

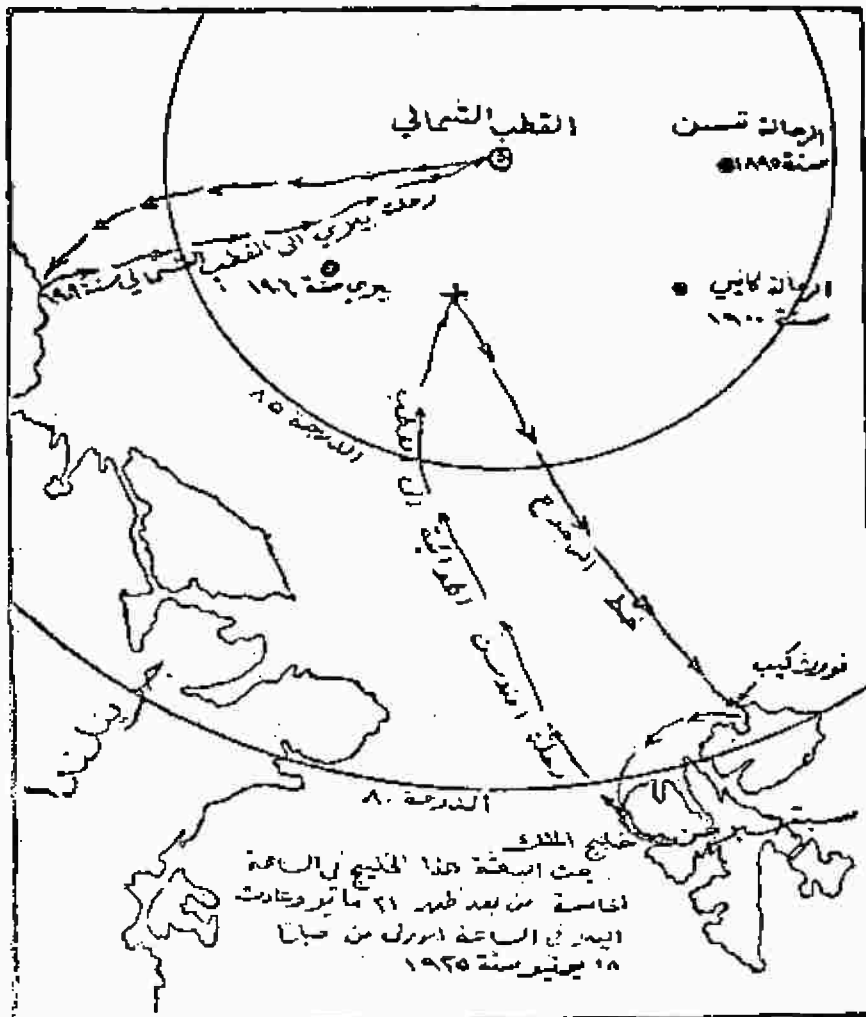
رحلة امندسن الهوائية

الى القطب الشمالي

تجيط باسماء الزوار الذين يرودون بمجاهل الارض ، ويضربون في اصقاعها غير
الأنهولة ، هائلة من الجود لا يفوز بها كثيرون من العلماء الذين قد يكونون اكبر من
الزوار شأناً وازفع مقاماً في نظر العزلة على ان انصر الذي يظهره الزوار في مغالبة
المصاعب والشجاعة التي يعرضون بها نفوسهم الى اقتحام المخاطر والاهوال ، تضرب على وتر
حناس في النفس فينظر اليهم الناس نظرة الاكبار والاحجاب ويجهلونهم في مصاف
الابطال. لذلك قلبي الناس حين اقتضت مدة طويلة ولم يرجع امندسن وصحبه من رحلتهم
الهوائية الى القطب الشمالي ثم تهللوا حين وردت الانباء انهم سالمون وما وصلوا الى اوسلو
عاصمة نرويج حتى خرج سكان المدينة يهتفون ويهزجون لرجوع بطلم ورفاقه واحدى
اليه ملك نرويج ومائتا ذهبياً لم ينله من الاحياء سوى اثنين واحدى الى رفاقه وسام
القديس اولاف وهو من اوسمة الشرف والفخار عندهم

وكان رجال الرحلة ستة احدهم اميركي وهو المستر لثكن الزورث Nisworth الذي
قام بتفقات الرحلة (وقد مات والده في ٣ يونيو الماضي) وخمسة من النرويجيين هم الكيثن
روالد امندسن Roald Amundsen والملازم بلان ريزر لارسن Riiser Larsen
والمستر كارل فوخت Fauchet والملازم ليف ديتريخسن Dietrichson والملازم اوسكار
امدال Omdal الذي رافق امندسن حين حاول ان يطير الى القطب الشمالي من الاسكا
سنة ١٩٢٣

