# الملاحة عند القدماء

نحن في زمن امتلأت فيه البحار من السفن تشق العباب لا ترهب الامواج تلطمها ولا تخشى الرياح الهوج تعصف بها . فيقف واحدنا على شاطىء البحر حائرًا مدهوشًا مما يرى . فلاعًا تسير فوق الماء مدججة بالسلاح الفخم اهبة للقتال وازهاً للعدو . واهراء واسعة الجوف تتدحرج فيها ما انتجت الارض او صناعة الانسان تجري بها من سوق الى سوق

تقف وترى ثم تقول في انفسنا كيف نشأت هاتيك البوارج الحربية وهذه السفن التجارية بل كيف فتق للانسان عقلهُ تسخير البحر العجاج واتخاذهُ مسرحًا لسفائنه وسبيلاً يجري فيه الى غرضه تلك مباحث لا يُشفى الغليل منها الاَّ ببذل تلخيصها عن علم الملاحة فنقول

الملاحة في العربيَّة صنعة الملاَّح وهي تؤدي معنى الكلمة الافرنجية Navigation ويرادفها بالعربية ايضًا كلمة الابحار بمعنى سفر البحر وفي الاصطلاح علم يراد به تسيير السفن في البحار

ولقد نشأ هذا العلم ضعيفًا وتدرَّج في الارتقاء حتى ادرك لهذا العهد موضعهُ السامي من الاتقان ولم يبنَ على الحدس والتخمين بل على الحقائق التي ادَّى اليها الامتحان والتجارب المتكررة مرة بعد اخرى . ومن غريب امره ان الذين جرَّبوا وحُفظت نتائج اعمالهم المصيبة وصارت قواعد الفن لم يكن معظمهم من الفلاسفة او العلماء ولا من القارئين الكاتبين بل من الاميين الذين لما اهتدوا الى ركوب متن الماء صاروا يعملون بما تلقن لهم عقولهم من الاساليب التي يظنونها تبلغ بهم الغرض فكانوا اذا وجدوا من موضوعاتهم سديدًا عمدوا به واتبعوهُ وخلَّفوهُ لمن يجيء بعدهم من ارباب فنهم وان وجدوا ما استعملوهُ قاصرًا عن غرضهم نبذوهُ واتخذوا عنهُ بديلاً فمجموع هذه التجارب هو اصل علم الملاحة قبل ان اخذتهُ العقول وشحذتهُ العلوم . وبه يصح القول ان قواعدهُ بنات الفلسفة والجهل المطبق وهذا من الغرابة بمكان

اما مشاركة الفلاسفة فلم تكن الاَّ لاحكام الفن وجعل قواعده قائمةً على اسس الحقائق العلمية واهم القائمين به شأنًا اولئك الذين كانوا على علم باحوال البحر ولهم مشاركة في علم الفلك والآلات

ويبتدئ تاريخ الملاحة عند اقدم العصور واكثرها ابهاماً في عصر الظلمات ايام كان الناس في مجتمعاتهم الاولى وليس لاخبارهم ديوان يرجع اليهِ ولكننا نتابع سائر الباحثين في احوال الفطريين بان نضرب مثلهم في اودية الخيال مستعينين بالتمثيل . فنرى القوم الذين يعترضهم في رحلاتهم او يجاورهم في منازلهم نهر لا يستطيعون اجتيازهُ سباحةً يضطرون الى التحيل في ركوبهِ بوضع اخشاب فيهِ تطفو عليهِ فيركبونها ارماثاً واذا كانت المسافة بين الضفتين طويلة تذرعوا الى نيل غرضهم بقطع الاشجار وحفر سوقها الضخمة بالادوات التي يستعملونها او بالحرق كما يشاهد حتى الآن بين الفطريين في افريقيا . ولعلهم قبل اهتدائهم الى هذا كانوا قد رأوا شجرةً فخرة فاستعملوها ووفت لهم بمطلوبهم . الاَّ ان صناعتهم الفطرية لم تكن لتعدُّ لهم من مثل هذا الطرز قوارب تسع اكثر من رجل او رجلين . ثم ان النازلين سواحل البحر يضطرون الى ركوبهِ ومنهم على الاكثر نشأت المعارف الاولى التي اعتمدها الملاَّحون لان البحر على سعتهِ يسهل السبل وتقي اعتادهُ المسافرون يرونهُ مقرّباً للمسافات معيناً على الصلة التجارية . فلا غروَ ان يغري سكان سواحلهِ باقتحامهِ وقد عوَّضهم عما تحملوهُ من المشاق فيهِ كثيراً من الخيرات فتح لهم من ابواب التجارة وما اعان على اتصال الناس وتبادلهم المنافع والفوائد . حتى ان القارئ يستطيع ان يعرف مقام كل عصرٍ من العصور الماضية من النظر في حال ملاحتهِ

