

## سكة الحجاز

رأت الدولة العثمانية ان بلاد اليمن والحجاز شامعة عن مقر السلطنة ومنبعث القوة وان بعض قبائلها لا تنك تبدي نواجد الشر والشوز كما لاحت لها الفرص واهتلت الغرر فيتعذر الحال تسريح الجيوش اليهما مئات من الاميال براً وبحراً فارتأت منذ خمس سنين مد خط حديدي من دمشق الى مكة وهي مسافة لا تقل عن الف وتسعمائة كيلومتر مدت منها منذ شهر تشرين الاول ( اكتوبر ) سنة ١٣١٦ ( ١٨٩٩ ) حساباً شرقياً اربعمائة وستين كيلو متراً . وقد احتفل في اليوم الاول من شهر ايلول ( سبتمبر ) سنة ١٩٠٤ اي يوم ذكرى جلوس الحضرة السلطانية بوصول الخط من دمشق الى معان بحضور وفد سلطاني رافقته في رحلته وشهدت مع الشاهدين ان هذا العمل من خير ما تم على ايدينا من الاعمال في هذا العصر . وهو ان لم يبلغ كاله والكمال الآن كالظفرة محال فيكوني انه مثال من جهد المقل وعنوان على النبات والجد

كان العقلاء يظنون باديء بدء ان دون انشاء الخط الحجازي خرط اقتتاد وشرط الحداد لما عُرِف من ان القوم اهل افوال لا افعال اذ قام لهم وعليهم من الماضي اكبر يرهان على وفاء المسم وضعف النفوس ولكن لم يلبث هذا الظن ان انقلب يقيناً وصار ما يعد من قبيل الخيال في حكم الحقيقة . وعلى نسبة ما كان يتم من الاميال والفراخ كانت تبديل لجة الناس شرقاً وغرباً في الحكم على هذا المشروع . ولولم يكن قيامه الى اليوم من الخطوط الحديدية الاشارة الى ما في الامة العثمانية من القوة الكسنة والذكاء الفطري والعزائم التي متى دُعيت اجابت لكفى في اثبات النضل والاشادة بالمحمد . ولا عجب فالعثمانيون على اختلاف عناصرهم مؤلفون من ارقى السلائل البشرية التي استفاض ذكر اعمالها في القرون الغابرة . فخري بهم وبلادهم ما علمت من الاعتدال وزكاء التربة ان يتعلموا اذا علموا ونجحوا اذا حسن تدريبهم وان لا تعجزم مضاهاة ارقى الشعوب متى صحت منهم العزائم وحدث قيادتهم

وكيفما كانت الغاية من انشاء هذه السكة فقد تلقتها الامة بانها اسلامية وطنية يقصد بها تخفيف وعناء السفر عن حجاج المسلمين واستعمار البلاد . ولذلك بادر سكان الولايات العثمانية المسلمون فجمعوا او اريدوا على ان يجمعوا اعانات للاتفاق على الخط . وتلك اولاً بعض من جرت عادتهم ان يكونوا اول الباذلين في كل ما تريد الدولة القيام به من الاعمال لانهم كانوا في شك من اتمام العمل . ولما اخذت امارات الهمة تبدو حيناً بعد آخر اخذ الهنود والمصريون

يشتركون في مدينتي المعونة وقد جاد بعض المكتسبين بلبنة وليرتين لكل كيلومتر ودفع بعضهم عشرة آلاف جنيه بدون ان يُعرف اسمه . واذ ابقنت الدولة انه يتعدّر انجاز العمل بالاعانات اخترعت طابع واوراقاً ذات قيم للاستعمال في بعض الاحوال والاشغال ووضعت مكساً على امتيازات المعادن التي تعطى في البلاد وعلى الاراضي الاميرية التي تباع واخذت لتقاضى كل سنة عشر شهور ايار (مايو) من المأمورين الذين لتجاوز مشاهرتهم خمسمائة قرش من الملكيين والمكركيين

