

ما العلاقة بين أحد ملوك الفايكنغ وثورة البلوتوث

قصة ملك أسكندنافي تلهم مهندسين وتتحول إلى ثورة تكنولوجية



أشهر التقنيات الحديثة تدين باسمها ورمزها للملك ذي السن الزرقاء

والإشارة إلى الملك تتجاوز الاسم؛ شعار البلوتوث الذي يشبه في النظرة الأولى تمايلا هندسيا، هو في الواقع تراكم الأحرف الرونية للحرفين "أتش" و"بي" وهما الحرفان الأولان من اسم الملك. وفي مايو 1998 أطلقت أخيرا تقنية "البلوتوث" الرخيصة والتي لا تستهلك الكثير من الطاقة.

ووصل أول جهاز مزود بهذه التقنية إلى الأسواق في العام 1999، وأصبح اسمه الذي كان من المفترض في البداية أن يكون مؤقتا حتى يتم ابتكار شيء أفضل، دائما.

ويشار إلى أن تطوير تقنية الراديو "قصيرة الارتباط"، والتي تمت تسميتها لاحقا باسم بلوتوث، بدأ في عام 1989 من قبل نيلس ريدباك يوهان أولمان في شركة الاتصالات إريكسون في لوند بالسويد.

الأسكندنافية وتحولت تدريجيا إلى المسيحية، لكنه اشتهر خصوصا بتوحيد النرويج والدنمارك في اتحاد استمر حتى العام 1814.

جيم كاردك قدم فكرة البلوتوث بفضل مطالعته لرواية "ذي لونغ شيبس" التاريخية عن الفايكنغ والملك هارالد بلوتوث

والملك الذي وحد الخصوم الأسكندنافيين كان إلهاما للساعين إلى توحيد صناعات أجهزة الكمبيوتر والهواتف الخلوية بواسطة رابط لاسلكي قصير.

رواية تاريخية شهيرة جدا في السويد عن الفايكنغ بعنوان "ذي لونغ شيبس".

وتدور أحداث الرواية في القرن العاشر وهي "قصة شوقينية" وفق ماتيسون عن صبي اختطفه الفايكنغ كرهينة. وقد لفت اسم أحد شخصيات القصة انتباه المهندس الأميركي، اسم ملك الدنمارك هارالد بلوتوث غورمسون.

ويقال إن الملك هارالد، وهو شخصية تاريخية مهمة في الدول الإسكندنافية في القرن العاشر، لقب كذلك بسبب سن تالفة، أو كما تقول الحكايات الأخرى بسبب حبه للتوت أو حتى خطأ بسيط في الترجمة.

وخلال فترة حكمه تخلت الدنمارك عن معتقداتها الوثنية والآلهة

ومن أجل التغلب على حزنهما قصد الرجلان إحدى الحانات في تورونتو، وهي كانت فرصة لمناقشة التاريخ، شغف جيم.

وقال ماتيسون "تناولنا بعض الجعة (...) وجيم مهتم بالتاريخ لذا سألني عن الفايكنغ وتحذنا بإسهاب عنهم".

وأشار إلى أن ذكرياته عن تلك الليلة التاريخية أصبحت الآن ضبابية إلى حد ما.

وأشار كاردك إلى أن كل ما يعرفه عن الفايكنغ هو أنهم كانوا يركضون "بخوذات ذات قرون ويدهمون أماكن مختلفة ويهبونها، وأنهم كانوا زعماء مجانيين".

ومن أجل زيادة معرفته أوصى ماتيسون كاردك بقراءة

ألم ملك بلجيكي عاش في القرن العاشر مهندسين كانا يحاولان الخروج بمقترح ثوري يسمح للأجهزة الإلكترونية بالتواصل لاسلكيا، حيث أفضت جلسة جمعتهما في حانة بعد اجتماع مخيب للأمال إلى إطلاق هذه التقنية الرخيصة وأصبح اسمها، الذي كان من المفترض في البداية أن يكون مؤقتا، دائما.

● **ستوكهولم -** تدين واحدة من أشهر التقنيات الحديثة باسمها ورمزها إلى ملك من عصر الفايكنغ كانت لديه سن زرقاء قبل ربع قرن ولدت فكرة اسم "بلوتوث" لدى مهندسين بعد اجتماع مخيب للأمال وجلسة مريحة في حانة.

واسم البلوتوث هو نسخة إنجليزية من الكنية الإسكندنافية للملك هارالد البلجيكي الذي وحد القبائل الدنماركية المتحاربة في مملكة واحدة في القرن العاشر. والمعنى الضمني هو أن بلوتوث توحد برونوتوكولات الاتصال.

والبلوتوث هو معيار تم تطويره من قبل مجموعة من شركات الإلكترونيات للسماح لأي جهازين إلكترونيين من كومبيوترات وهواتف محمولة ولوحات مفاتيح بالقيام بعملية اتصال بدون أسلاك أو كابلات أو أي تدخل من قبل المستخدم.

وتم اقتراح فكرة هذا الاسم في عام 1997 من قبل الأميركي جيم كاردك من شركة إنتل التي طورت نظاما يسمح للهواتف المحمولة بالاتصال بأجهزة الكمبيوتر.

وقدم كاردك هذا الاقتراح بفضل مطالعته لرواية فرانس جيم بنجسون التاريخية بعنوان "ذي لونغ شيبس" (السفن الطويلة) عن الفايكنغ والملك هارالد بلوتوث.

