei tungi läbi balloonide kesta, mis olid täidetud hinnalise vesinikuga, «Italia» kandejõuga.

Kaheksakümne viiendal laiuskraadil käskis Nobile võtta kursi otse Kongsfjordile. Pooluselt lahkumisest oli möödunud juba kakskümmend tundi, kuid Kongsfjord oli ikka veel kaugel. Pidevalt tugevnev vastutuul vähendas dirižaabli kiiruse ainult 45 kilomeetrile tunnis. Malmgren oli erutatud. Tema ennustus tuule suuna muutumisest ei tahtnud täide minna. Meteoroloogiline prognoos on ainult prognoos, aga mitte mingisugune tagatis. Kes teab kui palju aega veel möödub, enne kui tuul vaenlasest liitlaseks muutub? Seepärast käis Malmgren Nobilele peale, et see dirižaabli kiirust suurendaks. Nobile mõistis Malmgreni kartust, kuid ei tahtnud kuidagi ta soovi täita. Dirižaabli kiiruse suurendamine oleks tähendanud kolmanda mootori käivitamist ja kahe juba töötava mootori pöörete arvu suurendamist. Bensiinikulu suureneb tunduvalt, õhusurve «Italia» korpusele aga kasvab suurema kiiruse korral veelgi. Juba selletagi paiskus tuulekeeris ägedalt talle kallale. «Italia» kest oli kergem ja õhem kui «Norgel» — igatahes liiga kerge ja õhuke, selleks et õhulaeva väiksema kaalu arvel oleks võidud rohkem bensiini kaasa võtta. Kas suudab dirižaaabel sellele pingele vastu pidada?

Kolmas mootor käivitati 24. mail kell 20.00.* Bensiinikulu suurenes kahekordselt, kuid kiirus kasvas ainult 15 kilomeetri võrra tunnis! Murelik Nobile tahtis kolmanda mootori välja lülitada. Mis siis, kui ka Kongsfjor-dis on halb ilm, dirižaabli ei ole võimalik maanduda ja ta veel mõneks tunniks õhku peab jääma? Siis ei jätkuks tal bensiini! Kuid Malmgren ei loobunud oma nõudest. Tsoon, mida dirižaaabel läbis, oli meteoroloogi seisukohalt eriti ohtlik. Nii kiiresti kui vähegi võimalik sellest mööduda! Ja lend jätkus kolme mootoriga kella kolmveerand kümneni 25. mail. Sel hetkel keeras pooluline insener Trojani, kes seisis kõrgusroolil, seda täiesti masinlikult, et hoida õhulaeva horisontaalasendis.** Diferents osutus liiga

* Kõik ajad on näidatud Kesk-Euroopa aja järgi, mille järgi Béhouneki kell oli seatud.

** Nobile dirižaaabel oli konstrueeritud nii, et õhulaeva nina oli normaalselt ahtrist kergem. Seepärast oli vaja dirižaablit pidevalt kõrgustüüride abil horisontaalasendis hoida.

suureks ja «Italia» võõr kaldus jää suunas. Samas kiildus rool kinni ja dirižaaabel kaotas tasakaalu.

Trojani meeleheitliku karjatuse peale jooksis kohale vanemleitnant Viglieri, tugev, noor mees, kes vabastas rooli ainsa hoogsa käelöögiga. Vahepeal andis Mariano motoristidele helitelegraafiga signaali: «Mootorid seisma!» Tal oli selleks õigus: Nobile oli heitnud veidikeseks puhkama. Kõik olid ääretult kurnatud, kuna nad alates sellest ööst, mil «Italia» valmistus stardiks, polnud õieti magada saanudki. See oli kolm päeva tagasi. Sestsaadik polnud meeskonnast keegi maganud üle kuue tunni kahes järgus ja sedagi ei saanud õigeks puhkamiseks nimetada. Magada tuli põdranahksetes kottides kitsal, saja meetri pikkusel terrassilal, mis kulges piki kogu õhulaeva korpus, ninast kuni ahtrini. Paremalt ja vasakult pool magajate kohal kerkisid vesinikuballoonide helesinakad siidseinad.

Motoristid võtsid Mariano telegraafisignaali otsemaid vastu. Mootorid vaikisid, propellerid lakkasid pöörlemast. Ja just õigel ajal. Õhulaeva all hakkas jääväli üha ahvardavamas läheduses paistma. Inerti jõul tormas õhulaeva selle suunas veel mõne sekundi, paistis, et järgmisel hetkel pörkab ta vastu jääd. Mariano käskis mõned täied bensiinipaagid kabiini avatud uste kaudu välja visata. Kuid see samm osutus liigseks: niipea kui mootorite töö lakkas, hakkas õhulaev, mis oli ta enese väljatõrjutud õhust kergem, Arhimedese seaduse kohaselt tõusma. Läbi udukihi tungis ta 900 meetri kõrgusele ja jättis selle enda alla nagu hiiglasuure pehme vatikihi, mis ulatus igasse külge kuni silmapiirini.

Nüüd säras «Italia» kohal sinine taevaskiire ja eredad päikesikiired ujutasid kõik gondlinurgakesed valgusega üle. Ohvitserid kasutasid seda ja määrasid sekstandi* abil laiuskraadi. Senini oli lennul kasutatud raadiopeelinguid, mida õhulaeva signaalide järgi andis Kongsfjordis ankrus seisva abilaeva «Città di Milano» raadiojaam.** Kuid see oli ainult sirgjoon, mis ühendas abilaeva dirižaabliga: missuguses selle sirgjoone punktis dirižaaabel asus, võis

* sekstant — nurgamõõtmisinstrument, mida kasutatakse meresõidu- ja lennuastronoomias laeva või lennuki asukoha määramiseks taevakehade kõrguse järgi nähtaval silmapiiril.

** «Città di Milano» (it. k.) — Milano linn.

kindlaks määrata, pealegi ligikaudselt, üksnes teekonna alalise arvestamisega, see tähendab lennu kiiruse ja suuna pideva mõõtmise abil. See oli ebakindel, nagu näitas sektandiga mõõtmine. Selle järgi asus dirižaaabel 81° põhjalaiusel. Selle laiusjoone ja «Città di Milano» antud raadiopeilingu lõikepunkt asus ligikaudu 110 miili* Teravmägede Põhjaneemest kirde pool, umbes 100 miili Kongsfjordist kaugemal kui näitas teekonnapäevik. Kuid seegi määrang polnud õige. Tegelikult asus «Italia» mõlema sirge lõikumispunktist veelgi 150 miili kaugemal ida-kirde suunas. Raadiopeilingaatorid «Città di Milano» näitasid õige kursiga võrreldes 5-kraadist viga.

Seda õhulaeva meeskond siis ei teadnud. Kõik olid rahul, et on punkt, millest võis arvestada edaspidist teekonda, ja et dirižaaabel on korras ning pärast korraldust kergemaks muutunud. Senikaua kui mootorid ei töötanud, võttis peamehaanik Cecioni kõrgustüüri lahti ja puhastas selle jääst. Kindral Nobile ärkas kohe, kui mootorite mürin oli vaikinud, ja võttis aktiivselt kõigist edaspidistest töödest osa. Tema käsul lasti gondlist alla maandumisahel. See oli pigemini määratu raske raudne pärlikee kui ahel; ta kaalus peaaegu 300 kilogrammi ning pidi õhulaeva maandumisel etendama muutuva ballasti tähtsat osa: niipea kui dirižaaabel tuli maapinnale liiga lähedale, langes ahela ots jääle ja dirižaabli kaal vähenes nende ahelalülide võrra, mis jääl asusid. Õhulaeva edasine laskumine peatus, ja ahel hoidis liikuva ankru näol teda teatud kõrgusel. Õhulaeva ootamatu ja äkilise langemise puhul võis lahti päästa trossi, millega ahel oli kinnitatud õhulaeva kabiini külge, ja vabanenud 300-kilogrammisesest ballastist, pidi laev kiiresti hakkama tõusma.

Pärast pooletunnist hingetõmbust asus «Italia» taas teele. Tundus, et tuul oli pisut vaiksemaks jäänud, ja Nobile andis käsu käivitada kaks mootorit. Ta oletas, et oma viieteistkümne või kuueteistkümne tunni pärast jõuab «Italia» Kongsfjordi. Õhulaev jättis sinise taeva sinnapaika ja hakkas taas läbi udukihi jääpinnale lähemale laskuma, et oleks võimalik kontrollida sõidusuunda ja lennukiirust.

Sompus taeva ähmane valgus jättis kabiini hämaraks. Selles oli ainult kaheksa meest, täpsemalt, pool kogu

* Igal pool on siin kasutatud meremiili (1,852 km).

meeskonnast: Malmgren ja korvetikapten Zappi seisis valvel suunaroolil, Cecioni kõrgusroolil ja Trojani surve-mõõtjate juures. Väikeses raadiokabiinis, mis oli juhtgondlis ja jagas selle kaheks, kitsa koridoriga ühendatud ebavõrdseks ruumiks, istus väsimatu nooremseersant Biagi, telefonid peas. Raadiokabiini taga pidas Nobile kaartidega kaetud laua ääres Mariano ja Viglieriga nõu edasise lennusuuna asjus. Ahtriluugi juures märkisin mina kosmilise kiirguse mõõtmiseks määratud elektrooskoobi näitused.

Motoristid Ciocca, Caratti ja Pomella asusid oma kohtadel mootorigondleis. Nende ülem, nooremleitnant Arduino, käis mööda vahesilda õhulaeva korpuse sees ja mööda külsildu ühe mootori juurest teise juurde. Siinsamas lähedal oli valvel Alessandrini, valmis ära parandama igasuguse augu õhulaeva kestas. Oma kontrollkäikude ajal püüdis ta hoiduda äratamast Pontremolit ja Lagat, kes magasid kitsal koridori põrandal karusnahast kottides.

Aeg venis talumatult aeglaselt. Gondli maarjaklaasist illuminaatoreist avanev vaade oli ühetooniline — valkjashall rüsi jää. Õhulaev lendas selle kohal 300 meetri kõrgusel. Kaua juhtimisseadeldise juures seista oli väga väsitav. Gondli põrandal istudes puhata polnud ka palju parem, kuna ei tohtinud toetuda hapraille puuliistudele, mis moodustasid ta purjeriidest seinte sõrestiku. Vähem kui tunni jooksul, mis oli möödunud sellest minutist, kui mootorid uuesti tööle hakkasid, vaatasin ma oma kolm korda kella; lõpuks läks süda kergemaks: kell oli 11.25. Kümne minuti pärast tuleb üles märkida elektroskoobi näidud, mille järel mind välja vahetab Pontremoli. Juba kolm tundi ootasin seda hetke!

Olin vaevalt jõudnud uuri püksitaskusse panna, kui kõrgusrooli juurest kostis Cecioni ehmunud hää: «Oleme raskemaks läinud!» Juhtgondlis valitsenud rahu kadus nagu nõiaväel. Nobile, kes kavatses stopperiga määrata õhulaeva kõrgust* rüsi jää kohal, hüppas kõrgusmõõtja juurde. Aparaaadi osuti lähenes peadpööritava kiirusega nullile, iga sekundiga langes dirižabel pool meetrit!

* Kuna väikesel kõrgusel lendamisel muutuvad aneroid-kõrgusmõõtja näidud ebatäpseks, mõõdetakse lennukõrgust dirižabli poordilt visatud keha vaba langemise aja põhjal.

Ei olnud vaja korraldusi anda: juhtimiskabiinis olid kogenud aeronautid, kes teadsid isegi, mida teha. Seejärel signaliseeris Trojani motoristidele, et nad lisaksid pööreid ja käivitaksid kolmanda mootori: dirižaablit tuli propellerite abil dünaamiliselt kergendada. Cecioni tormas trossi juurde, mille otsas rippus raske maandumisahel. Meeleheites püüdis ta trossi järele anda, et saaks ahela rüsiääle visata, kuid tross oli sassi läinud ega tahtnud vabaneda. Ruttasin talle appi, ja Nobile hõikas, et tross löigatagu pigem läbi. Ent sedagi ei õnnestunud teha.

Samal ajal langes õhulaev edasi, nina kõrgele püsti pilves taeva poole. Kuigi motoristid täitsid käskluse silmapilkselt, polnud mootorite tugevdatud töötamisest mingit kasu: dirižaaabel lähenes hirmsa kiirusega rüsiääle. Nüüd muutus dirižaabli suur kiirus ohtlikuks. Masintelegraafi teel anti eelmisele vastupidine käsklus: «Kõik mootorid seisma!» Tagumine ja parempoolne mootor peatusid silmapilkselt, vasakpoolne aga jätkas töötamist. Mariano, näost erutusest punane, kuid väliselt rahulik, pistis pea illuminaatorist välja ja karjus Carattile: «Mootor seisma!», unustades, et mootorimürina tõttu ei võinud teine teda kuulda.

Kõik toimus ebatavaliselt kiiresti. Kui kaua vältas langemine 300 meetri kõrguselt? Keegi ei osanud seda täpselt ütelda. Kaks, võib-olla kolm minutit, igal juhul mitte üle viie minuti. Tüürimehe ette kerkisid ootamatult rünklikud jääpangad. Ta vallandas rooli ja vehkis meelega kättega. Nobile tormas rooliratta juurde, lootes, et suudab katastroofi ära hoida. Kuid selleks ei olnud enam aega ega võimalust. Samal ajal jäi Caratti mootor seisma. Õnnetu õhulaev, ainult tuulest kantud, lakkas tüüri kuulamast. Enne kui Nobile jõudis haarata roolirattast asjatus lootuses pöörata dirižaaabel tasasemale jääpinnale, pörkas tagumine mootor vastu jääd. Mootorigondel eraldus ja selles olev motorist hukkus.

Kergenendud ahter kerkis, saabus järg ninaosa kätte. Juhtgondel pörkas vastu jääpanka, hüples ning hakkas hirmuäratava mürinaga lohisema mööda sügavat lund, mis tungis temasse igast küljest läbi katkikärisenud purjeriidest seinte. Pardal olevaile meestele olid need kõige kohutavamad hetked. Nad ei suutnud kohe mõista, mis sünnib, vaid tundsid ainult tugevat lume ja jää survet ning pöranda vappumist jalge all. Meile näis, et see

kestab lõpmata kaua, kuigi maandumisahel tegi kiiresti lõpu õhulaeva igasugusele liikumisele mööda jääpanku: see jäi kinni rüsi jää pankade vahele, mis olid kuhjunud metsikus segaduses, ja rebis gondli riismed õhulaeva kere küljest.

Gondlist jääle paisatud mehed tõusid vaevaga püsti ja raputasid näolt ning rõivastelt lund maha. Ainult kaks meest jäid abitult maha lamama — Nobile ja Cecioni. Mõlemal oli jalaluu mürdunud. Samal ajal tõusis kergemaks muutunud dirižabel, nina ees, raskelt süngesse taevasse. Tema kest oli muljutud. Koht, kust juhtgondel ära oli rebitud, sarnanes hiigellinnu lõhkikistud rinnale. Vasaku mootori sillal seisis Arduino liikumatult nagu raidkaju. Võib-olla kaalutles ta, kas ta peaks hüppama alla, sõprade juurde. Kuid järelemõtlemisaeg oli väga lühike. Õhulaev tõusis kiiresti ja kadus mõne sekundi pärast madalaisse pilvedesse, viies endaga kaasa kuus meest.

JÄÄVANGID

Kõik hingasid kergendatult, kui veendusid, et olid õhulaeva katastroofis ellu jäänud, kuid vaadanud ringi, nägid masendavat pilti. Nad olid kukkunud tüüpilisele, ebaühtlase kujuga pankadest koosnevale rüsi jääle.

«Umbkaudu sellisena kujutasin ma poisikesena endale Kuu maastikku ette,» ütles Nobile hiljem selle kohta. Arvukaid väikesi jääpanku eraldasid siksakilised mereveekanalid. Põhja poolt piiras mahakukkumiskohta sügav jäälöhe — laia ja pika kanali jäänus, mis hiljuti jääsurve tõttu oli sulgunud. Teisel pool lõhet kulges rööbiti kraaviga hulk madalaid, korratult laialipaisatud jäärahne, mille vahel olid väikesed tasased jääväljad, kusjuures suurimal neist oli pind umbes kakskümmend ruutmeetrit. Läänes, kuid tunduvalt kaugemal, kulges veel üks kahekolme meetri kõrgustest jääpankadest koosnev müür.

Nagu haavatud metslooma verine jälg venis valgel lumel lai, viiekümne meetri pikkune, dirižablitel kõrguse mõõtmiseks kasutatavaist klaasist signaalkuulidest väljavoolanud violetne aniliinivärvi vööt. See näitas täpselt teed, mida mööda õhulaeva juhtgondel oli lohisenud. Kõikjal ümber selle jälje olid laiali gondli rusud; kõige

rohkem oli neid põhjapoolses vaos. Gondli lõuendkatte räbalate keskel lamas liikumatult Nobile. Kummardusin ta kohale lohutussõnadega. Nobile vastas nukra naeratusega. Tal olid murdunud sääreluu ja käsi randmest, nägu kaetud lahtisest peahaavast voolanud verega. Ta hingas raskesti, ja talle tundus, et tema elupäevad on loetud.

Nobile kõrval istus Malmgren, vaikne, nukker, vasak õlg kõrgele tõstetud. Minu küsimusele, mis tal viga on, vastas ta, et kogu vasak kehapool on tugevasti põrutada saanud ja vasak käsi kas murdunud või nikastunud. Katse võtta tal seljast pealmine karusnahkne jopp ja vaadata, mis ta käel viga, tekitas talle nii kohutavat valu, et ta sellele otsustavalt vastu hakkas. Istunud veel mõne minuti liikumatult, tõusis Malmgren vaevaga püsti, võttis lumest dirižaablilt mahakukkunud välibinokli, ja roninud vaevaga madalale jääpangale, hakkas ümbrust vaatlema. Kogenud polaaruurija mõtles eelkõige tähtsaimale — toidule.

Kinnikülmunud polaarmeri suutis seda vaevalt anda, jäi üle ainuke lootus, et leidub midagi söödavat dirižaabli rusude hulgas. Sel minutil ei mõelnud midugi keegi söömisele. Kõik tundsid ainult kohutavat väsimust pärast lendu, mis oli kestnud viiskümmend viis tundi. Murtud jalaga Cecioni vedas end vaevaliselt jääpangale nagu pingile; ta isegi ei tundnud valu, kurtis ainult, et tal on külm. Tõstsin lumelt üles helesinise villase vaiba, mis oli olnud gondli esiosas, ja mähkisin selle Cecionile ümber. Sain Cecioni toskaana murdest halvasti aru, kuid tema žestide järgi mõistsin, et ta tahab, et keegi ulataks talle väikese metallist aparadi, mis lamas läheduses lumes. See oli bensiini abil töötav soojendaja, mida kasutati juhtgondli soojendamiseks. Aparaat oli alles soe, ja rahulolutundega aetas Cecioni sellele oma külmetavad, kinnasteta käed.

Koos soojustundega ärkas temas lootus.

«Ärge kaotage julgust!» pöördus ta oma sõprade poole. «Wilkins on praegu veel Grønffjordis. Kolme tunni pärast on ta meie juures!»

Jutt oli tuntud polaaruurijast Wilkinsist ja lendur Eielsonist, kellel oli õnnestunud pisut aega enne dirižaabli saabumist Kongsfjordi teostada julge lend Barrow' neemelt Alaskast Grønffjordi Teravmägedel. Ent sel ajal, kui Cecioni lohutas end lootusega nende abile, olid mõlemad kanada lendurid juba ammu Norras. Keegi ei vastanud

Cecionile. Kõigi tähelepanu köitis Biagi, kes hõikas midagi ja osutas käega itta, udusele silmapiirile.

Seal kerkis üles peenike suitsusammas, vaevalt märgatav hallikasvalge, lumme tuisanud jää taustal, ja hajus uttu.

«Karusnahakütid!» otsustasin mina. «Nad nägid meie katastroofi ja annavad meile märki, kus asub kindel maa!»

Minu kõrval seisev Mariano raputas pead.

«Mis teie arvate, Běhounek, kas see on kaugel?» küsis ta.

«Kakskümmend-kolmkümmend kilomeetrit,» vastasin pärast lühikest järelemõtlemist. Mariano noogutas peaga:

«Umbes nii jah. Aga tuule kiirus on umbkaudu kuuskümmend kilomeetrit tunnis. Sellest ajast, kui me dirižaablist alla kukkusime, on möödunud kakskümmend või kolmkümmend minutit. Dirižaaabel kadus ida suunas ja teda kandis edasi ainult tuul.» Langetasin nukralt pea. Kauguses paistev suits kadus järk-järgult, ja isegi Malmgreni binokli abil polnud enam midagi näha.

Võimalik, et suits kerkis põlevast dirižaablist. Või maandusid meie sõbrad koos dirižaabli jäänustega jääle ja süütasid bensiinipaagi, et endast juhtgondli meeskonnale märku anda. Mariano ainult kehtas õlgu, kui oma oletuse avaldas.

Malmgren hõikas midagi. Läksin läbi sügava, poolemeetrise lumehange tema juurde. Teel komistasin raskele pakile, mille kollakashall värvus vaevalt erines lume omast. Tõstsin selle vaevaga maast. Marianol, kes käis minu kannul, läks ilme rõõmsamaks.

«Me leidsime suurepärase asja, armas Běhounek,» hüüdis ta. «Selles on telk ja magamiskotid meestele, kes pidid poolusele maanduma.»

Võtsime paki kähku lahti. Selle sisu tervitati rõõmuhüüetega: magamiskotis oli suur plekkpurk, punase peal-kirjaga «*Pemmican, 18,74 kg*».* Tuhnisime kotis Robin-

* Ammust ajast on peemmikan olnud kõigi polaarekspeditsioonide tähtsaim toiduaine. Võrdlemisi väikese kaalu juures on tal suur toiteväärtus. Tema peamiseks koostisosaks on kuivatatud ja jahvatatud põdraliha. Nimetus «peemmikan» on tulnud Kanada indiaanlaste keelest. Itaalia peemmikan, mis oli kaasas Nobile ekspeditsioonil, sisaldas palju lisandeid (herned, kaer, kartulid, sibulad, rasvad, rosinad jne.), mis andsid talle väga ebameeldiva maitse, nii et teda võis häda-vaevalt süüa külmana.

soni kombel, kes oli leidnud laevavraki täis varusid. Siin leidis Veryle kuulunud lennuväe signaalpüstol (kõlbmatute padrunitega, nagu hiljem selgus, kuna nende valge suits jäi lumivalgel taustal täiesti märkamatuks), kinnitunud plekk-karp tikkudega (sellest sain hiljem endale padja, kui leidsin veel teise samasuguse), lõuendist ülikond, paar karusnahast saapaid, mida «soomlasteks» kutsuti, kuid kõige hinnalisem leid peale pemmikani oli 12-millimeetrine Colti-revolver ja selle juurde karp saja padrunitega.

«Nädalaks on antud elu, võib-olla rohkemgi, kui me korralikult kokku hoiame,» tähendas Mariano, vaadates rahuloluga pemmikanikarpi.

Malmgren hõikas oma vaatluspunkti, et näeb binokliga kahe-kolmesaja meetri kaugusel mingisuguseid plekkpurke. Tema teade äratas imestust. «Purke! Kust need siia sattusid? Kabiinis neid üldse ei olnud!»

«Nendes on kindlasti toiduained,» kinnitas Mariano. «Võib-olla viskasid motoristid need välja, enne kui dirižabel kadus,» oletas Viglieri.

«Vaevalt küll,» vastasin, «pigemini kukkusid nad läbi avause, mis tekkis kattesse siis, kui meie gondel lahti rebenes.»

Kõik kolm hakkasid kahlama mõistatuslike purkide suunas, järgides juhiseid, mida Malmgren neile järele hõikas.

Äärmine väsimus ning erakordselt ebaühtlane jääpind tegid need 200 meetrit — vaevalt et oli rohkem, pigemini küll vähem — peaaegu ületamatuks kauguseks. Lõpuks jõudsi siiski kõik eesmärgile ja meile tasuti vaev rikalikult: lumes lamas mitu kukkumislöögist lömmis purki; ühes oli pemmikan, teises, väiksemas, šokolaad, lamedas karbis piimapastilaa ja väikeses plekktünnis ligi viis kilogrammi võid. Meie näod särasid rõõmust, kui saagi ülejäänud sõprade juurde tõime. Asetanud oma purgi lumele, pühkisin ma käeseljaga higist laupa. Oli vähemalt 10° alla nulli ja puhus vinge, jäine tuul, kuid pärast rasket teekonda hakkas palav. Äkki muutusin valvsaks ja suunasin pilgu radist Biagile. Lühike, jässakas, laiaõlgne seersant seisis teisel pool kitsast pragu, umbes saja meetri kaugusel, ja vehkis kätega.

«Astuge natuke kõrvale, Běhounek!» palus mind Mariano, kes seisis minu taga. «Ta signaliseerib kätega,» sel-

gitas Mariano minu imestust märgates ja luges kohe signaali:

«Leidsin jaama... raadiovastuvõtja,» lisas ta, ja minu nõrk lootus kustus.* Läksime vaevaliselt vastu Biagile, kes kandis väikest eboniitnuppudega ja valge skaalaga kasti. See oli väike inglise päritoluga lühilaine-vastuvõtja. Biagi asetaski selle ettevaatlikult lumele, ja osutamata tähelepanu arvukaile küsimustele, pöördus koos meiega tagasi korrapärase rusudevirna juurde.

Paistis, et siin lamas jääl ühes hunnikus koos kogu raadiokabiin. Biagi soris purjeriideräbalais ja tihedas traadipuntras senikaua, kuni tõi äärmise ettevaatlikkusega välja teise kasti. Mariano vaatas teda hämmastunult, kuid hoidus igasuguste märkuste tegemisest.** See oli ühelambiline, 25-vatise võimsusega, 12-voldise tööpingega lühilainesaatja. Tegevusraadius — 400 meremiili (üle 700 km), lainepikkusel 33 meetrit!

Me jätkasime otsimist raadiokabiini rusudes. Äkki hõikas Biagi mind hoiatavalt. Kuid tema kartused olid asjata. Sinisele pappkarbile oli joonistatud lamp, ja kui ma karbi ettevaatlikult avasin, osutus, et hõbedaga kaetud klaas on terve.

«See on saatja tagavaralamp,» selgitas Biagi lühidalt ja läks otsima akumulaatoreid, ilma milleta saatja on väärusetu. Meeleldi oleksin temaga kaasa läinud, kuid Mariano, kes eemaldus sõna lausumata, kohe kui Biagi oli leidnud saatja, kutsus mind appi telki püstitama. Vastumeelselt sumpasin läbi sügava lume väikese jääpanga poole, mis oli Malmgreni arvates esialgu küllalt tugev laagri jaoks.

Telk kujutas endast ruudukujulise alusega, kahe ja poole meetriste külgedega korrapärase püramiidi. Seda toetas üksainus vai, mis oli keskel löödud kõvasse lumme. Ainult vaia juures võis täiskasvanud inimene sirgelt püsti seista. Telgi põrand oli tehtud tugevast kahekordsest siidriidekihist, mis pidi olema niiskusekindel ja tegelikult võib-olla oligi. Kuid igaüks tõi telki tulles oma jalatsitega paratamatult nii palju lund kaasa, et jalgealune oli alati

* F. Béhounek nähtavasti lootis, et Biagil oli õnnestunud näha «Italia» ülejäänud meeskonnaliikmeid.

** Enne väljalendu Kongsfjordist võttis Biagi dirižaablile salaja kaasa lühilainesaatja. Kapten Mariano oli keelanud saatjat kaasa võtmast, pidades seda liigseks.

niiske. Telgi külgliseinad olid valmistatud ühekordsest veekindlast kollakashallist siidist, seepool aga oli tal kerge helesinine vooderdis, mis meeldivalt summutas kogu ööpäeva kestva polaarpäeva valgust. Aluse nurkadesse ja iga külje keskele olid õmmeldud kanepinöörid, mis teist otsa pidi seoti raudteravikkudega vaiakeste külge. Telgi esmakordsel püstitamisel ei valmistanud vaiade löömine kõvasse ja sügavasse lumme mingit raskust: piisas mõnest hoobist kirvekesega, mille Viglieri leidis kabiini rusude hulgast, ja vaiake oli silmani sisse löödud. Hiljem, kui lumi oli juba tugevasti sulanud, tuli tarvitada palju jõudu, et vaiakese metallteravik natukesegi kivi-kõvasse jõesse tungiks.

Telk püstitati ja kinnitati kiiresti; mina kavatsesin sellesse viia magamiskoti, ent Nobile hüüdis, lõigatagu kott lahti, et ta mahuks sellesse koos Cecioniga. Seda tehti Viglieri sulenoa abil, ja kott laotati telgi sissekäigu vastas oleva seina äärde. Halvem oli lugu kindrali telki kandmisega. Nobile ei kaalunud küll palju, kuid ta haav tegi valu iga pisimagi liigutuse puhul, seepärast kandsid Viglieri ja Mariano Nobilet kaenla alt hoides, mina aga toetasin ta haavatud jalga. Siis tuli Cecioni järg. See tüse hiiglane kaalus kahtlemata üle saja kilogrammi, kuid temal oli karujõud ja õnneks olid tal mõlemad käed terved. Neid osavasti kasutades roomas ta telki peaaegu ilma kõrvalise abita, kuigi selle sissekäik oli väga madal ja kitsas isegi kõhnavõitu inimesele.

Seejärel läksime mina, Mariano ja Viglieri appi Biagile. Trojani, kes aitas meid vaikides, lonkis meil kannul, Malmgren aga käis rahutult ümber telgi ja vaatles murelikult ümbrust. See ei meeldinud talle sugugi. Lai kinnikülmunud pragu, mis piiras laagrit natukesee maa peal põhja poolt, oli tõendiks, et seal laius alles hiljuti lahtine veekraav. Ja teine kitsas ning käärunine pragu kulges kohe viie-kuue meetri kaugusel telgist. Ent kurnatud mehed ei suutnud mõteldagi laagri üleviimisest teisale. Imestamisväärne oli, et nad üldse võimelised olid midagi tegema. Ainult palavikuline püüd elu säilitada sundis neid liikuma.

Biagi otsis tüdimatult raadioosi. Samal hetkel, kui me talle appi jõudsim, ilmus ta nagu päkapikk lõhenenud jääpanga tagant välja ning vedas üle selle pikka isoleeritud traati, mis pidi olema vastuvõtugaama antenn. Vi-

glieri aitas tal trossi lahti harutada, Mariano ja mina aga asusime kuivpatareisid ja mitmesuguse pingega anoode sorteerima. Elektrikuna uurisin patareide välispindade vigastusi ning konstateerisin rahuldusega, et asfalt oli neil kohati küll tugevasti pragunenud, kuid üldiselt püsisid kontaktid kõvasti oma kohal. Võis loota, et patareid on seest terved, aga senikaua kui polnud pinget proovi- tud, ei saanud seda muidugi kinnitada.

«Küsige Biagilt,» palusin ma murelikult Marianot, «kuidas on lood voltmeetriga?»

Ohvitser täitis mu soovi ja Biagi ainult muheles vastuse asemel põlglikult ning patsutas oma pükste tagataskule. Mis radist ta oleks, kui ta ei kannaks alati kaasas tasku- voltmeetrit; ennem unustab ta taskukella! Rahunenuna asusin vaatlema kaht rasket tina-akumulaatorite kasti. Akumulaatorid on saatejaama toit: nendeta jääb ta tum- maks. Biagi võttis taskust oma hinnalise voltmeetri ning mõõtis hoolikalt kummagi akumulaatori purgi pinget. Kuus volti kummaski, isegi natuke rohkem; nad laeti hästi, enne kui dirižabel angaarist lahkus. Kõik hingasid kergendatult. See oli määratu suur edu mängus, mille panuseks oli elu; nüüd olime rahulikud: elektrienergiat jätkub saatejaamale kuuekümneks tunniks, kuid lühikese teadaande «Italia» avariid kohta koos laagri koordinaati- dega võib edasi anda mõne minuti jooksul. Saadet võib korrata sadu kordi, ja pole vähimatki kahtlust, et keegi seda ikka kuuleb. Hoolimata sellest et akumulaatorid olid kukkumishoobile ning pakasele hästi vastu pida- nud, otsustati nad telki viia, kus oli siiski soojem kui väl- jas.

Seni kui neid küsimusi vaeti, ühendas kärmas Biagi antenni raadiojaamaga ning patareid. Väike kast oli töö- tamisvalmis ja kõik kogunesid kärsitult selle ümber: küsi- mus oli ju päästmises! Teadaande saatmisest eetrisse üksi on vähe kasu, peale selle on vaja teada saada, kes sellele vastab ja mida. Biagi, telefonid peas, vaatas oma käekella ning hakkas kondensaatori nuppu keerama ja eestrist sig- naale püüdma. San Paolo, võimas lühilainejaam Rooma eeslinnas, oleks pidanud parajasti töötama; ta kuulis seda tõepoolest, kuigi pisut ebaselgesti, ent vastuvõttu võis parandada antenni veidi lühendades. San Paolo andis nagu tavaliselt edasi tähtsusetuid spordi- ja seltskonnauudi- seid, aga see oli ju arusaadav: arvatavasti polnud veel

tekinud kartust «Italia» saatuse pärast, kuigi tema viimastest raadiosaatest oli juba kuus või seitse tundi möödas.

Elutu rüsi jää-körbe kohal lasus hall polaartaevas. Aeg rühkis edasi, arvestamata inimeste ja nende muredega, aga väike, jääpankade keskele kadunud rühm koondas kogu oma tähelepanu nüüd ainult raadiosaatjale. Võimalik, et lähimad minutid otsustavad nende saatuse. Kas saatja hakkab rääkima ja kas «Città di Milano» kuuleb tema häält?

Kõigepealt oli vaja antenn korda seada. Ainuüksi üle kahe jääpanga visatud isoleeritud traadist oli vähe; vaja oli masti ja hästi kõrget — mida kõrgem on mast, seda parem on kuuldavus. Sõnaaher Trojani otsis lumest käsipuujupi, mis oli pärit juhtgondlist, ja tassis selle nüüd väikese jääpanga juurde, millele Biagi oli otsustanud masti püstitada. Käsipuu oli ligi kaks meetrit pikk ja see torgati üht otsa pidi kõvasse lumme; veel kaks nööri ja kaks vaia ning oligi valmis «mast», mille teise otsa Biagi sidus musta isolatsioonilindi pooli, mis kandis üht antennitraati. Biagi kinnitas traadi otsa saatejaama külge, millest viis madalal jää kohal edasi juhe; see lõppes omakorda teise isolaatori küljes, mis rippus madala, viltu lumme löödud puust lati küljes. Lõpuks oli antenn kinnitatud kõikide eeskirjade kohaselt, ta kaks juheta piirasid lõunadedelasse suunatud tasapinda, kohta, kus jäävangide arvates «Città di Milano» Kongsfjordis ankrus seisis. Biagi asetaski saatja kõrval seisvad vastuvõtja telefonid pähe ning hakkas siis telegraafivõtmega töötama. Esimesed raadiosignaaliid jääpangalt lendasid eestrisse!

Seisin koos teistega ümber Biagi ning kuulasin hinge kinni pidades saatja kaeblikku piiksumist. Helid järgnesid üksteisele nii kiiresti, et minu vilumatu kõrv neid vaevalt eraldada suutis, — kolm lühikest, kolm pikka, kolm lühikest, ja jälle samas järjekorras, seejärel kaks lühikest, pikk, lühike pikaga jne. Morse aabitsa märgid liitusid üheksainsaks lauseks: «SOS, SOS, «Italia», Nobile.»

«Seda jäävangide appikutset peab ometi kuuldama, ja keegi vastab sellele,» mõtles kergeusklikult väike rühm õnnetuid, surmani väsinud inimesi. Nende silmad jälgisid Biagi huuli, kui ta lakkas võtmega koputamast ning hakkas ettevaatlikult vastuvõtja häälestusnuppu keerama, püüdes tabada seltsimeeste vastust «Città di Milanolt».

Kuid Biagi raputas ainult eitavalt pead ning lausus kurvalt:

«*Si senta niente!* Midagi pole kuulda!»

Alles mitme nädala pärast saime teada, kui naiivsed me sel minutil olime olnud. Meie mõtlesime, et laeval ollakse meie saatuse pärast juba ärevil ja et seal kõik tunglevad hästisusustatud raadiokabiinis pingelises ootuses, kas radist vastuvõtja juures ei kuule äkki kas või nõrkagi raadiosignaali dirižablilt, mis oli juba nii palju tunde hilinenud. Kui kibe oli hiljem, kui side lõpuks oli loodud, kuulda, et «*Città di Milanol*» suhtuti küllaltki ükskõikselt Nobile mitmekordseisse palvetesse pidada alalist raadiosidet ning hoolikalt nende nõrga saatejaama signaale kuulata!

Meeleheites pani Biagi telefonid kõrvale, istus lumele ning kattis näo kätega. Senini oli ta töötanud nõrkematu energiaga, aga nüüd kaotas järsku lootuse. Ülejäänud ei tundnud end palju paremini. Mariano sai esimesena sügavast masendusest võitu.

«Midagi pole veel kadunud, kulla Biagi,» lohutas ta radisti. «Võimalik, et meie aparatuuri mõned lülid pole veel täitsa korras, ja see polegi mingi ime sellise pakase ja niiskusega. Homme vaadake aparaat hoolikalt üle ja seadke korda! Tulge kaasa, uurime veel ümbrust. Mida rohkem me leiame, seda parem!»

Biagi tõusis vastumeelselt ning läks teistega kaasa. Nendega ühines ka Zappi, kes oli senini ilma erilise huvita raadiosaatja kordaseadmist jälginud; ta kaebas, et tal on roidellu murdunud ja seetõttu raske hingata. Mariano, ta kauaaegne ja ustav sõber, toetas teda käimisel.

Kurnatud mehed hulkusid sõnatult sügavas lumes, ronisid üle teravate jäärahnude. Aeg-ajalt kummardus mõni neist ja tõstis lumest üles tüki pemmikani või šokolaaditahvli, mis olid mingisugusest purunenud karbist välja kukkunud. Võeti ära karusnahksete kuubede kapuutsid, tõmmati ääris kotina kokku ja seoti vööle: nendesse pandi oma pisileiud. Meeleolu paranes mõnevõrra, kui leiti suur plekkpurk suhkruga ja teine, väiksem, milles oli šokolaad. Siis järgnes leid, mille tähtsust tol hetkel kõik ei osanud õigesti hinnata. Need olid aparaadid geograafiliste koordinaatide määramiseks: kaks sekstanti, kaks elavhõbehorisonti ja väike puust karp kolme kronomeetriga. Kellad käisid ja nende tasane tik-

sumine meenutas minu vaikset, rahulikku tuba kodus Prahas seinakellaga, mis väsimatult möötis aega oma tiksumisega.

Ja lõpuks leidis Mariano selle, ilma milleta sekstandid ja kronomeetrid olid kasutatud. See oli raamat logaritmitabelite ja geograafiliste koordinaatidega. Mariano kuivatas käisega pealmised, lumest märjaks saanud lehed ja otsustas, et tänaseks on küllalt tööd tehtud. Ta kutsus kaaslased kokku, kes olid laiali jääpankade vahel, ja läks nendega koos telgi juurde. Üksteise järel pugesid nad kitsast sissekäigust läbi, ainult mina jäin veel natukeseks ajaks välja. Suure vaevaga sain alusrõivaste püksitaskust uuri kätte — puudus mõni minut kuest. Saabus õhtu, mis sel aastaajal, mil päike on pidevalt silmapiiril, on sealseil geograafilistel laiuskraadidel märkamatu.

Telgi ühe vaia küljes rippus Malmgreni leitud binokkel. Võtsin selle ja hakkasin vaatlema ähmast horisondijoont. Vaatasin hoolikalt sinna, kus mõne tunni eest oli märgatud peenikest suitsusammast, kuid nüüd laius ümber ringi ainult jääpinnani ulatuv udu. Ei kuskil mingit suitsujälge, kuigi järk-järgult pool horisonti läbi uurisin. Ohates riputasin binokli kohale tagasi. Kas pole õigus Marianol, kes julges oletada, et suits kerkis põlevast dirižaablist?

Kas nood kuus meest, kelle dirižaabli rusud endaga kaasa viisid, lamavad nüüd surnutena jääpankade vahel nagu vaene Pomellagi?

Mariano hääl kiskus mind nukratest mõtisklustest lahti.

«Tulge, Běhounek, hakkame õhtust sööma!» hõikas kapten. Vaatasin viimast korda ringi. Minu tähelepanu köitis antenni hoidva nõõri küljes rippuva ja vinges tuules lipendava lõuenditüki laksuv heli. Jälgisin selle suunda ja võrdlesin seda põhjapoolse jäävalli suunaga. Tõepoolest, Malmgrenil oli õigus, kui ta ennustas, et tuul pöörab põhja, kuid tuulesuuna muutus, mis oleks dirižaabli päästnud, tuli liiga hilja.

Kaks meest lamasid, ja seitsmekesi istusime maha seitsmeruutmeetrisel telgis, jalad üksteisest imetoredasti läbi põimunud. Mariano jagas pakse, hõbepaberisse pakitud pemmikanitahvleid. Üksteise järel võttis ta tahvlitel stannioli ümber ning silmitses umbusklikult hallikaskollast, ebameeldivat, määrdetaolist massi. Mulle meenus Trojani jutustus sellest, kuidas tema ärahellitamata koer

oli tõrkunud pehmikaniist valmistatud suppi söömast, aga nüüd tuli pehmikani süüa külmalt. Mina olin väga näljane. Viimast korda olin söönud siis, kui me Pontremoliga jagasime suitsutatud keele karbi, kuid see oli varahommikul. Vastikusest võitu saades hakkasin oma portsjonit närima. Aga suurimaist pingutustest hoolimata jäi pehmikan suhu, mahult kord-korralt suurenedes, ja võttis tükk aega, enne kui õnnestus seda alla neelata. Aitab! Pakkisin pehmikanitahvli uuesti hoolikalt kinni ja pistisin taskusse ning kandsin seda mitu nädalat kaasas, senikaua kui see muutus vormituks, vastikuks, kleepuvaks massiks. Mul ei jätkunud otsustavust seda ära visata. Alati peatas mind mõte, et äärmises hädas võib see vastik mass elu mitme päeva võrra pikendada.

Kui telgis istumine vajas suurt kunsti, siis lamamine näis täiesti lahendamatu probleemina. Ent pärast mitut katset sündis imeväärne jalgade ja käte põiming, ja võitmatu väsimus hakkas meestel laugusid sulgema.

Oldi juba uinunud, kui väljast kostis Titina, väikese foksterjeri kaelarihma kõlinat. See oli Nobile lahutamatu sõber tema polaarlendudel, mõlema dirižaabli, «Norge» ja «Italia» talisman-maskott. Trojani päästis sissekäiku varjava kanga lahti ja lasi koera telki. Titinal polnud käppadega kuhugi astuda, tahes-tahtmata pidi ta käima üle meeste ja need hakkasid ärgates torisema.

Nobile magas kõige kaugemal sissekäigust, kuid koerake suhtus ebausklikke itaallaste imestuseks oma peremehesse väga ükskõikselt. Titina leidis varjupaiga pärast seda, kui mina ta kaelarihmapidi enda juurde tõmbasin. Ta asetas oma koonu minu käele ja sedamaid uinusime mõlemad.

PETETUD LOOTUSED

Kohutava ruumikitsikuse tõttu, nagu oli jäävangidel telgis, ei saanud uni kaua kesta. Üksteise järel ärkasime uue päeva, 26. mai esimesel tunnil ning püüdsime asjatult uuesti uinuda. Malmgren polnud kogu öö silma kinni saanud: piinarikkad vigastused ei lasknud teda uinuda. Ta istus kõssis telgi nurgas, pannud haavatud käe põlvele, ja vaevalt vastas mu hommikutervitusele. Kogu aja vaevus teda mõte tulevikust, sest ta pidas itaallasi väga halbadeks

polaaruurijateks. Mõni päev enne väljalendu Kongsfjordist rääkis rootslane mulle sellest, kui ma olin vaimustatud dirižaabli pärale- ja äralennu täpsusest.

«Jah, kõik on ilusasti senikaua, kui läheb hästi, aga kui peaksime kunagi tegema hädamaandumise kuskil kaugel mandrist ja asuma jalgsimatkale, siis oleks see kurb ekspeditsioon!»

Üksteise järel lahkusid mehed telgist, hakkasid kanges-
tunud käsi ja jalgu sirutama ja ringi vaatama. Taevast pol-
nud nii sombune kui eile, ja udusein taganes kaugemale
silmapiirile. Aeg-ajalt selgines osa taevast, näis koguni, et
päike tuleb välja. Ja tõepoolest, ta hakkas paistma umbes
kell kaks hommikul, kui jäävangid lõpetasid oma esimest
hommikueinet jää. Kellelgi ei jätkunud julgust uuesti
pemmikani proovida, seepärast jagas Nobile üheksa mehe
vahel ära ühe veerandkilogrammise šokolaaditahvli ning
mõningad suhkrutükid.

Biagi askeldas väljas uue südikusega oma raadioapa-
raadi kallal. Ta kavatses selle telki tuua, et koos Zappiga
üksikosad hoolikalt järele vaadata ning ära puhastada. Kui
Biagi äkki hõikas, et päike tuleb pilve tagant lagedale,
ronisid Mariano ja Viglieri kiiresti telgist välja. Neile
uudishimulikult järgnedes nägin veel, kuidas Titina kadus
kõrge rüsi jää-panga taha laagrist põhja pool — ta suun-
dus saagiotsingule omal käel, kuigi Nobile ohverdas talle
kogu oma suhkruannuse. Seejärel hakkasin huviga mõlema
ohvitseri tegevust jälgima.

Juba eelmisel päeval, kui leiti elavhõbehorisont, asetas
Mariano selle umbes meetrikõrgusele jääpangale. Nüüd
kõssitas ta selle ees, sekstant käes, oodates kärsitult hetke,
mil läbi pilvede välgatav päike välja tuleb. Tema kõrval
istus Viglieri; põlvedel lebas tal avatud kast kronomeetri-
tega; vasakus käes hoidis ta bloknooti, millesse oli juba
märkinud aja, paremas — pliiatsit.

«*Attenzione!* Tähelepanu!» hüüdis Mariano, kes nägi
elavhõbedal eredat päikesepeegeldust, ja suunas sekstandi
pikksilma selle suunas. Viglieri märkis kiiruga üles minuti
ja vastas:

«*Pronti!* Valmis!»

Sellest hetkest peale jälgis ta tähelepanelikult krono-
meetri keerlevat sekundiosutit ning Mariano «stopp!»-
hüüatuse peale võttis aja. Veel kaks korda kordasid nad
oma mõõtmist, ja siis asus Viglieri arvestusi tegema,

Mariano aga, pannud sekstandi ära, tuli minuga koos põhja poole, sinna kohta, kus algas aniliinvärvi vööt, mis näitas, et siin pörkas juhtgondel esmakordselt vastu jääd. Siit polnud toiduaineid veel otsitud, ja tõepoolest leiduski siin kohe pemmikanitükke. Mariano korjas need üles ja andis mulle, sõnades:

«Võtke need, armas Bëhounek, veel üks hetk elupikendust!»

Panin pemmikani vöö külge seotud lõuendist peakotti, ja peagi sai see ääreni täis. Eemaldusime telgist umbes kakssada meetrit ja jõudsime sellele kohale, kus eriti palju rusu oli kuhjunud. Mariano jäi peatuma ning näitas kuhugi enda ette:

«Seal lamab vaene Pomella!»

Õnnetu motoristi vaikne kogu lamas näoli maas, käsi sirutatud pea juurde otsekui kaitseks löögi vastu. Ümber ringi olid mootori rusud laiali paisatud — sellesama mootori omad, mille juures ta kuni viimse hingetõmbeni oma kohustust täitis, — kauneim hauasammas, millega tema mälestust võib austada. Seisime mõlemad kaua aega vaikides surnud seltsimehe juures, seejärel pöördusime ümber ja läksime aeglaselt tagasi.

Teisest rusuhunnikust leidis Mariano pooleldi katkise portselannõu mustjaspruuni kleepuva ainega — Liebigi supiekstraktiga. Mariano pidi selle eest hoolitsemise enda peale võtma, sest minul polnud enam kohta leidude jaoks ega huvigi. Äkki nägin lumes oma märkmiku punaseid kaasi. Juba eelmisel päeval olin seda väga usinalt otsinud, kuna selles olid kõik mu teaduslikud tähelepanekud, mis ma olin teinud «Italia» lennu ajal poolusele, samuti varasemad, Milaano—Stralsund—Vadsö—Kongsfjord lennul tehtud tähelepanekud. Minutiks unustasin kõik enda ümber ja lehitsesin märkmikku. Veendusin rõõmuga, et märkmed on täiesti korras ja hästi säilinud, ainult märkmiku nurgad ja esimesed lehed olid kergelt niiskunud.

Hoolikalt pühkisin oma hinnalise leiu puhtaks ning peitsin ta alumise pluusi rinnataskusse.

Samal ajal suundus Mariano telgi poole, kuid kohates Zappit, jäi teel peatuma. Siis meenusid mulle hommikused astronoomilised vaatlused — asukoha määramised. Nüüd oli Viglieri laiuskraadi juba kindlasti välja arvutanud ja natukeses aja pärast õnnestub tal võib-olla uuesti päikest mõõta ning pikkuskraadki välja arvutada. Uurisin taevast,

millel tormasid hallid pilved. Seejärel vaatasin korraks jääväljale jalgade all. Jää, millele astusin, oli hall, õhuke. Alles hiljuti kinnikülmunud lahvevee jää ei kannatanud inimese raskust. See pragunes mu jalge all ja raske polaar-rõivastus segas mind lähimale kindlale jääpangale hüppamast. Libisesin kallakult pinnalt tagasi halvasti kinnikülmunud lahvanduse veerele, kus jää oli eriti õhuke, ning vajusin siis kohe põlvini vette. Haaranud kinni jääpanga tugevast servast, õnnestus mul sinna ronida omal jõul, enne kui Mariano minu hüüde peale appi jõudiski. Mu põdranahast «soomlased» olid vett täis, nii et sokidki jõudsid läbi liguneda. Temperatuur oli vähemalt kümme kraadi alla nulli, suplemiseks täiesti sobimatu. Ruttasin telki, kuid teel jäin siiski peatuma, näinud lumel avatud musta märkmikku. See oli Malmgreni märkmik meteoroloogiliste vaatlustega — teine selle päeva väärtuslik leid. Tõstsin selle üles ja minuti pärast istusin juba telgis avatud sissekäigu juures, väänasin karusnahast saabastest ja sokkidest vee välja ning riputasin nad telki toetavale nõõrile. Muidugi oli naiivne loota, et märjad esemed niiskusest küllastunud polaarõhus ära kuivaksid, kuid jäävangid õppisid peagi sokke kuivatama läbiproovitud viisil, mida kasutas juba Amundsen, — särgi all, rinnal, vastu paljast ihu omaenda keha soojusega, kuna kütus ja tuli on jääpangal kõige hinnalisemad asjad. Mähkisin paljad jalad villase vaiba otsasse ja andsin Malmgrenile ta märkmiku üle. Ent Malmgren lasi ennast oma sünges rahulikkuses vaevalt kõigutada. Ta viskas märkmiku telgi nurka, kust ma mõni päev hiljem selle jälle uuesti leidsin, võttis endal jalatsid ära ning andis need vaikides mulle; võtsin need tänuga vastu. Hiljem, kui Nobile pärast põgusat palavikulist und ärkas ning juhtunust teada sai, andis ta mulle paari soome karusnahkseid untasid, mis ta oma magamiskotist leidis.

«Niisugustel puhkudel peab eriti ettevaatlik olema! See pole sugugi mõni tühiasi,» noomis mind Malmgren, nähes, et ma oma suplusele erilist tähtsust ei omistanud. «Enne kui toibudagi jõuate, on teil jalad külmanud ja — lõpp käes!» Ta vaikis hetke ning küsis siis, kust ma tema märkmiku leidsin.

«Põhjakanali lähedalt, kui me Marianoga surnud Pommella juurest tagasi tulime,» vastasin ma. Malmgren võpatas ning palus öeldut korrata. Ta ei teadnud üldse

Pomella surmast, kuulis seda esmakordselt. Teade mõjus talle vapustavalt. Ta istus kaua vaikides ning vaevalt vastas mu küsimusele: missugune geograafiline laiuskraad Viglieri arvutuste järgi välja tuli? Alles tunduvalt hiljem, kui väljast kostis puruneva jää vali ragin, ronis Malmgren Nobile ettepanekul telgist välja vaatama, mis seal sünnib.

Seniajani polnud midagi tõsist olnud, ainult äkki sulgus kitsas looklev lõhe, mis lõppes ligikaudu viie meetri kaugusel ida pool telki. Kuid Malmgrenil tekkis taas kartus meie jääpanga tugevuse suhtes. Tungivalt nõudis ta alalise valve sisseseadmist laagri lähikonnas oleva jää seisukorra jälgimiseks, ent selletaolist valvet hakati teostama alles palju hiljem. Algul ainult vähesed meist uskusid, et viibime jääväljal pikemat aega. Me ei võinud ju asuda kuigi kaugel Põhjaneemest (Teravmägedel), kuhu jahimehed tulevad sageli maismaa kaudu karusloomi küttima ja kust väikesed hülgepüügikutrid ning kaluripaadid merele sõidavad. Võib-olla õnnestub nende tähelepanu kuidagi endale tõmmata, kui see neetud raadio peaks jääma hüüdjaks hääleks kõrbes.

Laiuskraad, millel katastroof juhtus, oli juba teada: $81^{\circ}41'$ põhjalaiust. See paralleel kulges umbes neljakümne viie miili kauguselt põhja pool Põhjaneeme. Aga kas me asume neeme meridiaanil? Alles teine päikesekõrguse mõõtmine pidi sellele küsimusele vastuse andma, seejärel ootasid kõik pingeliselt, millal päike jälle paistma hakkab. Päike tuli pilvede tagant välja pisut enne keskpäeva ning Mariano ja Viglieri askeldasid taas sekstandi ning kronomeetriga. Seejärel võttis Viglieri istet ja arvutas, ja mida rohkem aega kulus, seda süngemaks ta jäi. Lõpuks tõusis ta püsti ja palus Marianot arvutada. Ülejäanud, kes vahepeal olid alla kugistanud kesise lõuna — killu šokolaadi ja paar suhkrutükki, tunglesid nende ümber ning ootasid kärsitusega tulemusi. Ainult Malmgren ei tundnud nende vastu huvi. Tema oli vaevaliselt uuesti madalale jääpangale roninud ning vaatles lõunapoolset silmapiiri. Udu oli juba üles kerkinud, binokliga nägi vähemalt viiekümne miili kaugusele, kuid kusagil ei paistnud jälgegi mandrist.

Malmgren tuli jääpangalt alla ja lonkis pealtnäha sihitult ümber telgi. Mind tüütas pikkuskraadi väljaarvutamise tulemuste ootamine ja ma seltsisîn temaga.

«Mida otsite, sõber?» küsisin.

«Jääpanka!» vastas Malmgren lakooniliselt, ja mina vaatasin teda, silmad pärani ääretust imestusest.

Jääpanka? Neid on ju tuhandeid ümberringi, kui ainult ringi vaadata!

«Vana jääpanka, milles pole soola,» selgitas Malmgren. «Kas teil ei ole janu? Minul on. Käsi valutab mul hirmsasti. Minu arvates on mul palavik.»

Kuidas oleksin juua tahtnud! Eelmisel päeval üllatusin, kui teada sain, et lumeneelamine on asjatu: janu ainult suureneb sellest. See oli imelik, sest lumi on ju mage. Merejää on aga soolane, seda teavad kõik, seepärast ei proovinudki ükski jäävang sellega janu kustutada.

«Leidsin!» hüüatas Malmgren selginud ilmega ja näitas läbipaistmatule madalale hallikasrohelisele jääpangale, mis asus umbes viieteistkümne sammu kaugusel telgist. Ta seletas mulle, et see jääpang on juba mitu aastat vana ja et sool selles aja jooksul sadestunud kõige alumisse ossa. Olin valmis teda uskuma, sest Malmgren oli kogenud polaaruuriija, ent rootslane andis kohe samas otsese tõestuse. Ta raius kirvekesega tüki halli jääd ning jaotas selle kaheks. Pistime mõlemad kiiresti tüki suhu. Imesime ahnelt ja mõnuga jääd, mis suus imepäraseks, külmaks veeks muutus. Selles polnud soola jälgegi. Mõlemad tundsimend ebataavaliselt reipamana.

«See on meie veereservuaar,» ütles Malmgren, kelle meeoleu silmanähtavalt oli paranenud.

«Ja selles hakkame jääd kandma,» tõstsin mina lumest kohvergrammofoni kõrge puust kaane, mis katastroofi aegu pealt ära oli lennanud. Hetkeks süüvisin mälestustesse. Viimast korda olin muusikat kuulanud pooluse kohal, kui itaallased laulsid sentimentaalset laulukest «*Bella Italia del mio cuore*»*. Mulle näis, et see oli väga ammu, ja vaimus loendasin päevi. Ent vähem kui kaks päeva tagasi keerles dirižaaabel alles uhkelt pooluse kohal ja ta meeskond heitis pidulikult alla suure rahvuslipu, terve kaenlataäie väikesi vimpleid ning raske paavstiristi.

«Läki, võib-olla on härrad ohvitserid vahepeal oma arvutused juba lõpetanud,» kutsus Malmgren mind kerge muigega.

Asetasin grammofonikaane ohates jääle ja hakkasin

* Mu südame kaunis Itaalia.

teraselt jalge ette vaadates aeglaselt sõbrale järele lonkima. Teel kummardusin ning tõstsin üles lumel märkamatult lamava käteräti. Sidunud käteräti nurgad kokku, tegin sellest Malmgreni vigastatud vasaku käe jaoks sideme.

Telgi ees seisid ohvitserid ja kõnelesid millestki elavalt. Nendest pisut eemal istus insener Trojani, surunud näo peopesadesse. Biagi jändas oma saatejaama juures, nagu poleks midagi erilist juhtunud. Varasema kokkuleppe kohaselt «Città di Milano» radistidega saatis ta igal paaritud tunnil 55 ja 60 minuti vahel eetrisse «SOS, SOS, «Italia», Nobile, SOS». Kuid endiselt ei vastanud signaalidele keegi.

«Noh, kui palju?» küsisime ohvitseridelt nagu ühest suust.

«Oleme siin,» vastas Mariano rahulikult ning näitas ristikest, mis oli pliitsiga kantud Teravmägede põhjaosa suuremõõdulisele kaardile. Meid mõlemaid üllatas selle asukoht — uskumatult kaugel kaldast ja nii ootamatult itta nihutatud! Võtsin sirkli Viglierilt, kes tõmbas suu pilkliku muigega kõveraks. Kuidas, kellelgi tuleb pähe kontrollida itaalia mereväeohvitseri?! Ma ei teinud sellest väljagi, võtsin mastaabilt sirkliga kümme miili ning mõöt-sin ise laagri kaugust Põhjaneemeni.

«Oleme seitsekümmend viis miili Põhjaneemest kirde pool,» ütlesin pettunult.

«Ligikaudu nii,» kinnitas Mariano, «täpsemalt kaheksakümmend üks kraadi neliteist minutit põhjalaiust ja kakskümmend viis kraadi kakskümmend minutit idapikkust Greenwichi meridiaanist, kulla Běhounek.»

Milline pettumus! Ent kuidas oli võimalik, et dirižaaabel nii palju ida poole kaldus? Aga mida näitas nende viimane asukoha määrang, mille nad sooritasid, kui dirižaaabel lühikest aega enne katastroofi pealepoole udu tõusis? Kas see polnud õige? Siis arvutati, et oleme sada kümme miili kirde pool Põhjaneeme, niisiis peaaegu selle meridiaanil. Aga nüüd olime viis kraadi kaugemal ida pool! Tõsi, mida ligemale Põhjapoolusele, seda lühemad on laiuskraadide ringid, ja need viis kraadi olid siin umbes viiskümmend miili, ometi oli kauguste vahe liiga suur.

«See on nii, Běhounek,» seletas Mariano rahuliku häälega, «laiuskraad, mille me mõõtsime sekstandiga veel meie õnnetul dirižaabliil, oli üldiselt õige, me võisime

eksida kõige rohkem mõne miili. Aga valesti näitas «Città di Milano» peilingaator, mis andis meile hoopis teise dirižaablit laevaga ühendava joone. Mõistate — kui kahest joonest, mis lõikuvad, on üks vale, siis on ka joonte lõikumispunkt vale. Ja joonte lõikumispunkt pidigi kujutama tookordset dirižaabli asukohta.»

Arvutasin endamisi ja rahunesin mõnevõrra. Lõpuks pole viiskümmend miili — see on alla saja kilomeetri — teab kui palju. Kui poleks kaht haavatud jalgadega seltsimeest, Nobilet ja Cecionit, jõuaksid kõik kuidagi Põhjaneemeni välja. Mariano mõistatas minu näoilme järgi ära mõtte, mis mul tekkis. Ta avas juba suu, tahtis midagi ütelda, kuid viimasel hetkel mõtles ümber. Milleks tekitada uut pettumust, ning ta vaikis sellest, et nad unustasid dirižaabli viimase asukoha kindlaksmääramise tulemused «Città di Milanole» üle andmata ja et päästelaevalt väljasaadetud ekspeditsioonid hakkavad meid otsima tunduvalt kaugemalt lääne poolt kui peaks.

Viimane järjekordne teatis «Italia» pardalt võeti «Città di Milanol» vastu 25. mail kell 4.30 hommikul. «Italia» teatas, et asub umbes 100 miili Moffeni saarest põhja pool, s. t. umbes $81^{\circ}41'$ põhjalaiust ja 15° idapikkust. Tegelikult asus dirižaabel vähemalt 200 miili kaugemal ida-kirde pool.

Dirižaabli arvutatav asukoht laevažurnaali andmete kohaselt, mida «Città di Milano» ebaõige raadiopeilingu alusel veel oli «täpsustatud», oli täiesti vale, ja see selgitab, miks «Città di Milanol» oletati, et dirižaabliga toimus katastroof kuskil Teravmägede põhjarannikul, Põhjanee-
mest lääne pool.

Seda oletust kinnitas ka viimane radiogramm «Italia» pardalt. Nobile kandis selles mereministeeriumile Roomas ette lennu käigust. Ta teatas, et «Italia» võitleb juba kaks-kümmend seitse tundi vastutuulega, mis väga raskendab ta lendu, sundides mootoreid täie võimsusega töötama, ja et dirižaabel asub Teravmägede lähedal. See raport saadeti ära 25. mail kell 7.55. Pärast seda võeti «Città di Milanol» vastu ainult Biagi lühike palve kontrollida raadiopeilingut. Laeval võeti see vastu kell 11.27. Kaks minutit pärast seda anti «Città di Milanolt» raadiopeilingu kontrollmõõtmise andmed, kuid Biagi kinnitust teate vastuvõtu kohta ei järgnenud. Sel hetkel algas juba katastroof.

«Kas arvutused on õiged, ega pole vigu?» küsis Malmgren. Mõõtmiste täpsuses ta ei kahtle, kronomeetri ja sekstandiga on iga meremees otse ühte kasvanud.

«Absoluutselt õiged,» vastas Mariano. «Me kontrollisime neid koos Zappiga. Vaadake!»

Logaritmilisele millimeetripaberile kantud kaks sirget lõikusid punktis, mis andis laagri koordinaadid. Malmgren, heitnud ainult põgusa pilgu paberile, läks vaikides teiste järel telki, kuhu neid kutsus Nobile. Kõik võtsid istet, kuivõrd see oli võimalik. Telk oli puupüsti täis: siin olid raadiosaatja akumulaatorid, aga samuti ka vastuvõtuojaam, mille Nobile oli käskinud sisse tuua — kartusest, et see saab väljas niiske õhu käes kannatada.

Biagi istus raadio ees kükakil. Ta lai nägu oli juba kaudnikesti musta harjasesse kasvanud, murelikud silmad olid ainitiselt Nobilele suunatud. Kindralil oli käes vihik, millesse Biagi oli hakanud kirjutama mitmesuguseid teateid, mis ta kinni oli püüdnud, kuivõrd need puudutasid dirižaablit. Nobile oli väga erutatud ja luges meile kiiresti vihikust ette. Teade oli lühike. Ohvitserid võtsid selle vastu täiesti rahulikult, oli kuulda ainult mõningaid märkusi. Trojani muigas kibedalt, kuid ei lausunud sõnagi. Cecioni see-eest ei olnud oma väljendustega tagasihoidlik. Ma saan itaalia keelest pisut aru ja avastasin üllatusega, et ta puistas koos Neitsi Maarjale määratud palvesõnadega segamini needusi kaasmaalaste aadressil «Città di Milano».

Malmgren päris radiogrammi sisu ja Nobile tõlkis selle halvasti, kuid kiiresti inglise keelde. See oli päästelaeva väljakutse hädalistele: «Me arvame, et te asute Teravmägede põhjaranniku ligidal 15. ja 20. meridiaani vahel ida pool Greenwichi. Usaldage meid. Organiseerime päästeekspeditsiooni.»

See oli nõrk lohutus inimestele, kes olid katastroofi läbi elanud ida pool 25-ndat meridiaani, ning ma ei imestanud Cecioni meeoleu üle. Nobile küsimusele, et mis tema selle kohta ütleb, vastas Malmgren kohe:

«Me peame ainult iseendale lootma. Korjata kokku kõik laagri ümber laialipuistatud varud; ravida haavatuid; laagris sisse seada täpne kord; valmistada sooja toitu, kas või kordki päevas. Oodata! Palju kordi on juhtunud, et polaarvangid päästeti viimasel hetkel, kui neil enam mingit lootust polnud. Toiduvarudega tuleb juba kohe algusest

peale säästlikult ümber käia. Päevane toiduratsioon vaja vähendada sellise miinimumini, mis on küllaldane selleks, et inimene võiks jalul püsida.»

Õnnetuskaaslased pidasid kogenud polaaruurija ettepanekuid õigeks. Nad surusid halva meeolelu maha ja asusid uuesti tööle. Zappi, kes enne äralendu Roomast oli lõpetanud meditsiinilised kursused, hakkas arstiks, Cecioni, kes oli meister igas asjas, valmistas jahinoa abil dirižaabli gondli põranda puutükkidest lahaseid murtud jalgade jaoks ning Zappi sidus need gondli seinte õlitatud lõuendiribadega kokku. Nobile randme luumurre paranes ilma lahastetagi! Omaenese roide kohta ütles vastne tohter, et see on ainult mõranenud ega vaja erilist ravi. Samasugune soodne diagnoos pandi ka Malmgreni käe suhtes, kui oli suure vaevaga õnnestunud talt seljast ära võtta nahast pealiskuub, sviiter ja särk. Küünarluu oli ainult mõranenud, õlg aga tugevasti muljutud, millest andsid tunnistust tumedad verevalumid naha all. Aitas käterätist sidemest, mille ma olin valmistanud, ning rahust.

Kuid Malmgren ei talunud tegevusetust. Üks käsi oli tal terve, ta pidi töötama. Järgmisel päeval kavatses ta köögis tööle hakata ning kirja panna kõik varud, mille otsimist Viglieri, Mariano ja mina lumes visalt jätkasime. Me laiendasime otsingute raadiust, kuivõrd seda ainult lubasid jää seisund ja praod, mis olid sageli reetlikult peidus õhukese jääkihi all või aeg-ajalt sadanud lumega kinni tuisanud. Trojani istus suuremalt osalt täiesti apaatselt telgis koos mõlema haavatuga. Ta oli füüsiliselt nõrk ja kõhn, «sulgkaallane», nagu teda narritasid seltsimehed isegi parematel aegadel, väites, et dirižaablil, kus on iga liigne gramm keelatud, tasakaalustab Trojani Cecioni ülemäärase raskuse. Teine niisugune, üksteist vastastikku täiendav paar olime mina, kes ma olin tugev ja pikk, ja kõhnuke, lüheldane Nobile.

Biagi saatis nüüd korrapäraselt, nagu Nobile teda oli käskinud, juba iga tunni järel eetrisse appihüüde. Ta oli küll arvamusel, et kõige rohkem on lootust signaali vastuvõtmiseks öhtul, kui Eiffeli torn Pariisis annab alalisel 33 m lainel ajasignaali, mille iga laev vastu võtab, et kronomeetreid kontrollida, aga hea sõdurina täitis Biagi komandöri käsku vastuväideteta. Ainult mast tegi talle muret. See oli liialt madal, oleks pidanud seda pikendada. Seepärast võttis Biagi saadete vaheaegadel osa otsinguist

lumes. Ta leidis mõned gondli sõrestikust pärit katkised duralumiiniumist torud ning sidus need seltsimeeste abiga kokku. Sel moel saadi peenike kokkupandav mast. See polnud küll ilus, kuid vähemalt neli meetrit kõrge — endisest kaks korda kõrgem. Tugevate jääpankade külge kinnitatud neli taaki hoidsid seda kindlalt kinni. Antenn tõmmati uuesti üles ning ta suunda parandati. Kõikidest nendest parandustest hoolimata ei vastanud Biagi signaalidele keegi.

Selle päeva (26. mai) õhtuks oli telgi ümber kuhjunud kõige mitmekesisemate esemete hunnik: pemmikani-, suhkru-, šokolaadi- ning piimapastilaakarbid, kaks paaki bensini, ühtekokku ligikaudu 40 liitrit, üks purk emaliiti — väga head liimi, millega Alessandrini kleepis kinni augud dirižaabli kestas. Hiljem osutus see kasulikuks telgi remontimisel. Raske fotoaparaat, teine binokkel, suur ning ränk, mille mina hiljem ta kaalu tõttu «kahuriks» ristasin, ja imetore punasest puust poleeritud kast väga kalli inklinomeetriga. See oli üsna raske aparaat maakera magnetivälja intensiivsuse mõõtmiseks. Ekspeditsioonile oli selle laenutanud Carnegie Instituut Washingtonis. Nüüd oli ainult selle kastil kütusena meile mingi väärtus. Hiljem kasutas Cecioni, hoolimata minu protestidest, inklinomeetrit alalina! Lapikute filmikarpide sisu kõlbas samuti kütuseks, muide — see oli küllaltki vastik kütus, mis andis rohkem küll valgust kui soojust, aga kedagi meist ei häirinud, kas need filmid olid täis võetud või tühjad.

Venis lõputu polaarpäev ja keegi polekski märganud, et õhtu on juba saabunud, kui väsimus ja veelgi tugevam nälg poleks meenutanud, kui palju aega juba oli möödunud.

«Tänaseks piisab,» otsustas Mariano, kes väljaspool telki asendas komandöri.

Teised kuulasid meeleldi sõna, kuna kõik seisid vaevalt jalul. Üksteise järel roomasime telki ja võtsime Nobile käest vastu õhtusöögi, mis oli jaotatud range erapooletusega. Paar suhkrutükki, paar piimapastilaad ja pisut šokolaadi, mis tükkide viisi lumelt üles oli korjatud. Väljas valitses pakane, telgi sisemuses oli hubane. Jäävangide kehasoojus oli temperatuuri tõstnud natuke üle nulli, kuid sellest piisas «vee»-panga küljest lahtiraiutud jäätükkide sulamiseks konservipurgis. Järjekorras jõid sellest kõik ning Malmgren täitis purgi taas jääga varudest, mis leba-

sid väljas telgi sissekäigu juures grammofonikaanel. Haavatuil oli palavik ning nad ärkasid öösel tihti janust.

Magamaheitmise raske ülesanne lahendati kõikvõimalikel viisidel, kuid ikka samasuguselt vähese eduga nagu eelmiselgi ööl. Telk oli väga kitsas üheksale inimesele, akumulaatoritele ja vastuvõtijaamale; kõigele lisaks pidid haavatud lamama väljasirutatult, kuigi võtsid enda alla üle kolmandiku telgist. Lõpuks paigutasime end siiski kuidagi ära risti üle üksteise, ent teine öö möödus veelgi halvemini kui esimene. Ebamugav asend ning kõva nälg sundisid kurnatud mehi ühtelugu ärkama, igaühel oli tasku eelmise päeva pehmikanihahvel, ent keegi ei leidnud endas küllalt otsustavust selle kallale asumiseks. Ühe niisuguse ärkamise aegu märkasin, et Malmgren istub konutades mu kõrval, ilma et magaks. Asjata oli ta püüdnud leida pisut vabamat kohta vigastatud käele, mis igal puudutusel ägedat valu tekitas. Tegin talle ettepaneku heita minu peale, ja pärast lühikest köhklemist Malmgren nõustuski. Alles vastu hommikut uinusime mõlemad mõneks tunniks.

„ITALIA“ MEESKONNA ESIMESED OTSINGUD

Reedel, 25. mail, «Italia» katastroofi päeval, oli radistidel «Città di Milanol» varahommikust peale palju tööd. Dirižaabel nõudis tungivalt, et talle kogu aja teatataks raadiopeilingud.

Murelik kapten Baccarani, radistide komandör, jälgis nende tööd. Ta oli väsinud, silmade all olid tal tumedad ringid: juba teist ööd oli ta magamata. Ta oleks võinud valvekorra üle anda asetäitjale, kuid ta ei teinud seda oma erakordse kohusetruuduse pärast. Ta teadis, kui tähtis on, et dirižaabel saaks täpsed andmed ja kui sageli peilingaator võis anda ebaõigeid andmeid. Viiekraadine kõrvalkalle vasakule või paremale sirgelt, mis ühendas dirižaablilt laevaga, polnud suur viga, kuid dirižaablile, mis asus viie-kuuesaja miili kaugusel, tähendas see neliviiskümmend miili vasakule või paremale tegelikult asukohast. Ja sellepärast pani Baccarani iga minut pähe teise peatelefonide paari ning kontrollis õnnetu seersandi tööd, kes oli nõrдинud, et ülemus teda nii vähe usaldab.

Baccarani avara laubaga nagu süngestus üha enam, mida rohkem aeg edasi läks. Olukord polnud talle sugugi meele järgi. Raadiopeilingaatori näidud pajatasid sellest, et dirižaaabel võitles rängalt tugeva, ebasoodsa tuulega. Kell 9.20 moodustas nurk dirižaabli ja Kongsfjordi meridiaani vahel 26 kraadi ida poole. Kell 11.30, kui «Italia» kinnitas Tromsö Geofüüsikalise Instituudi meteoroloogiliste ilmateadete vastuvõtmist, suurenes peilingunurk 32 kraadini. See tähendas, et tuul oli ajanud dirižaablit itta. Ohulaeva pardal kutsus uus peiling esile imestuse ning kahtluse tema õigsuses; neljateistkümne minuti pärast palus Biagi viimase peilingu kontrollimist. Baccarani ise sooritas peilingaatori antenni abil suurima täpsusega mõõtmise ja määras kindlaks nurga, mis oli veelgi kaks kraadi suurem, 34 kraadi. Vähem kui veerand tunni jooksul oli «Italia» kandunud ida poole tervelt kahe kraadi võrra.

Selle teate andis Baccarani üle kell 11.29, kuid Biagi ei kinnitanud enam vastuvõtmist. Eelneva kokkuleppe kohaselt ootas Baccarani, et «Italia» palub kell 11.40 uuesti peilingut. Kuigi «Italia» vaikus, ei häirinud see senini kedagi, ehkki radist, kes kuulas «Italiat» pikal lainel, kella 7.55-st peale, mil «Italia» oli saatnud raporti Mereministeeriumile, ei tabanud mingisuguseid uusi teateid. Biagi küll ei saatnud, kuid see ei tähendanud midagi: Biagi oli «Italia» pardal ainuke radist ja pidi ise oma aparatuuri korrastama.

«Ootame kella 12.20-ni, mil nõutakse uut peilingut,» mõtles Baccarani, püüdes kallale hiilivat rahutust maha suruda. Aeg venis väljakannatamatult aeglaselt. Ammu enne määratud kellaaega olid kaptenil telefonid peas. Ta silmad jälgisid pidevalt pardakella. Telefonidest kostis kõikvõimalikke hääli, kuid asjata püüdis Baccarani tabada nende seast «Italia» väljakutsesignaali. Vaikus valitses nii lühikestel kui ka pikkadel lainetel.

Kapten võttis telefonid peast.

«Kuulake edasi!» andis ta radistidele korralduse. Ise aga väljus kiiruga, läks ruttu üle teki, ning pööramata tähelepanu sissekäigu juures olevaile üllatunud tunnimeestele, tormas komandöri ruumi. Kapten Romagna, sõjalaeva «Città di Milano» komandör, lõunatas parajasti oma avaras salongis. Peale teenindava madruse polnud ta juures kedagi, nagu nägi ette sõjalaevastiku määrustik. Vaadanud Baccarani erutatud näkku, jättis kapten söömise katki.

«Kapten! «Italia» on juba ligi tund aega tumm!» kandis Baccarani erutatult ette.

Romagna kortsutas rahulolematult kulmu ja lükkas lauanõud eemale. Jällegi uus komplikatsioon! Ta polnud just eriti rõõmustanud, kui tema juhtimisele oli antud «Città di Milano», kaablilaev*, mille Sõjalaevastiku ministeerium eraldas Nobile ekspeditsioonile abilaevaks. Pardal oli kakssada noormadrust, kes sooritasid oma sõjaväeteenistuskohustust, ja nende poisikestega pidigi kapten Romagna Kongsfjordis maha laadima hiigellaadungi raskeid terasballoone vesinikuga, toimetama need angaari ning abistama kõikide raskete manöövrite juures, mis olid seotud dirižaabli stardi ja maandumisega. Komando ei tulnud tööga toime, eriti keeruliseks oli läinud olukord nädal tagasi, kui Kongsfjordis möllas tugev lumetuisk, mis tegi lahtises angaaris seisva dirižaabli tunduvalt raskemaks. Läks vaja üliinimlikke jõupingutusi dirižaabli puhastamiseks lumest ning ta kaitsmiseks vigastuste eest.

Õnneks on Kongsfjord asustatud. Siinseis söekaevandustes töötab mitusada kaevurit, ka asub siin Teravmägede Norra kubeneri residents. Kaevanduse juhatus andis meeeldi mehi abiks. Juba aastaid siin elavad norralased abistasid itaallasi nõu ja teoga. Romagna oli sunnitud nende abi vastu võtma. See teda küll ei rõõmustanud, kuid ta mõistis, et omade jõududega ei tulda toime. Esma-kordselt elus oli ta Põhjas polaarjää ja lumetormide piirkonnas. Elu oli siin raske isegi siis, kui kõik läks normaalselt, aga nüüd äkki niisugune tülin!

Ta pahameel oli põhjendatud. «Aga võib-olla polegi asi lõppude-lõpuks nii hull? Baccarani võib-olla võtab olukorda liiga tõsiselt?» lohutas ta end ehtsa lõunamaise optimismiga.

«Kas kuuldavus oli hea?» küsis ta. Baccarani kehitas õlgu.

«Mitte sugugi halvem kui tavaliselt, kapten. Ny-Ålesundi raadiojaam segab nagu alati, kuid üldiselt võtsime vastu kõik, mis «Italia» üle andis. Vähemalt minu arvates meil midagi kuulmata ei jäänud.»

Romagna meeleolu langes taas. Ta jättis lõunasöögi pooleli ning läks koos Baccaraniga radiokabiini, mille ees

* merelaev veealuste kaablite paigutamiseks ja ülestõstmiseks ning nende remontimiseks.

tungles juba rühm erutatud madruseid, ohvitseri ning laeva teadusliku staabi liikmeid. Nende hulgas oli ka professor Amadeo Nobile — kindrali vend, kes tuli oma meteoroloogilisest jaamast, mis oli üles seatud kaldale.

«Ei mingeid teateid,» hüüdis ta Romagnale ärevalt.

Komandör kehtis abitult õlgu. Koos Baccaraniga sisesnes ta raadiokabiini, kuid hetk hiljem tuli uuesti laevatekile. Ainus, mida ta esialgu ette sai võtta, oli teenistusliku raporti saatmine Rooma Sõjalaevastiku ministeeriumi riigisekretärile, palvega anda edasised instruksioonid, samuti palve Ny-Ålesundile, et see osutaks vastutulekut ning katkestaks mõneks tunniks oma tööd, tagades nii «Città di Milanole» parema kuuldavuse. Norralased tulid talle meeleldi vastu. Ny-Ålesundi raadiojaam vaikis kuni hilja õhtuni. Ajakirjanikud ja suurte ajalehtede kirjasaatjad, keda ekspeditsioon Kongsfjordi oli meelitanud, läksid ärevile. Terye jõuguna tungisid nad tekile, eesotsas tüütu Arneseniga, kes oli ühekorraga mitme ajalehe korrespondent. Õnetu Romagna ei jõudnud neile vastata. Tal oli nendega juba kurbi kogemusi, eriti Arneseniga; ta teadis, et kõige parem on ise vabatahtlikult korrespondentidele jutustada võimalikult rohkem, muidu mõtlevad nad teadaanded ise välja, mis oli veel halvem. Kuid seekord ei teadnud kapten üldse, mida ajakirjanikele rääkida.

«Me suundume Põhja, niipea kui ma selleks Roomast loa saan,» lõpetas ta oma ajakirjanduskonverentsi.

Luba saabus juba õhtuks, kuid ärasõit polnud lihtne. Pardal oli kogenud loots Bernhard Svendsen Tromsöst. Tema nõuannet tuli kuulda võtta. Kui Romagna andis käsu ankru hiivamiseks, võttis Svendsen selle vastu ainult öla-kehitudusega: «Città di Milano» taolise raudlaevaga pidi väga ettevaatlik olema. Selle vertikaalsed, sirged küljed, ehkki terasesed, poleks ka kõige tühisemalegi jääsurvele vastu pidanud. Oli vaja laeva, mis olnuks eriti kohaldatud sõiduks jääväljadel, — puust, tugeva jääsoomusega, ümardatud poortide ja terava kiiluga. Jääpangad suruvad säärase vigastamatult pinnale, olgu nende surve kui suur tahes.

«Teie peaksite katsuma hankida «Braganza». Võib-olla on ta vaba!» andis loots nõu.

«Braganza» oli aurukuunar, mis oli ehitatud polaarpüügiks. See seisis sellal Tromsös dokis ja Itaalia saadik krahv Senni püüdis selle viivitamatult üürida, niipea kui sai raadio teel Romagna palve. Kuid kuunar vajab mõne päeva

kütusevarude täiendamiseks ja mõne päeva Kongsfjordi sõiduks. Tähendab, niisugune lahendus ei taganud viivitatut abi, aga kõik arvasid, et on vaja otsemaid midagi kiiremat ette võtta.

Romagna avaldas Svendsenile survet. Baccarani nõudis kogu aja, et laev liiguks põhja poole, kuna seal on kuuldavus parem. Ta pidas silmas Biagi avariisaatejaama. Loots andiski lõpuks järele.

«Kuid täna ei tule sellest midagi välja,» teatas ta, «ja kes teab kas tuleb hommegi: tuul nagu oleks ajanud meie teele kõik jääväljad, mis polaarmerel ujuvad.»

Möisteti, et tal on õigus. Öhtutundidest alates puhus vinge põhjatuul, sadas lund ja valitses tugev pakane. Väljasõit tuli edasi lükata. Alles 27. mail, nelipühade ajal, kell 9 hiivas «Città di Milano» ankru ning väljus Kongsfjordist koos Svendseniga, kes asus «varesepesas» — tünis, mis oli riputatud fokkmasti, kust vaatelejale avaneb lai vaateväli. Päev enne ärasõitu külastas kohusetundlik norralane mäeinsener Sherdali, Teravmägede põhjaosa suurt asjatundjat. Sherdal kandis tema kaardile kõik karusnahaküttide hütid, mis olid laiali Taani saarest kuni Hinloppeni väinani, mis lahutab Teravmägede suuremat osa selle väiksemast osast — külalislahkuseta, jääliustikega kaetud Kirdemaast.

Romagna tahtis luua sideme nende küttidega ning neid küsitleda, kas nad pole viimastel päevadel «Italiat» näinud. Juba enne väljasõitu merele arutati «Città di Milano» läbi kujunenud olukord kõigist võimalikest vaatepunktidest nende tagasihoidlike andmete alusel, mis dirižaablist olemas olid. Otsustati, et kõige tõenäolisemalt tuleb dirižaabli rususid otsida viieteistkümnenda ja kahekümnenda idapikkuse vahelt, kuskilt Uus-Friisimaa läänekaldalt, Wijde (Lai) lahest. Kalduti oletusele, et «Italia» laskus udus liiga madalale ning purunes vastu mägise Uus-Friisimaa kaljusid.

Oli selge, et «Città di Milano» ei jõua isegi mitte Hinloppeni väinani ega täida oma ülesannet. Seda saaks teha ainult koerakelguedspeditsioon, millel tuleks suurem osa teest läbida väikeses paadis merd mööda. Laeval oli väike alpinküttide rühm, kelle komandör kapten Sora põles soovist niisugust ekspeditsiooni juhtida. Kuid ekspeditsiooni ülemaks võis olla ainult kohalik elanik, kes olukorda tundis. Romagnale soovitati hundikütti Valdemar Kremerit,

kelle hütt asus Sydgatti — Lõunavärvate ääres lühikese väina kaldal, mis lahutab Taani saart Teravmägedest.

Esiailgu polnud jääolud just väga rasked, ja «Città di Milano» jõudis mõne tunni pärast Taani saareni, kust kolmkümmend üks aastat tagasi oli Põhjapoolusele startinud rootsi insener Andrée õnnetu ekspeditsioon juhitalval õhupallil. Laeva pakpoordi äärest ujusid mööda saare sünged kaljud oma valgete lumevöötidega, ja ta sõitis Sydgatti sisse. Pärast kahekordset sireenisignaali ilmus madala puust hüti lävele pikk, tugev, ebatavaliselt pik-kade vurrudega kütt. Ta jooksis rannale ning asus peagi mootorpaati, mis talle «Città di Milanolt» järele saadeti.

Ei, dirizaablil pole ta näinud, vastas ta Svendseni esimesele küsimusele. Jah, ta on valmis minema oma paadiga polaarluurele ning püüab jõuda kuni Mosseli laheni Uus-Friisimaa looderannikul. Lahte tunneb ta hästi. See on vana kalapüügilaevade peatuskoht juba neist aegadest peale, kui rootsi polaarekspeditsioon talvitas seal õnnelikult 1872/73. aastal. Ta tunneb küttide onne rannikul ülihästi ja pole mingit raskust minna ühe juurest teise juurde, muidugi, kui jää lubab. Tal polnud kavandatud Wijde marsruudile Raudfjord—Liefde laht—Wijdefjord mingeid vastuväiteid, aga kui oligi, siis jättis need enda teada.

Kuulnud Romagna kavatsusest minna «Città di Milanol» veel kaugemale põhja poole, raputas kütt ainult pead. Viimase kolmeteistkümnne aasta jooksul polnud ta näinud nii ebasoodsaid jääolusid kui sel, 1928. aastal. Sellest hoolimata tuli ta Itaalia laeva pardale ja võttis osa Romagna asjatust katsest põhja poole tungida. Tohutud ujuvad jääväljad peatasid laeva pärast kahetunnist sõitu, kusjuures tal ei õnnestunud jõuda suure Amsterdami saare põhjaneemenigi, mis oli XVIII sajandil Hollandi vaalalaevastiku kogunemispunktiks.

Pöörduti tagasi Sydgatti ning peagi lasi Itaalia mootorkaater kaldale väikese salga, kes pidi Kremerit saatma. Salka kuulusid kaks alpikütti — seersant Sandrini ja sõdur Pedrotti — ning kaks instruktorit — Albertini ja Matteoda, itaalia üliõpilaste talispordiliidu esindajad, väga head suusatajad. Moona võeti kaasa viieks päevaks. Suuremat tagavara polnud tarvis, kuna kõikjal leidis külalislahkeid jahimeeste onne, aga kui ei, siis oli neis paigus rohkesti polaarlinde — kajakaid, alke, hangelinusid, parte ja metshanesid, ka ilmusid ujuvaile jääväljadele sageli hül-

ged, otsekui tundes, et sel aastal algab püügihooaeg tunduvalt hiljem kui muidu ja et nüüd pole neil midagi karta.

