

في غرفة كبيرة يوصل اليها بيش عودية عنها نحو اربعين قدماً وبين قاع البئر والفرقة سرداب طولها نحو ٢٢٠ قدماً. واقام المسيو برغش واحمد افندي كمال على قم البئر ثمانية واربعين ساعة حتى استخرجت كل التوابيت ثم اتي بها الى دار التحف المصرية وكانت حيثما في بولاق. وبين هذه التوابيت تابوت الملك سيكن را وجنته والملك احمد الاول واسنتب الاول وثمس الاول والثاني والثالث وسمي الاول ورعمسيس الثاني وغيرهم من الملوك والامراء وروساء الكهنة. وهذه التوابيت وما فيها من الجثث المحنطة معروضة الآن في دار التحف بالجيزة. ومن رأي المسيو مبروان اوبوث ابن الملك شفتي نقل هذه التوابيت من مدافنها في بيان الملوك الى هذا المدفن سنة ١٩٦٦ قبل المسيح خوفاً عليها من اللصوص الذين كانوا في البلاد حينئذ وكانوا يبنون القبور ويهجون ما فيها. ففي دار التحف المصرية الآن اجساد اشهر ملوك مصر الذين رُقوا ببلادهم الى اعلى مراتب الجهد وامتلوا في غزواتهم من بلاد الحبشة جنوباً الى البحر الاسود شمالاً وتعدت لهم الشعوب والقبائل تعديهم للافة وحرص خلفائهم على هذه الاجساد لكي لا تختلط بادم الارض بل تبقى سليمة الى يوم المعاد

سكة الحديد من مصر الى الشام

لخصنا في المقدم تاريخ السلطنة العثمانية في العام الماضي فذكرنا اعظم ما جرى فيها مع البلاد الخارجية وهم ما شرعت في اوائنته من المسائل الداخلية وختمنا الكلام بقولنا انه عام امتاز بالسكك الحديدية في ولايات السلطنة السنية. ولم نجد لنا بيد هذا القول دليلاً اقطع وقصيلاً اوسع مما اورده الديق المتفنن سعادتلو انطون يوسف بك لطفي في مقالة تلاها على الجمعية الجغرافية فوقعت اعظم موقع من سامعها لجلالة مجيها ووضوح حقائقها وعظمة فوائدها. فاحبنا تلخيصها في هذه المقالة تعبيراً لتواندها وحثاً للراغبين في ترقية الحضارة وتوسيع نطاق العمران وتبادل المنافع بين مصر والشام على الاخذ في يد الشارع في هذا المشروع المتيد وشدازره في انجاز مسعاه الحديد

سبقت الحضرة الشاهانية اعزها الله الى تعميم السكك الحديدية في ولاياتها كما سبقت الى تمييز رعيها بعنايتها والفتاها فتمتت حضرة يوسف افندي نافون من اعيان القدس الشريف امتيازاً بانشاء سكة حديد من القدس الى بافاطولها ٨٠ كيلو متراً ومن القدس

الى غزة طولها ٧٥ ومن القدس الى نابلس طولها ٥٠ فالجملة ٢٠٥ كيلو مترات وقد انجز صاحب الامتياز نصف الخط المتجه من بافا الى القدس وسينجزه كله في هذه السنة فتسير عليه القطارات بالركاب والبضائع ذهاباً وإياباً قبل تمام الحول . واما الخطان الآخرا فينجزها في السنة التالية

ومنحت امتيازاً آخر لحضرة عزتلو يوسف افندي الياس سر مهندس متصرفية لبنان سابقاً بإنشاء خط من عكا الى دمشق عن طريق مجدل وطبرية وبانياس طولها ١٨٥ كيلو متراً وآخر من بانياس الى ناصرا في حوران وطولها ٤٥ وآخر من ناصرا الى بصرى وطولها ٦٠ وآخر من مجدل الى حيفا وطولها ١٥ وآخر من بانياس الى حاصبيا وطولها ٣٠ والجملة ٢٣٥ كيلو متراً . واعطيت الحق بإنشاء بواخر تدبير في بحيرة طبرية بالركاب والبضائع الى المخطات المجاورة لتلك البحيرة . وبإنشاء مرفأ في حيفا وآخر في عكا لتلجأ السفن اليهما من العواصف والانواء . وقد عرض الرسم الانتهائية لهذه المخطوط على وزارة التجارة والنافعة فخذت المصادقة عليها ثم بشرع في انشائها لاسيما وانه قد تألفت شركة مالية لذلك ومنحت امتيازاً ثالثاً لعزتلو يوسف افندي مطران بإنشاء خط قليل العرض طولها نحو من ٨٠ كيلو متراً وينتد من دمشق الى المزربيب في حوران . وقد وضع الحجر الاول من هذا الخط في ٩ الجاري باحتفال حافل وسرور عظيم وبشهاد من نائبي صاحبي الدولة والي سورية ومشير المسكر الهايوني وحضرة مدير الشركة

