

## الفصل الرابع من ماديرا إلي الحاجز

في صباح اليوم التالي رست سفينتنا عند طرق فونشال. ووفقاً للترتيبات، كان من المفترض أن يصل أخي إلي فونشال مبكراً بوقت كافي للتأكد أنه يسبقنا هناك. وفترة وجيزة قبل أن نراه ، وبينما كنا نثني علي أنفسنا في وصولنا قبله، ظهر لنا فجأة علي قارب يأتي خلف السفينة. أبلغناه أن كل شيء بالسفينة علي خير ما يرام. كان معه كمية كبيرة من الخطابات والصحف المحملة بأخبار عن بلدنا.

بعد ذلك ظهر أحد الأشخاص الفوضولين، وكان يقول أنه طبيب، أتى إلينا بهيئة رسمية ليطمئن علي صحتنا، ولكنه سرعان ما فر تاركا السفينة عندما وجد نفسه في مواجهة الكلاب التي كشفت عن أنيابها مع حالة من الهياج. فجأة تخلي هذا العالم عن إهتمامه بصحتنا لينجو بنفسه من هذه الكلاب.

كانت مدينة فونشال (في البرتغال) هي آخر صلة لنا بالعالم الخارجي، كان علينا استكمال ما ينقصنا من الموارد والتجهيزات بكل الطرق الممكنة، وبشكل خاص تحميل كل مايمكن من المياه العذبة. فقد كان

استهلاكنا للمياه كبير جداً، لذلك كان علينا تجنب نقصانها بأي تكلفة. قمنا بجليء كل الخزانات وكذلك أي وعاء آخر لتخزين المياه به وإن كان به أي نوع من السوائل، فحفظ المياه به كان أهم من أي سائل. كان معنا حوالي ١.٠٠٠ جالون محملين علي زورق طويل أعلي الباب الأرضي الرئيسي.

بلا شك تجربة مخوفة بالمخاطرة، بسبب النتائج المرعبة المتوقعة في حالة تمايل السفينة، ولكننا كنا نواصي أنفسنا ونأمل في طقس جميل وبحر هاديء في الأسابيع القليلة القادمة. أثناء إقامتنا في فونشال، كانت تتناول الكلاب وجبتين من اللحم الطازج، عبارة عن جثة حصان حجمة مناسب يتم التهامه بسرعة رهيبه في كل مأدبة لهم. أما بالنسبة لنا كان بالطبع لدينا كمية وفيرة من الخضروات والفاكهة، وتلك كانت آخر فرصة علينا اغتنامها لننعم من خلالها بوسائل الترف والتفخيم. طالت مدة إقامتنا في فونشال عن الموعد المحدد لها مسبقاً، وذلك لضرورة بدء رافاص السفينة وفحص الألات الرياح النحاسية وفقاً لما قرره المهندسين. قضينا في هذا العمل يومين، وأثناء كلح الثلاث ماكينات مع الحرارة، انتهز باقي طاقم البعثة هذه الفرصة للتعرف علي المدينة وعلي البيئه هناك. حصل الطاقم علي أجازة لمدة نصف يوم، وقاموا بنزهة إلي فنلق، ضمن فنادق عديده، فوق مرتفعات قريبة من المدينة. كان الصعود سهل عن طريق السكك الحديدية الوترية المعلقة، خلال نصف ساعة وصلنا إلي القمة. كانت هذه الجزيرة تتمتع بسعة العيش والترف الشديد. الفنادق بها مطبخ جميل، وبالطبع نبيذ جيد. وبالطبع استمتعنا بالإثنين.

أما عند النزول، استخدمنا الطريقة الأكثر بدائية، وهي المزلجات. قد يكون استخدام المزلجات في ماديرا أمر مروع، ولكن تلك المزلجات كان لها عصا خشبية، وكان الطريق ممهد بالحجارة الناعمة السوداء. تمكنا من النزول أسفل هذه المنحدرات العالية بسرعة معقولة. كل مزله كان يدفعها ثلاثة أو أربعة من سكان هذه المدينة ذو اللون الداكن.

في فونشال، لم تترد الصحف، بطبيعتها الفضولي، في اللحاق بنا. لم يكن للصحفين هناك أدني فكرة عن أهمية هذه الأخبار المروعة التي ينشروها. قاموا بنشر إشاعة كاذبة تقول أنه حينما تشق سفينة قطبية طريقها نحو الجنوب، فهي بالتأكيد تصل إلي القطب الجنوبي. بدت هذه

الإشاعة للناس هناك حقيقة. ولحسن حظنا، لم تخرج هذه الأخبار خارج شواطئ ماديرا.

وفي يوم ٩ سبتمبر ظهراً، بدأنا نجهز أنفسنا للرحيل. وانتهى المهندسون من استبدال الرفاص واختبارة، كانت كل التجهيزات والمؤن كاملة بالسفينة، وكذلك تم فحص أجهزة قياس الوقت. وما تبقي هو التخلص من هؤلاء المزعجين الذين إحتشدوا حول السفينة بقواربهم الصغيرة لبيع السلع والبضائع، كان كل قارب منهم عبارة عن محل صغير متحرك يطوف بالمياه. ولكن سرعان ما تخلصنا من إلحاح هؤلاء المتطفلين. الآن نحن منعزلين تماماً عن العالم الخارجي. حانت اللحظة التي طال انتظارها لإخبار رفقائي بقراري في الخطه، وقد مر الآن سنة علي بعثتنا نحو الجنوب، وأعتقد أن كل من بالسفينة سيظل متذكر لفترة طويلة فونشال وشوارعها الحارة. دعونا الجميع علي ظهر المركب، فكانوا يعتقدوا اني لا أعلم، ولكنها كانت انتركايتكا والقطب الجنوبي. حمل الملازم نيلسون خريطة كبيرة ملفوفة، رأيت العديد من نظرات التساؤل والاستغراق في أعين الزملاء.

لم يهتم المناخ في ذلك الوقت إلا بعض الكلمات القليلة في انتظار فتح الخريطة ومعرفة الإتجاه الذي ستأخذنا نحوه الرياح والطريق المقرر للبعثة من الآن فصاعداً. قام النائب بفتح خريطة نصف الكرة الجنوبي، وقمت بشكل موجز بشرح الخطة الممتلة لزملائي وشرحت لهم أيضاً أسباب الاحتفاظ بسرية هذه الخطة طوال هذه الفترة. نظرت إليهم متوقفاً أن تبدو في البداية عليهم علامات الدهشة، ولكن تغيرت هذه الدهشة وقبل أن أنتهي من حديثي رأيت إسمات مشرقة علي وجوه الجميع. والأني أصبحت علي يقين بإجابتهم لي حينما سألتهم في النهاية عن استعدادهم لاستكمال الرحلة، دعيت كل فرد بإسمه، فكانت إجابة كل فرد "نعم" مستعد.

وبالرغم من توقعي لموقفهم واستجابتهم، إلا أنه كان من الصعب أن أصف تلك السعادة التي شعرت بها حينما رأيت زملائي كيف علي الفور أبدوا استعدادهم وتقديم خدماتهم لي في هذه المناسبة الهامة. لم تستحوذ السعادة علي أنا فقط، بل كان هناك الكثير أيضاً، لدرجة جعلتني أظن أن العمل تم المجازة بنجاح ولسنا في البداية.

لم يكن لدينا متسع من الوقت لنضيفة حول الأخبار والخوض فيها. فعلينا أولاً أن نتتبع لما سنفعلة، وبعد ذلك سيكون لدينا شهر عديلة لهذه المناقشات. فقط ساعتين مسموح فيها لكل فرد أن يكتب إلي أهلة عما وصل إلية. وفي الغالب لم تكن الخطابات طويلة، وفي كل الأحوال فكان سرعان ما ينتهي الطاقم من كتابة تلك الرسائل. سلمت أخي بريد ليأخذ معة إلي كريسيانياه، ومن هناك يتم إرسال الخطابات كل إلي جهة المخلدة، ولكن لم يحدث ذلك إلا بعد نشر خبر تغير الخطة في الصحف.

أخبرت زملائي بأخر الأخبار فاستقبلوها بصدر رحب، وكان السؤال هنا هو رد فعل الناس في البلد حينما وصلت إليهم الأنباء. علمنا فيما بعد أن هناك أراد مؤيدة و آراء معارضة. ولكن ليس لنا الآن أن نشغل أنفسنا كثيراً بهذا الموضوع، أخي تعهد بأن يعلن مسار الرحلة، وبصراحة هي مهمة لا يُحسد عليها. بعد أن ودعناه و صحافناه جميعاً غادر السفينة، وبذلك انقطع اتصالنا بهذا العالم المزدحم. أصبحنا منعزلين مع مواردنا. لم نري الموقف شديد الكأبة . بدأت رحلتنا الطويلة برقصة، لم يكن هناك أي أثر لمشاعر الكأبة بصورة أكبر أو أقل عما هو معتاد عليه في أي رحيل. كانت الرجال تضحك و تقول النكت. منها النكت، الظريفه والسيئة، التي كلها كانت تدور حول هذه الرحلة. بعد ذلك صعدت المرساه إلي أعلي بسرعة غير معتاده.

