

البيسكل وتاريخه

من المخترعات ما لا يتجاوز نفعه حد التفكك به كالنوروغراف مثلاً ومنها ما يرتقي على مرتبة السنين فيتم ويتسع ويصبح من الحاجيات لما في استخدامه من الاقتصاد في الوقت والقوة اللذين هما الشأن الاكبر والمقام الاول في حضارة كل قوم . ومن هذا القليل البيسكل (او الدراجة) فقد ظهر منذ زمن قصير بمظهر لم يكن اعظم انصاره حينئذ يحسبه فاتحة للارتقاء الذي اصابه بتوالي الزمان فيصير في مقدمة المخترعات المستخدمة في قضاء الاعمال كما هو الآن

والبيسكل كما نراه اليوم حديث العهد بالوجود لكنه جرى شوطاً بعيداً من الارتقاء والافتقان في زمن قصير شأن غيره من المخترعات المفيدة كالتلغراف والتلفون والآلة البخارية فتناولته ايدي ارباب القرائح والمهم العالية تحسباً وتبديلاً وافرج الصناعات عنايتهم في القانو حتى انزلوه في المنزلة العليا بين المصنوعات فاصبح مثلاً في الدقة والكمال الميكانيكيين كما يتضح لمن يتأمل اجزائه الدقيقة وينعم النظر في حسن صنعها وخفتها ومثانتها

اما تاريخ نشأته وسيره فيقال فيه اجمالاً انه ولد في فرنسا وبلغ اشده في انكلترا واعتز شأنه في اميركا بلاد العجائب والخرائب . اما كيفية نشوئه وزمان ظهوره فلا يزالان غامضين شأنهما في سائر المخترعات الكبيرة وقد زعم بعضهم ان البيسكل اخترع في القرن الخامس عشر لكن المنفق عليه عند الباحثين عن امله ان الموسوي دي سقراك الفرنسي عرض في باريس في اوائل القرن التاسع عشر آلة سماها سايديد (الرجل السريعة) وهي مصنوعة من عجلتين من الخشب بينهما شبه مقعد من الخشب ايضاً يجلس عليه الراكب تظلاً رجلاه الارض وتدفعان الآلة فتدور العجلتان اما تحويل وجهه السير فيتم بادارة مقبض متصل بالعجلة الامامية وهو ذلك الوقت صنع البارون فون دراوي مركبة اخرى لكنها كانت كسابقتها ثقلاً وبطوا وكثامها لا تفي بالغرض المطلوب . وفي سنة ١٨٥٥ صنع ميشوم صانعي المركبات في باريس مركبة من هذا النوع حور فيها التركيب المألوف فوضع "الركبة" الاولى على العجلة الامامية ففتح بذلك باباً كبيراً للافتقان لان جميع ما تلا هذا الوضع من التحسين والتبديل في اشكال البيسكل التي ظهرت في الربع الاخير من القرن التاسع عشر كان مداره على مبدأ "الركبة" و"الدواسة" ثم قام لاملان الفرنسي فحدث بعض الاصلاح في مركبة ميشو وفي سنة ١٨٦٦ سافر الى الولايات المتحدة وضع فيها آلة سماها فيلوسبيد (الرجل السريعة) ولم يكن اسم البيسكل معروفاً بعد

وفي سنتي ١٨٦٦ و ١٨٦٧ شاع ركوب الفيوسبيد بين اهل فرنسا لاسيما كبارهم اقتداه بالبرنس امبريال ابن الامبراطور نپوليون الثالث فكثرت الطلب على هذه المركبات في اوربا واميركا لكن المناظرة كانت مقتصرة في التفتن في الركوب لا في سرعة جري المركبات وكان سرة باريس يذهبون الى الاوبرا راكبين الفيوسبيد لكن ذلك لم يطل فلم بعد الناس يحفلون به خشونة مركبه وفيج شكله فتروسي امره وانقضى أجله كأنه بعض ازياء باريس الكثرية الانتشار القصيرة الاعمار

