

Pirmasis skrydis virš Lamanšo

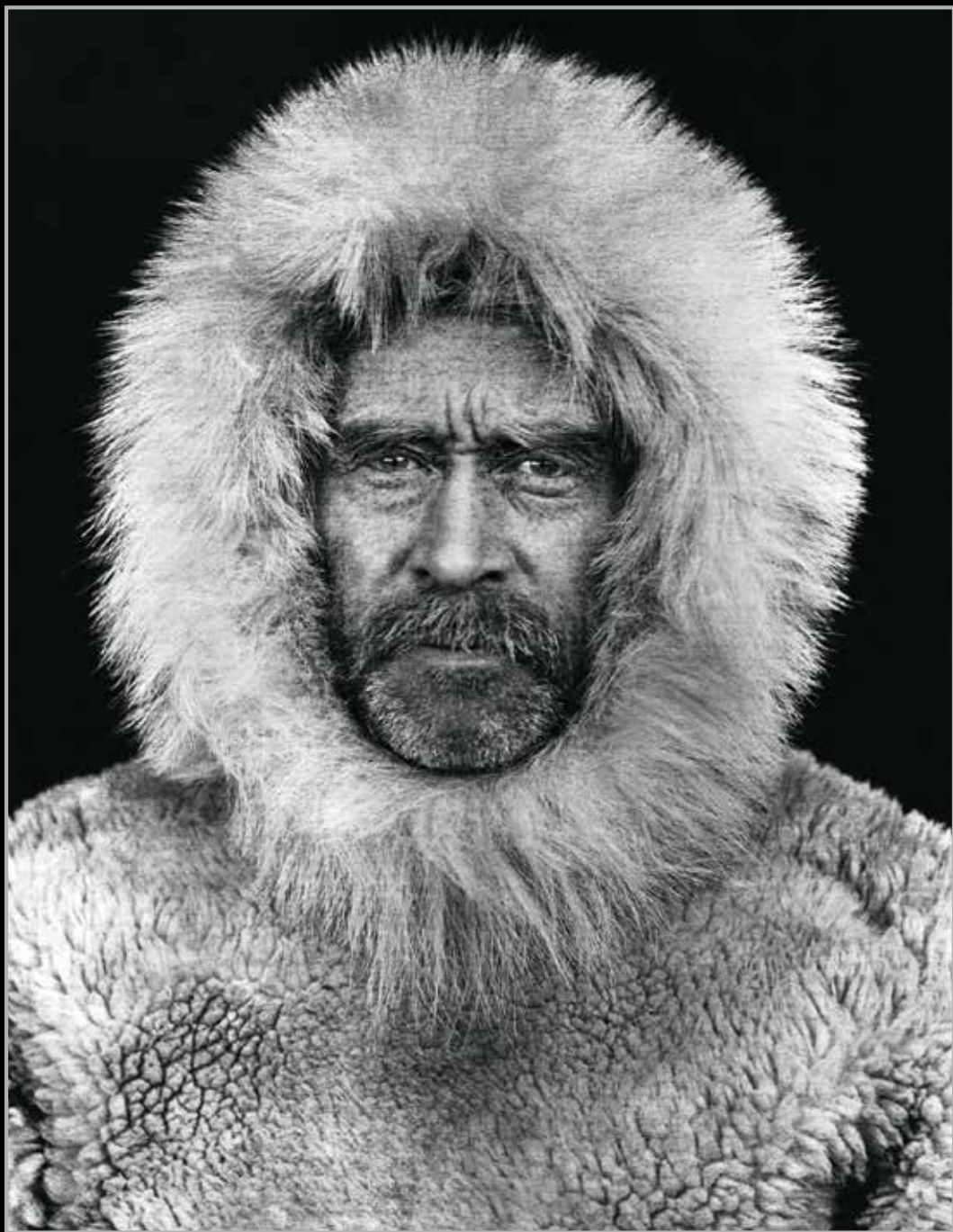


1909 m. liepos 25 d. – Doveris, Jungtinė Karalystė

Les Baraques (nedidelę vietovę netoli Kalė miesto) ir Anglijos miestą Doverį skiria beveik 25 mylių atstumas. Tarp jų yra Lamanšo sąsiauris, kuris XX amžiaus pradžioje laikytas tikrai ganėtinai rimta kliūtimi. Kirsti jį viensparniu, pagamintu iš balzos medienos bei medžiagos ir teturinčiu vos 25 arklio galių variklį, atrodė kaip didvyriškas, bet kartu ir istorinis užmojis. Keletui žmonių jau buvo pavykę nuskristi net didesnius atstumus, bet „Lamanšo užkariavimas“ turėjo milžiniškos simbolinės vertės: jį įveikti jau bandyta net kelis kartus, bet nė vienas mėginimas nebuvo sėkmingas.

