الصبر اذا كنت صبوراً كنت سعيداً . الصبر خلق الانبياء . الصبر يأتيك بما تشتهيه وهو مفتاح لما تتوق اليه . كن صابراً اذا كنت عاقلاً فان العجلة من الشيطان

وقالت العرب الصبر مفتاح الفرج

بالصبر تبلغ ما ترجوهُ من امل ... فاصبر فلا ضيق الاَّ بعدهُ فرجُ
اني رأيتُ وفي الايام تجربةٌ ... للصبر عاقبةٌ محمودةُ الاثرِ
وقلَّ من جدَّ في امرٍ يؤمِّلهُ ... واستصحب الصبرَ الاَّ فاز بالظفرِ

الكذب إياك يا اخي والكذب لان الكاذب محتقر لا يعتبرهُ احد . من يتعوَّد الكذب زال النور من نفسهِ . الكذب يعيب المرء وينزع الشهامة منهُ . ليس للكاذب من مفرٍ يوم الدين . يا ابني الكذب اقبح الذنوب لا يُبقي للانسان اسماً كريماً

وقالت العرب لو صُوِّر الصدق كان اسداً ولو صُوِّر الكذب كان ثعلباً . امران لا يفكان من الكذب كثرة المواعيد وشدَّة الاعتذار

ما احسن الصدقَ في الدنيا لقائلهِ ... واقبح الكذبَ عند الله والناسِ
ثوبُ الرياء يشفُّ عمَّا تحتهُ ... فاذا اكتسيتَ بهِ فانك عارِ

يوحنا ورتبات

سكة حديد مصر والراس

نشرت جريدة السينتفك اميركان رسالة من مكاتبها الافريقي فصَّل فيها سير سكة الحديد من مصر الى الكاب واوضح بعض ما يتعلق بهِ بالرسوم . وهذا ما ورد فيها ملخصاً . قال

من اشهر مشروعات سكك الحديد مشروع الخط الذي يمتدُّ الآن من مدينة الراس الى القاهرة شاطراً القارَّة الافريقية الى شطرين شرقيٍّ وغربيٍّ . وقد بلغوا في مدِّها من الجنوب مكاناً يبعد نحو ٣٧٤ ميلاً عن شلالات فكتوريا على نهر زمبيسي او نحو ٣٠١٤ ميلاً شمالي مدينة الراس ونحو ١٥٠٠ ميل جنوبي القاهرة

وهذا المشروع بدأ سنة ١٨٨٩ وكانت مدينة كمبرلي الحدَّ الشمالي الاقصى لسكة حديد الراس وهي تبعد ٦٤٧ ميلاً عن مدينة الراس . فعزم سسل رودس ان يستأنف مدَّ الخط منها ويصلهُ بسكة حديد السودان ولكن المشروع الاصلي تغير كثيراً بسبب ما هناك من المصاعب الهندسية التي اعترضتهُ

واعظم المصاعب التي لقيها المهندسون قلة الماء الكافي للقيام باعمال سكة الحديد . وقد استبدلت الفلنكات الخشبية التي تمدّ القضبان عليها بفلنكات من الفولاذ وعددها ١٩٤٠ في كل ميل لان النمل الابيض يأكل فلنكات الخشب

والخط يمتد من كبرلي الى نهر الفال حيث بني كبري (جسر) طوله ١٣٥٤ قدماً ومنه الى بشوانالند ثم الى مدينة مفكن . وقد نسف البويرهذا الكبري في اثناء الحرب فأُعيد بناؤه سنة ١٩٠١ . واعلى نقطة يبلغها هناك ترتفع ٤٤٠٠ قدم عن سطح البحر ثم يمرّ الخط في بلاد بولوايو ومنها الى نهر زمبيسي حيث مدّ كبري قرب شلالاته (وقد وصفناه هو والشلالات في بعض اجزاء المقتطف) وطول الكبري ٥٠٠ قدم وعلوه عن الماء ٤٠٠ قدم

ومن ضفة النهر الشمالية يمتدّ الخط شمالاً مسافة ٩٢ ميلاً حتى يصل الى كالومو عاصمة رودیسيا الشمالية ثم الى منجم بروكن هل على بعد ٢٨٢ ميلاً منها شمالاً بشرق . ومنه مدّ من السكة الى الآن وطوله ٢٠١٤ ميلاً يصلح كلهُ للركوب ونقل البضائع حتى ان الذي يركب القطر من مدينة الراس يصل الى مكان يبعد ٣٧٤ ميلاً عن نهر زمبيسي شمالاً بلا عائق يعوقهُ

