

Etelämanner, torstaina 8. joulukuuta 1960

## Byrd Station

”ONKO KAIKKI VALMISTA?” Yhdysvaltain armeijan 49-vuotias majuri makaa tutkimusaseman vierashuoneen kapeassa punkassa ja yrittää saada unen päästä kiinni. Hänen mielensä on kuitenkin hieman levoton. Onko joku pikkuasia ehkä unohtunut?

Etelämantereen kesä on valoisa, ulkona on hieman pakkasta. Elon mainingit olivat marraskuun lopulla heittäneet majuri Antero Havolan Byrdin asemalle. Vuotta aikaisemmin hänet oli siirretty maapallon toiselta puolelta Grönlannista operaatio *Deep Freeze*n esikuntaan. Hän on viettänyt vaiherikkaan vuoden Etelämantereella ja Yhdysvaltain pääkaupungissa Washington DC:ssä.

Nyt suunnitelmat on suunniteltu. Päätökset on tehty ja niitä on monta kertaa muutettu. Traktorit on huollettu ja reet on kuormattu. Jopa koeajo on tehty kuuden mailin päässä olevalle Uuden Byrdin rakennuspaikalle. Huomenna kello yksitoista aamupäivällä, täsmälleen, kaksi rekijunaa lähtisi Havolan johdolla rymisten ja ryskyen kohti etelänapaa.

Havolalle, Suomessa varttuneelle miehelle, tehtävä oli ollut suuri yllätys. Hän piti sitä kiitoksena toiminnastaan Grönlannissa reki-junakomppanian päällikkönä. Työ ja tehtävä olivat tutut, mutta tavoite teki komennuksen erikoiseksi.

Havola tietää olosuhteet. Hän tuntee välineet ja hän luottaa miehistöönsä. Mutta hän tietää myös mitä yllätyksiä napajäätikkö tarjoaa. Jääkuilut, korkeat ja kovat nietokset, lumimyrskyt ja maidonvalkeat sumut tulevat kuukauden ajan olemaan heidän vastuksena. Hän tuntee olevansa Luojan kämmenellä.

PUOLENYÖN JÄLKEEN oveen koputetaan. Havola vääntäytyy istu-

maan. ”Sisään!”

Se on retkikunnan päämekaanikko, *Chief Petty Officer* Walter Davis. ”Herra majuri! Olisi asiaa.”

”Niin? Ottakaa toki tuoli, Chief Davis!”

Miehet istahtavat pienen pöydän ääreen. ”Haluaisin ottaa mukaan vielä kymmenen öljytynnyriä Byrdiin jäävästä traktorijunasta”, Davis sanoo. ”Varmuuden vuoksi.”

Havola katsoo Davisia. ”Pursimies tietää hyvin, että meillä on polttoainetta aivan tarpeeksi ja vähän ylikin. Annoin jo päivällä kieltävän vastauksen.”

Havola olisi voinut tyytyä yliolkaiseen vastaukseen, mutta hän tietää, että pursimies Davis on velvollisuudentuntoinen mies, joka haluaa varmistua asiasta. Davis on Byrdin aseman päämekaanikko, joka käytännössä johtaa koko asemaa.

”Te hallitsette erinomaisesti maantiekuljetukset”, Havola sanoo. ”Te osaatte myös rannikko- ja muut vesitiekuljetukset. Myös minä olen sitä mieltä, ettei lisää pahaa tee.”

Davis korjaa asentoaan epämurkavalla jakkaralla. Havola jatkaa: ”Mutta maastokuljetuksessa ylikuormitus olisi näissä oloissa virhe. Purevassa Etelämantereen pakkasessa raskaan reenin jalas ei luista, se vain vingahtelee.”

HAVOLA KERTOO KOKEMUKSISTAAN Suomen, Vienan, Kanadan ja Grönlannin talvioloista. Pursimies huomaa nyökkäävänsä. ”Sitä paitsi”, Havola sanoo. ”Jos polttoaine kaikesta huolimatta *sattuisi* loppumaan, meille pudotetaan lisää taivaalta.”