بالنسبة للكلاب فبعد الدفاء الذي كانوا يشعروا به في فونشال وسعادتهم بلحفلة الموسيقية المبهجة، لم نشكو من سعادتهم ومرحهم تلك المرة. كنا نشعر بمتعة كبيرة حينما تأتي علي ظهر المركب في الصباح الذي تركنا فيه ماديرا ونسمع "صباح الخير" ممتزجة بابتسامة جميلة في أعين الجميع، كان يسود جو من الود و الدفاء يجعلنا في غاية البهجة. إنتقلنا الآن لظروف جديده مختلفه ، وكان لهذا التغير المفاجيء أثره في انبعاث التفكير و الخيال الخصب الذي كان بمثابة حافز مفيد لمن يفكر ويتأمل في رحلتنا حول الهورن (القرن) من قبل. ولكن كنت أري أن مصدر تسليهم الأساسي هو التفكير في مدي فشلهم في اكتشاف خطتنا. ويقول باك وهو يلقي بجنية جديد في البحر "كيف كنت بهذه الحماقه من قبل ولم أفكر في ذلك؟". فالأمر سهل مثله مثل عصا الرمح. فنحن هنا لدينا كل هذه الكلاب ولدينا "منزل المراقبة" الجميل وبه مطبخ كبير وفرش لامع

للمنضلة وأشياء ضرورية كثيرة من هذا القبيل. فيمكن لأي أبله أن يعرف لماذا هذه الأشياء. ولكني كنت أشد من أذرة وأواسية ليفكر بحكمة أكثر، فلحسن الحظ لم يكتشف أحد هذا السر قبل الأون.

فمن كان منا يحتفظ حتي الآن ببعض الأسرار ويلجأ إلي كل الحيل للتكتم، فبال تأكيد يشعر بالراحة عندما يكشفوا عن السر ويتحدث بجرئته. فإذا كان الموقف يحتم علينا من قبل التعقيم، فالآن لا يوجد ما يمنعنا أن نكشف أوراقنا أمام الجميع. فالعديد من المناقشات كانت تصل لحالة من الجمود بسبب هذا السكوت الذي يخفي وراءه عدد من الأسئلة يريد أن يسألها الفرد ولكنه تهذباً منه يحتفظ بها لنفسه.

مضينا وقت كبير جداً لفهم و نتواصل في الحادثات، ثم فجأ كنا نتمكن من استنباط المعني المقصود الذي كان يشكل لنا صعوبة في البداية. اكتسب العديد منا خبرة كافية علي مدار سنوات قضيناها في دائرة القطب الشمالي، لكن القارة القطبية الجنوبية كانت لنا جميعاً أرض مجهولة. وعن نفسي كنت أنا الشخص الوحيد علي متن السفينة الذي رأي أنتركاتيكا، وربما واحد أو اثنين فقط من رفقائي هنا سبق وأن مر بمنطقة قريبة لجبل جليدي قطبي في رحلة حول رأس هورن، فهذه كانت أقصى حدود لنا.

قلة قليلة من رفقائنا بالبعثة من كان لديهم فرصة سابقة لدراسة إنجازات البعثات التي كانت في طريقها نحو الجنوب وكذلك دراسة القصص الخاصة بهذه القارة الغير مأهولة، وربما لم يكن لديهم سبب يدعو لمعرفتها ودراستها. إلا أن الضرورة الملحة الآن كانت تقتضي معرفة كل شخص بالبعثات السابقة قدر المستطاع، لأن ذلك كان هو السبيل الوحيد للإطلاع و التعرف بصورهِ ما علي ظروف وأحوال عملنا بالبعثة.

ولهذا الغرض كان علي متن فرام مكتبة كاملة محملة بأدب و قصص القطب الجنوبي، كانت تضم كل شيء تم كتابته من قبل المستكشفين الأوائل، بداية من جيمس كوك حتي جيمس كلارك روس وكابتن سكوت و إرنست شاكلتون. وبالفعل لقت هذه المكتبة إقبال كبير عليها من طاقم البعثة. كانت الأعمال الخاصة بكل من سكوت و شاكلتون هي الأعمال الأساسية الأكثر قرأه، حيث قرأت البعثة أعمالهم كلها دون أستثناء من البداية للنهاية. تميزت هذه القصص السردية بإسلوب واضح وشيق وأكثر من رائع.

إذا كان هناك وقت كافي نكرس فيه جهودنا لإجراء الدراسات النظرية علي مشكلتنا، فبالتالي لكان لذلك أثر علي إعداداتنا التطبيقية. وبمجرد أن وصلنا إلي مناطق الرياح التجارية - حيث قوة هبوب الرياح في اتجاه دائم أي إلي ضعف المشاهدة و المراقبة علي السفينة، ولذلك قام المختصين بإعداد المكثف لتجهيزات الشتاء بأفضل صورة ممكنة. وبالرغم من اهتمامنا المسبق بإعداد كل جزء من المعدات بأفضل ما يمكن، إلا أن هذه المعدات كانت في حاجة إلي فحص وصيانة شاملة. ونظراً لتعقد هذه المعدات، فكان المختصين في عمل دائم لإصلاح أو صيانة أي منهم. اكتشفنا فيما بعد أن إعداداتنا لرحلات الترحلق بالمزلجات كانت علي أكمل وجه، ليس فقط أثناء رحلة البحر الطويلة، ولكن أيضاً أثناء الرحلة الأطول - رحله شتاء القطب الجنوبي.

روني هو صانع الشراع (الخياط) الذي كان معنا بالبعثة. وكانت عروسه التي أتت بها هي ماكينة الحياكة، أتت بها من اليخت في هورتن وذلك نظراً لملكة الإقناع التي لديها. ولكن كان حزنه وأسفة الأكبر في الرحلة هو، عندما وصلنا إلي الحاجز، اضطراباً إلي تسليم هذا الكنز الثمين إلي فريق الشاطيء. فلم يدرك أننا لسنا بحاجة لماكينة خياطة في فرامهيم. لذلك أول ما قام به عندما وصلت فرام إلي بيونوس ايرس هو شرح موقفة الصعب لمندوب شركة سنجر المختصة بصناعة مكن الحياكة ووضح له حاجة لماكينة أخرى. وثانيةً استخدم روني طريقته المقنعة للحصول علي ماكينة جديدة.

وعليه لم يكن مُدهش لنا عشقة هذه الماكينة. فكان يستخدمها في كل شيء - في صناعة الأشرطة والأحذية و الأسرجة وكافة اعمال الخياطة، كلها بنفس السرعة. كانت له ورشته في غرفة الطعام، وبها الماكينة التي يزداد صوتها وعملها عند المدارات الإستوائية - منطقة حزام الرياح الجنوبية و الطيف الجليدي أيضاً. كان ينكب علي العمل ليخرج من بين يديه فيض منمهر من الطلبات. ونتيجة لطموحة فكان يقوم بأكبر كم من العمل في أسرع وقت ممكن. ومع ذلك فمن المثير للعجب أن عملة لا ينتهي أبداً، فكان دأبه علي عملة بنفس قوة حبة له - فدائماً المزيد والمزيد من العمل لديه.

وقطعاً كمية هائلة جداً من الطلبات خرجت من ورشة طوال هذه الشهور، ويكفي فقط أنها كانت تخرج بأفضل صورة ممكنة وبسرعة بارعة. ربما واحدة من تلك الأشياء التي كانت مصدر فخر له شخصياً تلك الخيمة الصغيرة التي صنعها: سعتها ثلاثة أفراد ولكننا تركناها فيما بعد في القطب الجنوبي. كانت نموذج جيد لخيمة صغيرة، صنعها من خيط الحرير الرفيع فبسهولة يمكن طيها ووضعها في حقيبة مناسبة بينما وزنها علي الأكثر واحد كيلو جرام.

في تلك المرة لم تكن لدينا تقديرات لنحزم من خلالها بوصول، كل طاقم البعثة الجنوبية، إلي خط عرض ٩٠ درجة. بل علي العكس، فكان علينا الأخذ في الاعتبار احتمالية إضطرار البعض لتغير اتجاههم. ولهذا الغرض صنع روني الخيمة، لأن في هذه الحالة سيتطلب الأمر أن يقوم اثنين أو ثلاثة من الأفراد بالخطوة النهائية في الرحلة، ولذلك كانت خيمة صغيرة وبسيطة قدر المستطاع. و لحسن الحظ، لم نكن في حاجة لها، حيث وصل الجميع إلي الهدف، لذلك تركنا خيمة روني، هذا العمل الفني الجميل، هناك كتذكارة و علامة عند القطب.

لم يكن لدي صانع الأشرطة روني كلاب ليعتني بها بسبب انشغاله الدائم. ومن ناحية أخرى، كان دائماً يساعدني في نقل الأربعة عشر كلب الذين معي فوق الجسر، ولكن كان يبدو أنه لديه بعض الصعوبة في ألفة الكلاب و كل ما يتعلق بهم. فلم يروق له فكرة وجود حشد من الكلاب علي ظهر السفينة، فبالنسبة له كان هذا الوضع الغريب نوع من أنواع الشفقة التي يحتقرها ويسخر منها. ففي كل مرة يأتي علي ظهر السفينة ويجد نفسه وجهاً لوجه مع هذه "الوحوش" يقول لي "أنت من تنقل الكلاب خارج هذه السفينة". ولكني كنت علي يقين من عدم مهاجمة هذه الحيوانات المسكينة لـ روني و كذلك لأي شخص آخر، إلا أن روني ظل لفترة طويلة غير مقتنع بذلك و لديه شكوك تجاههم. فلم يشعر بالأمان حقاً إلا بعد تكميم فم الكلاب.

