

الفصل الثالث

الطريق نحو الجنوب

بدأ شهر مايو، ١٩١٠ مع فصل الربيع الجميل، هذا الفصل في النيروج هو حلم رائع فية الخضرة والورود. ولكن لسوء الحظ قضينا وقت بسيط نستمتع بإشراقه وروعة ما حولنا، لأن شعارنا كان "بعيداً" - الماضي بعيداً عن النيروج وعن تلك المناظر الجميلة بأقصى سرعة ممكنة. مع بداية الشهر، والسفينة فرام كانت ترسو عند العوامة خارج الأسوار القديمة لأكراشوس. خرجت السفينة جديدة ومتوازنة الشراع من مكانها في هورتين، تري بريق دهانها الحديد الذي يدوم لفترة طويلة. وحينما تراها رغماً عنك تتذكر وتحن إلي رحلات الإبحار أيام الأجازات، ولكن سرعان ما يتلاشي هذا الخاطر. وصلت السفينة في يومها الأول - وبمنظرها المفضل الذي تود أن تراه كل يوم - وبدأنا في عملية شحن السفينة.

بدأ موكب طويل من الصناديق المحملة بالأطعمة والمشروبات يسير من سرداب المتحف التاريخي إلي المخزن الواسع للسفينة فرام، وهناك

بالسفينة كان الملازم نيلسن وثلاثة آخرين نيولاندرين لاستقبال هذا الموكب. لم يكن هذا العمل سهل على الإطلاق، بل كان غاية في الصعوبة وشاق. وليس المهم أن نعرف أن الصناديق كانت محملة كما ينبغي على ظهر السفينة، ولكن المشكلة هي معرفتنا أين كل يوجد كل صندوق على وجه التحديد، وفي نفس الوقت، تخزينهم يكون بالشكل الذي يجعلنا نحصل على ما نريده من الصناديق بسهولة فيما بعد.

لكن بالرغم من ذلك، أنجز نيلسون ومساعدية المهمة بنجاح باهر. لم يكن هناك من بين مئات الصناديق أي صندوق في غير موضعه، أو لم يخزن، لذلك لم تكن الصناديق مباشرة أمام ضوء النهار. وبينما عملية التموين مستمرة، فكانت باقي الإعدادات والتجهيزات تُوضع على ظهر السفينة. كان كل فرد منشغل بإحتياجات قسمة على أفضل وجه ممكن. لم يكن هذا الأمر من الأمور التافهة، كان الفرد في قمة الإنشغال بشكل متصل مقدماً قبل بدء الرحلة، لكن كانت تظهر دائماً المطالب الجديدة التي لم تنتهي إلا ببدء الإبحار. وكان هذا الأمر على أشده مع حلول شهر يونيو.

شرفنا وسعدنا بزيارة ملك ومملكة النرويج لطاقم البعثة على متن السفينة فرام قبل يوم مغادرتها كريستيانيا. وحينما علمنا مسبقاً بتشريفهم، فكنا نكرس جهودنا قدر المستطاع ليحل النظام بدلاً من الفوضى التي كانت سائدة على ظهر السفينة. لم أكن أعلم إننا كنا ناجحين هكذا، ومن المؤكد أن كل فرد من طاقم فرام يتذكر - مع الامتنان المتسم بالاحترام - تلك كلمات الوداع الودية التي قالها الملك هاكوك آنذاك.

في نفس المناسبة، تسلمت البعثة من جلالاتهم هدية عبارة عن دورق فضي جميل، والتي بعد ذلك كانت أكثر شيء يزين المائدة في كل مناسبة بهيجة.

في ٣ يناير، في الصباح الباكر، غادرت السفينة فرام مدينة كريستيانيا، متجة أولاً نحو منزلي في بونديفجورد. وكان الهدف من تلك الزيارة هي أن نأخذ هذا المنزل (الكوخ) الذي بنيناه لنسخدمه كمحطة للشتاء، والذي كان جاهزاً بلخديقة. وأشرف على بناؤة نجارنا الرائع. حملناه على شكل قطع، وكان بكل لوح وبكل دعامة رقم خاص به. كم هائل من المواد التي حملناها على ظهر السفينة، حيث لم يكن بالسفينة أماكن احتياطية كثيرة. تم

تخزين معظم الشحنة في الأمام، والباقي في المخزن. كان الأفراد الأكثر خبرة من بين طاقم السفينة هم الأناس الذين كانوا منهمكين في التفكير العميق عن معني "منزل المراقبة" مثلما أطلقت عليه الصحف. وكان لديهم الحق والسبب في تأملاتهم هذه. فمنزل مراقبة في الغالب هو بناء بسيط نسبياً، ملائم لتوفير الحماية الضرورية ضد الرياح والطقس. في حين كان منزلنا هو نموذج للصلاية، بثلاثة جدران مزدوجة، مع سقف مزدوج وكذلك الأرض.

كان بهذا المنزل عشرة أسيره جذابة، ومطبخ و منضدة، وكان بالمنضدة غطاء جديد ذو ماركة أمريكية. يقول هيلمر هانسين "أستطيع أن أتفهم أنهم يفتنون أنفسهم عندما يقوموا بعمليات المراقبة"، "ولكن لا أستطيع أن أقدم لهم ما يريدونه من غطاء المنضدة".

في ظهر ٦ يونيو، أعلننا أن كل شيء جاهز، وفي المساء احتشدنا حول عشاء وداع بسيط في الحديقة. انتهزت تلك الفرصة لأخبر الجميع بتمنياتني لهم بحظ موفق ، وتباعاً في النهاية، اجتمعنا كلنا على الدعاء للملك "حفظ الله الملك والوطن!". بعد ذلك تفرقنا. وكان آخر شخص داخل المركب هو النائب، وصل هذا الرجل مسلح بحدوة حصان، فهو يري بشكل لا يصدق عقل أن حدوة حصان قديمة تجلب الحظ والتوفيق. ربما هو على حق. وعلي أيه حال، فهذه الحدوة كانت مثبتة بإحكام على صارية السفينة في صالون فرام، وهي مازالت معلقة حتي الآن. وعلى ظهر السفينة، كنا نبدأ العمل بكل حزم لرفع المرساة. كان ماتور بوليندر يعمل على أشلته، والكابل الثقيل يتحرك بسرعة من خلال فتحة حبل ربط السفينة. وفي منتصف الليل ندع المرساه تنزل تماماً في القاع، وفي السابع من يونيو، حلقت فوقنا، وتوقفت السفينة خارج كريستيانيا للمرة الثالثة. المرتين السابقين فيها أعاد - بعد مجهود مشرف - مجموعة من الرجال الأقوياء السفينة بعد عدة سنوات من العمل.

هل كان تلتف منا أن نؤيد هذا التقليد المشرف؟، هذه كانت الأفكار التي، بلا شك، يشغل بها معظمنا ، عندما تنزل السفينة في مضيق بحري في ليله صيف مبهجة. البداية كانت بإشارة في السابع من يونيو، وكانت ذلك بمثابة فأل ننتظرة، ولكن من بين الأمل المؤكدة المشرقة كان يزحف ظلال الكأبه. جوانب التل، والخشب والمضيق البحري كانوا جميعهم

مناسيين لنا بشكل ساحر، ولهم معزة كبيرة لدينا. بالرغم من إغرائهم، إلا أن موتور الديزل لا يعرف الرحمة. وحجرة البركاني تحرك بقسوة شديدة في مواجهة السكون. كانت هناك قارب صغير، به بعض من أقاربي المقربين، تم سحبه بالتدرج نحو مؤخرة السفينة. وكان هناك لمحّة من وشاح إمراة أبيض ظهر في الغسق، ثم - ذهب.

في الصباح التالي، رست السفينة في الميناء الداخلي في هورتين. ظهر فجأة مركب الصننل يبدو أنه مركب بسيط ليس له غرض ذني، ولكن ما فيه من شحنة دل على غير ذلك. فكان بهذا المركب ما لا يقل عن نصف طن من قطن البارود المفرقع و ذخيرة القناصة، كان أمر غير سار بعض الشيء، ولكن جلبنا هذة الشحنة معنا على ظهر السفينة، ولم نفوت الفرصة . وفور حدوث ذلك، أسرعنا في الهروب.

