

المشرق

لبنان

نظر في اشغاله العمومية وزراعته ومستقبله الاقتصادي

للاديب ايل اندي خاشو سر مهندس لبنان سابقاً

قضيتُ سنتين في ادارة القلم الهندسي في لبنان فطفتُ كلَّ أنحاء هذا الجبل للقيام بأموريّتي وعرفتُ احواله حتى المعرفة وذلك ما يسح لي بتدوين بعض الملحوظات التي لحظتها او بايذاء ما خطر لي من الحواطر اثنا تجوالي . وقبل الاستناضة في الموضوع الذي تحرّيته اصدره بوصف عامّ لحدود الجبل

(حدود لبنان) يدخل لبنان في حمة الجبال السورية التي تتركب من اربع سلاسل كبيرة: الاولى تمتد في حدود سورية الشمالية وهي فرعٌ من جبل قليبية المعروف بجبل طرس . والثانية تعرف بجبل اللكّام وهي تنقطع من الفرع القليبي وتبلغ ارتفاعها الاعلى بازا . خليج الاسكندرونة ثمّ تمتد الى جبل موسى فجبل كلسوس وهو الجبل الاقرع ويميل الى الجنوب ومنها يتألف جبل النصيرية حتى تنتهي عند وادٍ كبير تسيل فيه مياه النهر الكبير الذي يتصل وادي حماة بالبحر المتوسط . والثانية هي سلسلة لبنان تقوم ما روا . وادي النهر الكبير وتسير تواراً من الشمال الى الجنوب مع مية خفيفة الى الغرب . والرابعة سلسلة تنتصب بازا . السلسلة اللبنانية موازية لها . وهي السلسلة المروقة بالجبل الشرقي نهايتها عند الجنوب بالجبل المسّى جبل الشيخ ومنها تتفرّع شرقاً فروع أخرى تمتد الى ما روا . دمشق الى جهات تدمر

لبنان والجبل الشرقي هما في وسط سورية، والسلسلتان على طولها منفصلتان « بسورية المجرّقة » التي تشمل في الشمال بلاد البقاع . والبقاع تنحدر الى وادي الأردن

المشرق السنة العاشرة العدد ٥

حتى يصير منهبها تحت سطح البحر المتوسط بنحو ٣١٠ متراً (١) ثم تتصاعد جنوباً فوق بحيرة لوط فتعلو على سطح البحر ٢٥٠٠ متراً

واعلى قمم لبنان شمالاً ظهر القضيبي وعلوه ٣٠٦٣ متراً ثم في الوسط جبل صنين وعلوه ٢٦٠٨ م. اما الجبل الشرقي فاعلى تقطع في جبل حرمون حيث يبلغ ٢٨٦٠ م واذا بلغ لبنان حدود فلسطين اقترب من الساحل وتفرع منه جبل يعرف بالكركمبل يتصل بالبحر. ومشارف لبنان تنخفض في جهة صور وعند وادي نهر الليطاني وتتفرع منها فروع اخرى تنشعب في النحاء فلسطين وتعد من جبالها

وان حصرنا النظر في لبنان وحده اعني الجهات التي تديرها حكومة الجبل فنجدها واقعة بين درجتي الطول ٣٣ و ٣٤ شرقي هاجرة باريس وبين درجتي ٣٣, ٣٠, ٣١ و ٣٠ من العرض الشمالي فيكون طول تلك المساحة ١١٢ كيلومتراً اعني درجة جغرافية من العرض يبلغ مدها ٣٠ كيلومتراً وان كثرتها كانت مساحتها ٣٣٦٠ كيلومتراً مربعا او بالاحرى ٣٥٠٠ لتدخل في هذا الحساب ناحية هرمل وعلى كل حال قد وهم الجغرافي كوينه (Cuinet) اذ جعل هذه المساحة ٦٥٠٠ كيلومتر قسبه في قوله غيره من الكتب (٢)