Davis näyttää uskovan esimiehensä puhetta. Miehet juttelevat päivän pikkuasioista. Sitten Havola vilkaisee kelloaan, se on yli yksi. Davis huomaa katseen.

”Anteeksi, herra majuri. Että häiritsin näin myöhään.”

”Ei se mitään, Chief Davis. En vielä ole nukkunut silmän täyttäkään.”

”Ei täällä kukaan muukaan ole nukkunut. Jäimme kaikki iltakahvin jälkeen ruokalaan tarinoimaan.”

”Aivan. Antarktiksien *Big Eye* kurkistelee jokaisen olkapään yli.”

Isolla silmällä Havola viittaa yöttömän yön aiheuttamaan unettomuuteen. Pursimies Davis nousee pöydästä, toivottaa hyvää yötä ja sulkee oven hiljaa.

ANTERO HAVOLA HEITTÄYTYY PUOLIPUKEISSAAN punkkaan ja katsoo uudestaan kelloa. Kymmenen minuuttia yli yhden, on varmasti jo nukkuma-aika. Sitten tapahtuu jotain sellaista, jota ihminen harvoin saa kokea ja koettuaan ei unohda koskaan. Havola on tietääkseen valveilla.

Vierashuoneen ovi avautuu. Sisään astuvat jo kauan manan majoilla olleet Havolan Arvi-setä Anni-rouvansa kanssa sekä Valtteri-setä ja Elli-täti. Naisväki kulkee edellä, herrat tulevat perässä. Kaikki hymyilevät. Antero Havola aikoo kysyä, missä Valtterin vielä elossa oleva puoliso Aino-täti on? Mutta hän ei ehdi.

Arvi-setä siristää tapansa mukaan silmiään. ”Kyllä sinä Antero etelänavalle pääset. Tulimme vain toivottamaan onnea matkalle!”

Seurue poistuu ikään kuin hiljaa liukuen. Naisväki ensin, kuten olivat tulleetkin. Arvi-setä oli aina antanut erikoisen arvon hyvälle käytökselle. Veljenpoika Antero muistaa usein horjahtaneensa kapealta tieltä. Ovi sulkeutuu ja yölliset yllätysvieraat ovat poissa.

Majuri Havola katsoo kelloaan. se on runsaat kaksitoista minuuttia yli yhden. *Joka uniin uskoo, se varjoaan pelkää.*

Tapaus on kuitenkin kaikessa selkeydessään jotain erikoista. Hän toistaa itselleen: *Tietääkseni olen hereillä.*

Havola on jostain lukenut, että pitkään kestänyt henkinen paine voi oudossa ympäristössä aiheuttaa tällaisia tapauksia. Syy-yhteydet sopivat hyvin. Hänelle tulee rauhallinen mieli. Hän nukahtaa heti.

EUROOPPALAISISSA KARTOISSA esiintyi jo keskiajan lopulla tuntematon eteläinen manner, jolle oli annettu nimeksi *Terra Australis Incognita*. Terra Australis piti salaisuutensa vuosisatojen ajan.

1700-luvun puolivälissä kuviteltiin, että Uusi-Seelanti on osa Etelämannerta. Tuohon aikaan Englanti ja Ranska tutkivat kilpaa eteläistä valtamerta. Britannian kuninkaallisen laivaston luutnantti James Cook sai vuonna 1768 salaisen tehtävän etsiä tätä tuntematonta mannera. Virallinen tehtävä oli tehdä tähtitieteellisiä havaintoja Tyynellä valtamerellä. Matkalle lähdettiin Plymouthista perjantaina elokuun 26. päivänä hänen majesteettinsa sadankuuden jalan parkilla *HMB Endeavourilla*. Mukana retkellä oli ruotsalainen luonnontieteilijä Daniel Solander sekä hänen entinen sihteerinsä ja ammattiveljensä, suomalainen Herman Spöring, joka myös oli kelloseppä ja lahjakas

piirtäjä. Spöring oli vastuussa tieteellisten laitteiden kunnossapidosta.

