

Zuid

De National Geographic Society is een van de grootste wetenschappelijke en educatieve non-profitorganisaties ter wereld. De Society is in 1888 opgericht ter vergroting en verspreiding van geografische kennis, en geeft een beeld van de wereld door middel van haar tijdschriften, boeken, kaarten, en interactieve media. National Geographic Magazine, het officiële tijdschrift van de Society, verschijnt in 29 talen en wordt maandelijks gelezen door veertig miljoen mensen in alle landen van de wereld. Het National Geographic Channel bereikt 290 miljoen huishoudens in 27 talen in 164 landen. De Society heeft ruim negenduizend onderzoeksprojecten gefinancierd. Bezoek de website van de National Geographic Society op www.nationalgeographic.com of ga naar de Nederlandse website: www.nationalgeographic.nl.



In deze serie:

Wilco van Rooijen – *Overleven op de K2*

Ronald Naar – *Extreme uitdagingen*

Reinhold Messner – *Cerro Torre*

Ernest Shackleton – *Zuid, de legendarische laatste expeditie van Ernest Shackleton*

Rayner Unwin – *Overwintering op Nova Zembla*
(maart 2011)

Clint Willis – *De Everest Boys*
(april 2011)



Sir Ernest Henry Shackleton (1874-1922) was een Ierse ontdekkingsreiziger van Anglo-Ierse afkomst. Hij was lid van vier Antarctische expedities, waarvan hij er drie zelf leidde. Na de Nimrod Expeditie van 1907 tot 1909, werd hij geridderd voor zijn prestaties tijdens de expeditie. Zo wist hij het verst te komen op de zuidelijke breedte van de Zuidpool ($88^{\circ} 23' S$, ongeveer 180 kilometer).

Hij is het meest bekend geworden door het leiden van de Imperial Trans-Antarctische expeditie, beter bekend als de 'Endurance Expeditie' van 1914 tot 1916. Het is Shackleton niet gelukt om zijn doel, het Antarctische continent te voet over te steken, te bereiken. Hij is dan ook vooral geroemd om zijn goede leiderschap tijdens de expeditie.

ERNEST SHACKLETON
Zuid

*Het verslag van Shackletons
Trans-Antarctica expeditie (1914-1917)*

*Door: sir Ernest Shackleton
(Commander of the Royal Victorian Order)*



Uitgeverij Carrera, Amsterdam 2011

*Opgedragen aan mijn kameraden
die vielen in de witte oorlog in
het zuiden en op de rode slagvelden
in Frankrijk en Vlaanderen.*



Nederlandse editie Copyright © 2011 National Geographic Society.
All rights reserved.

© 2011 Uitgeverij Carrera, Amsterdam

Oorspronkelijke uitgave Century Publishing Co. Ltd, Londen

Oorspronkelijke titel *South*

Vertaling: Frank van der Knoop

Eindredactie en correctie: Erik Winnubst

Omslagontwerp Riesenkind

Opmaak binnenwerk Mat-Zet bv

ISBN 978 90 488 0769 7

NUR 402

www.uitgeverijcarrera.nl

www.nationalgeographic.nl

Zuid wordt uitgegeven door G+J Publishing CV in samenwerking met
uitgeverij Carrera. Carrera is een imprint van Dutch Media Uitgevers bv.



INHOUD

- Voorwoord 9
- 1 Naar de Weddellzee 19
- 2 Nieuw land 39
- 3 Wintermaanden 61
- 4 De ondergang van de Endurance 89
- 5 Ocean Camp 115
- 6 De mars naar het volgende kamp 133
- 7 Patience Camp 139
- 8 Ontsnapping aan het ijs 151
- 9 De tocht met de James Caird 193
- 10 Dwars door Zuid-Georgië 237
- 11 De redding 251
- 12 Elephant Island 267
- 13 De expeditie in de Rosszee 287
- 14 Overwintering in de McMurdo Sound 313
- 15 Het aanleggen van de depots 327
- 16 De Aurora op drift 361
- 17 De laatste reddingsoperatie 397
- 18 De nasleep 401

VOORWOORD

Na de verovering van de Zuidpool door Amundsen, die de Britse expeditie onder leiding van Scott enkele dagen te snel af was, bleef er in Antarctica nog slechts één grote uitdaging over: het oversteken van het zuidelijke continent van zee tot zee.

Na mijn terugkeer van de Nimrod-expeditie (op die expeditie was ik door de slechte omstandigheden gedwongen rechtsomkeert te maken op slechts 97 mijl van ons doel, namelijk het planten van de Britse vlag op de Zuidpool) begon ik meteen plannen te maken voor een oversteek van het continent, want ik was er zeker van dat Amundsen of Scott de pool zou bereiken langs onze of een daaraan gelijksoortige route. Toen ik hoorde dat de Noor in zijn doel was geslaagd, begon ik voorbereidingen te treffen voor een laatste grote reis, zodat de eerste oversteek van het laatste continent door een Britse expeditie zou worden volbracht.