وليس في التاريخ نبأ صريح عن الزمن الذي بدأت فيهِ الملاحة ولا عن الامة الاولى التي تسنَّى لها هذا الفخر غير ان بعض المؤرخين يزعمون ان فينيقيَّة احرزت قصب السبق في هذا المضمار بحيث ان السفينة الاولى التي خفرت العباب كانت منها الاَّ اننا نخشى ان تكون هذه الرواية يونانية المصدر وقد أوردها رواتها اثر تأثرهم لعظمة فينيقية في البحر

ولا نعلم كيف بدأ الفينيقيون بناء سفنهم بمعنى اننا لسنا على بينةٍ من حقيقة حالهم ايام عُرفوا باسمهم و بقوتهم البحرية . ولكنهم على رأي جلة الباحثين لم يكونوا فطريين حين نزلوا الثغور الشامية وان صحَّ القول بمجيئهم اليها من سواحل البحر الهندي فالمرجح انهم كانوا على علم ضئيل بالملاحة وكيف كان الحال فان فينيقيَّة كانت مظهراً لبراعتهم في هذا الفن ومضماراً لتسابق همتهم في ترقيتهِ والانتفاع بهِ وللظهور الاول في مشهد العالم المتمدن كقوةٍ بحرية ذات عمل مذكور

وقد اتصل بنا من ابحاث العلماء ان اقتراب الثغور الفينيقيَّة بعضها من بعض بحراً ووعورة بعض الطرق براً اضطرتهم الى ركوب البحر

على انهم ما عتموا ان اشتد ساعدهم وصاروا يسافرون الى قبرص ومصر وكيليكية ويبادلون اهلها التجارة ولم يمضِ عليهم الزمن الطويل حتى استطرقوا الى كل سواحل البحر المتوسط بل تجاوزوه الى البحر الاسود وما وراء اعمدة هرقل وبلغوا على قول الجزر البريطانية وتلك السفن المكشوفة التي قاومت الامواج تغلبتها اتصل بنا رسمها على النقود الفينيقية القديمة وهي في شكلها اشبه شيء بالسمك الكبير

وقد نقل العلامة رولنسون في كتابه الحديث عن تاريخ فينيقية ان هذه السفن كانت تبنى من خشب الشربين او الارز فيشدون الواحها الى بعضها شدًّا غير محكم ويطلونها من الداخل بالقار والقدم ما اتصل الينا رسمهُ منها يدل على ان تسييرها كان اما تجذيفًا او بالشراع . ويغلب في عدد المجذفين في السفن القديمة ان يكون عشرة او اثني عشر ولكنهم ازدادوا بكرور الايام وتحسين صناعة السفن حتى صاروا من الثلاثين الى الخمسين رجلاً وكانوا يجلسون في اول امرهم صفين متقابلين كما يجلس بحارة القوارب لهذه العهد ويحركون المجاذيف وهي مشدودة الى جانب السفينة ويجعلون وجوههم ازاء مؤخرها فان هبت ريح موافقة رفعوا شراعًا على سارية مرتفعة من وسط السفينة مشدودة بالحبال وكان الشراع يدار على حسب رغبة الربان

ومما ينسب الى الفينيقيين اختراعهم ضربًا من السفن يكثر فيهِ عدد المجذفين ويقال لهُ بيرام Birames اي مزدوج التجذيف وقد رسم شكل هذه السفن على الآثار الاشورية منذ عصر سنحاريب في اوائل القرن الثامن قبل المسيح والمرجح ان استعمالها كان شائعًا قبل ذلك العهد بازمنة طوال . والظاهر من شكلها المرسوم انها كانت في اول امرها قليلة الارتفاع ثم زيد عليها بناء ظهر لها فاصبحت ذات جوف يجلس فيهِ المجذفون على مرتفعين احدهما اعلى من الآخر ويحملون في التجذيف من ثقوب قبرز المجاذيف منها الى البحر سفًّا فسفًّا

