

# المشرق

## نقل المسافرين والبريد بالطائرات

من قلم الاب غنله اليسوعي

ان فن الطيران خرج الآن من دور المآثر البطيئة التي أودت بحياة عدد لا يحصى من واقعي لوائه ودخل بعد الحرب الكونية في دور عملي اقل خطراً بدون قياس لكثرة اجزله فائدة لكل المجتمع البشري. ومن اعظم الخدم التي يقوم بها حاضراً نقلة المسافرين وللبريد من بلد الى آخر ولاسيما من عاصمة الى اخرى على جناح السرعة ولا استعارة هنا في هذا التعمير!

### ١ نقل المسافرين

اجل ان القطارات والبواخر تنقل حتى يومنا هذا تقريبا كل المسافرين فلا يستثنى من هذا الحكم العام سوى التزر القليل منهم وهم الذين تلجئهم ضرورة مائة الى تقصير مدة السفر بقدر الامكان او الذين شغفوا بالتحليق في مملكة الهواء ونهب رحيب القضا. والتحرر من اغلال الجاذبية. وعدد الفئة الاخيرة لا يزال ينمو يوماً فيوماً وقد هان الآن على هؤلاء المرمين بالطيران إشباع نهتهم فيه بدون تبذير الاصر الرئان فان نفقة السياحات الهوائية لا تتجاوز كثيراً مصاريف السفر بالدرجة الاولى من القطارات او البواخر بل هي دونها في بعض الظروف وان يكن ذلك من العراة بمكان

هاك جداول اهم خطوط الطيران الاوردية لنقل المسافرين والبريد والبضائع. آقناه استناداً الى معلومات عديدة طلبناها لاجل قرأء المشرق من وكالات شركات الطيران في باريس :

١ (من باريس الى لندن) خطان جويان تبلغ في احدهما نفقة السفر ٣٠٠ فرنك بدلاً من نحو ١٢٠ في الدرجة الاولى من القطار والباقية بالسفر الاعتيادي. المسافة بين العاصمتين نحو ٣٧٠ كيلومتراً تقطع في ساعتين ونصف بسرعة زهاء ١٥٠ كيلومتراً في الساعة. والسفر يومي في احد الخطين ويجري ثلاث مرات كل اسبوع في الخط الآخر

٢ (من باريس الى بروكسل) السفر يومي ما عدا الاحد. المسافة نحو ٢٧٥ كيلومتراً والنفقة ١٧٥ فرنكاً

٣ (من باريس الى سترايسبرغ) السفر يومي ما عدا الاحد. المسافة نحو ٤٢٥ كيلومتراً تجتاز في ساعتين ونصف ليس الا بسرعة ١٧٠ كيلومتراً في الساعة وهي اعظم ما عرفه في خطوط الطيران. والنفقة ١٥٠ فرنكاً بدلاً من ١٠٦ فرنكات بالدرجة الاولى من السكة الحديدية

٤ (من سترايسبرغ الى براغ) عاصمة تشاكوسلواكية: السفر يجري ثلاث مرار في الاسبوع. المسافة زهاء ٥٣٠ كيلومتراً يقطعونها في ثلاث ساعات ونصف بسرعة نحو ١٥٢ كيلومتراً في الساعة. والنفقة ٣٥٠ فرنكاً - ومن العجب العجيب ان السياحة طيراناً من باريس الى براغ على الخطين الاخيرين تعاقباً تتم باجتياز نحو الالف كيلومتر في ست ساعات ومع ذلك تراها ارنخص من السكة الحديدية. فتأمل!

٥ (من براغ الى فيسوفية) المسافة زهاء ٥٣٠ كيلومتراً والنفقة ٣٠٠ فرنك

٦ (من تولوز (فرنسة) الى كازابلانكا (مراكش) على طريق برسانه وأليكنت وملقة ودرباط. السفر يجري ثلاث مرات في الاسبوع. مجموع المسافات يبلغ نحو ١٨٥٠ كيلومتراً تقطع في ١٤ ساعة بمعدل سرعة ١٣٢ كيلومتراً في الساعة - ومقدار النفقة ١٤٦٨٠ فرنكاً

في نيسان سنة ١٩٢١ كان للشركة المالكة هذا الخط ٧٠ طائرة لسيها محركات قوتها إجمالاً تفوق على ٤٥٤٠٠٠ حصان بخاري. ومن غرة ايلول سنة ١٩١٩ وهو تاريخ افتتاح هذا الخط الى نهاية سنة ١٩٢٠ اجتازت طائرات الشركة ٦٠٤٠٠٠ كيلومتر بنت