Louis Blériot pakilo ankstyvą 1909 m. liepos 25-osios rytą, taip norėdamas įgyti pranašumą prieš kitą pilotą Hubertą Lathamą, kuris irgi tą pačią dieną planavo atlikti šį skrydį. Anksčiau abu šie pilotai jau buvo mėginę skristi, abiem teko tūpti avariniu būdu ir patirti įvairių sužalojimų. Betgi buvo sprendžiama, kam atiteks vieta ant garbės pjedestalo, kas bus įtrauktas į aviacijos istoriją, na, ir kuris gaus tūkstantį svarų sterlingų, „Daily Mail“ pažadėtų pirmajam, perskridusiam sąsiaurį. L. Blériot skrydis buvo trumpas – tetruko 36 minutes ir 30 sekundžių, bet įtampos akimirkių išvengti vis dėlto nepavyko. Dėl lietaus ir stipraus vėjo orlaivis vos nenukrito. Jam pasiekus tikslą pastebėti lėktuvo važiuoklės ir propelerio gedimai, bet jokios kitos naujienos neatrodė svarbios – prancūzų pilotas sėkmingai įvykdė savo sumanymą.

Pagaliau visiems nuogaštavimams atėjo galas, o po poilsio nakties išaušo liepos 26-oji – diena, kai reikėjo šį įvykį atšvęsti. Šioje nuotraukoje – L. Blériot su žmona. Abu elegantiškai apsirengę ir pozuoja priešais lėktuvą: džentelmenas ir jo dama, apsupti gerbėjų minios. Paties atvaizdo technika ar kompozicija nėra kuo nors išskirtinė. Tai vienas tų dokumentinių kadru, kurie reikšmingi dėl pačios istorinės akimirkos ir joje užfiksuotų objektų.



Robertas Peary Šiaurės ašigalyje

1909 m. – Elsmyro sala, Kanada

„Pagaliau – ašigalis!!! Trijų šimtmečių laimikis, mano 23-ėjus metus siekta svajonė ir ambicija, pagaliau tai priklauso man...“ Šio pranešimo, kuris parašytas ant atskiro popieriaus lapo, pridėto prie kelionės žurnalo, data – 1909 m. balandžio 6-oji. O šiuos žodžius parašė JAV karo laivyno inžinierius Robertas Edwinas Peary. Tačiau pats sakinytis veikiausiai parašytas nuo šio įvykio prabėgus keleriems metams, kai R. E. Peary išleido atsiminimų knygą. Tuo tarpu kitas amerikietis Frederickas Cookas (gydytojas, kuris, kaip manoma, pasiekė Makinlio kalno viršūnę – aukščiausią viršukalnę Šiaurės Amerikoje) sugrįžo iš alinančių daugiau nei metus trukusių Arkties regiono tyrinėjimų ir laikraščiu „New York Herald“ nusiųstoje telegramoje pareiškė: „Mes pasiekėme Šiaurės ašigalį. 1908 m. balandžio 21 d.“

Nors abu šie keliautojai bendradarbiavo atliekant svarbius Grenlandijos tyrinėjimus, kelerius artimiausius metus jie niekaip negalėjo sutarti, kuris iš jų ašigalį pasiekė pirmasis. Žvelgiant iš teisinės pusės, poliarinių ekspedicijų epopėja nebuvo tokia jau didvyriška. Žiniasklaida bei Nacionalinė geografijos draugija priėmė R. E. Peary pretenzijas – jis buvo paskelbtas herojumi ir gavo karo laivyno admirolo titulą.

