كاب داجد

لا أستطيع أن أصدق ما حدث!! ولم أتوقف طوال النهار عن ترديد كلمة: مش معقول!!! أولا لم أكن أعرف أن هناك قطارًا مباشرًا بين نيم وآجد، وأن المسافة لا تتعدى مائة كيلو متر، وأن التذكرة ذهاب وعودة ١٦٠ فرنكًا. ثانيًا كنت أعتقد أننى حتى لو تمكنت من الوصول إلى آجد، واستطعت أن أجد مكان معسكر العراة، فإنى لن أتمكن من الدخول لسبب أو لآخر، إما لإنى مصرى أو لأنى بدون مرافقة نسائية... ثالثًا كنت أعتقد أن وجود الناس عراة على البلاج شئ متوقع فى معسكر للعراة، أما وجودهم عراة فى الشوارع وعلى الأرصفة وفى المقاهى وفى السوبر ماركت، فهذا شئ من الخيال!!! من محطة قطار آجد أخذت الأتوبيس إلى محطة نادى العراة، اقتربت من باب النادى الذى تقف أمامه فتاة، ووجدت أن الذين يدخلون يملكون كارنيهات! فقلت فى نفسى: لا شك أنه ناد خاص وغير مسموح بالدخول فيه للزوار!! إلا أننى اقتربت من الفتاة وسألتها: هل ينبغى أن أكون عضوًا؟ قالت: لا ولكن اشتر تذكرة دخول من المكتب وأشارت إلى مكان داخل مبنى بمدخل زجاجى مكتوب عليه "الاستقبال" وقرأت كذلك عبارة "دخول نهارى" وقفت أمام نافذة موظف التذاكر وقلت: دخول نهارى، قال: سيارة أم مرتجل؟ قلت: مرتجل، قال: وحدك؟ قلت: نعم وحدى – وأنا أقول فى نفسى أنه سيمنعنى من الدخول وحدى – ولكنه قال: ١٢ فرنكًا! قلت فى نفسى: "يا بلاش" دفعت واستلمت كارنيه دخول نهارى، ودخلت نادى العراة!!!

مشيت من مدخل نادى العراة إلى مجموعة مبانٍ تبدو على البعد، مساحة المدخل كبيرة جدًا، نافورات وحدائق وساحات لانتظار السيارات ... ثم بدأت المفاجآت تتوالى ... صبية وأطفال من الجنسين يجرون فى اتجاه البحر قادمين من شاليهات خلفية (لم أكن قد لاحظت وجودها) وكانوا بدون أى ملابس!!! اقتربت من المبانى فإذا بها فندق يخرج منه رجل وامرأة متقدمان فى السن يتجهان ناحية سيارة يركبانها، كانت السيارة مرسيدس آخر موديل وهذا لا يمنع أن يكون هذان الزوجان كذلك بدون أى ملابس!! دخلت بحب استطلاع إلى بهو الفندق ٥ نجوم ولم يمنعنى أحد، فإذا بأغلب الموجودين فى اللوبى هم كذلك بدون أى ملابس!! إلا أنى بدأت فى ملاحظة أن العراة تمامًا هم إما الأطفال حتى سن العاشرة أو كبار السن فوق الخمسين أما من العاشرة إلى الخمسين فإنه ليست هناك قاعدة وإن كان الشخص فى تلك المرحلة من السن يفضل الاحتفاظ بجزء من ملابسه... اقتربت أكثر من الشاطئ فوجدت مقاهٍ وبارات وكافيتريات ومطاعم تنطبق عليها كلها نفس الحال، ولاحظت كذلك وجود جنسيات مختلفة فهناك زنوج وبيض وصفر (نعم صينيون أو يابانيون رغم ما يعرف عنهم من تحفظ)!! مشيت لمدة ساعات طويلة ولم أصل إلى أى أسوار ولكن هناك حدائق تؤدى بعد ذلك إلى غابات مفتوحة وشواطئ صخرية يحدث فيها اختلاط غريب بين أولئك المرتدين ثيابهم وهؤلاء الذين لا يرتدون أى شىء!! وطوال النهار لم ألاحظ وجود أى مظاهر عدائية أو أى احتكاك بين الفئتين!! صحيح أن هناك رجال شرطة يجوبون المنطقة سواء على أرجلهم أو على خيول إلا أنهم لا يتدخلون مطلقًا طالما لم يطلب أحد منهم ذلك!! هل صحيح أن هؤلاء البشر قد تخلصوا فعلا من كل العقد (أو القيود الأخلاقية) المتعلقة بالعرى؟؟

كوالالمبور

(١)

مفاجأة حقيقية، معجزة بكل المقاييس، ما هذا؟ ما كل هـذا التقـدم والنظام والمدنية؟ وكيف استطاعوا تحقيق كل ذلك فى تلـك الفتـرة الوجيزة فهم لم يستقلوا عن بريطانيا إلا سنة ١٩٥٧؟ (أى فى أقل من نصف قرن) (أى فى أقل من المدة التى مرت على استقلالنا نحن فى مصر عن بريطانيا سنة ١٩٥٢). عشر ساعات طيران من القـاهرة إلى كوالالمبور، خط مباشر بدون ترانزيت. ولكن شـركة الطيـران الماليزية لا تجعلك تشعر بالوقت، فهى تقدم لك الوجبات والمشروبات طوال الوقت حسب الطلب، ثم كذلك تقـدم لـك الأفـلام والأغـانى والبرامج العربية والأجنبية لكل راكب حسب الطلب، كيف هذا؟ نعـم ذلك لأن لكل راكب شاشته التلفزيونية الخاصة، وهى مثبتة على ظهر مقعد الراكب الذى أمامه، من وقت لآخر كانت تظهر لوحة على تلك الشاشة توضح المسافة المقطوعة، وكذلك توضح المسافة المتبقية بين القاهرة وكوالالمبور، ومع تلك المعلومات لاحظـت وجـود بعـض الكلمات العربية فى اللغة الماليزية، وذلك رغم اسـتعمالهم للحـروف اللاتينية، مثلا هم يقولون (وقت Wakt) وتعنى زمن، وكلمة (دفـاتر Dafatir) وتعنى تسجيل المسافرين، وكلمة (تكافل Takaful) وتعنى نظام بنكى، وهكذا فإن الأصول العربية لبعض مفردات اللغة الماليزية واضحة جدًا. وهناك كذلك بعض الكلمات الإنجليزية التى ينقلونها إلى لغتهم، مثلا كلمة (ديستيناشن Destination) بمعنى جهة المقصد، أو بمعنى آخر مطار الوصول .

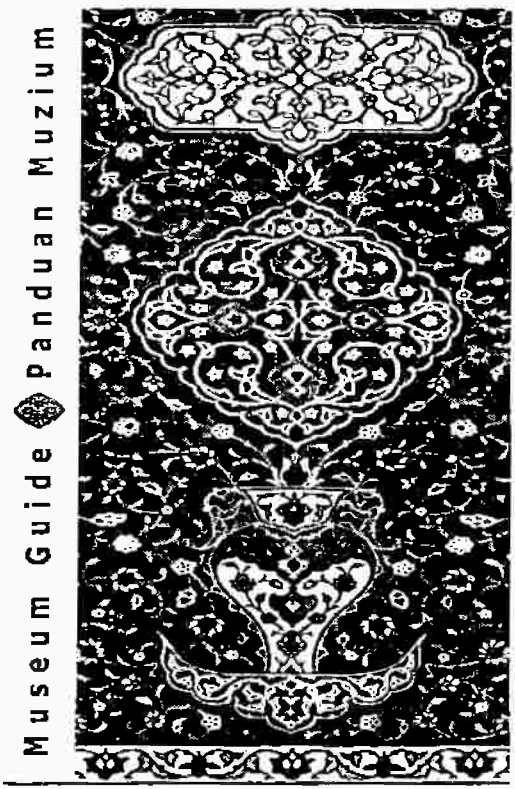
أقلعت الطائرة من القاهرة الثانية صباحًا، ولحسن الحـظ فقـد جـاء

مقعدى إلى جوار النافذة، وهذا هو ما مكننى من ١- مشاهدة صحراء الربع الخالى فى الطرف الجنوبى الشرقى من شبه الجزيرة العربية ساعة شروق الشمس، ٢- ثم كذلك مياه الخليج الهندى، ٣- ثم ساحل شبه القارة الهندية المطل عليه، ٤- ثم كذلك جبال القارة الهندية، ٥- ثم خليج البنغال، ٦- ثم الساحل من جديد وفى هذه المرة فإن هناك مساحات شاسعة من الجبال الخضراء، أى الجبال التى تكسوها الأشجار والنباتات، ها هى ذى ماليزيا، ها هى ماليزيا من الجو. المفروض أن تكون الساعة الآن الثانية عشرة ظهرًا فى القاهرة، إلا أن المضيف الجوى يتحدث فى الإذاعة الداخلية للطائرة قائلا: إن التوقيت المحلى فى مدينة كوالالمبور الآن هو الخامسة مساءً، وهذا هو فرق التوقيت بين المدينتين (خمس ساعات).

المطار الحديث جدًا، عمره سنوات قليلة، هو أول صدمة حضارية لمجموعة المصريين، فأنا كنت قد سافرت إلى ماليزيا مع مجموعة نقابة الأطباء بالقاهرة. هناك مثلا قطار كهربائى معلق فى الجو (مونوريل)، هذا القطار يتحرك ذهابًا وإيابًا بين مكان هبوط الطائرات، ومكان مكاتب تسجيل المسافرين، بدون سائق، وبدون كمسارى، وبدقة شديدة جدًا تفتح الأبواب ثم تغلق، ويتحرك القطار بالكمبيوتر. ثم عندما وصلنا إلى مكاتب التسجيل، حصلنا على فيزا سياحية على الباسبورات المصرية لمدة ثلاثة أشهر، لا إنترفيو فى سفارة ماليزيا فى القاهرة، ولا إنترفيو فى مطار ماليزيا، ولا اشتراطات من أى نوع! هى بلاد مفتوحة لكل البشر، بمنتهى الثقة فى النفس يفتحون أبوابهم لكل البشر، شئ غريب جدًا علينا نحن المصريين الذين تعودنا على التعقيدات المكتبية فى كل شئ. صدمة حضارية جديدة.

نقلنا أتوبيس إلى العاصمة التى تقع على بعد حوالى ٧٠ كم من المطار، وهى مسافة طويلة جدًا، ولكنك تستمتع أثناء الطريق بالمناظر الطبيعية، ثم قبل الوصول إلى المدينة، تبدأ فى ملاحظة

كمية الإضاءة القوية التى تشع منهـا. عنـدما وصـلنا إلـى قلـب كوالالمبور كانت الساعة قد أصبحت الثامنة مساءً، وقد هـبط الليـل ولكن شعرنا كما لو كنا فى عز الظهر، لا يمكن تخيل حجم الإضاءة الصادرة عن كل تلك المبانى المعدنية الشاهقة التى تحـيط بنـا فـى المكان الذى يقع فيه الفندق الذى نزلنا به، يكفـى أن أقـول لكـم أن أمامى مباشرة الآن أعلى مبنى معدنى فى العالم فى الوقـت الحـالى (يوليو ٢٠٠٤) وذلك بعد سقوط برجى نيويـورك، إذ يبلـغ ارتفـاع برجى كوالالمبور (توين تاورز ماليزيا) ٤٣٥مترًا. والشئ الغريـب هو أن كل هذه المبانى تترك مضاءة طوال الليل، إبهار لا مثيل لـه، ولكن من أين جاءوا بكل تلك الطاقة الكهربائية؟ صـدمة حضـارية ثالثة.