ولكن من شركات الطيران السابق ذكرها جداول مطبوعة لمواعيد قيام وورود

الطائرات ولنقل الاشخاص والبريد والامتعة والبضائع . وكل ذلك ناطق  
بسرعة ترقى تلك المواصلات الجديدة

ولكي يقف قرأء الشرق على بعض تفاصيل تلك الاسفار الجديدة ويتحققوا  
جزيل فوائدها وجمل مستقبلها رأينا ان نحدثهم هنيئاً عن التي تجري الآن يوماً بين  
لندرة وباريس وهما كما لا يخفى اعظم العواصم الاوربية بل اكبر مدن المعمور اذا  
ضربنا صفحاً عن نيويورك وحدها فان لها المقام الثاني بعد لندرة

تقوم الآن كما مرّ بك شركتان بنقل المسافرين هواء بين باريس ولندرة واحدة  
انكليزية والاخرى فرنساوية وكلتاهما تتنافس بقوة الطائرات ومهارة سواقها وفاخر  
مراكبها اي المخادع المدّعة للسائح المقلّقة من كل جانب كما في القطارات . فهي  
مفروشة باجل الاثاث ومدفأة على الدوام بحيث لا يشعر الركاب بادنى برد مع ان  
الطائرات ترتقي احياناً الى علو نحو ١٤,٥٠٠ متر

هلم بنا الآن لنلقي نظرة سريعة الى بعض ظروف الاسفار اليومية بين باريس  
ولندرة فيقف القراء بذلك المثل على كيفية السياحات الجوية عموماً

من يقصد السفر من باريس مثلاً يذهب الى مكتب احدى الشركات في العاصمة  
الفرنساوية فيدفع ثمن تذكرته بعد الاطلاع على كل المعلومات المفيدة . وفي اليوم المعين  
تقله احدى سيارات الشركة الى محطة الطيران الواقعة على مسافة نحو ستة  
كيلومترات من باريس في بقعة اسمها بورجه (Le Bourget) . وقد أُطلق على المحطة  
اسمان ظريفان وهما المحطة الهوائية (aérogare) والميناء الهوائية (aéroport)  
وكلاهما جاري الاستعمال . ولا مرا . ان الثاني اغرب واجمل من الاول مع انه لا  
يخرج عن دائرة الحقيقة كما يتضح للمعتبر . والحق يقال ان محطة باريس الهوائية تفوق  
جميع رصيفاتها الاوربية بمركبة طائراتها واليك عددها لسبعة الاشهر الاولى من  
السنة المتصرمة :

كانون الثاني (٢٠٠) شباط (٢٧٠) آذار (٣٥٠) نيسان (٥٠٠)  
ايار (٧٠٠) حزيران (٩٠٠) تموز (٩٥٠) الخ

تلوح سرعة الترقى لاول وهلة من محض تلاوة هذا الاحصاء فقد زاد عدد  
السنن الهوائية « الزاوية شهرياً في ميناء بورجه من ٢٠٠ الى ٩٥٠ نغني بنسبة ١

الى  $\frac{1}{4}$  وذلك في مدة سبعة اشهر ليس الا. أفليس هذا من العجب العجاب وهو ايضا خير كذيل بروج تلك الاسفار في المستقبل القريب؟ هذا ولم نتوقف على وجود بقية هذا الاحصاء لآخر السنة ١٩٢٠ واما مضي من السنة الحالية الا انا على يقين من مواصلة النمو المشار اليه

ولاحظ يارءك الله ان الارقام السابقة مختصة بمجرد الطائرات القائمة بالاسفار بين باريس وغيرها من عظيم المدن الاوربية على وجه منتظم على الاقل وكثيراً ما يجري يومياً (راجع الجدول السابق) والحالة هذه لا تجد في ذلك الاحصاء ادنى اثر للطائرات الواردة من مدن فرنسوية قريبة او المتطلقة اليها ولا التي يُقصد منها مجرد «الزومة الهوائية» فتأمل!