عندما مررنا بالسفن الحربية التي بالميناء، احتشد الجنود بإحدى السفن، وقامت الفرق الموسيقية بعزف ترنيمة وطنية. خارج فيلوس، كانت تملأونا السعادة مع آخر حفلة ، ووداعنا فيها الشخص الذي تظل البعثة تدين له بالفضل، إنه الكابتن كريستين بلوم، المراقب على مكان بناء السفن، الذي أشرف على الإصلاحات الشاملة في فرام بعناية بالغة والتزام كبير. ومضي منزلقاً بقاربه، لم أكن أعرف إذ كان قد حظي بهتاف خاص به أم لا. إن لم يكن، فهذا بالتأكيد خطأ.

الآن في طريقنا نحو الجنوب، مثلما أشرت في بداية هذا الفصل، إلا اننا لا نزال لم ندخل في عمق وجدية الرحلة حتي الآن. كان أمامنا مهمة أخري علينا أن ننجزها: وهي رحلة أوقيانوغرافية في المحيط الأطلسي. تتطلب هذه الرحلة بعض من الإنعطاف في الطريق. بالنسبة للنتائج العلمية لهذه الرحلة، فيتم التعامل معها من قبل المختصين في الوقت المناسب، وإذا كنا نشير إليها هنا، فهذا من أجل الاستمرارية والمتابعة.

الأيام الأولى القليلة من مغادرة النرويج كنا ننعّم فيها بطقس صيفي رائع. كان البحر الشمالي هاديء مثل البحيرة الصغيرة، كانت السفينة فرام تبهر بحركة أكثر من حركتها في بونديفجورد. كان ذلك أفضل لنا، بالكاد كنا مستعدين للبحر بعدما عبرنا فاردير، وأتينا إلي سجراك المتقلب. قضينا وقت صعب، ولم يكن في الإمكان أن نندفع ونحمل آخر

شحنه بشكل أمن كما كنا نريده، فكانت هناك رياح قوية عند فتحة المضيق وعلية لم يكن الموقع مناسب.

صحيح كان كل شيء مرتب على أكمل وجه، ولكن كان علينا أن نعمل ليل نهار. وكما سبق وأشرت من قبل فإن اعتلال البحر قد سبب دمار مخيف على ظهر السفينة فرام، ولكن تمكنا من النجاة بسهولة مع هذا الحادث. تقريباً كان كل طاقم البعثة معتاد على البحر، والقليل الذين، ربما، لم يصمدوا أمامه كلياً، قضى هؤلاء القلة اسبوع في الطقس الجميل ثم أتوا للتدريب. ولحد علمي، لم يكن هناك أي شكوي بغیضة غيرسارة.

بعد مرورنا بضفة دوجار، كان في استقبالنا بترحاب نسيم يهب من الشمال الشرقي، ومع مساعلة الأشعة، تمكنا من زيادة السرعة، ليست تلك السرعة الجنوبية، ولكنها التي كانت تناسب الموتور. قبل أن نبحر، كانت من أكثر الاعتبارات تناقضاً هي مواصفات ومستوي الإبحار للسفينة فرام. كان البعض يؤكد أن السفينة لا يمكنها أن تعبر المياه علي الإطلاق، في حين أن وجهة النظر المعاكسة تماماً هي السليمة، حيث أبحرت السفينة بسرعة ملحوظة.

ولكن من المفترض دائماً، أن الحقيقة تأتي وسطاً بين تلك النقيضين. فالسفينة لم تكن مسابق في سباق ولا هي كذلك بجزع شجرة. فقد أبحرنا أمام الرياح الشرقية الشمالية في اتجاه القناه الانجليزية بسرعة حوالي سبعة عقد شرعية، وكنا في حالة من الرضا عن تلك السرعة والوقت الذي مر أثنائها. والسؤال الهام هنا، هل نظل في تلك الرياح المفضلة حتي نتمكن من عبور مضائق دوفر، ونصل للقناه. قوة المحرك كانت أقل من أي محاولة تحاول فيها السفينة العبور في مواجهة الرياح، وفي هذا الحالة نحن مضطرين إلي أن نلجأ لطريقة الضرب في الابحار (أي خوض السفينة بقوة قدر المستطاع). تغير اتجاه السفينة في القناه الانجليزية - هذا الجزء الأصعب على مستوي بحار العالم - لم يكن أمر جيد أبداً، فبلنسبة لنا يعتبر أمر غاية في السوء، وعلية نمضي أكثر من الوقت المخلد للقيام بأعمال البحث والتحقيق الأوقيانوغرافية. ولكن كانت الرياح الشرقية في ذلك الوقت مستمرة ومعتدلة بشكل مُرضي لنا. وخلال أيام قليلة، وصلنا للقناه، وبعد حوالي اسبوع من مغادرتنا النرويج، كنا قادرين

على القيام بأول محطة أوقيانوغرافية في المنطقة التي كان مخطط لها في خطة البعثة.

كان كل شيء يسير بسهولة كما نأمل، ولكن الآن، مع التغير، بدأت تظهر العراقيل، التي كانت بدايتها على شكل طقس غير ملائم أبداً، هذا عندما هبت الرياح الشمالية الغربية في المحيط الأطلسي الشمالي، كانت تلك الرياح بشكل عام جيلة ومقبولة، ولكن حينما هبت مرة أخرى تغيرت للعكس واتت بما لا تشتهي السفن، وبعيداً عن الاتجاه الغربي، كنا معرضين أن ننساق نحو الساحل الأيرلندي.

لم يكن الأمر كله سيء، ولكن إضطررتنا الظروف إلي إختصار الطريق الأصلي بشكل كبير. السبب الذي ساهم في اتخاذ هذا القرار هو عطل الماتور. وسواء كان هذا بسبب نقص النفط أو إخفاق في المحرك نفسه، فلم يكن السبب واضح للمهندس. لذلك كان علينا التوجه للوطن خلال وقت مناسب، في حالة أن يتطلب الأمر إصلاحات شاملة. كان لدينا في ذلك الوقت مجموعة جيلة من عينات المياه والحرارة علي أعماق مختلفة قبل أن نتجه نحو النرويج في بداية يوليو، وكانت بيرجن هي المكان المقصود في الطريق.

أثناء المرور من بينتلاند فيرث، واجهتنا عاصفة شديدة تأتي من الشمال، و لكن تلك العاصفة قدمت لنا فرصة إختبار للسفينة فرام في الطقس السيء. كانت التجربة بكل المقاييس سهلة. فقد أفسدت السفينة علي العاصفة عملها - من خلال بحر متقاطع - ثم أخذنا نسير في رحلة شراعية كاملة، ونشعر بالرضا عما مجازته السفينة، أكثر ما يزيد عن تسعة عقد. لكن مع التموج الشديد المحل طوق صارية الكيبنة الأمامية قليلاً، مما سمح للمياه بالدخول، وسرعان ما كان هناك فيض من المياه الخفيف انهمر على كيبنة الملازم نيلسون وكابيتي.

بينما الآخرين من كانت مضاجعهم بجانب اليسار، في اتجاه الهواء، كانوا بعيداً عن المياه. حاولنا إخراجها عن طريق خسارة بعض صناديق السيجار، والتي كانت مبتلة بداخلها. تولي رونية هذا الموضوع، وحاول أن يبهج نفسه بالسيجار المتعفن المالح لمدة ستة أشهر تالية. الاجار كان ما بين ثمانية أو تسعة عقد في الساعة، لم نقطع الكثير في المسافة بين النرويج واسكتلندا. في ظهر السبت، ٩ يوليو، هبت الرياح، وفي هذه الأثناء أخبرتنا

المراقبة عن ظهور أرض على مرمي البصر. إنها كانت سيجن في بوميلو. وصلنا مساءً للساحل، وفي السبت صباحاً ١٠ يوليو، توجهنا مسرعين نحو سيلبجومسفجورد. لم يكن لدينا خريطة مفصلة عن هذا الخليج الصغير، ولكن بعد الضجة الكبيرة التي قمنا بها بسفارة الأنداز الهوائية القوية، استيقظ رفقاؤنا في المحطة التجريبية، وصعد أحدهم. بدت عليّة علامات الدهشة حينما وجدناه قرأ اسم السفينة (فرام) المكتوب على جانب سفينتنا. وهتف بقوة "سيلبي، أعتقد أنك من روسيا!". كان هذا الإفتراض هو المبرر في سرعته بالصعود فوق السفينة.