We slaagden er niet in ons doel te bereiken, maar in dit boek vertel ik het verhaal van onze poging. Hoewel ons falen niet onvermeld mag blijven, gaat dit boek ook over spannende avonturen, uitputtende dagen, eenzame nachten, unieke ervaringen, onwrikbare standvastigheid en opperste trouw. Boven alles moet worden gezegd dat mijn mannen erg opofferingsgezind waren. Dit zal zelfs in deze tijd, waarin wij hebben gezien dat hele naties zichzelf opofferden, interessant zijn voor lezers die graag aan iets anders willen denken dan de gruwelen van de oorlog en de ontberingen

van de afgelopen vijf jaar. Misschien zullen zij met meer begrip dan voorheen lezen over onze Witte Oorlog in het zuiden. De worstelingen, teleurstellingen en het uithoudingsvermogen van dit kleine groepje Britten, dat bijna twee jaar in de uitgestrektheid van het poolijs verloren was, dat zijn doel probeerde te bereiken en niets afwist van de enorme crisis die de wereld doormaakte, vormen de ingrediënten van een verhaal dat uniek is in de geschiedenis van het poolonderzoek.

Als gevolg van de ondergang van de *Endurance* en de ramp met de *Aurora* zijn bepaalde documenten met gegevens over de organisatie en de voorbereiding van de expeditie verloren gegaan, maar ik was toch al niet van plan uitgebreid in te gaan op de voorbereidingen, de bevoorrading en andere noodzakelijke maar voor de lezer niet interessante zaken, die sinds het begin van deze eeuw in ieder boek over het zuidpoolonderzoek al uitgebreid zijn behandeld. Daarom ga ik hier kort in op het ontstaan en de organisatie van de expeditie. Hieronder volgt eerst een kopie van het programma waarmee ik de belangstelling van het publiek voor deze expeditie probeerde te wekken.

De Transcontinentale Expeditie

De eerste oversteek van Antarctica, van zee tot zee via de Zuidpool, is niet alleen van historisch, maar ook van groot wetenschappelijk belang.

De af te leggen afstand is ongeveer 1800 mijl, en de eerste helft hiervan, van de Weddellzee tot de pool, zal over onbekend terrein gaan. Met iedere stap vermeerderen wij onze kennis van de geografie. Zo kunnen we ontdekken of het Victoriagebergte (Trans-Antarctisch Gebergte, vert.), waarvan bekend is dat het van de Rosszee tot de pool loopt, zich verder uitstrekt over het continent en (afgezien van een zeestraat) aansluit op het Andesgebergte in Zuid-Amerika. Ook kan de vraag worden beantwoord of het grote plateau rond de pool geleidelijk naar de Weddellzee afdaalt.

Tijdens onze reis zullen voortdurend magnetische waarnemingen worden gedaan. De route zal ons langs de magnetische pool voeren en de bepaling van de inclinatie van de kompasnaald zal van groot belang zijn voor ons magnetisch onderzoek. De meteorologische omstandigheden zullen nauwkeurig worden geno-

teerd en daarmee kunnen veel weerkundige vraagstukken worden opgelost.

De glacioloog en de geoloog zullen de ijsformaties en het gesteente van de bergen bestuderen, en hun verslag zal van groot wetenschappelijk belang zijn.

Wetenschappelijk werk door de andere teams

Terwijl het transcontinentale team onder Britse vlag de grootste poolreis uit de geschiedenis probeert te volbrengen, zullen de andere teams zich bezighouden met belangrijk wetenschappelijk onderzoek.

Twee teams met sledehonden zullen vertrekken vanaf het basiskamp aan de Weddellzee. Het ene zal in westelijke richting reizen naar Grahamland, en onderweg waarnemingen doen, geologische monsters verzamelen en vaststellen of de bergen in dat gebied aansluiten op de keten die aan de andere kant van de pool ligt.

Een ander team zal in oostelijke richting naar Enderbyland trekken en soortgelijk onderzoek doen. Een derde team blijft op de basis en zal daar de fauna ter land en ter zee onderzoeken en meteorologische waarnemingen doen.

Van de Rosszeebasis, aan de andere kant van de pool, vertrekt weer een ander team in zuidelijke richting. Het zal waarschijnlijk wachten op het transcontinentale team boven aan de Beardmoregletsjer, bij Mount Buckley, waar de eerste steenkool van Antarctica werd ontdekt. Dit gebied is van groot belang voor de geoloog, die aan de hand van het gesteente veel over de geschiedenis van Antarctica te weten kan komen.

De twee expeditieschepen worden uitgerust met apparatuur voor het nemen van bodemonsters, het verrichten van dieptemetingen en allerlei ander hydrografisch onderzoek. Het schip in de Weddellzee zal trachten de onbekende kust van Grahamland in kaart te brengen. Van beide schepen en hun wetenschappelijke teams mogen belangrijke wetenschappelijke vondsten verwacht worden.