وكان معهم طيارتان من نوع الطيارات المائية ماركة دورنييه في كل منهما آلتان
من ماركة رولر رويس الشهيرة . وقد اطلعنا في جريدة النيمس الاسبوعية على وصف
سهب هذه الرحلة بقلم امندسن نفسه فاقتطفنا منها ما يأتي قال
انتظرنا اليوم الحادي والعشرين من شهر مايو بشاوخ صبر لانه كان اليوم الذي
فربناه للبدء في ارتياد مجاهل الاصقاع المتعمدة الشمالية بالطيارات
تناونا طعام الغداء كالمادة ثم اعددنا احوال الطيارتين وجوزفا متعتنا فكتب كل
منا اسمه وعنوانه على صندوقه حتى ترسل الامتعة الى نرويج اذا لم نرجع



خريطة رحلة امندسن الهوائية الى القطب الشمالي ويظهر عليها ايضا الخط الذي
 سار فيه بيرى حين بلغ القطب سنة ١٩٠٩ واماكن اخرى بلدها الرواد في
 سنوات مختلفة
 مقتطف اغسطس ١٩٢٥
 امام الصلحة ٢٨٤



واجتمع كثيرون من رفاقنا ومن سكان نيوايلزوند حول الطيارتين ليجيئونا تحيات الوداع فادار ريزر لارمن ودبترخن آلات الطيارتين في الساعة الرابعة والنديفة الخامسة عشرة ماء وتركوها تدور ثلاثة ارباع الساعة حتى تفسخ ثم صعدنا في الهواء في بدء الساعة الخامسة وكل من الطيارتين تحمل نحو ثلاثة اطنان

وما سرنا طرلاً حتى اقتضاباً كثيفاً يمتد الى ابد ما يصل اليه البصر فاقتربت الطيارتان احدهما من الاخرى وارفعتنا اولاً الى علو ١٨٠٠ قدم ثم الى علو ٣٠٠٠ قدم ومضينا في سيرنا فوق الضباب . كانت الحرارة حينئذ على عشر درجات تحت الصفر بيزان ستفراد والضباب كشفاء كثيف يحجب عنا وجه الارض على اننا كنا نرى فروجاً صغيرة فيه بين آونة واخرى فكنت انظر من خلالها الى الارض فارى جليداً حديث التجمد يختلف عن انهر الجليد القديم التي على شاطئ غرينلاند الشرقى طرنا فوق الضباب نحو ماعين وصلنا في نهايتهما الى منطقة صافية الاديم تشرق عليها الشمس فتعكس اشعتها عن سطح الثلج ناصعة الياس فبرند الطرف عنها كليلاً . وارجح اننا كنا حينئذ على الدرجة ٨٣ من العرض الشمالي وبصرنا يمتد فوق دائرة قطرها نحو ١٢٠ ميلاً

ثم هبت علينا ريح شمالية شرقية تخفضنا سرعنا وهبطنا قليلاً لعل الريح تكوت اللطف صوباً قرب سطح الارض ، وبقينا على ارتفاع يتراوح بين الف قدم والف وخمسمائة قدم لكي نتمكن من البحث عن مكان يصلح لنزول الطيارات اذا حدث ما يوقنها عن الطيران او ما يضطرنا الى النزول لكننا لم نر بقعة واحدة بين جدران الجليد المتجمد ، على جانب كافد من الاتساع لنزول الطيارتين . وكان في الفرج بين هذه الجدران الجليدية نواقي من الثلج المتجمد تجعل نزول الطائرة متعذراً . فادركنا ان ما املناه من وجود مساحات نسيجة لنزول الطيارات كان يوقنا خطياً وللحال عرفنا ان الرحلة صارت مخوفة بالخطر اذا عجزت الطيارات عن الطيران . لكننا ثقتنا باللات رولزويس كانت كبيرة فلم يتطرق الخوف الى نفوسنا

وسرنا على هذا النمط بضع ساعات من غير ان نقف على اثر اليابسة . ودلت ارسادنا في الساعة العاشرة اننا كنا طائر في اتجاه غربي ورجحنا ان سبب ذلك ريح شمالية شرقية لذلك غيرنا اتجاهنا وسرنا شرقاً من غير ان نرى مكاناً صالحاً لنزول الطيارات . وكنا من آن الى آخر نمر فوق ممر جليدي بين ركام الجليد اقصر من ان يكون كافياً لنزول الطيارتين