المزلاجات جزء آخر في الإعدادات له اهتمام خاص، فبكل السبل هي سلاحنا الأساسي في معركتنا الآتية. وبالرغم من كثرة ما عرفناه وتعلمناه من قصص سكوت وشاكلتون، إلا أننا وجدنا بعض الصعوبة حيال رأيهم الذي يقول أن استخدام المزلاجات عند الحاجز أمر غير مجدي. فمن خلال

الوصف لطبيعة السطح وظروف المكان العامة، ندرك أن المزلجات هي الوسيلة الوحيدة المناسبة هـاك. ولم نترجع أبداً عن إعداد وتجهيز المزلجات الإعداد الأمثل، هذا بالإضافة إلي وجود فرد بالبعثة له خبرة و كان يتولي مسئولية هذا الأمر. إنه أولاف بيجلانـد، فيكفي فقط ان اشير إلي إسم هذا الرجل.

بعـدما بدأت البعثة رحلتها من النيروبيج، كان علينا ان نجد مكان ملائم لعشرين زوج من المزلجات، فقررنا أن نضع بعضهم في المخيمات الخاصة بنا، فكان جميعهم أسفل سقف الكبينة الأمامية، وهو أفضل مكان. في آخر شهر أو شهرين، عندما وصلت البعثة إلي مناطق الرياح التجارية قام بيجلانـد بمهمه غير مهمته التي اعتاد عليها، عاد بيجلانـد إلي عملة السابق كصانع مزلجات ونجار. تسلمنا المزلجات والأربطة جاهزة من هاجن وكو، في كريستيانيا، و كانت جاهزة مع الأربطة المناسبة لحذاء كل شخص لاستخدامها عند وصولنا إلي الحاجز. كان كل شخص لديه تجهيزاته الكاملة من هذه المزلجات. حتي من سيظل بالسفينة في ذلك الوقت يمكنه الآن الترحلق، وكذلك أثناء إقامتهم عند الحافة الجليدية.

لكل عشرة مزلجات صنع بيجلانـد زوج من المزلايق، التي تستخدم بنفس الطريقة التي كان يستخدمها الاسكيمو. هؤلاء الناس القدامي لم يكن لديهم، علي كل الأحوال، مادة ملائمة لصنع أحذية المزلايق. فيمكن التغلب علي الصعوبة من خلال تغطية المزلايق بغطاء خارجي من الجليـد بلا شك أن هذا الأمر يتطلب ممارسة وصبر لوضع هذه الأحذية بشكل ملائم، ولكن إذ لم تثبت جيداً فمن المؤكد أنك تخسر المغامرة. وكما أشرت أننا كنا ننوي التجربة علي الحاجز، ووجدنا أن قوة سحب الفرق جيدة و هنا أصبحنا مطمئنين.

خلال الأربعة عشر يوماً بعد مغادرتنا ملديرا، كانت الرياح مناسبة تماماً للإستمرار علي نفس معدل الإبحار، كان الإبحار مناسب فقط مع الأشرعة. استغل المهندسين فرصة استراحة المحرك وقاموا بأعمال التنظيف والتلميع. كان العمل ليل نهار حتي تمام التنظيف. كذلك نودتفتيت إستغل الفرصة لممارسة العمل المحبب إلي قلبه، كـ حدّاد و بالفعل كان المجال أمامه واسع لإستخدام الشاكوش والسندان كيفما يريد.

ومثلما كان لـ روني الكثير والكثير ليقوم به في الحياكة، فنفس الأمر مع نودادفيديت في تطريق المعادن - تجهيزات الزلاجات والسكاكين والفئوس والقضبان والترابيس، والعديد من الكلابيب والقيود الخاصة بالكلاب، وما إلي ذلك. استمر صوت وشرارة السندان كل يوم إلي أن وصلنا إلي المحيط الهندي. فعندما وصلنا إلي الحزام الغربي، لم يتمكن نودتفيدت من ممارسة الحدادة مثل ما سبق بسبب صعوبة دق المسمار وقدمه غير ثابتة علي ظهر السفينة، وكذلك

الصعوبة حينما تنهمر المياه مرات عديدة يومياً علي كور الحداد. فبينما نحن مهمكين في التجهيزات، انتشر في بعض الأرجاء بالوطن خبر يقول بأن جسد السفينة فرام في حالة سيئة للغاية، وهناك تسرب أدي إلي فساد السفينة كليه. أصابتنا حالة من الإندهاش حينما كنا ننظر للرحلات التي قامت بها السفينة فرام وتلك الإشاعات الفضولية الغربية، فقد استمرت السفينة فرام في ابجارها بالبحر المفتوح لمدة عشرين شهراً خلال أربع وعشرون ساعة يومياً مع سرعة وقوة مرضية إلي حد كبير.

كانت السفينة تعمل جيداً. وكنا نعلم قبل بدء الرحلة بوجود مثل هذه الأصوات الحمقاء التي لا مبرر لها وإدعاءات مثل هذه حول "فساد" السفينة، ولكننا كنا نعلم أيضاً أن هناك سفينة خشبية نادراً ما تبحر بدون ضرورة استخدام مضخات الأن وفيما بعد. عندما توقف المحرك، كان كافي أن نستخدم المضخات اليومية كل صباح لمدة عشر دقائق، هذا هو "التسرب" الذي حدث وأفسد السفينة.

وعلي الجانب الأخر، فما يتعلق بتجهيزات السفينة من الأشربة والسواري، فإن لم تكن هذه التجهيزات كاملة فالنقص يتعلق كليةً بالميزانية. بالنسبة للسارية الأمامية لدينا إثنين مربعين بدلاً من أربعة (من المفترض أربعة)، وعلي ذراع المرفاع يوجد شرعين علي شكل مثلث، في حين يوجد مكان يكفي لثلاثة، إلا أن الميزانية لا تكفي.

حاولنا، من خلال المعاملات التجارية، أن نعوض هذا النقص من السواري بعمل شرع مكون من الأخشاب القائمة جنباً إلي جنب مع السارية الأمامية وكذلك شرع علوي يعلو الشرع الذي بقمة السفينة. ولا أستطيع أن أجزم بأن هذه الأشربة المرتجلة عامل مساعد في المظهر

الخارجي للسفينة إلا أنها كانت تدفع بالسفينة للأمام وكانت فعلاً عملية تجارية رائعة لنا. في هذه الأثناء، في شهر سبتمبر، تقدمت السفينة تقدم معقول نحو الجنوب، وقبل منتصف الشهر وصلنا إلي حزام المناطق الإستوائية. لم نعاني من حرارة منطقة استوائية معينة، وبشكل عام لم تكن هناك حرارة شديدة نشعر بها بالسفينة في البحر المفتوح طالما أن السفينة تتحرك وتبحر.

كانت تسيير السفينة تحت أشعة الشمس التي في ذورتها، وقد يكون الدفء أكثر من اللازم، ولكن مع الهدوء كان المحرك مساعد لنا حينئذ نشعر بنسمة هواء خفيفة. ولكن مع الهبوط جنوباً، أصبح الأمر أسوأ، فحياناً بسبب الغدير يكون المحرك "ضعيف بشكل بشع". ومن ناحية أخرى، كانت كبائن السفينة بها عيب، هو انه لم يكن هناك كوة (فتحات كالشبابيك) علي جانب السفينة، ولذلك لم يمر أي تيار هوائي، و لكننا كنا نتأقلم مع الوضع دون تغيير أماكننا.

هناك حانئين بالمركب، كنا نفضل الجلوس في الحانة الأمامية في الجو الدافئ، بينما الحانة الأخرى كانت للجو البارد. كان الممر الضيق المؤدي لاتجاه مقدمة السفينة هو النجاه من الرياح العاتية الشديدة، فلم يكن التيار جيد عند مؤخرة السفينة، حيث الهواء الدافئ بالقرب من المحرك. يمكث المهندسون في أكثر الأماكن حرارة، ولكن الغدير هو أفضل الطرق المبتكرة لتهوية غرفة المحرك. لذلك لم يكن وضعهم سيء جداً في ظل أي ظروف تمر بها رحلتنا.

سؤلاً كثيراً ما كان يتردد أيهما أرحم، الحرارة الشديدة أم البرد الشديد؟ ولكن الإجابة ليست سهلة، فكلاهما سيئين، ويجب أن يظل هناك إختلاف طفيف في التفضيل فيما بينهما. بالنسبة لنا علي ظهر السفينة يفضل الكثير الحرارة، حتي أيام العمل المتواصل.

أحد مزايا الطقس الدافئ هي بساطة الزي الذي يسمح به هذا الطقس، فهؤلاء من يستخدم الكثير من الملابس والأسرة، لا يشكل الأمر عليهم صعوبة، فبسرعة يمكنهم التبديل بين الملابس.

