

الحديث ذو شجون

للدكتور زكي مبارك

تجميل القاهرة — قطار بور سعيد — قطار الديزل — القبط
في أسبوط — المدينة المهجورة — كلمة صريحة إلى أهل أسبوط

تجميل القاهرة

المعروف أن رجال الهندسة لا يرون من حق رجال الأدب أن يتحدثوا في شؤونهم في الأصل من أعمال المهندسين ، ولكنني مع ذلك سأسوق ملاحظة تبين أن تخطيط المدن يقوم على قواعد ذوقية قبل أن يقوم على قواعد هندسية ، إن جاز الفصل بين الهندسة والذوق !

هل سمعتم حديث « نفسي شبرا » وقد انتظرناه عدداً من السنين ؟

لا أدري كيف سمحنا بأن ننفق في إنشائه ألوفاً مؤلفة من الدنانير ، ثم تكون النتيجة أن يبقى جسر شبرا في حالة لا تريح من يمشون على الأقدام ، لأنهم مضطرون إلى استعمال تلك السلالم المتعبة في الذهاب والإياب ، بنقض النظر عن المتاعب التي يتعرض لها من يريد ركوب ترام شبرا وهو في مبنوا باب الحديد

منشأ هذه المضجرات أننا أردنا أن تكون محطة القاهرة محطة واحدة ، وكان يجب أن تكون فيها محطة لقطارات الشمال ومحطة لقطارات الجنوب ، ولو فعلنا ذلك لظفرت القاهرة بميدان جديد ، ولكان من السهل أن ترفع متاعب من يتجهون إلى شبرا ، وهي اليوم منطقة تموج موجاً بالسكان ، وستكون مصدر نشاط صناعي واقتصادي في المستقبل القريب

يجب أن نبادر إلى رفع جسر شبرا ، وأن نفصل محطة الشمال عن محطة الجنوب ، وهذا لا يمنع من بقاء الطريق الذي تمر به قطارات البضائع ، وهي قليلة العدد ، وأغلبها يمر بالليل ، فلا يعرقل حركة المرور إلا في لحظات لا يحسب لها حساب .

لقار القاهرة

خطر في البال هذا الخاطر وأنا أمتطي قطار الديزل إلى الصعيد في عصرية الخميس الماضي ، ثم خطر في البال أيضاً ما تعانيه المنطقة التي يمر فيها قطار الصعيد بين باب الحديد وجسر امبابية ، وهي منطقة لا تقع فيها العين على منظر جميل ، لأنها من ذبول بولاق ، وكان الظن أن نفهم أنها أول ما يرى القادم على القاهرة من ناحية الصعيد

منذ ثلاث سنين كتبت كلمة في مجلة الرسالة أدعو فيها إلى تجميل مدخل القاهرة في نظر القادم من الاسكندرية أو بورسعيد فما استمع مستمع ولا استجاب مستجيب ، وأنا اليوم أعجب من أن تبقى منطقة بولاق على ما كانت عليه قبل التمدن الحديث ، مع أن لبولاق تاريخاً من أعظم التواريخ ، فهي التي أنشأت المدافع لمقاومة الاحتلال الفرنسي ، وفيها أقيمت أول مطبعة لإحياء المؤلفات العربية والإسلامية . وهل في العرب من لا يدين لمطبعة بولاق ، ولو كان في أقصى الصين ؟

قطار بورسعيد

الواقع أننا لا نفكر في خلق الجاذبية في صدور من يفد على الديار المصرية ... هل تعرفون شيئاً عن قطار بورسعيد ؟ وهل تصدقون أن أجرة الباخرة من مارسيليا إلى الاسكندرية أرخص من أجرة المثل في السفر من مارسيليا إلى بورسعيد ؟ لذلك أسباب ، ولكنني أحب أن أجعل قطار بورسعيد

من أهم الأسباب

هو قطار سخي ، وهو لسخفه يجهل أنه يقاسى زوابع الصحراء نحو ساعتين ، فليس بالدرجة الثانية ستائر تمنع هجوم الرمل والتراب . أما الدرجة الثالثة فطعام ركبها يحتاج في نجاج . . ويأويل من يركب قطار بورسعيد وهو خفيف الجيب ! وبهذه المناسبة أذكر أن الدرجة الثانية بقطار الصعيد ليس فيها مراوح ، فإذا يصنع الركاب في وهج الصيف ، إذا كتب عليهم أن يصطلوا القبط بين الأقصر وأسوان ؟ شيئاً من الرحمة ، يا مدير سكك الحديد ، فقد سمعت أنك من الرحماء ؟

أشقى من الحضرى الذى يمتطى قطار الديزل ، وهو على ماوصفت ؟
لقد ظمئت بهذا القطار ظمأ لم أشمر بمثله وأنا أخترق البادية
من دمشق إلى بغداد ، لأن مطية نيرين تفكر فيما لا تفكر فيه
مطية ديزل ، ولأن الشركات تصنع فى ملاطفة الزبائن مالا تصنع
الحكومات ... وما أحب أن أريد !

