

انصبر اذا كنت صبوراً كنت سعيداً . الصبر خلق الانبياء . الصبر يأتيك بما تشتهي  
وهو مفتاح لما تشوق اليه . كن صابراً اذا كنت غافلاً فان شجالة من الشيطان  
وقالت العرب انصبر مفتاح الفرج

بالصبر تبلغ ما ترجوه من العلى  
اني رأيت وفي الايام تجرّب  
وقل من جدّ في امر يومه  
واستصحب الصبر الا فاز بالظفر  
الكذب إياك يا اخي والكذب لان الكاذب عتق لا يعتبه احد . من يعود  
الكذب تزال النور من نفسه . الكذب ييب المرء وينزع الشهامة منه . ليس للكاذب من  
مفر يوم الدين . يا اخي الكذب افجع الذنوب لا يبيح للانسان امراً كريماً  
وقالت العرب لو صور الصدق كان اسداً ولو صور الكذب كان شبلًا . امران لا  
يتفكان من الكذب كثرة المواعيد وشدة الاعتذار

ما احسن الصدق في الدنيا لقاتلو  
شوبه الرياء بشبهه عمّا قيمه  
وانجح الكذب عند الله والناس  
فاذا اكتسبت به فانك عار  
يوحنا ورتبات

## سكة حديد مصر والراس

نشرت جريدة النيوزك اميركان رسالة من مكاتبها الافريقي فصل فيها سير سكة  
الحديد من مصر الى الكاب ووضح بعض ما يتعلق به بالرسم . وهذا ماورد فيها للمفصّل . قال  
من اشهر مشروعات سكك الحديد مشروع الخط الذي يمتد الآن من مدينة الراس  
الى القاهرة شاطراً القارة الافريقية الى شطرين شرقي وغربي . وقد يلتوي مدتها من  
الجنوب مكاناً بعد نحو ٣٧٤ ميلاً عن شلالات فكتوريا على نهر زمبيزي او نحو ٢٠١٤  
ميلاً شمالي مدينة الراس ونحو ١٥٠٠ ميل جنوبي القاهرة  
وهذا المشروع بدأ سنة ١٨٨٩ وكانت مدينة كبرلي الحد الشمالي الاقصى لسكة حديد  
الراس وهي تبعد ٦٤٧ ميلاً عن مدينة الراس . فمن سهل رودس ان يستأنف مدّة الخط  
منها ويصله بسكة حديد السودان ولكن المشروع الاصلي تغير كثيراً بسبب ما هناك من  
التصاعب الهندسية التي اعترضته

واعظم المصاعب التي لقيها المهندسون قبله الماء الكافي للقيام باعمال سكة الحديد . وقد استبدلت المنطقات الخشبية التي تمدها القضبان عليها بفلنكات من التولايد وعددها ١٩٤٠ في كل ميل لان النخل الابيض ياكل فلنكات الخشب

والخط يمتد من كبري الى نهر النفاق حيث بني كبري ( جسر ) طوله ١٣٥٤ قدماً وبتة الى شوانالده ثم الى مدينة مفكن . وقد نسب البوير هذا الكبري في اثناء الحرب تاعيد بناؤه سنة ١٩٠١ . واعلى نقطة يبلغها هناك ترتفع ٤٤٠٠ قدم عن سطح البحر ثم يترد الخط في بلاد بولواير ومنها الى نهر زمبسي حيث مد كبري قرب شلالاته ( وقد صنفته هـ والشلالات في بعض اجزاء المتنطف ) وطول الكبري ٥٠٠ قدم وطرده عن الماء ٤٠٠ قدم