De verschillende walteams en de twee schepen zullen dus geografisch en wetenschappelijk onderzoek doen op een nooit eerder vertoonde schaal in een gebied waar dat nooit eerder is ondernomen.

Voor het eerst zal de Weddellzee gebruikt worden als basis voor een ontdekkingsreis. Alle teams zullen grote onbekende gebieden openleggen. Het is niet anders dan terecht dat dit onderzoek onder Britse vlag wordt uitgevoerd, aangezien het hele gebied in zuidelijke richting naar de Zuidpool Brits gebied is. In juli 1908 werd besloten dat de gouverneur van de Falklandeilanden ook gouverneur van Grahamland (het land aan de westzijde van de Weddellzee) zou zijn. En dezelfde proclamatie definieert het Britse territorium als 'gelegen in de Zuidelijke Atlantische Oceaan ten zuiden van vijftig graden zuiderbreedte, en liggende tussen twintig en tachtig graden westerlengte.' Wie een blik op een kaart werpt, zal zien dat dit het gebied bestrijkt waar onze expeditie haar onderzoek zal doen.

Hoe het continent overgestoken zal worden

Het schip in de Weddellzee zal, met alle teamleden die vanaf die basis zullen opereren, Buenos Aires in oktober 1914 verlaten en proberen in november land te bereiken op 78 graden zuiderbreedte.

Als dit lukt zal het transcontinentale team onmiddellijk aan zijn 1800 mijl lange reis beginnen in de hoop de mars over de Zuidpool naar de Rosszeebasis in vijf maanden te volbrengen. Als we te laat in het seizoen land bereiken, zal het team een overwinteringskwartier bouwen, depots maken tijdens de herfst en de volgende lente en dan zo vroeg mogelijk in 1915 aan de oversteek beginnen.

Het transcontinentale team zal geleid worden door sir Ernest Shackleton en uit zes man bestaan. Het team heeft honderd sledehonden en twee door propellers aangedreven motorsleeën. De uitrusting zal alles bevatten wat op grond van de ervaringen van de leider en zijn deskundige adviseurs maar te bedenken is. Zodra dit team in de buurt van de zuidpool is, na een tocht van achthonderd mijl door onbekend gebied, zal het pal noord verder trekken in de richting van de Beardmoregletsjer. Daar hoopt het contact te maken met het team dat van de Rosszee komt. Beide teams trekken dan samen verder naar de basis aan de Rosszee, waar de vorige expeditie overwinterde.

In totaal worden veertien man door de Endurance aan wal gezet aan de kust van de Weddellzee. Zes van hen zullen op weg

gaan met het transcontinentale team, drie gaan verder in westelijke richting, drie in oostelijke richting, en twee blijven op de basis om de eerder beschreven werkzaamheden uit te voeren.

De Aurora zal zes man aan land brengen bij de basis aan de Rosszee. Zij zullen depots aanleggen op de route van het transcontinentale team en in zuidelijke richting reizen om dat team te ondersteunen. Zoals eerder gezegd zullen zij ook geologische en andere waarnemingen doen.

Als het transcontinentale team er, naar wij hopen, in slaagt om het continent al tijdens het eerste seizoen over te steken, kunnen wij rond april 1915 een terugkeer naar de beschaving verwachten. De andere teams keren terug in april 1916.

De schepen van de expeditie

Er zijn inmiddels twee schepen gekozen voor de expeditie.

De Endurance, het schip dat het transcontinentale team naar de Weddellzee zal brengen, en daarna een onbekende kust zal verkennen, is nieuw. Het is speciaal gebouwd voor poolonderzoek onder supervisie van een comité van poolreizigers. Het werd gebouwd door Christensen, de beroemde Noorse bouwer van schepen voor de robbenjacht in Sandefjord. Het schip is getuigd als een barkentijn en heeft triple-expansiemachines waarmee het onder stoom een snelheid van negen à tien knopen zal halen. Om langer op zee te kunnen blijven zal er niet alleen steenkool maar ook olie als brandstof worden meegenomen. Het is een schip van ongeveer 356 ton, en vervaardigd uit zorgvuldig gekozen grenen, eiken en groenhart. Dit degelijke schip heeft volledig uitgerust voor de expeditie 14.000 pond gekost.

De Aurora, het schip dat het Rosszeeteam zal vervoeren, is gekocht van dr. Mawson. Het schip is nagenoeg identiek aan de Terra Nova, het schip van kapitein Scott tijdens zijn laatste expeditie naar Antarctica. De Aurora is ingrijpend verbouwd door de autoriteiten in Australië om het klaar te maken voor de expeditie van dr. Mawson en ligt nu in Hobart, Tasmanië, waar het Rosszeeteam in oktober aan boord zal gaan.

Ik begon medio 1913 aan de voorbereidingen voor deze expeditie, maar de eerste bekendmaking werd pas op 13 januari 1914 gedaan.