(احصاء النفوس) يبلغ عدد سكان لبنان نحو ٤٠٢٠٠٠ نفس كما ترى في الجدول التالي. ونما يؤيد صحة هذا الاحصاء ان عدد المكلفين بدفع المال الاميري في لبنان رسياً يبلغ ١٠٠,٠٠٠ فان احصيت ملتماً واحداً في الاربعة كان مجمل السكان ٤٠٠,٠٠٠ وليس في ذلك مبالغة مع ما نعلم من حالة العيال اللبنانية التي تكثر عادة اولادها. اما بالنسبة الى المسافة فيكون عدد السكان في كل كيلومتر مربع ١١٥ نفساً وهو لسري عدد وافر قليلاً تجده مقداره في بلاد اخرى. ونما يجب اعتباره ان عدد الملتزمين بأداء الجزية من الذين هاجروا الى بلاد شتى يبلغ ٣٠,٢٠٠ رجل. فان ضاعفت هذا العدد ليضم النساء والصفار كان عدد الغائبين حالاً ٦٠,٤٠٠ على الاقل. ومن اراد زيادة ايضاح في ذلك عليه بدليل لبنان لصاحب المزة جناب

(١) وقر بحيرة لوط يبلغ ٧٩٠ متراً دون سطح البحر

(٢) راجع كتاب كوينه في سورية ولبنان وفلسطين (Cuinet: Syrie, Liban, Palestine)

ابراهيم بك الاسود وليراجع ايضاً مقالات شتى ظهرت في هذا الصدد اخذها ما كتبه
حضرة الاب هنري لامنس اليسوعي - تدونك الجدول:

جدول احصاء النفوس في لبنان

باقي السكان		النصارى	
٢٠,٠٠٠	المسلمون	٢٣٠,٠٠٠	الموارنة
٥٠,٠٠٠	الدروز	٥٤,٠٠٠	الروم الارثوذكسى
٥٠٠	اهل الوير والبيدوان	٢٤,٠٠٠	الروم الكاثوليك
٢٠٠	الاجانب	١,٥٠٠	البروتستان
٢٠٠	اليهود	١,٠٠٠	الازمن والسريان والكلدان
٨١,٠٠٠		٥٠٠	اللاتين
٢٢١,٠٠٠		٢٢١,٠٠٠	
٤٠٢,٠٠٠	المجموع		

تقم الحكومة اللبنانية الى سبع قاننمات او قضاوات وهي المتن والشوف
والبيرون وكسروان وجزيرين وانكورة وزحلة يُضاف اليها مديريّة دير القمر المشازة
يلحق بها خمس قرى . والقضاوات تقسم الى ٤٥ ناحية فيها من القرى ١٣١ قرية .
وللحكومة مركزان رسيّان ببدا الفصل الشتاء . بيت الدين للصيد . هذا هو لبنان
من حيث جغرافيته . لأمّ من حيث التاريخ فلا حاجة الى تتبع اخباره مع شيوعها .
والناية من هذه المقالة النظر في اشغاله المرميّة وفي زراعته وفي حالته الاقتصادية التي
صار اليها بعد هجرة قسم من اهله الى اميركة وما نجم عن ذلك من توفّر الرساليّات