ومن العجيب ان تلك السفن الضعيفة الحول كانت تقاوي الانواء والعواصف وتغالب الامواج وتصل الى ميناء قصدها سالمة لا سيما وان الملاحة يومئذٍ كانت بقية النشأة الاولى ايام كان البحارة لا يبعدون عن البر كثيرًا . وهذا السبق يعتبر في الابحار محفوفًا بالاخطار لان البحّار البارع لا يخشى من الامواج اذا هي اقبلت كالجبال ولا من الرياح الهوج اذا هي عصفت كهزيم الرعد اذا كان مركبهُ في ظهر البحر الواسع يتصرف بادارتهِ وتحويلهِ من نقطة الى اخرى بل حريتهِ ولكنهُ يخشى الاقتراب من البر والتضييق على مركبهِ في مجال الحراك خوفًا من تشريدهِ على الصخر او الرمل . ألا ترى سفن الفرس كيف تحطمت منها المئات

عند جبل طرس وميتيسيا واوربيا لانها كانت تقترب من البر ومثلها لقيت براجر فينيقية وهي قد خرجت من مرساها مشحونة بالكماة ومدججة بالسلاح فلم يبق منها الا القليل

ولقد مرَّ على الافلام حين من الدهر كانت فيه تسخر لتدوين اساطير الاولين فتحار فيها الباب قرائها اذ يرونها من الترهات التي لا تعار جانب الثقة وهي مع ذلك واردة في معرض الامر الواقعي من ذلك انهم كانوا يحكون عن غزوة الارغنوط وبالغ رواتهم في تدوينها وكلها يراها نقدة العصر من الاساطير الموضوعة الاَّ ان من الحكايات ما كان صادرًا عن حقيقة موهت عليها الخرافة ونسجتها على منوالها فكادت تذهب الحقيقة الضئيلة ضياعًا بين هاتيك الترهات المحوكة

فالابحاث الحديثة كشفت القناع عن حقيقة غزوة الارغنوط بانها اشارة لما كان يلاقيه تجارة اليونان لاول عهدهم من الجهد والعناء في الترسل الى شواطىء البحر الاسود ولكن ما عتم ان انقضى زمن الخرافة عندهم وجاء الدور التاريخي للاحتهم ثم برزت سفنهم تناضر اساتذتهم الفينيقيين في اعمالهم واسفارهم حتى غلبوهم في ما جاورهم بحيث اضطر الفينيقيون ان يتركوا لهم التجار التي تجاورهم وان يضربوا في عرض البحر توصلاً لمواضع اخرى ثم عزَّت بعد ذلك ملاحة المصريين على قلة ثم ملاحة قرطاجنة والاتروسكان

اما المصريون فان النيل كان احسن مدرسة لتعليمهم فن الملاحة فيه ولكنهم لم يقتصروا على تسيير سفنهم في مائه بل سيروا بعضها في مياه البحر المتوسط وفي عباب البحر الاحمر حتى خليج العرب

وبينما من همتهم ان احد فراعنتهم فتح ترعة من النيل الى السويس كانت السفن تسير فيها لاستبضاع النحاس من القطر العربي

وكانت التجارة المصرية مقامة لكنها لم تدان الفينيقية ولا اليونانية على ان الدول المصرية كانت على تمام وفاق مع الفينيقيين تسمح لهم بالقيام في بلادها للتجارة وبالتردد عليها لحمل نتاج ارضها الى البلاد البعيدة التي تنتابها فادى ذلك الاتفاق الى مواثقة اخرى ذهب بها الاسطولان الفينيقي والمصري في استثار شاسعة اهمها الطواف بحرًا حول افريقيا والفضل في هذا الطواف يعود على الملاحة الفينيقية اكثر منهُ على المصرية لان الفرعون نخو استخدم التجارة من الفينيقيين فسارت السفن من احدى مرافىء البحر الاحمر محاذية للبر عند باب المندب ثم حذاء السواحل الشرقية من افريقيا مخترقة عباب البحر الهندي متجهة جنوبًا حتى اجتازت بلاد الصومال فزنجبار فموزامبيك فبلاد الزولو ومنها طرقت رأس الرجاء واذ بلغت