أما عن رأي الكلاب في التواجد بالمناطق الإستوائية، فمن الأرجح أن يكون رأي أحدهما كالأتي: "شكراً، ليتنا نعود للبيئة الأكثر برودة". ليست أغطية الكلاب ملائم للعيش في درجة حرارة ٩٠ درجة (في الظل)

والأسواء هو عدم تمكنهم من تغير تلك الأغطية. وبالمناسبة هناك إفتراض خاطيء بأن الحيوانات تفضل العيش في البرد القارس المتجمد، و لكن الحقيقة أنها تفضل الجو الدافئ المعتدل.

في المناطق الإستوائية لم تعاني هذه الكلاب الكثير بسبب شلة الحرارة. فعند هذه المناطق يمكن مد المظلات علي السفينة كلها وتبقي الكلاب طوال الوقت في الظل، فطالما هي بعيدة عن أشعة الشمس المباشرة، فلا خوف من حدوث أي ضرر لهم، بل كانت صحتهم جيدة ولم تصب أي كلب بأي مرض من أمراض الطقس الحار. فقط حالاتان واه، بسبب المرض، أثناء الرحلة كلها. الحالة الأولى، واه إحدى الإناث بعد أن وضعت ثمانية جرو، و ذلك أمر طبيعي يمكن أن يحدث في أي ظروف أخرى، بينما سبب الحالة الثانية لم يكن مرض معدى علي الإطلاق. تفشي المرض بين الكلاب هو أكثر المخاوف التي ظلت تساورنا، ويرجع ذلك إلي العناية التي حظي بها الكلاب، فلم تظهر أي دلالة علي المرض.

يقع "حزام الركود" الإستوائي بين الشمال الشرقي ومناطق التجارة الجنوبية الشرقية. يتنوع مكان وامتداد هذا الحزام نوعاً ما علي حسب فصول السنة. فإذا كان الحظ حليفاً لك، فبكل سهولة تأخذك الرياح التجارية إلي الجهة الأخرى، ولكن دائماً تتأخر السفن في هذا المكان، الأمر سواء بالنسبة للرياح الهادئة والرياح الغير مستقرة. وقت وصولنا هناك لم يكن أبداً ملائم للرحله، حيث لم تصادف السفينة الرياح التجارية الشمالية الشرقية وابتعدت عنها باكراً بمقدار عشر درجات شمال هذا الخط.

فإذا وجدنا هذا النوع من الهدوء الذي نبحت عنه، فسرعان ما تمر السفينة بمساعدة المحرك ولكن قلما ما كان يوجد هذا الهدوء. تهب الرياح الجنوبية الشديده، كالمعتاد وعند الدرجات القليلة الأخيرة من خط الطول الشمالي تهب رياح أشد قوة وضراوة.

سبب لنا التأخر الكثير من الضيق ولكن عدم وجود أمطار بالشكل الكافي هو السبب الرئيسي الأقوي في الضيق وخيبة الأمل. بشكل عام، عند هذه الخطوط العرضية، يأتي المطر الغزير المنهمر بشلة، فتكن فرصة لنا أن نملأ البراميل بالكثير من مياه المطر في وقت قصير. وكنا نأمل في هذا الطريق أن تغمرنا المياه، ولكنها لم تكن كثيرة، لذلك كان علينا الحفاظ

علي كل قطرة مياه. وفي ظل هذا الموقف الصعب، كان علينا انتظار هذا القليل من الماء، الذي لم يكن كافي أبداً، وما ندخرة من المياه من المفترض أن نستخدمة في المستقبل.

بالنسبة للصابون، كانت لدينا منه كميات وفيرة، ورغوة في المياه المملحة مثلها في المياه العذبة الجدينة، وبهذا كانت النظافة دائماً متوفرة لنا و للملابس. وعندما يكون هناك أي خوف أو قلق بشأن مخزون المياه، فسرعان ما تتلاشي تلك المخاوف عندما نأخذ من القارب الطويل الذي كان معنا علي ظهر السفينة لمدة طويلة، وعندما نشعر الأمل كنا نأخذ ضعف الكمية، وهكذا تأقلمنا مع الحال. وفي حالة إزدياد الموقف سوءاً، كان علينا أن نستعين بأحد مجموعاتنا التي تصادفنا في الطريق فيما بعد.

ظلت الكلاب مقيدة في الأماكن المخصصة لها لمدة تزيد عن ستة أسابيع. وأثناء هذا الوقت كانت سهلة الإنقياض والترويض مما جعلنا ننوي أن نفك قيودهم في وقت قريب. وحقيقةً، كان هذا الأمر مصدر تسلية لنا، وبالتأكيد كانت هناك ضجة نوعاً ما مع حل القيود.

ولكن قبل أن نتركهم أحرار، كان علينا أن نجردهم من أسلحتهم والإ كانت هناك معركة محتومة تسفر عن موت واحد أو اثنين علي الأقل، وهذا أمر لا يمكن أن نتحملة. بعد تكميم كل كلب بكمامة قوية تركنهم أحرار وانتظرنا ماذا سيحدث.

في الأول لم يحدث أي شيء، وظل كل كلب في مكانة الذي اعتاد عليه لفترة طويلة، ولكن بعد ذلك خرج أحدهم من عزلته وأخذ يتمشي بطول السفينة. ولكن سيرة طليق هكذا خطر. فنظرتة الغريبة ككلب طليق أثارت باقي الكلاب وجعلتهم يندفعوا نحو هذا الكلب المؤسف، مبتهجين علي أمل الإنقضاض علي جلسة الأئم بفكيهم. ولكنهم لم يحظوا بهذه المتعه، فهذا القيد القوي علي فكهم جعل هذا الأمر مستحيل بالنسبة لهم، كل ما في إمكانهم فعله هو شد بعض الشعر من جلسة نتيجة لهذا الهجوم الشرس.

هذه المعارك كانت هي مصدر التسلية الرئيسي لكلب الإسكيمو، فكان يقبل علي هذا اللهو بشغف كبير. ليس هناك أي مانع إذ لم يكن لديهم هذه العادة الغريبة في التجمع والانقضاض علي كلب واحد

الذين إختاروه أن يكون ضحيتهم، ويهجموا عليه دون توقف إلي أن يقتلوه. فمن الممكن بهذا الشكل أن يذهب كلب ثمين في لحظة.

وبالطبع كان علينا بذل كل ما في استطاعتنا لإخمد رغبتهم في العراك ولكن بسرعة تفهم الكلاب إننا لم نكن مغرمين بمعاركهم. ولكن هذه العادة هي طبيعة متأصلة فيهم، ومن المستحيل استئصلها، ولا نستطيع أن نحزم ان الكلب يتنازل عن رغبته في هذا القتال عند قيده. عندما يتحرر الكلب، يجري فوراً نحو المكان الذي يريد أن يستكمل باقي أحداث الرحلة، و فقط عند تقديم اللحم ترجع الكلاب إلي قيدها ثانية.

كانت تحاول الكلاب الإختفاء في كل مكان مستخدمة كل السبل، فمع مجيء ضوء الصباح كان يصعب علي أحدنا أن يجد كلب. فبالأكيد كانت الكلاب تذهب إلي أماكن ليس لها أن تذهب إليها. العديد منهم يبدأ في حركات البلهوانات عند فتح الحجرات، لكنهم لم ينزعجوا من النزول ٢٥ قدم. حتي غرفة المحرك التي يصعب الدخول إليها، نجد هناك أحدهم وقد أوجد له مكان بين قضبان المكبس. ولحسن الحظ لم يبدأ المحرك في عملة والكلب هناك.

بسرعة تهدأ الكلاب مرة أخرى بعد عراكمهم الهائج. فتبدو عليهم مشاعر الخزي واليأس واضحة حينما لا يجدوا أي جدوي من جهودهم. هنا تفقد هذه الممارسات سحرها بمجرد أن يشعر الكلب بضيق الأمل في أن ينهل من الضحية .

قد يبدو مما سردناه هنا من ناحية، ومن ناحية أخرى بسبب طبيعة الكلاب القطبية أن العلاقة المشتركة التي بينهم هي علاقة تنطوي فقط علي القتال والصراع. ولكن هذا علي العكس تماماً، فعلاقة الصداقة والود التي بينهم تجعل الكلب لا يستطيع العيش دون الآخر. لسبب أو لآخر، لم تشعر بالسعادة كما ينبغي، فهم أكثر خجلاً وضجراً من أي كلاب أخرى.

لم يكن هناك إهتمام كبير بهذا الأمر، ولم ننشغل بالأسباب. ولكننا اكتشفنا - بعدما تركنا الكلاب حرة بعيداً عن القيود - أن السبب في حزن هؤلاء هو بعدهم عن أصدقائهم ووجودهم في مكان آخر. وكم كانت السعادة التي شعروا بها عندما تلاقوا مع بعضهم البعض، هنا نري فوراً كائنات مختلفة تملأهم البهجة والمرح. وبالطبع في هذه الحالات كنا نقوم

بالتغير في المجموعات وضم هذه الكلاب الحزينة مع أصدقائهم ليكونوا في نفس المجموعة.

