

زمانه اي انه يرى ممكناً المالك مرديدة السلطان تنفذ ما تشاء من الاوامر والنواهي اذ ان ذلك يقتضي سنين طويلة . ولكننا رأينا بما تقدم ان اساسها وضع وان العاملين شرعوا في البناء عليه وليس ذلك بقليل على هذا العصر . ومن الخطأ ان يظن ان تشييد ممكنة الممالك بأول الى نزع السلاح حالاً فإنه بأول الى انشاء قانون للإلام وكلما حلت اسباب النزاع بالتحكيم والحكم بموجب قانون محدود قلت دواعي الحروب . واذا قلت الحاجة الى الحروب قلت الحاجة الى السلاح بل ربما استغني عنه اصلاً وفرغاً

## سكة الحديد المصرية

### والتعريفات

سبقت الديار المصرية أكثر بلدان المشرق الى انشاء سكك الحديد انشأتها الحكومة نفسها ولا تزال توسع نطاقها . وقد اذقت في السنين الاخيرة لبعض الشركات سبب انشاء بعض السكك الضيقة تكن لا يزال المعمول على سكك الحكومة وقد قدرت قيمة سكك الحكومة سنة ١٨٨٢ قدرها الماجور مارندن والمستر نورفيلت في تقديرها عشرة ملايين من الجنيهات وبلغ صافي ايرادها سنة ١٨٨٨ سبع مئة الف جنيه فكان الايراد بالنسبة الى رأس المال ٢ في المئة ثم زاد رأس المال بما اضيف الى هذه السكك حتى سنة ١٩٠١ ثلاثة ملايين ونصف مليون من الجنيهات فصارت قيمتها ١٣ مليوناً ونصف مليون وبلغ صافي دخلها سنة ١٩٠٢ مليوناً و ٦٢ الف جنيه اي بلغ ٨ في المئة بالنسبة الى رأس المال وزاد رأس المال من سنة ١٩٠٢ الى سنة ١٩٠٥ مليوناً و ٨١٥ الف جنيه فصارت قيمتها ١٥ مليوناً و ٣١٥ الف جنيه وقد بلغ صافي الدخل في العام الماضي ١٣٢٦٦٦٢ جنيهاً وهو يعادل ٨ في المئة بالنسبة الى رأس المال . فزيادة الربح مستمرة واذا حسبنا ان ثمن سكك الحديد قد زاد بزيادة الارتقاع في اثمان الاراضي حتى صارت تساوي ٢٦ مليوناً من الجنيهات يبقى الربح منها ٥ في المئة على الاقل وقد نشرت ادارة سكة الحديد تقريرها عن العام الماضي ويظهر منه ان دخلها بلغ في ٢ ٨٦٢ ٨٧٦ جنيهاً وكان في العام الذي قبله ٢ ٦٠٣ ٢١٦ جنيهاً فزاد الدخل ستة اعوام

الماضي ٢٥٩ ٦٦٠ جنيهاً وقد زاد الدخل عما قدر له في الميزانية ٨٧٦ ٣٦٢ جنيهاً. وبلغت النفقات في العام الماضي ١ ٦٦٤ ٣٠٠ جنيه فالزيادة في الإيراد ١ ٣٢٦ ٦٦٢ هي ربح صافي للحكومة عدا ربحها من معالجة التعريفات وهو ٢٦ ٥٩٨ جنيهاً لأن دخلها منها بلغ ١٠١ ٣٠٥ ونفقاتها بلغت ٧٤ ٧٠٧

وما هو حربي بالأكروبات عدد ركاب الدرجة الأولى زاد في العام الماضي عن العام الذي قبله ٥٢ ٨٤٠ أي ١٩ في المئة مع أن عدد ركاب الدرجة الثانية زاد ١٤ في المئة فقط وعدد ركاب الدرجة الثالثة زاد ١٣ في المئة فقط فالزيادة في ركاب الدرجة الأولى ليست ناتجة عن ازدياد عدد السكان فقط بل عن ازدياد الثروة في البلاد لاسيما وان مركبات الدرجة الثانية في بعض القطرات صارت متقنة مثل مركبات الدرجة الأولى. ومن الغريب أن الزيادة في نقل البضائع جاءت مماثلة للزيادة في عدد الركاب تقريباً ولم ينقص منها إلا نقل المواشي فإنه قل في العام الماضي وسبب قلته ظاهر وهو استغناء القطر عما اشتره إليه من جلب المواشي سنة ١٩٠٤

