

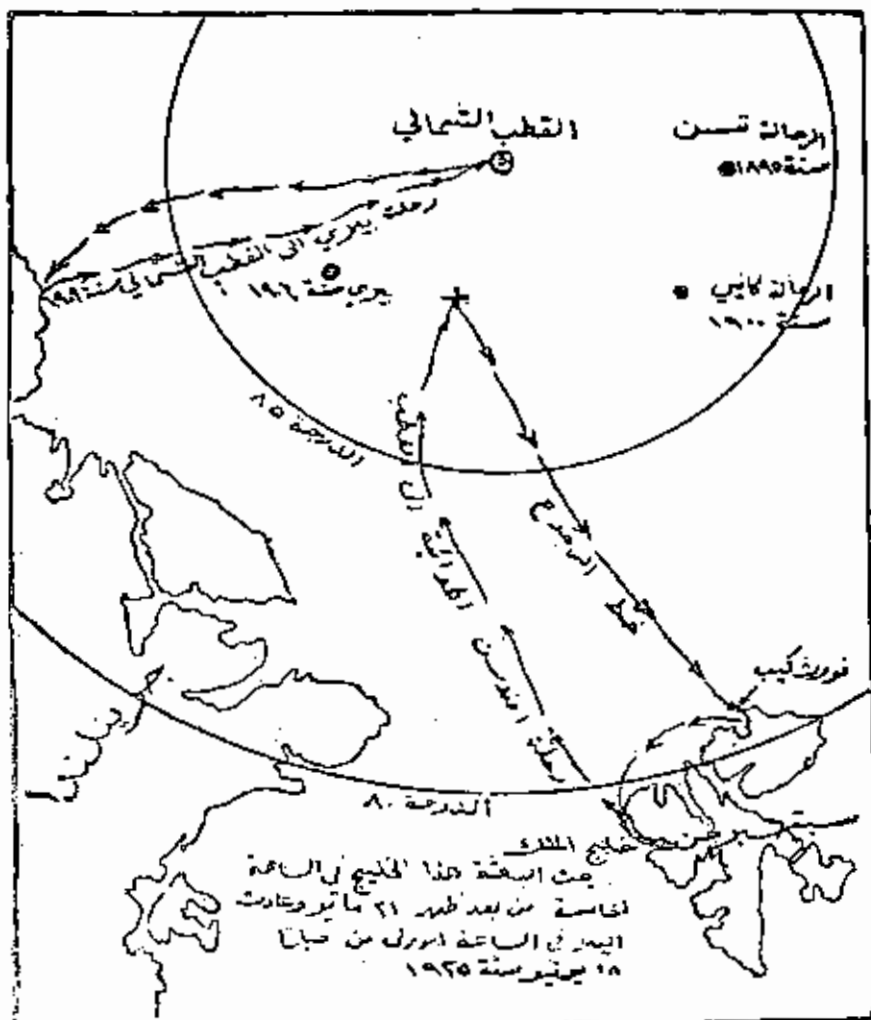
رحلة أمدسن الهوائية

الى القطب الشمالي

تجيط باسماء الموفد الذين يرودون بمجاهل الارض ، ويضربون في اصقاعها غير
الأنهولة ، هائلة من الجهد لا يفوز بها كثيرون من العلماء الذين قد يكونون أكبر من
الرواد شأنًا وازرع مقامًا في نظر العزلة على ان انصر الذي يظهره الرواد في مغالبة
المصاعب والشجاعة التي يعرضون بها نفوسهم الى اقتحام المخاطر والاهوال ، تضرب على وتر
حساس في النفس فينظر اليهم الناس نظرة الأكارب والانتجاب ويجهلونهم في مصاف
الابطال . لذلك قلق الناس حين اقتضت مدة طويلة ولم يرجع أمدسن 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 وماتًا ذهبيًا 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 Nilsen الذي
قام بتفقات الرحلة (وقد مات والده في ٣ يونيو الماضي) وخمسة من النرويجيين هم الكيتم
روالد أمدسن Roald Amundsen والملازم بالمان ريزر لارسن Riiser Larsen
والمستر كارل فوخت Fauchel والملازم ليف ديترخسن Dietrichson والملازم اوسكار
امدال Omdal الذي رافق أمدسن حين حاول ان يطير الى القطب الشمالي من الاسكا
سنة ١٩٢٣