للخط لجنة عليا مقرها الاستانة وهي مرجع جميع الاعمال الادارية ويدها فض الكليات والجزئات وله لجنة فرعية مقرها دمشق ترجع في شرونها الى لجنة الاستانة . ويعمل في الخط نحو اربعين مهندساً نصفهم من السليين العثمانيين جي بهم اولاً بمثابة معاونين للمهندسين الاجانب فلما تبينت كفايتهم بفضل رئيسهم المسيو مايسنر الالماني وظهر له ان المهندس العثماني اذا مرّن تأهل لمد احسن طرز من الخطوط الحديدية رقى رواتب بعضهم ورتبهم فجعل مختار بك رئيساً للمهندسين في خط حيفا . ويقول الخيرون بانه سيكتفي بعد حين بالمهندسين العثمانيين في مد هذه السكة وغيرها اذ قد اصبح مهندسون بعد ان كانوا يدرسون الهندسة نظرياً في دار الهندسة بالاستانة يدرسونها اليوم عملياً . ولشدة تقاني المهندسين في التفرغ على العمل مع اجاته استحقوا ثناء الخاصة والعامة وأعجب القوم بغيره مايسنر الالماني وشريدر الفرنساوي ومختار واحمد ونوري العثمانيين وغيرهم من الرؤساء الذين لهم الاثر المحمود في اخراج هذا العمل من القوة الى الفعل وكانوا قبل لا يعرفون كيف يسرون فعدوا اليوم يفضل الدربة والبحث كاحسن الدارسين المقتنين

اذا علمت هذا صاغ لك ان تقسم المهندسين الى فئتين اجانب ووطنيين كلهم سواء سيف المهمة وبعد النظر كما يقسم العملة الى قسمين قسم الجند النظامي الذي يتفرغ للعمل في الخط تحت نظارة ضباطه وقوادمه وقسم عامة العملة من وطنيين وغيرهم ممن يستخدمهم الملتزمون والمقاولون . وبلغ عدد العاملين من الجند اربعة آلاف وخمسمائة وكان يعمل نحو خمسمائة عامل من غير الجند من دمشق الى عمان فلما تجاوزت الخطوط الحديدية هذه المدرة صار يشتغل فيه نحو الف عامل من عملة الملتزمين اما عدد الحيوانات العاملة فلا يعلم بالتام . وياخذ الجندي وضابطه اجوراً وأعطيات تقبض رأس كل شهر فيتناول الجندي قرشاً صحيحاً عن كل متر مكعب من التراب حفرأ واملاء وثلاثة فروش عن المتر المكعب من الصخر المتوسط واذا زاد الصخر صلابة تقدر اجرة عامله عن كل متر من الثلاثة الى الستة فروش فيصيب الفرد والحالة هذه في الشهر نحو

جنيه عثماني . اما الضباط فقد خصص لهم لقاء كل متر يعمل تحت نظرهم خمس يارات فيتناول رئيس المئة مثلاً من الستة جنيهات الى العشرة في الشهر بقدر ما لديه من الجند على حين لا يتجاوز راتبه الاصلي اربعة جنيهات

حدثني بعض الاجانب من عمال الخط قال ليس اصبر من الجندي العثماني على تحمل المشاق والتناعة بالقليل فالنرد يعمل عمل الجماعة من الغريين وقد كانت يد من الخطوط الحديدية قبل الشهر الاخير كيلومتر ونصف كل يوم ثم زادت الهمة فصاروا يمدون كيلومترين ثم تدرجوا الى ثلاثة كيلومترات حتى دهش الاهلون واخذوا يشبهون الخطوط الحديدية في سرعة نمديدها بانها سيل من حديد . وقد مزنت ايدي العملة كلهم فصاروا يمدون بعد الآن ثلاثة كيلومترات في النهار بدون ريث ولا عجلة . ويكلف كل كيلومتر ألفاً وخمسمائة جنيه عثماني يدخل في ذلك نفقات بناء المحطات واحواض المياه وغيرها من مرافق السكة وهي اقل قيمة تنفق على اقل خط حديدي في العالم . وكثيرة الموجود الآن في صندوق السكة من الدرهم واستكمال الادوات الاساسية عقدت نواصي الآمال بانها لا تقضي ثلاث سنوات الا ويصل الخط الى المدينة