أ اشغال المرميّة في لبنان

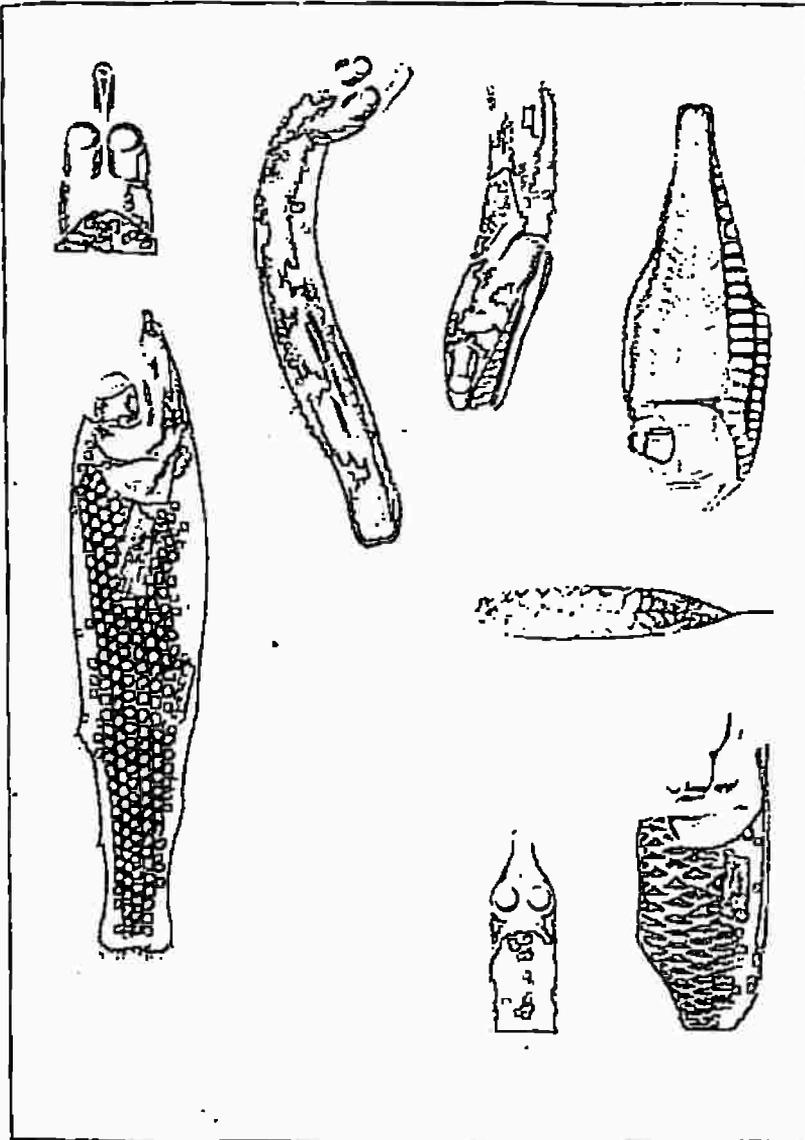
الاشغال المرميّة في لبنان تنحصر في ثلاثة امور خصوصاً في طرق العربات ثم
سقي الاراضي الزراعية ثمّ بعض الاعمال الصناعيّة الخاصّة
١ الطرق وسكك العربات

السكك اهمّ واخطر ما صرفت اليه حكومة لبنان همّتها بل يجوز القول أنّها
عملها الوحيد . اما ما سوى ذلك من الابنية فانه لا يزال في دائرة النظريّات ولم يخرج
مئىّ الآن الى حيز العمل

باشرت متصرفية الجبل بفتح الطرق للربيات على عهد الطيب الاثر المرحوم رستم باشا . ولم يكن قبل ذلك في لبنان طريق اخرى غير طريق الربيات من بيروت الى الشام (١) التي أنشئت سنة ١٨٦٠ . وكان المير بشير الشهابي سعى قبل ذلك بفتح طريق للبنال من بيت الدين الى بيروت فتكلف عليها المبالغ الازفة مع تسخير الاهلين بها ولو جعلها سكة للمجلات لكانت انفع واقل نفقة . وبقيت الامور على ذلك الى سنة ١٨٧٥ حيث قرأ رأي دولة المتصرف رستم باشا على انشاء طريق لسير الربيات من بكفيا . واهل هذه القرية لا يزالون الى يومنا هذا يذكرون حفلة افتتاح العمل لما دقت التوبة اللبنانية واخذ الفعلة يقطعون شجر التوت . ثم ارادوا ان يوصلوا هذه السكة بسكة غزير لكن مهندس ذلك الوقت قرأ لهذه الطريق خطاً غاية في الغرابة ترى آثاره حتى اليوم وذلك فراراً من تشكيات البعض الذين كانوا يفضنون على ارزاقهم ولا يرضون بان يؤخذ منها شبر لمنفعة العموم . وهذا النفور يتجدد كل مرة تحاول حكومة لبنان فتح طريق جديدة كما رأيت بالبيان في مدة مأموريتي اذ كان كثيرون يتبعونني كعدو ارزاقهم ومتولي مضرهم