Šioje 1909 m. vasarį darytoje nuotraukoje matome jį Elsmyro saloje, toliausiai į šiaurę nutolusioje Kanados dalyje. Jis ruošiasi išvykti rogėmis su 22 inuitais ir 130 šunų. Tačiau kadre užfiksuotas tik jo veidas, drabužis su kailiniu gobtuvu ir nieko daugiau. Dvejonės dėl to, ar jis iš tiesų pasiekė ašigalį, nenurimo iki pat 1988-ųjų, kol galiausiai Nacionalinės geografijos draugijos atliktas tyrimas parodė, kad skaičiuodamas Šiaurės ašigalio koordinatas R. E. Peary suklydo ne mažiau kaip 30 mylių (48,3 km). O jo konkurento įrašai šiais laikais vertinami kaip patikimesni. Tai pavėluota F. Cooko, kuris, įsteigęs naftos pramonės įmonę, buvo suimtas už sukčiavimą ir paskutinius gyvenimo metus praleido kalėjime, rehabilitacija.

Pietų ašigalio užkariavimas

1911 m. gruodžio 14 d. – Pietų ašigalis, Antarktida

XX amžiaus pradžioje vykusios lenktynės iki ašigalių simbolizavo nuoširdų nuotykių bei šlovės ištroškusių tyrinėtojų ir tautų, kurios šiose beviltiškose paieškose įžvelgė paskutines kolonializmo galimybes, rungtyniąvimą. Tai buvo lenktynės, jaudinusios visuomenę pasakojimais, pateikiamais knygose, žurnaluose bei laikraščiuose. O naujausios žinios visuomet buvo gaunamos telegrafu. Fotografija tapo pagrindiniu žmonių informavimo bei įvykių įamžinimo įrankiu. Pavyzdžiui, Nacionalinės geografijos draugijos ekspertai, 1988 m. išnagrinęję Roberto Peary darytose nuotraukose matomus šešėlius, priėjo prie išvados, kad šis amerikiečių keliautojas (lydimas vien vedlių inuitų) iš tikrųjų visai nepasiekė Šiaurės ašigalio.

Tačiau niekada nekilo jokių abejonių, kad Roald'is Amundsenas su savo bendražygiais (keturiais kitais norvegais: Oscaru Wistingu, Helmeriu Hanssenu, Olavu Bjaalandu ir Sverre Hasseliu) pasiekė Pietų ašigalį. Ekspedicijos pradžioje, 1910-aisiais, R. Amundsenas, tuomet 38-erių metų vyras, turbūt buvo daugiausia patirties turintis Arkties regionų tyrinėtojas: jis praleido ištisus metus Antarktidos pusiasalio ledynuose įstrigusiam laive, o vėliau tapo pirmuoju žmogumi, kirtusiu Beringo sąsiaurį ir atradusiu mitinį Šiaurės vakarų jūrų kelią. Jis organizavo ekspediciją į Šiaurės ašigalį, bet jį pasiekė naujienos, kad Frederickas Cookas (1908 m.) ir R. Peary (1909 m.) jau jį aplenkė. Todėl R. Amundsenas vėl visą dėmesį sutelkė į Antarktidą ir Pietų ašigalį, kurie vis dar buvo neištyrinėti. Ekspedicija iš Norvegijos išvyko rugpjūtį ir vos po šešiolikos mėnesių, 1911 m. gruodžio 14 d., sugebėjo įsmeigti vėliavą labiausiai į pietus nutolusiame planetos taške.

Garsioje nuotraukoje, išspausdintoje knygoje „The Year 1912 Illustrated“ („Iliustruoti 1912-ieji“), matome su slidėmis prie rogių stovintį O. Wistingą, kuriam suteikta garbė geografiniame Pietų ašigalyje įsmeigti Norvegijos vėliavą. Kaip tik už jo plevena vėliava su kryžiaus simboliu, o pirmame plane – pulkelis šunų, susirangiusių jam prie kojų.

R. Amundseno ekspedicijai pasiekus Pietų ašigalį, šis norvegų keliautojas įgavo mitinio herojaus statusą. Ir jo legenda tik dar labiau sustiprėjo po šešiolikos metų, kai R. Amundsenas, skridęs hidroplanu gelbėti Arkties regione dingusio orlaivio „Italia“ įgulos, ir pats amžiams pradingo.



