

المقتطف

الجزء الثاني من المجلد الخامس والخمسين

١ اغسطس (آب) سنة ١٩١٩ - الموافق ٤ ذي القعدة سنة ١٣٣٧

الطيران

من القاهرة الى مستعمرة الراس

اشارت التلغرافات في اوائل هذا الصيف الى عزم الحكومة الانكليزية على انشاء خط للطائرات في الشرق الاوسط وجعل القاهرة مركزاً له. ويراد بالشرق الاوسط هنا شمال افريقية وسورية والبلاد الواقعة على جانبي البحر الاحمر واملاك انكلترا في شرق افريقية وجنوبها والهند

وفي مقدمة الطرق التي وجهت الحكومة الانكليزية همها اليها طريق القاهرة والراس. فان وقوف القتال بين انكلترا وتركيا في آخر أكتوبر الماضي مكن قوة الطيران الملكية في الشرق الاوسط من التفرغ لانشاء الطرق الجوية لنقل البريد خصيصاً بعد الحرب فبنت ثلاث بعثات لاختيار افضل الطرق للطيران بين القاهرة ومدينة الراس وكان منذ سنتين ان الماجور مكارتون عند طيرانه من انكلترا الى مصر انشأ ميادين للطيران في السلموم ومرسى مطروح والعمرية قرب الاسكندرية واعدت محطات للزول بينها عند حدوث الطوارئ. وكذلك انشأ ميادين آخر في الخرطوم عند استخدام الطائرات في مقاتلة علي دينار

وقد قسمت قارة افريقية لهذه الغاية الى ثلاثة اقسام وكانت كل بعثة من البعثات الثلاث بواحد منها. فوكل الى الاولى تخطيط طريق السير في مصر والسودان حتى فكتوريا نيازا. ووكل الى الثانية تخطيط الطريق القسم الاوسط من فكتوريا نيازا الى كتوته في الطرف الجنوبي من بحيرة تنجنيكا. ووكل الى الثالثة تخطيط الطريق من كتوته الى مدينة الراس

اما البعثة الاولى فطريقها اطول ولكن تخطيطه سهل . وهذا الطريق يسير
حذاء النيل من اوله الى آخره تقريبا . وقد استعانت بالنهر في نقل الرجال
والمؤونة . واما الثانية فقد كان طريقها قصيرا ولكنه يمر في اراضٍ مجهولة كثيرة
الصعوبات من كل وجه . واما الثالثة فقد كان طريقها طويلا جدا ولكنه محاذ
لسكة الحديد من اوله الى آخره . وكل بعثة مؤلفة من رئيس وخمسة ضباط الى
ثمانية ونحو عشرين جنديا من رجال قوة الطيران الملكي في الشرق الاوسط
ورئيس البعثة الاولى المأجور لونغ . ومحطات التي في طريقها هي القاهرة
واسيوط واسوان ووادي حلفا ومروي واتبره وانظرطوم وكذك وجندكورو
وجنجا وبورت فكتوريا

ورئيس الثانية المأجور امت ومحطاتها موازاة عند الطرف الجنوبي من
فكتوريا نيازا واوجيحي وكيوتوه

ورئيس الثالثة المأجور سكورت تربت ومحطاتها ابركوردن (قرب كيتوته)
وبروكن هل ولنستون وسلسيري وبولووايو وبلاشوي قرب مفكنغ (او
كبرلي - قرب برتوريا) وبلومفوتين وبوفورت وست ومدينة الراس

هذا هو الطريق الذي وقع الاختيار عليه وكانوا قد بحثوا عن طريق آخر ثم
عدلوا عنه وهو اتباع مجرى النيل الى فكتوريا نيازا ثم الى بحيرة تنجنيكاو نياسا
فنهز الرمبسي فشرق افريقية البرتوغالي ثم السير حذاء الساحل حتى مدينة الراس
اما اسباب اختيار الطريق المشار اليه فهي اولاً ان اتجاه وادي النيل من
الشمال الى الجنوب هو خير هادٍ للملاحة الجوية ثم ان اتباع مجرى النهر يسهل
النقل ويمكن من استعمال الطائرات او الزوارق، الطائرة حسبا يقتضي الحال .
وزد على ذلك ان سكة الحديد تحاذي النيل في جزء كبير من الطريق . وثانياً ان
الجزء الاوسط على مشقة السير فيه لا تجد الطرق الاخرى اسهل منه . فطريق بحيرة
كيفو مثلاً أضمر ولكن البلاد التي بين سلسلة البحيرات العظمى ذات اشجار غبية
ومستنقعات بحيث يتعذر على الطائرات معها يكن نوعها ان تسير فوقها . وثالثاً
ان سكة الحديد ممتدة في معظم الجزء الجنوبي والارض هناك صالحة للطيران كلها
وفي ديسمبر الماضي خرجت البعثة الاولى من القاهرة بطريق النيل . وقعدت
الثانية بمباسا في شرق افريقية . والثالثة لورانسو ماركيسر ومدينة الراس فبلغتا