ومن اول السكك التي أنشئت في لبنان سكة عاليه منها الى طريق الشام وكان طولها كيلومتريين . ثم اصطنعوا سكك بيروت وانطلياس وبكفيا وغزير . وكان رستم باشا يفرغ في انجاز هذه الاعمال كناية جهده . ثم جاء المتصرفون من بعده فجزوا على آثاره لكنهم خالفوه نوعاً في توزيع النفقات على القرى . وكانت الحكومة أولاً اذا ارادت نهج طريق جديدة تحملت هي كلف العمل ثم جزوا بعده على خلاف ذلك وهالك النظام المألوف منذ ٢٠ او ٣٥ سنة . اذا ما رغبت قرية اراضية في فتح طريق قدمت للمتصرف معروضاً مرقماً باسماء اكثرية الاهلين . والمتصرف يمرض الامر على مجلس الادارة فيرتأي في ذلك رأيه ويثبت المتصرف رأي المجلس . فان كان الامر ايجابياً أمر المتصرف بان يسير المهندس الى المكان المقصود فيخطط رسماً للطريق ويكتب في ذلك قراراً مفصلاً في تخطيط السكة وتفاصيلها الى غير ذلك من المعلومات . فيعود مجلس

(١) وهذه الطريق لا تزال حتى اليوم مطروقة تجري فيها المجلات لكنه يسوتنا ان ترى الحراب يهددها فان مدار الحياة اللبنانية في الغالب متوقف عليها واليا تنفذ سكك اخرى شتدة اخصها الطريق المستدة من هارياً الى ميديه وسمانا والتمن الاعلى



اسماك ووجدت في اعماق البحر ذات عيون غريبة الاشكال

الادارة الى تحويل الامر ويهتم خصراً بتوزيع اساط النفقات على اهل القرى التي تنتفع من السكة الجديدة على قدر ما يأتيها من الارباح . وخلاصة القول ان القرويين ملتزمون بنفقات الطريق اما الحكومة فتدفع كُأف الجسور وتلتزم باصلاح السكة وهي في كل سنة تقتضي من كل مكلف بالدفع أن يزدي لاصلاح الطرق ربع ريال الأقساء . المتن حيث يجبون نصف ريال وللمهم يمتنون ذلك الى كل أنحاء لبنان لأن ربع الريال لا يفي بالغاية المتصودة . والسكك في قضاء المتن أكثر منها في القضاوات الاخرى . وهاءنذا بقائمة مجموع كل السكك اللبنانية كما قسها قبل اشهر قليلة

قائمة لطرقت المجلات في لبنان

١ الطارق السومية (١) اطار	٣ طارق الشرف اطار
من بيدا الى صيدا ٢٩,٢٦٠	من بيت الدين الى الباروك فعين زحلتا ٢٣,٢٥٤
من بيدا الى البترون ٦٤,٠٠٠	فدبرج ٢٢,٢١٠
من بيدا الى بيت الدين ٤٦,٥٤٠	من بيت الدين الى المتارة فحدود الشرف ٢٢,٢١٠
من دير القمر الى الدامور (لم تكمل) ٢١,٠٠٠	من جسر القاضي الى عين طور ٢٥,٦٦٠
١٧٣,٦٠٠	فيحمدون الى القرية ٢٠,٠٠٠
	تفرعات مختلفة الى بعلين فالباروك ٢٥,٦٦٦
	تفرجات فدمرجا والدامور الخ ١٤٣,٦٠٠
	تفرعات اخرى الى عاليه فبييه ٢٢,٢٠٠
	فالشويفات فميناب فميناب فعين الرمانة فكين ٢٨,٦٥٥
	٢٥,٦٦٦
	١٤٣,٦٠٠
	٤ طارق كسروان
	من عين طورا الى مجلثون ١٢,٠٠٠
	من جونية الى بكر كي فربنون ٦,٠٠٠
	من الماملتين الى غزير فالجديدة ٧٨,٨٥٥
	تفرعات شتى ٧,٠٠٠
	٧٨,٨٥٥

٢ طارق قضاء المتن
 من الذكرانة الى بيدات فارصون
 فحماتا فدبرج
 من بيدات الى المروج مع زحلة
 وراحمقا
 من انطلياس الى بكنيا فبكتا
 تفرعات اخرى في الساحل
 تفرعات في المتن الاعلى
 تفرعات في المتن الشمالي

٣٧١,٨١٦

(١) المقوم بالطرق السومية طرق الساحل من صيدا الى بيدا ومن بيروت الى طرابلس والطريق المستدة بين مركزي الحكومة اي بيدا وبيت الدين وهذه السكك صندوق خاص يعرف