De laatste zes maanden van 1913 was ik zeer druk met allerlei noodzakelijke voorbereidingen, een kwestie van noeste arbeid, waarover weinig interessants te vertellen valt. Die voorbereidingen waren wel van essentieel belang voor een expeditie die aan weerszijden van het continent een schip moest hebben, en met een tocht over land voor de boeg van 1800 mijl, waarvan de eerste negenhonderd door volledig onbekend gebied zouden voeren.

Op 1 januari 1914, nadat ik voldoende financiële steun had gekregen om een bekendmaking mogelijk te maken, trad ik in de openbaarheid.

Het eerste resultaat hiervan was een overvloed aan sollicitaties uit alle lagen van de bevolking van mensen die als teamlid mee op avontuur wilden. Ik ontving bijna vijfduizend sollicitaties en hieruit selecteerde ik 56 man.

In maart kwam ik er tot mijn grote teleurstelling en schrik achter dat de beloofde financiële hulp niet zou komen, terwijl ik wel al getekend had voor een schip en voorraden en mijn teamleden had aangenomen. Ik had niet genoeg geld om dit allemaal te bekostigen. Ik zocht onmiddellijk hulp en werd van alle kanten van harte ondersteund. Het is niet mogelijk hier de namen te noemen van alle donateurs, maar ik dank iedereen hier voor de steun die ik zelfs ontving uit zulke verre oorden als de binnenlanden van China, Japan, Nieuw-Zeeland en Australië. Wel wil ik het aanzienlijke bedrag van 24.000 pond vermelden dat ik ontving van wijlen sir James Caird, evenals de 10.000 pond die ik van de Britse regering ontving. Ik wil hier ook mijn dank uitspreken aan de heer Dudley Docker, die het mogelijk maakte de Endurance te kopen, en aan juffrouw Elizabeth Dawson Lambton, die het poolonderzoek al sinds 1901 een warm hart toedraagt en die zich ook nu weer zeer gul betoonde. De Royal Geographical Society gaf een subsidie van 1000 pond. En als laatste, maar zeker niet als minste, dank ik bij dezen Dame Janet Stancomb Wills, door wier gulheid ik in staat werd gesteld de Endurance goed uit te rusten, en dan vooral met sloepen (die uiteindelijk onze redding zouden betekenen), en die aan het begin van de expeditie niet alleen financiële ondersteuning verleende, maar ook bleef helpen tijdens die donkere dagen toen we allang terug hadden moeten zijn en er geld nodig was voor de gezinnen van de expeditieleden.

De enige manier waarop een ontdekkingsreiziger iets terug kan doen voor alle hulp en ondersteuning die hij heeft gekregen, is nieuw ontdekte gebieden te sieren met de namen van hen aan wie de onderneming te danken was.

Omdat het oorlog was is de verschijning van dit boek sterk vertraagd. Gedetailleerde kaarten zullen pas verschijnen bij de wetenschappelijke artikelen. Het is mij een grote eer dat ik het nieuw ontdekte land heb kunnen vernoemen naar bovengenoemde en andere gulle gevers. De tweehonderd mijl kustlijn die we in kaart hebben gebracht heb ik de Caird Coast genoemd. Als een persoonlijk eerbetoon noemde ik de drie sloepen waarin we uiteindelijk aan het ijs wisten te ontsnappen naar de drie belangrijkste sponsors van de expeditie, namelijk de James Caird, de Stancomb Wills en de Dudley Docker. De laatste twee bevinden zich nog op een verlaten landtong op Elephant Island, waar 22 van mijn kameraden zich viereenhalve maand, onder barre omstandigheden, in leven wisten te houden.

De James Caird is nu in Liverpool. Na een avontuurlijke reis door Antarctische wateren is ze daar vanaf Zuid-Georgië heengebracht.

De meeste privéscholen van Engeland en Schotland droegen bij aan de kosten van de sledehonden. Ik noemde alle honden naar scholen die een bijdrage hadden geleverd. Naast deze bijzondere donateurs dank ik hierbij de vele mensen die ons geholpen hebben.

Het bevoorradings- en organisatorische werk ging gestaag verder. Ik kocht de Aurora van sir Douglas Mawson en stuurde Mackintosh naar Australië als kapitein. Daarheen stuurde ik ook sleden, uitrusting en de meeste voorraden die afkomstig waren van deze kant van de wereld. Wel rekende ik een beetje op de sympathie en hulp van Australië en Nieuw-Zeeland voor kolen en sommige andere benodigdheden. Ik wist dat deze landen ontdekkingsreizen naar wat we hun achterland zouden kunnen noemen altijd van harte ondersteund hadden.

Eind juli waren we klaar voor vertrek, toen Europa plotseling aan de rand van de oorlog kwam te staan.

De Endurance lag in Cowes, waar hij door Zijne Majesteit geïnspecteerd zou worden op de maandag van de Cowes Week. Op

vrijdag kreeg ik het bericht dat de koning niet naar Cowes kon komen. De lezer zal zich nog kunnen herinneren hoe plotseling de oorlogsdreiging ontstond. Vanzelfsprekend waren mijn kameraden en ik erg bezorgd over hoe deze bedreiging van de wereldvrede zou uitpakken.