ومن صفة النهر الشمالية يمتد الخط شمالاً مسافة ٩٢ ميلاً حتى يصل الى كالمونعاصمة روديبا الشمالية ثم الى مخيم بروكن من على بعد ٢٨٢ ميلاً منها شمالاً بشرق . وما مد من السكة الى الآن وطوله ٢٠١٤ ميلاً يصلح كفة للركوب ونقل البضائع حتى ان الذي يركب انظر من مدينة الراس يصل الى مكان بعد ٣٧٤ ميلاً عن نهر زمبسي شمالاً بلاعائق يعوقه هذا وان متوسط ما كان يمد من الخط في اسب اقسامه ميل في اليوم وهذا كثير بالنظر الى كثرة المصاعب والمشاق والى ان جميع العمال الذين يعملون في الخط من الوطنيين . وما يمكن بهذا الصدد ان مهندساً فرنسياً من الجيرمين بمد سكة الحديد في تلك البلاد زار هذه السكة ولما قيل له انهم يمدون ميلاً في اليوم لم يصدق بل قال ان جهد ما يستطيعون مده نصف ميل على الكثير . فبدأ العمال بالعمل امامه ومدوا ربع ميل في ٣٠ دقيقة وانقروا خمسة ايام و  $\frac{3}{4}$  الميل في عشر ساعات

ومتوسط ما يقدون 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

وما يجب ذكره ان هذا الخط لا يكون حديدياً كله بل اذا وصل الى ضفاف البحيرات الاستوائية الكبيرة مثل بحيرة نهبكا نقل الركاب والبضاعة بالقراب التجارية الى الضفاف المتقابلة اذ يكاد يستحيل مده الخط حراً لانهما سكتة بميل وعرة المسالك وهذا لا يحط من قيمة الخط لان الوقت ليس بالامر الجوهري حيث حركة العمل والتجارة قليلة فاذا كثرت الحركة اصبح الوقت حينئذ اولياً

ومضى ثم مده الخط الى بحيرة نهبكا بمسافة ٤١٠ ايام لا تقام السكة كلها . وطول هذه

البحيرة ٤٠٠ ميل وهي صالحة للتلاحة كلها فلا بد من عبورها من الطرف الواحد إلى الطرف الآخر فينزل الركاب من القطار عند كسوتها على طرفها الجنوبي ويركبون الزوارق البخارية إلى استباره عند طرفها الشمالي . وبليها شمالاً يزرع يفصل بينها وبين بحيرة كيفو وعرض هذا البرزخ ٩٠ ميلاً وطول البحيرة ٦٠ ميلاً ولا بد من عبورها بالقرارب أيضاً لصوبة الارض حولها . وبلي هذه البحيرة بحيرة البرث ادورد وهي تمتد عنها ٦٠ ميلاً ولكن الارض حولها سهلة متصلة فيسهل مد سكة الحديد فيها حتى الضفة الجنوبية من بحيرة البرث اي مسافة ٢٢٠ ميلاً . ومن هذه البحيرة يمكن ركوب السفن والقطارات شمالاً حتى البحر المتوسط في ما خلا بنمة بين دونيل ورجاف تتفالم الشلالات السرعة ساعة ١٠٠ ميل فلا بد من مد سكة الحديد فيها وتكون هناك طريقاً اخرى تثر في الحشة وقد سمح التجائي نليك بمد سكة الحديد في املاكر بين السودان واورغندا في معاهدة الحدود التي عقدت سنة ١٩٠٢ . وكان السيد يموق سمر السفن في النيل بين تشوده وبحيرة البرث حيث قد فازيل منه كما لا يخفى وقد اتت الحكومة السودانية خطاً منتظماً للبواخر بين رجاف والخرطوم منذ اوائل سنة ١٩٠٤ والمسافة الف ميل والخرطوم متصلة بالقاهرة بسكة الحديد الا في مسافة قصيرة بين وادي حلفا واموان والمسافة كلها من شمال قارة افريقية الى جنوبها ٦٠٠٠ ميل . انتهى

وفي ٤ ديسمبر الماضي عقد اجتماع في لندن قراً السيد الرئيس ممثل من اعضاء وزارة الراس سابقاً مقالة في هذا الموضوع ذكر فيها اصل المشروع وتاريخ مد الخط وقال انه لا يمكن العدول عن اقامة كما اشاع البعض . ثم انه قد يمرض ما يؤخر اقامه اما تركه فلا . وسواء تم الخط في ايامنا او لا فان الفضل فيه عائد على مسر رودس . وقد كان ينظر في مشروع هذا الى ما لا يد ان يقضي اليد من انماض الهم وحشها على حث اراضي افريقية واستنباط نتائجها وتمديد سبل سكنها وما ينتج عن ذلك من زيادة عدد البيض فيها . وهو معيب في نظره اذ حيث مد الخط فهناك يستطيع البيض ان يكتفوا ويتكاثروا . اما ما مد منه او سيمد من الشمال فيبلغ طوله نحو ١٦٠٠ ميل ومن الجنوب ما يزيد على الف ميل

