بنو بكر قد كان بين جموعنا ضغنٌ وحقدٌ في صدورِ
بنو تغلب فتشاجروا وتحاربوا وتجاوزوا كلَّ الحدودِ
الكلُّ واليوم اصلح بيننا ولدٌ حوى كرمَ الجدودِ
بنو تغلب طوبى لكم يا آل بكرٍ انتمُ سعدُ السعودِ
بنو بكر كلُّم السلام جموعَ تغلبَ بأسُكمْ بأسُ الاسودِ
الكلّ بشرى لنا حلَّ الهنا في ربعنا رغمَ الحسودِ

(يُرخى الستار) (تمت)

مَصْرَع جبّار البحار

نظر للاب لويس شيخو اليسوعي

قال الشاعر اللاتيني هوراس: لا مراء انَّ اوَّل من حاول ان يخوض عباب المياه ويصارع تيّار البحر كان مذرّعاً بدروعٍ مثلّثة ليقوم في وجه مثاهٍ سلطاناً مطلق الحكم واسع الملك. ولعلَّ لسان حالهِ كان يردّد بعد وكوبهِ الاهوال قول الشاعر:

لا اركب البحر اخشى عليَّ منهُ المطبْ
طين انا وهو ماء والطين في الماء ذائبْ

على انَّ ابن آدم جرد متدام لا يمكنهُ ان يرى في الكون قوّة تناصبهُ الّا تجرَّد لمجاراتها. وكان اوَّل سلاحهِ لجذافهُ ثم ابدلهُ بالقلوع وذلّل الارياح لخدمتهِ حتى وجد في البخار ناصراً ظافراً بكل العوائق مزرياً بالانواء. ومنذ ذاك الحين لم تزل الملاحة في ترقّ متواصل سواء كان في تحسين ادواتها المحرّكة زيادةً في سرعتها او في تنظيم السفن وتجهيزها لئلّا ينقصها شيء من اسباب الراحة ثم تنمو رغبة المسافرين في ركوبها. وقد تعدّدت الاكتشافات والمخترعات حتى صار الناس يعدّون الاسفار البحريّة من اشهى المتنزّهات وانفعها ولا يكادون يبالون بأهوالها

وكانَّ في قلب البحر حزازاتٍ لا يزال يضمرها لبني البشر فيشعرهم من وقت الى آخر بحقدهِ الكامن في صدرهِ فتارةً يثور ثائرهُ فيحمل على السُّفن حملات الناقم المستقتل ويحطّم اشدّ المراكب بنيةً وتارةً يبعث انجرتهُ فيلبّد السماء بغيوم كثيفة

فيسدّ الطريق في وجه السفن فتتعرّض لاسوإ المخاطر او يحلّق فوقها الإعصارُ فيديرها كما يُدار الخذروف ويطمرها في جوف المياه

وقد جاء غرق المركب تيتانِك (Titanic) شاهدًا جديدًا على انّ اخطار البحر لا تزال تتهدّد الانسان حتى في ساعة يظنّ نفسهُ في مأمن من تقحُّمها —

وصف التيتانِك

لمّا ابتنى الانكليز سنة ١٨٣٨ مركبهم غرات وسترن (Great Western) وجعلوا طولهُ ٦٤ مترًا استعظم الناس الامر وكثر فيهِ القيل والقال. الّا انّ القوم لم يعودا يكترثون لهُ اذ رأوا بعد خمس عشرة سنة المركب پرسيا (Persia) في طول مئة متر لكنّ هذا الطول كان بعيدًا عن سفينة نوح البالغة ٣٠٠ ذراع (٢٢٥ مترًا) بل عن طول سفينة الملك بطليموس المحبّ ابيهِ (١ البالغة ٤٢٠ قدماً (نحو ١٤٠ مترًا). وفي السنة ١٨٨٥ فاز بالسبق الفرنسويون فمرّروا سفينة شمپاڤن (Champagne) وكان طولها لا يقلّ عن ١٥٠ مترًا. على انّ الانكليز رأوا ان ملك البحار اولى بهم فجهّزوا سنة ١٩٠٠ مركبهم اوشنيك (Oceanic) وطولهُ ٢٠٠ متر ثم اردفوهُ بسفينتَيْ لوزيتانيا وموريتانيا (Lusitania et Mauritania) في طول ٢٣٢ مترًا وكلتاهما لشركة كونارد (Cunard). فاتخذت المنافسة شركة اخرى تدعى النجم الابيض (White Star Line) فارادت ان تغلب كل رصيفاتها فجهزت في العام المتصرم ١٩١١ سفينتين جعلتهما كملكتي البحار ودعتهما اولمپيك (Olympic) وتيتانك اشارةً الى قوّتهما التي كادت تماثل القوّة المنسوبة الى آلهة السماء وجبابرة الارض وجعلت طول الواحدة ٢٧٠ مترًا فكانتا على متن البحار كمدينتين عائمتين