وبعد فان المسافة بين دمشق ومعان عشرة ايام لراكب المظايا من قصاد البيت الحرام وهذه المسافة هي ربع الخط بين معان ومدائن صالح والمدينة ومكة او ثلث الطريق بين دمشق ومعان ومدائن صالح والمدينة . وذرعها اربعمائة وستون كيلومتراً يقف القطار في ست وعشرين محطة وهي : القدم . الكوة . دير علي . السمية . جباب . خيب . المحجة شقرا . اذرع . خربة الغزالة . درعا . نصيب . المفرق . خربة السمرا . الزرقا . قصر عمان . لين . جبزة . صنعة . خان الزيب . القطرانة . الحسا . جروف الدرويش . عنيزة . معان . وقد قطعها القطار هذه المرة في ست وعشرين ساعة وفي المكنته ان يجنازها في عشرين اذا وقف وفقاً متدلاً في المحطات ولم يفد السير بحيث يكون عرضة للخطر . قال احد الموظفين سيف الخط من الاجانب لو عملت هذه السكة من الخط العريض ( نورمال ) اي بعرض ١٥٠ سنتمترًا قطع القطار ثمانين كيلومتراً في الساعة فاجتاز المسافة بين دمشق ومعان في سبع ساعات اما خطنا هذا وعرضه ١٠٥ سنتيمترات فلا يقطع قطاره اكثر من خمسة وعشرين كيلومتراً في الساعة هذا مع سهولة الطريق الا في النادر . ومن المقرر انه متى تمت الاعمال على محورها يمضي القطار اربعين كيلومتراً في الساعة . وصممت بعض من له علاقة بالخط بقول ان الدولة فكرت اولاً في عمله عريضاً ولما حسبت نفقاته وجدتها ضعفي نفقة الخط الضيق

فأخذت الثاني لأنه يقصد به ان يكون خطاً حريياً لا خطاً تجارياً وان يكن ينفع الخط بين حيفا ودرعا ودمشق ومعان في رواج التجارة والزراعة لأنه يسير في بلاد عمراتها طبعي

•••

من لم يلق نظراً بليغاً في اتجاه الخط وحتاياها 'يظن' ان الماء ناضب والحقيقة ان قلته محسوسة على اديم الارض ومخزون في بطنها وهو غزير من دمشق الى معان اذا حضرت له آبار ارتوازية او خزن في احواض وآبار ويوجد من معان الى مدائن صالح وهذا القسم الذي يعمل فيه الآن لا يتعدى المئة والخمسين كيلومتراً ويشتر أمهات الآبار منه اما ما وراء ذلك من الكور الحجازية فالعالم فيه كثير . ولذلك سلكت الدولة في هذا الخط طريق الركب الشامي الى الحجاز لأنه اعمر من غيره وأكثر امراًها بالطبع . حدثني احد الامراء ان سيف وادي سرحان على مسيرة اربعة ايام من محطة المحجة مياهاً غزيرة وان نهر الازرق يجري في تلك الانحاء ولا ينتفع به حتى الانتفاع وان الاهلين قد يسرون خمس ساعات لورود الماء كما هو الحال في عين حامر وراء محطة حبيب فان اهل جوارها يقصدونها من الاقاصي للاستقاء وأنه كان طريق عجالات من بصري اسكى شام في حوران الى بصره العراق وكان على كل ساعتين محطة وبشر ما يستقي منه السفر . وفي قضاء السلط انهار عدة كما في احصاء الحكومة كالاردن والزرقا ووادي شعيب ووادي السبر وبجات ومعان وحسان تسقي اراضي تبلغ مساحتها نحو خمسمائة فدان فقط

هذا ما لفتته من الثقات عن حالة الخط الحاضرة . ولتائل هل يكون لهذه المسالك التي لم تدمشها الخطا ولا اهتدت اليها القطار من العمران بعد امتداد الخط الحديدي فيزرع في تلك الاصقاع الجرداء المرداء ما يجود فيها من ضروب النباتات والثمار وتقام ثمت للصناعة مصانع وللتجارة اسواق وهل يؤثر هذا المشروع الاثر المطلوب في ثروة الاهلين ويمتصهم بطم المدينة والراحة . نعم ان هذا سيكون ولكن لا في القريب العاجل شأن حركة الارتقاء في هذه البلاد فانها سائرة على سهل مناطة بالاتفاق والطبيعة لا بالتعمل واتخاذ الاسباب

وقد بدأ الاهلون في هذه الارجاد يدركون ماهية الربح وقيمة الكدح فترى بعض سكان البلاد للجاورة للخط يعملون في السكة مع العامل الاجنبي وباجرة تكاد تكون كالجرتو حتى ان الرجل الذي كان له عشرون جلاً لا يستفيد منها الا قروشاً معدودة في اوقات محدودة من السنة صار الآن بفضل غدوم ورواحه في اعمال السكة موسماً عالياً في الرزق يربح مئات القروش . وهكذا قل في سائر السوق والباعة . اشترك في هذا الربح المجاورون للخط واصاب