كان من المتوقع أن نصل إلي خط الإستواء في ١ أكتوبر، ولكن بسبب ظروف الرياح السيئة التي واجهتنا شمال هذا الخط أخذنا وقت أطول من المتوقع، ولكن ليس أطول بكثير. وهكذا انتهت مرحلة هامة في رحلتنا نحو القطب الجنوبي: بعدما وصلنا إلي هذه الخطوط العرضية الجنوبية، أخذنا أجازة، وأقمنا حفلة. فوفقاً للعدات القديمة، يأتي الأب نبتون بنفسه احتفالاً بعبور الخط، ومشاركة الهامة في هذا الحفل تكن من خلال اختيار شخص من بين طاقم البعثة.

ولكن إذا وجد هذا الشخص المهيب أحد منا لا يبرهن علي وصوله لهذه الدائرة، فيستلمة للحاضرين لـ "يحلّقوا له ويطهروه روحياً".

أعدنا لأنفسنا عشاء خاص، بعادة تأتي القهوة والمشروبات والسيجار. احتساء القهوة كان في الواجهة الأمامية من المركب، ولكننا كنا نتحایل علي هذا العلد من الكلاب التي تتحرك هناك لنحظي بمكان لنا. لم تخلو الرحلة من وسائل الترفية. كان معنا الكمان والماندولين وكذلك الفرقة الموسيقية المكونة من بريستروود و صانبيك و بيك ، الذين كانت لهم اسهامات عديدة، وكذلك راديو الفونوغراف الذي سمعناه لأول مرة.

وعندما بدأ الفالز يرقص في "مقاطعة لوكسمبرج" ظهرت في الطريق راقصة بالية حقيقية في زي تنكري مع تنورة قصيرة جداً. لقي هذا الشبح الغير متوقع ترحاب وتصفيق شديد، وكذلك الإطراء والإعجاب الشديد ببراعتها في الرقص. اكتشفنا بعد ذلك أن وراء الماسك وجه جيرستين، ولكن الأداء والرقص كان فعلاً أنثوي. أما روني فلم يرض إلا بعدما ركب هذه "السيه" - ليصفق بشلة لهذا الخداع. بعد ذلك تغير الفونوغراف إلي رقصة كيك ووك الأمريكية ، وفي هذه الأثناء ظهر في المشهد زنجي يرتدي معطف طويل، و قبعة حريرية، و حذاء خشبي. بعد ذلك اكتشفنا أن هذا الزنجي الأسود هو النائب. مجرد أن رأيته فلم نملك إلا الصياح والضحك، ولكننا أعجبنا برقصة واستمتعنا كثيراً بأدائه. حظينا كثيراً بالمتعة، هذا الجزء من الرحلة هو اختبار لمدي صبرنا أكثر من أي شيء آخر. كان من المحتمل أن نواجه صعوبة في قضاء وقت ممتع ونسعد كهذا، لكن تلك الرياح التجارية الجنوبية الشرقية التي كنا نتوقع

أن نقابلها كل يوم، هبت متأخرة جداً بل واشتهرت أنها الرياح الأهداء في العالم.

كانت الرياح كانت خفيفة إلي حد كبير، إلا أنها سمحت لنفسها ببعض من عدم الانتظام في التذبذب بين الجنوب والشرق ولكنها أغلب الأوقات كانت بالقرب من الجنوب. ولأننا كنا ندفع طوال الوقت بالسفينة تجاه الغرب، كان لهذه الرياح أثر كبير في زيادة سرعة الإبحار عبر خط الطول أكثر من خط العرض. فبسرعة اقتربنا من نقطة الشمال الشرقي لأمريكا الجنوبية - عند كيب سان روكي.

تكملة) لحسن الحظ لم نقرب من هذا اللسان، وانطلقت السفينة بسرعة عبر المحيط الأطلسي. في النهاية اتجهت الرياح خلف السفينة، ولكنها كانت خفيفة وكان الماتور مستمر. نحن الآن نتحرك ببطء ولكن في اتجاهنا السليم نحو الجنوب. بعد ذلك بدأنا نشعر ثانياً بالحرارة التي كانت ملائمة نوعاً ما لسكان الشمال.

في ١٦ أكتوبر، طبقاً للأرصاد في ظهر هذا اليوم، وصلنا إلي مقاطعة جزيرة ترينيداد الجنوبية، أحد الواحات المهجورة وسط المياه الواسعة لمياه المحيط الأطلسي الجنوبية. وكان هدفنا هو الوصول لهذه الجزيرة، وإحتمالية أن نرسو هناك ولكن لسوء الحظ كان يجب أن يتوقف الماتور للتنظيف، ومنعنا ذلك أن نصل أثناء النهار.

عند جنوب خط عرض ٢٠ درجة، هبت الرياح الجنوبية الشرقية التجارية، ولم تكن أسفين في الإبتعاد عنها، ظلت خفيفة حتي النهاية، وهنا نقطة ضعف فرام هو الإبحار وسط الرياح. والآن نحن في هذا الجزء من المحيط الذي نتمنى أن نجد فيه رياح حليفة لنا ونخرج منها مباشرة: قطعنا الآن مسافة ٦.٠٠٠ ميل، ولكن لازال أمامنا ١٠.٠٠٠ لنقطعهم، كانت تمر الأيام بسرعة مزهلة. ومع نهاية أكتوبر تحقق التغير الذي نريده، فمع هبوب نسيم شمالي منعش تقدمت السفينة بقوة نحو الجنوب، وقبل نهاية الشهر وصلنا إلي خط عرض ٤٠ درجة.

هنا وصلنا للمكان التي نجد فيها الرياح المرغوبة، والتي تهب من الجهة المناسبة. وطريق السفينة الآن هو الإتجاه نحو الشرق بطول حزام الرياح الجنوبية الغربية. يمتد هذا الحزام من بين الخطوط الموازية ٤٠ و٥٠، دائرياً حول الشرق، ويتميز هذا الحزام بهبوب رياح جنوبية مستمرة، ومن

المعروف دائماً عن هذه الرياح إنها تهب بقوة. وضعنا ثقتنا وأمالنا في هذه الرياح الغربية وإن خذلتنا سنصبح في حيص بيص. لم نكد نصل إلي هذا الحزام، وإذ بالرياح تهب بكل قوتها، لم تكن لطيفة علينا ولكن النتيجة كانت رائعة قادتنا الرياح بقوة نحو الشرق. ولكننا لم نستطع زيارة جزيرة جوغ التي كنا ننوي زيارتها، فالبحر كان عالي جداً للدرجة أن لا نجرؤ علي الاقتراب من المرفأ الضيق الصغير. حققنا النجاح جيد في شهر أكتوبر بالرغم من أن هذا الإنجاز كان متأخر، وعلي أیه حال الآن قطعنا المفترض القيام بها من قبل.

وفقاً لتقديرتنا، من المفترض أن تكون الرحلة عند جنوب رأس جود هوب خلال شهرين من مغادرتنا ماديرنا، وبالفعل كانت توقعاتنا سليمة. في اليوم الذي عبرنا فيه خط طول هذا المكان واجهتنا اول عاصفة دوريه منتظمة، كانت البحار تشكل خطر كبير، ولكن لأول مرة تثبت سفينتنا الصغيرة الرائعة جدارتها. واحلة من هذه الأمواج الضخمة كانت من الممكن أن تخلي ظهر السفينة فوراً إذا جاءت علي متنها، ولكن السفينة فرام لم تسمح بحماقة هذه الأمواج.

عندما ارتفعت الامواج في مستوي أعلي من خلف السفينة، توقعنا أن تصيب الطابق المنخفض، ولكن رفعت السفينة نفسها في حركة رائعة، هنا لم يكن أمام الأمواج سوي الإنزلاق تحتها. مقارنه بالسفينة ألباتروس، فلم يكن بوسعنا التعامل مع الموقف بشكل أفضل من ذلك. قيل أن السفينة فرام مصنوعة من أجل الجليد ولا ننكر ذلك، ولكن في نفس الوقت بالتأكيد عندما صنع كولايين أركر نموذجة الرائع من القارب الجليدي، فكانت تقريبا عبارة عن نموذج لقارب بحر كان من الصعب عليها أن تكون صالحة للملاحة. ولكي تتجنب هذه السفينة أمواج البحار، مثل فرام، فليس أمامها سبيل إلا الترنح، وتلك هي الفرصة ندرك فيها الفرق.

كان الممر الطويل بطول الحزام الجنوبي دائم التموج، لكن حتي في هذه الأثناء استطعنا أن نمر بالسفينة فرام. كان الطريق بالفعل خطر ولكنه أرحم نسبياً من المياه علي ظهر السفينة. بالطبع أمر سيء لمن في مطبخ السفينة، فالطبخ كان عسير جداً، فلملة أسبوعين لا تستطيع أن تعد أي شيء حتي كوب القهوة إلا وانقلب في الحال. هنا كان يتطلب الأمر صبر

وإرادة قوية لحمل الأشياء، ولكن كان ينظر كل من لينستروم وأولسين، المسئولين عن الطعام، إلي هذه الظروف الصعبة من وجهة نظر فكاامية، فالدعابة كانت هي سبيلهم للتعامل مع الموقف، وكان بالطبع هذا الإسلوب جيد.

