



وسائل النقل والتلغرافات والتلفونات

في القطر المصري

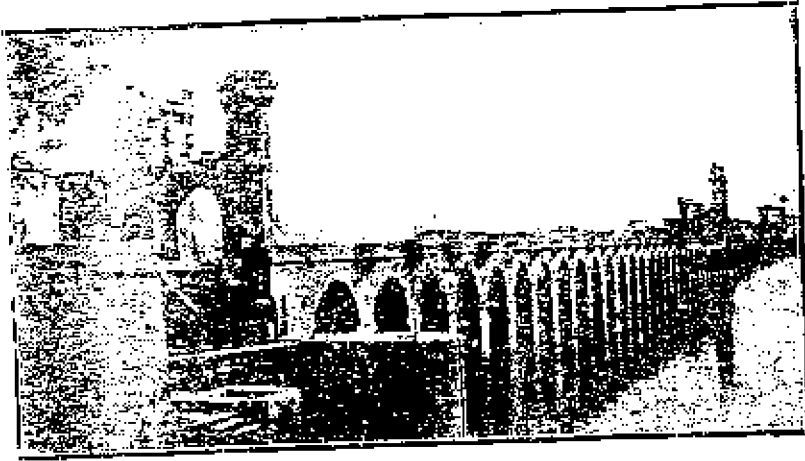
لحضرة صاحب العاليي عبد الحيد سليمان باشا وزير المواصلات

(١) النيل

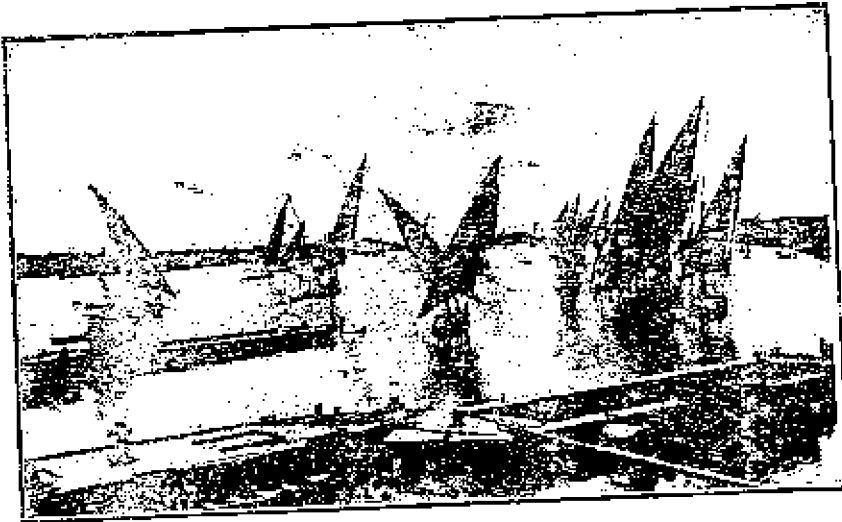
لا بد لكل يان عن حالة المواصلات في مصر ان يبدأ بالاشارة الى المواصلات عن طريق النيل — ذلك النهر الذي تحبب مصر نفسها مدينة بوجوده له والذي كان سبب غنى اراضيها منذ اقدم الازمنة حتى الآن وكان بمنزلة اعظم طريق سلطاني للشعب المصري . ولهذا السبب كان المصريون من اقدم بناء السفن في العالم . وانت الخمين بالقوش التي تشاهد على جدران المعابد القديمة يذكرون شاهد بناء السفن وصور المراكب ماهرة عاب النيل . وقد كان المصريون القدماء يفلون حجازة الثرايت والحجارة الكلسية من مكان الى مكان بواسطة النيل . ومع ان ماء هذا النهر يجري من الجنوب الى الشمال فان الريح تهب عليه من الشمال الى الجنوب . وهذا مما يسهل الملاحة في النهر ولا تزال المراكب الكثيرة تبحر عاب النيل . ولا شك ان السباح الذين يزورون مصر في الوقت الحاضر يقفون معجبين بالمراكب التراعية وهي تنتقل من ميناء الى ميناء مثقلة بالثمن وسرعها جملة المنظر متفخخة بفعل الهواء . ولا يفوتنا ان نذكر الذهبيات والبواخر النيلية . والاحيرة مراكب نعمة تبيع للرائر رؤية نهر النيل العظيم وعلى ضفتيه اثنتان وعشرون مدينة وقرية كبيرة ، وهناك شبكة من البرق والنقبات توزع المياه على جميع المناطق الآهلة بالسكان