Luutnantti James Cook purjehti Madeiran ja Afrikan länsirannikon kautta Atlantin yli Rio de Janeiroon. Matka jatkui Kap Hornin ympäri saariryhmälle, jonka Cook nimesi *Royal Society*n kunniaksi Seurasaariksi. Tunnetuin saarista on Tahiti.

Tahitilla alkuasukkaat varastivat Endeavourin ainoan kvadrantin, sekstantin edeltäjän. Polynesianlaiset veivät laitteen erääseen majaan ja purkivat sen varovasti osiin. Kvadrantti kuitenkin löydettiin. Ainoa mies aluksella, joka osasi koota elintärkeän navigointilaitteen, oli suomalainen Herman Spöring. Asia hoitui.

Seurasaarilta luutnantti Cook purjehti Uuteen-Seelantiin. Hän todisti, ettei Uusi-Seelanti ollut osa Terra Australista purjehtimalla etelään Uuden-Seelannin itärannikkoa pitkin.

”Päätelin, että tämä on eteläisin maa”, Cook kirjoittaa päiväkirjaansa lauantaina maaliskuun 10. päivänä vuonna 1770. ”Meidän pitäisi kyetä kiertää se lännen puolelta, koska meillä on ollut korkea ja jyrkkä lounaisaallokko siltä neljännekseltä puhaltaneesta kovasta tuulesta lähtien. Siitä voisi päätellä, ettei siinä suunnassa ole maata.”

Luutnantti Cook oli kiertänyt Uuden-Seelannin eteläisimmän kohdan. Cook nimesi erään saariryhmän kelloseppänsä kunniaksi *Spöring Isleksi*.

Matka jatkui Australian länsirannikolle, jonne HMB Endeavour saapui pääsiäisen jälkeisenä torstaina huhtikuun 19. päivänä. Paluumatkalla perjantaina tammikuun 25. päivänä vuonna 1771 Herman Spöring kuoli punatautiin ja haudattiin mereen.

James Cook lähti uudelle matkalle seuraavana vuonna. Hän ylitti eteläisen napapiirin vuoden 1773 tammikuussa ja löysi muutaman saaren. Mutta hän ei löytänyt itse Etelämannerta. Oli vain ahtojäätä. Ehkäpä koko Etelämannerta ei edes ollut olemassa?

TERRA AUSTRALIS LÖYTYI 1800-luvun alussa. Selvittämättä on jäänyt, kenelle kunnia kuuluu. Vuodelta 1820 on peräti kolme havaintoa. Seuraavan vuoden helmikuussa muuan amerikkalainen hylkeenpyytäjä väitti nousseensa maihin Antarktikselle. Toinen amerikkalainen hylkeenpyytäjä väitti samoin joulukuussa. Vuonna 1823 muuan brittiläinen hylkeenpyytäjä liittyi seuraan.

Yhdysvaltain laivasto mainitsee mielellään luutnantti Charles Wilkesin tieteellisen retkikunnan, joka purjehti Australiasta etelään vuo-

den 1839 joulukuussa. ”Olemme löytäneet antarktisen maanosan”, Wilkes raportoi.

Brittiläisen meriupseerin James Rossin komentama retkikunta löysi vuonna 1841 meren, joka tunnetaan Rossin merenä. Kapteeni Ross teki matkallaan myös ennätyksen saavuttaessaan 78. leveyspiirin. Ennätys lyötiin vasta kuusi vuosikymmentä myöhemmin.

Etelämanner oli myrskyisän meren takana. Se oli kylmä, luminen ja jäinen. Tuottoisaa valaan- ja hylkeenpyyntiä lukuun ottamatta kiinnostus alueeseen hiipui.

Valaanpyynnin merkitystä kuvanee Etelämantereen pohjoispuolella sijaitsevan Etelä-Georgian pääkaupunki Grytviken, jonne norjalainen merikapteeni ja Antarktiksien tutkija Carl Anton Larsen perusti valaanpyyntiaseman vuoden 1904 syksyllä. Jo ensimmäisenä sesonkina Larsenin yhtiö *Compañía Argentina de Pesca* pyydysti parisataa valasta. Valaiden rasvasta, lihasta, luista ja sisälmyksistä keitettiin öljyä. Samaan tarkoitukseen käytettiin myös alueella esiintyvää suurta hyljettä, etelänmerinorsua. Pyyntikausi kesti lokakuusta maaliskuuhun. Huippukausina asemalla työskenteli kolmesataa ihmistä.