وكان معهم طيارتان من نوع الطيارات المائية ماركة دورنيه في كل منهما آلتان
من ماركة رولر رويس الشهيرة . وقد اطلعنا في جريدة النييس الاسبوعية على وصف
سهب هذه الرحلة بقلم أمدسن نفسه فاقتطفنا منها ما يأتي قال
انتظرنا اليوم الحادي والعشرين من شهر مايو بشاوخ صبر لانه كان اليوم الذي
فربناه للبه في ارتياد مجاهل الاصقاع المتجمدة الشمالية بالطيارات
تناونا طعام الغداء كالمادة ثم اعددنا احمال 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 بلنها الرواد في
 سنوات مختلفة

مقتطف اغسطس ١٩٢٥

امام الصفحة ٢٨٤



واجتمع كثيرون من رفاقنا ومن سكان نيوايلزوند حول الطيارتين ليجسونا تحيات الوداع فادار ريزر لارمن وديترخن آلات الطيارتين في الساعة الرابعة واندقيقة الخامسة عشرة مساءً وتركوها تدور ثلاثة ارباع الساعة حتى تسخن ثم سعدنا في الهواء في بدء الساعة الخامسة وكل من الطيارتين تحمل نحو ثلاثة اطنان

وما سرنا طرلاً حتى اقتضاباً كثيراً يتد إلى ابد ما يصل اليه البصر فاقتربت الطيارتان احداهما 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 يميزان ستفراد والضباب كغشاء كثيف يجيب عنا وجه الارض على اننا كنا نرى فروجاً صغيرة فيد بين آونة واخرى فكنت انظر من خلالها الى الارض فارى جيداً حديث التجمد يختلف عن انهر الجليد القديم التي على شاطئ غرينلندا الشرقي طرنا فوق الضباب نحو ساعتين وصلنا في نهايتهما الى منطقة صافية الادم تشرق عليها الشمس فتعكس اشعتها عن سطح الثلج ناصعة الياض فيترد الطرف عنها كليلاً . وارجح اننا كنا حينئذ على الدرجة ٨٣ من العرض الشمالي وبسرنا يتد فوق دائرة قطرها نحو ١٢٠ ميلاً

ثم هبت علينا ريح شمالية شرقية تخفضنا سرعنا وهبطنا قليلاً لعل الريح تكون اللطف صوباً قرب سطح الارض ، وبقينا على ارتفاع يتراوح بين الف قدم والف وخمسة مائة قدم لكي نتمكن من البحث عن مكان يصلح لتزول الطيارات اذا حدث ما يوقنها عن الطيران او ما يضطرنا الى التزول لكننا لم نر بقعة واحدة بين جدران الجليد المتجمد ، على جانب كافد من الاتساع لتزول الطيارتين . وكان في الفرج بين هذه الجدران الجليدية نواق من الثلج المتجمد تجعل نزول الطائرة متعذراً . فادركنا ان ما امناه من وجود مساحات نسيجة لتزول الطيارات كان يوقاً خلباً وللحال عرفنا ان الرحلة صارت مخوفة بالخطر اذا عجزت الطيارات عن الطيران . لكن نتقتنا بالات 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 لتزول الطيارات . وكنا من آن الى آخر نمر فوق ممر جليدي بين ركام الجليد اقصر من ان يكون كافياً لتزول الطيارتين

وفي الساعة الاولى من صباح ٢٣ مايو اخبرنا فوخت الميكانيكي في الطائرة التي كنت رائدها ، اننا حرقنا نصف ما كان معنا من البنزين فقررنا ان نخط على الجليد لنحقق مركزنا اندي لم نتمكن من تحقيقه بالنسبة ونحن محققون في الهواء . فبيطنا الى علو ٣٠٠ قدم فوق سطح الارض او فوق سطح البحر لاننا لم نعثر على يابسة هناك . وكان تحتنا بقعة من الجليد حبتها اصنع من غيرها لتزول الطيارتين فطرنه فوقها على ارتفاع ٣٠٠ قدماً وفيها كان السائق يدبر الطائرة ليتطدبها عرضاً ظهر عطل في احدى الآتين التي تطير بقوتها الطائرة . وكان حملها اكبر من ان تقوى آلة واحدة على رفعها به فوقف السائق الآتين وخفض السرعة فزلنا اضطراراً فوق الماء معرضين الطائرة للكسر على نواقي الجليد لان جانبيها كانا يسان جداري الجليد على جانبي المر الغيق