والحقّ يقال انّ العقل يحير عندما يفكر في تركيب سُفن كهذه ودونك وصف تيتانك التي كلامنا عن غرقها وتشبهها تقريباً سفينة اولمپيك. كانت المباشرة بعمارة تيتانك منذ نحو عشر سنوات في مصانع هرلند وولف (Harland et Wolff) الواسعة في بلفست من مدن ارلندة وتمّت كاختها اولمپيك في العام الماضي

قلنا انّ طول السفينة ٢٧٠ مترًا امّا عرضها فكان ٢٩ مترًا ومحمولها ٤٦٣٢٨

١) اطلب وصفها في المشرق (١ : ٢٢١)

طنًا بزيادة ١٣٢٨ على اولئك وكان قعر السفينة مصفّحاً بصفائح طول بعضها ١١ مترًا ووزنها ٤٥٠٠ كيلو وكان مقسماً كرقعة الشطرنج فيه الغرف المختلفة لاشغال النوتية تفصلها معابر ضيقة تتقاطع على خطوط مستقيمة ويُرتقى منها الى الطبقات العليا بسلالم لطيفة من حديد. وكان فوق الطبقات السفلى ثمانية سطوح يركب بعضها فوق متن البعض تبتدئ بالاسفل ثم الاوسط ثم الاعلى ثم سطح الديوان الكبير وفوقهُ سطح خدّمة السفينة ثم سطح الركّاب وهذه السطوح السبعة كلها في قسم السفينة المتين ذي الجوانب الصلبة يعلوها سطحان آخران اي سطح التنزه ثم السطح المختص بالزوارق وكلاهما خفيف البنيان

وكانت في جهات السفينة خمسة عشر حاجزًا تقطعها طولًا ولكلّ حاجز كوىً تُقفل قفلًا محكماً اذا دخلت المياه في قلب السفينة سواء كان باليد او بازرار كهربائية يضغطها رئيس السفينة او بعوّامات تتحرّك من تلقاء ذاتها عند دخول المياه

وكان سكّان (دفّة) السفينة المتحرّك بقوّة الكهربا. وزنهُ ١٠٠,٠٠٠ كيلو وهو محمول على وكيزة توزن ٧٠,٠٠٠ كيلو اتخذوا لها قالباً دخلهُ ٩٥,٠٠٠ من المعدن المذاب وتواصل الشغلُ لصنعها مدّة خمسة اشهر. وكان قُطب السكّان المذكور مركّباً من الفولاذ الصلب وقطرهُ ٦٠ سنتمترًا. وكانت كل مرساة (انجر) من المراسي يبلغ وزنها ١٥,٥٠٠ كيلو ذات حلقات يوزن بعضها ٨٠ كيلو

وكان للسفينة ثلاثة رفّاسات تحرّك ادوات متناوبة يضغطها البخار بقوّة ١٥ كيلو فيخرج بتلك القوة وينفذ في اجنحة دولاب اسطواني كأجران الناعورة فيديرها. فاذا دارت حرّكت الرفّاس الاوسط الذي كان قطرهُ خمسة امتار ووزنهُ ٢٢٠٠٠ كيلو. وكان الدولاب المجنّح يدور في الدقيقة ١٦٥ دورة امّا الادوات المتناوبة فكانت دوراتها ٧٥

