وطبقة سفلى وهي الافعال التي تنشأ من النفس عفوًا دون ادراك كأنها حركة ادوات لا حسّ لها . وللطبقتين في الانسان جهازان خصوصيّان يجتمعان عادةً في الافعال البشريّة . وانما يحدث في بعض الاحيان انهما يتفرّدان باعمالها دون ان تُدرِك الطبقة العليا ما يصدر عن السُفلى من الاعمال . فالدكتور غراسه يستند الى هذا الرأي في تفسيره للاحلام وبعض الرؤى الخياليّة واعمال التنويم والاستهواء . وينسب اليها بعض حركات الطاولات الدائرة يحركها الوسيط دون انتباه وبعض الاجوبة التي يردّ فيها على ما يُسأل ويدلّ بها بعض اعمال المصابين بالهستيريّة

وكان الدكتور جانه (Dr P. Janet) سبق واعتمد الى هذا الرأي عينه في كتابه المعنون (l'Automatisme psychologique) وانحاز الى رأيهما هذا غيرهما من الاطباء . نعم انّ هذا الشرح لا يُزيل كلّ الشبهات ولا يوضح كلّ الظواهر وانّما يكشف السرّ عن عدّة خفايا . ويؤمل هؤلاء الحكماء انهم يميطون القناع عن اشياء غيرها اذا مكّنهم الوسطاء من التنقيب عن حركاتهم وسكناتهم بفحص مدقق علمي (الاسباب الخارجة عن الطبيعة) فيبقى في اعمال الوسطاء وارباب السپيريتسم اشياء لا يستطاع تعليلها طبيعيًا فهذه لا بُدَّ من نسبتها الى الارواح ولكن ليس الارواح البسيطة كما يزعم اهل السپيريتسم بل الى الارواح الشريرة اعني الابالسة والشياطين شاء الوسطاء والملاحدة او ابوا كما سنبيّن ذلك في عدد آخر (له صلة)

التذكار الخمسيني

لافتتاح قناة سويس

نبذة تاريخية للاب رفائيل نخله

في تشرين الثاني سنة ١٩٢٠ تمت السنة الحادية والخمسون لذلك الافتتاح . فيليق بنا ان نتكلم عن هذه المأثرة البديعة التي يسوغ احصاؤها في العجائب الهندسيّة النادرة المثال

منذ نحو ٣٣٠٠ سنة فكّر ساتيل احد الفراعنة في حفر قناة على طول البرزخ القائم كحاجز منيع بين آسية وافريقية . فلم يُخرج مقصدهُ الى حيّز العمل . ثم حاول احد خلفائه انشاء قنـاة بين النيل والبحر الاحمر فلم ينجح . فبقوا هكذا نحو ثـلاثة وثلاثين جيلاً لم يجسر فيها الملوك العظام ولا جهابذة المهندسين على مباشرة ذلك العمل الجبّاري الى ان اتته المهندس الفرنسوي فرنان دي لسبس . قدّم رسومه لخديوي مصر سعيد باشا سنة ١٨٥٤ وبعد سنتين نال منه فرماناً لانجاز مشروعهِ الّا انهُ لم يبدأ الحفر قبل ٢٥ نيسان سنة ١٨٥٩ . ثمّ ما لبث ان دُهم بعزقلة لم يكن يتوقعها وهي عدم كفاية رأس المال الاصلي البـالغ مئتي مليون فرنك . وما عدا ذلك صادف عقبات سياسية اوقفت عمله مدّة طويلة . اخيرًا بعد المخابرات العديدة المجهدة حصل على تأسيس شركة رأس مالها ١٩ مليون ليرة انكليزيّة مكّنتهُ من ابـدال الحفر اليدوي بالماكينات الحديثة . وعلى هذا المنوال أُنجز سنة ١٨٦٩ ذاك العمل الجبّاري الذي ادهش الخافقين بسرعة ختامه رغماً عن الصعوبات والنفقات العظيمة التي تبطت العزائم مدة ٣٣ جيلاً . وكان عيـد افتتاح قناة سويس من ١٦ الى ٢٠ تشرين الثاني سنة ١٨٦٩ فحضرته الامبراطورة اوجيني حليلة نابوليون الثالث المتوفّاة اخيرًا في اسبانية وامبراطور النمسة فرنسوا جوزف وولي عهد المانية وعدّة امراء وممثلين لكل الدول الاوربيّة

لقناة سويس ١٦٠ كيلومترًا طولاً و ٩ امتار عمقاً . امّا عرضها فهو ١٠٠ متر في سطح المياه و ٦٥ في قعرها . وهي تَصل بورسعيد بسويس أي البحر المتوسّط بالبحر الاحمر . ولكي يقف القرّاء على الصعوبات العظيمة الحائلة دون حفر مثل هذه القناة نورد التفاصيل الآتية . كان معدّل عدد الفعلة في اشدّ حركة العمل خمسة وعشرين الفاً وبنوع معتاد خمسة عشر الفاً . وحيث لم يكن في جوارهم ماء للشرب كان ١٦٠٠ جمل تجلب لهم المياه من بعيد بنفقات يومية تبلغ سبعة آلاف فرنك !