اما سبب تفوق محطة باريس الهوائية على كل مزاحمتها فهو وقوع العاصمة الفرنسية في ملتقى اهم الطرق الجوية في كل المعمور وهي الواصلة اليوم او الزومة ان تصل غداً اوروبا بأفريقية. واميركة باوربة. وهذه بالآسية. وشمال اوروبا بجنوبها وشراطي المتوسط. ولذلك ترى ذوي الفكر البعيد من الفرنسيين يبنون على مستقبل محطة باريس اطيب الآمال لرواج كل مصالح بلادهم بل لانتشار التسدن والنموذ الفرنسي في مشارق الارض ومغاربها

والآن حيث ادرك القراء خطير شأن تلك المحطة الهوائية المركزية للعالم اجمع نورد لهم وصفها على جناح السرعة اذ نحن في الطيران والطائرات اثنان ثم اثنان ما بين هذه المحطة ومحطات السكك الحديدية في المدن الكبرى وهي في الغالب بنايات طويلة عريضة شامخة فخيمة يقف المرء مبهوراً لدى مرأى عظمتها وجلالها. اما في محطة بورجه فانك تكاد تحسني حجارة ابنيها اقله المهارة

وهناك تتع ناظريك بمشهد سهل فسيح منبسط امامك وترى في بعض جهاته طائرات ترناح من عتاء شوطها المنبكي فيخيل لك انها طيور جبارية عائدة من مهجرها ورا. البحار الى تربة الوطن العزيز في غرة ربيع ساطع الانوار باسم الازهار. ثم اذا رفمت مقلتيك رنوت الى طائرات أخر محلقة على مسافات متباينة فمنها الواقد ومنها

الراجل . وحول السهل ترى كثيراً من مستودعات الطائرات (١) (hangars) مصطفة كالجنود ولها سقف واطئة وابواب في غاية العرض . اما بناية المحطة نفسها فهي عبارة عن بعض ردهات صغيرة متلاصقة هي اشبه بالأكوخ منها بدور المدن فقد شيدت بالحشب من باب الاقتصاد والاكثاف . موقفاً بالضرورة الذي لا بد منه . والحق يقال انك تجد فيها كل ما انت في حاجة اليه . فهناك مطعم يقدم لك ما كولات شتى شأن كل المحطات الكبرى . وهناك ردهة الجمر ك حيث تلتصق الورقيات المروفة من الجميع على الأعكام . وهناك ايضاً مكتب جوازات السفر فلنا لنسى اننا في المينا . الهوائية لباريس . وهناك اخيراً محل للبريد الجوي السائر الآن على قدم وساق وترى الرأحاً معلقة امامك تبثك بمواعيد وصول وانطلاق الطائرات في ذلك اليوم مع بيان وجهة السفن الهوائية ، الراحة

ومن مزايا هذه السياحات على غيرها انك لا تحتاج الى ابقاء امتعتك معك ولا يجتنب على المتودين الاسفار الطويلة ما في ذلك من فرط العناء . اما هنا فيأتي احد المسأل ويأخذها منك مقابل وصل وينقلها الى المحل المدلها في موخر جسم الطائرة المروف عند الفرنسيين باسم fuselage وترجمته الغزلية وقد سمي هكذا باعتبار شكله المتطيل الدقيق نسبياً . ومتى وصلت الى منتهى سياحتك اتى مستخدم آخر واعاد اليك ازا . وصلك كل الامتعة . فتمتت من ههنا طول السفر

ثم ان السهل الرحيب مقتم الى قسين يحيط بكل منهما حاجز فالاول مختص بالرحيل والثاني بالوصول وتعلم كل واحد كتابة طريفة عريضة واضحة لكل ذي عينين تدل على غايته دفماً للاتباس الشديد الخطر في الطيران

أصغر الآن يارعاك الله الى ما يجري قبل انطلاق كل طائرة من العمليات التمهيدية المقصود منها تأمين السفر ضد كل الطوارئ الممكنة ملافتها . ترى اولاً الميكانيكي الساهر على المحركات يقرب عينيه في كل اجزائها من دوليب ودقاعات او رفأصات ومغازن البترول واساطين مواقده الى غير ذلك من الاعضاء الجوهرية التي يجرب ادنى اختلال فيها البوار العاجل . ويجري هذا الفحص الدقيق تحت مراقبة

(١) من اغرب ما قرأنا بشأن ترقى الطيران ابتكار ستودع على شكل خيمة متعلية خفيفة نسياً تحملها الطائرة حينما اتجهت وقترجما ايها حطت للالتجاء اليها