وفي الساعة الأولى من صباح ٢٣ مايو أخبرنا فوخت الميكانيكي في الطائرة التي كنت رائدوها ، أننا حرقنا نصف ما كان معنا من البنزين فقررنا أن نخط على الجليد لتحقيق موكنا اندي لم نتكهن من تحيقته بالنسب ونحن محققون في الهواء . فبسطنا إلى علو ٣٠٠ قدم فوق سطح الأرض أو فوق سطح البحر لأننا لم نثر على يابسة هناك . وكان تحتنا بقعة من الجليد حببتها اصنع من غيرها لتزول الطيارتين فطونا فوقها على ارتفاع ٣٠٠ قدماً وفيها كان السائق يدير الطائرة ليتطعها عرقاً ظهر عطل في إحدى الآتين التي تطير بقوتها الطائرة . وكان حملها أكبر من أن تقوى آلة واحدة على رفعها به فاقف السائق الآتين وخفض السرعة فتركنا اضطراراً فوق الماء معرضين الطائرة للكسر على نواقي الجليد لان جاذبيتها كانتا يسان جداري الجليد على جانبي الممر الضيق

وقفنا في آخر الممر على ضيقه مرغمين ومقدم الطائرة بمكاد يفرز في ركاب الجليد الذي يسدناه ، فكنا لم نصب بعطل ما . وبعدما وقفنا حاولنا أن ندير الطائرة للخارج إلى مكان قريب أكثر اتساعاً فكابدنا في سبيل ذلك مصاعب حمة واذ كنا على وشك الفوز بمرامنا اطبق الجليد على جوانب الطائرة وغدت كأنها علفت في شرك

ورأنا دبترخسن سائق الطائرة الثانية فحسب نزولنا في تلك البقعة سرياً من الجنون لانه لم يعلم سبب نزولنا الحقيقي فلما لا يفصل عنا زل هو ايضاً بطيارته على الجانب الآخر من الممر الذي نزل فيه وكان أكثر اتساعاً

كانت جدران الجليد تحجب عنا الطائرة الثانية فلم ندر اين حطت ولا اين استقر ركابها وكانت طيارتنا مستهدفة لان تحطم اذا زاد ضغط الجليد عليها

عرفنا من ارساد اجريتها في النيل اتساع الدرجة ٨٧ والدقيقة ٤٣ والثانية ٢ من العرض الشمالي وعلى الدرجة ١٠ والدقيقة ١٩ والثانية ٥ من الطول الغربي وكنا قد وصلنا الى ابعد من ذلك شمالاً حين كنا نبحث عن ساحة لتزولنا فنكون قد قطعنا في ثمان ساعات اي من الساعة الخامسة مساءً الى الساعة الأولى صباحاً ١٠٠٠ كيلو متر (بحر ٦٢١ ميلاً) بمتوسط ١٢٥ كيلو متراً في الساعة واقترنا حتى صرنا على ١٣٦ ميلاً جغرافياً من القطب ولولا الريح التي حرقنا عن السير المستقيم لاقتربنا ٢٠٠ كيلو متر أخرى من القطب وسبرنا غور البحر هناك فوجدنا عمقه ٣٧٥٠ متراً . ودرسنا في الايام التالية الظواهر الجوية وحركة الجليد ومغناطيسية الأرض وكنا في طيراننا الى الشمال قد لاحظنا بقعة

صاحتها نحو ١٠٠ ألف كيلومتر تمتد الى الدرجة ٨٨ والدقيقة ٣٠ من العرض الشمالي. فأتضح لنا من صبر غور الماء هناك أنه لا يحصل وجود يابسة قرب القطب في هذه الجهة من الاوقيانوس المتجمد الشمالي التروجي

ثم نظرنا في امر طيرائنا الى القطب فاجمنا على أنه لا يحصل وجود مكان لنزول الطائرات اصح من المكان الذي نزلنا فيه ولذلك فالتزول قرب القطب قد يكون محفوفاً بالخطر وحينئذ يتعذر القيام بأرصاد ومباحث علمية. أضف الى ذلك اننا لم نر فائدة من مجرد الطيران فوق القطب تعادل الخطر الذي نعرض له

