

سكك الحديد والتلغرافات

ليس بين مصالح الحكومة المصرية مصلحة الحق من مصلحة سكك الحديد ان تجعل ميسراً لحالة القطر المأبذ والمعاشية لانها تشمل التعمير كله وتدل على حركة التجارة فيه وعلى بسطة عيش سكانه او انقياض لضيق ذات يدهم

وقد نشرت هذه المصلحة الآن تقريرها السنوي عن العام الماضي وهو مشحون بالحقائق التي يستدل بها الباحث الاجتهاعي على حال القطر من حيث ارتفاعه واتساع معاش سكانه ومن هذه الحقائق اولاً ان صافي ايراد سكك الحديد زاد زيادة مستمرة في السنوات الست الماضية . كان ١٠٥٩٠٠٠ سنة ١٩٠٢ فصار ١٦١١٨٤٣ سنة ١٩٠٧ اي زاد اكثر من نصف مليون جنيه او اكثر من خمسين في المئة . وقد قدر ثلثين سكك الحديد او رأس مالها سنة ١٩٠٢ بنحو عشرين مليوناً وثلث مليون من الجنيهات ثم اضيف اليه ما زيد عليها في السنوات الست الماضية فبلغ ثمنها ٢٤ مليوناً وثلث مليون جنيه سنة ١٩٠٧ وكانت نسبة صافي اليراد الى رأس المال سنة ١٩٠٢ نحو خمسة وخمس في المئة فصارت نسبة صافي اليراد الى رأس المال في العام الماضي اكثر من ستة وستة اعشار في المئة . واذا كان هذا اليراد ثابتاً فسكك الحديد المصرية تساوي نحو ٤٥ مليون جنيه من دين الحكومة او ان صافي ايرادها يوفي نحو نصف فائدة دين الحكومة

ثانياً ان نسبة المصروفات الى اليرادات اقل من ٥٥ في المئة ولذلك فسكك الحديد المصرية من اوفر سكك الحديد ربحياً . وهذا يهيئ لها ان تحتضن اجور السفر واجور نقل البضائع ولعلها لا تنحسر شيئاً اذا فطت ذلك بل يزداد عدد الركاب ومقدار البضائع زيادة تدل على النقص

ثالثاً ان الزيادة مستمرة في عدد الركاب منذ ست سنوات الى الآن . والفرق كبير جداً بين ما كان عليه عدد الركاب منذ عشرين سنة وما بلغه الآن فقد كان نحو ثلاثة ملايين وربع مليون فبلغ في العام الماضي ٢٦ مليوناً اي زاد ثمانية اضعاف في عشرين سنة مع ان عدد السكان لا يتضاعف الا في نحو خمسين سنة وهذه الزيادة مطردة في الدرجات الثلاث ولكنها خامرة جلياً في الدرجة الثالثة والاولى . اما في العام الماضي فحاصل فكاك الركاب في كل من الدرجات الثلاث هكذا

٠٠٥١٨٤٠٦

في الدرجة الاولى

٠٢٠٥٨٦١٣

في الدرجة الثانية

٢٣٥٠٥٦٠٨

في الدرجة الثالثة

٢٦٠٨٢٦٢٧

والجمله

وبلغ دخل سكك الحديد من ركاب الدرجة الاولى ١٥١٩٤٦ جنيهًا ومن ركاب الدرجة الثانية ٢٦١٦٩٨ جنيهًا ومن ركاب الدرجة الثالثة ١١١٢٩٨٧ جنيهًا والجمله ١٥٢٦٦٣١ اي اكثر من مليون ونصف مليون من الجنيهات ويضاف الى ذلك نحو ٤٤ الف جنيه ثمن تذكار نزع واجرة قطارات خصوصية

وايضًا ان الايراد من نقل البضائع في ازدياد مستمر ايضًا فقد كان ١٣١٢١٤٦ جنيهًا سنة ١٩٠٣ فبلغ ١٨٠٨٨٣٤ جنيهًا سنة ١٩٠٧ وكانت المسافة التي قطعها القطارات كلها ١١٦٦٦٦١٤ كيلومترًا سنة ١٩٠٣ فبلغت ١٥٦٠٠٧٩٧ كيلومترًا سنة ١٩٠٧ اي زادت اربعة ملايين كيلومترًا ونحو اربعين في المئة

