من المانيا الى اليابان بالبلون

رحلة تستغرق خمسة أيام

لا ريب في ان اسم الدكتور هيوغو اكنر بانّي البلون الالماني «غراف زبلين» وريادتهُ في غير رحلة واحدة جدير بان يدرج في عداد الخالدين من الروّاد المحدثين امثال بيري وامندسن وشاكلتن وسكوت وشفانسن ونانسن ويرد . وقد اكرمتهُ الجمعية الجغرافية الاميركية بضرب مدالية ذهبية خاصة به تخليداً لرحلته حول الارض. فلما قدّمها له رئيس الجمعية المذكورة خاطبهُ بقوله : اننا نكرم الدكتور اكنر الليلة للجهد الذي بذله سنين طوالاً في التجربة والامتحان. ونكرم فيهِ نبوغهُ في الاستنباط وصبرهُ في البحث وجرأتهُ في المغامرة الصفات التي توّجت بعمله العظيم . ان شعوب العالم قاطبة وقفت تنظر مصير هذه الرحلة الجريئة. وفي طريق بلونه الممتدة فوق البحار حاولت السفن التي تشقّ عباب البحر أن تفوز بلمحة من جبار الهواء. ان الفوز في هذه الرحلة دليل على ما للدكتور اكنر من المقدرة العظيمة على التنظيم والادارة علاوة على خبرته الواسعة واستلاكهِ لزمام الملاحة الجوية وهي خبرة كسبها في مسل انطيمة بطيرانهِ اكثر من ثلاثة آلاف رحلة جوية »

ولما وقف الدكتور اكنر ليشكر لجمعية هديتها قال ان بأعزم الجمعية على ان تهدي اليهِ مدالية ذهبية خاصة اوقعهُ في حيرة لانهُ لا يرى ان رحلات الغراف زبلين اسفرت عن توسيع نطاق الجغرافيا كما فعل الروّاد العظام . وانتقل الى البحث في ريادة الهواء وما لها من الشأن العظيم في الوصول الى البلدان النائية التي يتعذر على الرحالين الوصول اليها سيراً على الاقدام كالمناطق المتجمدة في الشمال والجنوب وبعض الصحارى في بلاد العرب واواسط افريقيا واسيا واستراليا والمستنقعات الشاسعة في سيبيريا. وحمل هدية الجمعية اليهِ على محمل رغبتها في تأييد تشجيع الريادة الجغرافية من الجوّ . ثم انتقل الى بسط الغرض من رحلته ووصف المرحلة التي قطعها بين المانيا واسيا مارًّا فوق سيبيريا . قال

لو سألني سائلٌ عن غرض رحلتنا حول الارض على متن البلون «غراف زبلين» لصارحتهُ القول باننا لم نرمِ الى غرضٍ معيّن لم خطرت لنا فكرة هذه الرحلة . فقد ذكر الرئيس كولدج في برقية تهنئة بعث بها الينا «ان عهد المغامرات العظيمة لم ينقضِ بعد» . ان دائماً

شبيهاً بالدافع الذي بعث مجلاّن وبيري وماجلان وغيرهم الى مغامراتهم العظيمة كان في دمنا لما فكرنا في ذلك . فقد كنا نعلم اننا نملك سفينة جوية متينة يصحّ الاعتماد عليها وقد اثبتنا ذلك في رحلات سابقة رحلناها بها في احوال جوية غير ملائمة فكافأنا بها المناصر الثائرة فسعدت في الكفاح وانتصرت فحرك ذلك فينا حب المغامرة والاستكشاف فوضعنا خطة رحلتنا حول الارض لكي نرى بلداناً جديدة وبحاراً جديدة ولنوسع نطاق معارفنا

وكنا نرغب قبل كل شيء في ان نثبت ما تستطيعهُ السفينة الجوية (البلون) وما لا تستطيعهُ توطئة لانشاء مواصلات جوية في مناطق مختلفة واقاليم متباينة . فقلنا ان رحلة حول الارض لغير في اتمامها فوق اكبر المحيطات والقارات ، من شأنها ان توسع نطاق معرفتنا بتصرف البلون في الاحوال المتقلبة . وعليهِ ترون ان الرحلة في البدء كانت رحلة الى « عالم مجهول » لزيادة خبرتنا بالملاحة الجوية