القيظ فى أسيوط

دخلت أسيوط وقد انتصف الليل أو كاد ، فرأيتها فى حال
من القيظ لا نطاق ، فإذا صنعت الأيام بجوت هذه المدينة الفيحاء ؟
إنها بعيدة من النيل بعض البعد ، فكيف أنشئت على هذا
الوضع ، وما كان لمدينة مصرية أن تُنشأ إلا على ضفاف النيل ؟
كانت أسيوط فى الأصل على شاطئ نهر يجاورها من الغرب ،
نهر يسير الجبل من الجنوب إلى الشمال ، وقد انظر هذا النهر ،
ولم يبق ما يدل عليه غير بقايا من قناطر محطمة كان لها شأن
فيما سلف من الزمان

وكان بأسيوط برك واسعة ، كالبرك التى كانت بالقاهرة ،
من أمثال بركة الأزبكية وبركة الرطلى وبركة الفيل
والبركة كانت كلمة مقبولة فى الأيام الخوالى ، ولها فى أعمار
البحترى مكان ، وقد أخذتها اللغة الأسبانية عن اللغة العربية ،
وابتذال هذه الكلمة جديد فى حياتها اللغوية ، فهى اليوم
ترادف كلمة المستنقع ، ومن هنا قيل « بطينه ولا غسيل البرك »
البركة قديماً هى البحيرة ، والبحيرة تصغير بحيرة مؤنث بحر ،
والبحر فى أصل اللغة هو مجتمع الماء الغزير ، بغض النظر عن
العدوية والملوحة ، فإخطى المصريون فى تسمية النيل بحراً ،
مع أنه عذب لا أحاج

وأقول إن البرك التى كانت بالقاهرة وأسيوط هى بحيرات ،
قد كانت تأخذ مددها من النيل فى أيام الفيضان ، ثم يبرك
فيها الماء بعد انحسار الفيضان ، فهى بركة من أجل هذا ، إن
صح هذا التخرج ، وهو صحيح

كانت برك القاهرة كثيرة المنافع ، فقد كانت مجالاً لنزهات
الأميل والمشيات فى السفائن اللطيفة ، وكانت منادح لتوالد
الأسماك . وكذلك كانت برك أسيوط ، وإن لم يسجل الأسيوطيون
بركهم فى الأعمار كما صنع القاهريون

وما حال المقصف الذى يوجد فى بعض القطارات لا كل
القطارات ؟

هو محرم على ركاب الدرجة الثالثة تحريماً قاطعاً ، وقد يكون
فيهم من يحتاج إلى تناول الطعام فى مكان مريح ليدفع مشقة
السفر وهو قطعة من العذاب

ياناس ، ياناس ، ارحوا من فى الأرض برحمتك من فى السماء !

قطار الديزل

سمى باسم المخترع Deisel وهو ألماني الأصل ، وليس بقطار
الديزل مقصف ، مع أنه خاص بركاب الدرجة الأولى والثانية ،
ومع أنه لا يقف إلا فى محطات قليلة ، وهو حين يقف لا يتمكن
غير دقيقة أو دقيقتين

بهذا القطار حنفية تجود بالماء لمن يقبل الجود من الأشحاء ،
وما قيمة الجود بماء لم يسمع بأخبار الثلج ، ولا يعرف الطريق
إلى تنسم الهواء ؟

جربوا السفر بهذا القطار بعد الظهر فى مثل هذه الأيام وفى
طريق الصعيد ، لتعرفوا كيف يبخل القطار على ضيوفه الأغراء
بكمية من الماء الثلوج لا تتكاف خمسة قروش

وقف الديزل فى محطة بنى سويف ، فتصايح الركاب يطلبون
من الباعة إمدادهم بأكواب الليمون ، ليبتلعوها فى مثل ومضة
البرق ، ويقوم القطار قبل أن يتناول المسافرين ما يخفف وقدة
الظمأ ، وبعد لحظات يقف القطار ، وننظر فنعرف أنه وقف
إكراماً لصاحب « بوفيه المحطة » وكان بقى فى القطار إلى أن
يتسلم ماله عند المسافرين من نقود !