Skaudi netektis

1912 m. balandžio 14 d. – Londonas, Jungtinė Karalystė

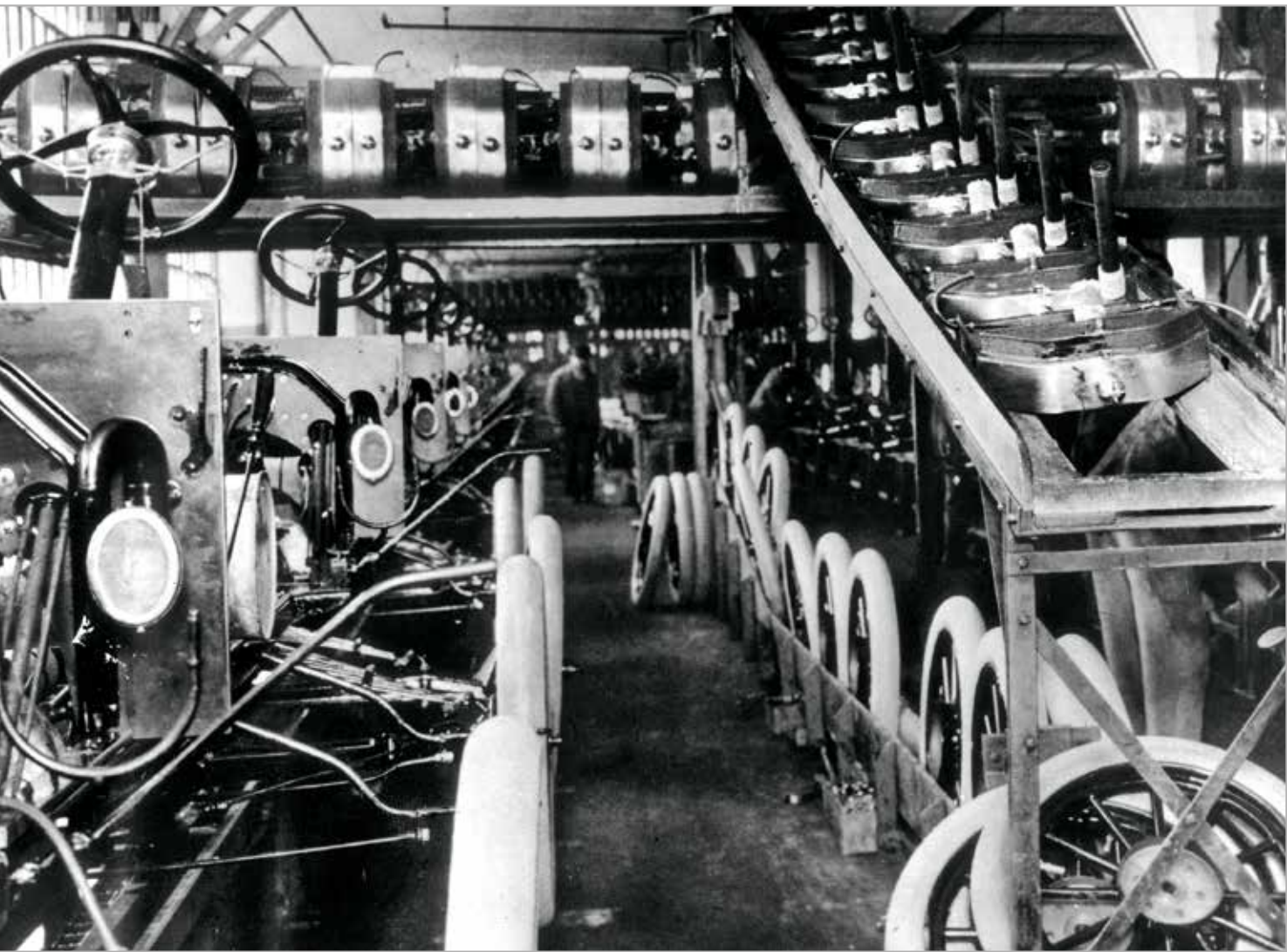
„Didžiulė žmonių netektis.“ 1912 m. balandžio 16 d. Londone, priešais kompanijos „White Star Line“ biurą, berniukas pardavinėja laikraščius, skelbiančius neįtikėtiną naujieną: nuskendo „praktiškai neskęstantis“ laivas, koks tik kada nors buvo išplaukęs į vandenyną. Vyrai nepatikliai skaito naujienas. Renkasi keleivių artimieji, norintys gauti bent kokios nors informacijos. 1518 iš maždaug 2200 tuo laivu plaukusių žmonių – ir keleivių, ir įgulos narių – žuvo.

