منخفض القطارة

في صحراء مصر الغربية

للأستاذ ستانلتون تروك .

كان قدماء المصريين يظنون أن منخفض القطارة هو الدار الآخرة . وكان قدماء الإغريق يعدونه الموطن الخرافي للغول الوحشي : ميدوس (Medusa) الذي كانوا يعتقدون أنه إذا نظر إلى شيء حوّله حجرا . ولا شك أن السبب في نشأة هذا الزعم هو ما كان يروى من القصص العجيبة عن الغابات والنباتات المتحجرة التي تغطي مساحة المنخفض . ولقد عبر منخفض القطارة جيش بقيادة قمبز بن قورش الأكبر ، حينما زحف إلى مملكة سيوة لفتحها . ويحدثنا هيرودوت أن ذلك الجيش وقع فريسة لعاصفة رملية اجتاحته فلم يسمع عنه خبر . ولقد اجتاز الاسكندر الأكبر كذلك الطريق في عودته من سيوة بعد أن نادى به قاوسة المعبد السيوى إلهاً . تلك هي طبيعة منخفض القطارة ، حتى إنها ظلت مئات السنين تقذف الرعب الخفي في القلوب ، فكان الرحالون والقوافل تتجنبها دائما

ومع أن المنخفض قد كشف في أواخر القرن الثامن عشر وارتاده الرحالة الألماني رلفس (Rhulfs) سنة ١٧٨٤ ، لم تتجه إليه الأنظار اتجاها قويا إلا في فجر القرن التاسع عشر

على أن حديثنا هنا هو عن جماعة الكولونيل باكنولد (Bagnold) الذين اجتازوا المنخفض بالسيارات في سنة ١٩٢٧ وقد دون باكنولد ماجاء على غير ما كان يتوقع جمهور الناس ، إذ قال إنه لم يصادف في رحلته حوادث مثيرة أو خطيرة ، فلم يضلوا الطريق ، ولم تتعطل سياراتهم ، ولم تهاجمهم قبائل معادية . وقد قامت الفرقة برحلتها المنهكة من غير حوادث ولا مصادفات ولكنها عادت بوصف واضح لتكوين المنخفض . ويقول باكنولد إنه حتى في أثناء الحرب العظمى الماضية لم تحاول عبور المنخفض دوريات السيارات الخفيفة التي كانت تقوم بعملها في مصر لحراسة حدودها . ولقد بدأ رحلته من مينا ، باب الصحراء الغربية ، واختط طريقه جنوبي حافة المنخفض عابرا إلى قارة ومنها قدماً إلى سيوة — فبلغ ما قطعه في رحلته ٤٠٠ ميل . ولاشك في أن الرحلة لم تكن نزهة يتفكه بها ، إذ أن المنخفض ليس أرضاً صلبة ، لذلك كانت عجلات السيارات تغوص في التربة الرملية الملحية .

وكانوا في بعض الأحيان يقابلون قطعانا من الغزلان ترعى الحشائش المتناثرة التي تنمو بقطرات الندى ، والتي يحيط بها من كل ناحية سهول ممتدة من الرمل الأصفر ، تتلاشى بالتدريج في خط الأفق .

ويتألف المنخفض من سلسلة من الأحواض الضحلة تحتضنها حروف واطئة ملتوية من الحصباء السمراء المحترقة بأشعة الشمس . وتقطع الأكمات على مقربة من منخفض القطارة بحار تشبه الجداول الصغيرة ، غير أن الماء لم يعرف سبيله قط اليها . ومن المشاهد العجيبة في المنطقة الجنوبية للمنخفض انتظام الأكمات الرملية التي تنفصل كل منها عن الأخرى بما يقرب من مائة ياردة (أي نحو تسعين مترا) ، في صورة مجموعة متصلة من السلاسل الرملية . وتجد متناثراً هنا وهناك على الأكمات الرملية جذوع أشجار الغابات المتحجرة بما فيها من عقد وفروع ، وبعض تلك الجذوع غائر بحيث لايبدو منها فوق الأرض الناعمة التربة إلا أعلاها بشكل يشبه مخالب عملاق تمتد في الفضاء . وفي أثناء عبور الفرقة للمنخفض عثروا على مواطئ أقدام لا بد أن يكون قد مضى عليها سنوات عدة ، ولكنها مع ذلك لم تكد تؤثر فيها العوامل الجوية . وهناك يلف صمت الصحراء الرهيب كل شيء ، كأنه ملاءة شاسعة ، ذلك الصمت الذي يستحوذ على مشاعر الانسان ، فان لم يسيطر العزم الصادق على أعماله حينئذ ، تغلب ذلك الصمت عليه فساقه في أي اتجاه طلبا للنجاة مما استولى عليه من السأم ، محاولا البحث عن سلوى يلجأ اليها في ذلك العمق الرهيب لسكون الفازة الشاسعة ، وما يزال كذلك حتى يضل الطريق فلا يعرف أمشرق هو أم مغرب . عندئذ تلحقه الخيبة والهزيمة فيقع في سبات — فان لم تسارع اليه النجدة كان الهلاك مصيره . تلك هي الأراضي التي اجتازها باكنولد ورفقاؤه .

