وقد جرى الناس على اسلوب مثل هذا في توليد اصناف القطن المصري وفي توليد اصناف الكلاب والخيل والغنم والبقر والذرى والورد والتفاح والمشمش والعنب والبلح والبرتقال والبطيخ والشمام وما اشبه . وان قيل ان الناس مع كل جهدهم لم يولدوا حتى الآن انواعاً جديدة وكل ما ولدوه انما هو اصناف من الانواع القديمة اجابهم علماء الاحياء ان تولد الانواع الجديدة ذات الصفات الثابتة الممتازة يقتضي من السنين اكثر من المدة التي قضاها الانسان في تربية الحيوانات والنباتات ومع ذلك فمن المحتمل انهُ ولَّد انواعاً جديدة او اصنافاً مختلفة لا يقل اختلافها عن اختلاف الانواع المشابهة لها . ففي الكلاب مثلاً اصناف شديدة التباين حتى يقال انها ليست متولدة من نوع واحد من الحيوان بل من نوعين او ثلاثة انواع مختلفة

ولكن معرفة الاسلوب الذي يثبت فيهِ ما يحدث من التغير في الحيوانات والنباتات لا يعلل كيفية حدوث هذا التغير اولاً اي كيف حدث التغير في القطن العفيفي حتى تولد منهُ السكلاريدس . وهذا بحث آخر نعود اليهِ في جزء تالٍ

كبري (جسر) القنال

الحاجة تمتق الحيلة فقد طالما تاق سكان هذا القطر والقطر السوري الى وصلهما بسكة حديدية تقرّب المسافة بينهما وتسهل الانتقال من قطر الى آخر على مريديهِ فكانت الحوائل تحول دون ذلك الى ان كانت هذه الحرب فمدّت سكة الحديد الى فلسطين وأُنشىء لها كبري (جسر) على قنال السويس يقفل لمرور القطرات ويفتح لمرور السفن فيقوم المرء من القاهرة الساعة السابعة صباحاً مثلاً ويصل الرملة الساعة الثامنة او التاسعة مساء اي يقطع هذه المسافة الشاسعة الشاقة في اربع عشرة ساعة او اقل

واهم ما في هذا الطريق انشاء الكبري لهُ على قنال السويس في هذا الزمن العصيب حيثما يعسر على المرء ان يبتاع اداة من الحديد او يجلب اداة من اوربا . وقد عُمل التصميم اللازم لهُ في الفرع المختص بكباري سكة الحديد المصرية الذي

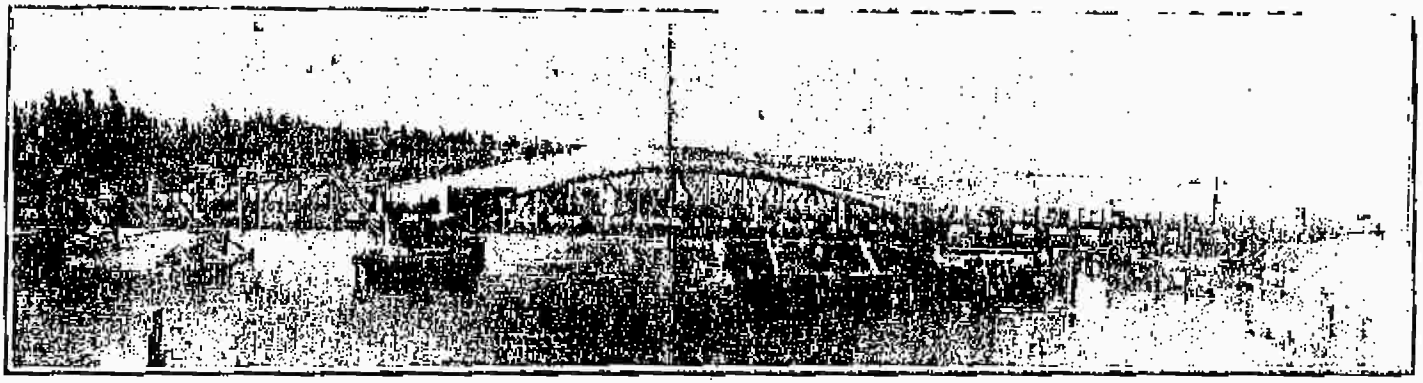
بإدارة المسيو ريتوندي رئيس مهندسي هذا الفرع ووكيل هندسة مصلحة سكة الحديد كلها . وهو الذي تكرّم بتقديم الرسم المنشور هنا