السائق أو الرُبان (pilote) الموكول إليه تديرها في فضاء الجو واثنا ذلك ترى منطاد التجربة الحثيف صاعداً فوق المحطة في طبقات الجو فتريد أو تنقص سرعته في كل منها ويمجد كثيراً أو قليلاً عن الخط العامودي بحسب شدة الريح ووجهته في كل طبقة . ويلاحظ كل هذه التفاصيل شخصان أحدهما يتبع المنطاد بنظارة والآخريه كرونومتر وهو ساعة في غاية النضبط يتقيد بواسطتها الوقت المستغرق في اجتياز منطاد التجربة لكل من الطبقات . فيفضل هذه العملية يتكّن السائق المطلع على نتائجها من احكام تسيير الطائرة مهما كان ارتفاعها اثناء السياحة ولاسيما انه يواصل ما استطاع طول مدة شوطه ملاحظة الاحوال الجوية بمساعدة الموازين المختلفة كيزان ثقل الهواء والحرارة والرطوبة والريح التي هي تحت نظاره كل كلامنا حتى الآن يدور على محور الامور العرضية في حكم المتروكي اما الجوهر في السياحات الجوية فهو الطيارة بدون سراج . فلا مندوحة لنا من وصف احدى الطائرات الفرنسية من طرز « جليات » وهي من اقدر التي تقوم بنقل المسافرين من باريس الى لندن وبالعكس . ولعل القارى السيب يرجم بالظن انها وُست باهم الجيار الشهير في تاريخ اليهود نظراً الى عظمها ولم يخطئ الرسمى . فانّ عرض جناحها المنبسطين يبلغ ٢٨ متراً وطارها ١٤ متراً . ولها محرّكان مركوزان على جانبي جسم الطائرة او « المغزلية » وقد نيطت بها المركبة المستطيلة المثلثة من كل جهة المحاطة بالنوافذ الزجاجية والمدفأة صيفاً وشتاً . هذه مختصة بالركاب وترى بها صعيّن طوليلين من المقاعد الفاخرة المصنوعة من الخيزران طلباً لمظم الحفّة . فتى جلس المسافر على احدها تمتع من النافذة التي على جانبه الايمن والايسر بمشاهد فتانة تبدل على الدوام من رهاد وهضاب ورجال وسهول وانهار وبجارج هيات ان تجاريا مناظر الكك الحديدية اما إحكام درجة التدفئة اللذيذة فكفى شاهداً عليه ان كثيراً من السياح يخلعون معاطفهم طول مدة الطيران لثلا تتقل عليهم وطأة الحرارة مع انهم يرتقون احياناً الى ١٥٠٠ متر ونيّتب . اما السائق والميكانيكي فانهما يجلسان في اعلى جهة « المغزلية » المتوسطة فهو انسب مكان لادارة السفينة الهوائية كما يتضح وثقل « جليات » فارغاً ألفا كيلوغرام ويقدر على حمل ٣٤٠٠٠ غيرها من مسافرين واثمعة وبضائع ومن وقود . وسرعته في الساعة نحو ١٦٠ كيلومتراً فهي ضعف سرعة

القطارات المتعجاة وتمكنه من قطع ال ٣٧٠ كيلومتراً تقريباً الفاصلة بين محطة بروجيه التي وصفناها (١) ومحطة كريدن (Croydon) من ضواحي لندرة في ظرف ساعتين وثلاث (٢) . ومعلوم ان السفر المعتاد يستغرق على الاقل ثمانى ساعات فتأمل ! ولا يخفى ما في الاسفار الارضية والبحرية من ضروب السناء كرجة القطارات ودخان مداخنها ودوام البحر ودوخته والانتقال من المطار الى الباخرة ومن هذه الى قيتار آخر بقطع مسافة تُذكر تراجلاً وبتجشم الانتظارات المأهبة بمؤونة الصبر . فلا اثر لكل تلك العوائق والشورور في السياحات الجوية فضلاً عن عجب سرعتها وبديع مناظرها ومتمش هراً طبقات الجو العليا وهو يكاد يشفي المدنف ويمجد حياته

اخيراً ان سرعة صعود « جليات » تبلغ كيلومتراً في اربع دقائق ليس الا مع انه لا يقوى على الارتقاء عامودياً كما هو مألوف من القاصي والداني فما ادعش تلك السرعة حيث تقدره على الصعود بك الى قمة جبل صينين بعلو ٢٤٦٠٠ متر في ظرف عشر دقائق و ٢٤ ثانية !