(٢)

صباح اليوم التالى تحركت بنا السيارة السياحية فى جولة سياحية، وقد سجلت الملاحظات التالية فى المسجل الصغير الذى أصحبه معى دائمًا فى مثل تلك الجولات، حتى يكون معينًا لى على سهولة تسجيل ملاحظاتى كتابة فى الكراسة عندما أعود إلى حجرتى فى الفندق:

١- نظام المرور فى الشوارع ما زال ملتزمًا بالتقاليد الإنجليزية، عجلة القيادة إلى يمين السيارة، والأولوية فى السير للسيارات إلى يمين الطريق (وليس إلى يساره كما لدينا فى مصر).

٢- عدد المساجد كبير جدًا، ففى كل شارع هناك أكثر من مسجد، وذلك حيث إن الأغلبية الماليزية تدين بالإسلام.

٣- أغلب مبانى المدينة من الطراز الحديث، ورغم ذلك فهى تحتوى على مبانٍ قديمة يهتمون بالمحافظة عليها، منها مبانٍ ذات طراز عربى واضح جدًا، ومنها مبانٍ أخرى ذات طراز المبانى الإسلامية فى الأندلس (موريسك). ورغم ذلك فإن الماليزيين قد أضافوا إلى كل تلك النماذج المعمارية قبابًا وأبراجًا من طرز آسيوية مختلفة، وهو ما ينتج عنه فى النهاية الطراز المعمارى الماليزى .

٤- قال لنا المرشد الماليزى الذى كان يصاحبنا فى الأتوبيس أن نصف الشعب الماليزى على الأقل من سلالات صينية وهندية جاءت إلى ماليزيا خلال النصف الثانى من القرن التاسع عشر؛ للعمل فى التجارة وفى الموانئ التى كانت قد بدأت فى الاتساع والازدهار فى ذلك الوقت، وقد استقرت تلك السلالات فى ماليزيا واندمجت مع السلالة الأصلية.

٥- ورغم ذلك فقد لاحظنا من خلال كلام نفس المرشد أن الماليزيين لا يثقون تمامًا فى العنصر الصينى، وهو الذى يسيطر تمامًا على التجارة فى وسط المدينة. نعم إن المركز التجارى للبلدة القديمة

China Town، يتحكم فيه الصينيون بصناعاتهم التقليدية اليدوية، وكذلك بصناعاتهم الحديثة.

٦- كانت الصناعة الماليزية تعتمد أساسًا حتى ١٩٨٢ على الصناعات القائمة على استخراج وتصنيع وتصدير القصدير والمطاط، إلا أن سياسة الدولة فى ذلك التاريخ كانت قد تغيرت، فأصبحت تميل إلى اقتصاد الانفتاح الإنتاجى، وإلى تشجيع رءوس الأموال الأجنبية على القدوم إلى ماليزيا، وعلى الاستقرار فيها، وهكذا بدأت صناعات بترولية عديدة تأخذ طريقها إلى ماليزيا، رغم أنها ليس بها أية حقول بترولية. ودخلتها كذلك صناعة السيارات، أولا صناعة التجميع كتلك التى كانت لدينا فى مصر منذ أوائل الستينيات، ثم تحولت إلى تصنيع السيارة من الألف إلى الياء.

٧- نلاحظ أن سياسية الانفتاح التى تبنتها ماليزيا سنة ١٩٨٢، هى نفس السياسة التى تبنتها مصر قبل ذلك التاريخ، ولكن الفرق الأساسى (وهو ما استطعنا أن نفهمه من تعليق المرشد الماليزى) هو أن رئيس وزراء ماليزيا فى ذلك الوقت (مهاتير محمد) كان رجلا أمينًا جدًا، ونزيهًا جدًا، وكان يذهب إلى مكتبه صباحًا باستعمال المترو، أو باستعمال دراجته العادية، بدون أى حراسة، وبدون أى مظاهر سلطة، فهو لم يكن يخاف الشعب، وذلك لأنه لم يكن يسرق الشعب.

وهذا هو السبب الرئيسى فى نجاح هذا الشعب فى تحقيق هذه المعجزة الاقتصادية، النزاهة أعطت القدوة لكل موظفى الحكومة مما جعلهم يزيدون الإنتاج، وهذا ما مكن رئيس الوزراء فيما بعد من مضاعفة المرتبات سنويًا.

٨- عرفنا كذلك من المرشد أن النظام السياسى فى ماليزيا يشبه النظام السياسى فى إنجلترا، أى أن هناك ملكًا لا يحكم، وإنما إدارة شئون الدولة تقع على عاتق مجلس الوزراء الذى يعينه

الشعب بالاختيار المباشر من أعضاء البرلمان. وقد أضاف المرشد قائلا أنهم يغيرون الملك مرة كل سنة، وذلك حتى تتمكن كل قبائل ماليزيا من الاستمتاع بميزة أن يكون الملك من أفرادها، وحيث إن هناك ست عشرة قبيلة في ماليزيا، فإن الدور يقع مرة كل ست عشرة سنة على نفس القبيلة لكي يكون الملك من أفرادها. (علق بعض أفراد المجموعة المصرية قائلين أننا لدينا نفس الرئيس منذ أربعة وعشرين عامًا).

(٣)

صباح اليوم التالى لم تكن هناك جولات سياحية فى البرنامج، وإنما تركت لكل فرد حرية الحركة، فانفصلتُ عن المجموعة حيث انشغل الرجال بزوجاتهم (وكنت أنا بدون زوجتى)، وانشغلت النساء بالمشتريات من المراكز التجارية المنتشرة فى كل مكان.

كنت قد قررت زيارة متاحف المدينة وحدى وباستعمال مترو الأنفاق، صدمة حضارية جديدة عندما شاهدت الماليزيين يقفون طابورًا لدخول عربات مترو الأنفاق، فلا يندفعون كما يفعل المصريون حين يتعجل الصاعدون الركوب دون إعطاء فرصة مغادرة العربة للنازلين .

زرت ثلاثة متاحف موجودة فى منطقة واحدة، داخل مساحة خضراء شاسعة، وقد أمطرت السماء قليلا أثناء النهار، فنحن فى موسم الأمطار الصيفية، والتى بفضلها أصبحت ماليزيا على ما هى عليه من الاخضرار الدائم طوال العام، إلا أن درجة الرطوبة فى الجو عالية جدًا، وقد تكون هذه هى أهم مشكلة فى كوالالمبور، مشكلة ارتفاع درجات الحرارة والرطوبة، صيفًا وشتاءً، وذلك حيث إن تلك المدينة تقع على خط الاستواء (الحلو ما يكملش) .

فى متحف الحضارة الماليزية الذى يستعرض تاريخ البلاد منذ

أقدم العصور، ثم فى متحف الفنون التقليدية الماليزية (الأزياء الشعبية- السيراميك - الباتيك - خيال الظل) ثم فى متحف الفن الإسلامى حيث شاهدت معرضًا رائع الجمال للوحات من النقش البارز والغائر، بخطوط عربية جميلة جدًا، ونقوش إسلامية، على خامات مختلفة ومتنوعة (رخام - معادن - خشب)، وكلها مطعمة بالأحجار الثمينة، ثم فى قاعات المصاحف والمخطوطات والأنسجة والسجاد، قاعات لا نهاية لها. فى كل هذه المتاحف، وخلال طوال ساعات النهار، ورغم أننا كنا فى شهر يولية، وهو شهر الإجازات الصيفية، إلا أن كل هذه المتاحف، وكل هذه القاعات، كانت مزدحمة تمامًا بمئات بل بآلاف التلاميذ الصغار، والتلميذات الصغيرات، فى أزيائهم المدرسية، وبصحبة مدرسيهم، يتأملون ويتناقشون ويدرسون فى كتب وكراريس يحملونها فى أيديهم، وأدركت أن هذا أيضًا هو أحد أسرار التقدم فى ماليزيا، حب البلد، والانتماء إليه.

كوم أمبو

هى مدينة صغيرة اشتهرت منذ أواخر القرن التاسع عشر بفضل إنشاء مصانع تكرير قصب السكر بها، حيث إنها تقع فى واحدة من أخصب مناطق وادى النيل، وأكثر مناطق الصعيد إنتاجًا للقصب. ويعمل بالمصانع أغلب سكان المدينة، إلا أنهم يتعرضون بسبب الغبار الناتج عن هذه المصانع إلى الإصابة بالأمراض الصدرية فى سن مبكرة، ولا أحد يريد أن يصرف مليمًا واحدًا على مشروع تركيب فلاتر لمداخن المصانع، ولتذهب صحة السكان إلى الجحيم، حيث إن ذرات الغبار السوداء تملأ جو المدينة ليل نهار عندما تكون المصانع فى حالة إنتاج، وهذه الذرات يمكن رؤيتها بالعين المجردة فى هواء المدينة، وفى شرفات منازلها.

بالقرب من هذه المدينة الصغيرة يوجد معبد صغير من العصر البطلمى (اليونانى المصرى)، وهو يقع تقريبًا فى منتصف المسافة بين مدينتى أسوان وإدفو، وتتوقف عنده المراكب القادمة من هاتين المدينتين ليتمكن السياح من زيارة المعبد. المشكلة هى أن هناك عشرات المراكب التى تتوقف فى نفس الوقت أمام هذا المعبد الصغير، عشرات المراكب التى تتحرك معًا، إما قادمة من أسوان فى اتجاه إدفو، أو قادمة من إدفو فى اتجاه أسوان.

أنا لا أبالغ فى الأرقام فهناك حاليًا حوالى ٣٠٠ مركب سياحى على النيل بين الأقصر وأسوان، يكون نصفها متوقفًا أمام هاتين المدينتين، ويكون نصفها الآخر باستمرار طوال الوقت فى رحلات نيلية بين الأقصر وأسوان.

كل هذه المراكب القادمة إلى هذا المعبد الصغير في نفس الوقت تطلب من مرشديها وسياحها القيام بالزيارة والانتهاء منها في ساعة زمن! وذلك حتى يتمكن ربابنة هذه المراكب من استئناف الرحلة، كلٌ حسب اتجاهه. فتتجه تلك الآلاف من السياح بقيادة مرشديهم إلى مدخل المعبد، حيث يقف في أغلب الأحيان غفير واحد، (وأحيانًا غفيران)، وتكون مهمة هذا الغفير (أو هذين الغفيرين) هي تمزيق تذاكر السياح، تذكرة تذكرة، وببطء شديد، حيث ينظر الغفير (أو الغفيران) في تلك التذاكر تذكرة تذكرة ليتأكد (أو ليتأكدا) من صحة هذه التذاكر، ومن عدم كونها مزيفة، وهكذا يضيع أغلب وقت الزيارة على هؤلاء السياح الغلابة، وقوفًا في طوابير لا نهاية لها، ولا معنى لها.

السؤال هو: لماذا لا يتم تعيين عشرة غفراء لأداء هذه المهمة الجليلة (مهمة تمزيق التذاكر)؟ وكم يكلف المرتب الشهري للغفير؟

ولماذا لا تتولى جهة ما مسئولية إعادة تنظيم إبحار المراكب السياحية في النيل حتى نتمكن من حسن توزيع زيارة هذه المراكب لهذا المعبد الصغير على ساعات النهار المختلفة؟

ولماذا لا تظل المعابد مفتوحة حتى منتصف الليل لمواجهة هذا الضغط السياحي الذي انتظرناه طويلا؟

(وذلك كما حدث في متحف القاهرة عندما استجاب المسئولون لطلبات المرشدين وأصبحت أبواب المتحف تظل مفتوحة حتى السابعة مساءً وذلك بعد أن كانت تغلق فيما قبل في الرابعة بعد الظهر).

لندن

(١)

انشغلت طوال شهر يونيو ١٩٧٤ بإجراءات السفر إلى إنجلترا، وكنت منقولا بتقدير عام جيد، من ثانية طب إلى ثالثة طب، وكانت الجامعات تقدم لطلابها باسبورات مؤقتة مدتها ستة أشهر، بشرط حضور ما كانت تسميه الجامعات وقتها دورة توعية كان حضورها شكليًا، مجرد إجراء روتينى!! مجرد الحصول على ختم على ورقة تسمح باستلام الباسبور!!

