

الضرورية حتى يرتقي العقل الحر ممتعاً بما فيه من كفاءة أوثية. نعم إن العقول مختلفة في مداركها فالكسلان الغليظ الذهن يظل أبداً كذلك والذكي بالفطرة يزداد ذكاًؤه مضاءً بالعمل والتدريب والمتوسط متوسط والمستعد إلى التقدم تزيد قواه العقلية نشاطاً والتربية لا تزيل الفروق الإرثية بل تزيدها فالنفوس المستعدة تستفيد أكثر من غيرها من أسباب الترقى وتقدم تقدماً محسوساً. والتكوين الشديد الذي تتطلبه التربية العقلية العالية لا يتأتى قبوله إلا لمن كانت عقولهم عاملة بطبيعتها أما غيرهم فلا استعداد لهم إليها. لكن كان تعديل أساليبنا في التعليم على النحو الذي أوردناه نافعاً للجميع فهو نافع خاصة لبعض الناس وذلك لأنه يزيد تنشيط بعض الأذكى المستعدين للنبوغ ولا ينبغي أن يساء من هذه النتيجة ونقتل منها فإن ذكاء الطبقة المختارة من الخاصة هو مولد النجاح الذي يستفيد منه الجميع (انتهى معرباً عن بحث طويل في مجلة التربية الباريزية).

سكة الحجاز

قالت مجلة الطبيعة الفرنسية: كان الحجاج يسلكون إلى مكة طريق القوافل من جهات الساحل أو الداخلية ويحيى الفرس والهنود من الشرق ناعمين أيضاً طريق القوافل باجتياز صحارى بلاد العرب ويسر غيرهم وعددهم ليس بقليل عن طريق جدة على البحر الأحمر على مسافة ٧٥ كيلومتراً من مكة ويسر حجاج افريقية من طريق البر مختارين شبه جزيرة سينا في حين أن غيرهم يأتون من البحر إلى جدة. ولهذا كان هذا الفرع من البلاد المهمة للغاية يجتمع فيه كل سنة عدد عظيم من الحجاج قادمين من مصر وافريقية الشمالية وبلاد الهند والعثمانية وروسيا الجنوبية. أما حجاج سورية فهم أيضاً كثير العدد يقصدون إلى مكة من طريق القوافل فيجتازون بلاد العرب من الشمال إلى

الجنوب من الخط الذي يربط دمشق بالمدينة ومكة. وبعد أن يجتمع هؤلاء الحجاج بالقرب من دمشق يؤلفون ركباً تخفّره من غارات البدو كتيبة من المشاة ومدافع جبلية وذلك على طول الطرق البالغ ١٨٠٠ كيلو متر ويقطعه الحجاج في أربعين يوماً. وإذا أضفت إلى هذا الحرس المؤلف من نحو مئة بدوي يعهد إليهم العناية بالمتعبين من الحجاج أو المرضى منهم وألوف من الجمال والبغال التي تسعمل لحمل الأثقال والذخيرة اللازمة لطعام الحرس والحجاج تتشكّل لك تلك الصعوبات التي يجلبها إعداد مثل هذه القافلة وتسييرها ويجب أن لا يفوتنا بأنه من المتعذر الامتياز طول الطريق وإذا استثنينا بعض الأثخاء في الطريق نجد الحال في هذه الدرجة من الصعوبة في استقاء الماء القابل للشرب. فكل شيء يجب والحالة هذه نقده على ظهور المطايا.

ونرى من جهة ثانية أن القيمة التي يكلفها هذا الحج فاحشة وإن اختلف باختلاف الحجاج في غناهم ورفاهيتهم ومتى كان مع الحاج جمال لنقل أثقاله وحمله قد تبلغ كلفة الحاج من دمشق إلى مكة ألف فرنك ولكن كثيراً من الحجاج يذهبون مشاة وبعضهم يستخدمون عكامة أو خدمة لتقليل النفقة.