28. mail kell 17.00 vahetas «Città di Milano» meeskond viimased tervitused Kremeri salgaga, soovis talle edu ja hiivas ankru Sydgattis.

Kongsfjordis oli valge öö, kui «Città di Milano» seal uuesti ankru heitis. Kogu sõidu ajal polnud Baccarani laevaradistide meeskonnal olnud suuremat edu vastuvõtjate juures kui Kongsfjordiski. Kuid päev pärast vanale asupaigale tagasijõudmist juhtus midagi imelikku. Pedretti, Biagi ustav sõber, kes väsimatult jälgis signaale eetrist, asetaski taas lühilaine-vastuvõtja juures telefonid kõrvadele ja pidas jahti umbes 30-meetrise laineribal. Äkki kuulis ta teadet, mis teda ebatavaliselt huvitama hakkas. Ainult kolm sõna õnnestus tal morsemärkide rägastikust kinni püüda: *Transmettete via Ido* — «Andke edasi Ido kaudu!» Ido on San Paolo raadiojaama väljakutsesignaal. Jäävangid kuulsid seda väga hästi, ja Biagi palus oma saadete lõpul tõepoolest, et vastused tema signaalidele saadetakse San Paolo kaudu, ning kasutas sõnu, mida Pedretti kuuliski.

Pedretti kargas erutatult püsti.

«Ma kuulen «Italiat». Biagi saadab!» hüüdis ta.

Kõikide nägudelt võis lugeda umbusku. Samal ajal oli «Città di Milano» pardal millegipärast tekkinud põhjendamatult oletus, et Biagi on surnud. «Kui dirižaaabel pörkas vastu kaljut, pistis Biagi tõenäoliselt pea välja ning sai kohe samas surma,» arvas kapten Romagna.

«Kes teab mis sina seal kuulsid!» katkestas radisti umbusklik Baccarani, kes oli kaotanud igasuguse lootuse ükskõik milliseid raadiosignaale Põhjast vastu võtta. Kuid Pedretti jäi kategooriliselt kindlaks. Tema tunneb ju Biagi käekirja — igal telegrafistil on oma töötamismeetodid, et see on õigus, ja käskis katkestada kõik raadiosaated ning tähelepanelikult kuulata. Kuid traagiline saatus tahtis, et just nüüd hakkas Itaalia — Aafrika jaam Mogadiscios San Paologa rääkima.

«Säh sulle nüüd Idot, säh sulle nüüd Biagit,» naeris Baccarani.

Asjata püüdis Pedretti uuesti lainet, sealt ei kostnud midagi, ainult võimas lühilainejaam Mogadiscios jätkas oma vastikut keskustelu. Võib-olla kui Pedrettisse oleks

pisut rohkem usku olnud, võib-olla kui pisut tähelepanelikumalt oleks kuulatud jäävangide signaale — nende mast oli siis juba püsti —, oleks kogu ekspeditsiooni saatus võinud teistsuguseks kujuneda.

*

Väike itaallaste rühm Sydgatti rannal jälgis segaste tunnetega oma juhti norralast Kremerit. Temaga oli raske milleski kokku leppida, sest ta ei kõnelnud itaalia keelt, nemad aga omakorda ei osanud ei norra ega ka saksa keelt, mida Kremer kõneles soravalt. Seetõttu jäi üle kasutada ainult mõningaid ingliskeelseid sõnu, aga peamiselt žestidekeelt, mis on kogu maailmas ühesugune. Itaallasi ootas ees suur pettumus. Nad mõtlesid, et lähevad mööda maad ning ületavad Håkon VII Maa otsesuunas kuni Raudfjordini. Kelgud neil olid, ja paari sammu kaugusel Kremeri hütist elab kütt Nøis, mitme eskimokoerarakendi omanik.

Kuid Kremer naeris nad välja. Misjaoks minna vaevaliselt mööda mandri jääliustikke, kus ei ole ühtki elavat hinge, kes võiks neile dirižaablist teateid anda! Hoopis mugavamini võib jõuda Raudfjordini paadiga. Võib-olla arvab sinjoor Albertini, et «Italia» neil jääliustikel puruneski?

«Miks mitte?» mõtles noor üliõpilane endamisi, tahtmata endale tähelepanu tõmmata. Nad alluvad Kremerile, tema on nende juht, nad peavad teda kuulama. Seepärast asuvad nad koos oma kasinate toiduvaredega Kremeri viiemeetrisesse paati ja alustavad teekonda. See kestis nädal aega ja kulges hoopis teisiti kui noored inimesed seda olid kujutlenud. Teekond polnud kaugeltki nii sensatsiooniline*, nagu liialdades kirjutasid ajalehemehe^d, ent päris ilma seiklusteta siiski toime ei tuldud.

Kremer suundus kõigepealt Fuglesangeni saarele, mis lausa kihab polaarlindudest. Sõideti purjega, kuid siiski tuli sageli aerud abiks võtta, eriti kui teed tõkestas jäämägi. Kui 29. mai õhtuks saare juurde jõuti, olid itaallased äärmuseni väsinud. Nad ei tundnud paadi julgeoleku

* Odd Arnesen kirjutas oma raamatus «Öhulaev Põhjanabal», et Kremeri ekspeditsioon jõudis välja peaaegu Põhjaneemeni, kuhu aga tegelikult jäi veel väga palju maad.

pärast põrmugi muret, jätsid kogu selle töö Kremeri õlule ja ronisid ise kohe kaldale oma magamiskottidesse. Kremeri õiglastele etteheidetele järgnes vastus, et «Città di Milano» maksab temale kas või sada niisugust viletsat küna kinni, kui jää hommikuks — nagu tema seda kinnitab — paadi puruks litsub. Nende kõne, mida saatis ohter žestikulatsioon, mis on itaallastele nii omane isegi siis, kui nad vestlevad oma kaasmaalastega, oli niivõrd selge, et Kremer kõigest aru sai. Kütt raputas hämmastunult pead. Aga kuidas tahaksid need ogaraks läinud piimahabemed siit lahkuda, kui jää tema paadi puruks muljub?

Sellest hetkest alates pööras Kremer tähelepanu esijoonel alpinistidele. Nad olid, tõsi küll, laisad, töötasid niisama vähe nagu rääkisidki ning veetsid kogu aja sigarette suitsetades, mille tagavarad näisid neil ammendamatud olevat.

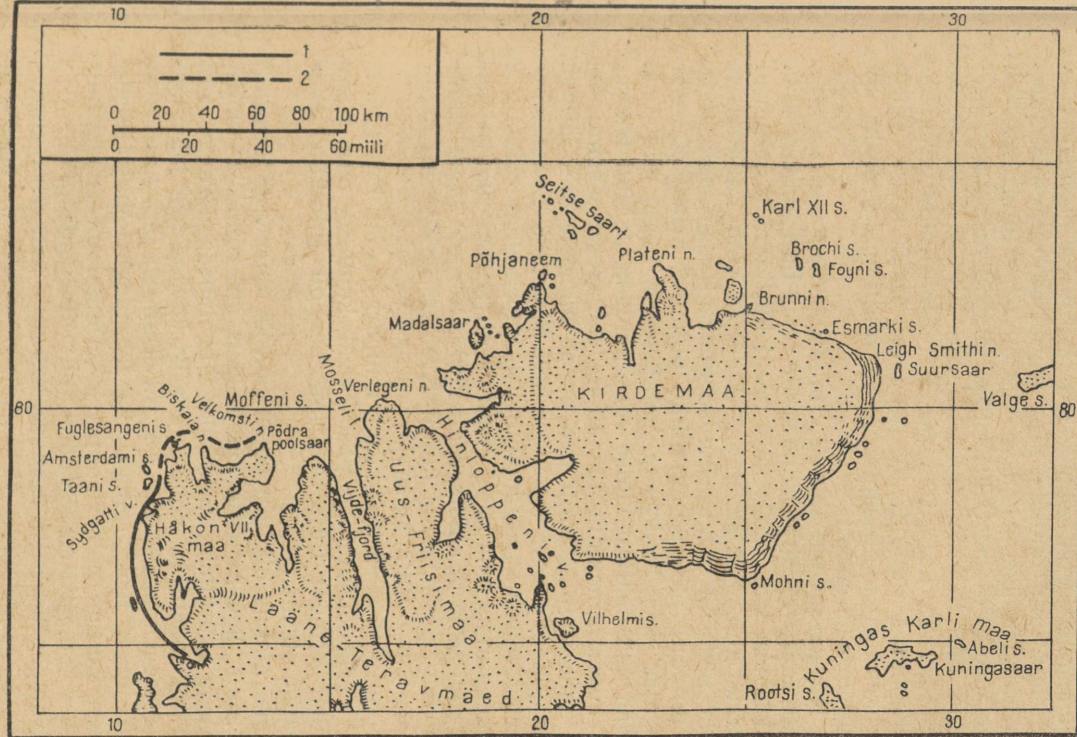
Fuglesangeni saare juurest suundus paat Velkomsti neemeni, mis kerkib Liefdefjordi suus. Raudfjordi tungida ei maksnud katsudagi — see oli suletud kõrge jääbarjääriga. «Pole mõtet nüüd üritada,» püüdis Kremer žestidega selgitada imestunud Albertinile, kes protestis, et paat itta suundus, kui Raudfjord asus nii-öelda nurga taga.

«Tagasiteel tuleme siia tingimata. Selleks ajaks ajab tuul jää minema,» seletas Kremer kõigis keeltes, mida ta oskas.

Lõpuks löi Albertini resigneerunult käega ning alistus.

Teekond oli ohtlik. Veel enne, kui paat jõudis Biskaia neemeni, ähvardasid ujuvad jääpangad teda mitmel korral lõmastada. Kremerile oli see tavaline asi, ainult kui ta teekaaslased oleksid käed külge pannud. Kuid itaallased olid hirmunud ja paanikasse sattunud. Kallas oli veel kaugel, vett tungis paati, mistõttu neile tundus, et järgmisel hetkel läheb see põhja. Nad haarasid ranitsad ja hüppasid ujuvale jääväljale, pööramata tähelepanu Kremeri hoiatushüüetele või sellele, et kallas on veel kaugel. Oma kiirustamise eest maksid nad peagi. Lai kanal eraldas nad teisest jäätükist, ja vool hakkas neid kaldast eemale ajama. Pärast peaaegu üliinimlikke pingutusi õnnestus Kremeril nende juurde sõuda. Kahetsedes pöördusid nad tagasi ja aitasid Kremeril paadi välja tõmmata tugevale madalale jääpangale, kus oli ohutu.

Järgmisel päeval lasti paat uuesti vette ja sõideti edasi. Suurte raskustega jõuti lõpuks Velkomsti neemeni ja seal



1 — «Città di Milano» teekond; 2 — Kremeri paadiretk.

õnnestus paat paigutada kindlasse kohta, kus ta oli kaitsitud jääpankade eest, mida voolus ja tuul kalda poole ajasid. Mehed tulid rannale, ning pärast mitmetunnist väsitavat käiku mööda kaljusid, kus oli vähe lund, mistõttu suusad osutusid täiesti kasutuks, jõudsid nad üpris kurnatuina kütt Nielsenini hüti juurde. Ainult Kremeril oli veel jõudu. Ta koguni korjas teel ärahirmutatud metsanede suuri mune ja tõi need taskurätis kaasa. Öhtul mitmekesistas toidusedelit, mille olulisemaks osaks oli karulihapraad, omlett.

Ei, Nielsen polnud näinud «Italiat» poolest maist alates, kui see idast tagasi pöördudes üle tema hüti lendas, ja ta kahtleb, kas teda üldse nägi keegi küttidest, kes elavad rannikul kuni Põhjaneemeni, kuigi ta võib muidugi ka eksida, sest siin Põhjas levivad uudised väga aeglaselt.

Hommikul, pärast põhjalikku puhkust, arutas Kremer eine ajal, kas niisuguste «abilistega», nagu olid teda saatvad neli itaallast, üldse edasi tungida. Jätnud Nielseniga hüvasti, suundus ta väikese salga eesotsas murelikult koha suunas, kuhu nad paadi ankrusse olid jätanud. Sinna jõudes langes tal nagu kivi südamele. Eemal abajas seisi ankrus karusnahapüügi-mootorkuunar «Hobby»*. Kremer tundis seda hästi. Kuunar oli seotud tugeva jääpanga külge ja ta ahtripardalt kerkis kõrgele sinna kinnitatud monoplaan, mille kerelt Kremeri terav silm luges: «Maa ke 36» («Kajakas 36»).

Poole tunni pärast olid kõik kuunari pardal, kuhu vints tõstis peagi ka Kremeri paadi. Seal kohtasid nad norra lendurit leitnant Lützw-Holmi, kes oli tulnud «Italia» jäävange otsima.

Tema lennuk oli küll väike ja võis õhus viibida ainult viis tundi, aga ka selle aja jooksul on võimalik umbes kuuesaja ruutkilomeetrist ala läbi uurida. Kremer võis rahuliku südamega loobuda edasistest katsetest jäävangidest midagi teada saada. Lützw-Holmilt saadi kuulda, et peagi jõuab teise samasuguse lennukiga kohale Riiser-Larsen, kuulus polaarlendur ja Amundseni sõber, ning võtab norra päästemeeskonna juhtimise enda peale.

Mõne päeva pärast, 9. juunil, kohtasid nad «Braganzat», millel oli juba tükk tööd seljataga. See oli saabunud Kongsfjordi 2. juunil, olles läbinud teekonna kolmekümne

* ingl. k. — lemmiktegevus, harrastus.

kuue tunniga, organiseerinud Mosseli lahes toidulao, seejärel tunginud läbi jääväljade peaaegu kuni Põhjaneemeni, tagasiteel uurinud läbi üsna suure osa Hinloppi lahest, olnud mõned päevad jäävangis, kuid lõpuks vabanenud ja pöördus nüüd tagasi läände edaspidiste korralduste saamiseks, kuna raadio teel oli teada saadud, et jäävangidega oli õnnestunud side luua.

MAA SILMAPIIRIL

Kolmandat jääpangal viibimise päeva alustasid jäävangid toiduvarude loetelu koostamisega. Ehtsate polaar-robinsonidena ei unustanud me sealjuures ka ajaarvestust. Trojani kinnitas telgi tugiposti külge märkmikust väljarebitud lehekese, millel oli terve 1928. aasta kalender. Ta töötas pidulikult igal hommikul möödunud päeva maha kriipsutada. Tä püüdis koguni naljatada, kuid seda juhtus temaga väga harva.

«Võib-olla jätkub meile tänavusest kalendrist, tulevaks aastaks me tõenäoliselt siia ei jää, kuidas teie arvate?» küsis ta minult, kõikvõimalike robinsonaadide innukalt lugejalt, ja jälgis huviga, kuidas 25. ja 26. mai päevad maha kriipsutati. Mina nõustusin Trojani ettepanekuga täiesti tõsiselt. Parajasti lõpetasime Nobilega toiduainete ülelugemist ning tulime järeldusele, et seni pole tarvis tuleviku pärast muretseda. Tõsi küll, meil ei olnud kaalusid ja me ei saanud oma arvestuse tulemusi kontrollida, siiski oli tehtud kokkuvõte — ligikaudu 125 kilogrammi igasuguseid toiduaineid, nähtavasti tööle üsna lähedane. Suurem osa sellest, umbes 71 kilogrammi, langes mitteisuäratavale pemmikanile, kuid äärmises hädas ei hakka inimene valima. Greely* õnnetu polaarekspeditsiooni liikmed sõid lõpuks ära oma nahkvöödki ja olid peaaegu nälga suremas, kui nad viimasel hetkel päästeti.

Peale pemmikani oli meil 41 kilogrammi šokolaadi, 9 kilogrammi kuivpiima, 3 kilogrammi võid ja ligikaudu niisama palju suhkrut; toiduainete nimestik lõppes 1 juustukera ja 1 Liebigi supiekstraktipurjiga.

* Ameeriklase Greely ekspeditsiooni kahekümne kuuest osavõtjast, kes veetsid kolm aastat arktilises Ameerikas (1881—1884), jäi ellu ainult seitse meest.

«Kui kauaks meile sellest jätkub, mis teie arvate?» küsis Nobile Malmgrenilt.

«Kui me endid tööga liiga ei kurna, ja seda me ei saagi teha, sest siin pole võimalik kuskile minna, samuti mitte töötada, siis piisab elu sees hoidmiseks 300 grammist inimese kohta päevas,» lausus rootslane ilma pikema mõtlemiseta.

Tema otsusesse suhtuti erinevalt, kuigi edaspidi sellest üldiselt kinni peeti. Biagi, kellele Trojani Malmgreni sõnad tõlkis, naeratas õelalt: temale meenus nähtavasti armee toidunorm, mis on vähemalt neli korda suurem. Mina olin rahul. Arvutasin kiiresti peast, kuipalju toiduaineid kulutab üheksa inimest päevas ja kui kauaks meile sellest jätkub. Vähemalt kuueks nädalaks, aga võib-olla ka enamaks! Kui selle aja jooksul abi ei saabu, hakkame kokku hoidma ja normi vähendama. Nii toimivad kõik jäävangid. Mulle meenus, mis juhtus «Bountyga», mille meeskond tõstis mässu ja pani kapteni üheksa mehega keset avarat ookeani vanasse sõudepaati. Mässajad olid kindlas usus, et kapten ja ta teekaaslased hukuvad lähemal päevil ega saa mässavat meeskonda iial julmas teos süüdistada. Kuid kõik kujunes hoopis teisiti. Kapten Bligh viis paadi läbi loendamatute raskuste õnnelikult sadamasse, hoolimata sellest et oli päevi, mil ainsaks toiduks üheteistkümne inimese kohta kogu ööpäeva kestel oli õngega püütud lahja kormoran.

«Te lubasite meile täna sooja lõuna anda,» meenutasin ma Malmgrenile.

«Te saategi selle, ainult muretsege mingisugust kütust,» vastas Malmgren. Ta keeldus minu sõbralikust abist. «Ka ühe käega võib töötada,» lausus ta.

Ma läksin puid otsima. Telgist natuke maad eemal lamas suur puidust gondli tükk. See oli õhuke vineer, mida ei võtnud jahinuga ega isegi kirves mitte. Seda võis ainult murda põlve vastu ja selle tööga kriimustasin ma endal põhjalikult külmunud käed. Milline oli mu kurvasutus, kui Malmgren mu kütusest loobus, sest vineer oli niivõrd niiskunud, et põleda ei tahtnud.

Seni kui Malmgren «vee»-panga küljest tükke raius pemmikanisupi tarvis ja Nobile telgis pemmikani väikesteks tükkideks purustas, et see kiiremini soojeneks, murdis Trojani pead selle kallal, kuidas kollet teha. Ekspeditioonil olid kaasas nanseniahjud, mis olid väga taiplikult

valmistatud ja tarvitasid ainult 65 grammi bensiini 4,5 liitri 8°-se vee keema ajamiseks ning lisaks sulatasid veel 2,5 kilogrammi jääd. Kuid mõlemad nanseniahjud läksid koos dirižaabli vrakiga kaotsi.

Trojani lahendas küsimuse üsna lihtsalt. Ta asetaski lumele tüki plekki ning paigutas sellele teise, neljakandiliseks karbiks painutatud tüki. Ühte seina löikas Cecioni suurte kääridega avause, et puid alla panna. Nelitahuka sisemusse oli pandud termoselt võetud alumiiniumkruus, millesse valati pisut bensiini puude süütamiseks.

Koldel polnud pliidiplaati; seda asendas plekkpurgi põhi, milles toit kees, või hiljem teise purgi kaas, kui praadi valmistasime. Kuna peaaegu alati puhus tuul ja leek tugevasti kõikus, siis kaitses Trojani oma loomingut suure, kumeraks painutatud plekitükiga, mis asetati tuule poolele. Kuid ka see ei aidanud eriti, sest pliidil oli palju avasid, kustkaudu tuul hõlpsasti sisse tungis ja vaevase tulekeele määratud kohast kõrvale ajas. Seepärast vältas toidukeetmine alati kaua ja oli üsna ebaökoonoomne.

Esimest sooja lõunat ei õnnestunudki märgadel puudel valmis keeta ja Nobile lubas südant kõvaks tehes rohkem bensiini võtta. Meil oli bensiini 40 liitrit, mida lõpuks mitte millekski muuks vaja ei läinud, kuid Nobile hoidis bensiini kohe algusest peale kiivalt: teda jälitas lahutamatu mõte, et võib-olla õnnestub «Italialt» allakukkunud asjade hulgast leida mootori pardaraadio dünamomasina töölepanemiseks, mille Biagi oli leidnud oma raadiokabiini rusude hulgast täiesti tervena ja mis vajab võimsamat elektrienergia allikat kui seda olid kaks kuuevoldist akumulaatorit.*

Malmgren lükkas plekist bensiinipurgi, milles kees pemmikanisupp, pidulikult telki, ja kuigi purk oli üleni nõgine, ei häirinud see kedagi.

Selle ümber kogunenud üheksa meest suunasid pilgu supi kohale kerkivale kuumale aurule ja hingasid ahnelt sisse selle lõhna, mis meenutas põhjakõrbenud herne-suppi. Toit oli küll valmis, kuidas aga sellele kallale asuda? Ei saanud ju suppi otse suurest nõust juua! Malm-

* Lennu ajal pani tuulemootor dünamo tööle. Dirižaabli liikumisest tekkis küllaltki tugev õhuvool, et tuulemootori tiivikut kiirelt pöörlema panna. «Italia» saatja lainepikkuseks oli 900 meetrit.

gren leidis kohe väljapääsu: ta sidus termose kaanekese traadiga kepi otsa. Nii tekkis primitiivne supikulp, mis hiljem väga mugavaks osutus. Sellest rüübati suppi järjekorras. Ta käis käest kätte, igaüks sai täiesti võrdse annuse, keegi ei saanud tilkagi rohkem. Rasked rasvatilgad kukkusid kulbi küljest ja määrisid kuued ära. Ülessoojendatud pehmikan on maitset ainult õige vähe parem, kuid see ei häirinud kedagi. Kõik neelasid oma pehmikanisupi annuse mõnuga alla, sest see oli esimene soe toit viimase viie päeva kestel! Möödus natuke aega ja suur purk oli tühi, kuigi söögiisu oli veel kõigil hea.

Pärast lõunat puhastas ja õlitas Malmgren Viglieri abiga «Colti» ära. Viglieri peitis padrunid väikese fotoaparaadi nahkkotti ning riputas koos püstoliga telgilati külge, Trojani kalendri alla. Ta sai sellega parajasti valmis, kui Biagi, kes istus, telefonid peas, vastuvõtja juures, hoiatavalt sõrme tõstis, katkestades Mariano ja Zappi vahelise vaikse vestluse. Kõik vakatasid.

«Mulle näib, et «Città di Milano» vastab meile,» sosistas Biagi, «ma kuulsin *attenzione!* — «tähelepanu!»»

Kõigis süttis lootusesäde, ja isegi Malmgreni näole ilmus naeratus — esmakordselt pärast katastroofi. Kuid rõõm osutus üürikeseks. Asjata püüdis Biagi hauavaikuses signaale. Raadio vaikus, ja isegi see ainuke kuulnud sõna ei olnud nähtavasti määratud jääpanga asukaile!

Pettunud jäävangid jätkasid oma katkenud vestlusi. Ainult Zappi vaikus. Hetk hiljem ronis ta telgist välja. Kohe pärast seda kutsus ta Mariano enda juurde. Uudishimulik Viglieri ronis Mariano järel välja, kuna mina koos Malmgreniga temale järgnesin. Me nägime, kuidas Mariano suure välibinokliga hoolsalt vaatas üht punkti silmapiiril. Erutatud Zappi seisis sõnatult tema juures.

«Silmapiiril on maa,» ütles Mariano rahulikult, kuid samas parandas: «See ei saa olla päris maa, see on mõni saar. Mine too kaart, Viglieri!»

Taevas oli kaetud halli pilvelooriga, aga õhk oli selge ning nähtavus tunduvalt parem kui eile. Kui Viglieri kaardiga tagasi tuli, arutasid ohvitserid koos Malmgreniga küsimust, mis saar see võiks olla. Lõpuks otsustati, et see on tõenäoliselt Kaarel XII saar, mis asub Teravmägede Kirdemaa ligidal.

Varustanud end vabaks jäänud binokliga, püüdsin ma hoolega saart vaadata, kuid see oli nii kaugel, et ma tuge-

vast suurendusest hoolimata silmapiiril ainult väikest, halli, ebaselgete piirjoontega punkti nägin. «Saar, isegi kõige mahajäetum ning kaljusem, oleks suurepärane varjupaik, võrreldes ebakindla jääpangaga, mis iga minut meie jalge all võib laguneda,» mõtlesin ma. Ent kuidas võis juhtuda, et täna nägime saart, mida eile polnud märgatud, kuigi palju kordi silmapiiri vaadeldi? Õhk oli sel päeval märgatavalt selgem ja nähtavus parem. Kuid Malmgren polnud selle arvamusega päri.

«Jää liigub koos meiega, teda ajab loodetuul, aga võib-olla ka merehoovus,» väitis ta.

Esimesel pilgul näis see uskumatuna, kuna laagri ümb-ruse üldpilt — kui mitte arvestada väikest, äsja sulgunud kanalit — polnud sugugi muutunud. Ainuüksi uus koordi-naatide määramine võis tõendada, kas Malmgrenil on õigus, kuid seda oli võimatu teostada, sest päike peitis end visalt halli pilvevälja taha, mis kattis ühtlaselt kogu taevavölvi.

«Aga jää ümbritseb meid igast küljest,» tähendasin mina. «Kõikjal silmapiiril paistavad valged pilved — val-guse peegeldus lumelt.»

Malmgren kehtas õlgu.

«See ei tähenda midagi,» ütles ta, «ükskõik kui suur pinnalt, tugevuselt ning tiheduselt jääväli ka poleks, liigub ta kogu aeg.»

Me rääkisime saksa keeli, ja Mariano, kes seda keelt ei mõistnud, küsis, mille üle me vaidleme. Malmgren tõlkis talle lühidalt kogu jutuajamise inglise keelde ning Mariano nõustus tema arvamusega. Ma püüdsin vaadelda uut olukorda optimistlikust küljest ning mulle meenus Jules Verne'i romaan, mida olin kunagi lugenud. Romaani nimi oli «César Cascabel ehk jääpangal üle ookeani». Ühel vaesel komöandil, kes oma vankril rändas, polnud raha, et maksta kalli sõidu eest Aasia kirderannikult Ameerika-kasse. Ja näe, teenistusvalmis jääpank, millel ta sõitis, tõi ta tasuta Alaska rannikule!

Miks ei võiks see väike ime korduda? Miks ei võiks jää-pank meid viia Kirdemaa rannikule? Jules Verne'i juh-tum oli muidugi väljamõeldis, kuid taolisi lugusid on ark-tilistes vetes ennegi juhtunud. Uus-Siberi saarte rajoonis jääs purunenud De Longi õnnetu ekspeditsioonilaeva «Jeannette'i» riismed püüti kinni Gröoni mere lõunasopis. Need tegid koos jääga kaasa hiigelmatka Aasia rannikult

üle Põhjapooluse Gröoni mereni. Kuulus norra polaar-uuriija Nansen tahtis seda jääliikumist kasutada Põhjapoolusele triivimiseks. Sel eesmärgil lasi ta oma «Frami» jäässe külmuda Siberi rannikul. See läks tööpoolest polaarhoovusega kaasa, kuid triivis poolusest mööda täpselt kolmesaja miili kauguselt ning vabanes jääst alles Teravmägede looderannikul.

Titina kaelarihma kõlin äratas mu mõtisklusist. Koer hulkus vabalt ümber laagri, otsides lumest märgatamatuid šokolaadi- või suhkrutükikesi; ta tuli eemalt joostes ja peatus kõheldes telgi sissekäigu juures. Nobile kutsus teda, kuid Titina pöördus ringi ning jooksis minema. Mariano vaatas talle tähelepanelikult järele.

«Ma tahaksin teada, mispärast ta ei taha tulla, kui kindral teda kutsub?» lausus meremees tasa. Ta rääkis prantsuse keeles, ilmse tagamõttega, et mina temast aru saaksin.

«Mis tal seal telgis ikka teha?» tähendasin mina imestunult. «Süüa talle seal keegi ei anna, aga väljast võib ta seda rohkem leida.»

«Ei, ei, asi ei seisa selles,» raputas Mariano pead. «Senini on ta alati kindrali sõna kuulanud...»

Ta kummardus ning läks telki, et Nobilele nähtud saarest teatada. Ma vaatasin hämmastunult talle järele ning mõistsin lõpuks, mida Mariano mõtles: ebausklik itaallane arvas, et Titina aimab oma peremehe traagilist lõppu ette, ja see mõte mõjutas suuresti tema hilisemat hukatuslikku otsust, kuid sel hetkel ei kahtlustanud veel keegi midagi.

Kui maa nägemine silmapiiril parandas jäävangide meeoleolu, siis radioinformatsioon, mille Biagi õhtul kinni püüdis ja mis suurt ei erinenud «Città di Milano» eelmise päeva saadetust, viis kõiki uuesti meelegeitele.

San Paolo teatas, et «Città di Milano» püüab tungida Mosseli lahte, kuna dirižaabel on kõikide tunnuste järgi hukkunud kuskil Uus-Friisimaa läänerannikul.

«Need togud hakkasid meid kindlasti otsima maismaalt ja neil ei tule pähegi, et meil võis juhtuda katastroof sellest saja miili kaugusel jäälagedikul!» ütles Trojani kibestunult. Cecioni ohkas ning alustas oma tavalist hädaldamist. Ülejäänud vaikisid. Telgis valitses ängistav meeoleolu ja kõik heitsid magama muremõtetega.

Ärkasin lühikese, rahutu uinaku järel. Kõik magasid, ainult Mariano ja Zappi istusid telgi tugilati juures ning

vestlesid tasakesi. Nende jutust õnnestus mul kuuda ainult kaks sõna, kuid need paelusid mu tähelepanu.

«*Feciamo secreto!*» — «Teeme seda salaja!»

Ma liigutasin end, ja ohvitserid vaikisid. Mida nad varjata tahavad? Oli sobimatu neile otsest küsimust esitada. Muide heitsid mõlemad kohe pikali ja uinusid või teesklesid magamist. Mul polnud enam und: murdsin kogu aja pead selle kallal, mida kuulnud sõnad võisid tähendada. Mõlema ohvitseriga olin ma tuttavaks saanud alles ekspeditsiooni ajal, kuid mul oli kujunenud neist hea arvamine. Zappi oli, tōsi küll, sõnaaher ja alati endasse süvönenud, aga üldiselt käitus ta hästi. Marianot seevastu armastasid kõik. Ta oli hästi kasvatatud ja alati kõigi vastu lahke. Mitu aastat oli ta olnud hertsog Spoleto, Itaalia kuningakoja printsi adjutant. Pärast katastroofi äratas Mariano üldist vaimustust oma väsimatu energia ja arukusega, millega ta haavatud komandōri asemel kõiki töid juhtis.

Kummagi ohvitseri suhtes ei tekkinud mul kahtluse varjugi. Nende pikaajalisest sõprusest teadsid kõik ekspeditsiooni liikmed. Pikkade kaalutluste järel jõudsin otsusele, et nemad kui suurepäraseid komandōrid tahavad teiste eest varjata midagi ebameeldivat, mis võiks üldist moraalset seisundit mõjutada hukutavalt. Aga see võis olla kõigepealt meie laagri tõeline asukoht. Viglieri oli arvatavasti kõigest teadlik. Seepärast arvutaski ta laagri koordinaate nii kaua, kui eile teist korda päikese kõrgust mõõdeti. Dirizaabel hukkus nähtavasti tunduvalt kaugemal Teravmägedest. Võib-olla kuskil Franz-Josephi maa juures? Ju siis see saar, mida me edelapoolsel silmapiiril nägime, ei olnudki Kaarel XII saar, vaid üks neid arvukaid saari, mis moodustavad Franz-Josephi maa. Siis on muidugi lõpp! Isegi siis, kui õnnestub mõni metsloom maha lasta, pärast seda kui toiduained lõpevad, hävitab karm polaartalv ikkagi kõik. Kellelgi ei tule ju pähe otsida meid nii kaugelt ettenähtud lennusuunast. Siis on meile määratud kaduda jäljetult, nagu kunagi kadus rootslase Andrée õnnetu õhupalliekspeditsioon.*

Need olid ängistavad mõtted ja mõningast kergendust tundsin ma alles siis, kui kaaslased ärkama hakkasid. Ma

* Julgete rootsi õhusõitjate põrmud leiti aasta hiljem pärast kirjeldatud sündmusi.

ei öelnud midagi isegi Malmgrenile, kellega olin sõbrune-
nud juba kaks aastat tagasi, Amundseni ekspeditsiooni
aegu, kuid niipea, kui selleks juhus avanes, pöördusin
Mariano poole ning üllatasin teda küsimusega, kas nende
üleilne laagri asukohta määramine ka õige oli? Jälgisin
hoolega ta nägu, mis oli nõgine ja heledasse habemesse
kasvanud. Ent Mariano magamatusest punetavad silmad
väljendasid ainult imestust, kuid mitte kahtluse var-
jugi.

«Loomulikult õige, kulla Běhounek, me mõõtsime mitu
korda. Muide, täna võime tõenäoliselt uuesti oma asukohta
määrata: ilm paraneb. Võimalik, et koordinaadid ei osutu
samasuguseks nagu kahe päeva eest: Malmgrenil on õigus,
et tuul ja voolus meid edasi ajab, aga suurt erinevust vis-
tisti ei tule.»

Ta rääkis nii veenvalt, et mul langes otsekui kivi süda-
melt. Ent mida siis sel juhul tähendasid need kaks sõna,
mis ma öösel olin kuulnud? Ja ma olin peaaegu juba küsi-
miseks suud avamas, kuid viimasel hetkel mõtlesin ümber.
Mariano võiks mind kahtlustada selles, et ma ainult teesk-
lesin magamist ja meelega nende vestlust pealt kuulasin.
Võtsin kerge südamega istet Mariano kõrval madalal jää-
pangal. Ta tõstis lumelt ingliskeelse käsiraamatu «The
Arctic Pilot» ja luges seda tähelepanelikult. Raamat —
muide üsna õhuke — sisaldas kõiki andmeid, mis on vaja-
likud laevasõiduks Gröönimaa ja Teravmägede ümbruses.

«Ahaa, siin on meilegi midagi julgustavat,» lausus
Mariano pärast lühikest vaikimist. «Nordenskiöld* tõen-
dab, et kõigist paigust, kus me asume, langeb igijää piir
reeglikohaselt kaugele lõuna poole, ulatudes Teravmägede
rannikuni. Järelikult võib jääd mööda minnes rannikuni
välja jõuda.»

Tema hääl kõlas nii loomulikult, et mul tekkis mulje,
nagu kuuleks Mariano niisugusest võimalusest esmakord-
selt. Rännak mööda jääd! See on muidugi pääs meie loo-
tusetust olukorrast, kuid mida teha kahe seltsimehega,
kes ei saa jalule tõusta?

* Nils Adolf Erik Nordenskiöld (1832—1901) oli silmapaistev
rootsi polaaruuriija. Sooritas rea polaarekspeditsioone, mille
kestel kaardistas Teravmägede lõuna- ja idaranniku. Aas-
tail 1878—1879 sõitis hülgepüügilaeval «Vega» esimesena
läbi nn. Kirdeväila Atlandi ookeanist Vaikse ookeanini.

«Te ei usu, et meil õnnestub luua side laevaga?» küsisin ma:

Mariano kehtas õlgu.

«Proovime veel korra,» vastas ta.

Uus katse tehtigi pärast lõunat ning see üllatas mind väga, kuna see minu arvates mingeid järeldusi teha ei võimaldanud. Vastuvõtja viidi 200 meetri kaugusele saatjast, ja sellal kui Zappi töötas Biagi juhiste kohaselt saatjavõtmeaga, kuulas Biagi vastuvõtja juures tema signaale. Muidugi võttis ta need täiesti laimatult vastu. Zappi ja Mariano tegid sellest järelduse, et kuigi saatja on korda seatud, on selle kuuldavus nõrk selle kauguse jaoks, millel «Città di Milano» asub.

Pärast seda teadaannet toimus Nobile ja Zappi vahel äge arvamustevahetus.

«Kõik need eksperdid, kes saatejaama proovisid ja kinnitasid, et tal on 700-kilomeetrine tegevusraadius, olid teie arvates lollid?» tungis Nobile Zappile ärritatult kallale.

«Ei, kindral,» vastas Mariano oma sõbra asemel viisakalt. «Neil õnnestus tööpoolest sellega luua side Rooma ja Rhodose saare vahel, mille vahemaa on umbes 400 miili. Ainult et see oli öösi, kui kuuldavus lühi- ja kesklainel on tunduvalt parem kui päevaajal, aga siin on meil kahjuks alaline polaarpäev.»

Cecioni, püüdes ennast ning teisi rahustada, vastas Marianole täiesti õiglaselt, et eilse teate kohaselt läheb «Città di Milano» Mosseli lahte ja vahemaa väheneb vähemalt poole võrra.

«Ja siis nad muidugi kuulevad meid,» lisas ta veendunult.

Mariano ei lausunud selle peale sõnagi, kuid paistis, et see ei veennud teda. Viglieri, kes oli väljas, kutsus Marianot, päästes ta ebameeldivast olukorrast.

Päike hakkas paistma ja seda oli vaja tingimata ära kasutada. Mariano haaras sekstandi ja Viglieri asus kronomeetri juurde. Laiuskraadide määramine tõi meeldiva üllatuse: 80°49'; tähendab, jää oli kahe päeva jooksul peaaegu poole kraadi võrra lõuna poole nihkunud — Teravmägede rannikule lähemale. Kuid oli veel vaja oodata, et määrata ka asukoha pikkuskraad. Mõõtmised teostati kahe tunni pärast ning need andsid vähelohutavaid tulemusi. Geograafiline pikkus oli 26°20' — peaaegu

terve kraad rohkem kui kahe päeva eest! Jääpank liikus koos teda ümbritseva ja kuni silmapiirini laiuva jäämassiga kagusse, läbides selle kahe päeva jooksul mitte just lühikese matka — tervelt kakskümmend üheksa mere-miili. Peamist osa etendas siin püsiv loodetuul, kuid nähtavasti aitasid sellele liikumisele kaasa ka merehoovused. Lootsiasjanduse käsiraamat märgib, et Teravmägedest põhja pool triivib merejää tavaliselt kagusse.

Sel ajal, kui Biagi söimas tuult igasuguste mitte just väga meelitavate sõnadega, millest kõige delikaatsemad olid «mats» ja «mühakas», vaatlesin ma Teravmägede kirdeosa ja seda ümbritseva mere üksikasjalist ingliskeelset kaarti. Võib-olla on teel midagi, mis võiks jääpanga peatada, kui see ikka kaugemale kagu poole hakkab triivima. Kaart ei äratanud just väga palju lootust, kuna see polnud küllalt täpne. Kirdemaa idatipp oli märgitud seal, kus ta üle läks Leigh Smithi neemeks, see aga tähendas, et kaldad on siin kaardistatud ainult umbkaudselt. Samasugused olid lood ka kahe suurema saarega, mis asusid neemest ida pool, — Suur- ja Valgesaarega (viimane oli kaardil tähistatud oma norrakeelse nimega «Vitø»). Ja saarte rannikud olid kaardile kantud ainult punktiirjoonega, mis tõendas, et seniajani polnud neil keegi peatunud ja et nende möötmed ning asend olid määratud ainult eemalt, laevalt. Veel kaks maismaapunktikest oli märgitud kaardile meie jääpanga triivimise piirkonnas. Nad asetsesid laagrist ida-kirde suunas, kuid nende olemasolu oli üsna kahtlane, millest andis tunnistust küsimärk nende nimetuste taga. Ühele neist, laagrile lähemal olevale, oli antud inglase Worsley nimi, kes kinnitas, et oli maad näinud oma jahi pardalt, kui sõitis neis paigus 1925. aastal. Teine «maa» oli veel varasema avastamisdaatumiga: meresõitja Gillis kandis ta oma kaardile juba 1707. aastal, kuid sellest ajast peale polnud enam keegi seda «maad» näinud.

Pettunult panin kaardi ära. Liiga vähe oli lootust, et jääpank meidki mandrile viiks. Ja kui see ka juhtuks, kes hakkaks meid nii kaugelt otsima? Ainult lendureil võiks siin edu olla. Kõik oleks hoopis teisiti, kui saaksime luua sideme «Città di Milanoga». Kuid meie appihüüded jäid ilma vastuseta...

LAHKHELID LAAGRIS

Jõudis kätte 29. mai öö. Algul oli kõik vaikne. Puhus nõrk tuul, mis kergelt raputas telgi tugilatti, ja taevas ujusid nii õhukesed ning läbipaistvad pilved, et näis — iga hetk ilmub nende vahelt välja päike. Nobile ei maganud. Tal valutasid haavad, ja rusuvad mõtted ei lasknud teda uinuda. Kui ta mõttes leppiski oma ekspeditsiooni ebaõnnestumisega hetkel, mil eesmärk oli juba käeulatuses, oli tal valus vaadata teisi teda ümbritsevaid inimesi, kes end tema juhtimisele olid usaldanud. Kuigi ta tegi näo, et usub tulevikku, ja rääkis alaliselt pääsemisvõimalusest ning sellest, et lõpuks õnnestub luua side, ei uskunud ta seda oma hinge põhjas ise. Lõunamaalase elava fantaasiaga kujutles ta juba hetke, mil viimane toidupala on ära tarvitatud. Laagrisse tuleb nälg. Üksteise järel hukuvad kõik need noored inimesed, kes praegu nii rahulikult tema ümber magavad. Kes on neist esimene? Aga võib-olla on saatus neile «armuline» ning ühel ööl, kui kõik magavad, puruneb nende all jääpank, millesse juba siin-seal laiad lõhed olid tekkinud? Lühike võitlus ja... lõpp kõigel.

Tuul hajutas pilved, ja päikesekiired tungisid läbi ažuurse telgikanga. Nobile kõhkles mõnd aega, kas ta äratatab ohvitserid, kuid lõpuks otsustas seda siiski teha. Kes teab millal päike jälle välja tuleb ja võimalik on laagri asukohta määrata. Väga palju oleneb ju sellest, kas nende triivimine kagusse jätkub, kas jääpank ujub koos telgiga edasi ulgumerele, kus ta järk-järgult ära sulab ning koos kõigi tema peal asujatega kaob. Malmgren, kellega ta sellest õhtul rääkis, andis täiesti kindlad ja sünged prognoosid.

Zappi, kelle Cecioni üles ajas ja kes ise lebas tema kõrval ning surmahirmuga suurema osa ööd silma kinni ei saanud, tõusis, müksas Marianot, ning mõlemad väljusid telgist tasakesi, et teisi mitte üles äratada. Väljast kostsid nende eemalduvad sammud, kui nad sekstandi juurde läksid, kuid hetke pärast tuli üks neist tagasi. Nobile oli üllatunud: nad ei võinud ju nii lühikese aja jooksul mõõtmisi sooritada! Telgi madalat sissekäiku kattev riie nihkus eemale ja Zappi pistis pea sisse. Ta näis olevat erutatud ja tema tasane hääl kõlas ärritatult.

«Väljas on karu!»

Sammud telgi juures äratasid teised üles. Esimesena oli jalul Malmgren:

«Andke mulle püstol, lasen ta maha!»

Nobile andis talle relva. Malmgren laadis selle padruni-
pideme hoolikalt täis ning ronis vaikselt telgist välja. Seltsimehi haaras erutus. Kõik tahtsid välja minna. Mina magasin sel ööl väga raskesti ja ärkasin alles siis, kui minu otsa komistas Viglieri, kes aitas teistel Nobilet telgist välja kanda.

«Urso! Urso! — Karu! Karu!» kostis ümberringi. «Jääkaru!»

Korrapealt olin virge ja reibas. Ma aitasin Cecionil telgist lahkuda ja viimasena ronisin välja ise. Nägin, et kõik relvastuvad, millega aga võimalik. Mõlemad väikesed kirved ja jahinuga olid juba kaaslaste käes. Asjata otsisin ma midagi relvataolist. Ainult peitel Cecioni tööriistadekotist oli lumele unustatud. Võtsin selle ja pigistasin hetkeks tugevasti pihku, aga mõistsin kohe, kui naeruväärne on see «relv» võitluses nii võimsa kiskja vastu! Võtnud aset telgi taga, vaatasin ma samasse suunda, kuhu olid pööratud kõigi teiste pilgud.

Telgist vaevalt kümne meetri kaugusele kuhjunud jäärahnud takistasid nägemast. Taevas oli sinine, päike paistis eredasti ja lumega kaetud jääpind sätendas pimestavalt. Pakasene õhk oli puhas. Näljast aetuna tuli karu tõenäoliselt mingisuguselt suuremalt saarelt kinnikülmunud merele hüljestele jahti pidama. Neid leidmata haistis ta laagrit ja hakkas aeglaselt ning ettevaatlikult sellele läheneb. Teel leidis karu lumes imeliku punase eseme — see oli tulekustutaja. Ta mängis sellega hetke, surus võimsa käpaga paksu metalli mõlki, siis viskas selle eemale ning hakkas laagri poole liikuma. Pead ühelt küljelt teisele kõigutades liikus karu vastu päikest, just selle väikese jääpanga suunas, mille taga Malmgren põlvitas laetud revolvriga.

Ma nägin esmakordselt jääkaru vabaduses, ilma looma-
aia kaitsvate trellideta, piirdekraavide ja betoonseinteta. Ent ma jäin täiesti rahulikuks; hiigel-metsloom oma määrdunud-kollases kasukas, kõigutades pead kogu aja ühelt küljelt teisele, näis pigemini naljakana kui kohutavana.

Malmgren tõstis püstoli ning langetas selle uuesti, sihtides hoolega. Karu sammus rahulikult tema suunas ja

vahemaa nende vahel vähenes kiiresti. See oli vaevalt kuus meetrit, ja mina tahtsin erutusest haaratuna juba Malmgrenile hõigata, et ta tulistaks, kuid samal hetkel kõlas järjestikku kaks teravat lasku. Karu hakkas vihaseks mõrgama, pöördus ebatavaliselt kiiresti ringi ning tatsas raskelt tagasi samas suunas, kust oli tulnud. Malmgren ronis üle jäärahnude, mille taga ta peidus oli olnud, ning läks talle ettevaatlikult jälgi mööda järele. Kõik, kes käia suutsid, järgnesid Malmgrenile auväärses kauguses. Pikakasvuline rootslane kadus kõrge jäärahnude taha — karu polnud enam näha — ning korraga kõlas veel kolm revolvrilasku. Peagi ilmus Malmgren jäärahnude vahel jälle nähtavale. Tema punetaval näol säras lai naeratus.

«*He is dead! Surnud!*» hõikas Malmgren eemalt inglise keeli. Kui seltsimehed ta juurde jõudsid ning teda õnnitlema hakkasid õnnestunud saagi puhul, mis oli tõeliseks õnnistuseks, kuna see andis meile vähemalt kakssada kilogrammi värsket liha, siis tõrjus ta neid kõiki tagasi.

«Minge ainult ja nülgige kärvesti nahk maha, senikaua kui ta on veel soe, hiljem on see hoopis raskem! Ja olge maksaga ettevaatlik, see on mürgine!» hüüdis ta veel teistele, kes viivitamatult karu poole läksid.

Titina kiskus end Nobile kaenlast lahti — viimane oli teda kinni hoidnud, et ta ei hauguks ja karu ei hirmutaks — ning jooksis kõige ees, äratades kadedust oma kergetusega, millega ta mööda reetlikke jääpanku edasi liikus.

«Temal on meie hulgast kõige enam pääsemislootust, vaadake, kui kiiresti ta jookseb,» tähendas mulle Trojani.

Karu oli kukkunud umbes viiekümne meetri kaugusel laagrist tasasele, sügava lumega kaetud jääpangale, mis oli mõõtmelalt hoopis suurem kui too, millel telk seisis. Kõrged, püstloodis kerkivad jäärunkad piirasid teda nagu müür peaaegu kõigist külgedest. Umbes kakssada meetrit lõuna poole mustas lahtise vee viirg. Keegi oli juba eelmisel päeval sellele tähelepanu juhtinud, kuid laagrist oli seda halvasti näha. Unustanud hetkeks karu, vahtisin ma igatsevalt veekanalit, mis oli kolmkümmend-viiskümmend meetrit lai ja mitte vähem kui kolmsada meetrit pikk. Kui oleks käepärast hüdroplaani ja seda raadioga välja saaks kutsuda, kui hõlpus oleks siis meid kõiki päästa!

Mind äratas vaatlemisest Zappi hõige. Ta astus surnud metslooma juurde ja silmitses seda tähelepanelikult. Karu lamasküljel; kollasel vatsal punas südame lähedal vae-

valtmärgatav täpik, see-eest lumi ta külje all oli verest läbi imbunud. Titina haukus kui meeletu, kuid hoidus ikka veel auväärsele kaugusesse, sellal kui mehed suuri-vaevu karu selili pöörasid. See oli üsna kogukas eksemplar, kuigi mitte just oma liigi kõige suurem esindaja, pikus peast kuni tagakäppadeni oli oma tubli kaks meetrit. Kõik rõõmustasid nii palju liha nähes. Ent kuidas kiiremini talle kallale asuda?

Õnneks oli Zappil, kirklikul jahimehel, tulnud sageli jahisaaki nülvida. Kõvera liigendnoaga, mis meenutas vanu tšehhi reisiväitsu, löikas ta naha peast kuni tagakäppadeni lahti. Kõige raskem töö nüüd alles algas — naha nülginine! Zappi töötas ääretult osavasti, ja lühikeste, järskude liigutustega löikas lahti karu naha, millelt Viggieri, Trojani ja mina järk-järgult nülgisime maha mitme sentimeetri paksuse nahaaluse rasvakihi. Töö kestis pea-aegu kaks tundi, ning lõpuks lebas nahk endise omaniku kõrval maas. Peagi oli sisikond rapitud. Kahetsusega vaatasin ma suurt punast puhast maksa, mille tarvitamise eest Malmgren oli hoiatanud.* Ma armastasin nii väga maksa igasugusel kujul! Rahunesin alles siis, kui nägin suuri lihatükke, mida Zappi jahinoaga lahti löikas. Täna me muidugi ei hakka koonerdama — erakorraliselt, Malmgreni jahisaagi auks —, vähemalt täna söögu kõik isu täis! Karul raiuti kirvega küljest ära tagumised singid, kuid jäeti need paigale ning tuldi laagrisse tagasi lihatükkidega, mis olid määratud lõuna jaoks.

Malmgren keetis lõuna Trojani abiga, kes hankis küllaldaselt kuivi puid, mis primitiivses koldes hästi põlesid. Karuliha oli mage, kõõluseid täis — neid oli kahjugi ära visata —, ta jäi hautamata ja oli seetõttu kaunis kõva,

* 1912. a. organiseeris vene Arktika-uurija mereväeleitnant G. L. Brussilov ekspeditsiooni eraisikute summadega kuunariil «Püha Anna», eesmärgiga minna Kirdeväila kaudu Atlandi ookeanist Vaiksesse ookeani. Ekspeditsioon ei jõudnud sihile: jää purustas kuunari Kara meres, kui oli triivitud Franz-Josephi maast põhja poole, ning laev kadus jäljetult. Enne seda, 1914. a. kevadel, lahkus osa meeskonnast laevalt. Ainult tüürimees Albanovil ja madrus Konradil õnnestus jääd mööda Franz-Josephi maani jõuda. Sellest ekspeditsioonist osavõtjad, söönud jääkaru värsket maksa, kannatasid tugevate peapöörituste ja krampide all. Sellest, tõsi küll, keegi ei surnud.

hoolimata sellest et Trojani enne keetmist kantsakad väikesteks tükkideks lõikas. Sellegipärast sõid kõik hea isuga nii liha kui ka suppi, kuigi see oli verine ja temas ujusid puusöetükikesed. Igauks ootas kannatamatult, millal temani jõuab primitiivne «kulp», mis oli valmistatud termose kaanest, et sellest käega oma lihaportsjon välja õngitseda ja pärast puljong ära juua. Kulp käis mitu korda ringi, ja isegi Titinale anti lõpuks suuremeelselt üks portsjon, kuigi see oli juba niigi isu karu sisikonnast täis söönud, maksa ta üldiseks imestuseks aga ei puutunud.

Pärast lõunasööki, kui kõik tundsid esimest korda nädala jooksul end küllastununa, valitses telgis täiesti rahulik meeleolu. Isegi koordinaatide uue määramise muretsemapanevad tulemused ei suutnud sel hetkel meie meeleolu rikkuda, Biagi ainult siunas «jõledat tuult», mis oli jääpanga jällegi üksteist miili kagu poole kandnud. Enne lõunat selge taevaga tehtud uued mõõtmised andsid järgmised koordinaadid: $80^{\circ}41'$ põhjalaiust ja $27^{\circ}12'$ idapikkust; jää liikus alaliselt. Silmapiiril polnud enam näha maismaad, mida meie Kaarel XII saareks olime pidanud, kuid see kedagi nähtavasti eriti ei kurvastanud.

Ent kindla maa kadumine, millele siiski loodeti pääseda, kiirendas salajas, ilma ülejäänute teadmata, kahe ekspeditsiooniliikme väljatöötatud plaani täideviimist.

Algatus lahkumiseks kohast, kus jäävange varem või hiljem ootas kindel hukk, kuulus kahtlemata Zappile. Jääpangal viibimise algusest peale oli ta närviline, kergesti ärrituv ja tülitseis kõigiga ning oli veelgi ärritatum sellest peale, kui silmapiiril esmakordselt saart märgati ja laagri koordinaatide mõõtmised näitasid, et me koos oma jääpangaga kogu aja kagusse triivime — ulgumerele. Mariano, tema kauaaegne sõber, jälgis murega ta hingeolist seisundit. Ta püüdis kõiges temaga päri olla, unustades sealjuures kohustused, mis ta oli endale võtnud kollektiivi suhtes, asendades komandöri, kes polnud ise võimaline liikuma ja kelle ametlikuks asetäitjaks Mariano oli olnud ekspeditsiooni algusest peale.

Sõjaväelise au mõiste oli mõlemal siiski veel alles, kuigi see oli puhtformaalne. Nad ei tahtnud ise oma plaanist komandörile ette kanda: kui see ei anna nende lahkumiseks nõusolekut — ja nad kartsid seda —, siis ei jääks neil muud üle kui tegutseda omal riisikol. Aga see sarnaneks liialt deserteerimisega, mida sõjakohtud karistavad

tavaliselt väga karmilt. Üks võimalus sajast oli siiski selle poolt, et mõni jääpangale jääjaist, võib-olla koguni kindral ise, kes liikuda ei suuda, võiks veel kunagi suurele maale tagasi jõuda ning nende süüdistajana esineda. Aga inimene ei tea iialgi ette ütelda! Ebatõenäolised seiklused kuuluvad juba minevikku ja mässuliste põgenemine «Bountylt» on üks näide neist! «Bounty» mässajaist ei võinud ühelgi pähe tulla, et kapten Bligh'l ja tema meestel, kes temaga koos vanasse paati pandi, sadamasse õnnestub jõuda. Mässajad olid äärmiselt hämmastunud, kui nägid valitsuse karistuslaeva, mis neid püüdma oli saadetud, ning mõned neist toibusid sellest üllatusest alles mitme kuu pärast, kui astusid timuka saatel mööda vante raale, kus neid ootas silmus.

Kõik see mölkus tõenäoliselt mõlemal ohvitseril meeles, kui nad oma salajast plaani arutasid. Raske öelda, kumb neist mõttele tuli Malmgreni asjasse pühendada. See oli hea mõte: nad teadsid, et kindral usaldab kogunud rootslast paljuski. Oli tarvis ainult ettevaatlikult tegutseda ning teha Malmgrenile ettepanek niisugusel kujul, mis oleks sellele ausale inimesele vastuvõetav. Õnneks sai Malmgren ainult mõnest itaaliakeelsest sõnast vaevaliselt aru. Järelikult ei ähvardanud neid oht, et ta Biagilt teada saaks, et nad olid ka teda laagrist lahkuma meelitanud. Biagi oli väga vastupidav ja tugev noormees, ja niisugusel ääretult raskel rännakul oleks ta kasulik olnud. Et nad võtaksid kaasa ainukese inimese, kes oskas käsitseda raadiot, see nende südametunnistust ei vaevanud, sest raadio võttis vastu teateid, mis inimesi ainult asjatult häirisid; nendel, kes ilma vastuvõtjata jääle pidid jääma, oli enne surma rahulikum mõtiskella, ja raadiosaatjast polnud siin ka mingit kasu. Viglieri tuleb nendega samuti kaasa; temale võib sellest rääkida, tema kindlasti ei reeda.

Niisiis, asja juurde! Malmgreni veendi, et kõige arukam oleks saata mõned vastupidavamad mehed mandrile, selleks et nad jõuaksid sinna võimalikult lühima ajaga. Vähemalt kolme nädalaga võib jõuda Põhjaneemeni. Seal on juba kindlasti lahtine meri ning mõni päästeekspeditsioon, laev, kelgud ja koerad. Kiiresti saadetakse kelgurakendid mööda mandrit ja kinnikülmunud merd sinna, kuhu jääpank oma vangidega selleks ajaks kõige tõenäolisemalt jõuab.

Malmgren kahtles, kas seda kohta õnnestub kindlaks määrata, olgu või ligikaudseltki, kuid Mariano lõi teda just tema oma erialal. Kuidas siis, Tromsö hästivarustatud meteoroloogainstituudil on ju iga päev kasutada üksikasjaline informatsioon ilmastiku, tuulesuuna ja -jõu kohta. Merehoovused ja nende kiirus Teravmägede ümbruses on teada. Piisab juba nende kahe teguri, tuule ja hoovuse arvestamisest, ja laagri asukoha võib kindlaks määrata kümnekilomeetrise täpsusega. Lõpuks saavad nad kontrollimiseks ära kasutada ka oma laagri koordinaatide mõõtmisi. Nende järgi on kerge tuule ja merehoovuste mõju arvutada.

Malmgrenile kui meteoroloogile ja okeanograafile hakkas see idee meeldima. Teoreetiliselt oli see kõik teostatav. Halvimal juhul tulevad lennukid appi. Ta ei kahelnud, et lennukid on kohal veel enne, kui nad Põhjaneemele jõuavad. Ainult et lennukid piirduvad otsimisega mandri lääneosas, kui neile keegi ei ütle, et tuleb otsida tunduvalt kaugemal ida pool, Barentsi mere jäält.

«Aga kes läheb?»

«Zappi ja mina, teisiti ei saa: meie oleme teineteisega väga harjunud,» vastas Mariano, «ja ma mõtlen, et kõige parem oleks, kui teiegi meiega kui juht ühineksite. Teie olete ainuke meie hulgast, kes tunneb hästi polaartingimusi, ja meil oleks rohkem lootust eesmärgile jõuda ning kõigile abi organiseerida.»

Malmgren mõtles küllaltki kaua. Käsi valutas tal juba vähem. Ajuti võttis ta isegi kätt toetava sideme ära ega tundnud end seetõttu halvemini. Laagriköögis võis teda asendada kes tahes.

«Hästi, ma tulen, aga ainult sel juhul, kui kindral selleks nõusoleku annab,» ütles ta.

Mariano otsustas soodsat juhust kasutada. Ta palus Malmgreni, et võib-olla oleks kõige parem, kui ta ise sellest kindraliga sobival viisil räägiks. Tema kui kogenud polaarsõitja argumentidel oleks suurem kaal. Ausameelne Malmgren nõustuski sellega.

29. mai õhtul pärast karupraepidu esitas Malmgren Nobilele mitme mehega ettevõetava mandriekspeditsiooni kogu plaani. Nagu Mariano ja Zappi ette olid näinud, suhtus Nobile sellesse plaani algul äärmiselt kriitiliselt.

«Kuidas Malmgren seda endale ette kujutab? Jagada ekspeditsioon kahte ossa? Senini on — ja Malmgrenile on

see kahtlemata hästi teada — kõik selletaolised sammud polaarekspeditsioonide ajaloos lõppenud alati vähemalt ühe grupi, aga sageli mõlema hukkumisega. Mis teised sellest mõtlevad?»

Mariano ja Zappi teatasid, et nemad Malmgreni ettepanekuga ühinevad. Cecioni, surmani kohkunud välja-vaatest, et võib-olla jätavad kõik, kes käia suudavad, tema ja teise vigastatu, Nobile, jääle maha, anus, et ekspeditsiooni ei lõhutaks. Homme meisterdab ta ise, kui keegi teda aitab, dirižaabli riisemetest kaks kelku. Ühele pannakse tema, teisele kindral, ja pikkamisi liigutaks kalda poole. Aega ja toiduaineid oli küllalt.

Malmgren kehitas õlgu, ohvitserid suutsid selle naiivse ettepaneku puhul vaevu naeratust varjata. Viglieri lahkus telgist märkamatu: ta tahtis komandöri otsesest küsimusest kõrvale hiilida. Trojani teatas, et temal on üks-puha, tema tegutseb nii, nagu kindral käsib.

«Aga mis Bèhounek ütleb?» pöördus Nobile minu kui teise välismaalase poole. Mina olin, erinevalt Malmgrenist, kes oli palgatud, ekspeditsiooni külaline.

Mul oli olnud aega vastust ette valmistada, seepärast vastasin ma kindlalt, kõnelemisel arutlemata. Malmgreni ettepanek saata mõned vastupidavamad mehed mandrile on arukas. Kuid selleks, et see oleks vastuvõetav ka kõigile kohalejääjaile, peab nende juurde jätma vähemalt ühe ohvitseri, kes määraks laagri koordinaadid, ja raadiotelegrafisti, kes võtaks vastu ja saadaks teateid, kui õnnestub sidet korraldada. Ma ise olen nõus mõlema haavatuga kohale jääma ega vaidle ülejäänute luureretkele vastu.

Mõlemad ohvitserid püsisid surmvaiksed, kuid Nobile, üllatatud minu esinemisest, tegi viimase katse lahkkelide lõpetamiseks laagris. Ta rääkis suure elevusega, osalt itaalia, osalt inglise keeli, et kõik temast aru saaksid. Rutata pole mõtet. Nüüd on nad toiduainetega paljudeks nädalateks varustatud, kuna Malmgrenil õnnestus karu tappa. Ja Biagi püüdis just äsja enne seda erutavat keskustelu kinni San Paolo teadaande, et Norras seatakse kiiruga korda mootorkuunarit «Hobby», mis katsub pääseda Põhjaneeme piirkonda. Kuunari pardal on kindlasti raadiotelegrafist, kes püüab jäävangide signaalid kinni, kui-võrd vahemaa tunduvalt väheneb. Cecioni meisterdab homme kelgud, ja siis võib proovida laagrit nelja-viiesaja

meetri võrra kaldale lähemale viia. Mariano ja Malmgren püüdku välja valida kindlam jääpank, kuna praegune pole Malmgreni arvates niikuinii laagri jaoks kõlblik.

Cecioni hingas kergemalt ja polnud kitsi sõnadega, väljendades lootust ürituse edu suhtes. Ohvitserid vaikisid. Trojani ja mina nõustusime kindraliga. Biagi oli kogu selle kõneluse ajal väljas ja Viglieri oli tema juurde läinud.

«Mina talitan üksnes nii, nagu otsustate teie, kindral,» teatas Malmgren.

Järgmisel päeval, 30. mail, kanti Cecioni telgist välja, ning ta asus suure innuga tööle. Tema käsutuses oli tööriistadekott, mis oli ühest dirizaabli mootorigondlist välja kukkunud; võib-olla oli see kuulunud Pomellale. Trojani ja mina otsisime kõikjalt Cecionile sobivat materjali. Cecioni võttis istet sekstandikastil, ja suurt hinnalist inkliinaatorit kasutas ta alasina. Minu protestidele vastas ta ainult lugupidamatu märkusega «ogarate teadlaste» aadressil. Üldse polnud ta oma abilistega rahul, kuigi need temale hoolega vajalikke kelguosi otsisid, ja söimas neid oma toskaana murdes ühtepuhku.

Õnnestus leida juhtgondli duralumiiniumist sõrestiku tükk, mis oli otsekui loodud kelgu jaoks. Need olid kaks üle meetri pikkust paralleelset toru, mis olid omavahel tugevasti ristvarbadega ühendatud ning teisest otsast painutatud nagu kelgugalased. Mina leidsin suure plekknõu, mis sobis suurepäraselt kelgu istmeks, ja samas avastasime ootamatult, et see oli suur termos ning sisaldas veel teed, mis oli osaliselt küll jäätunud. Maitsmisel osutus tee väga meeldivaks, ja iga hetk tuli keegi end sellega värskendama.

Kuigi Cecionil olid kasutada ainult kõige primitiivsemad tööriistad, töötas ta sellest hoolimata imeosavasti. Vasara abil tagus ta tasaseks kolm plekktahvlit, millest jätkus kelguistmeks, siis lõi neile äärtesse augud, millest ajas läbi traadi, ning hakkas plekktahvleid duralumiiniumtorude külge kinnitama. Mina aitasin teda selle juures agarasti, kuigi mitte väga oskuslikult, sellest hoolimata et Cecioni kogu aja söimas. Lõpuks ometi tehti midagi mõistlikku, lõpuks ometi võeti ette mingi katse — olgugi et selleks oli vähe lootust — lahkuda sellest paigast üheskoos!

Tööd häiris väike ebameeldiv vahejuhtum. Zappi käis

juba tükk aega ringi ning vaatas Cecioni kätetööle pilklikult. Ta vaikis üsna kaua, kuid lõpuks ei suutnud hoiduda märkuse tegemisest. Kas Cecioni siis tõesti mõtleb, et niisugusel primitiivsel riistapuul on võimalik haavatumid kaasa vedada? Cecioni ärritus hirmsasti. Ta surus lumme tööriista, mida ta parajasti käes hoidis, ning kuulutas, et ta enam edasi ei tööta. Zappi mõistis oma rumalust ja eemaldus targu. Biagi, kes sel hetkel lähenes raske, automaatpüstoli padrunitega täidetud kotiga, andis Cecioni vihale teise suuna. Kui ääretult rumalasti on välja kukkunud, et nendel, kes koos dirižaabliriismetega minema lendasid, on automaatpüstolid ilma padruniteta! Ettevaatuse mõttes olid padrunid, et võimalikku plahvatust vältida, pandud juhtgondlisse, automaatpüstolid aga olid jäänud dirižaabli kereesse nagu kõik muudki ekspeditsiooni varud.

«Seal on üldse kõike hoopis rohkem kui meil, armas Cecioni,» tähendas Trojani filosoofiliselt. «Näiteks kolm toredat kerget kelku, mis kaalusid igaüks ainult 20 kilogrammi ja kandsid sealjuures 150-kilogrammist koormat.» Ohates asus Cecioni edasise töö kallale. Biagi vaidles veel mõnda aega Trojaniga selle üle, kas ei maksaks minna dirižaabli kukkumiskohale, sinna, kus nad ise olid näinud suitsu katastroofipäeval.

«Kui kaugel see võiks olla?» arutas ta. «Vast mõni kümnekond kilomeetrit, aga selle võib ühe päevaga maha käia.»

«Võib-olla käiks, aga võib-olla on kakskümmend või kolmkümmend kilomeetrit maad?» irvitas Trojani, kes oli alati valmis kergele ironiale, kui ta üldse rääkis.

Pärast mitmetunnist tööd olid kelgud valmis. Cecioni pani oma tööriistu kotti, kui kostis Zappi hõige:

«*La terra in vista!* — Maa paistab!»

Kõik, kes suutsid, kogunesid kõige kõrgemale jääpan-gale ning vaatasid selles suunas, kuhu Zappi osutas. Kuid tõenäoliselt võis ainult meremehe vilunud silm horison-dil ära tunda kaht üsna väikest õrna varju — Brochi ja Foyni* saart; neist esimene oli teisest veidi kõrgem. Binokliga olid nad väga hästi näha, kuigi asusid umbes viieteistkümmne miili kaugusel laagrist edelas.

* Nii Brochi kui Foyni saar asuvad Teravmägede Kirdemaast põhja pool.

Kindrali käsul süütas Mariano natuke plektoosi kallatud õli põlema. Oli siiski raske oletada, et saarel oleks sel ajal mõni karu- või rebasekütt, kuid jäävangid ei tahtnud jätta kasutamata võimalust suitsuga endile tähelepanu tõmmata! Ma seisin Mariano kõrval, kes imeliku ilmega ainiti saari vahtis.

«See oleks häbi meie raadiojaamale, kui me saaksime luua side mandril olevate inimestega sel iidsel viisil,» ütlesin Marianole, kuid see vaikis edasi ja vahtis saarte suunas. Ent vastu ei paistnud ei ühtki suitsu, ei kostnud ühtki häält. Vahemaa oli liiga suur. Kui saartel olekski inimesi olnud (aga sel ajal polnud seal kedagi), poleks nad nagunii suutnud märgata põlevast õlist tekkinud nõrka, hallikat suitsusammast, mis kõigele lisaks värvuselt lume ja jää omast peaaegu üldse ei erinenud.

Silmapiiril paistev maa mängis ainult seda osa, et tekitas kõigis vastupandamatu soovi lahkuda paigast, kus senini laagris olime olnud.

Kelgu painutatud esiosa külge kinnitati nõör ja Mariano, Zappi, Viglieri, Trojani ja mina läksime, kelk kaasas, jääpangale, kus oli tapetud karu ja millele juba nimeks oli antud Karupank. Kelgule asetasime äraraiutud karusingid, mille kaalu hinnati ligikaudu 70—80 kilole, ning ränka vaeva nähes pöördusime tagasi laagrisse. Zappi jäi Karupangale ning mõõtis, kell käes, aega. Mariano ja Viglieri vedasid kelku nõorist, mina ja Trojani tõukasime takka, seda iga takistuse ees üles kergitades.

Takistusi polnud vähe, kuigi kogu tee koos kõikide kõrvalepõigetega oli vähe üle 60 meetri pikk. Kõikjal oli teel jäärüsi, vahel tuli kelku edasi tõugata kahe suure jääpanga vahel, teistes kohtades jällegi juhtida üle sõreda lume, mille all oli vett. Paiguti pidime jääastangud ära raiuma või kelgu koos laadungiga üles tõstma. Isegi seal, kus tee oli võrdlemisi sile ja lumi kaunis kõva, libises kelk halvasti, sest jalastel oli hulk kühme, mida Cecioni polnud saanud kuidagi ära raiuda või tasaseks teha. Kuigi Cecioni kelku tehes pingutas kuidas suutis traati, mis ühendas tahvleid kelgu põhjaga, rebenes tagumine tahvel siiski isegi nii lühikesel teel küljest lahti. Seni kui meie täiesti kurnatuina laagrisse jõudsime, oli möödunud kolmkümmend minutit. Zappil oli õigus, et kelk, mis oli saanud tõsiselt vigastada kuuekümnemeetrisel teel, on täiesti kõlbmatu inimese veoks saja kahekümne miili kaugusele.

KOLM MEEST LAHKUB

«Te peate tunnistama, kindral, et nüüd, pärast ebaõnnestunud katset kelguga, on mõttetu oodata,» lausus Mariano otsustavalt. «Tõsi küll, me oleme praegu toiduainetega küllaldaselt varustatud, kuid jää seisund halveneb järjest, ja kui me veel kauem venitame, võib juhtuda, et meid eraldavad mandrist laiad lahvandused, millest me üle ei pääse.

Nobile nõustus. Ta suhtus laagris tekkinud olukorda juba rahulikult ning rahustas Cecionit, kes ohkas raskelt mõtte puhul, et keegi siiski lahkub. Järgnes ainult ühine vaidlus selle üle, mitu meest läheb ja kes need on. Nobile kaitses seisukohta, et kolmest on küllalt. Kui keegi neist pole võimeline edasi liikuma, jääb teine tema juurde, kolmas aga läheb üksinda edasi. Mariano palus anda Nobilet kirjalik käskkiri nende teeale asumise kohta, kuid Nobile keeldus sellest.

«Esiteks on see täiesti liigne ja teiseks lahkute te vabatahtlikult. Te jutustate, mis juhtus ja kuidas meiega lugu on. Ja ärge unustage, kui te lennukil meie laagri kohale tagasi tulete, Viglierile rohkem sigarette viskamast!» lõpetas ta oma rahuliku kõne naljatades. Mina kuulasin tähelepanelikult kogu vestlust ning mõistsin Nobile sõnadest, et Viglieri loobus kavatsusest minna koos kahe ohvitseriga. Hiljem kuulsin ma Malmgrenilt, et Malmgren, kes oli kolmas lahkuj, oli kindlalt tema rännakust osavõtu vastu.

Pärast seda jutuaajamist võttis Mariano välja üksikasjalise loetelu toiduainete kohta, mis nad kaasa tahtsid võtta. Mind ei huvitanud see nüüd põrmugi, seepärast väljusin telgist, et üles otsida oma sõber Malmgren, kelle eelseisvast äraminekust olin äärmiselt kurvastatud. Malmgren seisis sekstandiga jääpanga juures ning sidus käterätist sidet tugevamini ümber öla.

«Te arvate, et haige käsi ei sega rännakul? Kas poleks parem oodata veel paar päeva, kuni see on pisut paranenud? Te peate ju ise oma toiduaineid kandma!» hoiatasin.

«Ma kannan vähem kui teised kaks, Mariano ja Zappi, senikaua kui käsi täielikult paraneb,» ütles Malmgren lihtsameelselt.

Ma vaikisin hetke, kuid jätkasin siis:

«Aga teie jalatsid? Kuidas tahate neis lapi saabastes,

mis vaevalt jalas püsivad ja igal sammul kaduma kipuvad, läbida kas või kilomeetritki mööda teravaid jäärahnusid?»

«Läheb läbi,» kinnitas Malmgren. «Näete!» Ja sikutas pehmed huntade sääred soojade pükste peale ning sidus nööriaga kinni, et nad alla ei libiseks. Kurvastusega meenusid mulle tugevad nahkjalatsid, mis igal ekspeditsiooniliikmel olid oma isiklikus kotis. Kotid olid paigutatud dirižaabli keresse ning läksid koos sellega kaotsi. Pärast katastroofi leiti üks paar nahkjalatseid. Biagi võttis need endale ning kellelgi ei tulnud mõttesse sellele vastu vaielda, kuna temal oli neid senini tõesti kõige rohkem vaja. Raadiosaatja oli väljas telgi kõrval, ning Biagi tõusis iga tund ja läks selle juurde eetrisse järjekordset häda-signaali saatma. Pärast kolme mehe lahkumist jutustati, et Malmgren oli pakkunud Biagile tema saapapaari eest kuldkella, mis oli mitu saapapaari väärt. Biagi aga keeldus. Tõepoolest, jäävangide olukorras oli ainukestel tugevatel saabastel palju suurem väärtus kui tervel tosinal kulduuridel...

Saabus 30. mai öö. Kolm meest, kes olid otsustanud lahkuda, kiirustasid rännaku ettevalmistustega. Nad tahtsid teele asuda ja liikuda peamiselt öösi, mil päike asub silmapiiri kohal madalamal kui päeval ning pakane on seetõttu tugevam ja lumi kõvem. Mahajääjad püüdsid äraminejaid võimalikult paremini varustada, kuid see ei möödunud ka ilma väiksemate lahkkelideta. Zappi nõudmine, et neile antaks pool telki, oli niivõrd teostamatu ja mõttetu, et see pärast lühikest arvamustevahetust tagasi lükati. See-eest süttis revolvri pärast terav vaidlus. Malmgren tahtis selle kindlasti kaasa võtta, aga mahajääjad protestisid, motiveerides oma vastuväiteid sellega, et nende hulgas on inimesi, kes ei suuda liikuda, ja neile peab kindlustama kaitse suurte röövloomade eest. Malmgren väitis vastu, et sedamööda kuidas rannik hakkab jääst vabanema, hakkavad karud taganema mandri poole, mistõttu ei ole tõenäoline, et veel mõni kiskja laagrisse tuleks, lahkujail aga tuleb ilmselt sageli karudega kohutada. Ent hilisemad sündmused näitasid, et Malmgrenil polnud õigus: rännakul olijad nägid karu ainult ühel korral, ja sedagi kaugelt, samal ajal aga külastasid laagrit kütsumata külalised mitmel korral. Ühega neist pörkas Biagi kokku laagri vahetus läheduses. Radist ronis välja, et anda järjekordset raadiosignaali, ning märkas korraga,

et üks antennijuhtmeist on maas. Arusaamatuses pöördus ta ringi ja silmas karu, kes nuuskis telgiriiet, mille taga lamas Nobile. Biagi ronis kiiruga telki püstoli järele, kuid ta polnud nii külmavereline nagu Malmgren. Ta lasi mööda lähemalt kauguselt kui oli olnud see, millelt tulistas rootslane. Meie ülimaks meelehärmiks taandus loom tervena. Toiduainete varude täiendamise lootus oli luhtunud.

Lõpuks loobus Malmgren püstolist ning tuli minuga kaasa, et täita mõned pudelid bensiiniga. Nad tahtsid need kaasa võtta selleks, et oleks võimalik vahel sooja pemmikanisuppi keeta. Pemmikan oli nende peamine toiduaine, seda täiendas šokolaad; üldse võtsid nad kaasa 50—55 kilogrammi toiduaineid. Karuliha jätsid nad seltsimeestele laagrisse, kuna see ei olnud nii kontsentreeritud toiduaine nagu pemmikan. Senikaua kui Mariano ja Zappi kogusid kokku ülejäänud varustust, tegi Viglieri kõigist toiduvaredest inventuuri, et lahkujad võiksid kaldale jõudes teatada, kui kaua lager toiduainetega välja tuleb.

Peale toiduainete said lahkujad kaasa ainukese laagris oleva vaiba, mõne paari soome karvajalatseid, tagavara-polaarülikonna, väikese kirve, pussi, kahest binoklist väiksema, ning täpse kaardi. Sekstanti ja kronomeetrit polnud neil vaja, kuna silme ees oli kindel eesmärk — Foyni saar, millelt nad kavatsesid suunduda mandrile. Esemed, mida Malmgren pidi kandma, pandi ainukesse laagris olevasse seljakotti. Mariano ja Zappi sidusid oma kandami nööriaga selga.

Viimase öhtusöögi ajal, mil kõik koos istusid, meenusid veel mõned esemed, mis rännakuks kaasa tuli võtta, ja kolme mehe kandam üha suurenes. Vajalikuks osutus tugev pikk köis, et nad ohtlikkude kohtade ületamiseks võiksid end üksteise külge siduda. Aga kompass? Võis väga hästi juhtuda, et saar või mandrirannik kattub uduga, ja siis saab edasi liikuda ainult kompassi* järgi. Laagris oli kolm piirituskompassi, kuid need olid rasked aparaadid, mis olid omal ajal tugevasti dirižaabli pardale kinnitatud. Malmgrenil oli õnneks ilus kerge visiirkompass, mälestus Amundseni «Maudil» viibimisest. Malmgren andis selle Marianole kui grupijuhile.

* Ujuvkompassid on täidetud piiritusega, milles ujub ilmakaarestik koos magnetiga.

Nobile jäi mõneks ajaks koos Cecioniga telki. Peamehaanik ei suutnud end ikka veel lohutada mõttega, et osa meeskonnast lahkub. Nobile püüdis teda parajasti rahustada, kui telgi sissekäigu riie avanes ja mina sisse ronisin, ning minu järel Biagi. Ma võtsin istet ja hakkasin oma märkmikust lehti välja rebima, et kirju kirjutada, mis ma Malmgrenile kaasa tahtsin anda. Biagi pöördus kõhklevalt kindrali poole palvega, et see lubaks ka temal ära minna. Nobile pahvatas, et kõik võivad ära minna, ja tema jääb Cecioniga üksi.

Ta rääkis nii kiiresti, et ma suurivaevu tast aru sain, kuid selleks polnud vajadustki, sest esimene lause oli küllalt selge — kategooriline keeld, ja veelgi selgem oli Biagi otsus.

Ma ei hakanud keskustelu lõppu ootama, kiirustasin telgist välja, läksin Malmgreni juurde ja jutustasin talle, milles asi seisab.

Malmgren võttis selle teadaande vastu sõnadega: «Pole midagi imestada, et allohvitser on demoraliseeritud, kui näeb, et ohvitserid laagrist lahkuvad. Ta peab rännakut ainukeseks pääsemisvõimaluseks, arvestamata sellega, et raadiojaama ei jää siis keegi teenima,» lõpetas ta oma jutu.

Malmgren ei mõtisklenud kaua.

«Hüva,» jätkas ta, «kui Biagi läheb, jään mina paigale. Ma ei võiks ialgi Rootsi tagasi minna ja tunnistada, et lahkudes võtsin kaasa inimese, kes oli mahajääjate suurim pääsemislootus!»

Ta läks minu ees kiiresti telki, et oma otsusest teatada. Me jõudsime pärale just kindrali kõne lõpuks ja peale Biagi leidsime sealt eest ka Viglieri. Nobile kordas, nüüd juba täiesti rahuliku häälega, oma endisi sõnu, et kõik, kes on suutelised liikuma, võivad tema maha jätta ja et tema jääb Cecioniga üksi, jäetagu neile ainult mõningane kogus toiduaineid.

Malmgreni otsus aitas rohkem kui kõik manitsused, palved ja ähvardused. Sõna lausumata ronis Biagi telgist välja, samuti otsustas ümber Viglieri, kes just enne seda oli teatanud, et kui läheb ära Biagi, siis läheb ta koos temaga. Väljas keelitas Mariano samal ajal Biagit-komandöri mitte maha jätma, kuigi see tema suust kõlas imelikuna ja väheveenvana. Tubli Biagi, kellel oli säilinud küllalt selget mõistust ja kes oli juba otsuseks võtnud paigale

jääda, nõustus temaga. Biagi otsust ei kõigutanud isegi Zappi, kes kinnitas, et on kahju niisugusest tervest, arukast mehest, nagu Biagi. Ka hiljem ei lahkunud radist laagrist, kui manner oli käeulatuses, ei lasknud end ahvatleda kiusatusse, täitis oma kohustusi mehiselt ja kohuse-truult, ka ise mõistmata, kuivõrd ta oma ustavusega kollektiivile kahest ohvitserist kõrgemale tõusis.

Lahkumishetk ligines halastamatult: südaööni oli jäänud vähe aega — selle kellaaajani, mil kolm meest kavatsesid teele asuda. Mahajääjad kirjutasid kiiresti perekondadele kirju. Telgis valitses nukker, ängistav vaikus. Mõned ei suutnud hoiduda pisaraist.

Sel hetkel mõistsid kõik kohalejääjad, kui vähe neil on lootust pääsemiseks ja et kirjad, mis nad kirjutasid, on tõenäoliselt viimased teated enne igavest lahusolu oma perekonnast. Malmgrenile oma kaks väikest lehte üle andnud, palusin ma need aadressi järgi ära saata alles kolme kuu pärast, lahkumispäevast arvates.

«Ma mõtlen, et ilma välispoolse abita me vaevalt üle kolme kuu vastu peame,» lõpetasin oma palve.

«Aga mis ma siis pean tegema, kui teid päästetakse?» küsis alati täpne Malmgren.

«Siis palun kirjad hävitada, kuna nad siis mõtte kaotavad.» Nii ei näinudki neid kirju hiljem keegi.

«Malmgren, Zappi — on aeg!» kiirustas Mariano.

Kohmetunud näoga Malmgren jättis sõpradega hüvasti. Zappi, sel hetkel väga erutatud, lõpetas kähku kõneluse Cecioniga. Ta töötas talle, et tuleb tagasi, kui laagri ja Foyni saare vahel on samasugune veelahvandumine, nagu nad nägid laagrist ida pool. Siis meisterdavad nad dirižaabli jäänustest parve — tühjadest bensiinipaakidest saaksid ujukid —, laadivad kogu laagri sellele ning aerutavad saarele. See kõlas fantastiliselt ning sarnanes seiklusjutule. Cecioni vaevalt et uskus niisugusesse õnne. Kuid ta oli veendunud, et mõni tund käimist rüüsiäääl, mis paistis kõikjal ümberringi, sunnivad nende seltsimehi tagasi pöörduma. Ta kordas lakkamatult: «*A rivederci domani sera!*» — «Nägemiseni homme õhtul!»

Uduse valge polaaröö hämaras valguses seisis telgi ees kolm meest, valmis teele asuma. Et nad end enneaegselt ei väsitaks, toetas Viglieri plekk-karpi, mis oli nõõriga Mariano selga seotud, Trojani aga osutas samasugust abi Zappile. Malmgren istus, toetades seljakotti vastu väikest

jääpanka. Biagi tõi viimased asjad, mis äraminejad kaasa tahtsid võtta, ja Mariano hakkas Malmgreni seljakotti pakkima rasket tagavaraülikonda. Malmgren tõusis püsti, vajus aga samas kokku seljas oleva kandami raskuse all ja viimase jõu riisunud valust käes.

«Ma ei suuda seda kanda, see on üle ettenähtud kahekümne kilo!» protestis ta.

Mariano pani osa tagavararõivastest endale selga, mille järel Malmgren tõusis niisuguse valust moonutatud näoga, et ma ei pidanud vastu ning küsisin uuesti, kas ta suudab minna alles paranemata käega.

«Arvan, et suudan!» ja me andsime viimast korda kätt.

«Kes läheb ees?» küsis Mariano Malmgrenilt.

«Teie. Teie käes on ju minu kompass!» vastas rootslane.

Rühm asus teele, eesotsas Marianoga. Oli 30. mai kell 22.00.

Nad ei olnud läinud veel kahtkümmend meetritki, kui Mariano Biagit appi hõikas. Malmgreni seljakotil oli midagi lahti läinud. Biagi kõrvaldas nobedasti vea ning tuli kohe tagasi. Kolm meest läksid edasi. Viglieri seisis minu kõrval, vaatas lahkujaile järele ning pühkis silmi. Ta vahtis südaööni ja jälgis lahkunute rännakut. Teised tulid üksteise järel telki tagasi.

Telgis oli mahajäänuil pisut lahedam, ent sellest hoolimata ei maganud kuuest mahajääjast paljud paremini kui varem, mil oli veel nii kitsas, et Malmgren end mõnikord karunahka mähkis ja välja magama läks. Kõik mõtlesid kolmest seltsimehest, kes neid olid hüljanud. Ma meenutasin viimast kõnelust Malmgreniga, kui me rahu-likult tulevikuplaane arutlesime ja mu sõber äkki avameelselt ütles, et tema arvates sureb telgis olev rühm nälga, ning lisis:

«Kuid see on kerge, valutu surm, ebameeldiv on ainult siis, kui keegi viimasel minutil inimest ellu tagasi püüab tuua!»

Hetk hiljem kahetses ta oma «avameelsust» ning püüdis mind rahustada, kinnitades, et polaarekspeditsioonidel juhtub kummalisi ja uskumatuid lugusid, mispärast on täiesti võimalik, et laagrisse jääjate rühm päästetakse, nende väike salk aga hukkab. Kuid millegipärast keeldus Malmgren minu ettepanekust, et sel puhul sõidan ma Rootsi ja täidan tema viimsed korraldused.

31. mail oli kogu päeva palja silmaga näha kolm musta

täppi, mis järk-järgult vähenesid ning aeglaselt lääne suunas eemaldusid. Veel õhtul nägi Viglieri binokliga üht seltsimeest, kuidas see kord silmapiiril lagedale ilmus, kord taas kadus. Kaht teist ei õnnestunud tal enam näha, ja see ükski, keda Viglieri nägi, kadus varsti horisonti piirava heleda viiru taha. Silmapiir ahenes udu tõttu mõnele miilile ümber rüsijääl oleva kuue mehe laagri.

HÄDASIGNAAL

Esimestel juunipäevadel keerles telki jäänud kuue mehe jutt kogu aja kolme lahkunu ümber. Kui kiiresti nad edasi jõuavad? Ons neil pärituul? Kord leidis Biagi teel raadiojaama juurde väikese kolmenurkse alpinisti-vimpli ning kinnitas selle antennimasti tippu. Sellest peale ei unustanud ükski, kes telgist väljus, pilku heitmast vimplile, mis oli tuulelipuks. Ja kui keegi oleks unustanudki vaatamata, oleksid teised laagrikaaslased talle seda kindlasti meelde tuletanud. Oli elu- ja surmaküsimus, kuhu tuul neid kannab, kas mandri rannikule või ulgumerele või koguni kaugele itta, Franz-Josephi maa ligipääsematusse piirkonda.