للأسف الشديد نعوّد الشباب منذ البداية على الاهتمام فقط بالشكليات!! وبعد ذلك وبالباسبور نشترى التذكرة، وكان ثمن تذكرة الطائرة القاهرة لندن القاهرة هو ٨٦ جنيهًا، وبعد ذلك نذهب بالباسبور وبالتذكرة إلى البنك ليحصل كلٌ منا على مبلغ خمسين جنيهًا استرلينيًا بالسعر الرسمى وكان ١٤٠ قرشًا، وقد تمكنت كذلك وبمساعدة بعض الأقارب من الحصول على خمسين جنيهًا أخرى بسعر السوق السوداء وكان ١٧٠ قرشًا!! بعد ذلك نذهب بالباسبور والتذكرة والعملة الصعبة إلى السفارة المعنية لحجز دور فى طابور الإنترفيو، وقد وفقنى الله فى ذلك الامتحان الشفوى بفضل لغتى الإنجليزية، وكذلك بفضل خطاب دعوة رسمية كانت قد أرسلته إلىّ إحدى قريباتنا والمقيمة فى إنجلترا منذ زواجها من مواطن إنجليزى منذ سنوات عديدة. بعد ذلك أعود بالباسبور وعليه ختم الفيزا إلى شركة الطيران وذلك لحجز ميعاد السفر على التذكرة.

فى ذلك العام ١٩٧٤ تقدم إلى سفارة إنجلترا فى القاهرة عدد مهول

من الشباب المصرى، أقل التقديرات هو رقم ١٥٠ ألفًا، حصل نصفهم (أى حوالى ٧٠ ألفًا) على فيزا، حتى أن أحياء بأكملها فى لندن (مثلا حى ايرلز كورت) قد تعرضت لغزو مصرى، احتلال مصرى ردًا على الاحتلال الإنجليزى لمصر قبل ذلك بحوالى قرن من الزمان!!

المشكلة الحقيقية والتى أدت بسفارة إنجلترا فى مصر إلى تغيير سياستها السمحة تلك هى أن ثلاثين ألفًا من هؤلاء المصريين لم يعودوا أبدًا إلى مصر بعد ذلك وإنما أقاموا إقامة غير شرعية فى بريطانيا! (يجوز حتى الآن!!!!) فيما بعد سيصبح من العسير جدًا على أى شاب مصرى الحصول على فيزا للذهاب إلى إنجلترا.

يوم السفر توجهت إلى المطار بصحبة والدى وأخى فى سيارة والدى، وفى الطريق فهمت من والدى أن الطائرة ستهبط فى أرض المطار قادمة من بومباى، لتفرغ حمولتها من الركاب الهنود، ثم يعلن المطار عن قيام رحلة نفس الطائرة إلى لندن (وكان والدى مولعًا بتأليف القصص)، توقعت أن أشاهد على أرض المطار هبوط تلك الطائرة، ونزول الركاب الهنود منها، كما شرح لى والدى. ولكن يبدو أننى كنت بريئًا جدًا! أنا لا أتذكر على الإطلاق وقوفى أمام الكاونتر أو تسلمى بوردينج الإقلاع، أو حتى مرورى أمام الجوازات وختم الباسبور، كل ما يتبقى وبمنتهى الوضوح فى الذاكرة هو ذهابى إلى موظفة شركة الطيران، وكنت قد بقيت فى صالة الترانزيت حوالى ساعة أتأمل بشغف وجوه الأجانب المحيطين بى فى كل مكان.

يبدو أننى لم أنتبه إلى النداءات المتتالية على ركاب رحلة لندن! ويبدو أننى كنت أنتظر فعلا مشاهدة ما ذكره لى والدى من هبوط الطائرة القادمة من بومباى!

إلا أننى أتذكر بوضوح انزعاج موظفة شركة الطيران الشديد عندما سألتها ببراءة وهدوء عن طائرة لندن فقالت: (يا نهار أسود، ده انت يا لحقتها يا ملحقتهاش)! كان متبقيًا على الإقلاع عشر دقائق!

جريت متخطيًا طوابير متعددة لأصل إلى ضابط يقف أمام باب الخروج لأقول له: (خلصنى بسرعة أرجوك)، فرد علىَّ ببرود شديد: (أخلصك ليه هو أنت على ذمتى)، ولكنه تراجع عندما لاحظ انهيارى! جريت على أرض المطار، قابلت سائق سيارة أتوبيس قال لى (إنت الراكب الناقص على طيارة لندن)، قلت: (أيوه)، وإذا به يهتم فعلاً ويجرى إلى سيارته لينقلنى إلى مكان الطائرة فى دقيقة، وأتذكر بوضوح أن باب الطائرة كان قد أغلق خلفى فور دخولى. أدركت أن ذلك اليوم كان من أيام حظى الحسن.

(٢)

كنت لأول مرة فى حياتى أركب الطائرة، كنت فى العشرين من عمرى. عندما أقلعت الطائرة لم أكن أجلس بجوار نافذة، ولكن بعد مرور ساعة اكتشفت أن جزءًا كبيرًا من مؤخرة الطائرة يخلو من الركاب، فتحركت وأخذت مقعدًا بجوار نافذة.

شاهدت أولا المياه الزرقاء الداكنة للبحر المتوسط، والتى تبدو من هذا الارتفاع (عشرة كيلو مترات) وكأنها لا تتحرك، ثم شاهدت القمم الثلجية لجبال الألب على الحدود بين إيطاليا وفرنسا، وأثناء عبورنا الأجواء الفرنسية شاهدت مساحات خضراء شاسعة، كنا فى شهر يوليو وكانت السماء شبه صافية طوال الرحلة، إلا أننا بعد عبورنا بحر المانش لم نعد نرى أى شئ، وذلك بسبب كثافة السحب البريطانية.

ثم عندما بدأت الطائرة فى الهبوط أسفل السحب، أعجبنى جدًا منظر البيوت الإنجليزية فى المدن الصغيرة جنوب لندن، إذ تتشابه كل هذه البيوت فى كل شئ، فى الارتفاع وفى الواجهة وفى اللون. كانت الساعة العاشرة والنصف من مساء يوم ٥ يوليو ١٩٧٤ عندما وطأت قدمى أرض أوروبا لأول مرة.

أول ما لفت انتباهى هو أن الشمس لم تكن قد غربت بعد، فنحن

فى نصف الكرة الشمالى، وهو النصف الذى يميل على المحور الرأسى للأرض، ليقترب من الشمس خلال فصل الصيف، فيطول نهار البلاد الواقعة فيه.

حصلت من المطار على فيزا شهر واحد، إقامة بدون عمل، وقد اضطررت بعد مرور هذا الشهر إلى الذهاب إلى Home office، وهو المكتب الخاص بتجديد تصاريح الإقامة للأجانب فى بريطانيا، حيث جددت إقامتى بعد ذلك عدة مرات حتى أوائل نوفمبر من نفس العام. كان عم زكريا فى انتظارى هو وزوجته (جورجينا)، ونقلانى بالسيارة معهما إلى خارج لندن حيث يقيمان.

وطوال الطريق الذى قطعناه بين هيثرو ومدينة ليتش ويرث لا أتذكر أننى قد شاهدت شخصًا واحدًا يسير على قدميه، وإنما فقط سيارات صغيرة مندفعة بسرعة هائلة. كان خلو الشوارع من البشر هو ثانى ما يلفت انتباهى فى هذه المدينة. (كنت أقارن بين هذا وبين ملايين البشر الذين تركتهم يملؤون شوارع القاهرة نهارًا وليلا خاصة فى فصل الصيف).

(٣)

كنت أعمل فى قسم التغليف فى واحد من أكبر المخابز الآلية فى المدينة، وكان هذا النوع من المخابز قد تحول إلى الميكنة الكاملة فكان عملى يتلخص فى الضغط على بعض أزرار وتحويل خط سير الأرغفة من سير تشبع بها إلى سير مازال به مكان يسمح باستقبال هذه الأرغفة قبل مرورها على ماكينة التغليف.

وصباح أحد أيام السبت وهو يوم إجازتى الأسبوعية، ذهبت لزيارة صديقى وحيد حيث كان يعمل فى قسم خدمة الغرف فى فندق هيلتون هايد بارك. قدم لى مأكولات ومشروبات كثيرة (وكله على حساب صاحب المحل)، ثم دعانى إلى الذهاب معه إلى قسم البياضات

حيث تعمل شقراوات إنجليزيات جميلات، فتبعته طائعًا. ذهبنا بالمصعد إلى الطابق الأرضى، ودخلنا حجرة ضخمة مملوءة عن آخرها بالملاءات وأغطية الفراش ومناشف اليد، وتحيط بهذه الحجرة الضخمة من كل جانب العديد من الحجرات الصغيرة.

ذهب وحيد إلى أبواب تلك الحجرات ليطل برأسه داخلها، ويبدو أنه كان قد وجد داخل إحداها بغيته إذ إنه جاء ليقول لى أنه سيغيب عنى خمس دقائق وأنه لا داعى للقلق إن هو غاب أكثر من ذلك ... لم أقل شيئًا وبقيت أنتظر .. وذهب إلى إحدى تلك الغرف ودخلها ... وفعلا لم يغب أكثر من سبع دقائق، وعاد من حيث كان، إلا أننى فوجئت بخروج فتاة إنجليزية جميلة من نفس الحجرة بعد خروجه هو بدقيقة، وجاءت مباشرة إليه وعضته فى وجهه واستدارت فلحق هو بها ليضربها بشدّة على مؤخرتها!! كل ذلك يحدث أمامى وكأنى غير موجود!! بعد أن غادرت هى الغرفة سألت وحيد: (ماذا يحدث؟)، قال: (هذا هو ميعادى اليومى معها!)، قلت: (ميعاد ماذا؟)، قال: (أولم تفهم بعد؟ أنا أمارس الجنس مرة كل يوم مع هذه الفتاة منذ حوالى شهر!!)، قلت: (ألا تخشى أن يطب عليك أحد من الإدارة أو من الزملاء؟)، قال: (ماذا أخشى ولكل منهم ميعاده اليومى معها!)، قلت: (ألا تخشى أن تضج الفتاة بالشكوى؟)، قال: (إنها لن تضج بالشكوى إلا إذا لم نفعل ذلك!!).

وعندما سألنى: (وأنت ماذا تفعل مع البنات فى المصنع الذى تعمل به؟)، لم أعرف كيف أرد وذلك لأنى طوال خمسة أشهر فى إنجلترا كنت مجرد متفرج.

(٤)

كنت أعمل على الأقل خمسة أيام فى الأسبوع، ثم أحصل على يومى السبت والأحد إجازة، فأنتهز الفرصة للنزول من ستيفن إيدج

إلى لندن، وتستغرق الرحلة بالقطار ساعة، وعندما أصل إلى محطة قطارات كينجز كروس، أحدد أولا وجهتى داخل المدينة، ثم أحدد ثانيًا خطوط مترو الأنفاق التى تفى بالغرض. وبذلك فإنى خلال حوالى خمسة أشهر من الإقامة فى إنجلترا، كنت قد ذهبت إلى لندن على الأقل أربعين مرة، زرت خلالها عددًا كبيرًا من متاحف المدينة، وآثارها، وكاتدرائياتها، ومسارحها، وقاعات عرض الأفلام السينمائية بها. كنت قد قرأت مؤخرًا فى أوائل عام ٢٠٠٥، السيرة الذاتية للدكتور عبد الرحمن بدوى، وهى التى يخصص نصف صفحاتها على الأقل لمتاحف وكاتدرائيات أوروبا، وذلك لأن زيارة مدينة أوروبية واحدة كانت تثير فيه كل لواعج الثقافة والفن.

وهكذا، وبعيدًا عن أى شبهة مقارنة بينى وبين الدكتور، قررت تخصيص هذه الصفحة لبعض زياراتى فى العاصمة الإنجليزية.