Op vrijdag 1 augustus 1914 vertrokken wij. De hele zaterdag lagen we voor anker bij Southend. Op zondagmiddag voer ik met het schip naar Margate. De geruchtenstroom zwol aan en we maakten ons steeds meer zorgen. Op maandagmorgen ging ik aan wal en las ik in de ochtendkrant dat de algemene mobilisatie was afgekondigd.

Ik keerde onmiddellijk terug aan boord en riep alle hens aan dek. Ik vertelde de bemanning dat ik een telegram wilde sturen aan de Admiraliteit om alle schepen, voorraden en, indien zij daarmee instemden, onszelf in dienst van het land te stellen als er oorlog uitbrak. Iedereen was het hier onmiddellijk mee eens en ik stuurde een telegram waarin alles ter beschikking werd gesteld van de Admiraliteit. Ons enige verzoek was dat, als het tot oorlog kwam, de expeditieleden als een team bijeen zouden blijven, om onze eenheid te bewaren. We hadden genoeg goedgebouwde en ervaren manschappen aan boord om een torpedobootjager te bemannen. Binnen het uur ontving ik een laconiek telegram van de Admiraliteit met de opdracht 'doorvaren'. Nog geen twee uur later volgde er een langer telegram van Winston Churchill, waarin hij ons dankte voor het aanbod, maar vertelde dat de autoriteiten wensten dat de expeditie, die de volledige steun genoot van de wetenschappelijke en aardrijkskundige genootschappen, door zou gaan.

Dit waren duidelijke instructies en dus zeilde de Endurance door naar Plymouth. Op dinsdag werd ik ontboden door de koning. Hij gaf me een Union Jack voor de expeditie. Die nacht, om twaalf uur precies, brak de oorlog uit. De volgende zaterdag, op 8 augustus, vertrok de Endurance uit Plymouth, in overeenstemming met de expliciete opdracht van de Admiraliteit. Ik ga zo uitgebreid op deze episode in omdat ik mij ervan bewust ben dat er nogal wat kritiek was op ons vertrek. Hieraan wil ik nog toevoegen dat de voorbereidingen voor de expeditie meer dan een jaar hadden geduurd en dat er veel geld was uitgegeven. We waren bereid de expeditie op te offeren zonder de sponsors zelfs maar

gesproken te hebben. Bovendien dacht destijds bijna niemand dat de oorlog vijf jaar zou duren en de hele wereld mee zou sleuren. Deze expeditie zou geen aangenaam reisje naar de eilanden van de Stille Zuidzee worden, maar een uiterst gevaarlijke, moeilijke en inspannende onderneming, waarbij het bijna zeker was dat niet iedereen het zou overleven. Toen de expeditie uiteindelijk toch terugkeerde, meldden bijna alle teamleden die de gevaren van de Zuidpool ongedeerd doorstaan hadden zich aan voor militaire dienst en het percentage gesneuvelden onder de expeditieleden is hoog.

Over de reis naar Buenos Aires valt weinig te vertellen. Op 26 oktober verlieten we die haven voor de tocht naar Zuid-Georgië, de zuidelijkste buitenpost van het Britse Rijk. Hier waren we een maand lang druk bezig met de laatste voorbereidingen. Het laatste nieuws dat we hoorden over de oorlog bereikte ons vlak voor ons vertrek uit Buenos Aires. Op dat moment maakte de Russische stoomwals zijn opmars. Veel mensen dachten dat de oorlog binnen een halfjaar voorbij zou zijn, en dus gingen wij verder. We treurden wel over het feit dat we geen bijdrage aan de oorlog konden leveren, maar wisten dat we aan een zware taak begonnen die de eer van ons land hoog zou houden.

Ik moet hier mijn dank uitspreken, niet alleen aan veel mensen en organisaties, maar vooral ook aan de regeringen van Nieuw-Zeeland en Australië voor hun behulpzaamheid aan het begin van het deel van de expeditie dat naar de Rosszee ging en aan het volk en de regering van Nieuw-Zeeland voor hun niet aflatende hulp, die van onschatbare waarde was in de donkere dagen voordat het Rosszeeteam werd gered.

Aan Mr. James Allen (waarnemend premier), wijlen Mr McNab (minister van Marine), Mr Leonard Tripp, Mr Mabin, en Mr Toogood, en aan vele anderen ben ik zoveel dank verschuldigd dat ik voor altijd bij ze in het krijt zal staan.

Ik wil van deze gelegenheid ook gebruikmaken mijn dank te betuigen aan de regering van Uruguay voor het ter beschikking stellen van de regeringstrawler Instituto de Pesca voor de tweede poging mijn manschappen op Elephant Island te redden.