(٢) ترعة السويس

اما ترعة السويس فقائمة بنفسها وليست من طائفة الترعات المياه العذبة ويبلغ طولها مع طول ما يتصل بطرفها من البحر الملح مائة وعشمة وخسين كيلو متراً وتغذى بكونها لا توصد . وقد بدى بحفر هذه الترعة في سنة ١٨٥٩ وتحت لتجارة الدولية في سنة ١٨٦٩ . ومنذ افتتاحها لم يقطع العمل لصيانة مجراها وضمها . اما عمقها فقد كان في الاصل ثمانية امار وعرضها عند منطها اثان وعشرون متراً . ويبلغ اقل عمقها الآن عشرة امار ويختلف عرضها من حمة واربعين متراً الى عشرين متراً . ولا يزال العمل متواصلاً لجل



القنطرة الخيرية



المركب الشمراعية على النيل

مقتطف من ١٩٢٥

عام صفحة ٤٩٧

أقل عتقها اثني عشر متراً وعرضها في جميع أجزائها ستين متراً
ولهذه التربة محطات لفراقة ممتدة بـ ١٠٠ ميل في الشمال والجنوب
التفراقة والتلفونية على مدى كل عشرة كيلو مترات على كلا الضفتين . ومعظم السفن التي
تجتاز التربة هي بريطانية . وقد بلغ مجموع سوق السفن التي مرت بها في السنة الماضية ستة
وعشرين مليوناً وسبعمائة وأربعين وستين ألفاً وبلغ مجموع دخل التربة في سنة
١٩٢٥ سبعمائة وخمسة ملايين وسبعمائة وستين ألفاً من الفرونتات وبلغ في السنة التي
بعدها ٧٤٦ ٥٤٧ ٠٠٠ فرونت . أما مجموع النفقات فبلغت مائة وأربعة عشر مليون فرونت
في سنة ١٩٢٥ ومائة وخمسة عشر مليوناً وسبعمائة ألف فرونت في السنة التي عتقها
(٣) انظر الاخرى وانتقل الميكانيكي

وليس بين زرع البلاد الداخلية سوى قليل منها يصلح للملاحة على مدار السنة لان
معظم تلك الترع هي للري فهي عرضة لما يطرأ على النيل من ارتفاع وانخفاض في فصول
السنة المختلفة . على انها أداة صالحة للنقل . وقد مهدت اغلب الطرق الزراعية على عاذاها
لان اسس تلك الطرق هو التراب المتراكم من حفر التربة . وبلغ مجموع طول الطرق
الزراعية نحو ستة آلاف كيلو متر تخترق جميعها قلب البلاد
ثم ان بين القاهرة والسويس طريقاً تخترق الصحراء والاوتمومويلات تجتازها اليوم
بكثرة . وفي الصحراء طرق اخرى كثيرة تصلح لسير الاوتومومويلات ولكن جوب
الصحراء يحتاج الى حذر عظيم اذ يجب ان يتم بإرشاد مرشدين جديرين بان يستدل المرء
على خبرتهم كما انه يجب اخذ العدة والزااد واوتوموميلين اضافيين على الاقل . وقد اقيمت
على عاذاة الطرق علامات يستدل بها المسافرين على وجوبه

