

# المشرق

## سكّة بغداد الحديدية

بمّث تاريخي جغرافي للاب منري لادنس السوي

لا يجهل ذوو الالام بتاريخ الشرق ان الاقطار الاسيوية التي تملك عليها دولتنا العلية ولاسيا بلاد الشام وما بين النهرين كانت في الاعصار السالفة الطريق اللاحبة التي تسير فيها القوافل فتجتمع بين العالم المتمدن واصقاع الهند حتى اقاصي الشرق. فكان موقع هذه الاقطار كوحدة بين دول عظمى وما تمتاز به لذلك من الخواص الاقتصادية من أمضى الاسباب الى ترقيا ورفعة شأنها

فهل يا ترى من وسيلة الى إحياء هذا السران القديم. وان شئت فقل بنوع اصرح هل يمكن إعادة هذه الطريق التجارية او على الاقل صرف جانب منها عن طريقها الاقربية على رأس الرجاء الصالح ثم على قناة السويس الحالية فتحيا التجارة في هذه البلاد وتجنبي بها أوطاننا منافع تعود بالاصلاح على كل اهلها. تلك مسئلة خطرت على بال الحضرة الشاهانية فرأت أيدها الله ان في انجاز مثل هذا العمل جدوى عظيمة لكل رعايها الراعين في ظل الاديكة الثمانية ومن ثم صدرت الازادة السنية في ١٧ كانون الثاني من السنة الجارية بمنح الفرمان الشاهاني المؤذن ببناء سكّة حديدية تمتد من دار السلطنة الى دار السلام فخليج المجمع. وما طرقت مسامنا هذه البشرية حتى امسكنا القلم لنفرد لهذا الامر الهام مقالة في الشرق نبحت اولاً فيها بجنا تاريخياً عن مقدمات هذا المشروع الخطير ثم ثانياً عن وجهة هذه السكّة مع رسم مسيرها. وتلحق هذين البحثين بحث ثالث نيتن فيه منافع هذا العمل العظيم

## ١. مقدمات المشروع

كانت دولتنا العلية منذ سنة ٢٨٧١ رخصت بمد سكة حديدية بين حيدر باشا واسيد وهو خط قصير من حيث عدد الاميال لكنه كبير من حيث الآمال المنوطة به وذلك لانه كان يُعد كسهل بدر السكة الحديدية الى بغداد التي تأمل اليوم رؤية طالعها القريب. غير ان الاحوال التي طرأت وتشدت على دول الشرق والغرب قصرت جناح الآمال فحالت دون تتمة العمل ولم تخرج هذه الثبات الى حيز الوجود

فلما تربع سلطاننا الاعظم عبد الحميد خان اعزّه الله في دست الخلافة اشرفت على الدولة العثمانية أنوار طلعت الميسونة فدخلت بلادنا في طور جديد من النجاح والتقدم. ونالت احدى الشركات العثمانية حقوق استثمار هذا الخط لكن الشركة لم تقدم على العمل لانها لم تتوفق الى جمع المال اللازم لمثل هذا المشروع الخطير. ولعل بباشرة هذا الامر كانت اذ ذلك مبتسرة فلم تساعد الظروف اجراءه ريثما تتم شرطه وتستوفى معداته. وذلك شأن الاعمال العظمى التي لا تنضج في زمن قليل وانا تبدو ضئيلة فلا ترال تنشأ وتسر حتى تغوز بل. قوتيا

وبقي الامر على هذه الحال الى السنة ١٨٨٨ فتشكلت اذ ذلك شركة عثمانية لمد السكة الحديدية في الاناضول. ونالت من الطاف متبوعنا العظيم رخصة مد خط حديدي بين اسيد وانقرة طوله ١٨٦ كيلومتراً وكانت دولتنا العلية اضافت اليه ١٥,٥١٠ فرنكات ضمانة لكل كيلومتر. فنجز هذا المشروع في اربع سنوات ونحطت بذلك مسنة سكة بغداد خطورة مهمة

وفي سنة ١٨٩٣ تقدم الامر شيئاً ما فان شركة الاناضول نالت نمسا جديدة من تعطانات الذات الشاهانية فوخص لها (اولاً) ان تلتحق بالخط السابق فرعاً بدوه من « اسكيشهر » وينتهي الى جنوبي قونية مع ضمانة ١٥,٠٠٠ فرنك لكل كيلومتر تدفع للشركة على اعشار التصرفيات التي تجتاز فيها السكة. ثم (ثانياً) ان تواصل خط انقرة بالقيصرية مع حق مده الى سيواس فدياربكر ببغداد. الا ان هذا المشروع الاخير اهل بمد قليل لان مسير خط انقرة على القيصريه وسيواس ودياربكر لا يتصل ببغداد تراً وانما يعطف عنها بنحو ١٠٠ كيلومتر وناهيك عما تقتضيه هذه العطفة من الزيادة في