Selle esimese juuninädala kestel, mil päike oli kogu aja pilvede taga, sai Viglieri harva välja magada. Nagu kiuste juhtus nii, et päike tuli pilvede tagant välja öösel, ja siis äratati ta halastamatult üles, et ta läheks laagri koordinaate kindlaks määrama. Tema ainukeseks lohutuseks oli, et koos temaga pidi üles tõusma veel keegi teine — Trojani või mina, et kronomeetri järgi aega märkida. Kolmandal päeval pärast kaaslaste laagrist lahkumist puhus kagutuul, mis viis meid mõnevõrra saarest eemale. Juuni alguses pööras tuul itta ning hakkas jäävälja triivima läände, saarte suunas. Meeleolu telgis paranes korrapealt, sellest hoolimata et Biagi appikutsele mingit vastust ei saanud.

Kolmele teelolijale oli tuul nüüd soodne. Mitu miili läbivad nad päevas? Nobile kordas seda, mida Malmgren talle enne lahkumist oli öelnud. Algul pääsevad nad vaevalt edasi ja kandam on neile raske, see-eest on neil algul jõudu rohkem, pärastpoole aga liiguvad nad mööda rüsi-jääd paremini ja nende kandamgi jääb päev-päevalt ker-

gemaks, see-eest aga hakkab jõud järk-järgult kaduma. Seepärast võib öelda, et nende igapäevane keskmine matk on ühesugune kogu teekonna ajal — umbes 5 kuni 7 miili. Kolme nädala pärast võivad nad Põhjaneemeni jõuda, kus kahtlemata mõnd laeva kohtavad. Varsti pärast nende lahkumist teatas San Paolo raadio, et mootorkuunar «Hobby» on välja sõitnud, lendur Lützow-Holm pardal, ja et temale järgneb kohe kalapüügikuunar «Braganza», mille pardal asub teine hüdroplaan ja kuulus polaarlendur, Amundseni sõber Riiser-Larsen.

«Ainult ta ei lenda Põhjaneemest kaugemale,» tähendas Trojani skeptiliselt.

«Noh, ja mis siis?» vastasin mina. «Halvimal juhul leiavad nad meie seltsimehed, ja sellest on küllalt!»

«Kui nad sinna jõuavad...» kahtles Trojani.

«Nad võivad sinna jõuda kõige hiljem kolme nädala pärast,» kinnitasin ma. Biagi palus tõlkida selle osa keskustelust, mis toimus prantsuse keeli. Trojani raputas pead ja hakkas nii kiiresti vaterdama, et ma suutsin ainult selle kõne lõpu kinni püüda: «*Caricati come muli!*» — «Nad on koormatud nagu muulad!»

Ent ma ei andnud alla:

«Hästi, võib-olla ei jõua nad sinna, kuna neil on seljas nii suur kandam. Aga kas lendurid siis ei märka otsida kaugemalt, ida pool Põhjaneeme? Ja siis leitakse meid kindlasti üles.»

«Tähendab, teie usute siis lennukitega otsimisse, Bëhounek?» küsis Nobile muhelusega.

«Meil on koguni kolm lootust,» vastasin mina, sattudes seda enam hoogu, mida kauem ma rääkisin. «Meie esimene ja kõige suurem lootus on raadio, mille signaale keegi lõpuks ikkagi kuuleb.»

Biagi taipas jutu mõtet ja muigas umbusklikult. Trojani, suur skeptik, pomises: «Kui see ainult hilja ei ole!» Kuid mina ei lasknud ennast sellest eksitada ja jätkasin:

«Meie teine lootus on lendurid, ja kolmas, et meie kolm kaaslast jõuavad Põhjaneemeni ja leiavad sealt päästeekspeeditiooni.» Õnneks polnud ühelgi kaasvestlejal aimugi, kui raske on lennukilt leida väikest laagrit jäätunud polaarmerele ja kui uskumatult raske on rännak mööda rüsi jääd, isegi füüsiliselt tugevale ja näljast kurnamata inimesele.

Soodne idatuul ei püsinud kaua — juba 4. juunil pöördus

ta vastassuunda ja hakkas jäävälju jälle itta, saartest eemale ajama. Aeg-ajalt tuul vaibus, vaheldus udu või lühiajaliste lumetormidega. Torm valmistas meelehärmi mõlemale kokale — Trojanile ja mulle, kuna ta ühtelugu kustutas meie nõrga koldetulukese, mille jaoks nii suure vaevaga kütust oli muretsatud.

Laagris valitses sünge meeleolu. Kõhkluse- ja lootusetu-
setunne valdas isegi neid, kes olid senini teistest rohkem tulevikku uskunud. Pidev alatoitus hakkas jäävangide vaimujõudu närima. See, mida me endi ümber nägime, ei soodustanud põrmugi meeleolu tõusu. Jää oli alalises liikumises ja võis iga hetk telgi all laguneda. Lai ja pikk jäälöhe, mis mõni päev tagasi oli tekkinud laagrist ida pool ja äratanud minus kirgliku soovi näha sellel hüdroplaani, sulgus ootamatult. Vast mõni tund enne seda nägi Biagi selle äärel jääl puhkavat hülgepaari ja läks nende suunas, kuid mitte selleks, et neid küttida, vaid selleks, et omatehtud õngega ja karulihast söödaga kala püüda. Kus on hülged, seal peab olema ka kala. Ta tuli tagasi küll saagita, kuid see ei häirinud teda: ta lootis, et järgmisel päeval siiski mõni kala näkkab ja meie menüüd rikastada aitab. Kuid löhe kadus ja selle asemel kulges ebaühtlane, madalaist jääpankadest vall, mis millegagi ei erinenud kümnetest samasugustest laagri naabruses asuvaist vallidest. Polnud ime, et Biagi, kes oli juba sada korda asjata oma appikutset korranud, järeldusele tuli, et on täiesti otstarbetu iga tund üles tõusta ja raadiosaatja juurde minna ja et piisab sellestki, kui «koputada» lühike teadaanne laagri seisundi kohta nelja tunni takka. Nobile nõustus vaikides, ja Biagi tegi nüüd endale magamata nädala tasa. Oleksin võinud kadestada tema magamisvõimet, kuna mina sünetest mõtetest ärakurnatuna sageli isegi öösiti ei maganud. Võitlesin nende vastu, kuidas suutsin, ning rõõmustasin siiralt, kui leidsin kord laagri lähedusest oma elektrooskoobi, mis oli kaasa võetud kosmilise kiirguse* intensiivsuse mõõtmiseks. Raske, tugevalt

* Elektrooskoop ja minu polaarülikond on praegu Praha Tehnilises muuseumis Letnál. Tänapäeval kasutatakse laialdaselt keerukaid, arvukate võimendusastmetega kosmilise kiirguse elektronloendajaid. Neil pole midagi ühist lihtsa elektrooskoobiga, mis minul kasutada oli. Tollal alles algasid need uurimused, praegu aga ulatub kosmilisele kiirgusele pühendatud teaduslike teoste arv juba tuhandetesse.

konstrueeritud ja veekindel mõõteaparaat polnud katastroofi puhul viga saanud ja ma kuivatasin ta hoolikalt ära ning kandsin ühele suuremale jääpangale. Ent tekkis küsimus: kuidas elektroskoopi laadida? Seadeldis, mida laadimisel kasutati, oli katastroofi puhul kaotsi läinud. Õnneks oli mul kaasas merivaigust sigaretipits. Hõõrudes seda vastu kuube, püüdsin ma elektroskoopi laadida.

«Mis kasu sellest on peale selle, et saite tublisti sooja?» küsis Trojanani arusaamatuna pealt vaadates, kuidas mina ikka ja jälle usinasti suitsupitsi hõõrusin. Õhk oli väga niiske, ja see takistas elektroskoobi laadimist. Seetõttu tuli mul palju vaeva näha, enne kui õnnestus sundida elektroskoobi niite märgatava nurga all eemalduma panna.

«Juba soojaks minemine tasub ennast ära,» vastasin ma Trojanile naeratusega. «Kui kõhus on toitu vähe, pole paha ennast liigutustega soojendada. Mis minu elektroskoobisse puutub, siis avaneb mul siin erakordne võimalus uurida kosmilisi kiiri puhtal kujul, ilma radioaktiivse kiirguse mõjuta. Te teate ju, et raadium ja teised radioaktiivsed elemendid annavad kiirgust, mis elektriseerib õhu täiesti, nagu elektriseerivad kosmilisedki kiired. Aga raadium ja teised radioaktiivsed elemendid, uraan ja toorium, esinevad hajutatuna igas kivimis, tõsi küll, üsna tühistes kogustes, te leiate neid igast lihtsast munakivistki. Siin asume maast kaugel.»

«Kahjuks,» katkestas mind Trojan.

«Jah, seda küll, kas või karukäppade pärast,» naeratasin ma, kuna olin kunagi vaimustusega lugenud Metsiku Lääne jahijutte, milles kõneldi halli grislikaru ja pühvli jahist. «Karukäpad on maitsvad alles pärast seda, kui nad mõneks ajaks mulda on kaevatud.»

«Et neis ussid tekiksid, see on tõsi,» nõustus Trojan. «Aga meie sööme neid ka ilma ussideta. Hea, et te mulle meelde tuletasite. Lõunasöögiaeg ongi käes. Tulge mulle appi, kui oma katseriistadega jändamise lõpetate, ja jututage siis edasi.»

Märkisin punaste kaantega märkmikku aja ja elektroskoobi niitide seisu skaalal, alles seejärel suundusin lihtsa kolde juurde.

«Kõik ülejäanu on lihtne,» ütlesin ma, püüdes toorest puud põlema süüdata, senikaua kui Trojan karulihatükke plekile asetas. Me ei keetnud liha enam pikemat aega, vaid küpsetasime, sest sellega hoidsime mõneti kütust

kokku, kuna küpsetamisel polnud esiteks vaja soojust jää sulatamiseks, teiseks mõjus tuli lihale vahetult . . .

«Teil on õigus,» jätkas Trojani katkenud vestlust. «Kellelgi meist pole raadiumi kaasas ega saa sellepärast keegi teid oma kiirgusega segada. Ja maa oma raadiumi sisaldavate maakidega on kaugel. Aga kas vees ja jääs ei ole raadiumi?»

«Merevees on raadiumi väga vähe, palju vähem kui maakides. Mina olen siin erandlikes tingimustes, mind peaks kadestama iga kolleeg-füüsik, mul on siin kosmiline kiirgus nii-öelda täiesti puhtal kujul . . . »

«Ma kahtlen, et keegi teie tulevikuväljavaateid kadestaks,» ütles Trojani küllaltki süngelt, sest mu sõnad ärritasid teda. Minut tagasi oli Trojoni tule süüdanud eksponeeritud filmi abil, millel olid võib-olla koguni hinnalised võtted meie ekspeditsioonist. Aga samal ajal teeb too välismaalane mingeid teaduslikke vaatlusi, tõuseb sellepärast öösi iga tund üles, paneb tulemused hoolikalt kirja, ja kõike seda meeletus lootuses, et need kunagi leitakse ning avaldatakse. Trojani tahtis just suud paotada, et oma arvamust avameelselt avaldada, kuid suutis ennast viimasel hetkel vaos hoida. Ja alles palju hiljem tunnistas ta mulle oma meelepaha.

Biagi jätkas raadiosignaali saadmist eetrisse ilma eduta ning oleks peagi kaotanud täielikult lootuse, et teda kunagi kuuldatakse, kui poleks olnud sündmust, mis näitas, et Biagi pettumus oma raadiojaamas oli siiski enneaegne. Kui «Città di Milanol» ei tehtud mingeid erilisi pingutusi jäävangidega side loomiseks ning Biagi mitteametlikult koguni hukkunuks kuulutati, suhtus raadioamatöörade suur kollektiiv kogu maailmas sellesse loosse hoopis tõsisemalt. Just neil aastail sai alguse lühilainesaadete harrastus, mis andis kõigile morsetähestiku tundjaile — ja seda on kõik need inimesed — imepärase võimaluse võtta vastu kaugete, väikese võimsusega raadiojaamade saateid, aga samuti ka maailma kõigil meredel liikuvate laevade signaale. Ajalehtede teade, et dirižaablil «Italia» oli kaasas 33-meetrisel lainepikkusel töötav kantav lühilainesaatja, sundis paljusidki raadioamatööre vaiksetel öötundidel visalt signaale püüdma just sellel lainel.

Asjal oli ühtlasi oma negatiivne külg. Raadioamatöörade seas oli ka nõrgema iseloomuga inimesi, kes kaldusid ettekujutatavat võtma tegelikkusena, ning mõnikord olid

nende fantaasiaviljaks väljamõeldised, põhjendamata teated. Nende mõne päeva vältel pärast katastroofi tuli kogu aja teateid, et üks või teine raadioamatöör oli kuulnud Põhjapooluse suunast SOS-i. Kuna neile aga «Italia» kinnitusi ei tulnud, oli selge, et need on väljamõeldised. Ent lõpuks andis siiski just raadioamatöör õnnetu dirižaabli otsinguile õige suuna.

See oli nõukogude raadioamatöör, noor õpetaja Nikolai Smidt. Tema elas Arhangelski oblasti väikeses Voznessenskaja Vohma asulas, kus raadio oli peaaegu ainukeseks sidevahendiks kultuurmaailmaga. Kõigest kodumaal ja välismaal toimuvast sai ta teada raadio abil. Teade, et 25. mail vaikisid kõik dirižaabli raadiosignaalid, erutas teda ebatavaliselt. Muide, tema ei olnud Nõukogude Liidus kaugeltki ainuke, kes polaarekspeditsiooni saatuse vastu elavat huvi tundis.

*

Oma tubli pool polaaraladest kuulub NSV Liidule. Polaarmeri uhub oma jääd tema põhjarannikule mitme tuhande miili pikkuselt, Barentsi merest kuni Beringi väinani. Pärast Oktoobrirevolutsiooni toimunud suured majanduslikud ja sotsiaalsed ümberkujundused puudutasid tugevasti ka talle kuuluvaid polaaralasiid.

Kuigi noore sotsialistliku riigi juhtidel oli küllalt tööd NSV Liidu päristerritooriumiga Euroopas ja Aasias, ei unustanud nad siiski kohe algusest peale Kaug-Põhja. Põhja-mereteed, mis ühendab Nõukogude Liidu lääne- ja Kaug-Ida rajoone, oli Nõukogude riigile määratu suure tähtsusega. See on kuulnud kirdeväil, mida vene meresõitjad olid püüdnud läbida juba XIV sajandist peale. Jää tõkestas selle tee suurema osa aastast ja ta liikumist ei olnud küllaldaselt tundma õpitud ning see tundus olevat täiesti kaootiline.

Eelkõige oli vaja korraldada regulaarne jääluure, et ei korduks see, mis juhtus 1878.—1879. aastal Nordenskiöldiga, kui ta seda teed «Vegal» läbida püüdes sattus peaaegu juba väljapääsul Tšukotka merre lausjäässe, millest ta ei pääsenud enne kuut kuud. Vaja oli kindlustada laevadele võimalus pääseda Murmanskist või Arhangelskist Kirdeväila kaudu Vladivostokki ühe navigatsiooniperioodi jooksul.

Ja äärmiselt lühikese aja kestel tekkiski terve meteoro-

loogiliste jaamade võrk, mis olid varustatud võimsate raadiojaamadega. Jaamad asetsesid NSV Liidu paljudes paikades Põhjarannikul Valgest merest kuni Ohhoota mereni. Kuid seda oli siiski vähe. Ei piisa ainult laevade hoiatamisest neid ähvardava jääblokaadi eest, vajaduse korral oli neid vaja vabastada. Selleks otstarbeks loodi laevastik moodsate, tugevate jäälõhkujatega, mis suutsid purustada kolme-nelja meetri paksust jääd. Võimsaim neist oli «Krassin»*, mis oli tellitud Inglismaalt veel Esimese maailmasõja ajal, — hiiglane, mis oli varustatud niisamasuguste masinatega nagu suured sõjalaevad.

Kuid sellega NSV Liidu valitsuse tähelepanu oma polaaralade vastu veel ei lõppenud. Peale tähtsa mereteet, mis viis ühest otsast teise ja lühendas tugevasti vahemaad Valgest ja Barentsi merest Beringi väinani ja Ohhoota mereni, oli ta huvitatud ka siinseist määratu suurtest aladest, mida tollal asustasid alles madalal tsivilisatsioonistmel olevad rahvad. Neile tuli kindlustada kiire sotsiaalne ja majanduslik tõus, tõsta nende elu- ja haridustaset. Mainitud küsimuste lahendamisel osutas suurt abi Põhjaalade Uurimise Instituut, mis oli loodud pärast Suurt Sotsialistlikku Oktoobrirevolutsiooni.**

1928. aastal kavandas see instituut kaht suurt polaar-ekspeditsiooni, millest üks pidi organiseerima alalise meteoroloogilise jaama Hookeri saarel Franz-Josephi maal, teine uurima Severnaja Zemlja'd, mille 1913. aastal oli avastanud B. A. Vilkitski.

Just nende ekspeditsioonide ettevalmistuste ajal saadi teada, et raadioside «Italiaga» on katkenud.

Nõukogude polaaruurijad asusid seisukohale, et dirijaabli otsinguile tuleb asuda aega viitmata, aga kust alustada? Samal päeval soovitati Itaalia saadikul Spanol kasutada ekspeditsiooni päästmiseks jäälõhkujat. Spano

* «Krassini» ehitas Esimese maailmasõja ajal Newcastle'is (Inglismaal) firma «Armstrong, Whitworth ja Co». Laev lasti vette 1917. a. ja nimetati «Svjatogoriks». 1926. aastal nimetati jäämurdja ümber Leonid Borissovitsš Krassini, Kommunistliku Partei silmapaistva tegelase auks. Jäälõhkuja veeväljasurve on 10 500 tonni ja võimsus 10 000 hobujõudu. Pikkus on 98,5 meetrit, suurim laius 21,6 m ja süvis $8\frac{1}{4}$ m, meeskond koosneb 120 mehest.

** Tänapäeval Glavsevmorputi Arktika ja Antarktika Teaduslik Uurimisinstituut.

saatis oma valitsusele üksikasjalise telegrammi, milles avaldas mõtet, et tuleks pöörduda Nõukogude valitsuse poole palvega jäälohkuja saamiseks. Kuid Itaalia ei kiirustanud, lootes omaenese jõududele. Venelased aga ei jäänud ootama, kuni keegi neid appi hakkab paluma, ja organiseerisid abi kiiresti ise. 29. mai hommikul, kui polnud möödunud veel nelja päevagi «Italia» katastroofist, tulid Moskvas kokku ühiskondliku organisatsiooni Osoviahimi esindajad. Nad märkisid ära laialdase ala, kus Nõukogude jäälohkujad pidid otsinguid alustama, ja organiseerisid dirižabel «Italia» abistamiseks komitee.

Komitee võttis vastu otsuse, et on vaja kiirustada kõikvõimalike vahenditega jäälohkuja «Malõgini» remonti, mis talvitas parajasti Arhangeliskis. «Malõginile» tehti korraldus kohe remondi lõppemisel väljuda sadamast, lennuk pardal. Ent kuhu? See oli väga tõsine ja keeruline küsimus, ja vastuse sellele andis esimesena, kuigi mitte täiesti õigesti, nõukogude raadioamatöör Šmidt. See sündis 3. juunil kell 19.30 — ajal, mil Biagi tavaliselt saatis signaale eetrisse, ajal, mil paljud maailma raadiojaamad kuulasid Eiffeli torni raadiojaama, mis töötas 32 meetri lainel, üsna lähedal jäävangide lainele. Foyni saar oli sel päeval selgesti näha, seepärast lisas Biagi tavalisele signaalile «SOS, Italia, SOS» veel laagri kaudse asukoha «Foyni saar *circa** 30 miili laagrist».

Esimesed signaalid võttis Šmidt vastu õigesti, sõnad «Foyn» ja «circa» aga sulasid tal ühte millekski Franz-Josephi taoliseks**; telegrammi lõpp oli üsna katkendlik ja selle sisu tuli mõistatada. Tugevasti erutatud raadioamatöör koostas lõpuks neist ebaselgesti vastuvõetud sõnadest järgmise teadaande: «Italia — Nobile — Franz-Joseph — SOS — SOS — *terra tengo* — EHH».

Ta ei mallanud kuidagi hommikut oodata. Otsekohe, niipea kui postkontor avati, saatis ta oma teadaande Moskvasse, Raadiosõprade Ühingule. Seal usuti teda kohe, kuna tunti oma liikmeid hästi. Ühing andis saadud teadaande viivitamatult edasi Itaalia Päästekomiteele. Sealt läks see Rahvakomissaride Nõukogu kaudu Itaalia konsulile Spa-

* *circa* — itaalia keeli: umbes.

** Samasugune viga juhtus hiljem ka «Città di Milanol», kui radist ühendas sõnad «Foyn» ja «circa» üheks sõnaks «Francesco», mida samuti seoti Franz-Josephi maaga (itaalia keeles «Terra Francesco Giuseppe»).

nole. Spano telegrafeeris viivitamata Itaalia välisministrile Rooma, kes selle teate omakorda edasi andis Sõjalaevastiku ministeeriumi sekretäri abile Siriannile.

See kõik toimus erakordselt kiiresti, nii et Siriannil oli teade «Italia» kohta juba 4. juuni õhtul käes. Ta helistas otsekohe Nobile abikaasale, kes oli kogu aja pöördunud tema poole tungivate palvetega abi organiseerimiseks. Ta lootis, et naine on meeldivalt üllatatud, kuid oli imestunud teise umbusklikkusest. «Kas on võimalik, et «Città di Milanol», mis on dirižaablile tunduvalt lähemal, teda ei kuulda, aga kauges ja mahajäetud Venemaa kolkas võis keegi tema signaale vastu võtta?» imestas abikaasa. Ta ei uskunud seda: just mõni päev enne seda oli keegi ameerika raadioamatöör teatanud, et oli kuulnud «Italiat», millega oli juhtunud katastroof 84. põhja-laiuskraadil. Dirižaabli meeskonna õnneks uskus Sirianni saadud teadaannet rohkem kui ekspeditsiooni ülema abikaasa ning selgitas omalt poolt selle põhjust.

«Ei maksa sugugi imestada, et «Città di Milanol» midagi ei kuulnud,» vastas ta telefoni teel. «Neil pole lihtsalt aega kuulata! Nad on ääretult koormatud oma saadetega. Eile saatis «Città di Milano» raadiojaam nelisada telegrammi! Just äsja tegin korralduse omade saadete vähendamiseks ja vastuvõtule keskendumiseks. Ühtlasi tegin korralduse luua kalda-raadiojaam Kongsfjordis!»*

San Paolo raadiojaam teatas kaks päeva hiljem, 6. juunil, sellest, et vene raadioamatöör oli signaali kuulnud. Kui Biagi jutustas sellest nagu muuseum, erutus Nobile tugevasti. Teade kutsus temas esile uue meeleolutõusu ja esimene piksekärgatus langes õnnetu Biagi pähe. Kui radist oleks vähem maganud ja rohkem pühendanud aega hädasignaalide edasiandmisele, oleks võidud neid mitu

* Siriannil oli kahtlemata õigus, kui ta «Città di Milano» hoolimatuses nägi peamist põhjust, miks seal jäävangide signaale ei kuulnud.

Selles, et signaale kuulis vene raadioamatöör vähemalt kuus korda kaugema vahemaa tagant kui oli laevani, pole midagi üllatavat: lühilained võivad vahel tänu peegeldumisel elektriseeritud pilvedelt kõrgemais atmosfäärikihtides ületada usumatult suuri kaugusi. Byrdi Antarktika-ekspeditsioonil 1931. aastal õnnestus mitmel korral luua side Nõukogude raadiojaamaga Franz-Josephi maal; lühilained olid teinud ringi peaaegu ümber poole maakera Antarktikast 79° lõunalaiuselt 81° põhjalaiusel asuva Hookeri saareni.

päeva varem kuulda! Viglieri vaidles õiglaselt vastu, et kuni kolme kaaslase äraminekuni saatis Biagi väsimatult appikutse iga tund, ja tormiline stseen lõppes, nagu see Nobilele oli omane, väga rahulikult.

«Saad preemia, Biagi, kui side lood,» ütles Nobile lepitavalt. «Terve suure šokolaaditahvli!»

Biagi oli vahel torisenud näljaannuse saamisel, ja kord hommikul, kui temale nagu kõigile teistelegi kätte anti ta 20 grammi šokolaadi hommikueineks, ütles ta ennast unistavat sellest, kuidas saaks kas või korrangi šokolaadist isu täis süüa.

Sõna lausumata libistas Biagi end telgist välja ja hetk hiljem kutsus Viglieri ning Trojani, et nad tal antennimasti kõrgemale aitaksid tõsta. Sel ööl ei heitnud ta isegi magama ning läkitas appikutse iga tund. Ja isegi saate vaheaegadel ei tulnud ta telki, vaid veetis aega valvekorral olijaga vesteldes (valvekorrad seati sisse alates sellest samast ööst, kui teine karu oli tulnud otse telgi juurde ning Biagi ta tulistamisega eemale oli peletanud).

Järgmine päev venis jäävangide meelest lõpmata aeglaselt, ent lõpuks jõudis kätte õhtu ning võeti vastu San Paolo teadaanne. Sel vastutaval hetkel oli valvepostil Trojani, Nobile kõneles Viglieriga ja mina kuulasin nende kõnelust pealt, samaaegselt Biagit jälgides. See istus kükkasendis telgi sissekäigu lähedal raadiovastuvõtja juures; põlvedel oli tal vihik, millesse ta kirjutas vastuvõetavad telegrammid. Üle Biagi laia, musta habemetüükasse kasvanud näo valgus löbus naeratus.

«Mina siiski sünnin selle lubatud šokolaadi, kindral!» ütles ta, ulatades Nobilele vihiku. Sellesse oli kirjutatud lühike teadaanne, et «Città di Milano» raadiojaam võttis vara hommikul vastu sõnad: «SOS, Italia, Francesco». Neid signaale vastu võttes tegi laeva radist sama vea mis vene raadioamatööri ja moonutas sõnad «Foyne circa» — «Francescoks».

Kuid seekord suhtus Nobile teatesse siiski skeptiliselt ja Trojani muide valas veel õli tulle.

«Puudub ainult, et need vassijad» — ta mõtles sellega oma kaasmaalasi — «meid nüüd idast otsima hakkavad, kus meid pole, kuna nad enne seda tahtsid meid otsida läänest, kus meid samuti ei olnud!»

«Viga on hõlpus parandada,» tähendas Viglieri. «Biagi ärgu mainigu Foyne saart, vaid telegrafeerigu koordinaa-

did. Ma arvutasin nad just praegu välja.» Tõepoolest, sel päeval mõõtis ta varsti pärast lõunat kaks korda päikese kõrgust ning määras laagri koordinaadid, mis ümardati pisut ja sobisid suurepäraselt raadio teel edasiandmiseks: 80°30' põhjalaiust ja täpselt 28° idapikkust. Laager oli viimase viie päeva jooksul 18,5 miili edasi triivinud ebasoovitavas suunas — kagusse, kuid kõik olid raadioteatest nii ülevas tujus, et seekord ei kurvastanud sellepärast keegi. Teadaande tekst muudeti sellele vastavalt ja Biagi toksis kogu öö visalt: «SOS, Italia, SOS. Kaksikümmend kaheksa kraadi idapikkust, umbes kaksikümmend miili Teravmägede rannikust kirdes.»

Sel õhtul ei olnud vähimatki kahtlust selles, et Biagil on õigus saada preemia. San Paolo andis selgelt ja arusaadavalt edasi, et «Città di Milano» kuulis hommiku eel mitu korda väga hästi «Italia» meeskonna radiogrammi, kuid et kapten nõuab siiski Biagi sõjaväepileti numbrit. Kapten Romagna ei tahtnud kuidagi loobuda oma teooriast, et Biagi on hukkunud, kuna ta vaatas gondli aknast välja just sel hetkel, kui dirižabel pörkas vastu kaljut, ja purustas endal pea. Lõppude-lõpuks võis ju kellegi ameerika raadioamatööri müstifikatsioonist loobuda, ja kapten mõtleski välja kavala viisi, kuidas kontrollida telegrammi tõepärasust. Biagi sõjaväepileti numbrit ei teadnud muidugi ükski võõras raadioamatöör.

Jäävangid ei murdnud kaua pead selle kallal, mida see imelik palve võis tähendada. Meie rõõm oli nii suur, et olime valmis andestama «Città di Milanole» kõige rumalamadki nõudmised. Arvasime, et on vaja millegagi ära märkida see «suure maaga» sideloomise tähtis moment, ja Nobile jagas igaühele erakorralise toiduannuse: viis suhkrutükki, kümme kuivpiimapastilaad ja viiskümmend grammi šokolaadi. Me kugistasime need kähku alla ja püüdsime hiljem vaadata kusagile kõrvale, mitte ainult Biagit, kes sai kindrali käest lubatud preemia — suure, ilusasti hõbepaberisse pakitud šokolaaditahvli. Biagi hoidis seda mõnda aega jahmunult käes, siis aga otsustas äkki ümber ja jagas tahvli kaheks ebavõrdseks osaks, väiksema pani oma asjade peale raadiovastuvõtja juures, suurema aga jagas ära oma kaaslastele. Oli tarvis mindki üles äratada ja rõõmu valmistada, kuigi ma alles hiljuti olin tulnud valvepostilt ning rahulikult magasin. Viglieri teatas mulle särava näoga, et side on loodud. Ma olin

pahane, et mu und segati, ja teatasin, et selle pärast poleks tarvitsenud mind äratada. Juba eilsest päevast peale oli igauhele selge, et side on olemas.

«Imelik!» ütles Nobile süngelt. «Oli vaja ainult vene raadioamatööri häiret ja meie «Città di Milano» kuulis meid kohe!» Ta tahtis veel midagi lisada, kuid Biagi juhtis ta tähelepanu teisale palvega vastuse teksti koostamiseks.

«Ärge unustage neile selgeks tegemast, et me ei võta vastu 900-meetrisel pikal lainel, millel nad tahavad meile saata!» tähendas Trojani irooniliselt.

Kõigi viie itaallase ühiste pingutustega koostati üpris salapärane vastus, mis kõlas järgmiselt:

«Kinnitame pikkus 28 kraadi idas ja laius 80 kraadi 30 minutit põhjas. Giuseppe Biagi number 87891. Võtame vastu ainult lühilainel. Asume lausjälil ilma kelkudeta, kahe haavatuga. Dirizaabel hukkus teisel, ida pool.»

Biagi «koputas» hoolikalt seda teadaannet mitu korda, abilaeval võeti see viimse täheni täiesti õigesti vastu, kuid paljud ei suutnud kaua aega aru saada telegrammi tekstist, mis tundus mõistatuslikuna.

TULEMUSTETA OTSINGUD

Mootorkuunar «Hobby» sõitis põhja suunas täiskäiguga, kuivõrd ajujää seda võimaldas. Ta peatus alles Adventfjordis*, kus võttis pardale sõidukoerarakendi, mida juhtis tugev musta-valgekirju King. Koerad nuusutasid umbusklikult imelikku suurt eset, mis kerkis kõrgele väikese laeva ahtris, — leitnant Lützow-Holmi hüdroplaani «Maake 36», pärast aga heitsid maha selle ette, oodates kannatamatult seda hetke, mil tunnevad jälle käppade all pehmet külma lund, kuulevad kajuri ergutavat häält ja jooksevad külmas, karges õhus oma juhi Kingi järel.

Kongsfjordi jõudis «Hobby» esmaspäeval, 4. juunil, vaid kaks päeva hiljem kui «Braganza». Kuunar jäi siia ainult lühikeseks ajaks — nii kauaks kui Norrast ülepeakaela lahkunud Lützow-Holmil oli vaja oma varustuse

* Teravmägede läänerannikul, Kongsfjordist lõuna pool. Seal asuvad söekaevandused nagu Kongsfjordiski.

täiendamiseks kaartide ja mõne magamiskotiga. Veel sama päeva õhtul lahkus «Hobby» Kongsfjordist: norralased ei tahtnud kaotada ühtki minutit. «Italia» meeskonna asukohast ei teatud ikka veel midagi, ja Lützow-Holm pidi juhinduma neist oletustest katastroofi arvatava asukoha suhtes, mis ta oli saanud «Città di Milano» kaptenilt Romagnalt. Kui tragöödia juhtus tõepoolest Uus-Friisimaa läänerannikul, siis ei võta sinnalend tal kuigi kaua aega.

Amsterdami saarest põhja poole hakkas jää sõitu raskendama. Üha suuremaks muutusid vastu ujuvad jääväljad, mille vahel väike kuunar loovis väga osavalt kogu 4. juuni öö. Biskaiat lahes kuunar vabanes. Samuti oli seal küllaldaselt siledat jääd, millelt väike hüdroplaan õhku võis tõusta. (Selle ujukid vajavad alati tunduvalt suuremat hoovõtumaad kui suusad ja väga siledat jääd hea lumekattega.)

Väike lennuk kavatseti juba laeva tõstekraana abil maha laadida, kui tulid ootamatud külalised — norra kütt Kremer koos teda saatva nelja surmani väsinud itaallasega. Kuunari kuulati ära Kremeri informatsioon sellest, et ei tema ega ka ta kaaslased dirijaablist mingeid jälgi ei leidnud, samuti kedagi ei kohanud, kes neist oleks midagi kuulnud.

«Mina muide ei usu, et dirijaabel alla kukkus nii Kongsfjordi lähedal,» lõpetas Kremer.

«Olen teiega nõus,» vastas noor sihvakas norra lendur. «See juhtus tõenäoliselt tunduvalt kaugemal, võimalik, et lausjäl, kuid me ei tohi unustada ka Uus-Friisimaad.»

Väike hüdroplaan lasti jääle ja mehaanik Myhre hakkas tema mootorit korda seadma. See tõrkus ja tuli lahti võtta ning külmumatu õliga põhjalikult määrada. 6. juuni lõunaks oli lennuk stardivalmis, kuid väljalendu segas udu. Õhtuks ilm selgines, nähtavus oli ligikaudu tubli kolmkümmend miili ja Lützow-Holm otsustas startida.

Nad asusid Myhrega lennukisse vaikselt lahes, mootor pani tiirusid suurendades möirgama, väike lennuk võpatas ning hakkas ujukitega mööda lumega kaetud pinda libisema, kiskus siis end sellelt lahti, ning teinud tiiru kuunari kohal, võttis kursi otse itta. Velkomsti neem kadus lendureil varsti silmist. Nende all laiusid purustatud jääväljad, mis ulatusid Verlegeni neemest kuni Uus-Friisimaa põhjatipuni.

Hüdroplaan oleks pidanud õigupoolest pöörduma lõunasse ning suunduma edasi piki Uus-Friisimaa läänerrannikut, kuid sealt liikus vastu ähvardavalt hall, tihe udusein. Lend oli kestnud kõigest pool tundi ja Lützow-Holm ei tahtnud nii ruttu esimesi jäävangide otsimiskatseid lõpetada. Ta «Kajakas» võis vähemalt viis tundi õhus püsida, bensiinikulu oli normaalne, näitaja seisis rahustaval kõrgusel.

«Lendame Põhjaneemeni!» hõikas leitnant enda selja taga istuvale mehaanikule. Myhre ainult noogutas pead. Vaatas rahutult halli müüri, mis näis neid taga ajavat. Kes osutub kiiremaks? «Hobbyle» tagasipöördumine ei tulnud tal siiski mõttesegi.

Lennati madalal ja Myhre märkas suureneva rahutusega, et jääväljad nende all muutusid üha massiivsemaks. Need olid lausa rüngaskuhjatised teravate äärte ja arvukate harjadega. Siin oli võimatu maanduda.

Leitnant jälgis ainult lennuki kurssi ja enda ees olevaid aparate. Veerandtunnise lendamise järel Verlegeni neemelt tuli nähtavale avar Madalsaar. Kõikjal oli ainult jää ja lumi. Veel veerand tundi ja lennuk jõuabki Põhjaneemeni.

«Kui kiiresti ületab «Kajakas» suured vahemaad, koerarakendid oleksid selle ajaga läbinud ainult miili, ja sedagi ainult hea, tasase jääga!» mõtles Lützow-Holm rahuloluga. Samal ajal puudutas Myhre teda õlast ja osutas udulinikule, mis ootamatult ilmus kirdest ning «Kajakale» kiiresti vastu liikus.

Lützow-Holm noogutas peaga, keeras silmapilkselt vasakule ning suundus suure Brennevinsfjordi poole, mis lõikus kolmes harus sügavalt Kirdemaa läänerrannikusse, veidi üle 20 miili Põhjaneemest lõuna poole. See on ajalooline paik: siin maandus kolme aasta eest pärast ebaõnnestunud lendu Põhjapoolusele Amundseni lennupaat «Dornier-Wall nr. 25», endast tükk aega teateid andmata. Aga kas nad jõuavad veel laheni lennata? Udu, mis esialgu jäi vasakule, ilmus nüüd nende ette ning hakkas kiiresti langema. Lendur eemaldus sealt, kuid pidi laskuma väga madalale, vaevalt viiekümne meetri kõrgusele jääst. Myhre valis juba maandumiseks sobivat paika. Ta leidis selle lahe kagupoolses sosis. Oli viimane aeg! Udu laskus üheaegselt lennukiga jääle ning mähkis selle endasse, niipea kui pontoonid olid ebameeldivalt krigise-

des jääd puudutanud. Mitmel korral näis, et lennuk läheb kohe samas ümber, sest ta kõikus tugevasti. Lõppudelõpuks läks kõik hästi ning lennuk jäi peatuma. Stardist Biskaia lahest alates oli kulunud alla seitsmekümne minuti.

«Pole midagi parata, udu ei lase meid nii ruttu välja, peame ootama,» ütles leitnant külmavereliselt. «Bensiini on meil küllalt ja toitu kah!» Nad võtsid istet karusnahast magamiskottidel ja hakkasid priimusel õhtusööki valmistama. Oli juba kesköö, kui kõvadest, tükkideks peenestatud merekuivikutest guljašš lõpuks soojaks saadi.

«Ma käiksin siin meeeldi jahil,» ütles leitnant õhtusöögi ajal. «Räägitakse, siin olevat põhjapõtru — kogu Kirdemaal on neid küllalt — ja karusid ka. Kurat teab kust need põhjapõdrad siia on sattunud, muidugi pole nad mööda jääd Siberist siia tulnud!»

Lendurid laotasid magamiskotid lumele, kuid enne neisse sissepugemist tõi Lützw-Holm lennukist laetud karabiini, mis oli niiskuse eest hästi kaitstud nahkvutloriga.

«Sa arvad, et öösel tuleb põhjapõder paugupealt sinu juurde?» muigas Myhre, magamiskoti sooja kapuutsi pähe tõmmates. Ta jõudis ära kuulda sõbra vastuse, et «inimene ei tea kunagi, mis võib juhtuda,» vastas talle: «Head ööd!» ning uinus korrapealt... Myhrele näis, et ta oli maganud vaevalt viis minutit, kui teda äkki äratasid tugevad tõuked. Leitnant kummardus tema kohale ja raputas teda õlast. Käes hoidis ta karabiini juba ilma vutlarita ja ilme oli tal erutatud.

«Nad on siin!» sosistas ta saladuslikult.

«Kes? Põdrad?» küsis Myhre laisalt haigutades.

«Ei, karud. Isakaru, emakaru ja karupoeg.»

«Jäta nad rahule. Lamavat inimest nad ei puutu.»

«Jäta rahule! Aga las nad siis jätavad «Kajaka» rahule. Kuuled, kuidas nad pontooni kriibivad?»

Myhre virgus momentaanselt, lükkas kapuutsi tagasi ning tõusis kiiresti istukile.

«Jumal hoidku, kui neil äkki pähe tuleb pontoonidele istuda! Tulista ometi!» Tal ei tulnud leitnanti kaks korda paluda. Too tulistas ruttu kolm korda järjestikku õhku: ta ei tahtnud karudele viga teha, sest nad ei vajanud nende liha ega nahka, pealegi kartis ta lennukit tabada. Karud hakkasid tagedalt urisema, pöördusid kiiresti

ümber ja kadusid mõne sekundi jooksul uttu. Edasi möödus öö juba seiklusteta.

Päeval näis mitmel korral, et udu hakkab hajuma, ja lendurid valmistusid stardiks. See polnud kerge: pontoonid olid öö jooksul lume külge kinni külmunud. Kõikjal olid kõrged jäätunud hanged. Lendurid töötasid mitu tundi labida ja kirkaga, enne kui õnnestus küllaldase pikkusega stardirada tasandada. Siis järgnes üks stardikatse teisele. Myhre loetles neid kolmteist, enne kui neil end maast lahti õnnestus rebida. See oli juba 8. juuni varahommikul. Bensiinimõõtja osuti lähenes kiiresti nullile — stardikatsed kulutasid peaaegu kogu bensiinivaru.

«Hobbyni» me välja ei jõua,» ütles Myhre, kui lennuk õhus oli.

«Vähemalt mitte mõlemad,» vastas leitnant. «Püüame maanduda Mosseli lahes ja jätame sinu sinna.» Maandumine õnnestus hästi ja Myhre nõustus jääma karusnahaküttide, vendade Svendsenite juurde. Mõlemad olid veendunud, et nüüd jätkub tal kergemaks jäänud lennukiga bensiini lennuks «Hobbyni», kus ta peale võtab uue küttevare ja seejärel sealt tagasi tuleb kaaslase järele. Start õnnestus alles laupäeva öösel vastu pühapäeva, kui pakane oli lume kõvaks külmetanud; nähtavus oli hea, udust polnud jälgegi jäänud, ainult taevast oli hallikate pilvedega kaetud. Mootor töötas laitmatult ja umbes poole tunni pärast nägi Lützow-Holm enda ees kuunarit. Kuid ta kokkumine oli suur, kui ta leidis, et «aerodroomi» on hõivanud teine lennuk.

Ta mõistis korrapealt, et see on Riiser-Larseni «Maake 38», mis pidi varsti pärast «Hobby» lahkumist sõitma sõelaeval Kongsfjordi ja Kongsfjordist «Hobbyle» järele lendama. Lützow-Holmi lennuki bensiinimõõtja osuti langes ähvardavalt. Senikaua kui maandumisrada vabastatakse, on juba hilja. Ta oli pahane oma ülemusele, kapten Riiser-Larsenile. Mis tollele küll pähe tuli, et ta oma lennuki maandumisrajale jättis, — oodati ju tema tagasitulekut! Kuid samas mõistis ta, et selles pole midagi imelikku, sest «Hobbyl» arvati tõenäoliselt, et temaga on juhtunud õnnetus nagu «Italiagagi», kuna neil oli väga hästi teada, et tal on bensiini ainult viietunniseks lennuks. Ja nemad olid ära olnud juba tervelt neli päeva! Ta mõistis kõike seda erakordselt kiiresti, ja samal ajal, kui ta ühe käega juhtis lennukit, kirjutas ta teisega paberitükile: «Mul pole ben-

siini!» Käepärast oli tühi guljašipurk. Ta pistis paberilehe sellesse, surus kaane kinni, et paberileht välja ei langeks, ning heitis selle otse «Hobby» kohal alla. Ta jõudis veel märgata, kuidas hiiglaslik Riiser-Larsen sellele järele jooksis. Seejärel laskus ta pika längus viiranguga lahe vastasrannale, kus oli hea, sile, tasase lumekorraga kaetud jää, ning maandus õnnelikult. Sel hetkel oli tal paagis ainult viisteist liitrit bensiini.

Mõni tund hiljem jõudis sinna Nøisi koerterakend. Kelk oli viimase võimaluseni bensiinipaake täis laaditud. Sellal kui lendur bensiini lennukipaaki kallas, jutustas Nøis talle üllatava uudise. Eelmisel päeval oli pärale jõudnud «Braganza» ja teatanud, et on loodud side jäävangidega. Üllatunud Lützow-Holm unustas oma töö ja ustava mehaaniku Myhre, kes teda kannatamatult Mosseli lahes ootas.

«Kus nad on?» küsis ta kiiruga.

«Palju kaugemal kui me mõtlesime, ja ajujääl, hoo-piski mitte maismaal!» naeratas kütt ning jutustas kiiresti teisi üksikasju. «Braganzalt» oli «Hobbyle» paigutatud itaalia radist koos lühilainesaatjaga, mistõttu jäävangid teda vahetult kuulda võivad. Riiser-Larsen ise tahab koos Lützow-Holmiga laagrisse lennata, niipea kui Lützow-Holm välja on puhanud.»

«Nüüd ei saa puhkusest juttugi olla!» ütles noor leitnant otsustavalt. «Puhkasin selle nelja päeva jooksul enam kui vaja! Kohe lendan «Hobby» juurde, täiendan bensiinivarusid ja lendan. Myhre võtame teelt kaasa.»

«Maandumispaik on ette valmistatud, leitnant; Riiser-Larseni «Kajaka» vedasime juba kõrvale, aga kuidas on stardiga, seda ma ei tea,» üles kogenud kütt, näidates taevasse, mis oli hallide pilvedega kaetud. «Kohe hakkab lund sadama!» Tal oli õigus. Kui Lützow-Holmi «Kajaka» pontoonid vaevalt maandumisrada olid puudutanud, hakkaski lund sadama. Nøis ise pöördus tagasi «Hobbyle» juba pimestavas lumetormis. Kuigi Nøis oli olnud Teravmägedel tervelt kakskümmend aastat, poleks isegi tema sellise ilmaga suutnud laeva leida. Tuli loota juhtkoera Kingi vaistule ja pärast kolmetunnist võitlust tuule ning lumega õnnestus tal kuunarini jõuda.

Mõlemad «Kajakad» puhkasid tervelt kolm päeva niiskusekindla presendi all, sest nii kaua vältas halb ilm Biskaia lahes. Lumesadu lakkas, tõsi küll, mõne tunni pärast, kuid udu, mis sellele järgnes, vähendas nähtavust

kuni miilini, aeg-ajalt veel vähemaks. Lützow-Holm lausa põles kärsitusest. Asi ei seisnud ainult Myhres; ta teadis, et viimasel pole küttide Svendsenite onnis Mosseli lahes midagi viga, kuid üha uued raadioteated lennukite kohta, kes pidid lähemal päevil lendama «Italia» meeskonda otsima, ei andnud talle rahu. Itaallased kahe suure lennukiga olid juba teel Norrasse; rootslased pidid sõitma mitme lennukiga polaar-uurimislaeval «Quest» abilaeva «Tanja» saatel Hinloppeni väina, kuhu kavatseti luua baas. Kuid see polnud veel kaugeltki kõik. Peale nende väiksemate, lühema tegevusraadiusega lennukite pidi Teravmägedele lendama nende oma kolmemootoriline «Uppland». Oodati ka soomlasi lennukil «Turku». Roald Amundsen pidas läbirääkimisi oma endise metseeni, rikka ameeriklase Lincoln-Ellsworthiga raha annetamise asjus lennuki «Dornier-Wall» ostmiseks. Venelased olid välja saatnud kaks jäälõhkujat, mõlemal pardal suur lennuk.

«Paari päeva pärast koguneb siia terve lennueskadrill, võtavad meil auhinna nina alt ära!» kurtis kärsitu leitnant Riiser-Larsen. Vilunud polaarlendur ainult kehtas õlgu.

«Kannatust, vennas!» rahustas ta leitnanti. «Niisuguse ilmaga on mõttetu lennata, sa ainult aitad neil rahvusvahelistel lennukitel suuremat edu saavutada.»

«Mis sa sellega mõtled?»

«See on väga lihtne. Kui me lendame välja niisuguse vastiku ilmaga, siis on kümme võimalust ühe vastu, et kuski on meiega avarii. Lennukeil ei tule siis otsida mitte üht, vaid kaht laagrit. Ainult et meil on sandim olukord kui «Italia» meeskonnal, kuna meil pole raadiot kaasas.»

Lützow-Holm mõistis kapteni sõnade õigsust ja püüdis oma kärsitust talitseda. Vähemalt kümme korda käis ta kontrollimas relva- ja toiduvarusid jäävangide jaoks: relvi, täispuhutavat kummipaati, magamiskotte, konserve, arstimeid, tagavara-akusid raadio jaoks. Kõik see oli hooliga läbi mõeldud ja ette valmistatud; asjade külge, mis võisid vastu jääd põrgates puruneda, olid seotud väikesed langevarjud.

Lõpuks ilm paranes, ja 14. juuni keskööl võisid mõlemad «Kajakad» õhku tõusta. Informatsioon jäälaagrist oli hea: tõsi küll, taevast oli suuremalt osalt pilves, kuid nähtavus küllaldane. Võib-olla on õnne ja teel ei ole udu: siis peaksid nad juba tunni ja veerandi pärast jäävangide

juurde jõudma. Kurss oli suuremalt jaolt ammugi kaardile kantud, nüüd märkisid nad sinna viimase teelõigu, vastavalt uusimatele laagri koordinaatidele, mille nad olid saanud vahetult enne väljalendu: 80°37' põhjalaiust, 27°55' idapikkust.

Mosseli lahes maanduti ainult selleks, et mehaanik Myhret «Kajakas 36» pardale võtta. Kohe pärast seda tõusid mõlemad lennukid jälle õhku ja suundusid Põhjanee-mele. Nad jõudsid sinna pärast pooltunnist lendu ning läksid üle laia Nimeta lahe Wrede neeme suunas. Nüüd tuli mõlemale mehaanikule, kes täitsid vaatleja kohuseid, kibekiire töö. Kuskil siin võis juba olla kolmemeheline grupp Malmgreni juhtimisel, sest need olid lahkunud laagrist kuuteistkümne päeva eest.

Myhre ja Bastø, Riiser-Larseni mehaanik, kasutasid algul binokleid, kuid nägemisväli oli sel puhul liiga kitsas. Nad panid binoklid ära ja jätkasid vaatlemist palja silmaga. Lennukid lendasid liiga kõrgel, kõik sulas vaatlejate silme ees kokku, näha olid ainult kord tumedad — purunenud, kord heledamad — tasasemad jääpinnad. Bastø palus, et laskutaks madalamale, kuigi teadis, et see on ohtlik: kui mootor lakkab töötamast, ei jää madalal lendamisel aega sobiva maandumispaiga valimiseks. Siiski noogutas Riiser-Larsen pead ja täitis oma pardamehaaniku palve. Lützow-Holm laskus samuti oma «Kajakal» madalamale ja mõlemad lennukid lendasid ainult kahesaja meetri kõrgusel.

Ent vaatlejad võitsid sellega vähe. Tõsi küll, üksikasjad all olid selgemini näha, kuid lennuki võrdlemisi suure kiiruse tõttu, mis oli sada kaheksakümmend kilomeetrit tunnis, nägid nad ikkagi halvasti. Kapten Riiser-Larsenile polnud see meeltemööda. Ta ei kahelnud küll selles, et neil telgi leidmine õnnestub. See-eest ei uskunud ta enam, et kiiresti vahelduvas valguse ja varjude mängus võiks määrgata kolme mööda jääd minevat meest. Valuga meenutas ta Malmgreni, kellega ta oli koos lennanud dirižaablil «Norge». Amundsen oli talle jutustanud, et «Maudi» pardal oli Malmgren olnud meeskonna kõige nõrgem liige: tal oli süda haige, seepärast andsid seltsimehed temale kõige kergema töö — kokaameti. See oli siis, kui «Maud» triivis juba kolmandat aastat jääs Siberi ranniku lähedal. Laeva meeskond oli selleks ajaks vähenenud seitsmele mehele ja igapähele tuli mingit lisatööd teha.

Hall, teravatipuline, lumega kaetud mäekurudega Wrede neem kerkis ootamatult kiiresti esile. «Kajakad», kes lendasid itta, pöördusid järsult põhja, läksid mõne minuti Sorgdragerfjordi suunas, tõusid Plateni neeme kohale ja suundusid uuesti itta. Lai Dovefjord jäi lendu-kohtade paremale, suur ja madal Põhja Outsgeri saar oma järskude kallastega, üleni lumega kaetud, paistis eespool ning kadus kohe jälle lennukite alla, idas aga kerkis silmapiiril Foyni saar. Lenduri ette pöörlevale trumlile kinnitatud kaart näitas, et saar kerkib sada viiskümmend meetrit üle merepinna, ja ettevaatlik Riiser-Larsen juhtis «Kajaka» kolmesaja meetri kõrgusele. Silmapiir küll avardus vaatlejate all, kuid jäi enam-vähem endiseks: tasane pind vaheldus mitme kilomeetri pikkuselt korrapäratult kokkukuhjunud jääga; siin-seal esines laiu pragusid, kus mustendas vesi. Linnud vältisid lennukitega kohtumist, ainukesed elusolendid, keda piloodid selles jääkõrbes nägid, olid võimas jääkaru ja hülgepaar. Karu peatus ja vaatas jahmunult mürisevaid hiigellinde, kes ta pea kohal lendasid, hülged aga sukeldusid ülepeakaela auku, mille nad jäässe olid hinganud.

Mõlemad hüdroplaanid lendasid kiiresti üle Brochi saare ja ületasid kohe ka selle naabruses asuva Foyni ning hakkasid hiigelspiraale tegema. Vaatlejad kahekordistasid tähelepanu ning võtsid binoklid uuesti kasutusse, kuigi laager pidi õhust tõenäoliselt hästi näha olema, eriti oma viie meetri kõrguse antennimasti tõttu signaallippudega, aga ka selle tõttu, et telk oli värvitud punaseks, mispärast itaallased kutsusid teda *Tendra rossa*'ks — Punaseks telgiks. Laagris oli bensiini ja õli, mida võis põlema süüdata ning suitsuga märku anda. Kuid mõlema lennuki pilootide ülisuureks imestuseks ja meelehärmiks ei olnud kusagil silmapiiril näha ei punast telki ega musta suitsu.

Riiser-Larsen jälgis murega bensiinimõõtja osutit: pool kütusest oli juba ära kulutatud, nad pidid ligi pool tundi kestnud otsingud katkestama. Isegi pärituulele lootes oli ülim aeg tagasi pöörduda. Raske südamega asus Riiser-Larsen tagasiteele, ja Lützow-Holm järgnes talle pahaselt. Kolm päeva hiljem tõusid lennukid uuesti õhku, ja jällegi tulemusteta, ja nii veel viis korda, seni kui lendurid said teise ülesande, veelgi raskema ja lootusetuma — Amundseni kadunud lennuki otsimise...

POLARROBINSONID

Pärast paljusid ootepäevi loodud side maailmaga tõstis kuue jääpangal asuva mehe meeleolu lausa ebatavaliselt. Seniajani olime elanud ainult päevast päeva, mõtlemata tulevikule, mida kujutati erakordselt sünges valguses. Nüüd toimus järsk pööre. Meile näis, et pääsemine on käeulatuses, et see on lähimate nädalate, aga võib-olla ka päevade küsimus. Nii oletas igal juhul suurim optimist Cecioni, ja teisedki uskusid kindlalt pääsemisse, kuigi nad küll täielikult ei jaganud tema oletusi, et see toimub nii ruttu.

Muutunud olukorra esimeseks tulemuseks oli soov end jääpangal mugavamini sisse seada — «Robinsoni moodi», nagu mina seda nimetasin. Meil oli paljust puudus, kuid osav Cecioni tuli kõigega toime. Ainukeseks materjaliks oli tal tühjade konservipurkide plekk ja ainukesteks tööriistadeks need, mis leidusid hukkunud motoristi kotis, kuid nendegi tagasihoidlike vahenditega valmistas ta praepanni karuliha praadimiseks ja igale mehele taldriku. Ta torises sageli, nähes, kuidas me karusnahast untadega kanname telki lund, mis siis kiiresti ära sulas ja telgi põrandale laotatud vildi ebameeldivalt märjaks tegi.

«Tee neile toatuhvlid!» narris Nobile teda kord muiates.

«Teengi,» vastas Cecioni. «Igaüks saab toasussid ja paneb need telki sisse tulles jalga!»

Mootori viltkatte tükist õmbles ta neli paari toasusse. Sealjuures sõimas ta Viglierit viimase määratu suure saapanumbri pärast: Viglierile üksi kulus peaaegu niisama palju vilti kui ülejäänud kolmele paarile kokku. Cecioni tooted võeti vastu vaimustusega — jalatsite küsimus oli tõepoolest kõige teravam. Telgist tuli väljuda üsna tihti, teravatel jäätükkidel käimisel aga kulus jalatseil varsti kogu karv ära, alles jäi ainult õhuke ja sile, nagu habemenoaga põetud nahk. Meie kolm, kes me sellises olukorras olime — Biagil üksinda olid tugevad nahkjalatid —, püüdsime kõik midagi välja mõelda. Kuid mingit valikut polnud — võisime ainult mähkida untad presenti, mis oli juhtgondli seintelt võetud. See pidi olema niiskusekindel, kuid ei olnud, nagu kõik selles veenduda võisid juba lennul Moraavia kohal äikese aegu. Kõige ebameeldivam oli see, et riie ei tahtnud kuidagi jalgade ümber püsida. Teda seoti untade külge igasugusel viisil, mida

veel välja osati mõtelda, ja igaüks kiitis oma, aga kui oli vaja käia natukegi pikem maa, siis ei aidanud miski ja sidemeid tuli ühtepuhku mähkida.

Jää liikus alaliselt, nagu laagri koordinaatide sagedased määramised näitasid; kuid ilma mõõtmatagi nähti, et jää telgi vahetus läheduses ohtlikult oma ilmet muudab. Altpoolt õonestas teda meri ja ülalt uuristasid päikese-kiired, niipea kui aga päike pilvede tagant välja ilmus. Lumi sulas ka otse telgi all, kuna selles oli siiski mõni kraad soojem kui väljas. Telk vajus järk-järgult üha enam viltu.

«Me sulatame augu jäässe nagu hülged,» ütles kord Viglieri. Hüljes sulatab küll augu jäässe altpoolt hingates, kuid tulemus on lõppude-lõpuks sama. Kõigele lisaks avanes veel lühike, kuid üsna lai kanal «vee»-panga lähedal. Nobile hakkas kartma, et jääpank võib praguneda ka telgi all; ta käskis kõik asjad välja kanda ja telgi teise kohta viia. See oli laagri esimene «kolimine», millesse jäävangid suhtusid kui soovitud vaheldusse oma ühekülgses elus. Mõlemad haavatud kanti välja — esimest korda pärast seda ööd, mil Malmgren karu maha laskis, kuid sellest oli möödas tervelt kaks nädalat.

«Nüüd vähemalt ei tarvitse endale vanu ajalehti külje alla panna,» lausus Trojani rahulolevalt, kui telgi põrand kaeti uuesti presendi ja vildiga, mis muide jõudsid õhu käes ära taheneda.

«See ei meeldi mulle just väga,» teatasin mina, kui kanti sisse veel märg lõuend.

«Teie võib-olla sooviksite pärsia vaipu?» õrritas mind Trojani.

«Sugugi mitte,» vastasin, «aga siin vedeleb täiesti kasutult imetore pehme karunahk...»

«Suurepärane idee!» katkestas mind Nobile.

«Aga sellel on veel palju karurasva küljes,» tähendas Viglieri.

«See-eest ei lase ta niiskust läbi,» vastas Trojani.

«Rasvaga pole teab mis häda: vaeseke oli kõhn. Mäletate, Trojani, mis me tema maost leidsime?» küsisin mina.

«Kuidas ei mäletaks!» hakkas Trojani naerma. «Mõned meie navigatsioonitabelite lehed. Vaevalt need talle maitse- sid!»

«Kellel nimelt tuli pähe ta mao sisu uurida?» küsis Nobile.

«Minul,» tunnistasin ma naeratusena. «Olete lugenud Jules Verne'i «Kaptän Granti lapsi», kindral? Selles püüavad meremehed hai kinni ja leiavad ta maost pudeli merehädaliste raskelt loetava kirjaga.»

«Ja teie mõtlesite, et leiate karu kõhust teate meie jaoks?» nõokas mind Trojani.

Kõik naersid, kuid lõbu lõppes, kui püüdsime järele mõelda Cecioni žiletiteraga, mis oli kinnitatud puutüki külge, karunahalt rasva eemaldada. Tuli raisata palju vaeva, et rasva ilma nahka kahjustamata lahti lõigata; seejuures kargas tera improviseeritud käepidemest iga hetk välja.

Kuna karunahk oli liiga suur ja telki ära ei mahtunud, siis lõigati nahk kõhkluseta katki, ent enne kui see kehva elamuse jõuti laotada, olid selle elanikud uuesti sunnitud ümber kolima. Trojani oli parajasti valvekorral, kui telgi lähedal avanes uus, mitme meetri laiune kanal, milles ujusid väikesed jääpangad. Kanal piiras laagri sisse, ühinedes vana, põhjapoolse kanaliga, mis alles hiljuti kokku oli tõmbunud, nüüd aga uuesti avanes. Ta ulatus selle kohani, kus oli olnud Pomella haud, mis nüüd jäljetult vette oli kadunud...

Keegi ei maganud veel, kuigi öö oli ammu käes. Vesteldi päästeekspeditsioonidest õhu teel. Eelmisel ööl olime esmakordselt näinud Norra lennukeid, kes meid otsisid. Need lendasid vähemalt viie miili kaugusel lääne pool laagrit, meie ja Brochi ning Foyni saare vahel, mis meil juba silmist olid kadunud. Sügavas polaarvaikus püüdis Cecioni vilunud kõrv tasase mootorimürina veel enne kinni, kui Viglieri lennukeid binokliga nägigi. Kuid sel hetkel olid need juba ära lendamas, nii et polnud enam mõtet katsuda neile signaale anda. Meie ei kurvastanud väga, et norralaste katse lõppes eduta, ja rahustasime end sellega, et kohe esimese lennu puhul ei või edu oodata, et me anname edasi teate kauguse kohta, millel lennukeid nägime — meie raadioside «Città di Milanoga» oli neil päevil täiesti regulaarne —, ja norra lendurid teevad selle põhjal vastava paranduse ning järgmisel päeval leiavad laagri kindlasti üles.

Siis me veel ei teadnud, et Norra lennukid on selleks liiga väikesed, et võiksid kedagi päästa, ning ootasime nende saabumist väga. Raadio aga teatas, et major Madalena on suure «Savoia» hüdroplaaniga teel ja et kohe

tema järel lendab major Penzo niisama suurel «Dornier-Wallil». Kumbki neist lennupaatidest võis peale oma meeskonna peale võtta veel kümme inimest. Julgeid norralasi ähvardas oht, et teised jõuavad eesmärgile enne neid, hoolimata sellest et nad jäävangidele niisuguse kiiruga appi tõttasid ja esimestena Teravmägedele jõudsid.

Uute kanalite tekkimist ohtlikul kaugusel telgist ei saatnud nüüd mürin, vaid seekord köitis teiste tähelepanu Trojani hüüe. Biagi, Viglieri ja mina kargasime jalamaid telgist välja ning veendusime ainsa pilguga, et Trojani polnud asjata hoiatanud. Näis, et jää esimese ja kõige tühisemagi liikumise puhul kaob meie väike jääpank koos laagriga polaarmere sügavusse, ja keegi ei võinud ütelda, kas see ei sünni juba järgmisel hetkel.

Otsustati laager viivitamatult üle viia Karupangale. Mõlemad haavatud kanti välja ja alustati kohe nende üleviimist uude laagrisse. Karupank oli esimesest laagrist ainult umbes viiekümne meetri kaugusel ja sagedase liha-toomisega oli mõlema koha vahele tekkinud nagu mingi tee. Selleks ajaks oli see siin-seal juba halvas seisukorras — nimelt seal, kus viimaste päevade alalised tuuled lume ära olid ajanud ja jää paljastanud. Nagu kõikjal, oli seegi pealmine jääkiht õhuke, selle all oli veekiht, ja alles siis algas tugev, massiivne jää. Õhuke jääkoorik purunes jalge all, ning meie viletsad jalatsid imbusid kohe vett täis. Aja jooksul harjusid sellega kõik, nii et märgi jalgu isegi tähele ei pannud.

«Alustame kindralist, sest tema on kergem,» tegi ettepaneku Viglieri.

«Ja kuna on lootust, et kelk teda välja kannatab,» lisas Trojani irooniliselt. Kelk pidas vastu, seda võis kasutada samuti Cecioni viimiseks. Ent kelguga tuli väga ettevaatlikult ümber käia. Ei tohtinud sellele mõteldagi, et kelku mööda jääd saaks vedada. Kelk muudeti kandraamik: Biagi läks ees, Viglieri taga, meie Trojaniga aitasime kelku mõlemalt küljelt horisontaalasendis hoida. See polnud kerge töö, kuna mõnes kohas tuli üle jääpankade ronida või nende vahelt läbi pugeda. Nobilega saadi veel kergemini hakkama, aga Cecioniga, kes oli kaks korda raskem, oli ränka tööd ning neli kandjat jõudsid temaga Karupangale täiesti jõuetuina. Ent meie ei lubanud endile minutitki puhkust, vaid ruttasime telgi järele; mõlemad seltsimehed jätsime seniks nende põdranahksele magamiskotile.

Telk võeti maha kiiresti ja kanti ära suhteliselt hõlpsasti. Seni kui Trojani ja Biagi ta uuel kohal püsti ajasid, kandsime meie Viglieriga kõige vajalikumaid esemeid: toiduvarusid, õli- ja bensiininõusid. Bensiininõusid kasutati peamiselt telgi seinte ja põranda kinnitamise raskusena. Terve oma raadioaparaadi kandis Biagi ise üle; üllatav oli näha, kuidas see väike, jässakas, laiaõlgne jõumees ilma igasuguse pingutuseta kandis ühel õlal kolmekümnekilogrammiseid akumulaatoreid.

Sellele, et meil õnnestub kõik ühe ööga uude laagrisse üle viia, ei saanud mõteldagi.

Esmajärjekorras võeti kaasa kõige vajalikum, ja pärast neljatunnist tööd arvasid kõik, et selleks ööks jätkub.

Suurem osa dirižaabli jäänuseid jäigi mahajäetud jääpangale. Väike jääpank, mis oli olnud esimeseks laagripaigaks, oli kõigi imestuseks jää liikumisele ja sulamisele vastu pidanud. Ta liikus pärast pikkamisi käärulist teed mööda ümber meie uue laagri ja nelja nädala pärast asus telgist vastassuunas, nii et esimesel hetkel mõtlesid kõik, et hukkunud dirižaabli jäänused on siia ujunud. Binokkel näitas selgesti, et see oli meie vana laager, ainult kaetud lumest sulanud veega . . .

«Siin on üsna kena!» kiitsin ma uut kohta, kui tööst väsinuna Trojani kõrvale telgi ette istusin.

Ja see oli tõsi. Uus jääpank oli endisest vähemalt viis korda suurem; selle laitmatult puhtalt lumepinnalt paistsid ainult kaks eset: hoolikalt lihast puhastatud karu rinnaluustik ja karu maksa kollakashall laik, mis oli juba peaaegu täielikult lumega kaetud.

«See jääpank,» tähendasin ma, «on arvatavasti vana jäämäe tipp. Vaadake, kuidas jääpind kõikjal servade poole alaneb.»

Arvates sellest kohast, kuhu telk oli püstitatud, läks jääpanga pind tõepoolest järkjärguliselt madalamaks, jääplatood ennast koos sellel asuva telgiga aga ümbritses peaaegu katkematu madal jäävall, mis mõnes kohas tõusis kolme meetri kõrguseni.

«Nüüd ei tarvitse me tõenäoliselt enam jääpanka remon- tida,» avaldasin lootust. Meie endise, mahajäetud jääpanga pind oli kohati nii halvas seisukorras, et olime sunnitud olnud neid lohke jäätükkide ja lumega täitma. Pärast seda, kui olime loonud raadioside välismaailmaga, ajas tuul jääpanka koos ta asukatega tervenisti kaks päeva ida

poole, kuid pärast kuuemiilist triivimist muutis suunda ja järgneva kahe päeva kestel kandis jäävälja jällegi seitsme miili võrra edela poole. Silmapiir hakkas selginema, ja maronisin, binokkel käes, kahe meetri kõrgusele jääpangale, mis asus telgi lähedal.

«See võib teid huvitada!» hüüdsin Trojanile. «Ehtne fatamorgaana, kuid õigetpidi!» Binoklis oli selgesti näha kahe tipuga Brochi saar, mis alles hiljuti oli silmapiirile kadunud, ja vahetult saare kohal kujutis kordus, otsekui oleks siin olnud kaks saart pealistikku.

«Biagil on teine «fatamorgaana», tulge vaatama, Bëhounek,» kutsus mind Trojani. Telk takistas veel kaaslaste nägemist. Ma laskusin kiiresti jääpangalt ning läksin ümber telgi. Biagi kükitas Trojani kõrval ning hoidis midagi põlvedel. Viglieri seisis nende juures ja naeratas. Uudishimulikult kummardusin Biagi poole ja oma imetuseks nägin tema käes suurt ujukompassi.

«Mispärast te selle siia tassisite? Seda pole kellelegi tarvis — kõlbab ainult telgi kindlustamisel raskuseks!»

«Vaadake lühinägelikku teadlast, kes uurib kosmose sügavusest tulevaid kiiri, aga maisesse aardesse enda ees suhtub põlgusega!» pilkas Trojani. Arusaamatuses vaatasin ma Viglierile otsa.

«Merekompassides on ju puhas piiritus, millel ujub kodarik koos magnetnõelaga,» seletas vanemleitnant.

«See on mul teada, piiritus takistab magnetnõela järsku kõlkumist, aga mis on sellel pistmist Trojani naljadega?»

«Kuna meil pole *chianti*'t, *marsala*'t ega ühtki teist veini, võime rahulduda kompassipiiritusega. Kas teie ei tahaks juua lonksukese midagi ergutavat pärast seda sunnitööd, Bëhounek?» õrritas mind Trojani.

Nõustusin igasuguste kõhklusteta, kuid ütlesin, et võib-olla peaks enne kompassi lahtivõtmist Nobilelt luba küsima.

«Esiteks, kindral juba magab ja on pahane, kui me ta niisuguste tühiasjade pärast üles äratame. Teiseks on meil veel kaks niisugust kompassi. Kolmandaks, nad on nii raske, et kellelgi ei tule mõttesegi neid rännakule kaasa võtta, kui üldse kunagi tuleks kuhugi rännata,» venis Trojani.

«Ja neljandaks võttiski Biagi juba kompassi lahti. Ainult millega seda võlujooki võtta?» lisas Viglieri.

«Lusikaga nagu arstirohtu. Me ei taha ennast ju purju juua,» avaldas Trojani oma arvamust.

«Ja seda ei saagi juhtuda,» naersin ma, «meid on neli, piiritust aga on vaevalt pool liitrit.»

«Aga lusikas on telgis,» ütles vanemleitnant murelikult.

«Ma lähen toon ära!» ütles Trojani ja roomas tasa nagu angerjas telki, kust kuuldus Cecioni valju norskamist ja Nobile tasast hingamist. Hetke pärast libistas ta end telgist välja lusika ja väikese pudeliga.

«Me toimime ausalt, ja pärast seda kui igaüks meist on saanud lusikatäie piiritust, kallame kaks lusikatäit pudelisse — ühe Cecioni ja teise kindrali jaoks,» ütles ta. Seejärel tühjendati kompass viimase tilgani ega pööratud sellele tähelepanu, et piirituses, millel oli ka vett hulgas, ujus pisut roostet.

«Rooste on rauahapend ja seda on tingimata igas korralikus mineraalvees,» tähendas Trojani vastuseks minu hoiatusele, et piiritus pole puhas. «Vähemalt teie südame-tunnistus jääb puhtaks, kulla Bëhounek, et võtate sisse ravimit, aga mitte joovastavat jooki!»

Sellest hoolimata et meie nelja kohta tuli igaühele ainult mõned lusikatäied piiritust, oli sellestki väikesest alkoholikogusest küllalt nälginud inimestes meeleolutõusu esilekutsumiseks. Otseku oleks keegi kõik meie mured ja kartused nagu peoga ära pühkinud, näis tulevik nüüd kõige roosilisemas valguses. Üksteisest üle rääkides hakkasime loetlema neid, kes meile kõik appi ruttavad. Norralased on juba lennukitega siin, rootslased väljusid laevadel merele, Maddalena lendas üle Alpide ja on Kopenhaagenis, Penzo lendas ettenägelikult ümber Alpide ja on praegu teel Tromsösse, soomlased on juba Tromsös, ootavad ainult soodsat ilma, et lennata üle Barentsi mere, mis neid Teravmägedest lahutab; ekspeditsiooniks valmistub ka Amundsen...

«Ja Nõukogude jäälõhkuja «Malögin» väljus 12. juunil Arhangelskist, temale järgneb jäälõhkuja «Krassin»,» lisas Viglieri.

«Hästi,» lausus Trojani mõninga umbusuga, «aga kui kaua võtab aega, enne kui niisugune jäälõhkuja siia jõuab?»

«Kaks nädalat!» vastasin kähku, ilma pikemalt mõtle-mata.

«Kaks nädalat peab jääpank vastu, see paistab olevat täiesti soliidne,» lausus Viglieri.

«Selle terviseks, et ta vastu peaks!» lausus Trojani toosti, mida pidime kordama siiski ükshaaval, kuna lusi-kaid oli ainult üks ja see käis ringi. Siis oli piiritus otsas, ja kuigi Biagi heitis ahneid pilke pudelile, mis sisaldas Cecioni ja Nobile osa, otsustas Viglieri, et ammu on aeg natukeseks ajaks magama minna, seejärel aga asjade üle-kolimist jätkata.

Pärast meeldivat pooltundi järgnes uus päev, täis tööd ja uusi muresid. Side «Città di Milanoga» katkes 15. juunil, kuigi laagrisse püstitati samasugune antenn nagu vanalgi jääpangal. Nobile oli halvas tujus: ta süüdistas ägedasti oma kaasmaalasi «Città di Milanol», arvates, et nad kuuluvad Biagi saateid oma süü tõttu halvasti, kuigi neil on käepärast kõik abinõud kuuldavuse parandamiseks. Viglieri, Biagi ja Trojani püüdsid samal ajal teha telki norra lendureile märgatavaks. Selleks, et seda kergem oleks leida, olid nad juba varem maalinud telgiriidele horisontaal- ja vertikaaltriipe aniliinvärviga, mille olid võtnud klaasist signaalkuulidest. Triibud olid karmis polaarilmastikus ära pleekinud, seepärast tuli neid nüüd uuendada.

Antennimast oli täiesti sobiv signaallippude heiskamiseks selle viltustele kinnitusvaieritele, aga kust lippe võtta? Trojani leidis hea nõu. Meil oli palju kaarte, mis olid nüüd täiesti kasutamata: kogu Siberi ja Vene polaaralade ranniku kaardid, Mackenzie jõe suudme, Kanada polaarsaarestiku ja muid kaarte. Nende valge tagakülje võis aniliinvärviga ära värvida ja lipp oligi valmis. Seni ajani oli masti otsas lehvinud ainult väike kolmnurkne roheline alpinisti vimpel ja piklik punane riideriba, mille kohta Nobile ütles rahuloluga, et venelased näevad siin kohalejõudmisel oma rahvuslippu. Nüüd lisandusid neile veel suured violettvärviga kaetud kaardipoognad. Neid valmistasime niisugusel hulgal, et neist võis laduda lennukitele suure maandamismärgi naabruses olevale tasasele jääpangale. Kuna aga need paberipoognad väljas kuigi kaua ei säilinud, otsustati neid hoida telgis ja heisata või maha laotada vahetult enne lennukite saabumist.

«Nüüd on meil nii palju lippe, et ainult pime ei saa meie laagrit märgata,» ütles rahuldusega Viglieri, kellel samuti nagu tema seltsimeestelgi polnud aimugi sellest, kui ääre-

tult raske on otsimine lausjääl, mil vaatleja vaatleb lennukilt, mis lendab vähemalt saja kahekümne kilomeetrise tunni kiirusega.

«Bèhounek ei usalda meid, ta mõtleb välja oma signaalsiooni,» naeris Trojani, nähes mind rohelist vilditükki duralumiiniumist lati külge sidumas, et seda signaallipuna kasutada. Päev hiljem veendusid kõik, et mul oli õigus. Pühapäeval, 17. juunil õnnestus taas luua side «Città di Milanoga». Nobile, kes juba ammu oli vihane, et abilaev räägib meiega ainult üheainsa korra ööpäevas, saatis õnnetule kapten Romagnale pika pahase telegrammi.

Ühekordne side terve päeva jooksul sunnib meid asjata kulutama energiat, kuna meie kuuleme teid hästi, teie aga meid halvasti või üldse mitte, nagu viimase kolme päeva jooksul. Kui meid välja kutsute, peate meid kohe pärast seda kuulama, kuna võib juhtuda, et meil võib olla teile tähtsaid teateid. Juba tervelt kolm päeva ei õnnestu meil teile oma koordinaate teatada, sellepärast et teie peate visalt kinni oma saateajast kell kakskümmend viiskümmend viis minutit, kui tavaliselt midagi kuulda ei ole. Kordub sama, mis juhtus ajavahe-
mikul 28. maist kuni 8. juunini, mil me raiskasime hulga energiat tulemusteta väljakutsetele. Palume teid uuesti kuulata meie saatjat iga kord kas või kümme minutit pärast seda, kui te ise meid välja olete kutsunud. Siis võime teile teatada oma koordinaadid ning anda teisi tähtsaid teateid, kui meil ei õnnestu seda varem teha. Meie tänased koordinaadid on 80 kraadi 34 minutit ja 27 kraadi 14 minutit. Kolm päeva on siin juba olnud ilus, vaikne ilm, nähtavus on väga hea. Niisuguseid ilmastikuolusid pole sageli. Neid peaks kasutama ja meile alla heitma kõige tähtsamaid esemeid, mida me palusime. Eelkõige kummi-
paate, toiduaineid, jalatseid ning relvi. Meie seisukord läheb ohtlikuks.

Nobile

Nobile meelepaha oli kõigiti põhjendatud. Laev pidas ettenähtud korrast kinni ja kutsus laagri iga kahe-kolme tunni järel välja, kuid suuremalt osalt kõlas see: «Meil pole teile teateid. Kuulmiseni kahe tunni pärast. Romagnaga.» Siis katkes side korrastealt, ilma et oleks mure-
setud teadaannete pärast, mida jäävangid neile edasi

tahtsid anda, ning alustas oma tavalist, väga elavat radiogrammide vahetust San Paologa. On mõistetav, et see jäävange samuti ei lohutanud, kui Biagi, kes «Città di Milano» telegramme sageli hästi kuulis, neile edasi jutustas, kuivõrd tähtsaid teateid laev saatis: näiteks teatati, et noorsõdur Giuseppe Rossini ei ole Nobile grupis jääpangal, vaid on «Città di Milano» pardal ja et tema perekonnal pole vähimatki põhjust tema pärast muretseda. Ometi olid juba ammu kõikide dirižaaabel «Italia» viimsele lennule kaasaläinute nimed mitmel korral avaldatud.

Nobile pahasele telegrammile tuli rahustav vastus. Riiser-Larsen tõuseb laagri otsimiseks õhku lähimail tundidel. Ta lendab üksinda, Lützw-Holm vahetab oma lennukil mootorit, mis viimastel lendudel on tunduvalt kulu- nud. Tõepoolest kuulsid jäävangid sama päeva ennelõunal Larseni hüdroplaani mootori mürinat. Peagi ilmus ta telgist lääne pool nähtavale. Juba samal hetkel heisati antennimasti «kaart-lipud», ja mõned kaardid laotati telgile, kuna need olid värvilt eredamad kui telgiriie.

Pingsalt jälgisid jäävangid väikest tumedat täppi, mis liikus jääpanga ja Foyni saare vahel. Ta nihkus põhjast lõunasse, seejärel vastupidises suunas, ringeldes. Lendur uuris kord-korralt, vööndite viisi, jäävälja ida pool saart. Kauge mootorimürin muutus vahetevahel ainult pisut tugevamaks, aga lennuk oli vaevalt eraldatav isegi binokliga. Möödus kümme minutit ja veel kümme minutit, jääl olijate erutus üha kasvas, ja kõikide pilgud olid kiindunud kaugesse lennukisse. Viglieri, kes seisis valmis laetud signaalpüstoliga, ei pidanud enam vastu ja vajutas päästikule. Kõlas lühike, kuiv pauk ja püstolisuust paistis peenike valge suitsujuga, mis vaikselt õhus kohe märkamatult hajus.

«Niisugust signaali ei näe mõne sammugi pealt!» laususin mina pilkavalt.

Trojanit, kellele oli usaldatud dirižaaabel «Italia» tehniline varustamine, riivas see märkus ja ta kavatses mulle teravalt vastata, kuid Biagi hõige tegi algavaile näaklustele lõpu.

«Lendab tagasi!» hõikas väike seersant kurvalt. Tema sõbrad ei tahtnud seda uskuda ja seisid veel tükk aega, pilgud läände sihitud. Polnud mingit kahtlust, Biagil oli

õigus: mootorimürin nõrgenes kogu aja, kuni mõne minuti pärast seda enam üldse kuulda polnud ja lennuk silmist kadus. Kõik läksid sõnatult ja raske südamega laiali. Biagi läks saatejaama juurde «Città di Milanole» teatama, et Larsen ei lennanud laagrini, vaid jäi sellest liiga kaugele läände. Viglieri puges telki, et nähtust kindralile ette kanda ja vajaduse korral vastu hakata tema süüdistustele, et nad polnud küllalt energiliselt kasutusele võtnud abinõusid Larseni tähelepanu äratamiseks.

Mina ja Trojani valmistasime lõuna. Juba enne Norra lennuki ilmumist oli Cecioni kokkadele andnud panni, mille ta oli valmistanud pemmikanipurgi plekist. Pannil oli karuliha, mille Cecioni lõikas väikesteks liistakuteks, et need rutemini läbi küpseksid. Silmitsesin tumepunast jäätunud liha vastikustundega. Juba kaheksateist päeva oli lõunaks üks ja sama karuliha ja ainult karuliha, algul keedetult, hiljem aga kogu aja praetult. Suureneva soojuse ja päikesekiirte käes, mis viimastel päevadel juba harvemini pilvede taha peitusid, hakkas liha riknema. Tal tekkis vastik kalarasva maitse, mis püsis mul meeles lapsepõlvest peale, kui igal hommikul tuli võtta seda supilusikatäis.

«Seda te ise ainult sisendate endale, Bëhounek,» ütles Trojani, kui sai teada, mis pärast ma viimastel päevadel nii heldelt jagasin oma lõunasööki Titinaga, kuigi lihaannused olid endiselt armetud. «Mõtlege ise, jääkarud toituvad ju hüljestest, hülged aga kaladest, mistõttu karuliha peabki pisut kalamaksaõli maitset omandama,» naljatles ta.

«Võib-olla et teil on õigus!» nähvasin ma. Meenutasin, et kahe aasta eest, Amundseni ekspeditsiooni ajal, sõin Kongsfjordis samuti karuliha. Liha oli nagu kord ja kohus valmistatud ekspeditsiooni köögis ja maitstes kõigile suurepäraselt justkui parim loomalihalõik.

Vaikides andsin panni pühapäevalõunaga Trojani kätte ning läksin otsima kütust — filmirulle ja puutükke, mida ajapikku leidus üha harvemini. Enne kui ma tagasi jõudsin, sulatas Trojani juba karurasvatükikesed ära ja hakkas liha praadima.

«Lõpuks ometi ilmusite: mul oleks peaaegu juba tuli ära kustunud,» võttis ta mind torisevalt vastu. «Ma tahaksin teada, mis sellele kindralile sisse on läinud, et ta ei taha meile anda võid praadimiseks,» jätkas ta vihaselt.

«Ta annab kõigile tüki võid lõunaks, et igaüks võiks selle oma annusele lisada.»

«See ei kõlba kuhugi: liha jahtub ruttu ja või ei sula sellel ära, vaid läheb raisku; praadimisel oleks ta palju paremini ära kasutatud...» jätkas Trojani oma kriitikat.

«Mispärast küll Larsen meid üles ei leidnud?» esitasin ma küsimuse, püüdes vestlusele teist suunda anda. «Tal olid ju hästi meie koordinaadid teada, laagri kaugus Foyni saarest, ja kurss, millel ta saarelt pidi lendama. Saar on talle otsinguil tõenäoliselt lähtepunktiks, mis teie arvate?»

«Enesest-mõista, et lendur kasutab alati mingisugust looduslikku orientiiri — jõe, kõrgendikku, kallast või saart,» vastas Trojani.

«Sellepärast tekibki mul kahtlus, kas need kaks saart — Broch ja Foyn — on õieti kaardile kantud?»

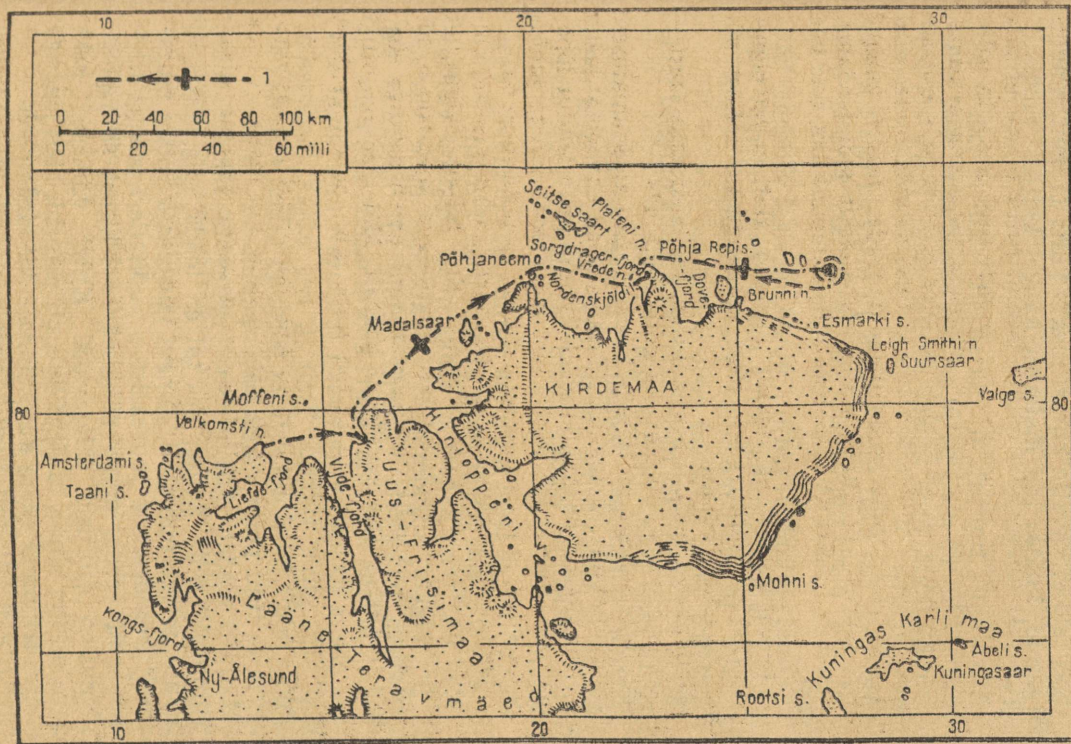
«Mida te sellega mõtlete?» küsis Trojani arusaamatuses.

«Noh, oletame, et tegelikult asuvad nad kaugemal lääne pool kui kaardil on näidatud. Sel puhul peab lendur lõpetama oma otsingud kuskil meist lääne pool, kui ta juhitud kaardist ja meie koordinaatidest,» selgitasin mina.

«Vaevalt niisugune jäme viga saarte kaardistamisel küll võimalik on,» tähendas Trojani. Ent hiljem selgus, et minul oli õigus. Nagu kapten Sori kelguekspeditsioon, nii avastasid ka jäälõhkuja «Krassini» meremehed hulga ebatäpsusi Teravmägede rajooni kaardil. Mõlemad mainitud saared olid kaardile märgitud mitu miili oma tegelikust asukohast ida poole.