واتفقنا ان نضع خطة للرجوع بدلاً من متابعة الطيران الى القطب لكن طيرائنا لصقت بالجليد في الليل فحاولنا ان نخلصها من الثلج المطبق عليها فذهبت انماينا ادراج الرياح. وبعد ما استرحنا ساعتين عزمنا ان نعود الى رأس كولومبيا على الاقدام وكنا قد اعددنا عدتنا لذلك لاننا حسبنا حساب عطل يصيب الطائرة فتعجز عن الرجوع بها ثم حاولنا ان نبحث على رفاقنا على غير جدوى لان جداراً عالياً من الجليد كان يحول بيننا وبينهم فلم نرمهم. ولكن خيل الينا اننا سمعنا طلقاً نارياً على مقربة منا وقد صدق ظننا بعدئذ اذ قالوا لنا حينئذ انهم أطلقوا النار ليعرفونا بوجودهم هناك

وحاولنا جهدنا ثانية لخراج الطائرة من شركها الجليدي لكننا ما كنا نفتح نفوة في الجليد حتى تمتلئ ثانية ونجهد باسرع ما نتفها وكان البرد في الليل قد هبط الى ١٢ درجة تحت الصفر بيزان سنتغراد

وكان الهواء بعد الظهر صافياً فادركنا في الجو النسيم فراءينا رايبتنا تحلق فوق ركاب حال من الجليد، رفعها طليد رفاقنا لكي يعلموا عن مكان وجودهم فرفعنا رايبتنا اجابة لهم ومن ثم صرنا نستخدم الاشارات في الحفاطة فاخبرناهم عن حالتنا واخبرونا عن حالتهم وانهم يحاولون ابقاء طيارتهم مستعدة للطيران لتضايف اسباب النجاة من هذا المأزق الحرج. وكان الجليد يتحرك فاقتربت محطتنا من محطتهم وفي ٢٥ مايو رايبتنا قفزة متحمية ولكن تعذرت علينا مطاردتها انما سررنا جدّاً بروية احياء في تلك الاصقاع المتجمدة وقد كان المظنون ان لا احياء وراء الدرجة ٨٥ من العرض الشمالي

وفي اليوم التالي عرفنا ان رفاقنا يستعدون للقعود اليانا لانهم فشلوا في كل محاولة حاولوها لتخليص طيارتهم ورأيناهم يقطعون طريقاً لهم في الجليد لكي لا يدوروا دورة

تستغرق ٢٤ ساعة قبل وصولهم الميناء. فذهبت مع ريزر لارسن المرافقهم وبعثنا مركب صغير لتقلهم فوق بقعة ماء خالية من الجليد.

وإذا بصريخ رن في آذاننا. سراح ديتريخس وامدال يطليان النجدة وقد عننا بعدئذ انهما كانا يمشيان على الجليد وكل منهما يحمل حملاً ثقيلاً على ظهره فهبطا في بحري من بحاري الجليد فهب الزورث للعال نجدةهما فانقذ ديتريخس أولاً ثم تعاونوا على انقاذ امدال ولو تأخرا دقيقة عنه لكان اكلت من ايديهما واتي حنقه.

ولم نستطيع ان نغذي يد الموعنة لرفاقنا لان بقعة الماء بيننا كانت مغطاة بطبقة رقيقة من الجليد وكان يمتد تخطيطها قبل استخدام الزورق. وان قلبي ليحز عن وصف فرحنا حين رأينا رؤوسهم ظهرت وراء جدار الجليد بعد ان رقت في آذاننا اصوات اليأس وطلب النجاة.

ومن ثم تعاونوا جميعاً على فتح طريق لاجراج طيارتنا من الجليد فبقينا حتى الرابع عشر من يونيو نكابد من المشاق والمصاعب مالا نقاس به المشاق التي كابدتها في رحلتي الى القطب الجنوبي. لان حركة الجليد في هذه الاصناف الشمالية لا تجري على خطة واحدة يمكن الاعتماد عليها. اخيراً وفقنا الى اخراج الطائرة من انياب الجليد الذي كاد يمزقها، من غير ان تصاب بمخل او عطل ما، وجردناها الى بقعة تستطيع الجري عليها مقدمة لطيرانها وكنا قد مهدناها بقوة سواعدنا وطولها ١٨٠٠ قدم وعرضها ٣٦ قدماً.