Uiteindelijk was de Chileense regering rechtstreeks verantwoordelijk voor het redden van mijn kameraden. Deze zuidelijke

republiek was onvermoeibaar in haar pogingen de mannen te redden en ons hele team is dit land zeer dankbaar. Bijzondere vermelding verdient de sympathieke houding van admiraal Muñoz Hurtado, hoofd van de Chileense marine, en kapitein Luis Pardo, de gezagvoerder van de Yelcho tijdens onze laatste en geslaagde poging.

Sir Daniel Gooch reisde met ons mee tot aan Zuid-Georgië. Ik ben hem bijzondere dank verschuldigd voor zijn hulp met de honden. Het speet ons allemaal zeer deze opbeurende persoonlijkheid te moeten missen toen we naar het diepe zuiden vertrokken.

HOOFDSTUK 1

NAAR DE WEDDELLZEE

Ik besloot rond 5 december uit Zuid-Georgië te vertrekken. In de pauzes tussen het treffen van de laatste voorbereidingen nam ik de plannen voor de reis naar ons winterkwartier nog eens door. Wat voor ontvangst zou de Weddellzee voor ons in petto hebben? De kapiteins van de walvisvaarders die bij Zuid-Georgië voor anker lagen, waren gaarne bereid hun kennis over de wateren waar zij hun brood verdienden met mij te delen. Ze bevestigden eerdere verslagen die gewag maakten van de bijzonder zware ijsgang in dit deel van Antarctica, maar hadden daarnaast ook adviezen voor mij die ik ernstig in overweging moest nemen.

Het is denk ik nuttig hier samen te vatten welke factoren ik toen en in de weken daarna tegen elkaar moest afwegen. Ik wist dat het ijs zich dat seizoen tot ver naar het noorden uitstreckte. Nadat ik de raadgevingen van de walvisvaarders had aangehoord, besloot ik koers te zetten naar de Zuid-Sandwicheilanden, rond Ultima Thule, en zo ver als de vijftiende graad westerlengte in oostelijke richting door te varen voor ik verder naar het zuiden zou gaan. De walvisvaarders benadrukten dat het erg moeilijk was door het ijs te komen dat rond de Zuid-Sandwicheilanden lag. Ze vertelden dat de ijsschollen 's zomers vaak helemaal tot bij de eilanden kwamen en dachten dat de expeditie zich een weg moest banen door zwaar pakijns om de Weddellzee te bereiken. De beste tijd om de Weddellzee te bereiken was waarschijnlijk eind februari of begin maart. De

walvisvaarders waren helemaal rond de Zuid-Sandwicheilanden gevaren en wisten welke omstandigheden we daar konden verwachten. Op grond van hun voorspellingen besloot ik een deklading steenkool mee te nemen, want als we ons een weg naar Coats Land moesten worstelen, zouden we iedere ton die we konden meenemen hard nodig hebben.

Ik hoopte dat we, als we eerst zo ver als vijftien graden westerlengte naar het oosten voeren, ons door lossere ijs een weg naar het zuiden konden banen, om daarna Coats Land en ten slotte Vahsel Bay te bereiken, waar Filchner in 1912 zijn landingspoging had gedaan. Ik was mij destijds voortdurend bewust van twee problemen. Ik was er om verschillende redenen op gebrand de *Endurance* in de Weddellzee te laten overwinteren, maar het zou wel eens erg moeilijk kunnen worden een veilige ankerplaats te vinden. Als dat niet lukte moest het schip overwinteren bij Zuid-Georgië. Het leek me nu onmogelijk de oversteek van het continent al tijdens de eerste zomer te maken, want het seizoen was al vergevorderd en de ijssituatie was waarschijnlijk ongunstig. Aangezien we rekening moesten houden met een overwintering aan boord in het ijs, namen we extra kleding mee uit de verschillende bevoorradingsstations op Zuid-Georgië.

De andere heikele kwestie waarover ik piekerde was de omvang van het walteam. Als het schip tijdens de winter moest vertrekken, of als het wegdreef van zijn overwinteringsplek, zou het beter zijn als we na het bouwen van de hut en het aan land brengen van de voorraden een klein, zorgvuldig geselecteerd walteam overhielden. Deze mannen zouden dan depots kunnen aanleggen, hetzij te voet of met korte tochtjes met de honden, zodat ze werden getraind voor de lange mars in de daaropvolgende lente. De meeste wetenschappers zouden aan boord van het schip blijven, waar ze hun werk onder goede omstandigheden konden doen. Ze zouden indien nodig korte tochtjes kunnen maken, met de *Endurance* als uitvalsbasis. Al deze plannen waren gebaseerd op de verwachting dat het vinden van een winterkwartier moeilijk zou worden. Als we erin slaagden een echt veilige basis op het continent te vestigen, zou ik me aan het oorspronkelijke plan houden en één team

naar het zuiden sturen, één naar het westen langs de kust van de Weddellzee naar Grahamland en één naar het oosten naar Enderbyland.