Larseni ebaedu mõjus kõigile jäävangidele masendavalt: me hakkasime pikkamisi mõistma, kui raske on leida niisugust väikest punkti, nagu meie laager, ääretul polaarjääväljal, kus lendurit segavad vaatlemisel niihästi sajad ja sajad mitmesugused varjud ja vastuhelgid kui ka lennuki suur kiirus.

«Dirižablilt oleks see tingimata hoopis kergem leida,» segas end vahele Nobile, kui sel teemal vaieldi. «Lisaks kõigele püsib veel nii tore ilm, millist meil polnud kogu «Italia» lennu kestel.» Ilm oli tõepoolest erakordselt ilus ja esmaspäeval, 18. juunil kerkis silmapiiri kagupoolsel kaarel nähtavale kogu Teravmägede rannik Brunni neemest Plateni neemeni, ainult mõlemad madalad saared, Põhja-Reps ja Lõuna-Reps, mis asusid nende kahe neeme vahel, sulasid jääpinnaga ühte.



Lützow-Holmi ja Riiser-Larseni teine lennuretk.

«Kas teid ei ahvatle kindel maa?» küsis Trojani minult, märganud, kuidas ma ihalevalt kauget kaljust rannikut vaatasin.

«Ahvatleb!» tunnistasin ma siiralt. «Kui oleksime seal robinsonid, oleks meil palju parem enesetunne, seal võiksime rahulikult, ilma igasuguse kartuseta, laeva või lennukit oodata!»

«Mis tõsi, see tõsi! Siin heidad ju magama ega tea, kas ärkad või oled uppunud!» vastas Trojani kibeda irooniaga.

«Rannal on kõikjal palju ajupuid, nendest võiksime hüti ehitada,» jätkasin mina, kuna olin kunagi lugenud kõiki tegelikke ja väljamõeldud robinsonilugusid. «Seal on põhjapõtru, need satuksid meie aukudesse...»

«Mida te kaevaksite meie kääridega, kuna mingeid muid tööriistu meil pole,» õrritas mind Trojani.

«Nende nahkadest teeksime magamiskotid, puudest laoksime ja süütaksime suure lõkke ja pärast neid nelja nädalat võiksime lõpuks endid korralikult soojendada,» jätkasin.

«Me võiksime isegi karuliha varda otsas praadida, võib-olla sööksite siis teiegi seda isuga,» lisas Trojani.

«Kas üks teist kahest ei saaks mind abistada vaatlustel ja jälgida kronomeetrit?» katkestas meie vestluse mõnevõrra pirtsakalt Viglieri. Nobile oli käskinud tal uuesti kindlaks määrata laagri koordinaadid, mis kahe viimase päeva jooksul arvatavasti tunduvalt muutunud olid, kuigi ilm püsis vaikne. Viglieri, kes kõige meelsamini puhkas telgis, ei olnud sellega põrmugi rahul, et teda häiriti, ja ta tuju polnud just kõige parem.

«Larsen lendab täna uuesti,» vastas ta lühidalt minu küsimusele selle kohta, kas tal on teada, mis «Città di Milano» telegrammis oli. Sõnagi lausumata võtsin muga-vamalt kronomeetri juures istet, ja Viglieri mõötis seks-tandi abil ereda, selge päikesekera kõrgust silmapiiril. Tulemused osutusid üllatavaks. Kuigi viimased kaks päeva oli ilm olnud tuulevaikne, oli jääpank koos laagriga sel ajal triivinud enam kui kümme miili kirde poole.

««Città di Milanolt» teatati veel mõndagi,» ütles Viglieri minule. «Maddalena on juba kaks päeva Norra sadamas Vadsös, ja Kongsfjordis oodatakse tema päralejõudmist iga tund. Penzo lendab oma suurel hüdroplaanil talle järele, samuti kavatseb kuulus polaaruurija Roald Amundsen

Tromsöst välja lennata Prantsuse hüdroplaani «Latham 47» pardal, mida piloteerib major Guilbaud. Soome lennuk «Turku» on Tromsös stardivalmis. Nõukogude jäälõhkuja «Malögin» murrab endale juba läbi jää teed Kirdemaa (Teravmägede) idarannikule. «Krassin», põhjalaevastiku üks võimsamaid jäälõhkujaid, väljus kahe päeva eest Läänemerest, rootsi ekspeditsioon «Questil» ja «Tanjal», mille pardal oli mitu lennukit, möödus parajasti Kongsfjordist ja kolmemootoriline Rootsi hüdroplaan «Uppland» valmistub stardiks Norras Vadsö sadamast.» Õnnetu Franklini* ekspeditsiooni aegadest peale ei olnud maailm näinud nii palju inimesi appi tõttamas väikesele, polaarjäässe kinnijäänud käputäiele jäävangidele. Kõik jää olid olid nüüd lootused ainult Larsenile pannud. Tõepoolest ilmus kohusetundlik norralane uuesti esmaspäeval, seekord oma sõbra saatel. Mõlemad lennukid jõudsid jälle Foyni saareni ja hakkasid jäävälja uurima. Piloodid võtsid arvesse laagri teadaande, et eelmisel päeval oli Larsen hoidunud liiga kaugele läände, seepärast lendasid nad veel mitu miili ida suunas jääga kaetud mere kohal, enne kui otsinguile asusid.

Sel korral tuli Nobile ise vaevaliselt telgist välja, et signaalimist jälgida. See valmistas vähe rõõmu kõigile teistele, sest ta oli närviline, erutatud ja kergesti ärrituv, tema meeoleolu aga kandus üle teistele, kui ta nõudis neilt selle täitmist, mis polnud jõukohane. Mina seisin kahe

* John Franklin (1786—1847), inglise polaaruurija, teenis laevastikus 14. eluaastast peale, teostas mitu ekspeditsiooni Kanada põhjaranniku laialdaste alade tundmaõppimiseks. Ajavahemikul 1836—1843 oli ta Tasmaania saare kuberner. Pärast Inglismaale tagasipöördumist 1845. a. võttis ta endale kahe suure polaarekspeditsiooni juhtimise. Ekspeditsiooni kasutada oli kaks sõjalaeva, «Erebus» ja «Terror», mille meeskonnaliikmete arv oli 133 inimest. Selle ekspeditsiooni eesmärgiks oli loodeväila avastamine Atlandi ja Vaikse ookeani vahel. Ekspeditsioon lõppes kõikide osavõtjate hukkumisega. Franklinile saadeti appi umbes 50 ekspeditsiooni, mida varustas peaaesjalikult Inglismaa. Franklini ekspeditsiooni jäljed avastas alles 12 aastat hiljem Kuningas Williami maa rannikult F. L. Mac Clintock, kes selgitas välja ka ekspeditsiooni saatuse. Ekspeditsioonil oli tulnud kaks korda talvitada Kuningas Williami maa — Kanada arhipelaagis asuva suure saare läheduses. Teise talvituse ajal suri Franklin ja osa kumagi laeva meeskonnast, arvatavasti skorbuuti. Ellujäänud meeskonnaliikmed otsustasid mööda jääd minna Kanadasse, kuid hukkusid samuti.

meetri kõrgusel jääpangal ja vehkisin energiliselt lipuga, kuid Nobile sundis mind kaunis tooreste väljendustega ronima teisele, tunduvalt kõrgemale jääpangale. Oleksin teinud seda meelsasti — soovisin niisama tuliselt nagu Nobilegi, et lendurid meid leiaksid, kuid jääpanga teravad servad löiksid mu armetute jalatsite õhukese naha läbi, rebisid sokid puruks ja veristasid mu jalgu. Valu oli nii tugev, et pärast teistkordset ebaõnnestunud jääpangale ronimise katsed tagasi pöördusin oma madalamale jääpangale, jättes Nobile vihased hüüded tähele panemata. Peapesust ei pääsenud samuti Viglieri ega Trojani. Nad süütasid plekktahtlile lõkke, hoides leeki ülal õliga, kuid suitsu, mis vaikselt õhus otse üles tõusis, oli liiga vähe, ja lendurid ilmselt ei märganud seda.

«Rohkem suitsu! Visake midagi tulle juurde, et rohkem suitsu tuleks!» karjus neile Nobile. Sõnakuulelikult viskasid mõlemad mehed tulle kummist isolatsioon, filmi ja kuivelementide asfaldi, kuid kõik see materjal põles ruttu ära, aga suitsu polnud siiski märgata. Samal ajal mootorite mürin kasvas, lennukid lähenesid, veel pisut — ja nad ongi telgi kohal. Viskasin oma lipu maha, tuln kiiresti jääpangalt, millel seisin, alla, kogusin lumelt kokku karukäpad koos küünte ja nahatükikestega ja viskasin need tulle. Kerkis tihe valge suits ja tekkis talumatu vastik hais, mis sundis kõiki lõkkest eemalduma. Ootamatu tuulepuhang löi suitsu maha ja kattis kogu jääpanga ühes sellel asuvate meestega nagu tiheda looriga. Kui suits hajus, olid lennukid telgist vähem kui ühe miili kaugusel, kuid just samal hetkel pöördusid nad tagasi ja kadusid mõne minuti pärast läänepoolse silmapiiri taha. Viis meest vaatasid neile vaikides järele, ja ainult Titina haukus lõbusasti, otsekui oleks suure valge kiskja jäätmete põletamine teda eriti rõõmustanud.

Teated, mis «Città di Milano» 19. juuni hommikul saatis, tõstsid jäävangide langenud meeoleolu uuesti. Öösel oli Kongsfjordi jõudnud Maddalena oma suure «Savoiaaga» ja pidi juba enne lõunat Punase telgi kohale lendama.

«Noh, sel korral leiavad nad meid ilmtingimata üles, kuna pardal on neid mitu inimest ja nad saavad vaadelda nagu vaja,» rääkis Viglieri veendunult. Nobile, kes oli uuest lootusest tiivustatud, nõustus, mina vaikisin, Trojani raputas umbusklikult pead, kuulates Cecionit kiitlemas, et

kui tema oleks saanud kõndida, oleks ta kindlasti lendurite tähelepanu äratanud.

«Ma usun seda, olete selleks küllalt tüse, *cavaliere*,» narris teda Biagi naerdes. Kunagi varem oli Cecioni silmapaistva kangelasteo eest dirižaabli päästmisel tormise ilmaga saanud ordeni koos *cavaliere*-tiitliga. Ta oli sellele tiitlile väga uhke ja nõudis, et alluvad tema poole pöördumisel nimetaksid teda *cavaliere*'ks. Minule meeldis inimestele rõõmu valmistada, sestap kutsusin Cecionit alati nõnda. Seetõttu suhtus ta minusse sõbralikult. Vastuseks Biagi naljale Cecioni ainult lõi põlastavalt käega.

Maddalena pidas oma sõna. Piirdunud lühikese puhkusega, lendas ta koos oma seltsimeestega kohe 19. juuni varahommikul Nobile laagri poole. Ilm oli tore. Kuid kordus siiski sama, mis eelmisel päeval, ainult selle vahega, et Nobile oli mõnevõrra rahulikum. Jälle kuulsid jäävangid mootorite mürinat, sel korral palju madalamat ja meloodilisemat, mis kord kõrgenes, kord alanes, olenevalt sellest, kas lennuk lähenes laagriale või eemaldus temast. Nagu eelmiselgi korral, tegime kõik, et lenduri ja vaatlejate tähelepanu endile tõmmata, ja jällegi olid meie katsed asjatud. Suur hüdroplaan lähenes laagriale kahe miili kaugusele, siis aga pööras ringi ja lendas oma baasi tagasi.

APPI TULEVAD JÄÄLÖHKUJAD

Senikaua kui polnud teateid dirižaabli «Italia» saatusest, oletasid nõukogude polaaruurijad, et tugev läänetuul on dirižaabli kandnud kuhugi Franz-Josephi maa poole, kus juhtuski avariit. Franz-Josephi maa asub Nõukogude territooriumil ja kujutab endast suurt karmide, ebasõbralike saarte rühma, mis asub 81° põhjalaiusel ja 45°—65° idapikkusel ning on 99% ulatuses kaetud jääga. Nõukogude valitsus pidas enesestmõistetavaks oma territooriumil kannatada saanud itaalia ekspeditsioonile abi osutada juba enne, kui Itaalia valitsusel tuligi pähe vastava palvega Nõukogude valitsuse poole pöörduda.

Dirižaaabel «Italia» abistamiskomitee, mis loodi Osoaviahimi juurde juba 29. mail, neli päeva pärast dirižaabli kadumist, asus tööle ebatavalise energia ja järjekindlusega. NSV Liidu Osoaviahimi esimehe asetäitja J. S. Un-

šliht-Malinovski, kes oli komitee esimees, koondas enda ümber kogenumad nõukogude polaaruurijad.

Polaarlendureist värvati päästeekspeditsiooni koosseisu kaks tuntuimat lendurit, B. G. Tšuhnovski, kes oli kuulus oma lendudega Novaja Zemlja rajoonis, ja M. S. Babuškin, kes 1926. aastast peale oli teostanud oma lennukiga õhuluuret Arktikas hülgepüügirajoonides ning sooritanud rea lende jääga merele triivinud küttide päästmiseks. Komitee otsustas aega viitmata päästeekspeditsiooni välja saata, kuigi jäälõhkujad polnud kunagi varem töötanud polaarvetes kevadel, mil rüsi jää ja jääpangad on veel nii tugevad, et ainult kõige tugevamad jäälõhkujad neist jagu saavad. Seepärast ei olnud sel ajal ainustki Nõukogude jäälõhkujat sõiduvalmis. Nad talvitasid nagu alati kas põhjarannikul Murmanskis, Arhangelskis või Kroonlinnas Soome lahes, kus neid remonditi ja ette valmistati navigatsiooniks, mis algab Põhjas alles juunikuul lõpul. Ainuke laev, mis oli kohe meresõiduvalmis, oli «Perseus», kuid see polnud jäälõhkuja, vaid ainult puust aurik, mille küljed olid tugevdatud tammepuust lisavoodriga ja kohaldatud sõiduks ainult kerge jääga. Pealegi olid masinad talvõrdlemisi nõrgad, ainult 250-hobujõulised. Komitee müüdugi ei oodanud «Perseuselt» suurt abi, kuid tegi talle siiski ülesandeks kahekümne nelja tunni jooksul lahkuda Arhangelski reidilt, tungida kuni ajujää piirini ja läbi uurida laialdane ala Novaja Zemlja ning Franz-Josephi maa vahel, koguda andmeid kalapüügilaevadelt, kes selles rajoonis kalastavad, ja dirižaabli jälgi uurida. Täites käsku, täiendas «Perseus» söe- ja toiduainetevarusid ning lahkus sadamast 3. juunil, täpselt ööpäev pärast välkitelegrammi ja käsu saamist komiteelt.

See oli esimene pääsuke. Eeldades, et «Italia» katastroof toimus kuskil Franz-Josephi maa rajoonis, kohustas komitee «Malõginil», mis talvitas samuti Arhangelskis, lõpetama remondi kuue päeva jooksul. Selle aja jooksul tuli täita punker ja peale võtta toiduainetevarud polaarekspeditsiooni jaoks, võtta pardale lennuk «IO-13» koos meeskonnaga, mida juhtis M. S. Babuškin, pärast seda suunduda W. J. Wiese juhtimisel mööda 30. meridiaani põhja poole. Kogunud polaaruurijaile komiteest oli selge, et «Malõginil» seisab ees väga raske reis, kuna jäälõhkuja kohtab määratuid ajujäämaste, nagu need sel aastaajal läbi Hinloppeni väina lõunasse triivivad. Seepärast ei loot-

nudki keegi, et «Malögin» lähemal ajal pääseks Nobile laagri vahetusse lähedusse, mille täpsed koordinaadid saadi kahe järgmise päeva jooksul. «Malögin» pidi sõitma Teravmägede idarannikule, jõudma Lootusesaarele ja organiseerima seal baasi Babuškini lendudeks.

Edasine töö lasus lendurite õul. Nad pidid Nobile laagri üles leidma ja alla viskama toiduaineid ning muud vajalikku, võimaluse puhul laskuma telgi juurde ja võtma jäävangid pardale. Kui viimane samm ei peaks õnnestuma, peab «IO-13» regulaarsete lendudega ühendust pidama Nobile laagri ja jäälõhkuja vahel ning tähelepanelikult jälgima jää seisundit mõlema paiga vahel, nii-pea aga, kui jää seisund lubab, sõidab «Malögin» aega viitmata laagri juurde.

Kõik oli läbi mõeldud kuni viimase kui pisasjani, kuid «Malögini» meeskonnale antud tähtaeg merele väljasõidu ettevalmistamiseks meeletult lühike.

«Malögini» tavaline meeskond koosnes neljakümne kahest inimesest. Nendele lisandusid nüüd veel seitseteist meest, lendurid, teaduslikud töötajad ja ajakirjanikud. Kõik need inimesed tuli majutada ja toita. Kuid mitte see polnud peamine mure. Peamine raskus seisis remondi lõpuleviimises ja «Malögini» masinatele «toidu» kindlustamises. 36-päevaseks sõiduks nõudis jäälõhkuja 900 tonni parimat kivisütt. Vaja oli peale võtta bensiini ja määrdeõlisid lennuki tarvis: selleks oli teki alla varutud 18 vaati bensiini ja 3 vaati määrdeõli. Jäälõhkuja meeskond töötas ööd kui päevad ning tuli toime komitee määratud kuuepäevase tähtajaga. Ent lennukile ei jätkunud täielikku tagavaraosade komplekti. Kuid selles polnud süüdi jäälõhkuja meeskond. Otsustati, et tagavaraosad võtab jäälõhkuja peale Murmanskist, kuhu komitee nad selleks ajaks Moskvast saadab. Seetõttu ei raisatud ühtki minutit. Täpselt 12. juuni keskööl kõlas kolm hüvastijätuvilet, ja «Malögin», andnud otsad lahti, suundus Põhja-Dvinaa avara suudme poole. Kail seisis rahvahulgad, kes vaimustatult «hurraa!» hüüdsid.

Järgmisel päeval kell 15 ületas «Malögin» polaarjoone.

Kui jäälõhkuja hakkas avamerel kõikumama, selgus, et tekil seisev raske lennuk pole küllalt tugevasti kinnitatud. «Junkersi» meeskonnast tundis lennuki pärast kõige enam muret sõnakehv pardamehaanik F. I. Grošev. Ta oli Babuškini lahutamatu sõber ja ta kaaslased «Malöginil»

otsustasid talle väikese vembu mängida. Niipea kui Grošev tekile ilmus, hakkas ta kohe Babuškinit otsima. «Babuškin?» teeskles imestust teine mehaanik Kojatovski. «Ma ei tea Babuškinist midagi! Meiega lendab Sergejev...»

«Sergejev?» Groševil venis nägu pikaks. «Kes see on?»

«Näe, seal sillal, vestleb komissariga.»

Pikkade sammudega läks Grošev kaptenisillale.

«Lubage end tutvustada, seltsimehed,» katkestas ta piloodi vestluse komissariga, «ma olen Babuškini parda-mehaanik Grošev.»

Sergejev surus tal sõbralikult kätt ja ütles, et tal on hea meel temaga koos lennata.

«Minul samuti,» vastas Grošev. «Kuid peale selle tahaksin ma meelsasti teada saada, mis Babuškinil viga on!»

«Babuškinil?» Piloot tegi imestunud näo. «Niipalju kui mina tean, on ta puhkusel kuskil Volga ääres, äsja just sõitis ära. Aitab, on oma kolm kuud lennanud Valge mere kohal, lõpuks on tal vaesekesel õigus peale merejää ja lume ka midagi muud näha,» vastas ta tõsise näoga. Grošev silmitses lendurit umbusklikult, aga kui nägi, et viimase nägu on täiesti tõsine ja ka komissar Strelkov öeldut kinnitas, seejuures tähendades, et ta kujutab hästi ette, kuidas Babuškin nüüd mõnu tunneb õitsvaist aasadest ja rohelistest metsadest, raputas ta nukralt pead ning läks kaptenisillalt alla.

Grošev lootis ikka veel, et kohtab oma lemmikpilooti Murmanski sadamas, kuid lõpuks kadus seegi lootus, kui Murmanskis suure kiiruga laaditi jäälõhkujale lennuki tagavaraosad, mis olid Leningradist sinna saadetud, ja «Malõgin» seejärel — ilma Babuškinita — otsekohe Aleksandrovski sadamasse (praegune Poljarnõi) suundus sõevarusid täiendama, mis olid teel Arhangelskist osaliselt ära kulutatud. Aleksandrovsk, Koola ja Murmansk on kolm sadamat, mis asuvad pika, kitsa Koola lahe rannikul. Sooja Golfi hoovuse üks väike haru tungib lahte, hoides lahe peaaegu terve aasta jäävaba. Kinnikülmumatu Murmanski sadam — üks suuremaid NSV Liidus — tekkis Esimese maailmasõja ajal, 1915. aastal, Murmanski raudtee ehitamise ajal. Nüüd on ta väga elava, Nõukogude Liidu äärmiselt pikal põhjapiiril kulgeva Põhja-mereteede kõige äärmisem läänepoolne punkt.

Babuškin, kes samal ajal asus Moskvas ja valmistus järjekordseks püügiekspeditsiooniks «Sedovi» pardal, sai korralduse aega viitmata ühineda «Malõgini» ekspeditsiooniga, mis sõitis «Italia» meeskonda otsima.

Lendur asus kiiresti teele Kaug-Põhja, kust mitte alati tagasi ei tulda. Leningradis ootas Babuškinit «Malõginilt» tulnud telegramm, milles teatati, et jäälohkuja lahkub Arhangelskist 12. juunil täpselt keskööl.

Lendur sattus täbarasse olukorda, sest nüüd ei jätkunud enam aega Arhangelskisse jõudmiseks enne jäälohkuja lahkumist.

«Hüva,» mõtles Babuškin, «saan ta kätte Murmanskis!» ja istus Põhja suunduvasse rongi. Ta veetis teel tervelt kaks ööpäeva, kuni lõpuks eesmärgile jõudis. Murmanski reidil seisis palju laevu, ent asjatult otsis Babuškin «Malõgini» tüüpilist siluetti.

Babuškini tuju langes. Mõnda aega seisis ta hajameelselt sadamakail, kui nägi äkki sadama komissari abi, kes tuli tema poole, kiri käes. Nad tundsid teineteist juba ammust ajast ja Babuškin sammus talle lootusrikkalt vastu.

«Teile, seltsimees Babuškin, on kiri seltsimees Wieselt, «Malõgini» ekspeditsiooni ülemalt,» teatas meremees lendurit teretades ja ümbrikku üle andes.

«Olge kiidetud, kallid sõber!» hüüdis Babuškin rõõmsalt ja rebis kannatamatult ümbriku lahti. Wiese käskis Babuškinit mootorpaadiga neile järele sõita Aleksandrovskisse, kus nad sütt lastivad. Wiese rõhutas, et see on «Malõgini» viimane peatuskoht Euroopas ja et kui Babuškin ei saa neid kätte Aleksandrovskis, kaotab ta viimase võimaluse ekspeditsiooniga ühinemiseks.

«Mootorpaat on meil hea, tunni aja pärast võib see sadamast väljuda,» ütles meremees. Babuškin ohkas kergendatult: Aleksandrovsk pole kaugel, tubli mootorpaadiga jõuab sinna kolme või kõige rohkem nelja tunniga.

«Millal jäälohkuja lahkus?» küsis ta veel, ja ta tuju langes otsekohe, kui ta kuulis, et «Malõgin» lahkus Murmanskist varahommikul. Nüüd kaldus päev juba öhtule, tähendab, jäälohkuja on temast peaaegu kaksteistkümmend tundi ees, Wiese aga on ägedaloomuline inimene ega taha aega kaotada: niipea kui süsi on peale võetud, hiivab ta ankrud ja sõidab välja!

«Ärge muretsege, seltsimees,» lohutas teda sõber.

«Malögin» võtab peale sada tonni sütt ja seda ei tehta paari tunniga!» Kõigest lohutusest hoolimata kiirustas Babuškin kõiki takka, ja ei möödunud tundigi, kui mootorpaat juba teele asus. Babuškin istus käilasse ja vahtis kannatamatult ettepoole, kuigi teadis, et arvukad kaldakäänakud varjavad sadamat viimase minutini. Oli sõidetud peaaegu tund aega, kui mootor hakkas tõrkuma, töötas veel minuti korratult, turtsatas siis mõne korra ja vaikis täiesti. Meeleheitel olev lendur oli valmis vette hüppama ja kaugel sadamani ujuma.

«Oh, ära muretse, kullake,» lohutas teda tüürimees, hallipäine, tuuldunud näoga, põline meremees. «Silindrisse tungis veidi vett. Selle asja ajame kohe jutti. Gavruška harutab mootori lahti ja vaatab ta sisemuse läbi!»

Gavruška, noor tedretäheline mehaanik, irvitas lõbusalt. Ta ei tarvitsenud isegi «mootorit lahti harutada», piisas õlise künla vahetamisest ning külmi merelaineid lõhestades tormas paat uuesti edasi.

«Näe, seal su laevuke ongi — seisab Jekaterina reidil. Veel laaditakse sütt, vaata!» ütles terase silmaga meremees, kui ees paistma hakkas Aleksandrovski suur sadam. Babuškin pidi binokli abiks võtma. Jah, see oli tõepoolest «Malögin». Esmakordselt pärast viimast nelja päeva naeratas Babuškin rõõmsalt ja rahunes.

«Mis te viha kannate, seltsimees?» küsis Sergejev mõni tund hiljem Groševilt, kui mehaanik talle halva nalja pärast etteheiteid tegema hakkas. «Kui teile oleks öeldud, et Babuškin peab meiega ühinema teel, oleksite kümme korda päevas surnud kannatamatusest ja hirmust, et Babuškin laevale ei jõua!»

«Ja sa ei oleks tema tulekust kaugeltki nii suurt rõõmu tundnud nagu praegu!» lisas teine mehaanik Kojatkovski.

«Unustage kõik vana vimme ja andke üksteisele kätt!» naeris Babuškin. Nad tegidki seda viivitamatult ja nüüd ei olnud «Malöginini» pardal inimest, kes oleks olnud rahulikum kui Grošev...

Kui kahe päeva pärast puhkes Barentsi merel torm ja tugevasti kõigutas laeva, mis oli ehitatud jääs liikumiseks ja lainetele oma laiade külgedega halvasti vastu pani, valmistas Babuškini «Junkers» meeskonnale palju tüli. Kogu aja tuli olla õhulaeva juures ning jälgida, et lained ja tuul teda pardalt mässavasse merre ei paiskaks. Kurnatud meeskond vahetus lennuki juures iga kahe

tunni järel, needes tormi ja kogu maailma. Ainuke rahulik inimene, kes isegi töö ajal laulis, oli Grošev. Ta oli peaaegu pidevalt lennuki juures, lahkudes ainult selleks, et kergelt einetada. Nende kahe päeva kestel, mil torm möllas, ei heitnud ta minutikski magama. Ja mis siis sellest häda! Lennuki komandör oli jäälõhkuja pardal, «Junkers» korras, torm vaibub kunagi ometi ja siis on kõik jälle korras. Groševil polnudki muud midagi vaja.

*

Kui juba kuuepäevane, lühike tähtaeg, mis Wiesele ära-sõiduks oli antud, äärmisi jõupingutusi nõudis, siis oli krassinlastel Leningradis kahekordselt raskem. «Krassinile» oli ettevalmistumiseks määratud kaks korda lühem tähtaeg — ainult kolm päeva! Selle ajaga oli vaja varustada 10 500-tonnise kandejõuga ja 136-hingelise meeskonnaga koloss kõige vajalikuga ning tagada Boris Tšuhnovski kolmemootorilise «Junkersi» lennuekspeditsiooni täielik valmisolek. Ekspeditsiooni juhtkonnale langes üksteise järel üha uusi ülesandeid. 11. juunil kell 11.25 saabus Moskvast komiteelt välktelegramm. Teatati, et Itaalia valitsus on pöördunud Nõukogude valitsuse poole palvega, et saadetak스 suur jäälõhkuja otsima lääneteed mööda, tähendab piki Teravmägede lääne- ja põhjarannikut kuni Nobile laagrini. Viivitamatult tuli läbi arutada ja otsustada küsimus, kas «Malögin», kellele sel juhul saadetak스 vastav korraldus, suudab selle ülesande täita või on vaja saata üks võimsamaid jäälõhkujaid — «Krassin» või «Jermak». Samoilovitš saatis järelepärimise Leningradi komisjonile, kus pärast lühikest nõupidamist otsustati, et see ülesanne ei ole «Malöginile» jõukohane ja et tuleb saata «Krassin». Vaevalt oli teade saadetud Moskvasse, kui komitee esimehelt Unšlihtilt tuli uus telegramm, mille kohaselt jäälõhkuja pidi lahkuma Kroonlinna reidilt hiljemalt 13. juuni hommikul, vähem kui kahe päeva pärast! Enne keskööd tuli komiteelt veel kaks telegrammi, mis täiendasid varem saadud instruksioone kõige üksikasjalisemate juhistega. Sealjuures pikendas komitee ise «Krassini» väljasõidu tähtaega ühe päeva võrra, kuna lennuk «Dornier-Wall», mis esialgu oli määratud jäälõhkujale laadimiseks, oli otsustatud vahetada kolmemootorilise «Junkersi» («IO-1») vastu, mille tiivad võis vajaduse korral küljest ära võtta.

Samuti toimus laeva juhtkonna vahetus. «Krassini» kapten M. J. Sorokin, kes laeva tavaliselt juhtis, pidi endale võtma varemplaneeritud Kara mere ekspeditsiooni juhtimise, mida polnud võimalik edasi lükata. «Krassini» kapteniks määrati tema asetäitja, eestlane Karl Peetri poeg Jõggi, pikk, noor ja väga sõnakehv mees. Kui noorelt kaptenilt küsiti, kas ta suudab «Krassini» kolme päeva jooksul väljasõiduks ette valmistada, vastas ta lühidalt: «Miks mitte?»

Jäälõhkujal töötasid kõik suure innuga ja peaaegu ilma puhkuseta; seepärast polnud vajadustki Moskvast tulnud pika telegrammi lõppsõnade järele: «Komitee ei kahtle, et kõik on endale aru andnud neile pandud ülesannete vastutusest, ta loodab kõikide ekspeditsioonist osavõtjate organiseeritusele, distsipliinile, vastupidavusele ja mehisusele ning loodab otsustavat edu.»

Jäälõhkuja söevarusid kahe ja poole tuhande tonni parima cardiffi söega otsustati täiendada Norra sadamas Bergenis. Toiduainetevarud võeti 136 inimese jaoks 6 kuuks. Laevale laaditi relvi, jahitarbeid, rõivaid, jalatseid, arstimeid, tagavarapurjesid paatidele, suuski ja sadu muid pisi-, kuid ometi tähtsaid asju — kõik see voolas suurele jäälõhkujale pideva jõena ja kraanad asetasid selle väsimatult laeva kõhukasse trümmi. Juba 11. juunil oli selge, et pealelaadimist ei suudeta lõpetada kolme päevaga ja et «Krassin» ei sõida välja 13. juunil.

Sõelaadimine venis veel kaheteistkümne tunni võrra, kuid niikuinii oleks ärasõitu viivitanud «Junkersi» varustamine kõige vajalikuga. See polnud kerge, seda enam et samal ajal olenes sellest tunduval määral ekspeditsiooni edu. Tšuhnovski palvel valmistati sadama töökodades lennuki jaoks spetsiaalne platvorm, mis oli 2 meetrit kõrge ja mille pind oli 56 ruutmeetrit. See asetati jäälõhkuja korstnate vahele ja kinnitati tugevasti, kuna polaarlaiustel pole tormid harulduseks.

Boris Grigorjevitš Tšuhnovski, noor, sihvakas, noorusliku näoga mees, habe alati korralikult aetud, läks juuni alguses pimesoole pärast haiglasse. Sagedased, kuigi mitte väga tugevad atakid tegid ta elu kibedaks. Aasta tagasi, kui ta võttis osa Matotškin Šari väina ekspeditsioonist, andis pimesool end mõnevõrra tunda, ja kõige sagedamini just luurelendude ajal Polaarmere kohal, mis Novaja Zemlja saari ümbritseb.

Vahetult enne operatsiooni sai Tšuhnovski korralduse võtta vastu «Krassini» lennugrupi juhtimine. Ta pöördus viivitamatult peakirurgi poole.

«Pimesoole eemaldamine, Boris Grigorjevitš, on tühi-asi,» ütles peakirurg naeratusega. «Teeme operatsiooni, nagu öeldakse, «käigupealt». Teie olete kõhn, kõik läheb nagu õlitatult ja veerand tunni pärast on operatsioon läbi.»

Noore lenduri tõsine nägu selgines naeratuseks.

«Oodake,» katkestas arst ta vastuse. «Operatsioon pole keeruline töö, kuid pärast seda tuleb teil nädal otsa lamada, varem ei või me niite ära võtta. Aga pärast seda kulub veel nädal toibumiseks...»

«Ja teie mõtlete, et «Krassin» hakkab mind neliteist päeva ootama, seltsimees doktor?» küsis Tšuhnovski ärritunult. Peakirurg kehtitas õlgu. «Kahjuks teisiti ei saa, Boris Grigorjevitš,» lausus ta kaastundlikult.

«Hästi, siis ma lihtsalt ei lasegi opereerida,» ütles Tšuhnovski otsustavalt. «Minu pimesool on praegu rahulik nagu talleke, otsekui oleks tal teada, et ma tahan tast lahti saada. Ta kannatab seni operatsiooniga, kuni ma ekspeditsioonilt tagasi tulen!»

«Ma pean teid hoiatama, Boris Grigorjevitš!» teatas kirurg tõsiselt. «Pimesooleatakil võivad seal Kaug-Põhjas saatuslikud tagajärjed olla! Äge atakk võib kergesti lõppeda peritoniidiga, ja siis on teil paari päeva pärast jalad sirged.»

«Mis siis ikka,» heitis muretu patsient käega. «Halvimal juhul opereerib mind «Krassini» laevaarst. Ussjätke eemaldamine ei ole suur kunst, sellega tuleb iga kogenud arst toime!» Kirurg süngestus, kuuldes, kui kergemeelselt vähik tähtsast operatsioonist kõneleb. Ta solvus ja vaikis.

«Nii-nii,» mõtles Tšuhnovski teel haiglast Leningradi sadamasse. «See veel puudus, et peaksin kaks nädalat haiglas vedelema ja mööda laskma selle võib-olla ainukese juhuse elus. Ja kes hoolitseks korralikult suure «Junkersi» eest? Tõsi, tal on suurepärase meeskond: teine piloot Štraube tunneb oma tööd hästi, kuid ta on alles nooruk; lendur-vaatleja Aleksejev on rahulik ja tasakaalukas inimene, kes ennast millestki häirida ei lase. Mõlemad pardamehaanikud Šelagin ja Fedotov on õhulaevastiku parimad spetsialistid. Kuid lõpuks on siiski kõige

parem ise kõigest osa võtta, mitte aga haiglavoodis lamada ja igavleda,» jätkas Tšuhnovski mõtisklemist.

Tegemist oli lennukiga palju. Kõigepealt oli vaja lahti monteerida pikad tiivad ja asetada hiiglasuur lennukikere koos kolme mootoriga jäälohkuja korstnate vahel olevale platvormile ning seal korralikult kinnitada, see tähendab nii, et ta tormisele merele vastu paneks, ühesõnaga — kolm korda tugevamini kui kindlal maal. Edasi kõik, mida kümnetunniseks lennuks vaja on, — toitu mootorile ja neljamehelisele meeskonnale, raadiojaam ja polaarvarustus, sest alati peab arvestama hädamaandumise võimalikkusega ja rännakuga kinnikülmunud merd mööda. Üldse 420 kilogrammi ainuüksi põhikoormat, peale selle rohkesti tagavaraosi. Lennuki peab varustama kahe paari «jalatsitega»: kaks suuskšassiid, kummaski kaks paari varusuuski, mis on vajalikud lennuki laskumiseks jääle, ja üks ujuvšassii — laskumiseks veepinnale, kaks tagavaramootorit, terve komplekt puust ja metallist propelleid, kaksteist tonni bensiini, tali-määrdeõli vähemalt kuuekümneks lennutunniks ja arvutu hulk tagavaraosi, instrumente ning aparate. Lennuüksuse komandöridele tundus kogu aja, et ikka veel puudub midagi.

Sadamas laaditi kiiresti «Krassinit», kraanad rigisesid ja ragisesid, tonn tonni järel kadus sütt punkritesse. Neid oli jäälohkujal üldse 27, kuid ekspeditsiooniülem otsustas need ainult osaliselt täita, et hiljem Norras peale võtta cardiffi sütt, millel on eriti kõrge kalorsus ja mis katla kolletes põletamisel tuhka kõige vähem annab. Mida parem on süsi, seda suurem on laeva tegevusraadius. Kaug-Põhjas on «Krassin» täiesti üksinda. Ta on maailma suurim jäälohkuja. Mida ei suuda tema, seda ei suuda ükski teine. Kui «Krassiniga» midagi juhtub, ei suuda teda keegi aidata. See oli ekspeditsiooni ülemal R. L. Samoilovitšil kogu aja meeles, seepärast püüdis ta jäälohkujat varustada nii hästi kui suutis. Süsi on laeva veri ja see peab olema parima kvaliteediga. Itaallased lubasid cardiffi söe varuda Norra sadamasse Bergenisse. «Krassin» oli nüüd laaditud ja ärgu ta jumalapärast viivitagu, vaid sõitku aega viitmata välja. Itaallased olid äkki kartma löönud, lakanud uskumast oma alpiküttidesse, ja paistis, et neil pole palju usku oma suurtesse Itaalia hüdroplaanidessegi, mis juba päästelende olid alustanud.

«Krassini» meeskond tegi kõik võimaliku, et komitee

määratud tähtajal välja sõita. Peaasi, et kõik oleks tekil või trümmides, lasti ärapaigutamise eest jõuab hoolitseda teelgi. Kraanad tõstsid tekile koorma koorma järel, ja siin oli kõige uskumatuid asju — terveid loomakeresid, mis paigutati laeva külmutisse, kaste, tünne, pakke, konserve, vorste ja sinke, aga samuti kasukaid, karvamütse, pesu, tsementi, petrooleumi, raudosi, saelaudu, palke... Laadimine edenes üha kiiremini, tõstevintside kriiksumine ei katkenud hetkekski, kuid kõigile tundus, et töötempo on ikkagi veel liiga aeglane, oleks tahtnud seda kiirendada. Korraldused järgnesid korraldustele, inimesed pingutasid, kõikjal tekil oli kiire askeldus ja rutt, mis ei nõrgenenud päeval ega ööl.

Ja lõpuks saabus 15. juuni keskpäev, surmani väsinud ekspeditsiooni komandör tegi kindlaks, et võimatu on saanud võimalikuks ja et hiiglasuur jäälohkuja kogu oma varustusega ja 136-st inimesest koosneva meeskonnaga on valmis polaarretkeks, kus varitsevad igasugused juhuslikud raskused ja ootamatud üllatused. Ettevalmistused olid nõudnud 4 päeva, 16 tundi ja 40 minutit.

Juba öösel vastu 15. juunit saabusid jäälohkujale külalised, et «Krassiniga» hüvasti jätta! Ei olnud aega formaalsusteks ega tseremooniateks. Aleksander Petrovitš Karpinski, Teaduste Akadeemia president, kaheksakümne kahe aastane rauk, üks esimesi saabunuid, ei nõustunud, et meremehed katkestaksid töö ja laseksid temale trapi alla. «Krassin» seisis sellal söesadamas. Karpinski palus lihtsalt kraananoka koos korviga alla lasta ja selles end laevatekile tõsta!

Külalisi oli palju, suur ohvitseride kajut sai inimesi nii täis, et selles oli raske hingata, kuigi kõik illuminaatorid ja mõlemad ukсед pärani lahti olid. Siin oli Välisasjade rahvakomissari asetäitja, sadamaülem ja tema asetäitjad, Põhja-alade Uurimise Instituudi töötajad, ärasõitjate sõbrad ning sugulased. Kohale tuli ka Itaalia peakonsul Spano.

Lühikese, ent sisuka kõnega esines Teaduste Akadeemia president akadeemik Karpinski.

«Teie ekspeditsiooni plaan töötati välja nende täpsete teadmiste alusel, mis meil on olemas nende kaugeate paikade atmosfääriliste ja jääolude kohta, kuhu teie lähete,» ütles ta. «Teilt nõutakse suurt mehisust ja vaprust, kuid ma olen sügavasti veendunud, et just teie osutate jäävan-

gidele abi ja päästate inimesed, kes muidu oleksid määratud surmale!» Need olid saatuslikud sõnad, mis said teoks enne kahe kuu möödumist.

Meeskonna esindaja, laeva elektrotehnik, vastas järgmiste nappide sõnadega, mis said ekspeditsiooni kirjutamata loosungiks: «Kõikide nimel teatan, et tuleme koju tagasi alles siis, kui oleme meile usaldatud ülesande täitnud!»

Külalised olid juba ammu laevalaelt lahkunud, kuid kraanad kriuksusid ikka veel ja laadisid viimaseid sõetonne. Lõpuks jõudis «Krassinile» aeg kätte, mil ta pidi Neeva söesadamast lahkuma. Üllatava kokkusattumise tõttu iseloomustas otste äraandmise momenti arvu 5 kordne: reedel, 15. juunil, kell 15.15, vallandati trossid, mis ühendasid «Krassinit» sadamasillaga, ja kolm sadamapuksiiri hakkasid jäälõhkujat, ahter ees, välja vedama mööda kitsast sirget sadamakanalit, mis on süvendatud kaheksa miili pikkuselt madalasse merepõhja ja ühendab Neeva sadamat Kroonlinna reidiga.

Kitsas kanalis on vaja erilist ettevaatust, seetõttu võttis see lühike teekond «Krassinilt» tervelt neli tundi. Kroonlinnas täiendati joogiveevarusid — laevakatladki keelduvad merevett joomast — ja alles 16. juuni hommikul kell 7.13 lahkus jäälõhkuja Kroonlinna reidilt.

Varsti jõudis «Krassinile» järele hüdroplaan lennuki «IO-1» varuosadega, kuid peatus oli lühike ja jäälõhkuja asus kohe teele 12—14-sõlmelise kiirusega.

Ent nüüdki ei saanud meeskond juba ammu ärateenitud puhkust. Oli vaja kõik korralikult ja tormikindlalt ära paigutada, kuna munajas laev merel kogu aja küljelt küljele viskus. Laevatekk oli täis igasugust kaupa, tavalistes tingimustes oleks isegi kõige muretum kapten keeldunud niisuguse «kolikoormaga» merele sõitmast.

«Mul ei jätku inimesi,» kehtas väsimatu eestlane, kapten Jõggi, õlgu, kui ekspeditsiooniülem talle tekil valitsevat korratust näitas. Juhtiv kolmik — Samoilovitš, Tšuhnovski ja noor energiline mereväelane J. Oras, kes oli ekspeditsiooni poliitiliseks komissariks ja ülema Samoilovitši asetäitja — korraldas lühikese nõupidamise.

«Selles hädas leiame kergesti abi,» otsustas Oras. «Mis meie korrespondendid teevad?» Niiviisi nimetati ekspeditsioonist osavõtvaid ajakirjanduse esindajaid. «Senikaua kui neil mingisugust tööd pole, anname neile välja töö-

kitlid ja las aitavad toiduaineteladudes korda luua!» Nii tehtigi. Korrespondendid — viis noort meest — said töökitlid ja kadusid viieks pikaks tunniks «allmaailma» — laeva trümmi. Neil oli range ülemus noorema laevaarsti Anton Vladimirovitš Srednevski näol.

«Nii ei lähe, seltsimees,» ründas ta aeglast kõhnavõitu ajakirjanikku Nikolai Španovit, kes toiduainete iseloomust või konservipurkide sisust hoolimata kõik läbisegi lao puust riiulitele ladus.

«Küüslauk ja sibul koos suhkruga! Miks sa siia juurde kohe ka pohlakeedist ei pane!» Španov naeratas lõbusalt ja ladus toiduained vastavalt saadud korraldustele ümber.

Kuuendaks ajakirjanikuks «Krassinil» oli ajaleht «Trudi» veetlev naiskorrespondent Ljubov Vorontsova. Hea meelega oleks temagi laos töötanud, kuid talle leiti teine töö, mille mehed meelsasti loovutavad nõrgemale soole, — pesulappimine ja eesriiete õmblemine, millega ohvitseride ühiskajut jaotati ajutisteks kajutiteks. Teda abistas Ksenia, vanem naisterahvas, kes töötas laeval koristajana.

Ekspeditsiooni juhtkonna ette kerkis kogu aja rusuv küsimus: kas on Bergenis «Krassini» jaoks sütt varutud? Ega seda viimati oodata tule? Kogenud polaaruurijad teadsid hästi, mis tähendab Põhjas aeg, kus kogu olukord võib mõne tunni jooksul põhjalikult muutuda ja polaar-kõrbesse eksinud jäävangide saatuse parandamatult otsustada! Mõni tund hiljem saadi rahustav telegramm A. M. Kollontailt, Nõukogude saadikult Norras. Too teatas, et cardiffi süsi on juba Bergenisse jõudnud ja ootab «Krassinit». Neljapäeval, 21. juunil, ilusal, päikesepais-telisel päeval, sõitis jäälõhkuja Bergeni fjordi, kuid alles nelja tunni pärast pukseeriti ta söesadamasse.

Ja siin algas uuesti laadimine ja söetolm hõljus mööda laevalage laiali, tungides ka kõige väiksematesse pragu-desse ja pooridesse. Sütt laaditi sadamakraanade abil kaldalt ja laevavintsidega praamidelt, mis seisid jäälõhkuja kumera külje all. Punker punkri järel täitus musta läikiva söega, kuid «Krassini» 27 söepunkri maht ei olnud piisav ja kapten Jõggi andis käsu laevatekile saelaudadest kokku lüüa ajutised punkrid ning neisse veel sada tonni sütt panna. Orase märkusele, et niisuguse laadungiga üla-tekil on ohtlik tormisel merel sõita, vastas ta lühidalt:

«Selle söe põletame ära enne, kui jäälõhkuja rannasaarte vahelt välja jõuabki. Seal on meri igasuguse ilmaga rahulik nagu tiik!»

«Kui palju meil siis sütt on?» huvitus ekspeditsiooni ülem, kui pärast kolmekümnetunnist lakkamatut laadimist kraanade ragin lõpuks vaikis. Jõggi naeratas. «Söelao juhataja kinnitab, et meil on umbes tuhat kakssada tonni kodumaa sütt ja tuhat viissada kaheksakümmend üheksa tonni cardiffi oma. Aga mina ei usuks teda. Iga söelao juhataja kurdab alati end vaese olevat ega räägi kõigist varudest. Ma oletan, et meil on sütt vähemalt ühe viiendiku võrra rohkem.» See oli tema kohta erakordselt pikk kõne, kuid Samoilovitš ja Oras kuulasid teda suure naudinguga. Üle kolme tuhande tonni sütt, kui kaptenil õigus on! Sellega võib isegi kõige raskemates jääoludes juba midagi saavutada!

Bergenis võttis «Krassin» pardale kaks külalist. Üks neist oli Oslo Ülikooli elatanud, juba halliks tõmbuv dotsent, doktor Adolf Hoel, suurepärase Teravmägede tundja ja Samoilovitši tuttav, vaikne, tagasihoidlik ja väga meeldiv inimene. Teine oli noor itaalia ajakirjanik David Giudicci. Ta esindas mitut itaalia ajalehte ja temal olid, nagu ta kõnelustes alla kriipsutas, tõsised kohustused ajalehetöötajate ees. Ta pidi iga päev telegraafi teel vähemalt viis tuhat sõna saatma. Viis tuhat sõna, ehmatas Samoilovitš, sel puhul peaks raadio teenima ainult itaalia ajakirjanduse vajadusi, aga kuhu siis kõik teised jäävad? Ta võib lubada kõige enam kümnendiku nõutavast hulgast, viissada sõna päevas. Giudicci palus, nõudis, vihjas ajakirjandusele, valitsusele ja isegi «ducele», kuid Samoilovitš oli kõigutamatu.

«Ühe erandi võin teile lubada,» teatas ta lõpuks. Giudicci ohkas kergendatult. «Päeval, mil me päästame Nobile ekspeditsiooni, luban ma teil sõnade hulka kahekordistada!» töötas Samoilovitš. Giudiccil venis nägu pikaks, kuid hiljem meenutas ta seda lubadust Samoilovitšile parajal ajal.

Lühike suveöö oma sametsinise taevaga laskus Bergeni sadama kohale, kui kolm Norra puksiiri kinnitasid oma trossid jäälõhkuja ahtrisse ja viisid ta mööda käärulist fjordi avamerele. Neil oli tükk tööd: jäälõhkuja oli tugevas lastis ja istus sees ligi üheksa meetrit. Lõpuks hakkas väike «eskaader» liikuma. Kallastel tantsisid tulukesed,

oli jaanilaupäeva õhtu, mida norralased väga armastavad. Tulukesi süttis üha enam, ja varsti olid fjordide kaldakaljud üle külvatud eredalt leegitsevate lõkketuledega. Need valgustasid «Krassinile» teed...

LENNUKID PUNASE TELGI KOHAL

Päeval pärast Maddalena ebaõnnestunud lendu, kolmapäeval, 20. juunil, võlvus meie jääpanga kohal sinine taevas ilma ainsagi pilvekeseta. Päike paistis kogu ööpäeva ja ta kiired olid nii soojad, et ma varahommikus es vahikorras olles pidin raske, veekindla, lambanahaga vooderdatud polaarjopi seljast ära võtma ning kerge sportsviitri väele jääma. Telgis magasid alles kõik ja mind, ainukest ärkvelolijat, ümbritses sügavaim vaikus, niisugune, nagu saab olla ainult polaaralal. Aeg-ajalt purustas vaikust siin-seal mõne jääpanga mürin, mida päike juba niivõrd oli sulatanud, et selle raskuspunkt muutus ja ta äkki kummuli paiskus. Mõnikord võis neid hääli pidada suurtükipaukudeks. Kuigi ma nende põhjust teadsin, viisid nad mõnikord siiski segadusse, ja ma haarasin raske merebinokli, et sellega silmapiiri uurida. Ent endiselt ei hakanud ümberringi midagi silma peale pimestava lumesätenduse ja sinaka jää, mis päikesekiiri heledalt tagasi peegeldas.

Ilus ilm püsis juba mitu päeva ja ma tundsin eredast valgusest torkivat valu silmades. Sulgesin need, püüdes vaadata läbi ripsmete. Meenutasin lumeprille, mis olid kaduma läinud koos esemetekotiga. Kauge haukumine äratas mind mõtetest. Asetasin binokli taas silme ette ja nägin Titinat. Väike koeranäss seisis meetrit sada telgist eemal madalal piklikul jääpangal ja haukus pööraselt suure jääkaru peale, kes lähenes talle kõhklemisi. Jälgisin pingsalt kogu sündmuse üksikasju. Koer alustas oma jultunud väljakutset — haukus kurjalt, ilma sammugi taganemata. Karu, kes oli temast viiekümne-kuuekümne meetri kaugusel, peatus kõhklevalt. Ta seisatas hetke, aeglaselt pead ühelt küljelt teisele küljele kallutades, ja binoklist jälgides tundus mulle, nagu oleks ta silmades olnud põlglik küsimus: «Kas maksab mul sinuga üldse jännata, hale, väike olend? Kas tasub sind lõhki kiskuda? Ja kas sa üldse maitsev oled, kui sa nii vastikult hau-

gud?» Iialgi oma elus polnud karu niisugust väikest tülinorijat näinud, kes nii ebatavalist häält tegi. Pärast lühikest mõtlemist pöördus hiigelloom ringi ja vantsis kiirustamata saarte suunas.

Titina haukus talle veel mõne korra võidukalt järele, pöördus siis ümber ning jooksis rõõmsalt vastassuunas, telgi poole. Vaatas mulle kavalalt otsa, otsekui oleks ütelda tahtnud: «Näed, kui tubli ma olen!», möödus madalast jääpangast, millel seisis raadiosaatejaam, ja kadus varsti pärast seda räpase, hallikasrohelise jääpanga taha, kust laager joogivett ammutas.

«Tule siia, Titina!» hüüdsin teda asjatult. «Ah sa tänamatu vaene loomake! Sa tead, et lõunaaeg pole veel kätte jõudnud ja sa ei saa mu käest midagi,» tõrelesin ma nähtamatu koeraga. Ta polnud kaugel, tema kaelarihma kõlinat oli selgesti kuulda. «Tahaks teada, millega sa end toidad, kuna meie sulle midagi ei anna,» jätkasin ma oma monoloogi. Oodanud natuke, läksin ettevaatlikult Titina jälgi mööda ja leidsin ta peagi, ning samas lahenes ootamatult ka ta isevarustamise mõistatus. Kui varusime karuliha, jagasime selle kaheteistkümneks kuni viieteistkümneks tükiks. Need riputasime ühisele nööri üksteisest teatud kaugusele, et liha ripuks õhus vabalt ja niiviisi vähem rikneks. Tükid rippusid küllaltki kõrgel, et Titina neid kätte ei saaks. Nöör oli kinnitatud mõne kõrgema jääpanga külge, kuid päike oli üht neist niipalju sulatanud, et nöör oli allapoole libisenud ja lihatükk lumele kukkunud. Keegi jäävangidest polnud seda märganud, kuna liha võeti seniajani nööri vastaspoolsest otsast.

Titina seisis mahakukkunud lihatüki juures ning sõi usinasti toorest liha. Kui ta mind nägi, katkestas ta söömise ja jäi mind ootavalt vahtima.

«Head isu, Titina!» naersin. Koer haugatas lühidalt ja lõbusalt, otsekui oleks mõistnud, ning asus uue jõuga toidu kallale. Mingi hinna eest maailmas poleks ma teda seganud: ma ei võinud enam karuliha nähagi, ja nüüd, kus üsna peagi pidid kohale jõudma suured lennukid, võis oodata midagi maitsvamat kui seda on tallanahana kõva, päikese ja tuule käes ärakuivanud, pooleldi riknenud karuliha. Samuti ei liigutanud mind põrmugi asjaolu, et Titina oli oma haukumisega ära hirmutanud karu, keda oleks ehk õnnestunud maha lasta.

Kuid mitte kõik polnud minu seisukohaga päri. Trojani, kes tuli jääpangale minu asemel valvekorrale, sõimas mind, et ma polnud teisi karujahiks üles äratanud.

«Karu tappa!» vihastasin ma. «Esiteks oleks tulnud meil Titina maha lasta, et ta karu ära ei oleks hirmutanud. Peale selle heidab Maddalena meile arvatavasti midagi maitsvamat alla kui see halvaks läinud jääkaruliha.»

«Te olete parandamatu!» torises Trojani. «Kurat võtaks, kell ongi juba kaheksa!» Ta äratas kiiruga Biagi, kes hõõrus silmi, pani kuuldeklapid pähe ja hakkas püüdma «Città di Milano» teateid; püsti tõusnud Nobile hakkas samal ajal kesist hommikueinet jaotama.

«Maddalena lendas kell seitse Kongsfjordist välja ja lendab meie juurde. Tal on raadio pardal,» kandis ette Biagi. See sisendas Nobilele uut südikust ja ta hakkas kohe korraldusi jagama.

«Katsu temaga otsekohe side luua, Biagi!» käsutas ta. «Ütle, et me anname talle kursi raadio teel, niipea kui ta meie vaateväljale ilmub. Kui ta otse meie kohale jõuab, saadame signaali VVV. Signaal KKK tähendab: Heitke varud alla! Küsi, kus nad õieti on!» Üks korraldus järgnes teisele, kuid Biagi ei sattunud sellest segadusse. Närides piimapastilaad, ronis ta telgist välja oma raadiojaama juurde ja kümne minuti pärast teatas, et tal on õnnestunud luua side Maddalena lennukiga, mis läheneb Hinloppeni väinale ja jõuab umbes kolmveerand tunni pärast meieni.

Nüüd ei mõtelnudki ma pärast unetut ööd magamisele. Kõik ronisid telgist välja, isegi Cecioni, ja kuigi Maddalena lennukit kavatseti juhtida raadio teel, nii-öelda samm-sammult, tegi Nobile korralduse valmistada signaalide andmiseks ka kõigi muude vahenditega. Võtsin vastu tahtmist oma lipu ja ronisin jääpangale, millel olin seisnud päev varem. Trojani kallas konservipurki õli ja bensiini, lisas mõned kaltsud ja pisut asfaltkitti.

«Majakas on valmis!» kandis ta Nobilele sarkastiliselt ette. Viglieri tegi omal kombel endal elu hõlpsamaks. Keegi pidi ju Biagit saatejaama juures aitama, ja paremini kui mereväe ohvitser ei tee seda keegi. Viglieri võttis mugavalt istet jäätükil, mis oli minu omast tunduvalt madalam, ja hakkas ootama lennukeid, mis võisid lennata paremalt või vasakult. Cecioni täitis oma lubaduse, et näitab kõigile, kuidas peab signaliseerima. Ta otsustas kasu-

tada päikest ja valmistas lihtsalt ning kiiresti peegli: õhukesele lauaticikesele kleepis ta läikiva tinapaberilehe. Tal vedas eriti — tema primitiivselt peeglit tagasipeegeldunud päikesekiir sattus Maddalenale otse silma ja oli (välja arvatud muidugi raadio) ainuke signaal, mida lendur õigeaegselt märkas.

Itaallaste erutus tõusis äärmuseni. Ainult mina seisin rahulikult oma jääpangal ja mõtlesin nukralt sellest, et kogu see suurepärané signaliseerimine on täiesti asjatu, kui raadio teel võib lennukiga hõlpsasti ja kiiresti ning usaldatavalt ühendusse astuda. Vaatasin improviseeritud lipukesi, mis olid taas raadiomasti tõmmatud. Nad rippusid liikumatult, kuna polnud vähimatki tuulehõngu. Ilm oli suurepärané, otsekui tellimise peale lennu jaoks tehtud. Süvenenud mõtisklustesse, ei märganud ma esimest mootorite mürinat, mis hakkas kostma kell veerand kümme.

Biagi andis lendureile kohe õige kursi, kuid alguses paistis, et nad ei pööra sellele tähelepanu. Jätkati lendamist esialgsel kursil, mis pidi kalduma telgist kõrvale terve miili võrra. Nobile hakkas oma meeskonna peale juba vihaselt karjuma, nõudes viivitamatut signaliseerimist, kuid siis äkki sooritas suur lennuk sõnakuulelikult pöörde ja juba järgmisel hetkel lendas kõrvulukustava mootorimürinaga nii madalal jääpanga kohal, et olid selgesti nähtavad nii eraldusmärgid tiibadel kui ka meeste näod. Lendureile jäi mulje, et ootamatult avanes nende all teatri eesriie. Nad nägid telki ja kõrgel jääpangal seisvat ning meeletultlikult lipukesega vehkivat meest, lisaks teist, kes istus, plekktoos käes, — see oli Nobile, kes matkis Cecioni peeglisignaali. Kuid kõik see kestis murdosa sekundist ja kogu pilt kadus vaateväljalt, enne kui Biagi jõudis edasi anda oma märgi — kolm V-d.

Hüdroplaan lendas üle telgi, jätkas siis veel natuke aega lendu, kuid pöördus tagasi ja lendas uuesti üle telgi, ja nii kordus see mitu korda. Tundus, et lennukil ei kuulda ega nähta signaale jääpangalt, või need ainult viisid lendureid segadusse. Tundelised itaallased lennupaadi pardal kaotasid nähtavasti meelerahu ega pööranud Biagi märguandeile tähelepanu. Nii vältas oma tubli paar minutit; suur metall-lind lendas laagri kohal, ja Biagi tormas nagu pöörane raadiosaatja juurest vastuvõtja juurde, et õigel ajal kuulda, mida lennukilt teatatakse. Lõpuks

võeti seal mõistus pähe ja hakati kuulekalt Biagi iga korraldust täitma. Kolm korda korduv signaal — kolm punkti ja üks kriips —, kolmekordne V, anti edasi ikka ja jälle; sellele järgnes signaal: kriips punkt kriips kolm korda — KKK — Heitke toiduained alla! Keegi pistis pea kabiini tagumisest osast välja, ja lennukist hakkas alla kukkuma väikesi esemeid. Esimese hetke kiiresti, siis aga avanesid nende kohal kollakashallid siidlangevarjud, ja kukkumine aeglustus rahulikuks langemiseks.

Nobile, kompass silme ees, kirjutab kiiresti raadiožurnaali üles suunad, kuhu pakid maha kukkusid. Mootorid undasid veel jääs asuvate ja rõomust pööraste meeste kohal, lennukilt jätkati pakkide allaloopimist. Lõpuks tegi lennuk veel hüvastijäturingi jääpanga kohal, pöördus siis läände ning kadus kiiresti sinisesse taevasse, saadetuna kuue mehe ahnetest pilkudest. Kõik oleksid vabalt selle võimsasse keresse mahtunud, kui ainult oleks leidunud sobiv paik maandumiseks. Kus oli nüüd tore, sirge ja lai kanal, mis avanes laagrist ida pool kohe pärast katastroofi ja nii väga mulle meeldis?

Ent nüüd polnud aega kurbadele mõtetele anduda. Oli vaja allaheidetud esemed kiiresti kokku koguda. Jagati endi vahel kohustused. Viglieri ja Biagi otsisid Nobile märkmete järgi pakid üles ja asetasi need poolele teele laagrist. Pärast kandsin mina koos Trojaniga need sealt telgi juurde. Kahjuks selgus siiski, et itaallased ei osanud hästi sihtida ja paljud allavisatud pakid kukkusid lahtise merega ühendatud kanalisse ning uppusid või kandsid nii kaugemale, et Nobile kompassi järgi määratud ligikaudne suund neid üles ei võimaldanud leida.

Sellest hoolimata oli esimene päev, mil mootorid laagri kohal mürisesid, suhteliselt rikas, ja väsimatult kandsid neli meest pakke koos langevarjudega telgi juurde, kuigi liikuda tuli väga aeglaselt ja ettevaatlikult, minna ümber pragude, mida laagri ümbruses oli üsna palju. Iga pakk oli nagu üllatuskingitus: seda avades oli teadmata, mida ta sisaldas. Suurimat rõõmu valmistasid meile jalatsid. Need polnud küll säärsaapad, mis siin kõige enam oleksid sobinud, ega ka nõõritavad pikad saapad, vaid ainult kingad, kuid nad olid nahast, kõva tallaga, mis suutsid jalgu kaitsta jääkonaruste teravate servade eest. Ainult suurekasvuline Viglieri langes tujust üpris ära, kui üht paari

teise järel jalga oli proovinud ja ära näinud, et temale neist ükski jalga ei lähe.

«Ärge sellepärast kurvastage,» rahustas teda Nobile. «Me telegrafeerime «Cittäle», et toodaks meile kõige suurema numbriga saapad, mis Teravmägedes üldse olemas on; vean kihla, et tõmbate need jalga.»

Suurt rõõmu valmistasid ka akumulaatorid, kuid kahjuks olid nad jääle kukkudes niivõrd viga saanud, et Biagi neil üle poole tunni töötada ei saanud. Vanad head «Italia» akumulaatorid teenisid väikest saatejaama kuni viimase minutini. Samuti nagu akumulaatorid, olid vigastada saanud Maddalena allaheidetud sõjaväepüssid. Üks neist oli nii rikutud, et isegi Cecioni, meister iga asja peale, nõutuks jäi, teisel laad ära murdunud, kuigi raud ja lukk polnud üldse viga saanud. Osav *cavaliere* pani lae lahtilöödud osa ettevaatlikult paika, liimis selle suurepärase lennukiliimiga kokku ning sidus mitmekordselt nõoriga kinni. Mina keeldusin sellest püssist proovilasku tegemast, kartes, et see esimese paugu puhul tükkideks lendab; minu kartus kandus üle ka teistele. Solvunud Cecionil ei jäänud muud üle kui ise püssi proovida, et tõestada, kuivõrd veendunud ta on oma töös.

«Hästi, te kõik olete argpüksid,» ütles ta põlastavalt. «Pane mulle purk, näe, sellele jääpangale!» käsutas ta Biagit võidukalt. Telegrafist naeratas lõbusalt ja asetab abivalmilt suure, kahekümneliitrise bensiininõu umbes kahe meetri kõrgusele jääpangale, mis asus Cecionist vähem kui kahekümne meetri kaugusel.

«Kellel elu kallid, astugu imeküti selja taha!» käskis Viglieri tõsiselt. Cecioni, kes istus mugavalt madalat jääpanka katval vilditükil, krimpsutas ainult tigidalt nägu, mis oli kasvanud hallikasvalgesse habemetüükasse, kuid hoidus teravast vastusest, kuna Viglieri oli ohvitser. *Cavaliere* pistis padrunipideme magasinini, kontrollis lukku, sirutas siis terve jala ettepoole ja toetas sellele käe koos püssiga ning sihtis.

«Kuulsa apatšide juhi Winnetou lask põlvelt,» teatasin mina Trojanile. Trojan, kes samuti oli lugenud Karl May indiaanlastejutte, hakkas lõbusalt naerma, kuid tõmbus kohe tõsiseks.

«Kas te füüsilikat tunnete, Bëhounek?» küsis ta.

«Olen seda õppinud,» järgnes ettevaatlik vastus. «Aga mis teid huvitab?»

«Millest kõneleb mõju- ja vastumõjuseadus püssist laskmise puhul?» küsis Trojani tõsise näoga.

«Ah see! Mul on veel päris selgesti meeles. Newtoni kolmas seadus. Sellel põhineb püssi tagasilöökk lasu puhul ja korralik kõrvahoop, mille saavad nekrutid, kui nad laadi tugevasti vastu õlga ei suru.»

«Oodake,» segas Trojani vahele. «Küllalt! Sellest on mulle selgeks saanud, et kui püssi laad tulistamisel püssiraua küljest ära lendab, paiskab ta ühe meist maha, eesotsas Cecioniga, kuna meie seisame otse tema selja taga. Lähme kõrvale!»

«Õigem on öelda, paiskab lumele, aga mitte maha, sellepärast et siin pole kahjuks mingisugust maad,» parandas minna, olles alati täpne. Cecioni ei saanud prantsuse keelest aru, kuid oletas meie žestide põhjal, et meil pole usku tema laskmisoskuse. Sõna lausumata pilutas ta silma ja vajutas päästikule. Kõlas lühike kuiv pauk, mingit kaja esile kutsumata. Püss pidas tulistamisele hästi vastu, kuid plekknõu seisis samuti rahulikult oma kohal paigal. Biagi hakkas lõbusalt naerma, teised muigasid samuti.

«Kas ma tõesti lasin mööda?» vihastas Cecioni.

«Muidugi mitte, te lasite paagi läbi,» ütles Trojani teatud tõsidusega. «Siin on tegemist looga, mida võib sageli näha rindel: surmavalt haavatud sõdur ei muuda asendit, milles kuul teda on tabanud. Too plekknõu siia, Biagi!»

Radist jooksis naerdes plekknõu juurde, tõstis selle üles ja aeglaselt seda pöörates näitas läikivaid külgi üksteise järel. Need polnud isegi kriimustatud.

«Sina nähtavasti parandasid püssi nii hästi ära, et kuul jooksis natuke kõrvale,» tähendas Trojani ning andis tõsise näoga nõu:

«Kui pöörata püssi nii, et ta moodustaks täisnurga suunaga, kuhu sa kavatsed tulistada, s. o. 90° võrra, siis tabaksid ka kindlasti märki.»

«Teiste sõnadega — kui tuleb karu, pööran ma tema poole küljega ja tulistan otse enda ette,» täiendas Biagi tema nõuannet.

«Te olete kõik üks kamp. Tulistage ise!» vihastas Cecioni püssi eemale visates.

Vastuseks kõlas nelja seltsimehe lustakas naer. Kõigil oli hea tuju: suure lennuki ilmumine, mis oli lõpuks leidnud jääpanga koos telgiga, tõstis langevat südikust. Nobile

ei jaganud nende lõbusust. Ta loendas varusid, mis Maddalena alla oli visanud, ja jäi järjest tusasemaks. Puudus nii vajalik bensiniähi; püssid ja akumulaatorid olid kukkumisel purunenud. Ei olnud pemmikani ega šokolaadi. Toiduainetest saadi ainult norra kaerahelbeid, keedist, natuke apelsine ja sidruneid ning banaane, mis olid juba riknenud.

Ta kirus oma kaasmaalasi, et nad toiduainete asemel olid alla visanud tarbetuid maiustusi, kuid alluvad ei nõustunud temaga. Pärast pikaajalist karuliha ja šokolaadiga piimapastilaade söömist tahtsid kõik tükki leiba, küpsiseid ja puuvilju. Maddalena kingid võeti tänuga vastu. Senine toit oli vitamiinidevaene — ja kõik kannatasid juba kergekujulise skorbuudi all, kuigi nad seda ei märganud. Puuviljadele, kaasa arvatud isegi riknenud banaanid, joosti sõna otseses mõttes tormi ja söödi neid suure isuga. Mina ei armastanud varem midagi haput, kuid nüüd sõin suurima isuga ära terve sidruni nagu seemoli, nii suur oli organismi vitamiinivajadus. Väikesed norra kaeravahvlid, millele oli apelsinikeedist peale määratud, oleks igamees meeleldi vahetanud oma lõunasöögi terve karulihaportsjoni vastu. Kuid vahvlid söödi kahjuks väga kiiresti ära. Siis asusid Punase telgi elanikud kahetsusega väikese saiapaki kallale, mida esialgu põlati, sest see oli kukkunud kanalisse ja soolasest mereveest läbi imibunud. Nobile käskis meresoola saiadest väljauhtumiseks saiu magedas joogivees pesta ja lõpuks päikese käes kuivatada. Kuid mõru maitse püsis siiski, ent sellele ei pööranud keegi tähelepanu ja saiakesed söödi väga kiiresti ära.

Samal päeval, varsti pärast keskpäeva, kui Maddalenal oli õnnestunud meid ühe ja teisega varustada, kuulsime uuesti kauget mootorimürinat. Sel korral võisime tõmmata masti ehtsad suured kirjud signaallipud, nagu neid tarvitatakse laevadel. Lipud olid Maddalenal seotud mõne allavisatud paki langevarju külge, et neid kergem oleks valgelt lumelt üles leida. Binokliga nägime väikesi Norra lennukeid. Larsen koos Holmiga jätkasid ikka veel Nobile laagri otsimist. Kuid ka sel korral ei olnud neil edu, mille nad täiel määral ära olid teeninud. Varsti anti neile uus ülesanne: üles otsida Amundseni lennuk...

«Meil on täna tööpoolest lennupäev!» ütles Trojani vaivustatult, kui kella 20 paiku kuuldus kaugelt jällegi len-

nuki mootorimürinat. Olime just äsja öhtusöögi lõpetanud, ja kuna ilm oli ilus, istusime telgi juures. Pärast päevast Norra lennukite ebaõnnestunud külaskäiku rippusid lipud veel mastis, seepärast võis nüüd rahulikult istuda ja oodata. Titina, kes hommikul vihaseks haukus ja mööda jääpanku jooksis, kui Maddalena langevarjudega pakke alla pildus, ei pööranudki sel korral lennukitele tähelepanu, kuigi need otse telgi kohalt üle lendasid.

Lendurid, kellele päike paistis otse selja tagant, nägid laagri lippe juba kaugelt, ja kuigi lendureid keegi raadio teel ei juhtinud, lendasid nad otsejoones telgi suunas. Väike õhueskaader koosnes ühest suurest hüdroplaanist ja kahest väiksemast. Nad lendasid nii madalalt üle telgi, et võis selgesti näha eraldusmärke tiibade alumistel külgedel — kolme musta krooni valges ringis. Lennukid ei peatunud jääpanga kohal; nad lendasid sellest üle ja kadusid kiiresti itta. Oma baasi pöördusid nad tagasi teisteed, tehes nähtavasti nii suure ringi, et jääpangal nende mootoreid isegi kuulda polnud.

Lennukite ilmumine ja asjaolu, et nad telgile tähelepanu ei pööranud, kutsus esile elava vaidluse. Viglieri arvas, et suur hüdroplaan oli Prantsuse «Latham» Amundseniga, väiksemad aga, mis teda saatsid, Riiser-Larseni ja Lützw-Holmi omad — Norra lennukid.

«Ma kahtlen,» ütlesin ma ruttu. «Kõigil kolmel oli üks ja sama rahvuslik päritolu, kuna neil olid ühesugused eraldusmärgid.»

«Teie teate ikka paremini kui teised,» lausus vanemleitnant Viglieri kõrgilt. Avasin juba suu, et talle vastata, kuid Nobile jõudis minust ette.

«Tal on õigus,» ütles kindral. «Norra lennukid on tähistatud kahe paralleelse valge joonega; ma nägin neid küllalt kaks aastat tagasi, kui me «Norgega» üle Norra lendasime.» Kuna keegi meist ei teadnud, et kolm musta krooni valgel põhjal on Rootsi eraldusmärgiks, jäi öhtune õhukülustus mõistatuseks. Ainult üks oli selge, et nende lennu eesmärgiks polnud mitte meie lager, vaid meist ida pool asuv ala, seetõttu otsustasime lõpuks, et lendurid otsivad nähtavasti dirižaabli riismeid. Kuid see polnud õige. Suur lennuk oli Rootsi kolmemootoriline «Uppland», mis oli sama päeva hommikul koos Itaalia hüdroplaani «Dornier-Walliga», mida juhtis Penzo, Kongsfjordi jõudnud. Mõlemad väiksemad lennukid lendasid välja Hin-

loppeni väinas asuvast rootsi baasist, ühinesid teel «Upplandiga» ja asusid seejärel temaga koos otsima Amundseni, kes oli kahe päeva eest kaduma läinud, varsti pärast seda, kui oli lahkunud Norras Tromsö sadamast.

«Nüüd tulevad lennukid meie juurde iga päev,» julgustas Trojani mind, kui ma talt öövalve üle võtsin. Kuid lähim tulevik näitas, et ta eksis. Teisel päeval varahommikul mähkis tihe udu laagri ümbruse oma hõlma. Alles keskpäeval hakkas udu hajuma, ja minu teadaanne, et nähtavus kogu aja paraneb, võeti vastu suure rõõmuga. Lõunaks anti sel päeval peale karuliha toidusedeli mitmekesistamiseks norra vahvleid ja marmelaadi. See oli tore maiuspala kõigile, eriti aga minule, kes ma olin andnud kogu liha Titinale! Ent sel korral ei jäänud ka koer eriti rahule. Ta sõi aeglaselt oma taldrikult, iga hetke järel pead tõstes, ning vahtis ahnelt vahvlit, mis kiiresti minu suhu kadus. Lõpuks ei pidanud ma enam vastu ning murdisin talle väikese tüki. Titina neelas selle kohe alla, limpsas maialt keelt, oodates, et talle veelgi antaks, kuid asjata. Siis hakkas ta solvunult haukuma ning jooksis kaelarihma kõliseses minema.

«Kindlasti läks omal käel marmelaadi otsima!» naersin mina.

«Mulle tundub,» ühines minuga Trojani, «et meil tuleks talle järgneda ja toimida samuti, nagu teevad Elsassi talupojad, kes peavad sigu just eriti trühvlite otsimiseks.»

Kuigi Trojani ei oodanud, et Titina midagi leiaks, tõusis ta siiski üles ja läks koos Biagiga Maddalena allaheidetud pakke otsima, mis eelmisel päeval olid võinud märkamata jääda. Viglieri ja mina jäime koos kahe haavatuga telki. Viglieri armastas pärast lõunasööki pikutada, mina aga ei tahtnud välja heleda päikesepaiste kätte minna. Torkiv valu silmades oli aja jooksul üha tugevaks läinud; telgis tundsin end paremini, kuna telgi sinine siidvooder päikesekiiri läbi ei lasknud.

«Mispärast Maddalena päikesepirille alla ei heitnud?» mõtlesin ma. «Aga võib-olla olidki need mõnes nendest arvukatest pakkidest, mis jääpragudesse kadusid.» Püüdsin pisut magada, kuid mind segas Nobile ja Viglieri elav vestlus.

Erinevalt teistest polnud Nobile Maddalena lennuga rahul, vaid tundis solvangut veelgi teravamalt. Tema kaasmaalaste kõik abistamiskatsed tundusid Nobilele liiga aeg-

lased, kõhklevad ja saamatud olevat. Ta telegrafeeris Kongsfjordi, et itaallased juhinduksid kõiges Amundseni nõuannetest, kes oli seal neist ainuke asjatundja. Aga kui itaalia päästeekspeditsioon olekski otsustanud juhinduda kuulsa norra polaaruurija korraldustest, poleks ta seda ka kõige paremal tahtmisel teha saanud, kuna tolle lennuk oli senini tagasi tulemata. Nobile läks Viglieriga vesteldes üha ägedamaks.

«Kui neil poleks kahju lennukist, võiksid nad maanduda koos mõne tugeva mehega, nartadega, koertega ja aitaksid meil saartele pääseda.»

Minule tundus niisugune seisukoht liiga egoistlikuna: lennuki avarii puhul oleks selle meeskond võinud tõsiselt kannatada saada. Seda ei võinud ometi kelleltki nõuda! Ja kui lendur ehk olekski nõustunud niisuguse kaelamurdva maandumisega, ei oleks päri olnud kohalik kütt koertega. See-eest nõustusid kõik Nobile teise seisukohaga, et itaallased oleksid võinud päästeekspeditsiooni baasi siiski laagri-le lähemale tuua. Koos hollandlase van Dongeniga, kohaliku elaniku ja Teravmägede «postimehega», kes ka talviti vedas koertega posti laiali läänerannikul, sooritas õnnetu alpinistide kapten Sora rännaku mööda jääd Brochi ja Foyni saarele. Nad oleksid peaaegu hukkunud, kuigi kumb tahes kahest võimsast Itaalia lennukist oleks võinud nad kerge vaevaga ükskõik kummale saarele viia. Suurtele lahekäärudele, mis olid kaetud tasase ja tugeva jääga, võis laskuda ka suur hüdroplaan. Saartelt oleks kapten Sora võinud tunduvalt kergemini jõuda koertekandjatega Nobile laagri ja seal ära viia mõlemad haavatud, kes iseseisvalt liikuda ei suutnud.

Vastus neile kõigile rahulikele ja vähem rahulikele arutlustele maandumise kohta rippus veel õhus. Nobile ei jõudnud oma kaasmaalaste teravat kritiseerimist veel lõpetadagi, kui Trojani telgi vallaoleva sissekäigu ette ilmus. Jõudnud telki, teatas ta väga rahuliku näoga, et nad olid Biagiga leidnud kaks-kolmsada meetrit telgist lõuna pool jääpanga, mis sobib ideaalseks maandumispaigaks. Neil polnud õnnestunud selleni jõuda, sest tee oli üsna ohtlik, kuid eemalt oli jääpank hästi näha olnud. Võis oletada, et see on täiesti tasane, küllaltki lai, pikkus kakssada viiskümmend kuni kolmsada meetrit.

Kindral elavnes. Ta tegi kohe rea korraldusi. Kõigepealt käskis ta Biagit teatada sellest «Città di Milanole»,

seejärel minna koos Viglieriga jääpangale. «Tee võib olla ohtlik, sellepärast siduge end nõoriga ühte. Võtke kaasa kaardid, mille tagakülg on värvitud aniliinvärviga, ja asetage need laiali tasasele jääpangale maandusmismärgi kujul!»

Nobile korraldused täideti, ja kui järgmisel päeval, 22. juunil, öhtu eel kohale lendasid mõlemad Itaalia lennukid — heleroheheline Maddalena hüdroplaan «Savoia» ja Penzo hall «Dornier-Wall» —, näis kõigile, et Penzo kavatseb tõesti maanduda. Ta laskus ajuti nii madalale, et mina oma kõrgel jääpangal punast lippu lehvitades pea tahtmatult õlgade vahele tõmbasin, otsekui kartes, et Penzo lennuk mul pea otsast ära rebib. Kuid lendur ei riskinud siiski maanduda.

Seekord varustasid lennukid laagrit palju ohtramalt kui Maddalena kaks päeva tagasi. Nad heitsid alla uued akumulaatorid, kaks kummipaati, millest üks, ovaalne, mahutas vabalt viis inimest, kaks püssi, millest teine kukkumislöögile hästi vastu pidas, piirituskeetja «Meta» — kahjuks küll mitte bensiinikeetja —, paari hiiglasuuri saapaid Viglierile, signaal-suitsupadruneid, päästevööd, kasti arstimitega ja lumepillid.

Seekord ei saanud Trojani pakkide kandmisel telgi juurde abiks olla. Tal tekkis enne lõunat palavik, mis oli nähtavasti tingitud ägedast maokatarrist. Nobile luges tal pulssi — sada kümme lööki minutis, ja kuigi Trojani vastu puikles, paigutas ta mehe telki ühte magamiskotti, mille Maddalena kahe päeva eest alla oli visanud; teises magas Biagi väljas, lahtise taeva all, kuna oli ilus ilm.

Pakke telgi juurde kandes käisin peaaegu käsikaudu, kuna ma ei suutnud silmi lahti hoida. Niipea kui teed hakkasin vaatama, tekkis silmades torkiv valu, mis kandus edasi ajusse. Kui pakkide kokkukandmine oli lõpul, proovisin ette panna mustad prillid, mis Nobile ühest pakist oli leidnud. Läks märgatavalt kergemaks, kuid ma ei saanud neid kanda: prillid olid külgedelt tihedalt suletud ja lakkamatult voolavad pisarad täitsid nad varsti.

Istusin telgi taga ja pühkisin silmi tugevasti määrdunud käeseljaga. Sealt leidis mu Viglieri, kes oli rõõmus saabaste üle, mis lõpuks talle parajaks osutusid. Viglieri ei sõbrustanud minuga kunagi eriti, kuid nüüd tundis ta mulle kaasa, arvates, et ta kaaslane nutab. Kaastundlikult küsis ta, mis mul viga, mis mind nii kurvastab.

«Ma ei näe peaaegu midagi.»

«Ahaa, lumepimedus! Pole midagi, läheb mööda — me kõik oleme selle all kannatanud, ainult mitte nii tugevasti,» lohutas Viglieri mind, nagu oskas. Ta läks kindralile mu haigusest teatama. Vaevalt oli ta lahkunud, kui Biagi minu juurde ilmus. Ta tõi mulle paki sigarette. Tema truu sõber radist Pedretti oli need lendureile pihku pistnud, et nad pakikesed telgi kohal alla viskaksid. Pedretti oli sigaretid oma käega sisse pakkinud ning nimed peale kirjutanud, sealjuures kedagi unustamata. Ainukele välismaalasele määratud pakile oli hoolikalt kirjutatud: «Bèhounek». Biagi pidas mulle sigaretipakki kätte andes enda kohuseks mind kuidagi lohutada. «*Lei, domani sera, Kingsbay,*»* ütles Biagi. Minuga rääkis ta alati meelega väänatud itaalia keeles, et ma paremini aru saaksin.

Raputasin nukralt pead. See olu mees, kuid imesid ei juhtu. Ent veerand tunni pärast tuli Viglieri jälle teatega, mis laagrielanikes suuri lootusi äratas. Biagi oli äsja vastu võtnud radiogrammi «Città di Milanolt»: itaalia lendurid teatasid, et maandumispaik on nende hüdroplaanidele liiga lühike, kuid nad pöördusid rootslaste poole, kellel on üks lennuk suuskadega varustatud, et nood laagris maanduksid ja meid ära tooksid.

Nobile otsustas kohe samas, et esimesena lendab ära Cecioni, teisena aga Bèhounek, sest ta on haigestunud lumepimedusse.

ROOTSLASED MAANDUSID

Fakt, et doktor Finn Malmgren, Upsala ülikooli assistent, on Nobile ekspeditsiooni jäävangide hulgas, oli nähtavasti peamiseks põhjuseks, miks Rootsi valitsus Põhja päästeekspeditsiooni saatis. Kuid see polnud muidugi ainus põhjus. Kui nende kaasmaalast jääpangal ka poleks olnud, oleksid rootslased kui põhjamaa rahvas ikkagi appi tulnud. Rootslastel on välja kujunenud toredad polaartraditsioonid, ja mis puutub Põhjapoolusele jõudmise katsetesse õhu teel, siis kuulub neile sel alal prioriteet. Nende kaasmaalane insener Salomon Andrée oli seda teed proovinud juba kolmkümmend üks aastat tagasi.

* Teie olete homme õhtul Kingsbays (= Kongsfjordis).

Finn Malmgren, lihtne, otsekohene inimene ja tubli teadlane, oli populaarne kogu maal. Ta oli hästi tuntud oma loengutega, millega ta esines esmakordselt pärast seda, kui jõudis kodumaale tagasi kolmeaastaselt Amundseni ekspeditsioonilt «Maudi» pardal, mis triivis piki Euraasia mandri põhjarannikuid. Ja teistkordselt esines ta pärast seda, kui lendas Amundseni dirižaabliil «Norge» üle Jäämere ja Põhjapooluse Alaskale. Kogu rootsi avalikkus oli teadlase saatusest sügavasti huvitatud ning nõudis, et Rootsi valitsus kiiret ja tõhusat abi osutaks.

Rootsi päästeekspeditsiooni plaan oli hoolikalt läbi mõeldud. Peamine raskus langes lennukitele, kuid ei unustatud ka võimalust tungida polaarjäässe laevaga. Sel eesmärgil osutus sobivaks väike, kuid tugev polaaraurik «Quest». Selle kandejõud oli 125 tonni, kuid ta oli ennast juba väga heast küljest näidanud lõunapoolkera rasketes polaarjää tingimustes Shackletoni viimase ekspeditsiooni ajal aastail 1921—1922. Lennukeid polnud loomulikult võimalik tema pardale laadida, vaid need pidi kohale toimetama suur transportlaev «Tanja» ja jääma siis avamerele, raske ujuvjää piirile. «Tanjal» tuli pardale võtta kolm lennukit — Lundborgi suuskadega «Fokker» ja kaks «Hansa-Brandenburgi» tüüpi hüdroplaani pontoonidel, võimas kolmemootoriline hüdroplaan «Uppland» aga pidi põhjabaasi lendama iseseisvalt.

Kogu ekspeditsiooni organiseerimiseks ei kulunud kahte nädalatki. Esimesena väljus kiirekäiguline «Tanja», võttes kursi põhja, Karusaare juurde, mis asub nagu majakas pooltel teel Skandinaavia ja Teravmägede vahel. «Tanjale» järgnes väike, aeglase käiguga «Quest», mis näis tema kõrval suure paadina. Mõlemad laevad kiirustasid Kongsfjordis peatumata edasi põhja: nende lähimaks eesmärgiks oli Taani saar. Kolmkümmend üks aastat tagasi, 1897. aastal, oli sealt pooljuhitaval õhupallil «Örnen» startinud Põhjapoolusele Andrée koos kahe sõbra, Strindbergi ja Fränkeliga, ja keegi neist ei tulnud enam tagasi. Mõningad plangud ja puust rist, mis on asetatud sellele kohale, kust ta õhku tõusis, seisid «Tanja» meeskonnal mitu päeva silme ees. See koht oli Taani saare põhjarannikul ja lõunatuulte eest kaitstud kõrgete kaljudega. Tasane kivine rannik ei ole siin eriti lai. Meri tungib temasse kitsa lahena, mis Andrée ekspeditsiooni päästelaeva auks nimetati Panny laheks. Hea ankruplats on peaaegu kõigist külgedest tuulte

tujude eest kaitstud. Mitte ainult «Tanja», vaid ka «Quest» ning teised laevad ja lennukid kasutasid lahte lühiajaliselt.

Seni kui «Tanja» lennukeid maha laadis, sõitis «Quest» edasi. Tema ülesandeks oli ekspeditsioonile välja valida tugipunkt, mis Nobile laagriks võimalikult lähemal oleks. Lendur, kapten Tornberg, rootsi ekspeditsiooni ülem, otsustas rootsi polaaruurijate tarku nõuandeid kuulda võtta.