كانت رحلة ممتعة من خلال مضائق بيرجن، فكلما كان الجو دافئ وبهيج كلما كان جاف وبارد في الخارج. كان الهدوء الشديد هو سمة المكان طوال اليوم، بينما تسير السفينة بأربع عقد في الساعة، تلك كانت قدرة الماتور، وفي وقت متأخر من المساء وصلنا إلي موقع بحري لبناء السفن في سولهمسفيك. كان توقيت إقامتنا في بيرجن هو توقيت المعرض، وتقديراً من اللجنة للبعثة، سمحت لكل أفراد البعثة بالمرور المجاني.

كنت مجبر على الذهاب إلي كريستيانيه، لتكن فرام بين يدي الملازم نيلسن. كان الشغل الشاغل هو تسليم السفينة على أكمل وجه ممكن. أرسلت شركة ديزل في ستكهولم ميكانيكي ذو خبرة، إنه أسبليند، الذي كان منكباً على العمل لفحص الماتور بعناية شاملة فائقة. قامت لاكسفاج هذه الأعمال الهندسية مجاناً للسفينة فرام. بعد الفحص الكامل للماتور، تم تغير السولار واستبداله ببترول منقي. وبسبب كياسة شركة بترول غرب النرويج، تم تنفيذ هذه الأعمال في حوض السفن في سكاليفيك. كان عمل شاق، ولكنه كانت له نتائج المستقبلية. قمنا بتسليم عينات المياه التي أتينا بها من الرحلة للمحطة البيولوجية، وعلى الفور بدأ كوتشن العمل بالتصفية (أي بتحديد نسبة الكلور).

تركنا زميلانا الملاح، أخصائي علم المحيطات سشروير، في بيرجن. وفي ٢٣ يوليو، غادرت السفينة بيرجن، ووصلت في اليوم التالي إلي كريستينساند، في هذا المكان التحقت أنا بالسفينة. هنا انخرطنا في العمل على مدار سلسلة من الأيام المتتالية. في أحد المستودعات الجمركية قمنا بتكديس كمية من الأشياء التي كنا دائماً في حاجة لها على ظهر السفينة، ما لا يقل عن ٤٠٠ حزمة سمك مجفف، وكذلك مستلزمات رحلات التزحلق

بالمزلاجات، وخشب بمقدار حمولة عربية، وغير ذلك من الأشياء. في فريديريكشولم، في الخارج عند فليكرو، وجدنا غرفة ربما كانت هي المكان الأهم لكل المسافرين، هناك كان يوجد سبعة وتسعون كلب أسكيمو، وصلوا من جرينلاند في منتصف يوليو على متن البخرة هانز إيدج.

مرت السفينة برحلة بحرية طويلة وصعبة إلي حد كبير، والكلاب لم تكن في حالة جيدة عند عودتهم، ولكنهم لم يلبثوا إلا بعضة أيام تحت إشراف هاسيل وليندستروم بعدها استعادوا كامل نشاطهم مرة أخرى. مع تقديم كميات وفيرة من اللحم، صار بهؤلاء الكلاب كل العجب. تلك الجزيرة - التي وصلنا إليها - يعمها الهدوء، مع وجود بعض البقايا من الحصن القديم، بعد ذلك ظهر بها الدوي أثر صيحات وصخب الحفلات الموسيقية. جذبت تلك الحفلات العديد من الزوار، الذين كانوا في قلق من تقديم فريق الكوراس للاختبار، وفي أوقات معينة كان يسمح للجمهور بالدخول لرؤية الحيوانات. وبعد فترة وجيزة، تحولت شراسة وانطوائية معظم الكلاب إلي حالة من الترحاب والتقدير لزيارة هؤلاء الزوار.

بالإضافة إلي التحول الطفيف في حياه الأسر التي كان يعيشها الكلاب، إلا أنهم كانوا شديني العداء للكلب القطبي، ولهذا كل واحد منهم كان مقيد بإحكام. هذا بالطبع ضروري، لمنع المشاحنات والقتال فيما بينهم. ونادراً ما كان يفلت أحدهم، علي الأكثر واحد أو اثنين، وكان الحراس دائماً علي استعداد لاحتباط أي محاولة هروب. حاول مغامر منهم أن يسيح بالمضيق للوصول إلي أقرب أرض كان هدف تلك المغامرة هو خروج ضمن الرعية علي الشاطيء لكن تم اللحاق به في الوقت المناسب أثناء رحلته وهو يسيح.

بعد وصول فرام، تولي ويستنج مسئولية حراسة الكلب في هاسيل. هو و ليندستروم كانوا بالقرب من الجزيرة التي بها الكلاب لمراقبتهم. كان يسير ويستنج مع الكلاب بخطي راسخة ثابتة. ظهرت في ذلك الوقت مهارته كطبيب بيطري كانت مهارته تلك مفيدة إلي أبعد مدني فور أي إصابة تحدث للكلاب.

وأود أن أذكر لكم أنه حتي هذا التوقيت، باستثناء الملازم نيلسون، لا أحد يعرف أي شيء عن مد الخطة. لذلك - من بين الأشياء التي تم

تحميلها بالسفينة وكذلك بعض التجهيزات في كريستيانساند - صفقة عظيمة بدت غريبة لأولئك ، الحاضرين، فهم كانوا يتطلعوا فقط لأن يكون الابحار حول رأس هورن وصولاً إلي سان فرانسيسكو.

ولكن ما الهدف وراء سحب كل هذه الكلاب معنا بالسفينة والانتقال بهم طوال هذا الطريق؟ وهل يمكن لأحد الكلاب أن يتخذ الرحلة في حالة وجود أي نتوء خليجي مرعب؟ وكذلك الحال بالنسبة للكلاب الجيدة، في الاسكا؟ ولماذا الطابق العلوي مليء بالفحم؟ ولماذا كل هذه الألواح الخشبية بالسفينة؟ ألم يكن من الأفضل والأقرب تحميل كل هذه البضاعة علي ظهر السفينة في فريسكو؟ كل تلك الأسئلة شغلت بال أفراد طاقم البعثة، و فعلاً ظهرت علامات الاستغراب و التساؤل علي وجوههم. لم يسألني أي شخص تلك التساؤلات، و لكن النائب هو الذي تحمل وطأه التساؤلات وكان يجب عليها قدر المستطاع. فعلاً مهمة عاقبة وغير ظريفة علي الإطلاق لرجل قام فعلاً ببذل قصاري جهته فيها. وللتخفيف من حله الموقف، أخبرت كل من الملازمين بريستروود و جيرستين بإختصار عن حقيقة الأمور، و بعد أن وقعا علي الالتزام بسرية المعلومات، عندئذ كانوا علي علم بكل المعلومات الكاملة عن الطريق المقصود للقطب الجنوبي، وكذلك شرح الأسباب وراء أهمية الحفاظ علي سرية المعلومات. وحينما عرض عليهم المشاركة في الخطة الجديد، فردا علي الفور بالإيجاب، وعلية أصبح ذلك مقرر بالخطة. الآن هم ثلاثة رجال علي السفينة - كل الطباط - من هم علي دراية بطبيعة الموقف، وعلية كان عليهم مسئولية صد أي أسئلة مزعجة والتخفيف من القلق المحتمل لهذا الجزء الذي لم يستهل بعد.