ENSIMMÄISEN MAAILMANSODAN KYNNYKSELLÄ käynnistyi kilpailu siitä, kuka ensimmäisenä saavuttaa etelänavan. Kunnia menee norjalaiselle napatutkijalle Roald Amundsenille, jonka retkikunta saapui etelänavalle torstaina joulukuun 14. päivänä vuonna 1911. Brittiläisen meriupseerin Robert F. Scottin retkikunta saapui etelänavalle viisi viikkoa myöhemmin, torstaina tammikuun 18. päivänä.

Kun komentajakapteeni Scott näki Norjan lipun liehuvan etelänavalla, hänelle selvisi, että Amundsen oli käynyt paikalla. Scott kirjoitti päiväkirjaansa: ”Pahin on tapahtunut, unelmani ovat murskana. Hyvä Jumala! Tämä on kauhea paikka.”

Scott lähti epäonnen vaivaamalle paluumatkalle. Ilma oli kurja ja miehiä menehtyi matkalla. Kolme jäljellä olevaa miestä, Scott heidän joukossaan, vietti viimeiset päivänsä teltassa lumimyrskyn raivotessa ulkona. Scott kirjoitti hiipuvilla voimillaan kirjeen:

”Otimme riskejä, tiesimme sen. Olosuhteet ovat olleet meitä vastaan. Siksi meillä ei ole valituksen aihetta. Kumaramme Kohtalolle ja olemme päättäneet tehdä parhaamme loppuun asti.”

Kirje päättyy seuraavasti: ”Jos olisimme jääneet henkiin, olisin voinut kertoa tarinan tovereideni pelottomuudesta, kestävyyydestä ja

rohkeudesta, joka olisi koskettanut jokaisen englantilaisen sydäntä. Nyt näiden hiomattomien muistiinpanojen ja kuolleiden ruumiidemme on kerrottava tämä tarina, mutta varmasti, aivan varmasti, suuri ja rikas maa kuten meidän, tulee huolehtimaan heistä, jotka ovat meistä riippuvaisia.”

Miesten telttä löydettiin kahdeksan kuukautta myöhemmin. Robert Falcon Scottista tuli kansallissankari.

Valtioiden mielenkiinto Etelämannerta kohtaan heräsi uudestaan 1900-luvun puolivälissä. Ryhdyttiin valmistelemaan sopimusta Antarktiksien hyödyntämisen periaatteista.

MAJURI ANTERO HAVOLA HERÄÄ levänneenä aamulla kello seitsemän. Ensi töikseen hän vilkaisee säätä. Päivä on kaunis ja kirkas. On täysin tyyntä ja pikkupakkanen. Retkikunnan jäsenet ovat aamiaisella. Miesten hyväntuulisuus loistaa kaikkien kasvoista. Jopa kokki, totiseksi tiedetty mies, paistaa hymy suussa munia, pekonia ja kinkkua. Tämä on hänen viimeinen aamunsa vuoden aikana liiankin tutuksi tulleen lieden äärellä. Retkikunnan jäsenillä on ensimmäistä kertaa yllään vaaleansiniset tuulipuserot.

Lähtijöitä kiuseitellaan, kuten sotilashenkilöiden kesken on tapana: ”Tulemme mielellämme pelastamaan teidät, kun te ajatte jääkuiluun”, muuan lentäjä sanoo.

”Lupaan heti lähettää pelastuspartion,” aseman radiosähköttäjä lisää. ”Siis siinä tapauksessa, etten kokonaiseen viikkoon saa teiltä vastausta.”

Miehet nauravat, yhteishenki on hyvä. Retkikunnan jäsenet ovat innoissaan lähdöstä, aseman henkilökunnalle Havolan miesten lähtö ahtaista tiloista on helpotus. Lisäksi retkikunnan lähtö on piristävä poikkeus aseman yksitoikkoisista rutiineista.