„Titanikas“ iš Sautamptono išplaukė balandžio 10 d. Pirmąja klase plaukė daugybė įtakingų asmenų – daugelis norėjo leistis į pirmąją kelionę laivu, kuris buvo tapęs legenda dar nė nenuleistas į vandenį. Tačiau balandžio 14-osios naktį „Titanikas“ įsirėžė į ledkalnį. Jis plaukė visu greičiu, nes norėjo pagerinti laiką, per kurį bus perskrosta Atlantas, ir gauti prestižinį „Mėlynojo kaspino“ apdovanojimą. Įvairūs pranešimai apie tame regione esančius ledkalnius, gauti iš kitų laivų, taip ir nepasiekė kapitono tiltelio, nes palaikyti nereikšmingais. Stebėtojai neturėjo žiūronų, nes negalėjo rasti raktų nuo spintelės, kurioje jie buvo laikomi. O vandenynas tą naktį buvo neįprastai ramus, todėl iš toliau visiškai nesimatė jokių į ledkalnį dūžtančių bangų purslų. Beviltiškai mėgindamas išvengti susidūrimo stebėjimo bokšte budintis pareigūnas pasirinko netinkamą manevrą ir ledkalnis „Titaniko“ šone tiesiogine šio žodžio prasme išplėšė 295 pėdų (beveik 90 m) ilgio skylę – tarsi milžinišką sardinių skardinę. Laive buvo perpus mažiau gelbėjimo valčių, nei jų reikėjo iš tikrųjų. Ir nors iš viso tose valtyse būtų užtekę vietos 1176 žmonėms, dėl kilusio sąmyšio jomis pasinaudojo tik 705. Garsiausias pasaulyje laivas nuskendo per mažiau nei tris valandas, taip ir nepasiekęs Niujorko. Jo „karjera“ tetruko keturias dienas.

Ši nuotrauka sulaukė didžiulio populiarumo, o joje užfiksuotas berniukas Nedas Parfettas pramintas „Titaniko laikraštiniu“. Tuo metu jam buvo 16 metų. Kaip parodė vėlesni įvykiai, jo paties likimas susiklostė ne ką geriau už naujieną, kurią jis tądien platino: po šešerių metų Nedas besikaudamas fronte Prancūzijoje žuvo. Nors iki karo pabaigos tebuvo likusios kelios dienos.







Pirmasis surinkimo konvejeris

1913 m. – Detroitas, Mičigano valstija, Jungtinės Amerikos Valstijos

Serijinė gamyba, homogenizacija, progresas. Ir visa tai – vienoje nuotraukoje, kurioje, regis, yra du ryškiausi šių iškraipytų sąvokų atvaizdai. Iš kurios nors šios vienakryptės gamyklos dalies galėtų vienas po kito pasipilti būriai darbininkų, žygiuojančių tarsi kareiviai iš Fritzo Lango juostos „Metropolis“ (1927 m.). Ir kartu pasirodyti ta pati pora veržliarakčių, dėl kurių iš proto kraustosi Charlie Chaplino vaidinamas pašėlęs darbininkas iš filmo „Naujieji laikai“ („Modern Times“, 1936 m.).

Be nuorodų į kiną, šią nuotrauką apibūdinti grynai estetiniu požiūriu būtų gana sudėtinga. Iš tiesų šis kadras, užfiksuotas Detroito „Ford“ gamykloje, neturi jokios meninės paskirties. Juo tiesiog siekta aiškiai parodyti pirmojo pasaulyje konvejerio atliekamas operacijas ir teikiamus pranašumus. Jeigu jau reikėtų kalbėti apie techniką ir meną, tai šiuo atveju žinios yra svarbesnės nei fotografijos grožis. Vis dėlto šiuo XX amžiaus periodu „fordistų“ masinės produkcijos filosofija kai kam iš tikrųjų pasirodė lyg menas. Tai ypač akivaizdu žvelgiant į vieną iš pirmųjų modernumo ikonų – automobilį „Ford Model T“. 1913-aisiais Henry Fordas galėjo kas 93 minutes surinkti po vieną automobilį. Iki tol tose pačiose gamyklose būdavo surenkama vos po vienuolika automobilių per mėnesį. Laikas, per kurį gamings nuo paskirų varžtų tapdavo važiuoti galinčiu automobiliu, nepasikeitė – tam reikėjo dvylikos valandų. Teilorizmo teorijos tiesiog optimizavo šį procesą. Vis dėlto pasikeitė pati visuomenė: vartotojas jau buvo pasirengęs pasitikti ateitį, tvarkingai sudėliotą ant naujųjų laikų konvejerio linijos.