وتدل الكتابات الجغرافية عن المنخفض على أن مصلحة المساحة المصرية قامت بتخطيطه على خرائط دائرية منذ سنة

١٩٢٧ ، وبذلك أصبحت مساحته معروفة على سبيل الدقة . وتكتنفه الأجرف الرملية من جانبيه الشمالى والغربى ، على حين أنه فى جانبيه الجنوبى والشرقى منفتح منبسط بحيث ان قاعه فى معظم هاتين الجهتين يأخذ فى الارتفاع تدريجيا حتى يوازى المستوى العام للصحراء الحقيقية ويتلاشى فيه . وهذا التدرج فى الارتفاع من قاع المنخفض الى سطح الصحراء يجعل من الصعب تخطيط حد فاصل بين نهاية المنخفض وبداية الصحراء . على أننا اذا اعتبرنا المنخفض شاملا لبقعة الأرض الفسيحة التى ينخفض سطحها عن سطح البحر ، كان طوله من الشمال الشرق الى الجنوب الغربى ٢٩٨ كيلو مترا ، مع عرض يبلغ أقصاه ١٤٥ كيلو مترا ، فتكون مساحته ١٩٫٥٠٠ كيلو متر مربع . ويدخل فى حدوده واحة المغارة على جانبه الشرقى ، وواحة قارة — وهى واحة آهلة بالسكان على الدوام — على جانبه الغربى . ويقع الجزء الضيق للمنخفض ، أى الجزء الشرقى الذى به واحة المغارة ، على بعد ٢٠٥ كيلو مترات من القاهرة ، على حين أنه على مسافة لاتزيد على ٥٦ كيلو مترا من البحر المتوسط ؛ أما طرفه الغربى ، بالقرب من واحة قارة ، فانه يمتد الى نقطة تبعد ٨٠ كيلو مترا عن القرية الرئيسية لواحة سيوة ، كما تبعد ١٣٠ كيلو مترا عن حدود مصر الغربية . ويبلغ متوسط عمق المنخفض ٦٠ مترا تحت سطح البحر ، وأعمق نقطة فيه — وهى على مسافة ٣٠ كيلو مترا الى الجنوب الشرقى من قارة — يصل غورها الى ١٣٤ مترا تحت سطح البحر . ومما يسترعى النظر أن من الـ ١٩٫٥٠٠ كيلو متر المربعة التى تؤلف مجموع مساحة المنخفض جزءاً لايقل عن ١٣٫٥٠٠ كيلو متر مربع سطحها تحت مستوى سطح البحر بأكثر من ٥٠ مترا .

وتتغطى مساحة كبيرة من قاع المنخفض بتربة سبخة — وهى خليط من الملح والرمل — فيها على وجه العموم قليل من الماء ، وفى بعض البقاع تنبسط السبخة فوق أرض صلبة لايمكن اجتيازها الا بمشقة ؛ غير أنه فى جزء كبير من قاع المنخفض تتحول السبخة الى قشرة صلبة أو رخوة تغطى وحلا متشبعا بالأملاح — وهذا الجزء يستحيل اجتيازه . وتضع الأكمات الرملية التى أشرنا اليها من قبل فى أقصى الأجزاء الجنوبية للمنخفض ، وهى نتيجة لهبوب الرياح .

