حقق مايكل بالين حضورًا جيدًا وشهرة كبيرة من خلال المسلسل الكوميدي البريطاني *Monty Python’s Flying Circus* والمسلسل الكوميدي البريطاني *Ripping* *Yarns*. وشملت أعماله العديد من الأفلام مع فرقة "مونتي بايثون Monty Python" الكوميدية، بالإضافة إلى فيلم *The Missionary*، وفيلم *A Private Function*، والأداء الذي فاز عنه بجائزة في التمثيل في دور كين المتعثر في فيلم *A Fish Called Wanda*، وشارك كذلك في فيلم *American Friends* وفيلم *Fierce Creatures*.وشملت أعماله في التلفاز فيلمين وثائقيين في سلسة الرحلات الوثائقية *Great Railway Journeys* على شبكة هيئة الإذاعة البريطانية "بي بي سي"، ومسرحيتيْ *East of Ipswich وNumber 27* اللتين تحولتا إلى أفلام، كما شارك ممثلًا في مسلسل *GBH* الذي كتبه آلان بليسديل. كتب سبعة كتب رحلات من أكثر الكتب مبيعًا بالتوازي مع السلاسل الوثائقية التي كان يقدمها:

"حول العالم في ثمانين يومًا"، "من القطب إلى القطب"، "دائرة كاملة"، "مغامرة همنغواي"، "الصحراء الكبرى"، الهيمالايا"، و"أوروبا الجديدة"، كما كتب العديد من قصص الأطفال، ومسرحية " *The Weekend*" ورواية *"كرسي همنغواي Hemingway's Chair ".* بقي الجزء الأول من مذكراته "*سنوات فرقة بايثون:* 1969*-1979"* في عام 2006، على رأس قوائم الكتب الأكثر مبيعًا لعدة أسابيع.ونُشرت في عام 2008 طبعة خاصة محدثة من كتابه "حول العالم في ثمانين يومًا" لتتزامن مع السلسلة الوثائقية من إنتاج بي بي سي "*حول العالم في عشرين عامًا*".

يمكن زيارة موقعه الإلكتروني على شبكة الإنترنت على العنوان التالي:

[www.palinstravels.co.uk.](http://www.palinstravels.co.uk/)

**حول العالم في ثمانين يومًا**

**تأليف: مايكل بالين**

**ترجمة: عماد الأحمد**

**----**

**نشرت الطبعة الأولى في بريطانيا عن منشورات "بي بي سي بوكس" (1989)**

**أما الطبعة المنقحة فنشرتها دار "ويدنفيلد آند نيكلسون (2008)**

**ونشرت الطبعة الورقية التي بين أيدينا عن دار "فينيكس" (2009) وهي دار نشر تابعة لشركة "أوريون بوكس" المحدودة.**

**المحتويات**

**مقدمة الطبعة الجديدة**

**ملاحظات على الطبعة الجديدة**

**مقدمة الطبعة الأولى**

**الأيام 1-3**

نادي "ريفورم كلوب" في لندن؛ قطار الشرق السريع إلى البندقية؛ البندقية

**الأيام 4-6**

عبور البحر الأدرياتيكي على متن "إسبريسو إيجتو" عبر قناة كورنث إلى أثينا؛ جزيرة كريت

**الأيام 7-9**

مصر: الإسكندرية والقاهرة

**الأيام 10-11**

من السويس إلى جدة على متن سفينة "القمر السعوديII"

**الأيام 12-17**

جدة، قيادة السيارة عبر المملكة العربية السعودية إلى الرياض؛

من الرياض إلى قطر؛ من قطر إلى دبي

**الأيام 18-24**

عبور بحر العرب على متن المركب الشراعي "الشمعة"

**الأيام 25-32**

بومباي؛ عبور الهند بالقطار؛ مدراس

**الأيام 33-38**

عبور المحيط الهندي على متن السفينة "*سوساك*"، المرور بجزيرة نيكوبار الكبرى وسومطرة؛ عبور مضيق ملقا إلى سنغافورة؛ الاندفاع كالبرق للصعود على متن "نبتون دايموند"

**الأيام 39-41**

عبور بحر الصين الجنوبي

**الأيام 42-43**

هونغ كونغ

**اليوم 44**

هونغ كونغ إلى قوانغتشو بالعبّارة

**الأيام 45-46**

من قوانغتشو إلى شنغهاي بالقطار

**الأيام 47-48**

شنغهاي

**الأيام 49-50**

عبور نهر اليانغتسى وعبور بحر الصين الشرقي إلى يوكوهاما

**الأيام 51-53**

بالقطار من يوكوهاما إلى طوكيو؛ طوكيو

**الأيام 54-62**

عبور المحيط الهادئ على متن السفينة "نبتون غارنيت"

**الأيام 63-64**

الوصول إلى أميركا؛ لوس أنجلوس

**الأيام 65-66**

على متن "امتراك": عبر نيفادا ولاس فيغاس إلى سولت ليك سيتي؛

إلى جلينوود سبرينغز؛ القيادة إلى أسبن

**الأيام 67-68**

أسبن، كولورادو

**اليوم 69**

برلنغتون والسكك الحديدية الشمالية؛ عبر دنفر وأوماها وأيوا؛ الوصول إلى شيكاغو

**اليوم 70**

بالقطار إلى نيويورك

**الأيام 71-77**

عبور المحيط الأطلسي على متن السفينة "ليدا ميرسك"

**اليوم 78**

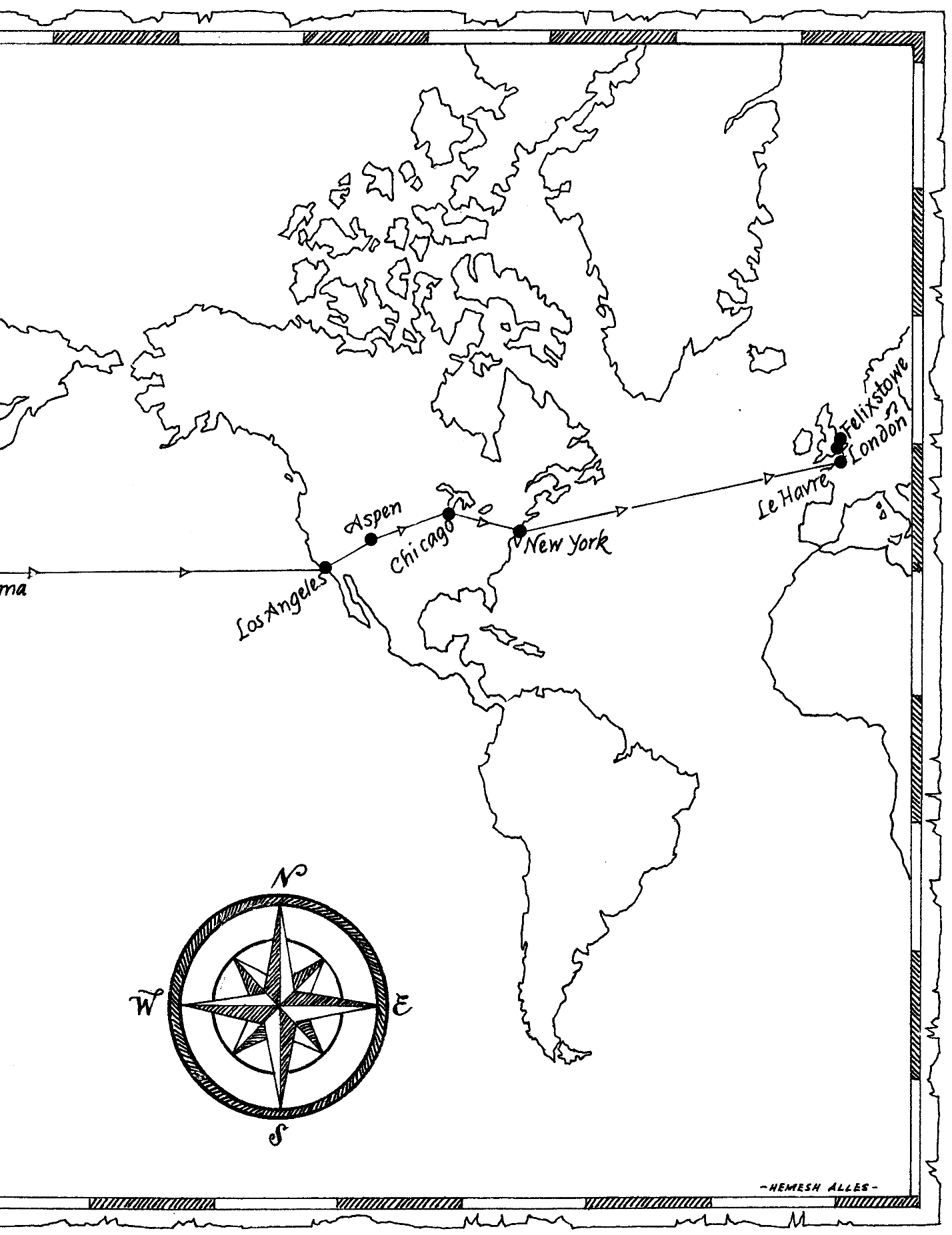
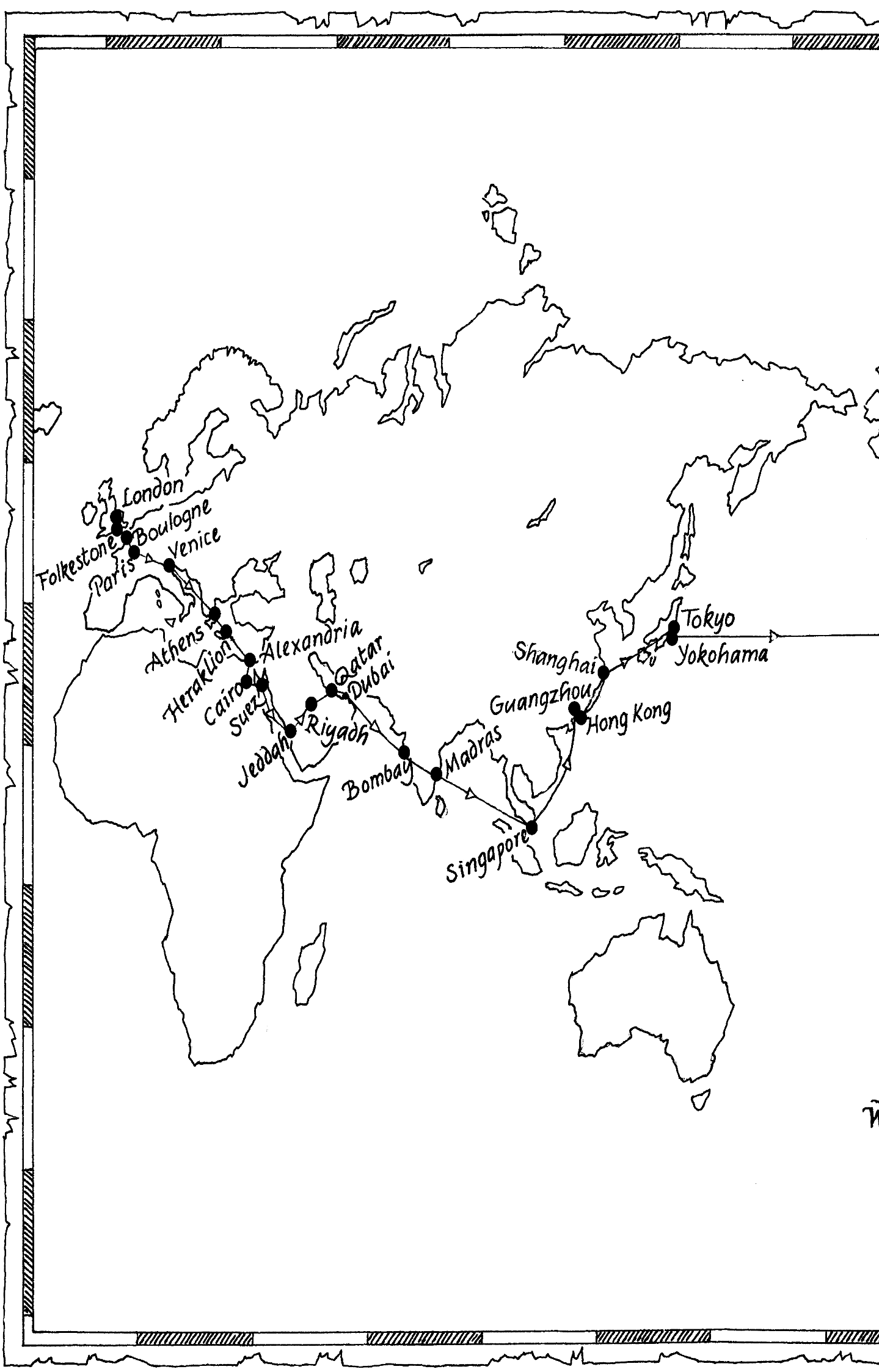
لو هافر؛ عبور القناة الإنجليزية

**اليوم 79**

من ميناء فيليكسستو إلى لندن؛ الوصول إلى نادي "ريفورم كلوب"

**خاتمة الطبعة الأولى**

**حول العالم في 80 يومًا – عودة**



**مقدمة الطبعة الجديدة**

لم أتخيّل يومًا، عندما غادرتُ نادي "ريفورم كلوب" في لندن بعد انتهائي من طوافي حول العالم في ديسمبر 1988، أنَّ هذه الرحلة لم تكن نهاية مسيرتي المهنية، بل كانت مجرد البداية. لقد قُدِّرَ *لـحول العالم في ثمانين يومًا* أن يغدو حول العالم في عشرين عامًا.

قرّرتُ في نفسي التوقّف عن الترحال بمجرد وصولنا إلى الأبواب الضخمة لنادي "ريفورم كلوب" والعودة إلى حياتي الطبيعية: صَفْعُ الناس بالسمك، ودَهْسُ كيفن كلاين بالمدحلة، وغناءُ أغنية الحطاب Lumberjack Song باللغة الألمانية لجماهير معينة. لقد شعرت أنَّ محاولة الترحال حول العالم في أقل من ثلاثة أشهر دون طيران قد منحتني من المغامرة ما يكفيني مدى الحياة.

ولكنَّ شيئًا ما قد حدث في كل تلك الرحلات البحرية الطويلة، على قوارب الشحن المتهالكة وسفن الحاويات المتداعية، في القطارات الهندية اللاهثة الثقيلة ومسابقة زلاجات الكلاب في جبال روكي. لم يحمني أي شيء أخذته، رغم الحقن المؤلمة والكيس المليء بالأقراص والجرعات الدوائية، من تلك الرغبة المؤلمة في إعادة تجربة كل هذا مرة أخرى. لقد كان الأمر في عينيّ كما لو أنَّ بابًا قد فُتحَ يمكنني رؤية عالم كبير جدًا من خلاله. لقد تمكّنتُ من رؤية القطبين الشمالي والجنوبي وخط الاستواء والمناطق الاستوائية والمدارية، والمنحدرات والبراكين، وقد وجدتُ أنَّ كلَّ شيءٍ مررتُ بهِ كان بالفعل أكثر إثارة من صَفْع الناس بالأسماك. مكّنني نجاحُ برنامجي *حول العالم في ثمانين يومًا،* وزوجتي وعائلتي المتسامحة للغاية، من عبور هذا الباب واكتشاف أشخاصٍ جددٍ وأماكنَ جديدةٍ، وتجربة مشاهد وأصوات تتجاوزُ حتى أقصى توقّعاتي الجامحة.

سافرتُ خلال عشرين عامًا، مع طاقمي الذين رافقني الكثير منهم في تلك الرحلة الأولى، إلى كلِّ قارةٍ من قارات العالم، وقطعنا مئات وآلاف الأميال من التضاريس المتنوعة من الجليد والثلج إلى الصحراء المحترقة، وأخرجنا كل ذلك في سبعة كتب ومسلسلات تلفزيونية.

لذلك لا يسعني إلا أن أشكر كلًا من قدَري وحظّي السعيد، وكليم فالانس وهيئة الإذاعة البريطانية على وجه الخصوص، لمنحي دورًا لم أكن أتوقعه، أيْ دور الدليل السياحي للعالم. ولا بد أن أشكر أيضًا الأشخاص الذين وافقوا بمحبةٍ على السماح للكاميرا بإلقاء نظرةٍ على حياتهم، لأنَّ كلَّ هذه الرحلات والمسلسلات والبرامج قد علّمتني أن الأشخاص الذين تقابلهم هم الذين يعطون القيمة للبرامج.

لذلك قرَّرنا آخذين هذا بعين الاعتبار، أنَّ أفضل طريقةٍ للاحتفال بعشرين عامًا من السفر لا بد أن تكون بلمِّ الشمل مجددًا. وكان الاختيار أسهل مما كنتُ أتوقّعُ بالفعل. لم تعلَقْ في ذاكرتي عندما أنظر إلى السنوات الماضية تجربةٌ أكثر قوةً من رحلة المركب الشراعي من دبي إلى بومباي. لقد كانت تلك المرة الأولى التي أدركتُ فيها تمامًا مدى اعتماد نجاح أو فشل سلسلة برامجنا على الأشخاص الذين نسافر معهم، الذين كانوا في هذه الحالة طاقمًا مكونًا من ثمانية عشر صيادًا هنديًا من قريةٍ صغيرة شمال بومباي. لقد تشاركنا القارب معهم لمدة أسبوع كامل، رغم تأكيداتهم بإيصالنا إلى بومباي في غضون ستّة أيام. نمنا على سطح السفينة، وتحتنا أكياسُ الفستق، وتعلَّمنا استخدام المرحاض الذي لم يكن أكثر من صندوقٍ معلَّقٍ عند مؤخرة السفينة، وأكلنا الكاري الذي كانوا قادرين على إيجاده في أي مكان ووضعِه في كل شيء، وبذلنا كل جهدنا في تجاهل النقص في سترات النجاة، أو في مصير شقيق القبطان بعد العاصفة في اليوم السابق الذي اختفى مركبه الشراعي وطاقمه بأكمله.

ولم نشعرْ بمدى قربِنا جميعًا من بعضنا البعض سوى عندما حان وقت وداع بومباي. لقد جعل ذلك المزيج من امتناننا لهم وعاطفتهم الشديدة نحونا الوداع صعبًا وعاطفيًا للغاية على نحو مدهش. وكما قلت في تعليقي في البرنامج "يكاد يكون من المستحيل قبول حقيقة أنني لن أراهم مجددًا".

لذلك قررتُ تنفيذَ رغبتي هذه، وذهبنا للبحث عن طاقم مركب "*الشمعة"*. وقد وضعتُ نتيجة تلك الرحلة الاستثنائية في فصلٍ جديدٍ في نهاية هذا الكتاب.

لا يمكن أبدًا تكرار رحلة برنامج *حول العالم في ثمانين يومًا.* لقد أصبح لدينا اليوم هواتف محمولة وأقمار صناعية لتحديد المواقع العالمية وأشرطة رقمية بدلاً من علب السليلويد. ولكن ليس من السهل على الإطلاق معرفة كم تغيَّرَ الناس وكم تغيَّرتْ حيواتهم.

لم يكن أمامي سوى طريقة وحيدة لمعرفة ذلك، وكانت إعادة إصدار الكتاب وعودتنا إلى الهند والخليج أكثر من مجرد احتفال بكل تلك الرحلات التي استمرت عشرين عامًا، بل بمثابة تأكيد على أنه ليس هناك، أمام هذا الرحّالة على الأقل، نهاية في الأفق لهذه الرحلة.

***مايكل بالين لندن، سبتمبر 2008***

**ملاحظة حول الأسماء**

ربما أصبحت بعض الأسماء قديمة اليوم لأنَّ هذا النص يبلغ من العمر 20 عامًا. لقد أصبحت بومباي مومباي ومدراس تشيناي منذ ذلك الحين. وقد أبقيت الأسماء القديمة للاحتفاظ بنهكة الزمن.

**المقدمة**

تحوّلت الرغبة القهرية في السفر إلى حالة نفسية معترف بها اليوم، بل وضعوا لها مصطلحا خاصًا وهو درومومانيا *dromomania*، أيْ هوس التجوال، ولا يسعدني شيء أكثر من إعلان أنني مصاب بها. يبقى طموح كل مهووس بالترحال في التنقل في جميع أرجاء الكوكب، ولكن هذه الرحلة لم تعد رائجة اليوم كما كانت عليه في أيام جول فيرن. ويتمثل السبب وراء ذلك جزئيًا في إمكانية الذهاب في هذه الرحلة عن طريق الجو في 36 ساعة (الإنجاز التكنولوجي الذي كان فيرن سيقدره للغاية). ولكن السفر جوًا يقلّصُ العالم كشطيرة ويجعله يبدو صغيرًا ومرتبًا ودون رائحة مميزة، وبعيدًا عن ناظريك.

قد تأخذك سفن شحن الحاويات في هذه الجولة خلال 63 يومًا، ولكنك لن ترى الماء سوى في 58 يومًا. ويبقى السبب الأهم لاحتفاظ رحلة فيلياس فوغ التي استمرت 80 يومًا بجاذبيتها، أنها ما تزال تمثّل الحد الأدنى من الوقت اللازم للتجوّل حول العالم ومراقبته ومشاهدته ورؤيته وشمِّه ولمسه في الوقت نفسه.

يغمرني الألم كلما نظرت إلى الخريطة متتبعًا مسار تقدمي في الرحلة بسبب العدد العائل من البلدان التي لم أزرها، وأنا متأكد أنني سوف اضطر للتنقل الدائري والمتعرج الذي يشمل كلًا من أستراليا وتايلاند وروسيا وأفريقيا وأميركا الجنوبية وكندا دون المرور بها كلها. يبقى أنَّ اتباعي الحثيث لخطى فوغ سوف يجعلني أعبر سلسلة استثنائية رائعة من البلدان: من إمبراطوريات أوروبا مثل بريطانيا والبندقية واليونان، إلى مصر، التي تُعدّ واحدة من أقدم الحضارات على وجه الأرض، عبر قلب العالم الإسلامي، ثم عبر الهند حتى الصين والاقتصادات المفعمة بالحيوية للبلدان المطلة على حافة المحيط الهادئ، سنغافورة وهونغ كونغ واليابان، وأخيراً إلى الولايات المتحدة الأميركية، التي ما تزال الدولة الأكثر نفوذاً في العالم.

لم تتغير وتيرة هذا النوع من السفر والرحلات كثيرًا منذ انطلاق فوغ في عام 1872 في رحلته. ربما تكون القطارات قد أصبحت أسرع قليلًا، ولكن لا توجد حتى اليوم بكل تأكيد خطوط سكك حديدية عالية السرعة في جميع أنحاء الهند أو الصين أو حتى الولايات المتحدة الأمريكية. لقد اختفت خدمات الركاب عمليًا من ممرات الشحن في العالم، وقد تزايدت في الوقت نفسه ترسانة العقبات البيروقراطية: من التأشيرات والتصاريح وجوازات السفر والسجلّات والدفاتر. ولم يكن مسموحًا اللجوء إلى السفر جوًا، حتى لو شكل الجو وسيلة مريحة للهروب.

ولكن كل هذه الأشياء قد مثّلتْ تحديات تزيد من ألَقِ المغامرة، والمغامرة هي ضالتي التي كنت أبحث عنها عندما وقعت العقد. تشكل هذه اليوميات سجلًا ومذكراتٍ للنجاح والفشل، للبهجة والكآبة العميقة، والأصدقاء الذين تعرفت عليهم والنصائح والمساعدة السخيّة حول الرحلة التي ما تزال حتى اليوم الرحلة الأرضية الأفضل التي يمكن أن ينطلق فيها أي شخص.

لم يكن هناك وقت للحفر بعمق شديد في حضارة كل بلد زرته لذلك فقد يخيب أمل من يتوقع الحصول على رؤى عالمية عميقة. أدرك بدقة المعاناة التي دخلت فيها الصين بعد بضعة أشهر فقط من زيارتي. ولكن رحلتي هذه حول العالم قد منحتني إحساسًا عالميًا، وإحساسًا غامرًا بحجم وتنوّع هذا الكوكب الاستثنائي، وعلاقة كل بلد وثقافة بالأخرى، وهي الأشياء التي لم يختبرها من قبل سوى قلة من الناس، والتي ينبغي على الكثيرين اختبارها.

لكل هذا وذاك، أشعر بامتنان أبديّ لكثير من الناس، وأهمهم كليم فالانس من هيئة الإذاعة البريطانية بي بي سي، الذي حلم بالفكرة المجنونة بأكملها، الذي فكّر بي للقيام بها، ثم بالامتنان الشديد لويل وايت الذي طلب مني الذهاب في الرحلة وبذل كل جهده كيلا أرفض، ولزوجتي هيلين وعائلتي التي سمحت لي بالذهاب، وإلى باسبارتو اليقظ الصبور المجتهد على نحو استثنائي الذي لم يتذمر تقريبًا\* طيلة الرحلة، وإلى نايجل ميكن ورون براون وجوليان تشارينغتون ونايجل والترز وديف جويت وسيمون ماغز، الذين صوروا وسجلوا الأفلام لـ77 يومًا من أصل الثمانين يومًا مدة الرحلة، وإلى أنجيلا إلبورن وآن هولاند اللتين بدون وجودهما وحضورهما الهادئ المتزن، ربما لكنت بقيت في محطة القاهرة، وإلى باسيل باو، الذي لم يكن لينجو أحدٌ منا لولاه في هونغ كونغ والصين، وإلى روجر ميلز الذي أخرج السلسلة ووجهني وشجعني وهدأني وتسامح معي لعدة أشهر، جنبًا إلى جنب مع كليم فالانس.

***مايكل بالين لندن، 1989***

**\*ملاحظة حول باسبارتو**

سافر كليم فالانس وروجر ميلز (مع مساعدي الإنتاج أنجيلا إلبورن وآن هولاند) معي على طول الرحلة. وصورني في الرحلة إلى هونغ كونغ كلٌّ من نايجل ميكن ورون براون وجوليان تشارينغتون، ثم أعادني كل من نايجل والترز وديف جويت وسيمون ماغز إلى الوط

**اليوم الأول 25 سبتمبر**

غادرتُ نادي "ريفورم كلوب" في شارع بالمول في لندن بعد مئةٍ وخمسةَ عشرَ عامًا، وثلاثمائةِ وستةٍ وخمسينَ يومًا، وعشرِ ساعاتٍ وثلاثةِ أرباعِ الساعة من مغادرة فيلياس فوغ. كان صباحًا رطبًا خانقًا، وقد نمتُ ثلاث ساعات ونصف، وكان الشيء الوحيد الذي حسدتُ فيلياس عليه أنَّهُ شخصيةٌ خياليّة.

وهل من مبنى أكثر ملاءمةً للشروعِ في هذه الرحلةِ العظيمة من هذا المبنى. يتحلّى "ريفورم كلوب" بأهميةٍ كبيرة وخطيرة بما يكفي لإضافة وزن كبير إلى أي مشروع كان، بقاعتِهِ الرئيسة التي يبلغُ ارتفاعُها حوالي عشرين مترًا والأعمدة الرخامية والأروقة الشاهقة والحجم الكبير على طريقة قصور عصر النهضة.

تنبعثُ من هذا الصباح رائحة بقايا الأسماك، والكؤوس والزجاجات من الليلة السابقة. ولا أرى أمامي أحدًا يأكل شيئًا من الأصناف التي تناولها فوغ على الإفطار قبل مغادرته: "طبقٌ جانبيٌ مكونٌ من سمكة مسلوقة مع صلصة ريدينغ من النخب الأول، وشريحة قرمزية من لحم البقر المشوي مزينة بالفطر، وفطيرة الراوند والكشمش، وقطعة من جبن تشيستر، مع بضعة أكواب من الشاي عالي الجودة، الذي قُطِفَتْ أوراقُهُ خصيصًا لمخازن ريفورم كلوب".

لقد حاولتُ الاقتداء بفوغ والسفرَ بأمتعةٍ خفيفة. أمر فوغ خادمه باسبارتو قائلًا: "فقط حقائب السفر القماشية وزوجان من القمصان وثلاثة أزواج من الجوارب في كل حقيبة، وسنشتري ما نحتاجه في الطريق". تمكنتُ من العثور على ما يعادل حقيبة قماشية وضعتُ فيها ستة قمصان وستة أزواج من الجوارب، وستة أزواج من السراويل الداخلية، وثلاث كنزات، ومنشفة، وزوجًا من سراويل السباحة، وسترة قصيرة الأكمام، وثلاثة أزواج من السراويل الخفيفة (الطويلة)، وزوجين من سراويل القوى الجوية السابقة (القصيرة)، وزوجًا من السراويل الرياضية، وحقيبة إسفنجية، ومستحضرات دوائية مختلفة، وأحذية إضافية، وسترةً وربطةَ عنق، وجهاز ووكمان من ماركة سوني، وستة أشرطة كاسيت، وجهاز راديو صغيرًا محمولًا، وقبعة بنما، وكتابًا أو كتابين ثقيلين جدّيين لشحذ عقلي في الرحلات البحرية الطويلة. حملتُ في حقيبة كتفي مذكراتي، ومسجل ديكتافون صغيرًا لتسجيل الملاحظات الفورية، وكاميرا، وكتاب منهاج تعليم العربية من بي بي سي بعنوان Get By In Arabic، ورواية كينغسلي أميس، وبعض حبات النعناع القوية للغاية، وعلبة مناديل "Family Wipes"، ودليل عناوين وكرة أرضية قابلة للنفخ لأتمكن من التحقق من مدى تقدمنا في الرحلة. لا شكَ أنَّ فيلياس فوغ كان سيعتبر كل هذا فوضى، ولكن كل هذه الأشياء ما تزال أقل مما كنت سآخذه معي في عطلة لمدة أسبوعين.

حملتُ هذه الأكياس على كتفي وكانت الساعة قد بلغت العاشرة. نزلت بها على السلالم وخرجت من المدخل الطويل إلى شارع بول مول. أمامي ثمانون يومًا لأعود إلى هنا مجددًا.

انتقل فوغ من "ريفورم كلوب" إلى محطة تشارينغ كروس، أما أنا فأغادر من محطة فيكتوريا.

وهنا سوف ألتقي بباسبارتو، الذي سيسافر معي إلى كل مكان خلال هذه الرحلة. وعلى عكس باسبارتو الذي رافق فوغ، فطاقمي مكونٌ من خمسةِ أشخاص، لديهم خمسون قطعة من الأمتعة ويعملون في بي بي سي. روجر ميلز هو مدير هذه المحطة الأولى من الرحلة وقد أخذ يتحسّر منذ الآن على حقيقة أننا فوتنا للتو بعض الطقس السيئ في القناة الإنجليزية. عبَّ نفسًا من غليونه بيأس وقال: "لو أنَّ هذا كان بالأمس فقط". آن هولاند هي مساعدته في الإنتاج. تحتفظ هولاند بالتفاصيل الكاملة لجميع اللقطات التي نلتقطها، وستبقى على اتصال مع معسكرنا الأساسي في لندن. يتكون فريق التصوير من نايجل ميكين وجوليان تشارينغتون، ويقوم رون براون بتسجيل الصوت. توجد المعدّات الفيلمية في حاويات تأتي في العديد من الأشكال والأحجام ومعظمها ثقيل جدًا. كنت أفكر بفيلياس بينما أساعدهم على النزول إلى المنصة حاملين صندوقًا من مخزون الأشرطة والأفلام يؤدي إلى تمزق العضلات حقًا "أحد هؤلاء الأشخاص الدقيقين رياضيٌّ... لم يسرع أبدًا... هادئٌ، بلغميٌ، بعيون صافية" – وكم أنا على عكسه.

ومع ذلك، فإنني أغادر لندن بطريقة كان سيوافقُ عليها بلا شكّ لو كانتْ متاحةً في عام 1872، على متنِ قطار فينيسيا- سيمبلون أورينت إكسبريس. كان لدي هناك للوداع الأخير والتحقق من الوقت المحدد للمغادرة صديقان قاضيان. وكان أصدقاء فوغ مصرفيين. أصدقاء فوغ كانوا مصرفيين، أما صديقاي السيدان/ جون وجيليام، فهما من أعضاء فريق مونتي بايثون\* نظر تيري جونز باهتمام إلى باسبارتو الذي كان قد بدأ بالفعل بالتفرغ لعمله مع الكاميرا. "سوف يتعيّن عليكَ أن تبدو سعيدًا لمدة ثمانين يومًا." فطمأنتُه قائلًا: "لا، لن يكون هناك غش". ثم انطلقتِ الصافرة، وأُغلِقَ البابُ الأخيرُ ثم انطلقنا.

جلستُ في عربة قطار بولمان فخمة تم تجديدها تحت اسم "زينا". أما العربات التي كانت ورائي فهي "إيبيس" و"لوسيل" و"سيغنوس" و"أيون". كانت قطعة القماش الحامية للمقاعد، والمغاسل الرخامية، والكراسي المنجدة ذات الذراعين والمطعمة بخشب الجوز، بمثابة صدمة صغيرة لشخصٍ معتاد على قطار "جاتويك أكسبرس"، ولكنني أحاول جاهدًا نسيان الشعور بالذنب والأشياء السخيفة من هذا القبيل والاسترخاء إلى الوراء واستنشاق رائحة الأوركيد الزكية وارتشاف القليل من الشمبانيا. اقترب قائد مجموعة من النُدُل البارعين وهو يصدر توجيهات حازمة.

"ننصحكَ بالجلوس. فنحن نتحرك على متن القطار حاملين الحساء الساخن".

تناولنا وجبة من ثلاثة أطباق مع القهوة في 55 دقيقة بالضبط. كانت وجبةً لذيذة، ولكنّها تُقدّمُ إليكَ بدقةٍ شديدة، لدرجة تجعلك تشعر بأنَّ أيَّ تردّدٍ يبدرُ منك أثناء اختيار الطعام من القائمة قد ينتجُ عنهُ سكبُ الحساء الساخن المذكور أعلاه برقّة، ولكن بحزمٍ على بعض المناطق الحساسة.

امتدت أمامنا ندوبٌ ضخمةٌ من المناظر الطبيعية على الجانب الشرقي من القطار. هذا موقع محطة نفق القناة، التي تشكّل 16 فدانًا من الدمار. من المؤكد أنَّ جول فيرن كان سيوافق على ذلك، كونه رجلًا مفتونًا بتكنولوجيا النقل. ربما أرسل بطله لإلقاءِ نظرةٍ عليه. أو ربما كان سيرسل باسبارتو ليلقي نظرة نيابة عنه، فقد كان فوغ يكره مشاهدة المعالم السياحية.

وصلنا إلى فولكستن الآن حيث نقطع الآن آخر الأمتار المتبقية لنا في إنجلترا، وهبطنا على منحدر حاد بجوار حدائق خلفية قريبة من خط السكك الحديدية، كانت أشبه بعالم من السقائف والملحقات، والحديد المموج وحظائر الدجاج النشطةِ المحلّية المطمئنة. حُجبت الشمسُ للحظات بواسطة السحابة الرمادية مما تسبَّبَ في تألّق الزجاج الحاد على طاولتي، ولكن الخبر يقول إنَّ الملاحة في القناة "صعبة" إلى "صعبة جدًا"، وأنا سعيد لأنني تجنبت تناول حلوى البروفيتيرول بالزنجبيل.

لم تعد العبّارات تحمل القطارات، لذلك نزلتُ من عربة القطار "*زينا*" في ميناء فولكستن وصعدتُ على متن سفينة *هورسا*، سفينة الشحن بحمولة 6000 طن والتي ظلّتْ تعبرُ لمدة 16 عامًا مسافة 35 كيلو مترًا إلى فرنسا.

صرخَ أحدُ أفرادِ الطاقم وأنا أصعد أولَ لوحٍ من الجسور المتحركة العديدة التي سأصعدها في العالم "إنه ذلك الرجل مونتي بايثون!". والتفت ليسرّ إلي: "إذا كنتَ تبحثُ عن الكوميديا فستجدُها هنا". فاحتْ من ممرات *هورسا* رائحةُ طعامٍ مدرسيّ بائت، ولكننا نحن ركابَ "أورينت إكسبرس" قد دخلنا إلى صالةٍ خاصةٍ بنا.

كانت الصالة عبارة عن مكان محبِطٍ، مزينٍ ومزخرفٍ بأسلوبِ حانات رعاة البقر العالمي. تحيطُ بالجدران تجاويف مضاءة ومعروضة بطريقة تبجيلية كما لو أنها تحتوي على كنوزٍ فنيةٍ عالميةٍ أو رموزٍ دينية، ولكنني وجدتُ عند التدقيق أنها مليئة بالسلعِ المُعفاةِ من الرسومِ الجُمركية.

خرجتُ إلى سطح السفينة بحثًا عن ملجأ من عالم عطورات "بور أوم" و"أنتيوس" وسجائر "سوبركينغ". كنا في فترة العصر والمنحدرات البيضاء في الوطن لم تعد ضبابية وحسب، بل جنحت للاختفاء. بدا وراءنا أنَّ سحابةً سوداء ضخمة تغلّفُ إنجلترا. هبّتْ رياحٌ صاخبةٌ حادة آتيةٌ من الغربِ وقادرةٌ على شلعِ أقوى أنواع الباروكات عن الرؤوس. التقطتُ أنفاسي للحظة متأمّلًا ما أنا مقدمٌ عليه للتو مع اختفاء الأصدقاء والمناطق المحيطة المألوفة في الأفق.

سوف يكون عبور القناة صعبًا للغاية، ولا شيء يثير استياء المخرج أكثر من ذلك. كانت سرعة الرياح 5 على مقياس بوفورت. قال القبطان "لقد أبحرتُ في القناة من قبل بسرعة 12 على مقياس بوفورت" وعيناه تتفحّصان قوارب الصيد المتجولة، والناقلات، والعبارات، واليخوت، وسفن دعم السبّاحين عبر القناة، وكل شيء عائم يجعل هذه القناة واحدة من أكثر الممرات المائية ازدحامًا في العالم.

4.30: في قمرة القيادة. بدت بولوني في فرنسا من على بعد ميل في البحر وكأنها تتكون من مصنع ضخم للحديد الصلب، كلما اقتربنا ظهر في الأفق خط سميك من الأبراج السكنية المصنوعة من الخرسانة الملطخة بالسواد.

نفدَ صبرُ ركاب "أورينت إكسبريس" في الأسفل وأرادوا الاحتفال. أراد الركاب قضاءَ وقتٍ ممتعٍ، ولكنهم لن يجدوا ساعات المتعة التي كلفتهم الكثير والترف الذي وُعدوا به على متن *هورسا* أو في ممرات رصيف ميناء بولوني. ولكن المعنويات ارتفعت بمجرد الوصول إلى رصيف محطة بولوني التي تقف فيها عشرات العربات الزرقاء الداكنة المزينة بالحروف الذهبية الصلبة التي تحمل اسم الشركة الدولية للقطارات السريعة الأوروبية. كان مقعدي في العربة الليلية 3544، المصنوعة في عام 1929، والمطعّمة بخشب "سابيلي بيرل" من تصميم رينيه برو، وكانَتْ هذه العربة في سياق مسيرة مهنة طويلة ومتميزة، بيتَ دعارة للضباط الألمان وجزءًا من القطار الملكي الهولندي. كانت مقصورتي صغيرة، ولكنها مصممة تصميمًا مثاليًا، ومغلفة بخشب الماهوجني المطلي بألواح "آرت ديكو". شاهدتُ من هذه الشرنقة الفاخرة بولوني الرمادية التي تغصُّ بطيور النورس التي تطير بعيدًا وتشق عنان السماء وعندما اختفتْ ضواحيها الباهتة، استدرتُ مجددًا لأقنع نفسي أنَّ الأمور أفضل مما تبدو عليه، وأخرجتُ سترة السهرة الأنيقة من الحقيبة.

تناولتُ وجبة العشاء بجانب زوجين من "ساوثيند" يحتفلان بعيد زواجهما الخامس والعشرين برحلة "أورينت إكسبريس" إلى باريس. كانا يشكلان صحبةً لطيفة، ولكنني عندما نظرت حولي شعرت بالقليل من خيبة الأمل بسبب افتقار المشهد للأميرات والقتلة والرؤساء المخلوعين في أوروبا. كان معظم الركاب الـ 188 إما ذاهبين إلى مؤتمر لخطوط الأنابيب في البندقية أو كانوا من الغرب الأوسط في جولة سياحية. وبدلاً من الوقوع في محادثة مثيرة مع ماتا هاري في الثمانينيات، انتهى بي الأمر في حانة البيانو مع العاملين في خطوط الأنابيب. بدا الناس من حولي مهتمين للغاية بسماع أنني في غضون 70 يومًا من الآن، آملُ عبورَ المحيط الأطلسي من مدينة هاليفاكس في مقاطعة نوفا سكوشا الكندية. "لدينا أنبوب كبير هناك، يمكننا أن ننقلك إلى هناك من خلاله."

أعدَّ جيف مقصورتي لهذه الليلة، وهو رجلٌ إنجليزيٌ متواضع متعلم وهو المسؤول عن المقصورة 3544. كان السرير وثيرًا، ولكنه قصير للغاية. اعترف لي جيف: "نعم، إننا نواجه بعض المشاكل مع المسافرين الأميركيين. لدينا مسافر اليوم بطول ستة أقدام وثماني بوصات". نظر بقلقٍ إلى أسفل الممر، لا بد أنه كان يسترق السمع على خطوات ذلك العملاق هناك. شعرتُ لأول مرّة في حياتي بالغرور حول طول قامتي الذي يبلغ خمسة أقدام وعشر بوصات ونصف، ثم نمت.

اتَّجهَ القطار إلى "بيلفور جاب"، وأخذ رأسي يطنُّ من الشمبانيا التي شربتُها في المساء، وما يزال الإبحار حول العالم يبدو سهلًا حتى الآن.

\* مؤلف الكتاب مايكل بالين وصديقاه المشار إليهما في العبارة، أعضاء في فرقة مونتي بايثون البريطانية، وهو مجموعة فنانين كوميديين اشتهروا بإنتاج سلسلة برامج تلفزيونية وأفلام فكاهية بين عامي 1969-1983.

**اليوم الثاني 26 سبتمبر**

نمتُ نومًا سيئًا من أسوأ المرات في حياتي التي نمت فيها في سرير مريح حقًا. لقد اشتكى باسبارتو أيضًا، وهكذا لن أكون وحدي في هذه الشكوى. لا يعدُّ ركوبُ هذه الحافلات القديمة مريحًا سلسًا مثل تصميمها الداخلي.

8.30: جاء جيف حاملًا صينية من الكرواسان وخبز البريوش الفرنسي والمربى والقهوة الساخنة اللذيذة للغاية، وصحيفة إنترناشونال هيرالد تريبيون. لقد حطم بن جونسون المزيد من الأرقام القياسية في الألعاب الأولمبية. سحبتُ الستارة ووجدتُ سويسرا أمامي. وحلّتْ محلّ الكآبة المظلمة التي سادت شمال أوروبا سماءٌ صافيةٌ خاليةٌ من الغيوم، وحلّتْ محل ضواحي بولوني مروجٌ نظيفةٌ ترعى فيها أبقارٌ نظيفة وتتخلل هذه المروج مصانع أنيقة. كل هذا المشهد المرتّب موجود داخل منحدرات صخرية ملتوية بعنف ترتفع آلاف الأقدام إلى اليسار واليمين. كان الناس يحدقون بنا بفضول دون انتقاد بينما كنا نسير ببطء في بلدة صغيرة. لا تبدو الفخامة الواضحة لقطار الشرق السريع ملفتةً للنظرِ هنا في سويسرا. ربما ينطبق الأمر على الحسابات المصرفية الهائلة والملاجئ النووية الخاصة.

عانيتُ مشكلةً صغيرة في الحلاقة، إذ يبدو أنه لا يوجد ماء ساخن لملء الحوض الرخامي الرائع. قال جيف بنبرة فلسفية. "جَرّبْ الصنبورَ البارد يا سيدي". متأكدًا من أنه سوف يتدفق سيلًا مشبعًا بالبخار يقترب من الغليان.

لا توجد لحظةٌ مملّةٌ على الإطلاق في قطار الشرق السريع، وكانت رقائق البريوش لا تزال طازجة على أصابعي عندما أعلنوا أول نداء لتناول الفطور المتأخر. لقد طلبت النصيحة قبل الشروع في هذه الرحلة من العديد من المسافرين ذوي الخبرة، وكان جون هيمنغ، مدير الجمعية الجغرافية الملكية، هو الذي نصحني بأنَّ المستكشف والرحّالة الحقيقي لا يرفُضُ أيَّ وجبةٍ تُقدَّمُ له أبدًا، فقد تكون آخر وجبة تعرض عليه لعدة أيامٍ قادمة. قررتُ تناول وجبة الفطور المتأخّر بهذهِ الرّوح، وتناولت طبقًا من بيض بنديكت ولكنني تجنبتُ تناولَ "نبيذ الإفطار الخفيف" الذي كان بسعر 24 جنيهًا إسترلينيًا للزجاجة.

عبَرنا ليختنشتاين بين الطبقين الثاني والثالث، ودخلنا البلد الخامس في أقلّ من أربعٍ وعشرينَ ساعة، عندما أخذتِ الأمورُ تتدهور. لقد حولوا مسار قطارنا عبر بلدة "بيوشس" بسبب الخروج عن الخط (وهو ما لا أستطيع أن أتخيل حدوثه في مثل هذا النظام الدقيق من السكك الحديدية الذي يمتاز بالعمل على أكمل وجه) والأسوأ من ذلك، أنه علينا أن نتوقف في "إنسبروك" لوجود إضراب للسكك الحديدية في إيطاليا. لذا لن يزور قطار "فينيسيا-سيمبلون أورينت إكسبريس" البندقية أو سيمبلون اليوم.

سوف يوفرون حافلة لنا في إنسبروك، ولكنهم لن يتمكّنوا من ضمان الوصول في الوقت المحدّد. شعرتُ بالتوتر الآن بسبب رحلة السفينة التي سنأخذها من البندقية، وليس هناك ما يمكنني فعله سوى الجلوس والاستمتاع بالمنظر. اتجهنا نحو ممر أهلبيرغ، عبر مشاهد بانورامية شاملة للمنحدرات الخضراء الوارفة وسفوح الجبال المليئة بالأشجار التي شلّتها الأمطار الحمضية. تنعم القرى وأبراجُها ذات القباب البصلية بالهدوء والنعاس في الوديان. وتتفرّعُ من كلِّ برجٍ شبكةٌ من الأبراج الكهربائية التي تحمل السيارات والكابلات ومصاعد الكراسي التي تعتمد عليها معيشتهم، حيث لن تتمكن في الشتاء هنا من الحركة إلا بصعوبة كبيرة.

وصل قطار "أورينت أكسبرس" بعد أربع وعشرين ساعة من مغادرة فيكتوريا إلى إنسبروك بالنمسا، وخرجت من عرباته السبع عشرة في حالة من الارتباك المنظم مجموعةُ مالكي أنابيب النفط وسكان الغرب الأوسط والحمالون والسعاة المعتذرون مع كل خطوة وحتى الطهاة الذين يحملونُ الطعام على أطباق فضية، وانتقلوا جميعهم عبر موقف السيارات الخاصة بالمحطة إلى أسطول من الحافلات الحديثة المجهولة. وقد حاول الجميع جهدهم التظاهر بأنهم ما يزالون يقضون وقتًا ممتعًا، ولكن فقرة السحر قد انتهت.

تأخّرنا كثيرًا في "ممر برينر" بينما كانت الجمارك النمساوية تبحث عن الختم الصحيح لتخليص معدات الأفلام التي نحملها. وعندما غربت الشمسُ خلفَ الجبال، قمتُ بإجراء حسابٍ سريعٍ بناءً على الوقت الذي تستغرقه مغادرة النمسا. وفي تقدير تقريبي، قد أقضي ثمانية أيام من الثمانين يومًا القادمة في انتظار الجمارك. لم يضطرّ فوغ للتعامل مع مشكلة كهذه. ولم يواجه قط الإضراب الذي يسميه النمساويون *streik* على نحو يمنحه المزيد من الإثارة. لو كانت هذه رحلة فوغ لكان قطاره يعبر جبال الألب الآن.

أنهيتُ زجاجةً من شمبانيا قطار الشرق السريع على الحدود الإيطالية، وقد بدا أنها قد سرّعت العملية الجمركية. وسرعان ما انطلقنا وسط الابتسامات والهزات والإيماءات المتنوعة، وذهبنا باتجاه الأرض التي يقال فيها للإضراب *streik* بالإيطالية شوبيرو *sciopero*.

دهمتنا رائحةٌ كريهةٌ عندما عبرنا البحيرة التي تفصل البندقية عن البر الرئيسي. إنها رائحة الكبريت من المصانع الكيميائية الضخمة في "ميستري"، والتي ترسل هالةً كريهةَ الرائحةِ حول "سيرينيسيما"، وتخفّفُ بقوة من التوقعات الرومانسية.

بعد عشرين دقيقة: وصلنا إلى القنوات وعلِقنا تحت أحد الجسور. كنا جميعًا في مركب رحلات محمَّلٍ بالكامل بطول 40 قدمًا نحاول الالتفاف بزاوية 90 درجة. أخذ ملّاحنا ساندرو يقفز هنا وهناك بأناقة، ولكن دون أي فائدة في جميع أرجاء السفينة وهو يلقي باللوم على المد والجزر. تجمّعَ حشدٌ صغيرٌ من السيّاح اليابانيين على الجسر فوقنا. بدا كل منهم وكأنه يحمل ثماني كاميرات. كان الأمر برمته محرجًا إلى حد ما. عندما اندفع بنا ساندرو في النهاية بعيدًا عن الجسر، مع قطعة كبيرة الحجم من الأعمال الحجرية التي تعود إلى القرن السادس عشر، وجدنا أنفسَنا نقترب من موكبِ جنازة. كانت جنازة شخص مشهور بالنظر إلى المظاهر التي تحفُّ بالجنازة، حيث استمرت جنادل المشيعين في الظهور بالقرب من الزاوية.

بعد ذلك بفترة أطول: شعرتُ بالحرّ والتعبِ وافتقدتُ قطار "أورينت أكسبريس" وقطع القماش التي تغلف المقاعد، وجيف المهتمّ الموجود دائمًا لإرشادي في سبل الحياة، ووجدتُ نفسي في فندق "أتلانتيدي" مع حقيبتي الثقيلة.

يأخذ الإيطاليون فكرة الظهور في الأفلام على محمل الجد، ولكن ليس بالجدية نفسها التي يأخذون بها الملابس التي يرتدونها عندما يتم تصويرهم، وقد كلف هذا أندريه الكثير، وهو أحد موظفي الاستقبال في الفندق، عندما لعِبَ دورَالرّجلِ الذي يقودُ مقدم البرنامج إلى غرفته. وانطلقَ لتصفيفِ شعره وارتداء البدلة المناسبة، مُفسِحًا الطريقَ لزميلِه ماسّيمو، الذي لا يهتم كثيراً بمظهره الشخصي، ليقدم أداءً عاطفيًا متميزًا. لم يكن هناك مصعدٌ، وكانت غرفتي في الطابق العلوي وتتمتعُ بشرفةٍ صغيرة لا تطلّ على أي إطلالة من الإطلالات الكلاسيكية لمدينة البندقية. ورأيتُ أثناءَ تنظيف أسناني أول صرصار في رحلتي يتمشى على بلاط الحمام المتصدِّع.

**اليوم الثالث 27 سبتمبر**

كان أمامي بضع ساعات لأقضيها في البندقية قبل المغادرة بالقارب إلى اليونان ثم جزيرة كريت ثم إلى مصر. رأى المخرجُ أنه سيكون من اللطيف أن أرى المدينة من الجزء الخلفي لمركبٍ متهالكٍ، ووجدتُ نفسي بعد فترة قصيرة، بل ربما فترة قصيرة للغاية بعد الإفطار، أغسلُ باستعمال خرطوم المياه ممشى "ريفا ديلي سكيافوني" وأرمي أكياسًا بلاستيكية من الأشياء الفينيسية التي لا يمكن ذكرها في مركبِ نقلِ القمامة. ردّ عليَّ ماريو، المسؤول عن فريقنا، الذي كان في 48 من عمره، ولديه ابن في الثالثة عشرة من عمره وبنت في العشرين، عندما قلت إنَّ هذه المدينة من أجمل المدن التي يمكن أن يعيش فيها الإنسان ويترعرع: "حتى القمامة في البندقية لم تعد رخيصة، لا يستطيع الشباب اليوم تحمّل تكاليف العيش هنا". أما العضوان الآخران في طاقمنا فهما فابيو، الذي تبيّنَ أنه كان يلعب رياضة رفع الأثقال وكان ممثّلًا لبلاده في هذه الرياضة، الذي شعر بالحرج الشديد من عملية التصوير بأكملها، وساندرو، صاحب الشعر الأجعد والوجه الجميل بمقاييس ما قبل الجماعة الرفائيلية، الذي لا يمكنك التواصل معه أو الاستفادة منه أو إيجاده في أي لحظة كانت.

أبحرنا بهدوء وفخامة عبر القنوات، ولم نضطر للإسراع لتمرير أحد. رفضُ قبول سخافات الآخرين يمنحُ المرء إحساسًا متعجرفًا بالتفوق. قد تنفخ القوارب المصنوعة من الخشب المكسو بالقشرة والنحاس المصقول أبواقها أثناء محاولتها تجاوزنا بحمولاتها باهظة الثمن، ولكننا نعلم أنهم يعرفون مدى حاجتهم إلينا، فقد أدركنا أنهم يفضلون أن يظلوا بعيدين عن الأنظار.

استمتعتُ برؤيتي للبندقية من وجهة نظر جامعي القمامة واقترحتُ على روجر أن نجعلها موضوع أول حلقة من سلسلة "عمال النظافة العظماء في العالم"، لتتبعَها، إذا نجحتْ حلقة "مجاري العالم العظمى".

رفَضَ رون باسبارتو اقتراحي وقال: "لقد قضيتُ للتو خمسة أسابيع في المجاري، شكرًا لك!"، ولم يكن يشير بالطبع إلى ظروف العمل في مركز التلفزيون، بل إلى برنامج قدّمهُ للتو عن رجلٍ لجأ في الحرب إلى مجاري *لفوف*.

لقد زار رون العالم بأكمله والتقى بالجميع. رنَّ الهاتف في الموقع في اليوم الأول من التصوير وصرخَ أحدُ مساعديه وهو يغطي الميكروفون: "رون! هل يمكنك إجراء مقابلة مع البابا يوم الجمعة؟"

أخذتُ قاربًا إلى مكتبِ بريد البندقية لإرسال بدلة السهرة التي ارتديتُها إلى لندن، وقد انتهى الجزء الأنيق من الرحلة بالفعل. هذا هو أحد مكاتب البريد الكبرى في العالم، ويقع في المركز التجاري "فونداكو دي تيديشي"، الذي بني بين عامي 1505 و1508 كقاعدة للتجار الألمان في البندقية. هناك فناءٌ عريضٌ مبلّط بالطوب مع نافورة حجرية في الوسط محاطة بثلاثة طوابق من الشرفات التي تطل عليها وتستند على أعمدة. زُينتْ الجدران يومًا ما بأعمال الفنانين البنادقة العظماء، مثل تيتيان – ولم يبق من هذه الأعمال كما ورد في الدليل سوى: "تمثالٍ عارٍ تالفٍ إلى حدّ كبير" للفنان جورجوني. لاحظتُ الكثير من النساء الشابات الجميلات يحملن حقائب البريد على رصيف الميناء تحت جسر الريالتو، وقد كنَّ يعملنَ في مكتب البريد. تشبه القناة الكبرى (كانال جرانده) في هذه النقطة، ميدان بيكاديللي، ولكن القيادة هنا رهيبة، حيثُ تقطعُ التكاسي المائية الطريق على الحافلات المائية، وتقطعُ السفن الخرسانية الطريق على قوارب التكسي، والجنادل تشقّ طريقها بهدوء وعلى نحو انتحاري بين كلّ هذا وذاك.

التجأتُ إلى مطعم "هوستاريا ديل ميليون" الذي يقدم الطعام البسيط والنبيذ اللذيذ في فناءٍ صغيرٍ وحميم. ما يزال هناك بابان منتصبان في المنزل الذي عاش فيه ماركو بولو الذي انطلق منه في رحلاته العظيمة إلى الشرق. وقفتُ وتأملتُ الجدران الحجرية المتواضعة، كما لو كان هناك شيءٌ يمكنني تعلّمه منها. التقطَ مصور صوراً لي وأنا أنظر إلى الجدران، وكان مصورًا إيطاليًا اسمه الحقيقي ريناتو، ولكنني أخذت أدعوه باسم: بوسّو وهي الكلمة الوحيدة التي سمعتُها منه اليوم والتي تعني: هل يمكنني التقاط صورة؟

رد متفاجئًا: "بوسّو؟". لطالما شعرتُ بالأسف لهؤلاء المصوّرين. صحيح أنهم يقومون بعملهم فقط، ولكنهم يظلونُ يعترضون طريق باسبارتو ويغضبونه كثيرًا.

في أوائل المساء: لن تنطلق رحلتنا إلى بلاد الشام للأسف من رصيف الميناء الخلاب المناسب للتصوير الذي تحيط به أسُودُ مار مرقس، بل من الجانب الخلفي الذي يهمُله السياح في البندقية، وهو أرصفة المحطة البحرية "ستاتسيوني ماريتّيما". تلاشى الدفء الرقيق للنهار وتحول إلى أمسية باردة بينما يتهادى مركبُ الأمتعة بين مجموعة متنوعة من سفن الشحن: قارب روسي من "ستارنوف"، وسفينة "نهر تاين" من "ليماسول" (سُميت على اسم المكان الذي تحولت إليه صناعة الشحن البريطانية) لنصل أخيرًا إلى سفينة *"إسبرسو إيجيتو، فينيتزيا"،* والتي تتمتع بمقدمة أنيقة مصمّمةٍ على شكل موجةٍ بلون الشوكولاتة بالحليب، والتي ستغدو بيتي للأيام الأربعة المقبلة. لم أكن وباسبارتو متجاوبَين ومتحمَسَين كما ينبغي أن نكون أمام الوعود التي تحملها لنا سفينة *إسبرسو إيجيتو*، ربما لأننا متعبان أو ربما لأننا لم نتمكن من عد سوى إحدى عشرة كوة على جانب السفينة. أفزعتني صرخةٌ ما وجعلتني أستدير وأتزحلق تقريبًا من الفزع الذي ضرب أحشائي لأستند على حامل الكاميرا ثلاثي القوائم.

كانت الصرخة: "بوسّو؟"

أصبحنا على متن السفينة بعد ساعتين من الضياع في فجوة النسيان البيروقراطية على رصيفِ الميناء. تردّدَ صدى مقطع تلك الأغنية على لسان مساعد المصور "البشر يحتاجون إلى البشر". ربما ينبغي أن تكون الأغنية "البشر يحتاجون إلى النوافذ" عندها ستكون ملائمة أكثر لوضعنا. تراجعت معنويات رون تمامًا، لأن مقصورته لا تفتقر إلى النوافذ وحسب، بل إلى الأضواء أيضًا. حاولت تذكير نفسي بألا أخبره عن الإطلالة الخاصة بمقصورتي.

يمكنني من نافذتي رؤية أفق مدينة البندقية الرقيق في الليل، ونحن نمرّ عبر البحيرة. صورة ناعمة وواهية تقريبًا، حتى شعرت أنني إذا ما فركتُ عيني ونظرتُ مجددًا فسوف تختفي.

تمتمَ أحدهم في الظلام بينما تنحسر الأرصفة الحجرية وتتلاشى الأروقة المضاءة بالمصابيح في المسافة البعيدة: "إنها نهاية الحضارة". وهذه مبالغة كبيرة بالطبع، خاصة إذا كنت يونانيًا، ولكنها نهاية المناخات المعتدلة والفصول والطرق الغربية لمدة شهر أو شهرين، وسمحتُ لنفسي بالقليل من الحنين إلى الوطن.

**اليوم الرابع 28 سبتمبر**

بُنيتْ سفينةُ "إسبريسو إيجيتو" التي تزِنُ 4686 طنًا في ليفورنو (لِفُرنة) قبل 14 عاماً. وتعودُ مُلكيّتُها لشركةِ الملاحة الأدرياتيكية المؤمّمة، وهي السفينةُ الوحيدة التي توفّرُ خدمةَ الركاب المنتظَمة بين البندقيةِ ومصر. (سافرَ فوغ من برينديزي إلى بومباي، وهي خدمةٌ انتهتْ منذُ فترةٍ طويلة). تتجلّى جاذبيةُ رحلةٍ جويةٍ تمتدُّ لساعتين بدلاً من أربعة أيام في البحر، في حقيقة أنَّ هناك ثمانين راكبًا فقط على متن الطائرة.

خرجتُ هذا الصباح بعد ليلةٍ جيدةٍ من النومِ الهانئ الرغيد لاستكشاف القارب. أخيرًا وجدتُ نفسي في منطقةٍ مركزيةٍ مفتوحة بعد المرور في شبكة الممرّات المتطابقة. قيل لي إنَّ هناك لوحة إعلانات سوف تكتب عليها الأنشطة الترفيهية لهذا اليوم. ولكنها كانت فارغة. وفي الجهة المقابلة منها، خلفَ لوحٍ زجاجي منحنٍ جلسَ مراقبُ السفينة السيد *لالي* بجسده الضخم، وأخذَ يسعُل. زمجَرَ بكآبةٍ "لا بد أن أتوقّفَ عن التدخين، ولكنني أشعر بالتوتر". إنَّ فكرة أن يكون هذا الرجل الضخم الأشبه بالقرد عصبيًا ومتوترًا أشبه بسماع أن آرنولد شوارزنيجر يبكي لأنه لا يستطيع النوم، وهذه ليست المفاجأة الوحيدة لدى السيد *لالي*، فهو سلوفيني يريد من الإيطاليين إعادة مدينة ترييستي، ويتعاطف مع الانفصاليين في جنوب بلاده المتورّطينَ حاليًا في صراعٍ مع حكومتهمِ اليوغوسلافية المركزية. "لهذا أستطيع استيعاب مطالب الويلزيين الذين يطالبون ببلدهم الخاص أيضًا".

أرادَ يومًا أن يكونَ مُمثّلاً، ويتذكّرُ أنهم قد وبّخوهُ بشدّةٍ بسببِ مضغِهِ العلكة خلال مشهدِ موتٍ شكسبيريّ. ثم أراد أن يصبح مخرج أفلام، فقد شاهد فيلم "المدمّرة بوتمكين" سبع مرات. مدَّ يدَهُ إلى قطعة ورق وإلى الميكروفون، وعاد إلى وظيفته التي انتهى ليعمل بها أخيرًا وعلى وجهه ابتسامةُ اعتذارٍ قاتمة. وبدأ العمل الشاق، بعد تعديل زوج نظارات غير متناسق على شكل نصف قمر، متمثّلًا في الإعلان بخمسِ لغاتٍ، عن تقديم التوقيت لمدة ساعة الليلة.

جلسَ حفنةٌ من الركاب في الصالة الرئيسة يشاهدون "باباي" المدبلج باللغة الإيطالية. وأخذ رون يقرأ "كوارث الطيران الكبرى" وقال رجلٌ أسكتلندي مسنٍّ صغيرِ الحجم في الحانة محتجًا: "هذه أصغرُ كوكا كولا رأيتُها في حياتي" وأومأتْ زوجتُهُ بالموافقة. تجاهلَهُما الساقي وتفحَّصَ شيئًا جذَبَهُ إصبَعُهُ الصغيرِ للتوّ من أُذنه.

كانت أشعة الشمس ساطعة فوقَ سطح السفينة، وهناكَ عائلةٌ مصريةٌ كبيرةٌ عائدة من عطلةٍ في نيس. بقيتِ النساءُ محجباتٍ رغم الحرارة الشديدة، ولكنَّ الأطفالَ أخذوا يطاردون بعضَهُم البعضَ حول سطح السفينة الفارغ المخصص للتشمّس. كان محمود والد الأطفال يبتسمُ طيلةَ الرحلة راضيًا عن نفسه ومسرورًا لسببٍ ما، كالقطّةِ التي أكَلَتِ الكريمة. ربما أنهى للتو صفقةً متعلقة بخط الأنابيب مع أصدقائي السابقين من قطار الشرق السريع "أورينت إكسبريس".

استمرَّ الشعورُ الغامرُ في أنَّنا خارج الموسم الاعتيادي. كان حمامُ السباحة الصغير جافًا وقد وضعوا عليه شبكة الأمان. سألتُ أحدَ أفرادِ الطاقَم عما إذا كانوا سيملؤونه، فنظرَ إليّ بدهشةٍ وهزَّ رأسَه: "إنه للمجانين". كان سطح السفينة السفلي مليئًا بسياراتِ المرسيدس، وأعتقد أنها فاضت عن استيعاب المخازن فاضطروا لوضعها على سطح السفينة.

أضاع باسبارتو جميع صحف الصنداي التي اشتراها من فيكتوريا قبل ثلاثة أيام باستثناء صحيفة *صنداي سبورت*. وقفت بجانب إحدى سيارات المرسيدس بينما كنا نقطع المياه الزرقاء العميقة للبحر الأدرياتيكي، في طريقنا من مهد للحضارة إلى آخر، وقرأتُ من قصة الأمير الضفدع الفصل المعنون بـ: "عذاب ليزلي عندما تحوّلَ رجلُها إلى ضفدع".

في منتصف الليل: خرجتُ في جولة أخيرةٌ على سطح السفينة. كان الجو باردًا بما يكفي ليجعلني ممتنًا لوضع السترة بين أمتعتي القليلة أصلًا. لقد تغيرتْ وتيرةُ الرحلة تمامًا بعد الاندفاع المجنون في أول 48 ساعة. أخذتُ أشعر لأول مرة بضخامة المسافة التي أمامنا. إننا نبحرُ بسرعة 18 عقدة وهي سرعة جيدة بالنسبة لأيِّ سفينة، ولكنّها ما تزال تعني أنني أتجوّلُ حاليًا حول العالم بسرعة تقل عن 48 كيلو مترًا في الساعة. بدتِ القطاراتُ حينها سريعةً على نحوٍ لا يمكنُ تصوّره، أما الطائرات فمستحيلة. كنّا نتحركُ بثباتٍ منذ 29 ساعة ولم نرَ شيئًا سوى البحر الضبابيّ الشاحب الرمادي. كان على يميننا هناك، أقصد على ميمنتنا، مدينة برينديزي، حيث أبحرَ سَلَفِي الخيالي اللامع.

عدتُ إلى مقصورتي التي أصبحت قادرًا على العودة إليها بخطأ منعطفٍ واحد فقط. ضبطتُ ساعتي وأعدتها بمقدار ساعة هناك في منتصف البحر الأدرياتيكي، في أول تغيير في الساعة في الأربع والعشرين مرة القادمة من المناطق الزمنية التي ستتغير قبل عودتي إلى الوطن.

**اليوم الخامس 29 سبتمبر**

تلاشى الضباب وأصبح البحر فيروزيًا رائعًا. غيّرنا مسارَنا خلال الليل واتجهنا إلى الشرق (وهي أخبار مرحب بها دائمًا لهذا الملاح حول العالم) ويمكنني رؤية ساحلٍ جافٍ بلون القش على كلا الجانبين.

لم يتأخّر أحدٌ عن الإفطار اليوم، لأننا الآن على بعد بضعة أميال فقط من واحدة من أكثر التجارب إثارةً في الرحلة، وهي عبور قناة كورنث. بدأ بناء هذه القناة بعد تسعِ سنواتٍ فقط من انطلاق فيلياس فوغ واكتملتْ في عام 1893. وفّرتْ هذه القناة 320 كيلو مترًا من الإبحار وتعدُّ سفينةُ *إسبريسو إيجيتو* أكبر سفينة تجتازها.

أبطأتْ محرّكاتنا لأول مرة منذ مغادرتِنا البندقية. واقتربّ منا الآن زورقانِ صغيرانِ، أحدُهُما زورقُ السّحبِ الذي يرشُدنا، والقاربُ الآخر يتواجد فيه الملاحون- ليس واحدًا فقط، بل ثلاثة- الذين كانوا يساعدون القبطان. أمسكوا سلَّمَ الحبال وتسلّقوا عليه ليصعدوا على متن السفينة. كانوا يرتدون سراويل قطنيةً ضيّقة. كان المسؤول عنهم كبيراً في السن وأصلعَ بشعرٍ رمادي، وكان هناك رجلٌ أصغر سنّاً مع تصفيفة شعر غريبة كشعر القذافي، والأخير شكله مميز للغاية أشبه بسياسي أو رجل دولة. هناك جوٌ مثيرٌ للغاية من التوقّعات الكبيرة حول هذه العملية التي تشبه إلى حدٍّ ما، على رأي روجر، إدخال خيطٍ في سُمِّ الإبرة. اجتمع الجميع تدريجياً على متن القارب لمشاهدة مدى تقدّمنا في الرحلة، حتى أكثر عشاق الشمس استرخاءً، بل حتّى الفتى الذي التصقَ بمكانِهِ هناك في الحانة، الذي لم يرفع عينيه عن التلفزيون لمدة 36 ساعة. بدا الشقّ الضيق أمامنا غير حقيقي، أشبه بالمؤثرات الخاصة في أفلام سيسيل ديميل.

قام جنديٌّ يحمل رشاشًا بدوريات خارج كوخ حراسة خرساني صغير أثناء مرورنا. انحنتِ الأشجارُ على كلا الجانبين مرهقَةً إلى حدٍ ما: نحن في أرض العشب الجاف.

أصبحنا فجأةً داخل القناة وكأننا في منتصف صورة من "كتاب العجائب للأطفال". ارتفعتِ الجدران عند 90 درجة مع مسافة مترين فقط على جانبيها. حانت الآن المهمة الأصعب أمام الملاحين الثلاثة، حيث كان واحدٌ منهم على كل جانب من قمرة القيادة، والملاح الرئيس في الوسط. إذا ما تأرجحت مؤخرة السفينة فسوف تصطدم بجدران الحجر الرملي الجاف للقناة. لا بد أنَّ التعامل مع قناة "كورنث" واحد من أفضل الأعمال البحرية المثيرة، وعبارة عن عرضٍ للمهارات الملاحية، ليس فقط من خلال هذا القارب، بل من خلال قارب السحب أيضًا، الذي يرشدنا أيضًا ويبقينا على المسار الصحيح، فالتوجيه الخاص من السفينة نفسها لا يكون فعالًا عند هذه السرعة.

فرقَعَ الملاحُ في الزاوية اليمنى أصابعه، وأخذ يصرخ أحيانًا ببعض التحذيرات باللغة اليونانية، ثم ذهب القبطان إلى بوصلته الدوّامة (الجيروسكوب) للتحقّقِ من مسارِنا. كنا نرفع أربعة أعلام حينها، العلم الأحمر والأبيض المزخرف بأسد القديس مرقس، وهو علم البندقية، وعلم جمهورية إيطاليا الأحمر والأبيض والأخضر، والعلم الأحمر والأبيض للدلالة على وجود ملّاح على متنِ السفينة، وعلم اليونان الأزرق والأبيض. وهناك على رأس الصاري أيضاً كان نايجل باسبارتو مع كاميرته، في بحثه الدائم عن اللقطة العظيمة، وقد أثارَ وجودُه من الطاقم في الأسفل الكثير من الصيحات العالية والفَزِعة.

عبرنا قناة "كورنث" بعد أكثر من ساعة بقليل من دخولها، فوَفّرنا على أنفسنا سبعَ أو ثماني ساعات في الرحلة حول شبه جزيرة "بيلوبونيز". ظهرت الأرض على يسارنا محروقة عارية خاوية وأشجار الصنوبر المتبقية محترقة أيضًا أثناء خروجنا إلى خليج "سارونيك". كان من الواضح أنَّ هناك حريقًا كبيرًا. كانت هناك حافلة على جانب الطريق تحتنا تنزل منها مجموعةٌ من السيداتِ اليونانيات حاملات حقائب يد، اندفعن نحو جانب القناة لمشاهدة مرورنا في السفينة. استدارت السفينة القاطرة التي كانت أمامنا واتّجَهَتْ عائدةً عبر القناة. واقترب منا زورق آخر ليأخذ الملاحين الثلاثة. كانوا يستحقون جميعًا بالفعل جولةً من التصفيق، ولكنّهم يفعلون هذا النوع من الأشياء عشر مرات في اليوم.

الساعة الثالثة بعد الظهر: تذكّرُكَ الأعداد الهائلة من القوارب من جميع الأنواع حول ميناء أثينا في "بيرايوس" أنَّ اليونانيين ما زالوا يعتبرون أنفسهم أمةً بحريّة. ولكنْ هناك في خليجٍ بعيدٍ عن الأنظار تقريبًا توجد العشرات من الناقلات العملاقة المتروكة الصدئة، لتذكرّك أنَّ الأيام الذهبية في الستينيات وأوائل السبعينيات قد انتهتْ وربما لن تعودَ أبدًا.

حان الآن الوقت العصيب بالنسبة للسيد *لالي* على نظام الإذاعة العام: "نذكّر ركاب الترانزيت الراغبين في زيارة أثينا، أننا سوف نبحر مجددًا في الساعة التاسعة مساءً. ولا بد أن يصعد الركاب على متن السفينة بحلول الساعة التاسعة والنصف... أنا آسف... في الساعة الثامنة، بل *الثامنة* والنصف...."

الكلمة اليونانية المقابلة لكلمة "إضراب" هي(*aperghia*) وقد واجهنا إضرابًا يونانيًا بالفعل. لم يكن هناك أي سيارات أجرة في أثينا ولا وجود بحسب ما أرى لأي وسيلة نقل عام بديلة. شعرتُ للحظة على جانب الرصيف بإحساسٍ قويّ بالعزلة في أرض أجنبية. اقتربتْ مني سيدة من بلادي وقالت: "لقد رأيتكَ على قناة *ووغان*!" وقد تبيّنَ أنها من مواليد مانشستر وهي في طريقها للعمل في كيبوتس، وأخذت تشكو بمرارة من رحلة عبّارة مدّتها 40 ساعة من هنا إلى تل أبيب.

أخذتني حافلةٌ صغيرةٌ إلى أثينا. يبدو أنَّ الزلازل أو التهديد بها قد أفسدتِ العمارة المحلية، وقد مررنا على صفوف عديدة من واجهات الخرسانة العادية، تفتقر إلى أي طابع مميّز. وهذا أمر محزن للغاية في مدينة تحتوي على اثنين أو ثلاثة من أعظم المباني في العالم.

ما جئت لرؤيته حقًا في أثينا هو الإيفزون Evzones. ولا أقصد بهذا أقراص التهاب الحلق، بل الحرس الرئاسي الذين يرتدون ملابس غريبة ويقومون بدوريات عند النصب التذكاري للحرب، ويرفعون وينزلون العلم الوطني في الأكروبوليس كل يوم أحد، وغيرها من المهام الأخرى. وهم عبارة عن رجال مقاتلين ضخمين، تم اختيارهم خصيصًا على درجة عالية من اللياقة البدنية، وقد تدربوا تدريبًا عاليًا، ويتكون زيهم الرسمي من قبعات مزينة بشراشيب، وسترات مطرزة، وتنانير قصيرة واسعة، وجوارب بيضاء وقباقيب مزينة بكراتٍ قماشيةٍ سوداء. وسوف يتبدّدُ أي إغراءٍ في النظر إلى هذا على أنه شيء رقيق بنظرة واحدة إلى هؤلاء العمالقة الذين يرتدونها. ويعكس هذا الزي الفخر والكبرياء الوطني العنيفِ الشرسِ لليونانيين، لأنَّ من كان يرتديه في الأصل هم المقاتلون الذين حافظوا على القضية القومية حيّة خلال 400 عام من الاحتلال التركي. ويعدُّ اليونانيون والأتراك في الوقت الحاضر حلفاء من الناحية النظرية، حيث إنَّ كليهما عضوان في الناتو، ولكن ملازم الإيفزون الذي تحدثتُ إليه لم يكن لديه شك فيمن كان ما يزال عدوَّه التقليدي.

تقوم تقاليد الإيفزون على أن يُلبِسَ الحراسُ الملابسَ بعضهم البعض، وكنت أشاهدهم وكأنني قزم، وقد شابك هؤلاء الشباب الضخام المهيبون أذرعهم حول خصور بعضهم البعض، لترتيب التنانير (يطلقون عليها اسم الفسطاطية *foustanellas* ) بحيث تتدلى من كل واحدة 400 طية (حيث تمثّلُ كلّ واحدة منها سنةً من سنواتِ الهيمنةِ العثمانية) في المكان المناسب تمامًا.

تمتّعنا في الثكنات بدفء ومجاملةٍ كبيرين من قبل قائد الإيفزون، وهو كريتي قدّمَ لنا أكوابًا كبيرة من "التسيكوديا" الأشبه بالراكي، وهي مشروبهم الروحي المحلي، ويشبهُ طعمُها براندي "سليفوفيتز". كانت المطاعم المحيطة بواجهة بيرايوس البحرية فارغة للغاية، وربما يكون ذلك بسبب إضراب سيارات الأجرة، وبدا أنَّ أصحابها مستعدون للانتحار لإيقاف حافلتنا الصغيرة أثناء عودتنا إلى السفينة. توقفنا في النهاية عند المكان الوحيد الذي لم يلقِ مالِكُه بنفسِهِ في منتصف الطريق أمامنا. كان اسم المكان "مطعم الماعز الأسود" ويضم مطعمًا خاصًا يسمى "شرائح السمك، فيش إن سلايس". كانت مياه البحر التي تقترب بلطف من أقدامنا مليئة بالزيت والقمامة لدرجة تجعلك تتعجّب من قدرتِها على الحركة أصلًا. (ربما كانت هذه هي "الشرائح" المقصودة في اسم المطعم).

شعرنا بارتياحٍ شديدٍ بالعودة إلى *إسبرسو إيجيتو*، وقد تعالتْ صرخاتُ السيد *لالي* الحزينة:

" السيد سعيد أحمد صبرا من مصر... يرجى القدوم إلى مكتب المراقب. السيد نيكولاس راسل من إنجلترا... يرجى القدوم إلى مكتب المراقب.

كان السيد *لالي* يدخِّنُ بشراهة عندما مررتُ بنافذتِهِ وأنا في طريقي إلى النوم.

**اليوم السادس 30 سبتمبر**

"هذا يومي الأسوأ... هذا أسوأ يوم لي هنا". كان السيد *لالي* يشير إلى وصول 100 راكب إضافي إلى مدينة هيراكليون، بالإضافة إلى 100 راكب صعدوا إلى السفينة في الليلة الماضية في بيرايوس (وتقول الشائعات إنّ بينهم 31 فتاة ألمانية بدون أولياء أمورهنّ). أخذتُ من السيد *لالي* تصريح النزول إلى الشاطئ، وانطلقتُ للركض في الساعة 7.30 في صباحٍ صافٍ حارٍ على طول الواجهة البحرية أمام القلعة المنخفضة الصلبة المحصّنة المحاطة بالأسوار والتي تهيمن على مشهد ميناء هيراكليون. وقد ظهر على جدارها أسد البندقية حيث نُقِشَ تحتُه بخطٍ صغير كلمات تُرجِع أُصولَه إلى الزمن الذي كانت فيه جزيرة كريت جزءًا من إمبراطورية البندقية.

شَهِدَتْ هذه الواجهة البحرية المتربة المغبرّة صعودَ وأفول ومرور وذهاب بعض الإمبراطوريات.

كانت الحضارة "المينوسية" قبل 3000 عام من المسيح، قد أفسحتِ المجال بالفعل للإمبراطوريات اليونانية والرومانية والبيزنطية والعربية قبل وصول البنادقة في عام 1210، وكان الأتراك على الطريق. أعتقد أنَّ هذه الإمبراطوريات قد نهبَتْ بعضها البعض، في ممارسة طويلة معروفة على نطاق واسع أدّتْ على الدوام إلى إعادة توزيع الثروة.

لقد أحببتُ الأجواء الودّية وتعامل الناس مع بعضهم البعض في هذه المدينة. ربما يبدو كلُّ شيء نصفَ مكتملٍ، ولكنْ هناك ساحةٌ صغيرةٌ حميمةٌ في وسط المدينة حيث استرحتُ هناك، مع قهوة كثيفة وعصير برتقال طازج وخبز وعسل، وتابعت الأخبار الأولمبية في نسخة عمرها يوم واحد من صحيفة *الإندبندنت:* فضيحة بِن جونسون التي أعقبت نجاحَهُ الذي كان من الممكن أن يفخر به سكان جبل الأولمب.

هرولتُ بوتيرةٍ لطيفةٍ في شوارع بأسماءَ غير متوقعة مثل شارع "إيفانز" (تيمنًا بالرجل الإنجليزي الذي نقّبَ عن العاصمة المينوسية القريبة "كنوسوس") وشارع دوق بوفورت ("Leoforos Dhoukos Bofor"). وعندما عدت إلى السفينة كان سعيد أحمد صبرا ما يزال مطلوبًا في مكتب المراقب.

لقد غيّرتْ كميةُ الركابِ الزائدة اليوم شكل *إسبرسو إيجيتو* وطابعها إلى حدٍّ كبير، فقد ضاعت تلك المجموعة الصغيرة اللطيفة المسترخية من المصريين المبتسمين والأسكتلنديين الكئيبين الذين غادروا معنا من البندقية، بعد أن غطى عليهم الآن سائقو دراجات نارية ألمان بشعور طويلة، ومصطافون في أفواج سياحية في رحلات مدتها 36 ساعة إلى مصر. هناك الكثير من المصريين النحيفين بوجوه مستسلمة تفتقر للبسمة، يرتدون ملابس رديئة ويحملون أكياسًا بلاستيكية. أخذ يتكرر صوت بيع الأشياء للمسافرين والبصاق مثل إعلانات السيد *لالي* اليائسة المتزايدة. كان ما يزال ينقصنا 200 راكب بعد لنصل إلى العدد الكامل للركاب لا سمح الله، فلا يمكن لأحد بالتفكير بهذا الاحتمال، مع مرورنا بجدار الميناء الطويل الذي يعود إلى القرون الوسطى ووصولنا إلى شرق البحر الأبيض المتوسط.

كان أبرز حدثٍ في يومي الأخير على متن *إسبريسو إيجيتو* هو العشاء الاحتفالي. كنا ممتنين للغاية لموظفي شركة "أدرياتيك للملاحة" وأردنا إظهار امتناننا هذا لهم. اقترحتْ آن باسبارتو وضعَ طاولتين معًا، لندرك لاحقًا أنَّ الطاولات مثبّتة بالأرضية... ولكن العديد من الأشخاص، ومنهم برونو ممثّل شركة "أدرياتيكا"، وإيروس النادل المكتئب، والعديد من النُدُل ومهندس آخر، بدأوا في بناء جسر خشبي من طاولة إلى أخرى.

أخذوني في فترة ما بعد الظهر إلى مطبخ السفينة حيث يحضِّرُ فرانكو وفريق مكوَّنٌ من 11 شخصًا العشاء لـ 300 شخص. وقد علّمَني فرانكو، الطباخ النابولي الذي عمل منذ صغره وطيلة فترة شبابه لمدة 27 عامًا مع شركة "أدرياتيكا" درسًا سريعًا في طريقة تحضير الخبز. يبدو جوهر العملية وكأنه علاج للسيطرة على نوبات الذعر، إذ بدأ فرانكو بمجرد تحضير العجينة بعجنها وليّها وربطها وثنيها مع التمتمة والشتائم والتقليب، وحضّرَ في غضون دقيقة حوالي 25 لفة صغيرة، قد يقارنها أي مراقب غير معجب بما يرى بسلسلة من روث الكلاب التي شُكّلتْ على نحو احترافي رائع. شعرت بغرور شديد بنفسي حتى النهاية عندما شكّلتُ بعد محاولتين أو ثلاث محاولات، قطعةً مقبولةً على شكل حرف "P"، سآكلها لاحقًا.

الساعة5.30: شاهدتُ على سطح السفينة آخر غروبٍ أوروبيّ لي. وظهر سربٌ من الطيور الصغيرة التي كانت تندفع وتتقافز في السماء ثم تغوص أمامي. كان هذا سربٌ من السنونو، والشمس تقتربُ وتتضخّمُ وتَغرُب. كانت الشمس مبهرة للغاية لدرجة أنها بدت قرمزية اللون.

قرَّرنا تصوير الوجبة العظيمة هذا المساء، وفجأة ارتدى جميع النُدُل سترات بيضاء ناصعة. كان إيروس الذي ارتدى لباسه الكامل، يشبهُ نجمًا سينمائيًا في الخمسينات فقد جاذبيته وأَفَلَ نجمُه. كانت الشمبانيا، والأرز بالجمبري (ريزوتو دي جامبري)، وسمك "لوب دي مير" من البحر المتوسط، والجبن وحلوى البروفيتيرول الفرنسية، والنبيذ الأحمر والأبيض تأتي واحدًا بعد الآخر، ولم تكن تمثل اختبارًا حقيقيًا لمتناولي الطعام وحسب، بل لمهارات الهندسة الإنشائية التي ارتجلناها لتكوين الطاولات.

انطلقتِ السفينة في رحلتِها لأول مرة عندما أصبحت الحياة *Vita* أحلى وأحلى *piu dolce،* كان إيروس يلوح في الأفق فوقنا، وأخذ يشبه فرانكي هاورد أكثر فأكثر وهو يعلن لنا مطرقِعًا أصابعه: "لم يسمِّنِي أهلي إيروس بالصدفة"، ثم غمزَ غمزة فاحشة واستدار وتوجّهَ فجأة ومباشرةً إلى أحد النُدُل الذي كان يحمل المزيد من حلوى البروفيتيرول.

عدتُ إلى مقصورتي وعيناي مشوشتان بالنبيذ الفاخر، والآن تمكّنتُ من قراءة نسختي من كتاب "Get By In Arabic" الذي أصدرتْهُ هيئة الإذاعة البريطانية. وصلتُ إلى الصفحة 2، وكانت مصرُ على بعد 290كيلو مترًا فقط.

**اليوم السابع 1 أكتوبر**

استيقظتُ من أحلامٍ وكوابيس مقلقةٍ على صوتِ نحنحةٍ وهرشٍ وتنفُّسٍ ثقيلٍ غير منتظم. لم يكن هذا صوتَ تَنفُّسِي أنا. جاء الصوت من الجانب الآخر من فاصل المقصورة، ولكنّهُ بدا قريبًا جدًا على نحو مزعج، وكما لو أنَّ هذه الكتلة غير الصحّية المجهولةِ موجودةٌ على طرفِ سريري. حدث كل هذا في الساعة 2.30، ولم أنم على نحو جيد بعدها. استيقظتُ بعدَ أربعِ ساعاتٍ وضّبتُ أمتعتي ونفختُ الكرةَ الأرضية القابلة للنفخ، وهي الطريقةُ الوحيدةُ للحصول على صورة دقيقة للمسار الحقيقي للرحلة. بدا وكأننا بالكاد بدأنا في الرحلة، على الرغم من محاولة روجر تشجيعي عندما أخبرَني أنَّ القاهرةَ تبعدُ 3200 كيلو متر عن لندن، وعندما نصل إلى هناك سنكون قد بلغنا ربع الرحلة.

هناكَ على سطح السفينة كانت أول نظرة أُلقيها على ساحلِ شمالِ أفريقيا. شممتُ رائحةَ خبزٍ طازجٍ تتناقض على نحوٍ غريبٍ مع المزاج الصامت إلى حد كبير للركاب الذين يقفون محدّقين أمامهم بصمت، وحول أقدامهم صناديق غير مرتّبة تحتوي أفرانَ الميكروويف وخلاطاتِ "كينوود". كانوا يدّخرون طاقاتهم من أجل الطوابير والجمارك.

تحدّثتُ إلى رجلٍ إنجليزي يسافر وحيدًا يريد الذهاب إلى سيناء ثم إلى السودان، وقد كان غواصًا. كان هذا الرجل مدمنًا على هذه الرياضة ويموّلُ رحلاتِه من خلال تأجيرِ أراضيهِ التي يملِكُها في "بريكون" لتُستعمل في الرعي. ابتسمَ لي معتذرًا: "هذه ليست طريقة مسؤولة للغاية للسفر".

لم أكن من النوع الذي يحبُّ الانخراط في الأحاديث.

أصبحتُ الآن على عتبةِ عالمٍ غريبٍ غير مألوفٍ على الإطلاق. كان كلُّ شيءٍ مختلفًا، من المآذن في أفق الإسكندرية المغبرّ، إلى السلوكِ المشبوه على نحوٍ صارخٍ لقاربٍ صغيرٍ لا يحملُ اسمًا رسا بهدوء على الجهة اليسرى من مؤخرة سفينتنا، وأخذَ حزمةً من 200 علبة مارلبورو ألقاها أحدُ أفراد الطاقم، وأخذوا يفرزونها على القارب، ثم غاب الزورقُ بعض الوقت وعاد مجددًا ليعطي المزيد من البضائع والتي خُزِّنَتْ بسرعةٍ في غرفة القيادة تحتَ عمودِ العجلة.

جررتُ قدميّ متثاقلًا على السلم الخشبي في محاولةٍ مني للإحساسِ بقليلٍ مما جذب الإسكندر الأكبر ويوليوس قيصر ونابليون إلى هذا المكان، وقد أصابَ قصبةَ رجلي خلاطُ "ماغيماكس". قابلتُ سيدةً ساحرةً للغاية ترتدي ملابس بيضاء تتحقّقُ من جواز سفري وسمعتُ لأول مرةٍ ذلك الردّ المصري الناعم واللطيف على الأجانب "نوّرت Welcome".

كان راكبو الدراجات الألمان يجرون آلاتهم الوحشية من السفينة، ومرَّ اثنان من عمالِ الرصيف في منتصف العمرِ ممسكين بأيدي بعضهم البعض، وكان شخصٌ يرتدي ملابسَ رثّة وحذاء تنس رياضي فضفاض يحاول بملامح حزينة التأثير في الحشد لدفعهم للشراء منه من الدلوِ المليء بزجاجات الكوكا كولا والثلج.

شعرتُ بتدفّقٍ غريبٍ من الأدرينالين بمجرّد وصولي إلى الأراضي المصرية، كما لو أنني قد هربتُ من خمسة أيام عمل في حصاد القطن. لن أواجه أيَّ شيءٍ طبيعيّ لفترةٍ طويلةٍ منذ الآن. وجدتُ نفسي، كما لو كان دليلًا على ذلك، في عربةِ أجرةٍ مفتوحةٍ تجرّها الخيول التي كانت تعدو بسرعةٍ لتخرج من الميناء وتنضوي في حركة المرور المندفعة. رأيتُ مجموعةً من المصريين الذي يحتسون الشاي، الذين يفترض أنه قد تم إبلاغهم عن سبب وجود الكاميرا.

صاحوا قائلين "أنت (مايكل كين)؟"

"لا، ذلك نجم شهير أما أنا فما زلت في بداية طريقي".

ضحكوا جميعًا على نحو يتجاوز حدود اللياقة: "نريد أن نرى هذا الفيلم بسرعة."

لم أكن أرغب سوى بالبقاء على قيد الحياة لفترة كافية لتحقيق ذلك، ولكن لم يكن لديّ وقتٌ لإخبارهم بذلك بعد أن استخدم السائق أحمد سَوطَهُ وانطلقنا إلى شوارع الإسكندرية. كان العربة مرعبة للغاية. بدا الحصان الذي أُطلق عليه لسبب ما اسم "لاري" غير قادر بطبيعتهِ على التحرّكِ في خطٍّ مستقيمٍ، ووصلنا بعدَ سلسلةٍ من الترنحات والعَدْوِ السريع بمساعدةِ ضرباتِ السّوطِ الجامحة، ونحن نراوغ لنتفادى على بعد بوصاتٍ السيارات العابرة، ثم وصلنا في النهاية إلى الكورنيش الشهير، الواجهة البحرية المتعرّجةِ الطويلة. كان المكان أشبه بمدينة "كان" الفرنسية مع القليل من حب الشباب. شوارع طويلة وجميلة ومتناظرة على نحو جيد مع بعض الواجهات الجميلة على الطراز الكلاسيكي الحديث، ولكن لم المظهر العام متجانسًا، بل ملطّخًا ومليئًا بالبقع على نحو ما، مما مَنَحَ المدينةَ طابعًا غريبًا جعلها تبدو أشبهَ بمدينةٍ مهجورةٍ منذُ فترةٍ طويلة، وقد امتلأتِ الآن بالناس الذين عادوا إليها بحذر ليسكنوا فيها ويعيدوا تأهيلها.