We hadden de details zoals afstanden, koersen, benodigde voorraden en dergelijke allemaal al berekend. Ons rantsoen voor de sledehonden was gebaseerd op ervaringen en nauwkeurige waarnemingen en klopte precies. Het leek mogelijk om, nadat ze getraind waren, de honden vijftien tot twintig mijl per dag af te laten leggen, en dat met volbeladen sleden. De transcontinentale tocht zou in dit tempo in 120 dagen volbracht moeten zijn, behalve als een of ander onvoorzien obstakel roet in het eten gooid. We verlangden hevig naar de dag waarop we aan deze tocht, het laatste grote avontuur in de geschiedenis van het zuidpoolonderzoek, konden beginnen. Maar de wetenschap dat er tussen ons en ons vertrekpunt nog tal van hindernissen te overwinnen waren, temperde ons ongeduld. Alles hing af van onze landing. Als we konden landen bij de basis van Filchner moest het goed mogelijk zijn hier een groep ervaren mannen veilig te laten overwinteren. De Weddellzee stond echter bekend als een uiterst ongestuurd omgeving en we wisten nu al dat hij zich van zijn slechtste kant zou laten zien. Vanuit het standpunt van een zeeman zijn de omstandigheden in de Weddellzee altijd slecht. Er staat betrekkelijk weinig wind, zodat er zelfs in de zomer nieuw ijs kan worden gevormd. Het ontbreken van harde wind heeft bovendien tot gevolg dat het ijs zich ongestoord in grote massa's kan ophopen. Grote massa's ijs drijven op de stroming vanuit het oosten de grote bocht van de Weddellzee binnen en vullen deze op, terwijl ze in een grote halve cirkel naar het noorden drijven. Ongetwijfeld legt een deel van dit ijs een complete cirkel af, waarbij het zich in slechte seizoenen bij de Zuid-Sandwicheilanden ophoopt. De sterke zeestromingen die het ijs tegen de kusten op doen kruisen oefenen hier een grotere druk uit dan in andere delen van het zuidpoolgebied. De druk moet minstens zo groot zijn als die in de door ijs verstikte Noordelijke IJzee en ik vermoed dat als we de twee gebieden vergelijken het noordpoolgebied minder erg is. Al deze overwegingen speelden natuurlijk ook een rol in ons acute probleem, namelijk de vraag hoe we door het drijfijis moesten

komen en een veilige plek voor het schip konden vinden aan de kust van Antarctica.

De dag van ons vertrek brak aan. Ik gaf om kwart voor negen 's ochtends op 5 december 1914 het bevel het anker te lichten. Met het geratel van de ankerlier werd onze laatste verbinding met de beschaving verbroken. Het was een grijze, bewolkte ochtend, met af en toe sneeuw en natte sneeuw. Toch heerste aan boord een opgewekte stemming, want de lange voorbereidingsperiode was voorbij en we gingen het avontuur tegemoet.

We hadden erop gehoopt dat het een of andere stoomschip uit het noorden voor ons vertrek nog nieuws zou brengen over de oorlog, en misschien ook post van het thuisfront. Op de avond van de 4de liep er nog een schip binnen, maar dat had geen post voor ons en ook geen informatie waar we wat aan hadden. De kapitein en de bemanning waren erg pro-Duits en het 'nieuws' dat ze ons brachten bestond alleen uit onbevredigende verhalen over Britse en Franse nederlagen. We hadden het laatste nieuws liever uit een vriendelijker bron vernomen. Pas anderhalf jaar later hoorden we dat de Harpoon, de stoomboot die het Grytvikenstation aandoet, post voor ons bij zich had en slechts twee uur na het vertrek van de Endurance was aangekomen.

De Endurance wendde de steven naar het zuiden en het goede schip boorde zijn boeg in de zuidwestelijke deining. 's Ochtends miezerde het enige tijd, maar later klaarde het op en hadden we een mooi uitzicht op de kust van Zuid-Georgië terwijl we onder stoom en zeil in zuidoostelijke richting voeren. Deze koers moest ons vrij varen van het eiland en dan vervolgens zuid langs Zuid-Thule (Zuid-Sandwicheilanden) brengen. In de loop van de dag trok de wind aan en alle dwars getuigde zeilen werden bijgezet, terwijl de voorzeilen werden gereefd om de uitkijk een vrije blik vooruit te geven. We wilden niet het risico op een 'growler' lopen, een van die verraderlijke ijsschotsen die vlak onder het wateroppervlak rondrijven. Het schip lag goed op koers in een bakstagszee maar zag er zeker niet meer zo netjes en schoon uit als toen het vier maanden eerder Engeland verliet. We hadden in Grytviken kolen gebunkerd en deze waren aan dek gestouwd. De kolen lagen behoorlijk in de weg, zozeer dat de timmerman een vals dek moest

maken, dat van de kampanje naar de kaartenkamer liep. Ook hadden we een ton walvisvlees aan boord om de honden te voeren. Deze grote brokken vlees hingen in de tuigage, waar ze buiten het bereik maar niet uit het zicht van de honden waren. Terwijl de Endurance rolde en stampte op de golven, wachtten zij met hongerige blikken op het moment dat er wat naar beneden viel.

