

مشروع سكة حديدية جبلية داخل قضاء المتن على مشارف لبنان

بقلم جناب سرّ مهندس ولاية بيروت سابقاً بشارة افندي

اهدانا جناب المؤلف مقالته هذه المطبوعة التي تشفّ عن رغبتنا في تقدّم لبنان وصرالح
اهله فاستحسنّا إدراجها في المشرق لبنان القراء من فوائدها ويضدوا هذا المشروع على قدر
طاقتهن لأنّه حريّ بالاعتبار يورد على الوطن بالإنافع الجزيلة (المشرق)

في عام ١٨٨٥ كان قد استنهض همتنا لتخطيط رسم سكة حديدية المرحوم
حمدي باشا أيام كان والياً على سورية وبيروت. فنشرنا آنذاك كراسة اوضحنا فيها
إمكان انشاء سكة حديد اصوليّة من الخطّ الضيق (بعرض متر) بين بيروت
والشام وحوران

وكان من الواجب حسب الشروع الاعدادي الذي وضع في ذلك العهد ان
يجاري خط سكة الحديد وادّكي نهر بيروت وصالها حتى حمّانا حيث يدخل في
نفق (تونل) على خمسة اوسّة كياومترات ليبلغ خان مراد ومن هناك يمتد في
حلف الجبل حتى زحلة والمعلقة ثم يتبع خط السكة الحديدية الحالية مخترقاً سهل
البقاع فوادي مجفوفة فسهل الزبداني الحصب فوادي برّدي فالشام لحوران
ولاسباب لا حاجة لادراجها هنا ضربوا صفحاً عن تسيير هذا الخط الصوابي في
لبنان وعزلوا على الخطّ ذي الاسنان الحالي. وكنا قد استندنا وقتئذ في انشاء خط
حديدى الى اتساع نطاق التجارة والى ما يصيب الجهات التي يمر بها من التقدم. وقد
صحّ ما استندنا اليه ونتج عن ذلك الخط من التقدم الاقتصادي فوق ما كنا نؤمل
ولكي يطّلع القراء على بيان ما نستند اليه نأتي هنا على محصل الاحصاء الذي
كنا وضعناه في ذلك العهد لا كان يُنقل من الركّاب والبضاعة بين بيروت والشام
وحوران

من المعلوم ان النقل كان يتمّ وقتئذ على الطرق الآتية :

أولاً - بواسطة مركبات شركة طريق بيروت والشام العثمانية. وقد جاء في تقرير مجلس ادارة هذه الشركة السنوي ان تلك المركبات كانت تنقل بين المدينتين ذهاباً واياباً عشرة الاف راكب وعشرين الف طن من البضاعة ثانياً - بواسطة الدواب التي كانت تنقل حسب الاحصاء الدقيق نحو خمسة عشر الف طن وستة الاف راكب

ثالثاً - كان يتم النقل في حوران على الجمال فكان ينقل عليها من حوران الى الشام نحو ثمانية عشر الف طن ومن الشام الى حوران نحو الف طن (من الملح والانسجة والثمار الخ) وثلاثة الاف راكب من الحجاج ذهاباً واياباً. وكان ينقل من حوران الى سهل البقاع وما يجاوره نحو اربعة الاف طن فكان جملة النقول من الركاب نحو عشرين ألفاً ومن البضاعة نحو ستين الف طن

فاذا دققنا اليوم في تقرير مجلس ادارة السكة الحديدية نجد انها تنقل سنوياً على الخط الخفيف فقط نحو مائتين وخمسين الف طن واربعمئة الف راكب اي اربعة اضعاف ما كان ينقل من البضاعة وعشرين ضعفاً من الركاب واذ نحن نتمد الكلام في هذه المقالة عن لبنان خاصة سنأتي على بيان الفوائد التي استندتها الجهات من مرور الخط الحديدي بها