أولا: المتاحف اللندنية:

١- قاعة العرض القومية National Gallery تقع فى ميدان بيكادلى، وكنت قد ذهبت إليها عدة مرات، واشتريت لها عدة أدلة، وأعجبت فيها بعدد كبير من رسامى عصر النهضة الأوروبية، الذين لم أكن أعرف عددًا كبيرًا منهم قبل مجيئى إلى لندن.

٢- المتحف البريطانى British Museum حيث تعتبر أقسام المصريات به واحدة من أكبر مجموعات الآثار المصرية فى الخارج، مع مجموعات اللوفر فى باريس، والمترو بوليتان فى نيويورك.

٣- متحف فيكتوريا وألبرت، وبه كل المصنوعات اليدوية التى تعود إلى زمن الملكة فيكتوريا فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر.

٤- متحف العلوم، وبه قصص أهم المخترعات فى تاريخ البشرية.

ثانيًا: المسارح:

١- جون وبول وجورج ورينجو، وهى المسرحية التى تحكى قصة تكوين

فرقة البيتلز، بين بداياتهم فى ليفربول، وشهرتهم فى العالم أجمع.

٢- مسرحية هير Hair، وهى المسرحية التى كانت مشهورة جدًا فى أوروبا فى ذلك الوقت، بسبب وجود بعض الرقصات العارية بها. وعندما ذهبت لحضور ذلك العرض فى أحد المسارح، اكتشفت أن أغلب الحضور كانوا من العرب، من جنسيات مختلفة.

٣- مسرحية (عيسى المسيح النجم الأعظم) Jesus Christ Super Star. وقد دام عرض تلك المسرحية عشر سنوات. وقد حصلت بعد ذلك على شريط موسيقى لأغانى المسرحية، وكذلك كتيب به كلمات الأغانى، وحفظتها عن ظهر قلب.

ثالثًا: قاعات عرض الأفلام السينمائية:

١- التانجو الأخير فى باريس Last tango in Paris، وهو للنجم العالمى مارلون براندو، والذى كان قد تقدم به السن قليلا فى ذلك الوقت، وأعتقد أنه أخطأ بلعب هذا الدور. وكان الفيلم قد أثار سخط النقاد بسبب بعض مناظره العارية.

٢- طارد الأرواح الشريرة The Exorcist، حيث تسكن أرواح شريرة جسم فتاة مراهقة فتشوهها وتحولها إلى مسخ، وهو أكثر الأفلام رعبًا بين كل الأفلام المرعبة التى شاهدتها فى حياتى.

رابعًا: قاعة ألبرت الملكية Royal Albert Hall:

١- أوركسترا الكومونويلث، وقدم برنامجًا من أعمال بيتهوفن.

٢- بادى ريتش، وهو عازف آلات إيقاع، وقدم برنامجًا من موسيقى الجاز الأمريكى .

٣- رافى شانكار، وقدم برنامجًا من الموسيقى الهندية، عازفًا على آلة السيتار، مع آلات الإيقاع الهندية التقليدية.

(٥)

أريد أن أحدثكم قليلا عن فيلم (طارد الأرواح الشريرة)، والدليل على أنه فيلم استثنائى تمامًا فى درجة الرعب الذى يعانى منه متفرجه، هو أننى لم أستطع أن أعثر عليه مطلقًا بعد ذلك فى أى مكان، لا فى نوادى السينما، ولا فى أسابيع الأفلام، ولا حتى حاليًا (سنة ٢٠٠٥) على القنوات الفضائية. وأتذكر أنه كان مرعبًا لدرجة أن السلطات الصحية فى بريطانيا كانت تضع سيارة إسعاف أمام كل صالة سينما يعرض بها هذا الفيلم، وذلك بسبب حدوث أزمات قلبية وحالات إغماء للعديد من المتفرجين. وأنا حاليًا بعد أكثر من ثلاثين سنة على مشاهدة هذا الفيلم، شعرت بقشعريرة فى جسمى من مجرد تذكر بعض المناظر.

فتاة فى الثالثة عشرة من عمرها لبستها روح شريرة، كانت هذه الروح تسكن قطعة أثرية أصلية أحضرها جدها عالم الآثار من

الشرق الأقصى، ووضعها فى حجرته حيث نسيها. رأينا الفتاة أولا ينتفخ جسمها ويبدأ جلدها فى التشقق، وتظهر منه أعضاؤها الداخلية، ولكنها لا تموت إذ إن الروح الشريرة تعيدها فورًا بعد ذلك إلى حالتها الطبيعية. ثم نرى الفتاة بعد ذلك وقد تحول فمها إلى فتحة ماسورة مجارى، تندفع منها كل أنواع القاذورات، وتقذف بها كل من يقترب منها. ثم نرى الفتاة تطير فى الهواء بطريقة عشوائية عنيفة، تؤدى إلى ارتطامها بقطع الأثاث فى حجرتها، أو بالسقف والجدران، وينتج عن ذلك انكسار ذراعها أو ساقها، فتبدأ فى الصراخ إلا أن الجرح يلتئم وحده فجأة. وهكذا فإن هذه الروح لا تفعل ذلك لتقتل الفتاة، وإنما هى تفعل كل ذلك لتعذب الفتاة، انتقامًا من إنسان آخر كان قد حبس تلك الروح فى قطعة الآثار.

وأريد كذلك أن أحدثكم عن أحد رسامى عصر النهضة الإيطالية، وكنت قد انبهرت تمامًا به أثناء زيارة المتحف القومى، واسمه كاناليتو Canaletto. وهو رسام إيطالى (١٦٩٧م – ١٧٦٨م) كان قد تخصص فى رسم المناظر الطبيعية، وكانت له شعبية كبيرة فى إنجلترا فى ذلك الوقت، وهو الوقت الذى كان عدد كبير من السياح الإنجليز يذهب فيه من إنجلترا إلى إيطاليا؛ لاستكمال ثقافتهم الفنية أو للبحث عن الدفء، وكان عدد كبير من هؤلاء السياح يعود بلوحات هذا الفنان إلى إنجلترا. وقفت طويلا أمام لوحاته، حيث أعجبتنى جدًا تلك الدقة فى تصوير الملامح المعمارية لمدينته فينيسيا، وكذلك التفاصيل الخاصة بمراكب نقل البضائع، ومراكب نقل الركاب، بأنواعها المختلفة والتى كان يزخر بها الميناء. علقت بذاكرتى البصرية تفاصيل تلك اللوحات بشكل غريب. وتحول البحث عن كتاب لهذا الفنان إلى وسواس قهرى، حتى عثرت عليه فى أحد معارض الكتاب بالقاهرة بعد سنوات.

مارسيليا

(١)

يتحرك القطار من مدينة نيم فى موعده ١٠,١٧ ص، نيم تقع على بعد حوالى ١٦٠كم من مارسيليا يقطعها القطار فى حوالى ساعة ونصف، رصيف القطار مرتفع عن مستوى شوارع المدينة، وبالتالى عندما يمر القطار بالمدينة خارجًا من محطة القطار، يكون مستوى شريط السكة الحديد فى مستوى أسطح بيوت المدينة. أنظر من النافذة أرى أسطح البيوت القديمة من القرميد الأحمر، وكذلك أبراج الكنائس القوطية من القرن الرابع عشر.

عندما أبتعد عن مركز المدينة، تظهر الأحياء السكنية الحديثة، أبراج سكنية من عشرة طوابق، تسكنها فى الغالب الأقليات العربية والأفريقية، فهم لا يمانعون فى الاختلاط بجيرانهم، أما الفرنسيون فهم أقل اجتماعية من الأقليات، وهكذا يسكن الفرنسيون فى الغالب فى منازل مستقلة، تكون عادة من طابق واحد فوق الأرضى، وملحق بها حدائق صغيرة. وعندما تطير بالطائرة فوق هذه المدن، ترى عددًا كبيرًا من حمامات السباحة الخاصة داخل هذه الحدائق الصغيرة، تظهر من الطائرة فى صورة بقع من اللون الأزرق السماوى .

تبدأ الحقول فى الظهور، مساحات شاسعة من الأصفر الذهبى الذى يلمع تحت ضوء الشمس، نحن فى فصل الصيف حين تسطع الشمس تقريبًا كل يوم، والقمح هو المحصول الرئيسى لفرنسا، ولكن ما هو موعد حصاده؟ فى مصر يكون موسم حصاد القمح فى أواخر أبريل وأوائل مايو، وذلك حيث إن النبات لا يمكن أن يتحمل درجات

حرارة الصيف فى مصر. فى الأفق نبدأ فى رؤية المرتفعات التى تكسوها الغابات الكثيفة والأشجار.

عندما يمر القطار بسرعة كبيرة بالقرب من المدن الصغيرة، تلك المدن التى لا يتوقف عندها، يكون مروره فى ممرات تنزل قليلا تحت مستوى سطح الأرض؛ وذلك حتى لا تزعج ضوضاؤه سكان تلك المدن الصغيرة. أرى صخورًا حمراء اللون منتشرة على الجبال فى خلفية الصورة، وهى الصخور التى تعطى المنطقة اسمها (روسيانRoussillon) (رو= بالفرنسية أحمر). ولكنى لا أعرف إن كانت هذه الصخور هى لخام الحديد (هيماتيت) أم لخام آخر؟ يجب أن أعود إلى دروس جغرافيا وطوبوغرافيا وجيولوجيا فرنسا.

المدينة التى يمر بها القطار الآن صغيرة، بيوتها صغيرة، شوارعها صغيرة، حتى سيارات سكانها صغيرة، وحتى جداول المياه صغيرة. نرى اسم مصنع (باكاردى مارتينى)، ثم نرى القلعة التى تقع فوق الجبل، والتى تعيدنا إلى زمن المدن المحصنة فى القرون الوسطى، ونعرف من دروس التاريخ أن أغلب مدن فرنسا التى يزيد عمرها عن بضعة قرون، كانت خلال العصور الوسطى تحيط بها الأسوار والقلاع.

يتوقف القطار عند محطة مدينة صغيرة، أقرأ اسمها على اللوحة فى المحطة (تاراسكون Tarascon)، وبهذا أعرف أن النهر الذى عبرنا عليه للتو هو نهر (الرون Rhone)، وتذكرنا هذه المدينة بالرواية التى كتبها الأديب الفرنسى (الفونس دوديه Daudet) وكانت أحداثها تدور حوالى سنة ١٨٦٠ فى هذه المدينة. الزى الرسمى لموظفى هذه المحطة الصغيرة نظيف جدًا، وشيك جدًا، بذلة زرقاء على كتف سترتها علامة سكك حديد فرنسا بالخيوط الذهبية، فوق قميص أبيض منشى، ثم كاب أزرق يعلو الرأس. أتذكر حجم الظلم الهائل الواقع حاليًا على الموظف المصرى، أينما كان منصبه، بسبب

الضعف الفظيع للمرتب الذى يقبضه، والمهانة الفظيعة التى يشعر بها هذا الموظف بسبب قلة هذا المرتب .

أغلب أسقف البيوت الصغيرة تعلوها مداخن، قد تكون متصلة بفرن مطبخ المنزل، أو قد تكون متصلة بالمدفأة التى لا غنى عنها شتاءً، وذلك باستعمال حطب الخشب كوقود. ثم إن خزانات المياه التى يمكن أن نراها فى أحياء تلك المدن الصغيرة، تشبه كثيرًا ذلك النوع الذى ما زلنا نستعمله فى مصر. كنا قد خرجنا إلى الحقول، وها نحن ذا بعد أقل من عشر دقائق نعود إلى الدخول فى مدينة جديدة، يتوقف القطار من جديد فى محطتها، أقرأ على اليفط اسم (آرل Arles)، وهى المدينة التى هرب إليها الرسام (فان جوخ) فى نهاية حياته، وهى المدينة التى تظهر بوضوح فى لوحات تلك الفترة من نهاية حياته، وذلك قبل أن تنتهى حياته فى مصحة عقلية.