أما عن الكلاب، فمع هبوب عاصفة لا تهتم وتعاني كثيراً طالما أن السماء لم تمطر. تكره هذه الكلاب المطر، أسوء شيء يكدر الكلب القطني هي الرطوبة والبلل. فلا يمكن للكلاب أن ترقد إذا كان ظهر السفينة مبتل، بل تظل واقفة دون حركة لساعات تحاول أن تحظي بالنوم الخفيف في ظل هذا الوضع السخيف. بالطبع لا يمكنهم النوم لفترة كبيرة بهذا الشكل، ولكن بمجرد أن يعتدل الطقس يمكنهم أن يذهبوا في نعاس عميق طوال النهار والليل. فقدت الرحلة بجنوب رأس جود هوب كلبين، إنجرفاً من أحد جانبي السفينة في ليلة مظلمة كانت فيها السفينة تترنح بشكل مروع. وما حدث هو أننا لدينا مخزن وقود علي يسار الطابق، يعلو ارتفاع المتاريس، ومن المحتمل أن هذان الكلبين فقدوا توازنهم أثناء تدريبهم فوق الألواح الخشبية. ومنذ تلك اللحظة أخذنا كل الإحتياطات اللازمة لمنع تكرار ذلك ثانية.

ولحسن الحظ، كان طقس منطقة الحزام الجنوبي في تغير دائم. فبلا شك قضت الكلاب ليالي عديدة دون نوم مع المطر والظيف الخليدي والبرد إلا أنه، من ناحية أخرى، كانت تظهر لحات من أشعة الشمس التي بها تنعم الكلاب. الأعاصير هي سمة الرياح الغالبة آنذاك، فكانت تتغير فجأة من جهة إلي جهة أخرى، وهذه التغيرات الفجائية كثيراً ما كان يتبعها تغير في الجو. فعندما ينخفض مقياس الضغط الجوي (البارومتر)، فبالأكيد هذا إنذار بقرب هبوب رياح شمالية غربية، ودائماً ما كان يصطحبها البخار الكثيف، وتظل في إزدیاد إلي أن يتوقف انخفاض البارومتر.

بعد ذلك، تأتي لحظة توقف قصيرة، أو فجأة تنتقل الرياح نحو الجنوب الغربي، وتستمر في هبوبها من هذا الاتجاه مع ضراوة متزايدة، هنا يعلو الباروميتر بسرعة. وغالباً ما يعقب الرياح صفاء في الجو. أما العامل الذي يشكل خطورة كبيرة علي الملاحه في هذه الخطوط العرضية هي إحتمالية إستدمانا بجبل ثلجي أثناء الظلام أو أثناء الضباب

الكثيف، وأحياناً يحدث ذلك حينما تجد هذه الوحوش الضارية طريقاً لها حتي "الأربعينات". إحتمال الصدام في حد ذاته كان أمر صعب للغاية، في حين يقل هذا الإحتمال إلي أدني حد عند اتخاذ الإحتياطات والتدابير اللازمة. ليلاً يقف رجل يقظ منتبه ولديه القدره علي رؤيه الوميض علي مسافه بعيده، منذ هذا الوقت الذي توقعنا فيه مقابلتنا للجبال الجليديه، مع قياس درجه حراره الماء كل ساعتين أثناء الليل.

تقع جزيرة كيرغيلين مباشرة في الطريق الذي كنا نقصده، وقررنا زياره هذه الجزيرة لأسباب عديله، وكذلك زيارة محطة الحيتان النيروجيجه. بدأ يظهر علي الكلاب علامات الضعف و النحول، وقد يرجع ذلك إلي عدم احتواء طعامهم علي مواد دهنيه بشكل كافي. في كيرغيلين ستتاح لهم الفرصه في الحصول علي الدهن كما يرغبون. أما عن المياه، نعم لدينا ما يكفي طالما نحافظ عليه،و لكن لا يضر حينما نغلاء البراميل بالمزيد من المياه.

أيضاً كنت أأمل في الحصول علي ثلاثة أو أربع رجال آخرين هناك فمن الأفضل لفرام أن تبخر بعدد قليل من العمال، فقط عشرة رجال لكي تخرج من الثلج وتطوف حول الرأس لتصل إلي بيونس إيرس (عاصمة الارجننتين) و ذلك بعد أن يرسو بقية أفراد البعثة عند الحاجز. سبب أخر في تلك الزيارة المزعومه و هو أنه تغير ملائم. وكان ما علينا الآن هو الوصول إلي هناك بأسرع وقت ممكن، هنا الرياح الغربيه كانت مساعده لنا بشكل رائع، فالنسائم القويه كانت تأتي واحده تلو الأخره دون طقس مبالغ فيه نعاني منه. كانت المسافه اليوميه، المعتاده، التي تقطعها السفينه في ذلك الوقت حوالي مائه وخمسين ميل، وفي أحد الأيام قطعت السفينه مائه و أربعة وسبعين ميل، كان هذا اليوم هو أفضل يوم عمل في الرحله كلها، وكان أداء السفينه جيد بالنسبه لقوة شراعها المحدوده و ظهرها المحمل بشحنة ثقيله.

في ظهر ٢٨ نوفمبر شاهدنا نصب أعيننا الأرض. كانت عبارة عن ربوة صخرية قاحله، وعلي حد علمنا فهذه الأرض هي الجزيرة التي تدعي رأس بلايغ، والتي تقع علي بعد أميال قليله شمال جزيرة كيرغيلين، ولكن بسبب عدم صفاء الجو وبسبب عدم معرفتنا بالطرق هناك، فضلنا أن نبقى ليله

قبل الإقتراب أكثر من ذلك. في الصباح الباكر من اليوم التالي كان الجو صافياً، وكانت اتجاهاتنا دقيقة وواضحة.

بعد ذلك اتجهت السفينة للعبور من مضيق رويال، فمن المفترض أن محطة صيد الحينان هناك. بدأنا اليوم مع نسيم جميل، ولم تلبس السفينة تطوف حول هذا اللسان الأخير، وإذ بالعاصفة تهب مرةً أخرى والساحل المقفر الموحش يختبيء وراء ستار المطر العزير. فلم يكن أمامنا خيار آخر سوى الإنتظار لفترة محلدة أو أن نستمر في رحلتنا. ودون التردد كثيراً كان إختيارنا هو الإستمرار في رحلتنا.

وكم كان مغرٍ لنا أن نلتقي مع أشخاص من السكان الأصليين للمكان، ولكن الأكثر إغراءً هو أن المتبقي فقط ٤.٠٠٠ ميل لنصل إلي الحاجز بأسرع ما يمكن. وتبين لنا إن خيارنا هو الخيار الأصوب. جاء شهر ديسمبر بصحبة رياح معتدلة أفضل من شهر نوفمبر، ومع منتصف الشهر قطعنا فعلاً نصف المسافة التي بين جزيرة كيرغيلين والهدف. كنا نشجع الكلاب بتناول قطعة زبد من وقت لآخر، وكان لذلك أثر رائع عليهم. أما نحن كنا نتمتع بصحة جيدة، وروح معنوية مرتفعه تزداد أكثر كلما إقترابنا من الهدف.

كانت صحتنا جميعاً رائعة جداً طوال الرحلة كلها ويرجع ذلك إلي نوعية الطعام والشراب الممتاز الذي كنا نتناوله. تميزت رحلتنا من بلادنا إلي ماديرنا، بنوع من السخاء والترف بسبب تناول لحم الخنازير الذي جلبناه معنا، وبعد انتهاء هذا اللحم كان علينا العودة إلي اللحم المعلب. لم نشعر بتغير كبير، لأن الطعام الذي معنا كان شهياً وجميل. كل كابينة لها خدمتها الخاصة، و لكن كان الطعام نفسه هو المقدم في الكابيتين. كان الفطار في الثامنة صباحاً، مكون من الكيك الأمريكي الساخن، مع مربى البرتقال أو مربى الفواكهة والجبن والخبز الطازج والقهوة أو الكوكا.

العشاء مكون من طبق لحم مع بعض الحلويات. لم تقدم الشورية بشكل دائم بسبب الحاجة إلي المياه، فهي فقط تقدم أيام الأحد. كذلك كان معنا فواكهه كالفورنيا. كان هدفنا هو تناول الفواكهة والخضروات والمربي إلي أقصى قدر مستطاع، وبلا شك ليس هناك طريقة لتجنب المرض أفضل من هذا. في العشاء كنا نتناول عصير الفواكهة مع المياه، بينما زججات البيرة أيام الأربعاء والسبت.

كنت أعرف بخبرتي كم يبدو كوب القهوة لذيد حينما يخرج أحدنا ليلاً للمراقبة. بالرغم من ان النعاس والطبع الحاد هو ما يبدو، إلا أن جرعة من القهوة الساخنة بسرعة تجعل مزاجه أفضل، لذلك القهوة كانت شيء أساسي علي للمراقبة الليلية بالسفينة.

ومع اقتراب الكريسماس وصلت فرام إلي خط طول ١٥٠ مع خط عرض ٥٦ جنوباً. لم يتبقي سوي ٩٠٠ ميل لنصل إلي الكتلة الثلجية. لم تعد الآن تلك الرياح الغربية التي ساعدتنا لعدة أسابيع في المضي جنوباً وجعلتنا لا نشعر بالقلق علي الوقت. فتارةً أخرى نجاهد خلال الرياح والسقيع. قبل الكريسماس بيوم انهمرت علينا الأمطار وهبت عاصفة من الجنوب الغربي، و بالتأكيد لم يكن وقت مبهج.