واذ كان النيل يُفرغ عند مصبّهِ في البحر المتوسّط كميّات عظيمة من الرمل المتّجه شيئاً فشيئاً الى القناة للرسوب في قرارها أضحى من الضروري تشييد أسداد طويلة عريضة وشديدة المتانة لاتّقاء ذلك المحذور بلغ طول بعضهـا كيلومترين : وكان بناؤها بكُتَل مصنوعة بتزييج من للاط ورمل الشواطئ يزيد ثقلها احياناً على ٣٥٠

طناً ا . امّا مجموع نفقات حفر قناة سويس فقد بلغ نحو ٥٠٠ مليون فرنك فيكون معدّل النفقات عن حفر كلّ متر ١٢٥ ، ٣ فرنكاً

فلننتقل الآن الى شرح تفاصيل اجتياز القنـاة . من المعلوم ان كل باخرة تقصد عبورها يلزمها الوقوف في بورسعيد . فيُطلن قبطانها لإدارة القنـاة وصوله وجنسيّة الباخرة ومرفأ خروجها ومرفأ منتهى سياحتها ومحمولها ومقدار غوصها في الماء وعدد الركاب الخ . فبحسب تلك الافادات تعيّن الادارة القيمة اللازم دفعُها للاجتياز من المتوسط الى البحر الاحمر : كلّ طنّ من البضائع عليه رسم ٧ فرنكات وثلاثة ارباع . وعلى كل شخص ١٠ فرنكات ما عدا الاطفال فهم يدفعون ٥ فرنكـات . وعلى ذلك يكون معدّل الرسوم المدفوعة من كل باخرة نحو عشرين الف فرنك . وان استكثر القراء هذا المبلغ العظيم ونسبوا شركة القنـاة الى الطمع في ارباح فاحشة ألفتنا انظارهم الى كثرة النفقات العظيمة التي تقوم بها الشركة لحفظ القناة في حالة صالحة للملاحة . واهمّ تلك المصاريف هي التي تستلزمها البواخر المجهّزة بالات قديرة لجرف الرمل الذي يثيره الريح على توالي الايام ويهبطه الى قعر القنـاة حيث يتراكم ويُنقص عمقها . وهذا يكاد لا يزيد على مـا تقتضيه اضخم السفن . فمجرّد نفقة تلك البواخر الجارفة الرمل تبلغ سنوياً نحو اربعين مليون فرنك !

ومدّة اجتياز القناة تتراوح حسب سرعة البواخر بين ١٥ وعشرين ساعة وذلك لالتزام السفن ابطاء سرعتها المعتادة . ولولا ذلك الاحتياط لأثارت في القناة الضيقة القليلة العمق امواجاً عظيمة تُجحف بالضفّتين . وما عدا ذلك تُسام إعاقةً اخرى . لان ضيق القناة لا يسمح باجتياز سفينتين على طول المسافة بين بور سعيد وسويس . وحيث يتفق كثيرًا ان بعض البواخر لهـا وجهة البحر المتوسط وغيرها وجهة البحر الاحمر فيلزم وفقاً لنظامات شركة القناة التوقّف في محطّات خصوصيّة ريثما تعبر الباخرة الاتية من الوجهة المعاكسة

امّا اهمية القناة للتجارة الدولية فتتّضح لكل ذي عينين . فان القناة قرّبت آسية وافريقية الشرقية ولاسيّما الشرقية الجنوبية الى اوربة تقريباً لم يخطر على بال فالمسافة بين لندن وبمباي تُقطع في ٢٤ يوماً بدلاً من ٤٨ . وبفضل تلك السرعة توفّر البواخر وقتاً ثميناً وكميّات عظيمة من الفحم يُعوّض عنها بالبضائع

والحق يقال لا فائدة في اجتياز القناة الّا للسفن الحاملة لبضائع ذات قيمة متوسطة . وذلك لان رسم العبور ٧ فرنكات و٧٥ سنتيماً عن كل طن بغضّ النظر عن ماهية البضائع . ولذلك نرى السفن المشحونة بالاخشاب وجذوع الاشجار والحجارة والفلال لا تنتاب في ايامنا هذه تدور حول افريقية لتنجو من تلك الرسوم الغالية . على كل حال يفوق عدد البواخر العابرة سنوياً من القناة كل ما يتصوّرهُ الجمهور . ففي سنة ١٩١١ مثلاً اجتازها ٤،٩٦٩ باخرة ومنها ٣،٠٨٩ انكليزية . اعني معدّل ١٤ باخرة يومياً . فكان معدّل الرسوم المدفوعة يومياً نحو ٢٨٠،٠٠٠ فرنك

وقد نُصب عند مدخل ميناء بور سعيد الغربي — على حاجز للامواج مستطيل في داخل المياه — تمثالٌ عظيم بديع للمهندس الفرنسوي فرنان دي لسبس صاحب مشروع قناة سويس ومُخرجه الى حيّز الوجود بعد نحو عشرة اعوام من الاشغال الجبّارية . وللتمثال قاعدة مرتفعة يَرى عليها السائحُ الواصل من اوربّة ذاك النابغة فريد عصره منتصباً تُشير يمناه الى مولج القناة ولسان حاله يقول: «هذه مأثرتي المخلّدة لاسمي ومجدي !» وطول التمثال بصرف النظر عن قاعدته نحو سبعة امتار

الطائفة المارونيّة والرهبانيّة اليسوعيّة

في القرنين السادس عشر والسابع عشر

للاب لويس شيخو اليسوعي (تابع)

في انشاء المدرسة المارونية الرسمي (١٥٨٤ — ١٥٩٢)

بلغ عدد احداث الموارنة المرسلين الى رومية ليخرّجوا فيها بالآداب الكهنوتيّة في ربيع السنة ١٥٨٤ عشرين تلميذاً كانوا يسكنون في دار بقربها كنيسة على اسم مار يوحنّا المعمدان كانت سابقاً كنيسة رعيّة فخصّصها الحبر الاعظم غريغوريوس الثالث عشر منزلاً لغرباء الموارنة الذين كانوا يأتون من الشرق الى امّ المدائن لقضايات