وكان بعد ذلك ان الانكليز اهتموا بهذه الآلة اهتماماً شديداً فصنع واحد منهم اسمه توماس همبر مركبة في سنة ١٨٦٩ وجعل العجلتين متماثلتين شكلاً وجمماً وصنع غيره آلة أخرى على طرز جديد فالعجلة الامامية فيها أكبر جداً من الخلفية وكانوا يسمون هذه المركبة "بالمادية" وظلّت شائعة نحو عشرين سنة واستعملت على فلة في مصر والشام . وبلغ من شغف الانكليز بالبيسكل بين سنتي ١٨٧٠ و ١٨٨٠ ان معاملته انتشرت في أنحاء بلادهم وكثر المصنوع منها

لا ريب في ان الاميركيين أقرب الامم الى تناول المفيد والانتفاع به مجرداً عن مصدره لكنهم لم يجروا على هذا الحكم في امر البيسكل فلما عرضت بعض مركباته عليهم في معرض فيلادلفيا سنة ١٨٧٦ قايلوا بالاعراض وقد يستغرب القراء ذلك منهم ويزيد استغرابهم اذا علموا ان الولايات المتحدة تنفق الآن على هذه المركبات أكثر من مئة مليون ريال في السنة او عشرين مليون جنيه حتى صارت صناعة البيسكل من اوسع الصناعات الاميركية واعظمها شأناً كل ذلك جرى في خلال عشرين سنة وقد بلغ من اعجابهم به منذ بضع سنوات ان كبارهم وصغارهم رجالاً ونساء كانوا يستخدمونه في قضاء الحاجات والنزهة في القامة والحضر حتى لما اضرب عمال الترامواي في فيلادلفيا عن العمل وكان العام شديد البرد جعل النساء يركبن البيسكلات الى السوق فيقضين حوائجهم اما الرجال والنساء المتخديمون في المحال التجارية والمصانع والمعامل والحكومة فكافوا يركبون البيسكل جميعاً في الذهاب الى اماكن عملهم وفي الابواب منها . وقد كثر الآن استعمال الاوتوموبيل واتخذ كبار القوم بدل البيسكل

ومما فعله الاميركان من اصلاح البيسكل التبديل في تركيبه فاستعيض من العجلة الكبيرة الامامية بعجلة اصغر منها وأخر السرج عن مكانه وغير شكل المقبضان واطاعهما حتى يتيسر للراكب تسيير العجلة بقدميه بعد ان اُبعد السرج عن "الدواستين"

وفي سنة ١٨٨٣ اخذت يد الصناعة والاجتهاد تدخل التغيير والتحوير في البيسكل فجعلت

المسك خماسياً بعد ان كان مربعاً او كثير الاضلاع اذ انضج لصانعي البيسكل ان الشكل الخماسي امتن تلك الاشكال واقبلها نفقة

وكان من جملة اسباب النقص في البيسكل ارتجاجه أثناء سيره بحيث يرتج جسم الراكب فوضيعة عناء شديد فانصرفت همه المخترعين الى تخفيف هذا الارتجاج او منعه وكان في ايرلندا طبيب يطري اسمه دنلوب فشكا اليه ابنه ذات يوم ما يلاقيه من العناء في ركوب يسكله بسبب الارتجاج فخطر للأب ان يصنع اطاراً مجوقاً من الكاوتشوك بدلاً بالهواء المضغوط وامتحن ذلك قوفاً بالفرض فذاع اكتشافه في الخلقين واقبل الناس على الاطارات المجوفة اي أقبل حتى صار المطلوب منها يتجاوز الملايين ولا تزال هذه الاطارات تنسب الى صانها الأوّل إلا ان راكبي البيسكل كانوا يشكون من سرعة عطب هذه الاطارات لسهولة ثقيلها فحاول بعضهم ان يستبدلها باطارات الكاوتشوك المصمت فلم يفلح لقلّة اقبال الناس عليها بسبب ضخمتها وثقلها

وتصنع الاطارات المجرّنة على شكلين امّا الأوّل فانبوب واحد بهيئة "خرطوم" الماء فاذا ثقب اضطرّ الراكب الى سد الثقب واما الآخر فانبوبان الظاهر منهما شقين متين والداخل دقيق فاذا ثقب هذا وهو اسرع الاثنين عطفاً لثقبه نزع من مكانه ولحم ما تفرق منه ومن ضرب الثقبين في صنع البيسكل ما فعله الاميركان سنة ١٨٩٣ من استبدال اطار العجلة الصلب (الفلاد) الذي يلي اطار الكاوتشوك باطار من الخشب لامتياز هذا على ذلك في الخفة ولتساويهما في المرونة والمتانة