وفي ١٤ يونيو ظهرت ثغور وشقوق في الجليد مهددتنا بتعطيل جانب كبير من الجليد الذي كابدناه في تمهيد هذه الساحة للطيارة لكي تجري فيها قبل الطيران نخفنا احوال الطيارة للعال وفي صباح ١٥ يونيو جربنا ان نظيرها فافحمنا وكان ريزر لارسن يسوقها فطرنا جنوباً بعد ان تركنا الطيارة الاخرى مدفونة في الجليد وقد عجز رفاقنا عن اخراجها منه وحدهم وتركنا وراءنا من المعدات ما قيمته نحو الف جنيه. وكانت ثقتنا بالآلات كبيرة فحسبنا نفوسنا قد خرجنا من منطقة الخطر حالما حلت الطيارة في الهواء ثم هبت علينا ريح جنوبية شرقية وانتشر الضباب امامنا فاضطررنا ان نظير على ارتفاع ٣٠٠ قدم اولاً ثم ارتفعنا فوق الضباب مترشرين بالبوصله الشمسية. وكان ديتريخس يلاحظ حركات الجليد كما نسي له ذلك. كنا حينئذ على ارتفاع ثلاثة آلاف قدم ولم نحض غليو مدة طويلة حتى خرجنا من منطقة الضباب وأتت الطيارة في حالة جيدة جداً. وكنا قد حددنا ما يسمح لنا واحد منا اكله لما كنا على الجليد ولا بارقة

امل بالفرج اما الآن وقد فحمت امامنا ابواب النجاة فصرنا نأكل من غير حساب .
 وكان امدال يراقب مقدار البنزين الذي معنا ويحبر ريزر لارسن بذلك فيتصد جوده
 وبعد ما قطعنا الدرجة ٨١ والدقيقة ٣٣ من العرض الشمالي لتبنا الضباب ثانية . وكنا
 قد اقتربنا من اليابسة فلم نستطع ان نخلق فوقه لئلا نضطرب الى التزول — فجأة اذا نعد
 البنزين الذي معنا . وزادت كثافة الضباب فطربنا على علم يراوح بين ١٥ قدماً و ٣٠ قدماً
 فوق سطح البحر . واذا بهال سبتسبرجن تظاهر عند الافق فطربنا باقوى سرعة الطائرة
 وسددنا مقدمنا نحو نورث كيب في جزيرة نورث ايسل لند لنصل اليه بأسرع ما استطاع
 وكان ريزر لارسن قد لاحظ ان الاجنحة الصغيرة وعمامها يشبه عمل الدفة قد صارت صعبة
 الحركة وجرب امدال وفوخت ان يعرفا موضع الخلل ليصلحاه فلم يستطعا ذلك ونحن
 في الجو . وكان التزول فوق امواج البحر الطائفة منحرفاً بالاخطار لذلك طربنا بالطيارة
 ما بقي الطيران مستطاعاً . اخيراً وقتت الاجنحة الصغيرة فجرب ريزر لارسن ان يتناض
 منها بالذفتين المستطيتين فلم يجد ذلك نفعاً فاضطربنا ان نزل على ثمن الامواج
 فاستطيناها نصف ساعة حتى وصلنا الى اليابسة التي على الجانب الغربي من نورث كيب وكان
 قد بقي معنا حينئذ ٢٠ لتراً من البنزين وهي كافية في اسوال عادية ان توصلنا الى محطة
 هولي لو لم تصب الطائرة بمطل

وكنا نعد شيئاً من الطعام واذا نحن بمركب في غرض البحر فذهبت اليه في الخلل
 فوجدنا انه المركب النرويجي سويلك فاستقبلنا ضباطه وبجارتهم احدن استقبال لان حديث
 رحلتنا كان قد بدأ يشمر المخاوف في نفوس ابناء وطننا

وهبت في الليل عاصفة شديدة عرفنا اننا لا نستطيع الطيران فيها الى خليج الملك
 فوضعنا الطائرة في مكان امين في الجانب الغربي من خليج لادي فونكان . وجمعنا خليج
 الملك على ظهر المركب سويلك على ان يعود منا من يرجع بها حين تسكن العاصفة ونقرر
 بلج البحر فبالتاء في الساعة الاولى صباحاً وكانت بشة تروجية تستعد للغرب في الاصقاع
 القطبية البحث عنا فوصلنا قبل قيامها بساعة واحدة وكان قد تجمع جمهور غفير لوداعها
 فرأوا المركب سويلك يقترب ولكن لم يخطر لهم اننا عليه ولما علموا بذلك علا حثاف البشر
 وازدهمت المناكب لمصالحتنا

وقد عاد امدال بصندوق من شرائط السمات رسمت عليها شاعدا الاصقاع المتجمدة
 الشمالية وما قامت البعثة من الاهوال