Dujų atakos per Pirmąjį pasaulinį karą

1915 m. balandžio 22 d. - Ipras, Belgija

„Skęsti sausumoje“ - taip kareiviai apibūdino žudančių chloro dujų poveikį. Netikėtai apima deginantis pojūtis ir karys staiga ima dusti. Jis nori kosėti, bet kosulys kelia pernelyg daug skausmo. Iš burnos ir šnervių pasipila putos, oda ima mėlti. Jis negali nei kalbėti, nei pajudėti. Jei pasiseka, mirtis būna greita. Jeigu nepasiseka, agonija trunka daugybę valandų, o kartais netgi keletą parų. Vakarų fronte kovęši kariai buvo pirmieji, kurie tiksliai apibūdino apsinuodijimo dujomis stadijas. Tų, kurie išgyveno, sieloje amžiams įsirėžė tūkstančių kitų karių, mirstančių nuo pragaištingų dujų, vaizdas.

Šioje nuotraukoje, kuria mėginta įamžinti tą siaubą, užfiksuotas įvykis nėra tikras. Tačiau pats vaizdas vis tiek

efektingas. 1918 m. šią nuotrauką padarė JAV kariuomenės inžinierių korpuso majoras Evartsas Tracy. Jis buvo kariuomenės maskuotės meistras. Ir jo įamžintas kadras yra suvaidinta scena, kurios pagrindinis veikėjas - pirmame plane esantis kareivis, suklypęs ir rankomis susiėmęs už gerklės. Tokio tipo nuotraukos buvo naudojamos naujokams parodyti, kas gali nutikti, jeigu jie nepaklus įsakymui dėvėti dujų kaukes, kad ir kokios nepatogios jos būtų. Įtikinamoji šio atvaizdo galia buvo stipresnė nei bet koks karininko pamokslas: dėl akivaizdžių priežasčių E. Tracy nesutelkė viso dėmesio į mirties košmarą, bet pateikė kaukių efektyvumą kaip savaime suprantamą dalyką.



Evartso Tracy nuotrauka

Mirtį sėjančios dujos pirmą kartą kare panaudotos dar anksčiau, prieš trejus metus - 1915 m. balandžio 22-ąją. Per antrąjį Ipro mūšį jos pasitelktos didžiuliu mastu. Karo pradžioje netoli sienos su Prancūzija esantis Belgijos miestas Ipras tapo svarbia šalių sąjungininkių tvirtove. Vokietijos kariuomenė vėliau įsibrovė į Belgiją, nepaisydama šios valstybės neutraliteto. Vokiečiai buvo pirmieji, kurie per antpuolį panaudojo cheminį ginklą. Nepraleisdami progos pasitelkti vėją, kaip tik pučiantį reikiama kryptimi, jie išleido 168 tonas chloro dujų. Prancūzijos ir Alžyro pajėgos buvo sutriuškintos: greičiau nei per 10 minučių mirė 6 tūkst. vyrų ir gynybos linijoje atsivėrė 4,5 mylios (daugiau nei 7 km) ilgio pralauža. Net patys vokiečiai negalėjo tikėtis

tokių rezultatų, todėl taip ir nepasinaudojo susidariusia padėtimi. Tuomet fronto liniją perėmė kanadiečių divizija.

Nors šis veiksmas visuotinai buvo pasmerktas, netrukus dujas į savo arsenalą įtraukė visos kariuomenės. Imta daryti bandymus, kurie padėjo išrasti dar nuodingesnių mišinių, kol galiausiai pasirodė vadinamosios garstyčių dujos, pirmąkart išbandytos irgi Ipre 1917 m. (dėl to pavadintos ipritu). Nors 1915 m. kanadiečiams kariams tereikėjo nusišlapinti ant nosinaičių ar skudurų ir tada kvėpuoti per juos (šlapime esantis amoniakas neutralizuoja chlorą), su naujais cheminiais ginklais atsirado ir pirmosios dujokaukės. Tačiau jų gamyba visuomet bent vienu žingsniu atsiliko nuo naujosios dujų ginkluotės kūrimo.