Havola hakee aamiaisensa, hörppää kahviaan ja nousee seisomaan. Hän kiittää muutamalla sanalla aseman päällystää ja henkilökuntaa annetusta avusta. ”Tervetuloa katsomaan lähtöämme kello yksitoista”, hän sanoo. ”Kutsu koskee erityisesti valokuvaajia.”

Kaikki nauravat.

”Viimeinen aamiainen” päättyy ja miehet hajaantuvat. Havola on antanut miehilleen yksityiskohtaiset ohjeet. He ovat valmiit. Havola jää vielä hetkeksi juttelemaan aseman päällystön kanssa. ”Lähtekää saattamaan meitä ensimmäiset viisi mailia”, hän sanoo.

Kutsu hyväksytään ilomielin.

”Me lähdemme tasan kello yksitoista”, Havola jatkaa. ”Liput liehu- en.”

Sitten hän kääntyy erään matruusin puoleen. ”Olen laittanut kame- raan uuden rullan. Voisitteko ehkä ottaa kuvan Maklakista ja minus- ta?”

Maklak on Alaskan eskimoiden, *jupikkien*, kieltä ja tarkoittaa ke- vyttä ja pehmeää nahkasaapasta. Se on myös Byrdin aseman kissan- pentu. Matruusi ottaa kuvan.

HAVOLA MENE ELOS ja kävelee aseman ympäristössä katsellen väen puuhailua. Taivas on kirkkaan sininen ja hanget säteilevät auringon paisteessa. Kaikki hymyilevät ja toivottavat onnea matkalle. Havaijin laivastoasemalta tullut porukka rakentaa uutta viestiverkkoa. He ovat laittamassa ”maajohtoa” hankeen.

Peruskallio on Byrdissä yli viisituhatta jalkaa jään pinnan alla. Tä- män vuoksi maajohtona toimii suuri kupariverkko, joka lasketaan jään päälle. Tiedemiesryhmä poraa reikää mannerjähän. Parin vuo- den kuluttua he saavuttaisivat peruskallion. Sen ja mannerjään välissä on noin kolmen jalan syvyydeltä vettä. Arvellaan, että mannerjään painokitka aiheuttaa tarvittavan lämmön.

Havolan retkikunnan miehet kulkevat traktorijunien ja aseman vä- liä kantaen pieniä pakkauksia. Kaiken piti olla ”virallisesti” valmiina jo edellisiltana, mutta kokeneena matkailijana Havola tietää viime hetken mietteet ja touhut. Harvoin ihminen on valmis lähtöön. *Niin kai se on sen viimeisenkin matkan kanssa.*

Kello kymmenen maissa Havola kuulee, miten traktorit käynniste- tään aseman takana olevalla varastoalueella. Hän näkee ja myös kuu- lee, miten traktorit ajavat lähtöpaikalle ketjut kolisten. Hieman myö- hemmin paikalle ajavat suunnistajat Lumikollaan ja saattajat Lumi- kissallaan.

Lumikko, *Weasel*, on toisen maailmansodan aikana kehitetty neljän hengen kahdella telaketjulla varustettu kevyt amfibioalkuneuvo. Lumikissa, *Sno-Cat*, puolestaan on neljällä telaketjulla varustettu hieman raskaampi lumiajoneuvo.

Lumikossa on jäätutka, jonka tarkoituksena on paljastaa mahdolli- set halkeamat jäässä. Siinä oli myös koroke suunnistajaa varten. Lu- mikolle on annettu nimi: *Marco Polo*.

YHDYSVALTAIN LAIVASTO RAKASTAA JULKISUUTTA. On ryhmäkuvi-  
en ja henkilöpotrettien vuoro. Kuvia otetaan edestä ja takaa. Aseman  
koko henkilökunta on saattamassa lähtijöitä, lisää kokkapuheita vaih-  
detaan. Havola nousee saattajineen rekijunan messiin.

