

وقدر سخا صورة هذه الحشرة هنا مجعها الطبيعي وهي خنفساء، صورتها وهي دودة وصورتها وهي شرشفة فأنس الدودة متى بلغت أشدها في نحو خمسة أسابيع وجاء وقتها للتغير صامت والتصقت بورقة من ذنبها وسلخت جلدها وأقامت عليه نحو ثمانية أيام حتى تفلق بصورة خنفسة فتكون كل مدة حياتها من حين تكون بيضة إلى أن تصبح خنفسة نحو شهرين أو أقل، والخنفسة تبيض على ظهر ورقة النبات أيضاً صغيراً مجتمعاً، ومنى خرجت الدودة من البيضة أخذت تأكل المن وقل الشجر والاشجرات الصغيرة، وهي تهمة جداً كالحشرة الشبكية الجناح المتقدم ذكرها ثم تصوم وتتحول إلى شرشفة خنفسة وهلم جرأً والخنفسة تأكل المن كاللود فهي مفيدة للزراعة في طورها

حوادث سكك الحديد

والنتيجة منها

من يقف في محطة التاهرة أو غيرها من محطات سكك الحديد الكبيرة ويشاهد التطرات تدخل وتخرج كل ساعة من ساعت النهار والليل بل من يقف في محطة من محطات عواصم اوربا ويرى التطرات فيها تدخل وتخرج على عدد الدقائق والخطوط متقاطعة فيها إلى كل الجهات وهي مشبكة كشبكة الصياد ينجح من قلة حوادث الاصطدام ومن ندرة القتل الذين يقتلون فيها بالنسبة إلى كثرة عدد الركاب، وإذا علم أن التللاخ عجلة واحدة من عجل مركبة من المركبات كاف لاقتلاب القطر كله وإن المركبات في كل بلاد تعدد بعشرات الألوف أو مئتا الألوف فقد يأخذ من الخوف والحذر حتى يعدد ركوب سكك الحديد أشد خوفاً من ركوب طائرات الهواء، ولكن الذين يقتلون من ركاب سكك الحديد لا يزيدون على ثلاثة في المليون فإذا انشئت شركة تضمن حياة الركاب وتأخذ من كل راكب غرماً ونحداً كما ركب القطار وتضمن لورثته ألف جنيه إذا قتل يكون ربحها ثلاثة أمثال خسارتها وأصاب الموت كثيرة متنوعة ولكن الموت بمحادثة من حوادث سكك الحديد قطع جداً تقصر من الفرائص، ولو لم تكن هذه الحوادث قليلة حتى يفض الانسان طرفه عنها ريساها كأنها غير موجودة لما دخل احد مركبة من مركبات سكك الحديد إلا ورجلاه ترتجفان وفرائصه ترتعد كأنه ذاهب إلى المشقة

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

ان يفعله سائلا 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 قطار آخر بها ساتران مرعين . فقال واحد منهم اني اتب الى الزف الذي توضع عليه امتعة 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 الزف 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 القطار سائرا بسرعة فائقة ثم شعرت كان المركبات خرجت عن الخط فوثبت الى الزف . وسقطت المركبة التي كنت فيها ولضمت بجدار الى جانب الطريق فانترزع سقطها من زخم القطة واشمي علي ثم اقلت واذا انا ملقى على ذلك الزف والسماه فوق راسي وامامي رجلان من رجال الحرس الالماني وليس في كسر ولا جرح ثبت لي ان الزف خير ملجأ اليه في المئات

وقال آخر انا انا فاري ان اسلم شي في هذه النوازل ان يرغمي الانسان في ارض المركبة تحت المقعد فان المتعدين بصطدمان وبكفتيان بذلك ويبقى هو تحتها سالما والي اعرف ذلك بالاختبار وقد نجحنا مئات من الموت لانهم فعلوا ما فعلت

وقال الثالث ان اسلم وسيلة ان يشب الانسان من القطار فيسلم الاترى ان السواتين يشون فيسلمون ولكن ما كل احد يعرف كيف يشب من قطار بسرعة فيجب على الانسان ان يترن على ذلك اولاً حتى يعلم كيف يقع على الارض سالما ولو كانت سرعة القطار فائقة

وقال الرابع ان الخطر ليس من الصدمة نفسها بل من ان خشبة تلطم الراكب فتحرق جسمه او من ان النار تشتعل في القطار وتحرق من فيه . وقد كنت في الحادثة التي حدثت في سبلهرست فلطمتني قطعة من خشب المركبة وخرقت رجلي واراض المركبة وتروكتني ساعات مسمرآ في مكاني وقتل كثيرون من الراكب لانهم ارتقوا بعضهم فوق بعض في زوايا المركبات ولم ينج الأ رجل واحد كان ماسكا بسير الشباك فبقي في مكانه سالما

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 القطار لا الى الجهة اليمنى اي اذا

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

ثالثاً ان الجلوس في المركبات الوسطى من القطار اسلم من الجلوس في غيرها
رابعاً انه اذا حدث اصطدام فأكثر الخطر على ارجل الركاب فتتكسر او تعلق بين
المقاعد المتصادمة فتتضرر نجاتهم وعليه فالوقوف الى الارق او الاستلقاء تحت المقاعد اسلم من
غيره اذا وجد الراكب 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 من لا تدبر مصالح
سكك الحديد تدبيراً يستطیع السائق ان يتذرع به الركاب كلهم بدنو الخطر حتى يستعدوا
له فلا يأخذهم على غرة فيصعد بعضهم الى الرفوف ويتعلق بعضهم بسور الشبايك ويستلقي
بعضهم تحت المقاعد ويعد الباقيون عن الجهة اليسرى ان ركاب سكك الحديد يستطيعون
الآن ان يتذرعوا السائق حتى يوقف القطار بالة يشدون بها فعلى من لا يكون في كل عين من عيون
المركبات حرس كهربائي يقرء السائق حينئذ يرى قطره مشرقاً على الخطر ويمكن وضع
اجراس مخالفة 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 سائر 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 ظهرو فردكت رجليه سرعة القطار ورمته على وجهه فوقع على يديه ورجليه من غير ان
يصاب باذى . واراد ان يشب كذلك من مركبات سكة 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 الوسائل 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 فيستطيقون
السرعة في كل شيء ولو فقدوا الراحة والحياة وهم كاشراش يهافت على النار ولو فيها هلاكه
فاوصوا بسرعة سكك الحديد الى سبعين او ثمانين ميلاً في الساعة واكثروا القطرات حتى
الخط الواحد واقعو اعمال بكثرة الغناء والنسهر حتى كادوا يفتقدون رشدهم فلا عجب اذا نورا
جواز هذا النطم الاشعبي بن العجب ان ما نالهم منه اقل من القليل