نام الباعة الجوالون في الشوارع على الحاجز البحري، ورؤوسهم محمية من الشمس بالسلال التي سيبيعونها لاحقًا. أوصلني أحمد ولاري إلى فندق "سيسل" سالمًا جسديًا، ولكن ليس عقليًا ربما. كان الهيبيون هناك يلمّعون أحذيتهم على أيدي أطفال في العاشرة من أعمارهم، وقد عُرِضَ عليَّ في غضون دقيقةٍ واحدةٍ نظارات شمسيّة وعملة من السوق السوداء، ورحلةٌ إلى العَلمَين.

"العَلمَين... هتلر... كما تعلم...!"

منتصفُ النهار: ذهبتُ إلى محطةِ مصر البديعة لأستقلّ قطارًا إلى القاهرة. كان الضجيج لا يصدق. ينفخُ هذا المجتمع أبواقَ السيارات بسبب وبدون سبب. السائقون المصريون يجعلون سائقي سيارات الأجرة في نيويورك يبدون وكأنَّهُم أُمناءُ مكتبات. لا بد أن يعدّلوا سياراتهم خصيصًا لتوصيلِ دواسةِ الوقود ببوق السيارة، فهم لا يستخدمون أحدَهُما دونَ الآخر. والآن انطلقَ صوت المؤذّن، وأُضيفَ صوتُه الصادح الصاخب للصلاة إلى النشاز والضوضاء، وتسبّبَ في وضعِ سجادة الصلاة في منتصفِ مكتب التذاكر المكتظّ أصلًا.

اندلع جدلٌ محتدمٌ حول ما إذا كان يُسمح لنا بالتصوير أم لا، وأخذ حوالي أربعة أشخاص يصرخون على بعضهم البعض، وقد أخفوا رؤوسهم. قد تعتقد عندما تنظر إليهم ولطريقة تحدثهم إلى بعضهم البعض أنَّ هناك حادثة موت في العائلة. ذكّرني منظرُهم بطلابِ مدرسةٍ حكومية كبيرة صاخبين وخارجين عن السيطرة، والجميع يصدرُ أوامر متضاربة، وعدد قليل منهم يحاولون التحدّثَ بجدّية، ولكنَّ الجميع كانوا يجدونهم مضحكين على نحو مخيف.

أثار اهتمامي عند مشاهدة الحشود تخرج من القطارات اختلاط الملابس التقليدية من الجلابيات والعمائم والأزياء الرجالية، والحجابات والفساتين الطويلة للنساء، مع الفساتين الغربية، وسراويل الجينز "ليفايز" والقمصان والفساتين والتنانير. كان التباين غير طبيعي: فالبعض منهم يشبهون أنبياء العهد القديم، والبعض الآخر يشبهون جيمس دين. أحيانًا يكون هناك مزيج مع النساء في خليط من الزي الإسلامي التقليدي والحجاب وملابس أورلون الحديثة الفضفاضة قليلًا من قطعتين. قد يكون الوضع فوضويًا، ولكن الحياة لن تكون بهذا الغنى في المطارات، حيث يكون الناس أكثر تأهّبًا وتوجيهًا وإذعانًا للقوانين.

الساعة الرابعة: وصلتُ إلى محطة القاهرة متأخّرًا نصف ساعة، بعد رحلة قطار بطول 217 كيلو مترًا من الإسكندرية عبر دلتا النيل الخصبة التي لطالما كانت مزروعة عبر التاريخ. وكانت درجة الحرارة 32 درجة مئوية.

كنا بعد ظهر يوم السبت وقد وُعدتُ بمقاعد لحضور مباراة كرة قدم كبيرة بين البطلين المحليَّين، نادي سبورتنغ الرياضي وعدوه اللدود من عروس الصعيد، فريق المنيا. وصلتُ إلى ستاد القاهرة، في مدينة نصر الفخمة، في منتصف الشوط الثاني. كان الملعب عبارةً عن وعاءٍ واسعٍ مريحٍ مع لوحة تسجيل إلكترونية وارضية ملعب عشبية نضرة. وكانت المدرجاتُ نظيفةً تم الاعتناء بها اعتناء جيدًا على نحو يجعل معظم الملاعب البريطانية تشعر بالخجل.

أخطأتُ في ألوان الفريقين وهتفتُ بحماسٍ عن طريق الخطأ لهجوم فريق المنيا، فأخذ بيدي بعض المشجعين المحليين وشرحوا لي الفرق بين الفريقين وقدَّموا لي بذورَ عبّادِ الشمس. كانوا ودودين على نحوٍ استثنائيّ، وعندما سجّلَ نادي سبورتنغ هدفينِ بعد لحظات من وصولي، اعتقدوا أنني أمتلك قوى تشبه المدرّبَ الأسكتلندي العظيم بيل شانكلي.

كان هذا الحشد البالغ 60 ألف شخصٍ محروسًا حراسة جيدة. اتخذتْ شرطة مكافحة الشغب، بدروعها الشفافة مع الأقنعة والخوذات والعصي البيضاء الطويلة مواقعها حول خط التماس قبل عشر دقائق من النهاية، واستدارت لمواجهة الحشد كمقاتلي الساموراي العصبيين.

كان الجيش المكوّن من مراهقينِ نحيلين مرعوبين مُنتَظِرًا في الخارج في شاحناته. ولكن لم يكن هناك أي مشكلة على ما يبدو. وقد أخرجَ بعضُ المشجّعين في الحقيقة سجادات الصلاة وأخذوا يصلّون في الشارع بمجرد خروجهم من الملعب.

في طريق العودة من المباراة، كانت حركة المرور مزدحمة للغاية على طول طريق سريع نصف مكتملٍ يتكونُ من ثماني حارات، لدرجةِ أننا قد مررنا بامرأة عجوز ترتدي الأسود راكبةً على حمار، وتقود قطيعًا من الماعز على جانب الطريق السريع. غربتِ الشمسُ المحمرّة المتوهّجةُ على نحوٍ غريب ببطءٍ خلفَ أفقِ مدينةٍ ضبابية. رأيتُ الليلة الماضية السنونوات القرمزية، أما الليلة فقد جلب غروب الشمس وعلى نحو أكثر تهديدًا الطائرات الورقيّة التي كانت ترفرفُ بكسلٍ حول أشجار الكينا.

سجلتُ وصولي في فندق "وندسور" الرائع، مثل كلّ شيءٍ آخر في القاهرة، الذي يديره شقيقان من عائلة "دوس". لقد قاوم الأَخَوان "دوس" أي ضغوط مورست عليهما لتحويل هذه الكتلة الضخمة غير المٌستغلة إلى فندقٍ حديثٍ يفتقر إلى أي طابع مميز، مما أثار استياء باسبارتو.

أُحبّ أجواء هذا الفندق السريالية. السلالم والردهة الحارة الرطبة مزينة بملصقاتِ الخطوط الجوية السويسرية القديمة لجبال الألب، لذلك تتعرّق عندما تصعد السلالم، وتمرُّ بصور أطفال ألمانٍ ذوي وجوه ممتلئة بالحمرة مبتسمين في مدينة "سان موريتز"، وصور متسلقي جبال الألب في قرية "زيرمات" السويسرية بأرجلهم السميكة التي تبرز من سراويلهم من نوع "ليدرهُوزه" الألمانية الجلدية الفضفاضة. كان الفندق في يوم من الأيام تحت الملكية السويسرية وهناك الكثير من قرون الرنة وكؤوس وجوائز الصيد على جدران البار.

أما الطعام في الفندق فطعامٌ مصريّ. قدموا لنا على العشاء شوربة العدس، ثم طبقًا مليئًا بالبصل الأخضر، والقمح المكسور، والأرز والبصل المقلي، والفلافل، وسلَطَة الفلفل الحار والبصل، ونبيذًا محليًا كثيفًا غادِرًا، وهو الشيء الوحيد الذي لا يحتوي على البصل.

تركتُ باسبارتو يجهّزُ الفيلم الذي صوره لكلّ الجنون الذي حصل معنا خلال هذا اليوم، ومشيتُ لاحقًا لإلقاءِ نظرةٍ ليليّة على النيل. قطَعتْ طريقي شبكةٌ وحشيةٌ من الجسور وتُهتُ في النهاية. ساعدني شخصٌ مصريٌّ مهذّب، سألني من أين أنا وما رأيي بالطقس.

"الطقس حارٌ قليلاً بالنسبة لي."

فقال ضاحكًا "الجو لطيف للغاية، فهذه المرة الأولى التي تقلُّ فيها درجة الحرارة عن 35 درجة مئوية منذ أسابيع".

عدتُ إلى غرفتي، ولم يصدِر صنبور الحمّام سوى اهتزازاتٍ مروعة أشبه بارتعاشاتِ الشُعبِ الهوائية، وقطراتٍ رقيقة من الماء قبل أن يفقد وعيه تمامًا ويغرق في النسيان. هناك حوض استحمام، ولكن لا توجد فيه سدادة، وكان شطاف المرحاض لا يعمل. ولكنني عملتُ على حلٍّ مؤقّت ذكي ولا يخلو من الفكاهة، حيث لففت علّاقة معاطف حول شطاف المرحاض لجعله يعمل، لاكتشفَ لاحقًا أنها العلّاقة الوحيدة في الغرفة.

**اليوم الثامن 2 أكتوبر**

صباح الأحد في القاهرة.

استيقظتُ بشعور أكبر من المعتاد بالاضطراب في الإدراك والوعي. أين أنا وما هذه الضوضاء الرهيبة؟

ربما أتتْ معظمُ هذه الضوضاء من صوتِ التكسير الناتج عن الصدع المتشقّق في وحدة تكييف الهواء لدي، الذي كان أشبه بصوتِ شخصٍ يحاولُ تحطيم الباب.

أسكتُّ مكيفَ الهواء وفتحتُ النوافذ لتواجهني المزيد من الضوضاء في الخارج. وقد عرفتُ حينَها لماذا ضحكوا عليَّ في الاستقبال عندما طلبتُ غرفةً هادئة.

"في *القاهرة*!"

أعتقد أن هذا يعود للأعداد الهائلة للناس بالطبع. فهناك أكثر من 10 ملايين شخص يعيشون في القاهرة الكبرى، ومليون شخص أو أكثر من اللاجئين والقادمين الجدد غير المسجّلين، الذين يعيشُ الكثير منهم في مدينة الموتى الجميلة المخيفة، وهي مقبرة ضخمة وقديمة للغاية. لقد مررتُ بها مسحورًا، ولكنني عرفت بعد عدة استفسارات أن الكاميرات ممنوعة هناك. ولذلك بما أنه كان لديّ يومٌ لأقضيه هنا قبل أن أستقل سفينتي التالية من السويس، تلقّيتُ مع باسبارتو دعوةً من رجلٍ التقيتُ به في البار الليلة الماضية لزيارة موقع تصوير فيلم مصري. عبرنا نهر النيل عن طريق جسر الطاهر، وهنا ألقيتُ أول نظرة على الجانب الأكثر ازدهارًا من المدينة. فقد ظهرت أمامنا فنادق هيلتون وشيراتون وميريديان وأبنية تجارية وناطحات سحاب. يمكن أن تكون القاهرة من هنا أي مكان آخر في العالم، وقد أسعدني أنني قد حجزت في فندق وندسور الخلاب العريق في قلب المدينة الذي لم يتلطّخ بعد.

كان فيلما سياسيًا بعنوان "نار الجحيم" يصورونه في سوبر ماركت "سيفوي" في منطقة الزمالك المظللة بالأشجار. يعيش هنا الدبلوماسيون الأجانب، لذلك فهي منطقة مرتّبة ومحروسة جيدًا ومليئة بمحلات ومتاجرِ صيحات الأزياء والموضة بأسماء مثل *"ميكس آند ماتش" و"جينيون".*

اتّضحَ أن الشخص الذي تعرفتُ عليه مدير تصوير وإضاءة معروف في مصر فعوملتُ معاملةً ملَكيّة، والتقيتُ بالنجوم، وأعطوني دورًا دون أي اختبار، وهو دور المتسوّق 3 في القسم الصيني في السوبر ماركت. خطوتُ بنجاحٍ ست خطوات إلى اليسار أثناء مرور العصابة، ولهذا مدّدوا دوري لأكون الرجل الأكثر إلحاحًا وطلبات في المصعد. أدى الإرهابيون مشهدًا قويًا حيث يقطع عليهم وصول المصعد تبادلَ الاتهامات القاسية فيما بينهم، وتنفتح أبوابه لأظهر أمامهم. لم أكن متأكّدًا تمامًا مما كنتُ أفعله، ولكنّني حدّقتُ بشدّة في قائد العصابة وأنا أمشي بجانبه وبدا سعيدًا للغاية.

تحدثتُ إليه بعد ذلك وكان اسمه الحقيقي نور الشريف، وهو نجم كبير جدًا في مصر، حيث ينتجون أكثر من 60 فيلمًا سنويًا. وقد اعترف نور بأن حوالي ستة أفلام فقط تكون جيدة وبسويّة عالية، وألقى باللوم على الرقابة الضرورية ليتمكنوا من بيع الأفلام في بقية العالم العربي. وسألتهُ عن الأشياء التي تراقبُها وتحظرُها الرقابة. فأجاب بحزن:

"الجنس والسياسة والدين...فقط".

وصلتُ مصرَ متأخرًا 600 عام ٍفلم أتمكّن من رؤية واحدة من عجائب الدنيا السبع في العالم، وهي منارة الإسكندرية، لذلك قررت أنني لن أغادر دون رؤية إحدى عجائب الدنيا التي ما تزال موجودة، وهي الأهرامات. لطالما افترضت أن الأهرامات هناك في وسط المجهول في عمق أعماق الصحراء. ولكن الأهرامات في الحقيقة كانت على بعد خمس دقائق سيرًا على الأقدام من المباني السكنية في ضاحية الجيزة. كانت أول نظرة ألقيها على الأهرامات خلال الازدحام المروري على الطريق إليها. ارتفعت قمة الهرم الأكبر الذي يبلغ عمره 4600 عام من وراء كتلة من الشقق السكنية. أثارت لديّ رؤية الأهرامات كاملة من الأمام لأول مرة كاملة مقارنةً أقرب إلى الهرطقة مع أكوام الفحم التي كانت تتناثر في ريف جنوب يوركشاير حيثُ ترعرعت. كانت أكوام الفحم تتمتّعُ بنفس الحجم والكتلة والشكل والحضور الثابت. وبمجرّد أن خرجنا من تلك الضاحية المزدحمة أصبحنا على الفور في الصحراء، فلا وجود لرحلة عبر السافانا والشجيرات الكثيفة، كما هو الحال في كتب الجغرافيا. انتهتِ المدينة وبدأت الصحراء التي لن تنتهي حتى الوصول إلى المغرب. وهذا ما يفسر الغبار الذي يميز هواء القاهرة، ففي كل مرة تهبُّ فيها الرياح تلقي بآلاف الأطنان من رمال الصحراء على المدينة.

أصبحنا أقرب إلى الأهرامات الآن وقد كانت مذهلة. يبلغ ارتفاع كتل الحجارة الرملية في قاعدة الأهرام ضعف طول الأطفال الصغار الذين يلعبون حولها. ارتفعت تلك الكتل الحجرية فوقنا بهدوء وقوة وهيبة كبيرة لتبدو أشبه بالوحوش الضخمة الهائلة المحاطة بالحشرات. أقلّت الحافلات أنهارًا لا تنتهي من الحشرات البشرية، وأنزلتهم في نقطة معينة مكتظّة ليحاصرهم أصحاب الجِمال التي يؤجّرونها للسياح، وبائعو البطاقات البريدية وبائعو الحليّ والتحف والمشغولات الصغيرة، وجميع قوى السوق الحرة الأخرى التي لطالما استغلّتِ السياح في هذا المكان لمئاتٍ إن لم يكن لآلاف السنين.

لقد كانوا بارعين على نحو جيد وغريبٍ ومُستغرَبٍ في وسط الصحراء:

"أنت من يوركشاير؟ أنا صديق يوركشاير!"

"أنت إنجليزي؟ واو! ما اسمك؟"

"مايكل"

"جَمَلي اسمه مايكل!"

هكذا وجدتُ نفسي على جملٍ يدعى مايكل (أو رون أو جوليان أو نايجل أو دواين أو شيري آن) مرتفعًا في الهواء بينما ينهض المخلوق على قوائمه الأمامية. بدا ركوب الجمل غير آمن على الإطلاق، إذ يترنّح في الصحراء وأنا على متنه متشبثًا بحياتي العزيزة، وشعرتُ أن مظهري كان مثيرًا للسخرية مرتديًا شماغًا عربيًا أصرَّ على وضعه على رأسي صاحب الجمل، الذي أعتقدُ أن اسمه كان مايكل أيضًا، "الآن أصبحت تبدو مثل لورانس العرب!"

وورائي كان العديد من الأشخاص البيض المختلفين من جميع أنحاء الغرب الثري يتلقّون معاملة مماثلة. وفي كل مرة يرفعون كاميرا لتصوير الأهرامات يظهرُ عربيّ ما أمامها. ويعيدُ السائح ضبط عدسته ولقطته ويتبعُهُ العربي مجددًا. كان الجو مليئًا بالمفاصلة والمفاوضات الغاضبة. وأخذ الضجيج يتلاشى الآن بعد أن انطلق كل من مايكل ومايكل ومايكل في الصحراء. وقد اتّخذتِ الأهرامات في هذا الصمت ومع غروب الشمس شكلًا مهيبًا ورمزيًا للغاية أشبه بالتعاويذ والطلاسم.

بدا أنهم قد اكتشفوا على العشاء في فندق وندسور قائمة نبيذ جديدة وشاملة. قدم لنا محمود النادل النحيل المسنّ بفخر قائمة النبيذ التي كتب عليها بالفرنسية "كارت دي فين *Carte des Vins* " والتي كانت مربوطة بأناقة ومجلّدة بجلد سميك. لم يكن في القائمة شيء على ما يبدو سوى بعض الصور والقصاصات الصحفية التي يضم أغلبها رجلًا في وضعية القرفصاء بملابس رياضية خفيفة وعضلات، محاطًا بمجموعة رائعة من السيدات. نظر إلينا محمود بفخر. بالطبع إنه هو الشخص الذي في الصور. أومأ برأسه بلطف وأتخذ الوضعية نفسها في الصورة وقال: "نعم". لقد كان مشهورًا جدًا يومًا ما بجسده. أعجبتنا عضلات صدره بالطبع، ولكننا كنا نفضل النبيذ. استرجَعَ الكتيّبَ الصغير منا، ومسَحَ غلافه جيدًا وقدّمَهُ إلى مجموعة من فتيات المدارس الأستراليات اللواتي أبدين له المزيد من التقدير. لقد وصلنَ إلى فندق وندسور الليلة الماضية، بعد جولة أوروبية أرهقتْ معلميهم. أخبرني أحد المعلمين أنَّ أثينا كانت الأسوأ: "يا إلهي كل أولئك البحارة" ثم هزّ كتفيه وارتشفَ جرعةً أخرى من بيرة ستيلا: "المهم أننا سوف نعيدهم إلى المنزل دون أي أمراض".

بدتْ هذه نهايةً قصيرةً مناسبةً ليومٍ طويل، وقد كنت على وشك رفع نخب للاحتفاء بهذه النهاية عندما ظهرتْ آن أمامي بوجهٍ جدّي يفتقِرُ للسعادة. لقد تبيّنَ أنَّ السفينة القادمة من السويس "إس إس ألجيريا" لن تغادر السويس غدًا فهناك عطلٌ في المحرك، وسنرى ماذا يمكن أن يقولوا لنا في الهاتف بمجرد أن تفتح مكاتب الشحن في الصباح أبوابها. لقد اضطرب جدولنا الزمني فجأة.

**اليوم التاسع 3 أكتوبر**

فاجأني التشجيع الذي ظهر في برُجي في صحيفة "الإيجيبشان غازيت" المصرية (التي تُنشر منذ 109 سنة): "قد يطلبُ منك الآخرون اليوم طلباتٍ تبدو غير معقولة بالنسبة إليك، ولكنك سوف تتخطى كل ذلك ببساطة". تمنيتُ لو كان لدي مثل هذا الثقة.

قدَّمَ إليّ الإفطار نوبٌي يضع طربوشًا وقد كان في يوم من الأيام خادماً في حاشية الملك فاروق. علّقَ السيد دوس: "لطالما كان النوبيون نادلين بارعين للغاية". يا لها من إشارة مروّعة لأي شعبٍ كان. كان هذا أشبه بسماع شخص يقول إنَّ القوط الغربيين جيدون في كوي الملابس.

جاءتني أخبار أفضل من وكيل الشحن، فعلى الرغم من أنني سوف أضطر إلى أخذ قاربٍ لاحقٍ من السويس مما يعني تضييع الرحلة القصيرة المخطط لها من جدة إلى مسقط، فقد غيرتْ سفينةٌ أخرى من نفس الشركة تغادِرُ جدة لاحقًا، خط سيرها لترسو في مسقط في النهاية.

غادرتُ فندق وندسور في الساعة الثانية. لم أتمكن أبدًا من الحصول على الحمامِ الذي أردتُهُ بشدة، وبقيَتْ علاقة المعاطف جزءًا حيويًا من نظام الذهاب إلى المرحاض، ولكنّ كان هناك فرديّة غير واقعية على الإطلاق في هذا المكان الذي يمثّل عالمًا مصغرًا من القاهرة.

لا يوجد خط قطار بين القاهرة والسويس، لذلك أخذتُ سيارة أجرة، وأدركتُ في غضون بضع مئات من الأمتار أنه كان يتوجّبُ عليّ أن أستقلّ الجَمَل. فقد كانت هذه واحدة من أكثر الرحلات غير المريحة في حياتي. اقتربتْ درجةُ الحرارة من 38 درجة مئوية ولا يوجد مكيّف هواءٍ في السيارة، وكانت النوافذ مفتوحة على جدار من الضوضاء والضجة والتلوث.

انتصبَ تمثال رمسيس الثاني، الذي اكتشفه علماء الآثار الفرنسيون في ممفيس عام 1851، بين جسرين أمام محطة رمسيس، وكنا ثابتين في أرضنا لا نتحرك مثله. كان على يساري خط السكك الحديدية إلى الإسكندرية، الذي أخذني إلى هذه المدينة منذ فترة بدتْ لي الآن طويلةً للغاية، ولكنها لم تتجاوز في الواقع سوى يومين. وكما لو أنَّ الضوضاء من حولنا لم تكن كافية، وضع السائق شريط كاسيت في المسجّل وملأتِ السيارةَ الموسيقى المصرية الصاخبة. قال لي: "كانت هذه أغنية رائعة لأم كلثوم، وهي سيدة كانت مشهورة للغاية منذ 15 عامًا، وما تزال مشهورة اليوم في العالم العربي. هناك أكثر من 100 مليون شخص يحبون سماع هذه الأغنية".

لقد مرّ حتى الآن حوالي 25 دقيقة، وما تزال الحرارة والضوضاء ورائحة الأبخرة شديدة، ولكن الشوارع أصبحت أضيق أخيرًا أثناء مرورنا عبر هليوبوليس (مصر الجديدة). كان هناك الكثير من الثكنات والعديد من الجنود. وقد عُرِضَتْ مدافعُ الهاوتزر والصواريخ بفخرٍ في الخارج أمام الثكنات.

وفجأة أصبحنا على حافة الصحراء، حيث 96 في المئة من أراضي مصر صحراوية، وأخذنا نبتعدُ ميلًا إثر ميلٍ عن أطراف القاهرة. ظهرتْ أمامنا قمامةُ القاهرة كلها: الأثاث القديم والأنقاض وحطام سيارات مشوهة وقد كان بعضها ما زال يحترق. بدا المنظر وكأنه عبارة عن مكبِّ نفاياتٍ مفتوح. عبرنا بجانب شاحنة مقطورة ضخمة انحرفت وانقلبتْ على جانب الطريق. بدت الكابينة محطمة تمامًا، وكان هناك رجلان يتحركان بلا حول ولا قوة حول أكياس الأسمنت المتناثرة عبر الطريق.

ظهرتْ لوحات الإعلانات المكتظة فجأة في بعض الأحيان. مررنا بواحدة كانت عليها صورة مرحاض كبير ومغسلة ضخمة.

طنّ عداد سيارة الأجرة، وقد وصل إلى حوالي 40 جنيهًا مصريًا، أي ما يقارب 11 جنيهٍ إسترليني. دعوت الله أن نتابع رحلتنا، لأننا كلما أبطأنا ملأ الذباب السيارة. لم يكن الطريق مزدحمًا على أي حال. لم يكن هناك سوى الشاحنات التي تحمل براميل النفط والأنابيب. ولكن ظهر أمامنا على الأقل بعض الجبال العالية باتجاه الجنوب، وعدد أقل من الجبال باتجاه الشمال، وقد كان منظرها رائعًا.

مررنا بعشر دبابات وحوالي ثلاثين ناقلة جنود على جانب الطريق، وكان عليها أشخاص يلعبون عليها. ليس من المستغرب حقًا أن يتعرض المصريون للضربات في كثير من الأحيان على أيدي الإسرائيليين. فهذا الشعب ليس شعب محاربين، بل يتكون من أشخاص خجولين ومرحين ومضحكين. ولا يمكنني على الإطلاق تخيّلهم يأخذون الحياة العسكرية والغزو على محمل الجد.

إنها الساعة 5.15 وأخذنا نقتربُ من الغسق عندما رأيتُ السويس لأول مرة، وشاهدتُ شعلةً عاليةً مرتفعة في السماء، كانت تمثّلُ أول مصفاة من العديد من مصافي النفط هناك. بدا المكان كئيبًا للغاية ومنسيًا. والنباتات هنا على حافة الصحراء عبارة عن شجيرات صغيرة، وأزهار عَلِقَ عليها ألفُ كيسٍ بلاستيكي.

وصلتُ إلى بوابات ميناء السويس في الساعة السادسة إلا ربع. لم يُسمح لنا بالصعود في السفينة الليلة، وبدا أنَّ هناك بعض الشكوك حول ما إذا كنا سنجد سفينة أخرى غدًا. ولا يمكننا فعل شيءٍ حتى الصباح لأن مكاتب الشحن مغلقة. كان هناك لافتة محطّمة باللغة الإنجليزية عند مدخل بوابات الميناء مكتوب عليها "Goodb ‘ye". كانت هذه مزحةً قاسيةً ونحن نعود لنتجول في مدينة السويس للعثور على فندق.

لقد عرضوا في وسط السويس دبابتين إسرائيليتين مصنَّعتين في الولايات المتحدة تم الاستيلاء عليهما في حرب 1973. وما زال بالإمكان رؤيةُ أكوامٍ من الأنقاض من حرب عام 1967 عندما دُمِّرَتْ السويس تقريبًا.

وصلنا فجأة إلى منطقة من المنازل الكبيرة المتينة التي تتمتع بشرفات ذات أعمدة وشرفات حديدية مشغولة، والتي تقع على طول الشوارع الوارفة بالأشجار، وتتوزع حول الساحات الجميلة المليئة بشجيرات الدفلى وشجيرات لهب الغابة. كانت هذه منطقة بور توفيق والتي بُنيتْ كمعسكر للأجانب العاملين في شركة قناة السويس.

وجدنا هنا فندق البحر الأحمر بغرفه البسيطة الكئيبة قليلاً والخالية من أي زخرفة. أما أسوأ ما في الأمر كان الطقس الجاف، ولم أرغب في تلك اللحظة بشيء أكثر من زجاجة بيرة باردة. دلّني موظف الاستقبال، الذي تعاطف مع محنتي، على مطعم وبار "جلف روز"، حيث جلستُ لفترة من الوقت مطلًا على المياه المظلمة أمامي، ومصبّ قناة السويس ومشاعلِ اللهب الكثيرة اللامعة أمامي لمصافي النفط. هبَّ نسيمٌ خفيفٌ، وكان عليّ الاعتراف أنَّ تلك الجلسة هناك في السويس لم تكن مزعجة على الإطلاق. ولكن كم كان علي أن ألبث هناك في السويس كانت مشكلة مؤجّلةً للغد.

**اليوم العاشر 4 أكتوبر**

وصل فيلياس فوغ إلى السويس على متن سفينة "*إس إس منغوليا*" بعد ستة أيام ونصف من مغادرته لندن. "لم يفكّر حتى برؤية المدينة، فهو من ذلك النوع من الإنجليز الذين يدفعون خدمهم لزيارة البلد الذي يمرون فيه". أتضح أمامي أحد أسباب تفوقه في معدل التقدم في الرحلة هذا الصباح، وأنا أقف بجانب قناة السويس بعد الفجر مباشرة، أشاهدُ مرور القافلة المتجهة شمالًا. لا توجدُ سفينةُ ركابٍ واحدة من بين الخمسة عشر سفينة أو أكثر التي تمر أمامي هادرةً في ضباب الصباح، بمعدّلِ واحدةٍ كلّ سبع دقائق. لقد انتهت تلك الأيام التي كان يمكنك فيها الصعود على متن "*منغوليا*" أو على متن خدمة "*يونيون كاسل*" للسفر أو سفن شركة شبه الجزيرة والشرقية للملاحة البخارية. هناك سفن سياحية وسفن شحن وليس هناك الكثير بين هذين النوعين من السفن. ولهذا كنت متأخرًا أصلًا بمعدل أربعة أيام تقريبًا عن فوغ، وقد كانت كل ساعة من حالة عدم اليقين هذه في السويس تبقيني متخلفًا عنه.

لم يكن هناك أحد آخر هنا بالقرب من القناة، حيث الأجزاء الصدئة من جسر عائم والقطع العسكرية المصفحة والحفر والخنادق والثكنات العسكرية المتآكلة، عبارة عن تذكير حقيقي بالقتال المرير الذي حدث قبل خمسة عشر عامًا فقط. كان المكان بأكمله أشبه بمتحفٍ حربيّ ضخم، تمرُّ عبره السفن بفخامة وهيبة، وتبدو أقرب إلى السراب في الضباب.

عدتُ بحلول منتصفِ فترةِ الصباح إلى بواباتِ ميناء السويس. كان هناك طابور ممتدٌّ من الشاحنات والمقطورات المطلية بألوان زاهية، والتي كانت تنحرف في بعض الأحيان لتجنُّبِ حافلةٍ صغيرةٍ معبأة إلى أقصاها، والتي انحرفت بدورها لتجنّب امرأة تحمل متاعها على رأسها وتحملُ طفلًا يبكي على ذراعها.

كان بائعو الماء يتصارعون ويطرقعون بحلقات نحاسية لجذب الانتباه إليهم، ولكنهم يختفون فجأة عند رؤية الكاميرا، وهو أمر مؤسف لأنَّ معداتهم رائعة واستثنائية. تتكون معداتهم من شيء أشبه بجرة فضية بصنبور طويل تتدلى منها الكؤوس وتعلوها كتلة من الجليد. وقد لفًوا على خصورهم حزامًا من الصفيح لوضع المال فيها. وقد لا يبدو الصبي بائع الماء في بعض الأحيان وسط كل هذه المعدات، فتشعر أنهم عبارة عن بارات قهوة آلية متحركة تتحرك في أرجاء الرصيف. وينتظر المتسولون بصبر على جانب الطريق، وقد كان كثير منهم معهم أطفال جالسين هناك في أحضانهم لا يدركون شيئًا، والذباب يتحلّقُ على أنوفهم.

بدا أخيرًا أننا سوف نمضي قدمًا في الرحلة. فقد جهزنا الحجوزات على متن قارب يحمل العمال المسافرين إلى جدة. اصطفت هناك في مكاتب الهجرة طوابير طويلة من الناس ينتظرون بصبر. يبدو أنّ التقاعس في العمل هو حقيقة من حقائق الحياة. ولقد منحونا أفضلية المرور، وأقولُها محرجًا، ولكننا كنا نواجه الكثير من التقاعس والتأخير فيما يتعلق بالجمارك.

لم نجد مكانًا للانتظار سوى في الحافلة الصغيرة، ولكن الجو كان حارًا جدًا. كانوا يستعدون عند مدخل الرصيف لإعادة تمهيد الطريق. ولكن هذه التمهيد كان على يدي رجلين وحمار يحمل خزانًا صغيرًا من القطران السائل. حمل أحد الرجلين خرطومًا طويلًا يرشُّ منه القطران على الطريق وعلى سراويله بينما يضغط شريكه إلى جانبه مقبض الضخ من الخزان. كانت رؤية تأثير القطران ممتعة للغاية، فالجميع داسوا عليه. اكتشفَ رجلٌ يرتدي شباشب خضراء أنه قد داس في القطران بعد فوات الأوان، وكان حجم شباشبه يتضخّمُ مع كل خطوة، لذلك أصبح يمشي بعد فترة مشيةَ بطّةٍ ضخمة. لقد أثر القطران على الجميع من ذلك الفلاح الذي يرتدي الجلابية إلى المسؤول المعجب بنفسه الذي يرتدي قميصًا أبيض. وسرعان ما امتلئ الرصيف من حولنا بالناس الذين يكشطون أحذيتهم.

هل يمكن أن يكون هذا هو نفس البلد الذي بنى الأهرامات، واخترع العمود والكورنيش (الأفاريز المصرية) والعاصمة؟

أصبحنا على متن السفينة " *القمر السعودي* *II*" بعد ثلاث ساعات من الشكليات. كان الرقم اللاتيني *II* قد شطب تقريبًا وكتب مكانه الرقم واحد *I*. فقد جنحت مؤخرًا السفينة الشقيقة، *القمر السعودي I*، وغرِقَتْ على الشعاب المرجانية قرب جدة. بُنيتِ السفينة، التي يبلغ وزنها 5342 طنًا، في جنوة في عام 1971 وبدأت حياتها كسفينة "*دانا سيرينا*" قبل بيعها إلى شركة دنماركية اسمها *DFDS Seaways*، متخصصة بالعبّارات في بحر الشمال. أصبحت السفينة الآن مملوكة لشركة مصرية اشترتها من السعوديين. بدا أنَّ الجزء الداخلي لم يتغير كثيرًا، ووجدت نفسي أنظر إلى مخطط السفينة الذي لا يزال يظهر عليه كل من "*صالة هاملت Hamlet Lounge" و "تيفولي كلوب Tivoli Club" و"حانة حورية البحر The Mermaid Pub*" وحتى "*مرحاض الكلاب Dog’s Toilet*".

انحنى القبطان المصري البدين هناك في قمرة القيادة، بجانب مؤشر سرعة السفينة واتجاهها المكتوب باللغة الدنماركية، " Frem" و" Bak" و" Halv " و" Fuld "، على مخططات ميناء السويس المنشورة في مدينة "تونتون" البريطانية، بينما مال ضابطه الأول على ماسح رادار مصنوع في "بريمن" الألمانية.

كنتُ قد ضيّعتُ نصفَ يومٍ آخر من خطة رحلتي عندما ابتعدنا أخيرًا عن رصيف الميناء، مرورا بسفينة "*ألجيريا*" المنكوبة التي تسببتْ المشاكلُ في محرّكها بكل هذه التأخير.

كانت الرحلة إلى جدة تستغرق 48 ساعة، ولن تزيد سرعتنا عن 15 عقدة، وهو معدل تقدّمٍ أبطأ بكثير من سفينة *إسبرسو إيجيتو*. يوجد على متن السفينة 650 راكبًا و12 سيارة (إحداها كاديلاك لامعة). وقد تمتّعنا بعزلة رائعة، رغم أنني وباسبارتو قد حظينا بمقصورات مريحة تتمتّع بالكثير من الفتحات، لأنَ معظم الركاب الآخرين قد تكدسوا معًا في الكبائن السفلية، وكان 200 منهم ينامون على سطح السفينة. ويمكن استخلاص سبب ذلك من مقارنة نصيب الفرد من الدخل في مصر، وهو 700 دولار في السنة، مع نصيب الفرد من الدخل في المملكة العربية السعودية، وهو 8000 دولار في السنة. تعدُّ المملكة العربية السعودية مركز جذب للعمالة في العالم العربي، وقد ترك العديد من هؤلاء الركاب زوجاتهم وعائلاتهم لكسب أموال جيدة لمدة عام في قطاعات البناء والنفط والزراعة التي لا تزال ناشئة في جارتهم الغنية.

تراجعت حالة "*حانة حورية البحر*" كثيرًا للأسف. ما تزال مقاعد البار والبار موجودين، ولكن لا تتوفر فيها سوى المشروبات غير الكحولية، مثل الشاي والقهوة وأشياء مثل "فيفا أب" و"سانتا" شراب التفاح الغازي المحلّى للغاية. لذلك أخذت ماء فقط.

كان شرب الماء في المناطق المحيطة المصممة خصيصًا لأشياء أكثر متعة، عبارة عن تجربة مُحبِطة على نحو ما.

**اليوم الحادي عشر 5 أكتوبر**

أخبرني رون على الإفطار أنّه في الليلة الماضية عندما انطلق منبّهُ ساعته على سطح السفينة، استيقظَ الكثيرُ من الناس وأخذوا يصلّون. لقد لاحظتُ بالأمس أنَّ الركّاب على سطح السفينة، الذين لم يكن معهم الكثير من الأمتعة، يمارسون الرياضة ويقتنون ساعات يدٍ مثيرة للإعجاب. لم تكن هذه الساعات ساعاتٍ أنيقة وحسب، بل كانت عمليةً للغاية ومفيدة للأشخاص الذين يتوجّبُ عليهم أن يتذكّروا الصلاة خمس مرات في اليوم.

لا يُنصح على ما يبدو بارتداء السراويل القصيرة، لذلك كان مشهد ركبتَي مُستهجَنًا. وكان يتوجب عليّ أن أحسّ بالدفء والأمان مع العلم أنه لا يوجد في الحمام سوى الماء البارد. ولا توجد مناشف بالطبع.

كان هناك أربع نساء عربيات وعشرات الرجال في صالة الدرجة الأولى هذا الصباح. وكان يُعرَضُ مقطع فيديو لسيارات باهظة الثمن، وفيديو يعرض لافتات سجائر "روثمان" بارزة متتالية في الزاوية. طارد مجموعة من الأطفال بعضهم البعض يلعبون حول الطاولات. يحبّ العربُ الأطفال، وكلما أبديتَ علامة اهتمام بهم ظهرت ابتسامةُ تواصلٍ من الوالدين، ولكن التواصل لا يمكن أن يتعدّى هذا الحد. قابلتُ بالأمس بعض الأشخاص على سطح السفينة الذين كانوا ثرثارين للغاية. أما هذا الصباح كان الوضع مختلفًا للغاية عندما ظهرتُ بصحبة كاميرتي، فقد شعرتُ بالجفوة والعداء. كان هناك شابٌ نحيل حاد الطباع بلحيةٍ وبذلةٍ بنية من العالم الثالث يقرأ في مصحفه، وبدا أنه كان يتجنّبنا بكل وضوح. ولكنَّ الأهم أنّ سلوكه كان له تأثير على الآخرين أيضًا.

كان جميع ركاب سطح السفينة يرتدون الملابس التقليدية، الطربوش أو الطاقية البيضاء والجلابيات والصنادل، ولا يبدون أي اهتمامٍ بالمتجر الصغير المعفيّ من الرسوم الجمركية في الأسفل، الذي كان فيه أشرطة الفيديو والملابس الداخلية وقمصان لاكوست وزجاجات ماء العطر الرخيصة "بويسون".

كان عليّ افتراض أنه لا وجود لعربي، من أي طبقة كانت، قد يبدي اهتمامًا كبيرًا بالمعلومات التي كانت مكتوبة على باب الصالة الرئيسية، والتي تقول إنه في يوم من الأيام، كان هناك ملك في الدنمارك يُدعى غورم العجوز، أو أن الملكة الحالية، مارغريت الثانية، من سلالته المباشرة.

تناولنا طعام الغداء مع القبطان عباس. كان رجلًا ساحرًا ومتحمّسًا ويتمتع بنزعة فلسفية. كان مصريًا يحملُ ذكرياتٍ رائعة عن ليفربول، وخاصة فريق كرة القدم هناك. أعلن مبتهجًا في وجهنا "أنا أشجع فريق الحُمر!"، وهو يضع المزيد من الفاصولياء والبصل في طبقه. "لستُ شيوعيًا، ولكنني أحب فريق الحُمر!"

أخبرنا أنه لم ينمْ على الإطلاق في الليلة الماضية. وهو لا ينام أبدًا أثناء نزوله في خليج السويس. فهو ممرٌّ مائيّ مزدحمٌ للغاية، والآن وبعد اكتشاف النفط، أصبح هناك على كلا الجانبين قواربُ دعمٍ تبحرُ ذهابًا وإيابًا وقواربُ صيدٍ أيضًا، لأنّ عمق الخليج، وعلى عكس الكثير من مناطق البحر الأحمر، يبلغ 50 مترًا فقط. ويبلغ عمق خليج العقبة على الجانب الآخر من سيناء كيلومترين، "ولهذا السبب قرر موسى الخروج عبر خليج السويس!". كان القبطان عباس معجب بإنجلترا: "لديكم حب عميق للبحر". من الواضح أنه لم يقرأ تقرير "غرينبيس *Greenpeace* " عن تلوث بحر الشمال. يعتبر عباس نفسه وزملاءه البحارة حراسًا للمحيطات التي يخدمونها، ويشعر بالقلق إزاء الطريقة التي تسيء بها العديد من السفن إلى المحيطات، من رمي للقمامة غير القابلة لإعادة التدوير، إلى تفريغ خزانات النفط في البحر.

قد تكون سفينتُه منهكةً ومحطّمةً ومتهالكة، ولكنّ حبَّه لعمله وعاطفته تجاه الحياة البحرية وذلك المزيج الخاص من العزلة والصحبة الذي تمنحه للإنسان له تأثير كبير عليه. ودَّعَنا في نهاية الوجبة جميعًا بلطف شديدٍ، واعتذرَ لأنه يجب أن يذهب إلى مقصورته للاستماع إلى مباراة كرة قدم على الراديو. اتّضحَ أنَّ فريقه الذي يشجعه هو فريق "سبورتينج" القاهرة، الذي شاهدت مباراته يوم السبت. يلعب النادي اليوم مباراة منتصف الأسبوع ضد النادي الاسماعيلي... "مجموعة من الشباب الساحليين، صغار جدًا وأقوياء للغاية"، وغمز بعينه وأدى حركة ملاكمة خطيرة.

بدأت السفينة بحلول منتصف فترة ما بعد الظهر بالترنّح على نحو ملحوظ نتيجة موجاتٍ بلغَ ارتفاعها من ستة إلى سبعة أقدام. لقد أشار جول فيرن أنه عندما عبرت سفينة "*منغوليا*" في البحر الأحمر أنَّ "السيدات اختفين، صمتت البيانوهات، وتوقفت الأغاني والرقصات على الفور". لم يكن فوغ متقدماً عني فحسب، بل من الواضح أنه كان يقضي وقتًا أفضل مني بكثير.

تلقّينا بعض الأخبار السيئة من جدة حوالي الساعة السادسة، أثناء عبورنا مدار السرطان. لقد غادرتْ إحدى سفن العبّارات والتي كنتُ آمل أن تتأخر، في وقتها المحدد، وسوف تكون السفينة التالية في مكانٍ ما خارج مسقط، حيث قمتُ بترتيبات للصعود على متن مركبٍ شراعي باتجاه الهند، والمرور في الطريق بدبي ثم متابعة الطريق صعودًا في الخليج العربي. وحتى لو تمكّنتُ من إيجاد مركبٍ شراعي في دبي، فإنَّ المسافة الإضافية في كلتا الرحلتين سوف تجعلني متأخرًا خمسة أيام في بومباي. وحينها سينهار باقي الجدول الزمني الذي وضعتُه كانهيار أوراق اللعب.

قابلتُ باسبارتو في البار وناقشنا ونحن نشرب الماء وشراب التفاح "سانتا" الاحتمالات البديلة. لسوء الحظ، كان هناك صعوبةٌ كبيرةٌ أصلًا في دخول المملكة العربية السعودية، ناهيك عن تغيير الخطط أثناء وجودنا هناك، وسوف تغلقُ جميع مكاتب الشحن أبوابها في عطلة نهاية الأسبوع. دخلنا "المثلث العربي"، على حد تعبير كليم فالانس، مُخرِجُ هذه المحطة من الرحلة، حيث لم تعد القواعد العادية سارية.

كنا جميعًا بحاجة إلى شراب: لم نكن بحاجة للماء أو لشراب التفاح "سانتا"، بل لشرابٍ حقيقي. دافع القبطان عباس أثناء الغداء ببلاغةٍ عن اعتراضات المسلمين على الكحول. ذكرّنا بـ "العبارة التي غالبًا ما تستخدمونها أنتم الشاربون، وهي أنني قد فقدت عقلي". وهزّ عباس إصبعه وابتسم بحكمة "لا أحد بحاجة إلى أن يفقد عقله، بل ينبغي علينا جميعًا الاحتفاظ بعقولنا".

اعتزلتُ لاحقًا في مقصورتي وحاولتُ كل جهدي الاحتفاظ بعقلي. لم أستطع التركيز، وتوجّهت إلى سطح السفينة لأتمشى واستمع إلى هيئة الإذاعة البريطانية. كان الجميع من حولي، "ركاب فئة سطح السفينة " يستعدون لقضاء الليلة الثانية تحت النجوم. كان بعضهم قد تكوَّرَ على نفسه وضمَّ يديه ورجليه إلى جسمه، وسندَ رأسه على ذراعيه الملتويتين، والبعض الآخر مستلقٍ هناك كالميت. وهناك عند مؤخرة السفينة جلس ذلك الشاب ذو اللحية البنّية محتضناً مصحفه، ومحاطًا بمجموعة صغيرة. كان يتحدث ويشير بأصابعه ليجذب انتباه مستمعيه الذين كانوا يحدّقون فيه مستغرقين في حديثه.

حملتُ جهاز الراديو قصير الموجة على كتفي محاولًا استقبال الإشارة على نحو أفضل. وصلَتْ إذاعة لندن إلى البحر الأحمر بصوتٍ عالٍ وواضح. كانوا يتحدثون في الإذاعة عن مؤتمر حزب العمّال، وخطاب زعيمه نيل كينوك القتالي. مرّ من فوقي شهابان في تلك السماء الصافية، وسقطَتِ في الأسفل ذراعا رجلٍ نائمٍ على قدميّ.

**اليوم الثاني عشر 6 أكتوبر**

تناولتُ جبنًا وزيتونًا وعجّةً ولفائفَ خبزٍ هشةً ساخنةً على الإفطار. كنت قد أصبتُ بالإسهال في الآونة الأخيرة. لقد تحوّلَ كلّ شيءٍ أكلتُه جنوب القاهرة في الحقيقة إلى ماء. لطالما كرهتُ تناول الأدوية، ولكنني لجأتُ بسبب تخوفي من عدم توفّر المراحيض العامة في جدة، لتناول قرصين من "فوسفات الكودايين". أخذ رون يتغنّى بفعالية أقراص "إيموديوم"، التي ساعدته بجانب إمساكها لأمعائه في البقاء منتشياً مثل طائرة ورقية في القاهرة لمدة 24 ساعة.

ما إن انتهينا من وجبة الإفطار حتى تحولتْ غرفة الطعام إلى عيادة مؤقتة. اتضح أنَّ هناك وباء التهاب السحايا في المملكة العربية السعودية وأنه ينبغي تطعيمنا جميعًا. سرعان ما امتلأت قاعة "إلسينور" بالأطفال الباكين والبالغين الذين أخذوا يصرخون. لم يكن الموضوع منظّمًا على الإطلاق، وكنتُ متأكدًا أنَّ بعض الناس قد أخذوا التطعيم مرتين. حصلت على شهادة باللغة العربية تقول إنني مُطعّمٌ ضد التهاب السحايا حتى أكتوبر 1990. حاولنا بينما كنا نقترب من جدة تصوير الملاح السعودي الذي صَعَدَ على متن السفينة، ولكنه لم يسمح لنا بذلك. وجاءنا التفسير لاحقًا في قمرة القيادة على لسان القبطان عباس الذي شرح لنا ما أسماه وخزة السعوديين. "إنهم شعب صحراوي، وما الذي ستعطيك إياه الصحاري؟ لن تطرح ورودًا...بل صبارًا بأشواك".

كانت جدة التي تحيط بها المياه الضحلة الغادِرة حتى قبل خمس سنوات مضت، واحدة من أخطر الموانئ التي يمكن دخولها بالنسبة لأيّ سفينة. ثم كلّفَ الملك فيصل، كجزءٍ من استثماره الهائل في تحسين الميناء، شركةَ "جراي ماكنزي" البريطانية، بوضع مخطط لائق. أصبح الأمر أسهل بكثير الآن، وقضى القبطان عباس بعض الوقت يتحدّثُ مع الملاح الذي كان يبدو في السادسة عشرة من عمره وكان يبدو عصبيًا للغاية (كما سيكون حال أي شخص يقف وراءه عباس بعينيه الواسعتين المتهكّمتين). يرى عباس أنَّ صعود الملاحين في كثير من الأحيان على متن سفينته مجرد إجراء شكلي وحسب، إذ يمكن لربّان أي سفينة يمتلك مخططات محدّثة أن يقترب ويرسو بها بنفسه دون أي مساعدة.

أصبح أفقُ جدة أكثر وضوحًا بعد أن بدّدتِ الشمسُ ضباب الصباح. إذا ما أغلقتُ أذنيّ وتوقفتُ عن سماع الحوارات اللاسلكية باللغة العربية بين الملاح والآخرين هناك على الضفة الأخرى، يمكنني تخيّل نفسي في أميركا أو اليابان أو سنغافورة. لا تلوح في الأفق أي مئذنةٍ أو قبّةٍ أو هلال، بل تهيمن على الأفق بدلًا منها الأبراج الشاهقة لمحطة تحلية المياه على الواجهة البحرية للأرصفة الشاسعة، والرافعات الحديثة والجسور، وكلها مبنية على نحو واسع ومرتّب، كما خُطط لها في نموذجِ المهندسِ المعماري. لقد بُني كلّ هذا في السنوات الخمسة عشر الماضية. كان هذا هو الوجه الهائل لاقتصاد مزدهر. لا يسعني إلا التفكير في أنَّ هذا ما كانت عليه يومًا ما بريطانيا الفيكتورية. بدا الأمر الآن غريبًا للغاية، إذ انتابني ذلك الشعور غير المألوف بالتواجد في بلدٍ يمكنه تحمّل كلفة بناءِ أي شيءٍ يريدُه.

أصبحتُ في الساعات الثماني والأربعين الماضية مولعًا للغاية بالقبطان عباس وها نحن نغادر مع الأسف. ولكنني مع ذلك لم أذرف الكثير من الدموع على فراق سفينته. شعرتُ بالتعب والإحباط من السفر، وأدركتُ أنني لم أحظَ بحمّامٍ جيدٍ منذ أن غادرت سفينة "*إيجيتو*".

التقينا بأحمد، رجلنا من وزارة الإعلام، على رصيف الميناء في جدة، و"نيك" وهو شاب من السفارة البريطانية في الرياض. كان كلّ شيءٍ رسميًا للغاية هنا. لا بد أن تتم جميع الأشياء بالطريقة الصحيحة. لقد أصبحت تلك الفوضى المبهجة في مصر شيئًا من الماضي الآن. لقد رأينا الآن بدلًا من الأرضية الرثة التي تحمل علمًا في دائرة الجمارك في الإسكندرية، محطةَ انتظار عالمية مكيّفة الهواء بتشطيبات بلاستيكية. وتلألأت شاشات العرض خلف المكاتب المنسقة بالعديد من الألوان. وكانت الجدران مغطاة بأدلة مؤطّرة على الازدهار السعودي، تتجلى في صور السدود والطرق السريعة وخطوط الكهرباء. كانت هذه أرض الميعاد بالنسبة للعمال المصريين الخارجين من سفينة "القمر السعودي"، ولكنها ليست أرضهم الموعودة. بصق أحدهم بصقة أخيرة في سلة مهملات منتصبة قبل ختم جواز سفره.

يقوم الأجانب بمعظم الأعمال المتواضعة في المملكة العربية السعودية، مصريون ويمنيون وفلبينيون وجنوب شرق آسيويين. يفضّل السعوديون العمل خلف المكاتب، فهم لا يفضّلون حقًا أن تتّسخَ أيديهم. يصعب وفقًا لكلام "نيك" من السفارة معرفتهم حقًا فهم أناسٌ غامضون تمامًا. لاحظتُ عندما كان يقول ذلك رجلين يحييان بعضهما البعض بقبلة رقيقة على كل خدّ مثل سيدتين فرنسيتين في مقهى.

قاربٌ صينيّ، اسمه "*تشا هوا*" من كيلونغ في تايوان، يقترب من الميناء بينما كنّا نشقُّ طريقنا عبر البوابات الرخامية البيضاء والرمادية ونخرج من الميناء. كانت اللافتة المؤدية إلى وسط المدينة مكتوبة بأحرف منفصلة على الطريقة الأميركية وقد كتب عليها "المركز". وكان هناك الكثير من لافتات "سوني" و"شارب" و"باناسونيك". ولكن ربما كانت الصدمة الأكبر هي فندق "قصر البحر الأحمر". لم يقتصر الأمر على وجودِ مياهٍ جاريةٍ ساخنةٍ وباردة، بل كان هناك الكثير من العاملين بقبعات صغيرة وأكياس من "كريم الحمّام الرغوي" وكانت الموسيقى تتهادى من السقف. لم أكن أتوقع على الإطلاق بعد كل الذي حصل معي في الاثني عشر يومًا الماضية أن أصل إلى مكان كهذا، وقد نسيتُ تمامًا لفترة من الوقت أنه ليس لدينا أي فكرة عن كيفيّةِ مغادرتِنا لهذا المكان. استشرنا دان بانرمان، وكيل الشحن من ليفربول، الذي وُلِدَ بالقرب من ملعب "أنفيلد" لكرة القدم. وقد أكّدَ أنه لا يوجد بديل للقارب البطيء المتجه إلى دبي، وهو في الواقع أبطأ مما كنا نظن، كما يتوقف في الطريق أكثر من مرة لتفريغ حمولته.

الطريقة الوحيدة لتوفير الوقت هي قيادة السيارة برًا إلى الخليج، على مسافة حوالي 1800 كيلو متر. سوف يكون من الصعب للغاية الحصول على إذن للقيام بمثل هذه الرحلة، ولكن أحمد وافق على المحاولة.

لا تتعامل المملكة العربية بالسعودية بما يسمى بالتأشيرة السياحية، إذ ينبغي أن يكون لكلِّ زائرٍ كفيلٌ خاص، شركة أو دائرة حكومية، يضمن وضعَهُ القانوني والموافقة على وجوده. قد تبدو المملكة العربية السعودية مثل الولايات المتحدة الأميركية، ولكنها قادرة على التصرف مثل روسيا ببساطة. ولكن العلاقات جيدة مع بريطانيا في الوقت الحالي، حيثُ توصّلَ البلَدان للتو إلى صفقةِ دفاعٍ بملايين الجنيهات الإسترلينية، وقد ظنّ نيك أننا قد نكون محظوظين إذا ما طلبنا الإذن. تدخّل أحمد هنا ليقول إنه لن يُسمح تحت أي ظرف من الظروف لطاقم التصوير بمرافقتي. كنا نخطو خطوة واحدة إلى الأمام، وخطوتين إلى الوراء.

ذهبتُ لقضاءِ بعض الوقت في مكتبة الفندق. بحثتُ عن شيءٍ لقراءَتِهِ بعد رواية "ستانلي والنساء". عثرتُ على ما يزيد قليلاً عن نسخة مقاومة للماء من كتاب "*أسماك البحر الأحمر المرجانية*" وكومة من مجلات "تايم" و"نيوزويك" على رف يحمل لافتًة كُتِبَ عليها "ليست للقراءة من فضلك".

كان عليَّ المشي لفترة من الوقت قبل أن أجد أي صدى للألفة التي تخيّمُ على مصر في عالم "سوني" و"باناسونيك" المنظّمِ في جدّة. كان هناك مقهى رصيف رقم 21 في شارع التنف في حي البلد، يجلسُ خارجه شخصان أو ثلاثة أشخاص يدخنون الشيشة المفضلة. تعود ملكية المنازل القديمة هنا إلى التجار الذين كانوا ميسوري الحال للغاية في وقت كانت فيه جدة تجني المال من مصدرين، أحدهما من الحج السنوي إلى مكة المكرمة، والآخر من طريق التوابل إلى اليمن. كانت معظم هذه المناطق الساحلية غنية جدًا، في حين أنَّ الرياض، العاصمة اليوم، كانت مجرد مجموعة من الأكواخ الطينية. صادفتُ في منتصف كل هذا مشهدًا يبعثُ على الحنين لغطاء بالوعةٍ من صنعِ شركة "بريكهاوس" في "دادلي"، وقد نُقِشَ عليه على نحوٍ مثيرٍ للإعجاب "بينين لأغطية الصرف". مرَّ بي مجموعة من عمال الضيافة السودانيين النحيفين المبتسمين بعيون مشرقة، يروجون لبعض أعمال تنظيف السيارات. لقد أعجبني السودانيون الذي التقيتُ بهم في هذه الرحلة كثيرًا بالفعل، فهم يتمتّعون بكياسةٍ طبيعيةٍ وذكاءٍ وبالكثير من الابتسامات، كما لو أنهم يحبون قضاء وقت ممتع على الدوام.

ذهبنا إلى مطعم بفناء واسع يدعى "مطعم العلوي" لتناول العشاء. قدموا لنا فاكهةً طازجةً لذيذةً، وأكلتُ الكسكس، مع لحم الضأن، ثم لفائف اللوز ولفائف بذور السمسم. بدا المطعم إلى حد كبير وكأنه مخصصٌ للأجانب، فالسعوديون لا يأكلون كثيرًا في الخارج، وعندما يفعلون ذلك يفضّلون مطاعم ذات طراز غربي. كانت الأجواء لطيفة للغاية هنا مع الأباريق النحاسية والفضّية. جلست وقد خلعتُ حذائي ورفعت قدمي مستلقيًا على جانبي، على نوعٍ من الوسائدِ المغطّاةِ بالسجّاد، فأصبحتُ أشبهَ بإمبراطورٍ روماني.

خضتُ محادثة شيّقةً مع "نيك" من السفارة، الذي كان يعمل في الأردن. تحدثنا عن شؤون الشرق الأوسط. لقد توقّعَ البعض أنَّ إسرائيل سوف تزول في غضون 25 أو 30 عامًا لأَّنَّ هناك الكثير من العرب الذين يعيشون داخل حدودها، يتكاثرون بمعدل أسرع بنسبة 50 في المئة من الإسرائيليين. في غضون 25 عامًا أو نحو ذلك، سيكون نصف سكان إسرائيل من العرب. عدنا معًا وكان الجو حارًا لزجًا للغاية. لم يخبرني أحد حتى الآن إذا ما كان بإمكاني المضي قدمًا غدًا أمْ لا.

**اليوم الثالث عشر 7 أكتوبر**

استيقظتُ وفي فمي طعمٌ أشبه بالكبريتِ المنبثقِ من معدَتي، وقررتُ التخلّصَ منه أو معالجتَهُ من خلال ممارسةِ بعض التمارين الرياضية. كنتُ في البلاد عداءً منتظمًا أجري أربع مرات في الأسبوع، ولكنني فيما عدا الجري قرب واجهة "هيراكليون" البحرية، لم أمارس أي تمارين رياضية جدّية لمدةِ أسبوعين تقريبًا. ذهبت إلى الكورنيش، ومررت بالطريق بدوّاراتِ جدّة الرائعة المزيَّنة بتماثيل ضخمةٍ ومرِحَة: في أحد الدوّارات دراجةٌ بارتفاع 25 قدماً، وفي دوّار آخر سلسلةُ فوانيس عربية هائلة، وفي دوار آخر كتلةٌ خرسانية مع نهايات أمامية وخلفية لسيارات مدمجة فيها. وجود هذه الزخارف المدنية الخفيفة أحد مفارقات هذه البلاد التي تأخذ نفسها ودورها في العالم على محمل الجد، والتي يمكن أن تبدو من نواح كثيرة بلادًا صارمة وغير متسامحة، حيث لا تسمح بالمسارح أو دور السينما، ولكنها تحب المعارض الترفيهية الممتعة والحدائق المركزية. كانت المنحوتات في كل مكان. إذ لا يسمحُ بتمثيل البشر لذلك ازدهرت النزعة التجريدية والسريالية في تصاميم طفولية غزيرة، مثل الصبّار الشائك، وصناديق الكنز التي تحتوي الكثير من المجوهرات بداخلها، والسفن الجانحة.

تمكّنتُ من الركض على الكورنيش بجانب البحر الأحمر مرتديًا سراويلي القصيرة التي سيكون من غير اللائقِ ارتداؤها في وسط المدينة، وقد ظننتُ أنني في كاليفورنيا حقًا، خاصة عندما التمعتْ أمامي إعلانات عُلب "بيغ ماك" كبيرة مصنوعة من "البوليسترين" من أرض المعارض القريبة في طريقي.

لا تستطيع نساء المملكة العربية السعودية القيادة على الرغم من وجود وجبات "بيغ ماك" والملاعب العائلية، ولا يمكنهنَّ على سبيل المثال، العثور على عملٍ في شركة الطيران الوطنية نفسها، حيث المضيفات إنجليزيات أو كنديات. كان يمكنني شراءُ أي نوعٍ من معدّات الاتصالات المتطورة في المحلات التجارية، ومع ذلك فإنَّ صحيفة "الأوبزرفر" التي أشتريها في الفندق كانت تخضع للرقابة الصارمة. لقد غُطّيتْ صورة للرياضيتين الأولمبيتين (ماري سلاني وإيفون موراي) بقلم تخطيط أسود من الرقبة حتى الجزء السفلي، وقُطِعَ جزءٌ من مقالةٍ مكوّنةٍ من نصف صفحة حول عقار إكستاسي المنشط، وغُطيَتْ صورةٌ كبيرةٌ لتقويم "بيريللي" من تصوير اللورد ليتشفيلد باللون الأسود تمامًا. كان كل شيء مربكًا تمامًا بالنسبة لزائر غربي يزور البلاد لأول مرة، وخاصة هذا الخليط بين البدائيّ والمتطوّر، والأثرياء والمتقشفين، بين الجو المفتوح والمغلق بإحكام.

قضينا ليلةً أخرى في جدّة. وزرتُ مع باسبارتو أحد ساحات المعارض لتمضية الوقت، وكانت ليلةً عائليةً، أي للنساء والأطفال فقط. في الداخل كانت هناك أضواء نيون وموسيقى وأضواء ساطعة، مع عدد قليل فقط من الأطفال برعاية نساء يرتدين ملابس سوداء. كان الأطفال يركبون حيوانات المزرعة في إحدى الألعاب الدائرية على أنغام موسيقى " Old Macdonald Had A Farm". وهناك جولة أخرى أكثر حركة ونشاطًا حملت التحذير التالي "من أجل سلامتك، لا يُسمح بهذه اللعبة للأشخاص الذين يعانون من أمراض... القلب ومرضى السكري والأعصاب والضغط العالي والحوامل". تحتَ اللافتة جَلَسَتْ مجموعةٌ من النساء العربيات، يرتدين الحجاب الأسود المتطاير، في فنجانِ شايٍ ضخمٍ يدورُ حول إبريق. أحزنني أنَّ الظلام كان قد حل ولم أتمكّن من التصوير.

رفرَفَ العلم السعودي فوق متنزَه عطا الله- الأرض السعيدة، العلم الفريد من نوعه في العالم لوجود نقش عليه يقول: "لا إله إلا الله، محمد رسول الله". لا بد أن أصلّي أن يكون كلاهما في عوني غدًا.

أخيرًا دخل أحمد بلحيته الأنيقة وثوبه الأبيض الناصع الذي يسمّيه السعوديون الجلابية، إلى بهو فندق قصر البحر الأحمر ملوّحًا بإذن سفرنا مثل آرثر نيفيل تشامبرلين في آخر أيامه. شكرناه كثيرًا ثم انطلقنا إلى سيارة نيك التويوتا موديل كريسيدا واتجهنا إلى التلال.

انقسم الطريق على مسافة غير بعيدة من جدة على أسس عقائدية. كان هناك جسرٌ عملاقٌ ضخمٌ أعلى الطريق السريع يشير إلى مسارين واحد "للمسلمين فقط" ومخرج مخصص "لغير المسلمين". لا يسمح سوى للمسلمين برؤية المدينة المنورة، لذلك توجّبَ علينا أن نأخذَ المخرَجَ المخصّصَ للمسيحيين.‬

توجّبَ علينا هنا أيضًا تركَ كلٍّ من رون ونايجل وجوليان وأنجيلا باسبارتو ليطيروا إلى دبي ليؤمّنوا لنا قاربًا شراعيًا يأخذنا إلى الهند.

كانت تلك لحظة حزينة، لأننا كنا نستمتع برؤية العالم معًا، ونعتبر ركوب الطائرات في هذه الرحلة مجرد غشّ.‬

كان الطريق الرئيس إلى الطائف مغلقًا بسبب الإصلاحات لذلك مشينا ببطء لمسافة 80كيلو مترًا أو أكثر، على الهضبة الوسطى خلف طابور من الصهاريج التي تحمل المياه، مرورًا بالمراعي التي ترعى فيها الماعز والأغنام، وهناك في الأعلى أيضًا حيث تنمو بعض المحاصيل في حقول مدرّجة بدقة. كانت الشاحنات كلها تقريبًا مرسيدس خضراء رمادية مع واجهات شبكية منحنية مزخرفة على طراز الخمسينيات. كان السوق السعودي متحفظًا للغاية ويبدو أنَّ شركة مرسيدس كانت تواصل صنع هذه الشاحنات على الطراز القديم خصيصًا للبدو.

وصلنا بعد الطائف مباشرة إلى حاجزٍ طُرقيّ للشرطة، وكان هذا أول اختبار للإذنِ الواهي الذي جلبه لنا أحمد. قرأ الشرطي الورقة بتركيزٍ شديدٍ وحرّكَ شفتيه مع قراءة كل كلمة. وتوقّف الزمن. بدا أن التكشيرة غير المبشّرة بالخير على وجهه كانت عبارةً عن تعبيرٍ طبيعيّ من تعابير وجهه وليست نذيرَ شؤم، وبعد نظرة أخيرة متفحّصة لوّح لنا لنتحرك. قال نيك إنه ربما يكون هناك حاجزان أو ثلاثة حواجز أخرى من هذا القبيل. وأصبح الطريق الآن مستقيمًا وخاليًا تقريبًا، بل أكثر من ذلك، كان عبارة عن طريق سريع جديد بستة حارات. ولا يوجد أي خطر محتمل فيه سوى الاصطدام بجَمَلٍ ما. كانت هناك لافتات "احذر الجِمَال" على فترات منتظمة بالإضافة إلى الأسوار على جانبي الطريق، ومع ذلك من الواضح أنَّ سفينة الصحراء لم تكن تدرك الآثار الكاملة لبرنامج تحسين الطرق السعودي، وتصرّ على التجوّل كما لو أنَّ شيئًا لم يتغير. كنت أرى في بعض الأحيان في تلك البرية الصخرية والرملية قطيعًا من الإبل يجمعه الرعاة البدو ليحمّلوه في شاحناتِ نيسان صغيرة

توقّفنا في فترة الغداء للتزوّدِ بالوقود، ولكنّنا كنا مازلنا على بعد حوالي480 كيلو مترًا من الرياض، وضعتُ ميزان الحرارة المحمول على الحائط بينما كنا نملأ الوقود. وكانت درجة الحرارة عندما سحبتُه 50 درجة مئوية، ولكن الهواء كان جافًا للغاية ودرجة الحرارة محتملة وكأنها حوالي 32 درجة مئوية على الساحل الرطب. استمر الطريق أمامنا مستقيمًا وفارغًا. كانت معظم السيارات التي نراها عبارةً عن حطامٍ يتم سحبها إلى جانب الطريق، مبيضّة وصدئة في حرارة الصحراء. أعتقدُ أنه كان من الأرخص للمالكين (على افتراض نجاتهم على قيد الحياة) شراء سيارة أخرى بدلاً من نقل الحطام إلى محلات تصليح هياكل السيارات.

نبضَتِ الصحراء بالحياة لفترة وجيزةٍ في الساعة التي سَبَقَتْ غروبَ الشمس. ارتدّتْ أشعةُ الشمس المائلة المنكسرةِ والمحمرّة بسبب الغبار، لتحوّل الوجهَ الفارغ للصخور والرمال إلى أرضٍ من الألوان المتعددة، البرتقالي والأحمر الداكن، والأصفر الغامق والذهبي. كان هذا الجرفُ الحجريّ الرمليّ الوعر والمحفور كأخدود يؤدي إلى الهضبة التي تتربع عليها الرياض. وكان حولنا في كلّ مكانٍ قممٌ صخريةٌ بأشكالٍ غريبةٍ تبرُزُ مثل الأسنان المتعفّنة في لحظة، ومثل أبي الهول في اللحظة التالية. وفوق كلّ هذا كانت مدينة الرياض، التي بُنيتْ بالكامل تقريبًا في الخمسة عشر عامًا الماضية، والتي تعدُّ واحدةً من أكثرِ العواصمِ حرارةً على وجه الأرض. وقد أُنشئتْ هذه المدينة هنا لأنّ نَجد، الجزء الأوسط من شبه الجزيرة العربية، هو موطن آل سعود العائلة الحاكمة في السعودية. أصبحت الرياضُ كبيرةً وصاخبةً ومزدهرةً كما هي اليوم لأنَّ السعوديين يعتبرون أنفسهم القادة الطبيعيين للعالم العربي. لم يكن امتلاكهم لأكبر الاحتياطيات النفطية، وبالتالي امتلاكهم للأموال أكثر من أي دولة عربية أخرى مجرّدَ مصادفةٍ بالنسبة إليهم، بل هو هبةٌ من الله تعالى لمساعدة البلاد على خدمة وحراسة وحماية أقدس مكانين في العالم الإسلامي، الحرم المكّي والمدينة المنورة.

وهكذا تشكّلتْ في هذه الصحراء على بعد أميالٍ في أعماقِها هذه المدينة التي تشبه لاس فيغاس، التي تشكل رمزًا لاندماج الروحانيات والتطور التجاري. ترتفع في الشوارع المتوهجة بالنيون جميع الشهادات الناصعة لبداية الأسبوع الوطني الخامس للنظافة وعلامات نجاح الأسبوع الرابع السابق، وتلتمعُ المباني الحديثة المتلألئة فوق المساكن الطينية القديمة. لا يبدو أنّ هناك محاولةٌ هنا للحفاظ على المدينة القديمة، كما هو الحال في جدة، بل ربما لم تكن هناك مدينة قديمة. كلُّ شيء هنا جديد ومليء بالثقة. إنها الرياض، تكساس.

إلى فندق الخزامى. كانت نهاية مخيبة للآمال أن نصل إلى قلب الجزيرة العربية لنجد أنَّ رجال الأعمال من كل دولة غربية قد وصلوا هناك قبلنا. كانت الصفقات تتم هناك في الاستقبال، وزوجان إنجليزيان يتجادلان: "إنَّ مشكلة آرثر هي أنه قد قضى وقتًا طويلًا هنا".

انتعشتْ معنوياتي من خلال وجبةٍ لذيذة في مطعمٍ لبناني بسيط. لقد وضعوا على الطاولة الفجل الطازج والنعناع والبصل والخس والطماطم الحلوة والنضرة مثل تلك التي أكلناها في مصر، بالإضافة إلى الطحينة، والحمّص مع الباذنجان المتبّل، ثم صحن مشويات مشكّل من شيش الكباب والشيش طاووق الطري واللذيذ.

**اليوم الخامس عشر 9 أكتوبر**

وجدتُ في جريدة "سعودي جازيت" قائمةً بـ "مواقيت الصلاة اليوم"، بالإضافة إلى الأخبار الأكثر إثارة والتي تقول إنَّ فريق "شيفيلد يونايتد" قد هَزَمَ فريق "وولفز" بنتيجة 2–0 في مباراة الدوري أمس. كان نيك ينتظرنا خارج شركة "بدجت" لتأجير السيارات. لقد رتّبَ لنا سيارةً وسائقًا ليأخذنا 580 كيلو مترًا إلى الحدود مع قطر. لا يُسمح لنا بركوب سيارة مستأجرة لنعبر الحدود الوطنية، ولكنه يعتقد أنه لا بدَّ أن نتمكّن من إيجاد وسيلة نقل، أو أخذِ سيارة أجرة لمسافة حوالي 100 كيلو متر عبر قَطَر إلى حدود الإمارات العربية المتحدة. وقد رتّبَ لاستئجار سيارة أخرى مع السائق لملاقاتنا هناك.

غادَرنا الرياض في الساعة 9:15. وكانت درجة الحرارة حوالي 38 درجة مئوية، ولكنّها جافة ويمكن تحمّلها. وبينما كنا نتّجه إلى طريقٍ سريعٍ نظيفٍ آخر، وهو طريق الدمّام السريع، بعد كلية الملك فهد الأمنية وفندق الحياة وفندق ماريوت، إنها الولايات المتحدة الأميركية مجددًا (ولكنها لم تكن أميركا تمامًا، فعلى سبيل المثال لا يُسمحُ للشركات مهما كانت كبيرةً وغنيةً ومشهورةً، بالتواجد والعمل هنا إذا كان لديها أي صلاتٍ أو ارتباطاتٍ يهودية أو إسرائيلية). مررنا بمحطات حديثة والمزيد من السيارات المحطّمة. يبدو أنه ليس هناك أي شيء يدعى اختبار القيادة هنا وأنّهُ يمكنك الحصول على رخصة قيادة في الثالثة عشرة من عمرك. خرجنا من الطريق السريع ودخلنا طريقًا ذا مسارٍ واحدٍ يتدحرجُ أمامنا إلى ما لا نهاية. ظهرتِ الآن خطوط الأنابيب، وكانت هذه أول مرة أرى فيها المادة التي تقوم عليها الثروة السعودية، والتي تتقاطع مع المناظر الطبيعية في طريقها من المصافي في الأفق الشرقي. وقد تمدّدتِ الأغنام السوداء ذات الشعر الطويل بجوار خطوط الأنابيب. كانت هذه الصحراء أكثر بياضًا من أيِّ شيءٍ رأيتُه في حياتي حتى اليوم. بيضاء ناصعة وكأنها مُبيّضَة عمدًا.

وصلنا إلى بلدة الهُفُوف حيث سيارات الأجرة هي سيارات شيفروليه صفراء غير متناسقة مع المحيط، تشبه سيارات الأجرة في نيويورك. رأينا هناك مركزًا ضخمًا لدراسة استصلاح الأراضي والريّ والتسميد. كان نجاح السعوديين في تخضير الصحراء أحد الجوانب الأكثر تشجيعاً في عالمٍ يبدو أنه يرتكبُ كلّ خطأ بيئيّ ممكنٍ اليوم. النباتات هنا عنيدة للغاية، فهي تتشبّثُ بشدة بالحياة، وتُظهرُ المراعي خارج الهفوف الفرق الذي يحدُثُه مدُّ القليل من يد المساعدة للبيئة. غرقتُ في النوم. وعندما استيقظتُ بالكاد استطعتُ تصديق ما رأيتُه أمامي، فقد كنتُ أنظرُ إلى البحر. كانت هذه أيضًا أول مرة أرى فيها الخليج العربي. وأصبحَ الهواء مالحًا ولزجًا مجددًا.

كان المعبرُ الحدودي في أبو سمرة رثًا ومتهالكًا في تناقضٍ ملحوظٍ مع معظم الأماكن العامة الأخرى في المملكة العربية السعودية. قدّمتُ للشرطة بينما كنت أجلسُ عند النافذة جواز سفري والإذن الذي كنّا نحمله، ولاحظتُ أنه كان هناك كلبًا بوليسياً يمرّرونه على مجموعة من حاملات الحقائب التي تخصُّ بعض العرب ذوي الثروات الصغيرة المسافرين في الاتجاه الآخر. بدت السلطات مشوشةً للغاية فيما يتعلق بما نفعله هنا، ومَثَلنا في نهاية المطاف في حَضرة الرجل الأعلى رتبة. أشار إلينا لنجلسَ على اثنين من الكراسي ذات الذراعين، والتي كان في أذرعِها ثقوبٌ كبيرةٌ كشفت عن الإسفنج والمطاط الممزّق تحتها. كان رجلاً وسيمًا يتحدّث بهدوء. كان مرؤوسوه أكثر بدانة وقبحًا منه، مما دفعني إلى التساؤل عما إذا كانت الترقية هنا يمكن أن تستند إلى المظهر. أمرهم بحركة خفيفة أنيقة مقتصدة بالاهتمام بأوراقنا. وقدم إلينا المرؤوس استمارةً وقال "املأ هذه الاستمارة!". وأقتربُ آخر نحو رفٍّ من الخزائن الرياضية على الحائط، وأخذ يبحثُ فيها ليجلبَ ختمًا رسميًا.

خرجنا من المملكة العربية السعودية في الساعة 2.35 إلى قطر، البلد رقم عشرة خلال خمسة عشر يومًا. لم يكن مبنى نقطة الجمارك متهالكًا، بل كان يبدو فارغًا. أخذتُ أذبُلُ بسبب الحرارة ونحن ننتقل ببطء من مكتب إلى آخر. وبمجرّدِ نظرةٍ واحدة في أرجاء هذا المكان المليء بالذباب اكتشفنا الغياب التام لسيارة الأجرة التي تأمّلنا وجودَها. وعندما استفسرنا أدركنا مدى حاجتنا إلى نيك، أو إلى أي شخص يعرف القليل من اللغة العربية. لا توجد سيارة أجرة تعمل لمسافة حوالي 80 كيلو مترًا. ذهبَ كليم ليحاول الاتصال بسيارة من العاصمة القطرية الدوحة، بينما كنتُ أجرّبُ حظي في إيجاد وسيلة تقلُّنا إلى هناك. وقد سمحَ لي ثلاثةٌ من رجال الشرطة القطريين الودودين بمشاركتهم كُشكَهم. لقد أكدوا لي أنهم سيجدون سيارةً تقلّنا في طريقها، مكرّرين كلمتي "لا مشكلة" وهما الكلمتان اللتان تعنيان أنك غارق تمامًا في أي لغة كانت.

قدموا لي الشاي، وعندما شربتُه طلبوا من شخصٍ هنديٍّ جلبَ المزيد من الشاي. كانت أسماؤهم سالم وعمر وأحمد. وأخذوا يسألونني عن إنجلترا خلال الفترة التي لم يتمكّنوا فيها من تأمين سيارة لي. سوف يذهب عمر إلى لندن في ديسمبر. فأجبته بكآبة: "وأنا كذلك على ما آمل" وقد وجدوا هذا الرد مضحكًا جدًا.

تحدّثَ عمر عن الأميرة ديانا التي جاءت إلى هنا قبل عام. وشهد الجميع على جمالها الأخاذ.

لم يبدُ حتى الآن أنَّ هناك أيُّ سياراتٍ قادمة ولا أحد يريدُ أن يأخذنا معه. وما يزال كليم في كشك الحراسة. لقد مضى علينا في قطر ساعتين ونصف ولم نتقدّم مئةَ مترٍ حتى.

اقتربَ سائق شاحنة من إنجلترا نحو المبنى المتربِ المغبرّ. لقد استغرق 11 يومًا يقود سيارته التي تزن 40 طنًا برًا من إنجلترا. (خطر ببالي أنه لو أنني أتيتُ معه فسوف أكون متقدّماً الآن بمعدّلِ أربعة أيام) ولم يكن سعيدًا بوجوده هنا على الإطلاق. كان عليهِ أن يذهبَ إلى الدوحة، لتفتيشِ حمولته بواسطة آلة بريطانية ضخمة بقيمةِ ثلاثة ملايين جنيه إسترليني، والتي لم يتحدّث عنها سوى بازدراء شديد: "إنهم يلصقون أنبوب التفريغ هذا مباشرة في السيارة ليتشممّ المشروبات الروحية. طيب، لديّ برميل بوزن خمسين كيلو غرامًا من مزيل الطلاء في السيارة، سوف تطرق الرائحة رؤوسهم اللعينة!".

لوّحَ بحزمة من الأوراق الجمركية في اتجاه مخفر الحراسة الذي أخذ يتلاشى الآن في الغسق: "كلهم جدد هنا. الحراس القديمون كانوا جيدين. فهؤلاء لا يعرفون ما الذي يفعلونه". اتّضح لاحقًا أنَّ أكثر ما أزعجه أنهم قد طلبوا منه تغيير ملابسه وتبديل السراويل القصيرة بأخرى طويلة حتى يقبلوا أن ينظروا إلى أوراقه. وَمَضَتْ أضواء النيون، وانطفأت واشتعلت مجددًا أخيرًا في الجزء العلوي من المئذنة المحلية، وغمرتِ المكان بتوهّجٍ أزرقٍ قاتم. مرّت شاحنةٌ صغيرةٌ تحمل جَمَلَي سباقٍ جاثيين في الخلف. كانت إمكانية وضع جملين بهذه الدقة في شاحنة داتسون مدهشةً حقًا.

وأخيرًا وصلت سيارة الأجرة التي سوف نستقلّها، ومشَتْ بنا مسافة حوالي 100كيلو متر إلى أبو نثيل، وهو المركز الحدودي القطري التالي. كان بانتظارنا هناك خَبَران سيئان. الأول هو أنه على الرغم من أنَّ هذا المكان قد يكون نهاية قَطَر، ولكنه ليس بداية دولة الإمارات العربية المتحدة. فهناك حوالي 100 كيلو متر أخرى من المملكة العربية السعودية بينهما، ولا يُسمح لسائقنا بعبور هذه المنطقة. كما أنّ التوقيت متقدّمٌ بساعة واحدة في الإمارات العربية المتحدة. وهكذا ستكون وسيلة النقل التي رتّبها لنا نيك قد انتظرتنا كثيرًا ثم رحلتْ عندما نصلُ إلى هناك، وليس في إمكاننا القيام بأي شيء حيال ذلك.

الساعة الآن 7.15 مساءً، وقد كانت الجمارك القطرية هنا أكثر تعنّتًا من سابقتها. انتظرنا دورنا خلف سائق شاحنة سوري كان يسافر مع زوجته وأطفاله. قدموا إلينا المزيد من بطاقات المغادرة لملئها، وكان أمامنا المزيد من النوافذ التي لا بد أن نمرّ عليها. ذكّرني منظرُ صرصارٍ عند قدمي وهو ينطلق حاملًا فتاتَ الخبز أنني لم آكل سوى شطيرة جبن منذ ذلك الإفطار الذي تناولتُه في الرياض.

وأخيرًا جاءنا جزء من الحظ الذي طال انتظاره. مرّ شابٌ كويتي في سيارة مرسيدس 300 حمراء جديدة، وما يزال السيلوفان على مقاعدها. كان اسمه حسن ويتحدّثُ القليل من الإنجليزية فقط، وقد وافق على اصطحابنا في سيارته إلى حدود الإمارات. وهكذا وجدنا أنفسنا ننطلق عبر الأرض المحايدة، حيث وعدتنا القناة الإنجليزية لإذاعة الإمارات بساعتين من "موسيقى الهارد روك" وكان حسن يرمي علب البيبسي المستهلكة في الصحراء.

حصلنا على الدفعة التالية من حُسنِ الحظ والتي تمثّلتْ في أنَّ سائق السيارة المستأجرة الهندي الصبور فيجاي، كان ما يزال بانتظارنا على حدود الإمارات، رغم المعاملة الوقحة المخزية التي تلقّاها على يدي شرطيّ عربيّ شاب ومتغطرس.

توقّفنا لتناول القهوة في مقهى متنقل في مكان مجهول. كان يدير المقهى مجموعة من الهنود الذين يجلسون في الخارج في هواء الليل الحار والجاف، يشاهدون فيلم تشارلز برونسون على الفيديو، بدون حذف. يمكنني تحمل الجنس والعنف، ولكن الخليط بين الجنس والعنف والضوضاء هو الأسوأ بالنسبة إلي على الإطلاق. انتقل المونتاج في الشريط، الذي بدا من الواضح أنه غير قانوني، ودون فترة توقف واضحة من منتصف مشهد حبٍّ يؤديه برونسون إلى مباراة مصارعة بين شخصين أميركيين بدينين للغاية، أمام حشد من العديد من الأشخاص الأميركيين البدناء للغاية أيضًا. لم يبدُ على الهنود الذين كانوا يشاهدون الفيلم، الذين كانوا أشخاصًا نحيلين ولطيفين للغاية، أنهم قد لاحظوا هذه القفزة في المونتاج.

انطلقنا وغرقنا في النوم مجددًا وظهَرَتْ لافتات النيون الضخمة على نحو أشبه بالسراب في أحلامي "ديزرت سبرنغز فيلدج" و"نادي الإمارات للجولف"، و"دبي متروبوليتان"، و"سيفوي الإمارات"، وشركة "Beverage Filling Industries" للمشروبات، و"مركز الأميرة للتجميل، متخصصون في العناية بالبشرة والجسم". ولكن كل شيء كان حقيقيًا، وها هي دبي.

تحركتُ قليلًا ومطّطتُ جسمي في المقعد الخلفي. كانت الساعة 2.20 صباحًا وكنا قد أمضينا على الطريق أكثر من 17 ساعة، وقد سافرنا حوالي ألف كيلو متر. وصلنا على أبواب فندق إنتركونتيننتال، وكانت هذه المرة التاسعة التي سوف أستلقي فيها على السرير منذ مغادرتي لندن. وأكثر المرات التي انتظرتُها بفارغ الصبر.

**اليوم السادس عشر 10 أكتوبر**

استيقظتُ من نومٍ امتدّ لمدة خمس ساعات على صوت هاتف بجانب سريري. كانت أخبارًا جيدة وأخرى سيئة، والخبر السار هو أننا أمنّا مركبًا شراعيًا ليأخذنا إلى بومباي. أما الأخبار السيئة هي أنَّ هذا المركب يغادرُ فجرَ الغد. ولا يوجد أي وقت للراحة والنقاهة قبل رحلةٍ تمتدُّ لستة أيام على متن قارب مفتوح. ولكننا من جهة أخرى لا بد أن نتحرك بأسرع وقت ممكن. فلا ينبغي أن أنسى أن فيلياس فوغ، قد وصل إلى بومباي خلال ثمانية عشر يومًا على متن "*منغوليا*".

مشيتُ على رصيف الميناء. وكانت هذه أول مرة في حياتي أرى فيها مركبًا شراعيًا. لم يعد أحدٌ يطلق عليها اليوم اسم المراكب الشراعية سوى بعض الرومانسيين الغربيين العاشقين للكلمات المتقاطعة. كان اسم هذه المراكب لدى السكان المحليين "المراكب" أو "السفن الساحلية". صُنعت هذه المراكب من الخشب وبُنيتْ على تصميم تقليدي يشبه في الشكل شريحة من البطيخ، مع مؤخرة عالية تتربع عليها غرفة القيادة، والجزء الغاطس بطول 15 أو 20 قدمًا، مع طول يبلغ حوالي 60 قدمًا. بدا أنَّ هناك الكثير من هذه القوارب هنا في دبي. فقد رأيت هناك 20 أو 30 قاربًا مصطفين في هذا الخليج من النهر الذي يطلقون عليها اسم الخور. كان أحد هذه القوارب يحمّل علبًا من المصابيح اليدوية ذات العلامة التجارية " *Tiger’s Head*"، المصنوعة في الصين، وبودرة الحليب كامل الدسم " *Coast*"، وصناديق مسحوق الغسيل " *Tide*"، وخلايا البطاريات الجافة " *White* *Elephant*"، وأجهزة راديو " *Sanyo* "، وغسالات بحوض مزدوج. وكانت وجهة القارب مدينة بربرة في الصومال.

كان كل قارب من المراكب الشراعية أشبهَ بشركةٍ صغيرةٍ عائمة، ويديرُها عمومًا العائلة والأصدقاء، على الرغم من أنها مملوكة على الأرجح، لبعض المصدّرين والمستوردين المرتاحين في سياراتهم المرسيدس الطويلة المريحة. كانت الأجواء التي تشكّلها هذه المراكب على جانب الرصيف مختلفة تمامًا عن أي أجواء رأيتها من قبل. إذ غالبًا ما تتم عمليات الصيانة الخاصة بهذه المراكب الشراعية في وسط المدينة، حيث يقومون بسحبِها ونقلِها إلى هناك بواسطة شاحنات صغيرة وعربات وعلى ظهور الرجال، بدلاً من الرافعات والجسور والخوذ الصلبة والأحمال الكبيرة والشاحنات التي تعمل خلف مراكز الحراسة والأسوار. يصخب الناس ويتدافعون فوق القوارب مثل النمل ويرتّبون ويتحركون ويرفعون الحمولة. كان سبب النشاط الكبير في هذه الفترة أنَّ هذه المراكب من أولى القوارب التي تخرج بعد موسم الرياح الموسمية من مايو إلى أغسطس، والتي يتم خلالها إيقاف المراكب الشراعية بسبب العواصف.

أخَذَنا خميس، وهو وكيل من وكلاء إدارة الميناء والجمارك في فترة ما بعد الظهر، لرؤية المركب الشراعي الذي سيكون بيتنا للأسبوع المقبل. وصلنا إلى سفينة "الشمعة" المزخرفة والمطلية حديثًا، والتي تقافَزَ قبطانُها حسن سليمان فوق أكياسِ التمر التي ملأتْ سطح السفينة للترحيب بنا. كان يبتسم ابتسامةً عريضةً ومستمرة، خاصة عندما ينقل إلينا أخبارًا سيئة، إذ لم تمضِ لحظةٌ واحدةٌ حتى أخبرَنا أنَّ المركب لن تغادر غدًا، بل في اليوم التالي، يوم الأربعاء، 12 أكتوبر. اليوم الثامن عشر.

وهكذا ضاع فجأة مجددًا كلّ الوقت الذي حاولنا اختصاره بالتدافع المحموم اعتبارًا من جدة، ولكن كالعادة لم يكن في أيدينا شيءٌ لنغيّر كلّ هذا. اختفى كليم ليتحدّث مع المالكين وذهب نايجل والباسبارتات الآخرين إلى الطرف الآخر من الرصيف للتصوير. وبقيتُ مع سائقي سيارات الأجرة. أومأ أحدهم برأسه نحو "الشمعة": "هل ستركبون هذا المركب" لم يكن يصدق ذلك حقًا. وتدخّلَ آخر قائلًا: "هذه قوارب وليس مطاعم" وهزّ رأسه بقوة وأخطأ فهم ابتسامتي له ظانًا أنني لا أصدقه: "ليس هناك نظافة على الإطلاق، ولا يمكنك النوم على متنها في أي مكان" وأخذ كلاهما يهزان رأسيهما مثل الساحرات. "ستكون ستة أو سبعة أيام. سيئة..سيئة للغاية! ثلاثة أيام على متن مركب شراعي تعني خمسة عشر يومًا في المستشفى!"

**اليوم السابع عشر 11 أكتوبر**

كان لدينا استراحة ليوم واحد (وأنا متأكد من أننا سندفع ثمنها لاحقًا). ركضتُ صباحًا على رصيف الخور قبل الإفطار، مستفيدًا من أنَّ درجة الحرارة ما تزال منخفضة في الثلاثينات. كانت معظم إمارة دبي شاهقة ومزدهرة وغنية، أما المنطقة التي تُفرَغُ فيها السفن الصغيرة فقد كانت تشبه إلى حد كبير ما كانت عليه هذه الإمارة قبل أن يبدأوا بضخ النفط.