سكان دمشق وبيروت والقدس وسائر بلاد فلسطين قسط واقر من هذه الارباح سواء كان من البياعات او المقاولات والالتزامات التي نشط بعضهم الى عقدها مع زعماء النظار على السكة وقد كانوا يخوفون ذلك قبل فلما رأوا انتظام الاشغال وتأدية المطالب في حينها بدون مطل ولا الحاف اخذوا يلتزمون عشرات من الكيلو مترات فيستفيدون ويفيدون  
 ضمني يجلس وشيخ قبيلة الحويطات استدلت منه على ذكاء اهل البادية قال لما رأى الدولة مدت السلك البرقي في دمشق الى المدينة منذ نحو ثلاث سنين استنتج ان مئآت الافدنة الشاغرة الواقعة على طريق السلك في الناحية التي تنزلها عشيرته لا بد ان تملك وتسجل باسم احد في سجلات الحكومة فما كان منه الا ان خطط قسماً كبيراً منها وفتح بعضها على حين كانت بوراً معطلة حتى اذا مر الخط الحديدي من ناحيته ايضاً عمر له داراً فيها استصفاه من الفلاة ولكن ما اسرع ما اشرفت على الخراب فان قبيلة اخرى بمن يتاصبه العداه حملت على تلك الدار فغربتها جملة حتى عادت قاعاً منصفاً . قال فلو كان لهذه البلاد امن لاطمأن السكان وعمرها كل ارض سهلة المأخذ قابلة للحرث والكرث . وحدث الثقات من العمال ان جميع الاراضي القابلة للفلاحة في لواء الكرك التي لا مالك لها ستضاف كماثالها الى الاراضي السلطانية الخاصة وتجعل ابعاد سهمة وتقايش منظمة كما ان بعض اعيان دمشق استصفوا مئآت من الافدنة ليستنبوها

لاجرم ان الخط الحجازي يمر على ما يعلم من محطاته ببلاد متوسطة في شهرتها وعمرانها ومن انعم النظر في سيره من حيث الجملة يجحد انه مر في ارض حوران وهي مخزن غلات سورية مشهورة بجودة خنطتها وطيب تربتها . وكان مركز لواء حوران اليوم وهو شمكين ( او شيخ مسكين المخرّفة عن اشمشكين ) مركز حكومة آل غسان قبل الاسلام على ما في احصاء الحكومة وفي معجم البلدان ان بصري كانت قصبة هذه الكورة وما يرحت " قرأها ومزارعها وحرارها " منازل العرب وقد ورد ذكرها في اشعارهم " ويمر الخط في لواء الكرك الذي أسس منذ زهاء عشرين سنين وارضيه على ما في تقرير الحكومة مخدبة منبته وهي على طريق القوافل من مصر الى الحجاز وانه كان له شأن يذكر في القديم وقد جعل مركزاً للحكومة على عهد الصليبيين وقامت فيه بعض الحصون والقلاع ولما استولى عليه آل ايوب زاد حصانة وعارة ولم يبق اليوم الا اثر طفيف من تلك القلاع والحصون يدل على ما كان في الاعصر السالفة من الترقى

هذان اللواءان أو المراكزان هما من أعمال ولاية سورية فان يكن سمي لواء حوران باسم اقليم  
ولواء الكرك باسم مركزه فقيسما بلاد كان الاولى بها ان تكون مراكز الحكومة ويستقل مقر  
حكومة حوران من شمسكين الى درعا كما نقل من الشيخ سعد قبلاً وذلك لاهمية درعا .  
ولعل مركز الكرك ينقل على حسب الاحوال فيصير في معان مثلاً . هذان اللواءان وان كان  
اسمها فليل الشيوخ فان مساحتها كبيرة يلقى بهما لو كانا عامرين ان لا يكونا ولاية فقط  
بل ان يكونا ايالات قائمة برأسها وما اظن سويسرا أكبر مساحة من نصفها ولكن شتان بين  
بلاد استنبت فيها الصم الصلاب فاخصبت وامرعت وغرست في ذرى جبالها القاحلة وآكامها  
المصخرة العرة صنوف الأشجار وبلاد قد تسير فيها اليوم واليومين والثلاثة ولا تجد فيها ماء  
تشرب منه ولا شجرة تستظل بها وبين بلاد تأوي ثلاثة ملايين من السكان المتورين كلهم وبلاد  
ليس فيها نصف مليون ما فيهم خمسمائة رجل يقرأ ويكتب حتى بركاكة زائدة . وبين بلاد  
اقل من ما فيها راحة دائمة وعيش خضال يقصدها اعظم سياح الارض للاستمتاع بمناظرها  
وراحتها وبلاد اقل ما فيها شن غارات تباع فيها الارواح بيع السماح وتفشى المخومات والموتقات  
بحيث عدت بين اهلها من السخب او المباح

