

وقدر ستا صورة هذه الحشرة هنا مجعها الطبيعي وهي خنفساء، صورتها وهي دودة وصورتها وهي شرنقة فانس الدودة متى بلغت اشدها في نحو خمسة اسابيع وجاء وقتها للتغير صامت والتصقت بورقة من ذنبها وملفت جلدها واقامت عليه نحو ثمانية ايام حتى تفتلق بصورة خنفسة فتكون كل مدة حياتها من حين تكون بيضة الى ان تصير خنفسة نحو شهرين او اقل. والخنفسة تبيض على ظهر ورقة النبات أيضاً صغيراً مجتمعاً. ومنى خرجت الدودة من البيضة اخذت تأكل المن وقل الشجر والاشجرات الصغيرة. وهي تهمة جداً كالحشرة الشبكية الجناح المتقدم ذكرها ثم تصوم وتتحول الى شرنقة خنفسة وهلم جرأ والخنفسة تأكل المن كاللود فهي مفيدة للزراعة في طورها

حوادث سكك الحديد

والنتيجة منها

من يقف في محطة القاهرة او غيرها من محطات سكك الحديد الكبيرة ويشاهد القطارات تدخل وتخرج كل ساعة من ساعت النهار والليل بل من يقف في محطة من محطات عواصم اوربا ويرى القطارات فيها تدخل وتخرج على عدد الدقائق والخطوط متقاطعة فيها الى كل الجهات وهي مشبكة كشبكة الصياد يجب من قاة حوادث الاصطدام ومن ندرة القتل الذين يقتلون فيها بالنسبة الى كثرة عدد الركاب. واذا علم ان الشلح عجلة واحدة من عجل مركبة من المركبات كاف لاقتلاب القطر كله وان المركبات في كل بلاد تعد بعشرات الالوف او مئتا الالوف فقد يأخذ من الخوف والخذل حتى يعد ركوب سكك الحديد اشد خذراً من ركوب طائرات الهواء. ولكن الذين يقتلون من ركاب سكك الحديد لا يزيدون على ثلاثة في المليون فاذا انشئت شركة تضمن حياة الركاب وتأخذ من كل راكب غرماً ونحداً كما ركب القطار وتضمن لورثته الف جنيه اذا قتل يكون ربحها ثلاثة امثال خسارتها

واسباب الموت كثيرة متنوعة ولكن الموت بجذاعة من حوادث سكك الحديد قطع جداً تفشراً من القرائص. ولو لم تكن هذه الحوادث قليلة حتى يفض الانسان طرفه عنها ريساها كأنها غير موجودة لما دخل احد مركبة من مركبات سكك الحديد الا ورجلاه ترهقان وفرانسه ترتعد كأنه ذاهب الى المشنقة

وقد يبحث بعضهم عن اسم مكان يقيم فيه الانسان في مركبات سكك الحديد وعمما يجب

ان يفعله سائلاً يشعر بمحادثة حدثت حتى يقل الخطر عليه ما امكن . وسأل مديري سكك الحديد والذين نجوا من حوادثها والذين يكثرون الاصغار فيها عما دلهم عليه الاختيار من هذا القيين . قال طرح بعضهم هذا السؤال على جماعة من وكلاء المحال التجارية الذين تكثروا اسفارهم ماذا تفعلون لاصطدام قطر باخر وهما ساتران مرعين . فقال واحد منهم اني اتب الى الراف الذي توضع عليه امعة الركاب فقد كنت في ثلاث اصطدامات شديدة ورايت ان اشد الخطر كان فيها كلها في القسم الاسفل في الاصطدام الاول كسرت رجلاي وفي الاصطدام الثاني وثبت الى الراف فنجوت ولم يصني اقل ضرر وكان معي ثلاثة سبل في المركبة التي كنت فيها فسمرتهم قطع الخشب في اماكنهم . وفي الاصطدام الثالث كنت وحدي وكان ذلك في المانيا وكان القطر سائراً بسرعة فائقة ثم شعرت كان المركبات خرجت عن الخط فوثبت الى الراف . وسقطت المركبة التي كنت فيها ولضمت بجدار الى جانب الطريق فانتزع سقفها من زخم القطمة واضمى علي ثم اقلت واذا انا ملقى على ذلك الراف والسماه فوق راسي وامامي رجلان من رجال الحرس الالماني وليس في كسر ولا جرح قبت لي ان الراف خير ملجأ اليه في المئات

وقال آخر انا انا فارى ان اسلم شيء في هذه النوازل ان يرغمي الانسان في ارض المركبة تحت المقعد فان المتعدين بصطدمان وبكفتيان بذلك ويبقى هو تحتها سالماً والي اعرف ذلك بالاختيار وقد نجيا مئات من الموت لانهم فعلوا ما فعلت