كنت قد نسيت أخذ نصف قرص (أيزوبتين)، وهو مركب ضد الكالسيوم لعلاج ضغط الدم المرتفع، فأخذته الآن مع نصف زجاجة مياه غازية (بدون سكر)، كانت قد أعطتها لى جانين (حماتى السابقة)، مع بعض السندوتشات، لزوم رحلة القطار، فهى ما زالت تشعر نحوى بنوع من الالتزام الأخلاقى. إذا عدت فى العام القادم إلى نفس المنطقة من جنوب فرنسا، يجب أن أفكر فى إحضار مجموعة شرائحى الملونة عن مصر القديمة، وذلك لعمل (ديابوراما Diaporama) فى بيت ثقافة نيمNîmes، أو حتى فى بيت ثقافة (آجد Agde).

الكتابة المكثفة هى واحدة من طرق علاج الذات، التى أمارسها حاليا لمحاولة إعادة اكتشاف الذات، ومحاولة علاج نقاط الضعف، وذلك رغم العمر الذى تجاوز الخمسين. كان كلود (حماى السابق) قد قال لى هذا الصباح إن حساسيتى الشديدة (وذلك بسبب بكائى لحظة فراقى لهما هو وحماتى السابقة) هى بسبب أن أمى هى التى تولت تربيتى تربية نسائية، فأضفت قائلا إن هذا صحيح فإن أبى كان تقريبًا

غير موجود أثناء تربيتى، وأضاف كذلك قائلا إن العواطف الجياشة هى بسبب الطبيعة الشرقية. كنا قد تحدثنا أمس عن الحدود الفاصلة بين إرادة البشر والإرادة الإلهية فى القرارات التى يتخذها البشر، فقال لى إن إلغاء وجود الإرادة الإلهية هو أحد الحلول الهامة للتخلص من مشاكل الشخصية المترددة. هو طبعًا غير مؤمن.

(٢)

نقترب من مارسيليا، نحن الآن على بعد حوالى ٤٠ كم منها، نرى منطقة كبيرة لتجمع آلاف السيارات، ثم نرى قطارات مشحونة عرباتها بهذه السيارات، وغالبًا ستكون هذه القطارات متجهة إما إلى أماكن بيع هذه السيارات داخل أوروبا، أو ستكون متجهة إلى ميناء مارسيليا والتى تصدر منه هذه السيارات إلى الخارج. نقف الآن أمام محطة (ميراماس) وهى المدينة التى يسكن فيها صديقنا (أيريك)، وكنا قد حضرنا إليه أنا وزوجتى السابقة لزيارته سنة ١٩٩٩، وكان قد حضر إلى فرنسا سنة ١٩٩٨، بعد أن كان قد أقام فى مصر إقامة متصلة لمدة خمسة عشر عامًا، وذلك ليعالج كبده الذى كان قد تليف تمامًا بسبب إدمان الخمور، وذلك رغم أنه لم يكن قد بلغ بعد سن الأربعين، وقد نجح العلاج على ما يبدو فى إنقاذ ما تبقى من كبده.

أثناء خروج القطار من المدينة، شاهدت شوارعها الرئيسية التى تحف بها على الجانبين أشجار ضخمة، وهى الأشجار التى توفر الظل الكثيف اللازم للجلوس فى مقاهى ومطاعم الشوارع خلال فصل الصيف، وهى فترة ازدهار كل هذه المدن الجنوبية، والتى تنام تمامًا طوال فصل الشتاء.

انتقلت من يسار عربة القطار إلى يمينها، وذلك بعد أن لمحت البحر، نحن نسير الآن بمحاذاة البحر المتوسط، بحرنا جميعًا، بحر

الفرنسيين والمصريين معًا، وهذا يذكرنى بكتاب المؤرخ الفرنسى (بروديل Braudel) عن هذا البحر. أرى كذلك عند الأفق إلى يمين القطار، ذلك المجمع الصناعى الضخم (بترول – حديد صلب)، وهو المجمع الذى كان يسبب مشكلة بيئية ضخمة للمنطقة، فقررت السلطات إغلاقه استجابة لمطالب الشعب. (عقبال مصانع حلوان بجنوب القاهرة).

أرى الآن من النافذة إلى يمين القطار، مطار مدينة مارسيليا والمعروف باسم (مارينيان)، والذى يقع على ساحل البحر. آلاف السيارات فى ساحات الانتظار، عشرات من أبراج المراقبة، إلى آخره، وهو المطار الذى هبطت فيه طائرتى منذ حوالى شهر قادمة من ميلانو. وهو المطار الذى من المفروض أن تطير منه طائرتى غدًا بإذن الله عائدة إلى القاهرة، مرورًا بالترانزيت فى ميلانو (كنت قد طرت هذه المرة على الخطوط الإيطالية).

أنا أجلس فى آخر عربة فى القطار، عدد المسافرين قليل، ولذلك فإن لكل راكب مقعدان (أو أكثر إن أراد). أغلبية الركاب من الشباب، وأغلبية الشباب من العرب المغاربة، كما أن هناك عددًا من السيدات المغاربة، وذلك لأن منطقة تجمع العرب الموجودين فى جنوب فرنسا (تونسة – جزائريين – مغاربة) هى مرسيليا، وهذا يذكرنى بالفيلم (١، ٢، ٣، الشمس) الذى تدور أحداثه فى الأحياء الشعبية بمارسيليا، الأحياء الساخنة كما يسمونها، وهى الأحياء التى تعيش فيها الأقليات العربية والأفريقية والبرتغالية فى تعايش سلمى، سواء كانوا من المسلمين أو المسيحيين أو اليهود أو الكفرة، ذلك التعايش السلمى الذى قد يتعكر أحيانًا صفوه بسبب ثورة الشباب، وبسبب ثورة السن، وبسبب قلة فرص العمل، وبسبب قلة فرص الاندماج الاجتماعى، كل ذلك بسبب قلة فرص التعليم، وغالبًا ما يكون تعثر شباب الأقليات فى نظام التعليم الفرنسى، هو بسبب جهل الوالدين بالثقافة الفرنسية،

وباللغة الفرنسية.

أشاهد الآن أحواض سفن ميناء مارسيليا، أتذكر أننى كنت قد قابلت فى القاهرة سيدة متخصصة فى الاقتصاد الدولى، كانت المجموعة الأوروبية قد أعارتها لمصر؛ وذلك لمحاولة مساعدة مصر فى التغلب على بعض العقبات الإدارية. كانت هذه السيدة قد قالت لى إن حجم العمل فى ميناء مارسيليا هو عشرة أضعاف حجم العمل فى ميناء الإسكندرية، وذلك رغم أن عدد عمال ميناء الإسكندرية هو ضعف عدد عمال ميناء مارسيليا (بدون تعليق). يدخل القطار الآن فى النفق الذى يصل بنا إلى محطة (سان شارل) فى قلب مدينة مارسيليا، وكما سبق أن قلت فإن هذا النوع من الأنفاق يسمح بتقليل حجم الضوضاء الصادرة عن القطارات عند دخولها إلى محطات المدن.

(٣)

عندما تخرج من محطة القطار فى مارسيليا، تكتشف أنك تقف على ربوة عالية، تكشف أمامك أسطح كل المنازل المحيطة بالمحطة، وهى المنازل التى ترتفع على الأقل عشرين مترًا، أى حوالى خمسة طوابق من نوع منازل القرن التاسع عشر. ولكن يمكنك كذلك إذا رميت ببصرك إلى ما هو وراء أسطح تلك المنازل، أن ترى مياه البحر المتوسط، وأن ترى كذلك الجبال التى تحيط بالمدينة فى خلفية الصورة، ويمكن أن ترى كذلك من موقع محدد على رصيف ميدان المحطة كنيسة (عذراء الحماية)، وهى القديسة التى تحمى المدينة من أعدائها.

كنت قد وصلت إلى هذه المدينة لأقضى فيها ليلة واحدة، حتى ميعاد طائرة العودة ظهر الغد، كنت أحمل حقيبة ثقيلة، وهكذا غاظنى جدًا وجود هذه المحطة على هذه الربوة العالية، وذلك لاضطرارى إلى حمل الحقيبة أثناء النزول على السلالم المؤدية إلى المدينة، وهى

لا تقل عن مائتى درجة سلم، وتذكرت أثناء النـــزول، أن الصـــعوبة الحقيقية ستكون غدًا صباحًا فى الصعود بنفس هذه الحقيبة إلى أعلـــى الربوة، ولكن طمأننى قليلا اكتشاف وجود عدد من الشباب المغـــاربى قابعًا أسفل درجات السلم، عارضًا على الصاعدين، خاصة متقـــدمى السن منهم، حمل حقائبهم عنهم، وقد سمعت أحدهم يطلب من صاحب حقيبة يورو واحدًا مقابل خدمته تلك.

توقفت أمام مدخل أول فندق قابلنى، الحجرة بحمام داخلى تكلـــف ٤٠ يورو، وافقت وصعدت السلم إلى الحجرة وتركت فيها حقيبتـــى، ولكن قبل أن أنزل اكتشفت أن ملابسى كلها مبللة بالمياه، فالرطوبـــة فظيعة جدًا فى هذه المدينة. دوش بارد، وعودة إلى الشارع. اشتريت خريطة المدينة من كشك على الرصيف، بحثـــت فيهـــا عـــن كيفيـــة الوصول من مكانى أمام الفندق فى ميدان المحطة، إلى موقع الميـنـــاء القديم، وهو المكان الذى كنت قد تناولت فيه طعام الغداء مرة واحـــدة من قبل، منذ حوالى عشر سنوات، وذلك عندما كنت قد جئت لزيـــارة هذه المدينة مع زوجتى السابقة، وكانت قد استضـــافتنا لليلـــة واحـــدة صديقة لبنانية، كانت متزوجة من فرنسى، كانا يعملان معًا فى المعهد الفرنسى للآثار الشرقية بالقاهرة منذ عشرة أعوام.

عندما خرجت من الفندق إلى الشارع، فوجئت فورًا بسماع أغانى أم كلثوم وعبد الوهاب وفريد الأطرش وسميرة سعيد، هذه الأغـــانى تنبعث تقريبًا من كل المقاهى والمطاعم الواقعة فى شارع أثينا، وهـــو الشارع الذى يؤدى إلى شارع (كارابينيير)، الشارع الرئيسى المواجه للميناء القديم، اكتشفت أن المنطقة المحيطة بالمحطة هى منطقة تجمع المغاربة. إلا أن سرينة سيارة البوليس لم تنقطع طوال النهار، وأيضًا حتى ساعات متأخرة من الليل، وهكذا ظللت مستيقظًا فى فراشى حتى الواحدة صباحًا، ولكنى تساءلت يا ترى ما هو السبب فى هذه السرينة المستمرة؟ هل يتعارك المغاربة بعضهم مع بعض؟ أم يتعاركون مـــع

آخرين؟ ومن أى الجنسيات هم هؤلاء الآخرون؟

بعد الغداء فى مطعم الميناء، شغلت ساعات بعد الظهر والعصر والمغرب بعمل زيارات متنوعة للمدينة، فقد أخذت مركبًا بخاريًا كبيرًا حمل حوالى مائة سائح من جنسيات مختلفة (هناك مركب كل نصف ساعة خلال فصل الصيف)، وذلك للإبحار مسافة حوالى ١٠كم إلى عرض البحر، حيث تركنا ساعة لزيارة جزيرة اشتهرت فى فرنسا وفى العالم الفرانكفونى بأنها الجزيرة التى أوحت إلى الأديب (ألكسندر ديماس) روايته (الكونت دى مونت كريستو)، حيث يقع طبقًا لأحداث الرواية السجن الذى سجن فيه هذا الكونت، وفى الواقع فإن آثار هذا السجن ما زالت باقية. وعندما انتهت الرحلة البحرية ركبت سيارة سياحية (أتوبيس) لعمل جولة سياحية بالمدينة، حتى غروب الشمس، مرورًا أولا بكورنيش المدينة، حيث وجدت صورة كبيرة لوجه لاعب الكرة (زيدان) والذى كانت المدينة فخورة بكونه أحد أبنائها.