النفقات. ومن ثم آثرت الشركة تغيير هذا المسير وابداله بخط آخر يمتد جنوبياً من قونية الى أظنة ومنها الى بلاد الشام وما بين البهريين

وبعد ان استقر الرأي على هذا الامر اخذت الشركة تسمى باسم آخر ليس باقل شأنًا وهو ان تجمع المال اللازم لمباشرة عمل كذا. فتفاوض اصحابها والتمولون الاوروبيون فلاقى مشروعهم قبولا لدى اهل البنك الالمانى والبنك النمساوي. فأبرم بين اصحاب الشركة واهل المصرفين السابق ذكرهما عهد في سنة ١٨٩١ كان مآله الى اتفاهما على العمل. وبلغ تخمين النفقات التي يستوجبها خط قونية وبغداد ٥٢٥,٠٠٠,٠٠٠ من الفرنكات على أننا نترقب ان هذا المبلغ المبني على الحدس والظن لا يفي بالمرام وما تمت هذه المعاهدة حتى تشكلت لجنة من المهندسين أرسلت في أواخر سنة ١٨٩٩ لتفحص نهائياً سير الخط المنوي وشرطه الاقتصادية. وهذا ما يقرب علينا النظر فيه في الفصل التالي

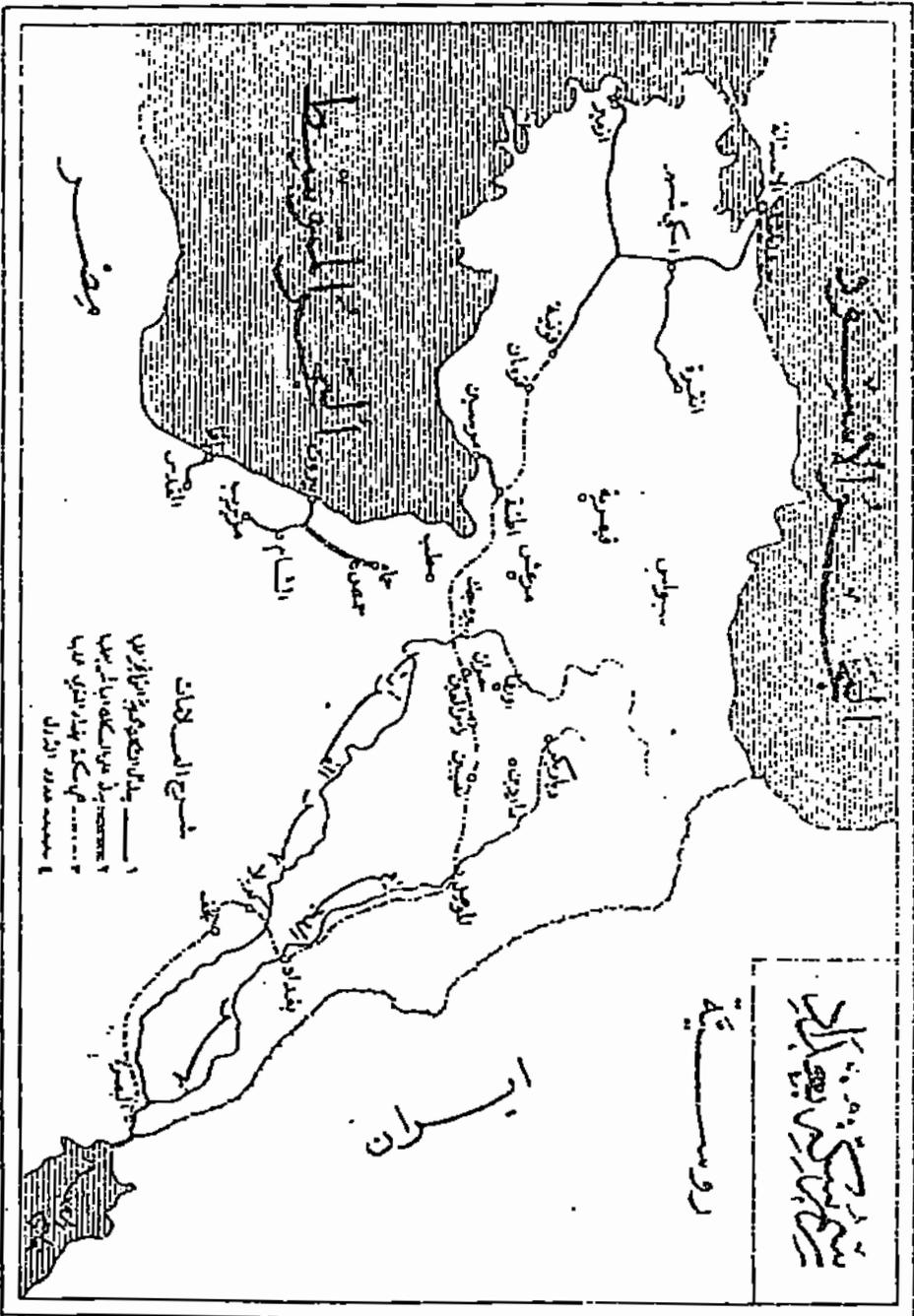
## ٢ سير خط بغداد

قد اتخذت شركة خط الأناضول مدينة قونية كأحد طرفي سكاتها منذ سنة ١٨٩٥. وهي مدينة كبرى رفيعة القدر تكتنفها الحدائق النناء. فهي كروض في وسط جبال آسية الصغرى. وكانت السكة الحديدية البالغة اليها من اسكيشهر قد اوسعت نطاق تجارتها فتضاعفت ارباحها في مدة خمس سنوات. واذا ما تم قرار رسم خط بغداد ستنتهي عن كل ضمانه كيلومترية

والسكة البغدادية بعد خروجها من قونية تسير بجهة الى الجنوب الشرقي وتمتدق سهول قرمانية المجدبة فتسر على قرمان وارغلي حيث وجد منجم من الفحم الحجري سرف تتولى الشركة تدبيره فتعال ما يحتاج اليه من الفحم لادارة اشغالها وتنقل ما تستفضله للبيع

وهذه الطريق من قونية الى ارغلي هي الطريق التجارية والمكرية التي عرفها القدماء وهي تتلوي على شبه نصف الدائرة فتجاري جبل طورس عند سفحه الشمالي. وقرمان هي عاصمة بلاد قرمانية علوها فوق سطح البحر نحو ١٩٠٠ متر أما ارغلي فارتفاعها ١٠٠٠ متر

واذا ما بلغت السكة هذا الحد ستلوي في سيرها قم جبال طورس المدعو في هذا



شبكة الطرق في منطقة الشرق الأوسط