كانت شركة طريق المركبات العثمانية بين بيروت والشام قد سیرت قبل انشاء السكة الحديدية المركبات بين بيروت وعاليه بناء على طلب المصطافين من البيروتيين في هذه القرية وكانت تلك المركبات تجري في اوقات معلومة مدة الصيف كله فضلاً عن عشر مركبات من مركبات الكرا. كانت تنقل بين بيروت وعاليه في تلك المدة وكان عدد المركبات يتضاعف يومي السبت والاثنين

اما اليوم فيجري يومياً خمسة قطارات ذهاباً واياباً بين بيروت وعاليه وصور وكثيراً ما تضيق بركايبها ولا حاجة الى بيان الامور التي عادت على القرى الواقعة على الخط الحديدي بالفوائد النيرة من اقبال الرباء عليها وبذلهم المال اثناء اقامتهم فيها وغير ذلك

فبعد ان كانت تلك القرى حقيرة لا يوجد فيها الا بعض منازل معدودة اصبحت

اليوم مدناً صغيرة كعاليه ومجددون وحوفر الخ اذ قد تعددت فيها المنازل المشيدة وأُكسعت حدودها ولا غرو اذا بيع الآن المتر الرابع فيها من عشرة غروش الى اربعين غرشاً بعد ان كان ثمنه من قبل بين الغرش والخمسة غروش
لا ريب في ان لبنان قد وُجد كسويسرا ليكون خاصةً مَصيفاً وعلى ذلك يتوقف مستقبله فهو اليوم يحكم الطبيعة مَصيف سورية ومصر والولايات الداخلية بعد ان كان سكان سورية وفلسطين ومصر وما بين النهرين والقرمان يتقنون قبل عدة سنوات في اَبان الحرّ إما الى السفر الى اوروبا وإما الى جبل لبنان
فلبنان يكفي بمركزه الجغرافي المصطافين من اسيا ومصر مؤونة السفر الطويل بحراً والتفقات الطائفة التي يتربعها ولاجل ذلك يؤثرون القدوم اليه على السفر الى جهات اخرى

وعلى اثر الأتزال (اللوكندات) التي أنشئت فيه قد زاد عدد المقامين عليه مع ان الطرقات التي تحترق ليست على ما يرام للخلل في انشائها وقلة العناية بها
لا رراء في ان الطبيعة قد خضت لبنان بما لم تخص به ناحية في الممر اذ يجد القيم فيه ما يروق عينيه من المناظر على اختلاف مراده ومرغوبه
ففي قضاء المتن يجد التعب الراحة والعليل الهواء النقي والماء القراح الصافي والمتنزه اجمل المناظر وبالجملة ان في هذا الجبل من المنافع ما لا يوجد في سواه
هناك غابات الصنوبر النخلة التي تستوقف انظار السائح وتجذب اليها متى تمهدت له طروق النقل الحديثة الكافلة لراحته . ولا سبيل الى عمران تلك الناحية الجميلة وتطرق الناس اليها بدورها

أما آن للبنانيين المشهورين بالكرم والاقدام والذكاء في المهجر الذي يتسابقون اليه زوافات ووحداً أن يفكروا في ان يستفيدوا من موطنهم الفائدة التي يبذلون في سبلها النفس والنفس في ارض الغربة

ان اول ما يجب الانتكار فيه والاهتمام بشأنه في لبنان هو ان يجمع على مثال سويسرا بين قرى هذا الجبل البديعة المناظر الطبيعة الهواء العذبة الماء ومدينة بيروت بسكة حديد اقتصادية

فاذا ما مدت تلك السكة تألفت عندئذ الشركات لانشاء الأتزال (اللوكندات)

والركلات التي تأخذ على نفسها امر نقل الركاب وامتعتهم وبالجملة يجب ان يجد
الغريب الذي يطلب الراحة في جبلنا الجميل كل ما يجده في عمل آخر من المرافق
لا ريب في ان السوري والمصري يؤثران القدوم الى لبنان والاقامة بين اهله
الذين يعيشون عيشتهما ويتكلمون لغتهما على الاصطياف في اوربا حيث لا يجدان
الراحة والهواء والعافية التي يجدانها فيه