«Teiega võib sealsetel laiuskraadidel kergesti juhtuda, et baasis on suurepärase ilm, Nobile laagri ümber aga läbitungimatu udu, mis teeb lennukite igasuguse tegevuse võimatuks. Seepärast saatke lennukid eesmärgile nii lähedale kui võimalik!» Tornberg kavatses baasi luua kas või Kirdemaa rannikul, mida jääpangal asuvast laagrist oli nähtud juunikuul kogu viimase dekaadi kestel. Hinloppeni väin oli selleks eesmärgiks justkui loodud. Siit läbivad suured merehoovused, samuti ei teki siin iial tihedat jääkatet, kuigi väin täitub sageli ajujääga.

«Quest» leidis väga hea koha baasiks kaheksakümnenadal paralleelil, Murchisoni lahe suus, Kirdemaa kõige läänepoolsemas tipus. Siin väikeses lahes oli nii jäävaba meri kui ka sügav lumi tasasel kaldal Lundborgi suuskadega varustatud «Fokkerile» maandumiseks. Siin-seal läikisid kollakad puutüved, mis olid kaugest Siberist vooluga siia kantud. Õhus lendas arvukalt linde: kajakaid, hangelinde, lumevarblasi, kaure, aga ka metshanesid ja suurepärase, pehme sulestikuga hahku. Nad pesitsesid laugjal rannikul ja kaljudel, mis kerkisid umbes poole miili kaugusel ja peitusid enamasti mannerjää all, mis kattis suuremat osa Kirdemaad ja küündis ligi 600 meetri kõrguseni. «Questi» meeskond ja lendurid, kes olid õhu teel kiiresti siia jõudnud, leidsid õhtusöögiks sageli suuri värsked hanemune.

Rootsi ekspeditsiooni viimase osana lahkus kolmemootoriline «Uppland» kolmapäeval, 20. juunil Norra sadamast Tromsöst. Penzo lendas talle «Dornier-Wallil» järele, mõlemad lendurid pidasid omavahel arukalt silmsidet. Kuue tunni ja kümne minuti pärast jõudsid nad mõlemad Kongsfjordi. Nilson, «Upplandi» piloot, peatus Ny-Ålesundi sadamas ainult kolmveerand tundi, et telegrafeerida koju õnnelikust kohalejõudmisest.

Ta lükkas viisakalt tagasi aega viitmata mootorpaadil

lennuki juurde sõitnud itaalia ohvitseri kutse külastada «Città di Milanot» ja seal puhata. Üksteisest arusaamine polnud muide kerge: itaalia ohvitser oskas peale oma emakeele inglise ja prantsuse keelt, Nilson aga võõrkeeltest ainult saksa keelt.

«Mis tal mõttes on?» küsis itaalia lendur imestunult oma pardamehaanikult, kui nägi, et «Uppland» uueks stardiks hoovõtmist alustas. «Ta oli kuus tundi õhus ja on väga väsinud!» Samal ajal kiskus hüdroplaan end merepinnalt kergesti lahti, tõusis õhku, pöördus loodesse ja kahekümne minuti pärast maandus Panny lahes «Tanja» kõrvale. Oli õhtueelne aeg ja ilm ilus. Nilson sõitis paadis kaldale, et ekspeditsiooni ülema Tornbergiga edaspidise tegevuse üle nõu pidada.

«Kahju niisugust toredat päeva lasta kaotsi minna!» ütles ta, kui oli ekspeditsiooni ülemat vaevalt tervitada jõudnud.

«Te pole väsinud?» küsis Tornberg.

«Seda küsimust ma juba kuulsin poole tunni eest, kapten,» naeris Nilson. «Ei mina, ei minu inimesed ega «Uppland» pole väsinud!»

«Aga kas teil on bensiini küllalt?»

«Veel üle tuhande liitri. Jätkub täielikult!»

Tornberg tellis soliidse lihalõuna koos kuuma kohviga, ja senikaua kui seda valmistati, pidas Nilsoni ning kahe teise lenduriga — Schybergi ja Rosenwardiga — kaardi juures nõu.

«Kui teil ei tule ette raskusi, võtke vaatluse alla võimalikult laiem rajoon,» ütles Tornberg. «Nobile grupi pärast ei maksa esialgu muret tunda: hommikul heitis Maddalena neile kõik vajaliku alla. Otsige peamiselt Malmgreni gruppi ning uurige Nobile laagri ümbrust, kas pole seal kusagil juhuslikult Amundsen maandunud.»

Seersant Nilson noogutas. «Kuulsin Ny-Ålesundis, et ta ei jõudnud sinna.»

Tornberg süngestus. «Mispärast te koos ei lennanud, seersant?» ütles ta etteheitvalt.

«Kuidas me võisime?» tähendas Nilson rutakalt ja solvunult. «Me jõudsimme Tromsösse alles eile, päev pärast Amundseni äralendu. Ta teadis, et me oleme teel, kuid ei oodanud meid. Te tunnete Amundseni. Kotkas lendab üksinda. Penzo järgnes meile seltsimehelikult. Ta on küll itaallane, kuid väga armas poiss.»

Tornberg naeratas kergelt, kui oli märganud Nilsoni eitavat suhtumist itaallastesse. Ta mõistis, et rahulikud põhjamaalased leiavad vaevalt ühist keelt vilgaste, enesekindlate, aga siin Põhjas küllaltki abitute lõunamaalastega.

Umbes kella 18.00 ajal lahkus «Uppland» mõlema «Hansa-Brandenburgi» saatel Panny lahelõukast. Rootslased suundusid itta, kaldudes natuke põhja poole, ja alates Põhjaneemest vähendasid kiiruse nii väikeseks kui iganes võimalik ning lendasid vähem kui saja meetri kõrgusel rüüsi kohal. Kõigi kolme lennuki meeskonnad otsisid visalt Malmgreni gruppi või selle jälgi. Foyni saarest lõuna pool eraldus Schybergi lennuk ootamatult teistest. Tema vaatlejale näis, et ta näeb lumel inimesejälgi. Schyberg hakkas ringe tegema ja laskus spiraaliga 20 meetri kõrgusele. «Uppland» koos teise «Hansaga» pöördus samuti ringi, et Schybergi otsimisel aidata.

«Ma nägin neid kindlasti!» kinnitas erutatult lendur Christel, kes sel päeval oli Schybergi lennukil vaatlejaks. «Näe, vaadake!» hõikas ta pidulikult. Valgel jääväljal paistsid tõepoolest ebaselged jäljed. Suuruselt võisid nad kuuluda inimesele. Kuid selle kiiruse juures, millega lennukid jää kohal madalal liikusid, polnud võimalik neid korralikult vaadelda. Jäljed suundusid saare poole, ja lendurid nägid neid mitme miili pikkuselt, kuid siis kadusid nad ootamatult suurte karujälgede tihedas võrgus. Kuid ka need kadusid peagi suure käärulise jäälohe ees ja edasi neid enam ei paistnud, kuigi Schyberg, kellele kaks teist lennukit järgnesid, saareni välja lendas.

«See on mõistatus!» raputas Christel pead. «Karu ei võinud ometi inimesi ära süüa. Karu pole piibli vaal, kes Joonase alla neelas!» Schyberg naeratas: «Kes teab kui vanad need inimjäljed on. Nad on lumega kinni tuisanud. Aga karujäljed on nähtavasti palju värskemad.»

«Noh, hüva,» nõustus Christel, «aga kuhu siis need inimesed ometi kadusid? Nad ei tõusnud õhku nagu lennuk?»

Schyberg kehtas õlgu.

«See pole nii keeruline mõistatus, nagu sa arvad. Jää liigub siin kogu aja, üksikud jääpangad vahetavad kohti, ja jääväli, millel olid jäljed, võis siia ujuda hoopis teisest rajoonist.»

Christel möönis, et see on võimalik. Ja tõepoolest, rüsi-jää, mida nad endi all nägid, ei jätnud püsiva lausjää muljet. Ta jagunes paljudeks suuremateks ning väiksemateks väljadeks, mida eraldasid üksteisest mitmesuguse laiusega kanalid, saare läheduses aga oli jää kuhjunud mitme meetri kõrgustesse, väga ebakorrapäraselt paiknevaisse vallidesse. Näis, et mitmeruutkilomeetrisel alal pole ühtki tasast jääpanka, mis oleks nii suur, et täiskasvanud inimene võiks sellele pikali heita.

«Prr! Ei tahaks siin hädamaandumist sooritada!» ütles Schyberg ning tõmbas instinktiivselt enda poole kõrgustüüri. Lennuk tõusis kuulekalt. Lignes saare kallas, kus silma hakkas hall kalju.

«Siin polegi kõige halvem!» hõikas Christel. «Siin võiksid sa täiesti õnnelikult maanduda.» Ja ta näitas naerdes väikesele, kõigist külgedest kaljudega kaitstud läikiva veepinnaga lahele. Schyberg noogutas. Ta keeras suunarooli ja järgnes kahele teisele lennukile, kes saare kohal tiirlesid. Kuid asjata uurisid vaatlejad binokliga iga nõgu ja tasasemat kohta rannikul, mille kohal nad lendasid: Foyni saarel polnud inimestest vähimatki jälge. Ainult linnud keerlesid kaljude kohal, kus pesitsesid, ja ootasid, et suur lind, kes neid oli häirinud, jälle ära lendaks.

Pärast pooltunnist otsimist Foyni ja Brochi saarel suundusid lennukid itta. Äkki haaras Christel Schybergil õlast.

«Näe, nad on siin! Otse meie ees! Kust sa inimest otsid, sealt teda kunagi ei leia!»

Schyberg vaatas kiiresti sinna, kuhu teine osutas. Esiimesel hetkel ta ei taibanud, vaid mõtles, et tema sõber nägi ehk kedagi Malmgreni grupist. Kuid tumedate varjude ja heledate valgustriipude kaoses nägi ta äkki mitmevärvilisi täppe. Kõige märgatavamad olid ereroheline ja punane. Valgel taustal hakkasid nad selgesti silma. Christel võttis hetkeks lennuki juhtimise enda kätte ning andis Schybergile binokli. Nobile laager! See vilksatas korraks nagu mööduv filmikaader ja kadus kohe jälle kaugele selja taha. Schyberg nägi ainult telki, ja talle tundus, et selle läheduses seisavad inimesed ning lehvitavad talle, kuid lennuki suure kiiruse tõttu ei olnud ta kindel, kas ta neid tõesti nägi. Kuna aga juhtlennuk «Uppland» laagri kohal ei peatunud, siis pidi ka tema talle otseteed itta järgnema.

Nüüd tõusid nad pisut kõrgemale, ning vaateväli avar-
dus. Kõikjal laiusid rüsijääväljad, ainult selle erinevusega,
et laagrist ida poole oli jää monoliitsem, üha sagedamini
paistis avaramaid ja tasasemaid jäävälju, millele oleks
võinud maanduda pontoonidel olev lennuk. Möödus vee-
rand tundi ja veel teinegi... Lendurid jätsid selja taha
kahekümnemiilise tsooni teisel pool Nobile laagrit, kuhu
itaallaste kinnituste kohaselt oli kukkunud dirižaabli
vrakk. Ei kusagil jälgegi vrakist, mitte ainustki märki ini-
meste kohalviibimisest.

«Uppland» pöördus tagasi läände, otse vastu päikest, ja
hakkas siis uurima jäävälju põhja-lõuna suunas. Mõlemad
«Hansad» järgnesid talle, kuid lendasid mõnevõrra mada-
lamalt. Christelil oli kogu aja binokkel silme ees. Schy-
berg jälgis hoolega «Upplandi», mõõteriistu, kaarti ja rüsi-
jää pinda. Üks kord, lennanud kaugemale lõunasse, nägi
ta Leigh Smithi neeme halle kaljusid ja sellest ida pool
Suursaare (Storø) ebaühtlasi piirjooni. Lennuki väike pöö-
rak itta tõi silmapiirile madala valge ümara ketta. Kaardi
järgi oli see raskesti ligipääsetav Vitø, Valgesaar, mille
rannik harva oli jäävaba. Kolme Rootsi lennuki mees-
konnad ei osanud tollal aimatagi, et see saar paljastab
tulevikus Andrée ekspeditsiooni kolmekümneaastase
mõistatuse.

Murega vaatas Schyberg bensiinimootjat. Isegi kui nad
Taani saarele ei lenda ja jäävad abibaasi Hinloppeni väi-
nas, nagu nad enne starti kokku olid leppinud, oli juba
aeg tagasi pöörduda. Nilson oleks otsekui lugenud ta
mõtteid: samal hetkel pööras ta «Upplandi» ringi ning
lisas gaasi. Suur kolmemootoriline «Junkers» suundus
otse läände. Nobile laager jäi kaugemale kõrvale, kuna len-
durid hoidusid Kirdemaa ranniku poole. Nad möödusid
väikestest, lumme tuisanud saarte grupist, mis asusid
Kirdemaa põhjaranniku lähedal. Ühele neist tuli Schyber-
gil kaks nädalat hiljem maanduda väikesel lennukil, et
pardale võtta nende oma ekspeditsiooni liige.

Plateni neemeni oli lausjää ja Dovefjord oli suuremalt
osalt jääga kaetud, kuid sealt edasi lääne poole kuni
Põhjaneemeni oli jää juba märgatavalt purunenud ja
laiad lahvandused jaotasid ta reaks väikesteks jäävälja-
deks.

«Malmgreni rühmal läheb tee raskeks, kui ta siit veel
möödunud pole!» ütles Schyberg Christelile. Lendur noo-

gutas mõtlikult pead. Jääpinna pingsast vaatlemisest valutasid tal juba silmad, kuigi ta lumeprille kasutas. Ta pani hetkeks binokli kõrvale ja mõtles nende tulemusteta lennust. Nad ei leidnud ei Malmgreni, Amundseni ega ka dirižaabli vrakki. Teda pani kõige enam imestama see, et viimasest ei läinud korda midagi märgata. Schyberg oli dirižaablit «Italia» näinud Stokholmi kohal, kui lendas koos Lundborgiga viimase lennukil dirižaablit vastu võtma, ja tundis selle tehnilist kirjeldust. Sõiduk oli üle saja meetri pikkune koloss, ja polnud võimalik, et see õhust nägemata jääb. Otsimine rüsiääle oli ääretult raske. Kui inimesel ei ole õnne, siis ei leia midagi. Näiteks võis olla Nobile laager, mis ootamatult ise nende teele kerkis, kuigi nad teda üldse ei otsinudki. Ainult õnneliku juhuse tõttu võivad nad leida ka Malmgreni rühma või teised jäävangid «Italia» vrakilt. Amundseni pärast ta senini veel väga ei muretsenud. Ta mäletas, kuidas see oli kunagi neli nädalat teadmata kadunud olnud, kui ta kolme aasta eest püüdis kahel «Dornier-Walli» hüdrolaanil Põhjapoolusele jõuda ja lõppude-lõpuks siiski õnnelikult tagasi pöördus!

Uuesti tõstis ta binokli silmade ette ja uuris rüsiääle. Põhjaneem ja Madalsaar jäid selja taha. Plateni neem, mida ümbritsesid ohtlikud leetseljakud, oli nüüd otse nende all. Siin tuli lahkuda «Upplandist», kes jätkas lendu lääne suunas, sellal kui mõlemad «Hansad» vasakule pöördusid. Schyberg käänas lennuki nina lõunasse ja kümne minuti pärast maandus koos temale järgneva Rosenwardi lennukiga viiekümne meetri kaugusele «Questist», mis ankrus seisis; ta sõudepaat juba ootas neid. Veerand tundi hiljem istusid lendurid väikeses ohvitseride kajutis rikkalikult kaetud laua taga ja vastasid laeva meeskonna küsimustele.

Järgmine päev oli pühendatud sunnitud puhkusele, sest kogu Murchisoni lahte kattis tihe udu. Polnud näha isegi Vaalasaart, mis asus ainult poole miili kaugusel nende ankrupaigast lõuna pool. Kõik olid erutatud teadaandest, mille oli vastu võtnud «Questi» raadiojaam ja mis kõneles, et nende ekspeditsiooniülem kapten Tornberg oli otsustanud katsetada maandumist Punase telgi juures. Seda pidi tehtama itaallaste palvel, kellel polnud suuskadega lennukit ja kes talle teatasid, et Nobile laagri lähedal on vähemalt kolmesaja meetri pikkune tasane jääpank.

See peaks täiesti sobima Rootsi «Fokkerile» maandumiseks, kuna Lundborg oli sellega katselennul startinud vaevalt viiekümne meetri pikkuselt rajalt!

Tornberg tegi korralduse, et Lundborg Schybergi lennuki saatel kõigepealt toimetaks Nobile rühmale vajaliku varustuse ning samal ajal lennutaks alla kirjalikud juhised maandumisplatsi ettevalmistamiseks. Ühtlasi pidid Rootsi lennukid hoolikalt uurima jää seisukorda Nobile laagri ümber ning kontrollima, kas seal tööpoolest on võimalik maanduda, nagu itaallased kinnitasid. Kapten Tornberg oli ettevaatlik ega tahtnud tema juhtimisele usaldatud inimeste eluga asjatult riskida.

Lundborg, kes asus oma «Fokkeriga» Taani saarel, kus oli «peabaas», oli korralduse üle äärmiselt rõõmus. Ta oli noor ja julge. Kui tal on õnne, võib ta kogu Nobile laagri ühe päeva jooksul ära tuua rootsi päästebaasi Murchisoni lahes. Kui oleks veel ainult üks niisugune päev nagu eile, selge ja päikesepaisteline, hea nähtavusega! Lendur valmistas hoolikalt oma «Fokkerit» ette ja laadis peale varustust Punase telgi elanikele. See töö tehtud, hakkas ta lühikest instruksiooni koostama.

Pärast rohkeid parandusi sai Lundborg selle lõpuks valmis ja esitas ekspeditsiooniülemale kinnitamiseks. Tornberg luges instruksiooni läbi ja andis talle naerata des tagasi.

«See on liiga pikk, Einar,» tähendas ta, «kuidas te selle jäävangidele kätte kavatsete toimetada?»

«Aga lihtsalt kirjaga, mille ma keeran niiskusekindlasse riidesse, kapten, vastas Lundborg imestunult. «Kuidas siis teisiti?»

Tornberg raputas pead. «See poleks mõistlik! Aga kui kiri kukub just sinna, kust jäävangid teda üles ei leia. Kõige parem on lühikesed kirjad, mille kirjutame igale pakile, mis me itaallastele alla heidame.»

Tornberg võttis täitesulepea ja pärast lühikest järelemõtlemist kirjutas inglise keeli: «Kui leiate vähemalt 250 meetri pikkuse maandumisplatsi, mis sobib suuskadega lennukile, märkige see ära punaste langevarjudega, mis on asetatud T-tähe kujuliselt, ülemine pool vastutuult. Tornberg, Rootsi ekspeditsioon.»

«Vististi on liigne neile ütelda, kuidas nad maandumisplatsi ära peavad märkima. Need on ju lendurid, härra kapten!» tähendas Lundborg rõhutatult, pisut puudutatud

sellest, et komandör tema teksti vastu ei võtnud. Tornberg naeratas: «Aga kui nad on nelja jääl oldud nädala jooksul kõik ära unustanud?»

*

Ohtul, pärast Itaalia lennukite tagasipöördumist baasi, saadi Nobile laagris «Città di Milanolt» teade Rootsi lennukite kavatsetud väljasõidu kohta. Sel korral oli jääpannalt signaliseerimine palju lihtsam kui varem, kuna selle elanikel olid nüüd kasutada itaallaste lennukilt allaheidetud suitsupadrunid. Cecioni ei lakanud neile kiidulaulu laulmast. Minu nägemine oli pärast tervet hämaras telgis veedetud päeva pisut paranenud ja mul soovitati lumeprillid ette panna ning seda signaliseerimisimet vaatama minna. Kõik lahkusid telgist peale Trojani; temal vaesekehel oli ikka veel palavik ja ta jäi telki lamama.

Vaevalt kostis laagrisse kauge mootorimürin, kui Biagi rebis padrunilt kaitse ja viskas padruni jääle, kus see löögist silmapilkselt põlema süttis. Padrunist tõusis tihe must suitsusammas, mis küllaldases kõrguses telgi kohal laiaks pilveks hajus.

«See on, nagu põleks terve naftatöötlemistehas,» ütlesin rahulikult Viglierile.

«See ei saa lenduritel märkamata jääda.»

«Nad juba märkasidki ja tulevad otse siia!» vastas Viglieri binokliga vaadates. «Ma näen kaht lennukit.» Ja tõepoolest, minut hiljem keerlesid lennukid juba telgi kohal. Rootslased viskasid alla viis kollast pakki, mis laskusid väikeste punaste langevarjudega, mille järel lennukid kohe tagasi pöördusid ja minema lendasid, viibinud laagri kohal vähem kui viis minutit.

«Tublid poisid!» kiitis neid Biagi. «Need võiksid ka edukalt pommitada.»

Biagi kiidukõne oli täiesti õigustatud. Kõik viis pakki kukkusid telgile nii lähedale, et Biagi ja Viglieri nad kiiresti kokku korjasid. Nendes oli tore karabiin padrunitega, väike kummipaak, suur pemmikanikarp, kuivakumulaatorid, sigaretid «Abdullah», apelsinid ja pudel viskit — kõik täiesti terved. Need kingid võeti vastu kuuma tänu-tundega, kuid erilise vaimustuse kutsus esile sedelike, mis oli igas pakis. See sisaldas Tornbergi lühikesed näpunäited maandumisplatsi äratähistamiseks, kui leidub sobiv jääpank.

«Niisiis, lõpuks rootslased maanduvad,» ütlesin rahulikult.

«Ja teie lendate kohe teisena Cecioni järel,» ütles Nobile naeratusega.

«Te teate, et ma olen nõus jääma viimase minutini, kindral,» vastasin selle peale.

Nobile noogutas. «Tean, Běhounek. Mäletan, mis te mulle ütlesite, kui me alles esimeses peatuspaigas olime.» Ta mõtles kõnelusele, mis oli toimunud telgis veel enne raadioside loomist. Nobile küsis siis minult, kui palju aega minu arvates läheb vaja Brochi saareni jõudmiseks. Mina olin sellisest küsimusest imestunud. Kindral selgitas, et võib tulla moment, mil terved inimesed peavad minema jalgsirännakule. Ütlesin siis pikemalt mõtlemata: «Teiega koos lendasin siia, teiega koos pöördun ka tagasi!»

Ka nüüd ei mõelnud ma teisiti. Seepärast ei kurvastanud ma põrmugi, kui järgmisel päeval pärast rootslaste lendu Nobile mu kolmandale kohale asetas ning Trojani minust ettepoole paigutas. Trojanil oli ikka veel kõrge palavik, ja ta tundis end väga nõrgana, minu nägemine aga kaitseprillide tõttu niivõrd paranenud, et torkivat valu silmades ainult ajutiselt oli tunda. Ma võisin juba töötada ja järgmisel päeval pärast rootslaste külaskäiku, 23. juunil, asusin peale lõunat kummipaate korda seadma. Biagi ja Viglieri olid juba hommikul täitnud Tornbergi korraldused ning punased rootsi langevarjud asetanud maandumisjääle T-tähe kujuliselt, mille ülemine ots oli pööratud vastu üsna nõrka tuult. Tagasiteel oli Viglieri vette kukkunud ja magas nüüd telgis, väljas päikese käes aga kuivasid ta riided.

Punane telk meenutas une hõlmas suikuvat lossi Okasroosikese loost. Trojani magas haige inimese rahutut und. Biagi tukkus väljas päikese käes ühes magamiskotis, mis Maddalena lennukilt alla oli visanud, kindral aga uinus Viglieri kõrval telgis. Cecioni tuli välja ja aitas mind nõu ning jõuga. Juba eelmisel päeval olime kummipaate alla asetanud itaalia suured siidist langevarjud, et paadid kuival oleksid. Päike, mis viimaste päevade jooksul ainult ühe korra udu peidus oli olnud, paistis pidevalt selgest taevast. Lumi sulas väga kiiresti, eriti aga neis kohtades, kus väikseimgi ese maas oli; iga asi, hoolimata oma värvist, peegeldas päikesekiiri tagasi halvemini kui valge lumi ning neelas endasse soojust tugevamini. Tume-

dama värviga esemed vajusid üha sügavamale lumme, mis nende all kadus ja veeks sulas.

Vaja oli pumbata õhku täispuhutavate kummipaatide kahekordsetesse poortidesse. Ühendasin õhupumba vooliku paadi ventiiliga ja hakkasin usinalt pumpama. Töötasin masinlikult, samal ajal mõeldes rootslaste lennust, Cecioni aga liimis sel ajal kinni teise paadi poordi, mis oli ühest kohast rebenenud. Päike kõrvetas. Peagi võtsin seljast polaarkuue ja seejärel ka sviitri ning jäin kerge spordisärgi väele. Higi voolas laubalt, õhupump kriuksus kiire liikumise puhul üles-alla, kuid paat jäi endiselt lapikuks.

«Hulluks võib minna, kuhu see õhk ometi läheb?» torisesin pumpa käest pannes. Sirutasin selga ja pühkisin laubalt higi. Cecioni kuulis mu sõnu, kuid ei saanud midagi aru, kuna see oli öeldud tšehhi keeli, vaatas aga tagasi ja hakkas naerma. Ta rääkis midagi, kuid mina sain aru ainult sõnadest «kinni keerata» ja taipasin kohe, milles asi seisis. Paadi poordid olid jaotatud kuueks õhukambriks, et kogu õhk välja ei pääseks, kui paat ühest kohast vigastada saaks. Ma polnud tähele pannud, et metallkinnitid, mis kambreid üksteisest eraldasid, olid sulgemata ja et viimase kambri väljalaskekraan oli lahti jäänud. Kogu õhk, mida ma nii hoolikalt paadi seinte vahele pumpasin, läks vabalt läbi kambrite ja tuli kraanist välja. Puhkesin naerma ja parandasin oma vea. Ei möödunud veerand tundigi, kui üks paat oli korralikult täis puhutud. Asusin teise kallale, mille parandamisega Cecioni selleks ajaks lõpule oli jõudnud. See oli suur, tugev, ovaalse kujuga kummipaad, millesse vajaduse korral võis kogu Nobile rühma mahutada. Selle paadiga oli natuke rohkem tööd, kuid peagi oli seegi tehtud ja ma hakkasin väiksemasse, neljanurgelisse paati paigutama pemmikani- ning šokolaadipurke ja väiksemaid, piklikke lihakonservikarpe, mis itaallased alla olid visanud. Purkidel oli silt *Corned Beef**, ja see pealkiri viis mu korrapealt noorusaegadesse. Kõik Verne'i romaanide ekspeditsioonid, kuhu nad iganes suundusidki, kas Arktika tühjadele avarustele või Ekvatoriaal-Aafrika maadesse, võtsid alati neid konserve kaasa.

Kui kindral annaks täna ometi korralduse parandada

* Inglise keeli — soolatud liha. Tegelikult koosnevad need konservid parimast loomalihas, sealihast ja rasvast.

lõunasööki niisuguste konservidega vastiku karuliha asemel, mis järjest maitsetumaks jääb! Samas meenusid mulle mu kokakohustused, mida mul Trojani haiguse ajal tuli täita üksinda. Võtsin kiiruga taskust kella ja vaatasin seda. Oli juba õhtu kell seitse läbi, aga kindral magas ikka veel. «Milleks teda praegu äratada, kui ta õhtul nagunii ärkab, las magab ennast kordki hästi välja, on hiljem ärgates paremas tujus,» mõtlesin ma. Südamepõhjas lootsin, et kui kindral ärkab, siis on juba hilja karuliha praadimiseks, ja see lootus läks tõepoolest täide!

Nobile ärkas pärast kella kaheksat ning otsustas, et täna tuleb külm õhtusöök — šokolaadi, natuke kuivikuid, mis olid veel meresoolast läbi imbunud, mõned riknenud banaanid ja vahvleid marmelaadiga. Kuigi kindral oli kaua maganud, polnud ta heas tujus, nagu ma lootsin. Baromeeter, mis oli säilinud dirižaabliilt, hakkas märgatavalt langema. See tähendas, et ilm läheb halvaks. Lisaks ei kutsunud «Città di Milano» sel õhtul meid välja õigel saateajal, viis minutit enne kella kümnet. Ometi polnud kindralil midagi selle vastu, kui Viglieri tegi ettepaneku juua lonksu viskit jõu tugevdamiseks ja rootslaste auks, kes jääpangale kavatsesid maanduda. Igaüks jõi mõne tilga viskit, mis valati lihvitud kuplisse, mis oli kunagi katnud dirižaabli gondlis laelampi ja katastroofis terveks jäänud, nüüd aga kõlbas veeklaasiks.

Cecioni tõstis klaasi huultele, kuid peatus äkki ja hõikas: «Nad on siin!» Viglieri, Biagi ja mina kargasime telgist välja. Nobile ja Cecioni ronisid telgist meile vaevaga järele. Tõepoolest, väljas kuulsid kõik selgesti kauget mootorimürinat. Nobile hakkas kiiresti ja närviliselt korraldusi jagama. Biagi süüdaku suitsupadrin ja pärast seda joosku kohe koos Viglieriga kähku maandumisplatsile, kus süüdaku teine padrun. Mina pidin jääpangale ronima ja vehkima lipukesega maandumisplatsi suunas, samal ajal aga jälgima Viglieri ja Biagi tegevust ja edaspidiste sündmuste arengut ning kõigest sellest Nobilele ette kandma. Pooleldi lahtirõivastatud Trojani jäi telki oma magamiskotti. Cecioni hakkas omal algatusel kelku parandama. Ta oli erakordselt erutatud: temale oli ju saabunud jäävangistusest vabanemise tund!

Nobile korraldused täideti täpselt ja meeleldi. Ilm oli tuulevaikne ja signaalpadruni tihe must suits kerkis kõrgele sinakasse taevasse. Viglieri võttis jääkirka, mille

Maddalena oli koos muude esemetega olla visanud, sidus end nööriaga Biagi külge ja ruttas temaga koos maandumisplatsile. Mina ronisin jääpangale, millel asusid astronoomilised mõõteaparaadid. See oli siiski pisut madalam kui see, millel ma olin tavaliselt seisnud lennukite saabumise puhul, kuid sellel oli see eelis, et ta asus telgi lähedal ja ma sain Nobilega paremini kõnelda.

Biagi ja Viglieri olid jõudnud minna vaevalt kolmandiku sellest 150-st meetrist, mis lahutas laagrit maandumisaugast, kui Rootsi lennukid juba laagri kohal tiirlema hakkasid. Neid oli kaks, ühel neist olid suusad, teisel pontoonid all. Mina hakkasin agarasti lippudega vehkima maandumisplatsi suunas, kuid selle järele polnud vajadustki, kuna lennukid juba ise nägid punast, langevarjudest koostatud T-tähte. Seejärel püsis pontoonidega lennuk endisel kõrgusel, kuid suuskadega lennuk, teinud suure ringi, laskus madalamale rüsi jää kohale paigal, kus oli tasane jääpank, ja minul jäi lennukit binokliga jälgides mulje, et see hakkab maanduma. Ent lennuk sööstis uuesti üles ja mootorimürin muutus pöörete arvu suurendamisega. Nähtavasti uurisid ja kontrollisid rootslased tähelepanelikult jää pinda, kuna see toimus veel mitu korda. Nobile närvipinge kasvas iga hetkega.

Lõpuks lennuk enam ei tõusnud ja mootor hakkas undama madalama tooniga. Nägin, kuidas lennuk jääl hüples, kaldudes tiibadega kord ühele, kord teisele küljele, kuni jäi lõpuks peatuma, kuigi mootor ei lakanud veel töötamast. Teine lennuk tegi veel ühe ringi laagri kohal ja lendas seejärel lääne suunas.

«Maanduski!» hõikasin rõõmsalt. Nobile hakkas midagi väga kiiresti rääkima Cecionile, kes temale niisama kiiresti vastas. Ma taipasin nende jutust niipalju, et on tulnud lõpp kõigile kannatustele ning löönud päästmistund. Jälgisin binoklist edasi seltsimehi, kes maandumisplatsi poolt tagasi tulid kolmanda mehe saatel. Möödus veel tervelt kaksikümmend minutit lennuki maandumise hetkest, kuni nad telgi juurde jõudsid. Rootslane oli noor, pikk mees, sihvakas, heledate juustega ja meeldiva, siledaks raseeritud õhetava näoga. Seljas oli tal laitmatu lenduriülikond. Ilmse kaastundega vaatas ta kõhna, hallikasse habemesse kasvanud Nobilet. Tõstnud käe sõjaväeliseks tervituseks mütsi juurde, esitles ta end inglise keeli:

«Lundborg, Rootsi lennuväe vanemleitnant!»

Nobile tõusis minu ja Viglieri toetusel püsti, andis talle kätt ja tänas kogeldes maandumisel üles näidatud suure mehisuse eest.

«Olen rõõmus, et see õnnestus minul esimesena,» vastas Lundborg lihtsalt, meeldiva naeratusega.

Nobile jätkas kõnelust ja oli ilmselt liigutatud. Ta kõneles inglise keelt kiiresti, kuid vigaselt; hääled värises tal ajuti. Ta tänas veel kord lendurit, ja osutades Cecionile, kes ei lasknud lendurit silmist, lõpetas: «See lendab esimesena!» Lundborgi vastust oodates istus Nobile vaevalt järele. Lendur sattus segadusse. Ta libistas pilgu üle Cecioni suure kogu ning lausus siis otsustavalt:

«Ma olen veendunud, et mul õnnestub siit teid kõiki ühekaupa välja vedada. Maandumisplats on hea ja ilm soodne. Ma tulen tagasi veel täna öösi ja homme öösi lõpetan evakueerimise. Kuid seda meest,» osutas ta Cecionile, «ma praegu võtta ei saa. Ta on liiga raske, ja mina pole üksinda, minuga on kaasas vaatleja. Minu «Fokker» ei vii niisugust raskust ära. Teie lendate esimesena. Teid on kõige rohkem tarvis päästetööde juhtimiseks.»

Nobile sattus segadusse. «Mina peaksin lendama?» küsis ta erutatult. Seejärel tõlkis ta Cecionile ja Biagile Lundborgi ettepaneku itaalia keelde, mina ja Viglieri aga saime isegi aru, mida Lundborg oli öelnud. «Mis teie selle kohta ütlete?» pöördus Nobile oma kaaslaste poole. Algul vaikisid kõik segaduses. Minul vilksatas peast läbi mõte, et kindral peaks ise lõpuni kohale jääma nagu kapten uppuvale laevale. Kuid samas mõtlesin kohe ümber ega lausunud sõnagi, sest Nobile oli haige inimene, lahtise luumurdega, ei suutnud käia ja oli nagu Cecionigi teistele tervetele koormaks. Ma ei ütelnud nüüd sõnagi ja hiljem kahetsesin sageli kibedasti, et ma ei järgnenud esimesele ajendile ja kindralit ei hoiatanud, et ta ei lendaks esimesena.

Cecioni ei mõtelnud kaua. «Lennake aga, kindral, küll mina ootan oma järjekorra ära!» ütles ta. «Ja lõppudelõpuks, kui midagi juhtub, teie vähemalt hoolitsete meie perekondade eest!»

Cecionit puudutas küsimuse lahendamine eelkõige. Kui tema oli nõus, ei saanud teistel midagi selle vastu olla. Viglieri ja Biagi pomisesid hämmeldunult paar sõna, mina aga noogutasin Nobilele ainult pead. Nobile ronis

telki mõningate oma asjade järele ning pöördus sama küsimusega ka Trojani poole. Trojani väljendas paari sõnaga oma nõusolekut, kuid hiljem, nagu minagi, kahetses, et polnud kõike hästi läbi mõtelnud ega Nobilet tema kavatsust muutma keelitanud.

«Suurel maal» olivad, kes kaalutlesid kainelt ja loogiliselt, tegid Nobilele õiglaselt etteheiteid. Kui Lundborg oli kindel, et ta kahe öö jooksul kõik jääpangalt ära viib rootsi päästebaasi, siis polnud Nobilel mingit mõtet lennata esimesena. Tema asemel oleks võinud lendur vabalt kaasa võtta Trojani, kes kaalus veelgi vähem kui Nobile. Kui Lundborg kogenud lendurina nägi ette raskusi ega olnud täiesti veendunud, kas tal õnnestub kõiki kuut ära viia, siis oleks itaalia ekspeditsiooniülema kohuseks olnud päästeoperatsioonide lõpetamiseni jääpangale jääda.

Hiljem kahetses ka Lundborg ise, et ta oma järeleandmatusega Nobilele uskumatult raskeid hetki valmistas ning tal kogu edasise elutee ära rikkus. Ta püüdis Nobilet aidata, kinnitades, et oli temale öelnud, et tal on käsk kindral esimesena ära tuua. Kuid kindel on, et ta telgi juures sellest käsust midagi konkreetset ei rääkinud, ja kõik, kes sellest on kirjutanud,* toetuvad informatsioonile, mis Lundborg andis takkajärele.**

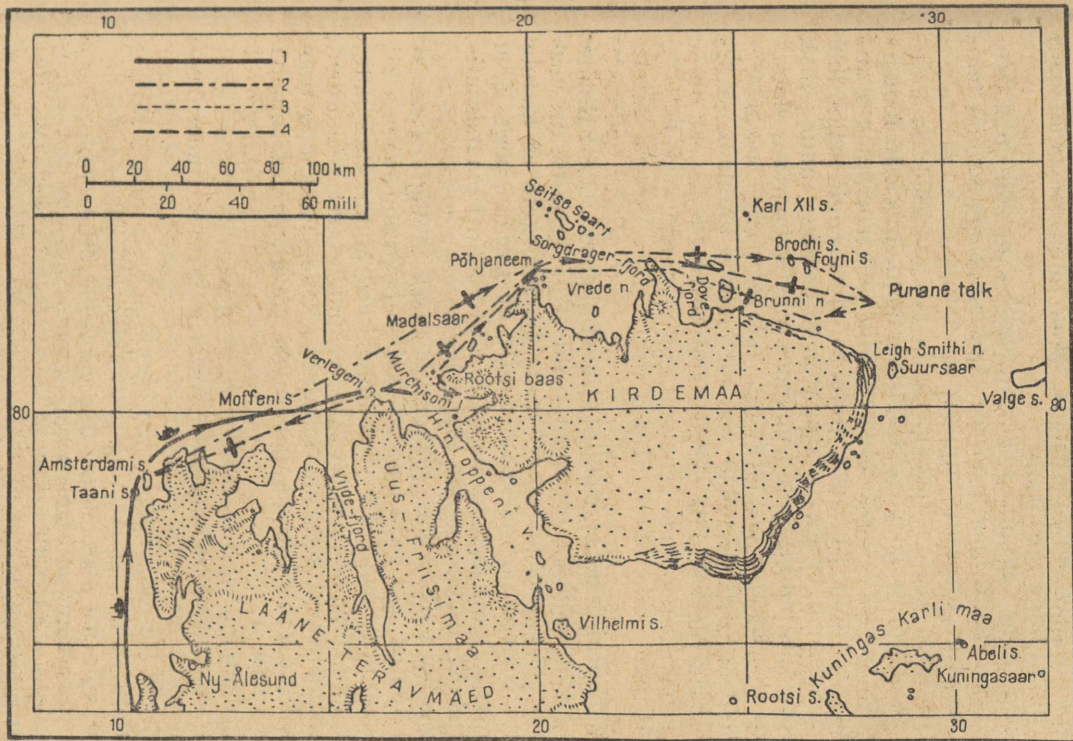
«Palun tõtata ja ärge võtke kaasa midagi raskemat: mida kergem on lennuki koorem, seda parem meile,» kiirustas Lundborg Nobilet. Senikaua kui Nobile otsis radiogrammide päevikut ja oma tütre fotot, vestles Lundborg minuga. «Te olete siin tõepoolest Kaug-Põhjas: siin on ehtne polaarmiljöö,» ütles ta. Ta võttis taskust fotoaparaadi «Kodak» ja tegi rea võtteid, mis levisid hiljem üle kogu maailma.

Ta tahtis pildistada ka Titinat, kuid vilkal koerakesel

* Nende seas ka Béhounek oma polaarpäeviku esimeses väljaandes, mis tõlgiti mitmesse võõrkeelde.

** Siinkohal peab rõhutama, et viibides «Città di Milanol», oma ekspeditsiooni baasis, vangi olukorras, väljendas Nobile tulist soovi osa võtta «Krassini» päästeekspeditsioonidest. Nõukogude päästeekspeditsiooni juhtkond tervitas tema otsust soojalt. Ent teatavasti ei saanud Nobile oma soovi ellu viia Itaalia fašistliku valitsuse otsese keelu tõttu.

Kodanlikus ajakirjanduses Nobile vastu tõstetud kampaania oli kaheldamatult Itaalia valitsuse ja sõjaväelise kildkonna inspireeritud. Hoopis teisiti, suure kaastundega, suhtus tema ebaõnne itaalia rahvas.



1 — «Questi» teekond; 2 — «Upplandi» lennuretk; 3 — «Hansa-Brandenburgi» lennud;
 4 — Lundborgi esimene lend (tagasilennul tõi ta ära Nobile).

ei olnud soovi end pildistada lasta, kuigi ma teda toore karulihatükiga meelitasin.

«On näha, et tal pole siin halb,» hakkas rootslane naerma. «Kuid imelik on see: ajakirjade fotode ja kirjel-duste järgi oli mul kujutus, et Titina on musta-valge-kirju, loom aga on kastanpruun!» Ma vaatasin foksterjerit imestunult. Tõepoolest, Titina täpid, mis olid Kongs-fjordis peaaegu täiesti mustad, olid polaarpäikeses pruu-niks pleekinud. Lundborg purskas naerma: «Pleegitamine on tänapäeval moes, ja Titina on nähtavasti rahul, et on blondiiniks muutunud!» Lundborg oli suurepärasest meele-olus, mis kandus üle teistele; tulevik paistis kõige roo-silisemas valguses, kuigi me algul olime äralennu järje-korra ootamatust muutusest hämmastunud.

*

Vahepeal lõpetas Nobile ettevalmistused. Ta kallistas ning suudles väga erutatult meid kõiki järjestikku, lau-sudes: «Nägemiseni täna öösel!» Lundborg jättis kiirus-tades hüvasti ja meenutas ainult, et Cecioni peab kohe pärast Viglieri ja Biagi tagasitulekut viidama maandumis-väljakule, et teise lennu puhul mitte aega viita. Seejärel eemaldus väike rühm pikkamisi: Biagi ja Viglieri kand-sid Nobilet, kes pärast neljanädalast haigust ja kannatusi ei kaalunud palju üle viiekümne kilogrammi. Lundborg, kes läks kõige ees, abistas neid raskematel kohtadel. Tema pardamehaanik leitnant Schyberg, kellele ootamine tun-dus liiga kaua kestvat, pani mootori vahepeal seisma ja tuli vastu.

Cecioni kallistas ja suudles mind liigutatult ning hakkas siis teekonnale valmistuma. Telgis palavikus lamav Tro-jani tajus olukorda segaselt ning reageeris sellele kum-maliselt. Ta ronis magamiskotist välja, otsis midagi Nobile tühjaks jäänud kohal ning teatas siis: «Nüüd, kus Nobilet pole, võin ma endale veel ühe apelsini võtta!» Nobile jäl-gis väga hoolikalt õiglast toiduainete jagamist ega luba-nud mingeid lisa-sid kellelegi, mis meie olukorras oli mui-dugi täiesti õige.

Trojani tegi apelsini otsimisel veel ühe avastuse ning kutsus nõrga häälega oma seltsimehi, et nad vaatama tuleksid. Cecioni mõtles ainult oma liginevale äralennule, ja temal polnud vähimatki tahtmist uuesti vaevaliselt

telki ronida. Mina, see-eest pistsin pea uudishimust aetuna telki.

«Vaadake, mis ma leidsin,» teatas Trojani võidukalt. Tal oli palavikust värisevas käes väike pudel pruuni vedelikuga. Mina olin pettunud. «Me teame seda ammugi. See on kindrali vitamiiniekstrakt. Mäletate, kuidas ta soovitas meile seda juua lusikatäie viisi, meie aga keeldusime, öeldes, et oleme terved ega vaja mingeid ravimeid?»

«Pole tähtis,» vastas Trojani haige inimese ärritatavusega. «See on samasugune jook nagu iga teine, ja kuna viskit pole, joome nüüd meie päästmise auks seda.»

Ta jõi pika sõõmu ja ulatas siis pudelikese minule. Trojani heaksmeeleks jõin mõne tilga. Joogil oli vastik supijuurteekstrakti maitse, millele oli juurde segatud mingit arstimit. Trojani sulges pudelikese korgiga ning puges minu abiga taas oma magamiskotti.

Läksin tagasi oma jääpangale, kust ma tavaliselt oma vaatlusi tegin, ja hakkasin jälgima väikest inimesterühma. Nad jõudsid selleks ajaks juba lennukini, mille ümber Titina lõbusalt hüples. Kogu tee jooksis koer kord ette, kord tuli tagasi, ja binokliga vaadates meenusid mulle Trojani sõnad, et Titinal on kõige rohkem šansse pääsemiseks, kuna temal on kõige kergem käia niihästi mööda sügavat lund kui ka konarlist jääd.

Mootor hakkas taas mürisema, Viglieri ja Biagi tõstsid Nobile lumelt, millel ta lamas, ning andsid ta üle rootslastele, kes asetasid ta kabiini põrandale. Titina hoolitses enda eest ise: ta hüppas «Fokkerisse», nagu poleks ta eluaja muud teinudki. Tänamatul koeraraksil ei tulnud pähegi minuga hüvasti jätta, kuigi olin viimase neljateistkümne päeva jooksul söötnud teda praetud karulihaga. Ei pööranud ta tähelepanu ka teda hüüdvale Viglierile ega soovinud uuesti end lennuki uktsel näidata. Ta leidis endale sooja paiga veekindlal mootorikattel, mis lamas virnas kabiini ühes nurgas, ning ootas rahulikult starti. Oodata ei tulnud tal kaua. Nobile hõikas veel: «Nägemiseni!» ning lendur andis gaasi. Biagi ja Viglieri haarasid tiibadest kinni, et lennukit kursile seada, mootor hakkas veel kõvemini mürisema, ja «Fokker» alustas jääväljal starti. Vaevata kiskus ta end jäält lahti, hüppas üle rüsi-jää, mis piiras jäävälja lõunast, tegi laagri kohal tiiru ning tõusis järsult kõrgusse. Mõne minuti pärast nägin

binokliga vaadates läänetaevas veel vaevaltmärgatavat punkti, mis peagi kadus.

Väsinuina tulid Viglieri ja Biagi telgi juurde tagasi. Vanemleitnant Viglieri, kelle Nobile oli määranud oma asetäitjaks ja laagri ülemaks selleks lühikeseks ajaks, kuni kõik on jääpangalt ära viidud, teatas, et nüüd on tingimata vajalik väike puhkus ja jõukogumine. Minu suureks rõõmuks käskis ta avada ühe lihakonservipurgi ja lisada sellele mõned kuivikud. Kuigi südaöösine eine jaotati kõigest kolmeks — Trojani magas, ja Cecioni oli eelseisvast äralennust nii erutatud, et ei suutnud toidust mõeldagi —, sai igaüks ainult väikese annuse. Ja sellegipoolest kulus see marjaks ära. Kui olime sõõnud, hakkasime nõu pidama, kuidas Cecionit kohale kanda.

Kelk ei tulnud arvesse: kuigi Cecioni püüdis seda parandada nii hästi kui võimalik, oli riist nii habras, et sada kilogrammi kaaluva inimese all oleks ta mõne sammu järel kokku vajunud. Cecioni kätel kandmist pidas Viglieri võimatuks. Kindral oli kaks korda kergem ja ometi väsisid nad kandmisel uskumatult, kuna tee oli väga halb. Tõsi, mina küll oleksin aidanud kanda, kuid kindralit aitas neil kanda Lundborg, ja viimasel teosal ka veel Schyberg.

«Paneme *cavaliere* Biagi magamiskotti ja lohistame seda mööda jääd, aga raskemates kohtades kanname,» tegin ettepaneku.

«See on mõeldamatu!» vastas Viglieri üleoleva tooniga. «On näha, et teie pole veel maandumisjäljel käinud. Kott rēbeneb räbalateks, enne kui veerandki teed selja taga on.» Solvunud teravast märkusest, kehitasin õlgu ega võtnud enam edaspidisest vaidlusest osa. See oli väga elav ja toimus itaalia keeles. Cecioni, kuulunud mõningaid etteheiteid, lõpetas loo sellega, et hakkas otsustavalt käpuli roomama maandumisplatsi suunas. Tal oli karujõud, ja pääsemislootus nüüd vaid kahekordistas seda. Saatsin teda hetke vaimustusega ja mul tekkis kartus, kas ta suudab niisugust rasket «rännakut» taluda. Aga kui nägin, et Cecioni püüab minna üle väikese lõunakanali, mis piiras Karupanka, siis ruttasin talle appi.

Abivalmis Biagi oli juba paari lauajupiga siin, millest meisterdasime väikese silla, siis tõstisime Cecioni püsti ja aitasime ta üle ohtliku koha. Kuid see oli alles ebatavaliselt raske tee algus, mis muide arvukate ringimine kute tõttu veel tunduvalt pikenes. Jää muutis oma asendit iga

minut. Sel kohal, kust Viglieri ja Biagi pool tundi tagasi vabalt läbi olid läinud, mustendas nüüd lahtine kanal. Tuli sellest ringi minna. Kahes teises kohas polnudki ringipääsuteed ja üle jäi ainult üks lahendus — kasutada üleminekuks väikest jäätükki, mis ujus kahe jääkalda vahel. Veel kaua jooksis mul selle meenutamisel ebameeldiv külmavärin üle selja. Viglieri läks esimesena kanali teisele kaldale ja tõukas ujuva jäätüki kirkaga tagasi. Seejärel kattis Biagi jäätüki ja kanali kalda vahelise praopaa riiki laauajupikesega; ta sidus Cecioni nööri enda külge ja see roomas kõhuli üle hapra silla jäätükile ning jäi sinna lamama, kuni see vastaspoolsele kaldale tõmmati. Nüüd ehitas Viglieri sillakese teisele kaldale. Cecioni, kes lamas peaaegu üleni vees, sest jäätükk vajus tema raskuse all sügavalt vette, pääses lõpuks üle silla suure vaevaga teisele kaldale. Teda aidata või lihtsalt kätel kanda oli võimatu, sest jäätükk ei kannatanud kolme inimest välja.

Tubli *cavaliere* nähtavasti ei tundnud väsimust. Talle andis jõudu lootus kiirele pääsemisele. Isegi kõhuli jäätükil vees lamades naljatas ta, et puhkab hästi. Seal, kus tee oli parem, liikus ta murtud jalga taga lohistades neljakäpuli nii kiiresti, et kolm ülejäänut vaevalt järele jõudsid.

Otsejoones oli maandumisplats Karupangast kõige rohkem 150 meetri kaugusel, kuid arvukad ringikäigud pikendasid teed niivõrd, et ilma Cecionitagi kulus minekuks peaaegu pool tundi. Aeg oli juba üks tund üle kesköö vastu 25. juunit, kui väike väsinud rühm eesmärgile jõudis.

Mina sattusin siia esmakordselt ja vaatasin hämmastusega ringi. Mulle näis lausa imena, et keset kokkukuhjunud rüüsi jääd, mida lõhestasid arvukad praod, mille arv soojade ilmadega üha suurenes, leidis niisugune suur ja tasane jääväli. Võimalik, et selle pikkus ei küündinud 325 meetrini, nagu Viglieri arvas, kuid igal juhul lähenes see kolmesajale meetrile. Jääd kattis paks lumekiht, mis oli tasane ja säravvalge. Selgesti paistsid sellelt Lundborgi «Fokkeri» suuskade jäljed. Kohal, kus jäävangid seisisid, paistsid lumest kaks suurt kollakat lohku. Need augud olid puhunud hülged, et nende kaudu veest välja pääseda. Viimati olid hülged neid avausi kasutanud nähtavasti ammu, sest need olid kattunud uue jääga. Nende

järgi võis otsustada jäävälja tugevuse üle, mis neis koh-
tades oli vähemalt kahe meetri paksune.

Maandumisvälja piiras kõigist külgedest rüsi jää, mille
kõrgus oli mitu meetrit. Sellelt kohalt, kus neli meest
puhkasid, olid lumel näha punased langevarjud, mis moo-
dustasid T-kuju, mille alumine ots tähistas lennuraja
algust. Jää polnud mitte igal pool nii tasane, nagu esime-
sel pilgul näis, ja väikesed rohelised lipud tähistasid takis-
tusi, mida lendur pidi vältima.

Õõ oli oivaliselt selge, päike paistis, ja lennuki oota-
jail möödus aeg algul kiiresti. Itaallased vestlesid tulevi-
kust rõõmsalt ja lootusrikkalt. Biagi naljatas, et lahkub
sõjaväeteenistusest ning avab väikese restorani, millele
paneb nimeks «*Al urso bolito*»*. Cecioni teatas, et tema
hakkab jälle lendama, niipea kui tal jalg terveks saab. Vi-
glieri oli ilmselt surmani tüdinud kantseleitööst Sõjalae-
vastiku ministeeriumis ja tahtis pärast tagasipöördumist
üle minna mõnele sõjalaevale.

«Nüüd arvatavasti nimetatakse teid korvetikapteniks,»
arvas Biagi. Viglieri väljendas kahtlust. Ta pidi veel kolm
aastat teenima, enne kui talle see auaste omistatakse. Ta
ei lootnud kõrgendusele väljaspool järjekorda ja ei eksi-
nud, kuna fašistlik sõjaväekomisjon, kes hiljem uuris kogu
Nobile ekspeditsiooni ebaõnnestumise ja dirižaabli katas-
troofi põhjusi, suhtus temasse väga karmilt nagu kõigisse
teistesegi ekspeditsioonist osavõtjatesse, kes Nobile eest
välja astusid.

Ainult mina vaikisin, vestlusest osa võtmata. Ma ei
tahtnud mingeid tulevikuplaane ehitada. Kord paistis
mulle täiesti usutamatuna kodumaale tagasipöördumine
pärast kuu aega kestnud kannatusi ja ohte, kord jälle
näis kõik olevat lihtne ning täiesti teostatav. Lundborgi
«Fokkeri» kaks-kolm maandumist päästavad kõik hukku-
misest. Mul polnud muide erilist tahtmist unistustele
andumiseks. Pärast oleks liiga valus olnud tagasi pöör-
duda tegelikkusse.

Ootuses möödus tund, selle järel teine. Päike, mis kesk-
ööl seisis madalal, silmapiiri kohal, hakkas uuesti taevasse
kerkima ja tugevamini soojendama. Itaallaste vestlustee-
mad olid ammendatud ja nad jäid vait. Ootamine näis
neile liiga pikale venivat ja Viglieri hakkas arvutama, kui

* «Keedetud karu juures» (it. k.).

ruttu Lundborg tagasi võiks jõuda. Lennuk lendas ära pool tundi enne keskööd vastu 24. juunit. Ta lendas «Östra gruppeni»* juurde, nagu rootslased oma baasi Hinloppeni väinas kutsusid. Isegi kui oleks lennatud ringiga piki rannikut, poleks see üle 120 miili teinud. «Fokker», kolm inimest pardal, ei saanud lennata tavalise kiirusega, sellest hoolimata võis selle vahemaa vabalt katta tunni ja veerandiga, võib-olla kiiremini, kui arvestada täieliku tuulevaikusega. Lennuki lahkumisest oli möödunud juba kolm ja pool tundi — kui ta kohe pärast baasi jõudmist aega viitmata oleks tagasi lennanud, oleks ta võinud juba ammu siin olla.

Ootajad läksid rahutuks. Kõik vaikisid ja pingutasid kuulmist, kas ei hakka vaikusest kostma mootorimürinat. Signaal-suitsupadrin lamas ammu lumel valmis. Kuid ainukeseks heliks, mis aeg-ajalt sügavat polaarvaikust purustas, oli mõne kauge, liikuma hakanud jääpanga mürin.

«Ta ei lenda enam siia!» ütlesin ma kurvalt Viglierile. «Küll näete, ta ei tule enam tagasi, jääb rahule kindrali päästmisega!» Kuid kohe samas hakkasin häbenema oma ebaõiglast suhtumist ausasse rootslasesse. «Seal ta ongi!» hõikas rõõmsalt Cecioni, kelle vilunud kõrv esimesena kauges mootorimürina kinni püüdis. Teised tardusid kuulates paigale. Tõepoolest, *cavaliere* polnud eksinud! Väga nõrk heli, mis meenutas tasast putukate suminat, tugevnes pidevalt. Viglieri ruttas suitsupadrunit süütama. Puhus kerge läänetuul, mis kallutas suitsusamba ootajatest ida suunas.

Mina võtsin lumepriidid eest ja püüdsin ilma nendeta vaadata, kuna valu silmades oli tunduvalt nõrgemaks jäänud. Nägin mõlemat Rootsi lennukit, mis olid juba otse jääpanga kohal. Suuskadega lennuk tegi järsu spiraali ja hakkas otse jääpangale laskuma, vähendades sealjuures mootori tiire. Lendur kas ei pööranud tähelepanu tuule suunale või ei suutnud seda suitsu kõrvalekaldumise tõttu kindlaks määrata. Tuul puhus küljelt, mitte vastu, kuid oli nii nõrk, et ei võinud lennuki maandumist ohustada...

*

* Idarühm (rootsi k.).

Pöördume pisut tagasi.

Kui Lundborgi «Fokker» oli õnnelikult startinud ja kiiresti jäävälja kohale kerkis, püüdis Nobile püsti tõusta ja viimast korda vaadata kohta, kus oli veetnud kannatusterohke kuu ja kus seltsimehed nüüd kärsitusega päästmist ootasid. Schyberg aitas teda ja osutas talle telki. See näis Nobilele armetu, rämpase kaltsuna, mis oli vaevalt märgatav valge lume taustal. Ainult punased ja rohelised signaallipud antennimastis paistsid lumega kaetud pinnalt selgemini.

Varsti kadus tal see pilt silmist. Schyberg loovutas talle oma istme ja seisis nüüd tema taga, näidates talle kohta lõuna pool Foyni saart, kus nad kolm päeva tagasi inimese ja karu jälgi olid näinud.

«Eile, kui ma meie läänebaasist Hinloppeni väina lendasin, paistis mulle, et näen istuvat kogu,» ütles Lundborg, kes oma aparate jälgis. «See oli Põhjaneeme lähedal. Tõenäoliselt Malmgren, ütlesin ma endale, kuid mul ei tulnud pähegi, et kui see oleks olnud inimene, siis oleks ta kindlasti mulle millegagi lehvitanud. Ma laskusin kohe samas madalamale, kuid kogu hajus äkki. See oli ainult nägemispete — valguse- ja varjudemäng!»

«Säherduse valgusemänguga puutub siin alatasa kokku,» lisas Schyberg. Nobilel hakkas külm. Schyberg aitas ta kabiini põrandale ning mähkis ta mootorikattesse, ajanud Titina sellest välja. Rahulolematu koer hakkas teist varjupaika otsima ja Nobile võttis ta enda juurde, kartes, et loom takerdub roolitrosside vahele. Esialgu rabeles Titina enese lahti, kuid Nobile käte soojus lepitatas teda ja ta rahunes. Ent niipea kui lennuk ligemale tunni aja pärast hakkas laskuma maandumiseks, rabeles ta enda vägisi Nobile kaenlast lahti ja oli lennukis esimene, keda rootslased idabaasis tervitasid, kui kiiruga «Fokkeri» ukse avasid.

Lundborg laskus sügava lumega kaetud rannale. Tornberg ootas teda juba kahe kaaslasega, kes haarasid Nobile sülle, kui komandör oli teda vaevalt jõudnud tervitada, ja viisid ta poole kilomeetri kaugusele lumest puhastatud platsile, nõndanimetatud lendurite laagrisse. Telke polnud ja halva ilma puhul elutsesid lendurid «Questi» pardal, mis oli ankrus kaldast poole miili kaugusel, väikeses, hästi kaitstud abajas. Lähedal seisis «Hansa-Brandenburgi» tüüpi hüdroplaanid ja kolmemootoriline «Uppland», mil-

lega Tornberg läänebaasist siia oli lennanud. Rand oli juba lumest paljas ja seal lamasid lõkkeks varutud ajupuidu- virna kõrval veekindlad vaibad, magamiskotid ning mitmesugused ekspeditsioonitarbed.

Uimaselt vahtis Nobile ringi. Kõik ta ümber näis talle unenäona: laager rannikul, pikad, saledad, hoolikalt raseeritud ja elegantselt rietatud heledapäised rootslased, hoolitsus, millega temasse suhtuti ja millest ta juba ammugi oli võõrdunud. Ta asetati ettevaatlikult magamiskotti, mähiti talle villane sall kaela ümber, keedeti priimusel kakaod. Ta külvati üle küsimustega saksa ja inglise keeles, pakuti sigaretti ja klaas konjakit, mille pudel avati Lundborgi edu puhul.

Aeg kulus. Pärast lühikest puhkust hakkas Lundborg ettevalmistusi tegema uueks lennuks. Nüüd lendab ta «Fokkeril» üksinda, et Cecionit ära tuua. Ettevaatusest, et lennuk kaaluks võimalikult vähem, võttis ta sellelt ära kõik peale karabiini ja padrunite ning mootorikatete. Roseward, kes teisel lennukil Lundborgi pidi saatma, oli juba valmis. Tornberg ja sõbrad soovisid neile edu, ja varsti tõusid mõlemad lennukid õhku.

Kell oli kolme peal. Lend Nobile laagri poole läks ilma vähimategi seiklusteta. Vähem kui tunni aja pärast peale starti Hinloppeni väinast nägi Lundborg jäävangide suitsusignaali. Ta sai jagu väsimusest, mis teda vaevama kippus, lendas tiiru maandumisvälja kohal ning hakkas kiiresti laskuma. Ta ei märganud, et puudutas suuskadega lund alles maandumistee keskosas, kuid sellel poleks mingit tähtsust olnud, kui raja pikkus oleks olnud üle kolme- saja meetri. Sada viiskümmend meetrit oli tema lennukile täiesti piisav. Ta unustas, et lennuk oli nüüd kergem kui eelmise maandumise ajal. Lennuki kiirus oli veel liiga suur, kui rüsi jää, mis piiras maandumisplatsi põhja poolt, kerkis ta ette ähvardavas läheduses. Ta tahtis juhtida «Fokkeri» vasakule, kus oli rohkem vaba ruumi, kuid kerge biplaan hakkas küljelt teisele kõikuma, siis kerkis saba ja lennuk tegi kukerpalli ettepoole ning jäi lamama ülemistele kandepindadele; propeller purunes vastu jääd ja mootor peatus.

VEEL UKS VANG

Neli meest, kes kärsitult «Fokkeri» saabumist olid oodanud, jälgisid toimuvat nüüd hinge kinni pidades. Üheks minutiks kaotasime igasuguse pääsemislootuse. Teine Rootsi lennuk keerles jääpanga kohal ja laskus madalamale; selle piloot tahtis selgusele jõuda, mis Lundborgist on saanud. See oli ka nelja ootaja esimene mõte; niipea kui olime jahmatusest toibunud, tormasime, Biagi, mina ja Viglieri, kummuli paiskunud «Fokkeri» juurde lenduritele appi.

Õnneks ei vajanud Lundborg mingit abi. Vöö, millega ta istme külge oli seotud, päästis tema; hetke rippus lendur, pea alaspidi, siis vabastas ta enda kiiresti, ja enne kui meie kolmekesi sinna jõudsime joosta, seisis ta juba jääl lennuki kõrval ning viipas tema kohal tiirlevale seltsimehele märgiks, et on elus ja terve. Ta pääses tõepoolest ainult marraskil ninaga.

Lundborg oli väga erutatud ja hiljem, olles minuga heaks sõbraks saanud, küsis, millest ta siis rääkis, sest esimesest hetkest pärast avariid ei mäletanud ta üldse midagi.

Viglieri küsimusele, kas ei tuleks «Fokker» ümber keerata ja lennuks ette valmistada, vastas Lundborg inglise keeli:

«See enam ei lenda. Võite ära põletada!» Õeldu oli tõsi. Isegi pealiskaudne ülevaatus näitas, et nende abinõudega, mis jäävangidel käepärast olid, on võimatu «Fokkerit» aidata. Ta lamas ülemistel kandepindadel, kinnitused tugevasti kaardunud, üks suusk oli katki ja rippus viltu, propeller osaliselt murdunud ja suurem osa bensiini paakidest välja voolanud. Kui Biagi Lundborgi kaasatoodud kirve abil bensiinipaagid kätte sai, leidis ta, et neisse polnud üle kolme-neljakümne liitri bensiini jäänud. Selle võis ilma igasuguse kartuseta paakidesse jätta, see ei saanud enam välja voolata.

Seni kui Biagi hinnalist kütust päästis, püüdsime Viglieriga Lundborgi lohutada. Ta kuulas meid väga hajameelselt ega lakanud kordamast: «Mis nüüd kindral ütleb! Lubasin talle, et toon teid kõiki tänase öö jooksul tema juurde!» Seejärel hakkas ta kabiini tühjendama. Ta sai sellega peagi valmis. Tal oli kaasas ainult kaart, karabiin padrunitega, püstol mõne varumagasiniga, kaks labi-

dat ja kaks kirvest, kastike arstimate ja sidemetega, kaks paari suuski koos keppidega, kaks veekindlat mootorikatet ja märkmik.

Jäävangid, kelle arv jälle endiseks oli kasvanud, korraldasid lühikese nõupidamise, mis edasi teha. Otsustati kõigepealt terve laager üle tuua maandumisväljakule ja teha seda kohe, veel eeloleval ööl. Selleks oli ka ülim aeg. Karupank oli juba tugevasti sulanud; kõigisse külgedesse oli selle ümber siginenud kanaleid ja telgi juures oli võimatu käia, sest jääpind oli üksainus suur veeväli, mis oli tekkinud päikesekiirte käes sulanud lumest. Mis teha aga Cecioniga? Ei olnud mõtet, et ta uuesti ette võtaks kurvana «retke» telgini ja seejärel jälle tagasi maandumisväljakule. Siis otsustati, et Cecioni jääb lamama «Fokkeri» tiivale, kus oli täiesti kuiv. Talle toodi Lundborgi lennukist mõlemad mootorikatted ja karabiin padrunitega — juhuks, kui ilmuvad karud.

Telgi juures kohtasime juba riides ja lennuks valmis-
tunud Trojanit, kes pidi lendama pärast Cecionit. Trojani polnud terve, ja minu küsimusele, kuidas ta ennast tunneb, torises ta mõned pahurad sõnad vastu. Biagi andis radiogrammi «Città di Milanole», teatades juhtunust, ja esimese isikliku radiogrammi jääväljalt: Lundborg saatis telegrammi oma noorele naisele, et on elus ja terve. Mina üllatasin oma seltsimehi ettepanekuga, et võib-olla oleks laagri ümberkolimise asemel targem mõelda rännakust mandrile — tähendab Brochi või Foyni saarele.

«Kuidas te õigupoolest niisugust rännakut ette kujutate?» küsis Viglieri. Ta kõneles kõrgil toonil nagu alati, kui ta minuga rääkis. Mind ärritas see toon, mis nähtavasti oligi põhjuseks, et meie Viglieriga ühist keelt ei leidnud. Süüdi selles olime arvatavasti mõlemad ning kainelt mõtlemise hetkedel, eriti pärast, kui kirjutasime teineteisest, tunnistasime mõlemad end süüdi ja hindasime kõrgelt teineteise häid omadusi.

«Minu kaalutus on lihtne,» vastasin ärritatult, «niisuguseks rännakuks on meil praegu kõige soodsamad tingimused. Jää on lakanud liikumast, meie koordinaadid pole mitme päeva jooksul miiligi võrra muutunud, te teate seda ise väga hästi oma astronoomiliste mõõtmiste põhjal. Üks liikumisvõimetu inimene on ära, tema asemel on terve ja tugev abiline. Cecioni veame kaasa kummipaadis.»

Viglieri kehtas põlglikult õlgu. «Seniajani ei suutnud

me teda paadis isegi maandumisväljale tuua,» ütles ta pilklikult. Mul oli juba vastus keelel, et keegi ei proovinudki seda teha, kuid valitsesin ennast ja vaikisin. «Muide, peame ootama, mis kindral meile vastab,» lõpetas vanemleitnant Viglieri lühikese nõupidamise. See oli vee-nev ettepanek ja ma ei käinud oma ettepanekuga enam peale. Lähim tulevik näitas, et Viglieril oli õigus, kui ta oli olnud saarele mineku vastu, peamiselt sellepärast, et teda hirmutasid rännakuraskused. Kui minu ettepanek oleks vastu võetud, oleks meid kõiki oodanud möödapääsematu hukkumine.

Lundborg puges kohe pärast oma telegrammi ärasaatmist telki ja minut hiljem juba magas raskesti. Teised järgnesid tema eeskujule: me polnud ju terve öö maganud! Mina kasutasin Biagi magamiskotti, kuna radist sel korral eelistas erandlikult telki heitmist. Esmakordselt kogu jääpangal olemise ajal magasin ma magamiskotis — enneolematu luksus! Ärkasin alles õhtu eel ja hakkasin kohe lõunat valmistama, mida võis samaaegselt pidada ka õhtusöögiks. Lundborg ärkas samuti ja võttis minu juures istet ning hakkas küsitlema elust jääpangal. Ta rääkis korralikku saksa keelt ja mina, rõõmus, et saan kellegagi rääkida, vastasin meelsasti.

Vestluse ajal lõikasin mustaks tõmbunud karuliha tükideks, asetasin need Cecioni valmistatud improviseeritud pannile, lisasin veidi võid, süütasin bensiini laastude all ning hakkasin praadima. Lundborg jälgis suure huviga minu tööd, kuid ei avaldanud suuremat vaimustust. Liha polnud isuäratav, ja nõude puhtuski jättis soovida. Jäävangidel oli nüüd magedat vett küllaldaselt, kuna lumi sulas kõikjal nende ümber, kuid polnud mingisugust pesemisvahendit ega käterätti!

«Hinloppeni baasis õnnestus meil sageli lasta mõni rasvane metshani, ja nende mune oli samuti rohkem kui vaja, igal hommikul kogusime mitu muna mehe kohta,» meenutas Lundborg unistavalt. Mina noogutasin ainult kaastundlikult pead. Mõistsin, et esimesed jääl viibimise päevad kujunevad uuele jäävangile väga koormavaks ja et tal on raske harjuda meie primitiivse laagrieluga, toiduainete karmi kokkuhoiuga, mida Nobile käsu kohaselt mõttetult edasi peeti, hoolimata sellest et laagri toiduainetevarusid oli juba mitmel korral täiendatud. Üldse polnud kellelegi selge, miks Nobile visalt seda mõttetut

kokkuhoidu jätkas. Jää seisund halvenes märgatavalt; oli täiesti ilmne, et jääpank meie telgiga kuigi kaua vastu ei pea ja et sama toimub jääga meie ümber. Järelikult ei võinud mõelda jääl talvitamisest. «Milleks siis toiduaineid kokku hoida? Kui me kunagi läheme mandrile, siis niikui ei saa kõike kaasa võtta. Vähemalt võiksime loobuda sellest vastikust karulihast, mida juba neli nädalat oli söödud,» mõtlesin.

«Karulihal pole väga vigagi,» püüdsin siiski lohutada Lundborgi, kes vastuseks ainult ohkas.

Ta sõi vaevaga ära tükikese liha ja keeldus viisakalt suuremast osast oma annusest, öeldes, et talle piisab sellest täiesti. Viglieri märkas, millise vastikusega lendur karuliha sõi, ja pakkus talle šokolaadi ning kuivikuid.

Õhtul saime Nobile radiogrammi. Ta saatis selle kohe, kui Rootsi lennuk, mida Tornberg ise juhtis, tema Hinloppeni baasist Taani saarel olevasse Panny lahte toimetas, kus «Città di Milano» ankrus oli. Telegrammis püüdis Nobile kõikvõimalikul viisil kinnitada jäälejäänute usku pääsemisse ja neid julgustada. Ta lubas, et käsib viivitamata asetada suuskadele «Junkersi», millel lendasid soome lendurid Sarko ja Lihri; lennuk kandis soome sadama Turku nime. Peale selle tellib ta kindluse mõttes Inglismaalt kaks väikest «Mothi» tüüpi, suuskadega spordilennukit, mis võivad maanduda väga lühikesele rajale. Samuti saadab ta toiduaineid ja bensiinipliidi, kuna bensiini on praegu rohkem kui vaja.

Nobile telegrammile reageeriti mitut moodi. Itaallased võtsid selle vastu vaimustatult, Lundborg oli optimistlik, mina ei usaldanud tulevikku, kuid vaikisin. Mulle oli selge, et nüüd ei saa olla juttugi rännakust jääd mööda. Koos Viglieri ja Biagiga võtsin vaikides osa laagri ümberkolimisest. Suurema osa varudest tassisime üle seljakottides, mis itaallased lennukeilt alla olid heitnud. Lundborg aitas mehe eest kaasa, kuigi keegi seda temalt ei nõudnud.

Algasid sagedased ja rasked matkad Karupangalt maandumisväljakule ja tagasi. Üht ujuvat jäätükki, mis moodustas vankuva silla üle kanali, ei suutnud ma enam kaua aega pärastpoole ilma värinata meenutada. See jäätükk, kui inimene ettevaatlikult sellele hüppas, vajus pisut ja kattus veega. Oli vaja tingimata natuke aega liikumatult seista ja oodata, kuni ta tasakaalustub, alles siis võis kanali vastaskaldale hüpata. Seal aga kerkis rüsi jää,

mis piiras maandumisväljakut põhja poolt. Libisemine või vale liigutus tähendas kindlat surma, kuna raske seljakott oleks viinud jää alla, enne kui oleks jõudnud koorma seljast visata või kanderihmad läbi lõigata.

Viglieri käitus laagri ülemana. Ära lennates määras Nobile ta oma asetäitjaks ja varsti kinnitas tema määramist telegrammiga. Itaalia Sõjalaevastiku ministeeriumi sekretäri abi Sirianni. Viglieri seisund oli pisut delikaatne, kuna kaks tema grupi viiest mehest olid välismaalased, kelle suhtes mingisuguse itaalia ametniku käsud ei kehtinud. Viglieri teatas sellest määramisest minule mõningase hämmeldusega, mina aga vastasin rahulikult, et kuigi olen ekspeditsiooni külaline, mitte palgaline liige, alistun asja huvides meelsasti üldisele juhtimisele.

Eelkõige toodi uuele peatuskohale üle suur kogus liha-konserve — *corned beef*'i, mis asetati lennuki lähedale ühele kahest «Fokkeri» mootori veekindlast kattedest. Cecionile olid Viglieri ja Biagi juba varem toonud toiduaineid ja töid talle ka magamiskoti, mille *cavaliere* suure rõõmuga vastu võttis. Kuid nüüd kurtis ta, et ta polnud terve selle aja magada saanud, kuna kartis jääkarusid. Oli tingimata vaja tema juurde kaitse saata, ja Viglieri kutse peale tähendasin ma, et valvan haavatu juures.

See oli pärast kolmandat ja sel ööl viimast käiku telgini ning uue laagri vahet. Viglieri saatis mind, kuna mul oli raske koorem seljas, kuid lennukini ta ei tulnud ja pöördus tagasi maandumisplatsi põhjaserval, kartes udu. Heitsin seljast raske koti ning pühkisin peopesaga laubalt higi. Udu lähenes kiiresti, esialgu valge läbipaistva linnikuna silmapiirile, kust seejärel hakkas hõljuma pikki halle heideid, mis katsid peagi osa taevast ja liikusid siis tohutu kiirusega mööda taevast ning katsid mõne minuti jooksul kogu taevaalaotuse. Siis hakkas udu pikkamisi jääpinnale laskuma. Varsti tihenes see nii, et polnud näha isegi lippu antennimasti otsas Karupangal, kuigi sinna oli maandumisplatsilt otsejoones vähem kui kaks-sada meetrit.

Kandsin rasket seljakotti käe otsas ja tassisin selle lennuki juurde, mille tiival *cavaliere* puhkas. See tervitas mind rõõmsalt ja ütles, et magab nüüd natuke, pärast seda kui ta tervelt kolmkümmend kuus tundi polnud silma kinni saanud.

«Hästi,» vastasin, oma vana uuri vaevaga taskust välja

tirides. «Praegu on kell kaks hommikul, mina olen ärkvel kuni kella üheksani, siis valvate teie ja mina magan tundi kaks.» Cecioniga polnud lihtne kokku leppida, kuna minu itaaliakeelne sõnavara oli üsna piiratud; tuli end arusaadavaks teha žestidega ja näidata kella numbrilaua meie valvetunde. Cecioni noogutas innukalt pead selle märgiks, nagu oleks kõigest aru saanud, kattis siis pea kapuutsiga, ja minuti pärast kostis ta vali norskamine, mis näitas, et ta magab nagu kott.

Alustasin oma seitsmetunnist valvekorda. Mu nägemine oli juba niivõrd paranenud, et uduse hommiku hämaras valguses ilma prillideta läbi sain. Kõndisin aeglaste sammudega põhjakanali, toiduainetelao ja magava seltsimehe vahet. Aeg venis talumatult aeglaselt, peas kihasid sünged mõtted. Lundborgi lennuki avarii sunnib lendureid kindlasti keelduma edaspidistest maandumistest laagri piirkonnas. «Hobby», «Braganza» ja «Quest» polnud isegi Põhjaneemeni välja tunginud. Nõukogude jäälõhkujate kohta teatas San Paolo raadio, et üks neist, «Malögin», oli Lootusesaare juures kinni jäänud, kus raske jää tal tee tõkestas. Kaardi järgi otsustades ei õnnestunud tal 77. laiuskraadi ületada: ta oli jäävangis 220 miili hädalistest lõuna pool. «Krassini», võimsaima Vene jäälõhkuja kohta teatati, et see võtab ikka veel Norra sadamas Bergenis sütt peale.*

Pääsemislootusi tundus mulle jälle õige vähe olevat. Püüdsin mõtelda millestki muust. Mõnda aega lehitsesin oma märkmikku, millesse kandsin enam-vähem regulaarselt lühikesi märkmeid elust jääpangal. Sulgesin märkmiku kurva mõttega, kelle kätte see küll satub, kes seda esimesena loeb? Märkmed olid tšehhi keeles, ainult pealkirjas oli lühike prantsuskeelne palve, et leidja saadaks märkmiku minu mõrsjale, kelle nimi ja aadress olid antud.

Asetasin märkmiku uuesti alumise kuue rinnataskusse ja vaatasin ringi. Udu oli juba niivõrd tihenenud, et Karupank täielikult peitu jäi, näha oli ainult 50 meetri peale. Seisin põhjakanali juures väikese ujuva jäätüki vastas, mis oli sillaks üle selle. Äkki näis mulle, et teisel pool kanalit tihedas udus liigub mingi vari. Läksin kanali

* «Krassin» oli sel ajal juba Bergenist lahkunud ja sõitis Gröönimerele Teravmägede lääneranniku suunas.

äärele lähemale ja nägin karu, kes kerkis udust otse minu vastas. Loom näis hiiglaslikuna — udus näivad kõik esemed suuremaina — ja tahtmatult astusin sammu tagasi. Pistsin käe taskusse, kus mul oli nahktupes lühike väga heast rootsi terasest puss. Lundborg oli kaasa toonud kaks niisugust pussi ja ühe neist minule kinkinud, kui nägi, millise vaevaga ma kõva karuliha nüsisin lühikese kõveraotsalise itaalia noaga.

Seiklusromaanides, mida ma juba poisikesena olin luge- nud, kirjeldati, kuidas julged kütid tapsid Kaljumägedes hiiglasuure halli karu, grisli, noaga, kuid too oli ehtne jahimehenuga — *bowie-knife*, peaaegu poole meetri pikkuse vaheda teraga! Minu nuga seevastu oli pigemini sulenuga. Kõige õigem oli kiiresti tagasi minna lennuki juurde, kus oli korralik karabiin. Minna oli umbes 40 meetrit ja ma taganesin sinna kiiresti, vaadates teel üle öla, ega karu mulle järele ei tule. Ma ei tahtnud joosta, sest kartsin, et kiirete liigutustega äratan looma tähelepanu. Et kanal ei ole karule mingiks takistuseks, veendusime nende eelmiste laagrikülastuste aegu.

«Cecioni, *urso, urso!*» hüüdsin *cavaliere*'le summutatud häälega juba eemalt. Ta ärkas momentaanselt, heitis kapuutsi peast ja haaras karabiini, mis lamas tema kõrval. Ta hakkas karu sihtima, kes seisis kõhklevalt kanali põhjapoolsel äärel, pead küljelt küljele kõigutades. Siis nuusutas karu hetke õhku hüljeste mahajäetud ja kinnikülmanud aukude suunas, pöördus ringi ning kadus uttu. Cecioni, kes oli valmis tulistama, pani karabiini käest ära ja hakkas minule näitlikult selgitama, et ma poleks pidanud hõikama, oleksin pidanud tasa tema juurde tulema ja vaikselt kõrva sisse ütleva: «Cecioni, *urso, urso!*...»

«Hästi, järgmisel korral just nii teengi!» hüüdsin ma naeruga. «Kuid nüüd on teie kord valves olla — kell on juba üheksa, ma magan nüüd ise ka natukesel!» Vastumeelselt loovutas Cecioni mulle oma magamiskoti ja mähkus mootorikattesse ning istus minu kõrvale lennuki tiivale, karabiin käes. Ma polnud maganud kümmet minutitki, kui tundsin, et keegi raputab mind õlast. Tõusin ehmunult, heitsin kapuutsi kõrvale, mis nägu kattis, ja nägin Cecionit, kes kummardus minu kohale, küsides kellaega.

* Karu, karu! (it. k.).

«Vara,» torisesin ma uuri taskust välja võttes. «Pole veel pool kümme. Te pidite mind äratama alles keskpäeval. Kas teil pole kella?» Heitsin uuesti pikali ja *cavaliere* istus rahulolematu torisemise saatel jälle oma kohale, sirutades murtud jala välja. Seesama lugu kordus veel kaks korda. Kolmandal korral mu kannatus juba katkes. Cecioni oli mind vähem kui tunni aja jooksul kolmel korral äratanud! Ma andsin Cecionile uuri ja palusin teda lasta mind kuni kella kaheteistkümneni rahulikult magada.

«Kuid ma ei näe üldse numbrilauda,» lausus *cavaliere* masendatult. Mul läks uni korrapealt ära. Kas vaene Cecioni kannatab tõesti lumepimeduse all nagu ma isegi kahe päeva eest? Võimatu see ei olnud, kuna Cecioni oli suurema osa ajast viibinud telgis, aga mitte ereda päikese käes. Mul ei tulnud pähegi, et Cecioni teel maandumisplatsile nägi väga hästi ja et kõik see oli lihtsalt kavalus, et saaks ise magada. Loovutasin Cecionile uuesti magamiskoti, ja mähkinud end mootorikattesse, heitsin tema kõrvale. Ma muutusin virgeks ja suunasin pilgu läände, saarte ja mandri suunas, kust karud sageli tulid. Cecioni uinus kohe ja magas keskpäevani, mil minu vestlus Lundborgiga tema äratas.

Rootslane tuli vaatama, kuidas mõlemad sõbrad end tunnevad ja missugune on maandumisväljaku seisukord. Udu hakkas juba hajuma, aga silmapiir oli ikka veel peidus. Jääpind oli heas seisukorras, ainult mõned kohad, kus «Fokkeri» suusad olid lund kraapinud, äratasid kahtlust: need olid hallid või hallikasmustad.

Pärast lühikest vestlust minuga läks Lundborg tagasi ja meie jäime jälle üksinda maandumisväljakule. Cecioni ei maganud enam nii rahulikult nagu enne, sest teda piinas talumatu nälg samuti nagu mindki. Viglieri ei öelnud öösel minu lahkumisel toiduainete kohta midagi ja ma oletasin, et vanem-mehaanik on toiduainetega küllaldaselt hulgal varustatud. Kuid nüüd tuli välja, et temal polnud midagi. Mis teha? Meie lähedal oli sada kilogrammi liha-konserve, aga mina, pidades silmas laagridistsipliini nõudeid, ei tahtnud neist midagi võtta ilma Viglieri nõusolekuta. Alles öhtu eel läksin ma Cecioni jonnakal palvel toiduainetelao juurde. Leidsin paar šokolaaditükki ja suhkrut, millega vaigistasime kõige suurema nälja.

Kella kümne paiku öhtul tulid Viglieri ja Biagi. Nad

tõid mõned pisemad asjad ja Viglieri palus mind, et ma aitaksin neil telgi üle tuua. Ta oli veendunud, et ma olen korralikult välja puhanud, aga kuigi ma olin näljane ja magamata, nõustusin ilma igasuguste vasturääkimisteta. Karupangal sain kokku Trojaniga, kellel oli veel palavik ja kes liimis kinni pragusid telgikangas. Küsisin tema terve järele ja ta vastas tuseselt, et tal on juba natuke parem. Panime telgi kokku ja viisime lennuki juurde. Seadsime selle üles otse «Fokkeri» tüüri kõrvale, mis kõrgel õhus kõlkus. Lennuk varjas telki tuulte eest, roolil olevad triibud aga, kollane ja helesinine, olid signaallipu eest.

Et jalge all oleks telgis pisutki kuivem, aetasime maha mõned saelauad, mis olid pärit «Italia» gondli laelt, ja alumiiniumkatte, mille võtsime «Fokkeri» mootorilt. Karupangal oli telki laotatud karunahk, kuid see oli juba niivõrd veett täis imunud, et sellel oli ebamugav lamada. Karunaha laotasime laiali välja lennuki tiivale, lootuses, et päike ta peagi ära kuivatab, senikauaks aga katsime telgi pöranda itaalia langevarjudega. Pärast seda magasime kõik mitu päeva kuiva küljealusega, kuid siis niiskused siidist langevarjud lumest sulanud veest — lumest, mille me jalatsitega telki sisse kandsime.

Kohe esimesel ööl külastas laagrit jääkaru. Kõik olid väsinud ja magasid raskesti, valves polnud kedagi. Viglieri ise tunnistas, et oleks olnud ebainimlik nõuda minult, et ma oleksin veetnud veel ühe uneta öö. Lundborgile ei julgenud ta vahikorra-ettepanekut teha, oma kaasmaalasi aga ei võinud määrata. Kumbki haige, Cecioni ega Trojani, ei suutnud valvekorda pidada ja Biagi laotas lihtsalt magamiskoti lennuki tiivale ning seadis end selleks ööks mugavalt sisse. Ja nõnda magasidki kõik ning «külaline» võis takistamatult laagris ringi vaadata. Ta ei ilmutanud erilist uudishimu Biagi suhtes, kuid see-eest köitis ta tähelepanu veekindel mootorikate, millesse olid mähitud lihakonservid. Ta vedas selle pisut kõrvale, et seda korralikult läbi uurida, kuid nähtavasti ehmatas teda siis mingisugune telgist kostev hääl ning ta jooksis minema ega tulnudki enam tagasi.

Hommikul mõistatasime öösise külalise käigud ära lumel olevate jälgede järgi.

«Karu! Ma oleksin ta hea meelega maha lasknud!» ütles Lundborg.

«Karu! Ilus küll! Kui ta oleks käpaga raadiosaatejaama puudutanud, oleks kõigel lõpp olnud,» pahandas Viglieri, uus laagriülem.

«Mis teie soovi puutub, vanemleitnant, siis ei maksa kurvastada,» pöördusin ma Lundborgi poole, «karud pole meil mingi haruldus, varsti avaneb teil võimalus mõnda neist maha lasta. Viglieri kartused raadiojaama pärast on hoopis tõsisemad. Kui me ei pea valvet, võib aparraati hõlpsasti tabada hale saatus.»

Viglieri vaikis kõhklevalt. Valve on vajalik, ent keda valvekorda määrata? Ta ise armastas mugavust ja tal polnud vähimatki soovi valveteenistusest osa võtta. Ma päästsin ta kitsikusest.

«Teate mis?» laususin. «Kui te lubate mul päeval magada nii palju kui tahan, olen ma nõus kogu öö valvama. Päeval olete te kõik teised ärkvel, ja päeval pole mingit valvekorda vaja, kuna tavaliselt on ikka keegi telgi juures.»