ومن ابداع ما يجتمل السياحات الجوية ان سائق الطائرة يصدها او يجدرها في الجو وهي طوع بسانه ليصبح المسافر ين أكل تتجع بمنظر الطبيعة فيمتلي مشألاً فوق الغابات العظيمة ليكنهم من شمرها بنظرة واحدة وينخفض لدى المرور بالبدن لينموا بمشاهدة اهم بناياتها الفنية ومجالي حياتها اليومية وبعد التلذذ بتلك الروى القثانة والتحليق في عاو لا ينقص معدله عن نحو الف

(١) مدة السفر في الواقع ساعتان ونصف لا في معظم السرعة من المحاذير وقد توصلوا الى جعلها ساعة و ٥٠ دقيقة بسرعة نحو ٣٠٠ كيلومتر في الساعة

(٢) ولا بدع فان لجليات مأثورتان هما من اجل التي سجلنا تاريخ الطيران . الاولى انه طار من باريس الى ميئا . ذكار الراقمة في اقصى غرب افريقية تقريباً وذلك من ١٠ الى ١٦ آب سنة ١٩١٩ فكان لهذه المعجزة صدى إعجاب وتحميد في افئدة كل الفرنسيين . وقد قام بها وبما يليها اللبوتان بوسوترو (Bossotrot)

اما الثانية فهي الطيران بدون توقف مع ٨ ركاب من باريس الى كازابلنكا في مراكش . والمسافة بينها عبارة عن نحو ٣,٢٠٠ كيلومتر وقد اجيزت في ١٧ ساعة و ٢٥ دقيقة نتي بسرعة نحو ١٢٢ كيلومتر في الساعة ولم يأت بمثل هذه المأثرة احد الطيران الفرنسيين حتى غرة سنة ١٩٢٠

متر تنزل الطائرة تلة فجانبة وراها غير مزعجة ولا خطرة فتخط على تربة محطة كرويدن من ضواحي لندرة برشاقة النسر الواقع بمدحومة طويلة على صخرة جذبته بناصع صفرتها الذهبية . فيكاد السائح لا يصدق انه هبط من مملكة الهواء الى ملك الثرى مع ان باب مركبته قد فتح وسلم النزول الى الارض ركز على عتبه . ولا بد من هذا السلم حيث للطيارة دواليب تجري بها على الحضيض بقاية السرعة لتسطيع الارتفاع في الجو . ومتى انحدت المسافر من سفينة الهوائية وتردد منها بنظرة الوداع مبشراً نفسه بأفراح العودة فانه يقدم جواز سفره ويعرض امتعه لعامل الجرك بمحطة كرويدن وعند خروجه منها يركب السيارة الممددة له ورفقانه وهي تتألم الى العاصمة الانكليزية في نحو عشرين دقيقة . فلا يزال يردد في مخيلتك ذكر تلك السفرة العجيبة الآخذة بجامع قلبه ويود لو ان كل سياحاته تجارها ولو نوعاً في السرعة والراحة والتسع

فيتضح من مقالنا هذه على السياحات الجوية المنتظمة بالطائرات ولاسيما بين باريس وبعض حواضر المدن الاوربية خصوصاً لندرة ان تلك الاسفار ادركت اليوم وقتاً يضمن لما مستقبلاً مجيداً . ومع ذلك فينبغي اعياناً في رأينا من مزاحمة المناطيد من طرز زبلين فهذه وحدها تقدر الآن على حمل مئات من الركاب وعشرات آلاف الكيلوغرامات من البضائع بسرعة نحو ١٢٠ كيلومتراً التي لا تنقل كثيراً عن السرعة الجارية في الطائرات كما سرّ بك . والحالة هذه فزيرة المناطيد الزبلينية قدرتها العظيمة وزيرة الطائرات خثها المدهشة فلعل منهما حينئذ وظيفة في تسهيل وتسهيل المواصلات الدولية . ولا نرى امكان الاستغناء المطلق عن المناطيد ما لم تجارها رصيفاتها في القوة وثمان ما بينهما الآن من هذا القبيل

ولعل خير الادلة على صحة رأينا هو الحادث الآتي (١) وهو ان المدير العام للشركة الصانعة للمناطيد الزبلينية اتفق في الشهر الثاني من سنة ١٩٢٠ مع وهط من اكبر المتولين في اميركة الشمالية لانشاء سياحات منتظمة في الاطلنطيك بين اوربية والولايات المتحدة . والمدير اشار اليه صريح لهم بتقدرته على صنع منطاد جديد الطرز

(١) قد ذكر الشرق جوهر ذلك الخبر في عدد آذار المنصرم بالصحيفة ١٩٦

يستطيع نقل ٥٠٠ راكب ونحو ٨٢ طناً من البضائع وعبور الاطلنطيك ثلاث مرّات يعني اجتياز مسافة نحو ١٨٤,٠٠٠ كيلومتر بدون تجديد مؤونة وقود محركه البالغ ٦٠ طناً من البنزين وبسرعة نحو ١٣٠ كيلومتراً في الساعة فمكته من قطع المسافة الناصلة بين القارتين في اقل من يومين . فتأمل !