وقد اعدت ضروب التسهيل بالطبع الى اتساع نطاق النقل الميكانيكي فاصبحت
الاوتمومويلات ومركبات اللوري تنافس القطارات الحديدية كما في جميع البلدان
اما الطرق والجسور (الكباري) الكبرى في مصر - ما عدا جسور السكك الحديدية
وقناطر الري فتقوم بصياتها « مصلحة الطرق والكباري » التابعة لوزارة المواصلات .
وهناك طرق تخترق النيل والترح في مواضع مختلفة وتصلح سدوداً او قناطر او جسوراً
للسكك الحديدية . كما ان على النيل والترح مئات من المراكب والقوارب لنقل الناس من
ضفة الى اخرى . وجميع هذه المراكب مسجلة في مصلحة تسجيل المراكب التابعة
لوزارة المواصلات . وقد بلغ عددها في سنة ١٩٢٧ اكثر من احدى عشر ألف مركب .
وبلغ مجموع وزن البضائع التي نقلها المراكب مائة تحت جسر امابيه نحو خمسمائة وتسعة

وسين انبطن في سنة ١٩٢٣ ونحو ثمانية وتسعة وعشرين ألفاً في سنة ١٩٢٧ ومعظمها من مواد البناء التي يتطلبها اتساع نطاق العمران السريع في القاهرة. وقد كثر استخدام البواخر في المياه الداخلية ومن ضمنها باخرة شركة الخواجات توماس كوك وولده وباخرة شركة الانجيو اميركان النيلية والزوارق المختلفة التي هي في ازدياد مستمر.

(٤) السكك الحديدية

على ان السكك الحديدية هي وسيلة المواصلات المفضلة. وقد كانت مضر من اقدم البلاد التي انشئت فيها هذه السكك وقررت ان يكون عرضها انترنشنال المتفق عليه في جميع انحاء العالم. وفي سنة ١٨٥٢ عهد الحديوي عباس الاول الى المهندس جورج ستيفنسون بانشاء الخط الحديدي بين القاهرة والاسكندرية. ومنذ ذلك الحين اتسع نطاق السكك الحديدية في مصر فزادت سنة بعد اخرى وعمت مكاناً بعد آخر ففي سنة ١٨٧٤ وصلت الى اسبوط وفي سنة ١٨٩٨ وصلت الى الاقصر. وجاءت بعد ذلك الخطوط على السودان بقيادة اللورد كيتشر فأتت الى انشاء خط حديدي بين الاقصر واصوان كان عرضه ثلاث اقدام وست بوصات ثم ابدلت به مصلحة السكك الحديدية بعد ذلك خطاً عربياً من القياس المتفق عليه. وعقب ذلك انشأت بعض الشركات خطوطاً ضيقة من مقياس قديم ونصف قدم ومن مقياس متر واحد وذلك باذن خاص من الحكومة المصرية ولا تزال الخطوط والمحطات والجسور الجديدة تنشأ وحينما اقتضت الحاجة جعل الخط مزدوجاً. والوزارة تسهل الآن بهمة على جعل الخط مزدوجاً بين اسبوط والمنيا.

ويبلغ الآن طول الخطوط التي تمتلكها الحكومة ٣٢٨٠ كيلومتراً وطول الخطوط التي للشركات ١٣٧٦ كيلومتراً. ويبلغ عدد الركاب الذين تنقلهم السكك الحديدية الاميرية ثلاثين مليون نفس في العام ومجموع وزن البضائع التي تنقلها سبعة ملايين ونصف مليون طن فضلاً عن خمسين ألف طن من اتمة الركاب تقريباً وعن خمسمائة وخمسين الف راس من الماشية. وفي محطة القباري بالاسكندرية—وهي الموضع الذي يرسل اليه القطن عادة—مائتان وخمسون «مزلقانا» تمرُّ عليها كل يوم نحو اثني وخمسين مائة مركبة. ويبرك كل يوم خمسمائة قطار للركاب ومائتان وعشرون قطاراً للبضاعة وكلها تابعة لمصلحة السكك الحديدية. وتتمرُّ هذه القطارات على ثلاثمائة وعشرين جسراً منها ثمانية جسور فوق نهر النيل. وفي القنطرة ناقل ينقل ركاب السكك الحديدية فوق ترعة السويس.