نسأل القارئ امان الفكرة في الاعتبار التي قدمناها على اختلاف انواعها
ليتيقن الفائدة التي تعود على الجبل بانشاء سكة حديدية تصل بيروت بمرقعاته وروايبه
ولما كنا على يقين من ان المشروع الذي تقدم عليه هو من المشاريع التي تكسب
البلاد نفعاً جزئياً رأينا ان نضع مقدمة لهذا العمل وان نبين المراضع التي تمر بها
السكة

ولأن هذه السكة الحديدية مختصة بالركاب وباتجارة الحليّة عُنيّا بان
نسهّل ما امكن الانتفاع منها للقرى التي يمرّ عليها الخط والتي تتاخّر

يبتدى الخط بقرب مخفر جسر نهر بيروت لجهة لبنان فيسّر بترح حشود وسن
الفيّيل والعدالومي والدكرانه وبقرب مار دوكرو وعين ابو نجم والمنصوريه وعين ابو
دبس وعين سعاديه وبيت مري وبرمانه والقابيه وبعبدات وبقرب نبع عرار وبعبدات
وبقرب مستشفى الزاهبات للعاذريات وبحر صاف وبكفيا والمحيثه ومار الياس
شرباً والشوير ويظهر الشوير والروج ونبع بقلع الشهيد الذي سيكون نهاية الخط
وعرضه ١٤٥٠ متراً تقريباً عن سطح البحر وارضيه صالحة جداً لاجل بناء
الأنزال (الاوكاندات) على الطرز الجديد لراحة الركاب

فمع سوء حال الطريق التي تصل الآن هذه القرى المختلفة ببعضها يتصدها
للاصطياف نحو من اربعمائة عائلة وفضلاً عن ذلك يوجد على طول الخط الذي
ذكرناه اكثر من اثنين وعشرين توتلاً ما بين كبير وصغير تؤري نحواً من خمسمائة توتل
وهناك ايضاً أديار ومدارس ومعامل حري

فالقرى التي يمرّ عليها الخط او تجاوره تبلغ نحواً واربعين عدداً ولا يقل عدد
سكانها عن خمسة وثلاثين ألفاً

من الامور التي لا ريب فيها هو انه اذا أقيمت السكة الحديدية بين تلك القرى

وبيعوت مقام اسباب النقل الخلة الموجودة الآن بلغت حركة النقل عشرة اضعاف مبلغها اليوم. وليس قولنا هذا من باب الافتراض والتخمين بل قد استندنا فيه الى ما تبين بالاختبار من الانتفاع بالخط الحديدي الذي يصل صوفر ببيروت

اجل ليس لئلا ان يتفرد بالقيام بهذا المشروع وذلك لاسباب متعددة لا عمل لذكرها هنا. واذا انتظرنا اقبال الشركات على القيام به وانفاق الاموال في سبيله بدون مساعدتنا المالية واعلان رغبتنا بشأنه طال انتظارنا وذهب الوقت الثمين سدى بيد اننا لو قدمنا قسماً من رأس المال لتسنى للمساهمين اللبنانيين الدخول بصفة اعضاء في مجلس ادارة الشركة فتريد ثقة الاهلين وتضامن مصالحهم بوجود شركاء لهم في تلك المصالح في المجلس يغادرون عليها ويحرضون على نجاح المشروع. وفضلاً عن ذلك ان مساعدتنا المالية على القيام بهذا المشروع تجزئ التسول الاوربي على معاونتنا فيه بآله