التحق بالسفينة إثنين آخرين أثناء إقامتنا في كريستيانساند هم هاسيل ولايندستورم - ولكن هناك تغير قد طرأ هو إعفاء المهندس إلياسن عن مهمته. ليس أمر سهل علي الإطلاق أن تجد رجل لدية المؤهلات والمواصفات ليتولي مهام هذا المنصب. قلما تجد وتقريباً لا يوجد أي شخص في النرويج من المتوقع أن يكون لدية المعرفة الكافية عن مواتير مثل احجام المواتير التي لدينا. لذلك الشيء الوحيد المفترض هو الذهاب لمكان تصنيع المحرك إلي السويد. شركة ديزل في ستوكهولم ساعدتنا في

الخروج من هذه الورطة، وأرسلت إلينا مهندس، تبين لنا فيما بعد أنه المهندس الحق لتلك المهمة. كان ينم عملة عن التواضع الذي كان يتحلي به. إسمة نوت ساندياك. فيما بعد سنسرد بهذا الكتاب فصل يكشف عن العمل الجيد الذي قام به. حضر هذا المهندس تركيب ماتور فرام، ولذلك فهو علي دراية كاملة بالمحرك. فكان يتعامل مع المحرك كأنه شخص عزيز عليه، وفعالاً لم يحدث بالماتور أي شيء. قام بعمل مشرف تفخر به شركته وبلدة التي ينتمي إليها. في هذه الأثناء كنا نعمل بكل جد ونستعد للبحار. قررنا أن نغادر البلد قبل منتصف أغسطس كلما كان الوقت أقرب كلما كان أفضل لنا.

كانت السفينة فرام مخزنة في حوض سفن جاف، في حين كان جسم السفينة مكسو تماماً بالتركيب الخاص بها. و بسبب حمل السفينة الثقيل والضغط الشديد علي الألواح لحق ضرر برافد القص (صالب السفينة) الذي كان ذو صفقه جيدة، ولكن مع مساعدة الغواص، تم إصلاح هذا الضرر فوراً.

مئات الحزم من السمك الجاف تم ضغطها وتخفيفها في المخزن الرئيسي، وأصبح هذا المخزن كامل التخزين. كل تجهيزات المزلجات كانت محفوظة بعيداً، من أجل حمايتها قدر المستطاع من الرطوبة. فتلك التجهيزات يجب أن تظل جافه طوال الوقت، والإستصبح تالفة وعديمة الجدوي. تولي بجالاند مسئولية تخزين هذه التجهيزات، فهو يعرف كيف يتعامل معها التعامل الأمثل.

بعدها تم تخزين البضائع بشكل سليم وملائم، هنا يأتي دور الركاب. رست السفينة فرام عند فريديريكشولم، وتم عمل التجهيزات اللازمة لاستقبال رفقاتنا ذو الأربعة أرجل، الكلاب. وتحت إشراف كل من بجالاند وستوبيرود كان العديد من أعضاء طاقم السفينة بدؤا العمل بالفأس والمنشار، وفي غضون ساعات قليلة، كان للسفينة فرام ظهر جديد. صنع الطاقم ظهر للسفينة من القطع الغير مثبتة، التي من السهل رفعها وإزالتها من أجل تدفق الماء والتنظيف.

هذا الظهر الصناعي كان قائم علي ألواح خشبية ثقيلة ٣ بوصة، مثبتة علي ظهر السفينة الأصلي، بين الظهر الأساسي والظهر الغير مثبت هناك مسافة مناسبة، والهدف من أن يكون الظهر مزدوج من أجل تدفق

المياه بسرعة، وتسمح بإنتشار الهواء، وبذلك تسمح ببرودة المساحة التي أسفل الحيوانات. وسنري لاحقاً النتائج الناجحة لهذا العمل.

حصن ومتراس الجزء الأمامي من ظهر فرام يتكون من سياج حديدي مغطي بسلك شبكات الصيد لتمد السفينة بالظل والحماية المطلوبة ضد الرياح، مع بطانة من الألواح تم رفعها بالطول داخل السياج، والقيود مثبتة ومقيلة بإحكام في كل الأماكن الممكنة والغير ممكنة لربط الكلاب بها. وبهذا لا يكون هناك أي مجال لتراخي القيود، فيما بعد من الممكن أن تترك الكلاب حرة عندما تتعرف علي حراسها بشكل أكبر وتألف المكان حولها.

في ٩ أغسطس، بعد الظهر، كنا علي استعداد لاستقبال رفقاتنا الجدد تم تحميل تلك الكلاب من الجزيرة علي مركب صغير، في كل مرة كان يأتي عشرون كلب. أشرف كل من ويستنج ولينستورم علي عملية نقل الكلاب، وقاموا بتنفيذ هذا العمل المضمي بكل جدارة. كسب هؤلاء ثقة الكلاب، وكذلك احترامهم، مثل ما هو مطلوب بالفعل. وفي جانب من سطح السفينة، تم استقبال الكلاب كما كان مقرر بكل حماس، وقبل أن تتلاشي دهشة وخوف الكلاب، كانوا مقيدين علي ظهر السفينة وكان التعامل معهم غاية في الأدب وتم تهيئتهم لقبول الموقف بكل هدوء. لم يمر وقت كبير، فقط خلال ساعتين كانت كل السبعة والتسعون كلب علي ظهر السفينة ولهم كذلك مكان خاص بهم، ولكن كان علينا الاستفادة من أقصى مساحة علي سطح السفينة. فيجب أن يكون منصة ربان السفينة خالية، ولكن لا يمكن أن يحدث ذلك إذا أخذنا كل الكلاب معنا. بالنسبة لأخر حمولة، تحتوي علي أربعة عشر كلب، خصص لها مكان في حين مساحة ضئيلة كانت خالية للقيادة.

أما ضابط المراقبة كان يقف في البرهة وتبدو عليه علامات الاستياء، وما يدعو للخوف هو أنه كان مضطر أن يقتل الملل في بقاعة علي موقع واحد فقط، ولكن لم يكن هناك وقت لتلك المشاكل البسيطة. بعدما صعد أخر كلب للداخل، بدأنا نضع هؤلاء الزوار علي الشاطيء، بعد ذلك رفع الماتور الرافعة في مستوي أدني من السلوقية (جزء في مقدمة السفينة). ثم "تحركت السفينة" علي أعلي سرعة، تجاه هدفنا، وكانت الرحلة التي بدأنا عليها بعد ١٦٠٠٠ ميل. في المساء بهدوء ودون ضجيج ولجنا من

المضيق البحري، و خارجة التحق بنا بعض الأصدقاء. بعدما ذهب بنا ريان السفين خارج فليكترو، لم يمضي الكثير حتي حل ظلام ليل أغسطس ليخفي عن رؤيتنا حدود البلد لكن ليلٍ ودعنا كل من أوكسو وريفينجن كان الحظ حليفاً لنا بسبب طبيعة الرياح وكذلك الطقس الذي كنا ننعيم به في بداية رحلة الأطلنطي في أول الصيف، وإن أمكن أن نقول إننا كنا أكثر من محظوظين. كانت الرحلة هادئة لأقصى درجة، وكذلك البحر الشمالي ظل هادياً لأبعد درجة لعدة أيام تالية. وما لنا إلا أن نعتاد علي هذا الجو الجميل وكذلك الكلاب قد اعتادت عليه، هذا هو حال الطقس في أول إسبوع، أفضل ما يكون.

ولكن فيما بعد لم يكن الحظ حليفاً أبداً بسبب النبؤات التي كانت تنذر بالشر، فيما يتعلق الأحداث التي كانت تلحق بالكلاب. ويبدو أنه كان هناك العديد من هذه التوقعات، ومن المحتمل أن هناك الكثير ممن همس بها، ولكن لم يرد إلي مسامعنا أي من تلك التوقعات والنبؤات. فمثلاً هناك الحيوانات المشثومة التي كانت تتسم بالشراهة. مع حرارة المناطق والمدارات الاستوائية التي قلصت من حجم العمل الاعظم المفترض القيام به. فإذا ذهب أي شخص، فما له إلا أن يقضي فترة صعبة بائسة قبل أن ينغمر في المياه التي تأتي أثناء حزام الرياح الغربية. فكان المستحيل أن يحيا هؤلاء من شدة الحرارة، إذا غادروا السفينة، مع بعض الفتات القليلة من السمك الجاف، وما إلي ذلك من أحداث.