إذا احتفلنا بالكريسماس والجو الرائع الذي نتمناه، فبشكلٍ ما كل محاولتنا كانت ستضيع هباء بسبب هذا التموج الدائم. فقبل انخفاض الأشعة والاستمتاع بالأشياء المبهجة الأخرى ستكشف لنا الرياح عن أنيابها، وتفسد العاصفة علينا الإحتفال. و من ناحية أخرى، كلنا كنا في حاجة للاستمتاع والراحة، فحياتنا كان يلاؤها الملل والرتابة لفترة طويلة. ولكن، كما سبق و اشرت، أن اليوم الذي يسبق رأس السنة لا يترك لنا أي بصيص أمل في الإحتفال.

ولكن الدلالة الوحيدة علي الكريسماس هو انشغال لاندستورم بالإعداد لكيبك الكريسماس بالرغم من التموج وتمایل السفينة. وكنا نتبادل الحديث ونقنع أنفسنا بأنه سيقدم لكل منا قطعة علي الفور، وخاصة أن هذا الكيبك حينما يخرج من الفرن له مذاقة الخاص، ولكن لم يسمع لاندستورم إلي ذلك، إنتهي من إعداد الكيبك وغلق عليها حين موعد الكريسماس، وعلينا نحن الاستمتاع بهذا الرحيق الرائع.

هل علينا رأس السنة والطقس أفضل والبحر كذلك أهدأ من الأسابيع الماضية، والسفينة كانت مستقرة، ولا شيء يمنعنا من الإعداد للإحتفال. وجاء الكريسماس في أوج بهجته. قمنا بغسل الكيبنة الأمامية وتنظيفها حتي ظهر بريق لمعان طلاء الريبولين والنحاس، قام روني بتزين ورشته بالأزهار، وعلي باب الحانة "عيد ميلاد سعيد" .

في الداخل كان نيلسن منهمك في أعمال الديكور الذي به تجلت مواهبه و براعته. كان الغراموفون معلق في سقف كيبنتي التي علي ظهر

السفينة. لم يكن هناك مجال لإستخدام البيانو والكمان والماندولين، فلم تكن أصوات البيانو متناغمة.

ظهر الفرد تلو الآخر بثيابه الأنيقة المهندمة فكان من الصعب التعرف عليهم، كذلك كانت ذقونهم ملساء ومهذبة، وبالطبع كان لذلك أثر كبير. وفي الساعة الخامسة توقف المحرك و احتشد الجميع في الكيبنة الأمامية، فقط شخص واحد كان عند عجلة الدفع. أصبح شكل الكبائن رائع مع ضوء المصابيح الملونة، عندئذ شعرنا علي الفور ببهجة وروعة الكريسماس. حملنا الديكورات الرائعة التي صممناها علي شكل السيدة.شكروور ومالك أوستر سيلر في كريستيانيا، السيد. ديتلف-هانسن، فتشرفنا بحملها في الخارج.

جلسنا حول المائدة، وبها العديد من أشكال وألوان الطعام الذي أعدت لنا لاندستورم. خلف ستار الكيبنة ذهبت واشعلت الغراموفون وأخذ يغني لنا هيرولد " Glade Jul " في ليلة الكريسماس.

كان للأغنية أثر جميل، لم أتمكن م الرؤية جيداً وسط النور الخافت، ولكني كنت في غاية النشوي والبهجة مع هذه المجموعة التي إلتفت حول المنضلة ولا تكاد تخلو عين من الدموع. غرق الجميع في حنينهم للوطن، وأخذنا نتذكر أقراننا هناك متمنين لهم كل السعادة.

بعد ذلك تبدلت مشاعر الحزين الحزينة والمحزنا بمشاعرنا في هذه الليلة وعم الضحك والبهجة، أثناء العشاء بدأ مساعد الربان يتغني بأغنية التي كتبها بنفسه عن أحوالنا في هذه الرحلة، ولقت هذه الأغنية القبول لدي الجميع وحققت نجاح باهر. كل مقطع شعري يحاكي معاناه أحد الأشخاص مع بعض الإرتياح، بين كل مقطع وآخر بعض التعليقات الهامشية النثرية. كانت الأغنية جميلة سواء علي مستوي الكلمات أو الأداء، وشاطرنه الغناء من خلال جو فكاهي جميل.

هناك كانت منضلة القهوة التي أعدها لنا لاندستورم وعليها خبز الكريسماس، مع بعض الكرانسيكاك من هانسن في الوسط. وبينما نحن منشغلين بهذا الترف، نجد لاندستورم قد أعد لنا شجرة الكريسماس في أفخم منظر لها. كانت الشجرة صناعية و لكنها كانت تبدو أنها شجرة حقيقية حملها لنا الآن من الغابات. هذه الشجرة كانت هدية السيدة. شكروور.

بعد ذلك حان وقت توزيع هدايا الكريسماس. إعتقد البعض بأنني سأختار لجان السيدات في هورتين و فريديريكستيد وموظفي تليفونات كريستيانيا. نتذكر هؤلاء جميل مساعدتهم لنا لإقامة الكريسماس، يالها من ذكري رائعة استمرت معنا طوال هذه الرحلة.

في العاشرة مساءً إنظفت شموع شجرة الكريسماس، وانتهى الاحتفال الذي استمرت بهجته من أول لأخر لحظة، واستمرت ذكري هذا الاحتفال نتذكرها يومياً بعد أن عاودنا العمل.

في هذا الجزء من الرحلة، كانت أماننا المنطقة التي تقع بين القارة الاسترالية و حزام الكتلة الثلجية القطبية، أخذنا نعد بكل السبل الممكنة لظروف الطقس السيئة المتوقعة. فكثيراً ما قرأنا وسمعنا عن ما واجهه الآخرين في هذه المياه، و كانت لتلك الرويات أثر كبير علينا، فإقتربنا من هذه المياه والرعب لا إرادياً يملأونا. لم يكن هذا الخوف علي السفينة، فكنا نعلم جيداً ماذا يمكن أن تفعل في ظل ظروف جوية غير ملائمة. ولكن مصدر خوفنا الأساسي هو التأخير.

ولكننا تلاشي القلق التأخير و في أي مشكلة أخرى، ففي ظهر يوم الكريسماس وجدنا ما تمنيناه، و هي رياح شمالية غربية متجلدة، كانت الرياح بالقوه الكافية لتدفعنا مباشرة تجاه هدفنا. و لكنها فيما بعد دفعت بالسفينة قليلاً نحو الغرب، واستمرت هكذا طوال إسبوع الكريسماس العظيم، بعد ذلك وصلنا إلي خط طول ١٧٠ درجة شرقاً وخط عرض ٦٠ درجة جنوباً، إقتربنا بشكل أكبر نحو الشرق، وبدأنا الاتجاه جنوباً. بصعوبة كنا نحاول قياده السفينة في الاتجاه المراد إلي أن تغيرت الرياح إلي رياح عاتية شمالية، عندئذ أصبح الحال أفضل، ولم يتبقي الكثير في درجات خطوط الطول لكي نصل إلي هدفنا. هنا اختفي رفقائنا الأماناء في الحزام الغربي، طيور القطرس، وبدأنا ننتبه إلي الممثلين الأوائل لسكان أنتركتايكا المجنحين (ذو الأجنحة).

بعد فترة من التمهّل والنظر في تجارب المستكشفين الأوائل، قررنا أن نشق طريقنا بعبور الخط الموازي ٦٥ درجة بطول ١٧٥ درجة شرقاً، كان علينا أن نمر بسرعة قدر الإمكان من خلال حزام الطيف الجليدي الذي يسد الطريق لبحر روس من الجنوب، بينما يظل هذا الطريق مفتوح في الصيف. بعض السفن في الماضي ظلت رغماً عنها وسط هذا الحزام

الجليدي لمدة تقارب ستة أسابيع، في حين بعض السفن الأخرى مرت من خلاله في ساعات قليلة، وبدون تردد اختارنا تتبع الأثر الثاني، وعلية سيرنا علي خطي هؤلاء من حالهم الحظ ليعبروا من خلال هذا الجليد بشكل أسرع.

بالطبع قد يتعرض نطلق الطيف الجليدي ببعض التغيرات العارضة، ولكن من المعروف أن المنطقة التي بين خطوط طول ١٧٥ و ١٨٠ درجة هي أفضل مكان يمكن العبور منه بشكل سريع، وعلي أي حال ليس لنا أن نعبر للجليد الأقصى في الغرب. مع بداية العام الجديد ظهراً كنا عند خط عرض ٦٢ درجة / ١٥ جنوباً، وانتهى العام الذي مر علينا بسرعة. مثلنا مثل السابقين، جمع هذا العام بين النجاح والفشل، ولكن الشيء الأساسي هو مع نهاية العام وجدنا أنفسنا تقريباً في المكان المفترض أن نكون به، وكلنا بصحة جيدة و في أمان.

وإدراكنا لما سبق، ودعنا عام ١٩١٠ بكل ود مع زجاجة من النبيذ متمنين لبعضنا البعض كل الحظ و التوفيق في عام ١٩١١ .

