

زمانه اي انه يرى مملكة المالك مريدة السلطان تنفذ ما تشاء من الاوامر والنواهي اذ ان ذلك يقتضي ستين طوبلة . ولكننا رأينا بما تقدم ان اساسها وضع وان العاملين شرعوا في البناء عليه وليس ذلك بقليل على هذا العصر . ومن الخطأ ان يظن ان تشييد مملكة المالك بأول الى نزع السلاح حالاً فإنه يأول الى انشاء قانون للأمن وكما حلت اسباب النزاع بالتحكيم والحكم بموجب قانون محدود فلت دواعي الحروب . واذا فلت الحاجة الى الحروب فلت الحاجة الى السلاح بل ربما استغني عنه اصلاً وفرغاً

سكة الحديد المصرية

والتعريفات

سبقت الديار المصرية أكثر بلدان المشرق الى انشاء سكك الحديد انشأتها الحكومة نفسها ولا تزال توسع نطاقها . وقد اذنت في السنين الاخيرة لبعض الشركات ببناء انشاء بعض السكك الضيقة لكن لا يزال الممول على سكك الحكومة وقد قدرت قيمة سكك الحكومة سنة ١٨٨٢ قدرها الماجور مارندن والمستر نورفيلت في تقديرها عشرة ملايين من الجنيهات وبلغ صافي ايرادها سنة ١٨٨٨ سبع مئة الف جنيه فكان الايراد بالنسبة الى رأس المال ٢ في المئة ثم زاد رأس المال بما اضيف الى هذه السكك حتى سنة ١٩٠١ ثلاثة ملايين ونصف مليون من الجنيهات فصارت قيمتها ١٣ مليوناً ونصف مليون وبلغ صافي دخلها سنة ١٩٠٢ مليوناً و ٦٢ الف جنيه اي بلغ ٨ في المئة بالنسبة الى رأس المال وزاد رأس المال من سنة ١٩٠٢ الى سنة ١٩٠٥ مليوناً و ٨١٥ الف جنيه فصارت قيمتها ١٥ مليوناً و ٣١٥ الف جنيه وقد بلغ صافي الدخل في العام الماضي ١٣٢٦٦٦٢ جنيهًا وهو يعادل ٨ في المئة بالنسبة الى رأس المال . فزيادة الربح مستمرة واذا حبنا ان نمن سكك الحديد قد زاد بزيادة الارتفاع في اثمان الاراضي حتى صارت تساوي ٢٦ مليوناً من الجنيهات يبقى الربح منها ٥ في المئة على الاقل وقد نشرت ادارة سكة الحديد تقريرها عن العام الماضي ويظهر منه ان دخلها بلغ في ١٨٧٦ ٨٦٢ ٢٦٣ جنيهًا وكان في العام الذي قبله ٢١٦ ٢٦٣ ٢ جنيهًا فزاد الدخل ستة العام

الماضي ٢٥٩ ٦٦٠ جنيهًا وقد زاد الدخل عما قدر له في الميزانية ٨٧٦ ٣٦٢ جنيهًا. وبلغت النفقات في العام الماضي ١ ٦٦٤ ٣٠٠ جنيه فالزيادة في الايراد ١ ٣٢٦ ٦٦٢ هي ربح صاف للحكومة عدا ربحها من مصلحة التأخرات وهو ٢٦ ٥٩٨ جنيهًا لان دخلها منها بلغ ١٠١ ٣٠٥ ونفقاتها بلغت ٧٤ ٧٠٧

وما هو حربي بالذكرا ان عدد ركاب الدرجة الاولى زاد في العام الماضي عن العام الذي قبله ٥٢ ٨٤٠ اي ١٩ في المئة مع ان عدد ركاب الدرجة الثانية زاد ١٤ في المئة فقط وعدد ركاب الدرجة الثالثة زاد ١٣ في المئة فقط فالزيادة في ركاب الدرجة الاولى ليست ناتجة عن ازدياد عدد السكان فقط بل عن ازدياد الثروة في البلاد لاسيما وان مركبات الدرجة الثانية في بعض القطارات صارت متقنة مثل مركبات الدرجة الاولى . ومن الغريب ان الزيادة في نقل البضائع جاءت محالة للزيادة في عدد الركاب تقريباً ولم ينقص منها الا نقل المواشي فانه قل في العام الماضي وسبب قلته ظاهر وهو استغناء القطر عما اضطر اليه من جلب المواشي سنة ١٩٠٤