ثم خطر لنا أن خروج البلون من هذه الرحلة ظافراً يثبت للجمهور ان « السفينة الجوية » تصلح للسفر مهما تتقلب احوال الجوّ وخصوصاً في الاسفار الطويلة فوق البحار

فقد كان الناس يظنون ان البلون سفينة لا تصلح للملاحة الجوية الاّ في جوّ صافٍ وهواء راكد ولبثوا ينتظرون حلاً لمشكلة المواصلات الجوية عن طريق الطيارات نظراً الى الاعتقاد السائد بان البلون ضخم البناء غير سهل التناول بطيء الحركة

فقلنا نستطيع ان نثبت بهذه الرحلة هل يصلح البلون للملاحة في الجو الصافي الهادئ فقط او يصلح كذلك للملاحة في مناطق تهبُّ فوقها الرياح وتثور العواصف وتهطل الامطار . ولكي تكون التجربة علمية قرّرنا ان نضع خطة الرحلة والبلدان التي نريد ان نمرَّ فوقها والمحطات التي ننزل فيها الى الارض والاوقات المعينة لذلك لكي تثبت ان السفر منتظم

ومنذ بدأنا التفكير في هذه الرحلة خطر على بالي ان الطريق بين فردريكسهافن وطوكيو فوق روسيا وسيبيريا جديرة بالعناية . وذلك لان احوال الجوّ من ناحية الرحالة الجوي صعبة وغير مستقرّة على حال من الوجهتين الجغرافية والميورولوجية . والخرائط المتداولة عن سيبيريا غير وافية من حيث ما يقوم فيها من الجبال وعلوّ هذه الجبال المدقق . وتعلمون ان ربان الطائرة — سواء كانت طيارة او بلوناً — يجب ان يعرف معرفة دقيقة ارتفاعات الجبال وخصوصاً اذا عرف انهُ قد يجوزها في ضباب او غمام . فعليهِ ان يظل مرتفعاً فوق اعلاها ارتفاعاً كافياً مأمناً للاصطدام بها . ولكن التحليق الى هذه الاعالي ليست في مستطاع البلون او الطيارة دائماً وخصوصاً في مستهلّ الرحلة اذ تكون الطائرة مثقلة بالبنزين المعد للحرق في آلاتها

فلما تدبرنا هذه الامور قررنا ان نصرف النظر عن الطيران فوق جنوب سيبيريا في

طريقنا الى طوكيو لان المسافة بين اركوتسك وفلاديفستوك تخللها جبال عالية تغطيها الثلوج في الصيف . فقررتُ ان انقل خط السفر الى شمال سيبيريا فندور حول الجبال الواقعة في الجنوب الشرقي من سيبيريا ولا تعترضنا جبال في طريقنا الاَّ جبال ستانوفوى بين نهر الينا وبحر اخوتوسك وحينئذٍ يكون حمل البلون قد خفَّ فيسهل عليه التحليق فوقها

ولما عنينا بدرس احوال سيبيريا المتيورولوجية ثبت لنا ان منشوريا والجنوب الشرقي من سيبيريا عرضة لاعاصير غزيرة وبوارق في شهري يوليو واغسطس . وهذه الاحوال الجوية تضع عقبات كأداء في سبيل تحقيق الرحلة بل قد تجعلها مستحيلة . فقررنا ان ننقل خط سفرنا الى الشمال ما استطعنا فوق مصبي نهري الاوب واليسي ثم فوق منتصف نهر الينا فوق جبال الستانوفوى . وكان السفر فوق هذا الخط ذا قيمة جغرافية خاصة لانهُ يمكننا من ارتياد مجاهل سيبيريا الشمالية من الجوّ . ولسوء الحظ لم تتبع هذه الطريق لاننا لما كنا عالقين فوق روسيا المتوسطة بعيد قيامنا من فردريكسهافن جاءتنا الانباء اللاسلكية بأن عاصفة شديدة ثائرة في شمال روسيا الاقصى في الولايات المجاورة لسيبيريا . وعليه فجبال الاورال في الشمال التي يبلغ ارتفاعها سبعة آلاف قدم مغطاة بالثلوج المتلبّدة . فاذا سرنا في خطتنا المرسومة اضطررنا ان نرتفع في بدء رحلتنا — والبلون لا يزال متقلاً — الى علو سبعة آلاف قدم. وهذا الارتفاع لم يكن في مستطاع الغراف زبلين . فاضطررنا ان نسير اولاً الى الجنوب فاجتزنا جبال الاورال على ٦٥ ميلاً الى الجنوب من اكاترنبرج حيث قلَّ التيصر وأسرعتهُ وكان الجو صافياً والهواء ساكناً فلم نضطرَّ ان نرتفع بالبلون فوق طاقته