Viglieri nõustus minu ettepanekuga meeleldi ja Lundborg võttis mult lubaduse, et äratan tema kohe, kui karu märkan. Kuigi mul polnud mingit soovi, et menüüsse ilmuks uuesti karuliha, pidasin ma siiski oma lubadust. Karu laskmise võimalus avanes juba järgmisel päeval. Varahommikul, kui minu valvekord juba lõppema hakkas, ilmus karu nähtavale laagrist põhja pool. Biagi oli sel ajal ka juba väljas ja oleks hea meelega tahtnud ise karu lasta, kuid minu palvel loovutas ta põhjala kuninga külalisele.

Jälgisin rahutusega, kuidas Lundborg karabiini haaras.

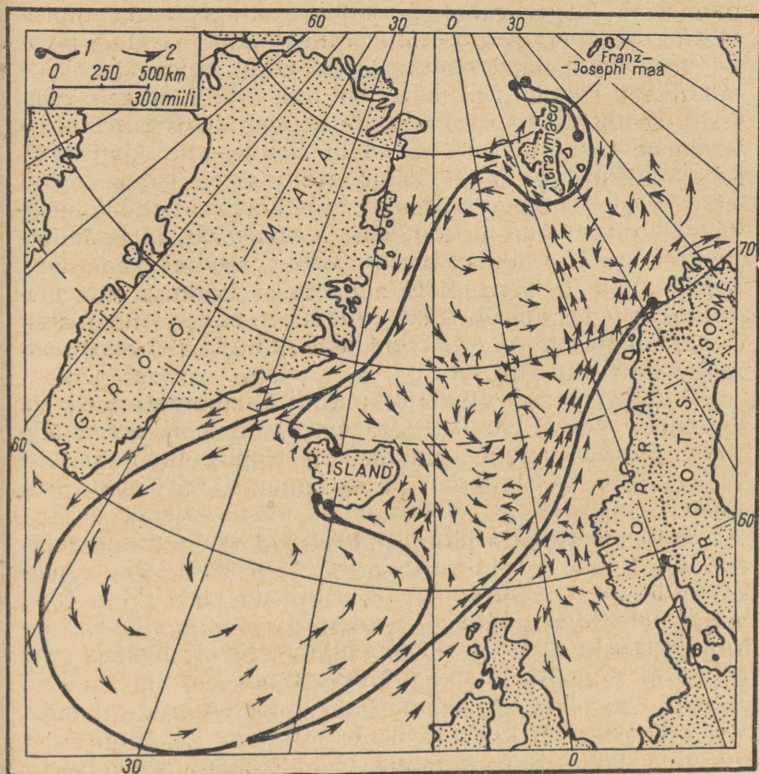
«Natuke kaugevõitu,» andis Biagi rootslasele märku. «See on õnneks meile ja karulegi,» mõtlesin ma, kuid hoiatasin Lundborgi, et vahemaa on vähemalt sada meetrit ja et liikuv märk on udus ebaselgelt nähtav; parem ära oodata, kuni karu lähemale tuleb. Vanemleitnant aga kartis, et karu mõtleb võib-olla ümber ja läheb käest, ning avas tule. Mõne sekundi jooksul tulistas ta välja kõik viis lasku, kuid tagajärjetult. Näis, et karu ei imestanud üldse, et keegi teda tulistab. Ta pöördus kiirustamata ringi ning lonkis täiesti rahulikult põhja suunas.

«Ärge sellepärast kurvastage, varsti tuleb uus,» lohutasin pettunud rootslast, kuid ma eksisin. See oli viimane karu, kes meie laagrit külastas. Viimastel päevadel olid merehoovused ja tuuled saarte rannikut hõlmava laia jääriba osalt ära uhtunud. Ei olnud enam kindlat silda

mandri ja laagri vahel, ja jääkaru, kuigi ta on suurepärase ujuja, ei armasta pikki rännakuid vees. Oma tavalist toitu, hülgeid, leiab ta küllaldaselt hulgal ka jääst vabanenud rannikul ja tal pole mõtet ujuda kaugele rüsi-jääle. Seetõttu oli meil karudest rahu ja ma tuln peagi järeldusele, et mul pole nüüd vaja terve öö ringi käia. Sageli läksin oma igava kaheksatunnise valvekorra ajal telki. Seal leidsin tavaliselt Lundborgi ärkvel olevat. Vanemleitnant elas raskelt üle saatuselööki, mis oli teinud temast ühe silmapilguga samasuguse jäävangi nagu need, kellele ta appi oli tulnud. Ta ei suutnud oma uue olukorraga leppida, mõtiskles ennast tabanud õnnetusest, ja piinavad mõtted ei lasknud teda uinuda. Teda rõõmustasid minu öised külastused ja ta rääkis minuga sosinal kaua. Jutustasime teineteisele oma kodumaast, tööst ja sõpradest kodus, kuid kõige sagedamini meenutasime Malmgreni ja tegime oletusi, mis võib olla juhtunud temaga ja ta kaaslastega ja missugune saatus meid endid ootab.

Lundborgi avariile järgnevad päevad olid vähe lootustandvad. Ilm ei tahtnud paraneda, õhurõhk langes veelgi kolmkümmend millimeetrit, see aga ennustas ilma edaspidist halvenemist — tuul hakkas jälle puhuma, pühkis lume jääpankadelt ja pani tohutud jääväljad liikuma. Algul oli tuul põhjast, kuid siis pööras sageli ja kiiresti, puhudes vahelduvalt igast ilmakaarest. Vaikse ilmaga, mis kestis tervelt kaheksa päeva, 19. kuni 27. juunini, ei liikunud jääpank koos telgiga üle kahe miili ööpäevas, nüüd aga kandus ühe päevaga tervelt kaksteist miili edela suunas. Uuesti alustas ta kardetud teed avamerele, ja kui udu 29. juunil hajus ning silmapiir selgines, nägid jäävangid Brochi ja Foyni saart kaugel loodes. See-eest oli Teravmägede rannik, Kirdemaa, nüüd märgatavalt lähemal. Palja silmaga võis selgesti näha sinakasmusti kaljusid, mis püstloodis merre laskusid, ja hiiglasuurt jääliustikku Leigh Smithi neemel, mis peegeldas pimestavaid päikesekiiri.

Varustanud end merebinokliga, ronisin kõrgele rüsi-jääle, mis oli telgist põhja pool, ja hakkasin tähelepanelikult lõuna- ning kagupoolset silmapiiri uurima. Hingasin kergendatult, kui nägin kõikjal veel lausjääd, mis näis olevat üsna tugev. Otsene oht praegu veel ei ähvardanud, kuid tuule suund võis täiesti ootamatult muutuda, purus-



1 — Andrée boide trajektor; 2 — merehoovuste suund.

tada jää ja väikesed jääpangad laiali ajada. Siis jäaks meile ainuke ja viimane väljapääs: meeleheitlik katse püüda neljal kummipaadil lähima rannani jõuda.

Suunasin binokli saarte suunas, kuhu meid viimane tuul oli ajanud. Kagus kerkis selgesti esile mäginne Suursaar (Storø). Selle põhjarannik näis terrassidena mere poole laskuvat; tundus, et sellele oleks võimalik randuda soodsa tuulega otse jääpangal või siis paatidega. Kuid Teravmägede rannik oli tunduvalt lähemal, alla seitsme miili, nagu ma arvestasin. Uurisid uuesti binokliga aeglaselt kogu kagupoolset silmapiiri. Seal, uduses kauguses, paisis ähmaselt Vitø, Valgesaare ligipääsematu rannik. Vaat-

lesin saart tükk aega ega osanud kahtlustadagi, et meie kunagised eelkäijad, rootsi õhulaevnikud, sellel saarel juba kolmkümmend aastat igavest und magavad...*

Viglieri rühma seisukord jäi niisama lohutuks nagu enne Lundborgi päralelendu. Telegrammid «Città di Milanolt», mis ei olnud nüüd enam Nobile alla kirjutatud, püüdsid jäävange lohutada, ja teatasid, et soome lendur Sarko oli varustanud oma «Turku»-nimelise lennuki suuskadega ning teinud mitu edukat proovilendu. Jäälejäänute juurde lendamiseks ootab ta ainult soodsat ilma. Seni paluti meid järjest teateid anda jää seisundist, maandumisplatsist ja ilmast meie läheduses. Kuid just jää ja ilmastiku seisukord tegi meid üha rahutumaks ning põhjustas meeoleolu langust.

Nüüd hakkasime huvi tundma nii õhutemperatuuri kui ka tuule vastu. Ainuke õhulaeva katastroofi puhul terveks jäänud piiritustermomeeter rippus meil lennuki tiiva all, ja mitu korda päevas märgiti näitajad üles. Murega märkasime, et ilm läheb aina soojemaks; temperatuur püsis suuremalt jaolt nulli ümber, juulikuu alguses tõusis isegi 2° üle nulli. Kuigi öö jooksul langes temperatuur 2—3° alla nulli, siis põhjustas selle jääne tuul, mis lume minema kandis ja omasoodu jääkihi silmanähtavalt õhemaks muutis. Soojenenud merevesi hakkas jääd sulatama altpoolt, ja ma vaatasin sageli hirmuga väikest laagrit, kus nõrgale jääpinnale oli koondunud lennuki, toiduvarude ning kuue mehe raskus. Kas kannatab selle välja jääpank, mille paksus oli servadelt vaevalt üle meetri? Kuigi telgi ümbruses peeti hoolikalt puhtust ja igasugused kõige väiksemadki esemed, mis olid juhuslikult lumele jäetud, kõrvaldati viivitamata, aitasid need ettevaatusabinõud vähe. Kes telgist väljus, vajus kohe sulavasse lumme kogunenud vette. Vesi hakkas voolama telki, ja langevarjud, millel inimesed lamasid, olid peagi läbimärjad. Oli selge, et lähemal ajal tuleb jälle ümber kolida. Kuid kaua ei saa see jätkuda! Jääle tekkis hulk tumedaid kohti, mis näitasid, et seal on veelombid, pealt kaetud õhukese jääkirmega, millelt tuul omakorda kogu lume pühkis.

Niisuguse olukorra puhul ei saanud jäävangide meeoleolu hea olla. Ainult Biagi ja mina naljatasime mõnikord;

* 1930. aastal leidis Norra kalapüügikuunar «Bratwaag» Vito lõunakaldal lume alt Andrée laagri ja õhulaevnike laibad.

teised olid sünged, pahurad ja ärritatud. Väike jässakas itaallane astus kord minu ette ja alustas laia naeruga:

«*Quaranta cinque motori...* — nelikümmend viis mootorit...»

«*Sette mila cavalli...* — seitse tuhat hobujõudu...»
lisisin mina naerdes.

«*E noi siamo sul pack!* — Aga meie oleme ikka veel laamjää!» lõpetas Biagi, ja laksanud peopesadega vastu põlvi, puhkes lõbusasti naerma.*

See oli ühteageu naljakas ja traagiline. Mõne lennutunni kaugusele meist oli kogunenud terve lennukite eskaader ja see ei suutnud päästa kuut inimest, keda tuul jääpangal triivis, kuhu aga heaks arvas!

Kõige tasakaalutum oli Viglieri, kuigi tema oleks pidanud komandörina teistele eeskujuks olema. See ei olnud täielikult tema enda süü, sest ta kannatas reumaatiliste valude all, mis võivad tasakaalust välja viia ka palju rahulikuma loomusega inimese kui tema. Tema ärrituv iseloom ilmnes eriti teravalt mõlema välismaalasega suhtlemisel. Ma püüdsin tema silma alt kõrvale hoida ja kõnelesin temaga ainult möödapääsematuil juhtudel. Siiski ei õnnestunud mul vältida ägedat vaidlust, mis puhkes pärast seda, kui Lundborg uuesti tõstatas rännakuküsimuse. Vaidlus tekkis, kui tuul hakkas juuni lõpul jääpanka koos laagriga Leigh Smithi neeme suunas ajama.

«Ainult seitse miili, ja ongi kindel maa jalge all! Mis selleks vaja on? Kõige rohkem kahepäevane rännak,» arvas Lundborg. Nad teatavad sellest raadio teel itaalia baasi, et lendurid viskaksid neile rännaku sihtpunkti alla kõik, mida nad vajavad. Igaüks võtaks kaasa ainult väikese koguse toiduaineid seljakotis; ühele kummipaadidest kinnitaksid nad suusad alla, ja sellesse istuks Cecioni, teised veaksid teda. Kui teel ette tuleks mõni kanal, siis ületaksid nad selle paadiga.

Mulle meeldis see plaan väga. Samuti nagu Lundborg olin ma otsustava tegutsemise poolt. Pidasin lihtsalt häbitavaks lootä ainult kõrvalisele abile ja mitte püüda end päästa omal jõul. Cecioni transportimine viisil, mida Lundborg soovitas, näis olevat täiesti läbiviidav. Kuid Viglieri jäi oma esialgse arvamuse ja nende korralduste

* Mootorite hulk kõikidel päästeekspeditsioonide lennukitel kokku oli mõnevõrra liialdatud.

juurde, mida Nobile raadio teel andis. Tingimata lennukite abi oodata! Ta käitus kõrgilt ja ärritus iga hetk, nii et asi arenes tormiliste etteheidete tegemiseni tema ja ekspeditsiooni kahe külalise vahel. Viglieri surus oma tahet itaallastele peale, ja kuigi Biagi oleks meeleldi ühinenud Lundborgi ettepanekuga, langes mandrile mineku plaan õnneks ära. Matk poleks saanud lõppeda hästi, nagu edaspidised kogemused näitasid, sest jää laagri ja Teravmägede vahel oli väga halvast seisundis, ja jääväli hakkas juba järgmisel päeval rannikult eemalduma.

Laagrielu ebamugavustega harjus Lundborg suuri-vaevu. Mustus, milles jäävangidel elada tuli, samuti sooja vee puudus, masendas teda väga. «Kui siin oleks kas või oma priimus,» kurtis ta mulle kord ühe öise vestluse ajal, «soojendaks vett, peseks ennast korralikult puhtaks ja ajaks habet!» Mina vaikisin. Viie nädala jooksul olin sellega juba harjunud, et tuli magada rõivastes ega saanud isegi käsi pesta. See-eest nõustusin temaga kiiresti, kui ta lendureid sõimas. «Näete, keegi ei lenda enam meie juurde,» süüdistas Lundborg mõtlematult. «On pärast minu äpardust julguse kaotanud, kardavad jääd, ei taha meie juurde lennata.» Me ei teadnud midagi nõukogude lenduri Babuškini kangelaslikest pingutustest, kes püüdis kogu selle aja oma väikesel lennukil tagajärjetult laagri jõuda, kuid sellal näisid Lundborgi süüdistused õigustatud olevat. Samal ajal alahindasime mõlema norra lenduri mehisust, mida nad ilmutasid lendudel oma väikestel lennukitel. Meil keerlesid mõttes ainult kaks suurt Itaalia lennukit ja võimas kolmemootoriline Rootsi «Uppland». Mispärast nad ometi nähtavale ei ilmu?

Lundborg oli pärast tüli Viglieriga täiesti meeleheitel. «Lähem üksi,» ütles ta otsustavalt. «Võtan selle väikese paadi, mis me teile alla viskasime, panen sellesse natuke toiduaineid ja kõik, mis ma seljas suudan ära kanda. Karabiini jätan siia. Kui kohtan karu, tulen toime oma automaatpüstoliga. Kahe päevaga jõuab mandrile. Teatage sellest raadio teel meie baasi. Võib-olla paneb see nad liikuma. Lendavad kas või selleks siia, et vaadata, kuidas ma mööda jäävälja kahlan.» Minult nõudis suuri jõupingutusi, et teda sellest meeletust mõttest loobuma panna. Üks inimene polaarjääl on täiesti abitu. Jää on just nüüd väga halb ja muutlik. Seda võis näha kõikjal meie ümber. Kogu aja tekkisid jääpanga vahetus naabruses uued kana-

lid, see kanal aga, mis meile oli põhjapoolseks piiriks, muutus ajuti lausjärveks.

Sõnatult kuulas Lundborg mu vaikset juttu. Ta nihtas ainult püstolitaskut pea all, et mugavam lamada oleks. Isegi piipu, mida ta armastas suitsetada, ei süüdanud ta seekord. Avas oma taskuapteegi, võttis sellest kaks unepulbrit ja neelas need klaaspurgist rüübatava veega alla. Vangutasin pead. Lundborg võttis päevalgi kaks pulbrit, kuid need olid ammugi lakanud mõjumast.

«Kui lennukid ei saa maanduda, jääb ju veel üle Nõukogude jäälõhkuja «Krassin»,» jätkasin ma veenmist. «Hiljuti sõitis ta Kongsfjordist läbi, ei kesta enam kaua, kui ta meieni jõuab.» Püüdsin kõigiti oma uut sõpra rahustada, kuigi mul endal tollal nii väga suurt usku jäälõhkuja abisse ei olnud. Jää näis mulle olevat ületamatuks takistuseks igasugusele laevale: ma ei kujutlenud, mis suudab teha jäälõhkuja oma meeskonna vastava kogemuse, mehisuse ja püsivuse juures.

«Eh, «Krassin»! Millal kõigele sellele lõpp tuleb!» löi Lundborg kahtlevalt käega.

Jäälõhkuja leidis ootamatu kaitsja Cecioni näol. *Cavalieri* ei maganud meie vaikse jutuaajamise aegu, kuigi ei saanud sellest aru, vaid tegeles oma ülestähendustega. Need olid tal kaht liiki: dirižaabli terveks jäänud kõrgusmõõtja näitude järgi märkis ta millimeetripaberile igapäevase õhurõhu kõvera, teiseks joonistas ta raadioteadete alusel, mis muide olid ebakorrapärased ja üsna harvad, kaardile «Krassini» edasiliikumise. Õhurõhu-kõver hakkas pärast pikemaajalist langust jälle aeglaselt tõusma, mis ennustas ilma paranemist, kaardi järgi aga oli «Krassin» jäässe kinni jäänud Plateni neemest põhja pool; juba teist päeva ei liikunud ta edasi.

Sõna «Krassin» äratas Cecioni tähelepanu. Mõtlikult vaatas ta meie poole. Tõusis istukile ja hakkas meile midagi kiiresti ja erutatult seletama. Lundborg, kes sõnagi itaalia keelt ei mõistnud, ohkas ainult ja heitis magama. Mina taipasin, et Cecioni arutab, kui hea oleks siis, kui jäälõhkuja meid pardale võtaks. *Cavaliere* püüdis oma juttu žestidega arusaadavamaks teha. Ta asetaski parema käe sõrmed nii, nagu hoiaks ta käes pokaali, ja tõstis selle suu juurde. «*Mangiare, poi whisky, whisky!*»* kordas ta.

* «Süüa, siis viski, viski!» (it. k.)

Noogutasin naerdes pead. Lundborg sulges silmad ja teeskles magajat. Mõne aja pärast uinus ta kahe sissevõetud pulbri tõttu tõepoolest. Viglieri, Trojani ja Biagi magasid enam-vähem rahulikult kogu keskustelu aja. Cecioni pani oma paberid korralikult kokku ja heitis samuti magama. Mina jäin üksi ärkvele. Süütasin sigareti ja heitsin telgi sissekäigu kõrvale, et suits ei häiriks magajaid, vaid välja läheks. Öö oli soe, termomeetri piiritustulba ots püsis natuke alla nulli. Puhus kaunis tugev tuul, ja minul ei tarvitsenud telgist välja minna, et teada saada, kust suunast ta puhub. Oli lõunatuul, küllaltki harukordne siinsel laiuskraadil, ja see puhus telki läbi sissekäigu, hoolimata sellest et «Fokkeri» kere seda üsna hästi tuule eest kaitses. Idatuul aga oleks tunginud läbi kõikide pragude, mis lennukis leidusid, ja täitnud õhu kaeblike, ulguvate häältega, mis meenutasid mulle külas veedetud sügisõhtuid ja tuule ulgumist ahjulõõris. Tõusin nüüd tasakesi, et telgi vaiu kinnitada. Telgist väljudes langes mu pilk kalendrile, mis oli lati külge kinnitatud. Trojani kriipsutas sellel möödunud päeva hoolikalt maha — kolmapäev, 4. juuni. Öö oli juba lõppemas ja ilm hakkas tõepoolest paranema. Narmendavate pilvede tagant vaatas päike, ja ma kõhklesin mõnda aega, kas Viglierit äratada, et koos laagri koordinaate kindlaks määrata. Vanemleitnant oli päeval kurtnud jooksvavalu ega saanud pärast õhtusööki kaua aega uinuda. «Kas maksab teda äratada ja tema rahu rikkuda?» kaalutlesin ma. «Päike hakkab kindlasti meie nõusse ja paistab ka päeval.»

Käisin ümber laagri, pöörates tähelepanu eriti põhjapoolsele kanalile. Selles ujusid väikesed jäätükid, mis loodetuul siia kokku oli ajanud, kuid mingi otsene oht meid ei ähvardanud. Nüüd ajab tuul jää uuesti kagusse, avamerele. Ida suunas oli silmapiiril hall triip, seal oli meri jäävaba. Raadiojaam oli korras. Antennimast seisis kindlalt paigal ja selle all kuival kohal lauaukkidel, mille hoolikas Biagi sinna oli asetanud, seisis ilusasti roheline vildiga kaetud väike saatejaam, meie ainuke side maailmaga.

Kell lähenes juba kaheksandale hommikutunnile, oli aeg laager üles äratada ja hommikusööki valmistada. Võtsin alumiiniumkatlakese, pühkisin selle kuidagimoodi niiske siidist langevarjutükiga puhtaks ning läksin lähima

lombi juurde vett võtma. Seejärel äratasin Trojani ja Biagi. Biagiga oli natuke tööd, enne kui teda veenda suutsin, et on aeg magamiskotist lahkuda ja saata «Città di Milanole» tavaline hommikune teadaanne ilmastiku, laagri koordinaatide ning jää seisundi kohta. Trojani kaalus sel ajal apteekri täpsusega kakaod ja piimapulbrit «Glaxo». Ta puistas mõlemad katlakesse vette ja mitmekordsete katsete järel sai kuivpiiritusekuubikud põlema. Lundborg, kes pärast lühikest uinakut ärkas, jälgis suure huviga, kell käes, kuidas põleva piirituse kahvatu kõikuv leek katlakese külgi lakkus.

«Piiritusahi, mille teie kaasmaalased teile alla viskasid, ei kõlba kuradilegi,» pöördus ta Trojani poole. «Kulub vähemalt pool tundi, enne kui vesi kuumaks läheb; iga priimusega oleksin ma võinud seda teha viie minutiga!»

Trojani kinnitas seda.

«Võib-olla polnud see määratud toidukeetmiseks ega vee soojendamiseks. Võib-olla mõtlesid nad, et me tahame pesu triikida ja kuivpiirituse abil matkatriikrauda soojendada. Nad elavad ju hoopis teises maailmas kui meil siin jääpangal,» ütles ta irooniliselt.

Lõpuks oli kakao valmis ja Trojani jagas selle õiglaselt. Ta murendas sellesse kuivikuid, mis olid soolase mereveega läbi imbunud, ja kõik asusid suure isuga sööma.

«Lõpuks on meil söök nagu tavalistel inimestel,» lausus Lundborg rahuloleva ilmega, nilpides ära viimase tilgagi sinakashalli vedelikku. Minu lootused magada saada hävitas teade, mille hommikune raadisaade tõi «Città di Milanolt». Juba mitme päeva eest olid rootslased saanud väikese lennuki «Koi», katsetasid sellega ja olid otsustanud ilma paranedes sellele ehitada abibaasi kaldale, võimalikult lähemale Viglieri laagriale, ning jäävangide järele lennata. Võimalik, et «Koi» lendab siia veel tänase päeva jooksul. Oli ülim aeg jääpank üle vaadata ja soodsamais kohtades lipukestega ära märkida maandumisrada, millel tilluke «Koi» oleks võinud maanduda.

Kõik peale Cecioni läksid kohe pärast hommikueinet jääd üle vaatama. Käisime jääpanga põhjast lõunasse mööda «Fokkerist» jäänud jälgi läbi. Neis kohtades oli jää juba väga halb ja purunes jalge all igal sammul ning käija vajuks kederluuni vette. Siin poleks saanud isegi väike «Koi» maanduda: ta oleks võinud suusad murda, nagu mõtlesid vististi Lundborg ja ta kaaslased. Idapoolne jää-

välja äär põhja-lõuna suunas oli parem. Kuigi tuul puhus loodest, oleks lennukil võimalik olnud selles suunas maanduda. Kuid ka seal oli palju ohtlikke kohti. Otsustati, et see tasandatakse jääpanga lõunaosast kokkutassitud lumega, kuid see töö lükati edasi pärastlõunale, kuna lõuna ajal, kui päike seisab kõige kõrgemal, tõuseb ka temperatuur ja kokkukantud lumi võib taas ära sulada.

Oli juba peaaegu lõunaaeg, kui ma magama heitsin, kuid sain magada vaevalt kaks tundi, kui mind äratas kärarikas elevus minu ümber. Sellal kui ma magasin, olid siia lennanud Rootsi hüdroplaanid ja ringelnud laagri kohal. Nüüd lendasid nad juba ära ja lumele jäid lennukeilt allavisatud punased langevarjud ning nende külge seotud pakid. Pakkides olid pemmikani- ja šokolaaditootsid, rootsi ajalehed ja kiri Lundborgile. Hüdroplaanid eemaldasid laagrist, kuid ringlesid veel mõnda aega ranniku kohal, otsides paika maandumiseks ja abilaagri rajamiseks.

Rootsi ajalehed olid pärit 1. juulist. Esiküljel oli Lundborgi foto, mille alla oli kirjutatud: «Kapten Lundborg». Ma õnnitlesin innukalt sõpra ülendamise puhul, ent Lundborg ei võtnud õnnitlust vastu, kinnitades, et see pole erakorraline üldamine, vaid ainult tavaline teenistuslik tõus. Ta oli suurepärasest meeleolus, kuna oli läbi lugenud kirja, mis oli ajalehetele juurde lisatud. Tema kaaslased teatasid, et nad tulevad õhtul tagasi ja et «Koi» katsub maanduda.

Tõepoolest tulid mõlemad «Hansad» veel samal õhtul võimsa «Upplandi» saatel tagasi. Nad tiirlesid mõnda aega laagri kohal ja heitsid langevarjudega alla mõned väiksemad pakid. Nende hulgas oli kaheinimesetelk, bensiinipriim, mille rootslased olid hommikul unustanud, ja post Lundborgile.

«See aga kuulub teile,» ütles Lundborg mulle paberilehte ulatades. See oli telegramm, mille Lundborgile oli saatnud Norrast minu õde Anna. Ta ootas sõelaeva, mis oleks toonud ta Kongsfjordi, ja palus telegrammis Lundborgi, ilma et ta oleks veel tema lennuki avariist midagi teadnud, et too teeks tema venna heaks sama, mis ta oli teinud Nobilele, ja tooks venna jäält ära. Pärast seda kui ma tugevasti erutatuna olin õe palve läbi lugenud, toimus Viglieri ja Lundborgi vahel lühike, ent asjalik jutuajamine.

«Kuhu teie kaasmaalased kavatsevad abibaasi organiseerida?» küsis itaalia vanemleitnant.

«Minu arust ei kavatsegi nad seda organiseerida,» vastas Lundborg mõtlematult

«Kuidas nii?» imestas Viglieri. «Ilma abibaasita tahavad meid niisugusel väikesel lennukil päästa?» Lundborg sat- tus segadusse. Kirjas polnud sõnagi sellest, et tema kaas- maalased kavatsevad päästa kõiki kuut jäävangi. Nad len- davad siia kindlasti ainult tema järele ega hakka edas- pidiste lendudega riskima. Itaallastel on ju samasugused lennukid ja senini pole nad püüdnudki laagri juures maanduda. Mispärast peaksid alati ainult nemad, välis- maalased, eluga riskima? Kuid seda ei võinud lendur Viglierile ometi avalikult ütelda. See oleks olnud julm, pealegi oleksid itaallased pärast seda võinud keelduda «Koile» raja ehitamisest.

«Nad ei kirjuta mulle sellest mitte kui midagi, aga ma mõtlen, et abibaas kahtlemata kuskile siia organiseeri- takse — võib-olla Brunni neemele,» parandas Lundborg kiiresti oma põgusat arvamust. Viglieri ainult raputas vai- kides pead. Ka minul polnud kapteni sõnadesse usku. «Rootslased piirduvad muidugi ainult oma seltsimehe päästmisega,» mõtlesin ma. Sain siiski oma meelekibedu- sest jagu ja aitasin teisi maandamisraja tasandamisel. Oli vaja küllaltki kaugelt tassida labidaga lund rajale ja seal see kinni trampida, et «Koi» võiks maanduda. Töö edenes väga aeglaselt, kuna kõik peale Lundborgi olid pikaajali- sest alatoitlusest nõrgaks jäänud. Alatine meie kõige energilisem abiline Biagi oli rivist väljas: teda oli tabanud äge jooksvahog koos palavikuga. Maandumisrajal tööta- sine ainult Viglieri, Lundborg ja mina; nõrgaks jäänud Trojani suutis ainult tühist abi osutada.

Lundborgi närvid olid pingul, ja töö ei lõppenud ilma väikese sõitlusega. Tumedad loigud neelasid ühe labida- täie lund teise järele, kuid töötulemusi polnud peaaegu üldse märgata.

«Võib-olla peaks lennuraja natuke ida poole viima, siis väldiksime suuremaid lompe,» arvas Viglieri. Ta töötas erakordse püüdlikkusega ja peatus hetkeks, pühkides väsinuna laubalt higi. Mulle ütles ta seda prantsuse keeli, mina kordasin tema sõnu Lundborgile saksa keeles. Kapten reageeris neile pahaselt.

«Keegi teist ei tarvitse mind aidata, teen isegi raja

korda!» sähyas ta ärritatult vastu. Viglieri vaikis sel korral arukalt ja väsitav töö jätkus. Lõpetasime selle alles kolme tunni pärast ja varsti pärast seda lendas uuesti kohale, sel korral ida poolt, suur «Uppland» ühe «Hansa» saatel. «Upplandilt» heideti mõnesugust tühja-tähja: tubakat, piip, suupill ja uus kiri teatega, et «Koi» lendab sinna lähemal ööl.

Lundborg oli alles hetk enne seda hoolikalt koos minu, Viglieri ja Trojaniga vaagitud, kas lumi, mis ei purune inimese all, ka väikest lennukit kannab. Tõdesime, et lume koormus lennuki suuskade all on väiksem kui inimese jalge all.

Lundborg oli nüüd suurepärasel meeleolul. Ta mängis suupilli, ja veendunud peatses päästmises, jagas ära oma pesu, mis mind veelgi enam veenis selles, et rootslased ei kavatse enam kellelegi järele tulla.

Ühelgi ei tulnud uni meeldegi, Cecionil kõige vähem. Vaene *cavaliere* mõtles, et rootslased tulevad tema järele kohe, niipea kui on Lundborgi ära viinud. Ta ronis kiiresti telgist välja ega puutunud peaaegu üldse õhtusööki, mida kõik sõid väljas. Öö oli väga soe, termomeeter püsis kaks kraadi üle nulli ja Lundborg käis rahutult mööda maandumisrada, mis oli ära märgitud punaste lipukestega. Kesköö oli juba möödas ja saabus 6. juuli, kui rootsi mootorite sumin kostma hakkas.

Viglieri ja Trojani süütasid suitsupadruni, kuid rootslased nähtavasti ei märganud suitsu ja jätkasid tiirlemist Leigh Smithi neeme kohal, otsides laagrit hulk maad lõuna pool kui see tegelikult oli. Lundborg läks juba rahutuks, kuid õnneks märkasid lendurid teist suitsusignaali ja tiirlesid peagi jääpanga kohal. Tuli «Uppland» ja tuli tilluke lennuk, mis näis suure kolmemootorilise masina kõrval tema pojana. Jäävangide tähelepanu keskendus ainult sellele. Lennuki piloot, vanemleitnant Schyberg, tegi ainult ühe ringi jääpanga kohal, laskus siis järsult umbes 50 meetri kõrgusele, lendas üle kummuli pöördunud «Fokkeri» ja hakkas maanduma jääpanga kõige halvemale osale, jättes ettevalmistatud ning lipukestega märgitud raja tähele panemata!

«Koi» maandus õnnelikult, ja Viglieri ning Lundborg, kes esimestena juurde jooksid, aitasid Schybergil lennukit pöörata ning juhtisid ta ettevalmistatud rajale. Lennuk libises seda mööda kergelt T-täheni, mis oli koostatud

punastest langevarjudest ja osutas raja algust. See oli umbes viisteist meetrit kummuli paiskunud «Fokkerist» ida pool, sest tuul oli hakanud öösel puhuma idast ja «Koi» pidi tõusma vastutuult. Schyberg ei lahkunud oma kohalt. Lundborgi ja Viglieri abiga keeras ta lennuki vastutuult, sealjuures agarasti oma kaasmaalast kiirustades. Lundborg ei lasknud ennast oodata. Ta võttis kaasa ainult oma fotoaparaadi, jättes kõik muu telki, ja asus lennuki istmele Schybergi selja taha.

Viglieri, Trojani ja mina piirasime väikese lennuki sisse. Võrreldes «Fokkeriga», mis kuulus samuti väikeste lennukite kilda, tundus «Koi» mängukannina. Ta oli samuti kahepinnaline, kuid ta tiibade pikkus oli vaevalt pool kummuli pöördunud lennuki tiibade pikkusest. Lundborg surus viimast korda kõikidel kätt. Ta palus Viglierit täiesti siiralt laadida jäälõhkujale «Krassin» kas või tema lennuki mootorgi, kui venelased ei saa kogu lennukit pardale võtta.* Tema palve oli täielikus vastuolus Schybergi sõnadega. Piloot lubas teiste järele tagasi tulla. Kuid sel hetkel ei pööranud keegi sellele tähelepanu.

Siira edusooviga jälgis viis meest väikese lennuki starti. «Koi» suurendas järk-järgult kiirust, vahel vajus ta külili, kui suusk lumeauku sattus, kuid ajas enda kohe püsti ja rebis enda jäält lahti juba varem kui ettevalmistatud raja lõpuni jõudis. Tõusnud õhku, tegi lennuk ringi laagri kohal ning võttis «Upplandi» saatel kursi otse läände. Mõni minut hiljem olid lennukid jäävangide silmist kadunud, ja varsti pärast seda kustus ka nende mootorite tasane surin.

Cecioni ootas kannatlikult väljas telgi ees lennuki tagasitulekut. Et vähem kaaluda, võttis ta seljast raske polaarülrikonna. Ta ei märganud vinget tuult — peatse pääsemise lootuses ei teinud ta sellest väljagi. Seisin tema kõrval tükk aega, kuid mul ei jätkunud mehisust talle ütelda, et rootslased ei tule enam tagasi, vaid aitasin tal arvutada, millal «Koi» võiks abibaasist tagasi jõuda. Abibaas asus kusagil Brunni neeme juures, nagu Lundborg ütles. Neemest laagrini ei olnud neljakümmend miiligi, lend sinna ja tagasi ei võinud kesta rohkem kui tund aega.

* Lundborgi lennuki laadisid nõukogude meremehed «Krassini» pardale ja pärast Kongsfjordi jõudmist anti see üle «Città di Milanole».

Lisame veel tunni Schybergile puhkuseks, see oleks teinud kokku kaks tundi. Hiljemalt pool kolm peaks ta kohal olema. Tegelikult asus abibaas tunduvalt lähemal, väikese Esmarki rannikusaare juures, mis polnud laagrist kaheksat miiligi, tähendab, vähem kui veerand tunni lennutee kaugusel! Õnneks ei teadnud seda ükski jäävangidest.

Cavaliere ootas kuni kella neljani hommikul; alles täiesti läbikülmunult ronis ta telki, kui ma valvekorrale asudes talle pühalikult töötasin, et äratan tema kohe, niipea kui mootorimürinat kuulen. Kuid pärast seda ei kajanud lennukimootorite surin jäävangide kohal enam iialgi.

ROALD AMUNDSENI VIIMNE TEEKOND

Kui Roald Amundsen kahe aasta eest õnnelikult tagasi pääses ekspeditsioonilt, mille ta oli sooritanud koos Ellsworthi ja Nobilega dirižaabliil «Norge», teatas ta oma sõpradele, et loeb seda enda kui polaaruurija elutöö lõppsäavutuseks. Kapten Wisting, tema kauaaegne kaaslane, avaldas selle kinnituse puhul kahtlust.

«Te olete veel pisut noor puhkusele minekuks. Kas pole nii, kapten?» tähendas ta.

«Ma olen viiekümne nelja aastane, tähendab eas, mil polaaruurija võib juba väljateenitud pensionile minna,» vastas Amundsen naeratusega.

«Kuid Franklin oli viis aastat vanem, kui oma kõige pikemale polaarretkele asus,» vastas Wisting.

«Imelik, et te nüüd mulle õnnetut Franklini meelde tuletate, Wisting,» ütles Amundsen pärast lühiajalist mõtlemist. «Kas teate, et tema ärataski minus soovi polaarründuriks saada? Kui ma olin viieteistkümne aastane, sattusin lugema tema reisikirjeldusi. Õppisin tollal gümnaasiumis ja valmistusin arstikutsele, mis oli minu leseks jäänud ema kirglikuks sooviks, kuid mind põrmugi ei veedelnud. Franklini reisikirjelduste lugemine äratas minus täiesti teistsuguseid unistusi, millest ma hiljem enam vabaneda ei saanud. Nad vallutasid mu tervenisti ja miski muu asi maailmas ei võinud mind neist loobuma sundida. Lisaks kõigele suri ema, kui olin arstiteaduskonna teisel kursusel. Nüüd ei saanud enam keegi mind mu plaanide elluviimisel takistada.»

«Huvitav, et just Franklin oli teile ajendiks polaaruurijaks saamisel ja et te saavutasite just seal kõige suuremat edu, kus teda tabas õnnetus ja tema kaotas elu,» arutas Wisting. «Nelisada aastat püüdsid inimesed Kirdeväila läbipääsu avastada — kui palju hukkus sealjuures laevu ja julgeid meremehi, ja siis õnnestus see teil «Gjøuga», neljakümne seitsme tonnise kalalaevaga, kuus meest pardal!»

Amundsen süngestus.

«Teil on õigus. Kirdeväilaga algasid mu polaaravastused, kuid samuti kõik mu raskused. Mul pole iial olnud küllaldaselt raha ühegi oma ekspeditsiooni jaoks. Selles on erinevus minu ja Franklini vahel, kellele Briti admirali teet andis viimase teekonna jaoks kaks laeva. Kuid ma ei kaeba. Ma tean, et Norra on Suurbritanniaga võrreldes vaene ja on mind ometi oma võimaluste piirides aidanud. Alustasin oma polaaruurimusi võlgadega ja arvatavasti lõpetan samuti võlgadega. Mul on enne surma veel palju tegemist, et võlgu kinni maksta kõikidele, kellele ma võlgu olen. Ärge unustage, et dirižaabli «Norge» ekspeditsioon lõppes 75 000-dollarilise puudujäägiga.»

«Kas tõesti? Ja nii suure puudujäägiga!» imestas Wisting. «Mina arvasin, et ameerika miljonär Ellsworth ja fašistlik Mussolini seda heldelt finantseerisid! Seda nimetati ju Amundseni-Ellsworthi-Nobile polaar ekspeditsiooniks!»

Amundsen naeratas kibedalt. «Ärme sellest parem räägime! Ellsworth kulutas suure summa, ta on polaaruurimiste entusiast. Olen temale väga tänulik ekspeditsiooni eest kahel «Dornier-Wallil»: ta maksis kinni tubli poole kõikidest kuludest. Itaalia fašistid arvasid, et tegid meile heateo, kui müüsid meile vana õhulaeva väikese hinnalalandusega. Mitte asjata, Wisting, ei kirjutatud ajalehtedes, et me maksime selle eest rohkem kui vaja. Nobilest parem vaikigem! Tema löikas sealt, kuhu polnud külvanud. Ameerikas pidas ta kohe pärast tagasijõudmist rea loenguid, mille eest talle heldelt makseti. Kuid see polnud veel kõige halvem. Kõige halvem oli see, et kõikidel oma esinemistel kirjutas ta kogu ekspeditsiooni edu enda arvele. Muide, te tunnete ise teda paremini!»

Wisting vaikis hämmeldunult. Ta ei jaganud täielikult Amundseni hoiakut Nobile suhtes, kellega oli heaks tuttavaks saanud ekspeditsiooni aegu «Norgel», kus ta teenis

tüürimehena. Ta hindas kõrgelt Nobile konstruktori- ja lendurivõimeid ja pärast «Norge» maandumist Alaskale oli nõus osa võtma Nobile polaarekspeditsioonist õhulaeval. Hiljem, kui puhkes ebameeldiv tüli Amundseni ja Nobile vahel, asus ta enesest-mõista oma vana komandöri poolele, kuigi ta polnud temaga kõiges ühel arvamusel.

Sellega nende keskustelu lõppeski. Hiljem elas Amundsen oma väikeses villas Oslos. Tal polnud peret, ta polnud abielus ja miski ei kiskunud teda pingsa töö juurest eemale. Üsna pea lõpetas ta dirižaaabel «Norge» ekspeditsioonipäeviku. Selles suhtus Amundsen Nobilesse veel üsna heatahtlikult ja oli ta piloodimeisterlikkusest isegi vaimustatud. Aga raamatus «Minu elu avastajana», mille kirjutamist ta alustas kohe pärast seda, andis ta voli oma kibestumisele. Selle tekitasid temas välisajakirjanduse teated, et Nobile valmistab ette omaenda polaarekspeditsiooni. Ta tahtis hoiatada inimesi, kellel polnud üldse polaarretke kogemusi, selle ürituse ohtlikkuse eest, kuid lubas endale tahtmatult mõningaid teravaid väljendeid, mis olid tingitud rohkem kibestumisest ja isiklikest vastuoludest Nobilega kui heast kavatsusest. See tõukas Amundsenist eemale paljud tema austajad ka tema oma kodumaal Norras.

Amundsen suhtus eitavalt Nobile kavatsetud ekspeditsioonisse, mis juba kohe algusest peale kulges halva tähe all. Seda enam, et kõne all oli lend poolusele, rajooni, mis polnud Amundseni ta noorusaastaist peale lakanud ahvatlemast. Paljusid «Italia» ekspeditsioonist osavõtjaid tundis Amundsen isiklikult. Malmgren oli kolm aastat olnud «Maudil» selle ebaõnnestunud ekspeditsiooni ajal ja hiljem, 1926. aastal, oli dirižaabli «Norge» pardal koos Arduino, Caratti, Cecioni ja Pomellaga, kes kõik olid tublid töötajad. Mina tegelesin tollal atmosfääri uurimisega Kongsfjordis ja andsin «Norgele» kasutada ainukese minul oleva teaduslike vaatluste aparraadi.

Esimesi ärevaid teadaandeid dirižaaabel «Italia» kadumisest ei võtnud Amundsen väga tõsiselt. Ta imestas, et Norra Kaitseministeerium pidas vajalikuks juba 26. mail kokku kutsuda spetsialistide nõupidamise, kes pidid arutama «Italia» abistamise küsimust. Siiski võttis ta sellest meeeldi osa. Ta kohtus seal niisuguste veteranidega, nagu polaaruurijad Otto Sverdrup ja Gunnar Isaachsen. Nõupidamisest võttis osa ka ta sõber ja endine kahe eks-

peditsiooni kaaslane — lennuväekapten Hjalmar Riiser-Larsen.

«Vististi pole veel põhjust kartusteks,» avaldas arvamust Amundsen — vastuseks nõupidamist juhtiva kindrali otsele küsimusele. «Niisugune dirižaaabel, nagu «Italia», võib soodsatel tingimustel õhus püsida kakssada viiskümmend tundi.»

«Kuid niisuguseid tingimusi just polnud, ilm oli väga halb. Tromsö teatas, et puhkes torm, kui õhulaev pooluselt tagasi pöördus. Ei ole võimatu, et marutuul dirižaabli purustas,» tähendas Sverdrup.

«Sel puhul on igasugune abi liigne,» märkis praktiline Isaachsen.

«Kõik need on ainult oletused, me peame tegutsema,» teatas koosoleku juhataja otsustavalt. «Sõjaväevõimud annavad kaks väikest lennukit. Teie võtate juhtimise enda peale, kapten Riiser-Larsen?»

«Enesest-mõista,» lausus lendur. «See on ju võrdne käsuga, aga mina olen sõdur. Kui ka nii poleks, oleksin ikkagi valmis katastroofi läbielanud inimesi aitama!»

«Mina samuti,» ütles Amundsen lihtsalt.

Juuresolijad vaatasid teda üllatusega: kõigil oli hästi teada ta terav vahekord Nobilega. Koosolekut juhatavat kindral võttis ta lubaduse sügava tänutundega vastu. Amundsen oli ainuke mees, kellel olid polaaruurija kogemused ja kes ühtlasi lennuasjandust tundis. Ta tegi lühidalt teatavaks oma seisukohad päästeekspeditsiooni suhtes: laevad ei kõlba, jää seisund Teravmägede ümbruses sel aastaajal on nii ebasoodne, et laev võib läbi uurida ainult väga piiratud ala; üksnes suur, «Dornier-Walli» tüüpi hüdroplaan, millel tema kolme aasta eest püüdis Põhja-poolusele jõuda, võib edu tagada.

«Tervel meie lennuväel ei ole niisugust masinat, kapten. Ärge unustage, et Norra pole mõni suurriik!» ütles juhataja nukralt. Amundsen kehtitas õlgu. Oma hinge põhjas ta juba teadis, mida ette võtta. Ta ei vaielnud vastu lõplikule plaanile, mis Isaachseni ettepaneku kohaselt vastu võeti. Polaarkuunarid peavad tungima nii kaugele kui võimalik Teravmägede põhjarannikul, ja kaks väikest «Kajakat» hakkavad neilt uurimislende sooritama. Laevad koos lennukitega sõidavad viivitamatult välja. «Hea on juba seegi, et otsekohe midagi ette võetakse,» mõtles Amundsen. Temal jääb siis ettevalmistusteks rohkem aega.

Amundsen hakkas ekspeditsiooni ette valmistama kohe, kui nõupidamiselt lahkus. Esimese telegrammi saatis ta Wistingile, vanale toredale reisikaaslasele. Kas ta ei võtaks osa uuest polaarekspeditsioonist, Nobile abistamisest? Vastus tuli kohe. Lühike ja selge, üksainus sõna: «Muidugi.» Teise telegrammi saatis ta vanemleitnant Leif Dietrichsonile, kes kolm aastat tagasi oli nii meisterlikult piloteerinud polaaraladel tema lennukit «Dornier-Wall». Kas ta sooviks osa võtta? Amundsen kahtles pisut. Mullu oli Dietrichson keeldunud osa võtmast ekspeditsioonist «Norge» pardal. Ta oli äsja abiellunud ja noor naine veenis teda koju jääma, kuna lend oli väga ohtlik. Kuid Amundsen muretses asjata. Dietrichsoni vastus tuli kiiresti — tema oli nõus. Ta võttis kohe enda peale mured, mis olid seotud «Dornier-Walli» ostmisega võimalikult lühema aja jooksul.

Jäi veel kõige tähtsam: leida raha ekspeditsiooniks. Neetud mure, mis käis Amundseni kannul, alates sellest minutist, mil ta oma polaaruurija-teed alustas, kerkis ta ette taas. Midagi paremat ei tulnud pähe kui pöörduda oma vana metseeni, ameerika miljonäri Lincoln Ellsworthi poole, kes ta juba kahel korral kõige raskemal ajal hädast välja oli aidanud. Kaabelgramm Ameerika Ühendriikidesse oli lühike, sellest hoolimata maksis see kaunis suure summa. Rahutusega ootas Amundsen vastust. See viibis, kuna telegramm rändas Ellsworthile mööda avarat Ameerika Ühendriikide territooriumi järele. Lõpuks saabus vastus juuni alguses. Sellega üheaegselt tuli ka Dietrichsoni telegramm, et «Dornier-Wall» on sõidukorras. Amundsen hingas kergendustundega, kui oli läbi lugenud Ellsworthi lühikese vastuse, et too võtab ekspeditsioonist meelevdi osa.

Amundsen ei salanud rõõmsat teadet korrespondentide ees, ja peagi sai kogu maailm teada, et vana sõbrapaar Amundsen-Ellsworth läheb jällegi valgesse kõrbesse — sel korral appi «Italia» jäävangidele. Amundsenil tuli varsti oma jutukust kahetseda. Tuli uus telegramm Ellsworthilt summa äranäitamisega, mida noor ameeriklane oli nõus ekspeditsiooni heaks ohverdama. Kõik plaanid varisesid kokku, kuna summa oli ainult neljandik sellest, mis Amundsen ka kõige tagasihoidlikumate arvestuste puhul vajab.

Esimene asi, mida Amundsen tegi, oli saata telegramm

Dietrichsonile, et ta jalamaid tühistaks «Dornier-Walli» tellimuse, kuna puudus raha. Ajakirjanikele avaldas ta avameelselt kibeda tõe. Norra avalikkust, kes algul suhtus üsna ükskõikselt oma valitsuse tegevusse, see siiski liigutas pisut. Alustati korjandust, kuid annetusi kogunes vähevõitu. Siis tulid jäälaagrist juba esimesed raadioteated, mis tekitasid elavat vastukaja kogu maailmas, sealhulgas ka Prantsusmaal.

René Guilbaud, lennuväe major, sakslaste hirm lendurhävitaajana Esimeses maailmasõjas, valmistas Põhja-Prantsusmaal Caudebec-en-Caux' lennusaamas Seine'i jõe suudme lähedal parajasti oma hüdroplaani ette lennuks üle Atlandi ookeani. Ta tahtis katsuda üles leida kaht oma kaasmaalast, Nungesseri ja Coliot'd, kes ennetasid tema kavatsuse ületada Atlandi ookean ja jäid jäljetult kadunuks. Otsinguist ei olnud ta eriti vaimustatud, kuna mõlema õnnetu lenduri kadumisest oli möödunud juba ligi kaks aastat, kuid käes oli esimeste õnnestunud transatlantiliste lendude ajajärk, seepärast maksis katset teha. Leidus vabatahtlikke, kes olid valmis igasuguseks riskiks: need olid sõjaväelaevastiku vanemleitnant de Cüerville, lennumehaanik Brazy ja raadiotelegrafist Valette.

Lennukit, millel nad kavatsesid üle Atlandi lennata, loeti tollal Prantsusmaal parimaks. See hüdroplaan, kahekandepinnaline «Latham-47», oli alles hiljuti Caudebec'i tehastes valmis saanud. Guilbaud'l oli juba võimalus olnud katsetada seda kaugsõidul Caudebec'ist Vahemere-äärsesse Bizerta sadamasse Tuneesias. Rhône'i oru kohal puhus küljelt vinge mistraal, kuid puust, terasega tugevdatud biplaan pidas kangelaslikult vastu. Lennukile oli monteeritud kaks väga head 500-hobujõulist Farmani mootorit, kandejõud oli ligi neli tonni ja 70-miilise tunni kiiruse puhul võis lennukaugus ulatuda kuni 5000 kilomeetrini.

Teade, et Amundsen keeldus «Dornier-Wallist», huvitas major Guilbaud'd väga. Amundsen oli tema noorpõlve lemmikkangelane. Viimase julged polaarretked olid mõjutanud temagi romantilist kujutlusvõimet, eriti aga avaldas talle mõju Lõunapooluse avastamine Amundseni poolt. Hiljem, täiskasvanuna, tegi ta mõningad korrektiivid oma senistesse järeldustesse, pidades Amundseni kõige suuremaks vägitööks, mida keegi polnud ületanud,

Kirdeväila avastamist. Kuid Guilbaud' noorusvaimustus mõlema pooluse kangelase vastu ei vähenenud põrmugi. Ajaleheteade, et Amundsenil hüdroplaani ost äpardus, pani teda pead murdma ja ta kahetses, et kohal ei ole Cuverville'i, kes oli hiljutisel lennuõnnetusel kaotanud kolm vasaku käe sõrme. Guilbaud oleks tahtnud temaga nõu pidada. Kuid lõpuks polnud see nii tähtis — Cuverville muidugi ühineb nendega, kui ainult Brazy ja Valette nõus on, aga peamine — kas Sõjalaevastiku ministeerium annab luba?

Ta rääkis kohe mõlema sõbraga.

«Mis te selle kohta ütlete, poisid, kui me Ameerika asemel kuhugi mujale lendaksime?»

«Aga kuhu nimelt, komandör?» küsis kannatamatult väike, kipras näoga Brazy, mere-lennuväe üks paremaid pardamehaanikuid.

«Niisugustesse paikadesse, kus on veidi külmem kui Atlandi ookeanil,» vastas Guilbaud.

«Põhjapoolusele Nobile meeste järele!» hüüdis võidutsevalt Valette, kes oli innukas ajalehelugeja ja raadiokuulaja.

Guilbaud noogutas vaikides pead. Brazy kipras näole ilmus rahulolev naeratus.

«See juba oleks midagi, patroon,» ütles ta rahulikult. «Ainult mis ütlevad selle kohta mootorid, kui seal natuke külma saavad!»

«See asi annab korraldada,» väitis major, «kutsume välja Farmani insenerid ja räägime neile, mida me vajame. Peale selle on praegu ka Põhjapoolusel suvi ja seal, kuhu me lendaksime, temperatuur ainult mõni kraad alla nulli. Peaasi, et teie nõus olete ja et härrad seal «ülal» samuti nõustuvad.» Selle all mõtles ta Sõjalaevastiku ministeeriumi juhtkonda. Ta oli väga imestunud, kui ta kohe pärast seda viimastega telefoni teel ühendusse astus ja kuulis, et sinna oli äsja saabunud Norra diplomaatilise esindaja palve suure tegevusraadiusega lennuki saamiseks Amundseni ekspeditsiooni jaoks ja et ministeerium on meeleldi valmis seda palvet rahuldama ning Amundsenile üht «Lathamit» pakkuma.

«Meeskonna pärast ei tarvitse te muret tunda, see on olemas, ja masingi, meie «Latham-47»!» kinnitas Guilbaud ruttu oma ülemusele.

Amundsen võttis teated Prantsusmaalt vastu suure rõõ-

muga, kuna nüüd ei olnud enam kahtlust, et ta oma kavatsused ellu suudab viia. Dietrichson kui suurte kogemustega lendur ei olnud nii väimustatud. Tema arvates sobis nende ekspeditsiooniks kõige rohkem hüdroplaan «Dornier-Wall», mis oli täismetallist ja seetõttu tugevam ning kindlam maandumisel nii merel kui ka jääl. Wistingit häiris Guilbaud' teadaanne, et kogu oma meeskonna komplekteerib ta ise.

«Siis minule ei jäägi seal enam kohta!» ütles ta solvunult.

«Ärge kurvastage, sõidate meiega laeval Kongsfjordi,» rahustas teda Amundsen. «Sinna tuleb ju meie baas!»

«Lathami» mootorid remonditi kiiresti. Samuti väljus de Cuverville sõjaväehaiglast ja võttis veel enne äralendu viimase sideme ära. Laupäeval, 14. juunil oli «L-47» oma neljamehelise meeskonnaga Caudebec-en-Caux's stardivalmis. Kuid kõik läks teisiti. Koidu ajal puhus lennuks ebasoodne tuul, mille puhul Seine'i suudmes tekib jõe- ja merevoolu kokkupõrke tõttu lainetus, nõndanimetatud *mascaret*. Tuli oodata, sest lennuk oli tugevasti koormatud ja ta hoovõtujooks veel oleks olnud liiga pikk. Lõpuks, umbes kella kaheksa paiku hommikul, tuul vaibus, kuid mitu stardikatset lõppesid edutult: «L-47» oli üle koormatud. Alles pisut pärast kella üheksat õnnestus lennukil end veepinnalt lahti rebida. Saadetuna väikesest sõprade grupist, kes olid tulnud meeskonnaga hüvasti jätma, võttis «Latham» kursi kirdesse — Doveri sadama suunas.

See oli esimene lend Prantsusmaalt Norrasse, õhuühendus üksikute riikide vahel oli tollal alles lapsekingades. «L-47-1» seisis ees 1500 kilomeetri pikkune teekond ja mitte väga soodne ilm Põhjamere kohal. Lennuk ei peatunud Doveris kuigi kaua ja jõudis Norra rannikule Stavangerisse kaheksa tundi pärast väljalendu Inglismaa sadamast. «Latham» tuli väga hästi vastutuulega toime ja Guilbaud otsustas Stavangerist üle lennata Bergenini, kus oli määratud kohtumine Amundseniga. Ta jõudis õnnelikult eesmärgini ja pühapäeval, 17. juuni varahommikul tervitas Amundseni Bergeni lennujaamas.

Vaimustusega vaatas ta oma noorpõlve lemmikkangela-sele otsa. «Ma olen õnnelik, et võin lennata teie juhtimisel, kapten!» ütles ta Amundsenile.

Amundsen naeratas: tema oli niisuguse imetlemisega harjunud. «Kuidas teekond läks, komandör?» küsis ta.

«Hästi, kuigi me lendasime vastu tugevat külma tuult Põhjamerel. Lendasime Caudebec'ist Bergenisse kolme-teistkümmne tunniga!»

«Esimene ja kohe rekordlend Prantsusmaalt Norrasse, õnnitlen teid, komandör!» ütles Amundsen tal kätt surudes.

«Loodan, et «Lathamil» on edu ka Põhjas, kus konkurents on väga terav,» avaldas prantslane lootust.

«Jah,» noogutas Amundsen. «Penzo on «Dornier-Waliga» juba Tromsös. Rootsi «Uppland» peab täna-homme kohale jõudma. Samuti oodatakse Soome lennukit.»

«Kas meie lendame ka üle Tromsö, kapten?»

«Muidugi, teisiti ei saa. Seal saame ka kõige täielikumad ilmateated polaarala kohta,» vastas Amundsen.

«Ja ühineme teiste lenduritega?» küsis major põnevusega.

«Eks näe!» vastas Amundsen napisõnaliselt ja põiklevalt. Amundsen ei armastanud küsimusi; tema kaaslased eelmiste ekspeditsioonide ajast tundsid teda sellest küljest hästi ega tüüdanud teda küsimustega. Prantslane vaikus solvunult. Sõnagi lausumata läks ta vaatama, kuidas «Latham» bensiini võtab; Amundsen kavatses välja lennata veel sama päeva õhtul.

Amundsen polnud põrmugi jutukam ka major Meisterlinkiga, norra «Aeroklubi» esimehega, kes oli tulnud Bergenis sadamasse temaga hüvasti jätma.

«Ma ei tea, kuhu Amundsen lendas, mulle ta seda ei ütelnud,» vastas major hiljem arvukaile küsimustele, millega pöörduti tema kui mehe poole, kes oli Bergenis Amundseniga viimasena kõnelnud. «Tema vaikimise järgi otsustasin, et tal on kavatsus lennata otse kadunud dirižaabli vraki juurde, mille asukohast senini keegi midagi ei teadnud.»

Brazy kontrollis mootoreid, de Cuverville jälgis pontooni remonti, mis oli maandumisel pisut viga saanud, Wisting aga laadis «L-47» pardale toiduainetevarusid. Peatus Tromsös oli ette nähtud väga lühike, seal pidid lendurid ainult veidi puhkama ja kohe jälle edasi põhja poole lendama. Kai oli rahvast täis, fjordis palju paate inimestega, kes olid tulnud Norra suure pojaga hüvasti jätma. Otsekui aimates, et näevad teda viimast korda, otsekui soovides siluda ülekohut, mis talle olid teinud ta omad kaasmaalased, tunglesid norralased Amundseni

ümber, tulid teda ära saatma vaimustushüüete ja edusoo-
videga.

«L-47» oli stardivalmis ja valvepaadid tegid fjordi
startimiseks vabaks.

Kell oli 20, kui lennuk asus hoovõtule, kuid alles pärast
mitut asjatut katset, mis võtsid üle kahekümne minuti,
tõusis ülekoormatud lennuk fjordi kohale. Hakkasid
kostma tuhandepäise rahvahulga vaimustatud hüüded,
aga ristlejalt «Dronning Maud» kostis kahurisaluu.

«Latham» tõusis 700 meetri kõrgusele ja suundus otse
põhja. 18. juuni varahommikul, pärast kella kuut, maan-
dus ta Tromsö lähel.

Siin ootasid juba Amundseni sõbrad, nende hulgas ka
tema vana sõber ja eelmiste ekspeditsioonide abiline
apteeker Zappfe. Amundsen puhkas tema juures mõned
tunnid, prantslased läksid puhkama «Grand-hotelli», mis
asus madalas avaras puumajas väikese linna peatänaval.
Ka siin ei olnud Amundsen oma teekonna eesmärgi suh-
tes jutukam, ainult Guilbaud'lt said ajakirjanikud teada,
et tema arvestuste järgi jõuavad nad Kongsfjordi kaheksa
tundi pärast Tromsöst lahkumist ja stardivad varsti
pärast lõunat.

Lähel seisis major Penzo tore «Dornier-Wall» ja Sarko
«Turku», Rootsi kolmemootoriline «Uppland» pidi saa-
buma järgmisel päeval. Näis, et nende lennukite koman-
döride ja «Latham» vahel tekkis sõnatu konkurents. Ei
üks ega teine pool püüdnud tegevust kooskõlastada.
Amundsen läks Zappfe majakesse peitu ega ilmutanud
mingit huvi teiste lennukite vastu. Teda huvitas ainult
ilmateade, mille andis talle kuulsa Tromsö Geofüüsika
Instituudi direktor, väljapaistev teadlane Krogness. Ilma-
teadete järgi oli Teravmägedel ilus ilm, aga nende ja
Karusaare vahel püsis udu, mis oli nähtavasti põhjusta-
tud ajujää-piiri lähedusest. Udule ei osutatud suure-
mat tähelepanu, kuid hiljem selgus, et Maddalena, kes
startis samal päeval Vadsöst, pidi sooritama hädamaan-
dumise Karusaarest lääne pool ja kaotas sellega terve
tunni.

Pealelõunane ilmateade, mille «Latham» sai otse enne
äralendu, kuulutas, et udu Karusaare juures on hajunud.
Lennuk oli juba stardivalmis; bensiinipaaki oli tangitud
3400 liitrit bensiini, mis tagas vähemalt 4000-kilomeetrise
lennu. Neli prantslast, Amundsen ja Dietrichson olid juba

pardal. Kohe pärast kella 16-t proovis Guilbaud mootoreid ja tüüre ning tegi lühikese proovisõidu veepinnal.

«L-47» oli üle koormatud, kuid tõusis siiski õhku vastu mõõdukat läanetuult, kui lendur täie gaasi andis. Ta suundus lõunasse, senikaua kui oli tõusnud kolmesaja meetri kõrgusele, siis aga asus kursile ja kadus peagi saatjate silmist.

Kell 16.45 oli Valette'i raadiokutsung, kuid see oli siiski ainult raadiojaama töötamise kontroll. Kell 17.40 kutsus Valette uuesti välja, küsides sel korral Ingy raadiojaamalt Norra põhjatipus asuva Karusaare piirkonna jää seisundit. Nõutud andmed anti kohe edasi, kuid Valette ei vastanud, milleks ta neid vajab. See oli viimane teade, mis «Latham-47» pardalt vastu võeti.

Siis möödus päevi ja nädalaid, ja esimesed kartused hüdroplaani ning ta meeskonna saatuse pärast andsid maad kurvale veendumusele, et oli juhtunud õnnetus. Põhjuseks, miks Valette jää seisundit küsis, arvati olevat mingi mootori rike, mida võis kõrvaldada ainult veepinnale maandudes.

Lennuki nõrk kere, mis oli üle koormatud, ei suutnud taluda lainelööke, ja «Latham-47» läks nähtavasti põhja nii kiiresti, et Valette ei jõudnud isegi SOS-signaali välja saata.

Kuus nädalat otsis terve laevastik ja hulk lennukeid «Lathamit» ja ta meeskonda, nende hulka kuulusid Norra sõjalaev «Nordenskiöld», uurimislaev «Michael Sars», Prantsuse ristleja «Strasbourg», «Hobby», jäälõhkujad «Krassin», «Malögin» ja «Perseus», Norra, Rootsi, Nõukogude ja Itaalia lennukid. Siis tuli septembri alguses korraldus kõik päästeaktsioonid lõpetada. Reedel, 31. augusti õhtul püüdis Norra kalalaev «Brod», mida juhtis kapten Hareid, Norra rannikul Torove majaka ligidal kinni pontooni, pealkirjaga «Latham-47». Merehoovus oli selle lennukitüki sinna kandnud paigalt, kus õnnetu «L-47» oma lennu lõpetas. Oletus lennuki saatuse kohta sai täieliku kinnituse. Polnud enam vaja muid tõendeid, milleks osutusid suured lennuki bensiinipaagid, mille kalurid leidsid kuus nädalat hiljem Norra läänerannikult. Roald Amundsen ja ta viis kaaslast leidsid surma Barentsi mere voogudes hiljemalt kaks tundi pärast startimist Tromsöst. Nad ohverdasid oma elu inimese kõige õilsama kohuse täitmisel, mida on teiste inimeste päästmine. Amundseni

surm on tema elu kuulsusrikkaks lõpuks — elu, mis on seotud suurimate edusammudega polaaravaruste ajaloos. Ta ohverdas enda, et aidata ekspeditsiooni, mida juhtis inimene, keda ta oli omal ajal solvanud ebasõbraliku suhtumisega rohkem kui ühtki teist inimest, kellega tal oma tormisel eluteel kokku oli tulnud puutuda!

BABUSKINI LENNUD

Barentsi meri ei ole meresõitjatele isegi suvel lahke. Jäälohkuja «Malõgini» meeskond veendus selles, kui suundus tema vetesse laupäeval, 16. juuni hommikul. Jäälohkuja ei ole määratud sõitudeks suure lainetuse puhul, küljed on tal kumerad ja ühinevad kiiluga teravnurga all, et paremini taluda raskete jääpankade küljesurvet, kuid lainetuses põhjustab see eriti järsku, ägedat õõtsumist. Ajakirjanikud «tõid merele ohvrit», ja näost täiesti roheliseks muutunud, kurtsid Wiesele, ekspeditsiooni ülemale, oma raskest olukorrast.

«Mis teil viga on?» imestas teesklevalt vana, põline meremees. «Kas see ka mõni lainetus? Niisugusele merele läheb iga meremees täiesti rahulikult väikese jullagagi!»

«Meremees küll, kuid tavaline kuivamaa-elanik vaevalt,» tähendas merehaiguse käes vaevlev ajakirjanik, kelle magu visalt keeldus mingisugust toitu vastu võtmast.

«Niipea kui jõuame jäässe, lakkab õõtsumine ja me sõidame nagu tiigil,» rahustas õnnetut kapten Tšertkov, kellel vaesest «kuivamaarotist» kahju hakkas.

«Jah, aga millal see tuleb?» ohkas ajakirjanik.

«Varsti, ei tule enam kaua oodata, seltsimees,» lohutas Wiese. Ta uuris parajasti binokliga põhjapoolset silmapiiri ja märkas otse auriku kursil kaugel kitsast valget riba, mis oli kindel jää tunnus. Vee temperatuur hakkas langema, ja kuigi oli südasuvi, langes ta varsti viielt kraadilt, mis oli Koola lahes, kolmele, 18. juuni keskööks aga koguni pool kraadi alla nulli.* See oli teiseks kindlaks tunnuseks, et jää on lähedal, ja peagi kohtas

* Merevesi külmub palju madalama temperatuuri juures kui mage vesi, kuna tal on suurem soolasisaldus. Ookeanivesi külmub temperatuuril -2°C , destilleeritud vesi aga jäätub 0°C juures.

jäälõhkuja tõepoolest esimesi ujuvaid jääpanku. Sel ajal oli laeva asukohaks 75°54' põhjalaiust ja 29° idapik-kust. Seni oli ta sõitnud 10—11-sõlmese kiirusega, kuid nüüd vähendas ta kiiruse 5 sõlmele, kuigi jääd oli alles vähe.

«Ettevaatus pole iial liigne,» vastas jäälõhkuja kapten ajakirjanike kaebustele, et niisuguse aeglase käiguga ei jõua nad iialgi sihile. Kapten ei tahtnud rääkida, et «Malõgini» sõit ei kesta enam kaua ja et laev jääb peagi jõesse kinni. Jääpankadel, mille hulk kasvas vastavalt sellele, kuidas nad põhja poole liikusid, polnud jälgegi väikestest mageveejärvedest, mis tekivad lume sulamisest. See näitas, et siin põhjas polnud suvi veel alanud. Läänetuult, mis oleks võinud ajujääväljad laiali ajada, ei tulnud ja laeva meteoroloog ei saanud seda ka lähemal ajal lubada, pealegi kuhjas idatuul jääväljad kokku, raskendades «Malõgini» teekonda. Terava esitäävi hoopide all jääpangad algul lõhenesid, taandusid vahel raskesti veel kummuli pöördudes, ja laev liikus edasi, nagu poleks neid olnudki. Varsti aga suurenes jää paksus, «Malõgin» pidi andma tagasikäigu ja täielt käigult jälle uue ning uue löögi, ja mida kaugemale põhja poole, seda sagedamini pidi ta seda manöövrit kasutama, enne kui jäälaam järele andis ja kaheks tükiks lõhenedes laeva kiilu alla kadus; seejuures paiskas ta merest üles terved sambad rohekasvalget vett, mis kuni laevatekini pritsisid.

18. juuni õhtul ilmus ühele suurele jääväljale terve karupere. Meremeestel ei olnud vaja karu lasta, peale selle ei armasta nad vana kombe kohaselt esimest ettejuhtuvat karu kohe tappa. Kunagi arvati ebausust tõttu, et niisugune tulistamine toob laevale õnnetust, tänapäeval austatakse seda kirjutamata seadust juba üksnes traditsioonina, millest meremehed kinni peavad. Esimesena ronis jääpangale isakaru. Varsti pärast teda ilmus nähtavale emakaru ja tema järel ronisid jääpangale kaks üsna suurt karupoega. Tähelepanelikult uurisid karud mõnda aega ujuvat jäälõhkujat, siis vantsisid laeva liikumisega ühes suunas, isakaru peatus vahetevahel ja istus tagumistele käppadele, et paremini ennenähtamatult suurt kala silmitseda. Pojad lasid samal ajal lumel liugu ja kaklesid vahel omakeskis nagu kasvatamatud lapsed, senikaua kui emakaru seda märkas ja korra jalule seadis, jagades vallatlejaile tugevaid kõrvakiile. Mõne minuti

pärast sukeldusid karupojad teineteise järel laia lahvan-
dusse. Varsti ilmus kogu karupere nähtavale teisel jää-
pangal ja mõne aja pärast kadus silmist madala jäävalli
taha.

18. juuni õhtul mõõtis valveohvitser päikese kõrgust ja
määras kindlaks «Malögin» koordinaadid: 76°37' põhja-
laiust, tähendab, 18 tunniga oli ta läbinud ainult 43 miili.
Kuid varsti aeglustus käik veelgi ja kui jää paksus
küündis juba kahe ja poole meetrini, mis oli «Malögin»
võimete piiriks, peatus laev lõplikult. Ainult võimas
«Krassin» sai kuni neljameetrisest jääst jagu, kui tal oli
veeballast peale võetud ja ta jääle sõitis peaaegu kolman-
diku kerepikkusega, purustades jääd oma tohutu rasku-
sega.

Samal ajal kerkisid läänetaevas juba nähtavale Lootu-
sesaare (Hopen) ebaselged piirjooned. Kaua aega oli saar
esinenud kaartidel erinevais paikades, ja alles nelja aasta
eest oli norra kapten Iversen ta täpse asukoha kindlaks
määranud. «Malögin» võis nüüd tõendada, et kapteni
mõõtmised olid õiged. Jää peatas laeva saare mustadest,
pimestav-valgete lumemütsidega kaetud kaljudest kagu
pool. 19. juunil õnnestus «Malöginil» veel mõne miili
võrra edasi liikuda ja 20. juunil pärast rasket võitlust veel
ühe miili, siis jäi jäälohkuja lõplikult kinni. See sündis
25 miili kaugusel saare rannikust, kuhu inimese jalg seni
polnud astunud. Ekspeditsiooni ülem ega kapten polekski
tahtnud saarele ligemale pääseda. Inglise admiraliteedi
lootsi-käsiraamat hoiatas tungivald selle eest, kuna saart
ümbritsevad kõigist külgedest arvukad kaljud ja mada-
likud.

Juhtiv kolmik korraldas lühikese nõupidamise. Juba
Moskvas oli oletatud, et «Malögin» nendel laiuskraadidel
kinni jääb. Nüüd lasus edaspidine töö lendurite õlgadel.
Kahjuks oli väikese lennuki «IO-13» tegevusraadius
ainult kuni 400 miili, see aga oli parajasti jäälohkuja ning
Punase telgi vahemaa. Soodsa ilmaga oleks lennuk nelja
tunniga jõudnud laagrini lennata, kuid siis oleks tal
jätkunud bensiini ainult selleks, et jälle otseteed laeva
juurde tagasi jõuda. Ainukeseks lahenduseks oli luua teel
abijaam. Ühest pilgust kaardile piisas koha valikuks:
sobivaim oli üks kolmest saarest, mis asusid Kirdemaast
lõuna pool ja mida üheskoos kutsuti Kuningas Kaarli
maaks.

Jää «Malõgini» ümber oli stardiväljakuks soodne: see oli tasane ja sellel oli ligi meetri paksune tihe lumekiht. Kõigepealt tuli lahtimonteeritud lennuki osad toimetada stardirajale ja seal kokku monteerida. Kõik aitasid kaasa, nende hulgas ka viis ajakirjanikku, aga kuigi nad töötasid innukalt, ei olnud neist suurt kasu.

Lõpuks olid kõik raskused siiski ületatud, «IO-13» seisis kokkumonteerituna suuskadel ja pardamehaanik Grošev «häälestatas» hoolikalt selle mootorit. «Malõgini» meeskond ei olnud lennukist eriti heal arvamusel. Niisugune kerge riistapuu näis «Malõgini» võimsa korpuse kõrval nii tühisena, ja sihuke pidi suutma rohkem kui jäämurdja!

«Ta ei tõsta ju teid ennastki üles!» tähendas noor kütja, kui oli heitnud pilgu tillukesele lennukile ja Babuškini võimsale ning tugevale kogule.

«Ja kuidas veel tõstab, vennas, ja mitte ühe, vaid kõik neli, küllap näed,» naeris enesekindel Grošev. «IO-13» tõestas, et see oli tõsi, kui ta neljapäeval, 21. juunil pärast sujuvat, vähem kui sajameetrist starti enda kenasti jääpinnalt lahti rebis ja õhku tõusis. Pardal oli tal neli meest: Babuškin oma asendamatu Groševiga, meteoroloog Loris-Melikov ja raadiotelegrafist Fomin. Pärast lühikest katselendu maandus «IO-13» uuesti, aga kuna ilm oli erakordselt selge ja päikesepaisteline ning nähtavus väga hea, tõusis Babuškin veel kahel korral õhku. Teisest lennust võttis osa ekspeditsiooni ülema abi Lavrov, kes teatas, et ta selgitab ise jää seisundit ja vaatab, kas «Malõginil» on lootust lähemal ajal jäävangist vabaneda.

Selgus, et olukord ei olnudki nii halb, nagu arvati. 25 miili kauguseni ulatus hiigeljääväli, mille suuruse Lavrov arvas olevat sada ruutkilomeetrit, kuid selle taga olid juba väiksemad ajujääväljad ja küllaldaselt lahtist vett «Malõgini» jaoks, millel pidi olema vaba ruumi vähemalt ahtris, et ta oleks võinud taganeda ja rünnakuks hoogu võtta. Kapten Tšertkov kuulas teadet varjamatu rõõmuga, kuid enne tahtis seda kõike siiski oma silmaga näha. Babuškin tõusis meeeldi koos temaga õhku, sel päeval juba kolmandat korda. Tšertkov veendus, et olukord on just nii, nagu Lavrov rääkis, ja tal polnud midagi tagasipöördumise vastu. Oligi ülim aeg. Vaevalt oli «IO-13» maandunud «Malõgini» kõrvale, kui kiirrongi kiirusega lendas kohale udu; esimesena ilmusid õhus hajunud hal-

lid udutordid, mis liikusid tuule kiirusega, nende kannul aga voogas hallikas, läbipaistmatu sein, mis mähkis kõik ümber jäälõhkuja nii tihedalt endasse, et laeva tekilt polnud isegi lähedal seisvat lennukit näha.

Udu polnud veel täielikult hajunud, kui lennuk jälle üksikosadeks lammutati ja suure vaevaga «Malõgini» tekile tõsteti. Grošev torises selle töö pärast, mis oli tema arvates täiesti asjatu, kuna «Malõgin» nagunii ei suutnud läbi kahekümne viie ruutmiilise ajujäävälja tungida.

«Eh, ära vaagu, Fjodor!» kärkis Babuškin naeruga pooleks, kuigi ta südames temaga ühel nõul oli.

«Küll näete ise, Mihhail Sergejevitš,» kinnitas pardamehaanik kangekaelselt, ja tulevik näitas, et tal oli õigus. Tervelt kakskümmend neli tundi töötasid mõlemad «Malõgini» masinad täiskäiguga; laev värises nii, et toidunõud laual hüplesid, kiil krigises kaeblikult vastu kangekaelset jääd, senikaua kuni needid purunesid, kuid meeletute pingutuste tulemusel nihkus «Malõgin» ainult vähem kui miili võrra põhja poole! Juhtkolmik otsustas, et pole mõtet kauem vana tublit «Malõginit» piinata ja kaotada neetisid ta soomusest, rääkimata hinnalise kivisöe asjatust kulutamisest. Nüüd oli kord lendurite käes, proovigu nad õnne!

«Kohe oleks pidanud nii tegema ega poleks vaja olnud asjata aega raisata,» torises Grošev, kui jääl hakati jälle lennukit kokku monterima.

«Sa saad veel küllalt lennata, Fjodor Ivanovitš, ära tõrele midagi!» naeris noor filmioperaator I. A. Vallentei. Ta oli heas tujus. Babuškin oli lubanud ta kaasa võtta, kui range kontroll näitab, et ta võib ka radisti asendada, mitte ainult oma filmikaamerat vändata. Sel korral oli laeva meeskonnal juba vilumust lennuki kokkumonteerimisel, ja kahe tunni pärast oli see stardivalmis. Kogu vaba ruum lennuki keres oli täis bensiinikanne. Bensiinipaagid olid samuti pilgeni täis. Ilm oli sel päeval, 22. juunil, ilus, taevast polnud ainsatki pilve ja tuul oli nii nõrk, et «Malõgini» suits sirgelt õhku kerkis.

Valjude hurraahüüete saatel tõusis lennuk laugja spiraaliga sinisesse taevasse; esialgu lendas ta nii madalal, et Vallenteil õnnestus võtta mõned toredad kaadrid jäälõhkujast ja jääväljast tema ümber, millel oli selgesti näha lennuki vari; siis aga võttis ta kõrgust ja «Malõgin»

kadus peagi koos pika sünge Lootusesaarega silmapiiri taha. Vallentei, kellel see oli esimene polaarlend, rõõmus-
tas nagu väike laps: kõik meeldis talle, isegi ujuvad jää-
pangad läbipääsematu jäävälja taga, mis «Malõgini» teed
tõkestas. Kuskil kursist lääne pool asus suur Edge'i saar,
aga Vallenteil ei õnnestunud seda isegi binokliga näha,
kuigi nähtavus oli väga hea ja saar ei võinud olla kaugel-
mal kui kolmkümmend miili.

«Näete asjata vaeva,» tähendas Babuškin, «siin sulab
kõik kokku — merejää kui ka lumega kaetud manner.
Seepärast on ka nii palju saarte ja mandrite valeavastusi
olnud, mis tegelikult osutusid siiski lumega kaetud rüsi-
jääkuhjatisteks.»

Vallenteid ei huvitanud niivõrd suur Edge'i saar kui
väike nimetu saareke, mis polaarrobinsonide ajaloos kuul-
saks oli saanud. See asus Edge'i saarest ida pool. Sada
ühesakümmend aastat tagasi elasid neli vene meremeest
üle laevahuku. Neil oli ainult üks musket kaheteistkümnne
padruniga, paar saelauda ja rauatükki purunenud laeva
küljest, tuleraud, nuga ja katlake. Nende primitiivsete
esemetega hoidsid nad endil seitsme aasta vältel elu sees,
toitudes põdralihast, keda nad tapsid nooltega, kui neil
püssirohi otsa sai. Üks neist ei pidanud polaareluraskus-
tele vastu. Ülejäänud kolm võttis hea tervise juures par-
dale Vene kalapüügilaev — koos suurte põdranahkade
varuga, mille nad pärast kojujõudmist kasuga maha
müüsid...

«Tahaks ainult teada, kust põdrad siia said?»

«Kuidas kust? Siberist, samuti nagu see ajupuugi, mida
me Lootusesaare juures nägime,» vastas Grošev.

«Mine oma jutuga! Sa mõtled muinasjutte välja! Kui-
das said põdrad tulla kinnikülmanud merd mööda tuhan-
deid miile? Mida nad teel oleksid söönud?» päris Val-
lentei. Rääkida tuli valjusti, kuna mootorimüra tungis
kabiini, hoolimata heast heliisolatsioonist, ja Babuškin
kuulis nende keskustelu kogu aja.

«Fjodor ei mõtle muinasjutte välja,» kinnitas ta
mehaaniku sõnu. «Ekspeditsiooni ülem Wiese jutustas
alles eile õhtusöögi ajal, et kuskil siin Teravmägede
põhjarannikul oli maha lastud väga vana põder, kellele
oli sarvede külge seotud linnujalg küüntega. Nii märgis-
tavad põtru meie samojeedid, kes elavad Siberi Jamali
poolsaarel.»

«Põdrale, kes nii kergelt jookseb, on see ju jalutuskäik, vaata ometi, kui palju on teel peatuskohti, kus ta võib kõikjal põdrasammalt leida,» lisis Grošov, rullides noore filmioperaatori ees lahti suure lennukaardi, mis oli asetatud puust rullile.

«Jamali poolsaarelt jookseb põder üle Valgesaare Novaja Zemljale, kus võib korralikult karjatada. Sealt suundub ta otsejoones Franz-Josephi maale. See on suur saarte rühm, mis asub Barentsi mere põhjaosas ja ulatub kaugele läände Teravmägede suunas. Järgmised peatuskohad on Aleksandramaa, Valgesaar ja Suursaar. Viimane on juba Teravmägede Kirdemaa külje all, Leigh Smithi neeme vastas. Niiviisi jõuabki põder ilusasti ja ilma suurremate raskusteta Teravmägedele...»

Ootamatult täitis kabiini isesugune valgus. Pardamehanik ja filmioperaator tüdinesid keskustelust ja kargasid lennuki akende juurde. Silmapiir oli kadunud, jääd polnud enam näha, kõik oli mähkunud uttu. Babuškin tõusis kohe lennukiga kolme tuhande meetri kõrgusele, kuid ka seal polnud sinist taevast, kõikjal nende ümber, nende kohal ja nende all oli ainult udu nagu valkjas, sogane vedelik, millest õhkub vaenulikku külma.

«Peame tagasi pöörduma, pole midagi parata!» otsustas Babuškin. Ta kartis tiibade jäätumist, mis võis lennuki mõne minutiga kaalult nii raskeks muuta, et mootor poleks suutnud teda enam õhus hoida. «Küll on kahju, me olime juba saja miili kaugusel, rohkem kui pool teed — Kuningas Kaarli maa oli selja taga!» kurtis Grošov. Babuškin oli selle ajaga lennuki juba ringi pööranud ja «IO-13» lendas täie kiirusega lõunasse. Kuid udu käis kannul ja püüdis nad peagi kinni. Vallentei saatis raadioteate «Malõginile», et nad pöörduvad tagasi, ja kohe pärast seda haaras binokli ning hakkas jäälõhkujat otsides hoolikalt lõunapoolset silmapiiri vaatlema.

Ent udu tihenes nüüd ka ees üha enam ja nähtavus ahenes ainult miilile. Kabiinis valitses rusuv vaikus, mida häiris ainult mootorite summutatud mürin. Lennati kompassi järgi, kuid oli üpris vähe lootust, et nad udus «Malõgini» üles leiavad. Nõnda möödus pool tundi ja veel teinegi. Ootamatult märkas Grošov, kes väsimatult aknast välja vahtis, udus endi ees, lennuki kursist pisut paremal, tumedat, õhus hajuvat punkti, mis kord-korralt kasvavas.

«Seal ta ongi!» hõikas ta rõõmsalt. «Kütavad katlaid ja annavad meile suitsuga märku!» Tegelikult nõnda oligi. Babuškin laskus madalamale ja mõne minuti pärast märkasid nad «Malõgini» ebaselgeid kontuure. Kiiresti kerkis laev udust esile, tekk mehi täis, kes kõik lennuki tagasitulekut tahtsid näha. Babuškin tegi nende kohal ühe ringi ja maandus siis õnnelikult nende lähedal.

Järgmisel päeval, laupäeval, hakkas udu vähehaaval ning vastumeelselt taganema, aga hilja öösel hajus täielikult ja idatuul puhus kiiresti viimasedki riismed minema. Jäälõhkuja kohal laius jälle sinine taevas, ja kesköine päike heitis jääväljale jäälõhkuja teravapiirilise varju.

«Tänane lend on kindlasti edukas!» kinnitas Babuškin pärast keskööd Wiesega hüvasti jättes. Tal oli õigus. Ilm oli suurepärane, tuul nõrk ja nähtavus mitte vähem kui kolmkümmend miili tuhande meetri kõrgusel, kus tavaliselt lennati. Pisut enne kella kahte märkas Grošev silmapiiril Kuningas Kaarli maa tumedaid kaljusid.

Õieti-õelda polnudki see maa, vaid saarte rühm — kolm suuremat ja hulk väiksemaid saari.

Babuškin kavatses maanduda keskmisel suurel — Kuningasaarel, ja laskunud 500 meetri kõrgusele, tegi ringi saare kohal, mille kaljud mõnes kohas ulatuvad üsna kõrgele, ning maandus lumega kaetud lähel.

Lennukist võeti neli bensiinikannu ja asetati need punase sitskanga nurkadele. Punane rööpkülik pidi lennukeile omapäraseks majakaks olema. Lisaks otsustati kõige kõrgemale kaljutipule püstitada vimpel, et järgmiste lendude puhul mitte eksida ja ühtlasi maandumisel tuule suunda määrata.

Võtnud kaasa karabiini, hakkasid kõik kolm mööda kallakut üles ronima. Algul ei nõudnud see suurt jõupingutust, kuid peagi muutus tõus järsemaks; suurivaevu õnnestus enam-vähem läbipääsetavamaid kohti leida. Jäätunud kivid libisesid jalge alt ära ja vahel tuli ronida koguni neljakäpukil.

Pakasest hoolimata voolas kõigil mööda selga higi ja lendurid võtsid üksteise järel nahkkuued seljast.

«Jätame siia, — kui tagasi tuleme, korjame üles!» otsustas Babuškin.

«Kas sa ei karda, et karu su kuue selga paneb, Ivan?» narritas Grošev filmioperaatorit. Kuid viimane ainult

ähkis oma aparaadi raskuse all ega vastanud midagi. Mõne aja pärast otsustas Babuškin, et sviitergi on üleliigne, kuna päike paistab nii suurepäraselt, ja võttis end särgiväele.

«Ja mina jätan siia selle neetud tuliluku, kas maksab seda kaasa vedada?» otsustas pardamehaanik oma karaabinile osutades.

«Ära sa seda tee!» protestis Vallentei. «Aga kui satume äkki jääkaruga kokku?»

«Mis sellest ikka on, ega midagi ei juhtu! Lihtsalt vehid kätega pea kohal ja karu pistab punuma, nii et päkad välguvad!» naeris Grošev.

Ülesminekuks kulus üle kahe tunni.

Lõpuks jõudsid lendurid mäetipule. Pisut puhanud, keerutas filmioperaator usinasti oma aparaadi vänta, pöörates objektiivi igasse külge, ja Babuškin ning Grošev ladusid samal ajal kividest väikese püramiidi. Lõpetanud selle ehitamise, püstitasid nad sellele punase lipu, mis oli ettenägelikult kaasa võetud, ja jätsid selle alla paberi, millele kirjutasid: «Nõukogude Sotsialistlike Vabariikide Liidu lendurid, dirižaaabel «Italia» jäävangide päästeekspeditsiooni liikmed, viibisid sellel mäemassiivil 24. juunil 1928. aastal.» Babuškin kirjutas oma nime alla ja kutsus ka teisi üles sama tegema.