وقال الثالث ان اسلم وسيلة ان يشب الانسان من القطر فيسلم الا ترى ان السواتين يشون فيسبون ولكن ما كل احد يعرف كيف يشب من قطر جار بسرعة فيجب على الانسان ان يترن على ذلك اولاً حتى يعلم كيف يقع على الارض سالماً ولو كانت سرعة القطر فائقة

وقال الرابع ان الخطر ليس من الصدمة نفسها بل من ان خشبة تلطم الراكب فتفوق جسمه او من ان النار تشتعل في القطر وتغرق من فيه . وقد كنت في الحادثة التي حدثت في سبلهرست فلطمتني قطعة من خشب المركبة وخرقت رجلي واراض المركبة وتوكتني ساعات مسجراً في مكاني وقتل كثيرون من الراكب لانهم ارتقوا بعضهم فوق بعض في زوايا المركبات ولم ينج الأ رجل واحد كان ماسكاً بسير الشباك فبقي في مكانه سالماً

ثم قال الكاتب انه يبحث في التقارير الرسمية فوجد الامور التالية وهي

اولاً ان الامساك بسير الشباك الذي في الزاوية مفيد جداً

ثانياً ان أكثر الضرر يقع الى الجهة اليسرى من القطر لا الى الجهة اليمنى اي اذا

جئت في المركبة ووجهك الى الآلة (القاطرة) فأكثر الخطر يكون الى يسارك لا الى يمينك
وعليه فالجانب الايمن من المركبة اسلم من الايسر

ثالثاً ان اجلس في المركبات الوسطى من القطار اسلم من الجلوس في غيرها
رابعاً انه اذا حدث اصطدام فأكثر الخطر على ارجل الركاب فتكسر او تعلق بين
المقاعد المتصادمة فتتضرر نجاتهم وعليه فالوثوب الى الارق او الاستلقاء تحت المقاعد اسلم من
غيره اذا وجد الركاب مهلة لذلك

ولكن معرفة هذه الامور قلما تنفي اذا فاجأ الخطر الانسان مفاجأة ولم يمهله لحظة
واحدة مع ان الحوادث قلما تحدث فجأة بل يراها السائق قبل حدوثها فعلى م لا تدبر مصالح
سكك الحديد تدبيراً يستطیع السائق ان يتذرع به الركاب كلهم يدنو الخطر حتى يستعدوا
له فلا يأخذهم على غرة فيصعد بعضهم الى الرفوف ويتعلق بعضهم بسور الشبايك ويستلقي
بعضهم تحت المقاعد ويبعد الباقون عن الجهة اليسرى ان ركاب سكك الحديد يستطيعون
الآن ان يتذروا السائق حتى يوقف القطار بالة يشدون بها فعلى م لا يكون في كل عين من عيون
المركبات جرس كهربائي يقرعه السائق حينما يرى فطره مشرقاً على الخطر ويمكن وضع
اجراس مختلفة تدرك على انواع الخطر حتى يستعد لها الركاب ما امكن

ويقال ان رجلاً ألمانياً بارعاً بالالعاب الرياضية اثبت بالامتحان ان الانسان يستطيع ان يشب
الى الارض من قطر مائت بسرعة اربعين ميلاً في الساعة من غير ان يصاب بضرر وجرب
ذلك بمركة جارية بهذه السرعة فوثب منها الى الارض جاعلاً رجليه امامه كمن يحاول ان
يرقي على ظهوره فردت رجليه بسرعة القطار ورمته على وجهه فوقع على يديه ورجليه من غير ان
يصاب باذى . واراد ان يشب كذلك من مركبات سكك الحديد وهي مسرعة فتعنته الحكومة
خوفاً عليه . ولكن ما من احد يستطيع ان يفعل ما فعله هذا الرجل الا بعد التمرن الكثير
والظاهر انه ليس اضعف من الامسائل التي يتخذها مديرو سكك الحديد لمنع الحوادث او
لتقليلها على قدر الامكان . والحق يقال انهم لا يألون جهداً ولا يتركون واسطة ولكن الناس
شديدو النطم يحاولون ان يعيشوا سنتين في سنة وان يعمروا اشغال شهر في يوم فيستطيعون
السرعة في كل شيء ونو قنعوا الراحة والحياة وهم كاشراش يهافت على النار ولو فيها هلاكه
فاوصوا بسرعة سكك الحديد الى سبعين او ثمانين ميلاً في الساعة واكثروا القطرات على
الخط الواحد واتعبوا اعمال بكثرة العناء والنسهر حتى كادوا يفتقدون رشدهم فلا عجب اذا نتوا
جواز هذا النطم الاشعبي بن العجب ان ما نالم منه اقل من القليل