ومنحت امتيازاً رابعاً الى حضرة وليم افندي صوله من اعيان حلب في هذا الشهر بإنشاء خط الزامي من اسكندرون الى حلب وبنجيك واخنياري الى اورفه وديار بكر وطولها ٤٠٠ كيلو متر وفرع من حلب الى حماة وحمص ودمشق وطولها ٢٠٠ وفرع من حماة الى طرابلس الشام وطولها ١٠٠ والجملة ٧٠٠ كيلو متر وقد الفت لذلك شركة باسم صولة ووالي وشركائهما . ومنحت مبدئياً منذ بضعة ايام امتيازاً الى جناب عزتلو حسن افندي بهم من اعيان بيروت بإنشاء خط طولها ١٠٠ كيلو متر من بيروت الى دمشق

فيتضح مما تقدم ان طول هذه المخطوط كلها في ولايات سورية وبيروت وحلب وديار بكر ومتصرفية لبنان والقدس الشريف يبلغ ما بين ١٤٠٠ و ١٥٠٠ كيلو متر وقد بدئ بإنشاء بعضها وسيبدأ بإنشاء البعض الآخر بعد زمان قريب ان شاء الله والامل وطيد انه لا تنتهي سنة ١٨٩٢ الا وينتهي إنشاء هذه المخطوط معها . على ان الحضرة الشاهانية لم تخص الولايات المذكورة بالانعام بل منحت امتيازات شتى بإنشاء خطوط عديدة في بر

الاناضول بحيث تشزّع في ذلك البركوكو وتصل بمخطوط اسكدرونة وحلب وبردجيك وحلب وبخط ينزّع فرعين احدهما يند الى وادي الفرات والآخر الى وادي دجلة ثم يلتقيان عند بغداد في خط واحد يند الى البصرة وخليج العجم فيتم الاتصال بين بر الشام وبر الاناضول وقارس والهند وبسهل الانتقال بينها ونحى الاماني وتصح الاحلام

وقد اصاب سعادة لطفي بك حيث قال انه اذا تمت هذه المخطوط كلها في ولايات السلطنة السنة ولم تنصل بالمخطوط المصرية بامت مصر منفردة عن سائر الولايات واقتصرت على ما بها من المخطوط التي يبلغ طولها نحواً من ٢٠٠٠ كيلو متر وحرمت ما بهال عليها من المنافع لو تم الاتصال بها من سائر ولايات مصر حيث لا ينسب بينهما الا مسافاتهما ١٦٠ كيلو متراً وهي مسافة لا تعظم على اهل العزم ولا سيما بعد ما تبين بالبحث والاستقصاء ان اختراقها ليس بعيد الامكان. وعلى ذلك وضع سعادة لطفي بك مشروعه باصصال المخطوط السورية بالنروع المصرية التي تنهي الآن في الاسميّة