فما الذى يمنع من أن يقف القطار بالمحطة نحو ثلاث أو خمس
دقائق ، ليستغنى عن هذا التلطف فى معاملة صاحب البوفيه ،
وليضمن راحة المسافرين من بعض هذا العناء ؟

أيكون من الصعب إمداد ثلاثة القطار بزادها من الثلج ،
ولو بإضافة زيادة على أثمان التذاكر ؟

أما بعد فهذه شؤون تبدو من التوافه فى نظر بعض الناس ،
ولكنها شؤون على جانب من الأهمية ، والاهتمام بها قد يغير
مادرجنا عليه من الغفلة عن تذوق الحياة
وهل كان البدوى الذى يعانى متاعب السفر فى الببغاء

وزارة المعارف العمومية

إدارة التوبريرات

المنافسات العامة

اعلان مناقصة

تقدم العطاءات بعنوان حضرة
صاحب العزة وكيل المعارف المساعد
بشارع القلبي بمصر بالبريد الموصى عليه
أو بوضعها باليد بمعرفة مقدمها في
داخل الصندوق المخصص لذلك في
إدارة المحفوظات بالوزارة لغاية الساعة
العاشرة من صباح يوم ٥ يونية سنة
١٩٤٣ عن نوريد أدوات التعليم
اللازمة للوزارة في السنة الدراسية
٤٣ - ١٩٤٤ ، مثل : أوراق رسم
وطباشير وألوان مائية وفرش للرسم شعر
سنباب وشعر خنزير ومساحات لستك
ودوى معدنية ومثلثات خشب وطبخ
ومساطر حرف « T » ولوحات رسم
وأقلام باستل وباجل ... الخ .
ويمكن الحصول على شروط وقائمة
المنافسة المذكورة من إدارة
التوريدات بشارع القلبي بمصر نظير
دفع مبلغ ١٥٠ مليم . ٥٧٩

والذي يهمني في هذا المقام هو النص على أن برك أسيوط
طُهرت كما طُهر النهر الذي كان يسير الجبل ، وهذا من
أسباب عنف الفيض في أسيوط

لقد حاول عبد السلام الشاذلي باشا تحويل تلك البرك إلى
حدائق فتم له ما أُرَاد في بركة واحدة ، وبقيت البرك الأخرى
في حال من الجفاف تزيد وقدة الفيض

أنا أعرف أن من العسير نقل أسيوط إلى شاطئ النيل
في سنة أو سنوات ، فلم يبق إلا أن نقترح المبادرة إلى تزويدها
بالحدائق الكثيرة ليخف عذابها بلوافح الصيف

المدينة المهرجونة

هي مدينة أسيوط فقد زهد فيها كبار أهلها من المسلمين
والأقباط ، وكادت تفقد اللقب الذي يجعلها عاصمة الصعيد
ومن يصدق أن أسيوط كانت قبل عشرين سنة أنضر
نما هي اليوم ؟

ومن غريب ما لاحظت أن أسيوط أقل الحواضر المصرية
مسيرة للحياة الأدبية ، ولولا الرعاية لحق هذه المدينة لقلت إنها
لا تعرف من مطبوعات القاهرة بعض ما تعرف دمشق أو بيروت
أو بغداد .

هل تغير هذه الحال بإنشاء الجامعة الثالثة جامعة أسيوط ؟
إن الجلال السيوطي وهو أشهر من جدد اسم أسيوط في العهد
الإسلامي لم يتخذ هذه المدينة دار مقام في الحياة ولا بعد المات ،
فهل كان يعرف زهدها في المجد العلمي والأدبي ؟

كلمة صريحة إلى أهل أسيوط

في أسيوط وحدها يمر يوم وأيام بلا مدد من الجرائد
والمجلات ، فكيف يقع ذلك ومدينة أسيوط هي الثالثة أو الرابعة
بين كبريات المدن المصرية ؟

اتقوا الأدب في مدينة كان لها في الأدب تاريخ
عزير على أن أقول في أسيوط كلاماً كالذي قلت ، ولكن
ماذا أصنع وأنا موقن بأنها أقل اهتماماً بالأدب من حواضر
السودان ، وبيننا وبينه أبعاد طوال ؟