أكثر سكان حوران اهل فلاحه يقيمون في الدساكر والقرى اما اهالي الكرك فمعظمهم  
بادية من اهل الوبر يتولون الخيام والآطام تفرقوا عشائر وتجمعوا عصابات وقد يغير بعضهم على  
بعض على ما جرت به عادة اهل البادية كلما بددوا عن العمرة . ومن عشائر حوران عشيرة  
زيد وتعرف ايضاً بعرب الجعاة تقيم في الجعاة من اعمال بصر الحرير وفئة من بني صخر يدعون  
الكعابنة وكذلك السرحان وولد علي والاشاجعة وها من عنزة والطيار والعيسى والسريدة  
والسرالملة والروالة والخرشة وفي لواء الكرك قبائل الحويطات وبني صخر وبني عطية والشرارات  
والجبالي ولم يجرث الارض من هؤلاء الا مشايخ بني صخر ثمكرا بعض حرب في انحاء السلط  
قوة واقداراً واخذوا يستغلونها وتلح فم وهم ابداً يتنقلون في الفجاج والسهول مسيرة ايام  
فيينا ترام قرب نجد او في سواد العراق اذا هم في البلقاء او حوران او ارض الشام تجازاً  
للكلاء وورود مناهل الماء

ولقد تبين لي ان سكان هذه البلاد وان فطر اكثرهم على حب الغارة ومد يد الاذاه  
بالحرام هم من اقرب الناس لقبول الحضارة وتأليف شاردم . والدهن الخالي يسهل نقش  
ما تريد طبعه فيه من الافكار اكثر من الدهن المملوء بالخرافات والتقاليد . خذ لذلك مثلاً  
اهالي لواء الكرك فقد عودم حسين حلي باشا متصرفهم الاول ان لا يرشوا العمال وشدد التكبير

عليهم في ذلك حتى خرج عليهم انزال فرسان الدرك واطعامهم فأتمروا بكل ما امرهم به إلا أنهم لم يرضوا إلا بأقراء من ينزل عليهم من اولئك الفرسان وتقدم الملف لدوابهم مخافة ان يرموا بالتح على حين من عادتهم ضيافة من لا صلة بينهم وبينه من ابناء السبيل بدون عوض ولا غرض . فمر بان الكرك والحالة هذه مثال الطاعة يتفانون في محبة الصادقين من الموظفين ولا يشكون إلا من سوء استعمال بعض مأموري المالية

كان لهذه البلاد حظ من المدنية قديماً يدرك ذلك من يجوب نواحيها ويستبطن خوافيها قال ياقوت والبلقاء كورة من اعمال الشام ووادي القرى قصبتها عمان وفيها قرى كثيرة ومزارع واسعة وبجودة حنطتها يضرب المثل . قال محمد بن احمد البشاري عمان على سيف <sup>(١)</sup> البادية ذات قرى ومزارع ورستاقها البلقاء وهي معدن الجيوب والاشهار بها عدة انهار وارجحة يديرها الماء ولها جامع ظريف في طرف السوق مستسف الصخر شبه مكة وقصر جالوت على جبل يطل عليها وهي رخيصة الاسمار كثيرة الفواكه غير ان اهلها جهال والطرق اليها صعبة

وقال ياقوت والشوبك قلعة حصينة في اطراف الشام بين عمان وابلة والقلم قرب الكرك وتذكر يحيى بن علي التوخي في تاريخه ان يقودور الذي ملك الفرس سنة ٥٠٩ هـ الى بلاد ربيعة من طيء وهي باق والشراة والبقاه والجبال ووادي مومي فعمره ورتب فيه رجاله وبطل السفر من مصر الى الشام بطريق البرية مع العرب بعمارة هذا الحصن ٥١٠ هـ . وفي وسط قلعة الشوبك باب حجري قديم ينزل الى بئر فيد بثلاثمائة وستين درجة وقد استعصت هذه القلعة على ابراهيم باشا المصري لما اراد فتحها ابام حملته على سورية