وبدل البحث الدقيق فى مساحة المنخفض والمنطقة المحيطة به على أنه لم يكن هناك ولا شك اتصال مباشر بين البحر والمنخفض فى وقت من الأوقات ، بل إن الماء الذى يوجد بالعيون القليلة التى ينز فيها الماء على مقربة من الجانب الشمالى انما سببه تواصل تشبع الماء من تحت الأرض الى سطحها ، ذلك الماء الذى ينبع من نجود اندى (Ennedi) فى أقاصى الجنوب الغربى لمنطقة خط الإستواء بأفريقية ، ويسرى فى جوف صحراء ليبيا ، فيمد الآبار الأرتوازية فى الواحات الخارجة ، والداخلة ، وواحة الفراقرة والبحرية ، وسيوة . ويبلغ متوسط المطر الذى يسقط على منخفض القطارة نحو ٢٠ مليمترا فى السنة . ويتكون الجرف الشمالى للمنخفض من هضبة واحدة ممتدة بغير انقطاع ، ويبلغ ارتفاعه نحو ٢٥٠ مترا ، أما سفح تلك الهضبة فيبدو كما لو أن نهراً عظيما كان قد اتخذ مجراه على امتداد حافته ثم جف ماؤه فلم يخلف سوى حوضه المحتفر . وفى هذا الحوض — الذى يمتد على أعماق مختلفة ، حتى داخل حدود ليبيا — توجد العيون المائية القليلة فى تلك المنطقة . أما العيون التى تستمد مياهها من الأمطار فلا وجود لها هنا .

ورحلة باكنولد ورفقائه كانت عبر الحدود الجنوبية لتلك المفازة السبخة ، الصامتة ، الرهيبة ، الخالية من الماء ؛ وكانت جمابهم لاتحمل أمتعتهم فحسب ، بل حملوا معهم كذلك كل قطرة من ماء الشرب العزيز الذى كان مقدراً لهم ، لكل منهم قدر معلوم لايتجاوزه فى كل يوم . وبلغ الركب آخر الأمر واحة سيوة ، حيث يبدأ بحر الرمال الذى لاساحل له ، وحيث تتلاشى على الخرائط المعالم الأرضية ، وتحل محل الخطوط التى تحددها النقط التى ترمز للرمال تتلوها الرمال ، وحيث يقرأ المرء على الخريطة تلك الإشارة الناطقة : « حدود الأكمات الرملية غير معروفة » .

ولقد عبر باكنولد ذلك البحر الرملى الشاسع بعد عبوره منخفض القطارة بسنتين ، وعاد كذلك بمعلومات قيمة .

* * *

ومن العجب أن بعض الرحلات الاستكشافية قد تبدو ابان القيام بها عديمة الأهمية ، ثم تحل من التاريخ المستقبل محلا رفيعا وتسيطر على بعض حوادثه سيطرة بليغة ، وبخاصة حين يكون مصير الشعوب فى ميزان القدر : فلقد وجد الجيش البريطانى الثامن فى منخفض القطارة ميسرة منيعة له حينما تقهقر من ليبيا واتخذ له

خطا دفاعيا جديداً يمتد من العلمين ، على ساحل البحر المتوسط الى نحرف منخفض القطارة — وهى مسافة تبلغ نحو ٧٥ ميلا . ولقد وقف ذلك الحاجز المنيع عقبة كأداء فى وجه روميل وفرقه المدرعة التى كان يعتمد عليها كل الاعتماد . ثم أصبح ذلك الحاجز المركز الذى وثب منه الهجوم البريطانى حينما تجمع فى ذلك الخط ، ذى الخمسة والسبعين ميلا ، كل ما كان للجيش الثامن من عدد وعدة . ثم صب على « الجيش الأفريقى » الألمانى بتلك الصورة المهلكة ، حتى انه فى مدى ٣٨ يوما تفرق شذر مذر مرتدا الى طرابلس ، متقهقراً مسافة تزيد على ١٧٠٠ ميل — وهو أعظم تقهقر عرفه التاريخ الحربى . وفى أثناء تقدم الجيش البريطانى تحت لواء النصر فى أراضى ليبيا ، ألفى كذلك ميسرة طبيعيـــة أخرى ، تلك كانت بحر الرمال الشاسع الذى يلقى بالصعوبات فى سبيل وسائل النقل العديدة « الميكانيكية » . وبذلك كان الجيش على الدوام خلوا من كابوس العدو اذا عن له أن يصد الهجوم بهجوم على الجناح أو المؤخرة ، مما كان يفسد جميع الخطط الدقيقة التى وضعها القائد مونتغمرى . أفلا يصح أن نقول ان منخفض القطارة كان اليد المساعدة التى مدتها الطبيعة الى مصر ، لانقاذها من العصابات النازية المغيرة ؟