وقد مررنا بعد اجتياز جبال الاورال فوق بلاد جديرة بالاهتمام بها من الوجهة الجغرافية فلم نأسف على تغيير خطتنا في آخر لحظة ونحن في الجو . ذلك اننا رأينا في الجهة السيبيرية من جبال اورال عشرات من الحرائق الكبيرة التي تشبّ في الحراج وكان الدخان الكثيف المتصاعد منها يغطي مساحة من الارض تزيد على مائة ميل مربع فيحجب منظر الارض عنا . واضطررنا احياناً ان نمرَّ في طبقات الدخان عشرات الاميال من غير ان يتجلى مشهد الارض لنا من خلالها . وكانت رائحة الحرائق منتشرة انتشاراً عظيماً حتى ظللنا مدَّةً نشمها حتى بعد اجتيازنا لمكان الحريقة بضع ساعات

وبعد ما قطعنا هذه المنطقة اتجهنا الى الشمال الشرقي فوق منعطف من منعطفات نهر الاوب فوصلنا فوق منطقة « النجا » وهي مستنقعات شاسعة على جانبي النهر فطرنا بضع مئات من الاميال فوقها ثم شاهدنا سلسلة من برك الماء تليها بحيرات وكلها متصلة بعضها ببعض بمستنقعات وتلا ذلك حراج عُدَّ عشرات الاميال. والاثر الذي تركتهُ تلك الناحية في ذهننا هو انها

بقعة مقفرة لا تصلح للانسان ولا للحيوان بل ولا للطيور المائية فانا لم نرَ اثراً لها هناك

وعلى الضد من هذا المشهد الخاوي المقفر تحتنا كانت سفينتنا الجوية تشق طريقها في الفضاء وركابها يروحون ويجيئون ويأكلون ويسمرون كأنهم على متن سفينة ضخمة من السفن التي تمخر البحار. ومع ذلك لم أستطع ان ابعد عن ذهني صورة مخيفة . ذلك انهُ اذا اضطررنا ان ننزل في تلك القفار فلن يُتاح لاحد منا أن ينجو من هذه المستنقعات

طرنا فوق هذا القفر الخاوي ليلة كاملة من الساعة السابعة مساء الى الساعة التاسعة صباحاً فلما جزناهُ شعرتُ كأن عبئاً ثقيلاً نزل عن عاتقي وأخيراً لما بلغنا نهر البنيسي شعرت انهُ رغماً عن بعده وانفراده طريق سليم يفضي بنا الى قرى وناس

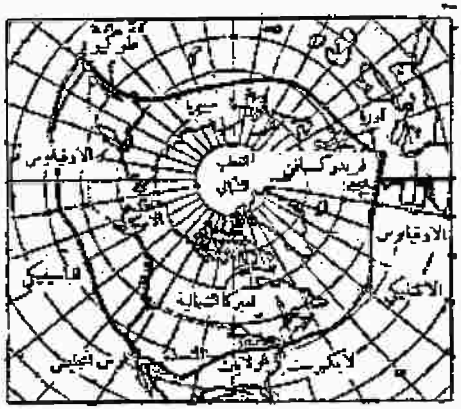
ولما كنا لا نستطيع ان نعرف من الخرائط التي معنا النقطة المعينة التي وصلنا اليها في مجرى هذا النهر اضطررنا ان نجري فوقهُ الى الشمال لكي نصل الى المحطة اللاسلكية التي في بلدة تدعى « اباتسك » . فسرنا فوق ضفاف لا أثر للعمران عليها فانا لم نرَ كوخاً على جانبي النهر ولا زورقاً على سطحه . وبعد مسيرة ساعة وصلنا اباتسك . ولا بدَّ ان يكون ظهورنا فوق تلك القرية قد أثار الرعب في الاهلين الذين تضواحياتهم في تلك البقعة النائية لا يعرفون شيئاً عن مستحدثات العلم والصناعة فانا لم نرَ احداً منهم خرج من داره وكان في الشارع ثلاثة حيوانات او اربع من حيوانات النقل فهربت الى زرائبها