ومن غريب امر البيسكل ان الثقبين في الثقب كان بطيئاً في اول العهد سريعاً في السنوات الاخيرة فترى كل يوم شيئاً من التحسين والتبديل في بعض اجزائه. وقد لا يحظر على بال القراء ما يقتضيه صنع اجزائه وتركيبها من المهارة الميكانيكية والدقّة في اخذيار احسن المواد والعناية في إحكام ربط هذه الاجزاء الواحد بالآخر حتى يجمع الآلة بين خفة الوزن والمتانة وسهولة الحركة وقلة الاحتكاك والتوازن وهي مطالب تستدعي اشدّ العناية والحذق الميكانيكي

اما سرعة سير البيسكل فتفوق سرعة سائر المراكب ما خلا الآلة البخارية فقد قطع بعض راكبي ميلاً واحداً في دقيقة واحدة وعشرة اميال في ٢٠ دقيقة و٢٩ ميلاً في ساعة واحدة و٥٣٩ ميلاً في اربع وعشرين ساعة ومن هؤلاء الركب من طاف بلاداً باسرها او قطع فارات على يسكله

ولبعضهم مهارة وتفنن في اشكال الركوب فمنهم من يقف على السرج والمقبض او على

السرّج فقط او يركع عليه كل ذلك واليسكل مسرع في سيره ويركب بعضهم على العجلة الخلفية وينزع العجلة الامامية ويرفعها يدهم او يفضل ذلك وينزع العجلة الامامية ويفكك اجزاءها وهو سائر على العجلة الخلفية فقط وقد يسير باليسكل الى الوراء او يقبض باليسكل ويقف على الدواستين ويدير العجلتين كذلك او يركب العجلة الكبرى المعروفة "بالاعتيادي" ويوازن نفسه عليها "بالدواستين" فقط وكان احدهم ينقر على العود وهو كذلك او يحمل رجلاً على كتفيه وهذا يحمل آخر الى غير ذلك من ضروب التفتن في الركوب حتى اتقد يخال الناظر ان الراكبين من مهرة السحرة

وبين ركاب اليسكل كثيرون من الملوك والامراء والحكام وكبار رجال العلم والأدب وقد انشأت بعض الدول فرقاً من جنودها تسير راجبة اليسكل فتبقي الفرسان واليسكل جرائد خاصة بؤهي تبحث عن الطرق الملائة لراكبيها والمنزهات والبقاع الجميلة التي تحسن زياتها فتصف كيفية الوصول اليها وتعين الفنادق الراقمة على الطرق حيث يمكن لراكبي اليسكل ان يجدوا فيها الطعام واسباب الراحة وتشرع اعلانات صانعي هذه الآلات وتطرف قراءها باخبار اليسكل وراكبيها وتطعمهم على ما يجد من لقائه وتحببته لكن صانعي الاتومويل ناظروا صانعي اليسكل في ذلك كله -

واخلاصة ان اليسكل اليوم من خير الوسائل المستخدمة للاقتصاد في الوقت والقوة والمال فضلاً عن نفعه للصحة اذا اعتدل في ركوبه اذ الافراط في ذلك مجلبة للضرر لا سيما للذين يشكون من العلال القلبية والصدرية

شركة العمال

خطر لجماعة من العمال منذ خمس وخمسين سنة ان يتعاونوا على ما يجيبهم من مخالب الباعة الذين كانوا يبيعونهم لوازم المعيشة باثمان باهظة وكان ذلك في معمل بضواحي مدينة ليدس ببلاد الانكليز فاجتمع سبعة منهم ونشروا مشوراً في ٢٥ فبراير (شباط) سنة ١٨٤٧ قالوا فيه انهم لقوا الامرتين هم وعيالهم من غلاء ثمن الدقيق ورواوا ان لا بد لهم من ان يبدلوا جهدهم لمقاومة طمع التجار ودفع الحيف عن انفسهم وقد ارتأوا ان يجتمعوا ويكتب كل واحد منهم مبلغ لا يزيد على جنيه يدفعونه اساطاً اسبوعية ويتأجروا بالمبلغ الذي يجمعونه بهذا الاكتاب مطحنة يشرون منها طحينهم وهم يتوقعون ان يبلغ عدد المكتتبين الفاً من العمال