امتار	٧ طرق انكورة	امتار	٥ طرق البترون
	من هري الى شكّا فكفر حزير		من البترون الى مار يوحنا مارون
٢٠,٥٠٠	فبعضاص فطرابلس	٢٠,٥٠٠	مع تفرعات اخرى
	من كفر حزير الى ابون فكربا	٦٠,٠٠٠	سكّة جبّة بشرّاي
١٧,٢٨٥	فعين بقرآن	١٧,٠٠٠	كبا حدث الجبّة
	من عين بقرآن الى ضرابي علي فكوبا	٢١,٠٠٠	من ضرابي علي الى زغرنا فطرابلس
١٥,٠٠٠	فبصرما	١١٨,٥٠٠	
٦٢,٧٨٥			
١٢,٠٠٠	٨ سكك زحاه		٦ طرق جزين
			من مختارة الى جزين ومن حدود
٨٩٦,٢١٦	مجموع كل الطرق	٥,٤٦٠	الشرف الى جزين (لم تكمل)
		٤٠,٠٠٠	من جزين الى صيدا وتفرعاتها
		٤٥,٤٦٠	

فان جمعنا كل هذه السكك بلغ مجموعها ٨٩٦,٢١٦ متراً اعني نحو ٩٠٠ كيلومتر وان أضفت اليها الطرق التي باثروا يفتحها والتي طلب الاهل اصطناعها زاد قياس الطرق نحو ٣٠٠ كيلومتر رست تخطيطها النهائي مدّة السنتين التي قضيتها في مأموريّتي وهي الطرق الآتية (١)

امتار	طريق التصورية	امتار	١ الطرق العموميّة
١,٠٠٠	* من قرنايل الى كفر سلوان		من البترون الى طرابلس على طريق
١٥,٠٠٠	فظهر الحرف	٢٦,٧٠٠ = ١٥,٥٦٠ + ١١,١٤٠	المسليحة
١,٥٠٠	من فالوغا الى ظهر البيدر		وهذه الطريق قد بُوشر بعملها
٧٤,٧٠٠			٢ قضاء المتن
	٣ قضاء كسروان	٦,٠٠٠	* من عين روفق الى قبيع
١٠,٠٠٠	من جونية الى مفارة جبينا	٨,٥٠٠	من جرسايل الى بزبدن
٢٥,٠٠٠	من حالات الى قرطبا	٥,٠٠٠	* من قرنايل الى صليا
٤,٥٠٠	من زوق مصبح الى جسر خر الكلب	١,٠٠٠	* من بزبدن الى المتين
٤٩,٥٠٠		٢,٨٦٠	* شعبة بيتخبه
		١١,٦٠٠	طريق مفارة جبينا

بالتامة تكاليفه من ضريبة الربع الريال السابق ذكرها ومصاريف هذا الصندوق للاشتغال العموميّة كالجسور وغيرها

(١) وقد دلت بتجربة على الطرق التي جرى فيها الشغل وتنتهي قريباً او التزمها اللازمون ضارباً الصغح عن سواها وان جرى التباحث في فتحها

٤ قضا. الشرف	٦ قضا. جزين
* سكة مجدل معوش	* شبة من بكاسين
* من جهود الى بسوس	* شبة من كفر حوني
من عزرونية الى عين دارا	شبة من حيطوره
* من الماصر الى الباروك	---
* من كفرنتي الى عبيه فكذرترا	٧ زحلة
قعين ماصر فيقباين قعين بال	شبة مختلفة في البلدة
من عاليه الى عين تراز	فيكون المجموع
٤٧,٠٠٠	
٥ قضا. البترون	
من مار بوسحا مارون الى تانا	
من البترون الى اذه فجران	
من اميون الى دوما	
٥٦,٠٠٠	
	١٠,٠٠٠
	٢٨٠,٤٦٠

قدرى من هذه القائمة ان لبنان سيحصل قريباً على مشبك من الطرق المتراصة يكون مجموعها نيقاً على الف كيلومتر وهذا مما يستحق الثناء والشكر لاولي الامر . وان قابلت بين هذه الطرق ومساحة لبنان وجدت ان كل ثلاثة كيلومترات مربعة ونصف يوازيها كيلومتر واحد من طرق المعجلات بنسبة كيلومتر لكل ٤٠٠ قس
بعض ملحوظات في الطرق اللبنانية