هذا وان متوسط ما كان يمدّ من الخطّ في اصعب اقسامهِ ميل في اليوم وهذا كثير بالنظر الى كثرة المصاعب والمشاق والى ان جميع العمال الذين يعملون في الخط من الوطنيين . ومما يحكى بهذا الصدد ان مهندساً فرنسوياً من الخبيرين بمد سكك الحديد في تلك البلاد زار هذه السكة ولما قيل لهُ انهم يمدون ميلاً في اليوم لم يصدّق بل قال ان جهد ما يستطيعون مدّهُ نصف ميل على الكثير . فبدأ العمال بالعمل امامهُ ومدّوا ربع ميل في ٣٠ دقيقة واتموا خمسة اميال و ٣/٤ الميل في عشر ساعات

ومتوسط ما يوقدون من الفحم في وابورات تلك السكة ٦٤ رطلاً في الميل . ومتوسط سرعة قطرات الركاب ٣٠ ميلاً في الساعة وقطرات البضاعة ٢٠ ميلاً . ومتوسط اجرة العامل نصف ريال في اليوم . ونسبة المستخدمين البيض الى الوطنيين كنسبة ١ الى ٤

ومما يجب ذكرهُ ان هذا الخط لا يكون حديدياً كلهُ بل اذا وصل الى ضفاف البحيرات الاستوائية الكبيرة مثل بحيرة تنجنيكا نقل الركاب والبضاعة بالقوارب البخارية الى الضفاف المقابلة اذ يكاد يستحيل مدّ الخطّ حولها لانها محتفة بجبال وعرة المسالك وهذا لا يحطّ من قيمة الخط لان الوقت ليس بالامر الجوهري حيث حركة العمل والتجارة قليلة فاذا كثرت الحركة اصبح الوقت حينئذٍ اولياً

ومتى تمّ مدّ الخط الى بحيرة تنجنيكا بقي ٤١٠ اميال لاتمام السكة كلها . وطول هذه

البحيرة ٤٠٠ ميل وهي صالحة للملاحة كلها فلا بدَّ من عبورها من الطرف الواحد الى الطرف الآخر فينزل الركاب من القطر عند كتوقا على طرفها الجنوبي ويركبون الزوارق البخارية الى اوسمباره عند طرفها الشمالي . ويليها شمالاً برزخ يفصل بينها وبين بحيرة كيفو وعرض هذا البرزخ ٩٠ ميلاً وطول البحيرة ٦٠ ميلاً ولا بدَّ من عبورها بالقوارب ايضاً لصعوبة الارض حولها . ويلي هذه البحيرة بحيرة البرت ادورد وهي تبعد عنها ٦٠ ميلاً ولكن الارض حولها سهلة متسعة فيسهل مدّ سكة الحديد فيها حتى الضفة الجنوبية من بحيرة البرت اي مسافة ٢٢٠ ميلاً . ومن هذه البحيرة يمكن ركوب السفن والقطارات شمالاً حتى البحر المتوسط فيما خلا بقعة بين دونيل ورجاف تخللها الشلالات السريعة مسافة ١٠٠ ميل فلا بدَّ من مدّ سكة الحديد فيها

ولكن هناك طريقاً اخرى تمرُّ في الحبشة وقد منح النجاشي منليك بمدّ سكة الحديد في املاكه بين السودان واوغندا في معاهدة الحدود التي عقدت سنة ١٩٠٢ . وكان السدّ يعوق سير السفن في النيل بين فشوده وبحيرة البرت حينئذٍ فأُزيل منهُ كما لا يخفى وقد انشأت الحكومة السودانية خطاً منتظماً للبواخر بين رجاف والخرطوم منذ اوائل سنة ١٩٠٤ والمسافة الف ميل والخرطوم متصلة بالقاهرة بسكة الحديد الاَّ في مسافة قصيرة بين وادي حلفا واصوان

والمسافة كلها من شمال قارة افريقية الى جنوبها ٦٠٠٠ ميل . انتهى

وفي ٤ دسمبر الماضي عقد اجتماع في لندن فقرأ السر لويس مثل من اعضاء وزارة الراس سابقاً مقالة في هذا الموضوع ذكر فيها اصل المشروع وتاريخ مدّ الخط وقال انهُ لا يمكن العدول عن اتمامهِ كما اشاع البعض . نعم انهُ قد يعرض ما يؤخر اتمامهُ امَّا تركهُ فلا . وسواء تمَّ الخط في ايامنا او لا فان الفضل فيهِ عائد على سسل رودس . وقد كان ينظر في مشروعهِ هذا الى ما لا بدَّ ان يفضي اليهِ من انهاض الهمم وحثها على حرث اراضي افريقية واستنباط منتجها وتمهيد سبل سكنها وما ينتج عن ذلك من زيادة عدد البيض فيها . وهو مصيبٌ في نظرهِ اذ حيث مدَّ الخط فهناك يستطيع البيض ان يسكنوا ويتكاثروا . اما ما مدَّ منهُ او سيمدُّ من الشمال فيبلغ طولهُ نحو ١٦٠٠ ميل ومن الجنوب ما يزيد على الفي ميل