## ٢ نقل البريد بالطائرات

هذا النقل هو الفائدة الثانية العظمى التي تجنيها الآن بعض الدول الكبرى من الطائرات لتعجيل المواصلات البريدية بين حواضر مدينتها . ومن البديهي الذي لا يختلف فيه اثنان ان الطائرات لا تحتمى هنا مزاحمة المناطيد فان المرء في هذا النقل على السرعة وخفة الحركات ليس على القدرة وذلك نظراً الى قلة وزن البريد حتى في العواصم ولاسيا اذا كاد ينحصر في الرسائل كما هو الآن

قد سبق لنا القول (راجع الصحيفة ٦٤٧ من عدد ايلول لسنة ١٩٢٠ من المشرق) ان اول نقل بريدي بالطائرات على وجه منتظم كان بين تولوز (فرنسة) وبرساونه (اسبانية) . ومن ذلك العهد ما زالت هذه الطريقة المتكورة الجلياة العوائد تمتد وتوسع نطاقها ولماها ادركت في الولايات المتحدة اوج عزها الحاضر . الامر الذي حدا بنا الى وصف بعض ما بلغت اليه في بلاد "المم" "سام" من غريب الترقى المنبى بقرب تسميتها في كل اقطار العود

وما ادراك يا صاح مقدار رواج البريد الطائر هناك ؟ كان يصل في غرة هذا العام بين نوريك وسان فرانسكو ماراً بادن ذات شأن مثل كلافلند وشيكاغو وأوماها وسُلت إيك سيتي (Salt Lake City) . وخلاصة القول ان هذا الخط البريدي يجتاز كل عرض الولايات ذاهباً من اقاصها شرقاً الى اقاصها غرباً . وطوله يبلغ نحو ١٤٢٠٠ كيلومتر فيكاد يساوي المسافة بين نوريك وليفرهول وهي زهاء ٥٤,٠٠٠ كيلومتر

وعلاوة على هذا الخط الجياري أنشئت عدّة خطوط ثانوية تربط اهم نقطة بالمدن الكبرى الخارجة عنها فمنها ما يصل نوريك بنيلادانية ثم واشنطن - وشيكاغو - مينيابوليس (Minneapolis) - وشيكاغو بسان لويس

كانت اوانل هذا البريد الجوي في منتصف ايار سنة ١٩١٨ وعلى حداثة عهد. قد نقل في العام الماضي مائة مليون رسالة ا وذلك تقريباً عدد رعايا الولايات . اما سرعته وجيل خدمه فحدث عنها ولا حرج . كانت المسافة بين نوريك وسان فرنسكو ٩٠ ساعة ونصف بالطائر فهبطت الى ٣٥ ساعة اعني نحو ثلث طولها بفضل الطائرات . وكانت بين نوريك وشيكافو زها ٢٤ ساعة و ٢٠ دقيقة تقصرت حتى تسع ساعات ونصف وتس على ذلك في بقية الاحوال وانت تعلم ان قطارات الولايات لا نذ لها في الحافقين من جهة السرعة - وكذلك الاقتصاد في النفقات عجب ايضاً فقد نقصت مصاريف البريد الطائر عن مصاريف البريد المعتاد ببلغ ٤٢٤٠٠٠ دولار في الخط بين واشطن ونوريك وبما يفوق ٤٠٠٠٠٠ دولار في الخط بين نوريك وشيكافو . فما اجل الاقتصاد مقروناً باسمي الزايا المتوه بها آنفاً ا