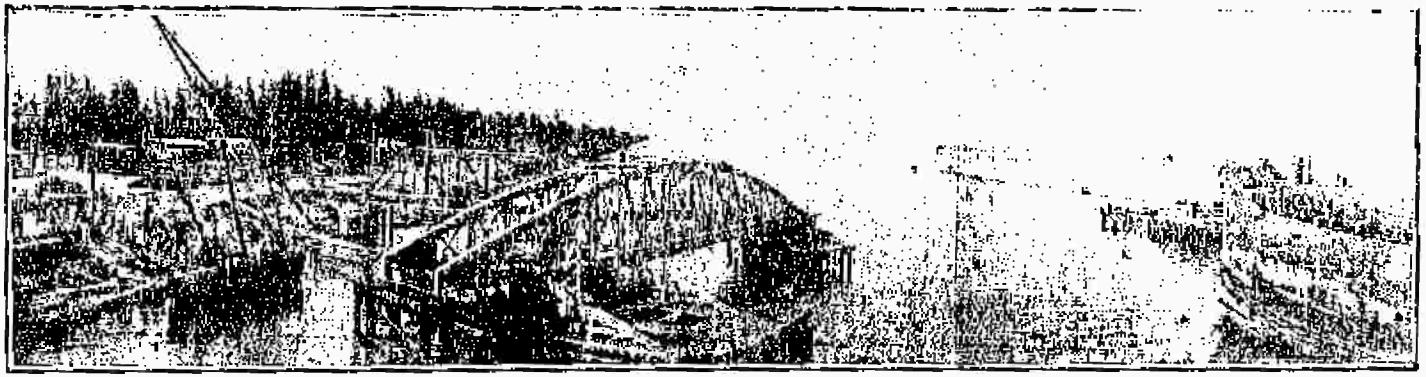
وطول هذا الكبري ١٤٥ متراً وعرضهُ اربعة امتار ونصف وهو مؤلف من خمس طبليات قائمة على اكتاف اصلية وقطع عرضية ومدلرات طولية وتعاليب افقية مستعارة كلها من الطبليات المستعملة في كباري سكة الحديد

الطبلية الاولى ثابتة طولها ٨ امتار اعتابها تحت شريط السكة . والثانية ثابتة ايضاً وطولها ٤٤ متراً مقسومة الى عينين طول كلٍّ منهما ٢٢ متراً اعتابها الاصلية شبكية مستقيمة ارتفاعها ٥ امتار وستة اعشار . والطبلية الثالثة متحركة طولها ٤٨ متراً واعتابها الاصلية شبكية رؤوسها العليا منحنية ارتفاعها في منتصفها ٦ امتار ونصف متر وهي تدور على محور في طرفها الغربي بواسطة محرك بخاري فيمر من ذلك ممرٌّ للسفن عرضهُ ٤٢ متراً تمرّ منهُ اكبر السفن التجارية والحربية بسهولة . وبين هذه الطبلية والتي قبلها طبلية صغيرة طولها ٥ امتار . والطبلية الرابعة متحركة ايضاً طولها ٢١ متراً وهي مقسومة الى عينين سعة احداهما ٧ امتار والثانية ١٤ متراً تدور حول محور فيكون من دورانها ممر للسفن الشراعية عرضهُ ٩ امتار . والطبلية الخامسة ثابتة وطولها ١٩ متراً واعتابها شبكية مستقيمة ارتفاعها مترانِ

والاكتاف والبغال او الاعمدة الحاملة للطبليات الثابتة مصنوعة من الخرسانة المسلحة . واما الاعمدة الحاملة للطبليتين المتحركتين فمصنوعة من مواسير معدنية متوجة من اعلاها بتاج اقوى من الخرسانة المسلحة

ولا شبهة ان اقامة هذا الكبري في مثل هذا الوقت من غرائب الصناعة الهندسية . ولا بدّ من اقامة كبير اوسع منهُ بعد ما تضع الحرب اوزارها وتعود المعامل الى سابق عهدها . ولنا وثيق الامل ان هذه السكة التي انشئت لخدمة الحرب سيكون لها شأن كبير في خدمة السلم فتكون عرى الاخاء بين القطرين الشقيقين وتساعدهما على استرجاع ما كان لمصر وفينيقية من العمران الذي فاق كل عمران سواه في عهده





العليا صورة الكبري مقفلاً والقطار يمر عليه والسفلى صورته مفتوحاً وسفينة قادمة لعبور القنال

مقتطف يوليو ١٩١٨
أمام الصفحة ٢٤