فمثلما يعلم الجميع، كل تلك التنبؤات المشثومة أبعد كثير من أن تحدث، فالعكس تماماً هو ما حدث. وكنت أتوقع أن أغلب طاقم السفينة سيسأل - أليس رحلة الجنوب هذه عمل شاق ومنهك ومضجر إلي أبعد حد؟ ألم يصيبك الملل من كل تلك الكلاب؟ وكيف يمكنك فعلاً أن تحافظ عليهم أحياء؟

من البديهي أن رحلة لمدة خمسة أشهر في تلك المياه تمدنا بقسط كبير من الشعور بالرتابة، فكم يكن ذلك مرهوناً بالوسائل والحيل التي لدي الشخص لقتل الشعور بتلك الرتابة. في هذا الصدد، كانت لدينا الحيل التي بها نحقق ما نريد. مما لا شك فيه أن ذلك كان يتطلب الكثير من الصبر، مع ذلك فكان، مثل أي عمل آخر، يشعرونا بالتسلية، وأكثر من

ذلك طالما كنا نتعامل مع كائنات حية لديها إحساس عالي بالامتنان وتستطيع أن تبادلك التقدير و المجاملة بطريقتها الخاصة.

منذ اللحظة الأولى، وأنا أؤكد بكل الطرق الممكنة علي الأهمية القصوي لنقل تلك الحيوانات المسحوبة إلي مكاننا المستهدف بشكل ناجح. وإذا هناك شعار لتلك المرة فهو "الكلاب أولاً"، ودائماً". فالنتيجة هي خير دليل علي الطريقة التي كنا نسير بها علي هذا الشعار. ما يلي هي الإعدادات والترتيبات التي تمت: انقسمت، الكلاب التي كانت دائماً مقيدة في مكان واحد، إلي مجموعات مكونة من عشرة، لكل مجموعة حارس أو اثنين مسئولين مسؤلية تامة عن تلك الكلاب وعن معاملتهم. بالنسبة للجزء الخاص بي، أخذت الأربعة عشر كلباً الذين كانوا عند منصة ربان السفينة. بالنسبة لعملية إطعام الكلاب فكانت مناورة تتطلب مشاركة كل من بالسفينة، وكانت تتم تلك المشاركة عن طريق المناوبة بين أعضاء طاقم السفينة. أعظم متعة في الحيله لدي الكلب القطبي هو أن ينحي طعامه جانباً، وهذا يؤكد بكل أمان علي أن طبق اللحم هو الطريق للوصول إلي قلبه. وكنا نسير علي هذا المبدأ، ولم نخذلنا النتيجة. وبعد مضي أيام قلائل، هذه الكائنات المختلفة عنا كانت أفضل الأصدقاء، ويرجع الفضل في ذلك إلي حراس كل مجموعة.

ومثلما يعتقد، أنه لا يروق أبداً للكلب أن يظل مقيد طوال الوقت، فلم يكن نشاطهم ولا مزاجهم علي مايرام أنذاك. لذلك كنا نشعر بالسعادة للسماح لهم ببعض المتعة من خلال التجول، كنوع من الممارسة الصحية، ولكن في ذلك الوقت، لم نجرؤ علي المخاطرة بفك القيد تماماً. فكان علينا أولاً أن ندرّبهم، ومن السهل كسب ودهم. بالنسبة لتلقيهم الدورس بالطبع كان أمر صعب وشاق. فلك أن تري كم المتعة و العرفان بالجميل الذي كانت تشعر به الكلاب حينما يخصص أحدنا القليل من وقته لترفية و تسلية هذه الكلاب.

هناك كانت مقابلة ذو ترحاب حار. وجد الكلاب منفس لهم في صيحات المرح لدي الكورس، أثار ذلك انتباههم وفرحتهم من أول رؤية لهم، و لكنهم لم يكتفوا بذلك. فلم يرضوا إلا أن يذهبوا إليهم ويأتوا إلي كل واحد منهم ليشاركة. وإذا، من قبيل الصدفة أبدي، أحدهم عدم الإهتمام بالكلب، فتلك هي أكثر علامات اليأس التي تدب بشكل واضح

في نفس الكلب. ليس هناك حيوان لديه القدرة علي التعبير عن مشاعرة مثل الكلب. المرح، والحزن والإمتنان ووخزات الضمير كلها مشاعرة تنعكس بكل بساطة في تصرفات الكلب، وتنعكس أكثر في عينية. ونحن، ككائنات بشرية، نستحضر في ذهننا الإدانه التي تقول أننا تحتكر الروح الحية، فالعينان هما المرأه التي تعكس تلك الروح، فحينما ننظر إلي عيون أي كلب، وبتفحصهم جيدا، فكم نشعر بأن هناك حس "إنساني" في أعينهم، تماما مثلما يحدث عندما نتقابل مع أعين بشرية. هذا هو الشيء، الذي علي مدار أحداث الحياه، يحاكي بشكل رهيب "الروح".

نترك هذا الأمر لمن يريد أن يبحث فيه، و فقط ما نشير إليه هنا هو أن الكلاب أكثر من مجرد أله مكونه من لحم ودم فهم له فرديته الواضحة. كان هناك المئات من الكلاب بالسفينه فرام. وتدرجيا، تعرفنا علي كل واحد منهم من خلال التعامل اليومي، فكل واحد منهم لديه سمه شخصيه، تميز شخصيته الفرديه. من الصعب أن نجد اثنين مثل بعض تماما، فالإختلاف قد يكون إما في الأمزجة أو علي مستوي الشكل.

ومن لديه قوة ملاحظه، فلجمال واسع أمامه لملاحظه أكثر الممارسات تسليه. مثل أنه إذا أصاب أحد الكلاب أي إعتلال، وهو نادرا ما يحدث، فعلي الفور تجد تغير كبير في عالم الحيوان. و في حين أن لكل قاعلة شواذ لم تكن الرحلة كلها عبارة عن متعه مستمته من الكلاب طوال هذه الشهور، فهناك الأوقات العصيبه التي مرت تختبر ملي صبرنا. وبالرغم من كل الصعوبات والعراقيل التي واجهتنا مع الكلاب، إلا إنني يقين أن هذه الرحلة طوال تلك الشهور كانت ستصبح أكثر ممل و ضجر إذ لم تكن الكلاب برفقتنا.

وخلال الأربع أو خمسه أيام الأولي كنا وصلنا إلي مضايق دوفر، إلا أن في تلك المره بدأنا نفقد الأمل، و لكن في النهايه، كان علينا أن ننزل بدون أي صعوبه. مره خمسه أيام هادئه، فلماذا لم يكتمل الإسبوع بهذا الهدوء؟ وبقدا لنا العكس تماما. وبعدها مررنا بمناره عائمه في النهايه الغربيه لجودواينز، تركنا الجو الجميل الذي كنا نتم به، ليحل محله الرياح الجنوبيه الغربيه مع الأمطار والضباب، والجو السيء. وفي غصون نصف

ساعة، كان من المستحيل علينا أن نري أكثر من إثنين أو ثلاثة من السفن أمامنا، ولكننا إذا لم نستطيع أن نري أي شيء، فكنا نسمع أكثر.

كانت تعكس صرخات الذعر المستمرة لصفارات البواخر وصفارات الإنذار عن ذلك الحشد من السفن الذي كنا به. لم يكن أمر لطيف علي الإطلاق، سفينة فرام كان بها العديد من الأمور الهامة، ولكن لم تمنع تلك الأمور من البطء الغير عادي والخطير عند المنعطف. كان هذا العامل يشكل خطورة كبيرة في هذه المياه. وحدث واحد محتمل سواء نحن السبب فيه أم لا - هو قطعاً كارثة بكل ما في الكلمة من معني. كان لدينا وقت قليل، وأي تأخير قد يهدر الرحلة بأكملها. من الممكن لأي سفينة تجارية عادية أن تخوض هذه المخاطرة، فمن خلال الدهاء اليقظ، يتمكن ربان السفينة من عبور الطريق. وكقاعدة معروفة، أي تصادمات هي نتيجة أما للطيش أو للإهمال. فالشخص المتهور كان عليه أن يدفع الثمن، بينما الشخص اليقظ يمكنه أن يجني الكثير. الحرص واليقظة في رحلتنا هو أمر طبيعي، لذلك كنا نشعر بالتعازي والسلوي إذا اضطرت أي من السفن الأخرى أن تدفع ثمن تهورها وإهمالها. بالنسبة لنا، لم نقدر علي خوض تلك المخاطرة، لذلك كنا نهبط - قليلاً - عند بعض التلال ونرسو هناك. أمامنا كانت هناك بلدة بها صفقة حقيقية، فكانت في عز موسمها. الترفية الوحيد إنذاك هو مشاهدة هولاء الناس الغير مكترثة الذين يقضون وقتهم بين الإستحمام والسير علي الجليد. لم يكن لديهم أي قلق أو اهتمام بالمكان الذي تأتي منه الرياح. بينما كانت أمانيتنا الوحيدة هي أن تغير الرياح اتجاهها أو تنتهي. كان اتصالنا بتلك المنطقة ينحصر فقط في ارسال تليغرافات وخطابات للوطن عبر الشاطيء.