وتلاهُ اللورد ملنر فقال ان كلَّ المشروعات العظيمة مثل سكة حديد مصر والراس لا بدَّ ان تمرَّ في ثلاثة ادوار الاول فكرة المشروعات وما يعترض من العقبات لاخراجها من القوة الى الفعل . والثاني تحقيق قسم منها والمشروع الذي نحن بصدد الكلام عنهُ في هذا الدور . ولكنَّ هناك دوراً ثالثاً لا بدَّ ان يمرَّ فيهِ وهو ان يتمَّ كلُّ ما قُصد الخطُّ لهُ . واني ادعو لكم بطول العمر حتى تروا تحقيق هذا الامر الاخير وربما جنيتم ثمار الخط وتحققتم صواب المشروع

قبل يتمّ مدّ الخط كلهِ . ومن المحتمل ان يتأخر وصل طرفي السكة الواحد بالآخر ولكن وصلهما ليس ضرورياً لاظهار مزايا المشروع وفضل مبتدعهِ ولاسيما في القسم الجنوبي من السكة

جرذان الطاعون

فشا الطاعون في مدينة سدني باستراليا مدة ست سنوات متوالية واشتدّت وطأتهُ سنة ١٩٠٣ حتى بات الناس في خطر منهُ وقد حسبت الوفيات فكانت ثلث الاصابات . فاهتمت الحكومة شديد الاهتمام بذلك واخذ الاطباء يبحثون في سبب الوباء قصد استئصالهِ فوجدوا ان الجرذان هي سببهُ فشهروا عليها حرباً عوانًا ودسوا لها السمّ في المنازل والشوارع وعينت الحكومة رجالاً لالتقاطها وكانت تعطي كلاً منهم ستة بنسات (نصف شلين) عن كلّ جرذ يسلمهُ . فهبّ الفقراء من كلّ صوب يغتنمون هذه الفرصة للحصول على معاشهم بدلاً من الاعتماد على السرقة والتسوّل حتى بلغ عدد الجرذان المقتولة ما يزيد على مئة الف . والمظنون ان الجرذان نقلت الوباء الى سدني من سواحل الهند او سواحل افريقية

وكلّ من رأى مدينة سدني الجميلة ايام الوباء وآثار فتكهِ بأهاليها حكم ان الجرذ اشد عداوة للانسان من الضواري وقد بات ذكرهُ مما تقشعرّ لهُ الابدان ويجبن قلب الشجاع

وقد اطّلعت على مقالة مفيدة عن الجرذ واطوارهِ وعاداتهِ فرأيت ان الخصها وابعث بها الى المقتطف لتنشر فيهِ حرصاً على فوائدها . قال صاحب المقالة

الجرذ في سدني نوعان وهما الاسمر والاسود . فالاسمر يسكن المراحيض والجاريز التي تنقل الاقذار بعد ما طرد الاسود منها واضطرهُ الى سكن الاشجار وما اشبه بسبب ما بينهما من العداوة

ولم يكتفِ الجرذ الاسمر بطرد الاسود من المراحيض كما تقدّم بل طردهُ من وطنهِ كلهِ في اوربا وبعض انكلترا . ووطن الاسمر الاصلي غربي الصين فانتقل منهُ الى اوربا بواسطة السفن والبواخر التي تمخر بينها وبين اسيا وبواسطة اخرى ايضاً وهي على ما يقول علماء الحيوان ان طوائف منهُ تجمعت سنة ٧٢٧ . وقطعت نهر الفولغا في روسيا وسافرت من هناك غرباً . وأول ظهورها في اوربا كان في مدينة باريس في اواسط القرن الثامن عشر . ويقال انها دخلت انكلترا سنة ١٧٣٠

وما كادت الجرذان السمر تدخل اوربا حتى جعلت همها الاول اهلاك عدوّها الجرذ الاسود وحيث حلّ الاسمر هرب الاسود . ووجدوا مراراً كثيرة ان الجرذ الاسمر والجرذ