Kui oli filmitud kõik, mis huvi võis pakkuda, hakati mäelt alla laskuma. Teel korjasid nad oma mahajäetud rõivad üles ja kell pool viis lendasid saarelt ära. Ülesande esimene osa oli täidetud: baas loodud, bensiin maha jäetud.

Ilm oli algul hea, taevas selge ja nähtavus täiesti rahuldav. Nõnda lendasid nad umbes tund aega, kui äkki täiesti ootamatult kerkis lennuki ette tihe, hall udumüür. Udu ulatus vasakule ja paremale nähtamatu kauguseni, ja sellest kõrgemale tõusta polnud mõtet, kuna see oli nii tihe, et oleks võimatu olnud läbi selle jäälõhkujat näha.

«Kurat võtaks! Kust ta selle udu küll võtab! Otsekui keedaksid nõiad võlukateldes ja kallaksid selle välja meie nina all, kui meil on vaja lennata!» vandus Grošev. «Peatuskohani on veel oma tubli kolmkümmend miili. Mis me teeme, Mihhail Sergejevitš?»

«Maandume kohe!» vastas Babuškin lühidalt. Juba mehaaniku sõnade ajal laskus ta saja meetri kõrgusele ja hakkas maandumispaika otsima.

«Et siin siis tahate maanduda? Mulle ei meeldi see üldse!» protestis Grošev.

«Nagu poleks sa minuga kunagi maandunud jääl Kara meres,» vastas Babuškin, lennukiga suurt ringi tehes.

«Jah, aga seal oli tugev, kindel jää, siin aga ajujääväljad.»

«Meil pole valikut! Lendu jätkata oleks hullumeelsus. Kas mõistad?»

«Aga kas olete kindel, kuidas me jälle õhku tõuseme jääpangalt, millele maandume? On teil tagatis, et see ei lagune, enne kui udu hajub?» jätkas oma arutlusi Grošev.

«Kirjalikku tembeldatud kokkulepet mul pole, Fjodor,» muigas Babuškin. Vahepeal valis ta välja jääpanga, mis näis ülalt küllalt sile ja tugev. Neli korda lendas vilunud lendur madalalt sellest üle, ja hoolikalt kõik järele uurinud, maandus sellel õnnelikult.

«Oleks võinud natuke suuremgi olla,» torises rahulolematult Grošev, kui nad lennukist välja tulid ja oma hädamaandumisvälja vaatlesid. See oli ligi nelisada meetrit pikk, ja ebakorrapärased ääred andsid tunnistust, et see oli olnud palju suurem, kuid et tunduv osa oli juba purunenud.

Udu tihenes. Keedeti teed. Esimesed tunnid möödusid üsna kiiresti, kuid siis hakkas aeg venima talumatult aeglaselt. Jääpangal tuli istuda üle kahekümne tunni! Ent pikapeale hakkas udu hõrenema ja Babuškin otsustas õhku tõusta. Kui oli lennatud vaevalt kakskümmend minutit, hüüdis Grošev, kes vaatas binokliga, et näeb «Malõginit».

Esmaspäeval ja teisipäeval püsis ilus lennuilm, kuid nendel tuli vahetada mootorit, millel oli juba hulk lennuteunde seljataga. Edasiste lendude jaoks jäävangide laagrisse oli vaja täiesti kindlat masinat, sest teel olles polnud võimalik seda remontida. Mootori vahetus ja proovilennud võtsid ära kaks tervet päeva. Ilm püsis ilus, kuid ekspeditsiooni meteoroloog Boris Melihhov oli startimise vastu. Ta ennustas kahe päeva pärast tormi just selles polaarmere osas.

«Nõnda ei tule me lennust midagi välja,» ägestus Babuškin. «Kui ilm on ilus, siis hirmutate meid, et ilm läheb halvaks. Kui on halb ilm, siis ei lenda me ise.»

Oli juba 29. juuni ja raadioteated jäävangide seisundi

kohta ei olnud just rahustavad. Pärast Lundborgi äpardust ei maandunud Teravmägedel olevad lendurid enam jääpangal, kuna kartsid, et neid tabab samasugune saatus nagu Rootsi «Fokkerit». Babuškin kõhkles ega kahtlema ei löönud. Kui ainult saaks laagrit lennata, küll ta siis kindlasti ka maanduda oskaks samal jääpangal, kus Lundborg oli maandunud. Päästaks vähemalt Cecioni, kes ei suutnud iseseisvalt liikuda, ja toimetaks ta Kuningasaarele või otseteed «Malöginile». Kui tal ei õnnestugi enam teist korda lennata, siis jäävad Viglieri laagrisse igatahes terved, liikumisvõimelised inimesed, kes ka kõige halvemal juhul end paremini aidata võivad, kui neil ei tule hoolitseda murtud jalaga kaaslaste eest.

Sel lennul oli pardal peale Babuškini ja ta lahutamatu mehaaniku Groševi veel radist Fominõhh. Jäälõhkuja meeskond saatis nad ära edu ja peatset tagasitulekut soovides. Kui kõik läheb hästi, võib neid varahommikul tagasi oodata. Keegi ei mõtelnud, et lennuk jääb ära viieks pikaks päevaks, mis on täis kartust ja muret lendurite ja edaspidi ka «Malögini» enda saatuse pärast.

Kuulame, mida jutustab sellest raskest lennust Babuškin ise:

«Peaaegu tunnistama, et mul polnud mingit lootust ülesannet täita: udu oli liiga tihe ja läbitungimatu. Ma püüdsin kõrgemale tõusta, kuid sajast meetrist kõrgemal satsumise hoopis läbipaistmatusse uttu.

Võitlesin uduga nii kuidas suutsin. Vahel kuni viie kümne meetri kõrgusele laskudes ja siis jälle kõrgust võttes lendasin ma kursil nord-ost ja tegin sada — sada kakskümmend kilomeetrit tunnis. Tunni aja pärast surus meid tihedamaks muutuv udu otse veepinnale. Võimatu oli edasi lennata, me võisime põrgata vastu mõne Kaarlisaare kõrget kaljust kallast.

Tuli maanduda jääväljal. See sündis ööl vastu 30. juunit kell 22.20.

Enne maandumist tõmbasime antenni sisse. Meie lennuki raadio sai töötada ainult õhus. Seepärast olime laevast täiesti ära lõigatud ja «Malögin» ei teadnud, kus me oleme ja mis meiega sünnib.

Ilusa ilmaga ja hea nähtavuse puhul on maandumine jääl kui mitte just täiesti ohutu, siis igatahes väga raske kah mitte. Hoopis teine on lugu siis, kui on udu. Kõik paistab moonutatuna. Rüsijäävallid ei heida mingit varju.

Ulalt näed tasast, valget pinda, märkamata üldse kühme, ebataasusisi või künkaid, mis võivad lennuki hukutada üheainsa hetkega.

Tiirelnud jäävälja kohal, leidsin enam-vähem paiga, mis töötas ohutut maandumist.

Meil vedas. Maandusime õnnelikult. Lennuk libises mööda jääpinda ja peatus. Oma imestuseks märkasime, et jääväli oli asustatud: meile lähenes määratu jääkaru. Võtsime kutsumatu külalise vastu raketiga. Kohkunud karu taganes, siis aga pistis jooksma, sulpsatas külma vette ja ujus üle lahvanduse.

Karu asemel tulid hülged. Need pistsid pead välja hingamisaukudest, kõigutasid vurrulist nägu ja kadusid läikiva, otsekui lakitud turja välkudes uuesti vette.

Sellel jääpangal istusime udu hajumist oodates nelikümmend kaks tundi.

30. juuni õhtu eel hakkas udu lõunas tõusma, kuid Kuningas Kaarli saarte poolt lähenes madal ja sünge udumüür nagu must, pahaendeline tont. Selleks ajaks oli tuul tõusnud ja kirdesse pööranud. Meenutades meie sünoptiku ennustust, otsustasin pöörduda laeva juurde, et tormikäest pääseda. Tõusin õhku, kuid poole tunni pärast veendusin, et jäälõhkuja leidmise lootus on asjatu. Edasi satusime uuesti tihedasse uttu, mis surus meid madalale. Püüdsime jäälõhkujat raadio teel välja kutsuda, kuid see oli asjatu.

Siis otsustasime uuesti maanduda. Olime viibinud õhus üldse tunni ja nelikümmend minutit.

On võimalik, et olime üsna jäälõhkuja lähedal, kuid halva nähtavuse tõttu võisime täiesti lähedalt mööda lennata, ilma et oleksime laeva märganud.

Uus jääst aerodroom oli pisut lõuna pool, kuid ei erinenud millegi poolest eelmisest. Jällegi külastas meid peaaegu et seesama jääkaru ja tulid uudistama peaaegu et needsamad hülged.

Ilm muutus halvemaks. Ööl vastu 2. juulit algaski sünoptiku ennustatud tsüklon. Sadas lund ja seejärel puhkes lausa lumetorm. Tuul märatses. Iga minut ootasime, et jää hakkab liikuma ja purunema.

Toiduaineid jäi väheseks. Groševi olime juba esimesel jääpangal majandusülemaks valinud ja ta tuli selle ülesandega suurepäraselt toime.

Muide, toiduainete pärast me eriti ei muretsenudki,

alati oli võimalik lasta jääkaru, kuna õnneks oli neid siin küllaltki palju. Edaspidi talitasimegi nii. Lasime ühe neist karvastest külalistest, kes meile vahel liginesid uudishimust aetuna, lähemale ja ma tapsin ta kolme vintpüssilasuga. Kartsime, et torm hakkab jääd purustama, ja korraldasime pideva valve, et esimeste ohtlike märkide puhul ära lennata.

Meie õnneks ei juhtunud meie jääpangaga suuremat viperust, kuigi jää ümberringi pragunes, purunes ja ragises. Torm hakkas kord-korralt vaibuma, tuul muutis suunda. Kõige halvem oli möödas. 3. juulil kella 3 ajaks oli tuul peaaegu täiesti vaikinud. Avanes vaade Lootuse-saarele. Arvestanud, et «Malögin» asub meist kahekümnekolmekümne kilomeetri kaugusel, otsustasime sinna lennata.

«Malögin» ei olnud endisel kohal. Võib-olla ei näinud me teda kõrgemale tõustes. Sajast meetrist kõrgemal oli udu, saja meetri kõrguselt aga oli nähtavuse raadius liiga väike.

Me ei võinud kulutada väheseks jäänud ja meile nii hinnalist bensinivaru «Malögin» tulemusteta otsimiseks. Tuli maanduda esimesel ettejuhtuval jääväljal. Just nimelt esimesel ettejuhtuval jääväljal.

Ma ei näinud esimest korda jäävälju. Olin neid kaua aega vaadelnud ja jää iseloomu ning paksust tundma õppinud.

Maandumiseks sobivad jääväljad on harilikult kaetud paksu lumekihiga. Üldalt vaadates on lumi puhas, ilma mustade laikudeta. Hulk rüsijäävalle. Maandumiseks sobimatutel jääväljadel ei ole rüsijäävalle, nende ääred on tasased, lumi lamab neil õhukese kihina, ja kas õhuaukudest või sellest, et tuul on lume ära ajanud, on niisugustel jääväljadel palju musti laike.

Nüüd külastasid meid pärast maandumist tavalised külalised — karud. Sel korral oli neid terve perekond: viis naljakat valget looma. Meil ei tulnud pähegi tegelda meie olukorras eesmärgita kütimisega. Kuid neid ei tohtinud lennukile lähedale lasta — nad võisid tüürid kõveraks painutada või tiibu vigastada.

Lasime paar raketti õhku. Läbiproovitud abinõu aitas — loomad lahkusid.

Taevas selgines, ilm tundus ilusaks muutuvat. Otsusta-

nud, et nüüd leiame kindlasti «Malõgini» üles, hakkasime valmistuma äralennuks.

Jää meie lennuki all sulas ja oli väikestest loikudest üleni lapiline. Mõne sügavus oli kuni nelikümmend sentimeetrit. Fomin sattus ühte niisugusesse ja vajus vööni sisse. Me tõmbasime ta kiiresti välja, väanasime tal riided kuivaks ja riietasime ta tagavarapesusse.

Olukord oli sant. Asusime kohapeal tekkinud jääväljal. See polnud küllalt tugev, oli üldse ainult poole meetri paksune ja sulamas. Niisuguselt väljalt aga on riskantne tõusta. Me otsustasime järgmiselt: ma panen täie gaasi peale ja ruleerin jäävallidele üksinda. Kui inerts on küllaldane, hüppab lennuk üle. Kaaslased tulévad jalgsi, ja seal, jäävallide vahel, puhastame raja ning tõuseme õhku. Plaan õnnestus täielikult. Pärast kella üheksat hommikul tõusimegi lendu.

Uurisime pingsalt silmapiiri — jäälõhkujat polnud näha. Äkki tõukas Grošev mind küünarnukiga. Kaugel märkas ta punkti, mis mustas Lootusesaarest lõuna pool.

«Näe, näe, Mihhail Sergejevitš! Lendame sinna!»

Kas «Malõgini» meeskonnal tõepoolest tuli tuju jalutada maal, kuhu ial pole inimese jalg astunud?! See ei ole võimalik. «Malõgini» mehed olid ju lugenud lootsiraamatust, et iga laev, kes satub siia vetesse, riskib üheksakümnel juhul sajast kas sellega, et jäämäed ta lõmastavad, või ta satub veealustele kividele ja purustab oma põhja. Kõigest sellest ei olnud malõõginlased halvemini teadlikud kui meie. Vaatasin uuesti saare poole:

«Ei, see ei ole võimalik, see ei ole jäälõhkuja...»

Varsti nägime alt üles tõusvat kergelt suitsuriba. Kauem ei olnud enam võimalik kahelda. See oli juba jäälõhkuja, ja auru all. Me ei võinud laeva näha, kuna saar teda oma varjuga varjas.

Tänasin Groševit ja palusin rõõmsa uudise edasi anda Fominõhhile. Võtnud ootamatult jäävanni, istus radist üleni märjana ja värises külmast. Fominõhh hakkas rõõmust nii valjusti karjuma, et peaaegu oleks summutanud mootorite müra.

Meeldiv oli näha binokliga meie sõprade rõõmu jäälõhkujal. Nad tõmbasid lipud masti. Tegime tiiru madalal jäälõhkuja kohal. Lumele oli laotatud suure T kujuliselt punase riide kangas; selle kõrval seisvad inimesed lehvitasid meile, näidates maandumispaika. Kuid seal, kus

seisavad inimesed, ei saa alati maanduda kahe tonni ras-kune masin. Ja ma tegin aerodroomi kohal veel ühe ringi. Maandusin täiesti õnnelikult, kuid ruleerida laeva poorti, nagu tegime seda varem, seekord ei õnnestunud. Tuli jätta lennuk saja viiekümne sammu kaugusele jäälohkujast. On alles tegemist, kui lennuk tekile tuleb võtta!...

Kas on vaja jutustada, kuidas meid vastu võeti? Oli kõike: hurraahüüdeid ja käepigistusi, suudlusi ja isegi viinaklaas suupistega.»

Ühes suhtes oli torm kasulik: ta ajas jääväljad laiali ja vabanenud «Malögin» võis taas põhja poole sõita. Pikkuskraadil 30°20' liikus ta edasi kaheksakümmend miili, kuid 6. juulil peatasid jääväljad ta 78-ndal paralleelil uuesti. Nüüd oli «Malögin» Viglieri rühmale tunduvalt lähemal ja Babuškin otsustas uuesti välja lennata. Jällegi monteeriti «Junkers» jää kokku ja 11. juuli hommikul kell 2.20 lendas Babuškin välja Leigh Smithi neeme kursil, kuid juba kümne minuti pärast võttis «Malögin» vastu radiogrammi, et lennuk on sattunud tihedasse uttu ja peab kiiresti tagasi pöörduma.

See oli Babuškini viieteistkümnes lend ja «IO-13» mõle-mad suusad olid nii kulunud, et neid kohapeal parandada ei saanud. Varusuuski polnud ja suusad tuli asendada pontoonidega. Vahepeal murdis «Malögin» uuesti jääst läbi, mis teda vangis hoidis, ja tungis kuni 79. laiuskraadi ni Amundseni lennuki ja «Italia» meeskonna selle rühma otsimiseks, kes olid kadunud koos dirižaabli vragiga. Nõukogude jäälohkujail nimetati seda rühma Ales-sandrini rühmaks. Ent «Malögin» ei suutnud edu aren-dada ja oli sunnitud kaugemale põhja poole tungimisest loobuma, kuna jäälohkujal olevaist sütevarudest piisas ainult Arhangelskisse tagasi jõudmiseks. Kuigi «Malögi-nil» Punase telgi asukohast jäi puudu vähem kui 70 miili, võttis ta laupäeval, 14. juulil kursi tagasi lõunasse ja asus koduteele.

VOITJA-LAEV

Kui Tornberg maandus Nobilega Panny lahel ja moor-paast viis haavatud ning kurnatud kindrali «Città di Milano» pardale, võtsid madrused ja nooremad ohvitserid toda vastu vaimustusega. Nad suhtusid tema tagasitule-

kusse ilma tagamõtteta, nähes temas õnnetut, haiget, saatuselt murtud inimest. Näis, et Nobile oli selle viie nädalaga vananenud kahekümne aasta võrra. See polnud enam hiilgav kindral, kes alles hiljuti oli lahkunud itaalia meremeeste ja norra tööliste vaimustushüüete saatel Kongsfjordist uhke õhulaeva pardal, võidukalt ületanud igasuguseid raskusi ja selja taha jätnud kümneid tuhandeid kilomeetreid lendu! Ta pöördus tagasi inimesena, kes äratas ainult kaastunnet, keda rõhusid rasked füüsilised ja hingelised kannatused. Nii arutles rahvas ja ter-
vitas seepärast Nobilet lahkelt ning südamlikult.

Hoopis teisiti võttis Nobilet vastu kapten Romagna, «Città di Milano» komandör ja itaalia päästeekspeditsioonide ülem. Vaevalt oli Nobile kajutisse kantud, kui Romagna teda külastas ja ütles: «Härra kindral, teid võidakse kritiseerida selle eest, et te lendasite ära esimesena. Oleks soovitav seda selgitada!» Nobile, kes parajasti kirjutas esimest telegrammi jääpangal olevaile sõpradele, vaatas talle otsa valulise hämmastusega. Kas on võimalik, et keegi suhtub nii viisi sellesse, et Lundborg tema esimesena päästis? Ons võimalik, et teda peetakse argpüksiks? Kas on ununenud kõik mehised teod, mida on teinud tema kui ka ta kaaslased selle ja eelmiste ekspeditsioonide aegu? Kas teda tõesti võrreldakse mõtlematult kapteniga, kes tohib hukkuvalt laevalt lahkuda viimasena? Kuid antud juhul on ju hoopis teistsugune olukord! Kapten lahkub viimasena, kui on hoolitsenud reisijate ja tema kätte usaldatud inimeste päästmise eest! Selleks on tal laeval käepärast vajalikud päästevahendid. Aga mis sai tema teha sõprade heaks, kui lamas ise nende hulgas haavatuna, ise abivajavana? Tema ainukeseks abinõuks oli vilets radiojaam, mille signaale kapten Romagna, mees, kes praegu teeb temale etteheiteid, kuulab ainult siis, kui tahtis, peaaegu kunagi neist teadetest juhindumata.

Ei, Nobile koht oli ainult siin, kõikide päästeoperatsioonide keskuses. Siin võis ta kõige tõhusamalt hoolitseda selle eest, et kõige paremini ära kasutataks kõiki päästevahendeid. Kui oleks võimalust ta sõprade kannatusi lühendada, siis ainult nende vigade parandamise teel, mis ta kaasmaalased selle aja kestel olid teinud, ja päästeakt-sioonide sihiteadliku, energilise juhtimisega. Kes oleks seda suutnud teha nüüd, kui Amundseni enam ei olnud? Kindlasti mitte kapten Romagna, inimene, kellel polnud

mingisuguseid kogemusi polaarpiirkonna suhtes ja kelle peamine mure oli, mida ütleb maailm, kui teada saab, et Nobile lendas ära esimesena!

Ainuüksi siin oli kindrali koht, üksnes siin võis ta oma sõpradele kasulik olla. Jääpangal oli ta neile ainult koormaks, ja ta oli sellest väga hästi teadlik. Oma alluvate ees oli ta südametunnistus puhas ja ta seltsimehed jääl mõtlevad kindlasti niisamuti. Laimajaile ta lihtsalt näitab, et ta on endistviisi kartmatu. Sarko lennuk kannab vabalt viit inimest. Soomlased seadsid masina juba suuskadele. Niipea kui ilm paraneb, lendab see jääpangale ja tema, Nobile, sõidab kaasa. Jääb laagrisse, Sarko võtab kolm tema seltsimeest peale ja ülejäänud kahe ning tema järele tuleb veel kord tagasi. Kahest lennust on kõikide päästmiseks küllalt.

Sarko ja Lihr monteerisid itaalia mehaanikute abiga oma «Turkule» suusad alla. Nad tegid mõned proovilennud Taani saare kohal ja maandusid iga lennu järel laitmatult. Lennuk laskus stardirajale, mis oli natuke üle saja meetri pikk. Nobile, kellel oli kõrge palavik, jälgis kannatamatusega ettevalmistuskäiku. Kõik oli korras, jäi ainult oodata head ilma. Möödub kakskümmend neli tundi ja nad on kõik koos rootsi abibaasis. Hinloppeni väinast neid Kongsfjordi üle tuua pole enam raske.

Kapten Romagna jälgis Nobile tegevust ilmse vastu-meelsusega. Ta ei püüdnud seda varjata isegi välismaalaste, nagu näiteks kapten Tornbergi, rootsi päästeekspeiditsiooni ülema eest! Tornbergil oli juba võimalus olnud tutvuda fašistlike vanemohvitseride vaenulikkusega Nobile vastu, ja ometi oli rootslane üllatunud, kui pärast üht lenduri külaskäiku haige Nobile juurde Romagna peatas teda etteheitena: «Misjaoks te ta siia vedasite? Ta on meile ainult tülik!»

Roomast saadud salajased korraldused viisid kapten Romagna väga heasse tujju. Itaalia valitsus käskis iga hinna eest takistada Nobilet teoks tegemast kavatsust Punasesse telki tagasi minna. Ta kiirustas kohe Nobilele seda korraldust teatavaks tegema.

«Ma sain teada, härra kindral, et te tahate lennata koos soomlastega,» alustas ta, niipea kui oli Nobile kajutisse astunud. Nobile vaatas talle imestunult otsa. Kust võis ta seda teada saada? Kuid lõpuks polnud sellel tähtsust. «Ma pean teid hoiatama,» jätkas Romagna kiiresti, «et

just äsja sain korralduse Roomast. Mul on kästud iga-suguste vahenditega takistada teid isiklikult osa võtmast mistahes päästeekspeditsioonist. Kui te selle käsu täitmisest kõrvale kaldute, panen ma kajuti ukse ette valvuri!»

Kuid venelastega ei julgenud Romagna nii otsekoheaselt käituda ja eelistas telgitagust taktikat, saavutades sellega oma eesmärgi niisama hästi. Samoilovitš, jäälõhkuja «Krassini» päästeekspeditsiooni ülem, sai komiteelt korralduse võtta Nobile pardale, kui ta seda soovib. Pühapäeval, 1. juulil oli «Krassin» selsamal laiuskraadil kui «Città di Milanogi». Ta sõitis täiskäiguga põhja poole, kuid Samoilovitš oli siiski nõus peatuma ja Nobilet ootama. Kell 10.12 teatas raadio: *Kindral Nobile sooviks teie laevale üle tulla juhiseid andma*. Telegrammi allkiri oli üllatav — mitte Nobile ega Romagna, vaid «Città di Milano»!

Samoilovitš vastas viivitamatult: *Tervitame Nobile kavatsust. Suure süvise ja alalise udu ning ajakaotuse tõttu on «Krassinil» raske Panny lahte tulla. Kas «Città di Milano» ei saaks meile lähemale sõita?*

Vastus tuli alles kahe tunni pärast: *Teile lähemale sõita pole võimalik. «Città di Milano».*

«Krassin,» kes vastuse ootamise ajal sõitis ainult poole auru all, andis nüüd täiskäigu kõigile kolmele masinale. Varsti pärast «Città di Milano» viimast telegrammi jõudis ta Teravmägede põhjarannikule ja sõitis piki seda otse itta. Samoilovitš kavatses tungida jäävangideni kõige lühemat, Põhjamere ja Seitsme saare vahelist teed mööda. Larsen, kelle lennuk asetses koos «Braganzaga» Põhjaneeme juures, teatas raadio teel, et Põhjaneeme ja Plateni neeme vahel on jää õhuke, millest «Krassin» kergesti jagu saab.

Algul oli see tõepoolest nii, kuid peagi tuli pettumus. Kaks miili kahekümne esimesest meridiaanist ida poole sattus «Krassin» rasketele, mitme aasta vanustele jääväljadele ja tungis terve tunni vältel edasi ainult kahe laevakerepikkuse võrra. Võidelda tuli sõna otseses mõttes iga sentimeetri pärast. Kuni kakskümmend korda ühtejärke andis ta tagasikäigu, taandus, kogus jõudu ja tungis uuesti peale ühele ja samale kohale, mis oli kõva nagu teras. Lõpuks loobus ta sellest. Juhtkolmik — Samoilovitš, Tšuhnovski ja Oras — otsustas, et mõttetu on raisata

jõudu asjatus võitluses, et Seitsmest saarest võib mööduda ka põhjapoolsest küljelt.

Teisipäeval, 3. juulil kell 10.30 hakkas «Krassin» ümber pöörama. Õnneks hoidis idatuul lahti jääkanali, mille jäälõhkuja oli eelmisel päeval nii suure vaevaga jäässe raiunud, muidu oleks «Krassinil» olnud tagasitee raskendatud. Tee piki Seitsme saare läänerrannikut oli võrdlemisi vaba. Viie tunniga jõudis jäälõhkuja Seitsmest saarest kõige põhjapoolsema, väikese Rossi kaljusaareni välja. Seal tuli peatuda, et vahetada purunenud ühenduspolt paremal masinal.

Samal ajal vestles haige, palavikust voodisse aheldatud Nobile oma kajutis «Città di Milano» noore sümpaatse itaalia lenduri Penzoga. Ta püüdis kõigest jõust jäävangide päästmist kiirendada, kuigi Rooma korraldused keelasid teda isiklikult päästeekspeditsioonidest osa võtmast.

«Nõndaks,» ütles ta, «itaalia lendurid said siis käsu mitte riskida, kuid see ei peaks olema põhjuseks, et raugeks ka välismaa lendurite entusiasmi.»

Selle etteheite põhjuseks oli vestlus, mis oli toimunud natuke enne seda Nobile ja Sarko vahel. Soome lendur, kes alles nii innukalt oli stardiks valmistunud, vastas puiklevalt, kui Nobile talt küsis, kas ta lendab välja nüüd, kus ilm on hakanud paranema. Ja kui kindral kindlat vastust nõudis, ütles Sarko, et itaalia lendurite sõnade järgi on jää maandumiseks kõlbmatu.

«Mina see küll ei olnud, kes keelitas Sarkot loobuma lendamast!» vastas Penzo Nobile etteheitele solvunult.

«Ma tean ja ma ei süüdistata teid ega teie «Dornieri» meeskonda,» ütles Nobile kiiresti. «Mäletan hästi, kuidas te maandumiskohta otsides madalal meie telgi kohal lendasite. Ma tean, see oli Maddalena, kes soomlast mõjutas. Kui ma veensin Sarkot lendama kas või «Italia» vrakki otsima, põikles ta kõrvale ja ütles mulle, et ta peab mootorit vahetama. Ma olen ise lendur ja tean väga hästi, et kaheksakümne lennutunni järel ei ole mootor veel nii kulunud, et seda vahetama peaks.»

Penzo ei tahtnud sõpra süüdistada. Ta viis keskustelu teisele teemale: «Meil on ujukid, minu «Dornier-Wall» on nii raske, et ta vajab jääl pikka hoovõttu. Aga ma töotan teile, kindral, et lenda kohe, kui laagri lähedal ainult küllaldase pikkusega kanal avaneb. Laiusel ei ole minu

jaoks tähtsust: võin maanduda isegi siis, kui see on ainult 100 meetri laiune!»

See lubadus andis mingisugust lootust Viglieri grupi päästmiseks, kuid üpris ebamäära, sest kogu selle pika aja jooksul, mis nad jääpangal olid asunud, olid nad ainult ühel korral oma laagri juures näinud küllalt pikka kanalit hüdroplaani maandumiseks. Nobile ei nõrgendanud oma jõupingutusi. Venelastelt tulid halvad uudised: teatati, et Babuškin on teadmata kadunud, ja varsti pärast seda, et «Krassin» on Seitsme saare juures jäässe kinni jäänud. Lootus jäälõhkuja kiirele edasiliikumisele varises kokku. Schybergi õnnestunud maandumine telgi juures ja Lundborgi päästmine elustas uuesti usku lendudesse.

Nobile otsustas astuda viimase sammu — ta pöördus palvega välismaalaste poole. Ta palus Tornbergi, et see teda külastaks. Rootsi ekspeditsiooni ülem nõustus meeldi ja tuli koos Lundborgiga. Nobile kuulas ära Lundborgi informatsiooni vangide tervisliku seisundi kohta ja kokkuvõtte nende lootustest ning esitas pärast seda kohe oma palve. Ta mõistis, kuivõrd alandav see on nii talle enesele kui ka kaasmaalastele, kuid teist väljapääsu ei olnud. Mis sellest, et tema suu kaudu väikese põhjamaa rahva esindajalt abi palub ülbe fašistlik Itaalia! Mis sellest, et duce kogu võimas lennuvägi osutus võimetuks jääpangal maanduma ja hukkumisest omaenda kaasmaalasi päästma, sellal kui need tagasihoidlikud rootslased olid seal maandunud juba kolm korda!

Rootslased kuulasid vaikides ära ta palve uuesti Punase telgi juurde lennata. Nende nägudelt peegeldus ainult kaastunne Nobile ja ta sõprade vastu. Tornberg vaikis kaua ja Nobile ootas ärevusega ta vastust. Kas ta keeldub või ütleb õiglase etteheite itaallaste aadressil, miks nad ise midagi ette ei võta, või esitab otsekohe küsimuse, mispärast nad nendelt, välismaalastelt, nõuavad, et nad oma eluga riskiksid? Lõpuks hakkas Tornberg rääkima ja Nobile nägu lõi õnnest särama.

«Hästi, me proovime uuesti maanduda,» ütles rootslane rahulikult. «Täna öösel valmistume lennuks. Telegrafeerige Hinloppenissee kõik vajalikud andmed: maandumisejää seisund, nähtavus jne.»

Täis rõõmu nõudis Nobile Romagnalt, et see annaks korralduse telegrafeerida Tornbergi sõidust jääle. Ro-

magna täitis tema palve viivitamatult. Kuid Biagi ei kinnitanud telegrammi vastuvõttu ja «Città di Milano» raadio kutsus Punast telki asjatult. See vaikis ega vastanud sel ööl ega ka järgnevatel päevadel.

*

6. juuli õhtul, samal päeval, kui Lundborg lahkus Schybergi lennukil jääpangalt, said jäävangid talt radiogrammi. Lundborg teatas selles, et Schyberg oli öösel sunnitud hädamaanduma ega saanud seepärast tagasi tulla. Ei mingit lubadust, et ta lendab järgmisel ööl, mitte ühtki sõna kavatsusest kas või Cecioni ära viia! Ta andis jäävangidele ainult nõu paremini süüa, kuna Rootsi lennukid pidid neile veel toiduaineid tooma, lubas kasutada oma asju ja hoiatas väga tungivalt, et nad rännakule ei asuks! Kui nende jääpank lagunema hakkab, peavad nad üle kolima teisele, mida Lundborg lennukist oli näinud, umbes poole kilomeetri kaugusel lõuna pool telki. Vaevalt kilomeetri kaugusel nendest oli juba vaba meri. Kui nad mõtlevad rännakule asuda, tuleb neil suured kummipaadid laagrisse jätta, kuid ilma nendeta ei saa nad lahtist vett ületada!

Viglieri kui laagri komandant vastas Lundborgi telegrammile viisil, millega võitis üksmeelse heakskiidu.

Ta tänas Lundborgi lubaduse eest toimetada edaspidi kohale toiduaineid, õnnitles teda päästmise puhul, kuid ei palunud ainsagi sõnaga Schybergi tagasi tulla! Samasuguse väarikusega vastas ta ka Romagna järelepärimisele, kui palju inimesi oli jäävangide hulgas sel ööl jääväljalt ära toodud. Tema vastus kõlas: *Viglieri, Běhounek, Trojani, Cecioni ja Biagi paluvad teatada «Krassini» koordinaadid.*

Sel hetkel oli see viimane telegramm jäält. Raadio- saatejaam vaikis äkki ja ka vastuvõttejaam oli tumm. Pealiskaudsel vaatlusel ei leidnud Biagi mingisugust riket ei vastuvõtjas ega saatjas. Hoolikamaks kontrollimiseks ei olnud aega: viivitamatult tuli laager ümber kolida, telgi ümber mustas juba tõeline järv ja kõigist külgedest voolas sellesse vett juurde.

Kolima hakati pühapäeval, 8. juulil. Viglieri valis uue laagri jaoks koha maandumisväljal, umbes kuuskümmend meetrit telgist lõuna pool. Lund oli seal samuti vähe, kuid

uuel kohal otsustasid jäävangid ehitada telgi jaoks kuiva aluspõhja. Biagi ja Trojani raiusid kirvega ära «Fokkeri» alumised kandepinnad, mis olid tal ülespidi pööratud, ja nende peale pandigi telk üles. Tiivad näisid väliselt väga paksud ja massiivsed olevat, kuid tegelikult koosnesid kergest puitsõrestikust, mis oli kaetud õhukese vineeriga. Seetõttu tallas Biagi, kui hakkas telgi ees jalgu trampima, et lund maha raputada, kontsadega põrandasse suured augud. Seepärast keelati niisugune jalatsite puhastamise viis, ja kõik pidid jalatseilt lume ära pühkima langevarjutükiga, mis oli alaliselt telgi sissekäigu ees.

Vanast laagrist lahkusin ma varjamatu rõõmuga. «Fokkeri», laagri ja viie inimese kaal väikesel jääpangal tegid mulle alaliselt muret. Nüüd lahkusime jääpanga tugevasti ülekoormatud põhjaservalt ja asusime elama otse jäävälja keskele, kus jää on oletatavasti kõige tugevam. Seejuures ei tulnud koormaga ka ohtlikke pragusid ületada. Tee viis mööda tasast pinda ja ettevõtlik Cecioni leiutas viisi, kuidas tööd kergendada. Suurem osa varusid paigutati kolme kummipaati, mis korralikult õhku täis pumbati. Igale paadile seoti kordamisi külge nii pikk nõör, et see uue laagri ulatus. Seal sikutas Biagi Cecioni abiga, kes tema kõrval istus, kätega nõöri, ja sel moel tõmbasid nad paadi enda juurde. Alati ei läinud see libedasti. Jää oli mõnes kohas kühmuline, kuid Viglieri ja mina aitasime paadi neist konarustest üle tõsta, kusjuures meil tuli paadi ette rakendada ja kõigest jõust sikutada.

Paljud asjad jätsime vanasse laagrisse. Kolimisel sai märjaks peaaegu kogu varuriietus, karunahk, langevarjud, vana, lahtilõigatud magamiskott ja üks kahest uuest magamiskotist. Kõik selle laotasime «Fokkeri» ülemistele tiibadele kuivama, kuigi alalised udud vähe lootust andsid, et asjad ära kuivavad. Mõlemad äraraiutud tiivad moodustasid telgile hea kuiva põranda, mille ülemine pind asus jääst kolmkümmend sentimeetrit kõrgemal. Nüüd polnud kartust, et eluasemesse hakkab vesi sissevoolama, kuid telgi püstitamine oli raske pähkel. Lume kiht oli juba nii õhuke, et enam vaiu kinni ei pidanud, jää selle all aga jällegi nii kõva, et sellesse isegi kirvega võimatu oli rautatud vaiu lüüa. Minu nõuandel seoti telgi kolm nurganööri paatide külge kinni, mis seisid kogu aja jää purunemise puhuks täispuhutuina. Neljas nurgavai kinnitati õlinõu abil ja samal moel ka keskmine vai.

Trojani murdis kaua pead, kuidas telgi tippu kandvat tugiposti kinnitada. Lõpuks taipas ta selle alumise otsa lennukitiibade vahele torgata ja latt püsis paigal üsna kindlalt. Halvem oli lugu antennimastiga, mille pidime samuti uude laagrisse tooma. Seda oli väga raske paigale kinnitada, ja mitu korda päevas kukkus ta maha ning Biagil tuli mõne sõbra abil see uuesti püsti ajada.

Kohe pärast ümberkolimist asus Biagi koos Cecioniga raadiojaama korralikult üle kontrollima. Kõigest oma osavusest hoolimata rebis Cecioni siiski saatejaamal peenikese ühendustraadi katki. Parandamiseks polnud ei joote-tina ega kolbi. Aga Cecioni leidis olukorrast kohe väljapääsu. Tina sai konservikarbist, jootekolbi asendasid lapiktangid ja Lundborgi suurepärase priimus leeklampi. Ometi ei õnnestunud kõigist pingutustest hoolimata «Città di Milanoga» uuesti sidet luua. Biagi läkitas siiski regulaarselt saateid, kuid keegi ei vastanud ta väljakutsetele, ja jäävangid ei teadnud, kas «Città di Milano» kuuleb teda või ei. Oletati, et võib-olla on antenniks kasutatava ja vabalt lumel lebava traadi isolatsioon kuskilt vigastatud ning annab maaühenduse. Antenni vaba ots seoti «Fokkeri» külge, antenn ise aga toetus suusakeppidest ja aerudest valmistatud kahele mastile, kuid ka see ei aidanud. Siis loobutigi edasistest katsetest taastada raadio-side välismaailmaga ja hakati tegelema asjaga, mida Trojani pidas palju mõistlikumaks. Joonistati paksule paberitükile malelaud ja lõigati välja malevigurid. Tumm raadiovastuvõtja, mis varem oleks viinud inimesed meeleehte-le, oli neile nüüd täiesti ükskõik. Teadsime, et meil ei jää muud üle, kui alistuda saatusele ja kannatlikult oodata kohal, kus me parajasti olime. Pärast Lundborgi hoiatust ei tõstatatud enam mandrile mineku küsimust ja ainuke lahkarvamuste põhjus langes ära. Lakkas ka sõna-sõda Viglieri ja minu vahel. Viglieri veetis peaaegu terve päeva magamiskotis, kus soojendas oma reumahaiget kätt, mina aga lahutasin meelt malemänguga. Kodus peeti mind nõrgaks mängijaks, kuid siin osutasin äkki tugevaimaks ja pidin nüüd tegema etteandmist neile, kes minuga mängima nõustusid. Cecioni oli väga hea kabemängija ja temal tuli partnereid meelitada samal meetodil nagu minul maletajaid.

Ainult Cecioni oli väga nukker sideme katkemise pärast «Città di Milanoga». Tal tuli loobuda oma lemmiktegevu-

sest — «Krassini» edasiliikumise äramärkimisest kaardile raadioteadete järgi ja kihlavedamisest seltsimeestega: *Quante miglia oggi?* — Mitu miili ta täna läbib? «Kras-sinist» räägiti nüüd sageli, ja itaallased pöördusid tihti minu poole küsimustega venelaste kohta, kas nad ikka endiselt meid päästa püüavad. Mina olen slaavlane ja peaksin ju venelasi tundma! Vastasin sellele kindlas usus, et venelased võitlevad viimase võimaluseni.

«Ja kui juba nemad meieni ei suuda tungida, siis ei õnnestu see mitte kellelgi maailmas!» lisasin sügava veendumusega.

«Noh, see on minu arvates nõrk lohus!» tähendas Trojani ühel päeval.

«Aga kas teil on mõni teine, parem?» löikasin ma solvu-nult vastu.

*

Oligi hea, et raadioside Viglieri laagri ja «Città di Milano» vahel katkenud oli. See, mis neil päevil meile «Krassini» kohta teatati, oleks meie viimastki lootust kõi-gutanud. Pärast parempoolse masina remonti jätkas «Krassin» visa võitlust jääga. Üha raskem oli läbi murda, sellest hoolimata liikus ta 4. juuli keskööst kuni keskpäe-vani 15 miili edasi. Sel ajal asus ta ainult 70 miili kaugu-sel. Jää paksus oli siin kuni kaks meetrit ja kõik kolm «Krassini» masinat töötasid täiskäigul. Sadas tihedat lund ja näha sajast meetrist kaugemale polnud võimalik. Jää-lõhkuja edasiliikumine aeglustus. Iga vahikorra jooksul, mis kestis neli tundi, liikus jäälõhkuja edasi ainult viis miili. See oli veel võrdlemisi hästi ning meeskond oli rahul, aga siis tulid rasked ajad. Jää muutus üha pakse-maks ja vasakul vindil murdus ära laba. «Kras-sinil» ei olnud vastaseks ühtlane jääväli, vaid jääpangad olid kas-vanud kokku ning juba nende paks lumekate ise oli takis-tuseks. Ühe tunni jooksul andis kapten Jõggi kuusteist korda tagasikäigu ja rammis üht ja sama kohta! Hooli-mata kõigist pingutustest liikus «Krassin» selle tunni jook-sul edasi ainult nelja kerepikkuse võrra, kõigest nelisada meetrit! Kell 20.30 pandi masinad seisma. Tuli oodata, kuni tuul ja merehoovus jää laiali ajab. Sel ajal asus laev Seitsmest saarest kirde pool, asukoha koordinaatideks 80°50,5' põhjalaiust ja 22°12,5' idapikkust.

Tšuhnovski otsustas startida. Milleks «Krassinit» piinata, kui Punane telk nii lähedal on! Vähem kui tunni ajaga on tema «Punane karu» — nii kutsuti ta kolme-mootorilist «Junkersit» — jäävangide juures jääpangal. Ta võtab kõik korraga peale, ja asi ongi korras!

«Aga kui maandumispanga seisund on halb?» tähendas Samoilovitš, Tšuhnovski lõi käega: «Eks näeme! Ega te ometi ei arva, professorid, et meil ei õnnestu maanduda seal, kus õnnestus rootslastel?» Seda Samoilovitš muidugi ei mõelnud.

Tšuhnovski leidis paari-kolme kilomeetri kaugusel jää-lõhkujast tasase pinnaga jäävälja, mis sobis «Punasele karule» startimiseks. Aerodroom oli, kuid rasket, kolme mootoriga lennukit ei saanud sinna toimetada kelkudel. «Krassin» pidi sinna välja tungima. Senikaua kui mehaanikud masinaid korrastasid, seadsid lendurid «Punase karu» suuskadele.

Jäälõhkuja paarimiiline teekond kestis üle nelja tunni. Lendurid olid jääga väga rahul. See näis täiesti tasasena ja ta pindala oli peaaegu ruutkilomeeter. Keskpäeval, tõi küll, hakkab lumi sellel sulama, kuid lendurid ei pööranud sellele tähelepanu. Tuli kohe tööle asuda. Kõigepealt oli vaja ära märkida stardirada. Jää näis küll siledana, ometi oli seal väikesi ebataasusi, inimene aga näeb neid alles siis, kui on õige lähedal. Need ebataasused märgiti ära aniliinvärviga. 7. juuli ööl viidi «IO-1» kere ja tiivad jääle ning monteeriti kokku. Seejärel prooviti kohe mootoreid. Vasak ja keskmine mootor ei töötanud korralikult, ja mõlemad lendur-mehaanikud, Šelagin ja Fedotov, jändasid nendega hulga aega, kuni need lõpuks korralikult tööle hakkasid. Nüüd maalisid nad eraldusmärgid, kaks punast tähte, tiibade alaküljele ja «Punane karu» oligi stardivalmis.

Jää kohal oli udu, ja lennust laagrisse ei töötanud midagi välja tulla, kui Tšuhnovski tahtis lennukit proovida kas või jääpangagi kohal. Niipea kui udu pisutki hõrenema hakkab, tõuseb ta Štraubi ja Šelaginiga õhku. «Punane karu» käitus nii, nagu temalt oodati, ning kõik olid temaga täiesti rahul. Peale lendu, mis kestis kaks-kümmend seitse minutit, pöördus Tšuhnovski stardirajale tagasi. Seal oli samal ajal tekkinud ebatavaline ärevus. Vaevalt oli «IO-1» õhku tõusnud, kui saatjad kohkumisega avastasid, et üks suuskadest oli lahti läinud, —

oleks lihtsalt ime, kui maandumine õnnestuks, lisaks kõigele ei teadnud lennuki meeskond sellest midagi! Lennuki raadio ei töötanud, ent õnneks tuli kellelgi pähe asetada lumele suusad — märguandeks Tšuhnovskile, et «IO-1»-l on suuskadega midagi korrast ära.

«Kes küll nii rumal oli, et suusad stardirajale asetab?» pahandas Šelagin lennuki aknast alla vahtides. Tšuhnovski ei kuulnud ta märkust mootorite mürina tõttu. Ta maandus rahulikult, ja tõepoolest sündis ime: jääga kokkupuutumisel läks suusk õigesse asendisse ning «Punane karu» maandus õnnelikult! Vigastatud suusk kinnitati kiiresti paika. Halvem oli lugu vigastustega, mis «Krassin» oli saanud stardiraja juurde tulles. Need kaks miili läksid talle üsna kalliks maksma. Peale vasaku vindi laba olid kadunud mõlemad rooli liikumist piiravad piirded ja tapile olid tekkinud praod. Seda võis parandada ainult dokis, peale selle võis täie tõenäolisusega oodata jäälõhkuja kogu rooliseadeldise rivist väljalangemist.

Jäälõhkuja seisukord oli väga tõsine ja laeva juhtkond kogunes nõupidamisele. Rool ei suutnud aga kapten Jögge segadusse viia: «Rool siia, rool sinna!» näitas ta käega. «Pool aastat sõitsin ma jäälõhkuja «Litkega» ilma roolita ja jäälõhkuja töötas küll!»*

Tema asetäitjail Ponomarjovil ja Batšmanovil oli tõsi-sembaid kartusi. Rool polnud nende ainuke mure. «Krassin» oli saanud juba hulga vigastusi, kuigi küll väiksemaid, aga mis peasi — söevarud hakkasid lõppema! Polnud oodatud selliseid raskeid jääolusid, võitlus jääga aga nõudis tunduvalt rohkem sütt kui oli arvestatud. Pardal oli 156 inimest. Kui «Krassiniga» midagi juhtub, ei saa teda maailmas keegi aidata, võimsamat jäälõhkujat pole olemas. Olukord oli erakordselt tõsine ja vastutus suur!

Kuid ükski meeskonna liige ei mõtelnudki tagasipöördumisele, nüüd kus eesmärk nii lähedal oli: viimaste andmete järgi oli laagrini kõigest 60 miili. Mis see «Punasele karule» luges? Hiljemalt kolmveerand tunniga on ta seal. Punase telgi elanikele oli juba kõik valmis pandud —

* Kui laeval on rohkem kui üks masin, võib nendega juhtida ilma roolita. Ent sõitmine on siis tunduvalt raskem ja jääs sõites isegi väga ohtlik, kuna laeva valitsemine on väga raskepärane.

toiduained, rõivad ja mõningased muud vajalikud asjad, samuti antud korraldused selle kohta, kuidas maandumisrada ära märgistada, et «IO-1» saaks järgmisel külastusel jääle maanduda. Bensiini pidi kaasa võetama vähe — ainult kuuetunnise lennu jaoks, millest piisas täiesti: mida vähem on lennuk koormatud, seda hõlpsam on teda juhtida ja seda ohutum on lend.

Kui ainult see neetud udu ükskõrd haihtuks! Kuid udu tihenes üha enam. Alles teisipäeval, 10. juulil, «Krassini» kuuendal Seitsme saare juures viibimise päeval, hakkas udu hõrenema. Umbes kella 15 paiku oli ilm niivõrd selginud, et paistis Plateni neem, mis asub kolmkümmend miili kagu pool. Parimat nähtavust ei saa lendur soovida. Tšuhnovski ja Štraube istusid lennuki juhtimisaparatuuride juurde, tugev, suurekasvuline vaatleja Aleksejev võttis rahulikult oma koha sisse kabiinis, temale järgnes sinna pikk filmioperaator Bluvštein; mehaanikud Šelagin ja Fedotov õiendasid ikka veel millegagi — kontrollisid lennukit väljastpoolt ja ronisid kabiini alles Tšuhnovski kategoorilise käsu peale. Mootorid hakkasid tööle, raske lennuk läks liikvele, hüppas ja alustas stardijooksu. Jäälõhkuja meeskond saatis lennukit hurraahüüete ja edusoovidega. «Punane karu» suurendas kiirust, rebis enda jäält lahti ning võttis laugja kaarega kõrgust. Kell oli 16.25. Peagi kadus lennuk jäälõhkuja meeskonna silmist tumedaisse pilvedesse Brochi ja Foyni saare kohal.

«Marconi»* oli «Krassini» raadiokabiinis täiesti ootevalmis. Kell 16.42 õnnestus tal luua side «IO-1»-ga, kes teatas, et asub Kaarel XII saare, esimese kindla maalapi kohal, mida «Italia» jäävangid pärast dirižaabli hukkumist nägid. Kell 17.15 lennati juba Esmarki saarekese kohal, kus Schyberg hiljuti oma väikesel lennukil oli maandunud, et täiendada bensiinivaru, kui ta Lundborgi Puna-sest telgist ära tõi. Varsti nägi «Punane karu» enda all juba Kirdemaa jäämägesid. Kell 17.50 saabus pärale uus vähe lohutav teade, et Punast telki ei õnnestunud üles leida, ja 18.18, pärast kahetunnist lendu, teatas «IO-1», et on otsustanud tagasi pöörduda.

* Nii kutsuvad meremehed naljatamisi laevaradiste itaalia tehniku ja ettevõtja Guglielmo Marconi järgi, kes täiendas raadiotelegraafi. Tõeline raadiotelegraafi leiutaja on siiski vene füüsik A. S. Popov, kel õnnestus (1895. a.) esmakordselt teostada traadita telegraafside.

«Niisiis meil ei vedanud,» öeldi pettunult raadiokabiinis.

«Pole midagi imestada,» tähendas rahulikult mereväeohvitser Oras, ekspeditsiooni ülema asetäitja. «Jäävangidelt pole ju kolmandat päeva enam teateid, aga kogu selle aja ei saanud laager ometi ühel ja samal kohal paigal seista! See on tõenäoliselt tubli paari miili võrra sellest kohast eemale liikunud, kust Boris Grigorjevitš teda otsis viimaste koordinaatide alusel, mis meile andis «Città di Milano».» Pealtkuulajad pidasid seda võimalikuks. Murelikult vaadati kabiini illuminaatoritest maandumisväljakule, mis hakkas uttu tõmbuma. «Krassini» küttekolletesse visati õliga läbiimbunud kaltse, et korstnaist musta suitsu tuleks, mis oleks signaaliks lendureile. Kuid vaatlejad väljas tähendasid, et suitsu on vähe märgata, ja siis andis komandör käsu õlivaadid jääle veeretada ning need süüdata.

Kell 18.45 kirjutas ärritatud radist Judihhin üles kaks sõna, mis tal oli õnnestunud kinni püüda: «Malmgreni rühm», kuid seejärel hakkas vastuvõtja ragisema ja raksuma, ja nende korratute helide seast õnnestus telegrafistil püüda ainult üks sõna: «Kaarel». See katkendlik teade erutas kõiki, kandus suust suhu ja seda, mis raadio oli ütlemata jätnud, võis mõistatada ainult ühtmoodi: Tšuhnovski oli leidnud Malmgreni rühma Kaarel XII saare piirkonnas! Kui palju kordi olid neis paikades lennanud Norra, Rootsi ja koguni Itaalia lennukid, kuid ükski neist polnud midagi märganud, isegi ilusa, päikesepaistelise ilmaga mitte, nende seltsimehed aga leidsid Malmgreni rühma kohe esimesel korral! Ent suurt rõõmu tumestas siiski kartus «Punase karu» pärast. Pingsas ootuses möödus tund, ja siis õnnestus Judihhinil vastu võtta juba seostatatum teade: «Udu tõttu ei saa me «Krassinile» läheneda. Nägime Malmgreni rühma. Kavatseme maanduda Seitsme saare rajoonis.»

«Krassin» vastas ja ta meeskond lasi õhku rakette. Kõik kuulatasid tähelepanelikult, ja hetkeks tundus meestele, et nad kuulevad udust kaugelt mootorimürinat, kuid siis sigines jälle sügav, surnud polaarvaikus, mis udus mõjus veelgi sügavamana. Vaikis ka raadio, kuigi Judihhin püüdis kõigest väest kuuldavust parandada. Kõigile hiilis südamesse hirm. Mis «Punase karuga» juhtus? Bensiin pidi tal ammu otsas olema! Kesköö oli juba käes, kui

kuuldus lennuki kutsungsignaal KM. Kell 23.30 võeti lõpuks vastu terve fraas, «Punane karu» pahandas: *Mis-pärast te ei vasta? Ma kutsun teid teist korda välja, vas-take!* Enesestki-mõista täideti ta nõue viivitamatult. Järg-mise kuueteistkümne minuti vältel tuli «Punaselt karult» katkendlik teade. Ta oli Wrede neeme juures maandudes vigastanud šassii, aga leidnud Malmgreni rühma. «Kras-sin» nõudis tungivalt Tšuhnovski koordinaate, kuid alles kell 1.30, juba 11. juulil, võttis ta vastu üksikasjalise radiogrammi.

Ekspeditsiooni ülemale. Kaart N 303. Malmgren leitud 80°42' põhjalaiusel ning 25°45' idapikkusel, madalal tera-val rüsi jäävällil keset hõrenenud jääd. Kaks seisid lipu-kestega, kolmas lamas selili. Tegin nende kohal viis ringi. Üleni lahtine vesi ulatub 80°40', 30. meridiaanil, Kirde-maa ranniku ja Rijpsi saare joone vahel ida-kirdes nimeta-tud laiuskraadil. Viglieri rühma ei õnnestunud leida. Näha oli ainult Wrede neem. Sobivat maandumispaika polnud. Maandusime rüsi jääväljal, mis oli miili kaugusel kaldast, kuhu võime minna. Maandusime Wrede või Pla-teni neemest edela pool. Udu segab täpsemat määramist. Maandumise lõpul kaotasime suusad. Kõik on terved. Toiduaineid jätkub kaheks nädalaks. Pean vajalikuks, et «Krassin» läheks viivitamatult Malmgreni päästma. Tšuh-novski.

«Krassinil» avaldati kõikvõimalikke oletusi selle kohta, kuidas Malmgreni rühma õnnestus üles leida. Hiljem sel-gus, et tegemist oli tõenäolisusega üks miljoni vastu või veelgi vähem, mida ei juhtu elus kunagi, samuti nagu matemaatikaski mitte. Juhuslikult «Punase karu» aknast välja vaadates märkas Šelagin meest, kes seisis jääpanga tipul ja vehkis metsikult lipuga. See oli Zappi. «Puna-sel karul» oleks vaid tarvitsenud lennata ainult mõne meetri võrra lennujoonest kõrval, nii et Šelagin oleks vaadanud aknast välja murdosakese sekundist varem või hiljem, ja Malmgreni rühm oleks lootusetult kadunuks jäänud.

Üks oli kindel: «Krassini» meeskond võttis Tšuhnovski väljakutset kuulda, jättes omaenese inimesed saatuse hoo-leks, ja kiirustas päästma neid, keda ähvardas vahetu oht. Juba 11. juulil kell 11 läks «Krassin» Malmgreni rühmale appi. Algul läks kõik hästi, tuul ja merehoovused ajasid jääväljad laiali, kuid juba kell viisteist purustas ta jälle

üle kahe meetri paksust jääd. Kella kuueteistkümne ja kahäksateistkümne vahel liikus jäälõhkuja ainult kaks-sada meetrit edasi. Kohati nelja karu ja üks neid hiiglasi langes ohvriks kirglikele jahimeestele. Täpselt keskööl möödus jäälõhkuja Kaarel XII saarekesest, mis on vaevalt saja meetri kõrgune ja kujutab endast Teravmägede ettenihutatud eelposti. Esimesel vahil (keskööst kuni neljani hommikul) oli õnne: jäälõhkuja liikus selle aja jooksul edasi tervelt seitse miili otse eesmärgi suunas. Jää andis seal kergesti järele ja kõik rõõmustasid südamest. Kuigi neil tundidel tavaliselt kogu meeskond peale vahi magas, oli nüüd tekk inimesi täis. Mastikorvi, milles meremehed ei armasta külmetada, oleks nüüd tahtnud ronida igauks. Ei olnud vaja isegi preemiat, mida Samoilovitš oli lubanud sellele, kes esimesena Malmgreni rühma näeb: sajad silmad ja kümned binoklid olid jäätasandikule suunatud.

Laevasireen undas ja selle hääl kandus surnud polaarvaikuses kaugele. Äkki hüüdis vahiülem Breinkopf: «Inimene! Näen inimest!» Kõikide pilgud suundusid sinna, kuhu ta osutas. Jah, seal oli inimene, see oli kindel, kuigi ta oli veel kaugel. Ta tuli neile vastu ja vehkis imelikult kätega. Oli neljapäev, 12. juuli, kell 5.20, nagu ekspeditsiooniülem oma kella abil kindlaks tegi. «Krassin» läks otse selle tumeda kogu poole, kes aeglaselt mööda jääd liikus. Kell 6.40 oli jäälõhkuja väikesest jääpangast 300 meetri kaugusel. Sellel oli kaks inimest. Üks neist jooksis mööda jääd nagu segane, paludes žestidega, et «Krassin» ligemale tuleks, teine lamas selili, tõstnud ainult pea üles, ning sirutas käe, otsekui märku andes, et ta on veel elus.

Seisev mees vaatas binokliga, asetas siis käed ruuporina suu juurde ja hüüdis: ««Krassin»! *Welcome!*» — ««Kras-sin»! Tere tulemast!»

«Krassini» masinad vaikisid, jäälõhkuja peatus, trapp lasti tekilt alla. Seda mööda sammus alla laevaarst Srednevski, temale järgnesid mehed, kes kandsid plankusid, köisi ja kandraame. Jää oli siin ebakindel, purunenud, tuli asetada plangud sildadeks üksikute jääpankade vahele. See raskendas lähenemist kahele õnnetule, kelle juurde nad rõõmuga oleksid jooksnud. Jääpank, millel asusid kaks merehädalist, oli kõigest kümme meetrit pikk ning kaheksa meetrit lai. Esimesena jõudis nende juurde

Ivan Mihhailovitš Ivanov, noor poiss, ekspeditsiooni ülema sekretär.

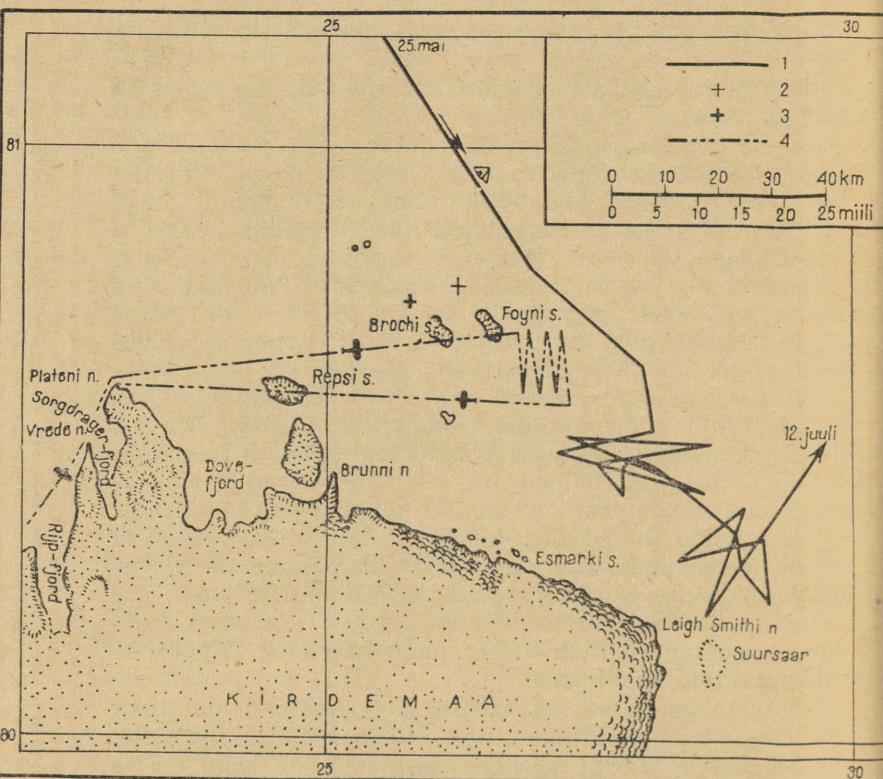
«Malmgren?» küsis ta innukana mehelt, kes seisis ja teda tervitas.

«Ei. Komandör Zappi!» vastas mees.

«Aga kus on Malmgren?» küsis sekretär. Kuigi ta küsis vene keeli, olid ta žestid küllalt ilmekad selleks, et Zappi mõistaks. Viimane rääkis midagi kiiresti itaalia keeles ja näitas käega jää alla. Ivanov ei mõistnud ta sõnu, kuid Zappi žest oli kõigile selge: Malmgren on surnud! Aga kuidas siis Boris Grigorjevitsš teatas, et ta nägi kolme meest jääpangal, kaht seismas ja üht lamamas? Kuid nüüd polnud aega seda arutada. Nende ees lamas Mariano. Tema silmad läikisid palavikust, ta tahtis midagi rääkida, kuid ilmselt polnud suuteline midagi ütleva. Naaberjääpangale, mida jäävangidest lahutas kitsas lõhe, olid laiali laotatud püksid, mis olid ühendatud peenikese traadi abil nende jääpangaga. See oli märgiks lendureile. Põgusal vaatlusel kiiresti lendavast lennukist võis seda pidada kolmandaks inimeseks. Pükste kõrvale oli rõivatükkidest ja presendist laotatud lause lendurite jaoks, kes olid mitu korda Malmgreni rühmast üle lennanud, kuid polnud seda märganud: «*Help food!* Mariano, Zappi.» — «Abistage toiduainetega!»

Jää oli väga halvas seisundis, ja venelastel oli tükk tööd, et Marianot kandraamil ettevaatlikult, tõugeteta, pardale kanda. Zappi keeldus abist, käis ise kogu tee ja sammus kindlalt üle kaldus plankude, mis olid asetatud jäätükkide vahele. Ta läks ise mööda trappi pardale, ainult ühe käega käsipuust kinni hoides. «Krassinil» oli rõõm kahe inimese päästmise üle piiritu. Katlaruumist ronis välja üleni must ja higine kütja. Ta astus Samoilovitši juurde. «Me päästisime nad siiski!» ütles ta naeratusega. Tema silme all oli kaks heledat vagu, mille olid tahmunud näole jätnud pisarad.

Senikaua kui merehädalistele meditsiinipunktis kõikvõimalikku abi anti, alustas «Krassin» uuesti edasisõitu. Ekspeditsiooni juhtkond otsustas iga hinna eest oma edukalt alanud tööd lõpule viia. «Krassin» võttis kursi Viglieri rühma suunas. Jäälõhkujal tuli purustada rasket jääd, kuid kõikjal oli ka palju lahtist vett, seepärast ei kahelnud jäälõhkuja juhtkond, et nüüd õnnestub peagi Punase telgi juurde jõuda. Eelmisel päeval oli «Città di



- 1 — Punase telgi triivimistekond; 2 — Malmgreni hukkimispaik;
 3 — siin võttis «Krassin» jääpangalt pardale Mariano ja Zappi;
 4 — Riiser-Larseni esimene otsimisretk.

Milano» raadiojaamal pärast neljapäevast vaikimist õnnestunud laager uuesti kinni püüda. Nüüd pidas «Città di Milano» laagriga iga poole tunni järel raadiosidet ja andis «Krassinile» nende teated edasi. «Krassin» ise ei saanud vahetult jäävangidega kõnelda, kuna tema lühilainejaam polnud korras, Punase telgi saatejaam töötas aga ainult lühilainel.

Enne keskpäeva, kui «Krassin» oli parajasti Foyni saare traaversil, satuti ta pardal uuesti ärevusse. Kaptenisillalt nägid laeva vahiülem Lezgin ja kapteni esimene abi

Ponomarjov meest, kes seisis saarel künkal ja andis neile lipusignaale. Teati, et see võis olla kas alpiküttide kapten Sora või tema juht van Dongen, kuid laev ei saanud nende pealevõtmiseks peatuda. Meestel oli siiski kõva maa jalge all, samal ajal kui Viglieri rühm eksles merel jääpangal, mis võis iga hetk puruneda. Nemad tuli päästa esmajärjekorras! Signaliseeriti saarel olevale mehele lipukestega, et ta võetakse peale tagasiteel, ja jätkati sõitu ida-kagu suunas.

*

Alpiküttide kapten Gennario Sora oli lihtne, otsekohene ja julge mees. Suurepärane suusataja ja alpinist, elas ta oma kaasmaalaste ebaedu Kremeri kelguekspeditsioonis läbi rängalt. Ta seadis endale eesmärgiks jõuda maksku mis maksab Nobile laagri ja päästa jäävangid. Ent kust leida ustavaid abilisi niisuguse ekspeditsiooni tarvis? Omadele alpinistidele ei maksnud eriti loota — seda ta teadis. Kuid «Braganza» pardal oli kaks inimest, kes tegid ettepaneku, et lähevad koos temaga. Üks neist oli norra insener Varming, teine — kahekümne kahe aastane noormees, hollandlane van Dongen, kes oli juba viis aastat vedanud koertega posti Teravmägedes, Longyearyeni kaevandusasula ja rootsi Svengrufvani söekaevanduste vahel. Esimene asula on Adventi lahe ääres, Isfjordis, teine aga Braganza abajas Van Megeni fjordi lõpus.

Van Dongen oli oma üksildastel sõitudel läbi elanud kõikvõimalikke seiklusi, mis olid eriti ohtlikud talvel, mil valitses käre pakane ja ainult kuusirp teed valgustas. Ta armastas seda imeväärset valge surma ja suure jahi tühja maad nagu Varmingki ja liitus Kongsfjordis «Braganza» ekspeditsiooniga. Kolm meest lahkusid «Braganzalt», mis seisis ankrus Põhjaneeme juures, 18. juunil kahe kelgu ja üheksa koeraga. Teekond läks esialgu kiiresti mööda tasast jääd, ja mõlemad juhtkoerad, Nero ja Bernhard, rajasid vapralt oma kaaslastele teed. Varming jäi lumepimedaks, ja ei jäänud muud üle, kui tuli ta jätta Plateni neeme juurde telgi ning kuuajalise toidutagavaraga. Seal polnud tal halb olla: mõned päevad puhkust poolhämarias telgis andsid talle nägemise tagasi. Siis otsustas ta «Braganzale» tagasi minna, ja kahe päeva pärast jõudiski ta ilma igasuguste takistusteta laevale.

Halvemini läks kahel vapral mehel, kes retke alustasid.

Dovefjord oli veel tugeva jääga kaetud ja seda mööda pääsesid nad kaunis kiiresti edasi. Nad käisid päevas maha üksteist kilomeetrit, seda aga tuli rekordiks lugeda, sest nende teed tõkestasid sageli praod ja veekanalid; saanide, toiduainete ja koerte ületoiemetamine kummipaatidel nõudis tükk aega. Kui mitu korda päeva jooksul tuli võtta külma vanni ja pärast seda end tule ääres kuivatada! Edasi läks tee veelgi halvemaks, ja kolmandal päeval, kui nad olid juba üsna kaugel mandrist teel Brochi saarele, sattusid nad raskestiläbitavale, mitme aasta vanusele rüsi jääle, kõigele lisaks tuli neil ilma mingisuguse varjuta taluda mitu tundi kestvat lumetormi.

Lumetorm kahjustas neid ka teisiti, purustades tugeva jää nende edaspidiseks teekonnaks, nii et Brochi saarele jõudsid nad tohutute raskustega. Neile oli nüüd jäänud ainult neli koera, teised oli tulnud maha lasta, kuna kuivatatud kala kõigi jaoks poleks jätkunud. Praktiline Sora täiendas menüüd koeralihaga, et säästa rohkem toiduaineid «Italia» jäävangidele.

Ja nii mindi jõudsalt edasi, Plateni neemest Brochi saareni kestis nende teekond kõigist takistustest hoolimata ainult kuus päeva. See-eest nüüd tuli ainuüksi ligi kolme miili, Brochi saart Foyni saarest lahutava vahemaa peale kulutada tervelt kolmkümmend tundi. Möllas lumetuisk, paiguti tuli neil sumbata vööni kohevates lumehangedes, ja tunni jooksul jõudsid nad edasi ainult sada meetrit. Kõikidest neist piinadest hoolimata lahkusid nad Foyni saarelt ja astusid jälle petlikule igijääle, niipea kui olid pisut puhunud. Viimaste «Braganzal» saadud teadete järgi asus Nobile laager Foyni saarest kõigest kümme kilomeetrit ida pool.

Ent informatsioon oli pärit 18. juunist, aga nüüd oli juba 1. juuli. Selle ajaga oli jääpank koos jäävangidega pika tee läbi teinud ega olnud enam ammu seal, kust julged mehed teda otsisid. Pärast kolmepäevast pingsat otsimist kaotasid nad ühe kelgu, millel oli suurem osa toiduainetest, — see uppus ootamatult tekkinud jääprakku. Nad pidid Foynile tagasi pöörduma. Sinna jõudsid nad kahe päeva pärast peaaegu ilma toiduaineteta.

Päevast toiduannust piirati äärmuseni, ometi tuli neil veel kaks koera maha lasta ja nende lihast toituda. Alles jäid ainult kaks juhtkoera, Bernhard ja Nero. Need olid täiesti metsistunud ja hankisid endile ise toitu. Oli mõis-

tatuseks, kust nad toitu leidsid; van Dongen oletas, et nad olid võib-olla õppinud kalu püüdma või oli neil õnnestunud mõni hüljes püüda ja selle liha kusagile ära peita, et peremehed neilt seda ära ei võtaks.

Meestele oli jäänud veel viimane nõrk lootus, et jää hakkab varsti lagunema ja nemad võivad siis kummipaatidega kiiresti Teravmägede rannikule sõita ning Plateni neemel asuvat toiduladu kasutada. Sel ajal ilmus «Kras-sin». Nad signaliseerisid innukalt, kuid imelikul kombel ei märganud nad jäälohkujalt antud lipusignaale ja tulid otsusele, et keegi polnud «Krassinil» neid märganud. Täiesti noruspäi laskusid nad mööda lumme tuisanud künkanõlvakut alla, mille tipult nad «Krassinile» olid signaliseerinud. Milline oli aga nende üllatus, kui sama päeva õhtul kostis tühja saare kohal mootorite mürin! Need olid kaks Rootsi «Hansat», mida juhtisid Tornberg ja Schyberg, ja soomlaste «Turku», mis oli uuesti pontooni-dele seatud.

Täis rõõmu joosti jääle, kus lennukid olid sellal juba maandunud pikale, kuid kitsale kanalile. Lendurid jagasid päästetud omavahel: Tornberg võttis oma «Hansale» van Dongeni, soomlased Sora. Meeleldi oleks kaasa võetud ka koerad, kuid need olid parajasti kuskil jahti pidamas. Oodata nad ei saanud, kitsas kanal, millel lennukid seisid, hakkas kiiresti ahenema.

«Kuidas see juhtus, et te meile järele lendasite?» küsis Sora imestunult.

«Väga lihtsalt!» vastas Sarko. «Venelased teatasid meile, et võtavad teid tagasiteel peale. Me mõtlesime, et võib-olla ei õnnestu «Krassinil» oma lubadust täita, ja otsustasime teid parem juba kohe ära viia.» Sarko mehaanik Lihr nägi tublit vaeva tõrkuva mootori kallal, mis ei tahtnud kuidagi käima minna, ja viimasel hetkel, kui kanali jääst servad ähvardasid juba kokku minna ning «Turku» purustada, õnnestus lennukil õhku tõusta. Sora, õnnelik päästmise üle, laulis ja vilistas kogu tee rootsi laagrini Hinloppeni väinas.

*

Üsna ükskõikselt suhtus Viglieri rühm tõsiasja, et 11. juuli õhtul õnnestus Biagil pärast nelja päeva kinni püüda San Paolo radiojaama lühike teade. Teisel hommikul oli «Città di Milano» radiojaam jälle normaalselt

kuuldav ja selle teade, et raadioside oli katkenud atmosfääriliste häirete tõttu, kutsus Punases telgis esile «teadusliku» vaidluse.

«Atmosfäärilised häired on lihtsalt lora,» teatasin ma autoriteetselt.

«Aga mis see siis teie arvates oli?» küsis Viglieri naeratusena, mis sel korral oli südamluk ega ärritanud mind.

«Põhjus — päike! Päikeseplekid ja nendega seotud kiirgus!»

«Aga kui see kõik toimus atmosfääris, siis olid need ju atmosfäärilised häired,» lõpetas Viglieri vaidluse ja mina ainult naeratasin.

Cecioni oli rahutu, kuna ta polnud sel päeval raadio teel saanud vastust oma tavalisele küsimusele «Krassini» kohta: *Quante miglia oggi?* — Mitu miili läbib ta täna? — ega saa jäälõhkuja asukohta kaardile ära märkida. «Città di Milano» vaigis jäälõhkujast. Teised olid imestamisväärset rahulikud; näis, et minul oli õnnestunud kallata kõikide südamesse oma kaljukindlat usku venelaste abisse.

Varsti selgus, et nad ei pettunud oma lootustes. Pisut enne 12. juuli keskpäeva andis «Città di Milano» edasi teate, mis erutas kogu laagrit: «Krassin» oli võitu saanud jääst, mis oli teda mitu päeva Seitsme saare juures vangis hoidnud, ja sama päeva hommikul pardale võtnud Mariano ning Zappi punktis, mis asetses mõni miil põhja pool Brochi saart. Üldises rõõmus ei märganud keegi peale minu, et teates vaigitakse Malmgrenist. Ma olin ärevil. Mis oli Malmgreniga juhtunud? Kas ta löi teistest lahku ja hakkas üksi mandrile minema? Kuid varsti saime teada, missugune saatus oli Malmgreni tabanud.

Istuti pärast hilist lõunasööki telgis ja suitsetati Lundborgi piipu — sigaretid olid juba ammu otsa saanud —, mis käis käest kätte nagu indiaanlaste rahupiip. Biagi aetas telefonid pähe, et vastu võtta «Città di Milano» pärastlõunast saadet. Vaevalt oli ta mõne sõna kuulnud, kui ta nägu võttis nii imeliku ilme, et Trojani naerma puhkes. Küsimust ootamata hakkas radist ise rääkima: «Vaene Biagi, nüüd tuleb sul higistada! Laev teatab, et «Krassin» läheneb meile järjest ja iga tund peame kuulama tema teateid jäälõhkuja koordinaatide kohta!»

«Ah asjata ärritavad nad seal ennast,» tähendas Trojani skeptiliselt, «hommikul oli «Krassin» mõni miil põhja pool Brochi saart, sealt on veel oma päris tükk

teed meieni! Kes teab kus ta jälle kinni jääb ja kui kaua me peame ootama, enne kui ta meieni jõuab!» Tema sõnad kutsusid esile üldised kihlveod, millal «Krassin» pärale jõuab.

Suurima optimistina vedasin mina kihla, et «Krassin» jõuab pärale reedel, 13. juulil. Kuid tegelikkus ületas koguni minu optimismi, kuna juba samal öhtupool, kell 17.15, selgesti «Krassini» sireeni kuulsime.

Ükski muusika maailmas ei tundunud mulle nii joo-vastavana kui need laevasireeni kauged helid! Isegi mitte neil puhkudel, kui jääpangad telgi lähedal kohutava müri-naga kokku põrkasid, polnud me telgist niisuguse kiirus-ega välja karanud kui sel hetkel! Cecioni ronis välja täiesti iseseisvalt, ja toetudes kahele aerule nagu karku-dele, ajas end sirgu ning vaatas koos teistega läände, kust sireeni hääl kostis.

Aga ootamatult vaikis laev ja palja silmaga polnud teda veel näha. Sellest hoolimata otsustasid itaallased viivita-mata alustada tulistamist püssidest ja Lundborgi kara-biinist. Mina olin siiski arvamusel, et vahemaa on veel liiga kauge ja et «Krassinil» niikuinii ei kuulda laske masinate müra tõttu, kuid ma ei hakanud seltsimehi kee-lama. Palju arukam oli Trojani mõte süüdata suitsupad-runid, ja Biagi otsustas «Krassinit» binokliga otsima hakata. Ta ronis Lundborgi lennukile ja teatas varsti, et näeb läänes «Krassini» suitsu kaheksa-üheksa miili kau-gusel. Ta teatas sellest kohe radiogrammiga «Città di Milanole», kuid varsti pärast seda pööras jäälõhkuja oota-matult ümber ja hakkas eemalduma.

Kärsitult ootavat väikest inimeste rühma haaras taas ärevus, mida mõnevõrra suutis rahustada Viglieri, öel-des, et jäälõhkuja ei saa nii nagu tavaline laev otse ees-märgile sõita, vaid et ta peab valima kõige kergema tee jääs ja vahel liikuma tagurpidi. Aga nagu hiljem selgus, polnud see seletus õige. «Città di Milano» ajas segi Biagi teadaande, et «Krassin» asub Punasest telgist edela pool, ja teatas jäälõhkujale, et telk asub jäälõhkujast edela pool. See oligi põhjuseks, miks «Krassin» äkki kurssi muutis ja tagasi hakkas sõitma. Õnneks tuli Viglieril sel hetkel hea mõte süüdata uus suitsupadrin. Venelased märkasid seda ja muutsid laeva kurssi viivitamatult. Kui seda poleks olnud, oleks meie päästmine võinud veel mõne päeva võrra viibida, seda enam veel, et öösel tuli udu.

Kui jäävangid olid «Krassinit» üksteise järel binoklist küllalt vahtinud, läksid nad telki viimasele õhtusöögile. Biagi tegi ettepaneku, et rõõmsa sündmuse auks peaks igauhele andma ühe lihakonservipurgi, aga Viglieri arvas, et ettevaatlikkus ei ole kunagi liigne, ja lubas kõikide peale kokku ainult kolm purki konserve. Trojani hakkas Lundborgi priimusel õhtusööki valmistama, ja mina jälgisin suure mõnuga, kuidas pannil palju võid särises.

«Hoidke mind kinni, kulla Bëhounek, või muidu panen ma pannile kogu või, mis meil alles on,» palus Trojani. Naerdes võtsin talt purgi käest ära. «See oleks tervisele kahjulik. Me oleme rasvast täiesti võõrdunud.»

Sõime kiiruga õhtust ja läksime uuesti telgist välja. Kell 20 nägime «Krassini» korstnatest tõusvat tihedat musta suitsu juba üsna hästi. Siis hakkas igaüks oma kompsu kokku otsima. Viglieri jagas välja järelejäänud pesu ja šokolaadi, ja igaüks sidus selle veekindlasse puldanitükki. Mina panin oma kompsu kaardi ja märkmiku, mille Lundborg oli telki maha unustanud, ja mõningad pisiasjad. Seejärel jäime kannatamatult «Krassinit» ootama ja jälgisime vaimustusega, millise kergusega võimas laev purustas jääpanku, mis meid nii kaua vangis olid hoidnud. Biagi, kes seisis minu kõrval, väljendas oma vaimustust valjude hüüetega, kui nägi, kuidas laeva hiigelkorpus kord kerkis, kui jääle tõusis, kord vajus, kui jää selle raskuse all murdus, otsekui oleks ta merelainetel kiikunud! Mina vaikisin. Jagasin Biagi vaimustust «Krassini» edu puhul ja kõikide päästetute rõõmu, kuid rõõmu tundes leidsin ühtlasi suurt rahuldust selles, et suurema osa «Italia» katastroofi puhul ellu jäänud meeskonnaliikmeid päästavad vältimatust hukkumisest just venelased. Olin kogu aja ise kindlasti uskunud venelaste abisse ja polnud asjatult teistelegi seda usku sisendanud. Üleolevad itaallased, kes uhkustasid oma kahtlase päritoluga vanadest roomlastest, ei suutnud oma kaasmaalaste päästmiseks aga midagi ära teha.

Kell 21.15 randus «Krassin» poordiga meie jääpanga läänepoolse serva juures, telgist umbes 30 meetri kaugusel. Selgesti oli kuulda laeva telegraafi heli, masinad vaikisid järsku, ja kolinal lasi «Krassin» ankruketi alla. Kõrgele kerkisid kaks kollast hiigelkorstnat, mida ehtisid punased tähed. Tekk oli inimesi täis, madrused lasid maabumissilla alla, varsti mustas jää päästjate kogudest. Seni-

kauda kui Biagi andis raadio teel üle viimase tervituse jääpangalt ja tänas kõiki, kes võtsid osa päästeekspeditsioonidest, kaelustasid ta seltsimehed venelasi. Sel hetkel olid kõik kirjeldamatult õnnelikud, ainult minu rõõmu varjutas Malmgreni surma teade...

POLAARMERE SALADUSED

Võidukas laev seisis ankrus jäävangide jääpanga ääres. Udu laskus maha. «Krassin» ootas. Meeskond oleks meeldi lõpule viinud oma suure ülesande, millest enamik oli juba täidetud. Nad oleksid tahtnud jätkata teekonda dirižaabli vraki otsimiseks, Alessandrini rühma otsinguiks, nagu venelased seda kutsusid. Kuid «Krassinil» polnud enam lennukit, tema «Punane karu» polnud suuteline Rijpi lahest, kus ta oli teinud hädamaandumise, omal jõul lahkuma, Babuškinit peeti sel ajal teadmata kadunuks, pealegi polnud tema masin suuteline nii pikaks lennuks, et oleks võinud asuda «Krassinile» ja jätkata sealt otsimislende. Jäälõhkuja ise ei saanud «Italia» vrakki otsima minna, sest tema masinad vajasid remonti ja sütt oli järele jäänud liiga vähe. Selles olukorras pöördus Samoilovitš Romagna poole palvega, et Itaalia lennukid püüaksid üles leida Alessandrini rühma. Kui see neil õnnestub, siis võtab «Krassin» kõik jõu kokku, et nendeni jõuda ja nad päästa.

Vastust Samoilovitši radiogrammidele oodati kaua. Romagna ootas eelkõige korraldusi Roomast. Ta teatas sinna Zappi arvamusel, kes pärast päästmist tegevust alustas ja «Città di Milanole» rea telegramme saatis, milles ta teatas, et dirižaabli vraki otsingud on asjatud, sest see kukkus jääle, plahvatas ja põles ära koos meeskonnaga... Alles pärast kaheteistkümneltunnist ootamist sai «Krassin» vastuse oma palvele. Vastus kutsus esile kogu meeskonna hämmastuse.

Kell 00.07 «Krassinile» 648. Kooskõlas oma valitsuse korraldustega, mis äsja saabusid, ei pea võimalikuks asuda kolmanda rühma otsimisele ilma lennukiteta ja ootan teid, et päästetuid vastu võtta. Olge lahke ja sõitke Kingsbaysse, aga kui see teile raskeks osutub, ootan teid Adventbays. «Città di Milano».

Itaallased hiilisid osavalt mööda täiesti selgest pal-

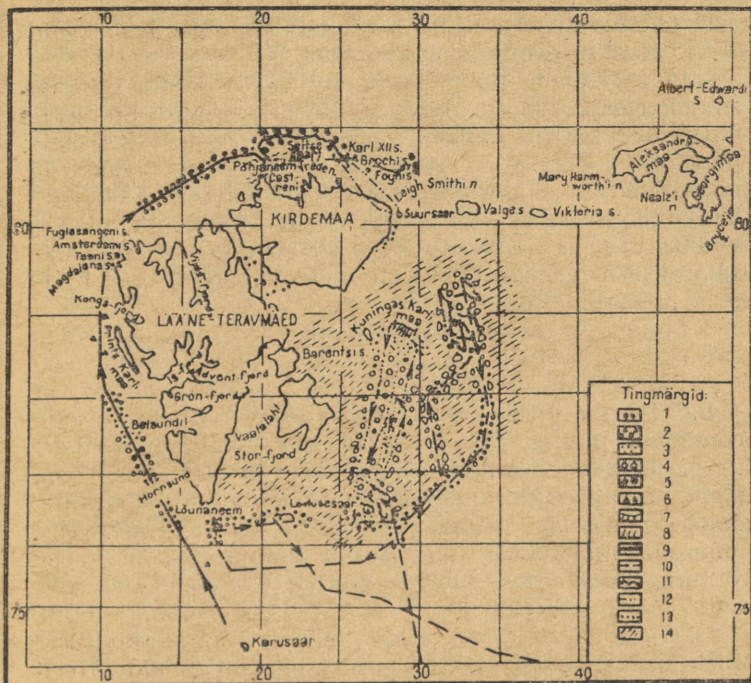
vest abistada oma lennukitega, vaikides asjaolust, et Roomast oli tulnud käsk saata päästetud kodumaale ja keeld suurte Itaalia lennukite kasutamiseks.*

Võtnud selle imeliku telegrammi vastu, lahkus «Kras-sin» jääpanga juurest, kus «Italia» jäävangid olid veet-nud seitse ärevat nädalat. Tagasiteed alustas «Kras-sin» laupäeval, 14. juulil, kell 3.25. Kell 13 sõitis jäälõhkuja lauda sellest kohast, kus ta 12. juuli hommikul oli par-dale võtnud Mariano ja Zappi. Kõikjal, kuhu pilk ulatus, lainetas tumehall ookean, millel ainult siin-seal valendasid väikesed purunenud jäätükid. Mõlemad itaalia ohvit-serid päästeti viimasel minutil.

«Kras-sin» ei kavatsenud päästetegevust lõpetada. Kahe päeva pärast jõudis «Kras-sin» üsna suurte raskustega Rijpi lahte, kuhu tuli tungida läbi väga tugeva jää, et jõuda «Punase karu» juurde. Laev võttis lennuki ja selle meeskonna, kellel senini midagi viga polnud, pardale. Lendurid olid kaks põtra maha lasknud ja niiviisi oma nappe toiduvarusid põhjalikult täiendanud. Põdraliha maitstes neile väga, kuigi pidid seda keetma merevees, kuna olid unustanud «Kras-sinilt» lahkudes soola kaasa võtmast. «Braganza», kes oli ankrus Põhjaneeme juures, saatis neile kelgurakendi toiduainetega. Rühma juhtis kogenud norra kütt Hjalmar Nøis ja rühma kuulusid Matteoda, Albertini ja alpiküttide seersant Gualdi. Need kolm itaallast olid juba harjunud polaaretkedega ja salk liikus edasi kaunis kiiresti, kuid nad ei suutnud võistelda jäälõhkujaga, seetõttu jõudis «Braganza» salk Tšuhnovski lennuki juurde «Kras-siniga» üheaegselt.

Raske «IO-1» peale laadinud, suundus «Kras-sin» otse Kongsfjordi. Ainult lühikest aega peatus ta «Braganza» juures, mille pardale läks Nøisi grupp, ja 20. juulil heitis ta ankru Kongsfjordis «Città di Milano» lähedal. Ta andis kõik jäävangid Itaalia laevale üle ja lasi peagi taasremonditud ning pontoonidele asetatud «Punase karu» vette. Tšuhnovski pidi koos teistega siin «Kras-sini» tagasitulekut ootama. Võidukas laev lahkus Kongsfjordist 25. juulil, võttes kursi Stavangeri sadamasse Norras, et seal laeva remontida ja sütt võtta uueks reisiks — «Italia» vraki ning teadmata kaduma jäänud Amundseni otsimi-seks.

* Itaalia valitsuse poolt nimetatud uurimiskomisjon tegi kindlaks, et niisugune keeld oli antud.