و جاء صباح اليوم التالي وكان صبرنا قد نفذ تماماً، ولكن لم يكن الأمر كذلك مع الرياح الجنوبية الغربية. فكانت تسير بهدوء، مع صفاء الطقس، و لذلك قررنا علي الفور الذهاب للجنوب. لم يكن لدينا بديل سوي الخضوع لطريقة الهزيمة القديمة. مررنا بأحد النقاط، ولكن لم نستطع أن نتحكم أكثر من ذلك في الوقت. فكانت تتلاحق علينا المعاناه المرة تلو المرة، ولم يكن هناك أي تقدم واضح. وبعيداً عن ضلحسين، توجب علينا الذهاب إلي المرسله مرة أخرى، وعودنا نواسي أنفسنا بجرعة كبيرة من الصبر نفتخر بها. في تلك المرة، نجونا بقضاء الليلة هناك. كانت الرياح

مناسبة جداً حينما غيرت من اتجاهها تاركةً لنا الفرصة في الخروج فجراً. ولكنها مازالت ليست رياح حليفةً لنا، فكان علينا التحمل والتكبد طوال الطريق وصولاً إلي القناه الإنجليزية. مضينا طوال الإِسبوع في قطع مسافة ثلاثمائة ميل، وكانت المسافة علينا شاقة جداً.

وكنت أعتقد أن معظمنا سيتنفس الصعداء عندما ننتهي تماماً من جزر سيلبي. كانت الرياح الجنوبية الغربية مازالت مستمرة، ولكن لم يعد الأمر يهم الآن. أهم شيء هو إننا وجدنا أنفسنا في البحر المفتوح مع المحيط الأطلنطي كلة. و فقط من كان علي فرام هو الذي يعرف السعادة التي حظينا بها عندما تبحرنا من هذا المكان الذي كان يحيط بنا والسفن العديدة التي كانت بالقناه مع العمل المستمر بالسفينة المختشلة بالكلاب. وأثناء أول رحلة لنا في القناه في شهر يونيو، تمكنا من الإمساك بثلاثة من الحمام الزاجل، فكان يأتي هذا الحمام ويجلس علي حبال الأشرعة المتعبة لهم تماماً. فكان من السهل الحصول عليهم أثناء الظلام دون صعوبة. كانت هناك أعداد كبيرة، كانوا تحت الرعاية لمدة يومين حتي استعادوا كامل شفائهم وقوتهم، تركناهم ينطلقوا ثانية. طاف هذا الحمام مرة أو اثنتين حول صارية المركب ثم بدؤا في شق طريقهم نحو الساحل الإنجليزي.

أعتقد أن في هذه السلسلة من الأحداث سنأخذ معنا بعض من الحمام عندما نغادر كريستيانساد وكان الملازم نيلسون - بحبرة لما كان لدية من حمام في الماضي - هو المسئول عنه. كان منزلهم الجميل في قمة مركب اصطياد الحيتان بوسط السفينة. اكتشف نائب القائد بالسفينة أن حركة سير الهواء في بيت الحمام ليست علي مايرام. و لعلاج هذا الأمر، ترك في أحد الأيام الباب مفتوحاً. هنا كتب شخص خفيف الظل علي حائط منزل الحمام، حينما علم بطير الحمام، بخط كبير "للإيجار". لم يكن النائب منتبه في هذا اليوم ولم يأخذ حذرة. حدث حادث الهروب هذا والسفينة بالقناه. ليبدأ الحمام في التوجة نحو النرويج.

أما عن خليج بسكلي فكانت له سمعة سيئة بين البحارين، وكانت فعلاً سمعة علي حق، فهذا الجزء العاصف في أعماقة أبتلع سفينة كبيرة عملاقة وكذلك طاقم هذه السفينة. بالنسبة لنا، كانت لدينا آمال عظيمة في النجاه من هذا المكان، مع الأخذ في الاعتبار هذا التوقيت من العام

الذي ذهبنا فيه هناك، وبالفعل لم نخذلنا أملانا. فكان الحظ حليف لنا أكثر مما كنا نتوقع. في النهاية يأسست منا الرياح الجنوبية الغربية - هذا المناويء الشديد- وكف عن المقاومة. أبحرنا ببطء ولكن قطعنا مسافة طويلة. وتذكرنا علي الفور تلك المحاضرات الخاصة بالأرصاء، وعلي وجه الخصوص تذكرنا الرياح الشمالية التي كانت تهب باستمرار من خليج البرتغال. وكانت المفاجئه السعيلى، أن الرياح اتجهت بعيداً عن خليج بسكلي. كان هذا التغير محمود و ملبي لأملنا بعد محاولاتنا المستمرة في تغير اتجاه السفينة. تم احتجاز الرياح الشمالية من قبل مثلها مثل الرياح الجنوبية الغربية. كانت أفكارنا مزدهرة في ذلك الوقت، وكنا نتجه جنوباً يوماً بعد يوم في اتجاه المنطقة التي تتمتع بطقس ورياح معتدلة، وبذلك كان البحارة يستمتعون بجمال وروعة الحياة هناك.

لذلك كان بقدر اهتمامنا بالملاحة، كان يسير عملنا بكل هدوء، حتي أثناء تلك الأسابيع الأولي الصعبة في البعثه. كانت لدينا دائماً الأفراد المتمرسه وعلي اتم الاستعداد لتلبية الإحتياجات التي تتطلبها الرحلة، بالرغم من أن الكثير من الأعمال المطلوبة أعمال شاقه، مثل غسل ظهر السفينة. كل بحار لديه ما يقصه عن السفن التي تحمل حيوانات حيه فوقها، و خصوصاً حينما تكن تلك الحيوانات علي ظهر السفينة. كان رأي دائماً، هو أن السفينة التي تتجه نحو القطب لا يجب أبداً أن تكون، أكثر من أي سفينة أخرى، مثلها كمثل مؤسسة تجارية تبيع بالجملة الوسخ والقذورات، لم تكن السفينة كذلك بالرغم من وجود العديد من الكلاب علي ظهر المركب. فلحفاظ علي بيئه محيطه نظيفه وجميلة قدر المستطاع في رحلات من هذا النوع هو أمر ذو ضرورة وأهميه قصوي. من الضروري التخلص من أي شيء له أثر مهين و كئيب. تأثير هذا الوسخ والبذاءة بهذا الشكل كان أمر لا جدال فيه، ولم نكن أبداً في حلة إلي النصح بهذا الشأن.

كنا نتفق جميعاً علي هذا الرأي، بالرغم من تلك الصعوبات الجمة التي كانت تواجهنا في هذا الشأن، إلا أن الجميع كان يتفق علي بقاء المكان نظيف. كان ظهر المركب يتم تنظيفه مرتين يومياً. بالإضافة إلي الاماكن الاستدارية الإضافية التي يتم تنظيفها باستخدام مياه المطر و جهاز التنظيف علي الأقل مرة كل إسبوع، كان ظهر المركب الغير مثبت يتم

تفكيكة ، و ينظف كل جزء بشكل منفصل، فكان يتم التنظيف إلي أن نهبط في كريستيانيا ويتم فحصة هناك . هذا العمل كان يحتاج إلي صبر و دأب كبير، و لم أري أي تقصير أو نقص في هذا الجانب. كانت كلماتهم دائماً " فقط نعتني بالمكان وننظفه". في المساء عندما يصعب علي الفرد أن يري ماذا يفعل، قد تسمع صيحات حارة من هؤلاء الذي عليهم استخدام لفات الحبال. ولا مزيد من التلميح أكثر من ذلك لمعرفة سبب هذه الصيحات، فقط ما اتذكره هي تلك الكلاب - التي تناولت طعامها وشرابها جيداً - ثم تذهب وترقد في كل مكان. هنا كانت دائماً ما تظهر النكات. غالباً ما كنا نتغلب علي العراقيين التي تقابلنا.