اما وادي مومي المعروف عند الانجريت يترا فهو كما جاء في تقرير الحكومة على اربع ساعات ونصف من عمان مشهور بانارم وعادياته المدهشة وفيه من النواويس والقصور والياكل ومدينة كلها من الصخر ما يدعو علماء الغرب الى شد الرحال اليها وقيل ان بعضهم نقل معه شيئاً من قنانيها وحجارها المنقوشة . وفي قضاء درعات وقد بني فيد الان محطة عظيمة للسكة ومعمل لتصليح ادواتها - آثار حمام قديم جسم . وفي وادي الشلالة الفاصل بين درعا وعميلون من ناحية درعا مغاور قديمة على صورة غرف ومقاصير حرية بامتاع العيون بها وينبجس من هذا الوادي ماء عذب سائغ من مغارة حفرت في قطعة واحدة من الصخر منقطعة القرين وعرض هذه المغارة ثلاث اذرع وارتفاعها ست . انتهى معرباً عن تقرير الحكومة

(١) في القاموس السيف بالكر ساحل البحر وساحل الوادي او لكل ساحل سيف او انما يقال ذلك

وفي السلط عاديات كثيرة حربية بالنظر وفي هذا القضاء نحو ثلثمائة قرية شربة وآثار  
مناور ومرسخ في عمان على شكل هلال في سفح جبل وحناك حصن على أكمة وسيفه هذا  
القضاء أيضاً مياه معدنية كثيرة تصب كلها في بحيرة لوط وفي وادي معين حمام زرقاء معين  
ماؤه سخن اجاج معدني من جهة وعذب بارد من الجهة الثانية . وفي معين ومادبا وحسان  
آثار كثيرة ظريفة . وفي شمالي قضاء الطفيلة وادي العفرة وفيه مناجم حديد وحمام معدني  
ينسب الى سليمان بن داود ثبت نفعه للأمراض العصبية الى غير ذلك من الآثار المحيطة  
في صرخد واذرعات وبصرى وجرش وغيرها من البلدان التي كان لها مكانة من العمران في  
سالف الازمان

هذا اهم ما ينبغي ان يقال في السكة الحجازية وبلادها . بقي ان اشير الى الخط بين حيفا  
ودرعا فاقول ان الحكومة العثمانية لما رأت شركة سكة الحديد بين بيروت ودمشق وحموران  
الفرنسية تصعب في نقل ادوات السكة وتشتط في تقاضي الاجور ابتاعت سكة حيفا من  
صاحب امتيازها الذي معجز عن تمديدتها بثمة وخمسين الف جنيه عثماني وكان مد منها تسعة  
كيلومترات وعمل منها ستون كيلومتراً من الاعمال الترابية ناقصة الأقبلاً . وسيكون طول  
هذا الخط من حيفا الى درعا مئة وخمسين كيلومتراً ومتى التصق الخطان الواحد بالآخر نتقدم  
حيفا ونقف بيروت عن رقبها تقرب حيفا من مصر والامانة واوروبا خصوصاً بعد تشييد  
مرفأ بحري في تلك المدينة الصغيرة الذي سيقام بايدي عثمانيين وعلى نفقتهم على مثال  
مرفأ بيروت

وقد بدىء بالعمل في هذه السكة في ايار (مايو) سنة ١٣١٩ شرقية فمد منه الى الآن  
ثمانون كيلومتراً وقد تجاوز التراب الكيلومتر الخامس والسبعين وما دعا الى التبريث الا تأخر  
جسر البرموك الحديدي في العمل الموصى عليه فيه واذا حضرت جسر هذا الخط وهي مئة  
اوسبعة كما ان اتفاقه (تول) ثلاثة وواحد في خط معان فالمأمول ان تسيّر القطارات وتصل  
بدرعا في شهر نيسان (ابريل) القابل . اما المحطات التي يمر بها الخط فهي : حيفا . تل الشام  
عفولة . يسان . جسر الجامع . صباخ . الحمة . الكوية . تل الشهاب . درعا . نجر منها  
حتى الآن اربع محطات وصرف على جميع هذا العمل خمسة وثلاثون الف جنيه عثماني ويقدر  
ما سينفق على هذا الخط وحده بثلثمائة الف ليرة عثمانية يضاف الى ذلك ثمن الامتياز . وقد  
جرى التزام الخط كله ويعمل فيه الآن نحو ثلثمائة جندي

ويعر هذا الخط في ارض تحفة للثابة ويقول بعض اهل النظر انها من اخصب ارض الله وفيها معادن كثيرة . هذا وحال الفلاح فيها على ضعف وخمول فما بالك لو عني باستنباتها على الطرق الحديثة وخصوصاً من حيفا الى مضيق الحمة وفيه مرج بني عامر واراخي بيسان والقور واصعب ارض فيد على المرور وادي اليرمون الذي يعمل فيه الان ليل نهار وهو ممتد من مضيق الحمة الى تل الشهاب . قال احد الافاضل ومن عجائب هذا الوادي مياه الكثرة المترددة وغاباته الكثيفة التي لم تمسها يد . وفي تل الشهاب وزيزون ( ام القصب ) سبعة شلالات او ثمانية ارتفاع احمداها عشرات من الامتار تدار بها نحو عشرين رحى وتنفذ لكل صناعة ويتأق استخدام هذه الشلالات في عمل محرك كهربائي ( دينامو ) لإضاءة المحطات البعيدة والقريبة بالكهربائية