روسة

- شبكة الطرق
- 1 - بلدان الشرق الأوسط المتاخمة للصومال
  - 2 - شبكة طرق الشرق الأوسط المتاخمة للصومال
  - 3 - شبكة طرق الشرق الأوسط المتاخمة للصومال
  - 4 - شبكة طرق الشرق الأوسط المتاخمة للصومال

100 كم

المكان بانمار داغ وهو طود شاهق تبلغ قته المليا ٣٥٠٠ متر فيه معادن غنية من الرصاص المحتاط بالفضة. والسكة تمر في مضيق « كلكك بوغاص » من ثغور الشام ولهذا المعبر شهرة كبرى منذ الزمن القديم علوه ٩٦٦ متراً وهو نقطة بمتازة للدفاع والاقتصاد التجاري. والى هذا المأزق تفضي الطريق الواصلة بلاد الاناضول بسواحل الشام ووادي الفرات

وستكون هذه الطريق ميراً لجيرش الدولة من الاساتنة العلية الى سورية عند الحاجة . وقد كانت في القرون العاربة ممراً للبابليين والفرس واليونان والرومان والعرب وغيرهم . وفي جانبي هذا البوغاص عدة قلاع وبنايا حصون حربية . ومن الآثار القديمة في هذا المضيق سكة منقورة في الصخر تنسب الى الاشوريين او الفرس . وهناك ايضاً سكة أخرى رومانية . وكان لهذا المعبر في سالف القرون ابواب ضخمة تقفل في زمن الحرب . وفي الصخور التي تنتصب على جانبيه درجٌ كانت تدور عليه الابواب . وهذه الصخور ربما تقاربت الى بعضها حتى يحسبها الناظر كجدارين متقورين نقرأ عمودياً

ولا بدء من مبالغ طائفة وكلف باهظة لمد اسلاك الحط الحديدية في هذه الجبال العالية وفي وسط « كلكك بوغاص » وسوف يظهر ارباب الهندسة ما لديهم من الحذق في تمهيد هذه الطريق

والسكة الحديدية تتحدر بعد ذلك الى سهول قليقية الحصبة حيث تتصل بسكة أخرى قصيرة المسافة يستشرها اصحابها فينالون ارباحها وهي سكة آطنة الى مرسين ولا شك في ان هذا الحط الصغير تريد منافسة التجارية وبأقوى بالرأى على كل تلك التواحي عند مرور السكة البغدادية بجوارحه . ومن صادرات تلك الجهات القطن الجيد والحبوب والخشب المتخذ من غابات جبل طورس الشهيرة . وكل هذه المراتق ستعود ثمراً بليغاً وسيهل نقائها عند امتداد السكك الحديدية الى البلاد المفتقرة اليها