أخبرني خميس أنَّ سنوات حرب الخليج شكّلتْ سنوات ازدهارٍ جيدة لهذه القوارب الصغيرة. فقد كان بإمكانهم التسكع هنا وهناك دون أن يلاحظهم أحد إلى حد كبير، بعيدًا عن قيود الحصار، وبعيدًا عن الموانئ التي تخضع لدورياتٍ مكثّفة. كانت المراكب الشراعية هي التي أبقت على إمدادات إيران طوال فترة الحرب. فسألتُه من الذي سيستفيد من السلام، الذي بدأ مؤخرًا. فحيّرهُ السؤال قليلًا ثم أجاب: "بالنسبة لي... إنهم جميعًا أهلي... سواء أكانوا إيرانيين، أم عراقيين... إنهم جميعًا متشابهون" فجميعهم هنا في دبي تجار وليسوا محاربين.

ذهبنا إلى السوبر ماركت لاحقًا للحصول على المؤن. لم يكن أحدٌ منا متأكدًا تمامًا مما سنحتاجه، باستثناء كيس الأرز الذي أحضرته، على الرغم من أنَّ مياه الشرب تبدو فكرة جيدة. لذلك جلبنا بالإضافة إلى 108 زجاجة من مياه الينابيع المحلية، مجموعةً متنوعة من المأكولات الغربية، مثل مرتديلا "*Spam"*، ولحم البقر المملح وقطع التونة ولفائف ومناديل المطبخ وعلب البسكويت "دايجستف".

كان شراء الفراش أكثر إشكالية. إذ لم نجد شيئًا مثل متاجر التخييم المتخصصة، وانتهى بي الأمر بشراء فرشة هوائية تشيكية من أحد المتاجر، ووسادة ناعمة من مكان آخر، ومن المتجر الثالث اشتريت غطاءَ وسادة مطرزًا بالأزهار بذوقٍ رفيعٍ، وملاءةً مخططةً وبطانية من الصين.

أجريتُ بعض الاتصالات مع الوطن. هل أنا ثرثار للغاية؟ أم هل كنتُ أدفعُ عن ذهني بشكل ما شكوكًا مزعجة راودتني بأنني قد لا أرى أيّ شخصٍ من عائلتي مرة أخرى؟ أخبرني ستيف في المكتب أنَّ فيلم "*سمكة تدعى واندا*" قد حقق الآن 53 مليون دولار في الولايات المتحدة الأمريكية. لا بد أنه ظنَّ أنَّ ردّ فعلي بارد على نحو أشبه بالجحود، ولكنني كنتُ أتساءلُ حقًا عما إذا كان لديّ ما يكفي من حبوب "فوسفات الكودايين" للأسبوع المقبل.

**اليوم الثامن عشر 12 أكتوبر**

استيقظتُ حوالي الساعة 5.30. وملأتْ أحلامي مجددًا الصورُ المتكررة نفسها للحقائب والأمتعة، والتحميل والتفريغ. كنت متعبًا للغاية، ولكنني لم أستطع النوم مرة أخرى. إنها الإثارة والحماسة العصبية القديمة نفسها. فقد كنتُ في النهاية على وشك تجربةِ شيءٍ لم تجهّزني خبراتي في الحياة لشيءٍ مثله في حياتي. كان الجميع هادئين على وجبة الإفطار بعد ساعة، حتى رون باسبارتو، الذي ذهب مع البابا إلى الباراغواي ومع مادهور جفري إلى جزيرة "سولاوسي" الأندونيسية، كان هادئًا على نحو غريب. كانت التوقعات لهذا الجزء من الخليج وفقًا لصحيفة "*خليج تايمز*" تقول إنّ الحد الأقصى للحرارة 37 درجة مئوية، ومتوسط ارتفاع الموج من 1 إلى 3 أقدام. كان البحر هادئًا ولطيفًا.

الساعة 8.30: كان القبطان سليمان مبتهجًا على متن المركب الشراعية "الشمعة". لابد أنَّ هناك خطأ ما بالفعل، فلن نغادر في وقت مبكّر كما كنا نظن، لذلك كان هناك متسعًا من الوقت للاستقرار في مقرّنا الجديد. واتضحَ أنَّ مقصوراتنا على السفينة هي فوق بعض صناديق تمور "سلطانة"، حيث أفرغوا لنا مساحة مسطحة تمّتْ تغطيتها بالقماش المشمع. بدا القارب نظيفًا جدًا. فالقبطان يفخر بحقيقة أنه قام بتنظيف الطلاء، ليس بالماء العادي فقط، بل بمياه الشرب.

قبل أن نتمكّن من المغادرة، لا بد أن نمرّ مجددًا بروتين الجمارك والهجرة وإجراءاتها الشاقة. وقفتْ في الشمس أمام مكتب الهجرة عدة شاحنات محملة بالأغنام التي تثغو بلطف. وقد تحلّق في داخل المكتب مجموعةٌ من الرجال الصحراويين بملابسهم البيضاء حول جوازات سفرنا مثل جراحين في عملية جراحية. وتبع ذلك هزُّ الرؤوس المألوف، ثم الارتباك، تلاه الشك ثم الهجوم.

"*ما هذا*. أين تأشيرة الدخول إلى دبي؟"

أخذ خميس يجادلهم بضجرٍ وهو يلوّحُ بالأوراق ويمسَحُ وجهه بمنشفةٍ بيضاء صغيرة. ولكنهم أرادوا مثل جميع سلطات الجمارك في جميع أنحاء العالم، ورقةً إضافيةً ناقصةً لا يمكن أن تكون بحوزتك مهما كنتَ فطِنًا.

عُلقتْ على الحائط فوق رؤوس ضباط الهجرة العابسين صور لشيخي دبي، واللذين كانا يبدوان ذكيين وخبيرين بتصاريف الحياة، بأنفين مدبّبين وعيون قاسية. قال كليم إنهما يعيشان بالقرب من منطقة "نيوماركت".

الساعة 10.20: انطلق مركبنا الشراعي أخيرًا. شعرتُ بالندم على المغادرة كما شعرتُ في كلّ مكانٍ من قبل حتى الآن (باستثناء الرياض وقطر) بينما كنا نخرجُ ببطءٍ من الميناء. يعتمد المسافرون كثيرًا على الناس الآخرين، ويتوجبُ عليهم دائمًا أن يضعوا ثقةً هائلةً بهم. يصبحُ الغرباء أصدقاء بسرعة، ولكن لفترة وجيزة جدًا، وقد أَسِفْتُ لرؤية خميس بابتسامته الجاهزة ووجهه المتعرق وجسده القصير والبدين يصغُرُ شيئًا فشيئًا على الرصيف، وحتى سائقي سيارات الأجرة القساة كانوا يلوّحون لنا.

كنا نرفع الراية الحمراء الهندية المدنية، وراية إسلامية مع هلال على خلفية خضراء، وقد عُلّقَ على مقدمة السفينة إكليلٌ من الزهور والزخارف الورقية، وهو عبارة عن قربان للآلهة للمرور الآمن.

ما إنْ خرجنا من الميناء حتى عَرَض عليّ رجلٌ قويّ البنية يرتدي قبعة بيسبول، قدّمَ نفسه باسم عثمان كوبًا من الشاي من النوع الذي يفضّلُه الهنود، مع الحليب المبخّر والكثير من السكر. وتجمّعَ بقية الطاقم، وجميعهم من الهنود الگـُجـُراتيين من شمال بومباي، حولي وأنا أشرب الشاي. لا يعرف معظمهم أكثر من بضع كلماتٍ باللغة الإنجليزية، ولكنهم أصروا جميعًا على تقديم أسمائهم إليّ، وأخذوا يراقبونني عن كثب أثناء كتابتها، وكانوا يصحّحون لي تهجئة الأسماء بدقة، ويأخذون دفتر ملاحظاتي أحيانًا برفقٍ ويكتبونَهُا بأنفسِهِم.

كان هناك ثمانية عشر منهم وجميعهم من نفس القرية، وتتراوح أعمارهم بين الصبيَّين المراهقَين في المقصورة، أنور وحسن، إلى الشيوخ الموقّرين مثل ديجي رامجي، الملاح، الذي يبدو في قبعته القماشية المخملية كأحد أساتذة أكسفورد في الشعر، وقاسم ذو الوجه الخشن والعينين الحادتين واللحية الرمادية الخفيفة الأشبه بلحية بطل رواية "الشيخ والبحر". لقد أسبَغَتْ ملابسُهم في الحقيقة على المركب جوًا غامضًا مسرحيًا من أجواء ألف ليلة وليلة. فقد بدوا جميعًا بقمصانهم الممزقة وسراويلهم المرقّعة بعناية، وأسنانهم اللامعة وابتساماتهم العريضة، أشبهَ بجوقةِ العرض المسرحي في ليلة عيد الميلاد.

قام أحد مسؤولي التموين، وهو داود آدم، بإعداد حبلي صيد يتدليان من جانبي مؤخرة المركب، مستخدمًا خطافًا وخيطًا طويلًا من النايلون وقطعة متلألئة من ورق التغليف من علبة بسكويت. مرّتْ بنا سفينةُ حاويات ضخمة. كانت الخطوط والزوايا الضخمة العريضة والثقيلة للحاويات المكدّسة أشدّ قبحًا من الخطوط البسيطة التي تميّز تصميم المركب الشراعي. وقد لاحظت الاسم الذي كتب عليها عندما مرّت، الذي كان "أورينت إكسبريس" فشعرت أنه ربما تكون هناك قوةٌ عارفةٌ ومدبِّرة وراء هذه الرحلة المجنونة في نهاية المطاف.

وجبة الغداء الأولى على المركب الشراعي: كانت الوجبة تتضمن أرز سميك وطري مع العدس والخضروات بالكاري، وشرائح من الكمثرى والعنب والتفاح لنا. لقد حضّر علي مأمون، الذي كُتب على قبعته "بويك"، الطعام في مطبخٍ بحجم بيتِ كلبٍ كبير. أكلنا في رقعة من الظل وفّرتْها أغطيةٌ قماشيةٌ متدليةٌ من ذراع الرافعة، وقد ثُبّتَتْ على نحو ارتجاليّ على السقالات المؤقتة التي تطوّقُ السفينة، والتي تمثّلُ الحاجز الوحيد بين أكياس التمر والبحر الأزرق العميق. كانت درجة الحرارة هناك تحت القماش المشمع حوالي 38 درجة مئوية. كان تناول الكاري في مثل هذه الظروف أشبه بشربِ زجاجةِ ماءٍ ساخنٍ في الساونا.

جربتُ بحذرٍ شديد المراحيض التي تتكونُ من برميلين خشبيَين، مكشوفَين على جميع العوامل الجوية، ومعلَّقين فوق البحر على جانبي مؤخرة السفينة. تحتوي قاعدة كل برميل منهما على مساند أقدام خشبية على جانبي الفتحة على شكل حرف T. طُليتْ كلٌّ من هذه الزوائد باللون الأزرق الشاحب الجميل. تسلقتُ هناك وجلستُ، وشعرتُ بالسخرية من نفسي كشخصيةٍ في رسمٍ من رسوم إدوارد لير. وقد أدركتُ لاحقًا أنني كنت أجلس في الجهة الخاطئة إذ كان عليَّ أن أنظرَ إلى البحر.

تبيَّن لاحقًا بعد الحديث مع باسبارتو أنَّ ما نخشاه جميعًا، حتى أكثر من أسماك القرش أو القراصنة أو استئناف حرب الخليج، هو أن تزلّ أقدامنا أثناء الصعود إلى الحمام في منتصف الليل. يا لها من طريقة للموت.

لم يجلب لنا عثمان عصرًا الشاي وحسب، بابتسامةِ تلميذٍ خجولة لا تشبه حجمه على الإطلاق، بل أحضر أيضًا مجموعة مختارة من بسكويت "هنتلي" و"بالميرز" المتنوع التي تعد جديرة بسهرة في "نايتسبريدج" في وسط لندن. كنّا نقضم بسكويت "غاريبالدي" عندما سمعنا صراخًا فجأة، واندفع الجميع إلى مؤخرة السفينة. تبدّدَ القلق اللحظي من احتمال سقوط رون من المرحاض في الماء، عندما اتّضحَ أنهم قد اصطادوا سمكةً بواحد من الخيطين اللذين تدليا من مؤخرة السفينة. كانت سمكة اليودر، والتي نعتقد أنها على الأرجح سمكة تونة، قام علي مأمون النشيط الذي لا يعرف الكلل بطهيِها وتقديمها لنا بحلول غروب الشمس، مع العدس وخبز الشاباتي.

استمتع فريقنا بعد ذلك بكأسٍ من الجنّ تونيك، أما أنا فشربت كأسًا من ويسكي "جلين مورانجي"، بعد التأكّد من أنَّ القبطان لن يشعر بالإهانة لأن الطاقم مسلمين ولا يشربون الكحول أبدًا، ولكنَّ المحركَ قد توقّفَ فجأة. اختفى القبطان والمهندس في الأسفل. وانطلقت أصوات احتجاج وسخط واتهام متبادل من غرفة المحرك. أشعل ديجي رامجي عصى بخور ولوّح بها أمام العلم، وأخذ قاسم وسالي مأمون، وهو رجل مسن قصير البنية ذو وجه مسالم، بالصلاة والدعاء ساجدين. فجأة، شعرتُ بأننا في موقفٍ ضعيفٍ للغاية. أخذَ الظلام يحلّ، وليس هناك رياح لدفع الشراع، ولا يوجد أي جهاز راديو أو رادار على متن السفينة، وكنّا ننجرفُ ببطءٍ نحو مضيق هرمز.

**اليوم التاسع عشر 13 أكتوبر**

في ساعة متأخرة ما بعد منتصف الليل، اختلطَ صوت المحرك الذي عاد الآن إلى الحياة، بالصيحات المتعالية وحفيف الأقدام في جميع أرجاء القارب. وانطلقت الأوامر والأوامر المضادة. بدا وكأنّه هناك أزمة أخرى. نظرتُ حولي عبر الضباب لأجد صخورًا خشنة ضخمة شديدة الانحدار ترتفع على جانبي مركبنا. كنا نعبرُ بصعوبة شديدة قناةً ضيقةً بعرض أقلِّ من ميلٍ في جوف الليل، ودون الاستعانة بأيّ آليةٍ ملاحية. كان هذا اختبارًا صعبًا للغاية لمهارة القبطان، ولكن أكثر ما كان يقلقُه حقًا وجودُ سفنٍ أخرى في هذه المتاهة المائية، ولهذا لعلعَتْ أوامرُه الصاخبة العالية لجميع الذين يراقبونه خلال هذه العملية الدقيقة التي يديرها بنجاحٍ منقطعٍ النظير. كنا خارج القرن العشرين تمامًا فلا شيء يمتُّ لهذا القرن بصلة. لقد بدا الأمر كما لو أنني قُذِفتُ في الماضي في أسطورة قديمة، وخشيتُ أن تتحولَ الصخورُ إلى مخلوقاتٍ أسطوريةٍ ضخمة.

استيقظتُ مجددًا مع أول خيوط الفجر حوالي الساعة السادسة. وكنا حينها نعبرُ مضيق هرمز إلى خليج عُمان. لا يمكنك رؤية أي شيء على الإطلاق سوى بحرٍ مسطَّحٍ وهادئٍ وفارغ. راجعتُ لاحقًا الرسوم البيانية والخرائط، لأتأكّد فقط من أنني لم أكن أحلم في الليل، ووجدتُ أننا قد عبرنا بالفعل ممرًا صعبًا للغاية ومعقدًا حول شبه جزيرة مسندم، عبر التشكيلات الصخرية وخور شِم، ونقاطٍ أخرى في أرخبيلٍ وَعِرٍ قبالةَ الطرفِ الشماليّ لسلطنةِ عُمان.

كلّ شيء هادئ جدًا على متن "الشمعة" هذا الصباح، وقد رَقَدَ أفرادُ الطاقم على أجزاءٍ مختلفةٍ من سطحِ السفينة يرتاحون من تعبِ تلك الليلة. كان علي مأمون مستيقظًا بالطبع وقد بدأ أصلًا في تحضير الشاباتي وتخمير الشاي. لقد صنعوا لنا حصيرة صغيرة من الروطان متعددة الألوان، ووضعوا عليها إفطارنا من الأومليت والشاباتي والمربى والبرتقال الطازج.

أصبح البحر من حولنا رصاصيًا وتعالتْ أمواجُهُ ونحنُ نأكل. مررنا عبرَ لطخةٍ سميكةٍ لزجةٍ لبقعةٍ نفطية. كانت تمتدُّ لعدة أميال، وقد كانت قذرة لدرجةٍ أخرسَتْنا جميعًا. كان عثمان مستلقيًا على ظهرهِ على كيسٍ من الفستق، فقد أخذَ محمد دورَهُ كحارسٍ لنا. محمد النحيل وصاحب الشعر الأسود الأجعد، هو والدُ أنور صبي المقصورة، وشقيقُ القبطان. كان يتحدثُ الإنجليزية أكثر من معظم البحارة الآخرين لأنه عمل لفترة من الزمن كبحّارٍ دولي. لقد استخدم محمد دفتر ملاحظات ليدون فيه بعناية ودقة ويسردُ تفاصيلَ جميع رحلاته بعيدًا عن الوطن. فقد سجّلَ توقيتَ مغادرته، وتوقيت عودته، وقد سجّل كل شيء بدقة لما يبلغ مجموعه حوالي تسع سنواتٍ وسبعةِ أشهر وثلاثة أيام. كانت مكافأته لهذه الرحلة 300 روبية، أي حوالي 20 جنيهًا إسترلينيًا، ولكنّه أكثر سعادة بالعمل مع هذه الشركة من عمله مع شركة شبه الجزيرة والشرقية للملاحة البخارية. فهو هنا مع أصدقائه وعائلته وعلى الرغم من أنه لا يمكن لأحد منهم أن يصبح غنيًا، ولكنهم كانوا جميعًا في ذلك مع بعضهم البعض. كان الجميع أثناء استيقاظهم توّاقين لرؤية مدى تقدّمنا في الرحلة. تدرّبنا أولًا على الأسماء. كانوا يحاولون الإيقاع بي، لذلك أخذوا يقولون أسماء بعض أفراد الطاقم الخجولين الذين يعتقدون أنني سأنسى أسمائهم. "ماي...كيل... من هذا؟" أتى قيامي بواجبي على أكمل وجه بالأمس أُكُلَهُ، ووضعني في وضع جيد، وكلّما شككت باسم أحدهم كنت أقول ببساطة: محمد.

كانوا مفتونين بخريطتي لآسيا، وكلما فتحتُها أمام الجميع مَنَحَتْ أفراد الطاقم الأكثر خبرة فرصةً للتباهي. فقد سافر العديد منهم على طول ساحل شرق إفريقيا، إلى الصومال وكينيا، وقد وصل أحدهم حتى إلى مدغشقر. لم يرَ أحد منهم العالم كما رآه محمد وشقيقه القبطان.

ظهَرَ القبطان متأخّراً وأخذ يعتذر وهو يمرر يديه في شعره الرقيق عن كل الاضطرابات التي حصلت في الليل. كان وضوؤُه شاملًا على نحو استثنائي، خاصة الفم. فقد كان يدلِّكُ الجزء الداخلي من فمه باستخدام سبابته ومن خلال المضمضة على نحو منتظم، بحماسة وبقوة أشبه بالهوس كما لو كان يطرد الشياطين. أعتقد أنه كان مهتمًا للغاية بشأن الصحة والنظافة لأنه أتى لاحقًا ليجلس بجانبي وأخبرني بحرصه الشديد على معرفة ما إذا كان هناك علاج في لندن لـكل من "(أ) السرطان، (ب) مرض السكري، (ج) تساقط الشعر".

في حوالي الساعة 10.30 أمسك ديجي رامجي جهاز السدس الخاص به ووقف على الجانب الأيمن يضغط الأداة على عينه ويثبتها على ذقنه. ثم أخرج دفتر جيب صغيرًا بغلاف ذهبي، وكتب ملاحظة ثم اختفى في غرفة القيادة، وأخذ يطالعُ المخططات المختلفة وعاد وقد حدّدَ موقعنا الذي كان هذا الصباح، يوم 13 أكتوبر، على بعد 57.30 شرقًا و25.0 شمالًا... على بعد حوالي 160 كليو متر جنوب ساحل إيران. قدّر القبطان أننا سوف نصلُ إلى بومباي في غضون ستة أيام. فأخذ رون يئنّ. أعتقد أنه لم يكن قد تحلّى بعد بالروح التي تتطلبها هذه الرحلة حتى الآن.

أظهرَ البحار العجوز، قاسم، علامات على الاهتمام بجهاز الووكمان الذي كان معي. كنت أستمع إلى المغني الأميركي بروس سبرينغستين. قدمتُ له الجهاز وبدا سعيدًا للغاية. علّمتُه بإيجاز وبسرعة طريقة استعماله وتركتهُ له. رأيتُه بعد فترة وجيزة وقد تكلَّلَ وجهُهُ بابتسامة، وكان يهزُّ رأسَهُ من جانب إلى آخر، وقد اتَّسَعَتْ عيناه من الإثارة. لم أعرف سوى عندما استرجعت الجهاز منه أنه كان يستمع إلى أغنية *‘Incident on 57th Street’* بأعلى صوت.

ظهرتِ الليلة ومضاتٌ من البرقِ في الأفق الجنوبي. لذلك أدركنا أنه ربما سوف تكون هناك عواصف غدًا. وقد يضربُ الطقسُ السيّئ قاربًا مثل هذا بشدّة.

**اليوم العشرون 14 أكتوبر**

هناك في مكان ما بعيد جدًا، كان عيد ميلاد زوجتي والعرض الأول لفيلم "*سمكة تدعى واندا*" للجمهور البريطاني. أما هنا في خليج عُمان فقد أصبح همّي الرئيس هو تجنّب دوار البحر. أحسستُ خلال الليل بالرياح المنعشة والزيادة المبهجة في سرعة السفينة. أما الآن، في الساعة 6.30 فأشعر بالدوار إلى حد ما. كانت الأمواج بارتفاع خمسة أو ستة أقدام وتسببتِ الرياح القادمة من الجنوب بلفّةٍ جانبيةٍ أضيفتْ إلى درجة وارتفاع مقدمة السفينة وأقواس الأمواج التي تخترقها أمامنا. كان لدينا بعض اللصاقات المضادة لدوار البحر والتي ينبغي لصقها خلف الأذن، حيث تطلق في الجسم مادة كيميائية تدعى "سكوبولامين"، وتمنع الشعور بالغثيان. وضعنا جميعنا هذه اللصاقات، فأصبح منظرنا أشبه بمبتدئين جديد في ديانة جديدة، ما عدا نايجل باسبارتو، الذي لم يكن يبدُ متأثرًا تمامًا بارتفاع وهبوط سفينة "الشمعة". كان قد أخرج كاميرته بالفعل محاولًا تجهيز لقطة جديرة بالحصول على الجوائز لقاسم العجوز وهو نائم والشمسُ تشرقُ وراءَ أنفه. ولكن الجميع لسوء الحظ كانوا يتعثرون بالرجل العجوز المستلقي ويوقظونه بين فينة وأخرى. وكلما رأى الكاميرا هشَّ فرحًا واستدار وأخذ يحدّقُ في العدسة بابتسامة ثابتة، فاستسلم نايجل.

كانت الأقدام القليلة الأخيرة من منطقة القوس في مقدمة السفينة مخصّصة للغسيل. فقد وضعوا لوحًا خشبيًا بشكل عمودي على السطح، يعمل على إبعاد الماء ويشكل نوعًا من الغطاء البسيط، ويعمل أساسًا كحمام، ولكنه كما كان المرحاض وغرفة النوم على متن "الشمعة" مفتوح في الهواء الطلق. يصبح الحمام امتدادًا للمطبخ، بمجرد الانتهاء من الوضوء الصباحي (والكجراتيون مهووسون بالنظافة وبغسل أجسامهم)، والآن (في الساعة 8) كان علي مأمون يعدّ طعام الغداء، ويطحنُ الفلفل الأحمر على حجر، ثم يقطّع الباذنجان والبصل.

عَلِقَتْ سمكةٌ بخيطِ الصيد المتدلي من السفينة فهرعنا جميعًا إلى المؤخّرةِ، حيثُ كانتْ سمكةُ يودر بحجمِ أسماكِ رواية "موبي ديك" تظهر وتنزلق وتختفي على سطح البحر، لفترة كانت كافية لخلق إثارة هائلة قبل أن تُفلتِ من الخيط بسهولة، وكأنها تزدري كل جهودنا لصيدها وتعود جذلًة إلى الأعماق.

مر الوقت ببطء حيث أفطرنا قبل الساعة السابعة ولم يكن أمامنا الكثير لفعله خلال الاثني عشر ساعة القادمة. أنهيت رواية "ستانلي والنساء" وشرعت بقراءة رواية إسبانية سميكة بعنوان "فورتوناتا وخثينتا". ولكنني نمت أغلب الوقت. أصبحت الشمس قوية لدرجة جعلت معظم أجزاء القارب حارة بحيث لا يمكن الوقوف عليها، وقد كانت مجرد الحركة البسيطة تستهلك طاقة كبيرة. كانت تنطلق بين الفينة والفينة بانتظام إنذارات أسماك مزيفة. وبدت "الشمعة" في هذه الأثناء أشبه بمطارات الحرب العالمية الثانية، حيث يتدافع المقاتلون فجأة إلى الحركة محاولين الوصول بسرعة إلى المؤخرة، حاملين الكاميرات وأجهزة التسجيل والأشرطة، ليجدوا سمكة جديدة قد أفلتت مجددًا.

عرّفتُ الطاقم اليوم على جهاز الووكمان على كونشيرتو الكمان لبرامز يعزفها ديفيد أويستراخ، بعد جرعة الأمس من أغاني سبرينغستين. استمع أنور لفترة طويلة قبل أن ينطقها بالإنجليزية: "ديسكو رائع!" كان أنور يجرّب كل يوم معي عدة كلمات من اللغة الإنجليزية. لقد تعلم اللغة في المدرسة. وزميله حسن يعرف كلمتين وحسب: "مي..كيل" و "جاك..سون". وكان يبتسم بجنون ويصرخ كلما رآني "مي.. مي..كيل" و "جاك..سون"!

وكنت بدوري أجرب اللغة الگـُجـُراتية فقد تعلمت عدة كلمات مفيدة للتواصل اليومي مثل "شكرا" (*mehrbani*)، "صباح الخير" (*salaam aligam*))، أما اليوم وبعد وجبة غداء لذيذة، فتعلّمت "تهانينا" (*Mubarakhi*) والكلمة الأسهل (*Thik-Thak*) والتي تعني ببساطة: كيف حالك، هل كل شيء على ما يرام. تحسّنتِ الظروف الجوية خلال النهار وتجنّبنا دوار البحر. أخبرَنا القبطان أننا قد غادرنا خليج عُمان للتو وأننا أصبحنا الآن فيما أسماه "البحر الكبير"، بحر العرب. لم يكن أمامنا من جهة الجنوب أي يابسة حتى القارة القطبية الجنوبية. لم يكن هناك سوى المحيط، الذي نشقُّ طريقنا خلاله، بسرعة 8 عقدة في الساعة، وهي السرعة التي يمكن للعديد من عدائي الماراثون تجاوزَها. يكتسب العالم الطبيعي أهمية أكبر ودلالة أعمق بكثير هنا، حيث تراقبُ السماءَ والبحرَ على الدوام بقلق. كان منظر مجموعة من الدلافين تسبح بجوارنا أو انزلاق الأسماك الطائرة أمامنا من أبرز اللحظات الرائعة في الصباح، بخلاف الإنذارات المزيفة للأسماك في مؤخرة السفينة، ووجدتُ نفسي الآن، في الخامسة مساءً، انتظر شيئًا آخر بفارغ الصبر وهو: غروب الشمس. كان الأمر عبارة عن عرض قصير للغاية يمتد لنحو نصف ساعة فقط، ولكن الإطلالة تكون في يومٍ صافٍ مثل اليوم نقيةً لا تشوبها شائبة وليس أمامها أي عوائق. راقبتُ فرِحًا كل التفاصيل حتى الذروة في تلك الدقائق الخمس عندما تستقر الكرة الذهبية على نحو خلّابٍ في الأفق، قبل أن تُطحن وتُضغط وتتشوه وتتلاشى بعيدًا عن الأنظار، لتعود في ظهور نهائي أخير أشبه بقرصٍ متلألئٍ على سطحِ البحر، مما يعطي الإشارة لغير الملتزمين للبدء في شرب الجِنّ وويسكي "جلين مورانجي".

لا يوجد لحظة محددة لإطفاء الأنوار، لأنها لا تُطفَأ أبدًا. وهكذا دخلنا أسرّتنا بحلول الساعة 7.30، وأخذنا نتأمّلُ في النجوم. كان رون يتابع نشرة أخبار الثامنة من لندن عبر خدمة بي بي سي العالمية. بدا الإصلاح الذي اقترحه غورباتشوف للسياسة الزراعية السوفيتية بعيدًا للغاية عن كل هذه الأجواء.

انجرفتُ في النوم وقد علقتْ صورةٌ أخيرةٌ لرأس نايجل، وهو يبدو بالمصباح المعلَّقِ على جسمِهِ كعامل منجمٍ، وقد برزَ نصفُ جسمِهِ من كيس النوم، وهو يقرأ عن رحلة أخرى في مركب شراعي في كتاب "القوارب البطيئة إلى الصين" للرحالة الإنجليزي غافن يونغ.

اليوم الحادي والعشرون 15 أكتوبر

أصبحنا في اليوم الرابع على المركب الشراعيّ وأخذتِ الحياة تبدو شيئًا فشيئًا أشبهَ بحياةِ دار رعاية المسنين: حيث كان نستيقظ فجرًا، لنزور البرميل أولًا ثم القوس في مقدمة السفينة، متأكدين من أخذ زجاجة من مياهنا المعدنية من ماركة "جيما" لتنظيف الأسنان. وكانت جميع حركاتنا أشبه بحركات المرضى غير ثابتة ومترنحة، بفعل تموج القارب، والأكياس المتفاوتة، وضرورة التسلق فعليًا للوصول إلى المرحاض.

أعدَّ لنا ممرّضونا الگـُجـُراتيون في هذه الأثناء كوبًا من الشاي الصباحي لنشربه ببطء، ونحن نقارن تجارب نومنا مع بعضها البعض. وبعد مقارنة الملاحظات والتأكيد مجددًا لرون اليائس أنه ليس هناك فرصة على الإطلاق لأن نكون في فندق مريح لطيف لمدة أربعة أيام على الأقل، قمنا بترتيبِ أسرّتنِا (بالنسبة للگـُجـُراتيين الذين يعتمدون على أنفسهم ويقدّرون مفارشِهَم الأنيقة، لا بد أن فِعلنا المعقّد في نفخِ المرتبة الهوائية وطي الملاءات المخططة تبدو سخيفة للغاية) وحوَّلنا غرف نومنا إلى غرف معيشة. مددنا الحصيرة وتناولنا وجبة الإفطار. لم يكن يسمح لنا الطاقم بفعل أي شيء للمساعدة في تشغيل القارب، مما يعزز شكل تلك العلاقة بين الممرِّض والمريض.

أصبحنا في منتصف فترة الصباح. لم يلتفتْ فريق التصوير الذي يلعب طاولة الزهر إلى إنذار الأسماك المزيفة. وقد اتضح أنه حوتٌ على بعد حوالي 90 مترًا من جانب الرسو للقارب ينفثُ الماء كل عشرين ثانية أو نحو ذلك.

ماذا قالت كتبي اليوم في لحظاتِ استيقاظي الغريبة؟ قالت إنَّ تلك الاجتماعات *tertulias* في إسبانيا في القرن التاسع عشر، كانت عبارة عن اجتماعات شبه رسمية للمحادثة وتبادل الآراء. وقد حظينا بهذه الـ *tertulias* على الغداء، وكانت النتيجة هي أخذ قرار بأنه ينبغي علينا تصوير رفع الشراع بعد ظهر اليوم. تحقَّقَ القبطان من اتجاهِ الرياح وسرعتِها بإلقاء نظرةٍ سريعةٍ على الراية وبدا فاقدًا للحماس. بدا من الواضح أنه سيكون أكثر راحة بوجود محركه الديزل المفضل 280 من ماركة "كلفن" بريطانية الصنع.

جاءت الأخبار الجيدة، فقد قطعنا 330كيلو مترًا في آخر 24 ساعة، مقابل 317 كيلو مترًا قطعناها البارحة. ولكن ما زال هناك 1158كيلو مترًا بيننا وبين بومباي. وقد اندسستُ كما يليق بمريضٍ نموذجيّ في سريري في وقت مبكر على نحو مثير للسخرية. خلق الصوت اللطيف للأمواج والهدير المرتفع المضطرد لمحرك "كلفن" مزاجًا منوِّمًا، وكانت التفاصيل الأخيرة التي تذكّرتُها عن العالم هي أنَّ نادي "شيفيلد يونايتد" لكرة القدم فاز بنتيجة 2–1 على نادي "بلاكبول".

اليوم الثاني والعشرون 16 أكتوبر

عادت الحياة إلى القاربِ مع أولِ خيطٍ من خيوطِ الفجر الذي يأتي مبكرًا كل يوم عن اليوم السابق ونحن نتحرك شرقًا دون أن نعدّلَ ساعاتنا. لقد استيقظتُ اليوم في الساعة 5 صباحًا. هدأتِ الرياحُ وأصبح البحر هادئًا ومسطحًا. تمكنت مع قعقعة المحركِ المطمئِنة من سماع صوت الغناء الرقيق. فسحبت نفسي متكئًا على كوعي ونظرتُ نحو قوس مقدمة القارب. رأيت هناك قاسم واقفًا بلا حراك وبصورة ظليةٍ مثاليةٍ، وهو يطلُّ على البحر ويغني. واجتمع بجانبه اثنان أو ثلاثة آخرون بجانب الشراع الأمامي الصغير.

"مرحبا يا مي.. كيل!"

"مي- كيل، مي- كيل جاك- سون!"

بمجرد أن رأوا أننا استيقظنا أرسلوا أحدهم من تلك المجموعة بجانب الشراع الأمامي لتحضير بعض الشاي لنا. ومن أهم الأشياء التي تعلّمها الرحّالة، كاتب هذه السطور، أن الذين لا يمتلكون الكثير هم الأكثر استعدادًا لتقديم المزيد. لقد تخلى هذا الطاقم عن الكثير من أجلنا حقًا، مساحة النوم ومساحة للمعيشة ومياه عذبة ثمينة في البحر، دون أن يجعلونا نشعر بالالتزام تجاههم أو بأنهم يتسامحون معنا. كانت حياتهم مشتركة وتعاونية ويعتمدون على بعضهم البعض بدلاً من الآلات، وربما لهذا السبب بدت لنا طريقة تعاملهم معنا، نحن الغربيين المتحفظين والمهووسين بتكديس الأشياء المادية موقفًا سخيًا وكريمًا للغاية على نحو غير مألوف.

ألقى القبطان نظرةً على البحر وخلَعَ قبعته وأخذ يحكّ رأسه ويهزّه بهيبة شديدة ثم قال: "نحن محظوظون". نادرًا ما رأى البحر على هذا النحو، وهو يعرف هذا البحر ويدرك قوته، فقد أغرق العام الماضي خلال عاصفة ما سفينة أخيه مع 18 بحّارًا.

نام القبطان والملاح في الجزء الخلفي من غرفة القيادة، حيث مشغّل الموسيقى الجديد وزوج من مكبرات الصوت كانت تمثل الرفاهية والفخامة الوحيدة في هذه الغرفة. وبدت الكتب المطبوعة الوحيدة هي الرسوم البيانية الملاحية والتقويمات هناك. احتوى الجزء الأمامي من غرفة القيادة، بالإضافة إلى عجلة القيادة، على بوصلة، وساعة متوقفة، وأداة التحكم بدواسة الوقود وجرسٌ يدقّ في كل مرة يتحرك فيها خيط صيد السمك. هناك أيضًا لوحة من الدوائر والساعات التي تشير إلى سرعة دوران المحرك في الدقيقة ودرجة حرارة الماء وضغط الزيت. ولا تعمل أيا منها على الإطلاق بالطبع.

هناك مقصورة نتنة تحت غرفة القيادة بدون نوافذ، والتي آمل ألا نضطر إلى استخدامها أبدًا. كانت درجة الحرارة هناك تشير باستمرار إلى 100 درجة، وقد بدا كل من جوليان ورون، اللذان يتعين عليهما الذهاب تحميل الفيلم ووضع واحد جديد في الكاميرا، أخف وزنًا. أما المقصورة الخلفية المقابلة مليئة بأغراض الطاقم. فقد كان يُسمح لهم باستيراد سلع معينة معفاة من الرسوم الجمركية، كنوعٍ من العمل الإضافيّ.

قال القبطان سليمان إن الجمارك الهندية صارمة للغاية.

فلا يسمح بإدخال الذهب أو الأسلحة.

فسألتُه: "هل هناك الكثير من التهريب؟"

"نعم، هناك الكثير من التهريب ... في الملابس، ساعات اليد …ولكن" وتابع محاولًا طمأنتي "نحن لسنا مهربين"، وضحكَ ضحكةً صاخبة.

أصبحنا في منتصف النهار: كانت درجة الحرارة 33درجة مئوية تحت المظلة. كنا على وشك الوصول إلى جنوب كراتشي. ولاحظت اعتمادًا على خريطتي، أننا استغرقنا يومًا للسفر بين النقطة "أ" والنقطة "ر" في "بحر العرب".

بعد ظهر يوم الأحد في "الشمعة". جلس الطاقم وأخذوا يراقبوننا ونحن نقرأ أو نحن نائمين أو نستمع إلى الموسيقى واضعين سماعات الرأس. كانوا فضوليين وحسب، ولكنهم لم يكونوا متطفّلين على الإطلاق. وقد أثارت روايتي الإسبانية السميكة اهتمامهم. كيف يمكن لأيّ شخصٍ أن يحمل كتابًا بهذا الحجم، ناهيك عن كتابته، ولماذا يدفع هذا الكتاب "مي..كيل" لإغلاق عينيه كثيرًا؟

وفجأة ظهر هناك بعض الترفيه البحري. فقد رصد داوود الذي كان على عجلة القيادة، الدلافين تقترب من القارب. اجتمعت الدلافين أمامنا وأخذت تتقافز بكسل وفخامة حول القارب الشراعي في الموجة التي يولدها قوس مقدمة السفينة وتلتفّ وتدور وتغوص وتتراجع كما لو كانت دراجات نارية، ثم تعود لتبقى قريبة من القارب مباشرة. أخذ الطاقم يشجّعها بالصفير وبضربات أشبه بقرع الطبول. فأخذت الدلافين تتباهى مزهوةً بنفسها بلا خجل بمجرد أن عرفتْ أنَّ هناك جمهورًا يشاهدها. بقيت الدلافين لبضع دقائق سحرية وأخذتْ تلعب. كان البحر أزرق وصافيًا للغاية، وكانت هذه واحدة من أكثر اللحظات الرائعة والجميلة في الرحلة حتى الآن، لا ينافسها سوى رفع الشراع الضخم بعد ذلك بقليل.

كان هناك حاجة إلى جميع الأيدي العاملة على القارب لإنجاز هذه المهمة، بسبب عدم وجود بكراتٍ ميكانيكيةٍ أو كابلاتٍ أو روافع كهربائية، بل يُرفع الشراع بالجهد البشري وحسب. ومثلما كانوا يشجعون الدلافين، أخذوا يشجعون بعضهم البعض الآن، ويهتفون ويغنون وهم يسحبون الحبل. وهكذا ارتقى كل من كيشور وهارون ببراعة على قمة الصاري الذي يبلغ طوله 20قدمًا بمجرد ارتفاع الشراع صعوده، وحررا الحبال التي تربطُ الشراع، الذي انتفخ ليكشف عن قماشٍ مرقّعٍ وملطّخ. ولكنه بدا رائعًا وجميلًا للغاية في مواجهة السماء ليلاً مع ذلك القمر الكبير اللامع. كانت هذه الأمسية في الحقيقة من أكثر الأمسيات متعة حتى الآن. استلقيتُ في سريري تحت ذراع الرافعة والشراع منتشر فوقها، وكانت سماء الليل الصافية تلك هادئة تمامًا وتبعث على السلام. طلب نايجل هناك زيادة الهدوء والسلام إلى الحد الأقصى من خلال إطفاء المحرك. سبّبَ هذا صرخةَ رعبٍ حادة انطلقت من سرير رون! ولكنَّ هذه اللحظة، بمحرك أو من دونه، كانت من تلك اللحظات التي تتمنى فيها أن يتجمّد الزمن.

اليوم الثالث والعشرون 17 أكتوبر

دفعتُ الثمن بعد بضعِ ساعاتٍ، بعد تلك الجرعة الزائدة من السعادة والرضا، عندما أخرجتني معدتي الناكرة للجميل من السرير، وأخذت أمشي متمايلًا على نحو خطير نحو البرميل بعد منتصف الليل بقليل. استمرّ ذلك الشعور الحمضي الشديد، واضطررتُ لثلاث زيارات إلى مؤخرة المركب الشراعي خلال الليل. كنتُ أشعر كل مرة بالسوء وكان الطاقم يستقبلني في كل مرة أيضًا بحرارة. ولم يكن هناك أي فرصة أو أمل على الإطلاق أن أتسلل بهدوء واستمتع ببؤسي على انفراد. فقد بدوا جميعهم مستيقظين، وبينما كنت أترنّح عبر أكياس التمر، على وشك التقيؤ ممسكًا بورق المرحاض، أخذتِ الجوقة تنادي في الظلام:

"مي كيل!..."إيلو مي كيل..." "مي- كيل، مي- كيل جاك - سون!"

بل وعلى نحو أكثر مباشرة: "مي كيل... كيف حالك؟"

رددتُ في المرة الأولى بأسلوب بريطاني للغاية، أي بكذبة حقيقية: "جيد..جيد.. شكرًا لكم!"

أما في المرات اللاحقة عندما لم أتمكّن من المقاومة، ولم أتمكن من الحفاظ على أسلوبي البريطاني:

"مي..كيل، كيف حالك؟"

"لست جيداً على الإطلاق"

"جيد يا مي..كيل!"

لم يكن ما أقولُه ليشكّلَ أيّ فرق، فهم كانوا سعداء لرؤيتي، سواء كنت شاحبًا أحمل لفةً يتناقصُ حجمُها كل مرة من ورق الحمام أم لا. لقد طلبوا مني في زيارتي الثالثة والتي كانت أكثر صدمة، الانضمام إليهم وتناول شيء معهم، وكان هذا العرض في تلك اللحظة يشبه إلى حد ما عرض وظيفة على نباتيّ في متجر جزار. تسلقتُ مجددًا نحو البرميل شاعرًا بالأسف على نفسي وأخذ صرصار يمشي على رأسي. انتهت الملحمة بحلول الفجر. لا يمكن لشيءٍ سوى المرض أن يجعلك تتمنى أن تكون في منزلك، كما أنَّ رائحة العجّة الصباحية والشاباتي أثارت لديَّ شعوراً مفاجئاً بأنني في السجن.

ولكن خارج القارب كان هناك الكثير من الاشياء التي حدثت صباح يوم الاثنين. نحن الآن في المياه الضحلة للجرف القاري وأخذ القبطان يصرخ وهو يرى العوامات المميزة لشبكة صيد كبيرة. من الواضح أنَّ هناك دائمًا الكثير من الأسماك التي يمكن العثور عليها في محيط هذه الشباك. أمر مسؤول التموين بإدارة السفينة باتجاه الشِباك بدقة وهدوء.

سرعان ما أخذ خيطا الصيد المتدليين من مؤخرة السفينة يرتعشان، وفُرِشَتْ على سطح القارب حوالي 25 إلى 30 رطلاً تقريبًا من الأسماك الصغيرة المتشابكة. لا يبدو أن أحدًا يعرف تمامًا ما يجب فعله بها خاصةً أنههم قد أمسكوا في الوقت نفسه سمكة يودر، وأخذت السمكة البائسة تتقافز لاهثة هناك، وأخذ ذيلها يضعف قليلًا قليلًا، حتى يتمكن الخبير من توفير الوقت المناسب لقتلها.

كانوا قد صادوا بحلول الساعة 8:30 صباحًا أربع أسماكٍ كبيرة، ولم تبدُ السعادة على الجميع وحسب بل الارتياح أيضًا. لم يكن البحر مثمرًا حتى الآن. شرع علي مأمون في تحضير برياني السمك الذي يتباهى به كثيرًا، وهكذا تحوّلَ الحديثُ بأكمله فجأة إلى الطعام. لا بد أنهم قد لاحظوا أنني لم أشاركهم الحديث بحماستي المعتادة، وقد بدا قاسم بالذات قلقًا للغاية. وقف فوقي مثل طائر متحجّر لفترة من الوقت ثم أشار إلى معدتي ومسّدها. أومأتُ برأسي وكشرت التكشيرة المناسبة، ثم أشار إلي قاسم أنني ينبغي أن أنقلب على بطني. لا ينبغي التشكيك في الحكمة المتراكمة لسنوات عديدة في البحر، ولكنني بالتأكيد لم أكن مستعدًا لما سيحدث بعد ذلك. أخذ قاسم يمشي ببطء وعلى نحو مؤلم على جسدي ذهابًا وإيابًا، بدأ من كاحلي وشق طريقه على طول عمودي الفقري. كان وزنه خفيفًا على نحو مدهش، ولكن الألم كان مبرحًا للغاية كلما تلامست قدماه مع عضلاتي الرقيقة.

لم يتأثر قاسم بصرخاتي على الإطلاق، بل تابع مشيته.

ليس هناك شك في أن أقدام قاسم كانت عبارة عن أدوات دقيقة، حتى لو كانت تدوس بلا رحمة، ومهما كانت الأجزاء التي كانت تؤلمني قبل أن يقوم لذلك، والتي لم أعد أتذكرها بدقة، فقد نجح. بينما كان قاسم مشغولاً بإعادة تقويم عمودي الفقري، كان باسبارتو يسجّل بلمسةٍ من السادية كل صرخاتي، وخطر لي احتمال تقديم شكلٍ جديدٍ من البرامج الحوارية التلفازية، حيث يتحدث المذيع إلى أشخاص مشهورين وهو يمشي فوقهم..

أصبحنا على بعد 320 كيلو متر من بومباي. لاحظ رون بحزن أن هذه هي المسافة التي تبدأ منها الطائرات هبوطها في مطار بومباي. سوف نستغرق يومين للوصول إلى هناك. لا بد لي من القول إنني أصبحت الآن أشعر بشعور أشبه بشعور رون. لا يعدُّ المركبُ الشراعيّ مكانًا جيدًا للشعور بالتوعّك، فلا يوجد أمامك حقًا أي مكان للذهاب إليه، وليس عليك سوى لعق جروحك. لذلك بدتْ فكرةُ بومباي والسرير والحمّام جذابة للغاية على نحوٍ لا يُقاوم.

كان القبطان قلقًا عليّ فقال "أنت مريض، رجل مريض"، وأمر لي بالعلاج الذي يحمل براءة اختراعه، كوب سفن أب مع بضع قطرات من الليمون، يؤخذ برشفة واحدة. جعلتني هذه الوصفة أتجشّأ بصوتٍ عال، وأصبحت معدتي على ما يرام لفترة من الوقت بعدها.

\*

في المساء: لم آكل اليوم والأسوأ من ذلك كله أن ويسكي "جلين مورانجي" قد فقدتْ جاذبيَّتها، لذلك لم أكن مستعدًا على الإطلاق لأن يقول لي أحدٌ أنني لن أكون في سريري في بومباي ليلة الغد بعد كل ما مررنا به. والسبب هو أننا سنصل إلى بومباي في الساعة 7 مساءً وسوف تغلق الجمارك الهندية (التي ما تزال على توقيت الراج البريطاني) في الساعة 5. لا يريد القبطان قضاء الليل في ميناء مزدحم ويقترح أن نخفض السرعة وننتظر على بعد بضعة أميال، مما يؤخر وصولنا النهائي حتى صباح الأربعاء 19 أكتوبر. يُحتمل الآن أنني قد تأخّرتُ أسبوعًا عن فوغ في بومباي. لقد ضيعتُ الكثير من الوقت منذ السويس، لدرجة أنَّ يومًا إضافيًا من التأخير لم يعد يبدو مهمًا بعد الآن. بموجب قانون المتوسط الحسابي، لا بد أن نحظى ببعض الحظ السعيد أيضًا.

اليوم الرابع والعشرون 18 أكتوبر

**خيّمَ جوٌّ من الهبوط المفاجئ على القارب. لقد استُبدل الابتهاج الكبير في الأيام القليلة الأولى بنفاد الصبر والاستسلام الآن. لقد أردت في لحظة من اللحظات أن أقف ساكنًا على المركب الشراعي، أما الآن وبعد كل ما حصل شعرت بالإحباط وحسب.**

**خفضوا سرعة القارب إلى أربع عقد، وانتشرت رائحة السمك المعلق على القارب، لأنهم أخذوا يجففون معظم صيد الأمس لرحلة العودة. كانت ترجمة "فورتوناتا وجاثينتا" رهيبة واضطررت إلى تركها بعد 150 صفحة، وهو الأمر الذي يشعرني دائمًا بالهزيمة. وقد شعرتُ أن احتياطي الطاقة لديّ يتضاءل بما أنني لم آكل. لم أعد أشعر بالراحة على الإطلاق بعد الآن في أي مكان كان على القارب الشراعي. اختفت السماء الصافية المشرقة وتجمّعت فيها الغيوم وأصبح الجو أكثر رطوبة وسكونًا. حتى الطقس بدا وكأنّه ينتظرُ حدوث شيءٍ ما.**

**كان القبطان يبدو أقلّ استرخاءً كلما اقتربنا من بومباي. مرّتْ سفينةٌ تابعة للبحرية الهندية ببطء فأخذتُ أنظرُ إليها بحزن. كانوا يأتون على ما يبدو من حين لآخر ويطرحون أسئلةً محرجةً حول ساعات اليد الذهبية، خاصة إذا كانوا يعرفون أنك آتٍ من دبي.**

**اختفت سفينة البحرية في الأفق. وكان القبطان قد جهّز لي علاجًا جديدًا لمعدتي اليوم، "سفن أب" مع الفلفل الأسود.**

**نَصَبَ كيشور، المهندس النحيف الداكن ذو العينين الجميلتين الكبيرتين، قماشةً كبيرة عند مقدمةِ القاربِ قبل الاستحمام. كانت هذه المناسبات هي القهقهات الحقيقية الوحيدة طيلة ذلك اليوم. فقد بدا وكأنه يجهز نفسه ليحلقَ شَعرَ جسدِهِ بالكامل. وعندما سألتُ لماذا، قالوا لي بكثير من الضحك، إنَّ زوجته تحبُّه هكذا. وظهرتْ عند الغسق المزيد من منصّات استخراج النفط في الأفق تعلوها شعلات نيران أشبه بغروب الشمس المصغّر. مشى قاسم فوقي مجددًا، ولم أتصرّف على نحو مثير للشفقة مثل المرة الأولى، ربما لأنني كنت مستعدًا هذه المرة.**

**كان علينا الاحتفال بليلتنا السابعة والأخيرة على المركب الشراعي، ولكن بينما كان قارب "الشمعة" يتحرك دون هدى في دوائر لتضييع الوقت، هدأتُ أنا وباسبارتو، وسرعان ما أخفضنا رؤوسنا ولجأنا إلى عالم الاستريو الشخصي بينما كان أعضاء الطاقم جالسين في مجموعات، يتحدثون حتى الهزيع الأخير من الليل. ساد شعور أشبه بنهاية الفصل الدراسي على متن السفينة، وشعرنا أنَّ جمودنا على هذا النحو قد يمثّل شيئًا من خيبةِ الأمل لديهم.**

اليوم الخامس والعشرون 19 أكتوبر

**استيقظتُ على صوتِ طرطشة زيت الطهي. كان علي مأمون يحضر فطائر بوري الرقيقة المقلية كوجبة وداع. كانت معدتي قد تعافت بما يكفي لأشعرَ بالجوع لأول مرة منذ 48 ساعة، ولكن هناك القليل من الوقت الثمين لتناول الطعام. صرَخَ القبطان وهو يشير إلى رياح شرقيةٍ قويةٍ مرحّبةً بنا.**

**"بومباي!"**

**أعادوا تشغيل المحركات التي كانت متوقفة عن العمل معظم فترة الليل.**

**كان أنور متحمسًا للغاية وأخذ يصرخ في وجهي "جزء الهند…جزر الهند"**

**انقشع الضباب الرمادي وكشفَ عن أفق طويل وعالٍ وحديثٍ على نحو غير متوقع، ففوجئت للغاية، إذ توقعتُ أن تكون بومباي منخفضة الارتفاع ومزدحمة. تمكّنت الآن من تحديد وجهتي – بوابة الهند، قوس النصر الذي أقيم لزيارة جورج الخامس في عام 1910. ولكن كان علينا أولًا أن نستمر في الرحلة جنوباً إلى ميناء "هاي بندر" للمراكب الشراعية، مروراً بالكثير من سفن الشحن الصدئة والمحفوظة بطريقة عشوائية، والقاعدة البحرية التي تحتوي على أكبر سفينة حربية رأيتها في حياتي، فيكرانت Vikrant حاملة الطائرات البريطانية السابقة التي كان اسمها Hercules بحمولة 16000 طن.**

**وصلنا أمام الميناء في حوالي الساعة العاشرة، ولكن نظرًا لأن المركب الشراعي لا يمكن أن يسير بمحاذاة الميناء حتى يصعد على متنه موظفو الجمارك والهجرة، استعد الطاقم لإنزال المرساة الثقيلة. وقد تضمّنَ هذا مجموعة من الخطوات مثل رفع الشراع، وتكاتَفَتْ جميع الأيدي لكبار السن والفتيان، وأطلقوا المرساة لينزلوها في المياه التي يغطيها الضباب. صعدت الغربان الزاعقة على متن السفينة وتلاها ثلاثة رجال جمارك بأجساد رياضية يضعون نظارات داكنة.**

**وهكذا حان الوقت لنودّعَ الأشخاص الذين عهدنا إليهم بحياتنا خلال الأسبوع الماضي. لقد كانت علاقة فريدة من نوعها، لأنني غير قادر على تخيّل أي ظروف أخرى قد تجعلنا مقربين بهذه السرعة من أشخاص مثلهم، لذلك صعب علينا بالطبع أن نتصالح مع حقيقة أنَّ كلَّ هذا لا بد أن ينتهي. ولكنني حصلت على مجموعة من العناوين، وأنزلني قاسم على سلم من الحبال وأخذ يلوح لي مبتسمًا ومودّعًا "وداعاً ميكلز!" ثم انطلق الزورق بنا إلى رصيف الميناء وأدركتُ أنني لن أراهم مرة أخرى وأنني سوف أفتقدهم حقًا.**

**توجّهنا إلى كوخ الجمارك الهندي الذي كان عليه لافتة "F". كانت رؤية الرجال بقمصانٍ غير مرقّعةٍ بمثابة صدمةٍ كبيرة. لقد ارتدوا زيًا موحّدًا نظيفًا ومكويًا كوية حادة، مما يتناقض إلى حدٍّ ما مع الحالة العامة للكشك، الذي يبدو وكأنه قد تم الاستيلاء عليه خلف الخطوط في زمن الحرب، فقد كان متربًا وجدرانه متشقّقة وسقفه من قماش الخيش. لم يكن فيه باب بل ستارة، ولكن الضباط كانوا ساحرين للغاية. ثم التقينا في الخارج لمقابلة أصحاب المركب الشراعي. كان هناك اثنان منهم، يرتديان ملابس أنيقة على طريقة مصففي الشعر العالميين: أحذية باهظة بكعوب كوبية، وقصات شعر أفريقية. لقد وقفا هناك ممسكين بأيدي بعضهم البعض على رصيف الميناء وكأنّهما لديهما شيء ليقولاه لنا.**

**عدنا بعد ذلك إلى زورقٍ صغيرٍ ليأخذَنا إلى بوابة الهند. لم يعد أحد يدخل الهند من هذه البوابة على الرغم من اسمها، باستثناء الملوك على ما أعتقد، لذلك كان شعورًا غريبًا للغاية أن آتي إلى هنا حاملًا حقائبي ومرتديًا ملابسي التي تجعّدت لأنني كنت ما زلت ألبسها من سبعة أيام على متن مركبٍ شراعيّ. كان هناك الكثير من سحرة الثعابين وبائعي المخدرات والرجال الذين يجرون القرود والنساء اللواتي يحملن الأطفال وأيديهنّ ممدودة. لا تمنح الحياة الهندية الكثير من الاحترام للآثار العظيمة، خاصة تلك الآثار المرتبطة بوضوح بالسيطرة الأجنبية، ولا ينبغي أيضًا البحث عن الحياة الهندية الحقيقية في الشوارع الخلفية وفي أماكن معينة من المدينة، بل تبدأ هذه الحياة الهندية الحقيقية بالتغلغل في مسامك مثل رائحة التوابل والسماد الدافئة المُسكِرة، بمجرد أن تطأ قدمُك الأرض.**

**واجهتُ عالمًا مختلفًا تمامًا بعد مائة متر، عالمًا من البوابين المرتدين للعمامة وسيارات الليموزين المرسيدس وتكييفات الهواء وبنوك "أميريكان إكسبرس". إنه عالم فندق "تاج محل". كنت أحلم بأسرّتِهِ الناعمة وشراشفه النظيفة لعدة أيام، ولكنني كنت هناك حينها قذرًا وغير حليق واقفًا في الردهة، فوجدت المكان مزعجًا وغير مقبول إلى حد ما. لقد امضيتُ أسبوعًا في عالم لا توجد فيه رتبة أو طبقة أو أي نوع من التمييز الاجتماعي. وهنا أنا أرى كلَّ هذا الآن أمام عيني. غمرتني السعادة بالطبع بالراحة التي حظيت بها وبفكرة تلبية جميع طلباتي والاستمتاع بالرفاهية التي يقدمها الفندق والاستمتاع بروعته، ولكنني أملتُ ألا أنسى أبدًا قيم البساطة والصدق والإيثار التي أصبحتْ تتمثّل لديّ الآن بسفينة "الشمعة".**

**وجدتُ نسخةً من جريدة "إنديان إكسبرس" في غرفتي. كانت الحكومة تفكّر في خفض سن التصويت إلى 18 عامًا. منحت الحكومة إعفاء من حكم الإعدام لاثنين من قتلة السيدة غاندي، وعلى صفحة الترفيه رأيتُ أنَّ هناك مسرحية في بومباي عنوانها "No Sex Please, We're Hindustani"،** **وُصِفتْ بأنها "مضحكة للغاية إلى أقصى درجات الضحك".**

**قضيتُ فترة ما بعد الظهيرة في الاسترخاء، والتحقّق من خططي المستقبلية. سمعتُ أنَّ موضوع وسيلة النقل التالية إلى مدراس لا يسير على أكمل وجه. فقد تأجل موعد تحرك السفينة التي كنت أعتمد عليها إلى منتصف نوفمبر وكان البديل الوحيد حتى الآن، ليس فيه أماكن. تعطّلتْ جميع الجداول الزمنية بسبب إضراب عمال الرصيف في بومباي.**

**أخذتُ أتمشّى في المساء على طول رصيف "أبولو بندر"، الذي كان يمتدّ على طول الواجهة البحرية من تاج محل، لأستمتع بحياة الشارع، وسيارات الإمباسادور القديمة والموجودة في كل مكان، والروائح، والفنادق المتهالكة على الواجهة والتي تحمل أسماء "إيفلين" و "شيليز"، والتي تمثل المحاكاة الساخرة الدائمة لبريطانيا. كانت هذه المحاكاة أفضل من المحاكاة الساخرة للولايات المتحدة، كما كان الوضع في المملكة العربية السعودية. كان هناك حفلة كبيرة صاخبة ومليئة بالأضواء على الرصيف يرقصون فيها رقصًة شعبيًة تشبه رقصة موريس بنسختها الهندية، وقد تضمّنت الرقصة ضربات الكثير من العصي. ذهبتُ إلى فراشي سعيدًا في ليلتي الأولى في آسيا.**

اليوم السادس والعشرون 20 أكتوبر

**"هل يُعقل أن يقضي رجل عاقل حياته في القفز من باخرة إلى قطار ومن قطار إلى باخرة، بحجة التجول حول العالم في ثمانين يومًا! لا، فكل هذه التصرفات الغريبة سوف تنتهي في بومباي، تأكّدْ من ذلك".**

**فكرتُ في كلمات باسبارتو وأنا مستلقٍ على السرير بعد الاستيقاظ عند الفجر من ليلة اهتزّتْ فيها غرفتي هزاتٍ خفيفة من كل جانب بفعل الأصوات في الغرف المجاورة. كان تنبّؤ باسبارتو الكئيب أقرب إلى تجربتي منه إلى تجربته هو. فقد وصل باسبارتو مع فوغ إلى هنا في غضون ثمانية عشر يومًا، وغادرا على متن قطار عبر الهند في غضون ثلاث ساعات ونصف، وخلال ذلك الوقت لم ير فوغ شيئًا من المدينة باستثناء مطعم المحطة من الداخل، حيث قدموا له طبقًا فيه لحم قطة متنكّرة بلحمِ أرنب.**

**كنتُ متأخرًا ثمانية أيام عن فوغ، ولم أجد حتى الآن أي ممرٍ من مدراس إلى سنغافورة. لقد مثّلتْ تجربة المركب الشراعي أسبوعًا رائعًا خارج الحياة حقُا، أما الآن فينبغي مواجهة الحقائق والتفكير بقليلٍ من الوضوح. لكن بومباي بطريقة ما ليست المدينة الأفضل للتفكير، ولم تكن الهند شبه القارة المناسبة لهذا التفكير الواضح.**

**أصبح الجو هادئًا الآن على رصيف الميناء تحتي رغم أنني متأكد من أنني قد سمعتُ فرقًا موسيقية وأصوات متداخلة من قرع الطبول والصيحات في الساعات الأولى. كل ما أمكنني رؤيته من نافذتي هو الأطفال وباعة الشوارع حول بوابة الهند، والحمام يطير ويرفرف حول واجهة الفندق. شكّلتْ الزخارف المميزة للشرفات الصغيرة والأبراج التي تبدو من إطلالة كل غرفة على البحر فردوسًا حقيقيًا للحمام، ونظرًا للقشور السميكة من الجير الذي شكلته فضلات الطيور، فلا بد أنها كانت هناك منذ افتتاح الفندق قبل ثمانين عامًا. خرجتُ لتناول طعام الإفطار. ومنحني مخطط الغرف على طول الأروقة المفتوحة المؤدية إلى الدرج المركزي انطباعًا بأنني موجود في سجن فخم. كان هناك باقات ضخمة منسقة من الزهور حول المكان، وقد ارتكبتُ خطأ في سؤال السيدة التي كانت تضعها إذا ما كانت ورودًا طبيعية.**

**أجابت بحذر "طبيعية التأكيد، نحن هنا في الهند ولسنا في هونغ كونغ".**

**فهمتُ منها سبب الهدوءِ غير الطبيعي في "أبولو بندر"، والضوضاء التي انطلقت في الساعات الأولى والتي شككتُ لوهلة أنها من مخيّلتي، مثل جيلبرت بينفولد، المسافر الآخر في جزر الهند، في رواية الكاتب الإنجليزي آرثر إيفيلين ووه. كان اليوم يوم مهرجان يسمى "دورغا بوجا"، وهو احتفال صاخب لمدة عشرة أيام بانتصار الخير على الشر. هناك ما لا يقل عن سبع أعياد مختلفة لرأس السنة في الهند تعتمد على وقت الحصاد. يحملون التماثيل التي يصل طولها إلى 50 قدمًا في الشوارع ثم تدمّر هذه التماثيل لإحياء ذكرى مقتل الملك الشرير *ريفاناه Ravenah* من سريلانكا على يدي "اللورد راما". يعدُّ الاحتفال بالأسطورة والإيمان بالخوارق جزءًا مهمًا من الحياة الهندية، والمعتاد في يوم المهرجان هذا أن تبارك كل ما يجلب لك رزقك. لذلك يزيّنُ الجندي بندقيتَه والمصور كاميرته والمزارع محراثه وهكذا. ويسمى هذا الطقس *بوجا* *puja*، أي العبادة، وهذا ما يفسر ربما ذلك الإكليل الذي وضعوه على مقدمة "الشمعة" أثناء مغادرتها دبي.**

انطلقت ماشيًا في شوارع بومباي بحثًا عن شخص ما لحلاقة لحيتي التي ما زالت تنمو منذ ثمانية أيام. سوف تجد في هذه المدينة إذا ما أنعمت النظر جيدًا شخصًا يفعل لك أي شيء تريده. انتهى بي الأمر مقابل محطة فيكتوريا الكبرى المينة على الطراز القوطي، والتي تمثل واحدة من أكثر واجهات المحطات تفاخرًا وتعقيدًا في العالم. وجدتُ حلاقًا يحلق لك مباشرة على الرصيف القذر بشفرة حلاقة حادة، كان محشورًا بين كاتب رسائل محترفٍ، ورجلٍ ينظم مباريات قتال بين النمس والثعابين. لا يمكن بالطبع أن أخبر أمي عن هذه المغامرة، سيما وأنني اقتنعتُ من طريقة تلمسه بأصابعه لوجهي، بدلًا من عينيه، أنه ربما يكون أعمى. تجمّع أمامنا مع انتهاء الحلاقة جماهير فخورة للغاية تشجع ناديًا لكرة القدم من الدرجة الثالثة في الدوري. أعلن الحلاق انتهاء الحلاقة من خلال فرك وجهي بقطعة ناعمة من الشب، الحجر الذي يشبه الكريستال ويُستخدَمُ كمطّهر.

صب باسبارتو اهتمامه على الجاذبية الكبير لمباراة النمس والثعبان المجاورة، ولكن بمجرد اكتشاف وجود الكاميرا، عادت الثعابين إلى سلالِها ونشب خلاف عنيف. يبدو أنَّ مالكها يعرف كلَّ شيءٍ عن حقوق التلفاز العالمية، ويتفاوض بعقلية عنيدة من شأنها أن تضمن له وظيفة نائب الرئيس في أي استوديو في هوليوود. عليك بالطبع الاستماع بدقة إلى رجلٍ يحملُ كوبرا مقنّعة في يد واحدة. كانت "المباراة" نفسها قبيحة ومثيرة للشفقة. لم يكن النمس، الذي بدا مرعوبًا طيلة الوقت، مقيدًا بحجرٍ وحسب، بل مربوطًا بأرجله الأمامية أيضًا حتى لا يتمكّن من قتل الثعبان، حتى لو أراد ذلك. حاول رجل الأفاعي التحذير من الخطر عندما كان يصرخ باستمرار على أطفال الشوارع الذين يمثلون جمهوره الرئيس ويأمرهم بالتراجع إلى الخلف. بدا واضحًا أنَّ النمس غير مهتم اليوم بقتل أي ثعبان كان، وتوجب على صاحبه رفعه بالقوة ليقف على قدميه ليجاري الهجوم الذي يُشنُّ عليه. بدت الكوبرا وحدها، من بين الثعابين الخمسة المحفوظة في سلال، مناسبة لقتال كهذا، أما الثعابين الباقية فكانت هادئة غير متحمسة وسهلة الانقياد. وقع هذا المشهد البشع على بعد بضع مئات من الأمتار فقط من تمثال نصفي للورد إلفينستون وزملائه الفيكتوريين، الذين كانت فكرتُهم عن حضارة الهند تتمثّلُ في بناء مبانٍ عامة ضخمة على الطراز المعماري لقارة تبعد خمسة آلاف ميل.

المبنى الإنجليزي الأقدم في بومباي كان مبنى أكثر تواضعًا من محطة فكتوريا. كانت كنيسة تتمتع ببرجٍ عمودي بسيط، اكتمل بناؤها في عام 1718 وكانت مليئة بالنصب التذكارية الحزينة لأولئك الذين مات معظمهم صغارًا وبعيدين عن وطنهم. "مات بالكوليرا، بعمر 32 عامًا"، "مات متأثرًا بجراحه التي تلقاها في لكناو أثناء التمرد، بعمر 23 عامًا". إنها كاتدرائية سانت توماس، الكنيسة المسيحية الرئيسة في بومباي. افترضتُ خطأً أن المجتمع الإنجليزي يتردد عليها، ولكن الكاهن المسؤول أخبرني أنَّ الأبرشيّة تتكون بالكامل من المسيحيين من سكان البلاد الأصليين، وأنَّ المسيحية، بعيدًا عن كونها من بقايا الراج البريطاني، فهي ثالث أكثر الديانات شعبية في الهند، بعد الهندوسية والإسلام.

قال الكاهن إنَّ مفتاح نجاح الهند الملحوظ كأكبر ديمقراطية في العالم هو التسامح. هناك 16 ديانة مختلفة في الهند وجميعها تحترم بعضها البعض. هناك 14 لغة مختلفة، وكلها محمية بالقانون على ورقة نقدية هندية واحدة.

كان الطريق مسدودًا في طريق عودتي إلى الفندق، الحشود التي تنشد وتغني وتمشي حول الشاحنات البطيئة الحركة التي تحمل تماثيل للإلهة كالي *Kali* وتصدر الكثير من الضوضاء، الضوضاء الناتجة عن ضرب الصنج والرقص والغناء. كانوا يضعون على أجسادهم مسحوقًا قرمزيًا، وقد أخبرني المصور الهندي الذي كان معي أنَّ نظراتهم الجامحة على الأرجح نتيجة تعاطيهم كميًة معينًة من "الغانجا". صاح المصور "تعال معي" وتركني وانطلق نحو بوابة الهند ليأخذ بعض اللقطات. لم أكن أدرك ما يجري حولي، سوى أنني الرجل الأبيض الوحيد هناك، تدفعني الحشود نحو القوس العظيم والبحر. أخذوا يغمرون آلهتهم، في المكان الذي نزلتُ فيه بالأمس تقريبًا، ويقذفون الأكاليل، ويقدمون القرابين في الأواني الفخارية الصغيرة، ويرمون أنفسهم في الماء في كثير من الأحيان. اختفى بعض الأشخاص الأكثر حماسةً تحت المياه الطينية لمدة دقيقة أو أكثر، ليظهروا مجددًا مبللين ومبتهجين. كنا هناك عند مرحلة تبدو على حافة الهستيريا، والتي أسعدني أنني قد نجوتُ منها سالماً.

اليوم السابع والعشرون 21 أكتوبر

أخذتُ سيارة أجرة إلى محطة فيكتوريا لاستلام تذاكر القطار ليوم غد. ومررنا في الطريق بمتجر اسمه "*Dogy Items*" ومتجر آخر باسم لطيف للغاية "*The Lovely Steel Centre*". كانت حركة المرور في بومباي فوضوية. إذ يتمتع المشاة والأبقار بنفس الحق في التواجد على الطريق مع السيارات، مما يؤدي على الدوام إلى معركة غير منظمة مستمرة على المساحة. كان على لوحة التحكم في سيارة الأجرة ملصقٌ كُتبِ عليه "ثق في الله".

لم يظهر على وجوه الحشود في محطة فيكتوريا، على الرغم من الضوضاء والحرارة، أي علامة على التوتر أو القلق أو الغضب المكبوت، الذي يمكنك رؤيته في أي صباح أو مساء في أي محطة من محطات الخط الرئيس في لندن. أعتقد أنَّ هذا يتلخّصُ في التسامح أيضًا. لا يفقد الهنود صبرهم على الإطلاق. ويقبلون حق الجميع في التواجد في أي مكان كان. لذلك كان الفقر والعوز المروع وسوء التغذية والتشوه هناك على مرأى من الجمهور، أما الانهيارات العصبية فهي غير معروفة هنا تقريبًا. يقدم مكتب التذاكر الوجه الحديث للهند، فكلّ الزجاج فيه مدخن غامق ولا يحجب الرؤية وقد انتشرت فيه شاشات العرض الدعائية. كانوا فخورين للغاية بالمكان وسألوني إذا ما كنت سأوقع على كتاب الزوار المتميزين. وقف الرئيس بجانبي يطل عليّ وأنا أكتب وأخذ يلقّنني: "نعم، اكتب هناك من فضلك ... جميع الموظفين متعاونون للغاية، والمكان مجهز جيدًا والتعامل جيد... إنه مكان لطيف وحديث. شكرًا".

ثم خرجت من المكتب حاملًا تذاكر الحجز إلى الشارع المليء بالمتسولين المكفوفين بلا أطراف إلى جانب صناديق البريد العمودية الحمراء والحافلات ذات الطابقين على طراز الثلاثينيات.

كان هناك المزيد من جوانب الهند البريطانية المتبقية أكثر من مجرد الحافلات وصناديق البريد العمودية، فأكبر ديمقراطية في العالم يقودون السيارة على جهة اليسار ويلعبون الكريكيت. توحد اللغة الإنجليزية شمال وجنوب وشرق وغرب بلد لا يمتلك لغة مشتركة أخرى. ولكن يبقى للهند، مثل عدد قليل من البلدان الأخرى في العالم، مكانتها الخاصة، بوصفها أمةُ عدم الانحياز النموذجية، والتي تضع الاكتفاء الذاتي قبل الترف، وتشكّل منطقة عازلة اجتماعية واقتصادية بين اليقينين الدافعين للرأسمالية الغربية والشرقية.

أنهيتُ اليوم على شاطئ تشوباتي. ومن هنا، جعلت أبراج "ناريمان بوينت" سماء مومباي تلمع وتتلألأ مثل مانهاتن. كان على الشاطئ في الليل مدرسة تدليك عامة، حيث يختبر الطلاب تقنياتهم على أي شخص مستعد للمغامرة، فاخترتُ تدليك فروة الرأس. كان التدليك قويًا جدًا لدرجة أنني شعرت أنَّ أصابعه قد تدخل في رأسي، في تقنية جديدة من تقنيات الوخز بالإبر الرقمية.

اليوم الثامن والعشرون 22 أكتوبر

تعهدتُ بجلب تذكارات مختلفة معي كدليل على سفري، وذلك لإقناع بعض الأصدقاء المتشككين الذين يطاردونني في أحلامي في الليل بأنني لا أفبرك كل هذه الأشياء في استوديو بي بي سي. طلب صديق وزوجته مخططًا فلكيًا هنديًا لطفلهما الأول، اللذين يتوقعان ولادته في أبريل المقبل. تصادف أنَّ "تاج محل" هو الفندق الوحيد الذي أعرفه في العالم الذي لديه منجّمٌ مقيم. لذلك لجأتُ في صباح يوم السبت هذا إلى السيد جاجيت أوبال، وهو رجل لطيف ورقيق الكلام ويتمتّع بابتسامة هادئة تحمل طابعًا من التصميم والثقة التي يصعب فهمها. أكّد لي أوبال أنَّ علم التنجيم يلعب دورًا كبيرًا في الحياة الهندية، وأنَّ العديد من رجال الأعمال والسياسيين ونجوم السينما يستشيرونه بانتظام. لا يحتاج سوى إلى معرفة التواريخ والأماكن وأوقات الميلاد الدقيقة لمنحكَ تنبؤاته بطلاقة. وبعد أن جهزت المخطط لصديقي، سألته عن توقعاته لي، خاصة خلال الـ 52 يومًا القادمة. حدق بي بعينين دائرتين كبيرتين، وأكّد لي كل مشاكلي سوف تنتهي لأن الكوكبان الناريان المشتري والزهرة، يتحكمان بمستقبلي. سوف تكون رحلتي من الآن فصاعدًا سلسة وسوف يقدر لي الوصول في الوقت المحدد، بل أبكر من الوقت المحدد بقليل. نظرت إلى وجهِ المخرجِ الذي كان يتغيّر على الفور. قد يكون هذا الكلام جيدًا من الناحية الفلكية والتنجيم، ولكنه سيء لبرنامجنا التلفزيوني. ولكنني شخصيًا كنتُ مرتاحًا إلى حد ٍّما.

بعد أن أضفت تكلفة التنبؤ بمستقبلي على فاتورة فندقي، خرجتُ لإلقاء نظرة أخيرة على بومباي قبل أن أستقلَّ قطار مدراس بعد ظهر اليوم. وجدتُ نفسي في واحد من أفقر أحياء المدينة. فقد تجمّعتْ هناك ولمئات الأمتار على طول جدار مرتفع، مجموعات من المساكن التي بُنيتْ من قطع من الورق المقوى القديم والحديد المموج والأكياس وقطع متنوعة من الخشب والمعادن. لقد بدا في الحقيقة كمكبِّ نفايات طويل، ولكنه كان في الواقع الشكل الأبسط للمساكن المتلاصقة. ولكنني لم أرَ بينما كنت أتجاوز هذه الأغطية الصغيرة الهشة، سوى القليل للغاية من الحزن واليأس. كان هناك كرامة ما في وجوه الأمهات اللواتي يغسلن في الماء من الصنبور. لا يتجنّبُ الناس هناك النظر في عينيك بسبب الحرج أو الخجل، بل تجد الأطفال متجاوبين معك وحيويين وفضوليين. فشعرت مجددًا بالارتباك والدهشة أمام الحياة الهندية. يبدو أن الفقر لا يعدُّ فشلًا هنا، كما هو الحال في الغرب. فالفقر هنا حقيقة من حقائق الحياة. هناك عدد كبير للغاية من البشر والقليل القليل من الوظائف. الأشخاص الذين يملكون القليل أو لا شيء لا يبعدونهم عن الشوارع أو يدفعونهم بعيدًا عن الأنظار. إنَّ صناعة شيءٍ من لا شيء تقريبًا، كما هو الحال مع هذه العائلات المتجمعة على طول هذا الحائط العالي، هو عبارة عن إنجاز، ويظهر هذا الإنجاز بوضوح على وجوههم. ولكن العلاقات تغيّرتْ بمجرد أن بدأنا التصوير، ولم أعد ذلك الأجنبي الوحيد المتجول في المكان، وأصبح الأطفال الذين تعلقوا بذراعي وضحكوا عندما كنت أظهر تعابير وجه سخيفة، فضوليين فجأة. انضم بعض الأطفال الأكبر سنًا إلى المجموعة. وشعرت بأحدهم يتحسس جيبي. وانتشرت الأخبار بسرعة أنني أملك المال، وقد غير المال تلك المجموعة من الأطفال من التشبث بي فرحين إلى التشبث بي مهدّدين، وتحول الفضول وبسرعةٍ مخيفةٍ إلى غضب.

ذهبتُ بنزهةٍ أخيرة على البحر قبل مغادرتنا فندق "تاج محل" مباشرة. اقترب مني رجل قال إنه رآني أرقص في مهرجان "دورغا بوجا" أمس. سألني هل استمتعت بذلك المهرجان حقاً؟ وبعد أن تأكد من استمتاعي بالمهرجان، انضمّ إليّ في نزهتي وأخذ يحاول إثارة اهتمامي بجوانب أخرى من الحياة الهندية. "هل تريد امرأة؟"

وتمشّينا قليلًا.

"يمكنني أن أريك خمسين ألف امرأة".

أليس هذا عدد كبير للغاية. "خمسون ألفًا؟"

أضاف متعجلًا: "بل أكثر، أكثر" وقد أساء تفسير دهشتي. أخذ يشير إلى منطقة الضوء الأحمر في بومباي، والمعروفة باسم "الأقفاص"، والتي أراد شخص ما أن يأخذني إليها في الليلة الأولى عندما كنا على المركب الشراعي. لم أكن مهتمًا حقًا حينها ولست مهتمًا الآن. واستمرّ في عرض الأشياء عليّ "أولاد طيبون" و"نقوش المعبد" و"سيجارة كيف" ثم استسلم أخيرًا.

شعرتُ وكأنني نموذج للفضيلة، ولكنني في الحقيقة كنت أحاول أن أجمّعَ فقط وبمفردي بعض الانطباعات الأخيرة عن جوّ بومباي الذي كان مثل معظم أجواء الهند، مغرية ومراوغة ومبهمة وغامضة ومغوية. ولكن هذا الأجنبي الذي يتجول بمفرده في بومباي، لن يبقى بمفرده لفترة طويلة.

انطلقنا الآن في طريقنا إلى المحطة ومررنا أمام "عيادة الأذن والأنف والحنجرة والصَّمَم والدوار"، ولوحة إعلانات ضخمة لبروس سبرينغستين، وتمثالٌ كبيرٌ قبيحٌ إلى حدٍّ ما للمهاتما غاندي، أقلُّ أثارة بكثير من التمثال المتواضع في ساحة "تافيستوك" في لندن. بدا أن هذا التمثال مصنوع من البلاستيك البني اللامع وقد جعله يبدو وكأنه من سكان المريخ.

توقَّفنا في محطة "دادار" في الساعة الثانية، وانطلق سائق حافلتنا الصغيرة تحت لافتة مكتوب عليها "موقف للعربات الرباعية فقط".

لا يعد السفرُ بالقطار مريحًا في الهند، ويبدأ الضغط العصبي بمجرد دخولك المحطة. يبدو أنَّ الهنود يستمتعون بالنقاشات والترتيبات الخاطئة والصخب والحرارة والفوضى. كان اسمي مكتوبًا بوضوح في قائمة الركاب المطبوعة بالكومبيوتر والمشورة على المنصة: "مايكل بالين ... ذكر ... 45 ... 194/64"، ورغم ذلك تبيَّن أنَّ هناك شخصان آخران باسم مايكل بالين يجلسان في المقعد 194/64، وأحدهما امرأة.

كان جزءًا من المشكلة أنَّ السكك الحديدية الهندية هي أكبر مشغِّل مدني في العالم، ويظهر لكل مشكلة حوالي ثمانية أشخاص يقدمون أفكارًا مختلفة حول كيفية حلها. خصصوا لنا رجلًا بائسًا يدعى السيد نيتي لمرافقتنا ورعاية جميع احتياجاتنا. ولكنه لم يظهر أمامنا في أي مكان.

غادرنا في الوقت المحدد في الساعة 2.30. وسوف تستغرق رحلتنا التي تمتد إلى 1250 كيلو مترًا في الهند 27 ساعة وسوف نتوقف 30 مرة. جلس شخصان عنيدان يدعى كل منهما مايكل بالين محاطين بمعدات بي بي سي، لا مبالين تمامًا بتوسّلات السيد نيتي الذي حددنا موقعه أخيرًا. جلستُ في الممر والنافذة مفتوحة، سعيدًا بشعوري بالنسيم على وجهي، وسعيدًا بالارتحال مجددًا. يمكنني شرب بيرة "كينغ فيشر" باردة ولكن الحانات الوحيدة في هذا القطار كانت تظهر عبر النوافذ.

أخذتْ تتوالى أمامنا ضواحي بومباي، تحملُ طابعًا كاريبيًا أو غرب أفريقيّ، مع غطاء من أشجار الخيزران والنخيل تظهر بينها الأبقار والماعز المربوطة في بقع صغيرة من الأرض بجانب الأكواخ الخرسانية الملونة. وتباعدت هذه الأكواخ لتظهر خلفها المساكن العشوائية المتهالكة قبيحة للغاية، ويتجول في وسطها الناس يدًا بيد، يتحدثون ويبتسمون ويتقاسمون الأعباء، ويتصرّفون عموماً بسعادة كبيرة.

تقدّمَ القطار في رحلة مريحة تفتقر إلى الدهشة عمومًا، بسرعة 80 أو 95 كيلو مترًا في الساعة. القطارات مزدحمة وتنقل شحنات أكثر بكثير من الخطوط البريطانية. وكان يتم طلب الوجبات مسبقًا، لذلك توجب علينا أن نقرر عشاء الليلة في الساعة 4.30 وفطور الغد بعد حوالي ساعة. نرسل بعدها التفاصيل عبر الهاتف إلى المحطات المعنية، وهكذا يتأخر العشاء والإفطار إذا ما تأخر القطار.

كانت مقصورتي في الدرجة الأولى غير مكيفة الهواء. إذ يبدو أنَّ مكيف الهواء في الدرجة الأولى بارد جدًا وتتمتّع بنوافذ ملونة بألوان داكنة تصعّب عليك الرؤية في الخارج. وجدت "مرحاضًا على الطراز الغربي" في أحد طرفي العربة يحتوي على مرحاض للجلوس وخلاط مياه يعمل بضغطة زر، ويطلق الماء مباشرة فوق الحوض وفوق السراويل. سُمح لي بالدخول إلى كابينة القيادة عندما كنا نصعد ومن حولنا مناظر خلابة من السهل الاستوائي الرطب إلى التلال الحمراء الباردة في منطقة "غاتس الغربية". لقد صُنعتْ هذه القاطرة التي تعمل بالديزل والكهرباء، في مدينة "نيوتن لي ويلووز" البريطانية قبل 31 عامًا. توقفت عن العمل منذ فترة طويلة في إنجلترا، ولكنها هنا الآن تندفع وترتجف وتهتزّ بقوة فوق على المنحدرات وعبر الأنفاق. ظهرت تحتنا إطلالات بانورامية على المنحدرات المشجرة المضاءة بأشعة الشمس اللطيفة.

لاحظتُ على الرغم من أنَّ كل نافذة على القطار مظللة، حتى النوافذ الجانبية الصغيرة السميكة للمحرك، أنَّ المسار أمامنا غير مسيج تمامًا، ويستخدم بوضوح كطريق سريع عام. وظهرتْ بوضوح مجموعة مكونةً من 20 شخصًا معظمهم من النساء، يتنقلون بين القضبان في محطة "كرجات"، غافلين عن الوحش القادم المتمثل في قطار سريع عابر للقارات مكونٍ من 17 عربة. وكانت الماعز ترعى على نحو انتحاري تمامًا على المسار حتى قاربنا أن ندهسها، وقد انتشرت الأبقار على طول السكة، بل وحتى في منتصف النفق، وأضاء مصباحنا الأمامي على رجلٍ يرتدي مئزر دوتي أبيض قادمًا نحونا حاملاً أغراض التسوق.

عندما عملَ المحرّكُ بجهدٍ أكبر وأصبح الهواء الذي يدور في الكابينة أعذب وأكثر برودة، فكرتُ بوالدي وهو يستقلّ هذا القطار قبل 60 عامًا، لأنه زار سباق القوارب في "بونه" عندما كان يعمل في الهند كمهندس. كان لدينا كأس فضي احتفاءً بمشاركته في انتصار بسباق تجديف رباعي بلا ربان، وقد نُقش عليه "نادي القوارب الملكي كونوت، بونه 1929" هناك على رف الموقد طيلة فترة طفولتي، ووجدت نفسي الآن مع تلاشي ضوء النهار، أعبر النهر الذي فاز فيه والدي في السباق. ولكن اسم "بونه" تغير اليوم إلى "بوني" وأصبحت مخيفة وشاحبة رمادية وصناعية وليس فيها أي علامة على الحمقى الذين يرتدون سراويل رمادية ضيقة.

وصلتْ وجبتُنا في مدينة "داوند" على صينية معدنية، مقسمة بأناقة تحتوي على الزبادي وشوربة الدال والشاباتي والقليل من صلصة الخضار بالكاري والأرز. أَطَلَّ ونحن نأكل موظفٌ في المحطة من المنصة ونصحنا بإغلاق نافذتنا، وإنزال المصاريع الفولاذية الضخمة والنوم وأقدامنا مواجهة للنافذة.

تشكّلُ وفرةُ الأشياءِ التي يمكنُ رؤيتُها جزءًا من تعب السفر في الهند، ففي كل محطة كان هناك شيء ما يحدث مثير للاهتمام. بعض النقاشات العنيفة، وزوج من القرود يجوبان الرصيف، ومحرّكٌ قاطرة بخاريٌّة قد لُفَّت على مرجلها أكاليل "بوجا"، ورتلٌ من الدبابات العسكرية محمولةً على مقطورات منخفضة، وقد عُلقت على سبطاناتها قطع الغسيل.

وصلنا محطة "كوردفادي" في العاشرة وعشرة دقائق. كنا الآن على الهضبة الوسطى الواسعة، "هضبة ديكان"، كما أتذكر من كتاب الجغرافيا المستوى "O"، تأخرنا عن الإقلاع حوالي خمسة عشر دقيقة. لم تطمئنِّي كثيرًا تلك اللوحة في المحطة والتي تقول "القطارات التي تتأخّر يمكنها تعويض التأخير، أو ربما لا تتمكن من ذلك". لم يصل إلينا أي لحاف أو غطاء وقد اختفى السيد نيتي مجددًا. شعرتُ بالإرهاق التام وغفوت مستخدمًا حقيبتي كوسادة. استيقظتُ من نومي العميق حوالي الساعة 12.30 مع وصول اللحاف في "سولابور". ولم أتمكّنْ بعدها من النوم مجددًا.

اليوم التاسع والعشرون 23 أكتوبر

**مرَّ علينا يومُ أحد آخر، ودخلتُ في أسبوعي الخامس. بدا الوطن في هذه اللحظة بعيدًا للغاية، وكان احتمال رؤية العائلة والأصدقاء مجددًا في غضون 50 يومًا بعيدًا تمامًا. ولكننا كنا نتحرك شرقًا على الأقل، أخذ ضوء النهار يتسلل من مصاريع النافذة. سمعت أيضًا دقًا مستمرًا على الباب. فتحت الباب لأجد رجلًا ضئيلًا ملتحيًا متهالكًا يقف هناك ساخطًا. وسألني ما أريد أن أتناوله على الغداء. واقترح عليّ بسرعة:**

**"برياني الدجاج لذيذ جدًا" وعندما لم أظهر حماسًا فوريًا (فقد كانت الساعة السابعة صباحًا) ظهر عليه الغضب: "بيض بالكاري، على الطريقة الغربية، لطيف جدًا"**

**لم أتمكّن من التخلّص منه سوى بطلب البرياني ودفع ثمنه، وسمعتُه يذهبُ إلى المقصورة التالية. قرع الباب بإصرار لمدة 15 دقيقة على الأقل، خائفًا من فتحه بنفسه، ولكنه أكثر عنادًا من أن يستسلم.**

**لم أرغب في إيقاظ بقية النائمين في المقصورة، لذلك ذهبت إلى المرحاض على الطراز الغربي، ثم سألت موظفي القطار الجالسين في الممر أين وصلنا. كانت محطة "تقاطع غونتاكال" هي المحطة التالية. ومتى سنصل هناك؟**

**قال أحدهم بإيجابية شديدة: "أربعة عشر دقيقة"**

**أما الآخر فنطق بنبرة رسمية: "نصف ساعة"**

**توقفنا عند محطة "تقاطع غونتاكال" بعد 45 دقيقة. وقد كان الموظفان قد غادرا عندما نظرت في الممر للمرة الثانية.**

**كانت الغيوم الممطرة تلبّد السماء في الخارج. لوّحَ صبيٌّ للقطار، ثم رفع رجل مسن سرواله بعد إيداع حمولة أخرى مما يعرف على نحو شاعريٍّ باسم التربة الليلية.**

**كانت أنواع الطيور البرية غنية للغاية وقد تمنيتُ معرفة أسمائها جميعًا. جثمت طيور البلشون الأبيض على الثيران وكانت الطيور الباقية تحطُّ على خطوط التلغراف كما لو كان في موكب تعريفي احتفالي، الببغاوات والغربان المقنعة وعصافير الدقنوش والحدآت وعصافير الطنّان. طُليتْ بعضُ قرونِ الثيران باللونين الأزرق والأحمر. وهذا علامة على الفخر بملكيّتها كما أخبروني. كان الأمر أشبه بوضع ملصق‘Les and Christine’ على زجاج سيارتك الأمامي. لا توجد جرارات في الحقول، ولا حتى دراجة هوائية.**

**نزَلَ حشودٌ من الرّكاب في غونتاكال عند "حجرات الاستحمام" في غونتاكال، وهي عبارة عن خطوط من أحواض الاستحمام مع إمدادات مياه باردة. أخذ الناس ينظفون أسنانهم بقوة ويغسلون أجسامهم. اشتريتُ صحيفة. "البنجاب المتشددون يقتلون 12 شخصًا من طائفة المنبوذين"، "مقتل 8 في أعمال عنف في لانكا". من الواضح أن التسامح له حدوده. كان في داخل الجريدة مقال صغير عن الحظر الذي فرضته الحكومة مؤخرًا على رواية "آيات شيطانية" لسلمان رشدي. يبدو أن الكاتب يعتقد أن السلطات قد بالغت في رد فعلها، وأنَّ الكتابَ صعبٌ وربما يتعذر على الذين يُحظر عليهم لحمايتهم فهمَه. رأيت أيضًا رسالة طويلة من الشكوى حول عدد المسلسلات على التلفزيون الهندي. وقد انصبّت معظم الانتقادات على مسلسلَي "رامايان" و"مهابهاراتا" (برعاية شركة دنلوب).**

**كان السيد نيتي ما يزال معنا، وبما أنه لم يتمكن من العثور على أي غرفة لنفسه في مكان آخر، فقد شاركنا مقصورتنا. وقد انضم إليه الآن نظيره من السكك الحديدية الجنوبية، وهو من التاميل. ليس لديه مكان للجلوس أيضًا، لذلك وقفنا جميعًا. كانت المفارقة هي أنهم هنا للتأكد من راحتنا نحن. كانا يتحدثنا مع بعضهما البعض باللغة الإنجليزية حيث إن السيد نيتي لا يتكلم التاميلية والتاميلي لا يتحدث الهندية. كان أول ما فعلاه إلغاء طلب الغداء الذي طلبتُه. إذ لم يكن ينبغي على ما يبدو أن أستسلم للرجل الملتحي الصغير، مهما طرق بابي. إنه رجل سيء ولذلك فإن طعامه لا بد أن يكون سيئًا. اقترحا علي بدلاً من ذلك وجبة السكك الحديدية الجنوبية الخاصة، وكانا فخورين للغاية ومعهما حق عندما وصل الطعام. كانت الوجبة عبارة عن طبق تالي، وهو نوع من المقبلات النباتية في جنوب الهند، مع جميع أنواع الفواكه المختلفة مع المخللات والكاري والدال والريتا، طازجة ولاذعة.**

انحدرنا بعد الغداء ببطء من السهل إلى الشريط الساحلي الحار. وصلنا الآن إلى ولاية تاميل نادو.

