

جزئيات الاعمال فان اعمالهم اضافيةٌ تكميليةٌ فلا قيمة لاربابها في انفسهم وان كان المجتمع لا يقوم بدونهم . وانما يكون لاحد هم قيمةٌ اذا اقترن عمله بشيءٍ من الاربعة المذكورة كما اذا كان صاحب الثروة منهم مثلاً ينفق من ثروته على المستشفيات أو المدارس أو اغاثة الفقراء والعاجزين أو يرفد ارباب التصانيف العلمية ويمد اصحاب الاختراعات والاكتشافات لابرار نتائج افكارهم وثمرات اجتهادهم مما يكون فيه اسعاد الحالة الاجتماعية أو توسيع نطاق المدارك البشرية . وانظر اين الغني الذي يبذل امواله في مثل هذه المنافع الشريفة ممن ينفقها في الملذات والشهوات والتأنق في الزينة والتعزير الباطل أو يحول قوة غناه الى احتكار اصناف البضائع والمحاصيل واقتطاعها عن اصاغر المتكسبين لينتفع بضرر غيره . هذا اذا لم يتخذ المال عوناً على ارتكاب المنكرات والكبائر كما نراه بين كثيرين من اهل زماننا فلا ريب ان من كان كذلك يعد من ادنى طبقات المجتمع واقلمهم قيمة بل قيمته تكون قيمةً سلبية ووجوده يعد نقصاً في الانسانية لان «قيمة الانسان ما يحسنه» وما للمرء خيرٌ في حياةٍ اذا ما عُد من سقط المتاع

الترام المعلق

لا يخفى ان أكثر مدن اوربا الحافلة بالسكان ولا سيما المدن التجارية والصناعية منها لا تزال طرقها غاصةً بأقدام المارة وآلات النقل والركوب من كل نوع حتى ضاقت بالسالكين ولم يبقَ لهم الا ان يمدوا السكك تحت الارض أو في الجو . وقد حاولوا كلا الامرين فعلاً الا ان الاول فيه من

الصعوبة ما لا يخفى مع ما يقتضيه من النفقات الطائلة ومع ذلك فقد دفعتهم الحاجة اليه في داخل بعض المدن الكبرى فاحتفروا أنفاقاً يصلون بها بين بعض اطراف المدينة والبعض الآخر واجروا فيها السكك الحديدية واشهر ما يُذكر من ذلك النفق الذي في مدينة لندرا ماراً تحت نهر التاميز وطوله ٤٠٠ متر وقد بلغت نفقته ٦٣٤ الف ليرة استرلينية أو ما يقرب من ستة عشر مليون فرنك

واما السكك الجوية فأول ما صنع منها الخط الذي أنشئ بين كينجستون ودلكي بارلندا سنة ١٨٤٣ اتخذ له انبوب من الحديد على طول المسافة التي بين هذين الموضعين وجعلت في اعلاه عربات تُجرّ بجذب الهواء من طرفه المقدم بواسطة آلات تعمل بالبخار . ثم اقتدى بذلك الفرنسيس فانشأوا خطاً على الطريقة نفسها بين باريز وسان جرمان سنة ١٨٤٧ وطول هذا الخط لا يزيد على كيلومترين ولم يذكر انه أنشئ غير هذين الخطين الا انهما لم يلبثا ان أهملتا لان استعمالهما كان شاقاً ونفقاته كثيرة . فلما اخترع الترام الكهربائي عادوا الى معالجة هذا النوع من السكك بالطريقة الكهربائية وأول خط منها مُد منذ عهد قريب بين أبرفلد وبرمين بالمانيا وطوله نحو ١٣ كيلومتراً

وهذا الخط تجري العربات فيه على قضيب واحد تحمله جوائز قصيرة يصل بينها مشبكات من الحديد وتختلف فيه طائفتان من العربات ذهاباً واياباً . والحركة فيه تجري بقوة ٣٦ فرساً ويصله المجري الكهربائي بواسطة بكر تجري على سلك مكهرب كما هي العادة ومعظم سرعتها نحو ٤٠

كيلومتراً في الساعة وهي اعظم من سرعة اتمّ آلات النقل المستعملة في اورپا لان معدل سرعتها يقدر بنحو ٣٠ كيلومتراً . وتسع العربّة من هذا الترام نحواً من ٥٠ راكباً وكل قطار مؤلف من عربتين ويمكن عند الحاجة ان يزداد الى اربع وهذه الزيادة لا تؤثر شيئاً في السرعة لان كل عربّة لها محركٌ مخصوص

وهذا الخط هو اول خطٍ صنع من هذا النوع وقد استحسنته مجلات اورپا وجرائدها الا انها لا تزال في انتظار اتمام امتحانه حتى اذا لم يكن في استعماله خطرٌ اشارت بتعميمه في جميع ممالك اورپا

متفرقات

قهوة التين - من غريب ما توصلوا اليه في هذه الايام اتخاذ القهوة من التين واول ما ظهر ذلك في جزائر الغرب ثم انتشر في بلاد النمسا وجميع اواسط اورپا . وهي تُستعمل غالباً في غرض قهوة الهندباء المستعملة عندهم اي لمزج اللبن بها وربما مزجوها بقهوة البن فشربوها معها فكان لها طعمٌ لذيذ تشوبه مرارةٌ فيها شيءٌ من طعم التين

وكيفية صنعها ان يؤخذ زبيب التين الاسود ويحمص في طاجن كما يحمص البن ويقلب في اثناء التحميص حتى يكون عمل النار فيه على قوة واحدة منعاً للتشيط فاذا اسمرّ وقارب السواد أنزل عن النار وهو حينئذٍ لا يكون قد جفّ من باطنه تمام الجفاف ولكنه اذا نُشر في الهواء حتى