هذا هو المعتاد علي عالماً في السفن، ان تنقسم الحراسة نهار وليل - لمدة أربع ساعات- فترتين من الحراسة اليومية بالتناوب فيما بينهم كل أربع ساعات. أما بالنسبة للسفن القطبية، فمن المعتاد أن تكن هناك فترات حراسة مدتها ستة ساعات. ففي رحلتنا اتبعنا النظام الذي لقي موافقة الأغلبية بعد التصويت علي. و من أجل تلك الحراسة، كان علينا أن نلتجئ ونظل متيقظين فوق السفينة مرتين فقط يومياً، في حين أن مجموعة الحراسة الأخرى ترقد نائمة في الأسفل. كان البعض يقضي ساعات من فترة الاستراحة في تناول الطعام والتدخين وأحياناً المحادثات ، فلا يكن أمامه وقت كافي للنوم، وإذا تطلب الأمر أن يشارك كل من علي ظهر المركب في العمل، فهذا يعني أنه ليس هناك وقت نهائياً للنوم.

وللتغلب علي عناء العمل في غرفة المحرك، كان لدينا منذ بداية الرحلة اثنين من المهندسين، سانديك ونوديتفيدت، كان عملها أيضاً بالتناوب، أربع ساعات فترة كل منهم. وعندما كان الماتور يستمر في عملة لفترة طويلة، فهذا بالطبع شاق علي، لذلك كان هناك مهندس احتياطي. المهندس كريستنسين الذي تم تعيينه في كمهندس احتياطي، لي أن أقول بكل فخر أنه المحز عملة علي اتم وجة. كان شخص مساعد ومجتهد بكل ما في الكلمة من معني، كان هناك بعض المخاوف من الندم علي التغيير، ولكن لا، فإنه أثبت بسرعة مقدرته كمهندس قلباً وقالياً. مهارته تلك جعلته يظهر عدة مرات علي ظهر السفينة، أثناء مرورها بمنطقة الرياح الغربية، عندما تطلب الأمر وجود شخص مثله أثناء وقت تلك العاصفة. استعاد الماتور - الذي كان دائماً هو مصدر القلق والخوف أثناء الرحلات

القطبية- ثقتنا الكاملة علي يد ساندباك ذو القيادة الجبارة، كان لذلك أثر بالغ السعادة علينا. والحكم علي الماتور كان من الصوت الذي يخرج من غرفة المحرك هذا المحرك الذي يجعل فرام تسير بسرعة سفينة قذيفة بحرية. وإذا لم يكن الحال علي هذا النحو في بعض الأوقات، فلا يكن العيب هنا هو عيب المحرك، ولكن يشارك في ذلك المروحة. فالمروحة لها الأثر الأكبر إلي حدٍ ما، بالرغم من عدم موافقة الخبراء. وعلي أي حال، وجود عيب خطير في الرفاص (آلية دفع السفينة) كان هو السبب. وأينما يظهر طريق بحري صغير، يكون ذلك ملائم لاستخدام آلات الرياح النحاسية. هذا العيب هو الأكثر شيوعاً في السفن التي يجب أن تكون مجهزة لرفع الرفاص بسبب الجليد، ولا يمكننا النجاة منه، والعلاج الوحيد هو رفع الإطار كلة لآلية رفع السفينة وتجديد آلات الرياح النحاسية-- فعلا هذا عمل شاق ومضني إلي أبعد الحدود حينما يتم ذلك في البحر المفتوح و بسفينة بقوة فرام.

يوماً بعد يوم بدأت الكلاب تشعر أنها في موطنها وشعرت بالألفة. وربما كان من بيننا واحد أو اثنين ممن كانت تساوره بعض الشكوك في بداية الرحلة حول أمر الكلاب وكيف تكون الرحلة معهم، ولكن سرعان ما تلاشت تلك الشكوك. حتي في أوائل الرحلة كان لدينا كل الأمل و اليقين بالحفاظ علي الكلاب سليمة و ذو عافية. وكان علينا أولاً أن نوفر لهم الكثير من الطعام الجيد وفقاً لما تسمح به الظروف. وكما سبق وأشرنا، كانت هناك كميات من السمك المجفف من اجل استهلاكهم. لا يهتم كلب الاسكيمو كثيراً بتذوق الطعام ومدى نكهته، ولكن الإعتماد فقط علي نظام السمك الجاف فهو بالتأكيد نظام غذائي ممل مع طول مدة الرحلة حتي بالرغم من شهيتهم، فإضافة معينة من المواد الدهنية كان ضروري لهم، والإ واجهتنا بعض المشاكل معهم التي كنا في غنى عنها.

كان لدينا البراميل الكثيرة جداً من الدهن والشحم الحيواني، ولكن لم يكن التخزين لدينا كبير جداً. ولكي نقوم فعلاً بتحميل الدهن الحيواني بشكل نهائي، وفي نفس الوقت نستحث ونقنع متزججي الجليد بأخذ أكبر كم من السمك المجفف قدر المستطاع، فقمنا بعمل المزج الذي يطلق عليه البحارة - داهجي. ويجب أن لا يختلط هذا مع "الحنطة" والتي

أيضاً تستخدم بشكل كبير من وقت لآخر، ولكن الدانجي تكن مطلوبة أكثر. فهو مزيج من السمك المقطع والشحم الحيواني والذرة الصفراء، و يتم غليهم جيداً كنوع من العصيدة. هذا الطبق يقدم ثلاثة مرات بالاسبوع، و تنقض عليه الكلاب لتلتهمه بجنون. في وقت قليل تعودت الكلاب معرفة واستشعار الأيام التي كان يقدم فيها هذا الطبق، وبمجرد سمعهم طقطقة العلب التي بها تلك الأجزاء الدائرية المقسمة من الطعام، يصدر منهم فوراً الصياح والضوضاء كأنهم لا يصدقون ما يسمعونه. يعد إعداد وتقديم هذه الأطباق مشكلة نوعاً ما في بعض الأحيان، ولكنه يستحق. بالتأكيد أن هذا العدد الكامل للكلاب لم يكن كما هو مع وصولنا إلي خليج الحيتان ما لم نحسن التصرف.

لم يكن السمك الجاف مشهور جداً مثل الدانجي، و لكن حينما يكون بديل له يجب أن يكون بكمية وفيرة. لم تؤمن هذه الكلاب أبداً بأن الكمية كافية وكانوا بالفعل يسرقوا باقي الكميات من جيرانهم، ربما بغرض المزاح أكثر من أي سبب أكبر. علي أي حال، كان هذا المزاح معروف، ولكن كنا نخفي باقي الكميات جيداً لكي يعلم هؤلاء الأوغاد أن ذلك غير مسموح. وكنت أخشي، أنهم يستمروا في محاولات السرقة، بالرغم من معرفتهم الجيدة أن هذا تصرف خاطيء. و لكن هذه العادة كانت متصلة و قديمة جداً للدرجة أننا لا نستطيع أن نصححها الآن. عادة أخري سيئة جداً تعود بنا إلي العصور السابقة، التي حاولنا الخروج منها، وهي نزعتهم واصرارهم علي العويل أثناء الحفلات وقت المناسبات. ما المعني الحقيقي لهذا العويل، سواء كان تعبير عما مضى، أو تعبير عن السرور أو علي العكس، فلا يمكننا أبداً أن نقرر ما تريلة في هذا الأمر حينما تبدأ الكلاب بالعويل. تظل كل الكلاب هادئة و ساكنة، إلي أن يأتي فرد واحد من الكورس في أحد المناسبات الاحتفالية، هنا فقط نسمع صوت العويل المرعب المفزع بدون سابق إنذار. وإذا تركنا الكلاب في ذلك الوقت، فسرعان ما تجري، و يظل هذا الضجيج اللعين علي أشدة لمدة دقيقتين أو ثلاثة.