كانت بشرة الناس أكثر قتامة، والتربة الحمراء أكثر احمرارًا، والمستوطنات أقل رطوبة. واجهنا هناك الكثير من الابتسامات، من وجوه رشيقة نحيفة، مع حركة تمايل مميزة في الرأس أثناء حديثهم. تحدثتُ إلى سيدة سافرت كثيرًا من مدراس، وهي طبيبة أطفال في منتصف الأربعينيات من عمرها، ترعرعت على الأدب الإنجليزي. وتقول إن الهنود الجنوبيين يشعرون بأنهم متفوقون بلا حدود على الشماليين. وأخذت الأمطار الخفيفة تهطل. كانت أشبه بالعرق أكثر من شبهها بالمطر الحقيقي، وسرعان ما توقّفت. اشتريتُ كيسًا من المكسرات في إحدى المحطات، لأجد أن الكيس الورقي الذي يقدمون به المكسّرات عبارة عن صفحة من كتاب "*أليس في بلاد العجائب*".

وصلنا إلى مدراس متأخّرين 45 دقيقة. أخذتُ عربة ريكشا بدّل سائقها بالدواسات باتجاه فندق كونيمارا. ألقيتُ نظرة وداعٍ على محطة مدراس. كانت عبارة عن مبنى بحجم كبير وخلاب، مع برج قوطي وردي كبير وممرر خارجي مسقوف على كلا الجانبين. وقد أفسد الطابع المعماري لعصر النهضة الجديدة سقفٌ كبير هائل من ألواح الحديد المموج. مررت مع التاميلي اللاهث، الذي يبذل قصارى جهده، فوق نهر يعبق بالروائح الكريهة بالكثير من الإعلانات أكثرها إعلانات الأفلام والسجائر، ومررنا بكلية "كونفيننت" للتجارة، وعبرنا سلسلة من المطبات في الطريق، والتي تمثل عقبات قاسية لا داعي لها في طريق سائقي الذي لا تتجاوز سرعته 5 كيلو متر في الساعة بأي حال من الأحوال.

نزلنا طريق مارشال وطريق مونتيث ودخلنا بوابات فندق كونيمارا، الذي كان عبارة عن مبنى منخفض على طراز الثلاثينيات، يمنحك الانطباع بأنك في "كرويدون" في جنوب لندن أكثر من كونك في مدراس. لوّحَ لنا بمجرد أن توقفنا بوابٌ يتصرف كمسؤول لفسح المجال لسيارة مرسيدس بيضاء نزل منها زوجان يرتديان ملابس أنيقة للغاية بالفعل. لقد وصلتُ وسط حفل زفاف. ملأ الهنود الأغنياء البهو ونظرتُ وأنا أدخل إلى نفسي في المرآة، وكان منظري أشبه بالفزاعة، كنت أشعثًا وغير حليق وملابسي مكرمشة بعدما نمتُ فيها الليلة الماضية. نبتت لي بثرة برد في وجهي. واندفع مدير الفندق من الحشد باتجاهي. ظننت حقًا أنه سوف يسحبني إلى الخلف ويطّهرني ويعقّمني. ولكن لا، فقد أخبره شخص ما أن هذا المتشرد من كبار الشخصيات ووجدت نفسي مكللًا بالزهور، وقد وضعت امرأةٌ جميلة علامة على جبهتي، وأرشدني إلى غرفتي نائب مدير الفندق بذاته. وجدتُ نفسي أعتذر بشدة بشأن مظهري.

كان الحمّام والبيرة الباردة التي تَلَتْ كل هذا من أروع تجارب الرحلة التي عشتُها حتى الآن. وشعرتُ ربما قبل الأوان أنني قد نجوتُ من الهند.

اليوم الثلاثون 24 أكتوبر

لم ينتهِ الأمرُ بعد، فأقربُ مركبٍ إلى سنغافورة لن يغادر قبل 48 ساعة. كان هذا المركب عبارة عن سفينةِ شحنٍ يوغوسلافيةٍ استأجرَتْها شركة ألمانية اسمها "بينغال تايغر لاينز". كانت المشكلة الأساسية والتي لا يمكن تجاوزها أو التغاضي عنها، بقدر ما يمكنني أن أرى، أن السفينة ليس فيها مساحة للركاب. ضمّت السفينة طاقمًا مكونًا من 18 شخصًا و18 مكانًا فقط في قارب النجاة، لذلك سيكون القبول بأي عدد إضافي من الأشخاص مخالفًا للقانون ولا يمكن بأي حال أن يشملهم التأمين. لم يكن هناك رحلة بحرية أخرى إلى سنغافورة حتى نهاية الأسبوع. لذلك توجّب علينا محاولة الضغط على "بينغال تايغر لاينز" للتوصل إلى حَلٍّ وسط. وقد أضيفَ إلى حالة التشتت وانعدام اليقين هذه أنَّ روجر ميلز، مخرج هذه المرحلة من الرحلة، قد شعر أنه مريض على القطار، مثلما شعرت أنا أيضًا، وأخذ يتعرّقُ وارتفعتْ درجة حرارته. وهكذا أعلنّا أننا في عطلة، وكان هذا أول يوم لا نصوّر فيه منذ مغادرتنا.

خرجتُ لاستكشاف أرجاء الفندق بعد وجبة إفطار مكونة من فاكهة البابايا وعصير الأناناس الطازج والخبز المحمص البني. كان هناك بركة سباحة ومكتبة صغيرة تسمى Giggles (بمعنى الضحكات)، والتي لم تبدُ واعدة في البداية، ليتبيّن أنَّ في جوفِها كنزٌ دفينٌ حقيقي. احتوت المكتبة رغم حجمها الصغير الذي لا يتجاوز حجم خزانتين فقط، على تشكيلة شاملة من أحدث الروايات المنشورة، ولكن السيدة الثرثارة الذكية التي تديرها ما تزال غير راضية. "أضغط عليهم كل يوم للحصول على رواية "*مشعلة الأباطيل*" لتوم وولف، ولكنهم يخذلونني". لقد اضطرّت لوضع رواية "آيات شيطانية" في المخزن. "سوف يُرفعُ الحظرُ عن الرواية بعد الانتخابات، فالموضوع سياسي أصلًا". فسألتها لماذا سمت المكتبة باسم Giggles.

فأجابت بجدّية شديدة: "لأنني أنشأت هذه المكتبة كمزحة".

اشتريتُ السيرة الذاتية لأوسكار وايلد التي كتبها ريتشارد إِلمان، ورواية لروث پراوير چهابڤالا، ورواية جيه. إل. كار "موسمٌ في سينجي".

قابلتُ اثنين من الهنود الجنوبيين المقيمين في الفندق، ولكنهما يعملان في الخارج، أحدهما وكيل مراهنات في جنوب إفريقيا، البلد الذي يفخر به للغاية، أما الآخر فيعمل في سنغافورة.

سألته بقليل من الوقاحة: "إذن ما الجيد في سنغافورة؟"

"يحبون العمل بجدّ ولا يغشّون على الإطلاق" ثم أخذ يحذّرُني من جشع وازدواجية مواطنيه الهنود.

مرَّ اليوم كما خططتُ له، إذ قضيتُه في القراءة والنوم والتصرف عمومًا مثل فوغ.

حاولتُ التجول لمشاهدة بعض المعالم السياحية لاحقًا، ولكنني لم أبتعد كثيرًا. إنه المولد النبوي، وقد ازداد سوء حركة المرور الجهنمية أصلًا، بسبب المواكب والشاحنات المحمّلة بالمسلمين الذين يلوحون بالأعلام، ويطلقون الأبواق الصاخبة. عدتُ إلى الفندق لأجد حشدًا في الخارج في الشارع يحاولون النظر من فوق الجدار. كانوا يصورون فيلمًا سينمائيًا على أرض الفندق من إنتاج شركة "براساد آرت بيكتشرز". لم يكن الفيلم متطورًا من الناحية الفنية على ما يبدو. كان البطل الرئيسي قصيرًا ومكتنزًا وذو عضلات ويرتدي ملابس تعود إلى أوائل السبعينيات، قميصًا أسود مع ياقة مرفوعة وسراويل بيضاء مشدودة تمامًا على مؤخرته، وتتسع السراويل من الأسفل فوق حذاء جلدي أبيض بكعب كوبي. بدا بوضوح أنه النجم المفضل لدى الكثيرين من هذا الحشد، وقد سرت فيهم موجة من الإثارة عندما نظر إلى الجدار ولوَّحَ لهم. وعندما أدار رأسه ركضَ رجل أمن باتجاه هؤلاء المتفرجين وأخذ يضربهم بشراسة بهراوته. ألقى النجم نظرة خاطفة على النص الذي حمَلَهُ أمامه أحد المساعدين، بينما كان يمسّدُ وجهَهُ المتعرّق بانتظام مساعدٌ آخر. كانت النجمة التي تشاركه البطولة تضع نفس كمية مساحيق التجميل التي يضعها هو نفسه. كانت البطلةُ مكتنزةً أيضًا، ولكنها سيدةٌ جميلة بلا أي شك. وبقيت أيديهما متشابكة بعد انتهاء اللقطة.

لطالما اعتادت العديد من الفنادق تقديم قطعة شوكولاتة صغيرة لذيذة على الوسادة للنزيل الذي ينتهي من غسل أسنانه للتو، أما فندق كونيمارا فيقدّمُ بدلاً من ذلك حزمةً صغيرة، ولكنها مثيرة للفضول والاهتمام كُتبتْ عليها عبارة "من أجل راحتك". يوجد في داخلها نكاشتان قطنيتان ومبرد أظافر. لم يكن مضغ مبرد الأظافر سهلًا، أما نكاشات القطن فكانت لذيذة للغاية.

**اليوم الحادي والثلاثون 25 أكتوبر**

حلمتُ بغداءٍ إنجليزي لذيذٍ في يومِ الأحد في منزل روجر الجميل على ساحل "سافِك *Suffolk*" في بريطانيا. لم أكن أصدق حتى وأنا أقشِّرُ شريحةً ضئيلةً من فاكهة البَبَايا، أنَّ هذا كان حلمًا آخرَ من أحلامِ هيئةِ السياحة البريطانية. أخذتُ أصِفُ المنزل لروجر ووعدني بإيجاد منزلٍ مثله في أقرب وقت ممكن. كانَ وجهُهُ شاحبًا هذا الصباح بعد أن تعرّقَ للغاية بسبب الحمى في الليل والنهار، ولكنَّه قد تعافى قليلًا على الأقل وذهبنا جميعًا لتصوير المستجدات في مكتبين للشحن.

كانت الساعة التاسعة عندما غادرنا الفندق وكانت مدراس قد أصبحتْ حارةً وحيويةً بالفعل، مثل شوربة الكاري التي تشتهرُ بها. قرأنا عنوانَ الفيلم الضخم على اللوحات الإعلانية: *Grunt – The Wrestling Movie*. مررنا بأقدم كنيسةٍ مسيحيةٍ في منطقة شرق السويس بأكملها، وهي كنيسةُ سانت ماري. بُنيَتْ الكنيسة في عام 1680 وقد صمَّمها أحد أفراد المدفعية الملكية البريطانية، حيث بنى الجدران بسماكةِ أربعةٍ أقدامٍ والسقف بسُمك قدم واحدة، ثم هبطنا في ممرٍّ سفليٍّ تحتَ الأرض مكوَّنٍ من أربعِ حاراتٍ تنظّفُهُ بفرشاةٍ واحدةٍ من القشِّ سيدةٌ ترتدي ساري أخضر.

يقع مكتب وكلاء شركة "بنغال تايغر لاينز" للشحن، بابوجي جيتسي على ناصية شارع إبراهامجي، حيث قفز الريف على المدينة. تلتقطُ أغنامٌ متجولة ما يمكنها التقاطه من الأرصفة المكسّرة وكلاب نائمة وأطفال عراة يجلسون حولها. عندما وصلنا تحدّثَ فيكرام، الشاب التاميلي الأنيق المسؤول عن قضيتنا، إلى شركة "لويدز" في لندن لمحاولة التوصل إلى صفقة لنا بخصوص التأمين على سفينة الشحن اليوغوسلافية "سو*ساك Susak"،* ولكنه فشل في ذلك. أصبح أملنا الوحيد الآن هو خطة كليم التي تقوم على تبادل المقاعد على السفينة بيني أنا والمصور واختصاصي الصوت مع ثلاثة من أفراد الطاقم الذين سوف ينُقلون جوًا إلى سنغافورة على نفقة "بي بي سي". ووعد فيكرام بنقل هذه الخطة إلى المالكين.

انتقلنا الآن للتحقق من الاحتمال التالي في "الوكالة البحرية الهندية الجديدة" في شارع أرمينيا. كان ذلك الشارع بمثابة الحلم الحقيقي للمخرج، فقد تجمّعت فيه كل صورة ممكنة من صور الهند باستثناء تاج محل. تجمَّعَ في الشارع بائعون جائلون وباعة بسطات وعربات تجرها الثيران وسيارات وأكشاك مليئة بأكاليل عطرية من الورد والياسمين، وهناك في الجانب الآخر من الشارع كاتدرائية سانت ماري التي جلس في فنائها الأمامي، إلى جانب لافتة كتب عليها "انتبه لأموالك ومجوهراتك ومتعلّقاتك"، كاهنٌ هنديٌ يرتدي ثوبًا أبيض يبارك طابورًا طويلًا من المتضرعين. كان المتسوّلون في كل مكان. ربط رجلٌ خيطًا حول إصبع قدمه الكبير وأخذ يسحبها. وأظهر بعض المتسولين الآخرين أيدٍ وأطرافًا مشوّهة. وقُرعت أجراس الكاتدرائية.

أُرشِدْتُ على ارتفاع ثلاثة طوابق فوق كل هذا إلى مكتب السيد أرول، الذي يمتلك سفينةً يوغوسلافيةً أخرى اسمها "*كامنيك* *Kamnik"*. كان رجلًا فريدًا من نوعه، فهو رئيس سابق للشرطة في مدراس، يعيش أيام تقاعده وكيلًا للشحن. أخبرني أنَّ الجرس هو صوت الملاك، ويمكن لأيّ شخصٍ مهما كان مرضه أو حالته أن يأتي ليأخذ البركة يوم الثلاثاء، ومن ثم يأتي دور المجذومين والمعاقين. وصَفَ كلَّ هذا بشكل واقعي. وأخذ يتحسّر على نقص المياه في المدينة. أصبحَ هناك نقصٌ كبير في المياه بسبب تأخر الرياح الموسمية على مدى السنوات الثلاث الماضية، لذلك زاد الشُحّ في المياه ولم تعد متوفرة يوميًا إلا من المصادر البديلة فقط. سألتُ عن الفندق، وشعرتُ بالذنب لاستمتاعي بتلك الحمّاماتِ الفاخرة هناك.

"نعم، لديهم مزودون بالمياه من القطاع الخاص بالطبع".

وأكّدَ لي أنَّ "*كامنيك*" هي الوسيلة الأفضل للتوجّه إلى سنغافورة. هناك مكانٌ للجميعِ وسوف تنطلق في غضون ثلاثة أيام. المشكلة أنَّ "*سوساك"* هي سفينة حاويات، أما "*كامنيك"* فتأخذ البضائع السائبة، أي البضائع المختلطة وغير المصنفة، وتخضع للكثير من التأخير في اللحظة الأخيرة. سألتهُ عن نوعية البضائع التي يحملونها.

"أوه... جرانيت، كوارتز، شَعر..."

"شَعر؟"

"نعم، يحظى الشعر الهندي بتقدير كبير في اليابان. يذهب الكثيرون في الهند إلى المعابد لحلق شعرهم كتكفير عن ذنوبهم. ويباع هذا الشعر لمصنِّعي باروكات الشعر المستعار في اليابان. وتحصل المعابد على المال". وهنا بسط السيد أرول ذراعيه ورفع حاجبيه كما يليق بشرطي سابق.

لاحقًا بعد الظهر: ركبتُ عربة ريكشا، وكانت درجة الحرارة 35 درجة مئوية والرطوبة عالية. كنتُ أنظرُ إلى التماثيل الإمبراطورية الكبرى التي لم تُزلْ من مدراس بسرعة كما حدثَ في أماكن أخرى. هناك تمثال لمونرو الذي كان حاكمًا في عام 1820على ظهر حصان، ولكن دون ركِابٍ للسرج. قالوا إنَّ النحّات قد انتحرَ نتيجةً لهذا الإهمال... انتصب إدوارد السابع (1903) في حديقة ما تزال بحالة جيدة بينما انتصبَ جورج الخامس في منتصف سوق الزهور وقد عُلِّقتْ عليه الإعلانات وعاشت عدة عائلات حول قاعدة التمثال. لم يُمنَح ْهذان التمثالان الملَكيان لمدينة مدراس من قبل البريطانيين، بل من قبل الهنود المحليين. عدنا إلى الفندق وشعرنا بالتعب والحرارة الشديدة مجددًا وأنعشَتنا الأخبار الجيدة. سوف تأخذ سفينة "*سوساك*" اثنين منا وهما: نايجل ميكين، المصور، وأنا. اتّضَحَ أنه يتوجب عليَّ الخضوع لدورةٍ مكثّفةٍ سريعةٍ في التسجيل الصوتي. طمأَنَنِي نايجل قائلًا إنَّ الأمر ليس صعباً، أما رون فأكّد أنَّ هذا سيكون صعبًا للغاية.

كانت وجبتي الأخيرة في الهند بمثابة احتفال حقيقي بعد أن اتضح الطريق الذي سنسلكه. أكلتُ في الهواء الطلق تحت القمر المكتمل وبجانب "شجرة المطر" الهائلة في حديقة الفندق. كان الطعام ممتازًا، عبارة عن بوفيه مليء بأطباق مشكلة من الزبادي والجزر وجوز الهند والباذنجان والطماطم والفلفل الحار والكزبرة والسبانخ والبصل والفول السوداني. لم يكن هناك أي نوع من اللحوم سوى الكثير والكثير من الأسماك، بالإضافة إلى السلطعون بصلصة الكاري الذي لا يقاوم.

رافَقَ هذه الوجبة الشهيّة رقصٌ كلاسيكيٌّ دقيقٌ ومعقّدٌ وجميل جمالًا استثنائيًا خلابًا. لطالما دفعني الرقص الشعبي لتحسس مفتاح غرفتي بملل، أما هذا العرض فقد كان رائعًا للغاية. الفتاة الراقصة تتحدث الإنجليزية جيدًا، وكانت في الخامسة عشرة من عمرها، وتتعلّمُ الرقصَ الكلاسيكي بدوام كامل منذ سنّ السادسة. وهي تعتقد أنها بحاجة إلى خمس سنوات أخرى قبل أن تصبح راقصةً جيّدة.

**اليوم الثاني والثلاثون 26 أكتوبر**

نقلت الصحيفة الهندوسية " The Hindu" تقارير عن حادث تحطّم طائرة آخر. كان هناك حادث كل يوم خلال الأسبوع الماضي، واثنان منها في الهند. وكانت الصحيفة جاهزة، في حال أظهر أيّ مسافرٍ لا يستخدم الطائرات أيَّ نوعٍ من الشماتة أو العجرفة، بعنوانٍ صغيرٍ في أسفلِ الصفحةِ الأولى يقول: "انقلاب عبّارة بسبب الإعصار في بحر الصين الجنوبي أسفر عن 500 مفقود". إذا ما سارت الأمور على ما يرام، فسوف أعبرُ بحر الصين الجنوبي الأسبوع المقبل.

كانت مشكلتي الأكثر إلحاحًا الآن هي الصعود على متن "*سوساك"* بحلول الساعة 10 صباحًا. السيد فيكرام صاحب الكفاءة العالية كان خارج المدينة اليوم، وقد أوفَدَ مساعدًا من قِبَلِهِ لتقديم العون لنا. انتظرناه أمام مكتب فيكرام لأكثر من نصف ساعة، قبل أن نقرر محاولة دخول أحواض السفن بأنفسنا. وصلنا إلى مزلقان تتبعه سكة حديد، وجدار مرتفعٍ علتْهُ أسلاك مشدودة وبوابات ميناء مدراس. مرّ قطاران من هناك، ولكن بوابة المزلقان لم ترتفع. تجوّلَ هناك عامل أو اثنان من عمال أحواض السفن عبر خط السكة الحديد، ولكننا كنا في سيارة لذلك عَلِقنا هناك.

بدا أنَّ الهنود لديهم موهبة في ملاحظة التوتر والانزعاج، وقد تجمّع حشدٌ صغير يحدّق بصبر، ولكن بحزم شديد في كل حركة من حركاتنا. زاد هذا من توترنا وانزعاجنا وازداد الحشد الذي حصل على مكافأته بعد انتظاره وصبره. بقي حاجز المزلقان منخفضًا بعد 45 دقيقة، وبما أنه لا يمكننا العثور على أي شخص يتمتع بالسلطة الكافية لرفعه، انعطفنا انعطافًا عنيفًا لندير السيارة بالاتجاه المعاكس، وتركنا الحشد الذي أعجبته حركتنا يعود إلى الماعز والأطفال العراة ومكتب "بابوجي جيتسي" للشحن. لقد تأخرنا نصف ساعة على موعد الصعود على متن "*سوساك"*.

لم يكن مساعد السيد فيكرام، الشاب اللطيف الذي يرتدي ملابس تاميلية أنيقة وظهرَ أخيرًا، مرتاحًا تمامًا لخيارِنا، وأكّد لنا أنَّ السفن لا تغادر أبدًا في الوقت المحدّد على أي حال.

الساعة 4.15: ما زلنا في الميناء، فقد ظهرت لدينا مشكلة مع سلطات الهجرة. وصلنا أخيرًا إلى مكتب كبير موظفي الهجرة، بعد أن مررنا بالعدد المعتاد من صغار الموظفين المرتبِكين. عُلّقَتْ على الحائط ساعة فاخرة مُؤطّرة بالذهب، ولكنها ما تزال في ورق التغليف. وهناك خزانة معدنية مغطاة ببقع عنيفة، كما لو أنَّ علب الطلاء قد ألقيت عليها في غمرةٍ من الحماس الحركي. كانت أمامه مفكرة مكتبية لعام 1985. جلس ليتفحّص أوراقنا بطريقة انتقادية، مثل مدير المدرسة الذي يقرأ تقريرًا سيئًا. شعرهُ كثيف رمادي، ولكنه ينمو من جانب واحد من رأسه فقط، إذا ما أمعنت النظر، ثم ينتشر بطريقة أنيقة وبارعة على بقية رأسه، على طريقة اللاعب السير بوبي شارلتون. نظر إلينا بازدراء، وجثمتْ وراءه في الخلفية حاشيتُه من المتملّقين. خطا أحدهم بعد انتهائه من مكالمة هاتفية وجيزة إلى الأمام، وفكّ سلك الهاتف واستبدل له السماعة. كان الوقت يضيع من أيدينا، ولاحظتُ على لوحة سوداء خلفنا أنَّ بديلنا الوحيد للخروج من مدراس، سفينة "*كامنيك*"، قد تأجّلتْ مغادرتُها لخمسةِ أيام. استرخى الضابط قليلًا كما لو أنه قد استشعر استياءنا. وسألني عن هدف رحلتي، ثم قال "*Jolly*، سعيدة، رحلة سعيدة من الدرجة الأولى". وابتسم لي مسرورًا بفهمه للمصطلح العامي "*جولي*" ثم أعاد إليّ أوراقي: "ولكن ينبغي أن تكون كل الأمور *ممتازة* على أكمل وجه، لا بد أن يكون كل شيء *pukka*، هل تفهمني".

توجّبَ علينا إعداد رسالةٍ منفصلةٍ تشرحُ مجددًا نيتنا باستبدال اثنين منا باثنين من طاقم "*سوساك*" وتقديمها إليه. لقد أصبحت الساعة الخامسة الآن، وحان وقت الإبحار. قرأ الضابط الرسالة ببطءٍ شديد. ووقف بجانبه مساعد آخر يحمل ختمًا ضخمًا في يده، وبقي هكذا لمدة عشر دقائق على الأقل، ثم جلب الختم بإيماءة من الضابط وختم الورقة بأناقة، ثم تراجع في الظل، واختفى.

الساعة 5.30: أخيرًا سُمحَ لنا بمغادرة الهند. أُرْشدنا إلى أماكننا على متن "*سوساك*" والتقينا بالقبطان، وهو رجل وسيم بشعرٍ أشيب ووجه ينضح بالكآبة الأزليّة. أخبرَنا أنهم ما زالوا يحمّلون البضائع ولن ينطلقوا حتى الساعة العاشرة. وهكذا ضيّعنا اثنتي عشرة ساعة أخرى. أخذوني مع نايجل إلى مكان إقامتنا. على الباب لافتة مكتوب عليها "المستشفى وخزانة الأدوية". وجدنا في الداخل سريرين مرتفعين عن الأرض ومجهَّزَين بأجهزة تعديل الأسرّة مختلفة. وكانت هناك مغسلة كاملة عليها صنبور مستشفى غير قابل للدوران، وخزانتان بأقفال، ونافذتان على شكل فتحتين في الجدار، وخزانة صغيرة بجانب السرير تحتوي على الدليل الوحيد على الطب والدواء في هذا المكان: لتر ويسكي "سكوتش بالانتاين". هناك في الجوار حمام ومرحاض ومغسلة أخرى. كانت الغرفة مكيّفةً ونظيفة، ومنشفتان على كل سرير. سألت القبطان عما سيحدث إذا اضطر شخص ما إلى الذهاب إلى المستشفى، فهز رأسه ضجِرًا ومُتعَبًا.

"لن يحتاج أي منهم لذلك، فجميهم صغار في السن". ثم ابتسم أخيرًا ابتسامة تستحق كل هذا الانتظار. كانت ابتسامة قاتمة ومفاجئة تمامًا.

أصبحنا في منتصف الليل، وما زالوا يحمّلون البضائع. ذهب نايجل إلى غرفة المحرك مع المهندس الثاني متدفِّقِ المشاعر إيفان الذي يمتلك ذخيرة محدودة من اللغة الإنجليزية وذخيرة لا تنتهي من براندي "سليفوفيتز". وبقيت في المستشفى أتحدث مع جاكي. كان وكلاء الشحن الهنود ومندوبوهم يتحدثون عن الفوضى التي خلقها الموظفون والضباط. وانطلقت كؤوس "بالانتاين" من يد إلى أخرى، وتبادلت الأيدي بعض أجهزة التصوير لدينا والساعة الذهبية. كانت ليلة عصيبة وكان جاكي يخبرني عن البحارة واحتياجاتهم. لقد طهّر رجل يدعى بي. سي. ألكسندر، المفوض السامي الهندي السابق في لندن، مدراس جيدًا. ساد جوٌ بيوريتاني متزمت للغاية هنا الآن، ولم يكن البحارة سعداء.

"يفرح جميع أطقم السفن للغاية في كلكتا. يمكنك جلب العديد من الفتيات إلى مقصورتك هناك. ولا مشكلة في ذلك في بومباي أيضًا". يبدو أنَّ بومباي هي المدينة الوحيدة في الهند التي تمنح تراخيص للبغايا. تُشتَرى الفتيات من القرى المحلية في كثير من الأحيان، حيث يتلقى الآباء أو الأعمام ربما حوالي 5000 روبية من القوادين الجوالين. ويمثل هذا المبلغُ الكثيرَ لقروي فقير، ولا تتمتع الفتيات بفرصة كبيرة للاعتراض. تُجلب الفتيات إلى المدينة ويوضعن في كوخ أحد القوادين. يدربهنّ القواد ويعتني بهنّ لمدة عام، ثم يطردهنّ بعد انتفاء حاجته إليهن. قال جاكي إنَّ الفتيات الهنديات خجولات وعصبيات بطبيعتهنّ، ويمكن أن تشعر الطواقم الغربية بخيبة أمل. يمكنُ العثور على بغايا جيدات، نعم بالطبع. سوف توفّر لك الشركات الكبرى -وسمّى شركة مصنّعة بارزة للتبغ مملوكة لبريطانيا- فتياتٍ يمكن أن يفعلن أي شيء يرغبُ بهِ المُشترون.

كانت محادثةً محبِطةً، وبدا أنها سوف تستمر لفترة من الوقت على الأرجح، حيث استطعت من خلال الكوة رؤية الحاويات التي ما تزال تتأرجح على متن السفينة. بدا أنَّ مشغلي الروافع الضخمة غير قادرين على ترتيب الحاويات فوق بعضها البعض من المرة الأولى. وبدا كل شيء أشبه على نحو فظيع بأعمال الهواة.

شرَحَ لي جاكي ما يجري. لا بد من بعض الحوافز الضرورية لهؤلاء العمال. القليل من "مال التسريع" أي: 25 روبية لكل حاوية وسيتحرّك سائقو الرصيف بسرعة 40 ميلاً في الساعة بدلاً من 20 ميلاً.

مشيتُ على سطح السفينة. لقد علِقنا الآن، ولا يبدو هناك حل واضح في الأفق، ولا أحد منا مرتاح على الإطلاق. خففَ مارينكو، السلافي قوي البنية ذو الشعر الداكن، المسؤول عن غرفة المحركات على السفينة، عن نفسه بلغة إنجليزية متعثرة مبهمة بالحديث حول الوضع السياسي في يوغوسلافيا. كان كاثوليكيًا وكرواتيًا ولا يستطيع فهم السبب الذي يدعو الشعب الكوسوفي ليحظى بجمهوريته الخاصة، في الوقت نفسه الذي لا يسمح فيه لسكان الجبل الأسود بإعلان جمهوريتهم الخاصة. لم يكن يستطيع تحمّل الصربيين.

"فهُم... الشرطة السرية... والمتحكّمون"، وأكّدَ على نفوره واشمئزازه منهم بإيماءة غريبة، عبارة عن إشارة بظاهر يده التي أنزلها من أعلى الرقبة ثم سحبها من تحت ذقنه.

أخبرني أنَّ هناك شخصين شيوعيَين على متن القارب، كبير المضيفين وكبير المهندسين. سألته إنْ كان القبطان شيوعيًا، فبدا مارينكو مصدوماً للغاية: "لا. إنه كاثوليكي! مثلي".

أدركتُ أنني اكتفيت منه ولم أعد أستطيع الاحتمال عندما أخبرني عن مشاكل البروستاتا لديه، وقال "ولكن الجنس لا يزال جيدًا بأحسن حال". اعتذرتُ منه واستدرتُ عائدًا إلى المستشفى. ضغط مارينكو عليّ لقبول هدية صغيرة. كانت عبارة عن شارة مغناطيسية عليها صورة لمريم العذراء وكُتبَ عليها بالإنجليزية: "المسيح جاء إلى العالم ليخلّصَ الخُطاة". ألصقتُها على باب خزانتي، ولكنها وقعتْ في الليل.

**اليوم الثالث والثلاثون 27 أكتوبر**

بدتْ "*سوساك*" ملتصقة بشدّة برصيف مدراس أكثر من الشارة المغناطيسية على باب خزانتي، لأنَّ الشمس قد أشرقَتْ وما زلنا في مكاننا. استيقظَ نايجل وخرجَ حاملًا الكاميرا في الساعة السادسة إلا ربعًا، وشعرتُ بعد ساعةٍ بالذنب إلى حدٍّ ما، وأمسكتُ بحقيبة اليد الميكانيكية، الاسم الذي يطلقه رون على مُسجّلِ الصوت، وخرجتُ إلى سطحِ السفينة لمساعدته.

7.15 صباحًا: أبحرنا أخيرًا. كان هناك تناقضٌ مذهلٌ بين عمالِ الشحن والتفريغ الهنود التاميليين النحيلين الرقيقين الذين يفكون الحبال، وتقترب بشرتهم من السواد، وأولئك العمال السلاف الشقر الضخمين أشباه شوارزنيغر الذين يسحبونها.

وهكذا أبحرتُ من ساحل كورومانديل في الهند، في سفينةٍ يوغوسلافية، مملوكةٍ لشركةٍ ألمانيةٍ مسجّلة في قبرص. أصبحنا اليوم صباحَ يوم الخميس، وقد جعلني التأخير في الهند متخلفًا عشرة أيام عن جدول فوغ الزمني، ولكنْ ليس معي أميرات هنديات لأتباهى بذلك أمامهُنّ، على عكسه بالطبع، إذ ليس لدي سوى نايجل الذي لا ينتمي على حد علمي إلى أيّ سلالةٍ مَلَكيّة، و30 قطعة من معدّات تصوير "بي بي سي" تحت سريري في المستشفى.

كان بصيص الأمل الوحيد أنَّ فوغ أبحر من كلكتا وانطلق شمالًا، لذلك لا بد أن نُعوِّضَ في سنغافورة يومًا أو يومين من التأخير. ولكن هذا لا يعني أنَّ "*سوساك*" سفينة سريعة، إذ أنَّ سرعتها لا تتجاوز 13 عقدة، على الرغم من نزولها للبحر وشروعها في العمل قبل 18 شهرًا فقط في حوض بناء السفن في 3 مايو في "رييكا" في كرواتيا، وهذا يعني أنّها أبطأ من أي سفينة أخرى صعدتُ على متنِها حتى الآن، باستثناء المركب الشراعي. هناك أسباب تجارية سليمة لا شكّ لهذا الاقتصاد في استهلاك الوقود، ولكن هذا محبطٌ بالتأكيد للرحّالة الذي يدور حول العالم.

تناولنا الإفطار في الساعة 7.30. قدُّمّ لنا الطعام بطريقة فوضوية في مطعم الضباط (هناك فصل صارم في تناول الطعام والإقامة بين الضباط والطاقم) تحت صورة المارشال تيتو، والتي تَظَهرُ نظاراته فيها على نحو بارز للغاية جعله يبدو أشبه بمانيكان النظارات الذي تراه عند بائع النظارات. أتى مختلف الضباط في أوقات مختلفة، وقد قدم زيمي الطعام الذي يطهوه نينو للجميع. كانت أشكال أجسام الطاقم منقسمة بدقة. إما أن يكونوا طوال القامة شُقرًا حليقين، أو قصيري القامة داكني البشرة ملتحين. كان قصار القامة الداكنون الملتحون أكثر بهجةً من الآخرين، وعندما ومضت عينا نينو وهو يخبرني بأنه يمكنني القدوم إلى المطبخ وتناول وجبة خفيفة في أي وقت كان، بدا أنَّ زيمي (الأفضل أن أنطقها مثل "جيمي" بلهجة أهل غلاسكو) ليس سعيدًا تمامًا بوجودنا. تكوّنَ الإفطار من بيضتين مقليّتَين على طبقة من لحم اللانشون الدهني (الذي التهمتُه بسرعة)، وشرائحَ سميكة من الخبز الأبيض الذي خبزَهُ نينو مع الزبدة والمربى، وبعد هذا كله فنجان من القهوة التركية القوية.

كم يصعبُ تصوّر الحياة التي ينبغي على اليوغوسلافيين عيشَها، وهم ينقلون البضائع التي نادراً ما يرونها بين ثلاث مدن آسيوية لا يعرفون عنها شيئاً، ولا تعجبهم منها اثنتان على ما يبدو، وهما كلكتا ومدراس. سوف تكون هذه الرحلة التي تستغرق 15 يومًا ذهابًا وإيابًا مهمّتهم حتى شهر مايو من العام المقبل. لم يعد موظف الراديو الشاب يحتمل كلّ هذا، لذلك سوف ينقلونه إلى الوطن مجددًا في يناير.

تُصنَّفُ "*سوساك*" التي يبلغ وزنها 4000 طن، على أنها سفينة تغذية، وتوزِّع الحاويات التي يتم تفريغها من الناقلات الكبيرة إلى الموانئ الثانوية. تبلغ سعتُها 330 حاوية وهي تحمل حاليًا حوالي 300 حاوية. من الواضح أنَّ العديد من هذه الحاويات تحتوي على البصل، لذلك أُبقِيتْ أبوابها مفتوحة أثناء الرحلة لمنع تعفُّنِها، لذلك ترافقكَ رائحة الكراث اللطيفة في أي نزهة على سطح السفينة. ادّعى القبطان أنَّ لديه نسخة مطبوعة بالكمبيوتر من جميع محتويات الحاويات، ولكن أجوبته كانت غامضة بشأن الحمولة.

"أقمشة قطنية... الجلد... وبعض البضائع الخطرة". تلك البضائع تحمل علامات الجمجمة والعظام المتقاطعة وكلمة "مواد خطرة" مختومة على الجانب.

أمامنا 2400 كيلو متر للوصول إلى سنغافورة. كان البحر هادئًا والسماء صافية ومشرقة.

الغداء على متن "*سوساك*" في الساعة 11.30، والعشاء في الساعة 5.30، وهذا ما يحتاج القليل من التعود من جانبنا، ولكن كل ذلك يعتمد على توقيت تغيير الورديات.

كان المطبخ غنيًا باللحوم، ومناقضًا تمامًا للمطبخ النباتي الرقيق في جنوب الهند. لا يحظى الشاي وعصائر الفواكه في الهند والجزيرة العربية بجاذبية جيدة على متن "*سوساك*"، التي تضم في حمولتها 3000 علبة بيرة "زلاتوروغ إكسبورت Zlatorog Export"، وهي جعة يوغوسلافية عالية الجودة طُبِعَ على علبتِها كبشٌ جبليّ مبتهجٌ كعلامة تجارية لها، والتي تتوفر في معظم أوقات اليوم، كما هو الحال بالطبع بالنسبة لـ"سكوتش بالانتاين"، ويبدو أنَّ هناك زجاجة منها في كلِّ مقصورةٍ وخزانةٍ وغرفة صيانة. وظهرَ مع بعض الوجبات، بحسب مزاج جيمي، نبيذ يوغوسلافي، يحمل اسم الشركة الحكومية "فينوبلود".

دارت الكثير من الأحاديث في المطعم حول التسوّق. من أين اشتريت هذه الساعة؟ هل تعلم أنه يمكنك الحصول على ستيريو دولبي يشغّل 17 أغنية، وفيه تقنية إعادة لف ثلاثية، مع إعادة التشغيل المتزامن مقابل 43 دولارًا في سنغافورة؟

وجدتُ مكانًا في الشمس بعد الغداء واستلقيتُ في مكانٍ منعزلٍ بجانبِ المدخنة، وأخذتُ أستمع إلى بيلي جويل وليونارد كوهين على جهاز الووكمان، وأقرأ رواية *"ترافيلرز"* للكاتبة الهندية روث براور جابوالا، والتي علّمتني الكثيرَ عن الهند، هذا البلد الذي يعلَقُ في الذاكرة ولا يَسهُلُ نسيانُه على الإطلاق.

في الساعة الخامسة والنصف غرقتْ شمسٌ ذهبيةٌ مكثّفةٌ تحتَ الأفق، وجذبتْ معها كلّ الضوء من السماء، التي تغيرت من اللون الوردي إلى الليموني ومن ثم إلى اللون الأبيض الفاتح والرمادي الداكن. كانت فترة المساء طويلة، تمتد من الساعة 6.15، أو ربما قبل ذلك حتى، إذا ما كان جيمي في قمة نشاطه، مخصصًةً لبيرة "زلاتوروغ" ونبيذ "فينوبلود" ودروس لعبة الطاولة على يدي نايجل.

**اليوم الرابع والثلاثون 28 أكتوبر**

مرّتْ ساعةٌ ونصف الساعة على هذه الحال، وهكذا ذهبتُ إلى النوم متأخرًا. شرعتُ مع نايجل في مغامرتنا الفنية الطموحة هذا الصباح، أي إجراء مقابلة مع القبطان في غرفة القيادة. وقد تطلّبَ مني هذا حملَ المسجّلِ والميكروفون (مع تذكّر إبقائِهِما خارج كادر اللقطة) والتحقّق من مستوى الصوت على المسجل والتحقق من الإجابة عن الأسئلة. قررَ القبطانُ استغلالَ هذه الفرصة والردَّ بإجاباتٍ طويلةٍ استطرادية، وكادت ذراعي تنكسر مع نهاية المقابلة.

أنهيتُ رواية " *ترافيليرز*" الحكاية اللطيفة الرقيقة الحسّية، والتي أعادت إليّ إيماني بالكتابة. شرعتُ الآن في قراءة رواية *ويلسون الصغير والإله الكبير* للكاتب البريطاني أنتوني برجس وكتاب آخر عن الإسلام، الدين الذي لا أعرف سوى القليل من الأشياء عنه. لم تكن الرياضة العقلية على متن "*سوساك"* إشكالية مثل الرياضة البدنية، إذ لا مهرب للتخلص من آثار بيرة "زلاتوروغ".

جذبتْ حالةُ البحرِ والأحوالُ الجوية اهتمام الجميع. غابت عن الأفق أي سفن أخرى، ولم نرَ سوى عاصفة من الأمطار وغروب الشمس الذي امتد لفترة طويلة على نحو خلاب، بدا من خلاله سطح خليج البنغال ذائبًا.

قضيتُ ساعًة أو نحوها على مقدمة السفينة، حيث حَجَبتْ عني الحاوياتُ ضوضاءَ المحرك، محدّقًا وحسب في سطح البحر الزجاجي الصامت، متأملًا الرذاذ المتطاير من الأمواج الذي تلألأ بالتماعات الضوء الفوسفورية. مشيتُ في جولة أخيرة في السفينة وانفتحَ بابٌ عند المؤخرة أفرَجَ عن شريط طويل من الضوء، خرج منه أحد أعضاء طاقم السفينة الذي يتمتع بكتفين عريضتين كالثور ورفع ذراعه ورمى بكل قوّتهِ في المحيط زجاجة ويسكي "بالانتاين".

**اليوم الخامس والثلاثون 29 أكتوبر**

اليوم عيد ميلاد جيمي الثاني والثلاثون، وقد بدأتِ الاحتفالاتُ مبكرًا. لقد انتهيتُ للتو من تناول الخبز المحمّص والمربى في الساعة الثامنة إلا ربعًا عندما قدّمَ لي زجاجتين بدا أنهما نسخة يوغوسلافية من مشروب الجرابا Grappa، إحداهما شفافة بلا لون والأخرى بنيّةٌ داكنة بلون نبيذ "أمونتيلادو". اخترتُ الزجاجة الثانية، وكان اسمها "بيلينكوفاك" وطعمُها منعشٌ مثل طعم مشروب "فيرنيت برانكا" الإيطالي. منحتنا زجاجتان من "بيلينكوفاك" قبل الساعة 8 صباحًا إشعاعًا داخليًا دافئًا متوهجًا، يتناسبُ مع التوهّج الخارجي الدافئ للسماء المشرقة الصافية والبحر الأزرق الغامق. بدا أننا وحدنا في خليج البنغال وقد أكّدَ القبطان أنَّ هذا المسار لا يُستَعملُ كثيرًا، وأنَّ ممرّ الشحن الرئيس يقع إلى الجنوب، على خط واحد من البحر الأحمر إلى سنغافورة. سألتُ القبطان مَنْ الذي يقوم بعمل عُضوَي الطاقم اللذَين حللنا محلَّهُما. قال القبطان إنه بنفسه يغطي عمل الضابط الثالث بساعات عمل إضافية، أما الآخر فكان بحارًا. وجدتُ نفسي أعرض عليه من فرطِ حماسي، وأنا متأكد أنَّ ذلك كان بفعل شراب "بيلينكوفاك" مبكرًا، المشاركة في مسحِ سطح السفينة والمساعدة في بعض أعمال الطلاء. يقوم الطاقم على الدوام بطلاء السفن، في تلك المعركة المستمرة ضد الشمس والملح. أُعطيتُ فرشاةَ طلاء دوارة وُضِعتْ أعلى عصا طويلة جدًا، وطُلبَ مني الطلاء هنا وهناك وفي كل مكان تقريبًا. بدا نايجل الذي حاول جاهدًا تصوير كل هذا يبدو أشبه بتلك الفرق الفنية المكونة من شخص واحد يعزف على عدة آلات في الوقت نفسه، والتي كانت تقدم العروض الترفيهية لجمهور السينما. كان يتوازن كالبهلوان على سور سطح السفينة، ووراءه لجُّةُ البحر، حاملًا الكاميرا على أحد كتفيه، ومسجل الصوت على الكتف الأخرى، ويضع سماعات رأس على أذنيه، وميكروفونًا بين ركبتيه وكلاكيت بين أسنانه.

أصبحنا في منتصف فترة الصباح وكنّا على بعد حوالي 1000 كيلو متر من مدراس، وكان البحر هادئًا.

نزلنا إلى الأسفل لتصوير بعض المشاهد في المغسلة في السفينة. شرَحَ لي أحد أفراد الطاقم الذي لا يتحدث الإنجليزية على الإطلاق كيفية تشغيل الغسالة. أخذ يصبُّ لسوء الحظ مسحوق الغسيل قبل أن يركّز نايجل الكاميرا عليه أو جهاز التسجيل، لذلك توجب علينا تكرار هذه العملية. ضَبطَ التوقيت على نحو صحيح في النهاية، ولكنه كان قد صبَّ ستّ جرعاتٍ من المسحوق في الغسالة، لذلك غادرنا المكان بسرعة قبل أن تبتلع الرغوة الطوابق السفلية بأكملها.

ذهبنا إلى غرفة المحركات التي تعدّ نظيفة للغاية مقارنًة بآخر غرفة محركات رأيتها على متن سفينة "القمر السعودي II" (والتي شطب منها الرقم وكتب بدلاً منه الرقم I)، والتي كانت ترتجف وتهتزّ مصدرةً أصواتًا مزعجة ويتسرّبُ الزيت في أرضيتها من حاويات أسطوانات المحرك، حيث كان الفلبينيون يعملون في درجات حرارة تزيد عن 38 درجة مئوية. تشبه غرفة محرك "*سوساك*" المكتبة إذا ما قارناها مع تلك، وغرفة التحكم جميلة وواسعة. حرصَ كبيرُ المهندسين على أن يريني كيف يقومون بتوسيع حلقات المكبس في ورشتهم الخاصة، وحرص مساعدُه إيفان على أن يرينا التشكيلة الشاملة للمشروبات في الثلاجة.

لا يتواجد أحد في غرفة المحركات من الساعة الخامسة مساءً حتى الساعة الثامنة صباحًا. يعمل كل شيء تلقائيا، ولكنها تحتوي على نظام من الإنذارات التي ترنّ في مقصورة المهندس المناوب. كانت هذه الغرفة بعيدة كل البعد عن الصورة السينمائية لغرفة المحركات، التي كان يغمرها بمياه البحر ريتشارد أتينبورو أو مايكل ميدوين. عُلّقَتْ على الجدران صورُ أغلفة مجلات لسيدات بنهودٍ كبيرة. كانت هناك صورة لكل واحد من أعضاء طاقم غرفة المحركات، وفقًا لإيفان الذي بدا أنه قد اختار أكثر الصور رشاقة لنفسه. قد يعتقد المرء أنها من مظاهر حياة الشباب العزاب في البحر، ولكن القبطان أخبرني على الغداء أنَّ 80 في المئة من الطاقم متزوّجون. القبطان نفسُه كان لديه زوجة وطفلان، رآهما لآخر مرة في يوليو ولن يراهما مجددًا حتى مايو المقبل. كان هذا عملًا صعبًا للغاية، ولكنَّ الأجر لم يكن سيئًا وعائلة زوجته عائلة بحرية لذلك فهي معتادة على فترات الغياب الطويلة. وقد أكّدَ لي أنَّ الوظائف نادرة في الوطن هناك. لذلك يضطرّ العديد من الشباب، المؤهلين كمحامين أو أطباء، إلى كسب عيشهم من بيع الصحف. سألتُه إنْ كان سينصَح ابنه مثلًا بالعمل في البحر، فهزّ رأسه.

"كل شيء يتغير" وابتسم. "كالعادة".

في منتصف فترة الغداء، فاجأني الملاح الثاني الشاب الذي لفَّ شعره على شكل ذيل حصان انسدَلَ على عنقِه، وهو يضربُ على الطاولة وأشار إليّ: "أنت مونتي بايثون!"

تبادرتْ إلى ذهني ذكرى بعيدة حول بيع المسلسل إلى يوغوسلافيا. بدا سعيدًا للغاية بنفسه، ولكن القبطان أفسد الأجواء من خلال خلطه بين نايجل والممثل بيل أودي.

"وأنت الذي تقدم كل البرامج الخاصة بالطيور تلك!"

انتشرَ هذا المساء قدرٌ معينٌ من الإيماءاتِ والغمزاتِ وغادرَ الكثيرون الطاولة في وقت مبكّر، فقد كان هناك عرض لفيلم إباحي في غرفة نوم الطاقم. استمتعَ الجميع بالفيلم في البداية وانطلقتْ صيحاتُ التشجيع وزفرات التقدير وآهات الذهول والإعجاب التي قد تسمعها في أي مباراة لفريق "شيفيلد يونايتد". تضاءلت البهجة في نهاية المطاف مع الوصول إلى درجة القسوة المطلقة في كلِّ شيء، وقد خيّمَ صمتٌ كئيبٌ إلى حدّ ما. كل شيء يغدو حزينًا بعد الأفلام الإباحية حقًا. كان القبطان من آخر المغادرين. وقد هزّ كتفيه وظهرت على وجهه ابتسامة ساخرة.

قدموا الساعات ساعة إضافية مجددًا.

**اليوم السادس والثلاثون 30 أكتوبر**

قال نايجل إنني كنت أئنّ على نحوٍ مأساويّ فاجعٍ أثناء نومي. ووصفَ الأمر بأنه أشبه بفيلم رعب، فكلّ صوتٍ كان يفطرُ القلبَ أكثرَ من سابِقِه. حاولتُ لفتَ نظره إلى أنَّ هذا ما ينبغي توقُّعُه عند النوم في المستشفى. ربما كان السبب الحقيقي لأنيني هذا هو التيار الساحب المفاجئ في البحر، الذي جعلنا نتدحرج في أسرَّتنا إلى الحافة على نحو خطير للغاية.

شاهد أحدهم البرّ على الجانب الأيسر من السفينة بعد الإفطار. لقد جعلتْ أنظمةُ الملاحة والرادارات والأقمار الصناعية من نقطة المراقبة العالية التي تدعى "عش الغراب"، ومن صرخات "إنها اليابسة" مجرد أشياء عفا عليها الزمن، ولكن ما تزال هناك رعشة إثارة تنتابك في مثل هذه اللحظة، سيما وأنك لم ترَ أمامك لمدة أربعة أيام متواصلة سوى المحيط الفارغ. كان البرُّ المعني هو جزيرة نيكوبار الكبرى التي يبلغ طولها حوالي 44 كيلو مترًا، أي بنفس حجم سنغافورة، ولكنها غير مأهولة بالسكان تقريبًا. ما تزال الجزيرة تعدّ أرضًا هندية رغم أننا قد أصبحنا الآن على بعد حوالي 1530 كيلو مترًا من مدراس. فتح القبطان في غرفة القيادة المخططات والخرائط الأميرالية. كانت الأسماء بريطانية بوضوح مهما كان الموقع غريبًا. فأينما نظرت ستجد عبارات مثل "قناة المدرعات البحرية *Dreadnought Channel* " أو قناة بطول عشرة أميال *Ten Mile Channel*" أو كاروثرز ديب *Carruthers Deep*". كُتب بجانب نيكوبار الكبرى "غابات كثيفة *Densely Wooded*" ووضعت علامة على أعلى نقطة تدل على أنها تبلغ 211 مترًا.

صعدنا إلى سطح السفينة لنحظى برؤية أفضل. بدت نيكوبار الكبرى أشبه بالأشياء التي تراها في الأحلام. انحدرتْ سفوح التلال الداكنة المشجّرة باتجاه البحر. لم نرَ أي دخانٍ يدلُّ على مستوطنةٍ ما، ولا علامة على وجود أي مبنى، وما بدا للحظات وكأنه وميضٌ من الضوء انعكس على نافذة ما، كان الرغوة البيضاء لموجة انكسرت على الشاطئ الفارغ. (أخبروني لاحقًا خلال الرحلة عن محاولة شنيعة، ولكنها ناجحة على ما يبدو لجلب السياح إلى نيكوبار الكبرى. تهطلُ الأمطار الغزيرة على الجزيرة على نحو مذهل خلال الرياح الموسمية. أعلن رجل أعمال هندي لامع عن جولة للأثرياء العرب من الخليج الحار للغاية حيث يمكنهم الجلوس على شرفة الفندق ومشاهدة المطر لمدة أسبوع. لقد كانت عملية ناجحة وبيعت كل البطاقات).

الحدث الكبير اليوم هو حفل الشواء. كان إيفان الذي لا يكلّ ولا يملّ مجددًا هو القوّة المحركة وراء هذا الحدث، وقد وافق القبطان على دفعِ ثمن الشراب.

بدأت الاستعدادات بعد الغداء (أي حوالي منتصف النهار) بملء برميل نفط، مقسوم لقسمين وُضِعا بجانب بعضهما البعض، بالخشب الجاف وأُضرمتْ فيه النيران. وُضع ديكان روميان يزن كل منهما 3 كيلو غرامات على قضيب معدني طويل، وتُبِّلا بالملح وزيت الزيتون، ثم وضع القضيب على النار ليدور باستمرار لمدة أربع ساعات تقريبًا. أخذ الجميع دورهم في الشواء مسلّحِين ببيرة "زلاتوروغ" والغناء الحزين. غصّ بحر أندامان بعُلَبِ البيرة، وأصبح الغناء فظيعًا لدرجة إحضار مشغّل كاسيت ضخم، ولعلعَ شريطُ أغانٍ كرواتية. كانت الأغاني أكثر جمالًا من نحيب طاقم السفينة بالطبع، ولكنها ما تزال غير قادرة على مضاهاة صوت المحرك بقوة 2800 حصان.

المحزن في كل هذا أنَّ هذه الأغاني أغاني حب تغنيها امرأة يوغسلافية، وسوف تمر سبعة أشهر على الأقل قبل أن يرى أي فرد من أفراد الطاقم أي نساء يوغسلافيات أو حتى يوغسلافيا نفسها.

3.15: ألقينا أول نظرة على جزر سومطرة وساحلها، وعلى السفن المتعاقبة على بعد 25 أو 30 كيلو متر، والخارجة من "مضيق ملقا" للتوجه عبر المحيط الهندي إلى جزيرة سقطرى وعدن والبحر الأحمر. بدا البرّ لفترة طويلة عبارة عن لطخة في الأفق، يمكن تمييزها بالكاد عن السماء، ولكن تلك اللحظة التي أصبح فيها أرضًا حقيقية، حيث يمكنك تمييز شكلها وتضاريسها، كانت بالنسبة إليّ واحدة من أكثر لحظات السفر البحري إثارة، خاصة عندما نرى أرضًا جديدة. لطالما كانت سومطرة مجرد اسم أتأمّلُه بدقة في ألبومات الطوابع وفي أطالس المدارس المرسومة بالحبر، ولطالما قرأتُ عنها في حكايات المستكشفين والرحالة وربما في قصص مغامرات "بيغلز". أصبح الأمر واقعًا حقيقيًا وببطءٍ الآن، وأنا جالسٌ أتنشّقُ رائحةَ دخان الحطب ورائحة الديزل المتطايرة بلطف حولي، تحت حزام من السحب الممطرة الداكنة على الأفق الجنوبي الشرقي.

شكّل فردان من أفراد الطاقم على طول سطح السفينة طاولة طويلة (لأننا كنا سنأكل جميعًا في حفل الشواء، أفراد الطاقم والضباط معًا). جلب جيمي من مكان ما أمتارًا متطاولة من القماش الأحمر وغطى به كل هذه الطاولات المتجاورة بطريقة جميلة، حتى إحدى أسطوانات الرحويات التي وُضعتْ عليها زجاجاتُ النبيذ. أخذتِ الجزرُ تكبُرُ في الأفق أمامنا ببطءٍ صامتةً مظلمةً مليئة بالذُرى. اتخذَ القبطان مكانه بهدوء على رأس الطاولة.

كان يرتدي كنزة عادية كالمعتاد. سألتُه لماذا لم أرَهُ أبداً في زيّه العسكري.

فقال مبتسمًا: "في الميناء فقط". لا يمكنني على الإطلاق تخيّلُ حدوثِ هذا على متن سفينة بريطانية بالطبع.

كانت وجبةً لذيذةً رائعةً حقًا، فالدّيكُ الرّومي مقرمش الجلد، طريٌّ سميكٌ وغنيٌّ بالعصارة. قدّموا لنا الديك الرومي عند غروب الشمس، في منظرٍ جميلٍ خلابٍ آخر. أعطاه جميع الحكام في لجنة التحكيم 5.9 درجة. دخلنا مضيقَ ملقا مبتسمين ونحن نغني ونضحك ونتشارك أسرارًا غامضة غير مفهومة. كانت الموسيقى مزيجًا متباينًا من الأغاني اليوغوسلافية التي غُنيت بشكل أشبه بالأسلوب الكنسي "الأكابيلا" وأغاني كيني روجرز وبوب ديلان وفرقة "البيتلز" التي انطلقت من جهاز الكاسيت. أصبحت السماء أكثر قتامة، والدردشات أيضًا، فقد اتجهتْ بعد فترةٍ إلى المآثر الجنسية للمهندس الثالث الذي كان وجهه المخمور يشبه وجه طفل شيطاني، شعرتُ بالملل وذهبتُ إلى مقدمة السفينة ممتلئًا بالطعام الجيد والكثير من الشراب، وقد أيقَظَتْني من سُكْري نتائجُ مباريات كرة القدم من لندن. خسر فريق "شيفيلد وينزداي" أمام "تشارلتون"، وهزم فريق "مانشستر يونايتد" نادي "بوري" وكنا نحن في طريقنا جنوبًا إلى سنغافورة.

عدتُ إلى الطاولة مجددًا، وكان بحارٌ بقيَ هادئًا للغاية طيلة المأدبة قد أمسَكَ مكنسةً وأخذ يقلِّدُ العزف على الغيتار مع أغنية لديلان. كان تقليده جيدًا ومثاليًا، وبعد لحنٍ استعراضيّ نهائي ألقى المكنسة في البحر مع تصفيق حار من أولئك الذين ما يزالون قادرين على الوقوف على أقدامهم. شجعه كل هذا الهتاف على النزول إلى خزانة الصيانة، وجلبِ مجرفةٍ استعملها ليعزف عليها الأغنية نفسها. وقد منعناه بشقِّ الأنفسِ من رمي فرشاةِ الطلاء الدوارة الطويلة التي كنت أستخدمُها في عرض البحر.

**اليوم السابع والثلاثون 31 أكتوبر**

هدَأتِ الأمواجُ والتيارات الساحبة في البحرِ بعد أن أصبحنا الآن في المضيق، وعادتِ السفينة إلى وضعِها الطبيعي مجددًا، ولم أجد تفسيرًا لذلك الكابوس المريع حيث حلمتُ بثعابين تتراقص تحت قدميّ. كل ما عرفته أنني استيقظت وأنا أرفس برجليّ هنا وهناك.

سادتْ أجواءٌ من الكآبة في "*سوساك*" هذا الصباح. بدا الأمر كما لو أنَّ الانفعالات المشبوبة في الأمس كانت مجرد انحراف طارئ، وقد عادت الحياة اليوم إلى ما كانت عليه على الدوام، بطيئة وفاترة وروتينية، على متن سفينة الشحن.

أشار القبطان في غرفة القيادة إلى شاشة التمعتْ على نظام الملاحة عبر الأقمار الصناعية. كان هذا النظام جديدًا نسبيًا، ولكنه يتمتّع بتحسينات جذرية للغاية. تُرسِلُ ثمانية أقمارٍ صناعية تدور حول الأرض إشاراتٍ للتحقّق من موقِعِ السفينة. لقد تغلّب الإنسان على الغيوم والضباب وكلّ تقلباتِ الطقس، وقد أصبحت أيام جهاز السدس التقليدي من الماضي. أشارت الشاشة هذا الصباح إلى أنَّ سرعتنا انخفضت إلى 11 عقدة، وذلك بسبب تيار شماليّ قويّ، وتأجّلَ ميعادُ وصولِنا إلى سنغافورة إلى منتصفِ ليلِ الغد.

تغيرَ الطقسُ تمامًا على سطح السفينة من مشمسٍ إلى مُكفهرّ، واتجهتْ نحوَنا من شاطئ ماليزيا كتلةٌ رماديةٌ ملبّدةٌ من السحب، انطلقت من أفقٍ أسود قاتم. أدركتُ كم كنتُ محظوظًا حتى الآن. فقد أشرقتِ الشمس منذ اليوم الثاني وكانت السماء صافية، ولم تكن هناك أي شكاوى سوى من درجة الحرارة. لقد نسيتُ المطرَ والسماء الملبّدة بالغيوم واعتقدتُ أننا تركناها في شمال أوروبا. ولكنها عادت الآن، ونحن نقترب من النقطة الأقصى في الجنوب في الرحلة بأكملها، على بعد 480 كيلو متر أو 640 كيلو متر فقط من خط الاستواء.

انهالَ المطر على سفينة "*سوساك*" حوالي الساعة الثانية بعد الظهر. أصبح الجو رماديًا ملبّدًا بالغيوم والمطر الذي لا ينتهي ويتساقط برتابة، مما ثبط الروح المعنوية على السفينة، وعطّل الاتصال اللاسلكي فلم أتمكّنْ من الوصول إلى بقية الطاقم في سنغافورة لإخبارهم أننا سنتأخر مجددًا. مرّتْ بنا سلسلة من سفن الحاويات وناقلات السيارات متجهة شمالًا، بينما تجاوزتنا سفن أخرى بسرعة متجهة جنوبًا. تأثير الطقس على الرؤية يجعلني أدرك حقًا مدى خطورة الممرات الملاحيّة المزدحمة. تدخل العبارات وقوارب الصيد من جانبي المضيق وتخرج الناقلات والناقلات العملاقة، التي يحتاج معظمها إلى ما لا يقل عن نصف ساعة ليتوقف، حتى سفينة "*سوساك*" الصغيرة تحتاج ميلين على الأقل لتتوقف.

أواخر العصر: كنت ألعب "السكرابل" وأنظر إلى البحر الرمادي وبِرَكِ المطر على الحاويات. لا بد أنَّ هذا الجزء حيث تتحرك السفينة بين مالايا وسومطرة، أحد الأجزاء الأكثر غرابة في الرحلة. كان الجو في الحقيقة أشبه ببوم أحدٍ رطب عادي في "شيفيلد"، ولكن المفارقة أنَّ مياه الشرب قد نفدت على السفينة. تسبب حركة المركب في ليلتنا الأخيرة في خليج البنغال في خلط رواسب قاع الخزان بإمدادات المياه، ولهذا السبب بدت زجاجة مياه الشرب في يد نايجل بلون معدات المختبر في فيلم الدكتور جيكل والسيد هايد.

مشيتُ على سطح السفينة عند الغسق. لاحق زوجُ دلافين السفينةَ، واتجها كالعادة نحو الموجة التي تشكلها مقدمة السفينة. سارعت إلى المقدمة لمشاهدتها عن قرب وأنا أصفّر مشجعًا. أخذا يلعبان لفترة، ولكن البحر لم يعد أزرقَ وشفافًا، وسوف يتوجب عليهما تفادي قطع البوليسترين، والمناديل الورقية التي صنعت دوامة كبيرة مع الأكواب التي تتمايل على سطح البحر، كان عليهما تجنب ذلك الدرب من الحطام والنفايات والمخلفات الذي يبشّر بالاقتراب من الحضارة.

لم تستطع حتى الوجبات أن ترفع من روحنا المعنوية. تناولنا اللحم، ثم اللحم ثم المزيد من اللحم، وبدا أنَّ الضباط (باستثناء إيفان) قد سقطوا في بئر الكآبة السلوفينية حيث لا شيء في تلك اللجّة قادرٌ على منحهم أي نوع من المتعة. زادت أخبار تأخرنا في الوصول إلى سنغافورة من كآبتهم لأنها تعني قضاء وقت أقل على الشاطئ في الميناء الوحيد الذي يمكنهم تحمله.

إنْ كنتُ ونايجل قد وصلنا إلى مرحلة الملل الشديد بعد ستّة أيام، فما بالك بالطاقم الذي قضى ستة أشهر على السفينة؟ لقد أصبحوا مخدّرين على ما أعتقد، وتناهت ردودهم إلى الحد الأدنى الضروري. لم يعودوا يندفعون باتجاه المقدمة في كل مرة يرون فيها دلفينًا، ولم يعودا يتعبون أنفسهم بالصعود إلى أعلى نقطة في السفينة لرؤية جزيرة بعيدة في الأفق. لا يريدون شيئًا سوى انتهاء الأمر. لا تعني سنغافورة لهؤلاء بوابةً لأراضي جديدة لم يزوروها من قبل، بل سنغافورة عندهم تعني كلكتا، وكلكتا تعني مدراس، ومدراس تعني سنغافورة مجددًا، وهكذا ستكون حياتهم ولفترة طويلة بعد أن أكمل جولتي حول العالم.

**اليوم الثامن والثلاثون 1 نوفمبر**

أعلن القبطان أثناء وجبة الإفطار أنَّ "*سوساك*" سوف تقلّ الملاح السنغافوري في الساعة 11 مساءً الليلة، وستكون في المرسى بحلول منتصف الليل. سوف يتم تفريغ 310 حاوية وتحميل 150 حاوية. المغادرة من سنغافورة ستكون الساعة 3 مساءً غدًا. انطلقت هتافات وتأوّهات مسموعة.

اختفى الطاقم كلٌّ في وظيفته المعتادة. لقضاء الوقت (بعد أن انتهينا من وجبة الإفطار بحلول الساعة 8 صباحًا) أخذتُ أتمعن بخريطة العالم المؤطرة، المقدمة من شركة ترانسجوج- رييكا. نظرت إلى مساري من لندن إلى خط الاستواء، واستطعت تمييز التناظر على الخريطة. البحر الأدرياتيكي والبحر الأحمر والخليج العربي والآن مضيق ملقا، جميعها تمثل انشقاقات في صفيحة أرضية، وجميعها متجهة من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرق، مما يمنح الانطباع بالتقدم من خلال سلسلة من المصاعد المتحركة الهابطة، من بحر إلى بحر، البحر الأبيض المتوسط ثم بحر العرب ثم بحر الصين الجنوبي في المستقبل، حيث موسم الأعاصير.

علِقَ طائر بحري صغير لفترة في المطبخ، وقد طار بتهور باتجاه الفرن، ولكن جيمي حمل فرشاة طلاء طويلة (الفرشاة الوحيدة التي نجت من لعبة تقليد بوب ديلان) وأخذ يطارده قبل أن يشغل نينو الغاز. طار نحو غرفة المحرك ثم ارتفع مجددًا ورفرف على طول الممر حتى خرج أحد طاقم المحركات (الذي كان يشبه تروتسكي) إلى سطح السفينة، وعندها حلّق الطائر من أمامه بسرعة مسببًا له ارتباكًا وذهولًا كبيرين.

أجريتُ اتصالًا لاسلكيًا أخيرًا في غرفة الراديو، حيث تناثرت على المكتب أشرطة الكاسيت لتيفاني وسامانثا فوكس. استغربتُ للغاية سماع يوغسلافي يتحدثُ بلغة خشنة مع صيني يتحدث بلغة رنانة ويستخدم كلاهما رموز التعريف المكونة من الأبجدية الإنجليزية. أصبحت رسالتي بلغة اللاسلكي الدولية " مايك الهند تشارلي فندق ألفا إيكو ليما، بابا ألف ليما الهند نوفمبر" وجاءت رسالة روجر، الذي أتّصلُ به في فندق رافلز على نحو أكثر غرابة، "روميو أوسكار". تقول آخر الأخبار إنني لن أقضي ليلة في سنغافورة، إذ تغادر سفينة شحن حاويات اسمها "نبتون دايموند" إلى هونغ كونغ في الساعة 11.30. أخبرتُ روجر أننا لن نرسو حتى الساعة 11.30، وشرحتُ مشاكل التيار التي أخّرتنا. قال إنه يجب أن أكون حازمًا مع القبطان وأن أطالبه بأن يفعل شيئًا بهذا الخصوص.

جلست لتناول الغداء الأخير مع القبطان وإيفان وعامل الراديو. تراوحت المحادثة بين خصوصيات الألبان، حيث يبقى طاقم أي سفينة تجارية على متنها في الموانئ الألبانية، ويتقدم الجنود حاملين بنادقهم في دوريات تمشط الرصيف البحري، (يبدو أنَّ اليوغوسلافيين لا مانع لديهم في إبقاء ألبانيا معزولة عن بلادهم)، إلى تعداد العلامات التجارية المختلفة للويسكي بحفاوة وتقدير: "شيفاز ريغال...نعم... ديوارز... نعم... وجوني ووكر... نعم... فيموس غراوس... ما هي هذه الأخيرة؟" سألتُ القبطان إنْ كانت هناك أي قيود على سفر اليوغوسلافيين، فأجاب مبتسمًا: "المال فقط. إنْ كان لدى اليوغوسلافي ما يكفي من المال، فيمكنه الذهاب إلى سيشيل". يعيش القبطان نفسه مع حماته، ولكنه اشترى شقة صغيرة في رييكا وما يزال يشطّب أعمال الديكور فيها. لم أستطع في الحقيقة تخيله يعيش في سيشيل.

خضنا مناقشة طويلة سريالية خافتة اختلطت فيها الكلمات وتشوَّشتْ الفروقات بينها ولم يعد يجدي تصحيحي لها شيئًا. سألتُ مشغلّ الراديو كيف سمع عن سامانثا فوكس. اندهش من طرحي لهذا السؤال أصلًا. كل رجل يوغوسلافي أصيل يعرف سامانثا فوكس. "هي المرأة الأشهر بعد السيدة تاتشر".

امتدت المحادثة حول هذه النقطة لفترة. وجلس القبطان ويده على رأسه وعود الأسنان في يده: "ستعود إلى الوطن بحلول عيد الميلاد أليس كذلك؟". أومأتُ برأسي موافقًا وشعرتُ بالألم والذنب.

لقد تحدثنا عن الكثير من الأشياء أثناء وجبة الغداء الأخير هذه أكثر من كل الوجبات السابقة، وكما هو الحال دائمًا، تبدأ بالتعرف على الناس على نحو أعمق قبل أن تضطر إلى تركهم. لقد شعرتُ وناجيل باحترامٍ ومحبة كبيرين تجاه القبطان سابليك. إنه رجل يتمتّع بمهابةٍ هادئة وفهم كبير، ولم أسمعه أبدًا يرفع صوته غاضبًا على الإطلاق. الحقيقة أنَّ هذا ينطبق على بقية أفراد الطاقم أيضًا.

تراجعت سرعة الرياح بعد ظهر هذا اليوم، وخيّم شعور بالكسل على كل شيء. كان عبارة عن يوم طويل وثقيل مليء بالعطالة في بحرٍ كسول ضبابي. كان في حقيقة الأمر يومًا تخشى أن تعلق فيه لسبب ما ويتكرر إلى الأبد. إنه يوم أشبه باليوم الذي وصفه البحار العجوز في تلك القصيدة الشهيرة إنه: "*يوم حزين بأقصى ما يمكن للحزن أن يكون، ولم تخرج الكلمات سوى لتكسر صمت البحر*".

ثمِلَ إيفان في غرفة المحركات إلى أقصى درجات الثمالة: همس لي "أنا أؤمن بالويسكي. ولكنك ستجد في مقصورتي صورة يسوع ومريم العذراء".

عادة ما كنت ونايجل نأخذ زجاجة بيرة "زلاتوروغ" الأخيرة في الساعة الحادية عشرة إلا ربعًا بعد جولة أخيرة من لعبة الطاولة، ثم نتجه إلى الفراش، أما الليلة فهناك مغامرة على وشك أن تبدأ. بدت أيام العزلة في خليج البنغال وكأنها حياة أخرى ونحن نشق طريقنا ببطء ونقترب من سنغافورة، ضمن سلسلة طويلة من السفن المتجهة جنوباً، بينما يمر بنا خط آخر متجه شمالاً، على يسار السفينة. لم يكن هناك الكثير من الضوضاء، ولكن في المقابل هناك كمية هائلة، بل ومخيفة من الحركة. وقد تزامن تقدّمنا في مسارنا في البحر مع مسار آخر مستمر في السماء للطائرات التي تومض أضواؤها الملاحية وتهبط في المطار. ساد شعور بالإثارة شيئًا فشيئًا فقد كنا نقترب من مركز كل شيء في المنطقة.

ظهر في الساعة الحادية عشرة بالضبط زورقٌ من الظلام وصعِدَ الملاح على متن سفينتنا. تتعامل السلطات في هذا الميناء يوميًا مع مئتي سفينة قادمة إلى سنغافورة وتتم الأمور بأسلوب سريع وعملي.

انعكسَ ضوءٌ متوهّجٌ أزرق على وجه الملاح والقبطان في قمرة القيادة من لوحة العدادات. تحدث الملاح بهدوء، ولكن بصوت واضح في جهاز لاسلكي. سوف ينقلونا مباشرة إلى مرسانا في ميناء كيبل، وهي أخبار جيدة لمن يرغب بالصعود على متن سفينة "*نبتون دايموند*" قبل أن تبحر، وكان هذا سيحصل قريبًا للأسف. لم أرَ أي علامة على وجودها على رصيف الميناء.

عانقني إيفان على سطح السفينة وهو مبلل للغاية. كان هناك تسرّبٌ في نظام تبريد المحرك بمياه البحر، ولكنه قام بإصلاحه. كان وجهه سعيدًا بالإنجاز وفخورًا به، ولكنْ عيناه كانتا حمراوين متعبتَين للغاية. أصرّ على أن نأخذ كأس شراب أخيرًا معًا في غرفة المحركات. وقال لي عندما حان وقت الوداع: "أتدرى ما هو الصوت المفضل لدي في العالم؟ إنه صوت محرك الطائرة"، ونظر إلى الأضواء اللامعة في السماء للطيارات، والتي سيصعد على متن أحدها ذات يوم.

نزلتُ مترنحًا على المرسى قبالة "*سوساك*" بعد وداعٍ جميلٍ وعاطفيٍّ للجميع، وخطوتُ على أرض سنغافورة قبل منتصف الليل بعشرين دقيقة، لأتلقى نبأ إبحار "*نبتون دايموند*" منذ قليل.

شعرتُ بسعادةٍ إلى حدٍّ ما لأنني شربتُ ذلك الكأس الأخير فقد ساعدني هذا على تحمّل هذا النبأ. أما روجر، الذي تولى زمام الأمور من كليم، فأخذ يستعجلني لنتحرّكَ بعيدًا عن المرسى، كما لو كانت حياتي تعتمد على الإسراع بذلك. ما الذي كان يحدث؟

بينما اندفعتِ الحافلةُ الصغيرةُ بي وبنايجل وبأمتعتِنا إلى نقطة الجمارك والهجرة، أخبروني أننا سوف نقضي ليلة أخرى في البحر. كانت هذه قوة وسلطة وتأثير "بي بي سي" إذ وافقت سفينة "نبتون دايموند" على انتظارنا في البحر على بعد ستة كيلو مترات من الميناء.

في الساعة 2.15 صباحًا وبعد ساعتين في سنغافورة، انتهينا من جميع الأوراق وتجهزنا للمغادرة من رصيف كليفورد، وأخذنا قاربًا صغيرًا، ولكنه يبدو قويًا اسمه "الكرنفال" والتف ّبنا لنواجه للحظة أفق المدينة المزدهر الذي يوحي بالثراء، وتضمن فندق "أورينتال هوتيل" وفندق "ويستن رافلز"، الذي أخبروني أنه أطول فندق في العالم. ولكنني رأيت على الرصيف نفسه بعض القمامة وبعض السكارى، وقد اعتقدتُ أنه لا وجود لشيء كهذا في شوارع المدينة حقًا.

2.45 صباحًا: تجاوزنا بسرعة جميع أنواع السفن في الميناء.

كان هناك أولاً القسم الذي يسمونه ركن المهربين، حيث تأتي القوارب الأصغر والأقل بروزًا وتحمّل الشحنات الخفية، ثم بين السفن السياحية المزينة بالأضواء، تمر بسفينة مراقبة تحمل هيكلين على سطح السفينة، ثم بين حشد من سفن الشحن الراسية في المرسى. ثم ارتفعت الأصوات وأصبح صوت المحرك أكثر عمقًا وعبارة عن أصوات انفجارات متتالية، ووجدنا أمامنا جدارًا فولاذيًا بارتفاع 40 قدمًا فوق رؤوسنا. إنها سفينة "*نبتون دايموند*". لقد نجحنا.

صعدنا على متنها من خلال سلم مكون من 30 درجة عند الساعة الثالثة وعشر دقائق. قابلني ضابط سنغافوري أخذني إلى الطابق العلوي لمقابلة القبطان الذي تبين أنه جوردي من منطقة تينيسايد في شمال شرق إنجلترا، مما منحني شعورًا بالاطمئنان، واسمه نورمان تودنهام. كانت زوجته بات الأسكتلندية ترتدي ثوب النوم. تولت الزوجة الاهتمام بنا فأخذتنا إلى مقصوراتنا وقدمت لنا سلطة دجاج وبيرة "تايغر". كانت مقصورتي ضخمة مقارنة بمقصورتي في "*سوساك"*.

كانت السفينة بأكملها هائلة مقارنة بــ"*سوساك*". لقد حملتْ 2000 حاوية زيادة عن حمولة "*سوساك"* وكانت تبحرُ أسرع بمرتين منها. احتوت السفينة على مصعد حملنا عبر الطوابق الستة من سطح السفينة إلى مقصوراتنا. لقد أثقل كاهل أعصابي المثقلة أصلًا بالشراب وببيرة "زلاتوروغ" ذلك الانتقال من "سفينة خدمة الشحن البائسة" اليوغوسلافية (كما وصف إيفان سفينته ذات مرة) إلى سفينة بوزن 35000 طن يابانية الصنع مملوكة لسنغافورة يقودها قبطان بريطاني، بين منتصف الليل والثالثة صباحًا في ميناء أجنبي مجهول، ولكنني عندما غفوتُ شعرتُ بخفقان المحركات، وأدركتُ أننا قد شرعنا في رحلتنا حول العالم مجددًا، وهذا كل ما يهمني في الأمر حقًا.

**اليوم التاسع والثلاثون 2 نوفمبر**

أصبحَ تشبيهُ السفينة بالمستشفى، الذي خطرَ ببالي لأول مرة على المركب الشراعي، تشبيهًا حرفيًا أكثر فأكثر. تشاركتُ مع نايجل على متن "*سوساك*" غرفة المستشفى، وشغلتُ على متن "*نبتون دايموند*" غرفةَ نومِ الطبيب. بدا أنَّ طبيب السفينة قد تحوّل إلى شخصيّةٍ خياليةٍ إلى حدٍّ كبيرٍ هذه الأيام، وأنَّ نورمان وبات تودنهام قادران على أيِّ شيءٍ، وأنا متأكّدٌ من قدرتهما حتى على إجراء أي جراحة صغيرة.

استيقظتُ مبكرًا رغم عدم استغراقي في النوم حتى بزوغِ الفجر. سريرٌ جديدٌ وسفينةٌ جديدةٌ وحركةٌ جديدة، وموسيقى محرّك جديدة، ومجموعةٌ جديدةٌ من الظروف، وحشدٌ جديدٌ من الناس يتوجّبُ عليّ استيعابَهم والتعامل معهم وإضافتهم في الفيلم، كل هذا بجانب فضولي الطبيعي، وقد تآمرتْ كلُّ هذه الأشياء ضدّي لمنعني من متابعة النوم. لا ينبغي أن أنسى أنَّ كل شيءٍ يحيط بي حتى أصل إلى لندن في ديسمبر عبارة عن مادة محتملة للفيلم. لذلك أنا في حالة تأهبٍ تامٍّ للتصوير لمدة ثمانين يومًا، أو لأيِّ وقت تستغرقه الرحلة.

لم تكن النظرة التي ألقيتُها على نسخَتي من كتابِ فيرن *حول العالم في ثمانين يومًا* مشجِّعةً على الإطلاق، فقد وصل فوغ إلى سنغافورة وغادرَها على متنِ السفينة "رانغون" بسرعتي نفسها، ولكنه كان متقدّمًا عني بعشرة أيام. كان يأملُ في أن يقطع 2250 كيلو متر من سنغافورة إلى هونغ كونغ "في ستة أيام على الأكثر"، ولكن القبطان تودنهام واثق تمامًا من إمكانية أن نقطعها نحن في 67 ساعة. كان فوغ يعبر بحر الصين الجنوبي في هذا الوقت نفسه من العام، وقد كان الطقس سيئًا وخطيرًا للغاية. تفحّصَ تودنهام رادارَهُ ورسوماته البيانيّة اليومية للطقس، وأكَّدَ أنه ليس هناك ما ينبغي أن نخشاه. ربما كانت هذه فرصة أخرى للحاق بفوغ.

تكسبُ سفن شركة "نبتون" الأموال والسمعة الجيدة من خلال الوصول بسرعة وفي الوقت المحدد، على عكس "*سوساك*" التي كانت تسير بسرعة 13 عقدة لتوفير الوقود. لقد ولّتْ أيام الإبحار المتكاسل المتمهّل اللطيف في عباب خليج البنغال.

حاول نورمان وبات تودنهام كلَّ جهدهما لضخّ بعض الأنسنة فيما هو في الأساس عملية تجارية محضة ولا تتضمن أي نوعٍ من العواطف. أرشدانا إلى حمامِ السباحة، الذي يحتوي رسمًا لشخصية الكلب "سنوبي" الكرتونية المطلية بألوان زاهية. قال نورمان ضاحكًا: "تقول زوجتي إنني أشبهه". كانا متحمّسَيْن ويتحركان في غاية الروعة والتلقائية ويقضيان وقتًا ممتعًا أمام الكاميرات.

لم يكن هناك على متن "*سوساك*" كما علِمنا من التكلفة التي دفعناها، أيّ مساحة إضافية لأي أشخاص إضافيين، أما على متن "*نبتون دايموند*" فيسمحُ باصطحابِ الزوجات، ربما للتعويض عن العيش في هذا المكان الشبيه بالمصنع، بل يشجّعون العاملين على اصطحابهن، و"بات" هي واحدة من ثلاث نساء على متنها.

التقينا بالآخَرين لتناول مشروب قبل العشاء في مقصورة القبطان. كانت الغرفة التي تحوي أرائك منقوشة وصورًا عائلية على الطاولة، أنيقةً مرتّبةً أليفًة وحميمًة، ويشعرُ المرء أنها يمكن أن تكون في غرفة منزل في "بروتي فيري" كما هي الآن في وسط بحر الصين الجنوبي. ظلَّ كبير المهندسين وزوجته ومشغل الراديو وزوجته صامتين بخجلٍ طوال الوقت، فقد انضموا حديثًا إلى الطاقم. ربما حصل هذا في الغالب في سنغافورة لذلك لا تزيد معرفتهم بالقبطان عن معرفتنا به. قابلتُ على سطح السفينة في الصباح رسامًا سألني عن جنسيّتي. قلت له: "بريطاني، مثل قبطانك" فبدا مندهشًا للغاية: "هل القبطان بريطاني؟".

اقترحَ نورمان وبات إقامة حفلةٍ ليلة الغد حتى يتعرّفَ الجميع على بعضهم البعض.

قال نورمان: "يمكنكم أن تحكوا قصة أو تغنوا أغنية أو تعبثوا كما تريدون". ظهرتْ ملامحُ المفاجأة والرعب على وجوه السنغافوريون.

كان العشاء مزيجًا من وصفات بريطانية بطريقة طبخ سنغافورية. لقد صمّمَ القبطان على تجنّبِ الكثير من الوصفات الأجنبية. طمأنَنَا قائلًا: "لقد طلبتُ شريحة لحم، لأنهم على الأقل لا يستطيعون إفسادها"، ولم يكن هذا دقيقًا بالطبع. أليس غريبًا على رجل قضى معظم حياته في الخارج أن يكون رافضًا للطعام للمطبخ الأجنبي. ولكنني لا بد أن أتوقَّفَ عن ارتكاب خطأ الخلط بين التواجد في البحر والتواجد خارج البلاد. العيشُ في البحر يعني العيشَ في اللامكان، بل ويضطرَّكَ أيضًا لصُنعِ شرنقتكَ الثقافية والعيش فيها. اختار آل تودنهام حلَّ هذه المشكلة من خلال استنساخ أجواء وظروف مألوفة ومماثلة لحياة المنزل بأكبر قدرٍ ممكن.

لاحظتُ على الرسوم البيانية صباحًا عبارًة تقول: "شوهدتِ العديدُ من مراكبِ الصيدِ غير المضاءة"، أُضيفَتْ بقلمِ رصاص. يُفترض أنَّ الملاحظة تشير إلى مراكب اللاجئين من فيتنام، التي نقترب من ساحلها بسرعة. كان موقفُ القبطان تودنهام من ركاب القوارب الذين يفرّون من بلادهم موقفًا عمليًا كما هو مُتوقَّع. فقد حدَّدَ مسارًا أطول بحوالي 30 كيلو متر مُحاولًا تجنُّبَهُم، ولكن "سوف أنقذهم بالطبع إنْ اضطررتُ لذلك، أولئك الأوغاد المساكين".

شمّ روجر، الذي صوّر مؤخرًا في فيتنام، فرصةً ملائمةٍ لالتقاطِ الصور، وحاولَ إقناعَ القبطان بأنه سيكون من مصلحة الجميع أن ينحرفَ نحو الساحل قليلًا، ليرى ما إذا كان بإمكانه العثور على أي هاربين على القوارب لإنقاذهم. "ستجلبُ المجدَ للشركة وستحصل أنتَ نفسك على ميدالية، ربما ستحصل على وسام الشرف برتبة ضابط"

فأجاب القبطان تودنهام بحماس: "بل يرجّح أن أحصل على وسام الطرد السريع".

**اليوم الأربعون 3 نوفمبر**

هذا يومي الثامن على التوالي في عرض البحر. بالضبط في منتصف حصّتي من الأيام، ولكن بعيدًا عن منتصف الطريق حول العالم. أيقظَني رون صائحًا "مي...كيل! "صديقي مي... كيل!" وأعطاني كوبًا من القهوة. كنا على بعد 260 كيلو متر من الساحل الفيتنامي ونحن نمخرُ عُبابَ بحرٍ عاتٍ تهبُّ عليه رياحٌ من الشمال بسرعة 7 على مقياس بوفورت. ما يزال مقياس بوفورت، الذي تُقاسُ عليه سرعةُ الرياح مقبولًا دوليًا كمعيارٍ لسرعتِها. ظهرتْ على لوحةِ الأجهزة في قمرة القيادة مجموعةٌ من الصور الفوتوغرافية التي توضّحُ الشروط الجوية المختلفة. تعني السرعة 7 على مقياس بوفورت كَسر الأمواج بالرياح وأمواج بارتفاع 10 أقدام. كان الإعصار الذي ضرب جنوب إنجلترا قبل عام بقوة 11 على مقياس بوفورت. أعلى درجة على هذا المقياس هي 18، رغم صعوبة العثور على أي شخص ينجو من رياح بهذه السرعة ليصفها بدقة.

وجدتُ صالةَ ألعابٍ رياضيةٍ فيها طاولةٌ للعبة تنس الطاولة، وبعض الأوزان وآلة تجديف، وجدّفتُ على هذه الآلة لمدة ربع ساعة. هكذا يمكنني الادعاء على الأقل أنني قد جدّفتُ في بحر الصين الجنوبي. وقد تمكّنتُ أيضًا من الجري قليلًا على سطح السفينة. كنتُ أتبللُّ بالرذاذ في كلِّ مرةٍ أعبرُ عند مقدمة السفينة وكان هذا منعشًا للغاية.

اضطرَّ القبطان للاعتراف أنَّ التيار يتحرك بعكسنا، لذلك توجّبَ عليه تخفيف السرعة بمعدل عقدة ونصف في الساعة، وهكذا أصبح الآن الوقت المقدّر للوصول إلى هونغ كونغ هو 2 صباحًا في يوم 5 نوفمبر. ولكننا ما زلنا أسرع من فوغ، الذي تعرَّضَتْ سفينتُه أيضًا لتيارٍ شماليٍّ غربيٍّ قوي حيث أصاب الذعر باسبارتو:

"أخذ يفكّر كيف كان الطقس حليف السيد فوغ منذ بدايات الرحلة، وكيف بدت السماء والأرض متعاونتين معه، أتُرى الحظّ قد تخلى عنه؟" كانت الاحتياطات الوحيدة التي نصح بها القبطان على متن "*نبتون دايموند*" هي عدم استعمال المصعد لأكثر من شخصين في الوقت نفسه.

سألتُ القبطان لماذا انضمَّ إلى الخطوط البحرية التجارية. ولكنَّه كان مثل معظم البحارة يعملُ في هذا المجال طيلة حياته. (فمن الواضح أنه لا أحد قد يتخلى عن مهنة المحاسبة القانونية ويهرب باتجاه البحر، مهما بدا هذا الهروب رومانسيًا). كان والده في الخطوط البحرية التجارية أيضًا، وينطبق هذا على قبطان "*سوساك*" وعلى القبطان عباس قبطان "القمر السعودي" أيضًا. ربما كان العمل في الخطوط البحرية التجارية مرضًا وراثيًا.

أخذ القبطان تودنهام يحدّثُنا عن ذكرياتِه عندما كان مراقبًا مبتدئًا في هونغ كونغ في الأربعينيات من القرن الماضي، كانت وظيفته الإشراف على صعود السيدات الصينيات، (أي خفض السلم ورفعه مرة أخرى بسرعة قبل أن ينتبه القبطان) اللواتي كان يمكنك حينها الدفع لهن ليبقين معك يومًا أو أسبوعًا أو أسبوعين. وأضاف على نحو استفزازي "كانت هذه الأمور متحضّرة للغاية في تلك الأيام"، وقد استُفزَّت زوجتُه بات بالطبع كما هو مُتوقَّع:

"نورمان...!"

"كان هذا قبلكِ بفترةٍ طويلةٍ يا حبيبتي".

تغيّرَتْ طبيعة البحر خارج السفينة تمامًا منذ غادرنا. لم يعد البحر الصديق الداعم أو المهدئ للأعصاب، بل أصبح شرسًا قويًا ومضطربًا. أصرّ القبطان "إنها مجرّد تياراتٍ ساحبةٍ مُعتدِلة" وهو يتواصل بالتلغراف مع وكلاء الشحن في هونغ كونغ الذين أرادوا معرفة لماذا كان يتسكّع في أزقة سنغافورة حتى الساعة الخامسة صباحًا.