وكانت الادوات المولّدة للحركة اربعاً من المحرّكات الكهربائية (dynamos) لها غرفة خاصّة فمنها كانت تجري الحركة والنور لسائر انحاء السفينة. وكانت تنتصب فوق سطوحها اربعة مداخن. امّا نفقات هذا الجبّار البحري فكانت اناف على خمسين مليوناً من الفرنكات

وكان التيتانك يستطيع ان يقلّ نحو ثلاثة آلاف وخمسمائة شخص وفيه من

الغرف والمخادع ٢٥٠٠ فينقل ٧٣٥ من ركّاب الدرجة الاولى و٦٧٤ من الثانية و١٦٤ يركبون احد سطوح السفينة . واذا اضفت الى ذلك نحو ٩٠٠ شخص من اصحاب السفينة ونوتيتها وخدمتها المتعددين تحققتَ انّها كانت بلدةً مأهولة

وكان ركاب الدرجة الاولى من ذوي الثروة الطائلة ينفق الواحد منهم ٢٥٠٠٠ فرنك على سفرته البحريّة . وكان خُصَّ بهم القسم الاوسط من المركب في سطوحه الخمسة العليا يصعدون اليها بالمراقي الكهربائيّة . وكان للركاب مائدة طولها ٣٥ مترًا في عرض ٢٩ م وديوان كبير على شكلها وقاعات اخرى عديدة كالمطاعم وحُجَر التدخين والقهاوي وغرف القراءة والكتابة والحدائق المزهرة للصيف والشتاء. فيستطيع المسافر ان يقضي الساعات بينها متنقلًا في وسطها ومشنِّفاً لآذانه بين الآلات المطربة العديدة التي تتخلّلها

ومن المعاهد الغريبة التي جُهزت بها سفينة تيتانك حمّام تركيّة كبيرة يستطيع الاستحمام فيها كثيرون وفي جوارها حوض واسع يمكن السباحة فيه . وفي طبقة اخرى ملعبٌ رحب للعب الكُرة وللالعاب الرياضيّة المتنوعة كالعَدْو والسيف والترس وركوب الدرّاجات وغير ذلك ممّا يطول وصفهُ

غرق السفينة

تلك كانت السفينة تيتانك اذ خرجت لسفرتها الاولى من مرفأ سَوْثَمپتون الى نيويورك في اوائل شهر نيسان الماضي وكلُّ ركّابها يتباشرون بالسفر الميمون ويهنّئون نفوسهم على الحظوى بمثل هذه الرحلة على اكبر سُفن المعمور . وكان بين الركّاب ١٢٠ سوريًّا فارقنا بعضُهم من امد قريب ولا نخالهم انهم ماشون الى حتفهم على انّهم كانوا يستطيعون ان يذكروا وزءا قريباً حلَّ بالسفينة اولمپك وكانت هي ايضاً خرجت لاوّل مرّة تمخر البحار فصدمتها في ٢٠ ايلول الماضي دارعة هوك (Hawcke) السائرة في طريقها الّا انَّ سيرها كان اسرع من اولمپك وكلتاهما على خطين متوازيين . فلمّا قربت هوك من اُلمپيك فصارت على مسافة مئة متر انجذبت اليها بقوّة مجهولة فصدمتها في جانبها صدمةً كادت تكون القاضية عليها لكنَّ اولمپك أُصيبت فقط باضرار كبيرة دون ان تغرق . ولمّا بحث العلماء عن سبب هذا الاصطدام تبيَّنت لهم حقيقة امر كانوا لم ينتبهوا اليه سابقاً وانّما ظهرت آثارهُ منذ