ولقد فكر القوم منذ زمن طويل في واسطة لتقليل هذه الصعوبات إلى أقل ما يمكن واختصار المسافة بإنشاء طريق حديدي من دمشق إلى مكة وبقيت الحال على هذه المنوال إلى يوم ١ أيار ١٩٠٠ وقد أصدر السلطان السابق عبد الحميد بإشارة أمين سره عزت باشا الدمشقي إرادته بإنشاء السكة الحديدية ودعا السلطان العالم الإسلامي للإعانة لتسديد الخط فتقاطر المسنون يدفعونها عن رضى حتى بلغ ما جمع في برهة قليلة ما يكفي للبشارة بالعمل ما عدا بعض التخصيصات التي أعطتها الحكومة أو الأفراد.

وإذا كان من المتعذر الحصول على غنلة من سكان البلاد يكفون للقيام بهذا العمل وكان الواجب الاقتصاد من النفقات على القدر الضروري عمدت الحكومة إلى استخدام الجنود في تمديد الخط فعهد إلى جنود من المشاة بالأعمال الترابية وإلى كتائب المكث الحديدية بنقل الأحجار وأعمال البناء أما سرايا الاستحكام فاسعنوا في الأعمال الميكانيكية في الورشات ووضع الأسلاك البرقية. وبالجملة فإن إنشاء سكة حديد الحجاز قامت بأيدي العاملين من المسلمين ما خلا مهندس ألماني واحد اسمه المسير مايسنر.

يسير هذا الخط من دمشق إلى المدينة متجهاً من الشمال إلى الجنوب وجهته متوازية مع طريق الفواقل الذي لا يبعد عنه إلا في بعض الخال وذلك تفادياً من الصعوبات في تمديده ويمتد على القسم الأعظم من الطريق على سطح يرتفع بالتدرج من الشاطئ ٨٩٨ متراً فوق سطح البحر إلى دمشق حتى إذا كان في الكيلومتر ٨٨٨ فما بعده ينزل حتى يبلغ المدينة فيصير على ٧٠٠ متر من سطح البحر بعد أن يكون بلغ في محطة الهدية أي في الكيلومتر ١١٢٦ - ٣٤٥ متراً من سطح البحر.

وقد أرد بادئ بدء تمديد الخط من درعا والاكتفاء من دمشق إليها بالخط الذي كانت مدته شركة فرنسية ولها الحق بالشعبة التي تصل بين درعا ومرفأ حيفا على البحر المتوسط. وهي شعبة مهمة للغاية لسكة حديد الحجاز لأنها تصنه مباشرة بالبحر وبعد أخذ ورد طويل ترك تمديد الخط من درعا إلى حيفا لسكة حديد الحجاز ولكن لم يتيسر الاتفاق على إعطاء الحق الأصلي من دمشق إلى درعا لإدارة سكة الحجاز فمن ثم اضطرت هذه الإدارة أن تجعل دمشق مركز سيرها وتبني خطاً جديداً موازياً للخط الأول بين دمشق ودرعا. ويجتاز الخط بين هذين البلدين بلاد حوران وهي إقليم غني بالجملة

وكان قديماً انبار رومية ويزيد غناه بفضل خصب التربة فيه ويرتقي كما هو المأمول ارتقاء حسناً إذا تيسر له الخلاص من عصابات قطاع الطرق التي تعيثُ فساداً في أرجائه ويجتاز الخط بعد درعا وجهة متآزية مع جبال موآب التي تمتد على شواطئ بحيرة لوط ويقطع صقعا متسوجاً بالزروع ومغطى بالمراعي يسير فيه البدو ومعهم قطارات من الجنال. وفي ذاك الإقليم تجد مدينة عنان القديمة التي لا تزال آثارها ماثلة للعيان.

وبعد ذلك يصل الخط إلى بادية العربية الصخرية أو السعدة ومن تلك النقطة تبدأ الصعوبة في الحصول على الماء الضروري لتسيير القطارات وشرب الركاب. وعند الكيلومتر ٤٥٨ أي من محطة معان تصل إلى واحة ذات حدائق ونخيل تسقيها عينان نضاختان مياهها باردة صافية وفي جوار هذه المخططة خرائب مدينة بتر القديمة.