بدأت الحفلة التعيسة بعد العشاء في الساعة السابعة. ما تزالُ قطعٌ من الشرائطِ وخيوط الزينة اللامعة من زينة عيد الميلاد عالقةً في أجزاءٍ لا يمكنُ الوصول إليها من البار، حيث قام بات ونورمان شخصيًا بتحضير أوعيةٍ من رقائقِ بطاطس، وأصابعِ مقرمشة، ومقرمشاتِ جمبري، وللسنغافوريين، فول سوداني محمَّص برائحةٍ طيبة. "لن يأكلُوها إلا إذا كانت كذلك". وصلَ زوجان فقط من الأزواج المدعوّين. أُصيبتْ زوجةُ مشغّلِ الراديو بدوار البحر ولم تأتِ إلى الحفلة. انطلقتْ موسيقى الديسكو عبر أرضية رقص فارغة. انتظرَ باسبارتو بصبرٍ لتصوير أيّ شيءٍ قد يحدث، ولكن من الواضح ألا شيء سيحدث من دون تدخّله. بدأ بعض أفراد الطاقم المكوّن من 25 فردًا بالتوافد أخيرًا. وأخذتْ تتدفق البيرة والويسكي، ومن حسن حظ عائلة تودنهام الكثير من الكلام والضحك بل والرقصات، حتى لو كان القبطان يقودُها بنفسه. تحدّثتُ إلى سنغافوري يبلغُ من العمر 28 عامًا. انضمَّ إلى البحرية لرؤية العالم ولم يشعرهُ هذا بأيّ خيبةِ أمل. كان يحب الأماكن البعيدة والثقافات المختلفة، وسألَني إنْ كنتُ أعرفُ بلدة فيليكسستو في بريطانيا. كانت هذه البلدةُ تبعدُ 30كيلو متر فقط على طول ساحل "سافِك" عن تلك البلدة الصغيرة حيث تعيش والدتي، ولكنني لا أستطيع تخيّل ما يمكن أن يقدّمهُ هذا المكان لشخصٍ أصيلٍ من الشرق الأقصى. اتَّضَحَ أنه عندما كان هناك كان يقوم بعمل القبطان تودنهام القديم ويرمي سلّم الحبال للفتيات. لا بد أنَّ فتيات "سافك" ما زلن وفيات للتقاليد العريقة لبلدتهنّ عبر العصور. كان معدل التغيير الكبير موضوعًا شائعًا في المحادثات مع الضباط الأكبر سنًا. أما الطواقم الأصغر سنًا، فيتحدثون عن السفن الآلية والضغوط التجارية الأكثر توترًا، وتحوُّل مركز التجارة إلى حافة المحيط الهادئ، وقد أضافت كل هذه الأشياء لمسةً من المرارةِ على ذكريات القبطان عن تلك الأيام التي كانت فيها بريطانيا لا تزال تحكم المحيطات، وكان عمق الجرف القاري يتحدّد من خلال ثقل يتدلى من الجانب حتى يصرخ أحدهم "اليابسة!".

سألتُهُ إنْ كان يعتقد أنَّ البحرية التجارية البريطانية قد وصلت إلى مرحلة تدهورها النهائي.

"إنها في عداد الأموات الآن فنحنُ لا نشغّلُ اليوم سوى العبّارات".

وأخذَ يسردُ ذكرياتٍ أخرى: "جاء رجلٌ إلى مقصورتي في إحدى الليالي وهو يمسُك ذراعَهَ بيده..."

حان وقت النوم الآن.

**اليوم الحادي والأربعون 4 نوفمبر**

كانت ليلةً صعبة. استيقظتُ في الساعة 5.30، بصداعٍ مؤلمٍ في الرأس والقاربُ يتَهادى ويتأرجَح. توجّهتُ متمايلًا إلى الحمّام محاولًا مزامنةَ حركاتي مع تأرجُحِ السفينة. وتناولتُ أول جرعةٍ من دواء حرقة المعدة "ألكا سيلتزر" في الرحلة.

صدَرَ التقييم لاحقًا في قمرةِ القيادة على حفلةِ الليلة الماضية بأنها ناجحة.

بدا القبطان مندهشًا. "لقد حضروا كلهم".

تيقَّنَ القبطان من أنَّ "كلّهم" تعني 18 سنغافوريًا، وبورميًا واحدًا، وفلبينيًا واحدًا، وخمسة ماليزيين. سألتُ القبطان عن حجم الطاقم الذي يعتقد أنه سيكون ضروريًا لتشغيل سفن كهذه في عام 2000.

"شخصُ واحد. قردٌ متعلِّمٌ واحد".

المحزن أنَّ الكثير من الفولكلور سيموتُ مع القبطان تودنهام وآخرين أمثاله. فلا أحد يستطيع مثله أن يروي بأسلوبٍ خلابٍ حكايةَ المرأة التي طرَقَتْ باب مقصورة القبطان في منتصف الرحلة، وقالت إنها قد غرقت في النوم في المرحاض بعد أن ودَّعَتْ رجُلَها، وسألتهُ إذا ما كان يمكنهُ أن يُنزِلَها في كارديف.

فقلتُ لها: "حسنًا، لن أذهب إلى كارديف. نحن في منتصف خليج بسكاي ومحطتنا التالية هي البرازيل". لم تكن منزعجة تمامًا من رده، واضطر في النهاية إلى إنزالها في ميناء ماديرا ودفع لها أجرة سفرها إلى بلادها. "لقد خرجتْ من تلك السفينة وهي تبدو في حالةٍ مثاليةٍ تمامًا!" سألتُهُ عما إذا فُرض عليه دفع أي تعويضات قانونية نتيجة لذلك فهزَّ رأسَهُ قائلًا: "كلّ شيء يصبح قانونيًا في البحر يا مايكل بعد سبعة أيام".

\*

الساعة 5.00: حاولتُ الجري على سطح السفينة، ولكن الرياح تحولَتْ إلى شماليةٍ غربيةٍ وأخذتْ تضربُ السفينة بسرعة 50 عقدة (سرعة الرياح بالإضافة إلى سرعة السفينة) وأخذتِ الأمواجُ تتكسّرُ على مقدمة السفينة. كانت هناك عاصفةٌ استوائيةٌ تتجهُ شمالًا عند خطِّ العرض 5 والقبطانُ يسرعُ باتجاه هونغ كونغ بالسرعة القصوى. وجاءتنا أخبارٌ أيضًا عن عاصفةٍ "شديدةٍ جدًا" قادمة إلينا من الشرق. (كانت هذه الرياح هي بداية إعصار تيس الذي تجنّبناه بفارق 48 ساعة وكان واحدًا من أشرس الأعاصير في ذاكرة التاريخ الحيّة). غضِبَ روجر مجددًا، بعد أن أُحبطَ من عدم تصوير قوارب اللاجئين، لأننا فوَّتنا كما يبدو مجددًا شيئًا مثيرًا حقًا. ألقينا جميعًا اللوم على المسؤول عن توقّعاتِ الطقس. تذكّرتُ في طريقي لتناول العشاء الرائحة الكريهة لبعض الغازات.

علّقَ القبطان "يمكن أن تكون الرائحة من إحدى الحاويات، كان هناك خمسة بحارة قد ماتوا مؤخرًا بسبب استنشاقهم لأبخرة سامة".

(بعد اثنتي عشرة ساعة من مغادرتنا سفينة "*نبتون دايموند*" في هونغ كونغ، انفجَرَتْ إحدى حاوياتها، مما أدى إلى نشوبِ حريقٍ شديدٍ لم يتمكّنوا من السيطرة عليه مع وجودثاني أكسيد الكربون على متنها، واضطر القبطان تودنهام إلى إعادتها إلى هونغ كونغ).

**اليوم الثاني والأربعون 5 نوفمبر**

أيقظني رون في الساعة 5.30 وأعطاني القهوة. كان هذا يومنا الثامن والأربعين معًا وآخر يوم لنا معًا، إذا ما احتسبنا ستة أيام قبل التصوير في لندن. سوف يسلم نايجل وجوليان ورون مقاليد الأمور إلى باسبارتو آخرين اليوم وسيعودان بحلول يوم الاثنين إلى إنجلترا، بعد أن استغرقا 14 ساعة للمشي على خطى رحلتنا التي استغرقَتْ منا 42 يومًا. كان وصولنا معًا إلى هذه المرحلة من الرحلة رغم كل ما عانيناه، وأن يستمرَّ كلّ يومٍ بجلبِ القهوة الصباحية إليّ في السريرـ فهذا أكثر مما كنتُ أتمنّاهُ بكثير.

استيقظتُ وأخذتُ أفكّرُ في الأيامِ المقبلة. تغريكَ للحظة فكرةُ السفرِ بعيدًا إلى أحد الشواطئ أو النوم ببساطة لمدة أسبوع إغراءً كبيرًا، في مواجهةِ احتمالِ السفر المكثّف لمدةِ أسبوعين عبر الصين واليابان مع مُخرجٍ مرتاحٍ ومع فريق جديد حريص من الباسبارتو. لكنني بعد أن وصلتُ إلى هذا الحدّ، لم يكن ينبغي عليّ أن أضعُف، خاصّة أنني بدأت أعوّضُ بعضَ الفرقِ في التوقيت بيني وبين فلياس فوغ، وذلك لأول مرة منذ مغادرته لندن. لقد وصلتْ سفينتُه "رانغون" إلى هونغ كونغ التي ضربتْها العواصف، وتأخّرتْ 24 ساعة، في اليوم السادس والثلاثين لفوغ بعيدًا عن لندن. لقد تقلصتِ الفجوةُ بيننا الآن إلى ستة أيام. ولكنَّ فوغ قد غادرَ هونغ كونغ إلى شنغهاي عن طريق البحر، أما أنا فسوف أسلك طريقًا أكثر تعقيدًا من خلال السكك الحديدية عبر الصين، الذي قد يحتوي على المزيد من المغامرات، ولكنه لن يوفّرَ لي سوى فرصة ضئيلة للحاق بركبِ فوغ.

لقد صمدتُ جسديًا على نحوٍ جيدٍ حتى الآن، لم يكن ليعطّلني شيءٌ سوى بعض الشكاوى والعوائق التي تعرّضنا لها على المركب الشراعي. غطّتِ السُّمرة التي اكتسبتُها من أشعةِ الشمسِ المستمرّة لمدة خمسة أسابيع على بعض التجاعيد في وجهي، وساعدَتني على جعلِ مظهري أفضل من شعوري. لقد تمكَّنتُ من ممارسة بعض التمارين الرياضية يوميًا، على الرغم من عدم بذلي أي مجهود بدنيٍّ شاق منذ الجري الذي جريته في دبي، ولكنني عوضتُ كل هذا على مدى الأيام القليلة الماضية بتناول الكثير من الشراب. لقد دفعت ثمن قراري بعدم جلب الكثير من الملابس معي. لم أخسرْ سوى غرضين وحسب. لقد تَلِفَ واحدٌ من قمصاني الستة التي أحبّها في بومباي، عندما غُسل في غسالة الفندق بالحمض بدلاً من الصابون، وقد تغطى قميص آخر بالزيت أثناء تسكعي على أرصفة سنغافورة.

هبطنا في الساعة 8 صباحًا. أشار فيرن أثناء هبوط فوغ في هونغ كونغ إلى وجود "مسار طويل من المدن الإنجليزية في جميع أنحاء العالم". انخفض هذا العدد اليوم إلى مدينة واحدة، وإلى الصفر بعد عام 1997.

تَلِفَتْ حقيبتي، حيث تمزّق الحزام الذي لم يعد يتمكّنْ من تحمُّلِ الضغط لفترة أطول، عندما وطأت قدمي الأراضي البريطانية لأول مرة منذ ستة أسابيع. كانت هناك مشكلة في الكاميرا أيضًا لسوء الحظ، وقد طُلبَ مني السير في الممرّ مرتين أخريين، متظاهراً بأنَّ الحقيبة سليمة. حرصتُ هذه المرة على الابتعاد عن ميناء الحاويات، الخالي من الناس والمليء برائحةِ محركاتِ الديزل والرنين المدوّي للمعادن. ارتفعتْ فوقي الرافعاتُ الضخمة التي تفرّغ حاوية بطول 40 قدمًا كل 80 ثانية. وجدتُ أنَّ فندق "بينينسولا هوتيل" حيث سأقيم لمدة ليلتين، قد أرسل سيارة رولز رويس خضراء مع سائق وشمبانيا، إلى رصيف الميناء لاصطحابي. قادني السائق بطريقة بغيضة بعض الشيء، إلى المقاعد الجلدية البيضاء الأنيقة، لنعلَقَ بسرعة في ازدحامٍ مروريّ على أحد الجسور. بدا الازدحام المروريّ مزعجًا لا طائلَ منه على الإطلاق، حتى لو كنتَ في سيارة رولز رويس، بعد عشرةِ أيامٍ في البحر. قد تتحرّكُ السفن بسرعةٍ أقل من 50كيلو متر في الساعة، ولكنّها تتحرّكُ على الأقل. فلا تجد نفسك أبدًا عالقًا خلف سفينة أخرى. احتشدَتِ الكُتَلُ السكنيّةُ الشاهقة معًا على الجانبين، جنبًا إلى جنب وظهرًا إلى ظهر، متدافعةً ومتسابقةً للحصول على مساحة. منحتْني هذه المدينة شعورًا بالاختناق على نحوٍ لا يُطاق، ولكنَّني كنتُ أنظرُ بملءِ عيني لأستوعبَ كلَّ شيءٍ أمامي، من اللافتات الصينية إلى الرايات البريطانية. كنتُ في قلبِ منطقة كولون أعبرُ أمام الفنادق اللامعة والباهظة والمباني المكتبية. عدتُ إلى عالمِ رجال الأمن، الذين يقفون على المداخل الفخمة حاملينَ أجهزة اللاسلكي للإرسال والاستقبال وينظرون بعيونٍ محدّقةٍ مليئةٍ بالشك. لم ألاحظ أناسًا كهؤلاء منذ مطاردتهم لنا ولكاميرتنا أمام البنك الوطني في جدة.

أخذ باسبارتو 1 اللقطات الأخيرة لي أمام الواجهة الفاخرة الجميلة لفندق "بينينسولا". وأكملَ التصوير عندما عبرتُ الأبواب إلى بهو باسبارتو 2. ما يزال المصور يدعى نايجل (نايجل والترز، وليس ميكن). أصبح مساعده سيمون (ماغز) وقد تغيَّرَ رون، وفقد القليل من وزنه في هذه العملية، وتحوّلَ إلى ديف (جيويت). بعيدًا عن مظهره النشيط، كان باسبارتو 2 بعينين رماديتين ورأسٍ غليظٍ وقد تعرّضَ لإنفلونزا قصيرة منذ وصوله قبل أسبوع.

لم يكن هناك وقت للتعارف حتى قبل أن تقودني مجموعة من الأشخاص، أخذتْ تتزايد شيئًا فشيئًا في الطريق إلى المصعد وحتى الغرفة 417. انفتحَ البابُ أمامي وكشفَ عن مدخلٍ صغيرٍ مع طاولةٍ عتيقةٍ وُضعتْ عليها زجاجةٌ من كلِّ نوعٍ من أنواعِ المرطّباتِ الراقية. وهناك زجاجةُ شمبانيا في ثلج، وبجانبها دعوة لحفلة رسمية ليلة الغد للاحتفال بوصولنا إلى نقطة منتصف رحلتنا. أُخذتْ حقيبتي المكسورة بسرعة لإصلاحها، وأُخذَ الغسيل بعيدًا أيضًا، وبعد التقاط بعض اللقطات حول صدمتي وردّ فعلي للدعاية للفندق، تركوني لوحدي لمدة خمسة عشر دقيقة كاملة!

ذهبنا بعدها إلى سوق الطيور، وهو شارعٌ ضيقٌ طويلٌ مخصَّصٌ حصريًا لبيع الطيور وإكسسواراتها.

المخلوقات الأخرى الوحيدة الموجودة هناك بوضوح هي الجنادب، وهي تباع بالوزن في أكياس بلاستيكية كطعام للطيور. تحظى الطيور المغرّدة بشعبيةٍ كبيرةٍ هنا، والزبائن الذين يريدون شراءَ واحدة منها يجلبون معهم الطيور التي يملكونها أصلًا، لأنَّ الطيور لن تغني ما لم تكن هناك طيور أخرى أمامه. لا تُربَّى جميع الطيور هنا لأغراض التغريد، فبعضها مخصّصٌ للقتال، وهناكَ جناحٌ يضمُّ عددًا كبيرًا من الطيور الغاضبة الصغيرة، بحجم وجمال الزرزور الأوروبي، تُربّى خصيصًا لهذا الغرض ويتم استيرادها من البرّ الرئيسي للصين. هناك أيضًا بعض الببغاوات والببغاوات المدارية الجميلة جدًا إذا أردتَ الحديث معها، وبينما كنتُ أحاولُ تعليم أحدها أن يقول "جون كليز سيء"، شعرتُ بلمساتٍ رقيقةٍ على سراويلي. كان ببغاء أبيض جميل في قفص منخفض قد أحبَّ سراويلي القطنية وأخذَ ينقُرُها عند الركبة.

استدعيتُ الكاميرا لتشهد على هذه العلاقة الساحرة بين الإنسان والحيوان فقط لأجد أنَّ الكائن الصغير، بمخلبَيه ومنقارِه الصلب قد عضَّني من فوق السراويل، وأصبحَ منقارُه في طريقِهِ إلى رضفةِ ساقي. كان عنيدًا مثل لاعب كرة القدم الإنجليزي نورمان هنتر، وكان لا بد من سحبِهِ في النهاية لإنقاذي. بدا أنَّ الجميع وجدوا هذا المشهد أكثر تسلية مما وجدته أنا بكثير.

ذكّرني هذا الاعتداء غير المبرر على ملابسي بأنه لا بد أن أشتري ربطة عنق سوداء وبدلة مناسبة قبل مساء الغد، وأننا في عطلة نهاية الأسبوع. ولكن هونغ كونغ مفتوحة على مدار 24 ساعة في اليوم و365 يومًا في السنة. السبب الوحيد للتكدس والتزاحم في هذه الجزر هو كسب المال والأعمال التجارية، وإنْ أردتَ بدلةً جديدة يوم الأحد، فسوف يمنحك متجر "سام تيلرز" ما تريد. متجر "سام تيلرز" ليس مشابهًا لمتجر "سافيل رو"، بل كان عبارة عن وحدة ضيقة مزدحمة في ممرٍ بدون أي ملامح مميزة، ولكنْ شهرتُهُ منتشرة في جميع أنحاء العالم. كان المكان مليئًا بالغربيين الذين ربما سمعوا عن المكان من هنري كيسنجر أو سايرس فانس أو بوب هوك أو الأمير تشارلز أو ديفيد بوي أو ديريك نيمو أو جورج مايكل أو أي اسم من الأسماء اللامعة التي ظهرت في الصور المعروضة حول المرآة في غرفة القياس.

أُخذتْ قياسات السترة والسراويل والقميص في حوالي سبع دقائق، حيث تصنع كلها خصيصًا لي في غضون 24 ساعة.

عدتُ إلى الفندق. كانت حركةُ المرور بطيئة على نحو لا يصدق، كما هو الحال في أي مدينة سريعة، وليس هناك وقت لأخذ نفسٍ حتى، قبل الذهاب إلى مؤتمرٍ صحافيّ. لم يتعرفْ عليَّ أحدٌ في معظم الرحلة لحسن الحظ، فمن المقلق أن ألعبَ دورَ المشاهير مرة أخرى. لقد أصبحتُ اتّفقُ الآن مع بول ثيرو ونورمان لويس على أنه من الأفضل الاستمتاع بالسفر دون أن يعرفَكَ أحدٌ قدرَ الإمكان. أرادتِ الصحفُ مني قصصًا مضحكة والكثير من الحوادث، ولكنني لم أحرّر كتابتي عن الرحلة بعد. ما تزال الرحلة عبارة عن تجربة كبيرة واستثنائية، ولا يسهل تلخيصها في بعض العناوين الرئيسية. قال كليم إنَّ هناك اهتمامًا كبيرًا بالرحلة هنا، وأنه عندما كان يتحدث إلى محطة إذاعية في بداية هذا الأسبوع، قدموه مع زلة لسان جاءت في مكانها على نحو غريب على أنه منتج برنامج "*حول العالم في 80 تأخيرًا*!" شكرتُ الله على حادثة الببغاء الذي نقر سراويلي، فهذا ما ترغب الصحافة بسماعه، وانتهى بها الأمر في صحف لندن.

صعدتُ بعد غداءٍ سريعٍ على متن العبارة "ستار فيري" من كولون إلى جزيرة هونغ كونغ. أدهشني فعلًا أنَّ الصينيين المغامرين لم يمدوا جسرًا واحدًا على الأقل عبر منطقة وسط المدينة، ولكنني سعدت للغاية بأنهم لم يقوموا بذلك. تتموّجُ اليوم مياه الخليج الخالي من السفن في أشعة الشمس الساطعة. يطلقونُ على هذا الطقس طقس المليونير، وأنا ذاهبٌ في طريقي إلى أراضي المليونيرات، مضمار "هابي فالي" لسباق الخيل. وصلتُ إلى المكان بواسطة الترامواي، وهو عبارةٌ عن مركبةٍ قديمةٍ متهالكةٍ ذات مظهرٍ مميّزٍ كانت تعمل في غلاسكو في الأربعينيات.

مضمار "هابي فالي" عبارة عن ظاهرة استثنائية تمامًا. تتبادل الأيادي مليارات الدولارات هنا خلال يومي السباق طيلة الأسبوع، لأنَّ هذه المقامرة تعدّ المقامرة القانونية الوحيدة في هونغ كونغ، وسكان المدينة مولعون بالمقامرة. (مجرد العيش هنا عبارة عن مقامرة، على ما أعتقد) وجد نادي هونغ كونغ للفروسية، وهو عبارة عن مجموعة حصرية وتقليدية للغاية من السادة المحترمين، أنفسَهُم فوق منجمِ ذهب، وقد سُمح لهم بمواصلة البناء فوق هذا المنجم إذا ما أعادوا ضخَّ قدرٍ معينٍ من الأرباح في أعمال تجارية جيدة مختلفة في جميع أنحاء هونغ كونغ. كانت صفقة جيدة للجميع، وقد عكس اسم المكان طبيعته كما ينبغي تمامًا.

شكّلتِ المباني المحيطة بالمضمار من جميع الجهات مدرّجًا طبيعيًا. عندما يحل الظلام وتغمر الأضواء الكاشفة العشب الأخضر المورق والأزياء اللامعة للفرسان، تصبحُ الأجواءُ حميمة للغاية. استوعبَ المكانُ الآلاف من المتفرجين بسهولة في محيط نظيف ومريح، وكانت هناك في وسط المسار شاشة فيديو ضخمة تقدّم معلومات محدّثة وصورة تلفزيونية تتزامن مع كل سباق. تلقّيتُ نصيحةً من مراسل السباقات لصحيفة "ساوث تشاينا بوست"، وهو صحفي أسترالي لطيف. وفزتُ بــ600 دولار هونغ كونغ (تساوي حوالي 50 جنيهًا إسترلينيًا) رغم اسم الحصان الذي لم أحبّه كثيرًا، الذي كان "سوبرغير". عدتُ بعد ساعتين إلى الأحضان الفاخرة لفندق "بينينسولا" إذ أخذ الازدحام والوقوف وثقلُ فعاليات اليوم في التأثير عليّ، رغمَ صفاءِ الليل والموقع الرائع للمضمار.

كانت حقيبتي والبنطال الذي أحبّه الببغاء في انتظاري، وقد عادا إلى الحياة مجددًا. شغّلتُ قرص الليزر لأشاهد فيلم "ترو ستوريز" لديفيد بيرن، وأخذت ألتهمُ صدورَ الحَمَام وسمكة موسى. اتصلتُ بأمي مرتاحًا وواثقًا بأنني في هذه اللحظة قادرٌ على إخبارِها بمدى الأمان التام الذي أشعر به.

**اليوم الثالث والأربعون 6 نوفمبر**

الأحد صباحًا. كان الشيء الوحيد الذي أزعجني في هذه الغرفة الرائعة أنني لم أستطع فتحَ الستائر. حاولتُ البحث حول الكراسي وأعلى وأسفل الجدران عن أنظمة تحرك بكرات الستائر التي تحب الفنادق تعذيب ضيوفها بها، كنت على وشك الاستسلام مشمئزًا عندما لاحظتُ كلمة "ستائر" على لوحة تحكّمٍ متطورة تنتمي لعصر الفضاء بجانب السرير. بمجرد ضغطة واحدة أخذتِ الستائرُ تتأرجحُ بلا صوت. كانت هذه بداية أسبوعي السابع بعيدًا عن الوطن، في منتصف الطريق تقريبًا حول العالم، لكن الكثير من أجواء هونغ كونغ مألوفة للغاية لدرجة أنني شعرتُ بأنني أقرب إلى الوطن أكثر من أي مرحلة أخرى منذ أن انطلقتُ في هذه الرحلة. وجدتُ مقالًا عن جيمي لي كورتيس وجون كليز في قسم الفنون في الصحيفة، يتحدثان عن الفيلم الذي صنعناه جميعًا العام الماضي. كان الموضوع الرئيس في صحيفة "*ساوث تشاينا بوست*" عن مارغريت تاتشر وزيارتها المظفّرة إلى بولندا. المقالة كانت طويلة ومتملّقة، وهذا لم يكن مستغربًا بالطبع إذا علمنا أنَّ صحيفة "*ساوث تشاينا بوست*" مملوكة لروبرت مردوخ. تناولتُ على الإفطار طبقَ الشوفان وعصير البرتقال الطازج والكرواسون والبريوش والقهوة.

حتّى الطقس يحمل طابعًا إنجليزيًا على نحو مقبول للغاية. خيَّمت الرطوبة ودرجات الحرارة المرتفعة على جزء كبير من الرحلة، ولكنها أفسحت المجال الآن للهواء الجاف البارد المنعش أثناء سيري إلى العبّارة للذهاب إلى "تشيونغ تشاو"، وهي الجزيرة التي تُعرف باسم ريفييرا هونغ كونغ، حيث يعيش صديقي بازيل باو وزوجته بات، وطفلتهما سونيا التي وُلدتْ تقريبًا في اللحظة التي غادرت فيها لندن.

يعتبر ميناء هونغ كونغ، مثل مضمار "هابي فالي"، حلبةً خارجية رائعة في الهواء الطلق. وكان في وسط المشهد سفنٌ من كلّ شكلٍ ومن كلّ حجم. السفن التجارية والسفن الشراعية والقوارب السريعة والقاطرات والقوارب المائية واليخوت والعبّارات، والمراكب التي تحمل حاويتين أو ثلاث حاويات على متنها، والناقلات العابرة للقارات التي تحمل ألفي أو ثلاثة آلاف حاوية، والسفن الشراعية وقوارب التجديف، والمطاعم العائمة، وسفن الرحلات البحرية وزوارق الشرطة، والناقلات والقوارب الآلية والفرقاطات وسفن الصيد الخشبية المتهالكة التي تبدو وكأنها قد خرجت من العصور الوسطى. (قال كليم إنَّ مظهر سفن الصيد هذه مخادع للغاية، فالعديد منها زوارق مهربين مزوّدة بمحركات بقوة 200 حصان، ويمكنها الإبحار بسرعة 30 عقدة، وهي قادرة على تجاوز أي زورق من زوارق الشرطة).

التقيت ببازيل في محطة "تشونغ تشاو" للعبّارات، على بُعد ساعةٍ أو نحو ذلك من هونغ كونغ. كانت الجزيرة تمنحك شعورًا بالبحر الأبيض المتوسط. وقد عزّزَ هذا الانطباع ذلك الخليط من المنازل المنخفضة المطلية باللون الأبيض، وثراء وتنوع المنتجات في السوق. اختار بازل المحارات الصدفية والجمبري وسرطان البحر والتي سنأخذها إلى مطعمٍ محلي ونطبخها لتناول طعام الغداء.

فتحنا زجاجة شمبانيا وتطايرت فقاعاتها على رأس سونيا ونحن نطلّ على الشاطئ الذي تُقام عليه بطولة هونغ كونغ المفتوحة لركوب الأمواج. بدا أنَّ الأستراليين والنيوزيلنديين يفوزون عليهم، كما كان الحال في السباق الليلة الماضية. ساد بيننا شعور أنَّ الصينيين لديهم أشياء أكثر أهمية من ركوب الأمواج.

بعيدًا عن راكبي الأمواج وبعيدًا عن الأنظار تقريبًا في جزيرة أخرى، كانت هناك المباني السكنية الطويلة القبيحة الأشبه بالسجون، وهي أماكن السكن المؤقتة لركاب القوارب من اللاجئين الفيتناميين. ما يزال هناك الآلاف منهم من غير مأوى، ونقطة الخلاف المتكررة مع البلد الأم هي تردّدها في أخذِ ما تعتبره هونغ كونغ نصيبَها العادل منهم.

تمكنتُ من إقناع بازيل بالذهاب معي إلى شنغهاي، فهو يتحدّث لغة الماندرين، ولديه خبرة جيدة في تصوير الأفلام، وهو مرشدٌ سياحي مطّلع ومصوّرٌ فوتوغرافي رائع، وقد كنا نخطط لسنوات عديدة لتأليف كتاب معًا حول السكك الحديدية الصينية. احتفلنا بلقائنا بتناول واحدة من أفضل الوجبات التي تناولتها خلال 43 يومًا، في مطعم عادي للغاية يُعرف محليًا باسم "بومب شيلتر- ملجأ القنابل". أخبرني بازيل أنه المطعم الوحيد في الجزيرة الذي لا يستخدم الغلوتامات أحادية الصوديوم. طهوا لنا في المطعم المحار الذي جلبناه بصلصة الثوم، والجمبري مع الفاصوليا السوداء وصلصة الفلفل الحار، والسلطعون أيضًا، وقدموا لنا الحبار المقلي المتبَّل بالملح مع الفلفل الأسود، وخثارة الفاصوليا الحارة وسمكة بيضاء كبيرة لذيذة (لم أعرف اسمها). ثم شربنا مع كل هذا "بيرة تسينغتاو"، من البر الرئيسي.

عدتُ على مضض إلى جزيرة هونغ كونغ بعد كل هذا الاسترخاء الممتع في مكان أكثر هدوءًا. زاد الازدحام في العبّارة أكثر مما كان عليه عندما غادرنا هذا الصباح، فالسياّح الذين كان كثير منهم ألمانًا، أخذوا يتنازعون على الأماكن في سطح السفينة في الشمس. بقي الصينيون المحليون في الداخل ليستمتعوا بمكيف الهواء.

لم يكن لديّ وقت للاستحمام قبل الحفلة عندما رسَت العبّارة. لذلك توجهتُ مباشرة إلى "نادي 1997"، وهو عبارة عن حانة صغيرة مفروشة بأناقة، وتستعملُ كمعرضٍ فني وتتحولُ أيضًا إلى نادي لموسيقى الجاز. قابلتُ هناك ذلك الرجل من متجر "سام تيلرز" الذي كان يحمل بدلتي، وقد التُقطتْ لنا صورة معًا قبل أن أتمكّن من تجربة البدلة حتى. لم يبدُ مهتمًا على الإطلاق بحقيقة أنني أشعر بالحر الشديد أو أنني منزعج قليلًا، لذلك أخذت أستوعب لماذا تبدو الابتسامات على وجوه العديد من المشاهير في الصور معه صفراء قليلًا. جلسَ شاب متأنق بملابس عصرية في الحانة، وقد سألته ظانّاً أنه المدير أين يمكنني تجربة ملابسي الجديدة، فأشارَ إلى بابٍ تبيَّن أنه يؤدي إلى حمام الرجال. تملّكني الندم المرير على هذه الفكرة بأكملها عندما فُتح بابُ حمامِ الرجال وأنا في منتصف تبديلي لملابسي، مما جعلني أفقد توازني وأنطلقُ مباشرة إلى إحدى الحمامات متعثرًا.

مرّ كلُّ شيءٍ على ما يرام في نهاية المطاف. فقد هدأتْ أعصابي قليلًا بزجاجة من البيرة وبالاهتمام المطمئِنِ للمالك الحقيقي للمكان، وهو شابٌ نمساويٌّ يُدعى كريستيان. جاء إلى هونغ كونغ بوظيفة في السلك الدبلوماسي قبل ثماني سنوات، واستقال لاحقًا من منصبه وما زال يدير هذا النادي منذ عام 1982. يتوقّع كريستيان جازمًا أنه سيبقى يديره بعد عام 1997. لا داعي على الإطلاق لتفجير فقاعة المشاريع والطاقة والثقة بالنفس التي تحافظ على روح هونغ كونغ من خلال التكهّنات السابقة لأوانها. أعتقد أنَّ الجميع يتطلع إلى مجتمع الأعمال. إذا تمكنوا من العمل مع النظام الجديد، فمن المحتمل أن تظل هونغ كونغ كما هي. قال شاب إيطالي ناجح وواثق من نفسه في الحفلة، إنَّ عامل الجذب الكبير لهونغ كونغ يتمثّلُ في أنَّ كل الممارسات المالية والتجارية تقريبًا مشروعة هنا. يمكنك، بل ويتوقّع الجميع منك، أن تجمع أكوامًا من المال. هناك معركةٌ شرسةٌ على الأعمال التجارية في البر الرئيس الصيني، حيث تقف معظم الحكومات بحزمٍ وراء شركاتِها في تقديم خصومات ٍكبيرة على القروض. ولكنَّ اليابانيين قد استَبَقوا الجميع حتى الآن، وعرضوا على الصين الأموال بدون فائدة.

عدتُ إلى الفندق، واستمرّ معي ذلك الشعور بأنني قد عدتُ إلى لندن. ظهرت رسالتان على شاشة الفيديو في غرفتي، تقول إحداهما إنَّ دوغلاس آدمز قد اتصل بي، أما الأخرى فتقول إن السيد آلان ريكر (هكذا كتبوا الاسم) كان في فندق "الماندرين". كان آلان هو الشخص الذي اتصلتْ به هيئة الإذاعة البريطانية ذات مرة للقيام بهذه الرحلة، الذي أعطاني بعض النصائح قبل مغادرتي ("عندما تواجهك أي مشكلة ما، اتّبِعْ الأسلوب البريطاني بحذافيره") وقد اتصل للتأكد من أنني ما زلت على قيد الحياة، أما دوغلاس فكان يقوم بشيء أشبه برحلة لمدة عامين إلى أجزاء نائية مختلفة من العالم لصالح مسلسل إذاعي لهيئة الإذاعة البريطانية.

لم يجتمع أيٌ من الرحالة الليلة، ولكنني كنتُ سأذهب إلى عشاءٍ وداعيٍّ مع باسبارتو 1 في فندق كولون على الجانب الآخر من الطريق.

**اليوم الرابع والأربعون 7 نوفمبر**

استيقظتُ في السادسة صباحًا. دفعتُ فواتيري وسُئلت "هل تريد سيارة أجرى للمطار يا سيدي؟" أسعدني أن أهز رأسي لألاحظ القلق العابر على وجوه موظفي الاستقبال. هل يمكن للمرء الثقة في بطاقةِ ائتمان نزيلٍ لا يسافر بالطائرة؟

كنتُ في الساعة الثامنة في محطة العبّارات "تاي كوك تسوي"، أنتظرُ في طابورٍ امتدَّ تحتَ لافتةٍ تقول "إلى الصين". اندفعتِ الأفواجُ السياحية أمامنا. ربما كنا مشوَّشينَ مرهقين وبحاجة إلى النوم، ولكن كان هناك جانب إيجابي على الأقل في كل هذا. لقد ضحّى رون وجوليان بساعاتِ نومِهما ليأتيا لوداعي. كنا نتحركُ ببطء، ثم ودّعنا بعضنا البعض في النهاية. سوف أكون في "قوانغتشو" هذا المساء، أما جوليان فسيكون في "فولهام". أخذتُ أتحدثُ مع مصورِنا الجديد نايجل والترز ونحن نستقلّ الزورق ذا المحركين الذي سينقُلُنا في رحلةٍ تمتدُ إلى 180 كيلو متر على "نهر اللؤلؤ". كان يرى أننا نتحرك بالطريقة الصحيحة، ويقصد بالطبع السفر بالسفن. "على الأقل يصلُ عقلكَ بهذه الطريقةِ إلى وجهتكِ في الوقت نفسه الذي يصلُ فيه جسمك إليها". خضعنا للتفتيش الجمركي، وأخذت أقرأ اللافتات التي كانت تقول "ممنوع البصق"، "ممنوع التدخين"، "يرجى الحفاظ على النظافة". هناك فتاة أمريكية قلقة بشأن السماح لها بالصعود على متن السفينة، سألتُها عن سبب ذهابها إلى الصين فنظرت بعصبية حولها: "أنا ذاهبة إلى بكين لشراء بعض الأشياء".

انطلقت العبّارة "لونغ جين" في الساعة 8.20 صباحًا في مياه ميناء هونغ كونغ الصاخبة الحيوية. بُنيت هذه العبّارة في النرويج قبل عامين وتبلغُ سرعتُها القصوى 30 عقدة. سوفَ نمرُّ قريبًا بـ"الأقاليم الجديدة" شمال هونغ كونغ، المُستأجَرة من الصين في عام 1898 لمدة 99 عامًا. سوف تعودُ هذه الأقاليم إلى الصين في عام 1997، وهناك شعورٌ سيءٌ سائدٌ هنا يرى أنَّ السيدة تاتشر كان يجب أن تفكّر بضرورة تضمين جزيرة هونغ كونغ وجنوب كولون في الصفقة.

ألقيتُ الآن من نوافذ الكابينة المكيفة أول نظرة على سكان هونغ كونغ أو مالكيها المستقبليين المحتملين. كانت عبارة عن بلدٍ ضخم، ولكن كلّ شيء كان فيها على نطاقٍ مصغّر. انتصبتِ الأكواخُ المصنوعة من القشّ في الماء على ضفاف مصبّ النهر، وبجانبها قوارب صيد طويلة أنيقة ورفيعة كأقلام الرصاص. كان النهر مزدحمًا مثل الميناء في هونغ كونغ ولكنه أقل سحرًا وبطابع أقلّ من العالمية، إذ تتحرّكُ القوارب هنا ببطءٍ أكثر، والمنتجات هنا يرجّحُ أن تنتقل في خطوط بطيئة الحركة مكوّنة من صنادل متعددة مقارنة بناقلات الحاويات الجديدة اللامعة. بدتْ معظم هذه البواخر كما لو أنها منازل يعيش فيها الناس. كانت إحدى البوارج سوداء متسخة، تنوءُ تحتَ هرمٍ من غبار الفحم ونفايات فحم الكوك، ولكن بجانب غرفة القيادة كان هناك رجل يغسل ملابسه. تدلّت الملابس التي نَشَرَها على حبلٍ هناك وكانت أُصص النباتات تزيّنُ الهيكل العلوي القذر. هناك حبال غسيل وأصص نباتات في كل مكان رأته عيني، سواء على الأرض أو على الماء. قد تكون مغاسل الملابس ومشاتل النباتات هي الأعمال التجارية المثلى للاستثمار فيها في الصين.

شعرتُ حتى قبل أن نصل إلى "قوانغتشو" (أو كانتون، كما كانت تُعرف سابقًا)، بوجود تشابهٍ بين الصين والهند، بقوة التشابه نفسها بين هونغ كونغ وسنغافورة. الصين رغم وجود مصانع ومرافئ حديثة فيها، بل واحتوائها على أطوال أبراج في العالم، كما أخبرني القبطان بجدّية أثناء مرورنا تحتها، هي أرضُ المشاريع الصغيرة كثيفة العمالة، حيث تعتمد اعتمادًا كبيرًا على العمالة البشرية بدلاً من الآلات.

كان الركاب في الكابينة مسحورين بمسابقة جمال تُبثُّ على تلفزيون هونغ كونغ. قال بازيل إنَّ الصينيين يحبون مسابقات ملكات الجمال. وكان هذا برأيه ربما لعشقهم لحكايات صعود الفقراء نحو الثراء الفاحش، وحلم اللاجئين في الوصول إلى الحياة الراقية البراقة، وهذا هو الدافع الأساسي الذي يحرّك الجميع في هونغ كونغ.

لاحظتُ مع اقترابنا من وسط "قوانغتشو" أنَّ أطول المباني ليست أبنيةَ المكاتب والمجمّعات السكنية، بل شيءٌ لم أره أبدًا في هونغ كونغ، وهو أبراجُ مداخن المصانع. وكان الدخان ينبعثُ منها جميعًا، مما أضفى على أفق المكان طابعًا فيكتوريًا.

اختيرتْ على شاشة التلفزيون الآن ملكةُ جمال مسابقة الصين الدولية لعام1988، ترافقُها وصيفتاها بابتسامةٍ متكلّفةٍ وعيونٍ باردة، بينما أطلقت هي بكلِّ تألُّقِها وجمالِها دمعةً أو اثنتين على خدّها الأيسر. انطلقت الموسيقى التي يُفترضُ أن تمثّل الموسيقى الوطنية الصينية، وأخذتْ تتسارعُ وتتعالى وتتغيرُ متوافقةً مع تغيّر المشاعر والعواطف، وراحت ترنُّ في أذنيّ بينما كنت أخطو من السفينة لأطَأ للمرة الأولى في حياتي أرض جمهورية الصين الشعبية.

الشيءُ الوحيد الذي لا تعاني منه أرضٌ تضمُّ أكثر من مليار شخص هي مشاكل العثور على الموظفين، فمحطة العبّارات الصغيرة هذه يشغّلها عدد لا يحصى من الشباب الذين يرتدون الزي الروريتاني (المستوحى من روايات أنطوني هوب) – قبعاتٌ مدببة، والكثيرُ من الخيوط والأزرار والكتّافات المزخرفة بالذهب، واللون الأخضر الزجاجي للشرطة، والأزرق الداكن للجمارك. لا تناسب هذه الأزياء المزخرفة لسوء الحظ أجسامَ هؤلاء الشباب، ولا يمكن لأيّ كميةٍ كانت من الخيوط الملتوية والشاراتِ أن تخفي رداءة الأقمشة الرخيصة، ولا يمكن للقبعات المدببة على غرار قبعات بطل مجلات الرسوم الهزلية "دان دير" أن تخفي قصات الشعر التي تفتقر إلى الجاذبية والتناسق. ولكن إدارة العملية تتم بفعاليةٍ وبتهذيبٍ شديدٍ، وقد انتهينا من ختم أوراقنا في 40 دقيقة فقط، ولا بد أن هذا يعدّ رقمًا قياسيًا عالميًا.

ذهبنا بعدها إلى فندق "وايت سوان". كان فندقًا رائعًا عبارة عن نسخة طبق الأصل من فندق غربي فاخر مليء بحاملي الحقائب، وموظفات الاستقبال اللواتي يرتدين ملابس أشبه بملابس المحاميات، ويتمتّعُ بأرضيةٍ من الجرانيت المصقول، ومكتبِ استقبالٍ بطاولة من الرخام، مع مجموعة معلّقة من النباتات الطافية حول شلال بارتفاع أربعة طوابق، يصبُّ على حديقة صغيرة تحتوي جسورًا ومسارات تؤدي إلى المقهى. جلستُ فرحًا بجانب بركةٍ ينطلقُ منها صوتُ خرير الماء، حيث تسبحُ الأسماك الذهبية مرتاحًة متكاسلة. اقتربَتْ مني إحدى المحاميات ولوّحتْ لي قائلة: "لا، اجلس هنا!"

تدفّق تيارٌ من الزوار بوجوهٍ محمرّة وعيونٍ مندهشةٍ في أنحاء الردهة. كان بعضهم جنودًا، والبعض الآخر عائلاتٍ قادمة من الريف يحدّقونَ بدهشة. اتّجهَ الجميع نحو شجرة خوخٍ مصنوعةٍ بالكامل من الياقوت، حيث كانوا يلتقطون صورًا لبعضهم. هناك بطاقةٌ بالإنجليزية بجوار هذا الشيء البارز تحتوي على معلومات عنها. قالت البطاقة عنها بوضوح: "قطعة ياقوت منحوتة كبيرة" ثم واصلت النشرة الإعلانية على نحو مليء بالمبالغة "تحتوي على أكثر من ألف حبة خوخ ياقوتية و15000 ورقة شجر من الياقوت. الشجرة منحوتة نحتًا جميلًا وتبدو حيّة على نحو مذهل. تشكل هذه الشجرة أكبر تحفة من النباتات الصناعية في بلادنا حاليًا".

اختلطتِ الطبقةُ العاملةُ الصينيّة على نحو غير متناسق مع رياضيين غربيين ضخام ببشرة برونزية، يتوهّجون بالصحة الجيدة والعافية ويحملون حزمًا من مضارب التنس. لقد جاءوا للمشاركة في أول بطولة تنس للمحترفين تُقام في الصين، وقد كانوا يشبهون رجالًا آتين من الفضاء الخارجي.

كانت غرفتي في الطابق 16 من 28 طابقًا ذات إطلالةٍ خلابةٍ على نهر اللؤلؤ، حيث يلتفُّ النهر وتنضمُّ إليه قناةٌ جانبية. كان يمكنني الجلوس ببساطة ومشاهدة حركةِ المراكب على طول النهر طوال فترة الظهيرة، ولكن كان لدينا فيلم لنكمِلَهُ، فانطلقتُ إلى الشوارع بعد تناول وجبة غداءٍ متنوعة عالمية. كانت الدرّاجة وسيلة النقل الأكثر شيوعًا، بل الغالبة هناك. لا توجد دراجات سباق هنا، ولا دراجات رياضية أو دراجات جبلية أو تصاميم مميزة للمقود المطوي إلى الأسفل. الدراجات هنا تقتصر على الدراجات العادية التي يجلس عليها الراكب بوضع مستقيم، مع الأغطية الواقية للعجلات مع سلة للأمتعة. إنها دراجات السكّان المحليين. هناك بعض السيارات أحيانًا، ولكن طريقة قيادتها تشير إلى المستقبل المروّع الذي ينتظر الصين عندما يقرر الملايين التخلي عن دراجاتهم ليشتروا سيارات تويوتا. لا يوجد تلوثٌ والجوّ هادئ على نحو رائع كما هو الآن في ساعة الذروة، بصرف النظر عن بعض أجراس الدراجات التي تنطلق أحيانًا.

هناكَ أعداد هائلة من الناس كما هو الحال في الهند، ولكن سلوك الصينيين مختلف تمامًا. يبدو الصينيون أكثر عزمًا، ويتوجّهونَ دائمًا نحو أهدافٍ ما قاصدين القيام بشيءٍ ما. لا يوجد هنا الكثير من التيه والنظرات المحدقة في الفراغ والعيون التائهة وتسريح النظر التي كانت في الهند، والناس هنا أبدًا غير فضوليين. يجذبُ الهنود انتباهَكَ دائمًا متلهّفين لتبادلِ الابتسامة، بينما يميل الصينيون لتجنب النظر في عينيك، ولا يمكنك تبيّن أي ردة فعل أو استجابة من الوجوه.

توجدُ خلف فندق "وايت سوان" مباشرةً منطقةٌ تدعى "الشاميان". هنا كان يعيش الأجانب الذين سُمح لهم بالتجارة مع "كانتون" في القرن الثامن عشر. تجوّلتُ في شوارعها الوارفة المظللة بأشجار القرفة قبل العشاء. ما تزال البيوت الكبيرة للتجار والمبنية على الطراز الغربي المتقن قائمةً حتى الآن، بيوت كلاسيكية مع رسوم الروكوكو وتصاميم الباروك وتتمتع بشرفات من الحديد المشغول والأروقة ذات الأعمدة، ولكن السكان قد استولوا عليها. لقد قسم قاطنوها اليوم الغرف الضخمة، وعلّقوا غسيلهم على الشرفات على أعمدة من الخيزران، وملأت نباتاتهم حواف النوافذ وأشعلوا نيرانًا مفتوحة بدون مداخن في الشرفات.

رأيتُ ثلاث فتياتٍ صغيراتٍ يركضن صعودًا وهبوطًا على درجٍ جميلٍ يلعبنَ لعبةً تتضمّنُ حركاتٍ حيوية والكثير من الصراخ على بعضهن البعض. سألت بازيل عما يقلنه فترجم لي: "... والمتسابقون القادمون هم الأميركيون". تذكرتُ أنه لم يمضِ سوى بضعة أسابيع على الألعاب الأولمبية.

أشار بازيل إلى العديد من المتاجر الصغيرة التي تقدم أوعية خزفية تحتوي ما يشبه الحساء، تُسخَّنُ فوق نار الفحم. تحمّستُ لتجربتها حتى أخبرني أنَّ هذه الأوعية الشعبية الجذابة تحتوي على كلب.

ولكن مغامرةَ تذوقِ الطعام الأكبر والمفاجأة الأعظم كانت هناك بانتظاري مساء. قدنا السيارة في شوارعَ مظلمة لا تنتهي، كان بعضها مظلمًا بسبب الجهد الكهربائي المنخفض، والبعض الآخر بسبب انقطاع التيار الكهربائي، ولكنها كانت جميعها غامضة وتوحي بأجواء غريبة، ووصلنا إلى مطعم متخصص بطهو الثعبان. كان هناك ثعبان أو اثنان في واجهة المطعم ملتويين حول غصن مُتربٍ، في محاولةٍ سطحيةٍ لإعادة تشكيل موطن طبيعي لها في المطعم. كان النوادل صاخبين وسريعين للغاية في الداخل مع الكثير من الأجواء العائلية على الطاولات. يحب الصينيون، الذين يحترمون الطعام ويأخذونه على محمل الجد، اختيارَ الثعبان بأنفسهم قبل قتله، لذلك يجلب لك العاملون عددًا من الثعابين إلى طاولتك، أو بالأحرى إلى جانب طاولتك، حمدًا لله. تُوضَعُ الثعابين في سلال دائرية وتُخرج وتُعرض على الزبون ببراعة شديدة. لم أرغب رؤيتها تتلوى في الهواء وتتلوّن أمام عيني لفترة أطول من اللازم، ولم تكن لديّ أدنى فكرة عما ينبغي أن أبحث عنه في الثعبان المثالي للأكل، فتركت الاختيار لبازيل، فاختار ثعبان كوبرا لطيفًا. شقّ النادل شقًا صغيرًا في الثعبان المختار، وأزال ببراعة المرارة التي وضعها بأناقة في صحنٍ أبيض، وستشكل لاحقًا أساسًا لمشروب كحولي عالي القيمة، متوفر هنا، ولكنه غير موجود في هونغ كونغ، حيث ينظمون جولات سياحية خاصة لتذوقه. أخبروني أنّ هذا المشروب مفيد للروماتيزم ويسرّع تجديد خلايا الدم. قطعَ الرأس بمجرد إزالة المرارة، وأخذ لسان الكوبرا المتشعب يتمدد في الهواء الرقيق بيأس، ثم وضع الرأس في الصحن بجانب المرارة. شقّ النادلُ جلد الثعبان بعدها من الأعلى إلى الأسفل، وقشّرَ الجلد عن اللحم بالقليل من الجهد مع السحب بقوة ليبهرني. انتشرتْ بضعُ بقعٍ من الدم على الأرض، ولكن العملية بأكملها انتهت في أقلّ من دقيقة وأخذ يراقبها رواد المطعم الآخرون بإعجاب، بل بإثارة شديدة.

مُنحنا دقيقة أو اثنتين لنتعافى من هذه التجربة قبل ظهور الثعبان المطبوخ (بأشكال عديدة) على الطاولة. كان طعم الطبق مثل الدجاج الطري ويقدَّمُ كجزءٍ من وجبةٍ طويلة، ولا بدّ أن أقول إنها وجبة لذيذة، لا يمكنني وصفها سوى من خلال سردِ قائمة الأطباق التي تتضمّنها كلها:

*مشروب مرارة الثعبان*

*حساء لحم القط والثعبان*

*لحم الثعبان المفروم بالبروكلي*

*كرات لحم الثعبان* (لقيمات على شكل كرات من لحم الثعبان المقلي)

*الأرزّ بالعصافير* (وهي أصغر عصافير تناولتها في حياتي، وتأتي كاملة، ولكنها منتوفة الريش. لم يأكل أي شخص من فريقنا الرأس الذي يعد عند الصينيين أفضل أنواع الطعام)

*حساء الدجاج بالفطر والجينسنغ* (ويقدم في طبق فضي على شكل زورق بمقابض على شكل ثعابين ملتفة)

*الثعلب الطازج* (الثعالب آكلة الفاكهة، والتي تعيش فقط على الموز ويشبه طعمها طعم لحم الغزال)

*نودلز*

*بطيخ*

أكّد لنا مالك المطعم أنَّ جميع ثعابينه تعيشُ طليقةً في البرية، وقد جاءت من مقاطعة "قوانغشي" الدافئة الرطبة، وأنَّ الخريف هو أفضل وقت في السنة لتناولها، حيث تكون الثعابين قد سمّنت نفسها لتتحضر للسبات الشتوي. ليؤكد لنا على نفعِها في حال كان لدينا أي شك في ذلك، قال إنَ الفريق الأولمبي كان يتناول أثناء التدريبات لحم الثعابين والجينسنغ، وقد كان الفريق الأكثر نجاحًا في آسيا. لا بد أنَّ هناك عبرة ما من وراء ذلك.

كان الوقت قد تجاوز الحادية عشرة ليلًا بقليل عندما عدت إلى فندق "وايت سوان". وقد لاحظت أنَّ الناس ما زالوا يعملون في موقع البناء المجاور للفندق.

**اليوم الخامس والأربعون 8 نوفمبر**

استيقظتُ عند الساعة 6.15 صباحاً. سطعَ ضوءٌ ضبابيّ خفيفٌ فوق "نهر اللؤلؤ". تحركنا باتجاه محطة "قوانغتشو" في ساعة الذروة لنلحق بقطار الساعة 8.30 الذاهب إلى شنغهاي.

لم يعد أحدٌ يفضّل سترات "ماو" سوى الرجال الأكبر سنًا. أما الآخرون فيرتدون ثيابًا غربية من خمسينيات القرن العشرين أو يرتدي الشباب ملابس أمريكية عادية غير رسمية. كان شروق الشمس فوق المدينة أشبه بالسماء في لوحات تيرنر، مما شكل ظلًا لغابة من الهوائيات التلفزيونية الموجّهة، رغم عدم الرضى الرسمي نحو "هونغ كونغ".

يكاد الطريقُ السريع الطويل المرتفع إلى المحطة يكون فارغًا في وقت الذروة، وهو حلمٌ حقيقيٌّ لأيّ راكبٍ غربي. كانت المحطة عبارةً عن مبنى ضخمٍ بلا طابع معماري معيّن في ساحةٍ جانبية متوّجة بلوحات النيون التي تعلن عن كل من ماركات أجهزة تلفاز سانيو، وساعات سيكو، وسجائر ستيت إكسبرس المعروفة باسم 555، وكان هناك القليل من المركبات، وعددٌ كبيرٌ من الناس. جلس الكثيرون في مجموعات في الردهة الرئيسية، وتكونت أمتعتُهم من الأكياس البلاستيكية أو الحقائب الشبكية، ملفوفة حول قضيب خيزران، ويحملونها على أكتافهم. تعلّقتْ أعينهم بلوحةٍ متطورةٍ للغاية بحثًا عن مواعيد قطاراتهم.

كان قطارنا موجودًا بالفعل على المنصة النظيفة المكنوسة على نحو جيد جيداً. طُليَتْ العربات الثماني عشرة باللونين الأخضر واللون الأصفر الشاحب، وهي عربات ضخمة قديمة الطراز مزودة بفتحات تهوية في الأعلى. وقفت هناك فتاة ممتلئة الجسم جميلة الوجه بضفيرة، وترتدي الزي الرسمي للسكك الحديدية، عند مدخل عربتنا، عربة "الدرجة الأولى". كان هناك العديد من المضيفين بقبعاتهم المدببة (يضمُّ القطار خمسين مضيفًا على متن هذا القطار). يشعر المرء أنَّ جزءًا أساسيًا من إنجازات الصين يتمثّل في جعل أكبر عدد ممكن من الناس يرتدون الزي الرسمي، مهما كان نوع هذا الزي.

كانت عربات "الدرجة الثالثة" ممتلئة بالفعل، ويميلُ ركابُها من النوافذ المفتوحة لشراء السندويشات وعصير البرتقال والكولا، أو شرب الشاي في أكوابٍ معدنية كبيرة مطلية بالمينا. تحتوي "الدرجة المتوسطة" على أسرّة، ولكنها مرتّبة في تصميم مفتوح إلى جانب بعضها البعض، ولا تتمتع باللمسات المنزلية لحجرات "الدرجة الأولى"، التي تشمل أربعة سرائر كاملة مع اللحافات والوسائد الوردية الناعمة، وطاولة صغيرة مزينة بقطعة قماش حمراء مطرزة، وضعت عليها نسخة من المصباح الزيتي القديم وعليه غطاء زجاجي محفور، مع أصيص نبات إلى جانبه بالطبع. فتحتُ ستائر الدانتيل التي تغطّي النافذة. كانت الكابينة مريحة للغاية، وهي مزيج غريب بين تصميم المواخير وبيت جدتي.

غادرنا في الوقت المحدّدِ وخرجنا بسرعة من المدينة باتجاه المناظر الطبيعية للحقول التي لا تزال العائلات تعمل فيها بالمعاول والمجاريف. ظهرتْ سيدتُنا المبتسمة ذات الضفيرة تحملُ غلايةَ تبخيرٍ هائلة، وملأتْ غطاء تُرمسي، وتَبِعَتْها مضيفةٌ أخرى مع بعض الأكواب وأكياس الشاي بالياسمين.

تحدثتُ إلى عامل سكة حديد لطيفٍ أخبرني الكثير من الأشياء، من بينها أنَّ أمامنا 13 محطة في رحلتنا التي تستغرق 35 ساعة و1800كيلو متر. كان يدعى السيد" تشا" وقد عمل في السكك الحديدية لأكثر من 20 عامًا. سألتُه إنْ كان هناك أجانب يركبون السكك الحديدية الصينية قبل 20 عامًا.

"نعم بالتأكيد، ولكنهم كانوا من البلدان التي نتمتع بعلاقة ودّية معها فقط".

"مثلُ مَنْ تقصد؟"

"فيتنام، كوريا الشمالية..." لم يتمكّن من التفكير بالمزيد من البلاد. نزلَ في المحطة التالية وتركَ لي شارة قبعتِهِ كتذكار.

الساعة 10.30 جُلبت أكياس بلاستيكية لجمع قمامتنا. ما زالت المناظر الطبيعية في الخارج تبعث على السكينة والسلام. كلّ مرحلة من مراحل إنتاج الأرز واضحة للعيان: الغرس والنمو والحصاد والغربلة والدراس، وكلها مراحلُ إنتاجٍ غير آلية، مثل سلسلةٍ من اللوحات الزمنية. هناك زوجان من الكلاب النشطة يمشيان عبر أحد الحقول، ويلوحان بذيليهما في الهواء.

قال "كليم": "الكلب على الغداء في الطريق".

تبين لاحقًا أنَّ الغداء كان خاليًا من لحم الكلاب ولذيذًا للغاية. هناك مقطورة مطعم واحدة، يبدو أنها موجودة أساسًا لخدمة الموظفين الكُثر، الذين تجدهم هناك في معظم أوقاتِ اليوم، وقد خلعوا قبعاتهم يضحكون ويتبادلونَ النميمة. المطبخُ متينٌ وثقيلٌ ومليءٌ بالناس، حيث يتم إعداد الطعام على أيدي خمسة طهاة يطبخون على مواقد حديديةٍ ثقيلةٍ ويستعملون أواني طبخ ومقالي بحجم مرصد "غودريل بانك" الفَلَكي. وُضعت على كلِّ طاولةٍ مفارشُ مائدةٍ بلاستيكية وزجاجتان، إحداهما تحمل علامة "النبيذ الأحمر الصيني" والأخرى علامة "البراندي الصيني". وقد افترضتُ أنَّ هذه الزجاجات موضوعة للزينة فقط لأنني لم أرَ طيلة الرحلة أيّ شخصٍ يشربُ منهما على الإطلاق.

يمكن لمن لا يريد الذهاب إلى المطعم، ولم يحضر معه طعامه الخاص، شراءَ وجبات غداء محمولة في عُلبٍ من "البوليسترين الأبيض" تُلقى بعد ذلك من النوافذ.

بُني جدار بسرعة هائلة في محطة غانتشو، على أيدي قوة عاملة تتكون من كبار السنّ والشبان والنساء والفتيان. كان أطفال في الرابعة عشرة من العمر ينوءون تحت نير قضبان الخيزران الذي تتدلى منها دلاء معلقة مليئة بالطوب. وقد أحصيت 30 طوبة منها في حمولة واحدة.

تحدّثنا إلى بعض الركاب في الدرجة المتوسطة، ومنهم سيدة متقدّة الحماس، كانت قد تعلّمت اللغة الإنجليزية من الـ "بي بي سي". وعندما طلبت منها إجراء مقابلة معي، وافقتْ بأدبٍ ولكنها صرخت قبل أن نبدأ "انتظر لحظة!" واندفعتْ لوضعِ أحمر الشفاه.

أصبحنا في منتصف فترة الظهيرة وتملّكَنا شعورٌ بالنعاس أثناء مرورنا إلى "إقليم هونان – الإقليم الذي جاء منه ماو نفسه". تحدثتُ إلى السيد "شييه" أحد مرافقينا من تلفزيون الصين. كان جادًا للغاية وكان يدعوني "السيد مايك".

قال "شييه": "يحمل الكثير من الناس مشاعر عميقة تجاه ماو، ولكن كانت هناك تغييرات اقتصادية واضحة، ولا بد للتغييرات السياسية أن تصاحب التغييرات الاقتصادية".

"هل تعتقد أنه ستكون هناك انتخاباتٌ حرة في الصين، بعد عشرِ سنوات من اليوم مثلًا؟"

أومأ السيد "شييه" بتركيزٍ وتجهّم: "نعم، فهذا اتجاه تاريخي".

كنّا الآن وسط جدرانٍ من الصخور الشاهقة الصاعدة من الحقول والمنحوتة والمتآكلة لتشكّل أشكالًا رائعة خلابة. اجتزنا ممرًا ضيقًا بجانب نهرٍ بنيٍّ طيني، حيث تُرمى أكوام من الخيزران. رُكِنَ محركا قطار بخاري متسخان في" شنتشو" لسبب محيّر بالقرب من قطارنا. خرجتُ وسألتُ عما إذا كان بإمكاني الصعود إلى الكابينة. (ولهواة القطارات أقول، إنَّ المحركين كانا من نوع 2-10-2 مزودين بعاكسات دخان، وقد بُنيا في عام 1981). لاحظتُ أثناء وجودي في الكابينة أنَّ المحرك مركونٌ على مستوى سطح سقيفة محركات طويلة مبلّطة ببلاط خزفي صغير، من النوع الذي طلَبَ مني تيري جيليام، أحد مراقبي الوقت في فريقنا، إحضارَه معي. حملتُ بلطفٍ شديدٍ إحدى البلاطات الخزفية المفكوكة أصلًا وعدتُ بها إلى القطار، مسرورًا للغاية بنفسي.

شُغِّلت سيمفونية "بحيرة البجع" عند غروبِ الشمسِ أثناء خروجِنا من "هانغ يانغ" عبر مكبرات صوت الإعلانات الرسمية للقطار. تفوقَ الطاهي على نفسه وقدّم أفضل وجبة قطار تناولتها خلال الـ 45 يومًا الماضية. كانت الوجبة عبارة عن حَمامٍ بصلصة الصويا، وحبّار على الصاج الساخن، مع طاجن الطماطم واللحم والسلاحف البحرية، وشرائحِ السمك، مطبوخة كلها بالطريقة الصينية، وعندما تعتقد أنَّ الوجبة قد انتهت، يأتيك الحساء الذي كان في هذه الحالة حساء الخيار وبياض البيض. كان الركاب في الدرجة المتوسطة يلعبون الداما وكثير منهم يدخّنون. وكانت الأراضي حولنا في الخارج مظلمة للغاية. أما المحطات التي كنا نمرّ بها فكانت مضاءة إضاءة خافتة، على الرغم من أن حشوداً كثيرةً كانت ما تزال تنتظر بصبر على الرصيف.

بحثَ ديف باسبارتو عند الساعة 10.15 في محطة " تشوتشو" عن بسكويت دايجستيف، وذهبَ رجلٌ لفحص درجة حرارة محور العجلات بيديه العاريتين، وأراد السيد "شييه" جذبي إلى محادثة حول الكتاب الذي أقرأه: فم الحصان للكاتب البريطاني جويس كاري.

"يبدو هذا كتابًا جادًا للغاية يا سيد مايك".

خاب أملُه للغاية عندما أخبرتُه أنه مليء بالضحك.

لاحقًا: شعرتُ بالراحة تحت اللحاف السميك حيث استلقيتُ مستيقظًا لفترة طويلة، أستمعُ إلى أصوات القطار المتغيرة باستمرار، فقد بدا من الخطأ إضاعة أي وقت كان في الصين في مجرد النوم.

**اليوم السادس والأربعون 9 نوفمبر**

وصلَ الماء الساخن في الساعة السابعة إلا عشرين دقيقة. وعلى مكبراتِ الصوت تشتغل موسيقى من هاواي. الحقول مستغلّة بالكامل بالفعل خلفَ ستائر الدانتيل. وظهر الريفُ أشبه برواية لتوماس هاردي دبّت فيها الحياة للتو. هناك رجلٌ يعزقُ وآخر يقطف الأرز، وامرأة تغسل، وشخص آخر يصطاد، وآخر يرمي سيقان الأرز في الدرّاسة التي يشغّلها اثنان آخران عن طريق الدواسات. يقوم رجل عجوز بتجميع الأرز المقطوف في مجموعات، وامرأة تحرث التربة، ويمرّ رجلان يحملان آلة الدِراس على قضيبٍ معلق بين أكتافهما. وهناك فرن الطوب ينفث دخانه بالفعل. يبدو أنَّ الصينيين لديهم شهية لا تشبع للبناء.

ذهبتُ إلى المرحاض لأغتسل. لم يكن متوفرًا هناك سوى الماء البارد فقط وعلى نحو متقطّع. زادت الروائح في الليل، وقد أضاف صابون أرماني الذي أخذتُه تذكارًا من فندق "بينينسولا"، على ما يبدو الآن وكأنه فترة طويلة، لمسةً غير متوقعة من "بيفرلي هيلز "إلى هذا المكان المتَّسخ المتهالك. عندما عدتُ إلى الكابينة، وجدتُ طريقي مسدودًا من قبل مضيفنا الذي كان يمسحُ بممسحةٍ قديمةٍ متسخةٍ أرضيةَ الممرّ. كانت مشاهدة هذه العملية مؤلمة لأنَّ الأرض مغطاة بالسجاد.

ترجّلتُ من القطار في "يين تانغ" في مقاطعة "جيانشي" واستنشقتُ هواء الصباح. أدركتُ مصدومًا أنَّ الهواء كان عليلًا، بل باردًا، وبحثتُ سريعاً في حقيبتي عن سترتي قصيرة الأكمام، التي لم ألبسها منذ الليلة التي غادرنا فيها البندقية. انتشرتْ لمسةٌ من الخريف في الهواء افترضتُ أنها متوقَّعة لأننا كنا نسافر شمالًا منذ مغادرة سنغافورة، من 240 كيلو متر قبالة خط الاستواء قبل ستة أيام، إلى أكثر من 3200 كيلو متر شمالًا اليوم.

كان هناك المزيد من المحركات البخارية هنا. يمرّ أحدُها ببطءٍ تحت أشعة الشمس المنخفضة المغبرّة، وكان أحدها مزدوج الرؤوس ويعملُ بالديزل. كانت المقارنة مثيرة للاهتمام، فما يُسعدُكَ حقًا في المحركات البخارية قدرتُكَ على رؤيتِها تعمل.

ما يزال الريف ساحرًا. كان الصينيون يديرون مياههم بعناية. تحتوي كل قرية على بركة مركزية (يوجد فيها البط والأوز)، ونهرٌ قريبٌ مع معابر مائية وقنوات وعجلات مائية وجسور حجرية قوية قد تفخر بها مقاطعة "ديفون" الإنجليزية. الماء يبدو دائمًا ساكنًا، مما يعكسُ الحياة التي تدور حوله، ويبرزُ الحركة المستمرة للأشخاص في هذه المناظر الطبيعية الريفية. أكوام من القش، وأكوام من الأرزّ، ومجموعات من الأطفال.

تقول أحدث تقديراتنا للوصول أننا سنصل متأخرين أربع ساعات في "شنغهاي". أدركَ السيد "شييه" أنني أريد الاختلاء بنفسي، لذلك اقتربَ مني قائلًا: "بماذا تفكّر يا سيد مايك؟"

أعطيتُه الليلة الماضية رواية " *ترافيليرز*" من تأليف "روث براور جابوالا" ورواية السيرة الذاتية لغراهام غرين "*وايز أوف سكيب*". كان سعيدًا للغاية وربما قرأها بالفعل. ولكن لم تكن لديَّ القدرة على الخوض في مناقشة أدبية. ادعيتُ أنني مرهق، ونجحت في ذلك لدرجة أنه قد أومأ برأسه متفهّمًا، مثل زائر المستشفى، ومكثَ بهدوءٍ يراقبُني.

جاءت من المقصورة المجاورة بدايةٌ خشنةٌ مدوية تدلّ على التحضير لبصاق جيد. الصينيون معروفون بعادة البصاق، ولا عجب أن يصدر صوت النحنحة القوي العميق قبل البصاق من سيدة صغيرة.

زرتُ منسقة الموسيقى في القطار. كانت سيدة صغيرة الحجم، ولكنني متأكد أنك لن تسمعها تبصُق أبدًا. كانت إحدى مؤهلات وظيفتها "تحدّثُ لغة الماندرين بطلاقة"، ولن تسمعها تبصُق أبدًا لأنها لا تمتلك وقتًا لذلك أصلًا، حتى لو أرادت ذلك، بين طلبات الموسيقى وتقديم المعلومات أثناء الوجود في القطار، والإعلان المسبق عن كل محطة.

كانت مقصورتها مغطاة بورق الجدران المصقول من المخمل الجميل باللون الأزرق الداكن. يوجدُ سريرٌ صغير وكومة من مشغلات الكاسيت ومكبرات الصوت وميكروفون. كان لديها 30 شريطًا، اثنان منها غربيان. أحدهما كلاسيكي، والآخر يحتوي على مزيج من الأغاني التي لا تنسى مثل "*Let ‘s Go*" لفرقة "ماغازين 60" و"*Scandal Eyes*" لـ"فيش". ظهرتْ اعتراضاتٌ على طلباتِ تشغيلِ أغنيةٍ من شريط "سبرينغستين" الذي أحمله و"بيلي جويل" من قبل رئيسها، مدير الإذاعة على القطار، لذلك اقترحتُ تشغيل مقطوعة فلوت لموزارت بدلاً من ذلك. نظَرَتْ إلى شريط الكاسيت بشكٍّ وريبة. فلم تكن تعرف من هو موزارت، لذلك شغلّتْهُ أولًا قبل أن تبثّه لاحقًا بعد فترة طويلة في القطار، بعد أن جاءتها الموافقة عليه.

تحدثتُ إلى صحافيَيْن من شنغهاي. كانت المرأة في الثانية والثلاثين من عمرها، والرجل في الثالثة والثلاثين. لقد شهدا خلال السنوات العشر الماضية زيادة كبيرة في رواتبهما واتساعًا في مدى حرية الصحافة. كان الصحافيان فخوريْن بحقيقة أنَّ صحيفتهما صحيفة "*بيبولز إيفيننغ نيوز*" (أخبار الشعب المسائية) ليست ناطقة بلسان الحكومة وتوزّع حوالي 1.8 مليون نسخة. يرى شعب شنغهاي أنَّ عملية الانفتاح والشفافية "الغلاسنوست الصيني" لا بد أن تستمر. المفارقة هي أنَّ هذه السياسة لم تغير شنغهاي، التي كانت تتمتع دائمًا بمكانة متميزة مستقلة، حتى في عهد "ماو"، بل سمحت التحسينات الأخيرة لبقية البلاد باللحاق بالركب وقد أصبحت مكانة شنغهاي المتميزة مهددة الآن.

تتطفّل القطاعات الصناعية في منطقة "شياوشان" على المناظر الطبيعية الجميلة، مع كل ذلك الغبار والمداخن التي تطلق الدخان الكثيف، وأكوام الفحم وأكوام حجارة الصابورة في كل مكان.

قابلتُ ما يمكن أن يكون أقرب نموذج إلى الشبابِ المُترفِ الصيني، وهي فتاة تبلغ من العمر 24 عامًا ترتدي ملابس عصرية على الطراز الغربي وقد تعلّمَت اللغة الإنجليزية بلكنةٍ أميركية. سألتُها أين تعمل وأجابت بسرعة دون أن تأخذ نفسًا حتى: "الشركة الوطنية الصينية لاستيراد وتصدير المنتجات الصناعية الخفيفة في فرع شنغهاي". كانت عائدة من معرض "كانتون" التجاري حيث كانت تبيع مصابيح وفوانيس الكيروسين. وسألتها عن رأيها في سياسة الطفل الواحد الصينية.

ردّتْ بإصرارٍ كبير: "أنا، لا أريد إنجاب أي أطفال. فلدينا الكثير من البشر أصلًا". ولكنها اعترفت أنَّ معظم الصينيين لن يتفقوا مع رأيها. كانت تعمل لمدة ستة أيام في الأسبوع، أما بالنسبة للاسترخاء فتحب السينما والخروج مع أصدقائها القدامى. كانت تحب الأفلام الغربية، ولكن فيلم "*واترلو رود*" كان العنوان الوحيد الذي تتذكر أنها قد شاهدته مؤخرًا.

كانت الميزة الوحيدة للتأخّر أربع ساعات هي أنَّ لدينا ما يكفي من الوقت لتناول وجبة عشاء أخرى. لقد نفدت الكثير من المكوّنات المعتادة، ويقوم الطهاة بكل جهدهم للوصول إلى الأفضل في ظل ما هو متوفّر بين أيديهم. لذلك قدموا للركاب الأمعاء والأنقليس (في صلصة الصويا والفلفل الحار) وقوانص البط.

تقاسم معي باسبارتو المتعب المنهك من السفر الويسكي، بينما كنا نتدحرج في الظلام عبر المناطق النائية التي لا نهاية لها في أكبر مدينة في الصين. أُبعدنا من الممر، وطُويت السجادة الحمراء التي تم مسحها مرارًا وتكرارًا. نُقلنا من مكان إلى مكان في مقصورتنا بالقطار حتى يتمكّنوا من جمع المناشف والملاءات. كانت هذه كالعادة معاملة نهاية الرحلة، والتي لاحظتُها عدة مرات على القطارات البريطانية التي تسافر لمسافات طويلة، حيث تصل إلى تلك النقطة التي تتحول فيها من كونك عميلًا إلى مجرد عبء. فعندما لا يتبقى لك شيء لتشتريه، تتحول إلى عقبة.

عاد نايجل من المرحاض يحمل نظرة تشي بصدمة عميقة على وجهه. لقد رأى للتو جميع الأكياس البلاستيكية، التي جمعوا فيها قمامتنا بدقة، يتم رميها من النافذة.

الساعة 9.30: وصلنا شنغهاي. لم أر أيّ حمالين، إذ ربما لا يُسمح للناس بأن يكونوا حمالين هنا. مشينا لمسافة طويلة للغاية مع الحقائب في ممرات مكتظة رتيبة لا يميزها شيء، وتفوح منها رائحة الكلور.

انتظرنا بعدها لمدة ساعة في موقف سيارات بارد حتى يتم فحص جميع معدات التصوير التي نحملها. تردَّدَ صدى صوت أنثوي في الفراغ عبر مكبرات الصوت في المحطة. سألت بازيل عما تقوله، فردَّ إنها عبارة عن تحذيرات للخدمة العامة، إذ تنصح الناس بعدم التدخين داخل المحطة لأنَّ هذا يلوّثُ الهواء للآخرين، والهواء الملوّث يجعلك تشعر بالدوار وما إلى ذلك... ولكن لا يبدو أنَّ هذه التحذيرات تحدثُ فرقًا كبيرًا.

في منتصف الليل: كنتُ في سريري في فندق "بيس هوتيل"، الذي كان اسمه سابقًا فندق "كاثي هوتيل"، الذي بنَتْهُ عائلة "ساسون" بين عامي 1926 و1929. لا بد أنَّ السير نويل كوارد قد نزل هنا. وأنا سأنام هنا بالتأكيد، نادمًا قليلًا على تناولي لقوانص البط.

**اليوم السابع والأربعون 10 نوفمبر**

كانت غرفتي فسيحة، ولكن لم يكن فيها الكثير لملء الفراغ. الستائر لا تلتقي تمامًا في المنتصف وقد حمَلَتِ السجادة بعض البقع البارزة.

نزلتُ لتناول الفطور، ولكنني اكتشفت أنهم يقدمونه في الطابق الثامن. وعندما عدتُ إلى المصعد، شعرتُ بالرعب لرؤية أحد الموظفين الذي يرتدي الزي الموحد للفندق يتنحنح بقوة، ثم يودِعُ عامدًا كرةً من البصاق في وعاءٍ نحاسيٍّ جذّابٍ إلى حدٍّ ما، وُضِعَ على قاعدة التمثال بجانب أبواب المصعد. ورأيتُ لاحقًا شخصًا آخر يفعل الشيء نفسه، وشعرتُ بالحماقة لأنني لم أدرك أنَّ هذا الوعاء الجميل قد يكون مجرّد مبصقة.

كان فندق "بيس هوتيل" عبارة عن مزيجٍ غريبٍ من طراز الضواحي الإنجليزية الداكن الكئيب في الثلاثينيات مع بعض الأمثلة الرائعة من الفن الزخرفي على طراز "آرت ديكو"، وغرفة طعام مذهلة على الطراز الصيني مع تنانين منحوتة بارزة تلتفُّ حول الجدران والسقف. لا يعلم أحد الكثير عن "ساسون"، الرجل الذي بنى هذا الفندق، إلا أنه كان يهوديًا يرجَّحُ أنه من بغداد، جاء إلى الصين وجنى الكثير من المال من تجارة الأفيون.

انطلقتُ لرؤية منزل عائلته، الذي كان على بعد حوالي نصف ساعة من وسط شنغهاي. الحدائق والمروج المشذّبة بعناية، ومقعد الحديقة المتأرجح والقصر المبني على الطراز المعماري الذي يحيي الطراز التيودوري بأسقفهِ ذات العوارضِ وأبوابه المزلاجية، والثريّات الحديدية المزخرفة والصالة المخصصة للمغنين والموسيقيين، كل هذا تعبير حقيقي عن طابع قرية "سونينغديل" في بريطانيا. ولكن البيانو الكبير مغطى، ولا يوجد أحد يرتدي بنطالًا مزمومًا ويحمل غليونًا ويقف بجانب الموقد، ولا أي شطائر خيار يمكن الاستمتاع بها في الكراسي الكبيرة المزخرفة. يا لها من تجربة غريبة وحزينة أن ترى هذا الشبح الآتي من الماضي، وتدرك أنَّ مثل هذه الجوهرية الإنجليزية المثالية قد نجت من أيام "ماو تسي تونغ" سليمة.

عدتُ إلى المدينة التي شعرت أنها عبارة عن مدينة مزدهرة وواثقة بنفسها، وتتمتع بالعديد من مظاهر وميزات المدن المزدهرة الأخرى على حافة المحيط الهادئ. هناك كمية هائلة من الأعمال الإنشائية الجديدة، معظمها فنادق ومراكز تجارية، يجري العمل فيها على قدمٍ وساق بالتعاون مع شركاتٍ أجنبية، أسترالية ويابانية وأميركية. تقولُ إحدى اللافتات بجانب صورة لأبراج المستقبل، "تعاونية المدن الشقيقة، شنغهاي – سان فرانسيسكو". كان من السهل للغاية أن تنسى أنك في بلد شيوعي.

تناولنا الغداء في مطعم "شنغهاي القديم"، الموجود منذ 100 عام، الذي كانت فيه تجربتي الأولى للمطبخ التقليدي في شنغهاي. لم تكن هناك قائمة الطعام أكثر أصالة من قائمة الطعام هنا: بيض البط المحفوظ (بيض المئة عام)، وصفار السلطعون، وزعانف أسماك القرش، والدجاج المهروس مع رخويات البحر وسمكة السنجاب الصفراء، وكرات اللحم المفروم، ورأس السمك الكبير المحفوظ في وعاء. والتزمنا كوننا محافظين بتناول لحم السلطعون وخثارة الفاصوليا، والحبار وثعبان البحر مع الثوم والفلفل وكانت أطباقًا مثيرة ولذيذة للغاية.

هناك جانبٌ جذابٌ وساحرٌ لشنغهاي يظهر فقط قرب الطرق الرئيسية ومواقع البناء. هناك شوارع ضيقة وساحات فيها مبانٍ منخفضة بطراز معين، بنوافذَ خشبية بمصاريع متحركة وشرفاتٍ من الحديد الملتفّ، تتمتّعُ بطابعٍ إنسانيٍّ ممتعٍ وحيويٍ ونابض بالحياة. هناك مطابخُ أرز ومحلات صغيرة للأدوات الكهربائية، حيث إذا اشتريت آلة حاسبة، فسوف تحسب فاتورتك والفكة الباقية على المَحسَب الصيني (الأباكوس)، ومتجر "تونغ هان تشون تانغ" الأنيق للطب الصيني (الذي تأسّس عام 1783) ويتخصص في بيع منتج مستخلص تجديد الشعر "زانغ غوانغ براند 101" (كان يعرف سابقًا باسم صبغة تجديد الشعر الأصلع). "لقد جلب اختراع الدكتور تشانغ المتميز السعادة والبشرى الجيدة لجماهير غفيرة ممن يعانون من الثعلبة".

كان هذا هو الطب التقليدي والمكونات عضوية ولا تحتوي أي مواد كيميائية. طلبتُ مشروبًا منشّطًا، وهو شيءٌ يخفّفُ من إجهاد السفر ويجدد نشاطي بشكل عام. جُمعت مختلف الجذور والطحالب ومستخلصات "الجينسنغ" من البرطمانات، وخُلطتْ معًا، ثم أعطوني الخليط في مغلفاتٍ بنية اللون. كان لا بد لتحقيق الفعالية الكاملة أن أصب الماء المغلي على هذه القطع الجافة من الشظايا مرتين في اليوم للأيام الثلاثة القادمة، ثم تناول الشراب.

كانت الشوارع تُكنَسُ في الخارج بدقةٍ وعنايةٍ فائقة، ويبدو أنَّ هذه الوظيفة توفّر فرصَ عملٍ للجميع. هناك مراقبٌ لموقف سيارات يرتدي قبعته البيضاء، ومأمور للدراجات يضع شارات حمراء على ذراعيه. يعملُ كبار السن من الرجال والنساء، بعد سنّ التقاعد، كمراقِبين في الشوارع. يحملون أعلامًا حمراء ومكبرات صوت، وينتشرون عند التقاطعات المزدحمة وطوابير الحافلات وأمام المتاجر الشهيرة لتنظيم حركة مرور المشاة.

كانت فرصة التحدّث إلى شخصٍ أجنبي فرصة قيمة للغاية، لأنه يصعبُ على المواطن العادي الحصول على إذْنٍ للسفر داخل الصين، ناهيك عن السفر لبقية العالم. قابلتُ مفتّش حافلةٍ متقاعدًا يتحدّثُ الإنجليزية بطلاقة، اللغة التي تعلَّمَها لمنحه "معرفة أفضل بالاشتراكية وتطبيقها على المستوى العالمي". وما زلت أنسى دائمًا أنَّ نظرية الاشتراكية كلها من أصلٍ غربيّ وليس شرقيًا. وأخذ مفتّشُ الحافلة مع مهندس وشخصين صينيين أصغر سنًا لمدة نصف ساعة أو أكثر يسألونني عن بلدي، بينما تجمع حولي حشدٌ من الناس.

يعود هذا الجزء القديم من المدينة حول حديقة "يو" إلى عهد سلالة" مينغ" في القرن السادس عشر، والتي تتمتع بأروقة وحدائق وبرك وصخور بحالة جيدة جيدًا، وقد كان هذا الجزء أكثر ودّية بكثير من طريق "نانجينغ"، حيث انتهى بي الأمر لاحقًا محاولًا شراء حماية مسبقة من الهجوم المفاجئ لفصل الخريف.

خيَّم الظلام، وقد ذكّرتْني الحشودُ والمتاجرُ خافتةُ الإضاءةِ بمدينة "شيفيلد" في أوائل الخمسينيات. تعود الموضة هنا إلى تلك الفترة بكل تأكيد، وقد شعرتُ بمدى اختلاف أحجامنا عن الصينين ذوي الحجم الأصغر عمومًا. مللتُ بسرعة وتعبتُ من عبارة "لا، ليس لدينا من هذا" (بإنجليزيتهم الغريبة) وعدت بخُفّي حُنين مع الكثير من الإرهاق إلى فندق "بيس هوتيل".

كانت فرقة الجاز المؤلفة بالكامل من رجال صينيين مسنّين تؤدي لاحقًا في المقهى أغنية "ألكسندر راغ تايم باند" و"يو آر ماي سنشاين". شكّلَ هذا مثالًا أكثر سعادة على التمازج الثقافي، حيث يبدو أنَّ الصينيين يحتضنون الموسيقى الأمريكية الأفريقية بأسلوبٍ رائع. كانوا مجموعة من العازفين المتقاعدين من أوركسترا "شنغهاي "السيمفونية ويقيمون هنا منذ سنوات. لطالما فتَنَتْني المدن ذات "الماضي المشاكس"، مثل شنغهاي وهافانا، وعندما تنطلق الفرقة في أداء ألبوم الجاز "تايغر راغ"، يمكن للمرء أن يتخيّلَ بسهولة، حتى في هذه الأجواء البريئة المحيطة بمقهى فندق "بيس هوتيل"، كيف كانت الأجواء حيوية في شنغهاي في الأيام التي نزل فيها نويل كوارد في هذا الفندق.

**اليوم الثامن والأربعون 11 نوفمبر**

انطلقنا في الصباح الباكر لتصوير الصينيين في تمارينهم الصباحية الجماعية في الهواء الطلق. وصلنا إلى منطقة "البوند Bund"، الواجهة البحرية، في السادسة والنصف، ولكن دروس "تاي تشي" كانت قد بدأت أصلًا، أما أكثر المشاهد رعبًا فكان مقدّمَ تلفزيوني يحملُ ميكروفونه ويقدّم نشرة الأخبار المطوّلة أمام الكاميرا، محاطًا بثمانين زوجًا من الأذرع الدائرية المتحركة ببطء. لم يكن هذا الفريق سوى واحد فقط من ثلاثة طواقم تلفزيونية، ما عدانا طبعًا، والتي كانت تسجل أيضًا هذه الظاهرة الاجتماعية الاستثنائية البصرية الخلابة. لاحظتُ أنَّ المصورين يميلون لتركيز كاميراتهم على الأنشطة الجماعية، بينما كان السحر بالنسبة إليّ يكمنُ هناك، في ذلك السلوك الفردي على الأطراف. يمكن رؤية رجالٍ وقورين في منتصف العمر يشبهون الموظفين الحكوميين، يرفعون أرجلهم على السياج، أو يثنون جباههم نحو ركبهم، أو يلفون السيوف حول رؤوسهم، أو يدورون حول أنفسهم حرفيًا. ترتدُّ امرأةٌ متقدّمةٌ بالسن بظهرها للخلف بلطفٍ وعلى نحو متكرر على شجرة الدُّلْب، وامرأة شابة توجّه جنديًا مرتبكاً أثناء قيامِهِ ببعض تمارين التوازن، ورجلٌ أشيب يبدو في السبعينيات من عمره يقوم بحركاتٍ مذهلةٍ بمظلةٍ مفتوحةٍ، ويمدّدُ جسمَه على الأرض برشاقة وبحركاتٍ أشبه بحركات الباليه وينهيها بحركةِ فسخ الرجلين. لم يكن كل هذا يحدث في منطقة خاصة ما، أو بارتداء ملابس خاصة، بل في الطريق إلى العمل. ولا وجود لأيّ شيءٍ من الأدوات والإكسسوارات الغربية من بدلات الجري والأحذية الرياضية والبلوزات التي تحمل توقيعات مصممي الأزياء. لم تكن هذه التمارين عقابية أو صارمة أو عنيفة أو مفروضة فرضًا على الناس. كانت كل هذه التمارين قائمة على التحكم والانحناء والتمدد والاسترخاء والتنسيق بين أعضاء الجسم بدلاً من بناء الجسم والعضلات. اقترب مني شابٌ لممارسة اللغة الإنجليزية. كان قد انتهى من تمارين "تاي تشي" لمدة 30 دقيقة في الساعة السادسة، وهو يرفضُ إلى حدٍّ ما التمرين مع المجموعات التي يصوّرها الجميع، فهم يقومون فقط بـ 24 تنويعة من الحركات، أما البعض فيقومون ب 88 حركة مختلفة.

وأما هو فكم حركة ينفّذ؟ فأجاب بوقاحة 110.

سألني الشاب عما أفعله هنا، فشرعتُ في الحديث عن *حول العالم في ثمانين يومًا*، فقاطعني بثقة: "آه نعم، أنا أعرف الكتاب الذي تشير إليه. إنه رواية خيال علمي".

حاولتُ الجري قليلًا رغم الصداع الذي سبَّبتهُ البيرة وموسيقى الجاز في الليلة الماضية. وقد منعني من ذلك تلك الأعداد الهائلة من الناس. كان هناك 12.5 مليون نسمة يتحركون بنشاط، ولا يوجد أي رصيفٍ فارغٍ في أي مكان كان.

عدتُ إلى غرفتي للاستحمام وتناول الفطور. كانت الساعة الثامنة وقد شعرتُ أنني قد أنجزت بالفعل عمل يومٍ كامل. حملتُ صحيفة "*تشاينا ديلي*" أخبار الانتخابات الرئاسية الأميركية وكانت صورة الغلاف الأمامي لجورج بوش المنتصر. كان بوش يبتسم ابتسامة عريضة، وذراعاه ممدودتان فوق رأسه، وزوجته بجواره، في واحدة من تلك الإيماءات العفوية التي لم تعد عفوية منذ سنوات طويلة. يبدو أنَّ الأميركيين قد صوتوا لفترةٍ رئاسيةٍ جديدةٍ تشبه سابقتها. كان هذا متوقعًا بالطبع، ولكنه يبقى مُحبِطًا. كتبتُ بطاقات بريدية، بل العشرات منها، ربما مدفوعًا بمعرفتي أنَّ السير نويل كوارد قبل 60 عامًا في شنغهاي كان قد كتبَ مسرحية "الحياة الخاصة" في أربعة أيام. أعدتُ شحنَ طاقتي العقلية والجسدية بعد أن حظيتُ ببضع ساعات لنفسي، ثم تمشيتُ مع بازيل في الشوارع في الجزء الخلفي من منطقة "البوند". شرح لي كتاب الدليل السياحي أنَّ "الزوار الذين زاروا شنغهاي قبل عام 1949 قد يجدون الأسماء قد تغيرّت تمامًا"، وأنَّ الدليل يقدم مساعدة سخية للأشخاص الذي قد يبحثون مجددًا عن شارع "ببلينغ ويل رود" (الذي أصبح جانجينغ رود)، وشارع "فوش ويست" (الذي أصبح شارع يانآن)، وأفينيو دو روا ألبرت" (الذي أصبح شارع شانشي) أو شارع "روبنسون رود" (الذي أصبح شارع تشانغشو).

هناك الكثير من الكتب الهزلية والمجلات المصورة على أرصفة الشوارع. حملتْ إحدى هذه المجلات صورةً صارخةً لرجل يحمل امرأة. وقد ترجم لي بازيل العنوان: "الثعبان الفضي والمرأة الجميلة". وكان هناك أيضًا عدد من المجلات الأدبية: مجلة *"فورين ستوريز-حكايات أجنبية" ومجلة "كالتشر آند لايف- الثقافة والحياة"*. تُستخدم وجوه الفتيات لبيع الكثير من المجلات، ولكنني لاحظتُ أنَّ ملامح هؤلاء الفتيات الفاتنات ليست صينية أبدًا، بل دائمًا غربية.