خلال تلك الجولة السياحية بالأتوبيس، مررنا بأغلب أجزاء المدينة القديمة والحديثة، حيث اكتشف وجود عدد هائل من المبانى الجميلة، والحدائق العامة، وكذلك المتاحف التى تستحق زيارة متأنية، ثم بدأ الأتوبيس صعوده إلى قمة الجبل التى تقف عليها السيدة العذراء حامية المدينة. الملحوظة الأخيرة تتعلق بكون مساكن المدينة مبنية على مستويات مختلفة، كما هو الحال فى كل المدن المقامة على جبال، ونحن لا نستطيع أن نتخيل هذا، وذلك لعدم وجود جبال لدينا فى مصر.

مغاغة

إنه فى يوم الأحد ٢٩-١٠-١٩٩٠، الساعة السادسة مساء، فى الطريق بين بنى سويف والمنيا (وبالتحديد بين ببا ومغاغة)، اندفعت سيارة شرطة فى الطريق ما بين القرى الآهلة بالسكان، بسرعة لا تقل عن ١٠٠ كم فى الساعة، (وذلك لأنى كنت فى أتوبيس سياحة على نفس الطريق يسير بسرعة ٨٠ كم فى الساعة وتعدتنا سيارة الشرطة بسهولة)!! وعند مدخل إحدى القرى - وكانت الساعة هى موعد عودة قطعان الماشية من الحقول إلى الحظائر - وحسب العادة المتبعة فى ذلك الريف، ومنذ قدماء المصريين، فإن طابور الماشية يكون بطول عدة مئات من الأمتار وبلا انقطاع، عشرات الأبقار والجواميس والحمير والبشر يسيرون جميعًا معًا فى طابور واحد، بعضهم خلف بعض!! وحتى لو لم يكن هناك مع تلك الماشية أى بشر، فإن تلك الماشية تعرف وحدها طريق العودة!! ولكن ذلك اليوم كان هناك العديد من الأطفال، على ظهور تلك المواشى!! نعود إلى سيارة الشرطة المندفعة فى طريقها لا تلوى على شئ، وذلك رغم أن سائقها يرى هذا القطيع إلى يساره بمحاذاة الترعة، ويعرف أن هذا القطيع يعبر طريق السيارات من اليسار إلى اليمين، وذلك حتى يتمكن من العودة إلى القرية التى تقع إلى يمين الطريق!! وكنا نسير خلف سيارة الشرطة فى سيارة سياحة كما سبق القول، وعلى بعد بضعة عشرات الأمتار منها، وعندما لمحت أمامنا القطيع يعبر الطريق، ليس بعيدًا عنا، توقعت حدوث كارثة، وطلبت من سائق سيارة السياحة الإبطاء قليلا... تستمر سيارة الشرطة فى اندفاعها المجنون، كأن قائدها يعتقد أن تلك الحيوانات الوديعة يجب أن تعرف أنه رجل شرطة، وأنها ينبغى عليها أن تفسح له الطريق. تندفع

السيارة بكل قوتها لتصطدم بجاموسة ضخمة سوداء، رأيتها من مكانى فى أتوبيس السياحة، تطير فى الهواء مسافة عدة أمتار، ولتسقط ثانية على الطريق، أمام سيارة الشرطة التى تكون قد أبطأت قليلا لا إراديًا من سرعتها، وتكون جثة الجاموسة المسكينة الملقاة على الطريق هى التى منعت عجلات سيارة الشرطة من الدوران.

وعندما تتوقف سيارة الشرطة تمامًا، يندفع نحوها أهالى القرية الذين شاهدوا الجريمة من بدايتها، يندفع أهالى القرية نحو سيارة الشرطة بالعشرات وهم يحملون العصى والفؤوس، ويشعر رجال الشرطة بالخطر، فينزل عدد منهم من السيارة إلى الطريق الزراعى، وبيد كل منهم بندقية آلية يطلق منها عدة طلقات فى الهواء!! يرتدع الأهالى ويترددون فى مهاجمة السيارة، ويركب العساكر سيارتهم من جديد، ليستأنفوا السير فى طريقهم. الشىء الذى ما زلت غير متأكد منه هو وجود أو عدم وجود ضابط شرطة إلى جوار سائق السيارة؟ ثم سؤال آخر: هل كانت تلك الجريمة هى ضمن خطة عامة لإرهاب أهالى المنطقة، حيث إنه فى ذلك الوقت كانت هناك اشتباكات مستمرة بين الشرطة والمتطرفين الدينيين الذين قد يختبئ بعضهم فى مثل هذه القرى؟ ولكن لمصلحة من تدهس هذه الجاموسة المسكينة؟ وما نتيجة هذا الموقف لو أن على ظهر هذه الجاموسة طفل أو طفلة؟ ولمصلحة من يغتال أمن الإنسان المصرى الوادع منذ آلاف السنين؟ ومن نلوم على تفشى ظاهرة العنف فى المدن والقرى، إذا كانت الشرطة هى البادئة بالاعتداء؟ لا أعرف لماذا يستدعى هذا المنظر إلى ذاكرتى قصة الجنود الإنجليز فى دنشواى؟ وكذلك قصة دفع المصريين للعمل بالسخرة فى حفر قناة السويس، على زمن الخديوى سعيد والخديوى إسماعيل؟ "من رأى منكم منكرًا فليغيره بيده، فإن لم يستطع فبلسانه، فإن لم يستطع فبقلبه" حديث شريف.

ملّوى

كنا قد زرنا صباحًا آثار تونة الجبل والآشمونين ثم عندما عدنا بعد الظهر إلى مدينة ملوى، تناولنا طعام الغداء فى مطعم الفندق، ثم صعدت إلى حجرتى لأنام لمدة ساعة، ثم خرجت إلى شرفة الحجرة لأراقب الطريق، وإذا بى أفاجأ بوجود صبية فى حدود سنة الخامسة عشرة، يسيرون عراة تمامًا فى الشارع، ولا يلفت هذا المنظر انتباه أى شخص. إلا أنهم يمرون بعد ذلك فوق كوبرى، ثم يقفزون منه إلى ترعة الإبراهيمية؛ ليسبحوا فيها قليلا إلى الشاطئ، ثم ليخرجوا من جديد إلى الطريق، ليكرروا مرة أخرى ما سبق لهم فعله. والذى أدهشنى هو أنه فى هذا الطريق، الذى كانوا يسيرون فيه ثم على الكوبرى الذى يعبرونه، إلى منتصفه كانت تمر سيدات وفتيات. ولم أعرف كيف أفسر هذا التناقض العجيب، فى هذا المجتمع الذى يسمح لهؤلاء الصبية بهذا العرى، ثم يفرض على الفتيات الحجاب! كان هذا فى يوليو ١٩٨٤ هل تغير الحال الآن؟

كما أنه كان يلفت نظرى كثيرًا فى الأقصر فيما بعد، أى منذ منتصف الثمانينيات، وحتى منتصف التسعينيات، وجود صبى كان فى الخامسة من عمره، ثم أصبح فى الخامسة عشرة، يجول فى طرق البر الغربى عاريًا تمامًا. كنت أراه مثلا جالسًا القرفصاء فوق عربة فنطاس توزع الجاز عند تمثالى ممنون، ثم أراه واقفًا على التقاطع الرئيسى بين طريق إسنا الأقصر والطريق المؤدى إلى منطقة تمثالى ممنون، وكنت أراه فى أغلب الأحوال وحده يسير وعلى وجهه ابتسامة كبيرة، وفى أحيان قليلة كنت أجد تلاميذ المدرسة الإعدادية

ملتفين حوله يكلمونه. كان يتطور جسمانيًا إلا أننى لم أعرف أبدًا عمره العقلى. وعندما كنت أسأل عنه سائقى سيارات السياحة، الذين هم فى الأصل من سكان مدينة الأقصر، كانوا يقولون أنه ولد مبروك، وأن أمه وأباه معروفان للكل، وأنهما قد تعذبا كثيرًا معه وهو صغير، ليجعلاه يرتدى ملابسه، إلا أنه كان يمزقها كلما ألبساه إياها بالعافية. وقد أضاف بعض سائقى السيارات قصصًا غريبة عن أكله للحوم نيئة، وعدم إحساسه بالبرد الشديد فى ليالى الشتاء، فى حقول البر الغربى حيث درجة الحرارة أحيانًا شتاءً أقل من الصفر. كل ما يمكن أن أضيفه هو أن أغلب مناطق الأرياف فى مصر، تعرف هؤلاء الذين يجولون عراة، وأغلب تلك المناطق تعتقد أن هؤلاء العراة مبروكون. وقد قرأت مؤخرًا كتابًا عن الأطفال المتوحشين، من مطبوعات دار الفكر، به وصف شبيه تمامًا بذلك الذى ذكرته أعلاه، لأطفال آخرين، ليسوا فقط فى الشرق، وإنما كذلك فى أوروبا. وأعتقد أن هذا الصبى لم يكن على الإطلاق مدركًا لعريه. ويبدو لى أن مثل هؤلاء الأشخاص يكونون شبه غائبين عن الوعى، وهو ما يجعل البسطاء يعتقدون أن هؤلاء الأشخاص مبروكون، ولا يدرك البسطاء مرض هؤلاء الأشخاص، أو تخلفهم العقلى. (راجع يوميات ضابط فى الأرياف للأستاذ حمدى البطران من مطبوعات روايات الهلال).

مير

كان جدى لأبى من مواليد ١٨٩٠ فى قرية مير، من أعمال القوصية بمديرية أسيوط، فى ذلك الوقت الذى كانت فيه مصر تحت الاحتلال الإنجليزى منذ سنوات قليلة (منذ ١٨٨٢). تعلم الإنجليزية فى المدرسة الابتدائية بمير، ثم ذهب إلى المدرسة الثانوية الأمريكية بأسيوط، وكانت الإرساليات البروتستانتية الأمريكية قد استفادت من وجود الاحتلال الإنجليزى فى مصر، فى إنشاء العديد من المدارس والمستشفيات فى عواصم الأقاليم. تم تجنيد جدى فى أوائل الحرب العالمية الأولى سنة ١٩١٤، كمترجم فى الجيش الإنجليزى، وقد ذهب بعد ذلك بعام مع هذا الجيش إلى العراق أولا، ثم إلى الهند التى ظل فيها حتى نهاية الحرب سنة ١٩١٨ (حيث كان يتولى الترجمة بين الجنود المصريين والضباط الإنجليز).

عندما عاد إلى مصر كان أول شئ فكر فيه هو الزواج. كان فى الثامنة والعشرين من عمره، كما كانت لديه مكافأة خدمته فى الجيش الإنجليزى. تقدم إلى جدتى التى كانت استثناءً شاذًا فى ذلك الوقت فى مصر، إذ إنها كانت قد حصلت على شهادة إتمام الدراسة الثانوية من المدرسة الأمريكية الثانوية بأسيوط. ترددت جدتى قليلا فى قبول عرض الزواج، ولكن كان هناك عاملان هامان جعلاها تقبل هذا الزواج، الأول هو أنه كان قد تم تعيين جدى موظفًا حكوميًا فى البوستة المصرية؛ مكافأة له على خدمته فى الجيش الإنجليزى لمدة أربعة أعوام، والوظيفة وقتها كانت هى خير ما يطمح إليه أبناء تلك الطبقة المتوسطة من الأقلية المسيحية. أما العامل الثانى فهو المكافأة

التى كان قد حصل عليها فى نهاية الحرب. يقول عمى إن البلد كلها (مير) كانت تتحدث عن الحقيبة المليئة بمئات الجنيهات الإنجليزية الذهبية، والتى كان قد عاد بها جدى من الهند!!!