اقصى الطرف الجنوبي عادت على محاذاة البر الغربي مارة بما هنالك من الاقطار حتى استدارت افريقيا ودخلت بوغاز طارق وسنة دخلت البحر المتوسط وجعلت تدنو يوماً فيوماً من المرافىء المصرية فبلغتها بالامن والسلام وكانت مدة غيابها في السفر نحواً من ثلاث سنوات قضاها التجارة راكبين متن البحر وكان اعوزهم الزاد كانوا ينزلون البر ويعالجون فيه قطعة من الارض بالحرث والزرع فيثبتون ثبت حتى تفور زرعهم وينضج فيحصدونه ويجمعونه في اهراء سفنهم زاداً لهم

وكأني بهم لم يكونوا يقصدون اتمام طوافهم سراعاً وانما تمهلوا فيه ليأتوا على اخبار الامين فكانوا يسيرون حذاء الساحل ما طابت لهم الريح وصفا الجو وسكن البحر فاذا لم يجدوا من الاحداث الجوية عوناً او لقوها واقفة لهم موقف العدو لجأوا الى البر حتى تكسر حدتها ويؤمن جانبها على انهم لم يكونوا يخشون من الاهلين ضيراً ولو كانوا من اشد البرابرة توحشاً لان مجيئهم الى جوارهم لم يكن الاّ للاكتشاف ومعهم اشياء من السلع التجارية يقايضون عليها

ولا خفاء ان هذه الرواية نقلها المؤرخ هيرودوتس وقال فيها لكن التجار يقولون انهم بعد سفرهم حول افريقيا بزمن قصير صارت الشمس تطلع عليهم من يسارهم ثم صرح بانه نقل الخبر عن قائليه وهو لا يصدق مباسرة الشمس لهم

ومن العجب ان بعض النقدة حسبوا خبر الطواف مكذوباً ولم يتنبهوا الى ما انبه اليه المؤرخون المدققون وفي صدرهم كروت ورولنسون من ان خبر طلوع الشمس عن يسارهم هو الدليل الصادع الذي يؤيد خبرهم لان اليونان في عصر نخو ومثلهم المصريون والفينيقيون لم يكونوا يعرفون عن الشمس حقائق حالها من الشروق والافلال والغروب واذا كان من نوابغ القوم من يعرف حقيقة من هذه الحقائق فان عامة الناس لم يكونوا يعرفون شيئاً غير ما يشاهدونه وهذا يدل على ان التجارة لم يضعوا الخبر من عند انفسهم بل حكوا ما وقع لهم

وكما ان الفينيقيين كانوا في طليعة تجارة العالم ولهم السبق على معاصريهم ومنهم اخذ اليونان فن الملاحة وبهم استعان المصريون في بناء سفنهم وتسييرها وتدبيرها هكذا لما جاء الدور الروماني اخذت تلك الدولة نصيبها من الملاحة عن الاتروسكان بعد اذ اضطرت الى تعزيز تجارتها لمناوأة قرطاجنة بنت فينيقية ذات القوة الضخمة في البر والبحر ولم تكن مناوأة رومية لقرطاجنة الاّ مثالية لها على امتلاك ناصية التجارة البحرية التي ادركت على نظيرتها اخلاف الذروة كما ادركتها من قبل على امها فينيقية

ولم تكن معدات الملاحة حتى يومئذ قد ارتقت عن الحالة الاولى الاّ قليلاً فصارت السفن

من ذوات الثلاث طبقات واصبحت البوارج المعدة منها للحرب تنقل الجند وملاحيهم واذا وقع النلاحم بقي الجذفون على عملهم واشتغل المكافة بالقتال والربان يدير السفينة بمعرفته

ومن السفن التي كانت تنتاب البحار يومئذٍ سفن القرصان اي لصوص البحر وكانت تجهز بمثل جهاز السفن التجارية حتى لا تفرق عنها وقد يغرُّ بها كثيرون من ربابنة السفن الاخرى ولذلك صارت السفن كلما دنت من بعضها تتساءل عن شؤونها فان كانت تجارية سار كل منها في طريقه وان كانت قرصانية حمل بعضها على بعض واشتبك القتال والغنيمة للظافر