تناولنا فطائر الزلابية بالكراث على طاولة صغيرة بمقعدين على الرصيف. لم يكن هناك أفضل وأكثر راحة من الجلوس هناك ومشاهدة العالم يمر أمامك. أدركتُ، بالطبع، أنه لا يمكنني القيام بذلك إلا مع شخص يتحدّثُ اللغة، فلو كنتُ في شنغهاي مع فوج سياحي لَما كنتُ جالسًا هنا.

هناك الكثير من الطعام المعروض للبيع على جانبي الشارع. مما أكّدَ انطباعي بأنَّ الصينيين هم رواد الأعمال التجارية الصغيرة في العالم. الجرجير والبصل الأخضر والشَبَتْ والفلفل الأحمر والأخضر واللفت والملفوف المخلل والقرنبيط وخثارة الفاصوليا المجففة في قطع، مثل الشمع. دجاج وأسماك حية في أحواض صغيرة وحَمام وموز ومعكرونة وبالطبع ثعابين.

حملَ باب مبنى مكتبيّ رائع في شارع "سيتشوان تشونغ لو"، بمبانيه المصممة على طراز البندقية وعصر النهضة الفلورنسي، لافتةً تقول: "شركة المجموعات الكاملة للمعدات".

حروبُ الأفيون في أربعينيات القرن التاسع عشر، جعلتْ من المخدرات تجارة كبيرة رائجة في الصين. وأصبحت شنغهاي المركز الجديد لهذه التجارة، لأنَّ نهر "اليانغتسي" كان على بعد ساعة فقط من أعالي نهر" هوانغبو"، وهكذا كان يمثّل بوابة إلى قلب الصين. وهذا ما يفسّر ظهور طراز النهضة الفلورنسية على شواطئ بحر الصين الشرقي.

سوف أرى قريبًا بحر الصين الشرقي بنفسي، لأنه قد تقرّر أن نبحرَ في الساعة الخامسة إلى "يوكوهاما". تبحرُ العبّارة مرة واحدة في الأسبوع وسوف نقع في ورطة كبيرة مجددًا في حال أي تأخير، لكن السفينة انطلقت في النهر مع صوتٍ بوقٍ قويّ في الوقت المحدد، ونفّذتْ دورةً كاملة مقابل طريق" تشونغ شو" (كواي دو فرانس سابقًا)، الذي يشبه الدوران على خط "إم1" السريع في بريطانيا، واتجهت ببطء صعودًا إلى النهر المكتظ نحو التقائه مع نهر" اليانغتسي".

كان غروب الشمس الرائع يتناسب مع شروق الشمس المذهل هذا الصباح. ظهرتْ قبابُ وأبراج المدينة المتباينة باللونين الأحمر والذهبي قبل أن تتحول ببطء إلى مجرد ظل.

خرجتُ للمشي على سطح السفينة بعد ساعة أو ساعتين من العشاء. كنتُ بحاجة إلى تلك السترة التي لم أشترها. كانت الليلة صافية وهادئة وباردة. خرجنا من الامتداد الحضري لشنغهاي، وكانت الأضواء الوحيدة التي يمكنني رؤيتها عبارة عن المنارات الساحلية، والسفن الصغيرة البعيدة. قد نكون في البحر المفتوح لكنْ الماء تحتي بدا بنيًا وطينيًا. كنا ما زلنا في نهر "اليانغتسي" وما زال أمامنا ساعتين للوصول للمحيط.

الساعة الآن العاشرة ليلًا ونحن في اليوم الثامن والأربعين. كنّا نبحر في نهر" اليانغتسي" باتجاه الشرق، وما يزال "ريفورم كلوب" على بعد أكثر من نصف العالم.

**اليوم التاسع والأربعون 12 نوفمبر**

استيقظتُ على صوت الإعلانات الصينية الغامضة على مكبرات الصوت. ولأنني أعلم أننا وللمرة الأولى لن نبدأ اليوم مبكرًا، استرحتُ بثقة على جانبي، ووضعتُ الملاءات فوق رأسي متشوقًا إلى وجبة إفطار طويلة ومتأخرة. بعد ساعة أخذتُ حمّامًا منعشًا واسترخيتُ قليلًا ثم نزلت إلى الكافتيريا لأجد أنَّ ذلك الإعلان الغامض كان يبلغ الركاب بتقديم التوقيت ساعة. كانت الساعة العاشرة، وقد انتهى الإفطار منذ فترة طويلة. توجهتُ إلى غرفة القهوة لأجد نادلًا ونادلةً فقط ولا أحد آخر. طلبتُ قهوة وعصير برتقال وبسكويت وجلستُ على طاولةٍ منخفضةٍ مفروشةٍ بقطعة قماش من حرير شنغهاي. كانت الغرفة مليئة بتجهيزات البرسبيكس البلاستيكية المجردة المليئة بالتفاصيل أو الزخارف غير الضرورية (عرفتُ لاحقًا أنها ميزة أساسية لتصميم الديكور الداخلي الياباني)، والكراسي الدوارة والموسيقى الهادئة الحزينة. قدمتْ لي النادلة الودودة بعض النسكافيه المحضّرة بعنايةٍ في كوبٍ يحملُ عبارة "يوم سعيد، وأصدقاء رائعون". كانت تتحدثُ القليل من الإنجليزية وأخبرَتْني أنَّ السفينة، المسماة" جيان زين"، هي عبّارة صينية يابانية، يشغلها الصينيون، ولكنها بُنيت في اليابان. تبلغُ سعتُها 560 راكبًا، ولكن لا يوجد على متنها اليوم سوى 165 راكبًا. سألتُها عن مدة عملها على متن السفينة، فقالت ثمانية أشهر.

"هل يعجبك العمل هنا؟"

"قليلاً"

انتهى شريط الكاسيت وعندما أرادت استبداله، أخذتْ شريط كاسيت كُتبَ عليه "أغاني ليلة عاصفة".

تنهّدتْ قائلة بإنجليزيتها الصينية "موسيقى جميلة Beautifurr music" ووضعتْ الشريط بسعادة.

تكوّنت الدقيقة الأولى أو نحو ذلك بالكامل من صوت الرعد المدوّي والأمطار الغزيرة، على نحو خطير أو مليء بالتحدي. أضيفت في النهاية إلى هذا الطقس السيء بعض النغمات الوترية المتزامنة المخنوقة. ابتسمتُ لها وردّتْ لي الابتسامة من بعيد. وأخذَ الرعدُ يزمجرُ في المسجّلة. ألقيتُ نظرة من الكوة لأطمئن أنَّ هذا الصوت يصدُرُ من شريط الكاسيت، فوجدتُ بحراً هادئاً وشمسًا ارتفعت في سماء من غيوم من القطن والصوف. ابتسمتِ الفتاة، وابتسمتُ، ثم ابتسم النادل أيضًا. بدا أنَّ هذا هو الشيء الوحيد الذي يمكننا أن نفعله.

استكشفتُ السفينة لاحقًا ومررتُ بلافتة تقول "حمّام الرجال" وصفّ لا ينتهي من ماكينات السلوت التي توزع البيرة والصابون والقهوة والمعكرونة والمشروبات الغازية اللزجة.

اتضحَ أنَّ هناك طاقم تصوير آخر على متن العبّارة. كانوا حوالي 25 شخصاً، من هيئة الإذاعة والتلفزيون اليابانية، البي بي سي اليابانية، يصورون فيلمًا دراميًا عن امرأةٍ من أصل صيني ياباني مختلط، وُلدتْ في شنغهاي عندما احتلّها اليابانيون خلال الحرب العالمية الثانية، والتي تجلبُ أطفالها إلى الصين لتقرير الجنسية التي سيحملونها. كانوا يصورون مشهدَ نادلٍ يصعدُ بعض الدرجات نحو الكابينة. لذلك قررتُ الخروج إلى سطحِ السفينة لفترةٍ من الوقت، نظرًا لأنَّ هذه الدرجات هي التي تؤدي إلى مقصورتي، ولأنَّ النادل كان يخطئ دومًا في شيء ما، فيعيدون التصوير.

وجدتُ في غرفة ألعاب مهجورة طاولتي "بينغ بونغ" أو ثلاثًا متهالكةً من دون أرجل. وكانت هناك مجموعة من الطلاب اليابانيين في مؤخرة السفينة يلعبون الورق على طاولات بلاستيكية، وُضِعَتْ تحت مشمّعٍ بلاستيكي دائري مخطَّطٍ، امتدَّ على أعمدةٍ بلاستيكيةٍ رفيعةٍ لتشكيل شرفة بلاستيكيةٍ صغيرة. لم أرَ سوى شخصين أوروبيين خمّنتُ أنهما قد يكونان زوجين في شهر عسل، لأنهما كانا لا يفارقان بعضهما البعض. خلعتُ قميصي وجلستُ لبعض الوقت لقراءة ذكريات أنتوني برجس التي غالبًا ما جعلتني أضحك بصوت عالٍ.

طُلب من باسبارتو الذي استمتع بيوم عطلة كامل، أن يلعب في وقت لاحق دور كومبارس في الفيلم الياباني. كان المشهد يُصوَّرُ في الحانة، والأجر أن يشربَ بقدر ما يريد. انطلقتْ موجةُ تصفيقٍ عفويةٍ من اليابانيين عندما وافق كل من نايجل وسيمون وديف وأنجيلا وهم يدخلون موقع التصوير. تمكّنتُ في الساعة العاشرة في الليل على سطح السفينة قبل أن أذهب للنوم، من رؤية أضواء قوارب صغيرة وبعض المستوطنات الساحلية في الشمال. رجعتُ إلى خريطتي، واستنتجتُ أننا نمرّ عبر أرخبيل جزر "ريجوكو"، قبالة الطرف الجنوبي من" هونشو". كانت هذه نظرتي الأولى على اليابان، ونحن نغادر بحر الصين الشرقي ونبحر في المحيط الهادئ الذي يمثّل البحر العاشر الذي دخلتُ إليه منذ عبور القناة الإنجليزية. أعددتُ بعض الماء الساخن في مقصورتي، وتناولتُ جرعةً أخرى من دوائي الصيني المنشّط. يشبه طعم الدواء تقريبًا شعور الاستلقاء ووجهك للأسفل، وفمك مفتوح على أرض غابة رطبة.

**اليوم الخمسون 13 نوفمبر**

كنا نصوّرُ في أنحاء السفينة المختلفة، قرّرَ كليم التصوير من زاوية "الشعور بالفراغ والوحدة". ولكن أشعة الشمس الدافئة والبحر الهادئ دفعت جميع الركاب إلى سطح السفينة، لذلك توجبَ علينا إبعاد الناس من أمام الكاميرا لنحصلَ على القليل من الشعور بالفراغ.

تبيَّنَ أنَّ الشخصين "العريسين الجديدين" كانا أخصائيّ في الوخز بالإبر من باريس، يتجوّل حول العالم منذ عامين، وطالبة هولندية في قسم الدراسات العربية، وقعَتْ في حبِّهِ خلال الرحلة. بعد أن ذهب من باريس إلى باكستان (حيث كان قد تحدّثَ مع الجنرال ضياء الحق قبل أقلّ من أسبوعٍ من وفاته)، ثم إلى أفغانستان حيث أمضى ستة أسابيع مع المجاهدين، كانت صدمته الكبرى أن يجد الصين، البلد الذي كان هدف رحلته الأساسي، يطلب منه دفع مبلغ 45000 دولار لمنحه الإذن في دخوله. اضطر الى الدخول عبر طريق الحرير العظيم. وعندما قلتُ إنني أحسده فعلاً على الرحلة، نفضَ يده باستخفاف "انس الأمر. لم يغد هناك وجود لهذا الطريق بعد اليوم...فكل شيء متشابه... المعابد والأديرة. يكفي أن ترى معبدًا واحدًا..."

لا بد أنه كان يعني حالة سيئة من خيبة الأمل. وعندما سألتُه عمّا إذا كان الصينيون مرحّبين به وودودين،

قالت زوجتُه... "الأقليات، نعم، وفي التيبت على وجه الخصوص، أما البر الرئيسي للصين، فلا".

كانوا ينظرون إليهما بشكٍّ عميق، وقد راقبوهما، وطلبوا المال منهما وقد أُجبرا في بعض الأحيان على قضاء ليلةٍ في سجنٍ محليّ. كانا يحملان رصيدًا كبيرًا من قصصِ الرعب عن هذه البلاد، وكان أغلبُها حقيقة عن أناس آخرين. تقولُ إحدى القصص إنَّ طالبةً تعرضَتْ لسرقةِ كاميرتها في قطار. وقد أُغلقتْ أبواب القطار في المحطة التالية وصعدت الشرطة على متنه. وجدوا رجلاً يحمل كاميرا وسألوا الفتاة عما إذا كانت لها. فأومأت برأسها بالإيجاب. أكّدَ لها الشرطي أنه ليس هناك لصوص في الصين، وأطلق النار على الرجل فأرداه قتيلاً على الفور.

تحدّثنا عن الطب. وسألتُهُ عن رأيِهِ في الموقف الصيني تجاه الأطباء، أي أن تدفع لهم عندما تكون بصحة جيدة، وتتوقّف عن الدفع عندما تكون مريضًا. بدا أنه يتّفقُ مع النهج الصيني التقليدي، وقال إنه لم يعد يؤمن بالطبّ الغربي. وأشارَ بإصبعهِ إلى رأسِه: "طالما أنك تأكل الطعام المناسب، وتتنفّس الهواء المناسب...".

في الساعة الثالثة بعد الظهر، تمكنّا من رؤية الساحل الشرقي لليابان بوضوحٍ على الجانب الأيسر من السفينة، حيث يرتفعُ في سلسلةٍ من المنحدراتِ الصخرية. ارتقى المحيط الهادئ إلى اسمه في هذه الأثناء، وأخذَ الوقتُ يمرّ ببطء.

اشتريتُ كتاب قصص قصيرة للكاتب الصيني "لو وينفو" من المتجر في الأسفل. كان قد انضم للقتال لمحاربة حكم حزب "الكومينتانغ" في عام 1949، ولكنه وجد نفسه لاحقًا، بوصفه كاتب أدب خيالي، مُدانًا خلال فترة الثورة الثقافية. "لقد أُجبرتُ على الاعتراف بجرائمي وقاموا بعرضي في الشارع وقد علقوا لافتةً حول عنقي". كان أكثر حظاً من البعض، فقد نجى بالحكم عليه بالنفي إلى الريف. وفقد آخرون حياتهم، ولم يتمكن الكثيرون من الكتابة مجددًا. لا بد أنَّ توازن حقيقة إعادة نشر أعمال "لو وينفو" مجددًا في الصين، مع التجارب غير السعيدة لأخصائي الوخز بالإبر الصينية الجوّال.

اشتريتُ أيضًا بلوزة تحمل صورة جذابة للعبّارة، ومثالًا رائعًا للعبارات الهزلية الأنجلو شرقية:

"خدمة نظامية أسبوعية في قارب ركاب بضائع رائع. يا لها من رحلة سعيدة، ودافئة مع هذا الخط البحري المثير".

**اليوم الحادي والخمسون 14 نوفمبر**

كان من المقرّر أن نصل إلى يوكوهاما هذا الصباح في الساعة 8.05، ولكن كالعادة لم تصل أي سفينة صعدتُ على متنِها في الوقت المحدد. ذكّرتني نسختي من كتاب *حول العالم في ثمانين يومًا* التي اهترأت زواياها وأطراف أوراقها بعد كل هذه الرحلة، أنَّ باسبارتو جاء إلى رصيف يوكوهاما على متن سفينة "*الكارناتيك*" في 14 نوفمبر 1872، أي قبل 116 عامًا من اليوم، ولكنه وصل بدون فوغ الذي أضاعه في هونغ كونغ. لم يكن قد مضى عليهما مع المصائب التي عانيا منها سوى 44 يومًا بعيديْن عن لندن. يمكنني اللحاق بهما في المحيط الهادئ الذي استغرق فوغ 22 يومًا لعبوره، إذا تمكنتُ من العثور على سفينة قادرةٍ على تجاوز سفينة "جنرال غرانت" التي صعد على متنها وقد كانت "... باخرة كبيرة عليها عجلات جانبية ويبلغ وزنها 2500 طن، مجهزة تجهيزًا جيدًا وتبحر بسرعة كبيرة".

سحبتُ الستائر البرتقالية الرقيقة ووجدتُ أمامي اليابان. ملأتْ أشعةُ الشمس المشرقة المقصورة الصغيرة، وقد انسكبتْ من وراء الخطوط الداكنة للتلال الوعرة. وظهرتْ إعلاناتٌ مفصّلة باللغتين الصينية واليابانية.

أخذنا نتحرّك ببطء نحو السماء البنية الرمادية غير المحددة لمدينة يوكوهاما. (كان اللون البني لون المباني، أما الرمادي فلون تلك الهالة من الهواء الملوّث فوقها). تجاوزنا اثنتين من أكبر السفن التي رأيتُها على الإطلاق، وكلاهما ناقلة سيارات تحمل اسم "نيسان" بأحرف يبلغ ارتفاعها 20 قدمًا على جانب السفينة. كانت هذه السفن عبارة عن هياكل عملاقة تجعل سفن الحاويات تبدو مجرد سفن صغيرة رشيقة، ولكن حجمها الهائل دليل على القوة التجارية لليابان. خلفهما تنتظر ناقلاتٌ عملاقةٌ ضخمة بالقدر نفسه في طوابير لتفريغ نفطها. وبسرعة تفريغ النفط ذاتها، تخرج السيارات بسرعة كبيرة أيضًا.

لا مانع في بعض الأحيان، في هذا الميناء المليء بالليفياثان والوحوش الضخمة، من رؤية سفن شحن البضائع المتسخة، مثل سفينة "الوردة الآسيوية" من بنما، وسفينة "تشونجي" من بوسان، تحمل خردة معدنية من كوريا، وواحدة أخرى يمكن تمييز اسمها بصعوبةٍ تحت البقع والطلاء المهترئ، "فينوس" من مانيلا.

أطلقت السفينة القاطرة "*يوكوهاما مارو*" بوقًا ملعلعًا مطوّلًا للتحذير من ستّ سفن أخرى يبدو أنها تتجه إلى مكاننا على الرصيف، وأخذتْ تشدّنا إلى مكان مرسانا. كان الطلاب الصينيون الذين جاءوا للدراسة في اليابان يتكئون على سور السفينة وينظرون بترقّب حولهم. حملَ أخصائيّ الوخز بالإبر الجوال علبةً كبيرةً على كتفيه، يزيّنُ الجزء الخلفي منها بأسماء القضيتين الوحيدتين اللتين تهمانه: "الأطفال اللاجئون في العالم" و"الجامعة الأوروبية للطب الصيني". اصطفَّ عمال الرصيف الذين يرتدون زيًا أصفر موحدًا للإمساك بالحبال. وضعَ رجالُ الجمارك الذين يرتدون زيًا أزرق داكنًا قفازاتهم البيضاء استعدادًا للصعود إلى السفينة. انطلقَ وابلٌ من الألعاب النارية والشرائط الملونة من حفلٍ ترحيبيّ للطلاب. كانت بجواري عائلة يابانية استقلّتْ حافلةً عبر الصين لقضاءِ عطلةٍ في باكستان، لكنْ العائلة بأكملها عدَلتْ عن رأيِها، وعادت على الحدود الباكستانية بسبب الخوف من الكوليرا. يبدو أنهم قد تعاملوا مع الأمر بشكل جيد للغاية.

انطلقت مارشات سوزا الموسيقية من مكبّرات الصوت، واختلطَتْ في صخبٍ موسيقي مع موسيقى الفالس من فيينا على نظام ميوزاك الصوتي الذي لا يعرفُ الكلل على السفينة. أنهينا معاملاتنا في الجمارك والهجرة بأدبٍ شديدٍ وبسرعةٍ كبيرة، وذهبنا بالسيارة لمسافةٍ قصيرةٍ إلى محطّة "يوكوهاما شين كنسان". وتعني عبارة "شين كنسان" السكة الحديدية الجديدة، والمعروفة في الغرب باسم "قطار الرصاصة".

كانت مارشات سوزا التي انطلقت أثناء هبوطنا من السفينة عبارة عن إشارة واضحة ومناسبة لنزعة الأمركة الاستثنائية لليابان، البلد الذي قصفته أمريكا حتى استسلم وخضع في الحرب، وأُعيدَ بناؤُه على الهوى الأميركي الذي حدّدَ للبلاد الأولوية الاقتصادية.

لذا وجدنا في الفناء الأمامي للمحطة مطعمًا يدعى "ذا نيويورك لانش بوكس"، وإعلانًا عن "هوم تاون إكسبرس" وتوم وجيري يبيعان شيئًا ما. كان الجزء الرائع في الموضوع أنَّ القليل من اليابانيين يتحدثون الإنجليزية أو يكتبونها، إذ يعرفون بضع كلمات رئيسة فقط، ينتقونها صوتيًا من الأغاني الأمريكية والأفلام والمسلسلات التلفزيونية، ويجمعونها معًا لتشكيلِ نصفِ لغةٍ جديدة مرحةٍ غريبةٍ تجدها هنا وهناك على الأكياس مثل "تراد بوي، التقليد الناجح للرجال"، أو على القمصان "انفجار الروح"، "مضحك بجنون"، "مرحبًا أيتها الجميلة". هناك علامة تجارية للجوارب تباع في أحد أكشاك المحطات الصغيرة العديدة، اسمها "الفتى المشاغب"، وقيل لي إنَّ شخصًا ما رأى امرأة نظيفة ترتدي ملابس باهظة الثمن، ارتدت حزامًا جلديًا ضخمًا كتبت عليه كلمة "هراء".

كانت المحطة نظيفةً للغاية إلى درجةِ الهَوَس، إذ لا ينظفونها بالمكانس فقط، بل بالماء والصابون على أيدي جيشٍ من الفتيات اللواتي يشبهن الليدي ماكبث، واللواتي يحاولنَ التخلّصَ من أيِّ بقعٍ قد تشيرُ إلى الفقر أو التراجع الاقتصادي.

يرتدي اليابانيون ملابسَ جيدة وجميلة للغاية. وقد ذكرني شكلهم وأزياؤُهم بالإيطاليين. لقد خشيتُ بالفعل من كونِنا نبدو كمجموعة من المتشردين. شعرتُ وكأنني واحد من أولئك الفلاحين الصينيين الذين جاءوا مدهوشين إلى بهو فندق "وايت سوان" لينظروا برهبةٍ إلى ما يمكن للإنسان أن يصنعه في عالمه. تلاشى إعجابي قليلًا عندما صعد رجل أعمال أنيق إلى القطار مرتديًا قناع الدخان. كان القطار من الداخل والخارج أشبه بالطائرة. تشعر بالنظر إلى الأنف المدبب للقطار مع تلك الكابينة في الجزء العلوي منه أنك أمام طائرة 747، قُطعت ثم ألصقت على سلسلة من هياكل الطائرات بدون أجنحة. كانت الكراسي في الداخل مرتّبةً مثل كراسي الطائرات، وكان السائق يرتدي قبعة مدببة مطرزة تشبه قبعة الطيار. تخبرك التذكرة بالضبط أين يجب أن تقف على المنصة. يصل القطار كل 10 دقائق في الوقت المحدد تمامًا، وتبقى الأبواب مفتوحة لمدة 30 ثانية فقط. القطار مخصصٌ لرجال الأعمال الذين يسافرون بلا أمتعة كثيرة، وليس مخصصًا لطواقم التصوير حول العالم، وقد جَعَلَنا شعورُنا كمشاركين في برنامج تلفزيوني نقوم بمجهود هائل لتحميل حقائبنا في الوقت المناسب.

تحرّكنا في رحلةٍ امتدّتْ 15 دقيقة إلى طوكيو عبر شريطٍ متجانسٍ من المنازلِ المتجاورة بكثافة. لم يكن هناك أي فاصل بين تلك الصناديق المنخفضة المهلهلة التي قيل لي إنَّ سعرها يصل إلى نصف مليون جنيه إسترليني كحدّ أدنى في وسط مدينة طوكيو. لم يكن هناك الكثير من المساحة المتوفرة حتى تعيّنَ على اليابانيين المجانين بالغولف بناء ملاعبهم أعلى المباني. كان الركاب من حولنا بسلوكهم الراقي وكعوبهم العالية يقرأون الصحف التي استمرت عناوينها الرئيسية منذ أواخر شهر أغسطس، كما أخبروني، حول أخبار عن مرض الإمبراطور هيروهيتو. لم تغفلِ الصحفُ أيَّ خبر ٍمهمًا كان أم بسيطًا عنه. الخبر المهم اليوم أنَّ أمعاءَهُ لم تتحرك لمدة أسبوع كامل. لقد سجّلتْ الصحف ونشرتْ تفاصيل نبضِهِ وضغط دمه بدقة كما سجلتْ مؤشّر داو جونز.

امتلأتْ رفوفُ بيعِ المجلات في محطة طوكيو بصور جورج بوش فاتحًا ذراعيه. وقد حملت إحدى المجلات اليابانية عنوانًا بالإنجليزية "غسل القلوب Heart Washing". انحنيتُ قليلًا لأنظر عن كثب للمجلات ولأريح كتفي قليلًا من حقيبتي الثقيلة. توجّبَ عليّ حملُها على الفور مجددًا لأنَّ سيدة تجلس على مكنسة كهربائية كبيرة كانت تقترب باتجاهي مسرعة.

كانت مجموعات من تلاميذ المدارس المنضبطين الذين يرتدون زي المدرسة الرسمي، يتجولون تحت إشراف المعلمين الذين يرفعون الأعلام فوق رؤوسهم. ارتدتِ الفتياتُ قمصانًا زرقاء داكنة مع تنانير بثنياتٍ مطويّة، وارتدى الأولاد زيًا أشبه بزيّ الفرسان البروسيين، مع سترة سوداء بأزرار عالية حتى الرقبة. (علمت لاحقًا أنَّ الزي المدرسي التقليدي للبنين مستوحى في الواقع من سترات الجيش البروسي).

وقفت صفوفٌ متسلسلةٌ من عرباتِ النقل التلفزيوني الفضية، عند مدخل الحديقة التي تحيط بقصر هيروهيتو الإمبراطوري، تعلوها كاميرات بثٍّ خارجيةٌ مغطاةٌ بالبلاستيك، كامنة هناك أشبه بالنسور المغطاة بأغطية الرأس.

استطعتُ رؤية الأشجار التي تغيّرَ لون أوراقها، وتذكرتُ أنَّ طوكيو، رغم أنها تقع على خط العرض نفسه مع المغرب، لكنْ مناخَها أقرب إلى مناخ مانشستر، وأنني قد عدت مجددًا إلى أرض الفصول الأربعة. لم يعد بإمكاني تأجيل شراء الملابس أكثر من ذلك وانطلقتُ متسلحًا بروح تعليمات فوغ إلى باسبارتو "سوف نشتري في الطريق" إلى المتاجر الكبرى. المتاجر اليابانية الكبرى عبارة عن مؤسسات، وهي تأخذ دورها في الحياة الوطنية على محمل الجد. فهذه المتاجر بصرف النظر عن تقديمها مجموعة هائلة من كل شيء، فهي تضم أيضًا مكاتب سفريات وقاعات حفلات موسيقية ودور سينما ومعارض فنية. لم يكن شراء لوحة بيكاسو "البهلوان والمهرج الصغير" مقابل 38 مليون دولار أميركي، ليتم عرضها في المعرض الوطني الياباني، بل في متجر "ميتسوكوشي". اشترى المنافسون في متجر "سيبو" مؤخرًا لوحة للرسام الفرنسي "مونيه" مقابل 10.5 مليون دولار.

كنت أشرب القهوة في حانة كونكورد في الساعة السابعة وعشرين دقيقة مساءً، في الطابق العلوي من متجر "هانكيو" في طوكيو. دخلتُ إلى هنا قبل حوالي 35 دقيقة، ووجدتُ مجموعة جيدة من الملابس التي أحبها، معظمها من إيطاليا وإنجلترا، واشتريت سترة وكنزة وزوجين من السراويل. احتاجت السراويل إلى التقصير، واعتذر البائع لي من أنَّ هذا قد يستغرق نصف ساعة! ولاحظوا بينما كنت أدفع فاتورتي، أنَّ إصبعي بها خدش صغير، فجلبوا لي في غضون ثوانٍ ضمادةً ووضعوها على إصبعي. واجتمع موظفو كل قسم من الدمى اللينة للأطفال إلى الأجهزة الطبية الخاصة بالأسنان، لينحنوا لي أعلى السلالم المتحركة الخاصة بكل قسم، بينما كنت أغادر المتجر في السابعة، حاملًا ملابسي الجديدة ومتشوقًا لتغيير قمصاني الملطخة والمكرمشة التي يدعو منظرها للإحراج، والسراويل التي نقرها الببغاء. ربما كنت أبدو مثل شخصية "ورزيل غوميدج" الكوميدية، ولكنني كنت لأربعة طوابق أشبه بملكة بريطانية.

يبلغ عدد سكان كل من شنغهاي وطوكيو حوالي 12 مليون نسمة، ولكنْ الفرق في مظهر الناس فرقٌ هائل. تبدو اليابان وكأنّها تتألّفُ من طبقةٍ متوسّطةٍ ثريّة للغاية، نشطةٍ وواثقةٍ من مكانها ودورها في مدينة تكنولوجية حضرية متطورة. تبدو حشود الناس في شنغهاي وكأنها خارجة من قرن آخر. يشكّلُ وسط مدينة طوكيو في الليل انفجارًا هائلًا من الأضواء، وثورانًا من مصابيح النيون، والقطارات الهادرة على الجسور في السماء، والطرق التي تعجّ بالسيارات. ولكن لا يوجد مشاة مخالفون يعبرون الطرق بعشوائية ولا أكياس بلاستيكية سوداء. لعبة التحكم هي اللعبة السائدة هنا. أخذتُ سيارة أجرة عائدًا إلى الفندق حاملًا مقتنياتي الجديدة. لا يفتح الباب الخلفي تلقائيًا فحسب، بل يغلق أيضًا تلقائيًا أيضًا، وعليك مثل الوضع في القطار السريع، أن تتحرك بسرعة أو ستفقد شيئًا ما.

يتمتّعُ اليابانيون من الناحية الثقافية بخصائصِ طائرِ العقعق الذي يجمع الأشياء اللامعة من كل حدب وصوب، لذلك لديهم القدرة على أن يستوعبوا ويقلدوا بمهارة كبيرة أي شيء يجذبهم. لذلك انتهى بنا الأمر بتناول الطعام الأيرلندي في طوكيو، في مطعم" Mother Maguire’s" الذي يقدّم البيرة وشرائح اللحم.

**اليوم الثاني والخمسون 15 نوفمبر**

كانت وحدة التحكّم بجانب السرير مؤتمتةً ومتطورةً للغاية، لدرجةِ أنني عندما مددتُ يدي لإضاءة الضوء في الليل وجدتُ توقعات الطقس لجنوب كاليفورنيا تومِضُ على شاشة التلفاز في غرفتي. انزاحت الستائر وأخذتْ غلايةُ القهوة تغلي قبل أن أتمكّنَ في النهاية من إيجاد مفتاح الضوء، وقد أضاءت العديد من المصابيح العلوية والسفلية على المكان الذي احتاجه بالضبط قبل أن أجد مفتاح الضوء. كان أول شيء فعلتُه في الصباح هو الاتصال بالسيد ناكاجيما، وكيل الشحن. لم يكن موجودًا وحلَّ محلَّهُ شخصٌ آخر ليساعدني. كان الحاجز اللغوي صعبًا للغاية، ويخفّفُ من إمكانية الاستفادة القصوى من حسنات الإبحار حول العالم، لذلك استسلمتُ واضطررتُ للانتظار قبل أن أعرف مصير رحلتي عبر المحيط الهادئ.

كانت خدمات نقل المسافرين في البحر في عصر فوغ تتوفّر في اليوم نفسه في أي مكان. ولكن لا توجد اليوم للأسف خدمات لنقل الركاب عبر المحيط الهادئ، باستثناء الرحلات البحرية. وليس لدي خيار سوى حشر نفسي على متن بعض قوارب الشحن، وهذا يتطلبُ التعرّضَ للتذمّرِ المستمر من أولئك الذين يعملون في نقل البضائع لا الأشخاص.

أخذتُ جولةً في الشوارع الجانبية بالقرب من الفندق. كانت الأبنية صغيرة، والمقاهي والشركات والمحلات التجارية تتزاحم فوق بعضها البعض مع عدد قليل جدًا من المباني الشاهقة. (قيل لي إنَّ هذا بسبب التهديد المستمر للزلازل، إذ يقولون إنَّ هناك زلزالًا كل يوم في طوكيو، ومعظمها زلازل بسيطة لا يشعر بها الناس في الشارع). ونظرًا لأنَّ المجموع أكثر أهمية من الفرد في الحياة اليابانية، كان من الطبيعي أن يتّحد أصحاب المتاجر والشركات معًا لرعاية شوارعهم وتقدير إمكانية بناء المزيد. ولكن النتيجة ليست مذهلة من الناحية المعمارية، إذ لا توجد واجهات كبيرة شاملة، بل شعور حيوي ومتفاوت وقوي بعدم الثبات وحتمية التغيير.

ذهبتُ للتعرّفِ على الظاهرة التي ما تزال ظاهرة يابانية، والتي يُشاعُ أنها أصبحت منتشرة اليوم في الغرب أيضًا، وهي فندق الكبسولة. تقدّمُ هذه الفنادق سريرًا في وسط المدينة لقضاء الليل مقابل 3600 ين، أي حوالي 17 جنيهًا إسترلينيًا أو ما يعادل سعرَ عدة فناجين من القهوة في مقهى في وسط المدينة. ولكن يتوجب عليك مقابل هذه القيمة الرخيصة الاستثنائية أن تتحمّل درجًة معينًة من النظام الصارم. كان الفندق الذي أردتُ تجريبه مزيجًا بين سكنٍ جامعي عالي التقنية ومشرحةٍ حكومية. لا بدَّ من خلعِ حذائك حتى قبل أن تصل إلى مكتب الاستقبال (وهذا بحدّ ذاته يمثّل اختبارًا جيدًا للسكارى في وقت متأخر من الليل). تعني الفنادق الرخيصة في وسط لندن عمومًا الفنادق القذرة سيئة السمعة، أما فندق الكبسولة فيحافظ على نظافته على نحو أشبه بالهوس المرضي، كما هو الحال في أي مكان آخر في طوكيو. تتوالى صور كاميرات المراقبة الداخلية على مجموعة من شاشات الفيديو في مكتب الاستقبال مثل الرموز المتغيرة باستمرار على ماكينة الحظ. تدفع عند دخولك ويعطونك مفتاح خزانة للملابس، ومذكّرة حول السلوك المسموح في المكان ("يمنع استقبال الأشخاص الذين يحملون وشومًا على أجسادهم") ومنشفة. تستبدل ملابسك عند خزانة الملابس الموجودة في الطابق الذي سيخزنونك فيه بزوجٍ من السراويل القصيرة الزرقاء الفاتحة وقميص هاواي مشجّر. يتحول رجال الأعمال مؤقتًا إلى فراشات. ويزوّدونك أخيرًا بشفرة حلاقة وفرشاة أسنان، ثم يرشدونك إلى كبسولتك المخصصة لك. الكبسولة لا تعدو كونها صندوقًا بلاستيكيًا بطولِ ستةِ أقدامٍ وعرض حوالي ثلاثة أقدام، مكدسة فوق بعضها البعض في صفوف طويلة. يتوفّرُ لك في الكبسولة مرتبةٌ رقيقةٌ ولكنها مريحة، وتتحكّم بدرجة الحرارة من خلال لوحة تحكم بجوار الكتف الأيمن، بالإضافة إلى الضوء وتلفاز صغير ملون. كلّما قل تقديرك للنزعة الفردية، سَهُلَ عليك التغلبُ على مشاعر الخوف من الأماكن المغلقة وفقدان الهوية. سوف يكون الاستيقاظ في منتصف الليل في مكان كهذا بالنسبة إليّ تجربة محبطة إن لم أقل مرعبة.

تناولتُ الغداء مع ديفيد باورز، رجل إذاعة "بي بي سي" في طوكيو، في بار سوشي أوتوماتيكي. إذ يتحرك أمامك سبعة وثلاثون نوعًا من السوشي (سمك نيء مع الأرز) ببطءٍ على حزامٍ متحرّكٍ تتجددُ عليه الأطباق باستمرار، ويجلس أمامه الزبون ويختار الصحن الذي يحتوي على السوشي المفضل لديه. تُعدّ الأطباق في النهاية وتُحسب الفاتورة. وتُوزّع أكواب الشاي وزجاجات الماء أوتوماتيكيًا أيضًا. تمثل هذه التقنية انتصارًا حقيقيًا لما يجيده اليابانيون حقًا: الإدارة والتوزيع والتحكّم.

تراكمتْ كومة الصحون أمامي بعد أن تناولتُ الحبّار وبطارخ سمك القد، والأنقليس والأخطبوط المسلوق والفجل المخلل والجمبري النيء والخِيار والأعشاب البحرية والتونة المفرومة والبصل وعيدان السلطعون. كان يظهر أمامي على نحو متكرّر نوعٌ من الطعام الشهيّ للغاية وكنتُ أتجاوزه، وقد أخبرني ديفيد أنَّ هذا الطبق عبارة عن أحشاء حبّار مملّحة، ولكن يصعبُ على الأوروبيين عادة تناولها. بدا هذا تحديًا لا يمكن تجنبه، كوني رجلًا يعشقُ أطباق الأحشاء بالطبع، فأدخلت قطعة منه في فمي. يمكنني القول إنها كانت منعشة على الأقل بلونها البنفسجي وقوامها الزلق. كانت منعشة حقًا أكثر من كونها مادة صناعية لاصقة. سوف تنضم بالتأكيد إلى حساء الثعلب والكلب والثعبان والقطط في حفلة جماعية تمتد لسنوات عديدة قادمة.

أدركتُ فجأة أثناء انتظاري في كابينة هاتف عمومي للاتصال بالسيد ناكاجيما مجددًا، كثرة استخدام اليابانيين لكلمة "هاي" مع زفير قوي في محادثاتهم اليومية. تنطلق الكلمة صافرة حادة بحيث يبدو أنَّ الشخص الذي يقولها قد ألقى عليك سكينًا، فتلتفت بسرعة لتجد أنه مجرد شخص يتحدث على الهاتف خلفك.

حالفني الحظ أخيرًا فقد كان السيد ناكاجيما في مكتبه... *هاي*!... كانت هناك سفينة حاويات تابعة لشركة "نبتون أورينت لاينز" من المقرر أن تغادر مساء الغد في رحلة مدتها عشرة أيام إلى "لونغ بيتش" في كاليفورنيا.

هذه أخبار سعيدة بالفعل ولا بد من الاحتفال بها. كان كليم مصممًا على تجربة حانة الكاريوكي. بدأت فكرة الكاريوكي (يعني "الأوركسترا الفارغة ") قبل 20 عامًا كوسيلة لربط التكنولوجيا اليابانية برغبة اليابانيين في الغناء في الأماكن العامة. دخَلَتْ على الكاريوكي عدةُ تحسيناتٍ طفيفةٍ منذ ذلك الحين، ولكنّهُ يتكون أساسًا من حانةٍ صغيرةٍ تحتوي على مساحة للأداء والغناء. في الحانة التي زرتُها مع ديفيد باورز يوجد قرص ليزر يضم ألحانًا متنوعة لألفي أغنية شعبية. يمكن تشغيل أي لحن على النظام الصوتي في الحانة مقابل مبلغ زهيد قدره 100 ين فقط، بينما يقف الشخص على المسرح والميكروفون في يده، والكلمات تُعرض على الشاشة أمامه، ويغني بأفضل ما لديه. ولكن ليس هذا كل شيء، لأنَّ الفيديو خلفه يضيف على شاشتين كبيرتين اللمسة الأخيرة للتجربة. يمكن للرجال والنساء في منتصف أعمارهم الذين يرتدون ملابس محترمة غناء الأغاني الحزينة، بينما يسير العشاق الشباب في حقول الذرة في سيارات سوبارو ذات الدفع الرباعي، في فيديو عبر تقنية "سوفت فوكس".

الأجواء هناك مبهجة للغاية والجميع يشجعون الجميع ويصفقون لهم مهما كان أداؤهم مروّعًا. كان ديفيد باورز يغني باللغة اليابانية، بينما كنت أعبّ البيرة لأتشجّع، عدة أغان تحطّم القلوب حقًا وقد جعلت الحانة بأكملها تصفق له. هناك طاولة تجمّعَ عليها شباب يابانيون أنيقون أخذوا يهتفون "تاتشر...تاتشر" لم أثق في صوتي لأداء أي أغنية عاطفية لذلك اخترت أغنية من الكاتالوغ أغنية "You Are My Sunshine"، لم أتمكّن من إبعادِها عن ذهني منذ سمعتُ فرقة الجاز في شنغهاي تعزفها. أظهر الجمهور دعمه الكبير، وظهرت على الفيديو صورٌ متناغمة لشاطئ "ماسل بيتش" في لوس أنجلوس، وجهتي التالية، وانضمّتْ فتاةٌ يابانيةٌ حيويةٌ إليّ لغناء مقاطع الجوقة. انطلقتْ في النهاية صرخاتٌ وهتافاتٌ تقول "بيي بيي سيي...بيي بيي سيي" والتي أعتقد جازمًا أنها ستجعل أعين دافعي الضرائب تغرورق بالدموع.

عندما عدتُ إلى الفندق أخبرني كليز عبر الهاتف من لندن أنَّ اليابان كانت الدولة الوحيدة في العالم التي لم تظهر أي اهتمام بـفيلم *"سمكة تدعى واندا A Fish Called Wanda*". فاقترحت عليه تغيير الاسم إلى "حبار يدعى واندا".

ذهبتُ إلى الفراش وأنا في أوج تألّقي بعد أن شربت كأسًا من الويسكي الياباني "سوبر نيكا"، الذي يكاد يكون أسوأ من أدائي في الغناء.

**اليوم الثالث والخمسون 16 نوفمبر**

كان عليَّ جلبُ دليلٍ أخيرٍ على وجودي هنا قبل مغادرتي اليابان. طلبَ مني روبرت هيوسون، أحد مديري أعمالي الأربعة، إحضار قائمة طعام من مكان يدعى "كافيه بونغو". كان الاسم سهلًا لحسن الحظ وتصميم المكان المميز لا يمكن ألّا أن يسترعي انتباهك. بدا المكان وكأنَّ طائرة قد اصطدمت به للتو، وظهر جناح الطائرة من النافذة إلى الشارع. ثُبّتَ الجناح على ارتفاع حوالي 8 أو9 أقدام من الأرض. تداخلتِ العوارضُ المنحنية مع الأعمدة المعدنية المائلة من أعلى الطائرة إلى أسفلها، وقد بدت الأعمدة الكلاسيكية، المكسورة والمائلة، وكأنها تنمو بداخلها. انتصبَ تمثالُ داود لمايكل أنجلو بجانبِ الحائط. بدا الجو العام كما لو أنَّ طائرة داكوتا قد أُجبرتْ على الهبوط اضطراري في فلورنسا في العصور الوسطى.

جلسَ عدد قليلٌ من اليابانيين بجدّية ومهابةٍ وسط كل هذه الصور المتنوعة المبهجة والمثيرة، والتي صمّمها المهندس المعماري البريطاني، نايجل كوتس، يشربون القهوة بـ 4جنيهات إسترلينية للكوب الواحد، وكأنهم في قاعات بيتزي للشاي في مدينة إلكلي في بريطانيا. طلبتُ قائمة الطعام، ثم حاولت أن أشرح للنادلة أنني أريد الاحتفاظ بها. لم تستوعب ما أريده، وكيف ستفهم؟ كلما شرحتُ مهمتي أكثر بدا طلبي أكثر سخافة. كان عليَّ وضع قائمة الطعام في جيبي، ولكنها كبيرة إلى حد ما ولا يمكن إخفاؤها. اقتربتُ من عدة زبائن آخرين، ولكنهم أشاحوا بأبصارهم عني، ثم استعنتُ في محاولتي الثالثة أو الرابعة برجل أعمال حاول شرح مهمتي للموظفين.

لم تفترّ شفاهُهُم عن ابتسامةٍ واحدةٍ طيلة فترة الشرح، بل كانت ملامح العبوس تتزايد، ولكننا توصّلنا في النهاية إلى حل: سوف يرفض كل منهم تحمل المسؤولية وسوف يلقيها على شخص آخر. لا بد من استدعاء شخصٍ يتمتّعُ بسلطةٍ أكبر. كم عليَّ أن أنتظر؟ لم تفهمني النادلة. أشرتُ إلى ساعتي وحاولتُ بلغة الإشارة إفهامها أنَّ عليّ اللحاق بسفينة إلى المحيط الهادئ في غضون ساعتين. فذهبَتْ، ومرّ الوقت. بدا الأمر كما أنني سأضطر للاختيار بين الحصول على قائمة الطعام في "كافيه بونغو" أو إكمال الرحلة حول العالم في ثمانين يومًا. طلبتُ فنجان قهوة آخر بقيمة 4 جنيهات إسترلينية. كنت على وشك أخذ قائمة الطعام والهرب بها بعيدًا عندما ظهرت سيدة أنيقة، وبعد أن قدّمتُ لها تفسيرًا طويلًا استغرقَ الكثير من الوقت، قابلتني بردة الفعل المرتبكةِ نفسها.

"اسمعيني، لقد صمّمَ مهندسٌ معماريٌّ بريطاني هذا المكان، ومن المؤكد أنك تدركين أنَّ البريطانيين يقومون أحيانًا بأشياء سخيفة للغاية..."

فأضاءت عيناها: "هل أنت مهندس معماري!".

"لا، ليس هكذا، ولكنني أحب الهندسة المعمارية..."

"آه... نعم؟ ... مهندس معماري... جيد!"

ومنذ تلك اللحظة سار كلّ شيء بسلاسة، وخرجتُ أخيرًا ناقصًا 8 جنيهات إسترلينية، ولكن بحوزتي قائمة الطعام في "كافيه بونغو" وكوب قهوة وصحن.

قالت لافتةٌ رقميةٌ فوقي: 12 درجة مئوية، 11.20، 16 نوفمبر. اشتريتُ بلوزة طُبعَ عليها مثالٌ رائع على اللغة الأنجلو- يابانية: "الحياة الرياضية. يجب أن تمارس بعض التمارين الرياضية كل يوم". نعم، سوف يكون لدي الكثير من الوقت للتفكير في ذلك في المحيط الهادئ الذي يجب أن أتوجَّه إليه الآن.

كان بيتي للأسبوع ونصف الأسبوع القادمين سفينة كبيرة ضخمة مستعملة كثيرًا ومنهكة تحتاج بعض الطلاء على الهيكل. يبلغُ طول السفينة 800 قدم وتزنُ 42872 طنًا، وهي أطول بـ 10 أقدام وأثقل بـحوالي 6000 طن من "نبتون دايموند" واسمها "نبتون غارنيت". كانت سفينة شحن حاويات مليئة بالحاويات، مصممة للدوران حول العالم كل 63 يومًا. لقد جاءت من سنغافورة، عن طريق هونغ كونغ وتايبيه وبوسان في كوريا الجنوبية. وسوف تبحر الليلة في العاشرة إلى "لونغ بيتش" في كاليفورنيا، ثم إلى "تشارلستون" في نيويورك ثم إلى "هاليفاكس" في مقاطعة "نوفا سكوتيا" الكندية، حيث تبحر دون توقف إلى سنغافورة، عبر السويس، في غضون 23 يومًا.

لقد احتجتُ حقًا بعد 30 يومًا من الترحال في جميع أنحاء آسيا، ومع وجود رحلة عبر الولايات المتحدة ما تزال تلوح في الأفق، إلى الطمأنة التي يبعثها جدول زمني ضيق ومحكم مثل هذا، وقد كنا جميعًا بحاجة إلى فترة استراحة من التحميل والتفريغ وتسجيل الوصول والمغادرة والتصوير يوميًا في الحرارة وفي الزحام أثناء تنقّلنا من مكان إلى آخر.

استقبلني عند أعلى سلّمِ مكانِ إقامتي الطويلة في السفينة القبطان سوريش أميرابو.قائد "نبتون غارنيت"، وقد كان هنديًا يدخل القلب على الفور.

كانت "غارنيت" سفينة أكبر وأكثر حداثة من سفينة "دايموند"، ولكن معظم "التحسينات" رغم ذلك كانت تعديلات تجارية بحتة. ضُغطَ كلُّ شيء لتوفير مساحةٍ أكبر للحاويات، لذا كانت مساكن الطاقم أضيق، وتحولتْ أماكن دوش الاستحمام إلى مجرد مراحيض وحسب، واختفى حمام السباحة تمامًا. أما الزخرفة فكانت نفسها، تحملُ طابع الشرق الأقصى البسيط، وجميع المواد صناعية من البلاستيك المقولب، بألوان محايدة، سهلة الاستخدام وسهلة التنظيف، ولا تعلق في ذاكرتك على الإطلاق. يتكون الطاقم من 24 شخصًا: 3 هنود، وباكستاني، و14 سنغافوريًا، وماليزيَين، ومجندَين بورميين، ومجنّد فلبيني ومجنّد غاني. وُضعتُ في مسكن الطبيب مجددًا، الذي يتألف من غرفة نوم صغيرة وغرفة جلوس، على ارتفاع ستة طوابق عن سطح السفينة. أعطانا القبطان ورقة مطبوعة بالحاسوب تغطي الأشياء التي نحتاج إلى معرفتها، وشجّعَنا على زيارة قمرة القيادة وقتما شئنا. يأخذ القبطان إجازة كل ستة أشهر حيث يسافر جوًا إلى بلاده. لديه طفل رضيع يبلغ من العمر ستة أسابيع لم يره حتى الآن. غادرنا في الساعة 11.25 ليلاً، متأخّرين ساعًة ونصف.

عملتْ الرافعتان اللتان تزنِان 45 طنًا حتى اللحظة الأخيرة وأصبحت الحاويات الآن مكدّسةً على ارتفاع خمس حاويات من سطح السفينة. رأى نايجل وديف، اللذان تقع مقصورتاهما في الطابق الخامس للأسف، الإطلالةَ في غرفتيهما تختفي تمامًا منذ حوالي عشر دقائق.

أخذتُ أنظرُ من مقدمة السفينة بينما تسحبنا السفينة القاطرة، تاركةً مسافةَ بضعة أقدام فقط بيننا وبين "نبتون كريستال"، التي لا تزال تحمّل الحاويات. (كانت هذه السفينة خيارنا الثاني للخروج من سنغافورة، وفقدتْ حاويتين في البحر خلال إعصار تيس).

هبّتْ علينا رياحٌ باردةٌ ونحن نتَّجهُ نحو الجنوب الغربي إلى مصبِّ خليج طوكيو. كنا حزينين للغاية لتوديع آخر جزء من آسيا، ولكن سررنا للغاية بالإبحار شرقًا مجددًا.

أخبرني روجر ونحن نتناول بيرة "تايغر" في وقتٍ متأخر من الليل عن خطته لتمضية الساعات الطويلة القادمة في المحيط الهادئ. سوف أُحضّر لعرض مسرحيّ مع الطاقم، إذ يمكننا القيام بالبروفات لمدة تسعة أيام، ثم نقدم عرضًا واحدًا. أيُّ مسرحيةٍ هذه التي سنمثلها مع بحارة الشحن السنغافوريين والغانيين والبورميين والفلبينيين والهنود والباكستانيين؟ اعترفَ روجر أنَّ اختياره كان مقيّدًا بتوافر المسرحيات الإنجليزية في طوكيو، ولكنّه جلبَ عشر نسخٍ من مسرحية *ماكبث*.

**اليوم الرابع والخمسون 17 نوفمبر**

إنه صباح الخميس. تناولنا على الإفطار اللحم المقدّد والبيض بعد حلمٍ غريبٍ كانت فيه مارغريت تاتشر لطيفة للغاية معي. هل يمكن أن يكون هذا علامة على أنها أصبحت تتسلل الآن إلى المجال الحصري الذي كان حكرًا في السابق على العائلة الملكية، ذلك الحلم البريطاني الدائم؟ قررتُ البقاء مستيقظًا طوال ليلة الغد في حال حدوث ذلك مجددًا.

لا يسهُلُ علينا استيعاب أننا لن نرى الأرض مرة أخرى حتى نصل إلى "بوينت كونسبشن"، على بعد 50 ميلاً شمال لوس أنجلوس، بعد أسبوع من يوم السبت هذا. يعني هذا أحدَ عشر يومًا، أيْ أطولَ من متوسط عطلتنا العائلية. وبالحديثِ عن العطلات، لم يكن ديف باسبارتو يصدّق أننا سنعبر المحيط الهادئ دون الوصول إلى هاواي، وقال إنها في قلب المحيط. ولكننا بالطبع لن نمرّ في منتصف المحيط الهادئ. سوف نبقى في أقصى الشمال بقدر الإمكان بسبب الأمان، والاستفادة من انحناء الأرض لتقصير المسافة. يمتد "الطريق الصيفي" إلى 7412 كيلو متر من طوكيو إلى "لونغ بيتش"، ولكنْ القبطان أميرابو يسلك الطريق الشتوي، الذي يزيد عليه بحوالي 580 كيلو متر، لأنه وكما وضّحَ لنا على الخرائط "سوف يجنبنا التعرض لضربة من هذه". وأشار إلى عدة مجموعات من خطوط الضغط الجوي المكتظة والتي تحوم إلى جهة الشمال والشرق منا.

"لقد تجاوزنا عاصفةً كبيرةً للتو. لو أننا غادرنا قبل يوم واحد..." فزاد إحباط المُخرج. ولجأ الجميع إلى علمِ الفلك لفهم ماذا يحدث من حولهم.

استُبدلتِ السماء الصافية، التي منحتنا الليلة الماضية إطلالات بانورامية وداعيّة خلابة على طوكيو، هذا الصباح بسحبٍ رماديةٍ سميكة. أخذتْ رياحٌ شماليةٌ شرقيةٌ جديدة تتراقص حول الممرات البلاستيكية.

توجّب عليَّ أن أندسَّ في الفراش مجددًا بعد الإفطار حتى يتمكّنوا من تصويري وأنا أستيقظ. لنخرج بعدها إلى سطح السفينة مجددًا لتصوير النزهة على سطح السفينة، وهكذا مرّ الصباح بسرعة ومفعمًا بالنشاط. استكشفتُ في فترة العصر منطقةَ جريٍ دائريةٍ حول السفينة. فهناك ممرٌّ ضيقٌ بين حاجز سطح السفينة والحاويات المكدسة فوقه وعلى جوانبه. يضيقُ مضمارُ الجري قليلًا عند مقدمة السفينة، ولكن يمكن بشرطِ توافرِ طقسٍ جيد، الجريَ حول محيطِ سطح السفينة الأنيق الذي يبلغ طوله نصف كيلومتر.

في المساء: كان جميع أفراد الطاقم تقريبًا، باستثناء شخصين عند قمرة القيادة، يشاهدون فيلم "ستيك آوت Stakeout" في الغرفة الضيقة التي تُستخدم كحانة وغرفة ألعاب وغرفة قراءة ومكتبة، والتي دائمًا ما تكون ستائرها مسدلة وهناك فيديو يعمل في الداخل. لا يبدو أنَّ هذا الوقت الملائم لإخراجهم من هناك للتدريب على بروفات مسرحية *ماكبث*، لذلك أجّلنا الفكرة إلى أجل غير مسمى. هناك في الطابق السفلي طاولة للعب تنس الطاولة فاستأنفتُ مع روجر منافساتنا.

خسرنا ساعةً الليلة، وكان هذا التغيير في التوقيت واحدة من ثماني مرات يتغيّر فيها التوقيت في هذا المعبر المطلّ على المحيط الهادئ. سوف نستعيد الساعات الـ 12 التي فقدناها تدريجياً منذ مغادرة لندن، إلى جانب 12 ساعة أخرى سنخسرها بين المحيط الهادئ وأميركا ولندن، بالكامل في خط التاريخ الدولي في شكل يوم إضافي كامل 24 ساعة. لذلك سوف يحتاج المعبر منا أحد عشر يومًا في الواقع، رغم أنَّ على جدول أعمالي يستغرق عشرة أيام فقط.

**اليوم الخامس والخمسون 18 نوفمبر**

الأمواج الوحيدة التي تقلقني هذا الصباح هي موجاتٌ من التعب المتراكم المتأخّر. لقد جفَّ مخزوني من الأدرينالين الذي منحني الطاقة في هونغ كونغ والصين واليابان. وقد بدا جسدي متعبًا غير قادر على القيام بأي حركة بينما كنت مستلقيًا على السرير هذا الصباح، وخاصة بعد أن فقدت ساعة من النوم بسبب تغيير التوقيت. كان جسدي أشبه بالمرساة التي يبلغ ارتفاعها 6 أقدام على مقدمة سطح السفينة. ضربَ المطرُ النافذة، فأخذتُ أنظرُ بهدوء إلى أول يوم ماطر في الرحلة.

نفد البيض واللحم المقدّد بالفعل، فكان الفطور عبارة عن فطيرة سنغافورية تسلّقَتْ طبقي بيضاءَ مستديرة ومكشوفة مثل نظام إنذارٍ مبكر مُصغَّر. يُكافَأُ من يتجرّأ على تناولها ببقعة من خثارة الفاصوليا الحمراء في مركز الطبق. تناولتُ كوبًا من القهوة، ثم جمعت ملابسي وذهبت لزيارة غرفة الغسيل. هناك غسالتان، كتب فوق أحدهما "ثياب العمل المتسخة فقط". بدا أنه لا داعي لهذه الكتابة، حتى رأيت أحد أفراد طاقم المحركات ينظر برضا إلى بدلة عمل متسخة ملطخة بالزيت والشحم، أخرجها للتو من الغسالة.

كنا عند غرفة القيادة عند الساعة 11.45، على بعد 400كيلو متر من طوكيو وعلى مسار من الشرق إلى الشمال الشرقي حتى خط العرض 38 وخط الطول 165، وسوف نتجهُ عند هذه النقطة شرقًا لبقية الرحلة. كانت سرعتنا ثابتة عند 20 عقدة. سألتُ القبطان لماذا نحن أبطأ بثلاثِ عقدٍ من سفينة "نبتون دايموند" الأقدم من سفينتنا، فقال إنَّ المسألة اقتصادية. يستهلك المحرك على سرعة 20 عقدة، 10 أطنان من الوقود يوميًا، ولكنه يستهلك على سرعة 23 عقدة، 20 طنًا.

تمكّنتُ من الجري آخر النهار، ولكنني جريتُ إلى الأعلى وإلى الأسفل على الجانب الأيمن المغطى فقط. ازداد الطقس سوءًا، وأخذ المطر يتساقط والرياح تعوي بصرخاتٍ حادة. بدا روجر مبتهجًا. تبيّنَ أنه قد التقى القبطان للتو الذي استقبله قائلًا:

"هناك أخبارٌ سيئةٌ بالنسبة لي، وأخبار جيدة لك".

يتقدّمُ باتجاهنا منخفضٌ جبهوي يتطورُ سريعًا من الجنوب الغربي. كان المنخفض بسرعة 7 أو 8 على مقياس بوفورت ويُفترض أن يصيبنا هذا المساء.

انخفض مقياس الضغط الجوي في قمرة القيادة، وكان القبطان يحدد بعناية مسار العاصفة من ملاحظاته الخاصة ومن المعلومات التي يتلقاها من خدمة الممرات الملاحية "Ocean Routes"، وهي خدمة معلومات طقس بالاشتراك يديرها الأميركيون الذين يقدمون مخططًا يوميًا للطقس بالفاكس وتحديثًا منتظمًا للظروف الجوية بالتلكس.

كان الفيلم على الفيديو هذا المساء هو "Live and Let Die". وكانت العاصفة القادمة فرصة رائعة للعبة تنس الطاولة. أخرجتُ لعبة "سكرابل" لاحقًا في غرفة جلوس الطبيب التي أطلق عليها روجر اسم "حانة مايك".

الساعة الحادية عشرة: أغلقنا حانة مايك للتو وذهبتُ إلى السرير أحمل بيدي كتابًا عن أوسكار وايلد، السيرة الذاتية التي كتبها ريتشارد إلمان. أخذتِ الرياح تعوي والسفينة ترتجفُ كما لو كانت تعيش من جديد بعض الصدمات الرهيبة التي تعرضَتْ لها في مرحلة الطفولة. أخذت الحاويات تصدرُ صريرًا قويًا وتئنُّ بحزنٍ تحت نافذتي. لم أتخذ أي احتياطات مضادة للغثيان ودوار البحر. لقد أردت التأكد من أنني سأكون بحاجة إليها.

صَعُبَتْ عليَّ الكتابة في ذلك الحين، فقد كانت الأرواح الشريرة تلعب في الحمام. كانت ستارة الحمام عندي تنفتح لوحدها ثم تغلق لوحدها أيضًا. سقطتْ أولاً فرشاة الأسنان، ثم معجون الأسنان، ثم سقط كوب فرشاة الأسنان في الحوض. لقد وضعتهم جميعًا على جهة اليمين، ولكنني عندما استدرتُ مجددًا لأحاول النوم، سمعتُ صوت لعبة "سكرابل" تنزلقُ على الطاولة وتسقط على الأرض. كانت ليلة مضنية. لقد استحال عليّ الاستلقاء في وضع واحد لأكثر من بضع ثوانٍ. كان جسمي يتوتر مع كل ميلان للسفينة محاولًا التماسك والثبات في مكاني. ولكن السفينة قررتْ بدلاً من ذلك أن ترتجفَ وأن تميلَ للأمام. كان هذا أشبه بعملاقٍ يهزُّ مهدكَ فجأةً بحركةٍ متشنّجة.

**اليوم السادس والخمسون 19 نوفمبر**

انتهى أسوأ ما في العاصفة، ولكنْ على الرسم البياني المُرسَل بالفاكس كانت هناك عاصفةٌ أخرى تقتربُ من جهة الغرب. انخفضتْ سرعتُنا ولا تزال أميركا على بعد 6400كيلو متر. لقد عبرنا للتو كل المناطق الموجودة على خريطة "كومرلي آند فراي" الرائعة لآسيا والتي تمكّنتُ من رسم تقدّم مسارنا عليها منذ مغادرتنا كريت قبل 50 يومًا. لم يعد لديّ الآن شيءٌ سوى كرةٍ قابلةٍ للنفخ لتُظهِر لي المسافة الشاسعة التي لا يزال يتعين علينا قطعَا.

تفرقَ فريقي من الباسبارتوتات في أماكن إقامة مختلفة. آن في غرفة القبطان، وروجر في غرفة الضابط الثاني، ونايجل وديف في غرف المجندين "أ" و"ب" وسيمون في غرفة ضابط الاحتياط. كان هناك الكثير من الحماسة على وجبة الإفطار حول مدى سوء نومنا الليلة الماضية...

"نمتَ ساعة؟ يا لك من محظوظ"

"لم يوقظني شيء. أي شي. فأنا لم أنم أبدًا"

اجتمعنا بعد الإفطار لمناقشة مخطط اليوم في "غرفة الاجتماعات"، بارتفاع سبعة طوابق فوق سطح السفينة، وتحت غرفة القيادة مباشرة. كان الجدار مغطى بشهادات وتذكارات لرحلة "غارنيت" الأولى في يناير 1986: نموذج لعوامة نجاة فضية وسوداء نُقِشَت عليها عبارة "بون فوياج" من ميناء أوساكا، وعجلة قيادة سفينة مصغرة من شركات الشحن والتفريغ في المحطة 18 في ميناء سياتل، ودمية غيشا يابانية ورديّة ذات عيونٍ زجاجيةٍ قدّمتْها شركةُ هيونداي لبناءِ السفن "Hyundai Shipyard"من كوريا الجنوبية، عند الانتهاء من السفينة.

تحدثتُ على الغداء مع كبير المهندسين الباكستاني. كان قلقًا بشأن محرك "سولزر" الجديد الموفِّرِ للوقود، الذي "يحرِمُه النوم". بدا هذا نذير شؤم حقيقيًا.

سوف يقام الليلةُ حفلُ عشاءٍ خاص احتفالًا بمناسبة مهرجان ديبافالي الهندي. تمكنّا من توجيه أنظار الطاهي السنغافوري بعيدًا عن محاولات تجريب المطبخ الأوروبي، فتوصّل إلى تحضير طبقٍ هنديٍّ صينيّ حققَ نجاحًا باهرًا لدى الجميع. تناولتُ جمبري بالكاري، وسمك النهاش الأحمر، ودجاجًا مع المانجو والأرز، مع بيرة "تايغر" في البار، ثم التعارف والخُطَب التي أخذ يلقيها ببراعةٍ ضابطٌ سنغافوريّ أعتقدُ أنَّ اسمه كان هانغ أون.

انطلقت الكثيرُ من الضحكاتِ والاستهجان لأنني أقوم بهذه الجولة حول العالم في ثمانين يومًا بينما يقومون هم بذلك في ثلاثة وستين يومًا، ولستّ مرات في العام.

ثم بدأتِ الحفلة. تفاعَلَ الجميع بحماسٍ مع بعض الألعاب الشرقية الخاصة مثل لعبة "نقل الطرود" ولعبة "من غير كلام" والتي من شأنها أن تُسعِدَ الجميع في الحفلة التي تشبه الأمم المتحدة. كانت الألعاب منظمة بشكل جيد والعقوبات على الخاسرين تحظى بشعبية كبيرة. لقد حُكِمَ على القبطان أن يقلّد شخصًا ليس لديه مال يحاول التسلّلَ لركوبِ المترو بدون تذكرة في محطة مترو أنفاق هونغ كونغ، وحُكِمَ على سايمون بأداء أغنية "يسترداي"، وعلى نايجل أن يلقي أول خطاب رئاسي لجورج بوش، وعلى روجر أن يقلد حيوانه المفضل. نزل على أربعٍ ثم رفع ساقَهُ قرب حذاء القبطان، وحظي بتصفيق كبير.

كانت لعبة "من غير كلام" أكثر صعوبة إذ لم يعرف أيُّ شخص من فريقنا اسم أيّ من الأفلام التي مثّلها أمامنا أفراد الطاقم. كانت تلك الأفلام هي الأكثر شعبية في عالم الفيديو وعادة ما كانت تنطوي على القتل والانتقام، ورغم الجهد الكبير الذي بذلناه لمعرفة اسم أفلام " The Evil that Men Do" و" Street Killer" و" He Knows You’re Alone" لم نحزر اسمَ أيٍّ منها. كنّا أكثر نجاحًا في لعبة شدِّ الحبل. نقلنا اللعب الآن إلى الممر في الخارج، وقد كان بابَا سطح السفينة مفتوحين، نظرًا لأنها كانت ليلةً حارةً ولزجة، لذلك خيّمَ علينا خطرُ اختفاء الفريق الذي يفقدُ توازنه إلى الأبد في شمال المحيط الهادئ. ولكن المنافسة كانت قوية، أنا وفريقي مقابل أعضاء طاقم "غارنيت" الشباب والرياضيين والأقوياء الذين شربوا الكثير من بيرة "تايغر"، وقد تعادلنا في ثلاث جولات.

ذهبتُ إلى السرير منتصرًا أتصبّبُ عَرَقًا. وهناك على بعد عشرين ألف كيلو متر في لندن، سوف يستيقظ ابني الثاني ليحتفل بعيد ميلاده الثامن عشر. جعلتني حقيقة أنني أفوّتُ عيد ميلاده وأفوّتُ امتحان الالتحاق بالجامعة المهمّ الذي يتعيّنُ عليه إجراءه في غضون يومين، أندمُ للحظاتٍ على كوني بعيدًا عنه كلّ هذه المسافة، وعاجزًا عن مشاركته هذه اللحظات الهامة.

**اليوم السابع والخمسون 20 نوفمبر**

استيقظتُ شاعرًا بحرارةٍ شديدة. هناك خطأٌ ما، يبدو أنَّ مكيّفَ الهواء يمتصّ الهواء الرطب والرطوبة، وقد تغيّر صوتُ المحرك. سحبتُ الستارة الرقيقة عن الكوّة. امتدَّ أمامي جسرٌ طويلٌ للحاويات بعلوّ ستّ حاويات وعرض ثلاث عشرة، ولكن لا توجد علامة على أنَّ مقدمة السفينة تمخُر عُبابَ البحر. لقد كنّا قد توقفنا تقريبًا في حقيقة الأمر. لم يكن كبير المهندسين سعيدًا، بعد أن نهض فجرًا في ليلة أخرى حُرم فيها النوم. حاول القبطان أميرابو الحفاظ على ابتهاجه وروحه المعنوية. وأخذ الوقت الثمين يتلاشى في الهواء.

عادت المحركاتُ إلى العمل مجددًا في منتصف فترة الصباح. لقد انكسرَ أحد أنابيب التغذية وضيّعنا ثلاث أو أربع ساعات.

جريتُ في وقتٍ مبكّرٍ اليوم حيث توقّعتْ خدمةُ الطقس عاصفة أخرى، وقد وضعتِ الخدمةُ علامة SW (تحذير من العاصفة الشديدة) هذه المرة على الفاكس، وهي درجة أعلى من GW التي وصلت أمس (وهي تحذير من العاصفة). يُتوقع وصول العاصفة مجددًا من الجنوب الغربي، ويتوقّع أن تأتي مجددًا في وقت افتتاح حانة مايك للجلسة المسائية.

في الساعة الخامسة، مشيتُ في نزهةٍ على سطحِ السفينة وتمكّنتُ من رؤية نُذُرِ العاصفة المقتربة، والتي امتدّتْ قطريًا عبر السماء الجنوبية مثل جناحٍ رماديٍّ ضخم، يظللُ تحتَهُ كتلةً من الضباب والأمطار التي ستصلُ إلينا قريبًا.

يَسهُلُ أن يتملكَكَ الشعور بالضعف حتى على متن هذه السفينة القوية الضخمة، حيث تجلب الرياح العاصفة، وقد ثبّتَ الطاقم الأواني والمقالي بقوة في المطبخ. تحدثتُ على طاولةِ عشاءٍ مرتجفةٍ إلى حدٍّ ما إلى كبير المهندسين حول انتخاب بينظير بوتو، وهو خبر سمعتُه سابقًا على الراديو. لم يكن سعيدًا بانتخابها فهي سياسيّة لا تتمتّعُ بخبرةٍ كبيرةٍ، وقد جاء التصويت لصالحها جرّاء موجة التعاطف مع وفاة والدها. يبدو كما لو أنَّ الناس قد دعموا ضياء الحق في باكستان للسبب نفسه الذي جعل الكثيرين يدعمون تاتشر في بريطانيا. ربما لم تكن شخصيةُ الرجل تتمتّع بالشعبية المطلوبة، ولكنّه كان قويًا ولطالما وقَفَ في وجه الناس وصمَد ضد إرادتهم. ولكنه لم يقف ضدّ الأثرياء وأصحاب الأموال. كان ضياء الحق رجل أعمال جيدًا، ويخشى كبير المهندسين أنَّ بوتو، المنتخبة بتصويت الجماهير بدلًا من تأييد النخبة، سوف تبدّد السمعة الدولية للبلاد والتي بُنيتْ في السابق بعنايةٍ شديدة.

**اليوم الثامن والخمسون 21 نوفمبر**

كنتُ في قمرة القيادة في وقتٍ مبكّرٍ من هذا الصباح. ما تزال بقايا العاصفة تهبُّ، وأخبرني القبطان أنها قد تحركتْ فوقنا بسرعة، وقد مرّ الأسوأ منذ فترة طويلة بحمد الله. يمكن رؤية السّحبِ الملبّدة الثقيلة والرذاذ والبحر البطيء، ولا يمكن رؤية ولو خصلة من أشعة الشمس عبر النوافذ الطويلة والعريضة. باختصار، لم تكن الظروف مواتية ليوم ميمون، يوم العودة إلى نصف الكرة الغربي، نقطة المنتصف في رحلتي، وعبور خط التاريخ الدولي. وبما أنَّ الطبيعة قد رفضتِ التعاونَ معي، ولم تفكّر أيُّ شركةٍ دوليةٍ بعد في مزايا دعم وضع خط من العلامات العائمة لتحديد خط التاريخ، فإننا سوف نقتصر على الاحتفال بهذه المناسبة العظيمة من خلال مشاهدة الخط يظهر على شاشة الملاحة عبر الأقمار الصناعية، وهو ما يشبه إلى حد ما رؤية قدوم السنة الجديدة على القناة الثالثة على الراديو. لم تكن هناك أي أبواقٍ تنطلق، ولا حتى صافرة إلكترونية إضافية لتعلنَ مرورَنا إلى نصف الكرة الأرضية الآخر. لم يكن هناك سوى التغييرات في جزء من الثانية في تلك الأرقام البيضاء الصغيرة. 38.02 هو خط العرض لدينا (تقريبا خط العرض نفسه الذي تقع عليه مدينة بينيدورم الإسبانية)، وعند الساعة 8.20 بالضبط، وصلنا خط الطول 180.00. وَمَضَ حرف E الذي يدل على الشرق لثانية واحدة، ثم انتقل بلا رحمة إلىW الذي يدل على الغرب 179.59.

كسِبنا يومًا إضافيًا على بقية العالم مع تحرّكنا شرقًا مع الشمس، ويجب علينا الآن تحديد الوقت والسماح للآخرين باللحاق بنا. لذلك أصبح لدينا يومٌ إضافي. كان هذا هو الانقلاب الذي تحدّثَ عنه جول فيرن في نهاية رواية *حول العالم في ثمانين يومًا* عندما اعتقدَ فوغ أنه فشل في رحلته، لأنه رأى ثمانين شروقًا للشمس. أما زملاؤه، الذين كانوا ثابتين في لندن، فقد رأوا تسعة وسبعين شروقًا فقط. لذلك فاز بالرهان وأصبحت السيدة عودا، السيدة فوغ. ولكنْ كلُّ هذا رَجْمٌ في غيبِ المستقبل. لقد استغرقتُ 58 يومًا لأقطع نصف الكرة الأرضية، ولديَّ الآن 22 يومًا لأقطع النصف الآخر.

يعتمد مصيري في النهاية على مروحةٍ واحدة وعلى قدرة المحرك على تشغيلها دون توقف، على مدار 24 ساعة في اليوم، في جميع الأحوال الجوية، لمدة ستة أيام على الأقل. تزن المروحة 55 طنًا، وهي مصبوبة من البرونز ولها أربع شفرات يبلغ قطرها حوالي 27 قدمًا. تشغَلُ منطقةُ غرفة المحرك خمسة طوابق أسفل سطح السفينة، ويبلغُ ارتفاع الأسطوانات ثلاثة طوابق. لو كانت الضوضاء كافية لدفع السفينة على طول الطريق فلن يساورني القلق أبدًا. لقد أعطونا واقيات للأذنين، ولكنني كنتُ أخلعُها دائمًا لأشعرَ بصوتِ هذه القوة الهائلة. يبلغُ الصوت مرحلةً أقلَّ بقليلٍ من حدِّ الألم السمعي. يختبرُ كبير المهندسين القلِق دائمًا (إما بسبب بينظير بوتو أو بسبب مشاكل محرك سولزر) باختبار الدوائر الكهربائية. يذكرني هذا الرجل، بمعطفه الأبيض ولحيته وشاربه الأسودين الأنيقين وحماسه المفرط وجسمه الذي يتقزّم أمام آلات الضخّ التي تصفّر، بشخصية ويلي وونكا في رواية "تشارلي ومصنع الشوكولاتة" للكاتب البريطاني روالد دال.

خرجتُ قبل الغداء من كهوف المعادن الثقيلة في الطوابق السفلية إلى مكاني المفضل على سطح السفينة. وهو ممرٌّ في مؤخرة السفينة مفتوحٍ من ثلاث جهات، وقريب من سطح البحر، حيث توجد الروافع وبكرات السحب والدعامات ذات المظهر القوي، والتي تنتصب مثل المنحوتات في بعض صالات المعارض الفنية للفن المستقبلي. كنتُ عند الحاجز الخلفي على بعد بضعة أقدام فقط من المروحة المتماوجة، وكان يمكنني الوقوف هناك بسعادة لفترة طويلة لأراقبها فقط، وهي ترفع الماء عاليًا ثم تقذفه مرة أخرى لتؤكد على تقدمنا في المحيط الهادئ، وذلك من خلال فجوةٍ خضراء وبيضاء تصنعها في سطح البحر يبلغ طولها مائتي أو ثلاثمائة ياردة، وتدور فوقنا نصف دستة من الطيور البحرية التي ظلت تتابع مسارنا لعدة أيام. تدفقتِ الأمواج المنتفخة الضخمة التي لم تنقطع على الجانبين بعد عبور آلاف الأميال من البحر المفتوح، والتي كانت ترتفع في بعض الأحيان فوق رأسي. كانت هذه لمحة واقعيًة، ولكنها مبهجة حقًا عن القوة، وسط ضجيج المحرك والرياح. كان من السهل للغاية أن أنزلق من خلال الحاجز. ولكن ماذا ستكون فرصي إذا حصل ذلك؟ فلا يوجد أحد معي. سوف تغطي الضوضاء على أي صرخة كانت. كم سيمر من الوقت قبل أن يلاحظوا غيابي؟ نصف ساعة أخرى على الأقل. وستكون السفينة بحلول ذلك الوقت على بعد 25 كيلو متر وسوف يستغرق الدورانُ الكامل والعودةُ نصفَ ساعة أخرى. قررتُ الذهاب إلى الطرف الأكثر هدوءً من السفينة. كانت الأمواج اليوم هادئة على نحو غريب بسبب الرياح الخلفية. والأروقة والممرات كانت صامتة أيضًا.

احتدمتِ المنافسةُ في لعبة تنس الطاولة. أصبحَ نايجل باسبارتو يُعرفُ الآن باسم "الإعصار" بسبب أسلوبِهِ المتقلّب. كان بارعًا في بعض الأحيان على نحو لا يمكّن توقُّعه، ولا يتمكّن في أحيانٍ أخرى من إصابة الطاولة بالكرة. كانت الكرة تسقط على الطاولة ثم تطير بين أنابيب المبرد والرفوف وفتحات مكيفات الهواء وفوق رؤوس الخصوم. ولكن مشاعره كانت دائمًا سواء كان فائزًا أو خاسرًا، مليئة بالشغف الويلزي الخالص. أما روجر فقد تحوّل إلى خصمٍ رائعٍ ودقيقٍ بوجهٍ مستقرٍّ وخالٍ من التعابير، وأصبح يُعرف الآن باسم البروفيسور.

إنّه الرجل الذي ينبغي هزيمتُه اليوم.

انطلقَ إعلانٌ غريبٌ في منتصف وجبة العشاء: "نذكّركُم أنَّ يوم غدٍ سيكون الاثنين مجددًا".

ما الذي يريدُه المرءُ دائمًا. مجرّد فرصةٍ لتذكّر ذكرياته الجميلة مجددًا، والقيام بذلك على أحسن وجه هذه المرة. استلقيتُ لفترةٍ طويلةٍ اليوم. أصدرَ البروفيسور مرسومًا بأن يكون اليوم بدون تصوير، وتشير الدلائل أنه لن يكون يومًا أصلًا. بدأ الأمر كما لو أنَّ الجميع غير واثق أننا قد مررنا بهذا اليوم أصلًا. لم أر أي باسبارتو حتى أواخر فترة الصباح.

كان البحرُ هادئًا على السطح، ولكن هناك تيارٌ ساحبٌ كبيرٌ يجري في اتجاهنا من الجنوب الشرقي، وقد قَلِقَ القبطان من أنَّ هذا سوف يؤثّر بطريقةٍ ما على سرعتنا. أصبحنا في منتصف الطريق عبر المحيط الهادئ الآن، وكان الطقس دافئًا رطبًا وغائمًا. شوهدتْ سفينةٌ على الجانب الأيمن، متجهةً غربًا، وهي أول سفينة نراها منذ أربعة أيام. اتصل بها القبطان باللاسلكي:

"مرحبًا أيتها السفينة المتجهة غربًا... هذه سفينة "نبتون غارنيت" المتّجهة شرقًا، هل تسمعني؟"

"مرحبًا بالسفينة المتجهة شرقًا، نسمعك".

"ما اسمك؟"

*"مانيلا بروسبريتي".*

"من أين أتيت؟"

"من البحيرات العظمى ومونتريال إلى ناغويا وبانكوك".

"نحن في خدمة الخطوط الملاحية المنتظمة، من طوكيو إلى لونغ بيتش".

"كيف هو الطقس؟"

"لقد مرّ بنا منخَفَضان متقدمان تمامًا باتجاه جزر ألوشيان".

"نأمل أن نكون في منطقة ضغط جوي عالٍ الآن".

"أنت محظوظ".

"لستُ محظوظًا للغاية في النهاية، فقد عانينا من تيارٍ ساحبٍ على الجانب الأيسر للسفينة. أخذت سفينتنا تتمايل وتتأرجح على نحو سيء. وقد ضيعنا الكثير من الوقت".

لم تبدُ السفينة الفلبينية مقتنعًة بذلك. كانت سفينًة أصغر من سفينتنا بكثير متوجّهة إلى سلسلةٍ قوية من المنخفضات. أنهى قبطاننا الاتصال بمرح: "تجنبوا المنخفضات، أتمنى لكم رحلة آمنة".

ذهبتُ لأتفحّصَ المكتبة. كان يومًا مناسبًا للقراءة. كانت جميعُ الكتب تقريبًا باللغة الإنجليزية، على الرغم من عدم وجود أي شخص إنجليزي في الطاقم. وجدتُ مجموعةً مختارةً من الروايات الكلاسيكية التي تتحدّثُ عن البحر: رواية "*القداس*"، وراية "*ليلة لا تنسى*"، ورواية "*موبي ديك*"، و"*الإلياذة*". لا يمكنني تخيل سفن شحن الحاويات تفرخ روايات وأدبًا خاصًا بها مثل: *"حيث شحنا الحاويات"* أو *"رحلة الحاويات".*

هناك الكثير من روايات الأميركيين جيمس ميشنر وليون يورس وروايات الفرنسي برنارد كلافيل. كان أغلبها عبارة عن كتب طويلة وسميكة وبطبعات عالمية. هناك الكثير من سفن شحن الحاويات في عالم الأدب. وهناك في المكتبة ألعاب مختلفة، الشطرنج والداما ولعبة ماه جونغ، ولكن أشرطة الفيديو هي الأكثر تواجدًا من بين محتويات المكتبة. سيشاهدون بعد ظهر هذا اليوم فيلم "ليلة هادئة". وبعيدًا عن كون حكاية الفيلم مجرد حكاية لطيفة عن مغنيي الترانيم، ولكن الفيلم يحتوي على جرعة أخرى من الصراخ والرعب. تكاد تكون قدرة هؤلاء الأشخاص اللطفاء على مشاهدة عنفِ الآخرين غير محدودة تقريبًا.

عُلّقتْ معلوماتٌ على لوحة الإعلانات في الخارج حول الإجهاد وكيفية مكافحته، وخطر الإيدز ودعوة للمشاركة في رهانات "فيرنونز" لكرة القدم.

**اليوم التاسع والخمسون 22 نوفمبر**

لم يُظهر التيار الساحب أي إشارةٍ على أنه سوف يهدأ مما جعل النومَ غير مريح على الإطلاق. استيقظتُ لأجد عالمي بأكمله يتدحرجُ على الأرض. جلستُ لتناول وجبة إفطار فردية متأخّرة من القهوة والخبز المحمص ومربى البرتقال، ولم أرَ سوى السماء فقط من خلال كوّة النافذة، وبعد لحظة لم أرَ سوى البحر فقط.

اليوم عيد ميلاد البروفيسور، وقد أعطيتُه رواية *موسم في سينجي* لجوزيف لويد كار، لأنها تدور حول لعبة الكريكيت التي يحبّها، كما أنها رواية ممتازة وممتعة. وقد أسعدتْهُ هذا الصباح للغاية مجموعةٌ من الرسائل من عائلتِهِ، جُمعتْ له في طوكيو دون علمِه.

كانت الحاويات على سطح السفينة تئنّ وتنتحبُ على نحوٍ مذهلٍ أكثرَ من أيِّ وقتٍ مضى. بدا صوتُها أشبه بموسيقى شتوكهاوزن، وقال البروفيسور إنه يجب تأليف وعزف سيمفونية خاصة للحاويات. وألمح سيمون من ناحية أخرى أنها ربما كانت تتواصل مع الحيتان لتقول لها شيئًا ما.

بحلول منتصف بعد الظهر، تحولتِ الظروفُ الجوية المستقرّة الرطبة الملبّدة بالغيوم التي سادت منذ نهاية الأسبوع إلى طقسٍ أكثر حدّة ووضوحًا وبرودة. أصبحَ الجو كما قدّرَ الجميعُ مثاليًا لإقامةِ حفلِ طقوسي يحتفي بعبور خط التاريخ.

هكذا هي طبيعة علاقتي مع باسبارتو، أيْ كلّما تعيّنَ علينا مواجهة شيءٍ يحتملُ أن يكون غير سار، فعليّ مواجهته وحدي. وتغدو الفجوة التي تفصل مقدم البرنامج عن الطاقم، وعادة ما تكون نهرًا يمكن عبورُه ببساطة، إلى فجوةٍ بحجمِ المحيط الهادئ. لذلك توجّبَ عليّ وحدي أن أكون الكومبارس بنفسي، وأن أذهبَ للاجتماع في غرفة الاتصالات اللاسلكية في الساعة الرابعة والنصف للاستعداد لهذه الطقوس العريقة والمهينة. كان هناك لحسن الحظ بعض من أفراد الطاقم الذين لم يخوضوا هذه الطقوس من قبل: فرانسيس، وهو غاني يبلغ من العمر 25 عامًا، خدم في أسطول الخطوط التجاري البحرية لبلده حتى قام الجنرال جيري راولينغز بتخفيضه إلى أربع سفن فقط، والمجند البورمي جورج طويل القامة المتراخي ويبلغ من العمر 22 عامًا، وماليزي صغير نحيف، عرفناه باسم ساتشي، أما اسمه الكامل الذي يصعب نطقه هو ساشيثاناثان.

اصطففنا نحن الأربعة وبدأ أفراد الطاقم في تجهيزنا لأدوارنا، وقد يرتدون مزيجًا غريبًا من أرديةٍ احتفاليةٍ مصنوعةٍ يدويًا، مع قبعاتٍ من الورق المقوى، وقد ارتدى أحدهم عَلَمًا كوريًا كطوقٍ في رقبته. تحوّل باريك، كبير الضباط اللطيف، إلى الوحش الأوحد في هذه المناسبة، فقد أُعطي دور كبير كهنة نبتون، وهكذا أصبح قادرًا على الصراخ بصوت أعلى من الجميع، وإطلاق الشتائم التي يريدها أكثر من أي شخص آخر باستثناء الملك. طُلِبَ منا خلع ملابسنا والبقاء بالملابس الداخلية، ومُنحنا قطعة رقيقة من الخيش لنرتديها كالسراويل، ثم رُبطتْ معاصمنا معًا بشريط لاصق ولُفَّ الحبل حول أعناقنا جميعًا. تم اقتيادُنا على هذه الحال بين السحبِ والدفعِ، حتى بدونا مثل منحوتة "مواطني كاليه" لرودان، مسبوقين بجرسٍ يقرع، لنصعدَ سُلَّمينِ من الدرجات إلى قُمرة القيادة عند القبطان.

ها هو الملك المتوج نبتون، يضع تاجًا من الورق المقوى ولحيةً من الصوف القطني بالكاد تخفي الملامح السنغافورية الداكنة لكبير الكهربائيين. كان يحمل رمحًا ثلاثي الشُّعَب وبجواره تجلس زوجته الملكة ليلي. لم يكن ابنهما الصغير راجيف الذي يسافر معهما مشاركًا في العرض، ولكنه كان ينظر في دهشة تامة. أُمرنا بالركوع. وأخذتُ وقتًا لأُلاحظ غروب الشمس الجميل خلفنا، قبل أن يصرخوا في وجهي لإبقاء رأسي منحنيًا. فتحوا اللفافة ثم قرأوا علينا تُهمَنا التي تقول إننا نحن المذنبين قد ضللنا طريقنا وعبَرنا خط التاريخ دون طلبِ إذن الملك نبتون.

سألوا الملك بعدها عن العقوبات المستحقّة المطلوبة الكافية لاسترضائِه. ظهرَ الإحراج على فريقي من الباسبارتو، الآمنين الآن خلف الكاميرات وأجهزة تسجيل الصوت، من وضعنا والمأزق الذي وقعنا فيه، ولكن عندما تبيّنَ أنَّ العقوبة الأولى هي "قضاء الحاجة والتبول"، لمحتُ بسرعة وجوههم الأربعة مذهولة بالفعل، ثم دُفِعْتُ إلى الأمام ووضعوا وعاءً زجاجيًا صغيرًا (من النوع الذي نضع فيه الحلوى) تحتي. ملأوا الوعاء بسرعة بشراب من علبة سلطة الفواكه، ثم وضعوا فيه بعض النقانق. وكانت العقوبة التالية كما هو متوقّع بالطبع، أن نأكله. ثم سحبونا بعد ذلك من أقدامنا ولطّخونا بصلصة الطماطم. "ارفعوا أيديكم فوق رؤوسكم". حافظتُ على معنوياتي عالية، رغم البردِ والرائحة والانزعاج من الأجواء بأكملها، من خلال التفكير بقيام المذيع البريطاني آلان ويكر بالشيء نفسه. أعتقدُ أنَّ كلايف جيمس قد رسم خطّه الأحمر في الحياة وهو تناول الإنسان لفضلاته. رشّوا أجسامنا بصلصة الصويا، بعد أن فركوها بأكملها بالكاتشب وخاصة على الإبطين، ثم جعلونا نركع على ركَبِنا مجددًا وفركوا شعورَنا بالطحين، وبعد لحظاتٍ أخذنا فيها أنفاسنا، كسروا بيضةً على رأسِ كلٍّ منّا. شعرتُ بصفار البيض ينزلق على ظهري دافئًا على نحو يبعث على الرضا. وتخلَّلَ كل هذا الكثير من الصيحات ما بين الملك ورئيس الكهنة على غرار "هل يكفي هذا يا مولاي الملك للتكفير عن جريمتهم؟" ثم قررَ الملك بالطبع أنَّ هذا لم يكن كافيًا، وأمَرَنا بشربِ شيءٍ ما طعمُهُ سيءٌ للغاية. تبيّنَ أنَّ هذا الشيء هو نصف لترٍ من مزيجٍ بني وأصفر يحتوي على: القهوة وصلصة التاباسكو ومسحوق الكاري والشوكولاتة والبيض النيّء وصلصة الصويا والخردل، على سبيل المثال لا الحصر، وتوجّبَ علينا أن نشربَهُ دفعةً واحدة.

فكّرتُ في الممثل البريطاني أليك غينيس وشربت الكأس برشفة واحدة. تقيّأَ جورج البورمي أثناء شربه الكأس وركعَ على ركبتيهِ وهو يسعلُ بعنف. ارتجفَ بقوةٍ جسدُ ساتشي النحيل الذي لا يحتوي على كمية كافية من الدهون لحمايته، ولم ينتهِ الأمر هنا بالطبع. انطلقت المزيد من الصرخات، ثم سُحبنا مجددًا لتُنقش على جبهاتنا العلامة الحمراء للرمح الثلاثي بالبطاطس. كان هناك شيء دافئ أحمر يقطرُ على وجهي، ولكنه كان مجرد صبغة من البطاطس. ربما كان هذا أسوأ من ظهوري في فيلم تيري جيليام الكوميدي. وما زال العذاب مستمراً. أُعدَّتْ الخراطيم لرشّنا بمياه البحر الباردة. ولكنْ الملك على عرشه قرَّرَ أنَّ هذا يكفي. أُمرنا بركلةٍ أن نتقدّمَ في حضرة الكهربائي (آسف، أقصد الملك نبتون)، الذي وضع على رأسِ كلٍّ منا، بعد الخطبة الأخيرة الحماسية، رمحهُ ثلاثي الشُّعَب وسلّمَ كلّا منّا مخطوطةً. وقد كُتِبَ في مخطوطتي:

"إنه في 20 نوفمبر 1988، في الساعة 20.20 بتوقيت جرينتش، عبر مايكل بالين خط التاريخ الدولي على متن سفينة "*نبتون غارنيت*"، ومَثَلَ بتواضعٍ أمام الملك نبتون، حاكم البحار السبعة العظيم، وبالتالي تم قبوله في أخوية البحارة".