ولكن مهما بلغت الزيادة في ركاب الدرجة الاولى فعدد قليل جداً بالنسبة الى عدد ركاب الدرجة الثالثة لانهم يبلغون نحو ثلث مليون واما ركاب الدرجة الثالثة فيبلغون ثمانية عشر مليوناً ولولا غلاء الاجرة في الدرجة الاولى لما كان لها شأن يذكر فان اجور الركاب فيها بلغت ١٢ ٦٦٦٦ جنيهًا اي أكثر من عشرة في المئة من الايراد مع ان ركاب الدرجة الاولى نحو واحد ونصف في المئة من مجموع الركاب

وقد بلغ وزن البضائع التي نقلتها سكة الحديد في العام الماضي ٥٦٢٢٨١٧ طنًا فزاد ١١٨٠ ٦٥٣ عما كان في العام الذي قبله واكثر الزيادة في نقل الزبد بعد ان رخصت اجرة نقله وفي نقل البصل لان موسمته كان جيداً جداً . وزاد الشغل من اخشب زيادة عظيمة والزيادة مستمرة في عدد الركاب ووزن البضائع مدة السنوات الخمس الماضية الا سنة ١٩٠٢ حين حبط عدد الركاب في الدرجة الثالثة واجرة البضائع عما كنا عليه سنة ١٩٠١ ثم جعل كل شيء يزيد زيادة مستمرة بعد ذلك . واكثر دخل سكة الحديد بعد الركاب من نقل الفحم الحجري ثم التطن الحليج فالخشب فبيرة القطن فالبصل فالحبوب فالآلات وقد زادت النفقات كما زادت الايرادات ولكن لا يزال الربح آخذاً في الازدياد كما تقدم

ولا يخفى ان سرعة القطارات في القطر المصري اقل مما هي في غيره ولكن الامساح

قد تناول هذا الامر فكان متوسط مرعة قطرات الركاب كلها منذ خمس سنوات ١٨ ميلاً في الساعة فبلغ الآن ٢٣ ميلاً

وبلغ عدد التلفرات التي ارسلت في القطر المصري في العام الماضي ١٩٨٩٣٠١ وكانت في العام الذي قبله ١٨٢٤٦٣٢ فالزيادة ١٦٤٥٢٩ وكلها في التلفرات العريضة. وفي عام زيادتها لا تزال قليلة جداً بالنسبة الى عدد السكان فان عددهم الآن نحو اثني عشر مليوناً وعدد التلفرات اقل من مليونين فيصيب كل سنة تلفرات واحد في السنة . وعدد التلفرات التي ارسلت في العام الماضي في البلاد الانكليزية ٨٩ مليوناً وعدد السكان نحو اربعين مليوناً فيصيب كل نفس اكثر من تلفراتين مع سهولة المفاير هناك باليوستة وبالثلثون وبلغ ايراد مصلحة التلفرات في العام الماضي ١٠١٣٠٤ وكان في العام الذي قبله ٨٣٦٧٤ وبلغت النفقات ٧٤٧٠٧ فكانت الحكومة ربحت من مصلحة التلفرات في العام الماضي ٢٦٥٩٨ جنيهًا

ولا يزال مجال اصلاح واسع في سكة الحديد ولا سيما في القطرات التي تسيرون مدن الارباب فان مركباتها في الغالب قديمة وعجالاتها غير متقنة الاستدارة فتقل الركاب حتى ركاب الدرجة الاولى اما مركبات الدرجة الثالثة فلا تكاد تفرق عن المركبات التي تنقل فيها الحيوانات

وخط المطرية الذي يجب ان يكون ركوبه سهلاً كركوب مركبات الترامواي يضطر راكبه ان يقطع تذكرة ويعطى عليها ويسلمها حين الخروج كأنه مسافر الى الاسكندرية او الى اصوان . وخطوط الضواحي لا تكون كذلك بل يكون فيها كل تسهيل للركاب حتى يكثروا عددهم ولا يجدوا اقل صعوبة في الركوب والنزول . فهاضراً سكة الحديد لو جعلت هذا الخط كهربائياً ومركباته خفيفة ومخاطاته كثيرة والمدة بين قطار وآخر قصيرة جداً لخط الرمل في الاسكندرية او لخط الباسية في العاصمة فيزيد ربحه وأعمار الارض كلها من العاصمة الى المرج بل الى مادراء المرج

وقد اهتمت مصلحة سكة الحديد بمرش الطرق انكسرية بالخصي لمنع الشبار عن اركاب فاحتمت صنعاً وحذاً الوعظت ذلك في كل الخطوط الكبيرة ولا سيما في خط الوجه القبلي كله وفي الخطوط الكبيرة بين البنادر

واهتمت ايضاً ببناء الكباري فوق الخطوط في بعض الاماكن ولا بد من بناء غيرها في اماكن اخرى وبناء طرق عالية فوق الخطوط او واطئة تحتها