زمن قريب وهو « ان باخرتين اذا جارت احداهما الأخرى فعلت فيهما اولًا القوة الدافعة فاذا تقرّبت الثانية من الاولى موازيةً لها انقلبت تلك القوة الى قوة جاذبة تختلف على اختلاف وقوع الواحدة بالنسبة الى الأخرى فتصطدمان وتكون الصدمة اخطر اذا اصاب رأس الثانية عرض الاولى فيبعجها »

وقد ارتأى البعض ان الصدمة التي حدثت بانجذاب السفينة هوك الى اولبك حدثت ايضاً بانجذاب جبل من الجليد الى تيتانك ودونك خلاصة ما جرى:

كانت تيتانك في اليوم الرابع من سفرها الموافق ليوم الاحد ١٤ نيسان قبلغت ٤١°٤٦ من العرض الشمالي و ٥٠°١٤ من الطول الغربي وهي سائرة سيرًا سريعاً فتقطع في الساعة ٢٠ عقدة اي ٣٧ كيلومترًا ونحو ٦٠٠ متر في الدقيقة. فلما خيّم عليها الليل وكانت السماء صافية والبحر هادياً مرّت حيث كانت تعوم فوق المياه قطعُ جليد ضخمة يدعونها جبال جليد (iceberg) تأتي من جهات الشمال عند ذوبان الثلوج وتطفو. فاذا باحد هذه الجبال الجليديّة ظهر طافياً وكان بوسع نظّار المركب لصفاء الجوّ ان يرقبوهُ عن بُعد لاسيّما ان تيتانك كانت مجهّزة بانوار كهربائيّة قوية والظاهر انهم لم يلحظوهُ او لم يكترثوا لهُ الّا على مسافة ٤٠٠ متر فلم يستطع الضبّاط ان يحيدوا عن طريقها كثيرًا فوقعت الجاذبيّة التي اشرنا اليها وانجذبت السفينة الى جبل الجليد فصدمها في بطنها حيث هي اضعف على المقاومة وشقّها شقًّا طويلًا عريضاً نفذ ما وراء صفائح النحاس الى الخشب فكسر قسماً منهُ وفتح فيه مجرًى للمياه

ولم تكن الصدمة قويّة حتى ان الركاب بعد ان احسّوا بها لم يكترثوا يضطربون للامر وكثيرون لم يناموا بعد اذ كانت الساعة العاشرة وربع مساء. لكنّ السفينة لم تلبث ان وقفت وصعد بعض الركاب الى سطحها ليستعلموا عن سبب وقوفها ولم يخطر لهم على بال ان للامر شأناً او انّ على حياتهم خطرًا وبعضهم عادوا الى العابهم وكانت في اثنائها نوبة السفينة تدقّ نغماتها المطربة

هذا ما اخبر بهِ الركاب اما نظّار تيتانك الموكول اليهم تدبيرها فانّهم بعد تلك الصدمة رأوا المياه تتفجر في اواسط السفينة حتى غمرت مواقدها فاطفأتها وكان ذلك سبب وقوفها. فعلم الرّبان بالامر وشعر بجرح الحال فاشار الى وكيل التلغراف

اللاسلكي المدعو فيلبس ان ينبئ السفن الماخرة في جوارهم بعظم الخطب فيطلب من اصحابها نجدة فانتشر الخبر انتشار البرق. وكانت الباخرة كرباثيا اقرب السفن من تيتانك فاسرعت الى اغاثتها لكنها لم تبلغ محلّ المصاب الّا بعد اربع ساعات من حلول النكبة

ثمّ تقدّم رئيس المركب الى النوتيّة بان يُعدّوا قوارب السفينة ومناطق النجاة فاخذوا في تهيئتها. فعرف وقتئذٍ الركاب ان الخطر ملمّ بهم لكنهم تجلّدوا واذ امر الربّان بان تنزل النساء والاولاد في الزوارق دون الرجال اخذ هؤلاء يساعدون النوتيّة بكلّ شهامة ويلبسون السيدات المناطق ويدخلونهنّ في القوارب. وقد ابت بعض تلك الكريمات ان يفترقن عن ازواجهن ليمُتن معهم فمُتنّ شهيدات الحبّ والوفاء.