ولكنني لم أُقبَل بعدُ تمامًا، إذ لا بدَّ من الحصول على توقيعِ كلٍّ من الملكِ ورئيسِ الكهنة لتكون هذه الشهادة صالحة، وسوف يمنحاني هذين التوقيعين في حفلٍ منفصلٍ هذا المساء.

تبيَّنَ أنَّ الحفلَ المسائيّ هو أيضًا من تدبير البروفيسور. وكان هناك الكثير من الأحكام والعقوبات، فلِكَي أحصلَ على التواقيع، لا بدّ أن أقلّدَ شخصية عارضةِ أزياء مثيرةٍ، وامرأةً حاملًا، وربّة منزل، وأن أؤدي رقصة "بريك دانس".

كانت حفلةً رائعًة للغاية، حضَرَها الجميع باستثناء أفراد الطاقم المناوبين، ولعبنا الكثير من الألعاب، وخُضنا مجددًا منافسةَ لعبة شدِّ الحبل، التي يؤسفني القول إنَّ "بي بي سي" قد خسرَتْها هذه المرة. لقد تبيّنَ أنَّ مواهب البروفيسور لا حدّ لها، فقد غنى أغنيةً باللغة الروسية وعزفَ خلالها على غيتاره، وجلبَ ساتشي الذي تحمّلَ ما حصلَ بكرامة وفخر غيتارَه، وقدّم أداءً طويلًا حزينًا إلى حدٍّ ما لأغنية "هوتيل كاليفورنيا".

كان هذا يومًا لا يُنسى، مهما رَغِبَ المرءُ بنسيانِه.

**اليوم الستون 23 نوفمبر**

إنه اليوم الثامنُ في المحيط الهادئ. استيقظتُ في السادسة على ما اعتبرتُه في البداية صداعًا ناتجًا عن الثّمالة. ولكن مقصورتي قد فاحَتْ منها رائحةُ وقود الديزل. وبالتأكيد لم أشرب الديزل أيضًا. ربما. كان كلُّ شيءٍ ممكنًا بعد كاتشب الطماطم وكوكتيل التاباسكو والخردل. اتضحَ أنَّ هناك تقليعة أخرى من تقاليع "*غارنيت*" الغريبة، وهي أنه عندما تكون الرياح في اتجاه معين، فإنَّ أبخرةَ المحرّك تهبُّ في مكيّف الهواء.

كنتُ ما أزالُ أعاني من تأخّر السفن. الليلة الماضية هي المرة الرابعة عشرة التي أغيّرُ فيها توقيتَ ساعتي وأقدّمها ساعًة منذ عبورنا إلى فرنسا، قبل 60 يومًا.

صعدتُ إلى قمرةِ القيادة. كنّا على بعد 5732 كيلو متر عن طوكيو، نتحرك بسرعة 20.9 عقدة مع رياحٍ تدفعُنا من الغربِ بسرعة من 6 إلى 7 على مقياس بوفورت، لكنَّ تأرجحَ السفينة أبقى سرعتَنا أقلَّ مما ينبغي. ما يزال القبطان مندهشًا من السبب، وكرّر مجددًا تفضيله أحواض بناء السفن اليابانية على الأحواض الكورية. بدا كبير الضباط وكبير الكهنة السابق أكثر قلقًا منه بشأن حفل الأمس. هل كان الحفل عنيفًا جدًا؟ أكدتُ له أنه كان أداءً رائعًا وسيدخل تاريخ البرامج التلفزيونية. لم أرغبْ في إخبارِه أن اللغة كانت بذيئًة لدرجةٍ ربما تضطرّ هيئة الإذاعة البريطانية إلى استخدام صفارة التنبيه طيلة الفيديو. وأكّدَ لي بدورِهِ أنَّ الأمر عادة ما يكون أسوأ من ذلك بكثير. قال إنهم قد دهنوا خصيتيه بلونينِ مختلفينِ خلال طقسِ ضمّه للأخوية، وقالَ إنّهُ يعرفُ شخصًا على "*نبتون آمبر*" حلقوا شعره بتسريحة شعر قبائل الموهيكان، وقد حلقَ آخرُ شعرَهُ تمامًا وحُكِمَ عليه بالوقوف أسفلَ سلّم المقصورات في "لونغ بيتش" ومرافقة موظفي الجمارك والهجرة على متن السفينة، مرتديًا زي غاندي. جريتُ ثماني دوراتٍ حول السفينة بعد ظهرِ ذلك اليوم، أيْ حوالي أربعة كيلومترات. ربما لم يكن هناكَ أيُّ شخصٍ على سطح السفينة، باستثناء شخصين يتفحّصانِ مثبّتات الحاويات، أو درجاتِ الحرارة على الحاويات المبرّدة، وهكذا حظيتُ بالمحيط الهادئ لنفسي فقط.

قرأتُ المزيد في كتاب إيلمان عن السيرة الذاتية لأوسكار وايلد، وشاهدتُ فيلمَ "*سلفادور*" على الفيديو، وكويتُ بعض قمصاني، وجهزتُ نفسي لأمسيةٍ أخرى على طاولة تنس الطاولة ولوحة "السكرابل". أخذ اهتزاز السفينة يزداد سوءًا. صبَّ سيمون الويسكي وقد انسكب في كلِّ مرةٍ عن الطاولة. تقبّلتُ الأمر واستسلمتُ لليلةٍ أخرى من الاهتزازات. قمتُ بتثبيتِ كلّ شيءٍ قد يتدحرجُ ليلًا، ووضعتُ الوسائد على جانبي السرير كيلا أصطدمَ بالجدار. أصبحَ الجوّ خانقًا ورطبًا مجددًا، وعند الحاجة لتشغيل مكيف الهواء، يستحيلُ القيام بذلك بسبب أبخرة الديزل. لطالما واجهني على جميع السفن التي صعدتُ على متنِها، مرحلة نفسية مضطربة أشبه بتيارات بحرُ سرقوسة المليءٍ بالتيارات العاتية عند اكتمال ثلثي الرحلة. كانت هذه الفترة عبارة عن فترة من الخمول وعدم الرضا بين الإثارة وجدة وطرافة الانطلاق في الرحلة، وتوقُّع الوصول إلى الضفة الأخرى.

أخذتُ أتدحرجُ بلطفٍ وأنا مستلقٍ على السرير، وفكرتُ في حقيقة أنَّ الهند قيد هيمنتْ على هذه الرحلة حتى الآن، أكثر من أيِّ بلدٍ آخر. لقد أخذني الهنود من دبي إلى بومباي إلى مدراس، ويأخذني الآن هندي أيضًا من طوكيو إلى "لونغ بيتش". وهذا ثلث الرحلة إجمالاً. القبطان أميرابو شخص رائع للغاية، فهو مضيفٌ مهذبٌ ومهتمّ، وقبطان مُلهِمٌ يتمتّعُ بكفاءةٍ عالية، ورجلٌ لطيفٌ وودودٌ وصريح. لقد فوجئتُ بسماعه اليوم يعبّرُ عن تفكيره بتركِ البحر والعمل في البر. كان هذا أمرًا معقولًا بالطبع بالنسبة لرجل العائلة على ما أعتقد، ولكنها كانت خسارةً كبيرةً للبحر.

**اليوم الحادي والستون 24 نوفمبر‬**‬‬

أنام على فتراتٍ كل واحدة منها نصف ساعة. بدتِ السفينةُ الليلة وكأنّها روحٌ معذّبةٌ ترتجف وتهتزّ وتتقلّب، بينما كانت أسناني تصطكّ ببعضها البعض كلما ارتفعنا وهبطنا. كلما غلبَني النوم لوهلة استيقظتُ بعد لحظاتٍ بسببِ تغييرٍ عنيفٍ في مركز الثقل، أو بسبب الحرارة اللزجة للمقصورة الخالية من الهواء، أو آلام الظهر من وضعية الجنين التي كنت قد قَوقَعتُ جسدي بها. وكلما نمتُ مجددًا غَرِقْتُ في حلمٍ واضح أشبه بالحقيقة عن منزلي. كانت التفاصيل واضحة للغاية حيث آخذ بريدي من مكتب بايثون (الذي أضاف إلى موظفيه الكثير من الشباب الذين يرتدون حمالات حمراء)، وأنادي على سيارة أجرة ثم أنعطفُ في نهاية الحلم إلى الشارع الذي أعيش فيه. ‬وعلى بعد مئة متر فقط من بابي الأمامي أجد نفسي مستيقظاً في وسط المحيط الهادئ. لقد تلاشى ذلك الوهجُ الدافئ من الترقّب والسعادة على الفور ليحلّ محله الإحباط، ثم الاستسلام، ثم آلام الظهر مجدداً.

سمعتُ ضجيجًا في غرفة الاستراحة، وصوتَ كسرِ زجاج. ذهبتُ مترنحًا متوقعًا العثور على سجادة مغمورة بويسكي "بلاك ليبل"، ولكنني لم أجد لحسن الحظ سوى كأسين قد وقعا من مكانهما. اعتذر القبطان لاحقًا في قمرة القيادة عن سلوك السفينة.

أظهر لي ساتشي موقعنا على الخريطة ثم أخبرتُه أننا سنضطر إلى إعادة تصوير حفل الانضمام للأخوية. ظهرَ الرعبُ على وجهه لدرجة أنني وجدتُ صعوبة في إقناعه بأنها مجرّد مزحة. انخرطنا بعدها في الحديث عن كرة القدم. كان ساتشي الملاوي، مثل القبطان عباس المصري، من مشجّعي ليفربول. قال إنَّ الناس في جميع أنحاء العالم يشاهدون كرة القدم الإنجليزية، وقد لاقت رواجًا عالميًا لسبب ما أكثر من الكرة الفرنسية أو الإيطالية أو الهولندية. لقد حرَصَ كلُّ معارفه على التواجد أمام التلفاز لمشاهدة التغطية المباشرة لنهائي كأس أوروبا في ملعب "*هيسل*". يمكنُ بسهولة نسيان التداعيات الدولية للكارثة، عندما خَذَلَ الفريق الملايين من محبي ليفربول الذين جهزوا أنفسهم للفوز، وأصابهم الحرج والخجل مما حصل.

لقد أصبح كل هذا من الماضي الآن، كما قال وهناك ردُّ فعلٍ متعاطف ضد استمرار استبعاد الأندية الإنجليزية من كرة القدم العالمية: "أنتم لستم سيئين للغاية"، ثم تابع محاولًا إبهاجي "الجميع يعرف السيدة تاتشر..".

دعانا القبطانُ للذهابِ إلى مقصورته لتناول مشروبٍ قبل العشاء. كان المكان مريحًا يتمتع بأرائكَ ناعمة والكثير من النباتات، وكان صوت موسيقى موزارت ينطلق بأناقة وهدوء من جهاز ستيريو. وجدنا السيد وونكا كبير المهندسين هناك أيضًا. بدأ الحديث عن لعبة الكريكيت، ثم عن اليابانيين (الذين يعجبونهم، ولكنهم لا يحبونهم)، ثم عن تخفيض مستويات العمالة البشرية على سفن شحن الحاويات (وهو الأمر الذي لا يعجبهم ولا يحبونه)، ثم عن مأساة خطوط "نبتون أورينت لاينز" في حرب الخليج، وكيف أصيبت سفينتان تابعتان للشركة، ودُمِّرَتْ إحداها بالكامل، بينما أصيبت الأخرى وهي ناقلة نفط خمس عشرة مرة، وقُتلَ واحدٌ فقط من أفراد الطاقم. ولعبنا في غرفة الألعاب بعد العشاء لعبة "بينغو"، وانضمَّ القبطانُ كالمعتاد إلينا آخذًا الأمر على محمل الجد. كنا يأملُ في الفوز بما لا يقل عن 50 دولارًا.

**اليوم الثاني والستون 25 نوفمبر‬**

تناولنا الإفطار في الساعة 9.30. كان الطعام السنغافوري على متن سفينة "غارنيت" جيدًا، ولكنني افتقدتُ الخبز الطازج والقهوة المطحونة الطازجة مع الحليب. لقد كنتُ أعيش على القهوة سريعة التحضير والكوفي-ميت، "مبيض القهوة المفضل في أميركا الخالي من منتجات الألبان"، والولايات المتحدة مليئة بالأشياء الجيدة الخالية من منتجات الألبان مثل: "بلورات شراب الذرة والزيوت النباتية المهدرجة جزئيًا وأي نوع من الزيوت التالية: جوز الهند أو بذرة القطن أو النخيل أو نوى النخيل أو العُصفُر أو فول الصويا. كازينات الصوديوم، أحادي وثنائي الغليسريد، فوسفات ثنائي البوتاسيوم، نكهة صناعية، وأناتو (ملون صناعي يستخرج من بذور الفاكهة) وانخفض تفاؤلي مع اقترابي من قارة جديدة بالحصول على الطعام الطازج.

في الساعة العاشرة حدَّدَتْ خدمة الأقمار الصناعية إحداثياتنا، 36.35 شمالًا، 129.21 غربًا، وعلى بعد 7048 كيلو متر من طوكيو وبسرعة تصل إلى20.6 عقدة. كنا متأخّرين سبعَ ساعات عن الموعد المحدد‬.

ليس بالإمكان فعل الكثير إلا الانتظار. أشرقَت الشمس عند الغداء، وشعرتُ لأول مرة منذ مغادرتنا اليابان بدفءِ الشمسِ على وجهي. ألهَمَني هذا محاولة الجري 10 كيلومترات حول سطح السفينة. أخذتُ حمامًا وجلستُ لأقرأ مستمتعًا بذلك الشعور العام بالإنجاز.

كان راجيف ابن الملك نبتون والبالغ من العمر ثلاث سنوات، سيصبح لاعب كرة قدم عالميًا، وقد تنبّأتُ بهذا بثقةٍ كبيرةٍ بعد رؤيتِهِ يلعبُ ويراوغُ بالكرة، التي كانت هذه المرة مجسّم الكرة الأرضية القابلة للنفخ الذي جلبته معي في الممر صعودًا وهبوطًا، ويتدرّبُ على ضربات الجزاء بكلتا قدميه اليسرى واليمنى على باب المقصورة الذي اعتبره المرمى، وقد علمتُ بعد أن أنقذتُ ذلك العالم المنفوخ المسكين من قدميه أنَّ والده كان لاعب كرة قدم أيضًا، وأنَّ والدته ليلي (السيدة نبتون) كانت تتدرّبُ على القفز بالمظلة حتى وقعَ لها حادثٌ مروّع، عندما عَلِقَ حزام المظلة أثناء قفزها من الطائرة وارتطمتْ بشدة بجسم الطائرة، ثم سقطت فاقدة الوعي معظم المسافة المتبقية. هم عائلة لطيفة حقًا، ولكنّني أشفقُ على راجيف الذي يقضي رحلةً طويلةً كهذه دون أصدقاءَ من عُمره.

ما تزال العديد من المصطلحات البحرية التقليدية مستخدمة رغم التكنولوجيا الحديثة، وما يزال المسؤول عن طاقم السفينة يدعى رئيس البحارة، وهو على هذه السفينة السيد أونغ. رأيتُه يأخذ القياسات من أجل قضية تأمين متعلّقة بسُلَّمِ الكبائن الذي يبلغ طوله 40قدمًا، شَلَعَهُ عن السفينة إعصار "تيس". كان حزينًا لسماع أننا سنغادرهم في "لونغ بيتش".

"لماذا لا تأتي إلى بنما؟ هل يمكنك في أي مكان آخر في العالم رؤية سفينةٍ تتسلّقُ جبلًا؟"

شعرتُ بإغراء شديدٍ حقًا، فقد رأيت قناتيْ كورنث والسويس، ولكن قناة بنما حيث تُرفَعُ السفن من خلال سلسلة من الأهوسة المائية، كانت القناة الأروع. شرحتُ له أهدافي وتواريخي المحددة ومواعيدي النهائية، والتي لم يعتبرها مهمة أبدًا مقارنةً بروعةِ بنما. اقترحَ عليَّ وهو يأمل أن أغيّرَ رأيي: "الطقس هناك لطيفٌ جدًا... ويمكنكَ أخذ حمّام شمس". لقد كنتُ قد اقتنعتُ أنَّ أيام حمامات الشمس قد انتهتْ في هذه الرحلة.

**اليوم الثالث والستون 26 نوفمبر**

سنهبط في الولايات المتحدة اليوم. انتهت مرحلة العبور الطويلة للمحيط الهادئ فجأة. أتمنى لو كان بإمكاني التمني مثل فوغ أنّ: "قطعوا الجزء الأصعب من الرحلة، بعد تجاوزهم الصين واليابان الرائعين.. وكانوا عائدين إلى البلدان المتحضّرة". لكنْ لديّ 17يومًا لعبور أميركا بواسطة السكك الحديدية القليلة والمهملة، ثم إيجاد طريقة ما لعبور المحيط الأطلسي في بداية فصل الشتاء، حيث "يمكنك أن تكون على يقين بأنك ستواجه شيئًا سيئًا" كما أكد لي القبطان أميرابو. لا أشارك باختصار السيد فوغ ثقته بـ"البلدان المتحضّرة".

أما الآن في الساعة الثامنة صباحًا في قناة سانتا باربرا، كان هذا صباحًا لا مثيل له يدعو للتفاؤل، بل الصباح الأفضل في المحيط الهادئ. أشرقت الشمس من سماء زرقاء صافية وانخفضت الأمواج، وهبَّ نسيم منعش عند قمرة القيادة.

صعِدَتْ إلى السطح غواصةٌ يابانية في هذه المياه قبل 46عامًا، وأطلقت سبع عشرة قذيفة باتجاه حقل إلوود النفطي، وهو الهجوم المباشر الوحيد للعدو على الولايات المتحدة القارية في هذا القرن. هناك الآن الكثير من المنصات البحرية لاستخراج النفط، يمكنهم استهدافها، وهناك طابور مستمر من الناقلات المتّجهة شمالًا لجلب نفط ألاسكا، ويشير الرسم البياني إلى أننا في منطقة الفصل بين ممرات المرور الرئيسة، ممرٌ للشمال وممر أبعد منه للجنوب. تعمل هذه المناطق في جميع نقاط المرور البحرية المكتظّة الخطرة، القناة الإنجليزية وخليج السويس ومضيق ملقا.

تظهر الآن الكثير من علامات الاقتراب من اليابسة. الكثير من البجع وطيور الغاق وطيور الخرشنة. وقد تربّعت النوارس السمينة بثقة على الحاويات. مجموعة الدلافين تطلق نفثات صغيرة من الماء تشير إلى تقدمها، وتسبح بكسل عبر المياه باتجاه الشرق. شعرتُ بالقلق على سلامتها وسط القوارب المخصصة للصيد في أعماق البحار والتي تتناثر في هذه المياه تنشر الكثير من السنارات والخطافات. رائحة الملح تنطلق من البحر على نحو لا يحدث أبدًا في عرض المحيط. تتراكم المخلفات البلاستيكية والبوليسترين هنا على نحو لا يمكن تجنبه، وظهر فجأة الكثير من محطات الراديو وصوت الطائرات مجددًا. وظهر أيضًا مشهد واقعي لسحابة منخفضة ملطخة باللون البني الناجم عن التلوث، وامتدت حوالي نصف ميل في الهواء الصافي للمحيط الهادئ. كم تخيف رؤية هذه الفوضى التي نهيش فيها بهذا الوضوح. كان الأمر أشبه بالخروج من بركة صخرية إلى مياه حمام قذرة.

كنا نسير بحلول وقت الغداء على سرعة 12.5 عقدة ومررنا بشاطئ ماليبو. رفرف علم الولايات المتحدة الأميركية أعلى السارية، جنبًا إلى جنب مع علم سنغافورة وراية خطوط "نبتون أورينت لا ينز". قد تكون سفينتنا أشبه ببطة قبيحة، تكدست عليها الصناديق والحاويات، بهيكل مصفر باهت مليء بالخدوش، ولكن حمولتها تبلغ 40 ألف طن ويبلغ ارتفاعها أحد عشر طابقًا. يحوم بالقرب منا مركب شارعي على نحو خطير مثل فراشة تنجذب إلى الضوء. انطلق البوق ذو الصوت العميق الجهوري من السفينة وهز القبطان أميرابو رأسه: "كما ترى، هذه أرض الحريات، يمكن لأيّ أميركي ثريّ أن يدخل بقاربه في الممر مباشرة، دون أن يدري ودون أي دراية بالملاحة".

شعرت الآن مجددًا بمتلازمة نشوة الوصول. بدأ الأدرينالين يتدفق في جسمي ووَضَعَ جهازي العصبي على وضع الاستقبال، ليستجيب لمجموعة جديدة كاملة من الأحاسيس. تكرر ذلك الشعور عندما وصلت إلى بومباي بعد أسبوع على متن القارب الشراعي، التسارع في النبض والحاجة الماسة للوصول إلى اليابسة. وهذه علامات مؤكدة على أنني شخص لا يحب الإبحار. صعد المرشد في الساعة الثانية وخمس دقائق على متن السفينة. لم يكن يشبه أي مرشد قابلته من قبل، فهو يرتدي بدلة مدنية، وكان رجلًا مسنًا بشعر رمادي مجعّدٍ يقترب بالتأكيد من سن التقاعد. حان وقت اللكنة الأميركية الناعمة الفعالة أخيرًا. كان غريبًا حقًا أن نسمع النسخة الأصلية بعد الكثير من النسخ المزيفة الأخرى العالمية. لقد جعلتني هذه اللكنة أدرك أنني أجنبي، مثل القبطان أميرابو وكبير المهندسين دوراني وليلي وراجيف ورئيس البحارة أونغ وساتشي، وهانغ أون، وجميع من كانوا على السفينة.

هناك الكثير من القوارب الصغيرة حولنا الآن، ولكن الفرق بينها وبين أي مكان آخر أثناء الرحلة هي أنها ليست قوارب مخصصة للعمل، بل هذه القوارب مخصصة للعب، وكلها حديثة ومجهزة تجهيزًا جيدًا وهياكلها من الألياف الزجاجية. لا يبدو أي قارب منها بعمر أكثر من ستة أشهر. مر أحد هذه القوارب بالقرب منا وآخذ ركابه يلوحون لنا. كانوا مجموعة أميركية كلاسيكية من الرجال الضخام ذوي العضلات والنساء الضخمات ذوات الشعر العسلي. نحن في أرض العمالقة‬.‬

شققنا طريقنا بعناية إلى ميناء سفن الحاويات ترافقنا السفينة القاطرة "سي روبن" من سان فرانسيسكو، حيث ينتظر عمال الشحن والتفريغ الأميركيون بجانب سياراتهم (لا توجد دراجات هنا)، يصرخون ويمزحون ويتباهون ويستعرضون عضلاتهم، وقد بدوا وكأنهم مجموعة من الكومبارس من شركة "سنترال كاستينغ" التي تؤمن الكومبارس للأفلام. أعطى القبطان أميرابو تعليماته الأخيرة لغرفة المحرك: "أقصى اليسار..إلى أقصى اليمين"، إنه هنديٌّ يأتي بي إلى العالم الجديد. ترتفع درجة الحرارة فوق 15درجة مئوية، وتهب رياح خفيفة من الصحراء.

صعد رجال الجمارك على متن السفينة. سجلتُ مع باسبارتو خروجنا رسميًا على سجل السفينة. قال الضابط الأكبر أسود البشرة وأشيب الشعر: "أوكييه. أوراقكم جاهزة بالنسبة للجمارك. استمتعوا بوقتكم في الولايات المتحدة. لا تشربوا كل المياه ولا تأكلوا كل الطعام".

انتقلنا إلى سفينة أخرى وهي السفينة العاشرة التي أصعد على متنها حتى الآن، كما أنها الأكبر والأكثر راحة والأسرع حتى الآن، ولكنها كانت راسية على الرصيف الخرساني ولم تتحرك بوصة واحدة منذ 22 عامًا، إنها عابرة المحيط آر. أم. إس كوين ماري، التي تسعى جاهدة للحفاظ على بعض الكرامة كونها عالقة في بركة ومثبتة على الشاطئ بواسطة حبل سري حديث من الفولاذ والزجاج من المصاعد وأبراج الخدمة، وعلى أحدها علامة مضيئة تؤكد وضعها الجديد بوصفها "فندق كوين ماري". يشير سهم إلى الداخل يدعوني "لعبور موقف السيارات إلى لندن تاون" أفترض أنني ينبغي أن أشعر أنني في الوطن الآن، ولكن الأمر ليس سهلًا على الإطلاق.

جاءتني أولى الكلمات التي وجهت إلي على الأراضي الأميركية من موظف استقبال نحيل محايد الجنس بتسريحة شعر شائكة ناتئة ملونة بالبروكسيد الأشقر الخفيف. ضرب لوحة المفاتيح دون أن يرفع رأسه إلا لِمامًا ربما للتأكد فقط من أنني لست غوريلا أو أنني أحمل فأسًا. "مرحبًا أنا راندي" استدعى راندي بفرقعة من أصابعه شخصًا ما من مجموعة عرقية مختلفة لحمل أمتعتي إلى مقصورة "ستيتروم 306" في الطابق "بي". مررنا بمجموعة من الأميركيين الذين يحتفلون. كانوا أضخم بمرتين وأكثر ضجة بضعفين من أي أحد آخر في العالم. لم يكونوا يطلقون الهمهمات والضحك والصيحات فقط، بل بالصوت الهائل للأصوات التي تلعلع كما لو أنها تحاول التواصل عبر مسافات شاسعة. شعرت وكأنني فأر بين أفيال. أفسحت متلازمة نشوة الوصول المجال مباشرة لرثاء النفس ما بعد الوصول، والتي تفسح المجال بدورها للصدمة الانتقالية.

يتسارع كل شيء بمجرد وصولك إلى اليابسة. فبمجرد وصولي إلى مكان ما يتوجب عليَّ مباشرة وضع الخطط للخروج منه. إنه القارب الوحيد عبر المحيط الأطلسي الذي يغادر من نيويورك. يتوجب عليّ الآن أن أعبر إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة، والقول سهل بالطبع على عكس الفعل، حيث لا يؤخذ أي بديل عن الطيران على محمل الجد. هناك قطار سريع إلى شيكاغو اسمه "*ديزرت ويند*"، ولكنه لن يتحرك قبل ظهر يوم الإثنين.

لدي الآن سواء أحببت ذلك أم لا يومٌ ونصف اليوم للراحة في لوس أنجلوس.

**اليوم الرابع والستون 27 نوفمبر**

أطَلَّ عليّ وجهي بشعرٍ مجعّدٍ فظيع من التلفاز في الأعلى في إعلان لفيلم "*سمكة تدعى واندا*" بوصفه واحدًا من أربعة أفلام ناجحة في الوطن. لقد حقّقَ حتى الآن 55 مليون دولار في الولايات المتحدة، لذلك قررتُ بالطبع التوقّف عن الحديث عن الأميركيين وأذواقهم. لقد أنقذوا على الأقل سفينة "كوين ماري" وأتاحوا لي الاسترخاء في حمام مطلي بالمينا الثقيل بطول كشك الحراسة بخيارات متعددة لملئه: "ماء عذب ساخن"، و"ماء عذب بارد"، و"ماء بحر ساخن"، و"ماء بحر بارد"، بالإضافة إلى لوحة التحكم بالدش، التي ظهرت عليها كلمة "فاتر".

أخذتُ نزهةً قصيرةً على سطح السفينة. هناك الكثير من تجهيزات الديكور "آرت ديكو" الداخلية، والخشب المرصّع وقطع الزجاج المتراكبة، والأشكال الكلاسيكية البارزة من البرونز والجداريات الإنجليزية من الثلاثينيات، وجميعها رائعة للغاية. ووجدتُ على سطح السفينة أنَّ نويل كوارد يلاحقني من شنغهاي، حيث تزيِّنُ صورته الفوتوغرافية بالحجم الطبيعي أرضيةَ خشبِ الساج العريضة التي كان يزيّنها هو بنفسه ذات مرة، إلى جانب المشاهير الآخرين من الثلاثينيات والأربعينيات مثل فريد أستر وسبنسر تريسي وونستون تشرشل ومارلين ديتريش.

أظهرتْ شاشةٌ هناك سفينةَ *كوين ماري* بوضع عامودي، إلى جانب برج إيفل ومبنى إمباير ستيت. كانت أطول من الأول وأقصر من الثاني قليلًا (بطول 1.018 قدمًا). لقد أبحرت هذه السفينة منذ واحد وخمسين عامًا بين نيويورك وكورنوال في 3 أيام و20ساعة بمتوسط سرعة يبلغ 31.69 عقدة. لو أنَّ هذه السفينة ما تزال تعمل لكنتُ في المنزل سالمًا غانمًا. يمكن لسفن الحاويات الأحدث والأقوى أن تُبحرَ بسرعة 26 أو 27 عقدة.

ذهبتُ لتناول الطعام في مقهى "سايد ووك كافيه" على شاطئ فينيسيا. في بدايةِ هذا القرنِ قرّرَ رجلٌ غنيّ، كما يفعلُ الأثرياء عادةً في لوس أنجلوس، إنفاقَ مبلغ كبيرٍ من المال لإعادة بناءِ شيءٍ ما موجود أصلًا في مكان آخر في العالم، الذي كان في هذه الحالة مدينة البندقية. لم تكن النسخة الحديثة لفينيسيا التي أنشأها آبوت كيني بنفس روعة البندقية الأصلية لسوء الحظ، ولم تَدُمْ سوى حوالي 24 عامًا. لم يبقَ منها الكثير (رواقٌ بأعمدةٍ مغطى برسوماتِ فناني الشوارع أو بعض الناس الذين يتركون رسائلهم على الجدران) ولكن الاسم بقي وما زال مناسبًا للحيّ بأكمله، يلتمع ويتلألأ منعكسًا على مياه المحيط الهادئ، على بعد مئة ياردة. يمثّل شاطئ فينيسيا الولايات المتحدة في أقل حالاتها وعيًا بذاتها، صاخبةً وشعبيةً وجريئةً وفرديةً ومتفاخرةً ومتسامحةً ولا تلوي على شيء. هذه مقدمةٌ مثاليةٌ للثقافة الغربية.

مقهى "سايد ووك كافيه" ملحق بمكتبة، ويمكنكَ شراء الطبعة الأولى من كتب سنكلير لويس وقراءتها مع طبقٍ كبيرٍ من اللحم المقدد والبيض والنقانق والبطاطس البنية مع شريحة من البرتقال. اشتريتُ صحيفة *لوس أنجلوس تايمز،* وهي عبارة عن حزمة من ورق الصحف تبدو وكأنها مخزون أسبوع من أي صحيفة إنجليزية، ولكنك عندما تقلّصُها إلى المواد التي يمكنك قراءتها فعليًا، فإنها تعادل صحيفة *إندبندنت* الصادرة يوم الاثنين. على الرغم من أنَّ البندقية في لوس أنجلوس، تبدو المكان الوحيد الذي يمكنك التواجد فيه في صباح يوم الأحد الصافي الجميل هذا، إلا أنَّ فلورنسا في لوس أنجلوس، هي التي تتصدر عناوين الأخبار. "عنف العصابات والموت في عطلة نهاية أسبوع أخرى في لوس أنجلوس". لم تخلُ البلاد التي مررتُ بها من العنف، وتنتشر الأخبار هناك بسرعة كبيرة أيضًا. وفي صفحة أخرى تحت عنوان "جودة الهواء يوم السبت" هناك تحليل لتلوث الهواء في المدينة، ومراقبة مستويات الأوزون وأول أكسيد الكربون وثاني أكسيد النيتروجين يوميًا. هل هناك أي صحيفة بريطانية تتمتّع بالشجاعة للقيام بالأمر نفسه بخصوص الجوّ في بريطانيا؟ يتصدّر كتاب "*بذور الزمن*" لسيدني شيلدون قائمة الكتب الأدبية، ويتصدّر كتاب "*تاريخ موجز للزمن*" لستيفن هوكينج قائمة الكتب غير الأدبية. لا يوجد شيء في إنجلترا سوى نتائج كرة القدم.

سرتُ على طول ممشى "*أوشن فرونت ووك*" الذي يتمتع بخلفيةٍ من أشجار النخيل الحادة التي ترتفع في السماء الزرقاء، وكان هناك رجل يتلاعب بكرتين ومنشار دوار. لقد حذّر الحشد الذي تجمّعَ للمشاهدة أثناء قيامه بهذا الأداء الفذِّ الاستثنائي والمرعب: "في المرة الأخيرة التي قمتُ فيها بهذا العرض انقطعت السلسلة وانطلقت على الجمهور" ودار في النهاية على الحشد حاملًا قبعةً متفحّصًا ما دفعوه باشمئزاز: "عشرة دولارات! اللعنة! هذا عملي الذي أعيش منه أيها التافه!

كان رجلٌ آخر يؤدي دور الروبوت، وقد كان بارعًا للغاية لدرجةِ أنّكَ لا تدرك أنه آلة على الإطلاق سوى عندما يتصبّبُ عرقًا.

يتمرّن على رصيف "ماسل بيتش" لاعبو كمال الأجسام، ويرفعون 225 رطلاً دون بذل جهدٍ واضح. كانت هذه رياضةٌ مخصصة للفرجة، مثل كلّ شيءٍ آخر هنا. توجدُ مقاعد متدرجة بجانب منطقة الأوزان يمكنها استيعاب بضع مئات من الأشخاص. تتجول الحشود وتعلّقُ بالكاد على تصويرنا لهم. لقد كانوا في الهند يحدّقون مباشرة في العدسات، أما في أميركا فيسألون: هل هذا فيلم أم إعلان أم أخبار محلية؟

وعلى الرغم من وجود حشد من الناس، فليس هناك أي نوع من التدافع. كان هذا يوم الأحد في كاليفورنيا. الشمسُ مشرقةٌ ولا يذهب أحد إلى أي مكان. باستثناء الرحّالة حول العالم بالطبع، الذين يشعرون بالاضطراب إذا ظلوا ساكنين لفترة طويلة. لذلك وجدتُ نفسي بعد بضع ساعات في مكان هادئ في شارع *سنسيت بوليفارد*، حيث قدّم لي مايكل شامبيرغ، المنتج الأمريكي لأفلام "*سمكة تدعى واندا*" و"*بيغ تشيل*" وغيرها من الأفلام الأخرى، غداء عيد شكر لا يتمتع بالصبغة الهوليوودية. لم تكن هناك ضوضاء، ولا كاميرات (باستثناء كاميراتنا)، ولا تؤخذ أي اتصالات على الهاتف، ولا ظهور مباشر لفرقة "*كوانت باسي باند*" للجاز، ولا حتى لَكْمَة لأحد المشاهير. كان الغداء عبارة عن تجمّع بسيط من الأشخاص المتعاطفين، الذين لا يستطيعون حقًا فهم ما أفعله ولماذا أفعله أصلًا. جاء جيمي لي كورتيس لاحقًا ليأخذ فريق الباسبارتو لقضاء فترة ما بعد الظهر، الذين قرروا منذ فترة طويلة أنني لا أعرف أحدًا مشهورًا في هذه المدينة.

كنتُ منهَكًا تمامًا بحلول الساعة الخامسة. هل كان السبب تأخّر السفينة أم الوتيرة المحمومة ليومنا على البرّ بعد تلك الأيام الأشبه بالرهبنة في المحيط الهادئ؟

اشتريت صحيفة *نيويورك تايمز* ونسخة من رواية "*مشعلة الأباطيل*" وذهبت إلى مقصورتي مبكرًا. وجدت في صحيفة *نيويورك تايمز* مقالًا رومانسيًا في قسم السفر عن عيد الميلاد في لندن. لم يذكر المقال الاختناقات المرورية وأكياس القمامة البلاستيكية السوداء، ولكنه أثار لديّ شعورًا حادًا أكثر من المعتاد بالحنين إلى الوطن.

**اليوم الخامس والستون 28 نوفمبر**

استيقظت في السابعة والنصف. اتصلتُ بأمي في *سافك*. كان هناك ضباب ٌكثيفٌ هناك لعدة أيام. انقشع الضباب اليوم وأخذ المطر يهطلُ. أشرقتِ الشمس مجددًا في الخارج هنا في لوس أنجلوس على جدران "لندن تاون"، وتوقَّعَ خبيرُ الطقس على التلفاز أن تصل درجة الحرارة إلى 23 درجة مئوية في وسط مدينة لوس أنجلوس، ولكن الثلوج تتساقط بكثافة في جبال روكي، مع ثلوج بمعدل 40 بوصة في "*ألتا ليك*". كان ما جعلني أتوقف حقًا ذلك الجزء الأخير من التوقعات، لأنَّ قطارنا سيعبر جبال روكي في مثل هذا التوقيت صباح الغد. غيرّتُ القناة على مناقشة حول سبب شجار العائلات في عيد الشكر أكثر من أي وقت آخر من العام، فأوقفتها. ودّعتُ سفينة "كوين ماري" المربوطة بالشاطئ. وغادرتُ بمشاعر مختلطة، كما لو كنتُ قد زرتُ صديقًا عزيزًا في السجن.

قدنا السيارة في وسط المدينة ووصلنا إلى بقايا عظيمةٍ أخرى من بقايا الثلاثينيات. لقد اكتمل بناؤها بعد ثلاث سنوات من سفينة كوين ماري، في عام 1939، لم تقض محطة "*لوس أنجلوس يونيون ستيشن*" فترة طويلة لتخدم الأسلوب والغرض الذي بنيت من أجله. كانت آخر محطات السكك الحديدية الأمريكية العظيمة، وقد انتهت لحظة مجدها بسبب الحرب العالمية الثانية واستبقها انتشار السفر الجوي بعد ذلك مباشرة. ولكنها على الأقل لم تتقاعد تمامًا، ولا تزال القطارات تنطلق من أسفل البرج النحيف الرشيق للمبنى المصمم على الطراز الإسباني. كان هناك ملصق مهين يقول "ينبغي ارتداء الأحذية والقمصان" على زجاج الباب المتسخ، وهناك خلفه تصميم داخلي رائع من أرضيات رخامية وجدران مبلطة ملونة، ترتفع 52 قدمًا، إلى سقف خشبي، يتمتّع بعوارض معقدة، وتتدلى منه ثريات ضخمة من الحديد المطاوع. كان الجو الداخلي مظلمًا مريحًا مثل الخشب الذي يكوّنُ الجزء الأكبر منه. اخترقت أعمدة من أشعة الشمس الظلام من النوافذ العالية. كانت المقاعد في منطقة غرفة الانتظار كبيرةً مريحةً وتتمتّع بأذرعٍ خشبيةٍ سميكة. وهناك في الخارج حديقتان منعزلتان مليئتان بنباتات الجهنمية والياسمين الهندي، وهي الحدائق الوحيدة المستقلة التي رأيتها في المحطة على الإطلاق.

المؤسف أنك كلما اقتربتَ من القطارات، تصبح المحطة أسوأ. كانت الأرصفة مهجورة للغاية ومهملة، لدرجة أنني اعتقدت للوهلة الأولى أنه ربما تكون السكة الحديدية مغلقة دون أن يخبرنا أحد. ولا توجد لافتة واحدة تحمل اسم المدينة. كانت الأرصفة التي تمتد على طولها مظلات معدنية ضيقة صدئة، خالية من جميع تجهيزات السكك الحديدية المعتادة، باستثناء مقعد هنا أو هناك ومجموعة متنوعة من العربات المدفوعة. يتكون قطار "ديزرت ويند" من عربات "أمتراك سوبرلاينز" وهي عربات مكونة من طابقين باللون الفضي والأحمر والأزرق. كان تصميمها الداخلي أشبه بالقطار السريع في اليابان، ولكنَّ هذا التصميم يدين بالكثير لتصميم الطائرات، على عكس القطارات في الصين والهند. كان هيكل العربات خفيف الوزن، ومقاعدها مصبوبة على شكل حافلة مفتوحة، مع أضواء فردية غير كافية، ولكنها تتمتّع بتصميمٍ أنيقٍ، مع طاولاتٍ قابلة للطي. هناك أيضًا كبائن للنوم، حيث تم استغلال المساحة بمهارة كبيرة، ولكن هذه المهارة تفشل في إخفاء حقيقة قلّةِ عددها. رحّبَ بنا أحد المضيفين على متن القطار.

"لا داعي للعجلة، فلدينا مشاكل في المحرك".

بدا معظم الركّاب من المصطافين أو من هواة القطارات، لذلك لا يبدو أنَّ أحدًا يهتم كثيرًا. ساورني شعورٌ بأنني الوحيد الذي أحارب الزمن. أخرجتنا قاطرتان كبيرتان تعملان بالديزل متأخِّرين بحوالي ساعة.

جاءت الإعلانات على القطار كثيفة وسريعة، وتصدر معلومات مفيدة لنا جميعًا عن البلد الذي نعبره. "شكرًا لكم على السفر على متن قطار *أمتراك* رقم 36، ديزرت ويند". كانت الرحلة هادئة إلى حد ما مقارنة بالأيام التي عبر فيها فوغ أمريكا عندما اقترح باسبارتو: "شراء مسدسات لأنَّ القطار سيمر في مناطق موحشة ولا بد من الحماية".

"نعبر الآن نهر لوس أنجلوس، الذي يبقى جافًا 350 يومًا في السنة"

تشيرُ السكك الحديدية الخاصة بالشحن والتي تمر بجانبنا مليئة بالبضائع، إلى أنَّ حركة الشحن جيدة حيث ما تزال تديرها الشركات الخاصة، رغم أنَّ حركة نقل الركاب التي تديرها شركة "*أمتراك*" الممولة اتحاديًا ما تزال تعاني. لو أنني قفزت في قطار الشحن لكنتُ وصلتُ إلى شيكاغو خلال 36 ساعة، فأسرعُ قطار ركابٍ سريع يستغرق 42 ساعة.

مَرَرْنا بمجرد خروجنا من لوس أنجلوس الصناعية بسلسلةٍ من المحطات الجذابة التي تمت المحافظة عليها جيدًا، وهي على طراز الإرساليات الإسبانية مثل مدن "فولرتون" و"سان بيرنادينو"، مع قباب وشرفات وأسقف مبلطة ذات حواف عريضة وأسيجة مكونة من حديد مطاوع وجصّ مزخرف، والتي بنتها خطوط السكك الحديدية *ساوثرن باسيفيك*، واحدة من الشركات الثلاث التي تعمل على هذا الخط، والشركتان الأخريان هما "*سانتا في"* و"*يونيون باسيفيك"*. "افتُتِحَ هنا في سان بيرنادينو أول محل لماكدونالدز لبيع الهامبرغر منذ 50 عامًا".

انطلق بوقُ العربة القاطرة أثناء خروجنا من المحطة إلى الريف الذي أصبحَ لونُهُ أفتَح فجأة. أصبحت الأرض الآن ذات لون بني ذهبي كثيف. هل هذا وهم؟ هل هناك ضوء حقًا في الخارج في الساعة الرابعة أكثر مما كان عليه عند الساعة الثالثة؟ أكّدَ لي زوجان مطّلعان أمامي، وهما من حراس الغابات من كولورادو، أنَّ الأمر لم يكن وهمًا، لقد خرجنا للتو من الضباب الدخاني.

"مسقط رأس ريتشارد نيكسون على يسار القطار".

لم يندفع أحدٌ إلى النوافذ أبدًا. ربما كان ينبغي عليهم ذلك، فقد أُنشئَتْ شركة "*أمتراك*" في عهد نيكسون في عام 1971. وقد توقّعتْ إدارتُه من خلال تخفيف أعباء الشركات الخاصة عن ضرورة تشغيل خطوط نقل الركاب، أن تذبلَ وتموت خدمات سفر الركاب. ولكن الشركة نجتْ رغم كل الصعاب، وحظيت بشعبية كبيرة ولن يتم تقليص تمويلها مجددًا. لقد وعد دوكاكيس، الذي كان حتى أسابيع مضت منافسًا على منصب الرئاسة، بمضاعفة الإنفاق الخاص بشركة *أمتراك*. ولكن بوش لم يفعل ذلك.

خيّمَ الغسق عندما كنا نتسلق جبال سييرا. نزل ضوء أحمرٌ مغبرٌّ على الصخور المتناثرة على طول قيعان الأنهار الجافة. مررنا بنقطةٍ يمكننا من خلالها رؤية فالق سان أندرياس، وهو خطٌّ أزرق من الصخور في التلال.

تصفّحتُ كتيب دعاية شركة *أمتراك*: "... تعال إلى حيث تملأ الشمس الأرض... حيث تكشف جدران الأودية أسرار الأنهار التي ماتت منذ زمن طويل... حيث تنحَتُ رياحُ الصحراء أبراجًا تتعالى إلى السماء".

أضافت الإذاعة الداخلية ملاحظة أكثر واقعية: "ننصح جميع الركاب بعدم رمي المناديل الورقية في المراحيض".

تحرّكنا ببطء صعودًا فوق ممر كاجون مع تلاشي الضوء الأخير لنهارٍ جميل، ثم هبوطًا إلى صحراء موهافي. وصلنا بعد بضع ساعات أخرى إلى نيفادا. وقد علمتُ أنها نيفادا لأنَّ العلامات الوحيدة على الحياة هنا هي الكازينوهات، ومصابيح النيون الملعلعة التي تنتشرُ في الظلام مثل النيران القبَليّة.

انتقلنا وقت تناول الطعام إلى عربة المطعم التي يعبقُ فيها الجو اللطيف نفسه الذي ينتشر في مقصف السجن. ينبغي استلام الطعام وتناوله وفق نظام صارم. لا يهتم أحد بالمتعة. طُبِعَتْ قائمة الطعام على استمارة الطلب، التي لا بد أن تكون موقعة وقد وُضِعَ عليها رقم العربة التي تركبها. وإذا لم يتم كل هذا، يصبح الجو فاترًا تمامًا.

ظهرتْ لاس فيغاس في منتصف الوجبة، وبعد ست ساعات من لوس أنجلوس، وقد ظهرت من اللاشيء، مثل ساحرٍ يسبقهُ وميضٌ من الضوء. تلألأت الأسماء المألوفة في سماء الليل: "*ستاردست*"، "*سيركس سيركس*"، "*سيزرز بالاس*"... تعدّ محطة لاس فيغاس أمرًا عرضيًا، ولا يمكن تصديقه تمامًا مثل بقية المدينة. وجدنا أنفسنا على الفور تقريبًا في ظلامٍ دامسٍ وفي الفراغ مجددًا. هناك فرقٌ في التوقيت حوالي ساعة بين هنا ومدينة "*سولت ليك سيتي*". لا توجد أسرّة كافية لفريق باسبارتو ولي، لذا تمدّدنا على المقعد في العربة الاقتصادية. كان الجو اجتماعيًا وتعرفتُ هناك على رجلٍ يركب القطار للعمل. كان محاسبًا من شيكاغو، وقد فَرَدَ أوراقَ عملِه أمامه، حتى في منتصف الليل. "يربِكُ هذا بعض العملاء، ويثيرُ إعجاب الآخرين، أحبّ أن أعمل هكذا، وإذا لم يفهم الناس ذلك، فلا أريدهم أن يكونوا من عملائي".

أنشأت سيدة نحيفة ولطيفة الحديث تُدعى بيث، مشروعًا تجاريًا خاصًا بها في شمال ولاية نيويورك، حيث تصنع وتبيع فساتينها الخاصة.

"هل تكسبين جيدًا من هذا العمل؟"

ابتسمتْ ابتسامة خجولة تقريبًا: "ليس تمامًا. فأنا أعمل في العقارات أيضًا".

وتابعنا طريقنا في ظلام أرض الفرص.

**اليوم السادس والستون 29 نوفمبر**

فتحتُ الستائر في الساعة السابعة على إطلالة صباحية فضية رمادية، فقد ملأ غطاء خفيف من الثلج الطرقات أثناء دخولنا إلى مدينة "*سولت ليك*".

وصل فوغ هنا إلى "المقاطعة المورمونية المحيّرة" في السادس من ديسمبر، في اليوم الخامس والستين من مغادرته لندن. أنا متخلف عنه يومًا واحدًا فقط، بعد أن عبَرَتْ "غارنيت" المحيط الهادئ أسرعَ بعشرة أيام من "جنرال غرانت". وجدتُ نفسي في يومي السادس والستين أتبع خطى باسبارتو إلى الرصيف "لاستنشاق بعض الهواء المنعش". كم كان السادس من ديسمبر عام 1872 والتاسع والعشرون من نوفمبر 1988 يبدوان متشابهين إلى أبعد حد. "كان الطقس باردًا، والسماء رمادية، ولكن الثلج قد توقف. ظهر قرص الشمس الذي كبره الضباب، كقطعة هائلة من الذهب، وأخذ باسبارتو يحسب قيمتها بالجنيه الإسترليني".

كان لدينا المزيد من الوقت اليوم في مدينة "سولت ليك" هذا الصباح لحساب قيمة الشمس الضبابية بانتظار رحلة القطار القادمة من سياتل، والتي قيل إنها قد علقت في جرفٍ ثلجيّ مرتفعٍ في الجبال. اتحد قطار سياتل، المعروف باسم "*بايونير*"، هنا مع قطار "*كاليفورنيا زيفر*" من سان فرانسيسكو و"*ديزرت ويند*" لتشكيل خدمة رحلات الركاب "*كاليفورنيا زيفر*" إلى شيكاغو. كان القطار عبارة عن ثلاث عشرة عربة طويلة عندما انطلقنا في النهاية من مدينة "سولت ليك"، مع ثلاث قاطرات ديزل لتمضي بنا فوق سلسلة جبال روكي.

ما افتقدتُه فعلًا من أيام فوغ هو الجاموس "وعند الساعة الثالثة بعد الظهر شاهدوا قطيعًا كبيرًا من الحيوانات أمامهم، حوالي عشرة آلاف إلى اثني عشر ألف جاموس، كانت تعبر سكة القطار ما اضطر السائق للتوقف، فلا فائدة من دهسها لأنَّ أجسادها ستتجمع لاحقًا ويخرج القطار عن السكة".

خَلتْ المناظر الطبيعية التي كنا تجتازها منذ فترة طويلة من الجاموس وقبيلة السو وقبيلة الباوني من الهنود الحمر، ولكنها كانت خلفية مذهلة لوجبة الفطور المكونة من اللحم المقدّد والبيض، مع حقول مكسوة بالثلوج التي تشكل في ظلها الكثيف الداكن تباينًا حادًا مع الجبال التي تغمرها الشمس وراءها. شقَّ القطار طريقه إلى جبال روكي مجتازًا الأنهار نصف المتجمدة عبر الوديان المنحنية التي تضيق وتنحدر طوال الوقت. طُويت الصخور وتصدعت وتعرضت للتعرية عبر الزمن لتشكّل أشكالًا ملتوية ومتداعية. ارتكزت الذُرى والصخور على ركائز صغيرة، وتشكلت تراكباتٍ غير مستقرة وأكوام متعرجة.

وصلنا إلى بلدة "هلبر" الصغيرة في يوتا حوالي منتصف فترة الصباح. اسم "هلبر" هو أحد تلك الأسماء الوظيفية التي تكثر في هذا الجزء الحِرَفي الريادي من الولايات المتحدة. فهناك مدن بأسماء مثل باراشوت، ورايفل، وجبسم، وكاربونديل، وبازّلت، في ولاية كولورادو. تقع بلدة "هلبر" حيث ظهرت الحاجة إلى قاطرات إضافية للمساعدة في الرحلة الأخيرة، في سلسلة جبال روكي. وقد أصبحت البلدة التي بُنيت لأطقم العاملين في السكك الحديدية اليوم مركزًا لاستخراج الفحم وقد طورت نفسها إلى "هلبر سيتي".

تناولنا وجبة غداء مبكرة مع وصولنا إلى مدينة "غراند جنكشن" في ولاية كولورادو، على ارتفاع 4.906 قدم، عند التقاء نهري كولورادو وجونيسون. أطلق كبير المضيفين، الذي يُدعى عبد المحمود، أوامره لفريقه من النوادل للالتزام بفن الضيافة الراقية: "من هنا. نعم ادخلْ الأطباق إلى هنا، نعم".

تضمنت قائمة أطباق الغداء اليوم المأكولات المحظورة "الساندويتش المسخّن المفتوح، سوف يصفه لك النادل حالًا".

تسرّبتْ أشعة الشمس إلى القطار بينما انطلقنا مجددًا على طول نهر كولورادو. كان عرض النهر هنا حوالي25 ياردة، ونَمَتْ على ضفافه المسطحة المحميّة من الرياح بساتين التفاح والكمثرى والخوخ. كانت هناك عربة بانورامية في منتصف القطار وقد امتلأت بسرعة في هذه الظهيرة الصافية والمشمسة.

هناك سيدة في أواخر منتصف العمر تدعى مار-مير، وقد قررت أن تصبح مهرجة قبل عامين. أخذت تتألق بسعادة وتغني وتطلق النكات بحماسة وإخلاص شديدين. سألتها كيف يتعامل زوجها مع مهنتها الجديدة. قالت وكأنها تصف مرضًا عضالًا "إنه شخص انطوائي". هناك رجل يسافر مع ابنه لأنه يفضل القطارات ببساطة: "بالتأكيد، فهذا هو السفر الحقيقي". كانت زوجته عازفة كمان في الفرقة التي تحمل اسمًا رائعًا "مايل هاي أوركسترا *Mile High Orchestra*" في دنفر. ولكنني شعرت بأنَّ هؤلاء الأشخاص ليسوا أميركيين عاديين. إنهم عبارة عن أشخاص يهتمون ببيئتهم، ويحتقرون ويخافون من تدمير رجال الأعمال الكبار لها، ويتمتّعون بمعرفة وافرة حول المكان الذي يعيشون فيه وعزم لا يتزعزع على حمايته من أعمال البناء والتطوير العقاري غير الضروري.

عدتُ إلى مقعدي وغفوت قليلاً. غنت والدة الزوجين من كولورادو لابنتها بصوت ناعم وإيقاعي. "*قطار الشحنFreight Train*"، وأغنية "*عندما يعود جوني إلى المنزل When Johnny Comes Marching Home*"، وغيرها من الأغاني. كان ذلك المزيج من الصوت اللطيف والريف الشاسع الخالي على ضفاف النهر المتعرج مزيجًا ساحرًا.

أصبح نظام المخاطبة بمكبرات الصوت نظام اتصالٍ داخلي للموظفين بالإضافة إلى خدمة معلومات للركاب بعد ظهر اليوم. "جهّز كاميراتك لالتقاط بعض الصور الرائعة حقًا" وتبع هذا الإعلان فجأة صيحة لاهثة "إيرل، تعال إلى عربة الطعام. نحتاجك هناك بشدة!"

وصلنا إلى "غلينوود سبرينغز" في الرابعة إلا ربعًا على ارتفاع 5600 قدم. كان عليّ اتخاذ قرار الآن. لا يمكنني مهما كان الوقت ضيقًا المرور عبر جبال روكي دون وقفة للتعرف على المكان. شكواي الرئيسة من بالطائرات هي السفر دون رؤية أي شيء، وقد بدأت أشعر أنني قد بدأت أسقط في الفخّ نفسه. ترجّلتُ من القطار هنا للقيام بجولة تأمّلتُ أن أتمكّن من تحمّلِ نتائجِها.

مستغلًا الوقت فبل غياب الشمس، غُصتُ في ينابيع غلينوود الساخنة، المياه الساخنة الأرضية التي كان يتمتع فيها الهنود "اليوت" قبل مائة عام وأكثر. أصبحت هذه الينابيع اليوم جزءًا من منتجع صحي حيوي مليء بالإشعارات، القواعد واللافتات والتحذيرات الصحية بأسلوب أمريكي دقيق شامل، ولكنه مربك. كانت درجة حرارة المياه 40 درجة مئوية في الهواء الطلق، ودرجة حرارة الطقس حاليًا 1.5 درجة مئوية. انتعش جسدي تمامًا بهذه التجربة الفصامية. كان باسبارتو على جانب المسبح يثبت الكاميرا ليصور سباحتي في المياه، ولكن سحابة البخار كانت كثيفة لدرجة لم تتمكن فيها الكاميرا من رؤيتي.

صعدنا بالسيارة بعدها إلى "آسبن"، على بعد ساعة تقريبًا وعلى ارتفاع ألفي وخمسمئة قدم في سلسلة جبال روكي. يشبه المكان "بيفرلي هيلز" بطابع أقرب لعيد الميلاد، ولكن رغم كون المنطقة أقرب لكاليفورنيا من ناحية الدخل، ولكن الذوق العام فيها أقرب للساحل الشرقي. وصلنا إلى فندق جيروم الذي يخفي مظهره الخارجي الهادئ المبني من الطوب عام 1889 الكثير من الزخرفة الفيكتورية في الداخل. كانت غرفتي واسعة ومفروشة جيدًا في إعادة تكوين مثالية لحقبة التسعينات المثيرة. أخذتُ حمامًا طويلًا بطيئًا في غرفة بأرضية من رخام كارارا. انتهى بي الأمر بعدها، في واحدة من تلك التقاطعات الثقافية التي ميّزتْ هذه الرحلة، أمشي عبر الثلج ذاهبًا إلى مطعم مكسيكي، ثم تجولتُ في شوارع "آسبن" الأنيقة، وسرتُ بحذر شديد على الأرصفة الجليدية. كان ذلك الشعور الغريب وغير المألوف بالهواء البارد على وجهي منعشًا للغاية. لم يكن هناك شيء زائد أو حاد يتطفّل أو يتسلل على صفوف المنازل التي تتمتّع بصيانة جيدة ودائمة. كما لا يُسمح هنا بأنوار الصوديوم أو مصابيح النيون. بدت المدينة أشبه بقرية حميمة دافئة.

ألقيتُ نظرة أخيرة من الستائر في منتصف الليل. على منحدرات التزلج خلف المدينة كانت الآلات الضخمة ترمي سحبًا ضخمة من الثلج الاصطناعي على الجبل.

**اليوم السابع والستون 30 نوفمبر**

إنه اليوم الأخير من شهر نوفمبر ودرجة الحرارة في الخارج (ــــــ 8). وجدتُ بعد التدقيق في دفتر ملاحظاتي أنني اجتزت اليوم الأول من نوفمبر في مستشفى يوغوسلافي عائم على مضيق ملقا. لا يمكن أن تكون الحرارة المعتدلة في ذلك اليوم الاستوائي الرطب أبعد من النضارة المنعشة لهذا الصباح، ولا يمكن أن تختلف أنشطتي عن ذلك اليوم أيضًا.

كنت على وشك تجربة شكل جديد من وسائل النقل الأرضية، لأضيفه إلى القطارات والحافلات والسفن وعربات الأجرة الصغيرة وسيارات الأجرة والجمال وعربات الريكشا وسيارات الرولز رويس. سوف أعبر جزءًا من الأراضي الأميركية بوساطة زلاجة الكلاب، حتى لا يتفوق عليَّ فوغ الذي أخذ زحّافة عبر نبراسكا. في "كرابلونيك" في قرية سنوماس، يمتلك دان ماكاشين وزملاؤه في بيوت الكلاب 250 كلبَ هاسكي من الكلاب القوية، يدرّبُ بعضها على رحلة استكشافية عبر القطب الجنوبي لمسافة 8000 كيلو متر في العام المقبل، وبعضها الآخر سوف يجر الزلاجات في سباق "إيديتارود"، السباق السنوي عبر ولاية ألاسكا، حيث من المتوقع أن تقطع الكلاب أكثر من 160كيلو متر في اليوم لمدة 17 يومًا. تقضي الكلاب موسم الشتاء في جر "الضيوف" كما يُطلق على الزوار، على زلاجات مصنوعة يدويًا حول المسارات الجبلية الجميلة.

لا يمكن لأحد التسلل إلى بيوت "كرابلونيك" للكلاب دون سابق إنذار. فبمجرد أن تشتبه الكلاب بوقع أقدام ما، تنتفض على أقدامها وتشد الحبال المربوطة بها، وتنبح وتعوي في جوقة تتعالى باستمرار وتدوي في الغابة. سوف يكون دليلي ذلك العنصر البشري في فريق الكلاب، وهو شاب بخصلات شعر ذهبية كثيفة يرتدي ملابس مبطنة أشبه بالمستكشفين القطبيين. كان اسمه ماريون، وهو من ميسيسيبي، حيث يطلقون على الرجال أسماءَ من هذا القبيل، وقد ترك كلية الحقوق بعد عام ليأتي إلى هنا. ماريون متزوج من فتاة من مسيسيبي أيضًا تديرُ المكتبة في "آسبن"، ويعيشان في كوخ خشبي في الجبال، "لوحدنا".

كان ماريون يعمل بجدّ في سبيل الحفاظ على حياته المثالية. يقوم العمل على زلاجات الكلاب برأي دان ماكاشين من 10 في المئة من الرونق والجاذبية و90 في المئة من العمل الشاق. إنهم رجال متفانون ومخلصون. يحمل تكوين فريق الكلاب القوي المكون من 13 كلبًا أهمية كبيرة، إذ يعمل دان وماريون وقبل أي شيء آخر على جدول عمل الفريق، مثل تلك الأوراق التي تُعلّق على لوحة الإعلانات في المدرسة. هناك دائمًا كلب قيادي. أوضح ماكاشين أنَّ صفات كلب كهذا تكون دائمًا "فطرية. فهي شيء لا يمكنني تريبته عليها أو تدريبه لاكتسابها"، وقد اختير لي هذا الفريق التالي:

ديشان (القائد)، وأتانجي وتوليان (" الكلب اللطيف")، وليسين ونونابيك وناكين ونوتيك وتوينتو وأكارتا ("الثعلب الأحمر")، وكونا ("المحارب العظيم")، ودوناوو، وأوكيلا، وتاكوك ("روح القمر"). كانت الأسماء بلغة الإنويت، لأنها كلاب الإسكيمو.

لطالما كانت عملية ترويض الكلاب وتسخيرها للعمل عملية مؤلمة لجميع المشتركين فيها. تتوق الكلاب إلى الخروج لدرجة تزيد فيها عويلها ونباحها وتشد نفسها حتى آخر مدى تصل إليه السلسلة، وتتوفر وتعوي بكل قوتها لجذب انتباه قائد الزلاجة. يساعد دان وماريون، قائدُ زلاجة ومربٍّ آخر، وهو مدير مرفأ سابق، وقبطان قارب بخاري وطالب في مدرسة السينما يحمل بطاقة كتب عليها "اللورد الطيار فريهر بوانا جو إدموندز، مغامر للبيع". يظهر هذا الرجل كشخص غريب الأطوار حقيقة، وغير تقليدي حتى من خلال معايير عالم زلاجات الكلاب. كان يرتدي سترة قديمة متهالكة مهترئة للغاية مترهلة على جسمه "أرتديها على هذا النحو، لقد عاشت معي لفترة أطول من الفتاة التي صنعتها لي".

تعتمد السيطرة على الكلاب على التعاون وليس على الإكراه. لا تستعمل السياط أو اللجام ويتم توصيل التعليمات شفهيًا. انطلقت الكثير من تعليمات "اجلس.. اجلس" ولا داعي لأكثر من ذلك لتضطر الكلاب، مقاومًة غريزتها، إلى انتظار باسبارتو لتثبيت الكاميرا في الوضعية المناسبة.

سألني ماريون عن علاقاتي بالارتفاعات فقلت: "عادة ما أتعرض لبعض الصداع أو الشعور بالغثيان".

المضحك أنني كنت على خير ما يرام قبل أن يسألني هذا السؤال.

وانطلقنا فجأة. تلاشت أي مشاعر بالذنب بالجلوس مثل الملكة فيكتوريا في الجزء الخلفي من الزلاجة المغطاة بالسجاد والفراء، بينما تجر الكلابُ الصغيرة الزلاجةَ، بالبهجة الواضحة التي انتابت الكلاب أثناء الحركة. كان ماريون يتمايل بالزلاجة وينحني وينزلق عند المنعطفات مثل راكب الدراجات السريعة الماهر، دون أن يوقِفَ ذلك السيل المستمر من الشتائم والتعليمات المحفزة للكلاب.

كان الأمر يتطلب للأسف إيقاف الكلاب باستمرار، بينما يتحرك باسبارتو إلى موقع آخر لوضع الكاميرا. كانت مهمة ماريون الأصعب إبقاء الكلاب هادئة. ليحقق هذه الغاية استخدم قطعة ورق ملفوفة ("كانت مجرد عبوة طعام كلاب قديمة") وأخذ يصفع الكلاب بها ليحذّرها. كان يشعر بالحرج من قيامه بذلك. "تأكد من أنَّ هذا لا يحدث على الدوام". وادَّعى أنَّ ما يهدئ الكلاب هو تأثير الضجيج وليس الألم على الإطلاق، بالإضافة إلى تأثير الإحراج: "إذ لا تريد الكلاب أن تكون هي من يتلقى اللومَ كلّه".

تتردّد الكلاب الأقل خبرة في الجلوس والانتظار، وفي اللحظة التي ينهض فيها أحد الكلاب الأكبر سنًا، يتبعه الآخرون، يستغلون انشغال ماريون، ويجرّوني رغمًا عني فوق كومة مجمّعة من الثلوج. هوى بسرعة غصن نافر ورمى قبعتي بدلًا من أن ينقر عيني، ولكن لم تكن هذه النهاية. صرخ بهم ماريون ليتوقفوا، وضربهم ببعض الورق. أطلقت الكلاب الكثير من الأنين العصبي. وتبادرت إلى ذهني عبارة "الكلاب المتمردة".

كان الإحساس رائعًا للغاية في المناسبات التي سمح لهم فيها بالركض، إذ تنساب الزلاجة بصمت فوق الثلج، وكانت رائحة الهواء جميلة ونظيفة (باستثناء الروائح النفاذة القوية التي تأتي من الكلاب نفسها والتي تعلمت قضاء حاجتها أثناء الحركة). أصبح ماريون أكثر رقة مع الكلاب أثناء صعودنا التل الأخير. قال ماريون لأحد الكلاب الذي حدق به بسعادة "سأشويك". وقال لآخر: "يا لك من أحمقَ حقيقي اليوم". سألته إن كان يعرف كل كلب في بيت الكلاب بالاسم.

"نعم! وأعرف أمهاتهما وآباءها وجدودها وجداتها". قطعنا حوالي 6 أو 8 كيلو مترات منذ بداية التصوير، ويحبطك هذا عندما تفكر في أنَّ هذه الكلاب تقطع في اليوم مسافة لا تقل عن 160 كيلو مترًا. لا يحتاج الأمر سوى المزيد من الثلوج وستأخذني هذه الكلاب إلى شيكاغو.

**اليوم الثامن والستون 1 ديسمبر**

حلَّ شهر ديسمبر إلى "آسبن" في ولاية كولورادو، وكان هذا رائعًا. الهواء جافٌ للغاية واستيقظتُ مبكرًا جدًا مصابًا بالتهاب مزعجٍ في الحلق.

تبيّنَ مع بزوغ الفجر التالي بطقس جيد، أنه لا داعي للانتقال من هذه البقعة الجيدة. ولكنني عدلت اللقطات والمراحل على نحو جيد للغاية. ينبغي ألا أفوّت قطار "كاليفورنيا زيفر" بعد ظهر هذا اليوم، ولا تبديل القطار في "شور ليمتد" في شيكاغو، لأنني سوف أخسر آخر حلقة حيوية في هذه السلسلة إذا ما تأخرت أكثر من بضع ساعات في نيويورك في نهاية الأسبوع.

ولكن ما تزال أمامي مغامرة أخرى قبل مغادرة جبال روكي. بدأت المغامرة بكل سذاجة في موقف سيارات البلدية في الساعة السادسة صباحًا. **كان هناك مركبتان ضخمتان يتم تجهيزهما اسم الأولى "الجرذ" والثانية "الحصان وحيد القرن".** ليس هناك مساحة كبيرة للركاب في أي منهما، ولا تمتلكان وسيلة دفع مستقلة، وبمجرد أن تعملا قد ينتهي بهما المطاف في أي مكان كان. كانت هذه وسيلة النقل الوحيدة التي يربطها الجميع على الفور بكتاب "حول العالم في ثمانين يومًا"، ولكن جول فيرن لم يذكرها على الإطلاق. كنت على وشك الصعود على متن منطاد الهواء الساخن.

حشرتُ نفسي مع باسبارتو وجايك، الربان قوي البنية ذي الشارب- الذي كان عمره مثل أي شخص آخر في "آسبن" يتراوح ما بين 22 و35 عامًا- في سلة القش المبطنة بالجلد والتي كانت بمساحة 4 أقدام مربعة في منطاد "الحصان وحيد القرن". وحشر كليم نفسه مع طاقم فيلم "بي بي سي" في نيويورك في منطاد **"**الجرذ".

كان علينا أن ننطلق في هذه الساعة المبكرة قبل ارتفاع درجة حرارة الأرض وتأخذ في إطلاق التيارات الحرارية التي تشوّشُ على تيار الهواء. يبدو أنَّ المناطيد الهوائية لا تتوافق مع الهواء الساخن.

شعرتُ بالقليل من السخافة وأنا أقف في هذه السلة الصغيرة على الأرض، وكأنني كيس تسوق منسي، بينما كان كل لهب من غاز البروبان المحترق يضخّم ذلك الكفن المنتفخ فوق رأسي.

ثم ارتفعنا فجأة دون الكثير من الضجة والعناء على نحو مهيب للغاية فوق موقف السيارات، وفوق الفندق، وفوق الشوارع الأنيقة والنظيفة، وفوق ذلك الجزء الفيكتوري الكبير من دار أوبرا "ويلر"، وفوق شركة أسبن "فريش فيش" للأسماك ومتجر "جريت ديفايد" للموسيقى، ومنصة الفرقة الموسيقية القديمة الجذابة في متنزّه "بايبكا بارك". طرنا على طول الطريق السريع 82 وشارع هيمان ومطعم "بيبيز هايدأواي" وأصبحت المدينة فجأة وكأنها صورة مصغّرة وانطلقتْ صيحاتٌ من ركاب المنطاد الآخر تناديني للوقوف ليصوروني، ولكنني لم أكد متأكدًا إذا ما كانت ركبتي ستساعدني.

شعرت بالدم ينزفُ من وجهي، والله أعلم إلى أين. تمنيتُ لو كان جايك يضع حزامًا ما بدلًا من مجرد التوازن بعفوية على حافة سلة المنطاد كما لو كان ذاهبًا في نزهة على نهر التايمز. ليس هناك شيء يحميني من الوقوع، فلم أكن مربوطًا أو مثبتًا بأي شيء لعين. وقفت وشعرت بالغثيان كما لم أشعر به منذ تلك الليلة هناك على المركب الشراعي. فكرتُ مجددًا في كلمات المنجّم المطمئنة: سوف تمر رحلتك بسلاسة ... وستوفر الكثير من الوقت... لن يكون هناك مشاكل. ولكنني قلت له إنني أتحرك في البر وحسب. ولكنني قد غششتُ، وتركتُ الأرض، وها أنا الآن أدفعُ الثمن.

تمكنت أخيرًا من السؤال بصوت رقيق ضاع في الهواء "إلى أين نحن ذاهبون؟"

"نعم... ليس لدي أي فكرة بالتأكيد".

رائع، جيد، هذا جيد.

نظر جايك حوله. نظر حوله دون أن يقع من حافة السلة، كان يلوي جسمه غير المربوط بشيء على الحافة الجلدية الرقيقة على ارتفاع 300 قدم فوق "أسبن!"

"كما ترى، يعتمد الأمر فقط على حركة الهواء".

"أتعني أنك لم تكن تعلم ذلك من قبل؟"

"لا، لم أكن أعلم حتى صعدنا إلى هذا الارتفاع". وأخذ ينظر في إحدى المعدات القليلة الكئيبة التي تظهر سرعة الرياح: أصبح الشارع الرئيسي تحتي الآن هو الطريق السريع 82. اصطف طابور طويل من سيارات تشبه نماذج سيارات ألعاب "دينكي" كانت تشق طريقها ببطء نحو المدينة. تذكرت أنني قد سألت جايك مصدومًا، لماذا هناك ازدحام مروري في مكان جميل كهذا؟

"نعم، يتدفق الهواء البارد عبر هذا الوادي مثل تدفق الماء في النهر. وهكذا لن تعرف مكان التيار ومدى سرعته حتى تدخل فيه".

لقد عرفت مكان التيار الهوائي. كان هناك عند مطار "آسبن" الدولي، إذ كانت طائرة خفيفة تحلق بالفعل تحتنا.

"جايك.. هل ...جايك... هل.. يعرف.. برج.. مراقبة المطار... بشأننا".

"أعتقد ذلك".

أخذنا بعدها نطير على إيقاع التيارات الهوائية متأملين أن تجرفنا ببطء نحو الجبال. وفجأة لم أعد خائفًا على نحو غير متوقع وأنا أميل إلى الجانب مع بقية الركاب. لقد تمكنا من هنا من مشاهدة الحياة البرية بصمت دون أي إزعاج، ورأينا زوجًا من الغزلان بين الأشجار. كانت الإطلالة بانورامية مهيبة للغاية، امتدت من "أسبن" إلى قرية "سنوماس" إلى جبل دالي المغطى بالثلوج، وهو عبارة عن قمة جبلية ذات أبعاد تتناسب مع أبعاد الأفلام الكلاسيكية لشركة "باراماونت فيلمز". ربما أكون قد غشتت فعلًا، ولكنني بدأت أعتقد ونحن ننجرف إلى الأسفل ونصطدم على نحو أخرق في هبوط غير متقن ببعض الشجيرات الشائكة، أنني قد اقتربت ميلًا آخر من نادي "ريفورم كلوب".

عدنا إلى "آسبن" لتناول وجبة إفطار متأخرة دسمة، استمتعت بها كما يستمتعُ مدانٌ بالإعدام بوجبتِهِ بعد تأجيلِ تنفيذِ الحكم. قالت صحيفة "روكي ماونتن نيوز" إنَّ اليوم عيد ميلاد وودي آلن الثالث والخمسين، وإنهم قد أزالوا تمثال مايكل دوكاكيس من متحف مدام توسو للشمع، بعد عرضه هناك لأقصر فترة في تاريخ المتحف.

تجولتُ لآخر مرة في آسبن. وأخذت أحدّقُ بحسدٍ في المتزلجين، الذين يتمتّعون في هذه الفترة المبكّرة من الموسم، بمنحدراتٍ واسعة لأنفسهم فقط دون ازدحام. شعرتُ بالسعادة لأنني مَوّنتُ نفسي ببعض الملابس الجديدة في طوكيو. بدا الجميع هنا كما لو كانوا يخرجون مباشرة من نوافذ محلات الملابس المحلية التي تنتشر هنا تحت أسماء مثل "فرويديان سليب" و"هيدج هوغ" و"شيرتيك".

انطلقت ترانيم عيد الميلاد من مكان ما، وأدركتُ أنني أريد العودة إلى المنزل. وكما لو كانت أمانيّ أوامر حقًا، وجدتُ حانة تقدمُ بيرة "سام سميث" من مدينتي الأم. طلبتُ نصف لتر، مع وعاء من حساء المحار، وأخذت نفسًا أخيرًا عميقًا من الهواء البارد الجاف المنعش قبل العودة إلى العالم الحقيقي.

يمكن لمحطة "غلينوود سبرينغز" ببساطة أن تكون هناك في منطقة مرتفعات إسكتلندا. حجارةٌ خشنةٌ محفورةٌ، وأفاريزُ بارزةٌ متدليةٌ وشعورٌ بكونها منطقةً ساحرةً. يمكنُ قولُ الشيء نفسه عن محطة "كاليفورنيا زيفر". الجو كما يقول القاموس بالضبط "نسيم لطيف رقيق" وليس هناك أي إعصار اليوم بالتأكيد. مرّتْ ساعة ولا توجد أيّ إشارة حتى الآن. مرَّ قطارُ بضائع ضخم، بل ربما كان أطول قطار رأيته في حياتي. كانت سبعة محركات ديزل لشركات "ريو غراند" و"ساوثرن باسيفيك" للسكك الحديدية تنقل 210 كيلو مترًا من الشاحنات. وصل قطار "ريفر" متأخراً ساعةً ونصف، وبدأ الظلام يخيّمُ مع اقترابنا من الوادي، الذي التقطت قممُ مرتفعاتِه وجدرانِه آخرَ شعاع من غروب الشمس الذهبي، وأخذت تتوهّجُ مثل أطراف التاج.

لا نحتاج سوى لأبصارنا والسكون والصمت لنستمتع بهذا المنظر. ولكنْ لمدير القطار خططٌ أخرى.

"لقد جمعت كلَّ أوراق الاستمارات. السيدة دوروثي كونيلي، جميع إجاباتك خاطئة. أتمنى أن تتفضّلي بمقابلتي. أنتِ الشخص الذي فهم كل الأسئلة خطأ!"

ساد الصمت.

"على يسارنا الطريق السريع 70 بين الولايات، الذي ما يزال قيد الإنشاء منذ خمسة عشر عامًا. أغلى طريق سريع بُنِيَ على الإطلاق في هذا البلد".

وها هو الآن، في الضباب الكئيب المتقاطع المتزايد، مضغوطٌ بين الجدران الصخرية الشاهقة ونهر كولورادو الذي استُنزِفَ تمامًا في مراحله اللاحقة لتغذية رشاشات العشب لوس أنجلوس، وهنا في هذا الوادي المملوء حتى نصفه بأنقاض وخرسانة أغلى طريق سريع في أميركا.

"كوكتيل مارغريتا يكلّف خمسين سنتًا في عربة المطعم.

لمَ لا تنضمين إلينا؟"

دخلنا نفق موفات في الساعة الخامسة وثماني دقائق، وهو ثالث أطول نفق في العالم. يمتد النفق تحت مستجمعات المياه في جبال روكي، وخط التقسيم القاري بين الأميركتين، مما يقلّص مدة الرحلة التي استغرقتْ من فيلياس فوغ خمس ساعات إلى عشر دقائقٍ اليوم.

أخذتُ كابينة لنفسي وقد حذّرني المضيفُ تشاك، من أنَّ رحلة الليلة قد تكون صعبة بعض الشيء، حيث سننتقل إلى سكة الحديد الخاصة بشركة "برلنغتون آند نورثرن" للسكك الحديدية وسوف نتحول إلى مسارهم الثانوي، لتركِ المسار الأسرع خاليًا لقطارات الشحن.

تناولنا العشاء مع انحدارنا إلى دنفر. قطعنا أربعة آلاف قدم في ثلاثين دقيقة. بدا الأمر كما لو أننا نركب طائرة.

حكى لي تشاك بعض القصص قبل النوم. كانت هذه القصص في الغالب قصصًا شنيعة وتتعلق بمخاطر السفر الحديث للركّاب المسنّين. كلما زادت حداثة الأجهزة، وزادت محاولة المصممين ليكونوا أكثر ذكاء وأناقة وقدرة على توفير العمالة، زاد نطاق الكوارث. يمكن أن تتراوح الكوارث من الغمر البسيط بالماء لمن يخطئ بين زر الدش وزر مياه المرحاض، إلى تلك التجربة المريعة الأشبه بدعابات رابلييه التي حصلتْ مع سيدةٍ سمينةٍ للغاية، حيث علِقَتْ مؤخّرتُها السمينة في حوض المرحاض المصنوعة من الفولاذ المقاوم للصدأ بواسطة نظام الشطف الكهربائي. اضطر تشاك للقيام بتلك المهمة الحساسة المتمثّلة في محاولةِ تحريرِها، ولكن عبثًا. اضطروا لإيقاف القطار وإيقاف تشغيل النظام الكهربائي بأكمله ليتمكنوا من إنقاذها. وقال الإعلان عبر مكبّرات الصوت عن التوقف بأنه عبارة عن "فحصٍ كهربائيّ روتيني".

كان أكثر الركّاب رعبًا بالنسبة له هم فتيةُ الكشافة. ربما كانت الساعات الطويلة من ربط العقد ومحاولة إشعال الحرائق بالعصيّ تثير ردّ فعل مضادًا عنيفًا، ولكن سلوكهم يجعل الملك المتوحش أتيلا الهوني يبدو أقرب لكاتبة أدب الأطفال بياتريكس بوتر. اعتاد فتية الكشافة على ترك أكياس من كاتشب الطماطم تحت قاعد مقعد المرحاض. وعند أول ضغط شديد على مقعد المرحاض تنفجر الأكياس وترشّ محتوياتها اللزجة على ساق الراكب التالي.

سواء كان هناك فتيان الكشافة أم لا، فقد رفعت قاعدة مقعد المرحاض بعناية قبل استعماله. وغصتُ في النوم على متن قطار "برلنغتون آند نورثرن" في مكان ما بين دنفر وأوماها.

**اليوم التاسع والستون 2 ديسمبر**

7.45: انبلج الفجر بأصابعه الوردية فوق الغرب الأوسط الأميركي. أشرقت الشمس أولًا أعلى الأشجار الخالية من الأوراق وأخذت تتوهج باللون الأحمر الفاتح. وصلنا بعد خمس عشرة دقيقة إلى أوماها في ولاية نبراسكا التي كانت مركز قطارات كبيرًا، إذ كانت تدعم في وقت من الأوقات تسعَ سكك حديدية. كان مركز "يونيون ستوك ياردز"، مركزًا ضخمًا لشحن الماشية أنشئ في عام 1884. استخلصتُ كل هذه المعلومات من كتيّب "دليل طريق أمتراك" الممتاز، وهو شيء يمكن أن تقدمه شركة السكك الحديدية البريطانية، إذْ يمثل هذا الدليل قيمة عملية تفوق بمراحل أي نسخة من مجلة "إنترسيتي".

أحبّ البلدات والقرى الصغيرة في أميركا. لا أعرف السبب وراء هذا الحب، فخبرتي العملية في هذه الأماكن قليلة للغاية لا تتجاوز الأفلام والكتّاب مثل غاريسون كيلور ونابوكوف وجون أبدايك. أخشى أن هذا قد يكون بسبب لعنة الحنين إلى الماضي. الحنين إلى عالم الخمسينيات المستمد تمامًا من صفحات مجلة "ناشونال جيوغرافيك".

لا يبدو أن شيئًا تغيَّرَ اليوم ونحن نعبرُ إلى أيوا، "الأرض المجهولة"، فكلُّ شيءٍ ما يزال هناك يرقدُ تحتَ الشمس الساطعة القاسية. مستوطنات صغيرة نظيفة مطلية باللون الأبيض، تحدّها الغابات والحظائر والبرك، وتتركّزُ جميعها حول كنيسة ذات برج. البلدات هناك متواضعة ومرتبة، وتتربّعُ في مناظر ريفية لطيفة من التلال المنخفضة والجداول المحاطة بالأشجار. الشيء الوحيد الذي يميزها عن الأحلام التي ملأت أيام طفولتي في شيفيلد هو وجود أطباق الأقمار الصناعية في كلِّ مكان.

صرخَ نادلٌ في وجهي على وجبة الفطور "لماذا أنت بدون لحم؟"

كنت على وشك الرد قائلًا: "لم يقل لي أحد شيئًا كهذا في حياتي.." عندما أشار بقلمه نحو قسم اللحم المقدد والسجق في طلبي الذي لم أملأه.

هناك نسخٌ من مجلة "يو إس إيه توداي" على كل مقعد في القطار، حملتْ أخبارَ يومنا هذا. بينظير بوتو سوف تؤدي اليمين الدستورية قريباً كأول زعيمة مسلمة في العالم. تذكرتُ كبير مهندسي سفينة "غرانت". ليس هذا خبرًا يسعدُه. ربما وصل الآن بالقرب من بنما. أعتقد أنَّ حانة مايك فارغة الآن.

اشترى إدي ميرفي منزل المغنية الأميركية "شير" في لوس أنجلوس مقابل 6.5 مليون دولار، وآخر أفلام سبيلبرغ يتضمّن "مجموعة من الديناصورات محبّبة". ربما كان يمكنه تصوير فيلمه على متن قطار "كاليفورنيا زيفر".

هناك رجل جديد مناوب على الإذاعة هذا الصباح، ولحسن الحظ كان الاستماع إليه جيدًا. وهذا لأنه كان يخطئ في فهم كل شيء تقريبًا. وهكذا ظهرت في جزء من المعلومات التاريخية، لوسي كيلباتريك باسم لاكي كيلباتريك، وفيلم "من يخاف فيرجينيا وولف؟" بعنوان "من يخاف من الذئبة العذراء؟"

الساعة 2.20 بعد الظهر نصل بلدة جميلة تدعى برلنغتون على حدود ولاية إلينوي. تخترق الأبراج الأفق وينجرفُ الدخانُ من نار الشعلة عبر مقبرة مع نسائم الخريف الخفيفة. نحن على وشك عبور نهر المسيسيبي، ويبدو كلّ شيء على ما يرام مع العالم، باستثناء أننا نتأخر أكثر فأكثر. من المقرر أن نصل إلى شيكاغو في الساعة 4.30، ثم سنأخذ رحلة بدت سهلة للغاية في الساعة 6.25 إلى نيويورك، أما الآن فقد نصل حوالي الساعة السادسة. لم يكن تشاك قلقًا، فسيتّصل ويرتّبُ أن يكون الحمالون والعربات الصغيرة بانتظارنا.

دوَى صوت عجلات القطار فوق جسر ميسيسيبي الذي يمتد حوالي كيلو متر. ما تزال رؤية مثل هذه الرقعة الممتدة من المياه مبهجةً بعد عبور عالم من الأنهار الفارغة إلى حد كبير. لا تظهر أي صخور أو ضفاف رملية، إذ تمتدّ المياه من جانبٍ إلى آخر، يا له من نهر ذي حجم عظيم.

كانت محطتنا التالية هي برينستون. عاصمة العالم، أقصد عاصمة الخنازير".

أصبحت الساعة الرابعة وأخذت الشمس تفقد شدّتها. واختلط اللونان الأحمر والبني باللون الذهبي. لقد كان يومًا رائعًا ومن المؤسف أن يكتسي بشعورٍ خفيّ ولكنه مزعج، كما حدث في العديد من الأيام في هذه الرحلة. ربما كان نزولي في جبال روكي نزهة جيدة، ولكنني لا أريد العودة إلى المنزل بدون رؤية شيء، وقد ضحّيتُ بالفعل بمسقط وسنغافورة بسبب ضغوط الجدول الزمني، ولكنني وبعد أن قطعتُ شوطًا طويلًا وتقدمتُ كثيرًا، سوف يكون مخزيًا أن ينتهي بي المطاف على رصيفٍ مهجورٍ في نيويورك.

4.45: أظهرتْ أخيلة وظلال أميركا على الأفق الأزرق الداكن ملامح الأشجار العارية، والشاحنات على الطريق السريع، والمستودعات والمصانع ترتفع وتنخفض على نحوٍ حادٍّ وهندسي. يا رب، يا إلهي، أرجوك لا تدع القطار يتوقّف. تبادرتْ إلى ذهني إحصائيةٌ من سفينة "كوين ماري". لم تعان هذه السفينة أبدًا عطلًا ميكانيكيًا في البحر، ولم تضطر أبدًا إلى استخدام قارب نجاة واحد، ولم ترسل يومًا إشارة استغاثة. كل ما أتمناه من قطار "أمتراك" هو هذا النوع من الموثوقية، بالإضافة إلى بضعة أميال إضافية في الساعة.

الساعة5.15: أشجار عيد الميلاد تنتصب في شوارع أورورا في ولاية إلينوي، في ضواحي شيكاغو. هناك طوابير من السيارات على الطرق السريعة المكونة من ست حارات، وتمرُّ القطارات ذات الطابقين ممتلئة بالركاب ليلة الجمعة.

أخيراً ظهرت ناطحات السحاب الشاهقة في وسط المدينة. برج هانكوك وبرج سيرز، اللذان كانا في يوم من الأيام أطول مبنيين في العالم، معروضان للبيع الآن بسعر ملياري دولار.

الشيء الوحيد الجيد في محطة "يونيون ستيشن" هو أننا وصلنا هناك وقد كسبنا 35 دقيقة. لم نجد أحدًا من الحمّالين بانتظارنا، ونحن في النهاية البعيدة لشارع قذر مغطى بالجليد دون رصيف حتى. المشكلة أنَّ معنا أمتعة أكثر من حقيبتي بكثير وحتى تمكننّا من إيجاد تروللي، لم يتبقَّ أمام "ليك شور" ليغادر سوى 15 دقيقة. وعندما وصلنا إلى رصيف المغادرة كان قد تبقت لدينا 10 دقائق. ثم سمع سايمون اسمي على مكبر الصوت. "يرجى من السيد بالين القادم من لوس أنجلوس التوجّه إلى مكتب استعلامات المحطة."

حان وقت اتخاذ القرار المناسب. كان مكتب الاستعلامات في بداية الطريق التي أتينا منها أصلًا. لذلك كان الذهاب إلى هناك يعني المخاطرة في أن نفوّت القطار، كما يعني عدم الذهاب المخاطرة بتفويت ما قد يكون رسالة مهمة. إذن هل نذهب مباشرة إلى هاليفاكس؟ ولكن هل حقًا هناك سفينة تغادر الليلة من مونتريال؟ غيرنا الاتجاه وأخذنا نجري لنسابق الزمن عبر المحطة، وبحثنا عن مكتب الاستعلامات. كان هناك طابور طويل اضطررت إلى اجتيازه بصعوبة ووصلت إلى النافذة. نعم، هناك رسالة. اختفت السيدة لتجلبها وظهر الاستياء على وجوه الآخرين في الطابور.

"إذن، نعم السيد بالين ..." وفتحت الورقة على نحو درامي مليء بالترقّب وجديرٍ بفيلم إثارة رخيص "السيد سيث ماسون يقول إنه يتمنى مقابلتك إنْ كان لديك وقت في شيكاغو. يرجى الاتصال به في المنزل".

6.35: لم يسبق لي السعادة إلى هذه الدرجة بركوب قطار، وقطار مريح أيضًا. غادر قطار "ليك شور ليمتد" في الوقت المحدد بعد ثوانٍ من صعودنا على متنه، وشقّ طريقه بكل حزم خارجًا من شيكاغو بحزم، كما يليق بقطار لديه عمل محدد يقوم به، لا يشبه أبدًا ذلك التجوال اللطيف والمتمهّل لقطار "كاليفورنيا زيفر".

عبرنا بالقطار مدينة *ساوث بيند* في مقاطعة إنديانا، وهذا اسم عمليّ جيد أيضًا. نادرًا ما نضطر في إنجلترا لوضع أسماء جديدة، إذ تحمل قرانا وبلداتنا ومدننا اسماءها نفسها منذ قرون، فيما عدا بعض الأسماء الجديدة مثل سكيلميرسل أو تيلفورد. لا تمتلك الولايات المتحدة الأميركية مثل هذا التراث الطويل، ولكن هناك مع ذلك طلب دائم على الأسماء الجديدة. لذلك لا عجب أن ينضبَ مصدرُ إلهامِهم ويضطروا لسرقة أسماء من الشعوب الأخرى. لقد تكرّرتْ اسماءُ معظم المدن التي مررْتُ بها في الأيام التسعة والستين الماضية في مكان ما في الولايات المتحدة، فهناك بومباي ونيويورك ومدراس وأوريغون وطوكيو وتكساس، بالإضافة إلى أربعة مدن تدعى فينيسيا، وسبع تدعى القاهرة، وما لا يقل عن سبع عشرة مدينة أو بلدة تدعى كانتون.

قدموا التوقيت بمعدّل ساعة واحدة، وهكذا خسرت ساعتي السابعة منذ عبور خط التاريخ، مع دخولنا التوقيت الشرقي القياسي. لم أتمكن من النوم بسبب الأصوات الصاخبة العالية القادمة من مقصورة مجاورة مزدحمة للغاية.

"لقد ذهبنا إلى المحكمة بشأن قضية الوصاية، خلال عشر سنوات، لما يبلغ إجمالًا أربعة وسبعين يومًا!" دوّت ردود أفعال بأصوات أعمق طغت عليها الصرخة الصاخبة مجددًا "أربع وسبعون مرة، دخلنا وخرجنا إلى المحكمة في غضون عشر سنوات!"