وتنصل ذلك ان تمام قنطرة ثابتة على ترعة السويس في الجهة المعروفة بالبحر على ارتفاع ٢٥ متراً عن سطح التربة ثم يمد خط من فرع الاسميّة الى العريش وطوله ١٦٠ كيلو متراً ومن العريش الى غزة وطوله ٩٠ ومن غزة الى عسقلان وطوله ٢٠ ومن عسقلان الى يافا وطوله ٢٠ ومن يافا الى حيفا وطوله ٧٠ ومن حيفا الى عكا وطوله ٢٠ ومن عكا الى صور وطوله ٤٠ ومن صور الى صيدا وطوله ٢٥ ومن صيدا الى بيروت وطوله ٢٥ ومن بيروت الى طرابلس وطوله ٦٠ فيكون طول الخط كلاً من الاسميّة الى طرابلس الشام ٥٨٠ كيلو متراً او يتصل من هناك بالمخطوط الممتدة الى حماة وحلب وبر الاناضول وغيرها وعليه فالمسافة بين الاسميّة وطرابلس الشام لا تكاد تبلغ ثلثة اضعاف المسافة التي بين مصر والاسكندرية ويمكن من يركب النطار المستعمل ان يصح في مصر ويمضي في بيروت وبالقياس على ذلك يحكم المتأمل ان هذه السكة تعود على البلادين بنوائد لا تقدر مادياً كانت او اقتصادية او ادبية. فالاتصال بينها يقرب والتعامل يكثر والثروة تعظم والرفاهة تزداد بانساع نطاق التجارة والزراعة والصناعة من جهة وافتدائ الوقت من جهة اخرى. وكلما قصر الزمان في النقل والاخذ والعطاء لسرع دولاب التجارة في الدوران وزادت الثروة في الفيضان. وزد على ذلك ان قوة البلاد الشامية لاتزال كامنة فيها وثروتها لاتزال موجودة بالقوة في تربتها اذ لم تيسر لها الوسائط التي تبرز ذلك من حيز النوع الى حيز الفعل. فاذا مدت اليها السكة التي نحن بصدها ظهرت المنافع التي لا

تزال كاسنة فيها وانتفعت البلاد المجاورة بمواصلاتها ومعاملاتها ولا سيما هذه الديار واستبدلت كل منها المحاصلات التي تكثر فيها بالمحاصلات التي تكثر في الاخرى هذا ناهيك عن انتقال المسافرين ذهاباً وارجاباً وخصوصاً حجاج المسلمين من بلاد الدولة العلية الى الحجاز والمسيبين والاسرائيليين من مصر الى القدس الشريف . وكذلك حجاج المصريين وغيرهم يستهلون زبارة القدس والتحليل بعد عودتهم من الحجاز لتقصير المسافة وقلة النفقة . وبسهل على الحوربين قضاء فصل الشتاء في بر مصر حيث لا عندال شتائه وحوسائه ويسهل على المصريين قضاء فصل الصيف في لبنان لصحة مائه واعتلال هوائه واعتدال حرو وقلة نفقاته . وبهم النفع بانتقال السياح الاوريين والاميركيين في البلادين وانفاقهم الاموال الطائلة التي تزداد بتزايدهم فيها سنة فسنة . ومعلوم ان مصر والشام جافارعة الطرق الى اسيا وافريقية واوربا وقد كانتا في الازمان الخالية محطة لرحال المتنقلين من قارة الى اخرى ومقرًا لمناجرهم والواجب ان تبقيا كذلك على نوالي الايام والاعوام ولاسيا بعد ما اصعبت افريقية مطحما لابصار الاوريين وميداننا يتسابق اليه المستعمرون . فاذا لم يسع اهلها في تسير النفل وتعبيلو فيها اتخذ الناس الجمار طريقا اليها واتصل الشرق بالغرب بلا واسطتها وغادراها عرضا للاضططاط وعرضة للفاخر . فصالحتهما في الحال والاستقبال تقتضي ان يسعى اهلها في تعجيل السفر وتيسيره فيها بكل ما في الطاقة بلا اهمال . وقد علقت امالنا ببيل المنى لما علمنا ان دولتنا العلية وحكومتنا المصرية راضيتان عن هذا المشروع العظيم الثان راغبان في انعام الرعية له فحذا لو كان اهل الديار المصرية والشامية ينتهزون هذه الفرصة التي تعود بالمنافع عليهم خصوصا وعلى اوطانهم عموما وينفذون هذا المشروع بما لهم فيجزون ارباحة لهم ولبنينهم ومواطنيهم

ترعة السويس

طول ترعة السويس ثمانية وثمانون ميلا ٦٦ منها حفرت جدينا وما بقي ماز في بحيرات وقد عمق بالمجرفات فقط وعمق الترعة ٢٨ قدما وعرضها ٢٢٩ قدما عند قاعها وجملة نفقات حفرها ١٧ مليوناً و٥١٨ الفاً و٧٢٩ جنياً وقد فتحت للتجارة في اواخر سنة ١٧٦٩ وبلغ محصول السفن التي مرّت فيها في السنة التالية نحو اربع مئة الف طن وبلغ في السنة الماضية نحو سبعة ملايين طن ونحو ثمانية اعشار المئتين التي تثر بها انكليزية . واسهم الشركة اربع مئة الف سهم وقد ابتاعت الحكومة الانكليزية ١٧٦ الفاً و٦٠٢ او نحو نصف السهام كلها .