ومرَّت العصور فكانت اوربا في العصور المسيحية الاولى ممالك صغيرة بعضها في جاهليتها والبعض في زمن الانقلاب فلما وهنت العزة الرومانية لم يكن من ممالك الاسلام الاولى ميل لركوب البحر الاَّ قليلاً في المياه المجاورة لممالكهم واما سكان شمالي اوربا كالنورمان والدنمركيين فكانوا يركبون سفنهم ويشنون بها الغارات على السواحل القريبة فيسلبون وينهبون . ولذلك لم يكن لاحبار اولئك التجَّارة يد في اصلاح فن الملاحة الاَّ ان بعض الايطاليين من اهل جنوى والبندقية كان لهم منذ عهدٍ بعيد قدم راسخة في التجارة البحرية وساعد شديد في الحرب بحيث كانوا لا يقترون عن اتقان بناء سفنهم واعدادها لاتمام مقاصدهم فسنى لهم بذلك ادخال اصلاحات مهمة في تحكيم الشراع وضبطه وكأنهم بما توفقوا لايجادهِ من الاصلاح قد مهَّدوا السبيل لنبوغ جماعةٍ منهم يدهشون العالم باعمالهم البحرية وبنتائج ملاحتهم الغريب

ومما يذكر ان التجَّارة الاقدمين واهمهم الفينيقيون لم يكونوا يعرفون من فن الملاحة الاَّ قليلاً يتمكنون بهِ من السفر من ثغرٍ الى آخر على محاذاة البر على انهم ما عتموا ان صاروا يبعدون عن البر ويستطلعون لحكم الامواج فيغالبونها في مضمارها ولكن على مسافات غير بعيدة المدى كما هي الحال في بحر الجزائر المتوسط عن البر وعن بعضها . فبهذا الابتعاد عن البر لا يتم التحكم فيهِ الاَّ بضبط تلك الابعاد ولذلك ظن بعض الباحثين ان الفينيقيين كانوا على علم باصول الحساب وكأنهم اعتمدوا رواية سترابو القائل ان الصيدونيين خصوصاً كانوا يعرفون علي الثلث وسلك الابحر لانهما ضروريان لمعرفة سير السفن وعلى الخصوص ليلاً ويرى غيرهُ ان التجارة كانوا يومئذٍ يسيرون ليلاً مستهدين بنجم القطب وانهم كانوا قد رسموا لانفسهم ضرباً من الخرائط وفيها المواضع وابعادها على معدَّل وضعوهُ لانفسهم والاَّ حفظت اسفارهم بالخاطر

الاَّ ان التجارة الاولين الذين كانوا يقصرون اسفارهم على الثغور القريبة من سواحل

المتوسط وربما كانوا اجهل من ان يراعوا قواعد الفلك والحساب او يستشيروا خريطة او رسماً ولا غرابة في ذلك ونحن نرى كثيرين من بحارة السوريين يضارعونهم جهلاً واقتداراً على تسيير قواربهم بين الثغور القريبة على قواعد تلقنوها من اسلافهم او تعلموها بالمزاولة

اما الذين تعدّوا حدود المتوسط فانهم لقوا ما لم يعرفوا في مياههذ تعرفوا بالمدّ والجزر وعلاقتهما بالشمس والقمر ولم يكونوا يخطئون الاّ في ظنهم ان مدّ الربيع يكون على اشدّه في الانقلاب الصيفي مع انهُ يكون كذلك في شهر دسمبر حيث تكون الشمس اقرب الى الارض منها في الفصول الاخرى

وكان بحارة العصور القديمة يتوارثون طرائقهم ويأخذون بعضهم عن بعضهم وكلهم حتى العصور الوسطى لم يتفق لهم الخروج بفن الملاحة عن البسيط الساذج . مع انهُ قيل ان الصينيين كانوا منذ اقدم العصور يستخدمون الحك في سفنهم فنقلهُ فلافيو جيوجا الغابولي الى بلادهِ سنة ١٣٠٢ وقال الدكتور جلبرت ان الذي نقل الحك من الصين الى اوربا هو الرحالة المشهور ماركو بولو سنة ١٢٦٠ . وآثر بعضهم عن همبولدت قولهُ انهُ ورد في كتاب صيني من مؤلفات النصف الاول من القرن الثاني انهُ قبل ذلك بخمسمئة سنة اتى الصين سفراء من قبل تونكين وكوشين لشين فلما ارادوا الانصراف اركبوهم على عجلات ممغنطة لتسيرهم الى بلادهم من غير ان يضلوا الطريق وان بعد ذلك الوقت بنحو قرن استعمل الصينيون في سفنهم المغنطيس متجهين بهِ نحو الجنوب استهداء بهِ في اسفارهم البحرية