ومن بعد معان إلى العلا والمدينة تبدل هيئة البلاد كل التبدل فتشتبك بجبال عالية قد تبلغ قسم بعضها ٣٠٠٠ متر عن سطح البحر ممتدة على ول البحر الأحمر وتنتهي على خط عمودي من البحر بأرصفة متتابعة وهناك اسناد تشققها أودية لا ماء فيها تطيل مسافة هذه الأرصفة والأودية فبعد أن تتجه تارة اتجاهاً عمودياً نحو الصخور الجبلية تكون طوراً متآزية ثم ينقطع أثرها في البادية. وتختلف سعة هذه الأودية اختلافاً كثيراً فتكون واطئة أحياناً بحيث يبلغ عنوها في بعض الأماكن زهاء مئة متر.

وفي سفح هذه الاسناد يسير الخط الحديدي إلى المدينة مجتازاً ما أمكن الأودية المختلفة التي تكاد تكون وجهتها متآزية. وبذلك تيسر الاقتصاد في نفقات بناء الخط إلى أقصى ما يمكن.

ولقد قلنا آنفاً أنه ما عدا محطات معان وذات الحج وتبوك والأخضر والعلا فليس من ماء في تلك الأصقاع بل أنك ترى الأودية إلا في بعض أحوال نادرة جافة حتى في موسم المطر. وموسم نزول الأمطار في تلك الأصقاع يكون في شهر تشرين الثاني وشباط وآذار ومن النادر أن قطل في شهري كانون الأول وكانون الثاني والمطر يبقى في المكان الذي بهطل فيه حتى في أشهر المطر فبعض الأنحاء لا يينغها الماء على حين يصل منه إلى غيرها كميات كبيرة تجري في الأودية فتغرقها ولطالما كانت سبب انقطاع الجاري في خلال إنشاء السكة الحديدية ومناخ هذه الأصقاع العالية جيد جداً ولجفاف الهواء تبغ درجة الحرارة ٥٥ في أشهر القيظ إلا أنه مما يحتمل لما يعدله من الريح البيل الذي يهب في تلك الأرجاء طول السنة لا يصعب احتمال هذا الهواء إلا في الأودية المخصوصة جداً مثل التي في جوار العلا حيث تكون سيئاً لانتشار الحميات وتزل درجة الحرارة في الشتاء إلى ٤ أو ٥ ومن النادر أن تزل إلى الصفر. وأهم الاحتياطات التي يجب اتخاذها التوقي من اختلاف درجة الحرارة بين النهار والليل.

وبعد أن يخرج الخط الحديدي من معان يعود فيدخل في إقليم قنر يشبه الذي اجتازه في الشمال فتخلله أودية كثيرة قليلة العمق. وقد اقتضى لقطعها إنشاء مجار من الحجر أما تربتها فقاسية جداً وهي قاحلة ومملوءة بالحجارة.

وبعد أن يقطع الخط الحديدي في بطن الغول على ستين كيلو متراً من معان قمة جبل يبلغ ارتفاعها ١١٦٨ متراً عن سطح البحر يعود فيهبط نحو ذات الحج سائراً في وادي رتم الذي تختلف سعته وبعضهم كتبوا اقتراب من ذات الحج وهي واحة فيها نحو مئة نخلة محبطة بقلعة قديمة لرد هجمات البدو الرحل وما من منزل حول هذه الواحة الصغيرة.

وهذه الأراضي القاحلة المنبسطة تقطعها من مكان إلى آخر أودية تكون إلى تبوك البعيدة ٦٩٢ كيلو متراً من دمشق وهي واحة مهشة فيها زهاء ألف نخلة ولها معقل حصين ومكانها نحو ثلثمائة نسمة.

وفي تلك الأصقاع المقفرة حيث تشتد حرارة الهواء الجاف بما تبعثه فيه الشمس من أضعتها تجدد النور بهيجاً وتصبح وتبدو الأصقاع البعيدة غريبة في أنوارها فتقطع الآكام المنفردة في شرق السمكة الحديدية والجبال التي تحاذي البحر الأحمر بما فيها من نقوش النباتات والأوراق اخبوبة التي ترى عن بعد من الجهة الغربية تحت سماء مدهشة بصفائها وتكسو الشمس هذه الجبال عند الشروق والغروب بألوان منقطعة الشبه والنظير.