والحمة مياه معدنية مشهورة منذ القديم تنفع الامراض العصبية والجلدية وهي احسن من حمامات كارلسباد في بوهيميا وحمامات بورصة في الاناضول وحمامات حلوان مصر . فيها على ما روى الثقات املاح كثيرة نافعة تدفع عادية اكثر الامراض وتلائم حرارتها معظم امزجة سكان الارض فيبدأ تدريجاً من ٢٦ الى ٥٦ درجة بميزان ستفراد وشرها يقوي المعدة ويسهل الهضم

وتجناز سكة حيفا بساحل طبرية في محطة صماخ ووادي الحمة وغير خاف ما لبركة طبرية من الاهمية التاريخية والدينية التي تستدعي السياح الى زيارتها ويقال انه متى تم الخط الحيفاوي تجعل شعبة من عفولة الى الناصرة تدر ثلاث ساعات فحياً بذلك فلسطين وتتقل جانب كبير من التجارة اليها لاسيما اذا مدت شعبة من القدس الى عان ومضيق الحمة من اعمال جبل عجلون وحاضرة هذا الجبل اريد وكان اسمها في الاصل ايبلا او اربيل . وعلى مقربة من مكيس على ما ذكر المؤرخون مرجح للرومان ذو اسجار محكمة الصنع . وخرابة جرش المشهورة هي من اعمال عجلون ايضاً اثر عنها زوايا الصنعة وجسامة البناء وهي اشبه بعاديات تدمر وبعليك قيل انها عمرت زمن الرومانيين وان لم يثبت انها اشارة لمدينة قوم بعضهم . وفي اراخي ثغبية على ساعتين ونصف من قرية مكيس مياه معدنية كثيرة تنفع في شفاء النقرس والامراض الجلدية ومن العجيب ان معظم الحمامات المعدنية في هذا الانقليم منبعثة من جانب القور الشرقي

وعلى الحمة فيجناز الخط الحيفاوي ما عرف قديماً ببلاد الأردن احد اجناد الشام الحمة . جاء في معجم البلدان انها كورة واسعة منها القور وطبرية وصور وعكا وما بين ذلك قال احمد

بن الطبيب السرخسي الفيلسوف هما اردنان أردن الكبير و اردن الصغير فاما الكبير فهو نهر  
يصب الى بحيرة طبرية بينه وبين طبرية لمن عبر البحيرة في زورق اثنا عشر ميلاً تجتمع فيه  
المياه من جبال وعيون فيجري في هذا النهر فتسقي أكثر ضياع جند الاردن فيما يلي ساحل الشام  
وظريق صور ثم تنصب تلك المياه الى البحيرة التي عند طبرية وطبرية على جبل يشرف على  
هذه البحيرة . فهذا النهر اعني الاردن الكبير بينه وبين طبرية البحيرة واما الاردن الصغير فهو  
نهر يأخذ من بحيرة طبرية ويمر نحو الجنوب وفي وسط النور تسقي ضياع النور وأكثر  
مستغلا السكر ومنها يحمل الى سائر بلاد الشرق . وعليه قرى كثيرة منها يسان وقرأوا واربجا  
والموجاء وغير ذلك . وعلى هذا النهر قرب طبرية قنطرة عظيمة ذات طاقات كثيرة تزيد على  
العشرين ويخضع هذا النهر ونهر اليرموك فيصيران نهراً واحداً فيسقي ضياع النور وضياع  
البيشة ثم يرحق يصب في البحيرة المثلثة في طرف النور الغربي . وللاردن عدة كور منها  
كورة طبرية وكورة جدر وكورة صفورية . وكورة صور وكورة عكا وغير ذلك اه