خاصًا ان اكثر المواد تنقلًا بسكك الحديد الفحم الحجري فقد بلغ وزن ما نقل منه ٦٩١ الف طن ثم مواد البناء فبذرة القطن فالخشب فالقطن المحلوج فالحيوب فالقطن غير المحلوج فالآلات واكثر اجود النفل من الفحم الحجري والقطن المحلوج وبذرة القطن والخشب ومواد البناء والحيوب والآلات

سادسًا ان طول سكك الحديد المصرية الآن ٢٥٨٣ كيلومترًا ولكن القطارات الثقيلة لا يمكنها ان تسير الا على ١٣٨١ كيلومترًا منها لضعف بقية الخطوط وذلك هذا الخط بين لقصر واصوان وطوله ٢٢٢ كيلومترًا والمصلحة تنظر الآن في امره لعلها تستطيع ان تبده بخط راسع مثل سائر الخطوط وحدها لو فعلت ذلك في القريب العاجل

وفي مصلحة سكك الحديد الآن خمس قطارات عمر كل واحدة منها ٥٦ سنة وقاطرة عمرها ٥٣ سنة واخرى عمرها ٥٠ سنة واخرى عمرها ٤٩ سنة ولكن اكثر قاطراتها حديث لا يزيد عمره على ١٥ سنة

هذا والآمال معقودة بان جناب المدير الجديد انكولونل ماكولي يزيد اعمال هذه المصلحة اتفاقًا وتفقًا بما هو معهود فيه من المنة العالية وحسن التدبير ويسمى في مد خطوطها في كل البلدان الزراعية التي تحاول الشركات الخصوصية مد الخطوط فيها فلا تقطع ولا تسهل على الناس السفر والنقل كما تسهله سكك حديد الحكومة

ويرى من يجرى في هذا القطر بقايا ابراج قديمة فيه على ابعاد متناسبة ويحيطه المتقدمون في السن انها كانت لارسال الاخبار الى العاصمة من الاسكندرية ومن جهات السويس - كذا كانت اخبار ابرهم باشا تصل الى والدر من اقاصي البلدان السورية بأسرع ما يكون من الوقت بالاشارات نهاراً وبالانوار ليلاً وعلى هذا الاسلوب وبجهاز الزايل كانت الاخبار ترسل من مواقع القتال الى مراكز الحكومة في كل البلدان لكن تلك الاساليب على ما بلغت من الاثتان لا تعد شيئاً مذكوراً في جنب التلفرات النكهربائية ولذلك زالت من امامها حالاً لا سيما وانه لم يعد استعمالها مقصوراً على اخبار الحكومة بل صار الناس كلهم يتقاطعون به في كل اطراف العمورة. ولا يندر الآن ان ترى رجلاً متقيماً في عزبته والابناء البقية ترد اليه من مصر والاسكندرية واوروبا واميركا في يوم واحد ثم تأتي الجرائد في المساء حاملة الاخبار التلفرافية من اقضاء العمورة

ومصلحة التلفرات المصرية نزع من مصلحة سكة الحديد وقد جاء في تقرير سكة الحديد عنها ان عدد الرسائل التلفرافية التي ارسلت في القطر المصري في العام الماضي بلغ ٣٩١٧٤٦٥ اي نحو اربعة ملايين ولكن مليوناً ونصف مليون منها لسكة الحديد نفسها والباقي لسكان القطر ومن هذا الباقي مليون ونصف بالمصرية واكثر من ثمانية الف باللغة الانجليزية فكان الانجليز المقيمين في هذا القطر على قلة عددهم يرسلون من التلفرات اكثر من نصف ما يرسله سائر السكان