وكنا توغل الخط في قطع المساوف نحو الجنوب يصل إلى أصقاع منبسطة قاحلة ولكن تجري إلى الأودية ثم كمية وافرة من ماء المطر أثناء الشتاء ولذلك قضت الحال باجتيار هذه الأودية لإنشاء مجاز عظيمة القناطر ولا سيما في وادي اتيل وقد أقيم عليه جسر من الحجر طوله ١٣٤ متراً وله ٢٠ قنطرة فتحة كل منها ستة أمتار. وهذا هو أهم عمل في الخط.

ثم يقترب الخط من الصخور البركانية الجبلية فيتجاوز في حارات العمارة الاسناد الأولى بواسطة نفق طوله ١٦٠ متراً وذلك بالقرب من محطة الأخضر فيدخل تحت في أودية مختلفة محاذياً لها إلى العلا على مسافة تسعمائة كيلو متر من دمشق بعد أن يكون قد قطع عدة محطات وأهمها المعظم والمطنع ومدائن صالح.

وتتألف واحة المهشة التي يبلغ سكانها ٣٦٠٠ نسمة من غابة نخيل وليون وطولها من ٥ إلى ٦ كيلو مترات وعرضها خمسمائة متر. وانتهى الخط الآن بالمدينة وهي على مسافة

١٣٠٠ كيلو متر من دمشق وسيشروع بإكمال الخط بين المدينة ومكة. وقد بحث في عدة طرق لتمديد هذه الشعبة الأخيرة بين البلدين الطاهرين إحداهما تسير تواراً من المدينة إلى مكة والأخرى أطول مسافة تقترب من البحر وهذا الفرع الأخير الذي يبلغ طوله ٤٤٢ كيلو متراً هو الذي شرع ببنائه اليوم وبه يصبح طول السكة الحديدية من دمشق إلى مكة ١٧٥٤ كيلومتراً.

إن عرض خط الحجاز ١، ٥٥ متر وهو غير متساو في رسمه فترى فيه في بعض المحال انحداراً طوله ٢٠ متراً في كل متر ودورة تبعد عن التخطيط الأصلي مئة متر أما تمديده فلم يستدع سوى فرش التراب ووضع الخطوط ما خلا جسرين من الحجر أحدهما بين محطتي عمان والقصر والآخر على وادي ايتل وهناك ^{جسور} لا شأن لها وهي كثيرة لأن الحاجة ممت في عدة أماكن إلى إنشاء جسور في ممر الأودية التي تجف في الصيف وتطفح في الشتاء.

وما عدا جسر طوله ١٥ متراً له منافذ من حديد فإن جميع أعمال البناء من الحجر وذلك لكثرة العملة من الجند ولسهولة جنب الحجر من الحال القرية. وقد أنشئت بعض الأنفاق القصيرة لاجتياز القمة التي تفصل بين مصاب بعض الأودية وجعلت هذه السكة من خطوط حديدية وزن المتر منها ٢١ كيلو غراماً تستد إلى خشب أو حديد ولكن الإدارة اضطرت بعد قليل إلى الاستعاضة عن الخشب بالحديد لكثرة فعل الشمس فيها فجموع وزن المتر من هذا الخط ويدخل فيه قضبان الحديد الذي يسير عليه القطار والذي اسند عليه وغيره هو ١٠٣ كيلو غرامات أما فرش الخط فمن حجارة مكسرة من الأحجار البركانية.