وتلاه اللورد مانر فقال ان كل المشروعات العظيمة مثل سكة حديد مصر والراس لا بد ان تمر في ثلاثة ادوار الاول فكرة المشروعات وما يعترض من العقبات لاخراجها من القوة الى الفعل . والثاني تحقيق قسم منها والمشروع الذي نحن بصدده الكلام منه في هذا السور . ولكن هناك دوراً ثالثاً لا بد ان يمر فيه وهو ان يتم كل ما قصد الخط له . واني ادعو لكم بطول العمر حتى تروا تحقيق هذا الامر الاخير وربما جنتم ثمار الخط وتحققتم صواب المشروع

قبل يومه من الخط كغيره . ومن الغملي ان يتأخر وصل طرفي السكة الواحد بالآخر . ولكن  
وملها ليس ضرورياً لاجهار مزاياء المشروع وقضل مبتدعه ولا سبغ في القسم الجنوبي من السكة

## جرذان الطاعون

فشا الطاعون في مدينة سدي بامترالها مدة ست سنوات متوالية واشتدت وطأته سنة  
١٩٠٢ حتى بات الناس في خطر منه وقد حلت الوفيات فكانت تلك الاصابات . فاهتمت  
الحكومة بشديد الاهتمام بذلك واخذ الاطباء يمشون في سبب الوباء قصد استئصاله فوجدوا  
ان الجرذان هي سببه فشهروا عليها حرباً عواناً ودسوا لها السم في المنازل والشوارع وعينت  
الحكومة رجالاً لانتقامها وكانت تعطى كلاً منهم ستة بسات ( نصف شلين ) عن كل جرذ  
يسكته . فهب الفقراء من كل صوب يقتنون هذه الفرصة للحصول على معاشهم بدلاً من  
الاعتماد على السرقة والتسول حتى بلغ عدد الجرذان المتقتولة ما يزيد على مئة الف . والمظنون  
ان الجرذان نقلت الوباء الى سدي من سواحل الهند او سواحل افريقية  
وكل من رأى مدينة سدي الجميلة ايام الوباء وآثار تفكر بأهاليها حكم ان الجرذ اشد  
طداوة للانسان من الصوراي وقد بات ذكره مما تشعرو له الابدان ويحين قلب الشجاع  
وقد اطلعت على مقالة مفيدة عن الجرذ واضرارو وعادته فرأيت ان اخصها وابعث بها  
الى المتنطف لتشر فيه حوصاً على فوائدها . قال صاحب المقالة

الجرذ في سدي نوحان وهما الاسمر والاسود . فالاسمر يسكن المراحيض والجاريير التي تنقل  
الاذنار بعد ما طرد الاسود منها واضطرها الى سكن الانجبار وما اشبه بسبب ما بينهما من العداوة  
ولم يكتشف الجرذ الاسمر يطرد الاسود من المراحيض كما تقدم بل طرده من وطنه كغيره  
في اوربا وبعض انكلترا . ووطن الاسمر الاصلي غربي الصين فانتقل منه الى اوربا بواسطة  
السنن والبواخر التي تفر بينها وبين اسيا وبواسطة اخرى ايضاً وهي على ما يقول علماء الحيوان ان  
طوائف منه تجمعت سنة ١٢٢٧ وقطعت نهر الفولكا في روسيا وسافرت من هناك غرباً .  
وأول ظهورها في اوربا كان في مدينة باريس في اواسط الثورت الثلث عشر . ويقال انها  
دخلت انكلترا سنة ١٢٣٠

وما كادت الجرذان العترة تدخل اوربا حتى جعلت مها الاول املاك طودها الجرذ  
الاسود . وحيث حل الاسمر هرب الاسود . ووجدوا مراراً كثيرة ان الجرذ الاسمر والجرذ