ولكن مهما بلغت الزيادة في ركاب الدرجة الأولى فعدد قليل جداً بالنسبة إلى عدد ركاب الدرجة الثالثة لأنهم يبلغون نحو ثلاث مليون وأما ركاب الدرجة الثالثة فيبلغون ثمانية عشر مليوناً ولولا غلاء الاجرة في الدرجة الأولى لما كان لها شأن يذكر فإن اجور الركاب فيها بلغت ١٢٦٦٦٦ جنيهاً أي أكثر من عشرة في المئة من الإيراد مع أن ركاب الدرجة الأولى نحو واحد ونصف في المئة من مجموع الركاب

وقد بلغ وزن البضائع التي نقلتها سكة الحديد في العام الماضي ٥٦٢٢٨١٧ طنًا فزاد ١١٨٠٦٥٣ عما كان في العام الذي قبله وأكثر الزيادة في نقل الزبد بعد أن رخصت اجرة نقله وفي نقل البصل لأن مرسمة كان جيداً جداً. وزاد الشعير من اخشب زيادة عظيمة والزيادة ستمرة في عدد الركاب ووزن البضائع مدة السنوات الخمس الماضية الأربعة ١٩٠٢ حين هبط عدد الركاب في الدرجة الثالثة واجرة البضائع عما كنا عليه سنة ١٩٠١ ثم جعل كل شيء يزيد زيادة ستمرة بعد ذلك. وأكثر دخل سكة الحديد بعد الركاب من نقل الفحم الحجري ثم التطن الحلويج فالخشب فبيرة القطن فالبصل فالحبوب فالآلات وقد زادت النفقات كما زادت الإيرادات ولكن لا يزال الربح آخذاً في الازدياد كما تقدم

ولا يخفى أن سرعة القطرات في القطر المصري أقل مما هي في غيره ولكن الإصلاح

قد تناول هذا الامر فكان متوسط مرعة قطرات الركاب كلها منذ خمس سنوات ١٨ ميلاً في الساعة ببلغ الآن ٢٣ ميلاً

ويبلغ عدد التفرقات التي ارسلت في القطر المصري في العام الماضي ١٩٨٩٢٠١ وكانت في العام الذي قبله ١٨٢٤٦٣٢ فالزيادة ١٦٤٥٧٩ وكلها في التفرقات العربية. وهي على زيادتها لا تزال قليلة جداً بالنسبة الى عدد السكان فان عددهم الآن نحو اثني عشر مليوناً وعدد التفرقات اقل من مليونين فيصعب كل سنة تفراف واحد في السنة . وعدد التفرقات التي ارسلت في العام الماضي في البلاد الانكليزية ٨٩ مليوناً وعدد السكان نحو اربعين مليوناً فيصعب كل نفس أكثر من تفرافين مع سهولة التفراف هناك باليوسطة وبالثلثون وبلغ ايراد مصلحة التفراف في العام الماضي ١٠١٣٠٤ وكان في العام الذي قبله ٨٣٦٧٤ وبلغت النفقات ٧٤٧٠٧ فكانت الحكومة ربحت من مصلحة التفراف في العام الماضي ٢٦٥٩٨ جنياً

ولا يزال مجال الاصلاح واسعاً في سكة الحديد ولا سيما في القطرات التي تسير بين مدن الارباب فان مركباتها في الغالب قديمة وعجلاؤها غير منتظمة الاستدارة فتلحق الركاب حتى ركاب الدرجة الاولى اما مركبات الدرجة الثالثة فلا تكاد تفرق عن المركبات التي تحمل فيها الحيوانات

وخط المطرية الذي يجب ان يكون ركوبه سهلاً كركوب مركبات الترامواي يضطر راكبه ان يقطع تذكرة ويصم عليها ويسلمها حين الخروج كأنه سافر الى الاسكندرية او الى اصوان . وخطوط الضواحي لا تكون كذلك بل يكون فيها كل تسهيل للركاب حتى يكثروا عددهم ولا يجدوا اقل صعوبة في الركوب والنزول . فما ضرر سكة الحديد لو جعلت هذا الخط كهربائياً ومركباته خفيفة ومخاطته كثيرة والمدة بين قطار وآخر قصيرة جداً كخط الرمل في الاسكندرية او كخط الباسية في العاصمة فيزيد ربحه وتمر الارض كلها من العاصمة الى المرج بل الى ما وراء المرج

وقد اهتمت مصلحة سكة الحديد بلمش الطرق انكبيرة بالخصي لمنع النار عن اركابها فاحسنت صنعاً وحذا الوعظمت ذلك في كل الخطوط الكبيرة ولا سيما في خط الوجه القبلي كله وفي الخطوط الكبيرة بين البنادر

واهتمت ايضاً ببناء الكباري فوق الخطوط في بعض الاماكن ولا بد من بناء غيرها في اماكن اخرى وبناء طرق عالية فوق الخطوط او واظنة تحتها