وعدد الخطات المهمة قليل وهي تتألف من بناية لمكاتب الاستشار ويقيم فيها المستخدمون ومن محطة للنقاطرات وأحواض ماء وآلات رافعة للنساء اللازم للنقاطرات ثم طرق لتخزين المركبات. وبعض هذه الخطات ورشات لإصلاح أدوات الخط وآلاته الثابت منها والمتحرك. وتجد بين هذه الخطات الرئيسية على مسافة عشرين إلى ثلاثين كيلومتراً محطات أخرى أقل شأناً من تلك وليس فيها سوى بناء هو عبارة عن مسكن للمستخدمين ويضاف في كل ٧٠ إلى ٨٠ كيلو متراً إلى هذه الخطات ما ينزم للنقاطرات من أسباب حمل الماء اللازم ففي بعضها آبار وللبعض الآخر برك وهذه البرك قديمة البناء أنشئت لسد حاجات القوافل تمتنى ماء في الشتاء فيستعمله الحجاج والبدو الذين يقصرونها للاستقاء منها مع إبلهم. وسعة بعض هذه البرك ٣٦ ألف متر وبعضها ٧٠ ألفاً وإذا كانت غير مغطاة تمتدة السطح وقليلة العمق يصبح الماء بعد مدة قليلة كريهاً ويتبخر سريعاً من حرارة الشمس. أما الخطات ذات الآبار وأكثرها قليلة العمق غالباً فإن مياهها تنضب بسرعة. فلا سبيل من ثم إلى إيجاد الماء الكافي للنقاطرات والاستشار إلا في بعض الخطات البعيد بعضها عن الآخر في الغالب وهذه الصعوبة في قلّة الماء تزيد كلما توغل الخط متقدماً نحو المدينة. ولتغلب على هذه الصعوبات أضافوا أولاً إلى كل قاطرة مركبة حجمها ١٢ متراً مكعباً ثم استخدموا أحواضاً بمركبات تنقل الماء إلى الخطات التي يضطر فيها القطار إلى الاستقاء ولكن هذه الوسائط لم تخل من عوائق تجعل الخلل دائماً. فعقدوا العزم من ثم على حفر آبار عميقة جداً في كل ٧٠ إلى ٨٠ كيلومتراً ليستاح منها الماء إلى البرك المغطاة. وقد جعلوا في الأماكن التي لم يتيسر فيها الحصول من الآبار على نتائج مرضية أحواضاً عظيمة مغطاة عمقها من ٦ إلى ٧ أمتار لتجمع فيها مياه المطر وتستعمل

للشرب وجعلوا لها أدوات لتصفيتها من الأوساخ. ويحمل ماء الآبار والبرك إلى اشغال اللازمة بواسطة مضخات البخار والأغلب بواسطة طواحين هواء.

وقد حاولت الإدارة أن تفتح آباراً ارتوازية وحفرت بعضها إلى عمق ١١٠ أمتار فلم تظهر بماء ينبض وعلموا ذلك بأن السبب فيه إن ذاك السطح من الأرض يعنو من ٨٠٠ إلى ١٠٠٠ متر عن مساواة نهر الأردن فتسيل مياه الأمطار التي تتساقط هناك في الأحافير الكثيرة في الأرض نحو ذاك النهر. وربما كانت النتائج من ذلك أحسن كنا اقترب الخط من المدينة حيث تجري المياه إلى وجهة مخالفة.

ومعلوم أن سورية وبلاد العرب فقيرة جداً بغاباتها وليس فيها مناجم فحم أما الأصقاع التي يجتازها الخط الحجازي فهي خالية من كل ذلك بالمرّة. فوquود القاطرات والوقود اللازم لدقّة المتخمين وطبخ طعامهم والاستصباح كل ذلك يجنب من الخارج إلى دمشق أو حيفا ومنها يحمل إلى المخطات الكثيرة حتى المدينة أي إلى مسافة زهاء ١٤٠٠ كيلو متر وهذا يرتفع سعر طن الفحم ارتفاعاً فاحشاً ولذا تبحث الإدارة في الاستعاضة عن هذا الوقود بزيوت ثقيل يجنب من روسيا أو من الموصل على مقربة من بغداد.

كما أن الإدارة تفكر في طريقة تحفظ بعض التسويات الترابية فإن الخط في كثير من الأماكن ولا سيما في جهات العلا يجتاز أصقاعاً تربتها من رمال تفيها الرياح الشديدة التي تثور في بعض فصول السنة فترتفع تلك الرمال تغطي الطريق وتسده وتحمل تلك

التسويات التي أقيمت بهذا الرمل ولثقوبة هذه التسويات غطوا الحدور والسطوح بطبقة من تراب صنّاعي مزجوها بالحصا من حجم مناسب وهو يوجد على أيسر وجد في جوار الخط.

