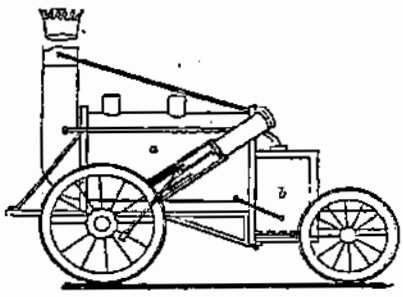
القاطرات ومخاطر سوقها

رأينا بالامس قاطرة اميركية من القواطر التي احضرتها الحكومة المصرية من معامل الولايات المتحدة الاميركية . رأيناها تئزّ وتزفر متحفزة للسير بقطار الصباح وهو كثير المركبات مشحون بالركاب والبخار يتململ فيها من شدّة الحرارة ولا يجد لهُ منفذًا الاّ من مصراع السلامة فيفتحهُ بقوة انتشارهِ ويخرج منهُ بزفرات متتابعة تصمّ الآذان ولو احسن الوقّاد عملهُ لفتح لهُ بابًا آخر وارسلهُ الى مخزن الماء حيث تحفظ قوتهُ من الضياع

وقد رأينا القواطر الاميركيّة الكبيرة في معرض باريس والقاطرة منها مضاعف القاطرة التي رأيناها امس وهي ليست اكبر ما صُنع من نوعها. والقاطرة من قواطرنا تسير باسرع قطراتنا ٣٧ ميلاً في الساعة واما القاطرة من قاطراتهم فتسير ٧٥ ميلاً في الساعة اي ان سرعتها



مضاعف سرعة قاطراتنا . الى هذا الحد بلغ اتقان القاطرات في نحو سبعين سنة فقد كانت في اول عهدها صغيرة بسيطة كما ترى في هذا الشكل وهو صورة القاطرة الاولى التي صنعها ستفنصن منذ ثلاث وسبعين سنة ولم يزل الرجل الذي اجراها حينئذٍ حيًّا يرزق وكان حين اجراها فتًى في الرابعة من عمرهِ

قلنا ان سرعة القطرات المصرية لا تزيد الآن على سبعة وثلاثين ميلاً في الساعة وحينما امتحنت قاطرة ستفنصن منذ ٧٣ سنة كان المظنون ان سرعة القاطرات لا يمكن ان تزيد على عشرة اميال او اثني عشر ميلاً في الساعة ومدّت حينئذٍ سكة حديدية بين لفربول ومنشستر طولها ٣١ ميلاً وعيّن اصحابها جائزة خمس مئة جنيه للقاطرة التي تجري عليها بسرعة لا تقلّ عن عشرة اميال في الساعة وتجرّ من المركبات ما هو اثقل منها ثلاثة اضعاف على الاقل فتقدّم ثلاث قاطرات لمباراة في هذا المضمار احداهنّ قاطرة ستفنصن واسمها الركت ففازت

بالسبق لان متوسط سرعتها كان ١٥ ميلاً في الساعة واعظمها ٣٥ ميلاً . فانظر مقدار ما اوتيت اليهِ هذه الآلات في ايدي ارباب العلم والصناعة

ولقد اعتدنا ان نلوم مديري السكك الحديدية كلما حدث خلل في قطراتهم كأن الرجال الذين يسوقونها يعبثون بحياة الركاب لمجرَّد التكاهة او التسلية وننسى ان هؤلاء الرجال اشدُّ تعرُّضاً للخطر من كل راكب في القطرات وانهُ اذا لم يدفعهم الى الحذر التام الاَّ حبُّ السلامة فكفى بهِ دافعاً يزيد تأثيرهُ في نفوسهم على كل مراقبة وانتقاد. وهؤلاء السائقة ليسوا من ارباب الاقلام حتى يدافعوا عن انفسهم الاَّ اننا عثرنا الآن على مقالة وجيزة كتبها المسيو اوجن ردلُف سائق اكسبرس الشمال الذي يجري بين باريس وكاله ذكر فيها بعض المخاطر التي يتعرَّض لها السائقة فرأينا ان نلخص منها ما يلي قال

مضى عليَّ الآن عشرون سنة وانا اسوق قطرات تقطع ١٢٠ كيلومترًا في الساعة (٧٥ ميلاً) وهي تقطع هذه المسافة الآن ولو كانت الطريق صاعدة مع ان ثقل القطار ٣٧٥ طنًّا وكنا لا نقطعها بها قبلاً الاَّ اذا كانت الطريق نازلة

والمخاطر التي تمرُّ بنا كل يوم تفوق الوصف ولو كنا نوجس منها لكنَّا نطلِّق هذه الحرفة بتاتًا لاسيما واننا نعلم ان سلامة جمٍّ غفير من الناس متوقفة علينا وهذا الخاطر لا يفارقنا لحظة من حين تشرع القاطرة في المسير الى ان تصل الى المحطة. واقل اهمال يوردنا ويورد كل من معنا موارد الهلاك ولاسيما اذا كان القطار نازلاً. وكثيرًا ما تسير الموشي على الخط فاذا لم يرَها السائق ولم يتمكن من ايقاف القطار قبل الوصول اليها فقد تخرجهُ من الخط فيرد حتفهُ هو وكثيرون من الركاب