هل يدرك هؤلاء الناس أنَّ هناك أشخاصًا آخرين من حولهم في العالم؟

قد تكون هذه ليلتي الأخيرة على البرّ قبل الوصول إلى بريطانيا إن سارت الأمور بسلام. استلقيتُ هناك محدقًا في الظلام، بينما توقف القطار في محطة ما في أوهايو دون اسم على ضفاف بحيرة إري، وأنا أتجرّع آخر جرعة مركزة من الولايات المتحدة.

مقطوراتٌ بطول خمسة وأربعين قدمًا تُحمّلُ بضاعتها بصخبٍ شديدٍ إلى جانب السكة الحديدية. ضوءان علويان باردان أنارا المحطةَ المجهولةَ العاريةَ، أشبه بلوحة الرسام الأميركي إدوارد هوبر، والمسلسل التلفزيوني الذي لا ينتهي في المقصورة المجاورة مستمر ... "أصبح في الثلاثين من عمري، وما زلت لم أحقق شيئًا، ولا أعرف هدفي في الحياة" ...

لجأتُ إلى سماعاتي. وتخلصت من الضوضاء بمساعدة ليونارد كوهين.

**اليوم السبعون 3 ديسمبر**

لا بد أننا مررنا في وقت ما خلال الليل عبر كليفلاند وبوفالو وروتشستر على الشاطئ الجنوبي لبحيرة أونتاريو. نصل ولاية نيويورك، وها نحن نتجه شرقًا عبر الفجوة في جبال الأبلاش التي شكلها نهر الموهوك. الخريطة مرصّعةٌ بالأسماء الكلاسيكية: إيثاكا ويوتيكا وسينيكا فولز وروما وسيراكيوز، والمدينة التي ندخلها بينما كنتُ ونايجل، بعد أن ملأنا حقل اللحم على طلب الطعام، نتناول البيض واللحم المقدد وتلك المادة المحترقة والمائية الغريبة التي يسمونها في أميركا القهوة. يجلس أمامنا رجلٌ مسنّ موقّر، اتضح أنه يبلغ من العمر 90 عامًا، وهو قائد سابق في القوى الجوية، يدعى سكيل، وتعود جذور أسلافه الدنماركيين إلى عام 800 م عندما غادروا الدنمارك واستقروا في إيست أنجليا. أخبرنا أنَّ هذا الجزء من ولاية نيويورك، اعتبارًا من بحيرة أونتاريو إلى حدود بنسلفانيا، كان قد مُنِحَ للجنود الذين قاتلوا في حرب الاستقلال. وقد باع معظم الجنود حصتهم من الأراضي، إذ لم يكونوا يريدون سوى العودة إلى بلادهم، ولكن مجموعة من الضباط المستنيرين أسسوا تعاونية لإدارة المنطقة، وفقًا للمُثُل الجمهورية لروما القديمة واليونان. وقد كانت تسمية المدن على أسماء البلاد التي أتت منها هذه المثل العليا وفقًا للسيد سكيل: "إنجازهم الوحيد".

رغم أننا كنا في يوم الأحد، إلا أنَّ هذا الرجل المهذب كان في طريقه إلى ألباني لحضور اجتماع مجلس إدارة شركة صناعية ما يزال يديرها. تتمتع ألباني، التي تقع عند التقاء نهري موهوك وهدسون، بأفق مدينة فخور وجدي ومليء بالثقة كما يليق بعاصمة واحدة من أكثر الولايات الأميركية ازدهارًا. وهنا ينقسم قطار "ليك شور ليمتد"، ويتابع نصفه شرقًا إلى ماساتشوستس وبوسطن، ويتجه نصفه الآخر جنوبًا إلى نيويورك عبر وادي هدسون.

ليس هناك أفضل من الرحلة عبر وادي هدسون لتكون بمثابة جرعة وداعية للمناظر الطبيعية الأميركية. يوفر الوادي الواسع وضفافه الصخرية الشاهقة مشهدًا طويلًا خلابًا من المناظر الطبيعية الرائعة للنهر العظيم البِكر، الذي كان يتألق اليوم في ضوء الشمس الساطع المتواصل، رغم أنَّ ألوان الخريف المكثّفة قد تلاشت من الغابات التي تتسلق المنحدرات الصخرية على كلا الجانبين.

تستمتع بهذا المنظر أيضًا مجموعة من سيدات ألباني المرحات في الأربعينيات من أعمارهنّ، تركن أزواجهن لقضاء ليلة فتيات مع بعضهن البعض في نيويورك. كنّ خجولاتٍ بعض الشيء في البداية، ولكن بمجرد أن تأكدن أنهن لن يقضين الأمسية في الأوبرا بل في نادي تعرٍ للذكور، وأننا جميعًا نرى أنهن على حقّ، استرخينَ وطلبنَ المزيد من بيرة مولسون. من المبكر جدًا أن نبدأ اليوم، ولكننا نشعر جميعًا ببعض السعادة أخيرًا، كما قال البروفيسور. يظهر على الضفة الأخرى هيكل ضخم مترامي الأطراف بدا أشبه بسجن روسي. وعندما سألنا عنه تبيّنَ أنّه أكاديمية ويست بوينت العسكرية.

سادَ جوٌّ من الإثارة المتزايدة مع اقترابنا من نيويورك، وهو جوٌّ مختلفٌ تمامًا عن الأجواء الهادئة تقريبًا على متن القطار أثناء خروجنا من لوس أنجلوس.

مشى القطار ببطء عبر نهر هارلم باتجاه مانهاتن فوق المشهد الحضري المُهمَل الذي وصفه بحماس كبير توم وولف في كتابه الذي بقربي الآن، رواية *نار الغرور*. بدت المدينة مع اقترابنا من الشارع 132 أشبه بالقاهرة. لقد انتشرت القمامة في كل مكان، وتبعثرت السيارات المحطمة والأسرّة المهملة على قطع من الأراضي الفارغة إلا من سقوف الحديد المموج والأشخاص الذين يعيشون تحتها. وكما لو كان هذا مجرد كابوس يقظة مؤقت، انعطفنا عن هذا الواقع الحقيقي، ودخلنا في ظلمة مترو الأنفاق في بارك أفينيو.

أخذ الركاب بالتحرك باتجاه الأبواب. وحلَّ محلّ الاسترخاء المرح للرحلة فوق نهر هدسون صمتٌ حاد، كما لو أنَّ الجميع كانوا يعدّون أنفسهم ذهنيًا لمتطلبات هذه المدينة القلقة القاسية التي لا ترحم. وكما كان الحال في شيكاغو ولوس أنجلوس، فإنَّ اقتراب القطار من نيويورك ليس من شأنه رفع الروح المعنوية. نزلنا بكآبة تحت الأرض ومشينا على الرصيف لا يقوّينا شيء سوى بعض الإيمان بأنَّ نيويورك فوقنا حقًا، وأننا لم نمتْ جميعًا.

تؤدي الأنفاق البائسة إلى ما يمكن بسهولة تامة أن يكون الجنة والجحيم مُجتمعَيْن، وهو القاعة الكبرى لمحطة غراند سنترال. يأوي السقفُ السماويّ الضخم الذي تخترقه الأبراج الذهبية نوعين من الناس، الأشخاص الذاهبين إلى مكان ما، وأولئك الذين لا يفعلون ذلك. وكان الأكثر إثارة للاهتمام في الفئة الأخيرة، هم عازفو الفلوت، والأشخاص الذين يقاتلون مهاجِمين جويين وهميين، والأشخاص الذين يجرون محادثات عاجلة مع أنفسهم، والأشخاص الذين يجلسون بعيون فارغة محدّقينَ في الأرض، غير قادرين على التعامل مع الحياة في نيويورك بأي طريقة أخرى.

أصبحت متقاربًا مع فوغ الآن لأول مرة منذ مغادرتي لندن. لقد وصل في اليوم السبعين في "الساعة التاسعة وخمسة وثلاثين دقيقة ليلًا" إلى مدينة جيرسي سيتي "بالقرب من رصيف شركة "كيونارد" للبواخر، والمعروفة أيضًا باسم شركة "رويال ميل ستيم باكيت" بين بريطانيا وأمريكا الشمالية. كانت سفينة (تشاينا) المتجهة إلى ليفربول، قد غادرت قبل خمسة وثلاثين دقيقة!".

لم يشعر فوغ بالذعر بالطبع، واتجه إلى فندق سانت نيكولاس في برودواي ليفكر في حل للمشكلة.

كان لديه على الأقل إمكانية الاختيار بين اثنتي عشرة شركة نقل ركاب أخرى عبر المحيط الأطلسي، ولكن جميعها لا تعمل في الوقت الحاضر. لقد أصبح البيض كله في سلة واحدة بالنسبة لي، سفينة حاويات تزن 53000 طن، تحمّل الآن على ما آمل في أحواض نيوارك في طريقها إلى فيليكسستو. لا بد أن أذهب إلى هناك بسرعة، ولكنني لم أتمكّن في هذه اللحظة الحيوية من العثور على باسبارتو. كانوا يصورون في الردهة، ولكنني لم أتمكن من إيجادهم.

لم تنجح عملية البحث عنهم. لم تكن نيويورك، على الرغم من كل فضائلها، مكانًا آمنًا للتسكّع فيه. الشخص الذي يقف ساكنًا في نيويورك إما يشتري أو يبيع. ما هو السبب الآخر الذي يدعوك لتقف ساكنًا؟ اتجهت العيون نحوي، وأخذتْ تحدّقُ بي على نحو مثير للريبة.

ظهر باسبارتو في النهاية من مدخل جانبي وكان يبدو منزعجًا بصحبة أحد أكبر الشخصيات في نيويورك. سألنا ما الذي نقوم به، ومن الذي أعطانا الإذن وما إلى ذلك. تقدم كليم للتعامل معه، ولكن هذا الحدث جعلنا نفقد قدرًا مهمًا من الوقت.

قاتلنا بلا رحمة لإيقاف سيارة أجرة يقودها مواطن من هايتي.

جازفت في السؤال "لا أعتقد أنك تقلُّ العديد من الركاب الذين يسألونك عن ميناء سفن الحاويات؟"

ولكنّه لم يُجِب.

لقد اخترت سائق التاكسي الوحيد في نيويورك الذي ليس لديه ما يقوله.

الساعة 4.30: وصلنا ميناء نيوارك. لقد أمّنّا ذلك الجزء من قبل الأخير من الرحلة. وجدنا أماكن على متن سفينة "ليدا ميرسك"، سفينة الحاويات الدنماركية التي تغادر الليلة وتصل إلى بريطانيا في غضون ثمانية أيام، في ظل طقس معتدل، رغم أنَّ هذا الطقس غير مضمون على أي حال من الأحوال في المحيط الأطلسي في فصل الشتاء (كما حذّرَنا القبطان تودنهام والقبطان أميرابو)، إلا أنَّ فرصي في النجاح لم تبد جيدة هكذا من قبل.

لم تكن المفاجأة الأولى عند الصعود على متن السفينة هي مدى نظافة وترتيب السفينة، فهذا متوقّع بالطبع من الدنماركيين، بل المفاجأة أنَّ الضابط الأول الذي استقبلني كان فتاة شقراء نحيلة. تجاهلت مفاجأتنا. يبدو أنَّ وجود ضباط من النساء أصبح شيئًا شائعًا اليوم، خاصة في الأسطول التجاري الأمريكي، الذي يضم قباطنة من النساء. ولكنها كانت مع ذلك أول بحارة على متن السفن التجارية ألتقي بها.

10.45: شعرت أنني متسخ بعد يومين ونصف في القطار، وكنت بحاجة إلى الاستحمام قبل المتابعة. خرجتُ للتنزه على سطح السفينة الذي يبلغ طوله 880 قدمًا، وأخذت أتأمّل أفق مدينة نيويورك المتوّجة بالأضواء اللامعة لبرجي التجارة العالميين. كان بيني وبين مانهاتن مدينة جيرسي سيتي، وظهر في مكان أقرب منها مجمعُ المواصلات الضخم. تقع أحواض السفن نفسها بجانب السكة الحديدية المكوّنة من مسارات من السكك الحديدية على الجانب الآخر من مطار نيوارك. كان الليل مليئًا بالأضواء والنشاط. ولكن السفينة لم تكن قد أبحرتْ بعد بحلول الوقت الذي اندسستُ فيه في سريري الثامن والعشرين منذ مغادرتي لندن.

**اليوم الحادي والسبعون 4 ديسمبر**

استيقظتُ على شعورٍ يوحي بحركتنا البطيئة. ولم نكن نتحرك بالتأكيد باتجاه أعالي البحار حيث يجب أن نكون. الساعة الآن السابعة صباحًا، نتحرك بحذر عبر متاهة من الأرصفة متجهين إلى خليج "نيوارك". ارتديتُ ملابسي بسرعة وذهبتُ مباشرة إلى قمرة القيادة لإلقاء نظرة أخيرة على نيويورك في هذا الصباح الباهر المشرق. الطقس بارد ولكنه صافٍ، وهناك مشهد بانورامي رائع يمتد من نيو جيرسي إلى مانهاتن ولونغ آيلاند وراءها. قال القبطان إنه عندما وصل أمس من تشارلستون رأى أفق نيويورك من على بعد 80كيلو متر. مررنا بتمثال الحرية، وقد بدا أكثر خضرة وجاذبية منذ ترميمه، وكان المشهد مذهلًا للغاية لدرجة أنه لم ينزل أحد لتناول الإفطار حتى مررونا تحت جسر "فيرازانو ناروز"، البوابة الذهبية للساحل الشرقي، وقد أنزل الملاح عند منارة "أمبروز". تبدأ من هنا ثلاث مناطق فصل لحركة المرور توجّه السفن خارج منطقة نيويورك المزدحمة. شكلها على الخريطة أشبه بأذرع اللافتات الطرقية الريفية. نتجه شمالًا وشرقًا إلى" نانتوكيت". عندما سمعت تعليمات القبطان شعرت بالألفة وبتكرار هذا المشهد الذي عشته كثيرًا من قبل خلال هذه الرحلة.

"إلى الأمام بالسرعة القصوى فريم ... فولد Frem … Fuld".

كانت هذه الكلمات نفسها في قمرة قيادة "القمر السعودي II" (وقد شطبت II واستبدلت بـ I). بدا القبطان روديبيك مثل أي قبطان بحري نموذجي. وجهه مستدير ومتورّد ويبتسم بسرور، حتى إنَّ عينه تشبه عين القبطان سيلفر الشاردة في جزيرة الكنز. لا يشعر بالقلق بشأن الانطلاقة المتأخرة، إذ تتميز شركة "ميرسك" بمواعيدها الدقيقة. سيعوض بسهولة أي تأخير، وينبغي أن نكون على رصيف "لوهافر" يوم الأحد المقبل في الساعة 4.30صباحًا. ربما كان الموعد أبكر قليلًا من الوقت الذي يفضّله، ولكنه لا يثق في العمال البحريين الفرنسيين بعد غداء يوم الأحد.

الملاحظة المتناقضة الوحيدة في كل هذا هي ذكر" لوهافر". فقد شعرتُ وباسبارتو أنَّ سفينة "ليدا ميرسك" ستكون في فيليكسستو يوم الأحد المقبل. لا ... هذا يعني اليوم التالي.

خلال وجبة إفطار تتكون من اللبن والقهوة والبيض واللحم المقدد والخبز الأبيض اللذيذ السميك المخبوز على متن السفينة على يدي طاهٍ ألماني، ناقشنا الآثار المترتبة على تأخير" لوهافر"، وظهرت اقتراحات لبدائل مختلفة، تتراوح بين اللحاق بعبّارة "لوهافر- ساوثامبتون"، إلى انتقال مباشر من سفينة إلى أخرى جدير بأن يصور على شاشات التلفاز عند نهر "التايمز"، والانطلاق إلى رصيف "وستمنستر". لم يعتقد أحد منا بوجوب أن نهدر الوقت على الساحل الفرنسي.

ساد شعور ملموس تقريبًا بالفخر الذي يتملك الشركة بشأن سفينة "ليدا ميرسك"، الشعور الذي لم يكن موجودًا على أي من السفن الأخرى.

آرنولد بيتر مولر، مؤسس الشركة المالكة، شخصية مثيرة للجدل في الدنمارك، وهو أغنى رجل في البلاد، ومدافع شرس عن المشاريع الخاصة، ونادراً ما تتفق آراؤه مع آراء الحكومة الليبرالية التقدمية. ولكنني علمتُ أنَّ شركته التي "تُدارُ بقبضةٍ من حديد"، هي أكبر شركة في البلاد، ويتضمن عملها أحواض بناء السفن ومعدات التنقيب عن النفط والشاحنات والطائرات. بُنيتْ هذه السفينة في الدنمارك في عام 1982 وتم تسجيلها هناك، على عكس الشائع عالمياً بأن يتم التسجيل في الموانئ الحرة الأرخص مثل مونروفيا وسنغافورة وبنما وليماسول. كان القبطان يعمل على هذه السفينة طيلة حياتها، على عكس قباطنة "نبتون أورينت" الذين يعملون على السفينة ستة أشهر ثمَّ يُنقلون. أعضاء الطاقم كلهم دنماركيون، باستثناء الطاهي ومسؤول الإذاعة الهندي، وقد بدا أنَّ الجو بأكمله يعكس الثقة والإحساس بالتفوق على عكس عمليات التقشّف على عمليات "نبتون" في سنغافورة. ولكن ربما يكون هذا الانطباع نتيجة وجود رجلٍ من الشركة على متن السفينة. هذا الرجل هو "جيسبر" النحيف الساخر، ومعه "مدنيان" آخران، هما إريك وثورفال، وكلاهما من موظفي المكاتب يتدرّبان لاكتساب خبرة في السفر. كان إريك محاسباً وثورفال لم يكن كذلك.

انقضى يومي في أنشطة روتينية مع الاستثناء المؤلم إلى حدّ ما والمتمثّل في حلاقة الشعر. اكتشف البروفيسور أنَّ إحدى المضيفات "ليليان"، كانت تقص شعر كل الطاقم، لذلك جاءت مع باسبارتو الشامت في مقصورتي بعد الغداء لطقوس قص الشعر. تمتّعتْ ليليان، المسلحة فقط بسيجارة ومقص، بوجهٍ قوي ينم عن خبرة حياة طويلة ومسحة من الغموض والتعب. ألا تشعرُ بأنها تعيشُ حياةً مليئةً بالوحدة في البحر؟ استنشَقَتْ كمية من الدخان ثم زفرتْها ببطءٍ قبل أن تُجيب: "هذا يناسبني. أفضل أن أكون لوحدي ... وأود لو أن أكون بحارة بارعة. وعندها يمكنني البقاء دائمًا في البحر".

بدا أنها قضت وقتًا طويلاً في مؤخرة رأسي وقد أخذ شعري يتساقط في خصلات غير متساوية. ألا يُحتمل أنها تبالغ وتقصُّ أكثر من اللازم؟

ابتسمتْ بخبث وقالت "أنت ممثل لن يروا سوى مقدمة رأسك".

تناولنا عشاءً رائعًا يليقُ بيومِ الأحد. لحم البقر المشوي (على الرغم من عدم وجود معادل في المطبخ الدنماركي لحلوى يوركشاير) والنبيذ الأحمر الجيد، وهو أمر نادر على مدى الرحلة، والملكة مارغريت وقرينها الفرنسي ينظران إلينا من اللوحة على الحائط.

**اليوم الثاني والسبعون 5 ديسمبر**

أصبت بنزلة بردٍ كانت متوقَّعةً بسبب التهاب الحلق والصداع الثقيل اللذيْن شعرت بهما منذ مغادرتي لآسبن، والآن حان وقتها، لذلك استيقظتُ شاعرًا بالكآبة والملل والإرهاق. لم يساعدنا الطقس المتقلب، وخاصةً بعد أيامنا الباردة الجافة الساطعة في جميع أنحاء الولايات المتحدة، دخلنا الآن في دفء تيار الخليج. كان التيار شديد الدفء لدرجة أنَّ البحر كان يغلي هذا الصباح ويتصاعد منه البخار مثل حمامٍ تركيّ. وقد التفّتْ خيوط رقيقة من البخار حول السفينة حتى حَجَبَتِ الأفق. وجدنا أنفسنا، بدلًا من أن نكون في عرض المحيط الواسع، محاصرين فجأًة في كهوفٍ من السّحبِ البيضاء، تخلَّلتْها أشعةُ الشمسِ الشاحبة التي قد ترى في أيّ لحظةٍ سفينةً من الأرواح الضائعة تخرجُ من خلالها.

9.30: كنت في منتصف وجبة الإفطار المتأخرة عندما دوّى الإنذار من أجل تدريبات قارب النجاة. كان هذا الأمر إلزامياً على جميع السفن، ولكن مراعاته كانت متفاوتة طوال رحلتي. كان من الطبيعي أنَّ خطوط "ميرسك" البحرية هي الأكثر التزامًا فيها جميعًا، ومن الواضح أنَّ فرص استئناف فطوري أصبحت ضئيلة للغاية. لقد أخبرونا مسبقًا جميعًا بمكان التجمع عند قارب النجاة، الذي لا يصعب العثور عليه بمجرد الوصول إلى سطح القارب، أما المشكلة الحقيقية فتتمثّل في المقام الأول بالوصول إلى سطح القارب.

هناك ستة طوابق من أماكن الإقامة وكانت جميع الأجراس ترنُّ من حولنا والأبواب تُفتَحُ وتُغلقُ تلقائيًا. وجدتُ نفسي في مغسلة الطاقم مع المضيفة الثانية "بينتي" الضابطة الأولى الشقراء، التي كانت تحمل جهاز لاسلكي، وقامت بتجميعنا مع بعضنا البعض، وكان علينا ارتداء سترات نجاة برتقالية سميكة لانتظار بدء تشغيل محرك قارب النجاة. بدا المحرك أنه لن يعمل اليوم، لذلك وقفنا على سطح السفينة لفترة طويلة ونحن نبدو أشبه بشخصيات برنامج الأطفال "Flowerpot Men". دخلت في محادثة مع الطاهي (أو كبير المضيفين كما يعرّف رسمياً) الذي برزَ بنطاله المخطط بالأزرق والأبيض على نحو غريب من تحت سترة نجاته. وهو من ولاية "شليسفيغ هولشتاين" الألمانية ويتمتّع بوجهٍ حزينٍ وعينين مَرِحتين، ويدخن بشراهة، مثل ليليان، ويستمتع بالشراب أيضًا.

أسرَّ لي: "كنتُ ثملًا جدًا الليلة الماضية. كنت أقترب من الباب ثلاث مرات قبل أن أخرج منه".

وهنا ظهر ديف باسبارتو الذي بدا شاحبًا قليلاً وربما كان متألماً قليلًا لأنه لم يوقظه أحد. تمتم ديف: "كان من الممكن أن أموت"، قبل أن يخبروه أنه في قارب النجاة الخطأ.

تخيلتُ بناء على الاستجابة المتقطعة لمحرك قارب النجاة عند محاولة تشغيله عدة مرات، أنها لو كانت حالة طوارئ حقيقية لكنا جميعًا على سطح هذه السفينة في عداد الأموات. استجاب المحرك في النهاية فأوقفوا تشغيله على الفور. جردنا أنفسنا من سترات النجاة وكنا على وشك العودة إلى وجبة الإفطار عندما انطلقت أجراس الإنذار مرة أخرى، وأخذت الأضواء تومض والأبواب تغلق نفسها تلقائيًا. ثم ارتفعت أصوات فوق أصوات الضجيج:

"حريق.. حريق.. توجّهوا إلى نقطة التجمع على سطح السفينة... حريق"

انتابني لوهلة ذعرٌ من أن يكون هذا الإنذار حقيقيًا، وخاصة أنني ذهبت في اتجاه والجميع ذهب في اتجاه آخر. وقد أنقذتني "بينتي" مجددًا، وقادتني خمسة طوابق إلى الأسفل ليعرضوا علينا معدات مكافحة الحرائق.

حصل كريس، الشاب القوي، كبير الضباط، على فرصة تفريغ مطفأة الحرائق بأكملها أمامنا، مما أثار لدى كل منا تلك الغيرة الصبيانية منه. يتمتع كريس بحس ذكي في الخطابة وطريقة لإيجاد الإيقاع المناسب لكل ما يقوله وحقنه بالأرقام، الأمر الذي يربط المستمع تمامًا. لقد شكّلَ حالةً من الحيرة الارتباك بسبب الدقة الزائدة. لذا عندما أخبرنا عن قوة الشد لأعمدة ربط الحاويات أو ضغط الرغوة الرهيب للطفايات، انتابني شعور أنني في حضرة شخص عظيم، ولكنه غير مُطَمئِن على نحو ما.

كان كريس على أي حال منجم معلومات حقيقي عن "ليدا ميرسك". لقد مدّد طولها في عام 1986 بمقدار 80 قدمًا عندما قام حوض بناء سفن ياباني بتقطيع الأقواس، ودمج قسمٍ جديد ولحمه بشكل جديد، وجعل السفينة جاهزة للعمل مجددًا في غضون أربعين يومًا فقط. وبعد مرور عام، أضيف إلى هيكل السفينة طابق واحد لاستيعاب المزيد من الحاويات. نادرًا ما تجد سفينة في أسطول "ميرسك" لم يتم توسيعها طريقة أو بأخرى. في الفئة التالية من السفن سيتم تضييق أماكن الإقامة، وتوسيع الهيكل لتوفير مساحات لـ 700 حاوية أخرى، مما يجعل إجمالي الحمولة أكثر من 4000 حاوية.

أسرع خدمة شحن يقدمونها في الوقت الحاضر هي رحلات الشحن من هامبورغ إلى سنغافورة في 17 يومًا، مما يعني أنَّ مجموعة جديدة كاملة من الأطعمة الاستوائية ستكون متاحة للجميع وبكميات كبيرة في أوروبا، بدلاً من الأقلية المحظوظة التي أمكنَها سابقًا تحمّلَ تكاليف الشحن الجوي. الحاويات المبرّدة هي المستقبل، وتتطلب إشرافًا مستمرًا وطاقة ذاتية منفصلة لكل منها، ولكن العائد المالي جيد جداً. تضم "ليدا ميرسك" حوالي 300 حاوية تحتوي كل شيء من الخوخ إلى غاز الهيليوم. يتذكر كريس أنها قد حملت في إحدى الرحلات حمولة مكونة 20 مليون حبة من الليمون الهندي (الجريب فروت). أنهكتني الأرقام فعدتُ إلى الغداء، الذي كان الوجبة الرئيسية في يوم العمل، وتكونت الوجبة اليوم من ذيل الثور في مَرَقٍ ثقيلٍ وشهي.

اجتمعت مع باسبارتو بعد الغداء في استراحة القبطان الخاصة، التي منحت لنا بسخاء لهذه الرحلة، للقراءة المسرحية الأولى التي نظّمها نايجل لمسرحية "أسفل غابة وود ميلك Under Milk Wood" كوسيلة لتمضية الوقت. ولاحظت أثناء قراءتي الأولى أنَّ سبعة من الأدوار العشر التي أسندها لي كانت أدوارًا نسائية.

**اليوم الثالث والسبعون 6 ديسمبر**

استلقيتُ معظم اليوم مع ازدياد حالة البرد التي أعاني منها. تحولت النقاشات على العشاء إلى قضية قوارب اللاجئين مجددًا. أقلّ القبطان روديبيك 55 شخصًا في رحلة واحدة و63 في رحلة أخرى "والكثيرون منهم يعملون في الشركة اليوم". حازت سنغافورة على لقب البلد الأسرع في مناقشة جانبية حول الموانئ العالمية، إذ تضم الموانئ خمس رافعات لكل سفينة قادرة على إجراء 125 حركة تحميل في الساعة. وأما ميناء فيليكسستو، جوهرة المشاريع الحرة الرائعة لموانئ الحاويات البريطانية، فهو قادر في الحد الأقصى على 40 حركة في الساعة فقط. ما زلنا لم نتخذ قرارًا بشأن ما يتوجب علينا أن نفعل في "لوهافر". اخترنا في الوقت الحالي السلامة، ويومًا إضافيًا على متن "ليدا ميرسك"، خاصة أنَّ الطقس كان لطيفًا ونحن ما نزال ضمن الوقت المحدد.

**اليوم الرابع والسبعون 7 ديسمبر**

لم أشعر بأيّ تحسّنٍ، واستمرّ الصداع أيضًا. لا شهية لديَّ لتناول الإفطار، فصعدت باتجاه قمرة القيادة على أمل أن تصفّي نسائمُ المحيط الأطلسي ذهني، ولكنها كانت أكثر من مجرد نسائم وحسب. هبّتْ رياحٌ بقوة 8 على مقياس بوفورت شرقية وشمالية شرقية غطت البحر بوابلٍ من الرذاذ، وأخذت حاويات البرقوق وحاويات غاز الهيليوم تتحرك مع حركة الأمواج. كنّا على بعد 2338 كيلو متر من نيويورك، أي أكثر بقليل من نصف المسافة إلى أوروبا، وتقع نيوفندلاند الكنديّة على بعد 933 كيلو متر من الشمال الغربي وأرخبيل جزر الأزور على بعد 965 كيلو متر من الجنوب الشرقي. درجة الحرارة دافئة بمعدل 16 درجة مئوية، ولكن الجو كان رطبًا جدًا. نظرتُ إلى المحيط الأطلسي من نوافذ قمرة القيادة المبلّلة بالمطر، على ارتفاع عشرة طوابق فوق هذه الأمواج الشديدة، لم أستطع أن أتخيل الشجاعة أو التهور الذي من شأنه جعْل أي شخص يريد عبور كل ذلك بمفرده.

كانت هناك مناقشة كبيرةٌ اليوم أثناء الغداء حول غطاء المائدة الأنيق من البروكار الدمشقي على طاولة القبطان. قال جيسبر ممثل شركة "أرنولد بيتر مولر"، لن تحتوي مفارش المائدة الجديدة في المستقبل على نجمة خطوط ميرسك البيضاء المنسوجة فيها، بسبب عمليات خفض التكاليف التي لا ترحم. وقفنا جميعاً إلى جانب القبطان في هذا الأمر وحثثنا الشركة على إعادة النظر في هذا القرار!

سوف تكون سلطانيات الحساء الخزفية هي التالية.

تحدّثتُ إلى كريستيان، الضابط الثاني، بعد ظهر اليوم في قمرة القيادة، كان بمفرده بين أجهزة الحاسوب وشاشات العرض. خطرَ لي أنني لم أر سفينة يقودها إنسان إلا عند الدخول إلى الميناء بالطبع، ما عدا المركب الشراعي بالطبع.

هزّ كريستيان كتفيه لامباليًا وقد بدا كئيباً. المستقبل غامض أمام البحارة، حتى في خطوط تجارية ناجحة وتتوسع يومًا بعد يوم كهذه الشركة. كان كريستيان من "جزر فارو"، التي لا أعرف عنها شيئًا باستثناء أدوارها البطولية المتكررة في التنبؤات الجوية. لم أكن أعلم بالتأكيد أنَّ لديهم برلمانَهم وعلَمَهُم ولغتُهم، ولم يكونوا أبدًا أعضاء في حلف الناتو أو في المجموعة الاقتصادية الأوروبية. هي جزر نائية، ولكنها ليست باردة، وتقع في طريق تيار الخليج الدافئ. يُسمح ببنادق الصيد على الجزيرة، ولا يُسمح بالمسدسات والأسلحة الألية.

كانت طاولة الليلة طاولة دانماركية باردة مع البيرة ومشروب "الأكفافيت" الكحولي الإسكندنافي. شربتُ كأسين أو ثلاثة منه لدرء البرد فقط. لم أحظ بنوم مريح، بل هناك حلمٌ متكرّر لأولادي البالغين وهم في الخامسة من العمر يركبون مهور شِتلَند. جزر الفارو ... شِتلَند؟

**اليوم الخامس والسبعون 8 ديسمبر**

استيقظتُ مرتاحًا ينتابني شعور أفضل، فقد كان ذهني صافيًا وأكثر تركيزًا على الرغم من تموج سطح القهوة في الفنجان أمامي مع حركة السفينة، إلا أنَّ هذه السفينة تتكيّف مع الحركة والتمايل بشكل أفضل بكثير من سفينة "نبتون غارنيت".

كان كريستيان من جزر فارو وحده في قمرة القيادة. هو واحد من أكثر الأشخاص حزنًا الذين قابلتهم في حياتي، ولكنه بدا سعيدًا بهذا الحزن. أجرى الحسابات من أجلي لتحديد موقعنا الحالي.

ظهرت بريطانيا على الخرائط الملاحية لأول مرة منذ 75 يومًا، وبدا وضعنا على خريطتنا البحرية المفضلة واضحًا تمامًا. امتد الجرف القاري الغني بالأسماك حول الجزر البريطانية وفي أماكن أبعد بمئات الأميال، في حين لا يشكّل سوى شريطٍ رفيعٍ على طولِ سواحل فرنسا وإسبانيا والبرتغال. وظهر بحر الشمال مغطى بطفح أسود بسبب منصات النفط. تحركنا بسرعة جيدة 22.1 عقدة وعلى بعد 3104 كيلو متر من نيويورك.

هناك عند مؤخرة سطح السفينة، رُبطتْ شحنة مثيرة للاهتمام للغاية، في مساحة تستوعب 50 حاوية أخرى. كانت هذه الشحنة عبارة عن هيكل سفينة شراعية رفيعة وأنيقة. لم يكن لها اسم، ولا هيكل فوقي، وألواح الهيكل الخشبي مبللة ومتعفنة بالكامل، ولكن ربما هناك شخص ما يقدر قيمتها لدرجة دفع هذا المبلغ الكبير لنقلها على حساب مساحة كبيرة من الحاويات. حلَّ جيسبر شيئًا من هذا اللغز. يعود تاريخ هذا اليخت إلى عام 1932، ووجهته هي ميناء فيليكسستو، وتنقل على السفينة لمصلحة مجموعة "كونتينرز غروب" التي كان رئيسها جيمس شيروود مسؤولاً عن إعادة إنشاء خطوط "أورينت إكسبريس" البحرية. تخليتُ عن تمارين بعد الظهر حيث ظهرت من العدم رياحٌ قوية تمنعك حتى عن المشي، ناهيك عن الركض على سطح السفينة. شعر البروفيسور بالقلق من وجود قوى خارقة للطبيعة على متن السفينة. لقد فقدَ علبةَ تبغِهِ التي يحبّها، وسترتَه البحرية، والآن يبدو أنَّ زجاجة الويسكي عنده تعاني من **متلازمة لعنة الأرملة**\* (الملء المتكرّر بدون سبب). كان مزاجه يبقى على المستوى نفسه مهما كان مقدار ما شربه من الكحول. لقد كانت رحلة طويلة وأعتقد أنه كان لا بد لأحد منا أن ينهار.

\* تعبير مرح يُستخدم لوصف الوضع الذي يبدو فيه أن مستوى الكحول في الزجاجة يظل ثابتًا بغض النظر عن كمية الكحول المستهلكة منها.

**اليوم السادس والسبعون 9 ديسمبر**

أخذ البحرُ يهدأ، على عكس ما يفترض أن يحدث على المحيط الأطلسي في هذا الوقت من العام. استلقيتُ في السرير هذا الصباح وفكرتُ بجديّة فيما سيكون عليه الحال عندما أعود إلى المنزل. لم أسمح حتى الآن لأفكاري بالذهاب بهذا الاتجاه الذي يهدد الروح المعنوية لفترة طويلة، أما الآن فيرجّح أنَّ توقّعات منجّم بومباي ستكون دقيقة. أدركت للمرة الأولى أنني سأفتقد هذه الرحلة، والتي تمنيت عدة مرات ومن كل قلبي أن تنتهي. تتباطأ وتيرة الحياة في البحر إلى مستوى مقبول للغاية، ولم تكن فكرة العودة إلى حياة المدينة هذا الصباح فكرةً مغريةً كما توقّعتُ أن تكون. يمكنني في الحقيقة الترحال حول العالم مجددًا وبسهولة.

يقدّر الدنماركيون الخصوصية، لا يميلون لجذب الانتباه إلى أنفسهم، وعلى الرغم من مرور ستة أيام على متن *ليدا ميرسك*، ما زلنا نقابل أفرادًا من الطاقم لم نرهم من قبل، فقد ظهر اليوم في مصعد غرفة المحرك رجلٌ سمينٌ ذو لحيةٍ كثيفةٍ أشبه بالكابتن هادوك في مغامرات تان تان. وبدا الرجل- مثل واحد أو اثنين آخرين من الطاقم- مصرًّا بحزم على عدم التواصل. لم يكن الأمر هكذا مع القبطان الذي أصبح أكثر مرحًا وأخذ يلقي النكات على جيسبر ممثل الشركة الذي يشرف على كلّ جانبٍ من جوانبِ تصويرنا.

تحدّثنا على الغداء عن السفن المحظوظة وغير المحظوظة. استغرق الأمر ثلاث محاولات قبل أن تنطلق فلينة زجاجة الشمبانيا في حفل إطلاق *ليدا ميرسك*، وهذا كما قال القبطان لم يكن فألا جيدًا. سألتُه إنْ كان هناك أي احتمال لوجود شبح على متنها.

ردَّ سريعًا: "ليس على متن سفينة تعود إلى آرنولد بيتر، فهو لن يسمح بذلك على الإطلاق".

وانطلقت ضحكات قوية من الطاقم، مع ضحكة أخف على وجه جيسبر.

لكن الشركة سوف تضحك ضحكة أخيرة. اعترف القبطان بأن سفينة بهذا الحجم سوف تحتاج في المستقبل إلى خمسة ضباط فقط لتشغيلها، وقد عرَفَ نويل، مشغل الراديو اللاسلكي الهندي، أنه سيكون من أوائل المغادرين. تتمثل الخطط في التخلّص من مشغلي الراديو بالكامل في غضون عامين أو ثلاثة أعوام. وسوف تضاف مسؤولية الإشراف على غرفة الاتصالات المؤتمتة إلى حد كبير إلى واجبات أحد الضباط الآخرين. يساور نويل الشك في كيفية قدرتهم على العمل بدون مشغل مستقل، خاصة في أوقات الطوارئ عندما يكون الآخرون مشغولين في مكان آخر.

جاءت الأخبار ونحن نتحدث مع نويل، كما لو كان هذا للتأكيد على التقلبات وعدم القدرة على التنبؤ والتي يمكن أن تعكّر صفوَ أكثر النظمِ الرشيدة التي صَنَعَها الإنسان، عن زلزالٍ هائلٍ في أرمينيا، مع شائعات عن مقتل 100000 شخص.

ركضتُ على سطح السفينة اليوم للمرة الأخيرة، متسللًا عبر الأنفاق المعدنية الثقيلة، وكانت الرياح تضربني بلطف وتضرب قمم الأمواج بقوة، وأدركتُ أنَّ الحزن سيصيبني بمغادرة البحر. توقفتُ في مقدمة السفينة وأخذتُ أنظر حولي. لا يمكنك رؤية شيء على مدى 360 درجة. ولا يوجد حتى في الأفق على بعد 25 إلى 30 كيلو متر سوى البحر والسماء. ولا ضوضاء أيضًا باستثناء طنين المحركات، والصوت الناعم للموجة التي تشكلها مقدمة السفينة في سطح البحر ورفرفة الرياح.

أعلنَ روجر على العشاء أنه تأكد أنَّ ما يملأ زجاجة الويسكي الخاصة به لم يكن قوى خارقة للطبيعة.

**اليوم السابع والسبعون 10 ديسمبر**

ينبغي أن نلقي اليوم النظرة الأولى على إنجلترا. بذلتُ جهدًا كبيرًا لمحاربة تأخر السفن والاستيقاظ لتناول الإفطار. كان الظلام دامسًا في الخارج في الساعة 7.30، وأضاء مؤشر درجة الحرارة على الحاوية المبردة الذي نظرت إليه من نافذتي باللون الأحمر على الرقم (- 14 درجة مئوية). كان الظلام مستمرًا بحلول الساعة 9، مع اصفرار خافت للسماء الشرقية فوق بحر مسطح عديم المعالم. لم يظهر رعب ديسمبر على المحيط الأطلسي بعد. قال روجر إنه مقتنع الآن تمامًا بأن شخصًا ما يعيد ملء زجاجته بالويسكي.

لم ينزل القبطان لتناول الغداء اليوم لأنه وعد زوجته بأنه سيفقد رطلًا أو رطلين. اجتمع أفراد الطاقم المعنيين بالموضوع نفسه، بمن فيهم ليليان، في غرفة المحرك لحضور اجتماع أسبوعي لمراقبة الوزن، بينما كان بإمكاننا في الخارج رؤية الدلافين غير المهتمة بمشاكل الوزن تتقافز برشاقة في البحر، لتؤكد مع الطيور البحرية التي تدور في السماء على وصولنا إلى المياه الضحلة. أصبحنا الآن في البحر الكلتي، الذي يحمل تلك التسمية المليئة بالذكريات وهي "ويسترن أبروتش" التي تعود للحربين العالميتين، وهي منطقة مألوفة لجميع الذين نشأوا على رواية "البحر القاسي" لنيكولاس مونسارات. أخرجتْ "بينتي" في قمرة القيادة الخريطة الأميرالية رقم 2649 التي تظهر عليها معلومات حول النقطة الجنوبية الغربية لمقاطعة كورنوال البريطانية.

لم تكن أغنى التفاصيل على الخريطة متعلقة باليابسة، بل بالبحر، حيث توثّقُ الخريطة شكل القاع وتضع تسميات دقيقة وغنية مثل أي بقعة في الريف. تابعنا مسارنا فوق وادي الملك آرثر، الذي تنخفض جوانبه إلى 3430 قامة وترتفع إلى 840. تتنوع تضاريس هذه المنطقة البحرية من جرف سمك الحدّوق، إلى "ملفيل نول" ثم "بوركوباين سي بايت" إلى "جرف نيمفي" ثم إلى "شيمروك نول"، وهي أماكن جذابة يأمل المرء ألا يراها أبدًا.

يتعين تحديث الخرائط باستمرار. يُصدر دليلُ تصحيحات كل أسبوع. لا تعني التصحيحات أو التحديثات أنَّ نيوفندلاند ربما قد تحرَّكتْ بوصتين إلى اليمين، بل تعني أنَّ أشياء مثل منصات النفط، وممرات فصل حركة المرور، والمناطق المحظورة عسكريًا؛ تتغير باستمرار طيلة الوقت. قالت بينتي إنَّ ناقلات النفط الكبيرة تحمل ما يصل إلى 3000 خريطة على متنها في وقت واحد، لأنها نادرًا ما تتحرك في مسارات ثابتة، بل تذهب حيث تُرسل إلى أي مكان يتوفر فيه النفط وتشتدّ الحاجة إليه.

فُتِحَتْ أيضًا على طاولة الخرائط العريضة في قمرة القيادة الخارطة الأميرالية التالية، من رأس ليزارد إلى رأس بيري، وخريطة أصغر للقناة الإنجليزية، وخريطة للجزء المركزي منها، وكتاب عن عمليات الميناء والخدمات التجريبية، مفتوح على ميناء لوهافر، وخريطة دليل توجيه الملاح البحري يتضمن خرائط تخطيط المرور. وهناك كتاب يحتوي على تفاصيل كاملة عن التيارات المحلية. "في القناة الإنجليزية، تنفصل التيارات عند الخط الذي يتجه من *هاستينغز* *Hastings* إلى *دِييِبDieppe*" لقد أسعدتني كشخص عاطفي عتيق رؤية كل هذه المواد المكتوبة موضوعة بجانب ماسحات الرادار وشاشات الكمبيوتر.

سجّلنا للتاريخ والأجيال القادمة بعد الغداء أداءنا لمسرحية "أسفل غابة وود ميلك" حيث أضفى نايجل ثقلًا فنيًا رائعًا على دور إيلي جينكينز، وقدم البروفيسور أداء لا مثيل له لدور القبطان كات، الذي يعطي القبطان كات، وتنقل ديف بين دوري السيدة ويلي نيلي، والغريق رقم 3، ومسجل الصوت. لقد استحق بالفعل كل من أنجيلا وآن وسايمون ترشيحات للأوسكار.

كان الأداء جيدًا سيما وأنَّ نايحل هو الوحيد الذي يحمل دمًا ويلزيًا، وكانت السطور الأخيرة ما تزال تدوي عندما ظهر رأس منارة "بيشوب روك" في الأفق الشمالي. تبعتها جزر سيلي، ثم رأس ليزارد ثم أضواء كورنيش الساحل. أصبح الوطن قريبًا للغاية على نحو يزيد م

ن العذاب والشوق، إذ يمكنني إذا ما أقرضوني قارب نجاة، الوصول إلى الشاطئ في غضون نصف ساعة، والعودة إلى المنزل مبكرًا ثلاثةَ أيام. ولكن الساحل الإنجليزي أخذ ينحسر ونحن نبتعد إلى الجنوب باتجاه لوهافر ومصب نهر السين، وسرعان ما كانت الأضواء الوحيدة التي يمكنني رؤيتها هي أضواء السفن الأخرى، وتلك الأضواء اللامعة فوقي في سماء الليل الخلابة.

**اليوم الثامن والسبعون 11 ديسمبر**

ما يزال أمامنا ثمانية وأربعون ساعة قبل الموعد النهائي. كان فوغ في هذه المرحلة نفسها يحرق سفينته حرفيًا في محاولة لتسريع حركة باخرة *هنرييتا* باتجاه ليفربول. لقد تخلص بالفعل من الكبائن والأسرّة وسطح مؤخرة السفينة. "في اليوم التالي... أحرقوا الصواري والطوافات وأعمدة وأذرع الشراع... وانطلق باسبارتو، يكسّر الخشب وينشره ويقطعه، لقد قام بعمل عشرة رجال. لقد كانت موجة غضب هدامة تمامًا". ولكنّه على الأقل كان يتحرك. وانتابني شعورٌ غير مريح بأنني معزول وقد تقطّعتْ بي السُّبُل.

ألقيتُ أول نظرة على الساحل الفرنسي في بولوني في طقسٍ رماديٍّ بدون طابعٍ معيّنٍ يشبِهُ إلى حدٍّ كبير ذلك الطقس قبل أحد عشر أسبوعًا من اليوم، ونحن نقترب من ميناء الحاويات المهجور تقريبًا في لوهافر. بدا كل هذا مثيرًا للإحباط. تذكّرتُ قلق القبطان وسعيَهُ لتفريغ سفينته قبل أن يتناول عمال الرصيف غداءهم يوم الأحد. لقد بلغت الساعة العاشرة ولم نرسُ بعد. أبحرتْ عبّارة ساوثامبتون، وكان كل ما يمكنني فعله أنا ورفاقي من الباسبارتو هو الجلوس والانتظار. لقد منحنا تذكّر عمال الرصيف وغداء يوم الأحد فكرة ما، لذلك عندما شرعت الشاحنات في الاصطفاف أمام الرافعات الجسرية وبدأت عمليات التفريغ بوتيرة لائقة، إن لم تكن أشبه بالهوس، غادرت مع باسبارتو سفينة *ليدا ميرسك* وانطلقنا نبحث عن مكان نتناول فيه غداء الأحد الفرنسي.

مررنا بأكثر سفينة متطوّرة على أرصفة لوهافر، وهي سفينة سياحية بيضاء متعددة الطوابق، ليست قادمة من مونت كارلو أو برمودا، بل من روسيا. كانت هذه السفينة الشيء الوحيد الذكي المتطور في مجمع صناعي أساسًا، والفرنسيون رواد نمط الحياة المريح، وبناة المدن الجميلة والقرى الجذابة، لا يظهرون أي نوع من العاطفة عندما يتعلق الأمر بالصناعة، لذلك لم نرَ محاولات كبيرة لإخفاء الأوساخ ونحن نسير بجانب مسار سكة حديد مع صوامع ومستودعات من جهة والبقايا الحزينة والمهجورة لمحطة الركاب عبر المحيط الأطلسي من ناحية أخرى. لقد تراجعَ بريقُ المكان الذي رَسَتْ فيه السفن الكبيرة يومًا مما شكل صدمة كبيرة لي، وذكّرَني بمقدار الوقت الذي مرّ منذ وقعتُ في حبِّ الممثلة الأميركية جين راسل في فيلم " فرينش لاينThe French Line".

وصلنا أخيرًا إلى وسط المدينة بعد مشي امتد لساعة كاملة. بلا أي ذوق معين، أعيد بناء مركز المدينة الذي دمّرَتْهُ القنابل في الحرب العالمية الثانية. الشرفات الطويلة المنخفضة باهتًة مملّة من حيث الحجم والتشطيب وتشكّلُ خلفيًة رطبًة لمنطقة الواجهة البحرية. ألقينا نظرة سريعة على الكاتدرائية، التي يخرج منها الناس مرتدين أفضل ملابسهم في يوم الأحد بعد القداس. حاولَ رجلٌ يبدو مجنونًا بعض الشيء جذب انتباه الكاهن، ولكن الكاهن طردَهُ في النهاية.

عثرنا في هذه البيئة التي لا تبشر بالخير على مطعمٍ قدّمَ لنا غداءً رائعًا مكوّنًا من خمسة أطباق كانت مصممة في مصادفة استثنائية وفي وقتها على شكل قطار سكة حديد. المطعم تديره عائلة واحدة وهو ضيق مكتظ على الطراز الفرنسي، وتساءلنا إذا ما كان صاحب المطعم قد وظف ابنه الصغير كنادلٍ فقط لتوفير المساحة. سأل نايجل الصبي عن عمره. كان يبدو في الحادية عشرة من عمره، ولكن تبيّن أنه أصغر سناً.

ترجم لي نايجل بعد محادثة قصيرة معه: "إنه في السابعة من عمره".

فاحتج الصبي بقوة: "بل السابعة عشرة".

لم نوفّر أي نوع من النبيذ، فقد كان شرب نبيذ سانسير وجيغونداس بعد كل ما مررنا به أشبه بالعثور على شلال في الصحراء. بدتْ رحلةُ العودة إلى *ليدا ميرسك* أقصر وأكثر بهجة، وقد كان لهذا الغداء في لوهافر بدون أي تخطيط مسبق جو احتفالي واضح، رغم أننا لم نعترف بذلك.

غادرنا فرنسا في الساعة السابعة مساءً. كان الطقس مستقرًا والقناة هادئة للغاية كبركة الطاحونة. كان الهواء باردًا قليلًا ونحن نتحرك ببطء نحو حائط المرفأ لميناء الصيد الذي أطلق عليه ملك فرنسا فرانسوا الأول اسم "*لو هافر دي غريس*" في عام 1516. مررنا على حوض السفن الذي أطلق عليه الاسم صاحب الوقع الجميل على الأذن حوض "*تيوفيل دو كروك*" وآخر شجرة عيد ميلاد مضاءة ثم توجهنا إلى أعالي البحار مجددًا.

بمجرد ابتعادنا عن وهج مصابيح الصوديوم في الأضواء الخارجية في المدينة، انكشفت فوقنا سماءٌ ليليةٌ رائعة أخرى. ذكرتني هذه الليلة بتلك الليالي في خليج البنغال، ولكنها أفضل وفق رأي القبطان روديبيك. هناك المزيد الذي سنراه في السماء الشمالية.

انتهى اليوم بحفلة، أتذكر منها على نحو ضبابي لعبة شدّ الحبل حيث جُرّ فريق بي بي سي إلى الهزيمة الثقة الزائدة الذي استنزفتْهُ مع غداء الأحد الفرنسي، وبطولة تنس الطاولة الزوجية المكونة من 16 شخصًا والتي انتصرت فيها مع البروفيسور بفارق شعرة على جيسبر والمحاسب إريك.

استمعنا في مرحلة ما إلى تسجيلنا لمسرحية "أسفل غابة وود ميلك". أعجبت المسرحية مشغل اللاسلكي نويل وطلب نسخة منها ليسمعها لزوجته لاحقًا. كان الاستماع للتسجيل بوجود نويل مناسبًا للغاية، لأنَّ نويل حافظ على الوجود الهندي الدائم الذي كان سمة من سمات رحلتي الأساسية. لو كنت مؤمنًا بالخرافات لقلتُ إنَّ هذا الحضور الهندي قد جلب لنا الحظ السعيد، وبينما وقفتُ ورأسي يطنّ من القلق عند حاجز سطح السفينة في الثانية في صباحًا، وأنا أراقب تحركنا شمالًا عبر مضيق دوفر في بحار هادئة تقريبًا على نحو غريب، فكرتُ في اليوم الثامن والعشرين عندما قرأ جاجيت أوبال طالَعي، وتساءلتُ إنْ كان مسار هذه الرحلة بأكملها قد تحدَّدَ في بومباي. استنشقتُ بضعة أنفاس عميقة أخيرة من هواء البحر وعدتُ إلى مقصورتي لحزم حقيبتي وإنهاء رحلتي الأخيرة.

**اليوم التاسع والسبعون 12 ديسمبر**

نمتُ لأربع ساعات حتى الفجر واستيقظت لمشاهدة شروق الشمس فوق ساحل سافك. أشرقت الشمس الذهبية ببطء في سماء صافية ونحن نقترب من الشاطئ الأخضر المنخفض الأنيق، حيث تتربّع كنيسة هارويتش القديمة والمنازل المحيطة بها على هذا الرأس البحري المنخفض ويقابلها ميناء فيليكسستو. لم أكن أتوقع مثل هذه الصورة الكاريكاتيرية لإنجلترا. يبدو ميناء فيليكسستو صغيرًا مقارنة بالموانئ التي زرتها حول العالم، فهو عبارة عن ميناء حاويات ربما وافق على تصميمه الشاعر البريطاني جون بيتجيمان. لم يكن الميناء كبير الحجم مقارنة مع الساحل المتواضع ويفسح المجال بسرعة كبيرة للحقول الخضراء وراءه. لا تكاد تكون هناك موجة كافية على سطح بحر الشمال لدق الجرس الحزين على العوامة الخضراء الكبيرة عند مدخل الميناء. وصلنا إلى الوطن بسلام في هذا الصباح الهادئ على نحو استثنائي.

كان المرشد قد صعد بالفعل إلى قمرة القيادة ليشرف على رسوّنا. لطالما كان المرشدون في هذه الرحلة أشبه بالبشارات، فهم يجسّدون النظرات والأصوات الأولى للأماكن الجديدة.

لذلك عرفتُ أين أنا بالضبط عندما سمعت عبارة: "سنقوم بدفعها، سوف نحتاج إلى قاطرتين"، لقد تحدّثَ المرشد بلهجة جافة واقعية مهنية انجليزية. أعادني هذا إلى مراكز الشرطة والمحاكم وأكشاك الجمارك ومقصورات شركات الطيران وغرف انتظار الأطباء. أصدر أمره قائلًا: "ببطء شديد"، وأخذ يضحك مع القبطان روديبيك وهو يحدثه عن صديق عاد للتو من عطلة في إسبانيا: "لقد أمطرت عليه في ثلاثة أيام أمطار سنة كاملة!".

ابتسم القبطان، ولكن بدافع العادة فقط. ربما يكون هناك دائمًا هذا الشعور بالتوتر بين القباطنة والمرشدين.

مضينا في طريقنا بين عوامات العلامات في مدخل نهر أورويل، تسحبنا السفينة القاطرة "برايتويل" من مؤخرة السفينة وسفينة "فيكتوريا ليفربول" عند المقدمة. اختار بحار (وقد أدركت الآن أنني بالكاد أعرف اسم أي شخص من الطاقم، على عكس طاقم سفينة "غارنيت") عَلَمَ الاتحاد البريطاني من الخزانة الخشبية المليئة بالأعلام الوطنية وخرج لرفعه على السارية. تحدّثَ المرشد إلى إحدى القاطرات:

"امنحيها بعض المساعدة فيكتوريا، عند الميمنة."

اتجهنا لنرسو بجانب سفينة *كانيديان إكسبلورر* من هونغ كونغ، وسفينة روسية. وقفت "بينتي" في المقدمة تحمل اللاسلكي وكان العلم الدنماركي يرفرف فوقها، وشعرها الأشقر يتطاير من تحت قبعة البيسبول التي نقش عليها شعار "ميرسك لاين". بدت "بينتي" أشبه بشبح اسكندنافي برّي غريب في زيِّها الأزرق الفاتح المخصّص لسطح السفينة.

كانت هذه نهاية رحلة ملحمية استثنائية، فقد وصلت إلى الوطن تقريبًا. أما بالنسبة للقبطان روديبيك وطاقمه، فهي محطة أولى من سلسلةٍ مُرهِقَةٍ من محطات التوقف في بحر الشمال. ينبغي عليهم العبور من ميناء فيليكسستو إلى أنتويرب، ومن أنتويرب إلى بريمرهافن، ومن هناك إلى هامبورغ، قبل الدوران والتوجه إلى القناة مرة أخرى للذهاب باتجاه سنغافورة. يكسب الطواقم أموالهم في هذه الأماكن، وما زال أمامهم أسبوعٌ من الليالي التي سوف يُحرَمُون فيها من النوم، في الوقت الذي يحتفي مقدمو البرامج التلفزيونية بشروق الشمس في هذه الأماكن نفسها.

فتحتُ قطعة صغيرة من الورق أعطاها لي الطاهي الألماني المرح عندما ودعته هذا الصباح، قال إنها تلخُّصُ محنةَ البحارة: "نحن الراغبون، نفعلُ المستحيل تحت قيادة المجهولين، في سبيل الأشخاص الجاحدين. لقد حققنا الكثير ولفترة طويلة بموارد قليلة، لذلك فنحن مؤهلون لإنجاز أي شيء كان من لا شيء". اعترف باسبارتو أثناء نزولنا من السفينة أنه كان يملأ زجاجة الويسكي الخاصة بالبروفيسور في كل ليلة أثناء الرحلة، وقد فعلها أربع مرات قبل أن يلاحظ البروفيسور حتى.

لا بد أن أذكّر نفسي باستمرار أنَّ الأمر لم ينته بعد، ولن ينتهي حتى أدخل من بوابة نادي "ريفورم كلوب" مرة أخرى. أخذتني إلى محطة القطار شاحنة تابعة لشركة "ليدا ميرسك" عبر شوارع فيليكسستو المرتبة التي كانت بحالة جيدة. لم يكن هناك قطار لمدة ساعة، لذلك توجهنا إلى فندق "موت هاوس" على الجهة الأخرى من الطريق. كانت المفارقة أنَّ حانة الفندق تحملُ طابعًا استعماريًا. كان الزبائن الآخرون الوحيدون ما عدانا مجموعة من السيدات المُسنّات اللواتي يطلُبنَ الويسكي والمشروبات الغازية. تخيلتُ أنهنّ أرامل رجالٍ سافروا، ما زلن يحافظن على تقليد تناول مشروب سريع قبل وجبة الغداء. كانت هناك نادلة شابة وضعت أحمر شفاه صارخ تعبث بقواعد أكواب البيرة بفتور. لقد مرّتْ رحلتي بلحظاتٍ كهذه، فعلى الرغم من أنني كنت أتجول حول العالم محاربًا عجلة الزمن، مرّت عليّ لحظات أشبه ببركٍ ساكنة على جانب النهر، حيث لا يحدث أي شيء لفترة طويلة.

أخذنا القطار المحلي الذي يتحرك بالديزل والمكون من عربتين، في الساعة الثانية عشرة والنصف، ونحن على مشارف الأربع وعشرين ساعة الأخيرة، واتجهنا نحو إبسويتش. بدت إنجلترا أكثرَ خضرةٍ من أي مكان آخر في العالم، وأكثر أناقة مما تركتُها. قررتُ في قطار "إنترسيتي" من إبسويتش إلى لندن، تناولَ وجبة غداء بريطانية رائعة وتلقّيتُ بدلاً من ذلك اعتذارًا بريطانيًا رائعًا.

"أنا آسف جدًا يا سيدي، ليس هناك طاهٍ ولا طعام، ولكن يمكنني أن أقدّم لك الشاي". وهكذا شربتُ شاي ما بعد الظهيرة في الواحدة والخمس دقائق، وقد كان جيدًا جدًا أيضًا.

كانت البناءُ مستمرًا في محطة "ليفربول ستريت" منذ عامين، ولكننا وصلنا في الوقت المحدد.

ولكنَّ شيئًا ما قد حدث يمكن أن يؤثر على مسار خطتنا أنا وباسبارتو والمنجِّم تأثيرًا كبيرًا للغاية. انطلق قطار الخط المركزي من "ليفربول ستريت" إلى "أكسفورد سيركس" إلى محطة "توتنهام كورت رود". ما إن انفتحت الأبواب حتى انطلق صوت تحذير مجهول المصدر وتردّدَ صداهُ على الرصيف، الذي لاحظتُ مصدومًا أنه كان فارغًا تمامًا.

"يرجى البقاء في القطار، يرجى البقاء في القطار. هناك حقيبة مشبوهة في المحطة. يرجى البقاء في القطار، وعدم النزول في المحطة".

كانت تلك المرة الأولى التي أرى فيها البروفيسور، ذلك المسافر المخضرم والرجل الذي تصعب إخافته، يفقد لونه. لقد تلاشى الدم من وجهه كما تلاشى من وجهي على ما أظن. لقد كنا عالقين هناك بجوار رصيف فارغ تحت الأرض مع "حقيبة مشبوهة".

نظرنا إلى بعضنا البعض، وتبادرت الفكرة نفسها إلى أذهاننا جميعًا. فبعد كل ما مررنا به معًا، كانت هناك لحظة هدوء كامل وصمتٍ تام. لحظة تحبس الأنفاس. ثم أغلقت الأبواب في اللحظة الأخيرة قبل فوات الأوان.

لن تتعافى لندن بعد ذلك أبدًا. كان الأمر أشبه بالعودة إلى أعماق الجحيم. امتدت أضواء عيد الميلاد في "أكسفورد سيركس" إلى الأفق، وهكذا امتدت روح عيد الميلاد. حاولنا تصوير لقطةٍ لي وأنا أشتري صحيفةً لتأكيدِ تاريخِ وصولي، ولكنَّنا تعرّضنا إلى وابل من الشتائم من البائع لم ننعرض لمثلها في أي مكان آخر في الرحلة. كانت الصفحة الأولى في الصحيفة مليئة بالصور القاتمة لكارثة قطار كلافام، والتي حدثتْ أثناء رسوّنا في ميناء فيليكسستو. (لقد تأثّرنا جميعًا بفكرة أننا لو كنّا قد صعدنا على متن عبّارة "لو هافر- ساوثامبتون" لكنا على الأرجح على متن أحد هذين القطارين).

تحرّكنا بسرعةٍ عبر الحشود في شارع "ريجنت ستريت"، وعند الخامسة إلا خمس دقائق، وقفتُ رثًا ومتعبًا ومستعجلًا ومضطربًا أمام درجات نادي "ريفورم كلوب"، بعد تسعة وسبعين يومًا وسبع ساعات منذ أن نزلت هذه الدرجات وانطلقت في هذه الرحلة حول العالم. لقد وددتُ دعوة جميع الباسبارتو لتناول مشروب هناك، ولكن لم يُسمح لنا بالدخول.

**خاتمة**

لا يمكنني تخيّل كيفَ جرؤت على القيام بهذه الرحلة وأنا أفكر فيها وأتأمّل ما جرى معي من مسافة آمنة في الوطن بعد خمسة أشهر ونصف. لقد أصاب مني الإرهاق ما أصابه مع نهاية اليوم الأول. لا بد أنَّ جسدي قد أفرزَ شلالات من الأدرينالين ليدفعني لمتابعة الرحلة للأيام التسعة والسبعين التالية. لم يكن هناك وقت لأي شيء كان سوى الاستمرار في الرحلة.

سوف أنطلق في رحلة كهذه مجددًا بالطبع، ولكنني أعلم علم اليقين أنها لن تكون الرحلة نفسها تمامًا. لطالما انتهى بنا الأمر بالكثير من الصخب والعجلة والاندفاع والارتجال للعودة إلى الوطن بشق الأنفس، على الرغم من التحضير الطويل والخطط المميزة التي وضعتها هيئة الإذاعة البريطانية. وهذا بالضبط ما جعل الرحلة تستحق أن نخوضها فعلًا، فكلما زادت سلاسة الرحلة وسهولتها زاد معدل الملل فيها.

لقد منحنا بسخاء كبير جميعُ الأشخاص الذين التقينا بهم على طول الطريق الكثير من وقتهم، وقد رفعت مساعدتهم لنا من معدل تفاؤلي بالمستقبل. لقد أظهرت لي رحلة من هذا النوع، أي عندما تتسخ يداك في السفر وتتواصل مع الناس مباشرة، كم نرى جميعًا الكثير من الأشياء حول العالم ونقرأ عنها في الصحف، وكم نعرف القليل عن هذا العالم نفسه حقًا. لا يمكن لرحلاتٍ كهذه إلا أن تكون مفيدة لنا. وربما حان الوقت للإبحار حول العالم في ثمانين يومًا أن يصبح هواية معترفًا بها، ثم تتحول إلى رياضة، ومن يدري.. ربما تصبح في نهاية المطاف حدثًا أولمبيًا.

**خاتمة أخرى**

هناك خبر سيء. لقد واجه نايجل ورون وجوليان باسبارتو السجن فوق كل آلامهم ومشقتهم. فقد قبض عليهم بالإضافة إلى أنجيلا وكليم بتهمة ارتكاب جريمة اكتشاف القطار أثناء تصويرهم لقطات إضافية للفيلم في مصر. أطلق سراحهم بعد بضع ساعات بعد أن أخبروا الشرطة بعض القصص عن الترحال حول العالم في ثمانين يومًا.

**حول العالم في ثمانين يوماً**

**العودة**

**دبي 8 أكتوبر 2008**

منذ عشرين عامًا وعلى خطى فيلياس فوغ، استغرقتْ مني الرحلة مع فريقي من الباسبارتو من لندن إلى دبي خمسة عشر يومًا. جلبتنا اليوم طائرة ايرباص طيران الإمارات إلى دبي في سبع ساعات. كانت دبي قبل عشرين عامًا مدينة صحراوية يبلغ عدد سكانها 350 ألف نسمة. اليوم يصل عدد سكان هذه الإمارة إلى مليون ونصف مليون شخص أو أكثر وهناك المزيد الذين يستعدون للمجيء إليها بمجرد بناء منازل لهم. وهذا لا يشمل ستة ملايين زائر يزورون الإمارة كل عام.

في أكتوبر 1988أقمنا في فندق من الفنادق القليلة. يوجد اليوم في دبي أكثر من خمسمائة فندق للاختيار من بينها، ومن ضمنها فندق "برج العرب" الذي يقول عن نفسه إنه فندق سبع نجوم، ويقدّمُ كوكتيلًا يكلّف 3800 جنيه إسترليني للكأس الواحد. طغت المباني العلمانية التي شكلت أفق الإمارة على المآذن والمساجد، بما فيها برج دبي، الذي يعد حاليًا أطول مبنى في العالم، حيث يمكنك العيش والعمل على ارتفاع 2500 قدم فوق سطح الأرض. هناك خطط لتجاوز ارتفاع هذا البرج، من خلال بناء برج يبلغ ارتفاعه أكثر من كيلومتر. وصَفَتْ صحيفة *إنترناشيونال هيرالد تريبيون* هذه المدينة بأنها "لاس فيغاس بنشاط وحيوية أكثر".

التقيتُ مع بيل نيسلون في نادي دبي للرياضات البحرية. وقد كان يمثل أول نقطة اتصال لنا منذ عشرين عامًا، بوصفه كان رئيسًا لهيئة دبي للموانئ والجمارك. لقد أصبح اليوم في السادسة والثمانين من عمره، وفي حالة صحية سيئة، وقد اضطر إلى مغادرة دبي حيث سيتم تجريف منزله لإفساح المجال للمطار الجديد، كان ما يزال يتمتع بروح الدعابة على نحو ملحوظ. أعطاني رقم خميس جميل الذي كان نائبه يومًا، الذي وجد لنا مركب الشمعة، وهو يعمل الآن في منصب رئيس هيئة الموانئ والجمارك.

وافق القبطان خميس على مقابلتنا في اليوم التالي، مما منحنا فرصةً لتذوّق بعض المسرّات في دبي الجديدة. ترتفع الأبراج واحدًا تلو الآخر على الجانبين بينما كنا نتوجه إلى حي الجميرا، ونتقدم على شارع الشيخ زايد السريع الذي يتكون من اثني عشر مسارًا بطيئًا. وإلى جانب هذا الشارع نظام السكك الحديدية الأحادية المكتمل تقريبًا الذي من المقرر افتتاحه العام المقبل، رغم اقتناع القليلين أنَّ هذا سوف يحدِثُ فرقًا كبيرًا في حركة المرور. الثقافة هنا ثقافة تسوّق، وقد تطورتِ الأسواق المزدحمة والبازارات في العالم العربي القديم، بمساعدة التكنولوجيا الحديثة، إلى مراكز تسوقٍ هائلة اليوم. يضم مول الإمارات الجديد، الذي وجدنا أنفسنا فيه هذا الصباح، واحدًا من أكبر منحدرات التزلج الداخلية في العالم. كانت حقيقة أنَّ درجة الحرارة في الخارج 37 درجة مئوية، وأنَّ الثلوج لم تتساقط هنا لعدة قرون، هي بالضبط السبب وراء قيام المطوّرين العقاريين بإنشاء هذه الحلبة. يبدو أنَّ الشرط الوحيد لمخططات البناء في دبي أن تبدأ من المستحيل.

تتجسّد الثقة الجريئة للمدينة في وجه الشيخ محمد، أحد أفراد عائلة آل مكتوم التي تحكم دبي منذ 175 عامًا. كل شيء يشبه الشيخ محمد في هذه المدينة، مما يذكّر الأجانب الذين يشكّلون أكثر من 70 في المائة من السكان بأنَّ العرب لا يزالون هم السادة هنا. شعرتُ هذا الصباح بملامحه الحادة وعينيه الثاقبتين على ظهري وأنا أمشي أمام لوحة إعلانية في طريقي لأخذ العبّارة أو التاكسي المائي للذهاب إلى الجمارك. العبَّارات مثال نادر في هذه المدينة لوسائل النقل العام الرخيصة المبهجة. لا يعدو هذا التاكسي المائي أكثر من مقاعد عائمة بسقف رفيع يوفر غطاءً من أشد درجات الحرارة، ويوفّر خدمة عبّارات مستمرة عبر الخور في أكثر نقاطه جاذبية، بالقرب من حي البستكية التاريخي الذي تذكرني أزقته الضيقة وقبابه اللامعة بالبندقية أكثر من فيغاس.

حيّاني القبطان خميس بابتسامة عريضة. لقد امتلأ وجهه ورغم أنه اليوم رئيس الجمارك، وزوج وأب، إلا أنه يباشر مسؤولياته بالسهولة نفسها التي وجدتها مريحة ومقلقة قليلاً قبل عشرين عامًا. أخذني إلى الحمرية، رصيف الشحن الصغير نفسه الذي أبحرتُ منه مع المركب الشراعي "*الشمعة*". أخبرني خميس أنَّ "*الشمعة*" تعتبر صغيرة وفقًا لمعايير اليوم، حيث تُبنى اليوم مراكب شراعية جديدة يبلغ وزنها 2000 طن، المفاجأة التي أرعبتني أنَّ بعضها مصنوع من الألياف الزجاجية. ولكن استعدتُ بسهولة ذلك المزيج من الخوف والإعجاب الذي تملّكني عندما صعدتُ على متن القارب الذي كان سيحملنا إلى بومباي بعد كل تلك السنوات التي مرّت، بينما وقفتُ أشاهد مجموعة من العمال الهنود يفرغون التفاح، وارتفاع وانخفاض الهياكل الخشبية المصطفة جنبًا إلى جنب عند الرصيف.

لم يستطيع خميس أن يقدم لنا الكثير من المساعدة، لأنه لم ير مركب "*الشمعة*" منذ يوم مغادرتنا، ولكنه عرض أن يجد لنا مركبًا شراعيًا بحجم مماثل يغادر دبي، لذلك تمكّنت على الأقل من استعادة الماضي لمدة ساعة أو ساعتين. أقنعني خميس بالصعود على متن قارب شراعي متّجهٍ إلى بندر بوشهر في إيران. ما تزال الظروف على القارب بسيطة كما كان الحال على متن *الشمعة.* يعيش الطاقم حرفيًا فوق حمولتهم، وكان التغيير الحقيقي الوحيد الذي لاحظتهُ هو أنّ لديهم مرحاضًا على متن السفينة، وليس مرحاضًا خارجيًا. بدا الطاقم على جانب الرصيف متوترًا متحفظًا، ولكنهم بمجرّد ابتعادهم عن السلطات استرخوا، وأخذوا يطرحون عليّ جميع أنواع الأسئلة بلغة إنجليزية سيئة للغاية. أريتهم قرص "دي في دي" يعرض فيديو رحلة المركب الشراعي الأصلية، وأخذوا يشاهدونه بدهشة. ربما لم نقض وقتًا طويلًا بعيدًا عن دبي، ولكنه كان طويلًا بما فيه الكفاية بالنسبة إليّ لأشعر بالراحة الشديدة وكأنني في منزلي، بينما سألتُ نفسي في الوقت نفسه وأنا أحاول تعديل جلستي على أغطية المشمّع القماشي المزيّت، كيف بقيتُ على قيد الحياة بعد أسبوعٍ على متن قاربٍ مثل هذا.

**مومباي 14 أكتوبر 2008**

يبدو ظاهريًا أنَّ رائحة الفخامة تفوح من دبي ومومباي تفوح منها رائحة الفقر. ولكن كلا الرأيين عبارة عن أوهام في الواقع. هناك جيوش من عمال البناء الآسيويين الذين يعيشون في دبي بمرتب مائتي دولار في الشهر، وكذلك جيوش من المتسولين في الشوارع والأحياء الفقيرة الضخمة في مومباي، والمزيد من المليونيرات هنا أكثر من أي مدينة هندية أخرى. دبي عبارة عن عالمٍ داخليّ مكيَّفِ الهواء. الحياة في الشوارع في مومباي: صاخبة متطلبة شرسة ولا تهدأ. لم يمضِ علينا وقتٌ طويل في ازدحام مروري من المطار عندما سمعتُ نقرًا مستمرًا على جانب حافلتنا الصغيرة، وبعد لحظة ظهرت بقايا ذراعين على النافذة، وظهر وجه وأسنان مكشوفة وعينان واسعتان تتسول. ثم تحركتْ حركة المرور. مدّتِ النساء اللواتي يحملن أطفالًا على صدروهن أيديهن بالقرب من الفندق. لا شيء يبدو مختلفًا تمامًا عما كنت عليه عندما دخلت عبر بوابة الهند قبل عشرين عامًا، باستثناء اسم المكان بالطبع. أصبحت بومباي مومباي ومحطة فيكتوريا، التي غادرت منها إلى مدراس، محطة تشاتراباتي شيفاجي، منذ عام 1995، بتحريض من الحزب السياسي اليميني شيف سينا، حزب المهاراشتريين القوميين الأقوياء. لا يوافق الجميع على هذه التغييرات، تمامًا كما لا يوافق الجميع على السياسات المتشددة لحزب شيف سينا، الذي أثار قادته الكراهية الطائفية ضد أي شخص يرون أنه غريب، ومن ضمن هؤلاء مواطنوهم الهنود، إذا كانوا مسلمين أو إذا ما ولدوا خارج ولاية ماهاراشترا.

ما يزال فندق "تاج محل" هنا وما زال مزدهرًا، وكان ترحيبهم ودودًا ومليئًا بالألفة. فكّرتُ للحظة بعد أن كُلّلتُ بورود القطيفة في أنني سأحصل على جناح راجبوت، وهو أفخم جناح في الفندق الفاخر جدًا أصلًا، ولكن اتَّضَحَ أنهم يأخذونني في جولة في الجناح الذي أقام به جون لينون ويوكو أونو، ثم جورج هاريسون لاحقًا. وأخيرًا أخذتُ الغرفة 276.

عرفنا من ملفّات "بي بي سي" اسماء سماسرة السفن الذين استأجروا "الشمعة"، شركة "ديفكرن مورجي". واجهنا في البداية نقصًا في المعلومات. أُضيفت لجميع أرقام الهواتف أرقامٌ إضافية للتعامل مع العدد المتزايد لسكان مومباي، الذي زاد من حوالي 10 إلى حوالي 18 مليون منذ آخر مرة كنا فيها هنا. أوصلَنا الرقم الجديد إلى شركة تدعى "دامودر دارامشي"، ورثت أعمال ديفكرن مورجي. كان مدير الشركة يدعى ديغانت جوشي، بدا مشغولاً، ولكنه وافق على مساعدتنا والبحث في ملفاته.

قضيتُ اليوم التالي في التعرف على مومباي مجددًا بصحبة سيدة واسعة المعرفة تدعى جيوتي ناماستي. التقينا في محطة تشرشغيت. كانت المحطة تضم أربعة أرصفة فقط، اثنين للقادمين واثنين للمغادرين، وتؤدي هذه المحطة الأخيرة التي تفتقر إلى الجاذبية معجزات صغيرة وعجائب بسيطة، حيث تستقبل ستة أو سبعة ملايين مسافر كل يوم. تدخل القطارات وتخرج في ساعة الذروة كل دقيقة وثمانٍ وثلاثين ثانية. يُخصَّصُ من هذه القطارات اثنان فقط للنساء. قالت جيوتي إنَّ ما يجعلُ هذه المحطة ناجحة هو الدقة المثالية بالمواعيد، وإنَّ الأسطول القديم الذي يحمل ندوبًا كثيرة من المعارك، يمكن الاعتماد عليه تمامًا. ضع في اعتبارك أنه ليس هناك أي أبواب على عربات القطار، مما يساعد بالطبع على تسريع الأمور.

نزلنا من القطار في محطة ماهالاكشمي، مقابل أكبر مغاسل المدينة في الهواء الطلق، يُستعمَل فيها الصابون والحجر. بُنيتْ هذه المغسلة في عهد البريطانيين، ويعمل بها خمسمائة دوبي dhobis، أي عمال الغسيل، وكلهم من "الطبقة الرابعة" نفسها، الطبقة العاملة. يجمعون الملابس المتسخة، ويغسلونها في أحواض الماء، ثم ينظفونها من الأوساخ على حجرٍ جرانيتي صغير.

اختبرتُ خدمتهم من خلال زوج من سراويل تشينو تلطّخت تمامًا بالزيت أثناء إقامتي القصيرة على المركب الشراعي الإيراني. كنت على وشك التخلي عن السراويل، ولكنَّ الغسالين أعادوها إليّ بعد جولة تنظيف جيدة دون أي بقعة. تحمّستُ لهذه الطريقة الجديدة الطبيعية الخالية من المواد الكيميائية للغسيل، ولكن روجر أعادني إلى الأرض مجددًا قائلًا: "إذن، هل ستشتري لهيلين حجرًا في عيد الميلاد؟"

تقع مكاتب شركة دامودر دارامشي، ديفكرن مورجي سابقًا، في شارع مزدحم للغاية في منطقة حوض بناء السفن في مومباي. مرّ تيارٌ مستمرٌ من الرجال والبضائع، عرباتٌ يدويةٌ مكدّسةٌ بأنابيب بلاستيكية، وصناديق كرتون هائلة متوازنة على رؤوس صغيرة. كان ديجانت جوشي رجلًا قصيرًا يتمتع ببنية جيدة في منتصف الأربعينات من عمره، بشعر أسود كثيف وشارب مشذّب بدقة وعناية. علمتُ منه الخبر المحزن بأنّ "*الشمعة*" لم تعد موجودة. لقد غرق المركب الشراعي "*الشمعة*" في قاع بحر العرب، بسلام تام ودون خسائر في الأرواح، بينما كان مالكوها الجدد يسحبونها على طول ساحل ولاية غوجارات. ولكن كان لدى ديجانت أخبار أفضل عن الطاقم، إذ يعيش بعضهم بمن فيهم القبطان في بلدة ماندفي في كوتش، في أقصى شمال ولاية غوجارات. وتفيد المعلومات لديه أنّ القبطان يعيش في حيِّ سولاية في هذه البلدة.

قال بثقة: "يعرفه الجميع هناك".

هكذا وجدنا أنفسنا في محطة *باندرا* لنأخذ قطار كوتش السريع الليلي. بدا الأمر رومانسيًا، ولكنه لم يكن كذلك للأسف. كانت النوافذ صغيرة ومتسخة، وتمنحك أغطيةُ مصابيح الإضاءة المعدنية الثقيلة ومراوح السقف انطباعًا غريبًا بأنك في جوف غواصة. كانوا ملزمين بترك الأبواب مفتوحة في نهاية كل عربة فحاربت خوفي من الأماكن المغلقة بالوقوف عند المدخل بينما كنّا نتجه شمالًا. بدا الريف على بعد ساعة من مومباي هادئًا وكأنّ الزمن لا يمر عليه، مغمورًا في وهج الشمس الوردي الغامق المترب. تبقى أمامنا ثلاث عشرة ساعة فقط.

وصلنا في النهاية إلى بلدة *بوج*، عاصمة كوتش ونهاية خط السكك الحديدية، بعد حوالي خمس عشرة ساعة من مغادرتنا مومباي. لقد حلّتْ مأساة رهيبة بهذا المكان في يوم الجمهورية، 26 يناير 2001. كانت بوج قريبة من مركز الزلزال الذي بلغت قوته 8.9، وقُتل فيه ما لا يقل عن 80 ألف شخص. جاءت المساعدات وإعادة الإعمار بسرعة، وبدا أنّ المنطقة المركزية من المدينة قد تحسّنتْ تحسنًا كبيرًا، مع شوارع أوسع ومساكن أفضل منخفضة الارتفاع. ولكن هناك بعض المباني التي ما تزال شاهدةً على قوة الزلزال، بما فيها مستشفى اليوبيل، الذي كان ذات يوم مثالًا رائعًا على الطراز الأنجلو- هندي الأنيق، وقد أصبحت جدرانُه الحجريّة القوية اليوم متصدعة مترنّحة.

خفّ الطابع الصناعي للمناطق المحيطة بنا بينما كنا نتجه بالسيارة إلى ماندفي، على بعد أربعين ميلاً جنوبًا، وأصبح الريف أكثر اخضرارًا. ذكّرتْني حقول الأبقار والممرات الضيقة بأقواسها من الأشجار المتدلية بشرق أنجليا في إنجلترا. دخلنا إلى ماندفي على جسر فوق مياه جدول جاف للغاية يمتلئُ عند المد والجزر. لطالما ازدهرت صناعة بناء السفن هنا. وكانت في أوجها في القرن الثامن عشر عندما رست أربعمائة سفينة في المصب، بما فيها سفينة أبحرتْ كل الطريق إلى إنجلترا. أصبح هذا المكان مع تراكم الرواسب حاليًا، مجرد ظلٍّ باهتٍ لما كان عليه سابقًا.

أقمنا خارج المدينة مباشرة، في "منتجع شاطئي" ضمَّ عشر خيام بأشرطة ملونة وكلب يعوي مثل المجنون في الليل. يمتلك مخيمّ الخيام هذا، بجانب شاطئٍ طويلٍ وجميلٍ وفارغٍ تقريبًا، سموّ مهراجا كوتش. يبدو أنّ الماهاراجا، أو إذا أردنا ذِكْرَ لقبه الكامل، سموّ الماهاراجا شري براغمالجي مادانسينجي الثالث، المهاهاراجا التاسع عشر لكوتش، لا يمتلك الساحل فحسب، بل البحر أيضًا. وقد أوضحَ لي الموضوع عندما قابلتُه لاحقًا. فهو يمتلك البحر فقط عندما يكون المد عاليًا، أي عندما تمتد المياه إلى شاطئه. يمتلك أيضًا قصرًا جميلًا جدًا مجاورًا مفتوحًا للجمهور، مع لافتات مهذبة في كل مكان تتنوع بين "تمنع الأسلحة النارية" إلى "يرجى خلع الأحذية والحفاظ على الهدوء واللياقة".

**ماندفي، كوتش 20 أكتوبر 2008**

تجهّزنا هذا الصباح لذروة رحلتنا، وهي لمُّ الشمل مع القبطان سليمان. ذَكَرَ ديجانت جوشي منطقة سولاية، التي تبيّن أنها المنطقة الواقعة على الضفة الأخرى من النهر من المدينة الرئيسة. كان مصبُّ النهر مزدحمًا للغاية بحيث يمكن عبور قناة البحر عند انخفاض المد، كما يفعل البعض حيث يمشون بجانب العبارة النهرية التي تسير على مهل وبسرعة تقارب سرعتها. لاحظتُ أثناء نزولي أنَّ راية الإسلام الخضراء ترفرف فوق مقبرة، فتذكّرتُ أنّ القبطان وطاقمه كانوا جميعًا من المسلمين الهنود.

كان ديجانت على حق. جميع من سألناهم يعرفون حسن سليمان، بل يبدو أنّ معظمهم تربطهم به علاقة ما. ولكنني عندما وجدتُ منزله، بدا موقعه رائعًا إلى درجة لا تصدق. لاح في الأفق خارج الباب الأمامي بين المنزل والبحر مركبٌ شراعيٌّ ضخم اكتمل نصف بنائه.

كانت هذه لحظة الحقيقة، فالقبطان يعلم أنني في المدينة، ولكنه لا يعرف بالضبط متى سآتي لرؤيته، ولا يمكن تصوير لحظة اللقاء إلى مرة واحدة. ما زال لديّ بعض الشكوك حتى هذه اللحظة. ماذا لو لم يكن هو القبطان سليمان؟ فالاسم شائع للغاية. وإذا كان هو، فهل سيرغب حقًا في رؤيتي مجددًا؟

استلقت قطة وقد غفت للحظة على إحدى درجات الباب الأمامي الثلاث. أدركتُ فجأة مدى حرارة الجو. أدار نايجل الكاميرا، وصعدتُ باتجاه باب أبيض بمصراعين مزيَّنٍ بنقشةٍ تجريدية تشبه الصدفة، وطرقتُ الباب.

سمعتُ صوتَه قبل أن أراه، وعرفتُ أنني قد وصلت للرجل المناسب. فتحَ الباب وظهر أمامي. الرجل الذي رحّبَ بي على متن "الشمعة" في دبي يرحّبُ بي الآن فاتحًا ذراعيه في منزله في ماندفي. لقد زاد وزنه، وامتلأ وجهه قليلًا وكانت لحيتُه مشذّبة مميزة. شعرتُ وهو يعانقني بحرارة أنّ هذا الرجل، الذي كان مضطربًا قليلًا أثناء رحلتنا في المركب الشراعي، قد نضجَ ليصبح شخصًا مؤثرًا، وعرابًا كبيرًا في عالم المراكب الشراعية.

قادني خلال فناء ضيّقٍ طويل، وظهرتْ من داخل المنزل المظلم فجأةً وجوهٌ أخرى أعرفها. أنور، صبي المقصورة صاحب الشعر الأسود المتطاير، وقد بلغ من العمر الآن ستة وثلاثين عامًا، وهو متزوج من ابنة سليمان وأصبح قبطان سفينة. صافحني إبراهيم كبير المهندسين وكيشور أيضًا المهندس الثاني، وقبل الوقت المناسب، أخرجتُ مشغِّلَ أقراص "دي في دي" محمولًا وشغّلتُ الحلقة التي تألقنا فيها جميعًا، وتجمع الجميع لمشاهدتها.

كان القبطان سليمان يعلّقُ باستمرار كلما ظهرَ فردٌ من أفراد الطاقم في الفيلم. لقد مات قاسم، الرجل العجوز الذي استمع إلى بروس سبرينغستين ومشى على ظهري ليعالجني، وكذلك الطباخ وديجي رامجي، الربّان الذي كان يبدو جادًا وقياديًا. قال القبطان إنّ محمد، والد أنور، الذي تحدّثَ في الفيلم عن تفضيله للعمل على المراكب الشراعية بدون مال، بدلاً من العمل على الناقلات العملاقة مقابل الكثير من المال، ليس على ما يرام الآن. وفُتِحَ الباب الأمامي خلفنا بعد دقيقتين وظهر أمامنا، وجلده مشدود على وجهه، وجسده هشٌّ ونحيفٌ، ولكن وجهه كان مشرقًا بابتسامة.

لقد حدث كل شيء بسرعة كبيرة، ولكن لا يمكنني على الإطلاق التفكير في طريقة أفضل للقيام بذلك. قد تبعد ماندفي أكثر من أربعة آلاف ميل عن لندن، ولكنني شعرتُ أنني في وطني الثاني، هنا بجانب المراكب الشراعية المستقبلية مع أصدقائي الآتين من الماضي. لقد قلتُ قبل عشرين عامًا: "يكاد يكون من المستحيل قبول فكرة أنني لن أراهم مرة أخرى". وها نحن اليوم، هنا في ماندفي، نحتفل بفنِّ الممكن.

**شكر وتقدير**

يستحيل سرد أسماء جميع الأفراد والشركات والمنظمات والحكومات التي ساعدتني في جميع أنحاء العالم. لقد ذكرت معظمهم في الكتاب. ولكنني أود أن أتقدم بالشكر الخاص الجزيل لكل من: روماني حلمي، دون بانرمان، القبطان بيل نيلسون، شيرناز إتالي، برونو بوريغانا، إيان ماركهام سميث، مارك توزر، ساندي غال، آلان ويكر، هيو يونغ جونز، ديف توماس، هوارد بيلينجهام، براين هول، كيتي أندرسون، آن جيمس، أليسون ديفيز، وفي بي بي سي بوكس، ليندا بلاكمور، سارة هوجيت وسوزان ويبر، الذين لم أذكرهم في الكتاب.

**شكر وتقدير للفصل الجديد**

شكرًا لجميع أولئك الذين جعلوا رحلة عودتنا ممكنة. لقد ذكرتُ العديد منهم في النص، ولكنني أودّ أن أضيف امتناني العميق لطاقمنا: روجر ميلز، المخرج، ونايجل ميكن على الكاميرا (رفاق على الطريق لأكثر من عشرين عامًا حتى الآن)، وجون بريتشارد، للصوت والصور الفوتوغرافية، وفانيسا كورتني للتخطيط والتنظيم الدقيق، والصور الفوتوغرافية، إلى ستيف أبوت، وسو غرانت، وبول بيرد، ولين دوجيرتي وميمي روبنسون في برومينت وريتشارد كلاين في بي بي سي.

وإلى كليم فالانس الذي حلم بفكرة الرحلة حول العالم في ثمانين يومًا كل تلك السنوات الماضية.

**الصور**

القسم 1 الصفحة 1 (في الأعلى) جوليان تشارينجتون، (في الأسفل) باسيل باو؛ الصفحة 2 (في الأعلى) جوليان تشارينجتون، الصفحة 2 (في الأسفل) والصفحة 3 (في الأعلى) رون براون؛ الصفحة 3 (في الأسفل) و4 و5 (في الأعلى) جوليان تشارينجتون؛ الصفحة 5 (في الأسفل) والصفحة 6 (في الأعلى) أنجيلا ألبورن؛ الصفحة 6 (في الأسفل) جوليان تشارينجتون؛ الصفحة 7 (في الأعلى) مايكل بالين، (في الأسفل) رون براون؛ الصفحة 8 مايكل بالين.

القسم 2 الصفحات 1 و2 و3 و4 و6 و7 و8 (في الأعلى) جوليان تشارينغتون؛ الصفحة 5 بانكاج شاه؛ الصفحة 8 (في الأسفل) نايجل ميكن.

القسم 3 الصفحة 1 جوليان تشارينغتون؛ الصفحة 2 و3 (في الأعلى) باسيل باو؛ الصفحة 3 (في الأسفل) كليم فالانس؛ الصفحة 4 (في الأعلى) جوليان تشارينغتون؛ الصفحة 4 (في الأسفل) و5 و6 و7 (في الأسفل) و8 باسيل باو؛ الصفحة 7 (في الأعلى) أنجيلا إلبورن.

القسم 4 الصفحة 1 روبرت ماكلويد؛ الصفحات 2 و3 و4 آن هولاند؛ الصفحة 5 و6 آلان ليدمان؛ الصفحة 7 (في الأعلى) والصفحة 8 (في الأعلى) جون بريتشارد؛ الصفحة 7 (في الأسفل) والصفحة 8 (في الأسفل) فانيسا كورتني.