في الثالثة صباحاً من أول يوم بالسنة الجديدة نادي علي ضابط المراقبة ليخبرني بظهور الجبل الجليدي الأول. استطعت فعلاً أن أراه. يقع نحو مهب الرياح، ويتألق مثل القلعة وسط أشعة الشمس. كان كبير، كان جبل قطبي مغطي بقممة المسطحة. ربما يظهر هنا نوع من التناقض حينما ننظر لهذا الجبل ونستقبله بالفرحة والرضا في حين أن الجبل الثلجي، كالمعتاد هو آخر ما يسعد البحارة، ولكننا لا ننظر الآن إلي المخاطرة. فالوصول لهذا الشيء المهيب كان له دلالة أخرى أقوى لدينا لم يصبح الجبل الجليدي بعيد.

كلنا كنا نشوق لهذا الجبل، وهذا تغير كبير مشوق في حياتنا الرتيبه التي قضيناها لفترة طويلة وأصبحنا نعاني منها بعض الشيء. فقط بعض اليرادات (وحلة قياس الطول) تمر بها عبر طيف جليدي ويظهر لنا هذا المكان المنتظر، كنا سعداء بتقديم لحم الفقمة الجيد للكلاب وفي الوقت ذاته لم نعترض علي بعض التغير البسيط في نظام الطعام الخاص بنا. أخذت العديد من الجبال الثلجية تزداد صباحاً ومساءً، وهنا كان علينا التأقل لقضاء الليل طوال الأربعة والعشرين ساعة. لم يكن الطقس جيد ولا معتدل ولا صافي، لكن لا تزل الرياح المفضلة لنا مستمرة. في ٢

يناير، في الثامنة مساءً عبرنا الدائرة القطبية الجنوبية، وفي غضون ساعة أو إثنتين أخبرنا رجال المراقبة بأننا أمام الجبل الجليدي. لم نر هذا الجبل علي أنه عائق كبير في طريقنا، هناك تجمع الطواف الجليدي مكوناً طرق طويلة، وبينهم قنوات واسعة من المياه المفتوحة. وبناءً عليه استمرت السفينة في المضي قدماً.

مكان السفينة الآن هو خط طول ١٧٦ درجة شرقاً وخط عرض ٦٦ درجة / ٣٠ جنوباً. و فجأة تكوّم الجليد و توقف، هنا أصبح ظهر السفينة عباره عن منصة ثابتة، و بدء العمل المتواصل لدعامات السفينة البحرية لمدة شهرين كنا خلالها نتحرك بحرية. كان هذا الأمر في حد ذاته متعة. ظهرت لنا أول فرصة في إصطياد الفقمه (عجل البحر) في التاسعة صباح اليوم التالي، وجدنا أمامنا علي الجليد عجل وبل كبير. في البداية لم ينزعج من اقترابنا نحوه وظل هادئاً لا يفكر في التحرك مقدار بوصة واحده إلي أن خرجت رصاصتين من بندقيه الصيد عندئذ شعر بخطورة الموقف. حاول أن يذهب ناحية الماء ولكنها محاولة تأخر فيها كثيراً. الآن إثنين من الرجال علي الجليد و معهم الغنيمه الثمينه ترقد في أمان. وخلال ربع ساعة حمل الرجال الفقمه علي ظهر السفينة. بعد ذلك تم سلخ الجلد ثم تقطيعه بكل مهارة وقدموا للكلاب كتلة واحده لا تقل عن أربعمائه كيلو وأيضاً تقديمه كطعام لأفراد البعثة. كنا نقوم بهذا الصيد ثلاث مرات في اليوم، وهكذا كان لدينا ما يزيد عن طن من اللحم الطازج والدهن.

أود أن أذكر أن هذا اليوم كان بمثابة عيد عظيم لنا علي متن السفينة. انهالت الكلاب علي الطعام واستغلت فرصة هذه الغنائم الثمينه، فببساطة ظلت الكلاب تأكل حتي شعرت أنها لا تستطيع الوقوف من ثقل الطعام وثقل جسدها، كنا نترك الكلاب تنعم بهذا الشبع وننعم نحن بضمير حي طيب. بالنسبة لنا لم يكن الحبل علي الغارب مثل الكلاب ولكن كانت هناك درجة من الإعتدال في الطعام، ولكن العشاء عبارة عن وجبة سريعة. كانت شريحة لحم الفقمه به العديد من اللواحق اللزجة القوية. كنا نفضل تقدم شوربه هذا اللحم مع بعض الخضروات الممتازة لتضفي لها مذاق خاص مميز.

كان الجليد - في اليوم التالي بعد دخولنا وسط الجليد - مفكك واستمرت السفينة في طريقها بنفس السرعة. سارت الأمور جيداً خلال اليومين التاليين، أحياناً كانت تنغلق أمامنا طرق الطيف الجليدي تماماً، لذلك كنا نضطر من حين لآخر إلي الدوران حولة. لم تواجهنا أي عراقيل في ذلك الوقت، و مزال الطريق مفتوح أمامنا لنعبر منه. ولكن في ٦ يناير حدث تغير كبير في الجليد، تقلص الجليد وأصبح الطريق أوسع. في ٦ مساءً، كنا أمام بحر مفتوح من كل جانب علي مرمي البصر. موقعنا الآن عند خط عرض ٧٠ درجة جنوباً وخط طول ١٨٠ درجة شرقاً.

كانت رحلتنا بين الجليد رحلة شيقة استمرت أربعة أيام، وبعض الشكوك انتابتني بأن هناك العديد من بيننا ممن شعر بالندم الخفي علي عدم دخول السفينة وسط المياه الهادئة بين الطواف الجليدي عندما قدمت موجة بحر روس المفتوح الفرصة للسفينة لتظهر براعتها في التموج.

ولكننا لحسن الحظ فضلنا هذا الجزء الأخير من الرحلة. لم يكن في هذه المياه - التي كانت معرفتنا بها قليلة- أي مخاوف نقلت بشأنها. استمر الطقس بشكل رائع، لم يكن أفضل من رحلة صيفية في بحر الشمال. لم يكن هناك شيء خارج الجبال الثلجية، لم يصادفنا سوي طواف جليدي أثناء مرور السفينة ببحر روس لمدة أربعة أيام.

في ظهر يوم ١١ يناير ظهرت لنا علامة في السماء الجنوبية لتخبرنا أن الهدف - الذي طلما كافحنا للوصول إليه لمدة خمسة أشهر- أصبح قريب . الساعة ٢.٣٠ ظهراً، استطعنا أن نري الحاجز الجليدي الضخم. ظهر لنا ببطء من بين المياه حتي تجلي لنا كلية، وجهاً لوجة أمام عظمتة المهيبه. من الصعب أن أصف لكم هنا الإنطباع الذي شعرنا به عندما ظهر هذا الحاجز الجليدي أمامنا لأول مرة. شعور لا تعبر عنه الكلمات، ولكن لك أن تتخيل هذا الحاجز الشاهق العالي الذي يبلغ ارتفاعه ١٠٠ قدم، فكان من المعروف عن هذا الحاجز طوال هذا الجليل أنه عقبة لا تقهر في الطريق نحو الجنوب.

كنا نعرف بفشل نظرية مناعة هذا الحاجز منذ زمن طويل، لأنه في هذا الحاجز فتحه تقود إلي عالم مجهول خلفه. هذه الفتحة، هي خليخ الحيتان، من المفترض وفقاً للوصف أنها تقع علي بعد مائة ميل شرق المكان الذي نحن فيه الآن. غيرنا طريقنا نحو الشرق، وأثناء رحلتنا التي استمرت أربعة

وعشرون ساعة بطول الحاجز، تما لكنا كل العجب والتمتع بهذه الطبيعة و أحوالها الهائلة. بلا شك كنا نتطلع إلي وصولنا للمرفأ الذي كنا نريد الوصول إليه، ما هي ظروف هذا المرفأ؟ هل لا نستطيع بكل سهولة أن نرسو به؟

هكذا ظلت السفينة تسير، ولكن ظلت نظرات القلق بيننا مستمرة فقط بسبب هذا الحاجز شديد الإنحدار. في النهاية، ظهر ١٢ يناير، انشق الحاجز الثلجي. وجاء هذا وفقاً لتوقعتنا، فنحن الآن عند خط طول ١٦٤ درجة، وعند نفس النقطة استطاع المستكشفين السابقين المرور.

كان أمامنا خليج عظيم كبير، عميق جداً لا تستطيع المراقبة أن تكشف نهايته، ولكن خلال لحظة لم تكن هناك أي فرصة في الدخول إليه. كان الخليج مليء بالطواف الجليدي الكثيف ولكن بدأ هذا الجليد ينكسر. لذلك استطعنا أن نمضي قليلاً نحو الشرق منتظرين تطورات الوضع. عدنا في الصباح التالي، و لم تمض بضعة ساعات إلا والجليد بدأ يتحرك. واحد تلو الآخر بدأ يعوم: هنا كان الممر مفتوح أمامنا. وعندما مضينا في الخليج، وجدنا أنه هو أفضل مكان نرسو فيه. فكان كل ما علينا هو إختيار أنسب موقع لرسو به.