وبما يتحقق الذكر ان عدد التلفرات استجابة بلغ في العام الماضي ٦١٨٥٨ وكان في العام الذي قبله ٧١٧٠٨ نقص ٩٨٥٠ وسبب هذا النقص قلة الاشغال في البورصة وباحداً لو قلت الاشغال اكثر من ذلك لانه لم ينتج منها غير الخراب والدمار وقد بلغ دخل مصلحة التلفرات في العام الماضي ١١٢٦٥٦ جنيهها وكان في العام الذي قبله ١٠٦٦٨١ ولودلت مصلحة سكة الحديد اجرة تلفراتها كما يدفع الجمهور لثلث اجرة التلفرات بحجزة وخمسين الف جنيه

واذا قايلاً بين عدد التلفرات التي ترسل في هذا القطر وعدد ما يرسل منها في البلدان الاخرى بالنسبة الى عدد السكان وجدنا ان عدد تلفراتنا قليل جداً لقد تقدم ان طدها اقل من مليونين ونصف ما عدا تلفرات سكك الحديد وعدد السكان يبلغ نحو ١٢ مليوناً فيجب كل خمسة انفس منهم تلفرات واحد وقد بلغ عدد التلفرات المرسلة في البلاد الانكليزية مثلاً في العام الماضي من يد مصلحة البورصة اكثر من ٨٩ مليوناً فينص كل

خمسة اشخاص منهم أكثر من احدى عشر تفرقا ناهيك عما عندهم من وسائل ارسال الاخبار بسرعة التلغراف وعن انتشار التلغراف في كل المدن وبين كل مدينة واخرى وقد بلغ عدد التفرقات في بلاد اليابان في العام الماضي ٢٤ مليوناً فيخص كل تقنين من السكان تفراف واحد وفي بلاد الدولة العلية نحو ستة ملايين فيصيب كل اربعة انفس منهم تفراف واحد

اسباب الاحتلال البريطاني

(٤)

وصلنا في الفصل السابق الى خلع اسمعيل باشا واسناد منصب الخديوية المصرية الى بكرم توفيق باشا . قال لورد كرومر ان خلع اسمعيل باشا ازال اكبر عقبة من سبيل اصلاح البلاد ولكن بقي اثر اسمعيل فيها زماناً طويلاً فانه ترك الخريفة فارقة والجيش مثل النظام وفقراء البلاد في اشد الضيق من الظلم والاستبداد واغنياءها في قلق دائم لثلا يصادروا في اموالهم والاوربيين في خوف شديد لثلا يحبسروا الاموال التي استدانها منهم . وبارت التجارة وضاعت المعاش . وكان العرب يكرهون الاتراك ولا يأمنونهم والاتراك يكرهون الاوربيين ولا يثقون بهم . وكان لابد من الاستعانة بالاوربيين ولكن لم يكن من السهل ان يعرف كيف يستعان بهم لانهم اذا اشاروا باصلاح فقد يسي الناس فهم مقاصدكم ويستحيل ان تثر اعمالهم حالاً واذا تأخرت نتائجها وقع اللوم الشديد عليهم . ولا بد من ان يمضي زمن طويل قبلما يستطيع اهالي البلاد ان يتظلموا على ما في قلوبهم من الكره للاوربيين ويرى ما يمكن ان ينالهم منهم من النفع

وكان الخديوي توفيق باشا شديد الرغبة في خير بلادهم ولكن كان ينقصه الاختبار . وودع ان يحكم بالعدل والانصاف ولكن كيف حتى نشر العدل وليس في البلاد حكام ولا قضاء . وخلق الطاعة والتسليم لولا الامور الذي ورثه الاهلون من آباءهم واجدادهم كان قد ضعف وتهددت البلاد ثورة شعواء قبلما يركد ثائر النفوس . قال لي احد كبار الساسة يوماً ان الشرق خمل هذا الخمول لانه لم تحدث فيه ثورة . ولقد اصاب في ما قال لان ما حدث في الشرق من تغيير الولاة والسلاطين لم ينتج عن الثورات بل عن الدسائس فاراد المصريون حيث ان يتفروا خطرات الامم التي نهضت بالثورات فقمعوا ولكن بعد ان