ليسمح لي التواء ان اُلحق بالجدولين السابقين بعض ملحوظات لحظتها بخصوص الطرق اللبنانية: قبل خمس عشرة سنة قام احد اعيان قضاء المتن وهو الرحوم يوسف الزغزغي فنوى خيراً لقضائه واراد ان يزينه بطرق شبكية تمتد في لحنائه فقال الرخصة لذلك من مجلس الادارة . وشرع بتحقيق امنيته وجرى على الامر بثبات عجيب ريثما بلغ اقصى مرغوبه حتى تعددت في قضائه الطرق وحسنته في ذلك بقية التراحي . ولم يكتف المذکور بتخطيط هذه السلك حتى فتح لها منفذاً في الانحاء المجاورة فانه من سوا يفتح طريق الديرج وعين زحلنا وبيت الدين اتماماً لطريق حماتا . وهذه الاعمال النافعة التي جرى فيها التقيد على رسم مطوم وانتمها بدقة وروية قد اُكسبت في لبنان شهرة واسعة في حياته وقد تضاض ثناء مواطنيه عليه بعد وفاته

وقد حرّك هذا المثل عدداً من اهل لبنان على اقتناء آثاره فصار كثيرون يجاولون تهميد طرق جديدة في النحا. شتّى دون التجري الكفافي والتروي الواجب حتى بالغوا في الامر وتجاوزوا الحدود. ومثال ذلك لن قرية عين عار متصلة اليوم بأربع طرق مختلفة تنتهي الى اربع قرى (١) فان طريقين على الاقل بين هذه السكك الاربع لا فائدة منها. واسبب من هذا ان البعض يريدون فتح طريق خامسة طولها اربعة كيلومترات. وكذلك ما الفائدة من شعبة مكين الى المروج التي تبلغ اربعة كيلومترات وهي سائرة بموازة طريق اخرى على مسافة ٥٠٠ متر منها. ولو اردنا لضرنا امثالا اخرى متعدّدة على صحّة قولنا. وهذا لسري غلّو وخلل نسلت اليه انتظار الحكومة اللبنانية لا يتجم عنه من المضرات للخواص وللعموم مما اذ لا تلبث هذه الطرق ان تحرب وتريد بذلك النفقات والضرائب على الاهلين والأولى ان تصرف هذه الدراهم بما هو اجدى نفعاً ومما يستغرب ايضاً ان هذه طرق العجلات لا تفيد الا القليل لنقل الاثقال فان اكثر اللبنانيين ينخلون على العجلات متون البغال والحمير مع ان حملها تكلف اكثر من النقل على العربات لان الطن على العربات يكلف ٢٥ بارة في كل كيلومتر وعلى الدواب يكلف قرشاً ونصف بل قرشين. قلت شعري ليست اول فائدة طريق العجلات نقل الاثقال وتسهيل المواصلات التجارية بين الانحا. لما اتخذها لركوب التجولين فان هذا امر ثانوي منفعة قليلة زهيدة. وعندني ان طرق المتن اوضحت اليوم زائدة على حاجة السكّان والحدوف كل الحدوف ان تحرب قبل ان تصلح ومما يجب اعتباره في امر الطرقات التي عليها معول الحياة اللبنانية ان يوضع لها رسم يتفق عليه ركلاء نواحي لبنان فتمم منفعتها الجميع. وهاءنذا برسم اعرضه هنا وفيه على ما اظن ما تسم فائدته كل انحا لبنان

قد كاد ان يتم قريباً تخطيط الطرق الساحلية وعماً قليل تسير العجلات من

(١) وهذه الطرق هي اولاً طريق مزرعة الشمار الى عين عار ثم طريق قرنة المسراء اليها ثم بيت شباب اليها واخيراً طريق جورة الزيتون الى عين عار فيكفياً. واليوم يريد البعض اصطناع طريق خامسة من عين عار الى مزرعة يشوع. وكل يعلم انه لا تسير في السنة اكثر من خمس عجلات على شجعتي عين عار الى بيت شباب ثم عين عار الى قرنة المسراء. فينتج من ذلك خراب تلك الطرقات وزيادة في مصروف الناقمة دون فائدة

