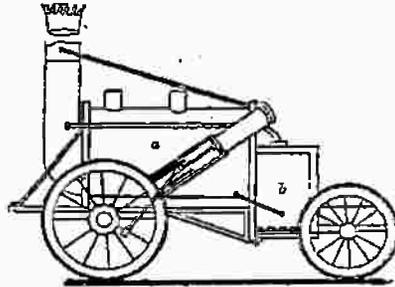


القاطرات ومخاطر سوقها

رأينا بالاس قاطرة اميركية من القواطر التي احضرتها الحكومة المصرية من معامل الولايات المتحدة الاميركية . رأيناها تترق وتزفر متخذة للسير بقطار الصباح وهو كثير المركبات مشحون بالركاب والبخار يتلحم فيها من شدة الحرارة ولا يجد له منفذاً الا من مصراع السلامة فيفتح بقوة انتشاره ويخرج منه بزفرات متتابعة تصم الآذان ولو احسن الوفاة عمله لفتح له باباً آخر وارسله الى مخزن الماء حيث تحفظ قوته من الضياع

وقد رأينا القواطر الاميركية الكبيرة في معرض باريس والقاطرة منها مضاعف القاطرة التي رأيناها اس وهي ليست اكبر ما صنع من نوعها . والقاطرة من قواطرنا تسير باسرع قطراتنا ٣٧ ميلاً في الساعة واما القاطرة من قواطرهم فتسير ٢٥ ميلاً في الساعة اي ان سرعتها



مضاعف سرعة قاطراتنا . الى هذا الحد بلغ اتقان القاطرات في نحو سبعين سنة فقد كانت في اول عهدها صغيرة بسيطة كما ترى في هذا الشكل وهو صورة القاطرة الاولى التي صنعها ستفنسن منذ ثلاث وسبعين سنة ولم يزل الرجل الذي اجراها حينئذ حياً يرزق وكان حين اجراها فتى في الرابعة من عمره

قلنا ان سرعة القطرات المصرية لا تزيد الآن على سبعة وثلاثين ميلاً في الساعة وحينما امتخت قاطرة ستفنسن منذ ٧٣ سنة كان المظنون ان سرعة القاطرات لا يمكن ان تزيد على عشرة اميال او اثني عشر ميلاً في الساعة ومدت حينئذ سكة حديدية بين لفربول ومنشستر طولها ٣١ ميلاً وعين اصحابها جائزة خمس مئة جنيه للقاطرة التي تجرى عليها بسرعة لا تقل عن عشرة اميال في الساعة وتجري من المركبات ما هو اثقل منها ثلاثة اضعاف على الاقل فتقدم ثلاث قاطرات ليباراة في هذا المضمار احدها من قاطرة ستفنسن واسمها الركت ففازت

بالسبق لان متوسط سرعتها كان ١٥ ميلاً في الساعة واعظمها ٣٥ ميلاً . فانظر مقدار ما اوتنتت اليه هذه الآلات في ايدي ارباب العلم والصناعة

ولقد اعتدنا ان نلوم مديري السكك الحديدية كلما حدث خلل في قطراتهم كأن الرجال الذين يسوقونها يمشون بحياة الركاب لمجرد النكاهة او التسلية ونسى ان هؤلاء الرجال اشد تعرضاً للخطر من كل راكب في القطرات وانه اذا لم يدنهم الى الخذر التام الا حب السلامة فكفى به دافعاً يزيد تأثيره في نفوسهم على كل مراقبة وانتقاد . وهؤلاء السائق ليسوا من ارباب الافلام حتى يدافعوا عن انفسهم الا اننا عبرنا الآن على مقالة وجيزة كتبها للمسيو اوجن ردلف سائق اكبريس الشمال الذي يجري بين باريس وكاله ذكر فيها بعض المخاطر التي يتعرض لها السائق فربما ان تلخص منها ما يلي قال

مضى علي الآن عشرون سنة وانا اسوق قطرات تقطع ١٢٠ كيلومتراً في الساعة (٧٥ ميلاً) وهي تقطع هذه المسافة الآن ولر كانت الطريق مساعدة مع ان ثقل القطار ٣٧٥ طنًا وكنا لا نقطعها بها قبلاً الا اذا كانت الطريق نازلة

والمخاطر التي تمر بنا كل يوم تنوق الوصف ولو كنا نوجس منها لكانت نطلق هذه الحرفة بتاتا لاسيما وانا نعلم ان سلامة جميع غنفر من الناس متوقفة علينا وهذا المخاطر لا يفارقنا لحظة من حين تشرع القاطرة في المسير الى ان تصل الى المحطة . واقل اهمال يوردنا ويورد كل من معنا موارد الهلاك ولاسيما اذا كان القطار نازلاً . وكثيراً ما تسير الموشى على الخط فاذا لم يرها السائق ولم يتمكن من ايقاف القطار قبل الوصول اليها فقد تخرجه من الخط فيرد حنقه هو وكشرون من الركاب