ومن ثمَّ اخذ مشهد المستنقعات تحتنا يتبدل بارض حرجاء تحددها هنا وهناك أودية عميقة ولكنها كلها مقفرة من الناس ومن آثارهم . والتفتنا الى الجنوب والى الشمال الغربي فرأينا سلاسل من الجبال متدرجة الارتفاع . وظللنا على هذا المنوال حتى وصلنا الى نهر تونغوسكا فسرنا محاذين لهُ ثلاث ساعات لم نرَ في اثناء الا زورقاً واحداً وثلاثة رجال واربعة اكواخ او خمسة على ضفافهِ مع انهُ على ما ظهر لنا يصلح للملاحة

وقبيل غروب الشمس اصطدمنا بعاصف من الريح فحاولنا التغلب عليهِ بالارتفاع فوقهُ ولطرنا الى الامام فشاهدنا جداراً كثيفاً من الغمام ولكن الارض تحتهُ كانت منورة بنور الغروب . واذ نحن نحاول الارتفاع فوق الريح ارتجَّ البلون ارتجاجاً مخيفاً ولكنهُ لم يلبث حتى استقرَّ ومضى في سبيلهِ

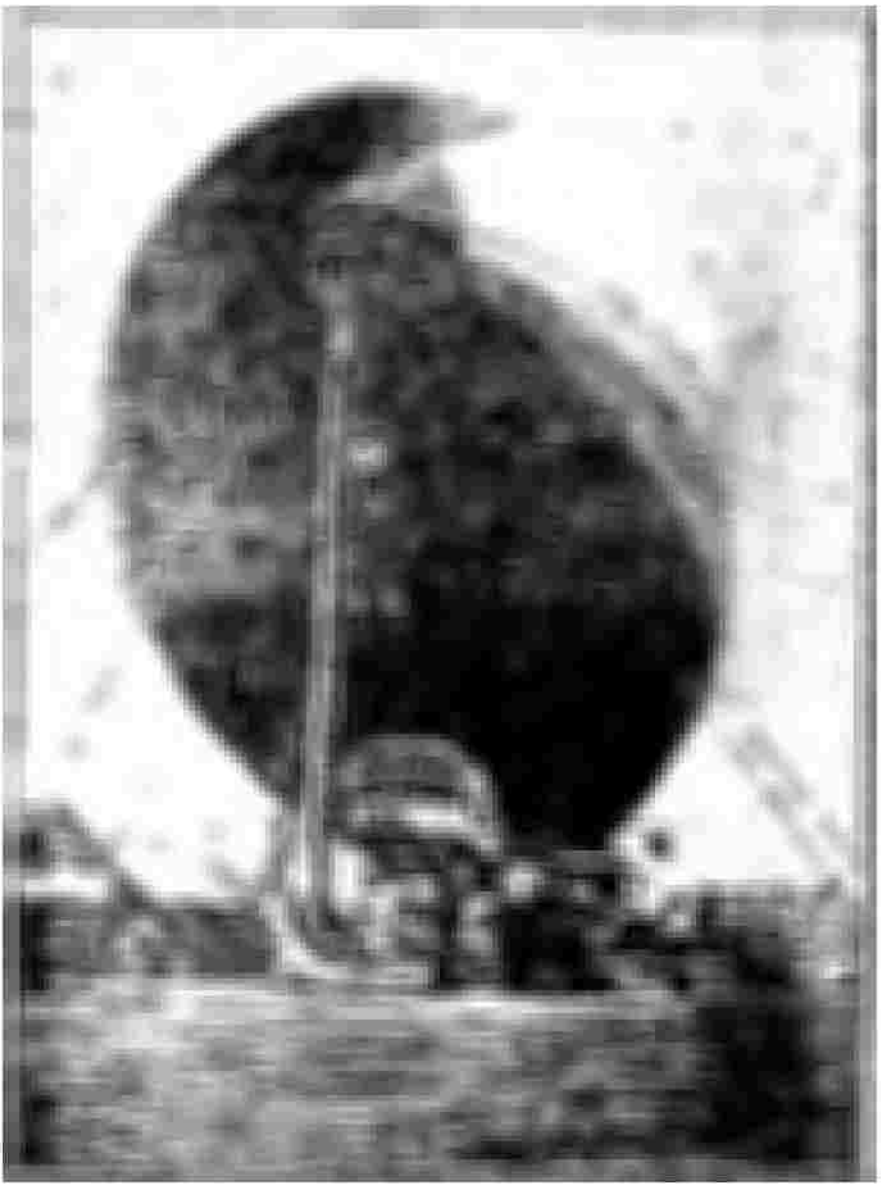
وفي الساعة السابعة مساء وصلنا فوق مدينة ياكوتسك المشهورة بتجارة الفراء الروسية ومن هناك قامت جبال الستانوفوي امامنا فصرنا نسير فوقها صُعُداً فرأينا من المشاهد الطبيعية الفتانة ما عوضنا من الساعات الثلاث التي قضيناها فوق المستنقعات