صيداء الى بعبدا ومن بيروت الى طرابلس . وكذلك الشغل قائم على ساق لتتمة طرق صيداء فجزين فيت الدين فديرج فحناتا فسكتا وطريق طرابلس الى زغرتا فبشرأي فحصرن فحدث الجبّة . فيبقى ان يوصل بين بسكتا وحصرن فبشرأي بمواصلة خط آفا وتثورين والحدث . ولا بُدّ ايضاً من فتح ثلاث طرق اخرى وهي سكة حالات الى قرطبا ثم سكة جبيل الى دوما فتثورين ثم سكة البترون الى قنات التي انتهى منها قسم الى ماريوحنا مارون (١) . فيكون مجمل الطرق اللازمة لقضائي كسروان والبترون ١٥٠ كيلومتراً وما اقرر الى هذه الطرق من سراهما بالتسبة الى مساحتهما وأشأها . ومن اراد ان يعرف ما لهذه الطرق من الاهمية فعليه بالخارطة التي علقناها على هذه المقالة فيتحتق ان هذه السكك تكفل السكك المنتهية وتريدها تقماً

ورؤى ما عدا ذلك طريقاً اخرى يحتاج اليها اهل الجبل وهي طريق بعقلين الى دير الخلص عند نهر الاولي يبلغ طولها ٣٠ كيلومتراً . ومن منافعها انّها تقوم بخدمة جنوبي الشوف حيث يوجد اكثر من ٣٠ قرية بعيدة عن كل طريق مطروقة . اما الطريق التي يطلبها البعض من السعديات الى بعقلين فانّها تسيّر في اسكنة خالية من السكك فضلاً عن ان الطريق بين دير القمر والداور تسد مسدّها ولا يزيد بتا سبق ان نجعل الطريق بين حالات وقرطبا وبين جبيل وتثورين ودوما طرقاً اجبارية لا يُستغنى عنها فاننا نعلم انه يمكن ايضاً تخطيط طرق غيرها كخط قرطبا وغزير وجونية فكنتنا زرى الحاجة مائة الى فتح طرق داخلية الى النقط المذكورة اعني الى قرطبا وتثورين وقنات

نظارة الطرق واصلاها

يتفق الرأي العام على وجه الاجمال بان طرق لبنان وان كانت غير محكمة العمل لقلة الثمن المدفوع في اصطناعها من ١٠ الى ١٥ قرشاً (والمعدل ١٢ قرشاً ونصف) فكنتها تحفظ في حالة مرضية من الاصلاح . اما طريقة اصلاحها فهي عندنا محنة وتعليلة ايضاً قلة ما يُدفع في حق العمل اعني من اربعة الى سبعة قروش للمتر للربع وذلك لتحصيها وتثويرها بالحالة (المحدثه) وتوميها . وهذا اصري خلل واضح لأنّ المتأتمين باصلاح الطريق لا يمكنهم القيام بالعمل الا بالحسرة . فانّ المتر للربع يحتاج

(١) اني قد سقت الى تخطيط الطريق بين حالات وقرطبا منذ سنتين ونصف . والطريقان حتى الآن لم ينفذ الامر في مباشرة عمهما ولا تلم الجب

الى مقياس من الحصى يبلغ ٨٠٠ سنتيمكعب وتساوي الكمية من ٥ الى ٧ قروش فكيف يمكنه ايضا ان يصلح الطريق ويفرشها بالحصى ويجيز الحالة فوقها لتوفيرها بشن يتراوح من اربعة الى سبعة قروش . فتكون النتيجة من هذا الحل ان الملتزم بالاصلاح لا يمكنه باتمام الشروط فيعوض عن الحسارة بارباح اخرى يكتبها خفية . فترى ان الامر يستدعي نظر الحكومة اللبنانية

والاولى عندنا ان يدفع اصلاح طرقات كل ناحية لاشخاص معلومين يلتزمون العمل لمدة خمس سنوات بشن مقرر . مثاله طريق البترون الذي يبلغ ١٢٠ كيلومترا فان اردت اصلاحه لمدة خمس سنوات امكن الامر بان يصرف على طول كل متر ستة قروش تعديلا فيكون مبلغ المصروف لخمس سنوات $6 \times 120,000 = 720,000$ قرش اعني سبعة آلاف ليرة عثمانية . فان الشروع على هذه الصفة وبهذه الشروط اوفى ما يكون لنوال المرغوب لا بل قد رضي بعض الملتزمين ان يتخلوا عن خمس هذا المبلغ بل عن ربعه الى حد ذلك . لكن البعض من اصحاب النابات اعترضوا على ذلك فبقي الامر على خله . وعندنا انه لا بد من اعادة النظر في هذا الصدد ونحوه كما قلنا