على مقربة من باريس سرب قصير ضيق مظلم تمر سكة فيه وسكة فوقة . وحدث منذ مدة افي وصلت اليه وكان قطار آخر سائراً فوقة فناداني السائق قائلاً قلل سرعتك فاستغربت نداهه ولكنني قلت في نفسي ان لا بد له من سبب فقللت السرعة ولما خرجت من السرب رأيت امامي بقرة واقفة في منتصف الطريق ولولم اسرع نداهه وبقيت مسرعاً لانقلبت القاطرة والقطار

والضباب من الد اعدائنا فان سائق الاكبريس يقطع ميلاً او أكثر في الدقيقة ولا بد له من ان يعتمد على الاشارات التي ترفع له وهو قد لا يراها حينئذ على ابعد من متر فلا يتبين ما هي حتى يكون قد ابعد عنها امتاراً كثيرة واذا لم يرها جهل موقعه ومصيره وقد يصير الى الهلاك بسرعة البرق

واشد ما لقيته في حياتي ابي قت مرة من مدينة كاله في الساعة الاولى بعد نصف الليل وكان المطر غزيراً والظلام حالكياً وكنا نسير بسرعة خمسين ميلاً في الساعة فررنا بقطر بضاعة آتياً من باريس وجزناه حالاً وبعد قليل سمعت صريراً خفيفاً فبادرت الى انبوب البخار (النفس) وقطعته لكن القاطرة وثبت عن الخط وتدهورت عن الجسر الذي تحته وكان ارتفاعه عشرين قدماً فوقعت على ظهرها وغرزت مدخنتها في الارض وارتفعت عجلاتنا في الهواء ولحسن الحظ لم يتغير الاطيان بل تفرغ ماؤه من صمام السلامة . وارتيمت انا والوقاد على بعد من القاطرة واصابنا الماء الساخن فسلتنا ولكننا لم يقتلنا ولما افقت مما اصابني كان اول خاطر خطر لي ان لا بد من ان تصل قطرات اخرى وتصطدم بقطارنا فنكسر وتكسر ما بقي من مركباتنا فجمعت ما بقي في من الرمي وهولت الى اقرب مكان فيه رقيب واخبرته بما جرى ليرفع الاشارات الى القطارات الداهية والراجعة حتى ننتفي الخطر

ثم عرفت ان سبب ما اصابنا ككرة من الحديد وقعت على الخط من قطار البضاعة الذي مررنا به وبني تأثير تلك الوقعة في ذهني حتى صرت ازعج لاقبل حركة . وبعد ان شنيت مما اصابني من الرضوض ركبت القطار المتخفر الذي يسير بين باريس وكاله فلما وصلت الى المكان الذي جرت فيه الحادثة المذكورة لم اتمالك من ان التفت اليه لامن نظري في قطار الهواء قبعتي . وكان الوقاد اشد مني اضطراباً وحدث ان لوليا انكسر حينئذ فامتقع واخذ يرتجف كالقصبية وهو يحسب انا وقعنا في مهلك آخر

ومن المخاطر التي مرت بي ابي كنت مرة في محطة الشمال يباريس وكنت آخذاً القاطرة الى المخزن ووقفت عند متفرق الطريق منتظراً المتفاحي لينتج لي الطريق المؤدية الى المخزن واذا انا باكسبرس ليلاً مسرعاً نحو وفي اقل من طرفة عين وثبت من القاطرة وخطفت القنديل الاحمر وامرعت الى ملاقاته ووقفت انا في السائق باعلى صوتي كالجنون والروح له بالقنديل ولحسن الحظ رأى السائق التنديل واوقف الاكسبرس على خمسة امتار من قاطرتي فعدت اليها وقد بللني العرق وانا انتفض كالصفر بلله القطر

حقاً ان مخاطر ساقفة القطرات تتوق الوصف وقد يخلل شعورهم من شدة ما يلاقونه من الاهوال ولكنهم اذا وضعوا يدهم على القاطرة فجرت تسابق الرياح شعروا بانشرائح لا ينفقه انشرائح هذا قليل مما يقوله كل سائق من سائقي القاطرات وما يقوله كل وقاد ومتفاحي وهو لاه اشد تعريضاً للمخاطر من كل احد وكثيرون منهم يلاقون ميتتهم في حال قيامهم بما يطلب منهم فليس من الانصاف تشديد اللوم عليهم