وكان الربّان وعمّة السفينة يتولّون تدبير نجاة الركاب بكل مروّة لكن القوارب بعد مدّة نقصت فاحتاروا في امرهم اذ لم ينجُ الّا رُبع المسافرين واكثرهم من النساء والاولاد كما سبق ونجا ايضاً بعض الرجال الذين وجدوا لهم مكاناً فارغاً. وحاول بعضهم ان يدخلوا في القوارب بالقوّة واشهروا اسلحتهم لادراك غايتهم الّا انّ اصحاب السفينة اطلقوا عليهم الرصاص فقُتلوا

ثم وزّعوا على من بقي على ظهر تيتانك ما وُجد من ادوات السباحة والمناطق وغير ذلك ممّا لم يستفد منهُ الّا بعض الافراد القليلين وكان غيرهم يتزاحمون على هذه الادوات وينتشها بعضهم من ايدي البعض املاً بالنجاة

وكانت نوبة المركب في اثناء ذلك تدقّ نفساتها لتنهض هم الركاب وكان آخر ما سمع الناجون في القوارب من الحانها لحناً شجيّاً تقوليًا اختارتهُ الجوقة يُدعى « اقرب منك اللهمّ » كان بمثابة دعاء الغرقى الى الله في بلائهم

— اما الراكبون في الزوارق فانّهم سلّموا مقاليد امرهم الى النوتيّة وبينما تأتي الى نجاتهم احدى السفن التي استغاثوا بها. واخبر بعضهم انهم احيوا تلك الليلة في الصلاة فكانوا على اختلاف مذاهبهم يردّدون الصلاة الربيّة بكل تُقىً وخشوع دون ان يملّوا. ولا غرو فانّ الشكّ في الدين يبطل في ساعة الخطر

وقد اخبروا انّ الليلة كانت مظلمة غير مقمرة وكانت عيونهم متجهة الى السفينة

تيتانك فيرونها في كل جلالها وعظمتها والانوار تضيء في جوانبها وطبقاتها فلا يكادون يصدّقون انّ ذلك الجبار يُصاب باذًى. وبقوا كذلك نحو ساعتين يرمقونها من بعيد. فلمّا كانت الساعة الثانية بعد نصف الليل رأوا مقدّم المركب ينحني بسرعة حتى صار كلُّهُ في الماء. وارتفع مؤخر السفينة الى السماء. فانطفأت بغتةً انوار المركب وانقلب ما في قعرها من المراجل والزناجير الحديديّة فدوى صوتها في الفضاء الى مسافة بعيدة وارتعبت كل قلوب سامعيها. وبقيت السفينة كذلك ظهرًا لبطن نحو خمس دقائق ثم قام ذَنَب السفينة عموديًا في الهواء على ارتفاع نحو ١٥٠ قدماً وغطس في البحر بجلبةٍ عظيمة سُمعت ممتزجة بصَخَب الغَرْقى ثم توارت في اعماق البحر

تلك كانت خاتمة حياة سفينة ظنَّ بُناتها انّها تكون شاهدًا مخلّدًا على فتك الانسان بقوّة الطبيعة فكفاها ثلاث ساعات حتى تبيد آثارها فتُضحي نسيًا منسيًا قبل ان تبلغ تمام سنة حياتها الاولى