وقدنا في آخر المر على ضيق مرشمين ومقدم الطائرة بكاد يفرز في ركاب الجليد الذي يندم ، نكنها لم نصب بعطل ما . وبعدما وقفنا حاولنا ان ندير الطائرة لنخرجنا الى 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

ورآنا دبترخسن سائق الطائرة الثانية فحسب نزولنا في تلك البقعة نبرياً من الجنون لانه لم يعلم سبب نزولنا الحقيقي فلما لا يفصل عنا نزل هو ايضاً بطيارته على الجانب الآخر من المر 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 ارصاد اجريتها في النيل اتساعاً 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 الاولى 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 اخرى من القطب وسبرنا غور البحر هناك فوجدنا عمق ٣٧٥٠ متراً . ودرسنا في الايام التالية الطواهر الجوية وحركة الجليد ومغناطيسية الارض وكنا في طيراننا الى الشمال قد لاحظنا بقعة

صاحتها نحو ١٠٠ الف كيلومتر تمتد الى الدرجة ٨٨ والدقيقة ٣٠ من العرض الشمالي. فأتضح لنا من سير غور الماء هناك انه لا يحصل وحوود يابسة قرب القطب في هذه الجهة من الاوقيانوس المتجمد الشمالي التروبي

ثم نظرنا في امر طيرانا الى القطب فاجمنا على انه لا يحصل وجود مكان لنزول الطائرات اصح من المكان الذي نزلنا فيه ولذلك فالنزل قرب القطب قد يكون محفوفاً بالخطر وحينئذ يتعذر القيام بإرصاد ومباحث علمية. اضف 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 طيارنا 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 اعدنا 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 انهم اذ قالوا لنا حينئذ انهم اطلقوا النار ليرفوتنا بوجودهم هناك

وحاولنا جهدنا ثانية لاجراج الطائرة من شركها الجليدي لكنا ما كنا نفتح نفحة في الجليد حتى تمتلئ ثانية وتجمد باسرع ما تنفخها وكان البرد في الليل قد حبس الى ١٢ درجة تحت الصفر بيزان مستفرد

وكان الهواء بعد الظهر صافياً فادرتنا طرفنا في الجو النسيح فرأينا رابتنا تحضق فوق ركاب حال من الجليد، رفسها طليد رفاقنا لكي يعلمونا عن مكان وجودهم فرفسنا رابتنا اجابة لم ومن ثم صرنا نستخدم الاشارات في الحفاطية فاخبرناهم عن حالتنا واخبرونا عن حالتهم وانهم يحاولون ابقاء طيارتهم مستعدة للطيران انتضاغف اسباب النجاة من هذا المأزق الحرج. وكان الجليد يتحرك فاقتربت محطتنا من محطتهم وفي ٢٥ مايو رأينا قفمة ملتحية ولكن تعذرت علينا مطاردها انما سررتنا 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 للقدم الينا لانهم فشلوا في كل محاولة حاولوها لتخليص طيارتهم ورأيناهم يقطعون طريقنا لم في الجليد لكي لا يدوروا دورة

تستغرق ٢٤ ساعة قبل وصولهم اليها . فذهبت مع ريزر لارسن المرافقهم ومعنا مركب صغير لتقلهم فوق بقعة ماء خائبة من الجليد

وإذا بصريخ رن في آذاننا . صرخ ديترخسن وامدال يطليان النجدة وقد عننا بمدنر انهما كانا يمسيان على الجليد وكل منهما يحمل حملاً ثقيلاً على ظهوره فهبطا في بحري من بحاري الجليد فهب الزورث للعال نجدهما فانقذ ديترخسن اولاً ثم تعاونوا على انقاذ امدال ولو تأخرا دقيقة عنه لكان اكلت من ايديهما واتي حنقه