التسلية الوحيدة للإحتفال عند انتهائه. حينما يتوقف كلهم تقريباً في نفس اللحظة، حينما يلي الكورس إشارة عصا القائد الخاص بهم. لم تكن في تلك الاحتفالات أي مصدر للمتعة و التسلية لنا، فهم يعمدوا

إلي حرمان محبي النوم من الذهاب إلي مضاجعهم والدخول في ثبات عميق. فلا جدوي لأي محاولة منا ليكف قائد الكورس عن المضي في هذا الضجيج. ولا يهنأ أحد ويظل القلق علي بقية الساعات القليلة المتبقية. عندما غادرنا النيروج، كان لدينا سبعة و تسعين كلباً، ومن بينهم ما لا يقل عن عشرة من الإناث. و بذلك توقعنا أن يزيد عدد الكلاب أثناء هذه الرحلة، وبالفعل تم ذلك. كان أول "حدث سعيد" ولم يمضي ثلاثة أسابيع منذ بداية الرحلة. حدث مثل ذلك قد يبدو أنه غير هام، إلا أن أننا كنا نعيش في ظروف تتشابه فيها الأيام، فكان هذا الحدث بالفعل يلقي مننا اهتمام بالغ. حينما أنجبت "كاميلا" أربع مواليد جميلة الشكل، كان هناك ابتهاج عارم في السفينة. إثنان من الجرو (تلك الكلاب الصغيرة)، من الذكور الذين كان مسموح لهم بالعيش، بينما الإناث يتم التخلص منهم قبل أن تفتح أعينهم علي مباحج ومساوي الدنيا. و عندما نتخيل أن هناك مائة كلب ناضج علي ظهر السفينة، ففرصة الإهتمام بالصغار تكون ضئيلة. ولكن بالرغم من ذلك لقي هؤلاء الجرو العناية المطلوبة من نائب الربان. فمنذ اللحظة الأولي كان هو الحارس الخاص بهم. وتدرجياً، حينما زاد عدد الكلاب، ظهرت صعوبة نوعاً ما في توفير مكان مجهز لهم علي ظهر السفينة. قال النائب "سأخذ تلك الكلاب علي سريري". لم يصل الأمر إلي هذا الحد، ولكن إذا تطلب الأمر ذلك فلا شك أنه كان سيقوم فعلاً بذلك. مثال لذلك كان ملفت للانتباه وجدير بالذكر. فيما بعد، بعد فطام هذه الكلاب الصغيرة، بدأت تغذيتهم تأخذ شكل آخر، فبعد كل وجبة، حينما يري أحدهم الفرد تلو الأخر من طاقم السفينة يصعد علي ظهر المركب و معة الصحن وبه بعض قطع الطعام، تقف تلك الأفواه منتظرة هذا الطعام .

و من بين تلك الأشياء التي تكشف عن الصبر البالغ و الحرص علي أداء الواجب، هو الحب والإهتمام الكبير بالعمل. فما كنت أراة وأسمعة يومياً، أصبحت علي يقين من وجود هذه الدوافع و المشاعر، بالرغم، بعد و طول الهدف المنشود بعد قضاء سنوات بين الجليد القطبي. مد الخطبة -- تلك المعركة، التي يوشك حدوثها، مع الجليد الطاف في الطريق نحو

الجنوب— مازالت شيء لا يصدقة أغلب أفراد السفينة ويعتبرة من الخيال.

كان من الضروري الحفاظ لفترة بسيطة، علي سرية الأمر حتي مغادرتنا الميناء، والأُن نتوجه إلي: فانشيل، ماديرا. كان يبدو لدي العديد أني أقوم بمخاطرة كبيرة جيدة بهذا التغير وذلك حتي آخر لحظة، إلي أن أصبح من الواجب أن نخطر زملائنا بهذا الإنعطاف الهام الذي قمنا به. علي أن أعترف أنها كانت مخاطرة كبيرة، ولكنها ليست المخاطرة الوحيدة، بل هناك العديد من المخاطر التي كان يجب علينا أن نحوضها في ذلك الوقت.

وعلي أيه حال، أثناء تلك الأسابيع الأولي من رحلتنا الطويلة، قريباً ما توصلت إلي قناعة أنه ليس هناك أي شخص علي ظهر السفينة فرام يحاول من جانبة أن يضع العراقيل في طريقنا. بل علي العكس تماماً، فكانت لدي الأسباب الكافية التي تمدني بالأمل في سعادتهم فور سماعهم الأخبار، وتلك السعادة الكبيرة التي ستنتابهم، وعلية سيختلف موقفهم تماماً. بلا شك كنت اتطلع إلي الوصول لماديرا: ولكن سيكون أمر رهيب إذا تحدثت وأعلنت عن هذا الأمر. ولا شك أيضاً في مدي اشتياق من كان علي علم بالخطّة، فكان تلهفهم مثلي تماماً. كانت تلك الأسرار ثقيلة علي صدري وليس إخفائها أمر هين فعلي ظهر السفينة - علي الأقل من المفترض أن نكون عليها مثلما إعتادنا. كانت المحادثات بيننا دائماً كل يوم، وبلا شك فالتحدث لا يستطيع أن يمنع نفسة من التطرق للحديث عن تلك الصعوبات المضنية التي كانت تنغص علينا الحياه بالسفينة وتعوق تقدمنا عندما كنا نطوف حول الهورن (القرن).

كان علينا أن ندبر الأمر وننجح في الحفاظ علي الكلاب بصحة جيدة وأمنين في مناطق مثل المدارات الإستوائية، ولكن إذا كان علينا أن ننجح في ذلك مرة، فالنجاح في القيام بذلك ثانية أمر مشكوك فيه. فالتخيل في وصف بشاعة الأمر أسهل من وصفه، وفكم كنا بمكر نختار بعض الكلمات التي بها تعفينا من التحدث كثيراً. لم نواجه صعوبة كبيرة مع هؤلاء الأفراد ضعيفي الخبرة، ولكن ما أتذكرة هنا هو أن كل فرد تقريبا قضى سنوات من حياته في الرحلات القطبية فمجرد تلميح بسيط لهم كفييل بأن يكشف الخطّة بأكملها. فكان لايمكن لأحد من اكتشاف سر

الخطة مقدماً سواء علي متن السفينة أو أي شخص أخر أن يبوح بها علانيةً.

اعتمدت السفينة علي الرياح والطقس في الوصول لتقدير دقيق بشأن الوقت الذي كانت تستغرقه رحلاتنا، وخاصة في خطوط العرض التي بها كانت الرياح متغيرة. كان متوسط سرعة التقدير الكلي للرحلة هو أربعة عُقد، وكان هذا المعدل معتدل جداً، فمن المفترض أن نصل إلي الحاجز الثلجي في منتصف يناير ١٩١١. وكما سنري لاحقاً، هذا التوقع الزمني كان غاية في الدقة. فالطريق إلي ماديرا استغرق شهر. كما إننا قمنا بإلحاز أفضل من ذلك وهو، إننا غادرنا فونشال في شهر من يوم مغادرتنا كريستيانساند. كانت الرحلة علي استعداد للإستغناء عن التقدير الزمني إذا تبين لنا أي خطأ في هذه الطريقة.

التأخير الذي تعرضنا له في القناه الإنجليزية تسبب، لحسن الحظ، في سير السفينة بطول ساحل أسبانيا والوصول إلي جنوبه. توقفت الرياح الشمالية حتي وصلنا إلي موقع التجارة في الشمال الشرقي، وهناك قضينا الليل. وفي ٥ سبتمبر، أخبرتنا المراقبة أنه من المتوقع أن نري الإشارات الضوئية هذا المساء، بالفعل في الـ ١٠ مساءً، ظهر لنا، من بين الصواري والأشعة، ضوء سان لورينزو علي جزيرة فورا الصغيرة، بالقرب من ماديرا.