Jäälõhkuja «Krassin» ja jäälõhkuja-auriku «Malõgin» teekondade kaart dirizaabel «Italia» ekspeditsiooni abistamiseks 1928. a.

Kuid teel avanes jäälõhkujale võimalus veel appi minna Saksa turistidelaevale «Monte Cervantes», mille pardal oli 1500 reisijat. Selle kapten ei osanud aimatagi, et võrdlemisi väike jääpank võib 14 000-tonnise veeväljasurvega hiigellaeva terasküljele niisugust kahju tekitada. Väike tõuge ja tagajärjeks oli auk laeva küljel 3 meetrit allpool veeliini — umbes 4 meetrit pikk ja 1½ meetrit lai! Samoilovitšile ei valmistanud uus peatumine põrmugi rõõmu, kuid ta ei saanud saksa kapteni abistamispalvest ka keelduda ning sõitis «Krassiniga» Bellsundi lahte, kus õnnetu «Monte Cervantes», vöör sügavalt vee all, nii palju paremale poordile kaldus, et vasakpoolse vindi labad veest välja ulatusid.

Nõukogude tuukreil ja mehaanikuil tuli ränka vaeva näha, et auku pisutki lappida laeva vööriosas; pärast seda sõitsid mõlemad laevad Bellsundi fjordist koos välja. Hammerfestis, Põhja-Norra sadamas, lahkus «Krassini» oma kaitsealusest, võttis 6. augustil Tromsös sütt ning joogivett peale, ja 11. augustil võeti teda Stavangeris pidulikult vastu. Norralased asusid kohe dokis «Krassini» haavu parandama, töö edenes kiiresti, ja juba 24. augustil lahkus «Krassin» Stavangerist, peatus veel korraks Bergenis kivisöevarude täiendamiseks ning 26. augustil võttis taas kursi põhja.

*

Päästelaeva pardale asunud Punase telgi elanikele näis esialgu, et nad on uude maailma sattunud. Nad pesid end, ajasid habeme maha ja rõivastusid uutesse rõivastesse, mille olid saanud venelastelt. Oleksin meeleldi veetnud kogu öö oma päästjatega vesteldes, kuid ainult mõte sellest, et venelastel on seljataga palju päevi täis ränka tööd ja piiratud puhkust, sundis mind tükk aega pärast keskööd magama minema.

Olin laeva juhtkonna ja ajakirjanike tähelepanu objektiks, ja seda sellepärast, et kõigist merehädalistest oskasin mina kõige paremini saksa keelt, mida mitmed venelased hästi valdasid, aga võib-olla ka sellepärast, et Zappi, kes võttis oma kaasmaalaste juhtimise enda peale, keelas neil viivitamatult «Italiast» ja selle hukkumisest rääkimast, see aga just huvitaski ajakirjanikke kõige enam. Loomulikult ei aidanud Zappi keeld võõrustajate poolehoidu võita. Peab ütleva, et juba algusest peale ei äratanud ta sümpaatiat enda vastu. Venelasi pani imestama Zappi ja Mariano rõivaste erinevus. Samal ajal, kui Zappil oli seljas tervelt kolm komplekti — nende hulgas ka Malmgreni karusnahkne polaarkuub —, oli ta kaaslane rõivastatud väga kergelt. Mariano, kes ei suutnud liikuda, oli niivõrd kõhnunud, et teda tuli toita väga ettevaatlikult, Zappi aga, kes liikus vabalt, ilma kõrvalise abita, sõi kohe algusest peale normaalselt. Venelased järeldasid, et ta oli piiranud oma sõbra toidunormi, et tal endal rohkem süüa oleks.

Abitu, kõrges palavikus soniv Mariano, kellel juba Kongsfjordis oli tulnud amputeerida külmunud ning

gangreenist haaratud parem jalg kuni põlveni, äratas venelastes kaastunnet, Zappi aga jättis oma kõrkuse ja ebaseltsimeheliku käitumisega eemaletõukava mulje. Laeva juhtkond tahtis anda minule väikese eraldi kajuti, kõik itaallased aga paigutada laeva haiglasse, kuid Zappi protestis otsustavalt. Kuninglikud itaalia ohvitserid ei või elada ühes kajutis allohvitseridega! Ta oli ruttu unustanud, et elas oma alluvatega kuueruutmeetrisel pinnal terveid päevi ja nädalaid armetus Punases telgis! Venelastest külalislahked võõrustajad vaikisid delikaatselt. Ainult punapõskne naeratav Oras ütles siis minule: «Tahtsime teid majutada mugavamalt, doktor, aga komandör Zappi protestis Biagi ja Cecioni paigutamise vastu neile määratud kajutisse. Teie vastu pole tal midagi, sellepärast andsime Cecionile väikese eraldi kajuti, mis teile oli määratud. Biagi aga seadis end sisse koos Giudicciga meeskonna ühiskajuti ühte nurka.»

Minul polnud muidugi selle vastu midagi, et Cecioni parimasse ruumi paigutati, kuid Zappi, kes suhtus kõrgilt ja toorelt isegi haigesse Marianosse, ei olnud meeldiv kaaslane. «Krassinile» asumisest peale murdsin pead mõistatuse kallal, kuidas oli võimalik, et kogenud polaaruurija Malmgren hukkus, samal ajal kui nõrk Mariano raskele rännakule vastu pidas? Mispärast Malmgren, kes oli kõiges nii kohusetruu ja täpne, ei andnud mu kirju üle Zappile? Minu küsimusele, mis Malmgreniga oli juhtunud, vastas Zappi nii vastumeelselt ja ärritatult, et küsimine tuli lõpetada. Mariano ei saanud rääkida, tema heitles kõrges palavikus. Venelased kordasid ainult neid andmeid, mis Zappi oli teatanud kohe pärast päästmist, itaalia ohvitseri haaranud sõnaohtruse esimestel minutitel. Malmgrenil oli külm jalad ära võtnud ja raske teekond riisus talt viimase jõu. Pärast kaheteistkümnapäevast rännakut jätsid itaallased kaaslane tema oma soovi kohaselt maha jääpangale surema. Ta ise palus endalt ära võtta rõivad ja alles jäänud toiduained...

Malmgreni, Mariano ja Zappi rännak jäi hiljemgi mõistatuseks, kuigi Zappi pärastpoole, Itaalia uurimiskomisjoni ees, oma esialgsele jutustusele mitmesuguseid üksikasju lisas. Mariano ei rääkinud iial Malmgrenist ja kui talle küsimusi esitati, vastas kõigile küsimustele ainult Zappi. Zappi mõistis väga hästi, et nende julm, ebainimlik ja polaarekspeditsioonide ajaloos erandlik

tegu nõuab mingisugust põhjendust. Seepärast rõhutas ta alati, et neile polnud tähtis isiklik pääsemine, vaid et nende rännaku eesmärgiks oli abi organiseerimine «laagrisse» jäänutele. Nemad pidasid endid «kõrgemalt poolt antud korralduste» täitjaks — milliseid korraldusi neile siiski keegi polnud andnud — ja selle kõrge missiooni heaks olevat tulnud ohverdada Malmgren, kes niikuinii oli suremas ja keda ei saanud aidata!...

«Jää seisund oli rännakuks väga ebasoodne,» tunnistas Zappi uurimiskomisjoni ees Roomas, «samuti selle liikumine. Madal temperatuur oli põhjuseks, et pakane Malmgrenil juba esimestel rännakupäevadel parema jala ära võttis. Mariano külmetas samuti parema käe kergelt ära, kuid hiljem see elustus. Malmgreni psüühiline seisund oli algusest peale rõhutatud. Teise päeva lõpul oli tal närviatakk. Ta nuttis, viskles ja rääkis seosetuid sõnu. Püüdsime teda rahustada masseerimisega, sooja joogiga ja lohutasime teda. Umbes veerand tunni pärast tuli ta mõistusele ja palus meid, et me ei osutaks tähtsust sellele, mis temaga juhtus, ning palus andestada, et ta meid niiviisi oli häirinud. Pärast seda juhtumit oli meil juttu laagrisse tagasipöördumisest. Ent me otsustasime siiski liikuda edasi, esiteks sellepärast, et meil oleks nüüd raske olnud laagrit üles leida, teiseks sellepärast, et meil oli täita tähtis ja vastutusrikas ülesanne...

Raskused teel kasvasid, olukord läks järjest rängemaks, eriti halvasti tundis end Malmgren. Ta käik muutus ebakindlaks, ja kui ta kukkus, pidime teda tõusta aitama. Samuti jäi ta üpris sõnakehvaks. Tema külmavõetud parema jala seisukord läks niivõrd halvaks, et tal varbaküüned ära tulid, käed aga paistetasid nii üles, et ta ei saanud midagi teha. Siis palus ta meid, et me tapaksime ta kirvehoobiga pähe, töotas, et ta mähib end joppi, et me haava ei näeks.

Me keeldusime muidugi otsustavalt seda palvet täitmast, veensime teda kaua, ja lõpuks nõustus ta koos meiega edasi tulema. Kuid kaheteistkümnendal rännakupäeval kukkus Malmgren jääle ja ütles sõna-sõnalt järgmist: «Mina ei suuda enam edasi minna. Jään siia! Kuid teie minge edasi!» Me püüdsime teda veenda tulema meiega koos lähima jääväljani, mis oleks kindlam kui see, millel meie seisime. Kõik oli asjatu. Ta paljastas parema jala ja näitas meile sellele jäänud nahka ning mädane-

vaid lihaseid. Ta palus meid jutustada kaasmaalastele, mispärast ta edasi ei saanud liikuda, ja kordas oma palvet, et meie ta kirvega tapaksime.

Ta keeldus toiduainetest, öeldes, et need ainult pikendaksid tema piinu mõne päeva võrra. Ta rääkis meile oma emast. Palus mind, et ma viiksin Stokholmi tema kompassi, mis oli temale ühe teise ekspeditsiooni kallis mälestus. Ta tahtis saata Stokholmi ka kuldse doktorisõrmuse, kuid tal ei õnnestunud seda paistetanud sõrmest kuidagi kätte saada. Tema oma palvel asetaskime ta auku, mille me lumme kaevaskime, ja katsime pealt lumega. Kõrvale asetaskime tüki jääd, et ta saaks janu kustutada.

Täis meeleheidet läksime siis tugevamale jääpangale, mis asus mõnikümmend meetrit eemal. Seal puhkasime tervelt kümme tundi, lootes, et Malmgren mõtleb ümber ja tuleb meie juurde. Me nägime teda veel kord. Ta seisis, tuges jäärahnule, mis oli tema jaoks kaevatud augu kõrval, ja hõikas meile valjusti, et me edasi lähöksime.*

Siis Malmgren kadus. Ma oletasin, et ta võttis ette mingi meeleheitliku sammu, kuigi me kõik kolm olime üksteisele andnud tõotuse, et sureme rahulikult, loomulikku surma. Mõne tunni pärast tõusime üles ja jätkasime raske südamega vaevarikast rännakut, jumalalt abi paludes. See oli 12. juunil 1928. aastal.

Edaspidisel rännakul läks liikumine aina raskemaks, kuna soojus rikkus lume ja jää hakkas lagunema. Kolm päeva hiljem kaotas Mariano nägemise. Pidime peatuma, kurvastades, et me ei jõua oma eesmärgile — Kirdemaale. Puhkasime kaks päeva, ja kui siis Mariano nägemine paranes, asusime uuesti teele. Lootus abile tärkas meil 17. või 18. juunil, kui esimest korda lendas meie kohal ainult kahe-kolmesaja meetri kõrgusel hüdroplaan. Kuid meie suureks kurvastuseks ta meid ei märganud. Järgmistel päevadel lendasid hüdroplaanid meie kohalt üle veel neljal korral, kuid keegi ei märganud meid.

Me läksime edasi veel umbes neli päeva, kuni lõpuks 21. või 22. juunil Foyni saareni jõudsime. Meid lahutas sellest vähem kui kilomeeter, pidime tegema veel ühe pea-

* Oma esialgses jutustuses itaallastele «Città di Milanol» rääkis Zappi, et Malmgren ainult viipas neile. Kuna talle aga esitati küsimus, kas Malmgren neid nii enda juurde ei kutsunud, muutis Zappi hiljem selle punkti oma seletuses.

tuse, sest Mariano jäi uuesti pimedaks. Võtsin tal käest kinni ja viisin teda edasi, kuid ta kukkus ja vigastas jala, mille tõttu meil tuli jälle puhata. Sel ajal hakkas jääväli, millel me asusime, pikkamisi saarest eemalduma.

Mariano käskis, et ma ta maha jätaksin, annaksin talle ainult pisut pehmikani ja vaiba. Kuid ma vastasin, et ilma tema abita ei jõua ma mandrile, sest üksinda ei suuda ma laiu veevälju ületada. Siis ujus meie jääväli 23. ja 25. juuni vahel 4 kuni 5 miili Kirdemaa rannikust eemale. Toiduaineid oli meil ainult veel viieks päevaks. Mariano palus mind, et ma püüaksin üksinda maksku mis maksab mandrile pääseda, kui mul jõudu jätkub, kuid ma keeldusin sellest. Läksime suurele jääpangale ja ma ehitasin jäätükkidest midagi varjenditaolist. Umbes 30. juuni paiku sõime ära viimase pehmikanitüki pühalikult nagu armulaualeiva ja pöördusime mõttes jumala poole.

Siis ei olnud Marianol enam jõudu edasi liikuda. Püüdsin igasugusel viisil endale mingit toidupoolist muret seda, kuid see ei õnnestunud. Siis otsustasin loobuda edasisest võitlusest elu eest, hoolimata Mariano veenmisest mitte anduda meeleheitele, kuna lennukite järgi, mille kurss oli Leigh Smithi neemele, võis oletada, et Nobile päästeoperatsioonid on täies hoos.

Ootasime, alistusime oma saatusele, kuni meid lõpuks 10. juulil märgati suurelt lennukilt, mis tegi meie kohal viis ringi ja mille meeskond andis märku, et nad meid olid märganud. Kuid möödus terve päev, aga lennuk ei tulnud tagasi ega visatud meile alla ka mingeid toiduaineid, mida me signaalidega palusime. Siis ütles mulle Mariano, kes oli kaotanud viimasegi jõu, et ma pärast tema surma imeksin tema verd ja sööksin tema liha. Mina loomulikult keeldusin sellest kohutavast ettepanekust!»

Nii Zappi tunnistas. Tema jutustusesse jäi palju tume- daid kohti, loogika aga puudus sageli. Ainukese asitõendina oma sõnade usutavuse suhtes esitas ta Malmgreni kompassi, kuid ma olin näinud seda Mariano käes juba siis, kui nad Punase telgi juurest lahkusid. Zappi sõnade järgi oli Malmgren täiesti rahulik, kui nad ta saatuse hoo- leks otsustasid jätta. Nende tegu oli ennekuulmatu ja mõned Malmgreni kirjutatud read oleksid olnud väga olu- liseks tõendiks, et nad otsustasid Malmgreni maha jätta ainult teiste, Punasesse telki jäänute päästmiseks, nagu Zappi visalt kinnitas. Mispärast ei palunud nad Malm-

greni seda teha? Mispärast lahkusid nad jääpangalt, mis asus Malmgreni naabruses, ega läinud enam kordagi tema juurde tagasi? Mispärast vastas Zappi venelaste mitmekordsetele küsimustele, kuhu ja missuguses seisukorras nad Malmgreni maha jätsid, iga kord erinevalt? Ta oli ju mereväe ohvitser, kes oli täpsusega harjunud! Mispärast Itaalia uurimiskomisjon ei tundnud huvi nende punktide vastu tunnistustes? Mispärast Mariano, kes oli laagris nii energiline ja algatusvõimeline, visalt vaikis ja kõik seletuste andmise Zappi hooleks jättis, teise tunnistusi ise ainult kinnitades? Mispärast Malmgren Zappile minu kirju edasi ei andnud? See fakt pani omal ajal tõsiselt mõtlema kogenud polaaruuriija, norra dotsendi Hoeli, kes uurimiskomisjonis selle küsimuse Zappile esitas. Mispärast ei saanud Malmgren, kes oli pärit kehvast perekonnast, oma emale kaasas olevat raha? Mispärast Zappi teadlikult valetas, kui kinnitas, et ta polnud kaheteistkümne päeva jooksul midagi söönud, samal ajal kui ta välimus ja arstlik läbivaatus, mille sooritas doktor Srednevski «Krassinil», tõendasid, et ta polnud söömata olnud rohkem kui kaks päeva?

Kõigile neile küsimustele ei anna tõenäoliselt keegi iial ammendavat vastust* ja õnnetu, usaldava Malmgreni hukkumise asjaolud jäävad nähtavasti igavesti Jäämere üheks saladuseks.

*

Algas polaartragöödia viimane vaatus — «Italia» meeskonna selle rühma otsingud, mis kadus koos dirižaabli jäänustega, ja samal ajal ka Amundseni «Latham-47» meeskonna otsimine. Mitte ainult koos «Italia» vrakiga kaduma läinud kuue õnnetu omaksed, vaid kogu Itaalia avalikkus oli vihane ennekuulmatu ükskõiksuse pärast,

* Kahtlused Zappi seletuste tõepärasuses tekkisid venelastel siis, kui Zappi võttis seljast mitu joppi ja ühe kohta nendest ütles, et see on Malmgreni oma. Venelased panid suure lootuse filmile, mille nad väntasid «Punaselt karult», kui lennuk jääpanga kohal keerles, millel Zappi ja Mariano olid veetnud mitu tundi mahajäetud Malmgreni ligidal. Oletati, et film annab võimaluse Malmgreni saatuse selgitamiseks, kuid pärast filmi ilmutamist ei selgunud sealt midagi: suure lennukiiruse ja väikese kõrguse tõttu oli võimatu sellelt midagi avastada.

millega Itaalia valitsus nende saatusesse suhtus. Viglieri rühma päästmiseni polnud neid ju üldse otsitudki. Rootsi lennukid, mis lendasid itta üle telgi 20. juunil, pöördusid peagi läände tagasi. Kümme päeva hiljem lendas Rootsi «Uppland» kahe Itaalia hüdroplaani saatel dirižaabli vrakki otsima. Kuid kõik kolm lennukit tulid tagasi Leigh Smithi neeme juurest, kus oli tihe, kaugele ulatuv udu. Diktaator Mussolini arvestas vähe Itaalia avalikkuse pahameelega, hoolimata sellest et terve maailm Itaalia valitsust teravalt kritiseeris ja vaimustatud oli venelaste õilsusest. Kuigi nõukogude meremehed olid jäävangidele võõrad, otsustasid nad «Italia» jäänused kindlasti üles otsida, samal ajal kui kadunute kaasmaalased ei tahtnud sõrmegi liigutada. Itaallased otsid Norrast kaks väikest «Macchi-18» tüüpi lennukit, mis olid varustatud suuskadega ja millele piisas niisama lühikesest maandumisrajast nagu Schybergi «Koilegi», ning «Città di Milano», viinud Nobile ekspeditsiooni liikmed Norrasse, toimetas lennukid 10. augustil Kongsfjordi.

Nobile tahtis Kongsfjordi jääda, et pärast «Krassini» tagasitulekut Norrast selle pardal osa võtta edaspidistest Alessandrini rühma otsingutest. Samoilovitš kutsus teda südamest kaasa, kuid Itaalia Lennuväeministeeriumi range käsk koos teiste päästetud itaallastega aega viitmata Roomasse tagasi pöörduda purustas Nobile plaanid. Samoilovitš avaldas sel puhul oma kahetsust, kui Romagna enne «Città di Milano» ärasõitu temaga hüvasti tuli jätma. «Teil on nii kogenud juhtkond ja nii suurepäraseid komandörid, et kindral Nobile osavõtt polegi vajalik,» vastas Romagna sellele armastusväärselt. Ja nii viisi sõitis Nobile «Città di Milano» Itaaliasse, kus uurimiskomisjon, kes polnud kitsi kiitusega Marianole ja Zappile nende «kangelaslikult» sooritatud rännaku pärast, mõistis pool aastat hiljem Nobile süüdi dirižaabli hukkumises ja selles, et ta oli lasknud päästa end esimesena ning ilmutas tänamatust oma kaasmaalaste vastu, laimates nende ennastsalgavaid jäävangidele appimineku katseid.

Lühikeseks ajaks kogunes Kongsfjordi terve lennukaader: kolm suurt õhulaeva — Itaalia hüdroplaanid ja Vene «Punane karu», kaks väikest Norra hüdroplaani — Riiser-Larseni «Maake-38» ja Lütsov-Holmi «Maake 36» ja lõpuks kaks «Macchi-18», mille oli Norrast toonud

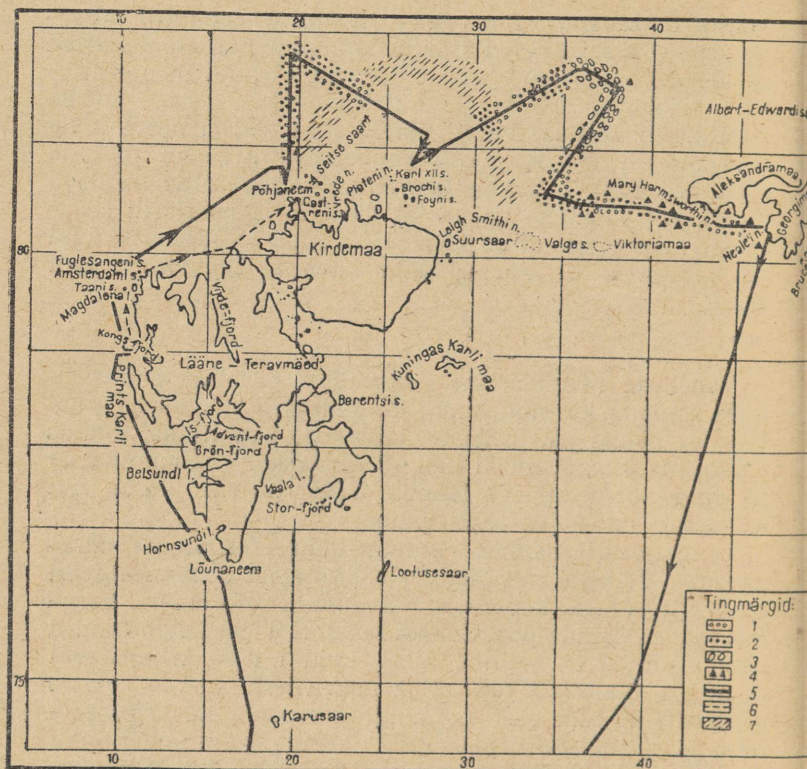
«Città di Milano». Aga peagi lendurid lahkusid. «Braganza» võttis väikesed Itaalia lennukid pardale ja sõitis nendega Põhjaneeme juurde. Temale järgnes mootorkuunar «Hobby» Norra lennukitega Karusaare juurde Amundseni otsima. Varsti pärast seda tõtsid norra kivi-söekompanii Ny Ålesundi kaubalaeva kraanad pardale mõlemad suured Itaalia lennukid ja laev sõitis nendega Norrasse.* «Punane karu» jäi üksinda Kongsfjordi sadamasse koos «Città di Milanoga». Ta ootas «Krassinit», kuid jäälohkuja heitis ankru lahte alles 2. septembril kell 11.30.

*

Venelaste nõupidamine edaspidiste päästeekspeditsioonide asjus ei kestnud kaua. Hoolimata Romagna hoiatustest, et polaarlendudeks on aastaaeg juba hiline, lahkus «Krassin» 3. septembril kell 19 sadamast. «Punane karu» jäi sinna; otsustati, et lennuk läheb hiljem järele, kui «Krassin» on sobiva baasi valinud.

Kongsfjordi sadamast väljudes kohtas «Krassin» «Braganzat». Viimane tuli tagasi «Italia» vraki ebaõnnestunud otsingult ja selle kapten Nor Svendsen informeeris venelasi jääoludest ida pool Seitset saart. Kõikjal Leigh Smithi neeme juures on lahtine meri, kuid ajujää triivib seni kogu aja, olenevalt tuulest ja hoovustest. Crosio hoiatas tungivalt lendude eest. Lennukite kandepinnad ja propellerid jäätuvad; kui nemad kord Seitsme saare kohal õhku tõusid, lendasid jäätükid propellerite küljest niisuguse jõuga, et tungisid läbi kandepindade. See oli nende ainuke lend, ja nad muidugi ei leidnud vrakki, mis oli kukkunud Seitsmest saarest kaugemale ida poole. «Braganza» jättis Suursaare lõunarannikule toiduainetelao, ja sellega itaalia ekspeditsioon, mis oli läinud dirižaabli vrakki otsima, lõppeski.

* Varsti pärast laeva Tromsösse jõudmist lendas Maddalena oma «Savoial» õnnelikult Itaaliasse. Penzo «Dornier-Wall» ootas tagasi oma sõpra leitnant Crosiot, kes sel ajal juhatas väikest lennurühma «Braganzal». Pärast viimase tagasitulekut lahkus «Dornier-Wall» Tromsöst, kuid lendas Prantsusmaal Rhône'i jõe orus vastu elektrijuhtmeid ja purunes. Hukkus terve meeskond: Penzo, Crosio ja allohvitser-radist Della Gatta. Päästeekspeditsioonide ohvrite arv tõusis üheksa inimeseni, ühe mehe võrra suuremaks kui hukkus inimesi Nobile ekspeditsiooni koosseisust.



«Krassini» teine teekond dirižaabel «Italia» ekspeditsiooni abistamiseks 1928. a.

Samoilovitš talitas Svendseni nõuande kohaselt ja valis «Krassini» baasiks Beverly väina, mis asus Põhjanemest edela pool. Tšuhnovski pörkas kokku suurte raskustega, kui sinna lennata püüdis. Kaua aega pidi ta lennu alalise udu tõttu edasi lükkama, ja kui ta lõpuks 10. septembril välja lendas, oli sunnitud tegema ringi ümber tiheda uduvööndi, mis kogu Teravmägede läanerannikut varjas. Ta jõudis «Krassini» juurde poole tunnise lennu järel ja startis kohe samal hommikul uuesti. Sel korral sundis teda tagasi pöörduma tugev tuul. Samal päeval tuli Roma-

gnalt radiogramm, et «Braganza» läheb juba Tromsösse ja et «Città di Milano» võtab sütt peale ning lahkub Kongsfjordist pärast lõunat. «Krassin» jäi polaarmerele täiesti üksinda.*

Seejärel halvenes ilm niivõrd, et edaspidistele luurelendudele ei võinud mõteldagi. Suurte raskustega õnnestus «Punane karu» 15. septembril lahti monteerida ja jäälõhkujale laadida. Järgmisel päeval kell 17.20 hiivas «Krassin» ankru ja sõitis ise Alessandrini rühma otsima. Algul sõitis ta mööda 19°30' idapikkust otse põhja; 82. paralleelil pöördus ta kagusse, läbis paigad, kus kaardil oli märgitud legendaarne Gillise maa, mida aga tegelikult polnud, ja võttis siis kursi jälle edelasse, Valgesaare (Vitø) suunas.

Peeaaegu kogu aja oli halb ilm, udu, vihm ja lumi, kuna saabus enneaegne sügis. Päike, mis ainult üürikeseks ennast läbi udu ja pilvede näitas, tõusis madalale horisondi kohale ja juba lühikese aja pärast kadus silmapiiri taha; tuli öö ja päeva pimeduse ning valguse vaheldumine nagu lõunapoolseil laiustel. «Krassini» teekond lähenes lõpule. Kui ta oli umbes 30 miili kirde pool Valgesaart, pöördus ta uuesti kagusse ja võttis kursi Franz-Josephi maale. 22. septembri varahommikul püüdis ta maabuda Aleksandramaa rannikul, mis oli Franz-Josephi maa saartest kõige läänepoolsem. Kuid selle kõik lahed olid kaetud raske, mitmeaastase jääga ja «Krassin» pidi lõppude lõpuks oma katsest loobuma.

Jäälõhkujaja liikus edasi Georgimaa suunas ja jõudis sinna varsti pärast keskpäeva. Sinna Neale'i neeme kuuva kaljuastangule otsustati luua toiduaineteladu, kuhu jäeti mitusada kilogrammi toiduaineid juhuks, kui inimesed dirižaabli vrakilt kunagi siia satuvad. «Krassin» seisis Neale'i neeme mustade basaltkaljude juures veel ankrus, kui Moskvast tuli radiogramm dirižaabel «Itália» abistamiskomiteelt käsuga otsimine lõpetada ja koju tagasi pöörduda. 23. septembril kell 3.20 hiivas «Krassin» ankru ja suundus otse lõunasse. Polaartanner, kus alles hiljuti 1400 inimest kümnete laevade, lennukite ja koeraraken-

* Selleks ajaks olid Amudseni otsingud juba lõpetatud, sest «Latham-47» purunenud pontooni leidmine merest oli veenvaks tõendiks, et lennukit on tabanud katastroof avamerel ja kogu ta meeskond on hukkunud.

ditega oli otsinud «Italia» jäävange ja «Latham-47», jäi tühjaks.

«Krassin» lahkus viimasena...

*

Mis siis dirižaabli vrakiga juhtus? Kõigist ekspeditsioonist osavõtjaist tegelesime kõige enam ja kõige kauemini selle probleemi selgitamisega Nobile ja mina. Nobile oli kindlasti veendunud, et dirižaaabel ei võinud plahvatada õhus, sest ta mootorid ei töötanud. Samasugusele järel-dusele viisid huvitavad tulemused kauguse arvutamisel, kui kaugel katastroofi kohalt võis dirižaaabel jääle kukkuda. Ma võrdlesin hoolikalt kõiki nii enese kui ka kaaslaste andmeid aja kohta, mil olime märganud suitsu idas. Nende arvutamisel selgus, et suits paistis kõige enam kahekümne minuti pärast. Uurisid läbi ka kõik andmed tuule kiiruse kohta sel hetkel. Tuul oli edelast ja enne katastroofi lendas dirižaaabel otse vastutuult. «Italia» pardažurnaal oli alles jäänud ja selles leidsid andmed dirižaabli kiiruse kohta mõõtmiste alusel, mis Zappi oli teinud pool tundi enne katastroofi. Samuti oli teada, mis-suguse kiiruse andsid dirižaablile ta mootorid, mida sel korral kasutati. Kõikide nende andmete alusel oli tuule kiirus 25 kilomeetrit tunnis ja sama kiirusega lendas ka dirižaabli vrakk kirdesse, kuna tema oma kiirus kadus pörkamisel vastu lund ja jääd.

Vähem kui kakskümmend minutit pärast katastroofi paistis idast suitsu. Kuid selle aja jooksul võis dirižaaabel tuulega lennata kõige rohkem 8 kilomeetrit. Kui dirižaaabel oleks ära põlenud, nagu kinnitas Zappi — ja seda uskus Itaalia valitsus meeleldi —, siis oleks pidanud ära põlema ka 2000 liitrit bensiini, mis dirižaabli paakidesse oli jäänud. 2000 liitri bensiini põlemise suits oleks pidanud 8 kilomeetri kaugusel palju suuremana paistma kui see kerge suitsuvine, mida jäävangid idahorisondil nägid. Siis arvasime suitsu paistvat 30 kilomeetri kauguselt, kuid see võis olla hoopis lähemal: on väga hästi teada, kui raske on palja silmaga määrata kaugust maa peal, kuid jääl ja pealegi osaliselt udus on niisuguse kauguse arvutamine veel palju raskem.

Aga kui suitsusammas, mida jäävangid nägid, polnudki vraki põlemisest tekkinud, mis oli siis selle põhjuseks?

Avaldati arvamust, et Arduino ja tema kaaslased viskasid vraki kergendamiseks bensiinipaagi maha ja see süttis kukkumisest. Ent pole teada juhust, mil bensiin oleks süttinud löögist. Kui see võimalus kõrvale jätta, jääb üle ainult üks oletus, et inimesed andsid pärast dirižaabli kukkumist vraki juurest signaale! Arduino seisis hetkel, mil dirižaaabel pärast vastu jääd pörkamist õhku tõusis, mootorisillal. Ta nägi seltsimehi, kes jääle jäid, ja jõudis muidugi märgata, et nad olid elus. Loomulik on oletada, et nad tahtsid meile märku anda, et ka nemad maandusid. Võimalik, et hiljem signaale korrati, kuid Nobile rühm ei näinud seda enam halbade ilmastikuolude tõttu.

Kui nad maandusid, siis oli meeste kasutuses vrakis 300 kg toiduaineid ja igasugust varustust: kelgud, kummi-paadid, jalatsid, rõivad; püsside jaoks puudus neil laske-moon, mis oli juhtgondlis. Kui nad rännakule asusid, siis suundusid nad lõunasse, kus lootsid jõuda Teravmägede põhjarannikule. Nad ei teadnud, et dirižaaabel oli lennu ajal õigest kursist kaugele ida poole kaldunud, ja neil pol-nud aparate astronoomilisteks vaatlusteks, et oma asu-kohta kindlaks määrata.

Selles rajoonis, kus «Italia» katastroof toimus, liigub jää üldiselt kagusse. Sellest annab tunnistust jääpanga triivimine koos Punase telgiga ja samuti Andrée ning ta kahe kaaslase teekond. Kui 1897. aasta juulis kolm roots-last õhupallil «Kotkas» olid sunnitud sooritama häda-maandumise jääle, võtsid nad suuna Franz-Josephi maale, kus oli toiduaineteladu, aga jää liikumine kandis nad kagu suunas ja viis nad lõpuks Valgesaare (Vitø) lõuna-rannikule. Merehoovuste suund selles arktilise basseini osas lubab pidada kõige tõenäolisemaks, et dirižaabli vraki, millel asus Alessandrini rühm, kandis jää samuti Vitø rannikule.

Võimalik, et inimesed jäidki sinna, kuna nad mõistsid, et nad ei suuda omal jõul määratud sihile tungida. Toidu-aineid oli neil kolmeks-neljaks kuuks ja nad elasid kord pääsemislootuses, kord meeleheitel. Nad nägid loodes lennukeid, püüdsid vististi kõigiti endale tähelepanu tõmmata, kuid pärast asjatuid katseid alistusid lõpuks oma saatusele. Võib-olla katsetasid nad merehädaliste viimast abinõu — pudeliposti, mis aga iial sihile ei jõudnud. Karm polaartalv tegi siis nende kannatustele lõpu...

«Italia» hukkumisest on möödunud juba üle kolmekümne aasta ja seniajani pole leitud ühtki eset dirižaabli varustusest või vrakist. See viib mõttele, et vraki riismed ei uppunud jää sulamisel kuskil meres, vaid triivisid mõne raskesti ligipääsetava arktilise saare rannikule.

Võib-olla õnnestub mõnel hülgekütil kunagi mõnel soodsal suvel maanduda raskesti ligipääsetavale Valge-saarele. Ja võib-olla satub ta siis nende 25. mail 1928. aastal koos dirižaabli «Italia» vrakiga kadunud kuue õnetu itaallase laagri jäänustele. Kui siis õnnestub lahti mõistatada Andrée ja ta kaaslaste päevikud, saab selgeks ka see Põhja-Jäämere saladus, mis on seotud «Italia» vraki ja ta meeskonna kuue liikme saatusega.

JÄRELSONA

Kallid sõbrad, te lugesite läbi tõetruu raamatu sündmustest, mis kolmkümmend aastat tagasi erutasid kogu maailma. Meil Tšehhoslovakkias ootasid tollal kõik erilise kärsitusega iga teadet ainukese tšehhi saatusest, kes oli Põhjapoolusel käinud. Meeleldi tahaksin kõnelda mõne sõna ka temast, selle raamatu autorist.

Professor dr. rer. nat. František Běhounek, sündinud 28. X 1898 Prahas, otsustas pärast küpsustunnistuse saamist pühenduda füüsika uurimisele. Saanud stipendiumi, jätkas ta oma õpinguid välismaal, temast sai raadiumiavastaja Maria Sklodovska-Curie silmapaistev õpilane. Süstemaatiliselt töötas ta viimase laboratooriumis Pariisis aastail 1920—1922 ja tuli siia alati ka edaspidi õppevaheaegadel.

Oma raamatus «Tee avastusele» kirjeldab professor Běhounek üksikasjaliselt tööd, millele ta pühendas peaaegu terve aasta (1924—1925) Jachymovis. Torujuhtme uurimise kõrval tööstuse jaoks, millist toru mööda radioaktiivne vesi pidi Svornosti allikast juhutama kuurorti, juhatas ta teaduslikku uurimistööd, mis oli seotud allika ja laialt levinud maakide radioaktiivsuse kindlaksmääramisega. Kõige enam huvitasid teda geofüüsika alal kosmilise kiirguse probleemid, mida paljud teadlased tollal üldse eitasid. Kui 1926. aastal organiseeriti Amundseni—Ellsworthi—Nobile Põhjapooluse-ekspeditsioon dirižaablil «Norge», siis hoolitses Maria Curie selle eest, et noor Běhounek saadeti teadusliku töötajana kaasa, kus tal avanes võimalus sooritada atmosfäärilise elektri mõõtmisi polaaraladel. Ta polnud kaasas otse dirižaabli

pardal, vaid korraldas vaatlusi Teravmägedel; Arktika kohal lennates jätkas neid aga tema sõber, rootsi füüsik dr. Finn Malmgren. Běhouneki aparaadid, mida Malmgren kasutas, olid ainukesed teaduslikud aparaadid «Norge» pardal. Materjalid, mis Malmgren ja Běhounek kogusid ja läbi töötasid, avaldati Pariisis selle ekspeditsiooni ainukese teadusliku uurimusena. Seepärast kutsus kindral Umberto Nobile 1927. aasta detsembris dr. Běhounekit osa võtma polaarlennust «Italial», mida valmistati ette järgmise aasta maikuuks ja mis pidi esmajärjekorras toimuma teadusliku uurimise eesmärgil.

Kongsfjordi jõudis «Italia» 6. mail ja pärast edukaid lende Franz-Josephi maa kohal (15.—18. maini) startis lennuks Põhjapoolusele 23. mai varahommikul. Ebasoodne ilm ei võimaldanud maanduda otse Põhjapoolusel; tagasiteel Kongsfjordi kukkus dirižabel laamjääle. Ekspeditsiooniliikmeist said jäävangid, kes pidid võitlema ähvardava surmaga ja kelle vaimsed ning füüsilised võimed pandi kõige rängemale katsumisele. František Běhounek kirjeldab selles raamatus väga üksikasjaliselt ja tõetruult Punase telgi rühma üksikute liikmete paratamatut võitlust üksmeele eest. See võitlus muutus üha pingelisemaks ajal, kui pääsemislootus juba kaduma kippus. Sellest aga, kuidas käitus Běhounek ise, räägib ilukõneliselt ekspeditsiooni juhataja Umberto Nobile oma raamatus «Dirižabel «Italia» katastroof Põhjapoolusel», mille ta kirjutas kohe pärast kodumaale tagasipöördumist. Ta jutustab meeleheitest 3.—6. juuni vahelistel päevadel, kui ta ise hakkas mõtlema sellele, kas ei võiks rühma neli tervet liiget katsuda jala mandrile pääseda ja teda ennast ning Cecionit, jääpangale jätta. «Kui ma Běhouneki arvamust küsisin,» kirjutab Nobile, «vastas ta kindlalt: «Ei mõista, mispärast te mulle selle küsimuse esitate. Teiega koos tuln siia ja igal juhul teiega koos lähen ka tagasi.» Heldimusega meenutan Běhouneki vastust. Seda ülla iseloomuga sõpra võis alati usaldada.»

Teises kohas kirjutab Nobile Běhounekist:

«...Ta näitas üles moraalselt jõudu, murdumatut sitkust ja energiat kõige ohtlikumail hetkedel, mis meil läbi tuli elada... Kõigesse suhtus ta hoolikalt: kas jälgis ta oma elektrilisi mõõteriistu, süütas tule karuliha praadimiseks või käis vahikorra ajal ümber telgi. Ühessegi oma õnnetuskaaslasesse ei suhtunud ta üleolevalt... Ta ei solvanud kunagi kedagi ainsagi sõnaga. Ma arvan, see on parim kiitus, mis õpetlasele ja inimesele osaks võib saada... Külmuuri, keda ei liiguta pisarad. Ent minu mõtteis kerkib esle selle täpse ja akadeemiliselt tagasihoidliku Běhouneki varjul teine Běhounek, keda ma armastan hoopis rohkem:

määrdund, kulunud lambanahkses kasukas Běhounek... Punase telgi Běhounek... ülla hingega Běhounek.» Neid siiraid lauseid ei või ma kuidagi unustada — nad kõnelevad sellest, kui tugevat mõju avaldas teistele Nobile laagris olijaile väliselt külma ja oma saatusega leppiva välismaalase kohalolek, keda kannatused ja hirm oma saatuse pärast ei suutnud sundida teadusliku töötaja kohustustest loobuma. Kaheldamatu on ka see, et pärast Malmgreni lahkumist aitas just Běhounek sellele kaasa, et Viglieri rühma mahajäänud liikmed ei kaotanud lõplikult lootust isegi pärast paljusid pettumusi. Kuid ka Běhouneki teaduslikku tööd jääl ei unusta Nobile ära, kui ta hiljem lausub: «Kuigi ta oli nälgunud, kuigi ta käed olid nõest mustad ja jalad peaaegu paljad, ei unustanud tšehhi teadlane oma aparate. Otsis nad lumest üles... ja jätkas mõõtmisi, mida polnud saanud lennu kestel lõpetada.»

Niipea kui Samoilovitš ta jääpangalt tekile võttis, oli ta esimeseks küsimuseks pärast «Krassini» kapteniga tutvumist: «Kas ma võin «Krassinil» oma teaduslikku tööd jätkata?»

Varsti pärast päästmist ootas prof. Běhounekit kahekordne rõõm. Veel «Krassinil» olles sai ta õnnitlustelegrammi Maria Curie'lt, «Città di Milano» pardal aga ootas teda õde Anna, kes energiliselt oli korraldanud jäävangide päästmist ja osanud hankida summasid Punase telgi otsimise organiseerimiseks lennukite abil juba enne seda, kui Nõukogude jäälõhkujad nii otsustavalt küsimuse lahendamisele asusid.

Oma polaarekspeditsiooni aegseid elamusi kirjeldas Běhounek kohe pärast kodumaale tagasipöördumist teoses «Seitse nädalat jääpangal», mis ilmus juba 1928. aastal tõlgituna NSV Liidus ja Rootsis, hiljem saksa, itaalia, hollandi, hispaania, slovaki, rumeeania ja lühendatult ka prantsuse keeles. Tema teaduslikud vaatlused «Italia» lennu kestel, millest võtsid osa ta mõlemad hukkunud sõbrad — Pontremoli ja Malmgren —, avaldati inglise, saksa ja itaalia keeles.

Tänapäeval peab professor Běhounek loenguid Prahast Karli ülikoolis. Samal ajal juhatab ta füüsik-radioloogina uurimistöid Onkoloogia Instituudis Prahast, otsides pahaloomuliste kasvujate kõige efektiivsemaid kiiritusmeetodeid, samuti uurib ta mooduseid töötajate kaitsmiseks radioaktiivse kiirituse eest, millega ta tegeles juba aastail 1924—1925 Jachymovi kaevandustes. Teaduslikus uurimistöös saavutatud edu eest autasustas Tšehhoslovakkia valitsus professor F. Běhounekit «Töö» ordeniga. F. Běhounek on Tšehhoslovakkia Teaduste Akadeemia liige.

Kui kindral Umberto Nobile ekspeditsioon Põhjapoolusele taot-

les teaduslikke eesmäärke, siis tookordne Itaalia valitsus suhtus sellesse hoopis teisiti. Itaalia duce Mussolini meelest oli dirižaabli lennul ainult fašistliku režiimi propageerimise eesmärk. Seepärast oli Mussolinile pärast ekspeditsiooni tabanud ebaõnne ta osavõtjate saatuse ükskõik. Itaalia valitsus keelas oma lendureil sooritamast päästelende ja teatas telegrammiga juhiseid ootavale «Krassinile», et ta ei pea vajalikuks ette võtta Alessandrini rühma otsimist (sellest hoolimata otsis «Krassin» oma teise retke ajal Alessandrini rühma 23. septembrini!). Kui katastroofi põhjuste uurimiseks määratud erikomisjon pärast seda võttis tõena absurdseid tunnistusi Malmgreni saatuse kohta ja kiitis heaks Zappi ning Mariano tegevuse, tunnistati Nobile süüdlaseks ekspeditsiooni halvas ettevalmistuses, võeti talt sõjaväeline auaste ja aeti ta maalt välja. Nobile võttis vastu kutse sõita Nõukogude Liitu, kus temale usaldati Dirižaabliehituse Instituudi juhtimine. Mitme aasta pärast lubati tal Roomasse tagasi pöörduda, kuid 1939. aastal sõitis ta Ameerikasse. Alles fašistlikust režiimist vabanenud Itaalias leidis ta uuesti oma kodumaa ja Itaalia Kommunistliku Partei kandidaadina valiti ta Asutavasse Kogusse.* Praegu peab Nobile loenguid Bari Tehnikaülikooli Aeronautika Instituudis.

«Krassini» ekspeditsioonist, kelle panus oli Nobile rühma päästmisel suurim, on käesoleva raamatu autor jutustanud kõik olulisema.

Norra lõpetas, «Italia» abistamisoperatsioonid pärast seda, kui 18. juunil hukkus Prantsuse merelennuväe hüdroplaan «Latham 47-02», mille pardal olid Amundsen, piloot Guilbaud ja neli meeskonnaliiget. Itaalia lükkas tagasi Norra valitsuse esialgse ettepaneku usaldada kõigi päästetööde juhtimine kogenud polaaruurijale Roald Amundsenile. Siis organiseeris Amundsen ise päästeekspeditsiooni. Kui aga Ellsworthi rahaline abi osutus väheks, tuli Amundsenil loobuda «Dornier-Walli» tüüpi lennuki ostust, mida ta pidas kõige sobivamaks. Seepärast jäigi tal «Lathamil», mida talle pakuti viimasel minutil, lennu ettevalmistamiseks sõna otseses mõttes ainult paar tundi.

Õnnetuseks ei olnud Amundsenil harjumust kellelegi oma plaane avaldada. Ainult sellega võib seletada, et isegi kapten Oskar Wisting, ta ustav sõber Lõunapooluse-ekspeditsioonilt, ei teadnud, kuhu «L-47» lendas, kui see 18. juunil Põhja-Norra sadamast Tromsöst lahkus, — kas Kongsfjordi, maailma päästeekspe-

* Umberto Nobile valiti 1947. a. kommunistide toetusel Asutava Kogu saadikuks kui sõltumatu.

ditsioonide baasi, või otse Nobile laagrisse. Sellepärast, kui raadioside «Lathamiga» katkes, tuli läbi otsida Tromsö ja Karusaare, samuti Teravmägede Kirdemaa ja Franz-Josephi maa vaheline rajoon. Seal otsisid «Lathamit» nii Wisting «Veslekaril» ja Riiser-Larsen «Hobby'l» kui ka Voronin «Sedovil» ja «Krassin» teise päästeretke ajal. Alles pärast seda, kui leiti lennuki pontoon ja bensiinipaagid, leidis kinnitust oletus, et «Latham» koos kuueliikmelise prantsuse-norra meeskonnaga teel Kongsfjordi uppus. Edasised otsingud lõpetati ja 14. detsembril 1928. aastal austas kogu Norra Amundseni ja ta kaaslaste mälestust kaheminutilise vaikushetkega.

Vapper Amundsen lendas appi katastroofis kannatanuile ega pöördunud tagasi. Ta sooritas palju kuulsusrikkaid tegusid, kuid see ekspeditsioon lõppes õnnetult. Ent mälestus temast on alati seks seotud nende kolme laeva nimega, mis jäävad mehisuse, kangelaslikult omakasupüüdmatu abi ja eneseohverdamise sümboliks: «Italia» — «Krassin» — «Latham».

Miroslav Hanuš

JÄRELSÖNA VENEKEELSELE VÄLJAANDELE

Polaarmaade uurimise ajaloost teame palju traagilisi sündmusi, mis tabasid teaduslikke ekspeditsioone ja rändureid nende julgel teel tundmatusse — Arktika ja Antarktika laiuskraadidele, Maa-kera Põhja- ja Lõunapoolusele. Mõned ammused polaarekspeditsioonid on kadunud jäljetult ja nende saatusest ei tea me midagi või oleme sellest teada saanud alles kümned aastad hiljem, kui kaugetelt, asustamata saartelt ja Põhja-Jäämere rannikult on juhuslikult leitud varustusesemeid, dokumente või koguni rändurite jäänuseid. Just nõndaviisi juhuslikult leidsid norra hülgepüügi laeva «Bratvaagi» meremehed 33 aastat hiljem Barentsi meres Teravmägede ja Franz-Josephi maa vahel asuvalt Vitølt (Valge-saarelt) S. Andrée ja tema kahe matkakaaslase jäänused. Andrée võttis 1897. aastal ette ebatavaliselt julge lennu Teravmägedelt Põhjapoolusele õhupallil «Kotkas» («Örnen»). Nende viimasest laagrist leitud dokumentaalsete andmete hulgas oli ka film, mida õnnestus ilmutada, ent julgete õhusõitjate hukkamise asjaolud jäid ikkagi selgitamatuks.

Hiljem, aastail 1907 ja 1909, tegi ebaõnnestunud katse lennata aerostaadil Põhjapoolusele ameerika ajakirjanik Wellmann, kes oli juba varem püüdnud edutult jõuda Põhjapoolusele laeval ja hil-

jem mööda jääd Teravmägedelt (1894. a.) ning Franz-Josephi maalt (1898.—1899. a.). On huvitav märkida, et teisest lennust võttis osa ka meie kaasmaalane — aeronaut Nikolai Jevgrafovitsš Popov, kellest sai hiljem üks esimesi vene lendureid — kodumaise lennuasjanduse pioneere.

Dirižaablite ilmumisega, eriti aga lennukite sünniga, said polaar-ekspeditsioonid uued tehnilised võimalused, ent tollal jäi veel ebaselgeks, milline neist transpordivahendeist polaartingimustes kõige sobivamaks osutub. Seetõttu hakkasid selle perioodi polaarekspeditsioonid kasutama nii ühtesid kui teisi — dirižaableid ja ka lennukeid. Seejuures tuleb arvesse võtta, et aktiivne õhulend (dirižaablite abil) sai võimalikuks alles koos lennunduse arenguga — nimelt siis, kui ilmus ja hakkas kiiresti täienema lennukimootor.

Enne kui kõnelda polaaruurimistest dirižaabli abil, millest võttis vahetult osa ka selle raamatu autor F. Běhounek, meenutagem järgmist:

Ettevalmistus esimeseks arktiliseks ekspeditsiooniks dirižaablil algas 1910. aastal. Lähtepunktiks valiti Teravmäed, kust varem olid alustanud oma teed õhupallid ja 1926. ning 1928. aasta dirižaablite-ekspeditsioonid. Esimese ekspeditsiooni kavatses sooritada krahv Zeppelin — tuntud saksa dirižaablite konstruktor, mis saidki tema järgi oma nimetuse. Meteoroloogiliste ja aeronavigatsiooniliste lennutingimuste tundmaõppimiseks neil laiuskraadidel organiseeriti Ebeltofti sadamas jaam, kus kahe aasta jooksul vaatlusi korraldati. Peagi alanud Esimene maailmasõda ajas edaspidised plaanid segi ja «Zeppelini» tüüpi dirižaablit kasutasid sakslased Arktikasse tungimiseks alles 1931. aastal, sealjuures mitte ainult uurimuslikel, vaid ka luure eesmärkidel.*

Lennukite kasutamise kohta Arktika uurimisel peab ütlema, et esimest korda lendas Barentsi mere kohal mööda Novaja Zemlja rannikut ja eemaldus sellest kuni 100 kilomeetri kauguseni 1914. aastal vene lendur J. I. Nagurski, ja esimest korda maandus merejää 1926. aastal M. S. Babuškin, kes hülgepüügi-hooaegadel Valgel merel luuras õhust hülgete kogunemispäiku. Autor on pühenanud palju tähelepanu M. S. Babuškini suurepärasele lendudele «Italia» meeskonna päästeekspeditsiooni ajal. M. S. Babuškin lendas Arktikas veel pärastpoolegi palju, eriti võttis ta 1937. aastal osa lennust Põhjapoolusele triiviva jaama «Põhjapoolus-I» isiku-

* M. I. Belov Nõukogude arktiline navigatsioon aastail 1917—1932. Põhja-meretee avastamise ja kasutuselevõtmise ajalugu, III kd. L., 1959, lk. 302 (v. k.).

lise koosseisu maandamiseks, mille eest talle anti Nõukogude Liidu kangelase nimetus.

Esimese lennu Arktika laiustesse võttis 1925. aastal kahel «Dornier-Walli» tüüpi lennukil ette tuntud norra polaaruurija Roald Amundsen. Selle lennu sooritas ta koos ameeriklase Lincoln Ellsworthiga, kes ekspeditsiooni finantseeris. Lennukeid piloteerisid norra lendurid Hjalmar Riiser-Larsen ja Leif Dietrichson. Seda julgete polaaruurijate lendu peeti esimeseks rekognistseerimiseks, kusjuures eesmärgiks oli tulevikus lennata üle Põhja-Jäämere. Seejuures mitte lennukil, vaid dirižaablil.

Esimesel lennul hüdroplaanidel saavutas Amundseni—Ellsworthi ekspeditsioon 88° põhjalaiuse, kus üks lennukeist oli mootoririkke tõttu sunnitud maanduma jääväljade keskel lahvandel. Võrdlemisi lähedale maandus õnnelikult ka teine lennuk. Pärast seda järgnenud triivjää liikumise tulemusena, mil lahvanded hakkasid sulguma, oldi sunnitud üht lennukit maha jätma ja mõlemad meeskonnad asusid tagasiteele teisel lennukil. Selleks tuli see enne jääle tõmmata ja jääle stardirada tasandada, mis nõudis uskumatuid jõupingutusi. Alles selle järel, kahekümne nelja päeva pärast, suutis hüdroplaan, millelt tuli kergendamiseks välja heita kõik varustus peale kõige hädavajalikuma, teostada üpris riskantse stardi jäält ja jõuda Teravmägedele. Selle ekspeditsiooni tulemusena jõudsid sellest osavõtjad järeldusele, et Kesk-Arktika atmosfääriliste tingimuste tõttu on tulevasteks transarktilisteks lendudeks kõige sobivam pooljäika tüüpi dirižaabel. Seejuures arvestati kogemusi, mis Amundsen oli omandanud 1925. aastal ja mis kõnelesid sellest, et lennuk langeb rivist välja kõige tühise-magi piasja tõttu. Väike lekkimine või lõtvunud mutter sunnib ette võtma hädamaandumise, kuid see on neis piirkondades rohkem kui riskantne... Udu puhul aga tähendab niisugune maandumine kindlat surma. Teine asi on dirižaabel — arutles Amundsen. Kui mootor läheb rikki, siis jäetakse ta lihtsalt seisma ja parandatakse ära.*

1926. aastal kutsus Amundsen oma dirižaablil «Norge» (nii nimetati ta pärast Itaaliast ostmist) korraldatavast ekspeditsioonist osa võtma dirižaabli konstruktori Nobile, ekspeditsiooni finantseerinud Ellsworthi, 1911. aasta Lõunapooluse-ekspeditsiooni kaaslased Wistingi ja Gottwaldi, samuti lendurid Riiser-Larseni ja Omdali, kellega Amundsen 1925. aastal oli lennanud koos 88°

* Amundsen ja Ellsworth, Lend üle Põhja-Jäämere. M. L. 1927, lk. 6 (v. k.).

põhjalaiusele, Teaduslikke vaatlusi tegi ekspeditsioonil rootsi geofüüsik Malmgren — Amundseni kaaslane «Maudi» retkelt...

Teravmägedele jõudes kohtas Amundsen ameerika lendurit Byrdi, kes 9. mail, kaks päeva enne seda, kui siit startis dirižaaabel «Norge», oli teostanud esimese eduka lennu Põhjapoolusele ja tagasi kaheistmelisel «Fokkeri» tüüpi-lennukil.

Täiesti õnnestus ka Amundseni-Ellsworthi-Nobile ekspeditsioon «Norgel», mis lendas 11.—14. maini 1926. aastal Teravmägedelt üle Põhjapooluse seitsmekümne tunniga Alaskasse.

Pärast seda ekspeditsiooni, mis veelgi tõstis Amundseni kui norra rahvuskangelase kuulsust, tekkis tal tõsine tüli Nobilega.

Ägedad kallaletungid Nobilele tõukasid Amundsenist paljud ta austajad eemale. Selle eest kritiseerib teda oma raamatus ka F. Böhounek.

Samal ajal avaldatakse raamatus lugupidamist mehise norralase õilsusele, kes hoolimata ilmsest vaenust Nobile vastu kohe, ilma ühegi kõhkluseta, teatas oma valmisolekust appi minna 1928. aasta maikuus Põhjapoolusele lennanud ekspeditsioonile, niipea kui dirižaaabel «Italiat» tabanud katastroof teatavaks sai. Ja seda hoolimata sellest, et «Italia» meeskonna päästmise juhtimise ülesannet ei andnud Norra valitsus mitte temale, Amundsenile, nagu ta oleks võinud loota, vaid tema 1925. ja 1926. aasta ekspeditsioonide kaaslasele leitnant Riiser-Larsenile. Norra valitsus tegi ettepaneku usaldada Amundsenile kõikide päästeekspeditsioonide juhtimine, kuid Itaalia valitsus lükkas selle mõistliku ettepaneku tagasi.

Seejärel oli Amundsen sunnitud minema päästelennule prantsuse lenduri Guilbaud' hüdroplaanil «Latham».

Seejuures jäi Amundsen, kes üldse paistis silma oma kinnisusega, ka seekord ustavaks oma ammusele harjumusele mitte kellelegi oma plaanidest kõnelda.* Veel enam, Amundsen ei soovinud kohtudagi teiste lennukite meeskondadega, et ühise tegevuse suhtes kokku leppida.

Selle eest maksis Amundsen oma eluga, tuues «Latham» meeskonna ohvriks mere stiihiale.

Traagiliselt lõppes retk mööda jääd, mille võtsid ette Malmgren, Zappi ja Mariano Nobile nõusolekul, kes kahe itaalia ohvitseri tungivale palvele järele andis. Polaarekspeditsioonide ajaloost teame, et kui ekspeditsioonist osavõtjad rasketes olukordades jõu-

* Harald U. Sverdrup, Roald Amundsen, «Arctica», vol. 12. N, 4. december 1959, pp. 221—236.

pingutuste ühendamise asemel lagunesid rühmadesse, siis oli tavaliselt selle tagajärjeks vähemalt ühe rühma hukkumine.

Täiesti erinevalt lahendati küsimus kuus aastat hiljem, Tšeljuskini epopöa päevil. On iseloomulik, et saksa fašistlikus ametlikus häälekandjas «Völkischer Beobachter» kirjutati 4. aprillil 1934. aastal, see on üheksa päeva enne kõigi päästeoperatsioonide hiilgavat lõpuleviimist: «Kahju, et laagril (Schmidtil — J. G.) on kasutada raadiojaam. Kui poleks sidet mandriga, ei loodaks laevahukulised väljaspoolsele abile ja võtaksid ise päästmiskatseid ette.» Jah, meie võime kinnitada, et kõige tervemad ja vastupidavamad tšeljuškinlased võisid muidugi arvestada niisuguste katsete eduga, kuid nõrgemad ja haiglasemad oleksid olnud hukkumisele määratud. Just sellepärast jäigi pärast laevahukku jääle asunud «Tšeljuskini» meeskond paigale, ja taludes aja katsumisi, ei lubanud oma koosseisust kellegi laialiminekut ega hukkumist. Kõik muu oli lendurite mure, ja nemad — esimesed Nõukogude Liidu kangelased — täitsid oma ülesande kartmatuse ning eneseohverdamisega, võites kustumatu ülemaailmse kuulsuse.

Isegi niisugused norra Arktika-uurijad ja -tundjad, nagu lendur Riiser-Larsen ja okeanograaf H. Sverdrup, suhtusid skeptiliselt tšeljuškinlaste päästmise võimalusse lennukite abil. Teistsugusel arvamusel oli Nobile. Kui temalt 1934. aastal märtsi keskel Itaalias küsiti, mida tema tšeljuškinlaste saatusest arvab, vastas ta veendumult: «Kahe nädala pärast on nad nõukogude lendurite poolt päästetud.» — «Niisugune kindlus,» kirjutab ta hiljem, «sugenes mul «Krassini» ja «Malõgini» retkede ajal 1928. aastal nõukogude lendurite sooritatud üllatavaist lendudest jäänud kustumatute muljete põhjal. Otsustuste kiirus, vaimustav külmaverelisuus, täielik ohu põlgamine täitsid mind sellest ajast peale siira ja sügava vaimustusega. Kui mina ja mu kaaslased asusime Arktikas, jäetuina keset ujuvaid jäävälju, isoleeritud kogu maailmast, täitsid meie südameid kindlustunne ja meelerahu, niipea kui teada saime, et Nõukogude jälõhkujad ja lennukid meile appi on saadetud.»

F. Běhouneki raamatu sisu juurde tagasi pöördudes peatume veel ühel asjaolul, mis kutsus esile ägedaid kallaletunge Nobilele. Andes järele lendur Lundborgi pealekäämistele, kes lendas laagrisse, nõustus ta laagrist esimesena lahkuma. Me usume F. Běhouneki kui sündmuste pealtnägija tõepärast jutustust ja leiame temaga koos õigustuse itaalia kindrali käitumisele. Selle aluseks on esiteks see, et ta oli saanud tõsiselt haavata dirižaabli kukkumisel jääle, haavatud aga kuuluvad loomulikult esimestena evakueerimisele.

Teiseks, jääpangalt ära lennates lootis Nobile, et saab juhtida

edasisi päästeoperatsioone, mille organiseerimises ta nägi täielikku korralagedust. Tõsi, «Città di Milano» pardal oli ta vangi seisundis. Laeva kapten Romagna ähvardas koguni Nobile kajuti ukse ette valveposti panna. Ainult ühe korra õnnestus Nobilel end Romagna toiminguisse segada ja veel üht õnnetust ära hoida (kui see kavatses anda käsu Viglierile, kes oli pärast Nobile ärasõitu laagris vanim, et kõik seal asuvad inimesed asuksid jalgsimatkale lähimale saarele, jättes sealjuures haavatud Cecioni maha).

Juba ainuüksi see vahelesegamine, mis Nobilel nendes imekit-sastes olukordades õnnestus, õigustas ta äralendu laagrist, juba ainult sellega lunastas ta oma süü, kui antud juhul seda sõna üldse võib kasutada.

F. Bëhouneki tõepärasest raamatust saame teada Nobile kau-geltki mitte kadestamisväärsest seisundist, millesse ta sattus «Città di Milano» pardal — oma ekspeditsiooni baasis. Kuivõrd see eri-neb tuntud ränduri seisundist, kellena Nobilet veel vahel seni-ajani meie kirjanduses kujutatakse,* võib lugeja ise otsustada.

Väga subjektiivselt suhtus Nobilesse Itaalia uurimiskomisjon. Leidmata mingisuguseid õigustusi, langetasid nad talle kar-mi otsuse. Seevastu õigustas komisjon Zappi ja Mariano julma, nõu-kogude inimesele lihtsalt arusaamatut käitumist.

Vähe sellest, et nad jätsid haige rootslase, õpetlase Malmgreni saatuse hooleks, nii et ta hukkumine oli kindel, lisaks võtsid nad ta pärast seda, kui olid talle lumme augu kaevanud, peaaegu pool-paljaks. Samasugune saatus ootas pärast ka Marianot, kes oli juba täiesti jõuetu ja samuti poolpaljas: Zappi oli endale selga kuhja-nud ka tema pealisriided. Oma segastes, vastuolulistes tunnistus-tes kinnitas Zappi, et ta oli valmis maha jätma ka Mariano — oma viimase teekaaslase. Kui «Krassin» nad üles korjas, oli Mariano tugevasti kurnatud, kuid Zappi kohta ei võinud seda kui-dagi ütelda.

Nobile ekspeditsiooni sündmuste jutustuse lehekülgedel jäidki F. Malmgreni surma salapärased tingimused lõplikult välja selgi-tamata. Zappi oma põiklevate, ilmselt ebasiiraste tunnistustega ainult vassis seda näotut lugu. Ja ometi mõistis Itaalia uurimis-komisjon ta täiel määral õigeks.

Häbi, millega Nobile nimi rohkem kui kolmkümmend aastat tagasi selle fašistliku uurimiskomisjoni otsusega määriti, jäi kauaks ajaks maha pesemata.

«Kuid isegi nüüd,» kirjutas ajalehes «Paese Sera» 28. detsembril 1960. aastal Lucano Dodd, «pühendatakse «Nobile protsessile»

* Vt. näit. A. F. Laktionov, «Põhjapoolus», M. 1960, lk. 223 (v. k.).

perioodilises ajakirjanduses palju tähelepanu, kusjuures mõningaid artikleid ikka veel läbib vaim, mis lähtub vaenulikust kampaniast, mida õhutati omal ajal Nobile vastu Mussolini, Balbo (lennuväe ministri) ja terve fašistliku valitsuse näpunäidete kohaselt. Need püüdsid Nobile nahal mängust puhtalt välja tulla ja vastutuse ekspeditsiooni kogu ebaedu eest, milles nad ise süüdi olid, tema kaela veeretada. Veelgi suurem oli nende vastutus itaalia päästeoperatsioonide tagajärjetuse eest.»

«See, et komisjon ei leidnud ühtki ettekäändet minu õigeksmõistmiseks,» kirjutas Nobile kolmkümmend kaks aastat hiljem, 29. detsembril 1960. aastal, mainitud itaalia ajalehes, «ei olegi niivõrd tähtis — mulle piisab sellestki, et minu südametunnistus on puhas ja et mu sammu mõistsid õigeks need, kes olid koos minuga Punases telgis.»

Mis puutub traditsioonide küsimusse, mis kohustavad kaptenit hukkuvalt laevalt lahkuma viimasena, siis tundub mulle kohasena meenutada analoogilist juhust meie 1934. aasta praktikast. Šmidti laagri evakueerimise plaani kohaselt, mis oli juba enne koostatud, sattusime, hüdrograaf P. K. Xmõznikov ja mina, sada viit inimest hõlmava nimestiku keskele. Ent me saavutasime kergesti siiski selle, et meid pandi lähemale nimestiku lõpule, kuna meil oli vaja regulaarselt kindlaks määrata triiviva laagri koordinaadid, mida me raadio kaudu teatasime kaldale lendureile. Teisiti otsustati aga küsimus ekspeditsiooni ülema suhtes. Otto Juljevitš Šmidt haigestus raskesti pleuriiti, kuid ta keeldus kategooriliselt evakueerimisest jäält väljaspool järjekorda. Ja ometi sai see teoks. Tõsi küll, seda tehti päästeoperatsioone juhtiva valitsuskomisjoni korraldusel ja keegi ei teinud kunagi O. J. Šmidtile etteheiteid vana meretraditsiooni rikkumises.

Nobile ekspeditsiooni ebaõnnestumisel oli ka objektiivseid põhjusi. Üks neist oli järgmine. Tagasiteel (Põhjapoolus — Teravmäed) kasutasid tüürimehed dirižaabli kursi määramiseks raadiopeilingutena «Città di Milano» omi signaale, mis võeti vastu «Italia» pardal. Nagu hiljem selgus, olid need «Italiale» teatatud raadiopeilingud kindlaks määratud 5-se veaga. See sündis arvatavasti tollal veel uurimata raadiodeviatsiooni tõttu. Niisuguse vea tulemusel kaldus dirižaabel kogu aja kursist kõrvale; seepärast ilmeski pärast katastroofi, et see oli toimunud tunduvalt kaugemal ida pool kui tüürimeeste arvestused näitasid.

Teiseks põhjuseks, mis avaldus Nobile laagri väga kauastes otsimistes lennukitel, oli Teravmägede Kirdemaa kirdeosa kaartide puudulikkus. Enne seda, kui lendurid pärast Nobile laagri kauakestvaid otsimisi selle lõpuks 20. juunil jäält leidsid, olid kõik len-

nukid otsinud laagrit tulemusteta tunduvalt lääne pool. Juba siis avaldas F. Béhounek oletuse, et Brochi ja Foyni saar (mille järgi orienteerudes lendurid otsinguid sooritasid) on mõlemad kaartidel näidatud ebaõigesti, tunduvalt ida pool. Niisugusele järeldusele tuli kapten Sora ja norra kelgukspeditsioon. Saare asukoha märkimise vigasuses veendusid ka jäälõhkuja «Krassini» tüürimehed. Nende saarte ja Kirdemaa kogu selle osa märgatava paigutamise idasse, võrreldes nende tõelise asukohaga, tegi lõplikult kindlaks 1931. aastal norralase Rosenbaumi ekspeditsioon.

Mainitud objektiivsete põhjuste analüüsimine ei ole peamine, me esitame endile küsimuse: milles seisid siis dirižaaabel «Italia» ekspeditsiooni ebaedu peamised põhjused? Kahjuks ei leia lugeja F. Béhouneki raamatust sellele küsimusele vastust.

Eelkõige peab märkima, et pooljäika tüüpi dirižaablid, mille mootorite koguvõimsus on 750 hobujõudu, on tööks Arktikas vähesobivad, nagu seda näitasid «Norge» ja «Italia» lendude tulemused. «Italia» lendude suhtes aga peab rõhutama, et need kulgesid ilmselt ebasoodsais meteoroloogilistes tingimustes.

Pärast seda, kui oli jõutud poolusele ja siin lendasid dirižaablist jääle Itaalia lipp, Milaano linna lipp, milline linn finantseeris ekspeditsiooni, ja rist, mida oli õnnistanud Rooma paavst ise, ei võimaldanud ilmastik väikese uurijaterühma ettenähtud maandumist jääle teoks teha. Tagasiteel Põhjapooluselt Teravmägedele, kui ebasoodsad ilmastikutingimused lendu eriti mõjustasid, ei võtnud Nobile tugevast vastutuulest hoolimata kurssi otse Kongsfjordi baasi, vaid mööda 25-ndat idameridiaani. Tegelikult kaldus dirižaaabel veelgi rohkem itta. Nobile mõistis, et lühimal teel, mida mööda tema kaks aastat tagasi oli lennanud dirižaabli «Norge» ja mõni päev enne teda oma lennu sooritanud Byrd, ei olnud lootust teha mingisugust geograafilist avastust. Lennul aga mööda 25-ndat meridiaani jäi lootus avastada kas või kõige tühisem maa-lapike, millist avastust oleks Itaalias vaimustusega tervitatud.

Nõukogude lugejal on samuti huvitav kuulda, et meie avalikkus suhtus dirižaaabel «Italia» ekspeditsiooni väga tagasihoidlikult. Asi seisab selles, et fašistlikus ajakirjanduses ilmus tollal teade Mussolini valitsuse kavatsusest Franz-Josephi maa annekteerida. Niisugused teated tegid nõukogude avalikkuse veelgi ettevaatlikumaks, kuna teised riigid juba varem olid Nõukogude Liidu arktiliste alade vallutamiskatseid ette võtnud Wrangeli ja Heraldi saare suhtes. Antud juhul — Franz-Josephi maa suhtes — tõi itaalia ajakirjandus tema annekteerimiseks järgmise, täiel määral kummalise põhjenduse: selle arhipelaagi oli avastanud ja esmakordselt seda külastanud K. Weiprecht ja J. Paieri austria-ungari ekspe-

ditsioon, mis varustati Triestis. Hiljem läks see linn San-Germaine'i lepingu alusel Itaalia valdusse. Järelikult, arutlesid fašistid, siirdusid neile automaatselt ka õigused Franz-Josephi maa suhtes.

Jäälõhkuja «Krassini» kangelaslikule retkele «Italia» meeskonna päästmiseks aplodeeris kogu maailm. Nõukogude jäälõhkuja meeskond täitis oma humaanse missiooni hiilgavalt. Väikese tähtsusega pole «Krassini» ja «Malõgini» 1928. aasta retkel rööbiti otsimis-päästetöödega tehtud uurimuste teaduslikud tulemused, mida sooritas väike teadlaste rühm — «Krassini» pardal V. A. Berjozkin ja I. M. Ivanov, «Malõginil» tuntud polaaruurijad V. J. Wiese ja A. M. Lavrov. Peale regulaarsete meteoroloogiliste ja jäävaatluste tehti neil ekspeditsioonidel sügavveeuurimisi, eriti okeanograafilisi läbilõikeid «Krassini» retkel Teravmägedest ja Franz-Josephi maast põhja poole Põhja-Jäämere varem uurimata aladel. Üheks niisuguseks valgeks laiguks oli hüpoteetilise Gillise maa rajoon, mille olemasolu «Krassini» retk kummutas. Selle retke tulemused avaldati Arktika Uurimise Instituudi toimetiste kahes köites.*

Meie seisukohalt on «Krassini» retkel väga suur tähtsus ka selle tõttu, et selle tulemusel pääsesid lõpuks ometi võidule suure laevastikujuhi ja õpetlase — admiral S. O. Makarovi, maailma esimese võimsa jäälõhkuja «Jermaki» looja ideed. S. O. Makarov väitis, et niisugused jäälõhkujad on suutelised polaarjääd võitma, ent pärast «Jermaki» mitte täielikult õnnestunud retke (1901. aastal) pääses võidule S. O. Makarovi ja tema ideede vastaste arvamus. 1928. aastal kummutati jäälõhkuja «Krassini» suurepärase retke tulemusel skeptikute vaated otsustavalt ning väga piltlikult, mis etendas tohutut osa Arktika edasisel uurimisel ja Põhja-mereteel praktilisel kasutuselevõtmisel.

*

Plaanipäraste, Nõukogude valitsuse ja isiklikult V. I. Lenini poolt kohe pärast Suurt Sotsialistlikku Oktoobrirevolutsiooni kavandatud jõupingutuste tulemusel viidi vene rahva igipõlised lootused peagi ellu. Palju ennastohverdavaid kangelastegusid olid teinud enamasti tundmatud meresõitjad XVI—XVII sajandil. Arktiliste merede uurimisel ilmutasid ehtsat sangarlikkust kümme aastat kestnud Suure Põhja-ekspeditsiooni liikmed XVIII sajandil. Kirglikus püüdes avastada Põhja-mereteel tegid palju, väga palju tööd oma mitmekülgses loomingus suured õpetlased M. V. Lomo-

* M. I. Belov, op. cit., lk. 283.

nossov ja D. I. Mendelejev, samuti niisugused eesrindlikud ühiskonnategelased, nagu M. K. Sidorov ja A. M. Sibirjakov. Tuntud polaaruurijate hulgas olid selle idee kirglikud pooldajad G. J. Sedov ja V. A. Russanov, kes ohverdasid selle heaks oma elugi. Hindamatu panuse Põhja-meretee tundmaõppimiseks andis hüdrograafiline ekspeditsioon laevadel «Taimõr» ja «Vaigats». Oma töödega aastail 1910—1915 ja hiljem veel ka pärast revolutsiooni pälvivad kuulsuse N. I. Jevgenov, A. M. Lavrov, K. K. Neupokojev ja L. M. Starokadomski. Nende Arktika-uurijate kõrval kujutlesid Põhja-meretee avastamise reaalsust selgesti ka V. J. Wiese, R. L. Samoilovitš ja O. J. Šmidt. Nõukogude riigitegelased, õpetlased ja meremehed asusid seisukohal, et elu on täiel määral häbistanud O. S. Makarovi vastaseid, kes eitasid tema ideed, et polaarjää vastu võib võidelda võimsate jäälõhkujate abil.

Seepärast esineski kohe, niipea kui ilmusid esimesed ärevad teated, et ekspeditsioon dirižaablil «Italia» on teadmata kadunud ja et teda on arvatavasti tabanud katastroof, Arktika Uurimise Instituut (praegu Põhja-meretee Peavalitsuse Arktika ja Antarktika Teaduslik Uurimisinstituut) ettepanekuga suunata Arktikasse Nobile ekspeditsioonile appi võimas jäälõhkuja. Ettepaneku kiitis heaks Nõukogude valitsus ja jäälõhkuja «Krassini» ettevalmistus raskeks teekonnaks algas kohe. Piirdumata sellega, tegi meie valitsus jäälõhkuja-aurikuile «Malõgin» ja «Sedov» ja ühtlasi ekspeditsioonilaevale «Perseus» korralduse valmistuda otsimiseks-epeditsiooniks. Nende ekspeditsioonide juhtimine usaldati vilunud polaaruurijaile. Ekspeditsiooni jäälõhkujal «Krassin» juhatas Arktika Uurimise Instituudi direktor R. L. Samoilovitš ja jäälõhkuja-aurikul «Malõgin» — V. J. Wiese (sama instituudi direktori asetäitja). «Italia» meeskonna otsimise lendudeks valiti tolle aja parimad nõukogude polaarlendurid — B. G. Tšuhnovski ja M. S. Babuškin. «Italia» meeskonna ja hiljem teadmata kadunud hüdroplaan «Latham-47» päästmiseks saadeti kuuest Euroopa riigist Teravmägede ja Franz-Josephi maa rajooni 18 laeva ja 21 lennukit. Päästeoperatsioonidest võttis osa umbes 1500 inimest.

«Italia» meeskonnast päästis jäälõhkuja «Krassini» ekspeditsioon seitse inimest. Rootsi lendur Lundborg vabastas jäävangistusest ühe inimese — kindral U. Nobile, kellele ta sellega tõi kaela suure õnnetuse — moraalse häbistamise. Teised kaheksa inimest dirižaabli meeskonnast hukkusid. Päästeoperatsioonide ajal hukkus lisaks Prantsuse lennuki «Latham-47» meeskond, eesotsas R. Amundseniga ja piloot Gilbaud'ga, samuti Itaalia lennuk kolme lenduriga (tagasiteel Itaaliasse Rhône'i kohal). Seega hukkus üldse 17 inimest — 10 itaallast, 4 prantslast, 2 norralast ja 1 rootslane.

F. Běhouneki raamatut võib pidada üheks paremaks teoseks, mis nende päevade erutavaile sündmustele on pühendatud («Itaalia» tragöödia kohta on palju raamatuid ja brošüüre kirjutatud). Tema autor rõhutab jäälõhkujal «Krassin» töötanud ja oma õilist missiooni täitnud Nõukogude päästeekspeditsiooni esmajärgulist, otsustavat tähtsust. F. Běhounek on hästi näidanud nõukogude meremeeste ja lendurite ennastsalgavat, isekuseta püüdu saavutada oma eesmärk iga hinna eest ja Itaalia fašistliku valitsuse üllatavalt passiivset suhtumist oma kaasmaalaste päästmisse.

On iseloomulik, et Itaalia abilaeva «Città di Milano» kapten kui päästeoperatsioonide juhataja varjas kaua nende eest, keda ta pidi päästma, et neile tuleb appi jäälõhkuja «Krassin». Sellest said nad teada alles Lundborgi käest, siis kui see nende juurde lendas, ja sooritanud teise maandumise ebaõnnestunult, ise jäävangi jäi. F. Běhounek, kes algul isegi ei uskunud pääsemisse, eriti jäälõhkuja abil mitte, andis Lundborgile siiski lootust, püüdes meeleheitel lendurit julgustada. Tšehhi õpetlane, tundes hästi venelasi, ütles seltsimeestele, et «venelased võitlevad raskustega viimase võimaluseni. Ja kui juba nemad meieni ei jõua, siis ei õnnestu see kellelgi maailmas.» Lõpuks, kui «Krassin» juba jäävangide laagrite lähenes, tundis F. Běhounek, jagades küll oma kaaslaste vaimustust ja rõõmu, suurt rahuldust ka sellest, et teda päästsid hukkumisest just venelased.

Esimese sellele erutavale teemale pühendatud raamatu kirjutas F. Běhounek kohe pärast ekspeditsiooni, samal, 1928. aastal, ja see anti välja ta kodumaal ning tõlgiti kohe paljudesse võõrkeeltesse. Nõukogude Liidus ilmus see nimetuse all «Seitse nädalat polaarjäävangis». Selle raamatu kirjutas F. Běhounek värske ekspeditsioonimuljete mõjul, kuid väga lühidalt. Nüüd aga on ta oma uues raamatus valgustanud kõike 1928. aastal läbielatut üksikasjalisemalt. Loomulik, et nüüd murduvad nende juba kaugete aegade sündmused autoril «ajaprismas», mis väljendub nende hoopis teravamalt hindamises, kuid ilma igasuguse asja sisu moonutamisetä. Jutustuses ilmneb autori kui kohusetundliku õpetlase täpsus.

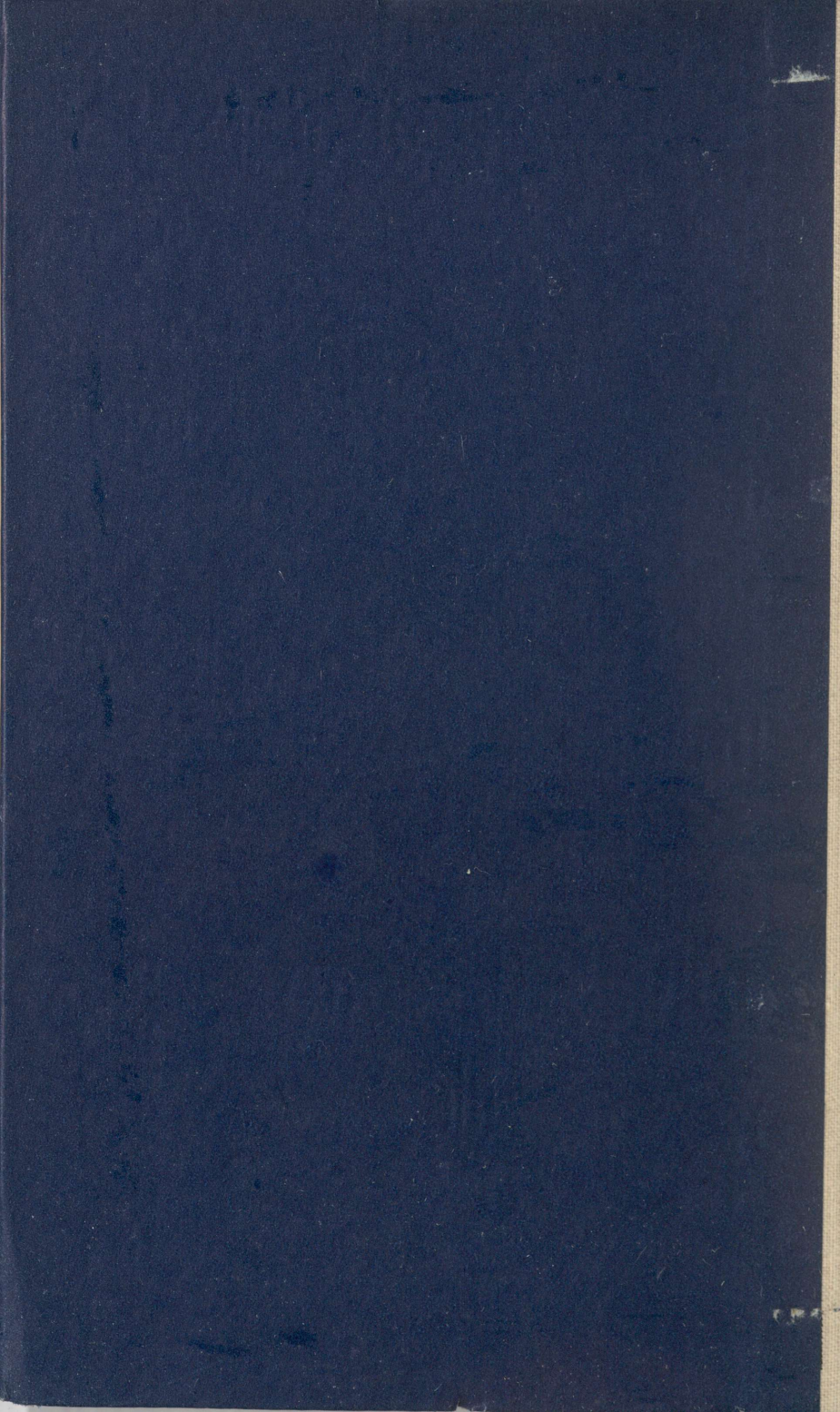
F. Běhouneki raamatu nõukogude väljaannetes tehtud mõningad tühised parandused puudutavad ainult ebatäpsusi nende sündmuste ja faktide esitamisel, mis autor on ammutanud kirjanduslikest allikatest. Väljaandes on originaaliga võrreldes pisut lühendatud veel mõningaid detaile kitsalt erialaste küsimuste esitamisel, mis laiemale lugejaskonnale suuremat huvi ei paku.

Professor J. Gakkel

TÜ RAAMATUKOGU



10300015780267





Sarja

«MAAILM JA MÕNDA»

neljandas valikus

on seni ilmunud:

G. Aleksejev ja K. Voitkovski
AUTOGA JAKUTSKIST
MOSKVASSE

B. Bazunov ja V. Gantman
KOLM JALGA KIILU ALL

A. Cowell
DŽUNGLI SÜDAMES

K. David
VIBUKÜTTIDE MAAL

G. Karajev ja A. Potressov
PEIPSI JÄRVE MÕISTATUS

G. Klingel
SAAR OOKEANIS

G. Mefelski
LUIGED LENDAVALD PÕHJA

A. Mohadžer
KAVIRI TAEVA ALL

G. Nerlich
JA GANGES VOOLAB EDASI

L. Plešakov
«ZARJAL» ÜMBER MAAILMA

F. Rose
PÄRISMAALASED, KÄNGURUD
JA REAKTIIVLENNUKID

R. Sirge
MERETAGUSTE JUURES

V. Turkin
LÄBI NEPAALI DŽUNGLITE

N. Vavilov
VIIS KONTINENTI

K. Welker
KUI PUUDUSID VEEL
AASTAARVUD

A-29967

63 kop.

FRANTIŠEK BEHOUNEK

Tragöödia Põhja-Jäämerel

František Behounek, kes tuntud füüsikuna kaasa tegi traagiliselt lõppenud Nobile ekspeditsiooni Põhjapoolusele, on neid sündmusi kirja pannes peale teadlase täpsuse ilmutanud ühtlasi head analüüsimisvõimet. Tegelaste kui ka päästeaktsioonide iseloomustamisel faktide najal on ta tahtmatult hinnangu andnud mõlemale maailmasüsteemilegi.

Tragöödia Põhja-Jäämerel



MAAILM JA MÕNDA

A-29967

63 kop.



Tragöödia Põhja-Jäämerel

F. BĚHOUNEK

Tragöödia Põhja-Jäämerel

FRANTIŠEK BEHOUNEK

Tragöödia Põhja-Jäämerel

František Behounek, kes tuntud füüsikuna kaasa tegi traagiliselt lõppenud Nobile ekspeditsiooni Põhjapoolusele, on neid sündmusi kirja pannes peale teadlase täpsuse ilmutanud ühtlasi head analüüsimisvõimet. Tegelaste kui ka päästeaktsioonide iseloomustamisel faktide najal on ta tahtmatult hinnangu andnud mõlemale maailmasüsteemilegi.



Sarja

«MAAILM JA MÕNDA»

neljandas valikus

on seni ilmunud:

G. Aleksejev ja K. Voitkovski
AUTOGA JAKUTSKIST
MOSKVASSE

B. Bazunov ja V. Gantman
KOLM JALGA KIILU ALL

A. Cowell
DŽUNGLI SÜDAMES

K. David
VIBUKÖTTIDE MAAL

G. Karajev ja A. Potressov
PEIPSI JÄRVE MÕISTATUS

G. Klingel
SAAR OOKEANIS

G. Metelski
LUIGED LENDAVAD PÕHJA

A. Mohadžer
KAVIRI TAEVA ALL

G. Nerlich
JA GANGES VOOLAB EDASI

L. Plešakov
«ZARJAL» ÜMBER MAAILMA

F. Rose
PÄRISMAALASED, KÄNGURUD
JA REAKTIIVLENNUKID

R. Sirge
MERETAGUSTE JUURES

V. Turkin
LÄBI NEPAALI DŽUNGLITE

N. Vavilov
VIIS KONTINENTI

K. Welker
KUI PUUDUSID VEEL
AASTAARVUD