ولم نستطيع ان نعد يد الموعنة لرفاقنا لان بقعة الماء بيننا كانت مغطاة بطبقة رقيقة من الجليد وكان يتم تخطيمها قبل استخدام الزورق . وان قلبي ليحجز عن وصف فرحنا حين رأينا رؤوسهم ظهرت وراء جدار الجليد بعد ان رنت في آذاننا اصوات اليأس وطلب النجاة

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

وفي ١٤ يونيو ظهرت ثغور وشقوق في الجليد مهددتنا بتعطيل جانب كبير من الجليد الذي كابدها في تمهيد هذه الساحة للطيارة لكي تجري فيها قبل الطيران فنحننا احمال الطائرة للعال وفي صباح ١٥ يونيو جربنا ان نظيرها فافئنا وكان ريزر لارسن يسوقها فطرنا جنوباً بعد ان تركنا الطائرة الاخرى مدفونة في الجليد وقد عجز رفاقنا عن اخراجها منه وحدهم وتركنا وراءنا من المعدات ما قيمته نحو الف جنيه . وكانت ثققتنا بالآلات كبيرة فحسبنا نفوسنا قد خرجنا من منطقة الخطر حالما حلت الطائرة في افواه ثم هبت علينا ريح جنوبية شرقية وانتشر الضباب امامنا فاضطررنا ان نظير على ارتفاع ٣٠٠ قدم اولاً ثم ارتقمنا فوق الضباب مترشدين بالبوصله الشمسية . وكان ديترخسن يلاحظ حركات الجليد كما نسي له ذلك . كنا حينئذ على ارتفاع ثلاثة آلاف قدم ولم نحض عليه مدة طويلة حتى خرجنا من منطقة الضباب واتنا الطائرة في حالة جيدة جداً . وكنا قد حددنا ما يسمح للواحد منا اكله لما كنا على الجليد ولا بارفة

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 لتينا الضباب ثانية . وكنا قد اقتربنا من اليابسة فلم نستطع ان نخلق فورة لئلا نضطرب الى التزول فجأة اذا نفذ البنزين الذي معنا . وزادت كثافة الضباب فطرنا على علم يتراوح بين ١٥ قدماً و ٣٠ قدماً فوق سطح البحر . واذا جهال سبتسبرجن تظاهر عند الافق فطرنا بأقصى سرعة الطائرة وسددنا مقدمنا نحو نورث كيب في جزيرة نورث ايسل لنصل اليه بالسرع ما استطاع وكان ريزر لارسن قد لاحظ ان الاجنحة الصغيرة وعمامها يشبه عمل الدفة قد صارت صعبة الحركة وجرب امدال وفوخت ان يعرفنا موضع الخلال ليصلحاه فلم يستطعنا ذلك ونحن في الجوى . وكان التزول فوق امواج البحر الطائفة منحرفاً بالاخطار لذلك طرنا بالطيارة ما بقي الطيران مستطاعاً . اخيراً وقفت الاجنحة الصغيرة فجرب ريزر لارسن ان يتناض منها بالدفين المستطيلين فلم يجده ذلك تماماً فاضطررنا ان نزل على ثمن الامواج فامتطيناها نصف ساعة حتى وصلنا الى اليابسة التي على الجانب الغربي من نورث كيب وكان قد بقي معنا حينئذ ٢٠ لترأ 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 فذهنا اليه في الخلال فوجدنا انه المركب التروجي سويك فاستقبلنا ضباطه وبجارتهم احدن استقبال لان حديث رحلتنا كان قد بدأ يثير الخراف 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 . وبعثنا خليج الملك على ظهر المركب سويكف على ان يعود معنا من مرجع بها حين تسكن العاصفة ونقرر بلج البحر فبانتاه في الساعة الاولى صباحاً وكانت بعثة تروجية تعتمد للضرب في الاصقاع القطبية البحث عنّا فوصلنا قبل قيامها بساعة واحدة وكان قد تجمع جمهور غفير لوداعها فرأوا المركب سويكف يقترب ولكن لم ينظر لهم اننا عليه ولما علموا بذلك علا حثاف البشر وازدحمت المناكب لمصاحبتنا

وقد عاد امدال بصندوق من شرائط السماعات عليها . شاعد الاصقاع المتجمدة الشمالية وما قامت البعثة من الاهوال