Kello on yksitoista. Lumikko lähtee ensimmäisenä ja rekijunat tu-  
levat perässä. Havola päättää viedä raskaan turkkinsa ahtaasta messis-  
tä samassa junassa kulkevaan asuntovaunuun. Siellä majuria odottaa  
yllätys: Hänen tyynyllään nukkuu Maklak, kippurassa kehräten.

Havola juoksee nopeasti traktorille: ”Seis! Seis! Katti poistuu ju-  
nasta.”

Saattue pysähtyy. Käy ilmi, että valokuvan ottanut matruusi ei ollut  
kissaihmissiä. Hän oli arvellut, että ilmeisenä kissanystävänä Havola  
antaisi Maklakin tulla maskottina mukaan. Ei antanut.

Havola nousee jälleen messivaunuun ja saattue pääsee jatkamaan  
matkaa. Hän tarjoaa saattajille kunnan kahvit vastaleivottujen tanska-  
laisten viinereiden kera. ”Ei päästykään komeasti liikkeelle kello yk-  
sitoista”, Havola manailee. ”Mutta ei kai sillä suurempaa väliä.”

Kohta Havola katuu päätöstään jättää Maklak asemalle. ”Siinä tuli  
virhe. Olen varma, että koko maailma olisi henkeään pidätellen seu-  
rannut pääseekö kissa etelänavalle. Eihän yhdentoista miehen kohta-  
lostaa niin väliä ole.”

Sitten Havola naurahtaa: ”Olihan tuo meille kaikille huvittava väli-  
kohtaus. Niin varmaan Maklakillekin.”

On mukava rupertella auringonkiloisen hangen lipuessa ohi. Keli ja  
lumiolosuhteet ovat ihanteelliset. Hieman pehmeää lunta kovan pin-  
nan päällä, maasto on tasainen kuin pöytä. Tunti vierähtää nopeasti ja  
saattajien on käännättävä takaisin.

”Olette pojat valinneet helpon tavan kuuluisuuden saavuttamiseksi”,  
eräs saattajista sanoo.

Samassa Havola näkee kuljetuskoneen laskeutuvan Byrdiin. Hänel-  
le välitetään radioviesti, jonka mukaan heidän esikuntapäällikkönsä,  
Yhdysvaltain laivaston kapteeni Jack A. Eady, on saapunut heitä hy-  
västelemään.

”No, näkihän kuitenkin ilmasta meidän komean lähdön!”

Vuoden kestäneen suunnittelun jälkeen Havolan retkikunta on mat-  
kalla etelänavalle. He ovat aukaisemassa ennen kulkematonta tietä.  
”Lentokone on monta kertaa lentänyt Byrdistä navalle”, Havola sanoo



saattajille. ”Mutta siitä huolimatta: me olemme tutkimusmatkalla. Harvoilla ihmisillä on tilaisuus omin silmin katsella ennen näkemättömiä maisemia.”

Muistorikas vuorokausi on loppumassa. Retkikunnan jäsenet tietävät, ettei aurinko suinkaan aina paista Etelämantereella. Mutta he ovat fyysisesti ja henkisesti valmiit, tuli mitä tuli.

AMERIKKALAISILLE OLI SATTUNUT muutama vakava traktorionnettomuus Etelämantereella. Tammikuun 1. päivänä vuonna 1956 traktori vajosi jään läpi McMurdossa ja kuljettaja kuoli. Samoin kävi kuljettajalle, joka saman vuoden maaliskuun 5. päivänä kuljetti traktoria Little Americasta rakenteilla olevalle Byrdin asemalle. Traktori syöksyi kuljettajineen railoon.

Weasel vajosi jään läpi tammikuun 14. päivänä vuonna 1957 Hut Pointissa, joka sijaitsee Rossinsaarella McMurdon aseman lähellä. Myös tässä onnettomuudessa kuljettaja menehtyi.

Havolan retkikunnalla on edessään yli kahdeksansataa mailia ennen kulkematonta taivalta. ”Saman verran kuin on matkaa Hangosta Pet-samoon”, Antero Havolalla oli tapana muistuttaa.