اصلاح تخطيط بعض الطرق

هذه ملاحظة اخيرة في صدد الطرق اللبنانية تزيد اصلاح تخطيط بعض الطرق السابقة التي لم يحسن المهندسون رسمها او اضطروا الى عملها على الصورة الحاضرة

١ اول طريق يقتضي تحويل رسمها الطريق الجارية من يدرت الى بيت سري فبرما فبعيدات فصليا الخ فائيا طريق مهتة في لبنان ينتفع بها كل قضاء التين ولكن يمكن اختصارها وتقصير مجراها وذلك بان تصنع لما شعبة من محل دكان ثابت فتجري على منحطف الجبل الى رومية فبرما . ومن برما تنحدر الى سفينة عند جسر صليا وهلم برا فهذه الطريق توفّر على الركاب كيلومترين ونصف في التسم الاول ثم ٣ كيلومترات في القسم الثاني مجموعها خمسة كيلومترات ونصف تقطعها الجبال في تويريات وتريجات لا فائدة منها . وبذلك تهمل طريق جديدة الى رومية التي اصطنعها اهل رومية على قمتهم دون منفعة . فان المكارين انفسهم يدلون عن هذه الطريق كما انهم يجيدون عن الطريق بين برما وبعيدات التي ساء تخطيطها . وان جرى

الاصلاح الذي نشير اليه انتفع منه اهل المتن الاعلى كلهم كراس المتن وصليا وعرباينة
وبزبدن وكتيبة الخ لانه يقربهم الى بيروت بمسافة لا تقل عن خمسة كيلومترات توازي
ساعة على العجة

ومن فوائد هذا الاصلاح ان اهل رأس المتن يكفون في غنى عن طريق بريدون
فتسما من قريتهم الى جسر الباشا على طريق المنصورة وكتيبة . واني قد تعرضت لهذا
المشروع الذي نراه اهل الرأس فقموا على بسببه . وانما عارضته لانه يكلفهم ٦٠٠٠
ليرة يصرفونها في طريق ليس فيها احد من السكان وهي تمر بين الصخور الصماء . وكل
ذلك يكسبوا ساعة من الوقت في سيرهم الى بيروت . وزد على ذلك ان اهل الرأس
لدفع هذا المبلغ العظيم يتكفرون في ليجار غابتهم الجميلة لمدة خمس سنوات . فلا ريب
ان المتأجرين يقطعون كل اشجارها (١)

٢ ويوجد طريق اخرى تتدعي اصلاحا في تحطيطها وهي الطريق بين قريته
وقبيح وحماتا . فان مسيرها ينافي كل قواعد الهندسة ولهذا الطريق شأن عظيم وبها
ستصل طريق عين موفق وقبيح . والمجب من هذه الطريق انها تصعد وتصوب وترتفع
وتهبط في مشارف ومهابط بدلا من ان تسير في طريق مستقيمة على خط سوي . وذلك
ممكن باصلاح رسما

هذا ما عن لي بخصوص الطرق فاعرضه لاهل لبنان عليهم ينتفعون به . ولكن لا
يتر البض منهم الذين يظنون ان فتح الطرق يد كل حاجاتهم ويضاعف ثروتهم فانها
على خلاف ذلك تكلفهم التكاليف العظيمة لاصطناعها ولترميمها . اما المنافع منها
فمحصورة في بعض التسهيلات والتعويضات المادية . ومن ثم ينبغي لهم ألا يتقادوا
لاصحاب هذه المشروعات التي تسترغ اكياسهم في جانب امر عرضي وكان الاولى
بهم ان يصرفوا دراهمهم بما هو اصلح لخيرهم (لها البقية)

(١) وانا اشير على اهل رأس المتن ان يصرفوا المبالغ التي يكسبوها من غابتهم جلب الماء
الى قريتهم وم اليها في غاية الحاجة . فكيف يا ترى يذهب الى قريتهم المصطافون كما يزعمون
وليس عندم ماء شروب