تزوجا فى أوائل سنة ١٩١٩، وأنجبا طفلة فى أوائل سنة ١٩٢٠، ثم أنجبا أبى فى يناير ١٩٢١. وتشهد صور أبى فى مدارسه الابتدائية المختلفة بين مير وأسيوط، على رخاء العيش الذى تمتع به فى سنواته الأولى تلك، إذ يبدو أن جدى كان قد بذر تبذيرًا شديدًا فى صرف المال على رغد العيش، وذلك بدلا من استثماره فى شراء أرض أو منزل حسب المعتاد فى ذلك الوقت، ويبدو رخاء العيش فى تلك الصور فى الملابس الأنيقة وفى الميل إلى الامتلاء. أما بعد ذلك فيبدو أن النقود قد نفدت، وحضر المزيد من الأخوة والأخوات، وضاقت المعايش. وكان والدى يحكى لنا أحيانًا ونحن أطفال، كيف أنه فى بعض سنوات الدراسة فى المدرسة الثانوية فى أسيوط، ثم فى المدرسة الثانوية فى بنها، ثم فى كلية طب قصر العينى بعد ذلك، لم يكن لديه إلا قميصين، يلبس أحدهما حتى يغسل الآخر وهكذا. ثم كيف أنهم كانوا يسكنون حى شبرا، وكان يذهب إلى كلية طب قصر العينى فى المنيل مشيًا على الأقدام، وذلك لتوفير قرش صاغ الترام ليأكل به ساندوتش جبنه .

لم أذهب إلى مير أبدًا طوال حياتى، فمنذ أكثر من ثلاثين عامًا لم يعد لنا فيها أقارب، وحتى عندما كنت خلال ممارستى لمهنة الإرشاد السياحى، أمر أحيانًا بالأتوبيس السياحى مع مجموعة السياح الفرنسيين، على الطريق الزراعى بين المنيا وأسيوط، لنتوقف عند ملوى لزيارة تونا الجبل والآشمونين، أو لنتوقف عند دير مواس ونعبر النيل إلى الضفة الشرقية لزيارة تل العمارنة، لم يكن لدىّ أبدًا الوقت الكافى للذهاب إلى مير لزيارتها، رغم مرورى بالقرب منها، على بعد عشرة كيلو مترات فقط منها، عندما كنت أمر بمدينة

القوصية. كنت أقول للسياح (نحن نمر الآن بالقرب من مدينة مير، حيث اكتشفت مجموعة مقابر من الدولة القديمة، وهذا يدل على أنها مدينة عمرها لا يقل عن خمسة آلاف عام) ثم أضيف قائلا (إنها كذلك مدينة مسقط رأس أبى وجدى، وهى التى اشتق منها لقب عائلتى).

شارع الهرم

(١)

بدأت أولا متنقلا بين محلات صغيرة، أذكر منها مثلا ملهى (الكهف)، وكان فى أول شارع الهرم إلى اليسار لو كنت قادمًا من ميدان الجيزة. كان ذلك فى مارس ١٩٧٧ عندما عملت هناك أسبوعًا كاملا كعازف على الجيتار الباص، مقابل أجر يومى قدره ١٥٠ قرشًا. كانت تلك المنطقة من شارع الهرم قد لفتت الانتباه عندما كان قد تم افتتاح كازينو الليل لشريفة فاضل فى الجهة المقابلة من الشارع منذ شهور قليلة. ثم تنقلت مع الفرق المختلفة بين بعض الملاهى الأخرى أذكر منها مثلا ملهى (الأرض الطيبة) حيث عملنا خلال شهر مايو من نفس العام.

بعد ذلك سيستقر بى المقام حوالى عام ونصف فى ملهى الباريزيانا، والذى يقع عند تقاطع الشارع مع ترعة المريوطية. وكان ذلك فى الوقت الذى فقدت فيه فرق الموسيقى الغربية بشكل عام أهميتها داخل تلك المحلات، إذ أصبحت الأولوية المطلقة تعطى للمغنيين الشرقيين وللراقصات. وهكذا كان علينا أن نذهب كل يوم إلى المحل فى التاسعة مساءً، وذلك حتى نبدأ العزف فى التاسعة والنصف مساءً بموسيقى خفيفة، ثم عندما يحضر مغنى الفرقة فى العاشرة والنصف، نبدأ فى عزف مجموعة من الأغانى الغربية والتى كانت ما تزال منتشرة بين الشباب فى ذلك الوقت، للمغنيين من أمثال ديميس روسوس، وخليو أجلسيوس، وبول أنكا، ومايكل جاكسون، إلخ. وذلك لمدة ساعة مثلا، وعندما تبدأ الصالة فى الامتلاء قليلا نبدأ فى

اختيار بعض الأغنيات العربية المشهورة فى ذلك الوقت، مثل أغنيات ناصر المزداوى (ليبى)، عائلة البندلى (لبنانية)، فيروز، إلخ....

وفى تمام الساعة الثانية عشرة مساءً، نترك المسرح للنمر الشرقية، ويستمر هذا البرنامج الشرقى حتى الرابعة صباحًا، وكنت فى أغلب الأحوال طوال تلك الساعات، أنزل إلى حجرة الفرقة بالكواليس أسفل المسرح، وأقضى الوقت فى القراءة، إلا أنى كنت أحيانًا أختار أن أعود إلى الصالة، وأجلس إلى مائدة الفرقة، لأتابع بعض الفقرات التى كانت تعجبنى مثل فقرة المنولوجيست (سيد الملاح)، وكذلك عندما كان عدد الزبائن فى الصالة يسمح باستضافة المغنى الشعبى (أحمد عدوية).

ذات ليلة، وكنت جالسًا إلى مائدة الفرقة، جاء مدير الصالة الأستاذ (العربى)، وكان دائمًا مثالا للأناقة، يرتدى حلة سوداء برباط عنق ملون، وكان يعرف أننى أدرس فى نهائى طب، ولذلك كان يعاملنى بقدر من الاحترام، جاء هذا الرجل وجلس إلى نفس المائدة وقال (مساء الخير) فحييته، ثم بعد قليل جاءه عشاؤه فقال (اتفضل معايا) فشكرته، أضاف (الصالة مليانة ع الفاضى، كل الزبائن سكة)، والمقصود طبعًا بعبارته أن نوعية الزبائن الموجودين فى الصالة تلك الليلة، وقدرتهم على دفع الحساب فى نهاية السهرة، لا تسمح بعرض فقرات مكلّفة، على مسرح المحل تلك الليلة. وبالفعل قرر صاحب المحل بعد ذلك بربع ساعة، أن تعود الفرقة الموسيقية الغربية إلى المسرح، وتستأنف عزف الموسيقى الغربية. فى تلك الأحوال كان زبائن المحل، أو المعتادون على الحضور بمعدل على الأقل مرة كل أسبوع، عندما يروننا نعود إلى المسرح، كانوا يفهمون أنه لم تعد هناك فقرات جيدة تستحق البقاء، فكانوا فى تلك الحالات يدفعون الفاتورة ويغادرون المحل. وكانت تلك هى الحالة الوحيدة التى كنا نستطيع أن نغادر فيها المحل مبكرًا فى الواحدة أو الثانية صباحًا،

فنذهب سويًا بعد ذلك إلى ميدان الجيزة لنتعشى، سندوتشات ربع كباب، بنصف جنيه الساندوتش، ويشرب كل منا زجاجة بيرة، وكان ثمنها ربع جنيه.

(٢)

جاء صاحب المحل ذات يوم وأبلغنا أن هناك مغنية جديدة اسمها لوليتا، ستنضم إلى برنامج المحل، وطلب منا أن نستعد (بصفتنا فرقة المحل الموسيقية) بعمل بروفات لها، على عدد من أغنياتها، وكذلك أغنيات لمطربين آخرين، بحيث يمكن أن تصل مدة عرضها إلى ساعة إذا لزم الأمر. حاول رئيس الفرقة الاعتراض بطريقة غير مباشرة قائلا (قد تكون الفرقة الشرقية أفضل لمصاحبتها)، فجذبه عازف الجيتار من ذراعه وأفهمه أن هذه المطربة الجديدة، رغم المجهود الذى سنبذله معها، هى خير للفرقة، فهى غالبًا ما تحصل على نقطة كبيرة، أى أن الزبائن ينقطونها بمبالغ كبيرة كل ليلة، وكانت الفرق الموسيقية تحصل على ثلث هذه المبالغ.

لا أدرى من هو الذى أطلق عليها هذا الاسم الفنى "لوليتا" ولكنه اسم مضلل!! فما هى إلا فتاة صغيرة الحجم، ضامرة الجسم، سمراء وذات شعر أسود قصير أجعد!!! عندما حضرت لأول مرة التاسعة مساء أحد الأيام، انشغلنا معها ساعة فى بروفة على أغنيات سعودية مثل (جارى يا حمودة) و(أبعاد كنتم ولا جريبين) و(يا سارية خبرينى)، وكانت على الموضة فى ذلك الوقت، وكذلك أغنيات لفيروز مثل (حبيتك بالصيف) و(حنا السكران) إلخ ... وخلال تلك الساعة لفتت انتباهى بشخصيتها الجريئة، ثم فى خلال أيام قليلة تحول هذا الانتباه إلى اهتمام ثم إلى حب!! وقد كان هذا التطور الدرامى السريع بسبب قلة (أو حتى انعدام) خبرتى بالنساء فى ذلك السن!! بدأت أتردد على البانسيون الذى كانت تقيم فيه فى رقم ١٩ شارع

سوق التوفيقية، كل يوم من الرابعة مساء وحتى التاسعة مساء!! كل يوم!! نجلس سويًا نشاهد التلفزيون ونتحدث ونأكل، وذلك قبل أن أذهب بها بسيارتى إلى محل فى شارع فؤاد اسمه (ميامى) حيث تغنى فى العاشرة مساء، وأذهب أنا إلى عملى فى شارع الهرم حيث تلحق بى وبقية الفرقة، على خشبة المسرح فى الواحدة صباحًا. ثلاثون يومًا لم تكن علاقتى بها تتعدى لمس الأيدى أو تشابكها!! فأنا حتى لم أفكر فى محاولة تقبيلها، ناهيك عن الذهاب إلى ما هو أبعد من ذلك!!

(٣)

عندما تركت شارع الهرم كموسيقى فى منتصف الثمانينيات، عدت إليه بعد أقل من عام ولكن بصفتى الجديدة كمرشد سياحى، وهى المهنة التى مارستها مدة سبع عشرة عامًا، وقد أصبحت زيارة منطقة الهرم مع المجموعات السياحية قطعة من العذاب!! أولا: الوقوف فى طابور طويل جدًا، لقطع تذاكر دخول المنطقة الأثرية، لماذا لا توجد إلا نافذة واحدة فقط لبيع التذاكر؟ هل هذا بسبب قلة الموظفين؟ ثم لماذا يضيع من المجموعة نصف ساعة جلوسًا فى الأتوبيس؟ هل جاءوا إلى بلادنا ليجلسوا فى الأتوبيس؟ ثانيًا: هناك الباعة الجائلون الذين لا يتركون على الإطلاق أى سائح فى حاله، فيحدثونه بلغات مختلفة، ويجذبونه من ثيابه، ويستعطفونه بادعاء الجوع (ويعبرون عن ذلك بحركة متكررة من اليد فى اتجاه الفم مما يجعل المسألة أقرب إلى الشحاذة). ثم إنهم وبالاتفاق مع الشرطة يدخلون إلى المناطق الممنوع عليهم دخولها (داخل معبد أبى الهول مثلا)، ويمنعون المرشد بإلحاحهم من أداء عمله!! صحيح أنهم فقراء وأن لا مصدر آخر للرزق لديهم، ولكن أليس هناك أى حل لمحاولة تنظيم هذه المسألة؟؟ ثالثًا: هناك ضعف هائل فى العملية التنظيمية بشكل عام!! فمثلا ليست هناك لوحات إرشادية كافية، بحيث إنك كمرشد لا تستطيع أن تعرف إن كان من الممكن للسياح التصوير فى

المنطقة أم لا؟؟ وإن كان التصوير مسموحًا به فهل هـو بالمجـان أم بدفع رسوم؟؟ ثم كم هى قيمة هذه الرسوم؟؟ تجد أحيانًا مـن يتطـوع قائلاً إنها مجانًا (بس ابقى شوف الغفر) بما يعنـى إعطـاء الغفيـر إكرامية ما!! ثم عندما تفعل ذلك، تجد أن الغفر غير راضين!! فهـم يقولون لك: اترك السائح يدفع بنفسه (على أمـل أن يعطـيهم مبلغًـا أكبر!) وأنت تشعر بالإحساس بالذنب تجاه الغفر، ولكنك كذلك تشعر بالمسئولية تجاه السائح ولا تعرف كيف تفسر له الموقف كله!