وما كنا ندعو اللبناني الى تلك المساعدة لولا علمنا باقتداره على القيام بهذا المشروع لانه قد جمع من المهاجرة ما يمكنه من تشييد ماله بالامور النافعة له ولبلاده ولكن قلّة الثقة تحسّنه على دفن ما جمعه بمرق الجبين بلا فائدة. ولنا برهان على ذلك في ما انفقته في اتياع عقارات وارض لا يزيد معدّل ريعها على واحد ونصف او اثنين في المئة

ولا يخفى ان الخط الذي يراد انشاؤه لا يتبرقطة من المشاريع الوطنية بل من المشاريع التي تمكن اللبناني الذي يبذل المال في سبيلها من ان يقتبس منها فوائد غزيرة اكيدة لا يجدها في سواها

قلنا في ما سبق لنا من الكلام ان ما بسطناه لم يكن إلا نظرة اجلناها في المشروع ولكن لا بد من ان يطراً عليه بعد التعمق في دوسر بعض التعديل ويثبت بعض القضايا التي لم تزل في موضع الرّب سوا. كان بالنظر الى مد الخط ام الى الانتفاع منه من الامور التي يمكننا تأكيده منذ الآن بالاستناد الى ما اختبرناه من الاشغال النافعة مدة نصف قرن هو ان الخط الذي يراد منه في اجل روائي لبنان ومرتفعاته لا يصادف انشاؤه صعوبة اصلاً لان بوسع لبنان ان يقدم لنا العملة اللازمين للقيام بمشروعنا سوا. كان للتقريب ام للبناء ام لاقتصاب الحجارة ام لاقتلاعها ام للنجارة الخ

فضلاً عن قرب المواد وجودتها كالكلس والخشب والحجارة . . .
ثم ان السكة الحديدية ستكون من النوع الضيق ومن الراجح انها ستبني بواسطة
الكهرباء . وهكذا يتسنى اذا اقتضت الحال للقرى التي يحترقها الحط ان تنار بالبور
الكهربائي

وكم من أمثال هذا الحط يُنتفع منها او يُبنى فيها في اوربا واميركا ولاسيا في
سويسرا البلاد التي تكثر فيها الجبال كما تكثر في بلادنا . غير ان جبال سويسرا
تختلف عن جبالنا بكثرة العقبات فيها . ومنظم هذه الخطوط هي جزيرة الغاندة اينما
كانت . فعملية ليس من ريب في ان المنفعة التي تصيبها البلاد من هذا الحط ستكون
جزيرة اكيدة ولذلك نستعرض همة الرجال الذين يقدرّون المشاريع النافعة قدرها
والذين يوقفون وقتهم واختبارهم وذكاءهم واموالهم على نصرتها بغية اخير العالم
وتوسيعاً لنطاق ثروة البلاد للاهتمام بهذا المشروع والاقبال عليه فان الظروف التي
صرنا اليها تساعدنا على تحقيق الأمل ولاسيا ان لنا بحضرة صاحب الدولة قوميبيان
باشا المتصرف الجديد ضمانة لنجاح مشروعنا

فتوجه اذن الى هذه المؤنة انظار مواطنينا الذين مكنتهم الظروف من السفر
الى اميركا واوروبا وانظار ارباب العقول الناقبة الذين خبروا النافع التي تنشأ عن بناء
الخطوط الحديدية . ولنتسّع بعامل الغيرة على المصلحة الوطنية خطة التقدم السريع
الذي تحطت اليه الصناعة في اوربا وليس اشهر واشرف من الحركة التي تحمل ذوي
العقول السامية على السير في هذه السبل وتثبت فيهم حرارة الرغبة في استنباط
الوسائل التي ترفع الشعب وترقيه وتوفر له الرغد والنجاح

فلماذا لا نفتدي باخواننا في الغرب بتخصيص معظم وقتنا واموالنا في المشاريع
التي تعود على وطننا بالنفع الجزيل ؟ - ولماذا نقضي على انفسنا بالتأخير في طريق
التسدين والرقى وال عمران ؟