أمّا اهل القوارب فبقوا خمس ساعات عائمين في وجههم حتى وصلت اليهم كرباثيا فانقذتهم وحملتهم الى نيويرك. وكان بعض رفقتهم ممن لم يجدوا مكاناً في الزوارق القوا بنفوسهم في البحر يسبحون لابسين مناطق النجاة او حاملين الاطواف لكنَّ الماء المتجلّد مع وحشة الليل وانتهاك القوى قد اضعفت عزائمهم وازهقت ارواحهم فمات اكثرهم قبل وصول الغيثين. وبعضهم امكنهم بعد الليتيا واللتيّ ان يبلغوا القوارب فركبوها لكنَّ غيرهم لم يجدوا مكاناً فبقوا يصارعون المنون وسُمع منهم مَنْ يشيّع الراكبين ويهديهم آخر سلام الوداع قبل ان يغوصوا في البحر فينقطع صوتهم ابد الدهر. فكان نصيب الموت في تلك الليلة ١٦٣٥ نفساً امّا الناجون فعددهم ٧٤٥ النساء والاولاد منهم ٤٤٠ والباقون رجال منهم ملّاحون وخَدَمة وضبّاط قليلون. وكان من جملة الغرقى ربّان السفينة سميث قيل انّهُ انتحر ولم يثبت الخبر ومنهم احد مشاهير كتبة الانكليز وليم ستد منشئ مجلة المجلّات الانكليزيّة وكثيرون من مواطنينا بينهم المأسوف عليه المرحوم الامير فارس شهاب من اهل الحدث رحمهم الله رحمةً واسعةً وألهم اهلهم الصبر الجميل

وودّع الحياة في تلك الليلة كاهنان كاثوليكيّان احدهما انكليزي من كهنة لندرة اسمهُ بَيْلس (Byles) كان مبحرًا الى بروكلين ليقرن اخاهُ بسرّ الزواج والاخر

بولوني من ليتوانية كان مرسلاً لخدمة اهل جلدته المهاجرين الى الولايات المتحدة. واخبرت جرائد اميركة عن بعض النوتية الناجين بالسباحة انَّ الكاهنين اذ شعرا بصدمة السفينة وتحقَّقا الخطر الملمّ بهما جمعا الكاثوليك في معبد المركب وقدَّما الذبيحة الطاهرة وشدَّدا عزائم الحضور بكلام مؤثر ألقياهُ اليهم. واذ أنزلت القوارب عرض البحريون مراراً على الكاهنين ان ينجوا بنفسهما فأبيا بكل شهامة قائلَين انهما يبقيان مع اهل السفينة حتى آخر رمق. ولمَّا حانت ساعة الغرق حرَّضا القوم المحيطين بهم على الندامة وباركاهم البركة الاخيرة فذهبا شهيدي الكهنوت الكاثوليكي كما ذهب غيرهم شهداء الكرم والايثار

وقد جاء هذا المصاب منبِّهاً لافكار كثيرين لاستدراك مخاطر السفن البحريَّة. منها كما سبق معرفة ناموس الجاذبيَّة الذي اشرنا اليه. ومنها نقصان الادوات المُنجية بالنسبة الى عدد المسافرين اذ لو كانت القوارب اكثر عدداً لنجا معظم ركاب تيتانك. وفي هذا الحادث تأكدوا افادة التلغراف اللاسلكي للاستغاثة بالسفن المجاورة لكنهم عرفوا ايضاً ان التلغراف المائي افضل الوسائل لنقل الانباء. فتسمع اشاراتهُ عن بُعد بكل جلاء ويستدلُّ بها بكل ضبط عن مقام النائبة فيسرع السامعون الى اغاثة الملهوفين

ويا ليت هذا الرزء الاليم يزيد الناس تجرُّداً عن الدنيا الزائلة وثقةً بالواحد الصمد الذي في حكمهِ الموت والحياة والذي يضرب ليشفي ويُميت ليحيي

العقائد الوثنية في الديانة النصرانيّة

انتقاد للاب لويس شيخو اليسوعي

هذا الكتاب الذي اشرنا اليه في عددنا السابق وقلنا اننا نبدي فيه رأينا اذا ما وقفنا عليه. فاليوم وقد حصلنا على نسخة بل نسختين وثلاث منهُ وقد رآه غيرنا في ايدي القراء المسلمين لم يَعد يجوز لنا ان نسكت عنهُ. وهو تأليف متوسط القطع لم يُذكر مكان طبعه (لكنهُ مطبوع في بيروت في مطبعة الاتحاد العثماني) وسنة طبعهِ ١٣٣٠ هجرية يبلغ عدد صفحاتهِ ٢٠٠ ومؤلفهُ محمد طاهر التنير