وكنت قد شئت بدرس هذه الجبال قبل بدء الرحلة فلم اجد في كتب الجغرافيا شيئاً علمياً عنها. ولكنني وجدت في احد الكتب ان متوسط علوها لا يزيد على ٣٥٠٠ قدم وان اعلى قممها لا يزيد على ٥٠٠٠ قدم. فظهر لنا من ذلك انهُ اذا اتفق وكانت هذه الجبال محجوبة بالغيوم امكننا اجتيازها بالارتفاع الى علو يتراوح بين ٥٣٠٠ و ٥٦٠٠ قدم من غير ان نتعرض لخطر ما. والحقيقة ان هذه الجبال تتدرج ارتفاعاً من الغرب الى الشرق فاذا طرنا لدى بلوغنا اياها على علو ٣٣٠٠ قدم. ولكن لما اجتزنا طرفها الشرقي اضطررنا ان نرتفع الى علوّ يتباين من ٦٢٠٠ الى ٦٥٠٠ قدم فحمدنا الله صفاء الجوّ الذي مكننا من اجتيازها بسلامة لانهُ لو كانت هذه الجبال محجوبة بالغيوم واعتمدنا في اجتيازها على قول الكتاب الجغرافي لاصطدم مقدم البلون باحدى قممها. وثمة سبب آخر لحمدنا. ذلك ان بحر اخوتسك الذي يلي هذه الجبال مشهور بين البحارة باشتداد العواصف فيهِ وتلبد الغيوم الكثيفة. ولكننا لما طرنا فوقه كان تحتنا صفحة صقيلة من الياقوت الازرق



وكانت بعض الجبال على جانبي هذا البحر مغمورة بالثلج فرأينا في مقابلتها بالبحر فتنة وروعة

وبلغنا بورت لايان وهي آخر ثغور البسفيك فانتهت بوصولنا اليهِ رحلتنا عبر القارة الآسيوية. وكان الغروب والجوّ صافٍ فأخذنا نستعدُّ لقطع القناة الضيقة الفاصلة بين جزيرة سخالين وشواطىء آسيا ليلاً ولكن عند منتصف الليل تلبدت حولنا الغيوم فجأة وأخذ المطر ينهل مدراراً فعرفنا اننا ادركنا اعصاراً مرَّ امامنا في اليوم السابق. فحمدنا الله. ولكن هذه العاصفة جاءت معواناً لنا لان ريحاً هبَّت من وراء فحملتنا امامها وزادت سرعتنا. على ان الحالة كانت تقتضي كل دقة في الملاحة لاننا كنا نطير فوق بحر ضيق تحف بهِ الجبال العالية عن جنبتيهِ فهبَّت شديدة من الريح تدفعنا الى اليمين او الى اليسار ويتحول الفوز الذي احرزناه الى فشل مفجع فارتفعنا الى علوّ ٦٥٠٠ ميل لنجتنب كل اصطدام بالجبال. ومع ذلك فرحنا فرحاً لا يوصف لما طلع النهار ومكننا من رؤية ما نحن فيهِ وقضينا اليوم الثاني الى الساعة الخامسة مساء تقريباً وصلنا طوكيو فلما بلغناها كنا قد قطعنا من فريدركسهافن اليها ٧٥٠٠ ميل في اقل من مائة ساعة



الطون غراف زبين قيس قيامه من لايكهرست نيو جرزي في رحلته حول الارض

مقتطف نوفمبر ١٩٣٠ تمام الصفحة ٤٨٥