فهو حلقة اتصال لتقل المسافرين والبضائع الى السكك الحديدية الفلسطينية.

ولشركة المركبات عربات للاكل والنوم ومركبات من طراز بولمان مرفدة بقطارات

«الكبرس» بالاتفاق مع مصلحة السكك الحديدية . واهم القطارات بجيزة «عداني» بخارية وبالنور الكهربائي وعصاييح خاصة لتغطية كمالها بجيزة أيضاً «بالغزال» من المطراز المفرغ من الهواء وفي فصل الشتاء تسير القطارات الضخمة بين القاهرة والاقصر واصوان ومنها القطار الموسوم «باكبرس الشمس الشرقية» الشبيه بقطار «انسهم الفضي» في إنجلترا وقطر «كوكب مصر» الشبيه «بالقطار الازرق» . وقد بدى حديثاً بتسيير مركبات بخارية لنقل المسافرين والبضائع في انحاء الدلتا . والوزارة تنظر الآن في «مشروع كهربة خط حلوان» ووصل هذا الخط فيها بعد مخطط المخرج . فاذ «وافقت الحكومة على ذلك وجب انشاء خط كهربائي يجتاز اشاهرة في نفق تحت الارض وسيخفض ذلك وطأة الزحام التي يعانيها المرء في الانتقال من الاحياء الشرقية الى الاحياء الغربية وستنشئ الوزارة مصانع (ورشاً) للسكك الحديدية خارج القاهرة اكمل معدات من المصانع الموجودة الآن في بولاق . وقد شرعت ادارة السكك الحديدية في ادارة خط الترام الكهربائي بين الاسكندرية وسان استفانو وهو الخط المعروف بترام الرمل

وتقوم ادارة السكك الحديدية الاميرية على النظام المعروف «بالمصلحي» الا انها تتعلق بترام الرمل المشار اليه . وميزانيتها هي جزء من ميزانية الدولة . وقد زاد الدخل من ٢٥٣ ١١٨ جنيهات مصرياً في سنة ١٨٧٧ الى سبعة ملايين جنيه في سنة ١٩٢٧ ويقدر رأس مال السكك الحديدية في الوقت الحاضر بواحد وثلاثين مليوناً من الجنيئات وقد بلغ صافي الربح في سنة ١٩٢٧ — ١٩٢٨ مليونين وأربعمائة وستة واربعين ألف جنيه اي نحو ٧٤ ٧٦ في المائة من رأس المال . اما العمل فيبلغ عددهم خمسة وثلاثين ألفاً

ولشركة سكك الدلتا الضيقة ما طوله ٩٧٨ كيلومتراً من الخطوط التي يبلغ قياس عرضها قدمين ونصف قدم . وهي تصل بخطوط السكك الحديدية الاميرية في عدة مواضع . وقد بلغ عدد القطار هذه الشركة على خطوطها في سنة ١٩٢٦ — ١٩٢٧ ثمانية ملايين وأربعمائة وثلاثة وسبعين ألفاً وتسعمائة واثنين وتسعين نفساً

وقد بدى باستعمال المركبات البخارية ووسائل النقل البكائية لمناقسة الاتوموبيلات في الارياض . وهي تنقل جانباً كبيراً من محصول البلاد الزراعي ومن ادوات البناء والمعادن والسك . اما خط الوجه البحري (ومقياس عرضه متر واحد) فقصور على انحاء الدلتا الشمالية الشرقية . وهذا الخط متصل بالسكة الحديدية الاميرية عند المنصورة . وفي مديرية اليوم خط منفرد ضيق يبلغ عرضه ثلاثة ارباع المتر «لشركة سكة حديد القيوم الضيقة»

التي في التهر القادم وتتناول الشراف والتلوق والبريد والمرافق والمواصلات الجارية