الاّ ان بعض النقدة لم يجزموا بمعرفة البلاد التي توفقت لايجاد الحك . وآخرون ينسبون اصلهُ للصينيين وانهم كانوا يضعون قطعة من الحديد الممغنط على قطعة من الفلين فكان فلافيو جيوجا رأى ذلك فاعمل الفكرة واخترع الابرة المغنطيسية ولذلك اثبت لهُ بعض المؤرخين فضل اختراعها لانقلها عن الصينيين . غير ان هذا القول مردود بما آثر الاسقف جاك ده فتري مطران عكاء من وجود الحك في سوريا سنة ١٢٠٤ الى سنة ١٢١٥ وكان الصليبيين نقلوهُ منها الى فرنسا لانهُ وجد فيها سنة ١٢٥٠ وفي نروج قبل سنة ١٢٦٦

وايّ كان مخترع الحك فلهُ الفضل على الملاحة لان باستعماله اتضحت سبل السفن وتساوى في سيرها الليل والنهار قرب البر او ابعد وبهِ استعان كبار الملاحين على ارتياد البحار المجهولة واكتشاف ما وراءها وبهِ بدء زمن الملاحة الحديثة الذي غيّر اوضاع الفن القديم ونقلهُ من كونهِ فن تجربة وامتحان الى علم باصول وقواعد

واستخدام الحك في السفن الاوربية جاء في زمن كان قريباً من عصر الانقلاب الذي

به تغيرت الشؤون وانطلقت العقول من عقالها وفتح للاجتهاد باب الكسب . فكان نجاح الملاحة سلسلة اولى حلقاتها استعمال الفلك فانتفاع التجارة لارتياد البحار المجهولة فاكتشاف البلدان من العالم الجديد فتردد المتجرين والمهاجرين اليه فالسياح دائرة الملاحة وانتباه الشوابع الى تحسينها عملاً وعلماً كل هذا رقي بها درجةً فدرجة حتى ان تلك القوارب المكشوفة التي يكاد لا يقوى نرتيبها على مفارقة البر الا خطوات معدودة صارت امهات هذه البوارج المدرعات والطرادات الهائلات والبواخر على تنوع اشكالها ج . ي

# تعريب الاسماء الاعجمية (١)

ايها السادة

يثبت التاريخ ان اللغة العربية كانت لآخر القرن الثاني عشر الهجري قد وصلت الى منتهى الضعة وكادت تصبح اثراً دارساً ولولا رجلان فكرا في احيائها ووجدا من خيرة الاعوان من كان شعارهم الاخلاص والجد لكنا اليوم على ما كان عليه سلفنا في اواخر ذلك العهد

اما اولهما فمحمد علي باشا مؤسس الاسرة الخديوية زادها الله تشريفاً وتكريماً فانهُ وجد المرحوم رفاعة بك وتلاميذه بعد ان زج بهم في مضمار الحياة فساروا شوطاً بعيداً ووضعوا الحجر الاول في نهضة اللغة . كتبوا وترجموا شيئاً كثيراً ابقتهُ لنا الايام دليلاً على اخلاصهم ثم على مقدرتهم واستعدادهم لم يتركوا فناً من الفنون التي كنا مستضعفين فيها الا كتبوا فيه ترجمةً او من عند انفسهم . واما الثاني فهو صاحب الدولة المخلص في خدمة بلاده مصطفى رياض باشا فانهُ وجد الاستاذ المرحوم الشيخ محمد عبده وتلاميذهُ ورجال العزبة من نابغي السوريين فقاموا بالنهضة الثانية وعهد الى الاستاذ المرحوم اصلاح الوقائع المصرية والاشراف على ما يكتبهُ ارباب الدواوين في محاوراتهم فكان ذلك منبهاً لهم ان يعتنوا باصلاح ما يكتبون وتعلم ما يجهلون . ومن اكبر مساعد لتلك النهضة الجرائد العربية على اختلاف مذاهبها وشاربها فهي التي رفعت من قدرها وساعدت على رقيها بما كان يبذلهُ اصحابها من الهمة في اختيار اللفظ والاسلوب سواء في ذلك فاضلهم ومفضولهم

اذا دبت الحياة في جسم فانها لا تقف عند غاية فان صاحبها دائماً يرجو الكمال وهو ابداً بعيد من الانظار كذلك نحن الآن فاننا في بدء نهضة ثالثة يأخذ بيدها ويشد ازرها

(١) خطبة القيت في نادي دار العلوم بالقاهرة في ٢٠ يناير