وقد دفع هذا النجاح الباهر الحكومة الاميركية الى انشاء خطين بريديين جديدين هما الآن على غاية الانتظام . الاول بين مدينة كيويست ( Keywest ) الواقعة في طرف شبه جزيرة فلوريدا وبين جزيرتي كوبه وهافانة النيئين بانواع المحصولات كما هو مشهور . فالبريد الطائر يسبق البواخر على هذا الخط باربع وعشرين ساعة - والثاني هو الواصل بلدة سبتل ( Seattle ) الواقعة في الولايات مينسا . فيكوردية الكنديّة التي ترسي بها مئات من بواخر الشرق الاقصى اليابانية والصينيّة الخ . فبريد تلك البلاد يصل الى داخل الولايات بربح ٢٤ ساعة ايضاً بواسطة هذا الخط الثاني . وفي نية الحكومة نشر مثل تلك الخطوط البريدية الجوية في طول البلاد وعرضها تحمياً لتواندها الجبة . قال السيد پرينر (Praeger) الماوم الثاني لمدير البريد العام في الولايات منوهاً بالخدم العظيمة التي تقوم بها الطائرات : كل طائرة بريدية تحمل ما يتراوح بين ١٨٠ و ٢٢٥ كياوغراماً من الرسائل في كل شوط ويمحدث هذا النقل على اكل ما يرام من الانتظام ٩٠ مرة في المائة وقد جاء الاقتصاد في النفقات محوياً لادارة البريد في انشائها الخطوط الجوية واتزانها بدل النقل الى سنتين (١) (two cents) عن كل ٢٨ غراماً على وجه التقريب . وكفى شاهداً على حسن تقدير حكومة الولايات للبريد الطائر انها تمدّه سنوياً ببلغ ٤٠٠٠٠٠٠٠ دولار معيّنة له

في الميزانية ليقوم بوظيفته الحيوية خير قيام - ثم ان مجموع طول خطوطه كان بالغاً في غرة هذا العام نحو ٥٤٥٣٦ كيلومتراً منها نحو ٤٤٢٠٠ في الخط الاكبر الواصل نيويورك - سان فرانسكو كما مرّ بك

ولما اقترح من زمن قريب بعض الجملة على ندوة واشنطن - السيطرة على كل الولايات بسلطتها الاشتراعية كما لا يخفى - إلقاء البريد الجوي ونفقاته الطائلة قام وتمعد سواذ نواب الأمة وأبوا قبول طلبه باكثرية الاصوات: وقالت إحدى أممات الجرائد الاميركية النوريك تيمس (Newyork Times) وقد حمى وطيس جدال الصحافيين في هذا الموضوع قولاً حكيماً ترجمه حرفياً: « إذا أُلغيت مساعدة الحكومة المالية فستبطل الولايات الى ما دون الصين في نقل البريد فالصين قد انشأت خطأ جويّاً دائماً بين باكين وتيان تسين (١) »

هذه لمة وجيزة في ترقى البريد الجلائر آثرنا فيه اميركة على غيرها اذ لاح لنا كالشمس في رازمة النهار ان الترقى هناك اعظم بدون قياس منه في سائر الاقطار خصوصاً بالنسبة الى طول الخطوط وشدة حركتها التي برهنت عليها ارقام عديدة سابقة وقد اعلم الشرق قراءه (راجع الصحفة ١١٦ من عدد آذار الاخير) انه كما نوت انكثارة انشاء محطّات الطيران بين القاهرة ومستعمراتها في جنوب افريقية هكذا تفكر في انشاء بريد جوي بين عاصمتها واميركة الجنوبية على طريق باريس فدريد فرباط في مراکش فمستعمرة غيبيا في غرب افريقية الوسطى فينا - برنوبوك في البرازيل بعد عبور الاطلنطيك - وطول هذا الخط الجباري الذي ليس له مثل حتى الآن سيكون نحو ٨٤٠٠٠ كيلومتر وذلك يساوي ثلثي دائرة الكرة الارضية! فكل هذه الحوادث وكثير مثلها كافلة بتعميم البريد الجوي في المستقبل القريب لأنّ فيه مع نقل المسافرين خدمتين جليلتين يقوم بهما فن الطيران الحاضر الآن الاولى هي الآن على الاقل اشد خطورة بدون قياس بل يرجع امتناع مجازاة الطائرات في هذا الميدان - اما الآخر - نعتي ميدان السياحات الجوية - فلا تزال المناطيد والطائرات تتسابق فيه كفرنسي رهان ولا نرى وجه امكان الجزم بان لاحدهما افضلية واسبقية مطلقة على الآخر حيث تفوّد كل منهما بكمالاته الشروحة آنفاً