أما أدوات الخط فتتألف من ٤٣ قاطرة و ٥١٢ مركبة نقل للبضائع و ٣١ مركبة للركاب. هذا وقد بدئ بإنشاء الخط الحجازي في أوائل سنة ١٩٠٠ وتم مؤخراً إلى المدينة على مسافة ١٣٠٠ كيلو متر بمعنى أقسم مدوا ١٤٠ كيلومتراً في السنة وقد كنف كل كيلو متر بما فيه اخطات والأدوات المتحركة من ٣٥ إلى ٤٠ ألف فرنك وهو قدر زهيد بالنسبة إذا اعتبرنا الأحوال التي لتخلل العمل هناك من الصعوبات على أن أيدي العنلة من الجند هي التي ينسب إليها الفضل في تقليل النفقة.

نرى للخط الحجازي من حيث المنافع العثمانية مكانة عسكرية وسياسية كبرى لأنه يصل عنا قريب بخط حديدي لا ينقطع بين الأستانة وبين قطر بعيد كثيراً عنها ويسكن قوم صعب قيادهم. أما من حيث التجارة فأني فائدة له؟ وليت شعري هل يكفي نقل البضائع والركوب لوفاء رأس المال الذي صرف على الخط والنفقات اللازمة لاستثماره وهي ليست قليلة. وهل يختار الحجاج الذين يقصدون مكة الركوب في هذا القطار على السير في طرق القوافل يا ترى؟ هذه مسائل يحلها المستقبل ثم ألا يخشى من انتشار الهواء الأصفر بهذا الخط بين البلاد على الرغم من الحجر الصحي في تبوك الواقعة على سبعة كيلومتر من دمشق اهـ.

هذا ما نشرته مجلة الطبيعة النخبة في العلوم الطبيعية والرياضية بشأن سكة الحجاز وقد خشيها الكاتب بما لا تكاد تخنو منه كتابات الإفرنج عن الشرق وضعف الأمل في مستقبله وأعماله ونعني بذلك أن الخط الحجازي لا شأن له من حيث التجارة لأن الحجاج قد يؤثرون طريق القوافل على الركوب فيه وأنه يكون واسطة لنقل البضائع من القطر الحجازي إلى القطر الشامي. وكل هذه هو الخطأ بعينه لأننا نرى الحجاج يؤثرون

الركوب في الخط الحجازي على ما فيه الآن من خلل في إدارة واستثماره وقلة وسائط الراحة ولو وفرت العناية به لظهرت الفوائد التجارية المادية ظهور الشمس في رابعة النهار ويكفي الآن أن الخط بين دمشق والمدينة قد حسن تجارة البندين كثيراً بل أن من بعض الأراضي على طول الخط ما عمر أو كاد الآن بفضل المواصلات. والإفرنج يقولون: مدد الخط الحديدي في قفر ونحن نضمن له العمران فما بالهم يحلون لأنفسهم ما يحرمونه علينا ثم أن دعوى أن الخط الحجازي ينقل جراثيم الوباء مسألة فيها نظر بعد أن تحجر الحكومة على الحجاج في تبوك أياماً على أنه قد تمر السنين ولا يتشر الوباء في الحجاز.

العهر والزواج

التقى المسير مالا برا أحد أساتذة الفلسفة في باريز محاضرة في مدرسة المروس الاجتماعية العالية قال فيها: إن من يذهبون إلى أن التصريح بشرح المخطورات والذائل أما الطيبة مما يضر بأدائهم ويعرفهم ما كان يجب السكوت عنه معهم هم في ضلال من آرائهم. وإن ما يروونه من جهل الأطفال في هذه الأمور مما يحفظ عليهم طهارتهم وعفتهم هو الخطر والخطر وذلك لأن الجهل لا يعد فضيلة ولا يقوم مقامها لأن للجهل حداً وزمناً يقف عندهما وعندئذ يسرع العطب إلى الفضيلة. ثم أن من يتوهم بأن الشاب يبقى إلى السادسة عشرة من عمره غير عارف بأسرار الرجولية هو من العناية بمكان. لأن الشاب لا ينبغي أن يعلم من بعض أقرانه الذين هم أعرف منه بهذه الأمور لم يعلم ذلك من والديه أو معلمه فالوالدة خصوصاً هي أعرف بالزمن الذي يجب أن تصح به لأبنها بما ينبغي له اتقاؤه من المفاسد وهي أقدر من غيرها على نصحه النصح اللازم بدون أن تحس