على مقربة من باريس سرب قصير ضيق مظلم تمر سكة فيهِ وسكة فوقهُ . وحدث منذ مدة اني وصلت اليهِ وكان قطار آخر سائرًا فوقهُ فنادائي السائق قائلاً قلل سرعتك فاستغربت نداءهُ ولكنني قلت في نفسي ان لا بدَّ لهُ من سبب فقللت السرعة ولما خرجت من السرب رأيت امامي بقرة واقفة في منتصف الطريق ولو لم اسمع نداءهُ وبقيت مسرعًا لانقلبت القاطرة والقطار

والضباب من الد اعدائنا فان سائق الاكسبرس يقطع ميلاً او اكثر في الدقيقة ولا بدَّ لهُ من ان يعتمد على الاشارات التي ترفع لهُ وهو قد لا يراها حينئذٍ على ابعد من متر فلا يتبيَّن ما هي حتى يكون قد ابعد عنها امتارًا كثيرة واذا لم يرَها جهل موقعهُ ومصيرهُ وقد يصير الى الهلاك بسرعة البرق

واشد ما لقيتهُ في حياتي اني قمت مرة من مدينة كاله في الساعة الاولى بعد نصف الليل وكان المطر غزيرًا والظلام حالكًا وكنا نسير بسرعة خمسين ميلاً في الساعة فمررنا بقطر بضاعة آتيًا من باريس وجزناهُ حالاً وبعد قليل سمعت صريفًا مخيفًا فبادرت الى انبوب البخار (النفس) وقطعتهُ لكن القاطرة وثبت عن الخط وتدهورت عن الجسر الذي تحتهُ وكان ارتفاعهُ عشرين قدمًا فوقعت على ظهرها وغرزت مدخنتها في الارض وارتفعت عجلاتها في الهواء ولحسن الحظ لم ينفجر الاظان بل تفرَّغ ماؤهُ من صمام السلامة . وارتميتُ انا والوقَّاد على بعد من القاطرة واصابنا الماء السخن فسلمنا ولكنهُ لم يقتلنا ولما افقت ممَّا اصابني كان اول خاطر خطر لي أن لا بدَّ من ان تصل قطرات أخرى وتصطدم بقطارنا فتكسَّر وتكسر ما بقي من مركباتنا فجمعت ما بقي فيَّ من الرمق وهرولت الى اقرب مكان فيهِ رقيب واخبرتهُ بما جرى ليرفع الاشارات الى القطارات الذاهبة والراجعة حتى تتقي الخطر

ثم عرفت ان سبب ما اصابنا كرة من الحديد وقعت على الخط من قطار البضاعة الذي مررنا بهِ وبقي تأثير تلك الوقعة في ذهني حتى صرت ازعج لاقل حركة . وبعد ان شفيتُ ممَّا اصابني من الرضوض ركبت القطار الفخر الذي يسير بين باريس وكاله فلما وصلت الى المكان الذي جرت فيهِ الحادثة المذكورة لم اتمالك من ان التفت اليهِ لامعن نظري فيهِ فاطار الهواء قبعتي. وكان الوقَّاد اشد مني اضطرابًا وحدث ان لولبًا انكسر حينئذٍ فامتقع واخذ يرتجف كالقصبة وهو يحسب اننا وقعنا في مهلك آخر

ومن الخاطر التي مرَّت بي اني كنت مرةً في محطة الشمال بباريس وكنت آخذًا القاطرة الى المخزن ووقفت عند مفترق الطريق منتظرًا المفتاحجي لينتج لي الطريق المؤدية الى المخزن واذا انا باكسبرس ليل مسرعًا نحوي وفي اقل من طرفة عين وثبت من القاطرة وخطفت القنديل الاحمر واسرعت الى ملاقاتهِ ووقفت انادي السائق باعلى صوتي كالمجنون والوّح لهُ بالقنديل ولحسن الحظ رأى السائق القنديل واوقف الاكسبرس على خمسة امتار من قاطرتي فمددت اليها وقد بللني العرق وانا انتفض كالعصفور بللهُ القطر

حقًّا ان مخاطر سائقة القطرات تفوق الوصف وقد يخذلُ شعورهم من شدَّة ما يلاقونهُ من الاهوال ولكنهم اذا وضعوا يدهم على القاطرة فجرت تسابق الرياح شعروا بانشراح لا يفوقهُ انشراح

هذا قليل ممَّا يقولهُ كل سائق من سائقي القاطرات وما يقولهُ كلُّ وقَّاد ومفتاحجي وهؤلاء اشدُّ تعرُّضًا للمخاطر من كل احد وكثيرون منهم يلاقون منيتهم في حال قيامهم بما يُطلب منهم فليس من الانصاف تشديد اللوم عليهم