قاعدتيهما في أواخر ديسمبر . ولم تجد البعثة الأولى صعوبة ما حتى الخطوط فلم تدخل السنة الجديدة حتى كان الخط إلى الخرطوم مستعداً لسير فيهِ ولم تكن ثلاثة أسابيع حتى ركب الجنرال هيربرت طائرة من طرز هندي باييج من القاهرة إلى الخرطوم أما جنوبي الخرطوم من الدرجة ١٣ شمالي خط الاستواء إلى بروكن هل على نحو الدرجة ١٣ جنوبية فقد وجدوا مصاعب كأداء وعليهِ استقر الرأي على إنشاء ميادين للطيران تكون كبيرة ودائمة والمسافة بين الواحد والآخر منها ٤٠٠ ميل إلى ٥٥٠ وترك الاهتمام بالمحطات الصغيرة التي يراد انشاؤها بينها لتزول الطائرات عند الضرورة إلى فرمة أخرى . وتقرر ان يكون الميدان الأول قرب كدك إذا أمكن ذلك وهي ٤٠٠ ميل جنوبي الخرطوم ثم عدل عن هذا التراب لأسباب صحية واختيرت الملاكال لبناء ميدان للطيران فيها دون كدك وهي تبعد عن كدك ٤٠ ميلاً إلى الجنوب وعاصمة مديريات النيل الأعلى

وبين الملاكال وجندكورو جنوباً — والمسافة نحو ٤٠٠ ميل — بحري النيل في أرض السود المشهورة وقد فتشت البعثة كل التفتيش في بلاد رجان وجندكورو ومنجلا لعلها تعثر على بقعة تصلح لتزول الطائرات فيها فلم تصالح . فأقترح بعضهم ان تبني دكة لهذه الغاية ولكن اقتراحه لم يحز قبولا لعظم النفقة . فلاحقاً لهذه المشكلة على ما يظهر الأستخدام الزوارق الطائرة لان النهر عريض فيمكن نزول الطائرات معها يكن اتجاه الريح

ولم تعلم حتى الآن نتيجة صل البعثة الثانية في بلاد البحيرات الكبيرة . فان البلاد بين جندكورو وجنجا كثيرة الغابات والأحجار والحشائش الغزيرة النمو وفي فصل الأمطار من مارس إلى يناير تبيت مستنقعات غامرة . فإذا حرقت الأعشاب في فصل الصيف يمكن نزول الطائرات حيث تحرق

والزوارق الطائرة تستطيع الطيران بسهولة فوق فكتوريا نيارا وموازها وعلى ضفافها كثير من الخللجان والخيران يمكن اتخاذها محطات لزوارق . على ان أعظم عقبة في هذا السبيل تكرار الزوابع ومفاجأتها واشتداد الندى في البحيرات على أثرها . ومتوسط ما ينزل من المطر هناك نحو ٦٠ بوصة في السنة . وتكثر الأمطار في خلال وقوع الأمطار ويصعد من البحيرة أحياناً أمواج من الحشرات الصغيرة يحيل إلى الناظر إليها عن بعد أنها سحب كثيفة

والارض بين موازنا واوجيجي سهلة المراس على مسافة ٣٠٠ ميل فيسهل
 الاهتداء فيها الى بقعة تمدد ميداناً للطيران . ومثل ذلك يقال عن الارض الواقعة
 شرقي بحيرة تنجنيكا بخلاف كيتوته عند طرف البحيرة الجنوبي . ومن ابركويين
 جنوباً يتعدر الطيران على الزوارق الطائرة فلا بد من استعمال الطيارات العادية
 بطريق سرنجي حتى بروكن هل والمسافة ٤٤٠ ميلاً
 اما البعثة الثالثة فلم تجد مصاعب مائية في تخطيط الارض التي وكل اليها تخطيطها
 بل ربما كان اعظم مصاعبها اختيار احسن الميادين من بين ميادين كثيرة
 ومن الطرق التي تمدد للطيران في القارة الافريقية طريق من الاتبره الى
 تركينات على البحر الاحمر ومنها الى جزيرتي فرسان وقبران ثم الى بريم وعدن .
 والمرجح ان هذه الطريق تستعمل للاغراض الحربية أكثر منها للاغراض الملكية
 ولكنها قد تفسح جزءاً من طريق اخرى الى الهند مارة بمصر وساحل شبه
 جزيرة العرب ، وقد عهد في تخطيط هذه الطريق وتمهيدها الى الماحرركار
 ويرجح ان تستعمل الزوارق الطائرة والطيارات معاً في بادىء الامر وان
 يشرع في الطيران من القاهرة الى الراس في أكتوبر او نوفمبر من هذه السنة

السيفنة

وعدنا ان نوالي البحث في هذا الموضوع الى ان نقف على الحقيقة فوجدنا
 في كتاب الملاحظ المطبوع في مصر حديثاً في الجزء الثالث سنة والصفحة ٤٥ ما نصه
 « قال (صاحب الحمام) واتصري حمام والفاخرة حمام والورشان حمام والسفين
 حمام وكذلك الحمام واليعقوب وضروب اخرى كلها حمام »
 وقال في الصفحة من ٦٢ من ذلك المجلد « الحمام والنواصت والدباسين والشفاين
 والوراشي حمام كله » وكلمة سفتين او سفتين قريبة جداً من كلمة سيفنة ومن كلمة
 شفن المصرية فذلك وكلمة سننورس اليونانية من الترانن القوية على ان كلمة
 سيفنة وكلمة سفتين صورتان لكلمة واحدة معربة
 بي وجود هذا الحمام بكثرة حتى يغطي الاشجار ويأكل ورقها ولعل ذلك
 هو السبب الاكبر الذي حد بحضرة الامتاذ العراقي الفاضل صاحب مقالة السيفنة