وفي نهاية التسعينات كان كاردك والسويدي

سفين

ماتيسون

المهندس

في شركة

"إريكسون"

من بين

الأشخاص الذين

يعملون

جاهدين

من

القاهرة - تعاني القاهرة، العاصمة

المصرية ذات العشرين مليون نسمة

المعروفة باختناقات حركة السير

ويتلوث المناخ، من أزمة كبيرة في مجال

النقل تحاول شركات ناشئة مواجهتها

باستخدام التكنولوجيا.

وتبدو المواصلات العامة غير قادرة

على مواجهة التحدي، بدءا من حافلات

ملوثة للبيئة وفي حالة سيئة، وصولا

إلى ثلاثة خطوط فقط للمетро.

ويعاني كامل أسطول النقل البري

في مصر من العديد من المشكلات، يأتي

في مقدمتها غياب التحديث والتطوير،

ولا تتوقف عند المشكلات المزمنة التي

تعيشها شبكة الطرقات على مدى

العقود الماضية.

مشهد المركبات العالقة في الازدحام المروري وسط الباعة الجوالين في قلب العاصمة المصرية، يعد مشهدا معتادا

كما أن المشكلة لا يمكن معالجتها بنظام المواصلات غير الرسمي مثل الميكروباص والتوك التوك والتاكسي وأوبر أو حتى السيارات الشخصية التي تجوب العاصمة المصرية ولا يوجد إحصاء رسمي وديق لعددتها.

وقال الأستاذ المتخصص في نظم السير بجامعة القاهرة أسامة عقيل، إن "أزمة الحركة المرورية في القاهرة الكبرى تنعكس في متوسط السرعة في شوارعها الذي لا يزيد عن 10 كيلومترات في الساعة".

التكنولوجيا دليل شركات ناشئة لكسر فوضى حركة السير في القاهرة

ولفت أحد مؤسسي "تنك" عادل المحروقي (38 سنة) "لقد حولنا الرحلات

المشتركة إلى مقابلات اجتماعية".

وتحاول الشركة الناشئة المساعدة

في الحد من عدد السيارات في الشوارع

من خلال نظام تجميع نقاط واستبدال

نقود أو وقود بها من أجل تحفيز

أصحاب السيارات على عدم القيام

بالرحلة بمفردهم.

وفي العام 2014، أفادت مذكرة للبنك

الدولي بأن ثمانية مليار دولار يتم

إهدارها كل عام بسبب التأخير وكلفة

الوقود.

وحسب البنك الدولي، كانت

كلفة تلوث الهواء تمثل 1 في المئة من

إجمالي الناتج القومي عام 2013 وتشكل

"الاختناقات المرورية السبب الرئيسي

للتلوث الناتج عن النقل".

ومن أجل الحد من الاختناقات، قرر

الرئيس المصري عبدالفتاح السيسي

إنشاء عاصمة إدارية جديدة شرق

القاهرة، وتنشئ السلطات جسورا في

العملات الصغيرة "بطلول العام 2030".

وقال "تعمل على أن يكون سداد تعريفية

المواصلات أسهل"، مضيفا أن الأموال

السايلة باتت مصدر "خطر" لأنها يمكن

أن تنقل الفايروسات مثل كورونا.

وتضع الشركة إعلانات على حافلات

شركات النقل الجماعي وتستخدم

حصيلة هذه الدعايات في خفض قيمة

التعريفية التي يسددها الركاب إلكترونيا.

وتؤكد شركة "تنك" الناشئة أنها

أضافت لمسة تجديد في مجال الرحلات

المشتركة في السيارات الشخصية.

وتحسين وسائل المواصلات العامة

وضعت وزارة النقل استراتيجية هدفها

تطوير منظومة النقل بشكل كامل حتى

العام 2050، تشمل مخططات لتطوير

البنية التحتية والإدارية والتشريعية

المرتبطة.

وقبل إنشاء "مواصلات للقاهرة"

و"محفظة أجرة" و"تنك"، ظهرت

محاولات للحد من الكثافة المرورية، من

وتحليل المعطيات لخدمة "الهدف

النهائي وهو تحويل كل المواصلات إلى

الطاقة النظيفة لتعمل كلها بالكهرباء".

أما شركة "محفظة أجرة" فتركز على

جانب آخر من مشكلة المواصلات، يتمثل

في أن قرابة 500 مليون جنيه مصري

(نحو 31 مليون دولار) يتم تداولها

يومية من خلال عملات صغيرة.

ويواصل خالد خليل، مؤسس هذه

الشركة الناشئة البالغ من العمر ثلاثين

عاما، في أن تساهم "محفظة أجرة" في

إنجاز التحول الرقمي والاستغناء عن

وتقوم فرق تابعة للمشروع على

أرض الواقع بحصر كل الرحلات الممكنة

بين كل المناطق.

وتابع حجازي "نعمل مع السلطات

من أجل إدخال تغيير على نظام النقل".

ويدعم البنك الدولي ووزارة النقل

المصرية هذا المشروع الذي يهدف إلى

تخطيط خطوط سير وسائل المواصلات

في القاهرة خلال "السنوات العشر أو

العشرين المقبلة".

وأضاف حجازي أن مشروعه

يستهدف في مرحلة لاحقة ترقيم



خارطة جديدة لوسائل المواصلات