وانت ترى أن البلاد التي دعيت بارض النور وقد يصح بان تسمى بلاد القاع او الفوطة  
هي الارض الواقعة بين جسر الجامع الى تل الشهاب وهي منخفضة عن سطح البحر من مئة متر  
الى مئتين ولذلك يُعَبَدُ من لم الفضل في التوفر على مد الخطوط الحديدية في تلك الكورة رغم  
فساد الهواء وحزونة هذه الارض وان لم تكن مساحتها طويلة كثيراً . والناظر في المصور  
النشور أتفا يرى ان السكة الحجازية بعيدة عن ساحل البحر الاحمر وانه كان الاولى ان تصل  
السكة بالبحر الاحمر كما اتصلت بالبحر الابيض ويقال انه ستمد ناشطة او شعبة من معان الى  
خليج العقبة وهي لا تتجاوز مئة كيلو متر يبدأ بها بعد انجاز خط حيفا . والشائع ان كتاب  
الجند المرابطة في المدينة منذ مدة وصددها تسع كتابت سببها بعضها للعمل في الخط من  
مدينة الرسول على ما بينها وبين جومها وهي يتبع من البعد ( مائتا كيلو ) . وارتأى بعض  
المنتسبين لهذه الادارة ان البداءة من جدة الى مكة تزيد السرعة في العمل فان طولها لا يتجاوز  
خمسة وسبعين كيلومتراً ويمكن تعديده في سنة وتتمحصل نفعانه في سنتين او ثلاث من  
اجور النقل ويسهل تمديد الخط أكثر من سهوله من جهة الشام لوجود جدة على الساحل  
وبهذا الفرع تكون قد مدت اهم ناشطة للخط العام . ويقول العارفون انه اذا بدئ بالخط  
من المدينة كما هو الآن في حكم المقرر تصرف الدولة بدل القرش الواحد ترشين ونصفاً  
هذا ويرجى ان تدفع رواتب السرايا العاملة من الجند في اوقاتها على نحو ما تصرف  
الاعطيات لم ولعله لا تهمط حقوق المهندسين العثمانيين على ما عرف من اقتدارهم وغيرتهم

فيكون حظهم من الرواتب حظ الاجانب منها فليس من العدل ان ينال غير الوطني ثلاثة اضعاف راتب العثماني مع انه كما اكد غير واحد ليس دونه في الاجتهاد والمعرفة والاثربون اولى بالمعروف. وما ينبغي احلاله محل النظر تنظيم حالة الجنود العاملين في ما كلفهم ومشاربهم وملايسهم ومسالكهم حتى لا تكون البادية مقبرة لهم كما كانت في السنين الماضية وقد هلك مئات منهم لقلة الرقابة وعدم العناية. قال بعضهم وليس لهذا النقص من سبب وفي مخازن الاستانة ومستودعاتها الكثير من حاجياتهم كما ان الاوامر قاضية بان تدر عليهم المشاهرات الاصلية فاخذت تصرف في نقل المؤونة لم التي لم يخصص لها ما يقوم بها. والحاجة ماسة ايضاً الى اقامة مستشفى تقال يمرض فيه العاملون في الخط ويقال انه سيقام مستشفى في معان وعساة يقام مستعم او حمام للعاملين. تخليق بين يعمل في التراب والشمس الساعات الطويلة ان يستعم مرتين في الاسبوع. ولو اُعفيت لجنة دمشق من مراجعة لجنة الاستانة في كل عمل تريده مما يؤدي الى تطويل احياناً يجلب بعض خلل اذا زادت السرعة في العمل

والغالب ان الدولة بعد انجاز السكة الحديدية ستسلمها الى شركة تجارية من حيفا فدرعا فعمان ومن دمشق الى معان وتبقي ما وراء ذلك من الخط الى مكة على نفقتها يدار بايدي عمالها وموظفيها كما جرت في خط حيدر باشا وازيد سيف الا ناضول فانها لما استثمرت على نفقتها خسرت وثأ سلته لشركة حصرت نفقاته ووارداته أخذ الريح ينهال انهبالاً. هذا والناس في اكثر مدن سورية يستبشرون خيراً بارتباط اكثر مدنهم بعضها ببعض وخصوصاً البلاد الساحلية بالداخلية فدمشق متصلة ببيروت فغلب فالاناضول فالاستانة فياذا الى آخره ويؤمل بعض اهل النظر ان يركب الحاج بعد بضع سنين من الروم ايلى من تركيا اوربا القطار الحديدي فيمر بآسيا الصغرى فالحجاز لا يركب البحر اصلاً. وعسى ان تتم هذه الاماني كلها باتصال حاضرة سورية بحاضرة الحجاز او شمالي جزيرة العرب بمجنوبيها او بلاد وسطها القرآن بانها « واد غير ذي زرع » يبلاد جاء في التوراة انها « تفيض لبناً وعسلاً » والله اعلم بما كان وما سيكون

محمد كرد علي