التعريف بالمؤلف

أنا اسمى عادل أسعد بولس الميرى، وأحياناً هذا الاسم يُكتب (يونس المسيرى)، ولكن أظرف تسمية له كانت فى مديرية كهرباء بولاق (التابع لها حى الزمالك) حيث كتب هذا الاسم (بوليس المدير). ولم أعد أعرف إن كنت بولس أم يونس أم بوليس، ولا إن كنت الميرى أم المسيرى أم المدير. وهذه الحيرة الفلسفية (من أنا؟) مقصودة من جهات الإدارة الحكومية، وذلك لشغل الناس بالتساؤلات الفلسفية من نوع (أكون أو لا أكون هذا هو السؤال) على رأى عمنا شكسبير (يقول الرئيس القذافى إن أصل اسمه هو الشيخ زبير)، أو على رأى عمنا صلاح جاهين فى واحدة من رسوماته الكاريكاتيرية، والتى نرى فيها أحد البهوات يقف ممسكاً بالتليفون، بعد أن عرف أن رقم تليفونه قد تغير، يسأل هيئة التليفونات إن كانوا قد غيروا اسمه كذلك، أم أنه سيحتفظ باسمه القديم كما هو.

ولدتُ سنة ١٩٥٣، وحصلت على بكالوريوس طب سنة ١٩٨٠ من جامعة عين شمس (تأخرت ثلاثة أعوام فى الكلية بسبب ممارسة الموسيقى مع فرق المحترفين)، ومارست مهنة الطب فى خمس مستشفيات (الدمرداش الجامعى- غمرة العسكرى - كوبرى القبة العسكرى- بولاق أبو العلا - الهلال الأحمر بطنطا) لمدة أربع سنوات، وذلك قبل أن أقرر سنة ١٩٨٤ الاستقالة من وزارة الصحة، ودراسة تاريخ مصر وآثارها دراسة مكثفة لمدة عام؛ وذلك للحصول على ترخيص إرشاد سياحى فى مارس ١٩٨٥، وهى المهنة التى مارستها لمدة سبعة عشر عامًا، أى حتى سنة ٢٠٠٢، وخلال تلك المدة حصلت على دبلومى الآثار المصرية والإسلامية (مدة الدراسة فى كل منهما عامان دراسيان) من جامعة القاهرة. وحصلت كذلك على دبلوم فى الأدب الفرنسى سنة ١٩٩٤ (مدة الدراسة أربعة أعوام)، وهو برنامج تعده

جامعة السوربون الباريسية، بالتعاون مع السفارة الفرنسية بالقاهرة. وعملت كذلك فى تدريس اللغة العربية للأجانب منذ منتصف التسعينيات، وذلك خلال المواسم التى توقفت فيها السياحة لسبب أو لآخر، ثم عملت كذلك مدرسًا للغة العربية فى مدرسة القنصلية الفرنسية بالمعادى خلال عامين دراسيين (٢٠٠٢/ ٢٠٠٣ وكذلك ٢٠٠٣/ ٢٠٠٤).

كنت قد تزوجت سنة ١٩٩٠ من كلير (فرنسية) زواجًا مدنيًا، أمام قنصل فرنسا بالقاهرة تم تسجيله فى الشهر العقارى بشارع الجمهورية، وحصلت بعد ذلك على باسبور فرنسى سنة ١٩٩٦. كانت زوجتى قد حصلت على الجنسية المصرية وعلى باسبور مصرى سنة ١٩٩٣، أما أنا فقد تأخر حصولى على الجنسية الفرنسية وعلى باسبور فرنسى حوالى ثلاث سنوات، وذلك بسبب أن وزير خارجية فرنسا فى تلك الفترة ١٩٩٦/٩٣ وهو (شارل باسكوا)، كان ضد حصول الأجانب، خاصة من دول العالم الثالث، على الجنسية الفرنسية بالزواج من فرنسيات. هذا الباسبور الفرنسى هو الذى سهل لى السفر إلى فرنسا خلال السنوات العشر الماضية، خاصة أننى أحصل على تخفيضات فى تذاكر السفر، بصفتى عضو فى نقابة المرشدين السياحيين.

بهذه المقدمة يستطيع القارئ أن يفهم بعض فصول الكتاب، والتى تتعلق بممارستى لهذه المهن المختلفة، وأيضاً تلك التى تتعلق بسفرى إلى أوروبا.

صدر للمؤلف:

- القارئ الفض، مركز الحضارة العربية، ٢٠٠٤.
- القارئ الجالس القرفصاء، مركز الحضارة العربية، ٢٠٠٥.
- تأملات جوال فى المدن والأحوال، مركز الحضارة العربية، ٢٠٠٦.

فهرس الصور والأشكال

١- لقطة من عرض (الليلة الكبيرة) لمسرح عرائس القاهرة، ١٩٦٥ ..... ١٤

٢- شاطئ استانلى بالإسكندرية – أنا وأمى وأخى، ١٩٦٠ ..... ١٩

٣- المغنى والملحن الأسطورة ستيفى واندر ٣٠

٤- غلاف كتاب (بلو جايد) عن مصر – وعليه صورة معبد أبو سمبل ٣٥

٥- زوجتى (كلير) فى مركب شراعى عند نيل أسوان، ٢٠٠٠ ..... ٤٢

٦- لقطات لمآذن شارع أمير الجيوش بالقاهرة، ١٩٩٠ ..... ٤٧

٧- غلاف دليل متحف (اللوفر) فى باريس، ١٩٩٤ ..... ٥٦

٨- صورة من مخطوط صينى قديم تمثل استقبالا إمبراطوريًا ببكين حيث كان يقع القصر الإمبراطورى داخل المدينة المحرمة ٦٦

٩- ثلاث ورقات نقدية منقرضة فئة الخمسة قروش وفئة العشرة قروش ٦٩

١٠- صورتان لأمى وهى فى الثالثة من عمرها ولجدتى وهى فى الثالثة والعشرين ١٩٣٣ ..... ٩٠

١١- بورتريه بيتهوفن رسمته فى القسم الحر بكلية الفنون الجميلة بالزمالك، ١٩٨٣ ..... ٩٦

١٢- أيقونة حلم يعقوب حيث نرى السلم الذى يصعد عليه القديسون من الأرض إلى السماء. بمتحف أيقونات دير سانت كاترين ١٠١

١٣- خريطة لمدينة (سوسة) فى تونس – من دليل سياحى باللغة الفرنسية، ٢٠٠٣ ..... ١١٤

١٤- غلاف معرض صور عن هونج كونج للقديمة شاهدته فى شانغهاى، ٢٠٠٤ .. ١٢٤

١٥- صفحة من مخطوط بالمتحف البريطانى عن (قصص على لسان الحيوانات) للفيلسوف اليونانى (إيسوب) نرى فيها قصة الغراب والثعلب ١٣٠
١٦- صورة لفريق الغناء الانجليزى (البيتلز) عند تصوير فيلمهم (ليالى الأيام الصعبة)، ١٩٦٦ ..... ١٣٥
١٧- كارت بوستال يحمل صورة من الجو لشواطئ كاب داجد بجنوب فرنسا ١٦١
١٨- غلاف دليل متحف الفن الإسلامى (بكوالا لامبور) عاصمة ماليزيا ١٦٦
١٩- بول مكارتنى - أحد أعضاء فريق البيتلز - عند تأسيسه لفريقه الجديد (الوينجز) حيث نراه يلعب على آلة الباص،جيتار حوالى سنة ١٩٧٤ ..... ١٨٠
٢٠- أبى وجدى (بالطربوش) فى مدينة مير بصعيد مصر، ١٩٥٠ ..... ١٩٦

فهرس الموضوعات

- أبو سمبل ٧
- إدفو ٩
- إسعاف ١٢
- إسكندرية ١٧
- أسوان ٣٢
- أقصر ٣٨
- أمير الجيوش ٤٣
- باريس ٤٨
- البحر الأحمر ٥٧
- بكين ٦١
- بور سعيد ٦٧
- بولاق أبو العلا ٧٢
- تونس ٧٦
- دلتا النيل ٨٢
- دمنهور ٨٩
- روض الفرج ٩١
- الزمالك ٩٤
- سانت كاترين ٩٩
- ستيفن إيدج ١٠٢

- ميدان سفنكس ١١٠
- سوسة ١١٢
- شرم الشيخ ١١٧
- شانغهاى ١٢٠
- طنطا ١٢٥
- العياط ١٤١
- الفيوم ١٤٤
- القاهرة ١٤٩
- قصر العينى ١٥٩
- كاب داجد ١٦٢
- كوالالمبور ١٦٤
- كوم أمبو ١٧١
- لندن ١٧٣
- مارسيليا ١٨٢
- مغاغة ١٩٠
- ملوى ١٩٢
- مير ١٩٤
- هرم ١٩٧

من قائمة الإصدارات

دراســـات .. نقــد

هاجس الكتابة	د. أحمد إبراهيم الفقيه
المجهول المتمرد	أحمد جمعه
مستحيل الكتابة	د. أحمد الدوسري
ضد هدم التاريخ وموت الكتابة	أحمد عزت سليم
في نور آخر (دراسات وإيماءات في الفن التشكيلي)	ادوار الخراط
متاهات	ثريا نافع
الخطاب والقارئ	د. حامد أبو أحمد
حفريات نقدية(دراسات في نقد النقد العربي المعاصر)	د.سامي سليمان أحمد
المتخيل الثقافي ونظرية التحليل النفسي المعاصر	د. السيد إبراهيم
القارئ الفضي	عادل أسعد الميري
القارئ الجالس القرفصاء	عادل أسعد الميري
الحياة الصوفية وتقاليدها في الموروث الشعبي العربي	د. عادل الألوسي
الجواهر والأحجام الكريمة في التراث والحضارة العربية	د. عادل الألوسي
البحث عن الوثائق (دراسة في وثائقنا القومية)	د. عادل الألوسي
تعالقات الخطاب (السردية والمقالية)	د.عبدالرحمن عبد السلام محمود
البلد البعيد (دراسات في أدب جوته- شيلر، .....)	د. عبد الغفار مكاوي
نقد وشعر وقص	د. عدنان الظاهر
الشخصية المصرية في الأمثال الشعبية (لغة الشارع)	د. عزة عزت
آخر بلاد الدنيا (في أدب الرحلات)	محمد قابيل
أبو رجل مسلوخة	محمد مستجاب
المتفرجة "مقالات"	مرفت رجب
يحدث أحيانا	هبة عنايت
حوارات الفن والثقافة	نفيسة الشرقاوي
البحث عن مصر في بريطانيا	يسري حسين
أوراق في النقد	هيثم يحيي الخواجة
من جراب الحاوي	يوسف الشاروني

بالإضافة إلى العديد من الكتب الأدبية؛ رواية..قصة..دراسات ونقد وكتب متنوعة :

سياسية، قومية، دينية، معارف عامة، تراث، أطفال. خدمات إعلامية وثقافية

الآراء الواردة في الإصدارات لا تعبر بالضرورة عن أراء يتبناها المركز