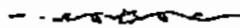
ومن العجب العجيب وما كذب انتظار الفتيين انفسهم ان الطيران المحري يقوم بمجدمته الجليلتين باخطار اقل كثيراً من التي تؤدي بحياة الناس في القطارات والسيارات مثلاً. والحجج الدامغة لاثبات ذلك هي الاحصاءات التي ورد منها شيء غير يسير في عدد آذار من المشرق (الصحيفة ١٩٦٦). فنحيل اليها القارى هرباً من الاعادات المملة التافهة. وتزد عليها الاحصائين الآتين: أولاً لم يبلغ عدد القتلى في كل خطوط البريد الاميريكي الموصوفة سابقاً سوى الثانية وذلك من نشأتها في ١٥ ايار سنة ١٩١٨ الى غرة سنة ١٩٢١ رغمًا من كونها تطير بغض النظر عن حالة الجو ولو عصفت اشد العواصف. ثم ان كثيراً منها كان مستخدماً في الحرب مصنوعاً لها ثم أُجري فيها بعض التغييرات بقصد توفيقها لنقل البريد. غير انها لم تزل مع ذلك مشوبة بتناقض تُعرضها لاختار اكثر (١) - ثانياً ان جميع الطيارين المالكين الفرنسيين اجتازوا من غرة كانون الثاني الى منتصف تموز من العام المنصرم نحو ١٠٠٠٠٠٠٠ كيلومتر اعني نحو ٣٢ مرة دائرة الكرة الارضية ومع ذلك العدد الهائل لم تسفر كل الطوارى التي اعترضتهم في تلك السبعة الاشهر الا عن خمسة قتلى وسبعة جرحى. فاي شركة ملاحه او سكك حديدية او سيارات تقدر ان تنافس الطيارين بأمن اسفارها استناداً على مثل الاحصاء. الاخير؟

ليس من الغرابة بمكان ان وكوب جواد الريح الحرون العاني غدا اليوم آمن من خوض الدأما. بل من نهب القضاء على صعيد القبراء. ويزيد تعجبنا زيادة عظيمة اذا انتبهنا الى قصر المدة التي نال في منتهاها الانسان ذلك الانتصار الشريف الباهر الذي فتح به مملكة الهوا. المنية فطاف بسرعة السهم المرسوق في كل رحلها مشرقاً ومغرباً بأمن اعظم مما لو تجرل بهذه السرعة في النخا. ملكه القديم. فلم يبيح من ذهن القراء. ان الطيران لم يخرج قبل سنة ١٩٠٦ من دور التجارب المؤدية بحياة مئات من راغيبه المتفانين في رفع لوائه وهماك جدولا وصيحاً في وجازته يريك عظم ترقي هذا الفن من ذلك العهد حتى غرة هذا العام:

(١) لانكلترا ايضاً كثيراً من الطيارات القديرة المدة في الحرب لرمي القنابل وقد حوّلت اليوم الى طيارات ملكية تجارية بعضها يقوم بنقل المسافرين بين لندن وباريس

سنة ١٩٢٠	سنة ١٩٠٦
٣٠٠	٤١ كيلومتراً
١٩١٥ كيلومتراً	٢٢٠ متراً
٢٤ ساعة و ٤٢ دقيقة و ٤٥ ثانية	٢١ دقيقة
فوق ١٠,٠٠٠ متر	٤٥٣ متراً

فلا يزال عند مشهد ذلك النصر المبين المكمل جبين المرء سلطان الكون اللادي  
بتاج من اشرف واجل تيجانه ان نصعد آيات الثناء والتعظيم الى سلطان السلاطين  
الباري عز وجل الذي زان الانسان بالعقل وجعل بيده عن لطف وتنازل عبيين  
صولجان الملك المطلق على كل ممالك العالم الهيرولي ا



## قصة سليمان بن داود في قصر عاد بن شداد

نثرهما الاب لويس شيخو اليسوعي (تسعة)

(١٢١) قال الراوي: فلما سمع سليمان الملك هذه الايات صرخ صرخة ووقع  
منشياً عليه ساعة زمانية. فلما افاق، غشيته جلس على سريره وقال: يا آصاف قد  
طفت مشارق الارض ومغارها فما نظرت مثل هذا القصر ولا احسن منه ونظرت ان  
صاحبه كان ليبياً عاقلاً فيا ليتني كنت رأيتُه وعرفتُ كيف كان حديثه ثم انه مشى  
حول السرير واذا مكتوب على جوانبه هذه الايات :

سَلِّ المارك اذا وافت منيَّتهم	ابن الجنود وابن الخليل والحول
ابن الفوارس والنبان ما صنوا	ابن الصوامد والحطية التذليل
هيئات ما صنوا ضيماً ولا دفنوا	عنهم اذى نجينا وافام الاجل
الى القبور وضيق اللحد قد تزلوا	وهنا بما صنوا يوماً وما عملوا

قال الراوي: فجعل سليمان يدور في تلك التبة ويتعجب من بئانها (١٢٢) وبينما  
هو دائر رأى بركة عظيمة في وسط التبة وسمع في اعلاها ضجيجاً وصياحاً فرفع رأسه