***

ترى ، هل يظل منخفض القطارة ذا اهمية لمصر فى مستقبلها ، أم هل يبقى مفازة تتحدى جهود البشر ؟ ألا ان هناك مشروعا نافعا تقدم به الدكتور جون بول (John Ball) فى تقرير له . فقـــد اقترح فى سنة ١٩٢٧ ، وأعاد اقتراحه مرة ثانية فى سنة ١٩٣٣ ، بأن من الممكن استخدام منخفض القطارة لتوليد الكهرباء بالقوى المائية . وقد بحث الموضوع بمنتهى الدقة ، وعرض بشىء من التفصيل لطرق تنفيذه . واذا نفذ مثل هذا المشروع فان آلافا من العمال يستخدمون فى بناء الأقنية من البحر المتوسط الى حرف المنخفض ، كما تستخدم المهارة والكفاية الفنية التى تدخرها مصر فى رجال المساحة والهندسة من أبنائها . ذلك الى أنه اذا أمكن العثور على بقعة من الأرض مصمتة لاتتخللها المياه لتكون حوضا للملاحات ، كان من السهل انشاء منجم للملح بمساعدة محطة التوليد الكهربائى ، وبذلك يتيسر انتاج سلعة بثمن زهيد ، وهى الملح الذى لا يستغنى عنه بيت فى البلاد الشرقية .

وبناء على تقدير الدكتور بول يمكن الحصول من محطة الكهرباء على ٢٠٠٫٠٠٠ كيلووط صافية ، وان هـــذه القوة الكهربائية تزود المناطق الساحلية على الشواطىء المصرية برفاهية لاشك فى تقديرها ، كما أنها تحول مئات الأميال فى مناطق البرارى والصحارى الى مدن ومجتمعات تنبض بالحياة ؛ فان هذه القـوة الكهربائية هى التى تجلب معها حيث تسير الصناعة والتجارة والعمل لآلاف الناس .

ومن البديهى أن الأمل فى انفاذ ذلك المشروع يتوقف على الحاجة المستقبلة الى القوة الكهربائية ؛ غير أن أهم جزء فى نفقات أى مشروع لاستغلال ذلك المنخفض المهمل هو الأعمـال الانشائية اللازمة لحفر الأقنية لمرور المياه من البحر المتوسط الى المنخفض . على أن العمل لا ينقطع بمجرد انشاء هذه الأقنيـة ؛ فالحاجة الى أعمال الصيانة لمخازن الكهرباء وما اليها تظل أبدا قائمة ، كما تظل الحاجة الى العمل فى الملاحات .

وأمر آخر ، وهو أن تحويل المنخفض الى بحيرة يسبب زيادة صغيرة فى سقوط الأمطار على السهل الشمالى ، كما يخبرنا بذلك الخبراء فى حسابهم الدقيق . ومن الواضح أن هذه النتيجة تكون من أعظم الأمور نفعا للزراعة فى المناطق الساحلية ، كما أنها ترفع مستوى الماء فى الواحات المختلفة .

ألا إن شبان الأمم جميعها يتطلعون الى المستقبل : وسيكون أمام مصر ، بعد أن تضع هذه الحرب أوزارها ، فرص لا تعد للقيام بأعمال اصلاحية تؤدى بهـا خدمات لنفسها ولغيرها ، وتحتل بذلك تحليها بين شعوب العالم الرئيسية ، متمتعة بثمار أعمالها ؛ تلك هى الفرص التى تتيح لأهلها من العلماء ، ومهندسى المساحة ، والأطبـاء ، ورجال الصناعة ، ومهرة الفنيين ، والطلاب ، أن يتقدموا الى الأمام — كل يؤدى نصيبه فى جعل العلم والصناعة مورداً عذبا ينهل منـه جمهور الشعب . ومنخفض القطارة فى مصر ، على حد قول الدكتور بول فى مشروعه المقترح ، لايزيد على أن يكون أحد الأعمال الانشائية اللازمة بعد الحرب ، وهو عمل ينبغى أن ينال تفكيرا جديا من جميع المهندسين المصريين سواء أكانوا من رجال الكهرباء أم من رجال التعدين ، لكى تصبح ثمرة معارفهم ومهارتهم نفعا عميما لأبناء جلدتهم .

مثابلتون بول