Ik was erg blij met de honden, die op zo comfortabel mogelijke plekken waren aangeliënd. Het ging uitstekend met ze en ik was ervan overtuigd dat de expeditie hiermee voldoende trekkracht had. Het waren grote, stevig gebouwde dieren, die waren geselecteerd op basis van uithoudingsvermogen en kracht. Als ze met evenveel enthousiasme onze sleden zouden trekken als ze met elkaar vochten, zouden we ons geen zorgen hoeven te maken. Ook de mannen die de honden verzorgden waren enthousiast over hun werk. Ze probeerden het karakter en de gewoonten van hun pupillen zo goed mogelijk te doorgronden en dat beloofde veel goeds voor de manier waarop ze later de dieren aan het werk zouden zetten.

Op 6 december boekte de Endurance goede vooruitgang op een zuidoostelijke koers. 's Nachts was de noordenwind aangetrokken en er stonden nu hoge, achteropkomende golven. Het was heilig weer en we voeren langs twee ijsbergen, een paar growers en veel kleine ijsschotsen. De bemanning en de staf begonnen hun draai te vinden. Er waren veel zeevogels. We herkenden Kaapse stormvogels, prions, sterns, wenkbrauwwalbatrossen, reuzenstormvogels, roetkopalbatrossen en reuzenalbatrossen in de buurt van het schip. We hielden koers op de straat tussen Saunderseiland en de Candlemasvulkaan. Op 7 december konden we onze positie bevestigen. Om zes uur 's morgens veranderde de kleur van de zee plotseling van groen naar diepblauw. De zee was ruig maar het schip hield goed koers en enkele leden van het wetenschappelijke team waren bezig de kolen die we aan dek hadden gestouwd naar het ruim over te laden. Saunderseiland en de Candlemasvulkaan kwamen vroeg in de middag in zicht en de Endurance voer om zes uur 's avonds tussen de eilanden door. Worsleys waarnemingen wezen uit dat de positie van Saunderseiland ongeveer drie zeemijl ten oosten en vijf mijl ten noorden van zijn positie op de kaart lag. Ten westen van de eilanden zagen

we grote aantallen ijsbergen, de meeste in de vorm van tafelbergen. Veel van deze bergen waren geel verkleurd door kiezelwieren. Op de zijden van een van de bergen zat bruine aarde. Dat er zoveel ijsbergen waren was geen goed voorteken. Onmiddellijk nadat we tussen de eilanden door waren, stuitten we op stromend ijs. Alle zeilen werden gestreken en we gingen langzaam vooruit op halve kracht. Twee uur later, vijftien mijl ten noordoosten van Saunderseiland, werd de Endurance geconfronteerd met een gordel van zwaar pakijns. De strook was een halve zeemijl breed en strekte zich uit naar noord en zuid. Erachter zagen we open water, maar door de zware zuidwestelijke deining was het pakijns in onze omgeving ondoordringbaar. Dit was een grote teleurstelling. De middagbreedte was $57^{\circ} 26'$ zuid en ik had niet verwacht zo noordelijk al pakijns aan te treffen, hoewel de walvisvaarders wel gesproken hadden over pakijns tot aan Zuid-Thule.

Die nacht werd de situatie ronduit gevaarlijk. We baanden ons een weg door het pakijns in de hoop het open water erachter te bereiken, en kwamen in plaats daarvan na het vallen van de avond in een open stuk water terecht dat steeds kleiner werd. Het ijs schuurde en knarste in de zware deining tegen de romp, en ik keek gespannen toe of er aanwijzingen waren dat de wind uit het oosten zou gaan waaien, want dan zouden we naar het land worden gedreven. Worsley en ik waren de hele nacht aan dek en probeerden een weg door het ijs te vinden. Om drie uur 's nachts voeren we pal zuid. We maakten gebruik van een paar openingen die ontstaan waren, maar stuitten vervolgens op zwaar kruierend pakijns dat duidelijk al oud was. Je kon zien dat dit ijs deels al aan hoge druk was blootgesteld. Vervolgens stoomden we naar het noordwesten en zagen we open water in het noordoosten. Ik wendde de steven naar deze opening en met de machines op volle kracht wisten we aan het pakijns te ontsnappen. Vervolgens voeren we in oostelijke richting, in de hoop betere omstandigheden aan te treffen. Vijf uur later, na nog enkele manoeuvres, konden we om het ijsveld heen varen en de zeilen weer hijsen. Dit eerste gevecht met het pakijns was al behoorlijk spannend. IJsschollen en -bergen in alle maten en vormen bewogen zich langs en tegen elkaar in de zware zuidwestelijke deining. Al deden we nog zo ons best ze te ontwijken, toch ramde de Endurance regelmatig grote ijsbrokken.