وإذا تجاوز الحط مدينة آطنة يسير الى الشمال الشرقي نحو عثمانية وهي قصبه قائماتية تعرف باسمها وموقعها في متصرفية جبل بركت ومنها يتخلل السلك الحديدي في سلسلة جبال لاحقة بالداغ وهي في عاوها ومصاعها دون جبال طورس لكنها ايضاً كثيرة الوعورة وينبغي لاقناء السكة فيها مشقات عظيمة . ومن المرجح ان الحط

الحديدي يتوقل من ثم الى شِعب جبل عال يبلغ ارتفاعه ٩٥٠ متراً وهو « ارسلان  
بورغاص » على مقربة من بجه ويناب من هناك لاحقاً ببلدة « قازان علي » في  
ولاية حلب

وكان ارباب هذه السكة عزموا في أوّل الامر ان يملوا بها عند خروجها من ولاية  
أطنة الى مرعش وعينتاب لكنهم عدلوا بعدئذٍ عن هذا القصد ولعل هاتين المدينتين  
ترصّلان بسكة بغداد مجنّطين فرعيّين

ومن « قازان علي » ستجري السكة في بلاد ذات حزون وبطون وتنفذ في كرد داغ  
وتجتاز بلاد قورش موطن القديس مارون الناسك وتنتهي الى كلس قصبة التانغمانية  
المدعوة باسمها . ومن كلس تنحرف الى الشرق فترت عند قرية « تل حبش » على ١٥  
كيلومتراً منها وسيجئ بين تل حبش وحلب فرع يصلها والماعة بينها ٦٠ كيلومتراً .  
ومن تل حبش ستدرك السكة نهر الفرات بيمتد الى الشمال الشرقي وتعبه جنوبي البيرة  
( بيرة جيك ) على بعد ٢٠ كيلومتراً منها في سهول غنيّة بالآثار القديمة فان ثنت كانت  
مدن زاهرة كأوربوس وقرقيش عاصمة دولة الحثيين . ولو شاء اصحاب السكة لأمكنهم  
ان يصلحوا ميل الفرات ويمدوه لسير السفن ترولاً وصموداً فتقل من البلاد الواقعة  
على ضفتيه موارد تجارتها لتقلها السكة حيث تريد

على ان عبور الفرات يتضي ابتناء جسر عظيم . أجل ان هذا النهر عادة قريب  
الغور يمكن الرجالة اجتيازه في بعض الامكنة لكنّه واسع الميل وربما اتسع في فصل  
الشتاء نحو كيلومترين عرضاً . ولو اراد مهندسو السكة لاستطاعوا ان يسيروا والنهر على  
ضفتيه الشامية دون عبوره اللهم الا بازا . بغداد فكانوا بذلك اقتصدوا مسافة كبرى  
الآن ان في هذه الطريق المستقيمة خلافاً بمصالح اصحابها والاهلين ممّا لأن ضفتي الفرات  
برية قفراء ليس فيها من المدن المامرة شي . بخلاف ضفتي دجلة كما سترى . وذلك ما  
حمل مهندسو السكة لن يبنوا جسراً على الفرات لكي تجتازه القواطر فسير الى مدينة  
حران . وسيجمل لمدينة اورفا خطّ فرعي طوله ٤٠ كيلومتراً فيجمع بينها وبين حران .  
واروفا تصحيف الرها وهي من حواضر بلاد ما بين النهرين موقعا شمالي حران واهلها  
يلتفون نحو ٥٥٠٠٠٠ نسمة

وستجري السكة الحديدية من حران الى رأس العين في متصرفية دير الزور ومنها

شرقاً على خطٍ مستقيم الى نصيبين في ولاية ديار بكر. وكل هذه البلاد كانت في الازمنة السالفة زاهية بالمران كثيرة المدن. فان نصيبين وحدها بلغت في عهد الرومان زهاء ١٠٠,٠٠٠ نفس. اما ديار بكر وماردين الواقتان في شمالي نصيبين فلا ريب ان اصحاب سكة بنداد يتنون لها خطاً فرعياً يُتَمَتَّى له تَوَقُّلُ جبال صمية المرتقى يدور الآن الخط الاصلي حولها في سفحها الجنوبي.

ومن نصيبين ستيل السكة الى الجنوب الشرقي ونجري في برية فيحة حتى تبانج الموصل وتقطع بقرية نهر دجلة واتساعه هناك ١٧٠ متراً. ولهذا النهر مجرى سريع يستدعي ابتناء جسر متين فضلاً عن رصيف مستطيل تدير عليه السكة في السهل المجاور للنهر لان مياه دجلة ربما تظفر فوق تلك البطائح فتغمرها. وممر السكة الحديدية على ضفة النهر الشرقية وهي تجتاز تكريت واذا بلغت سندية سيوصل بينها وبين خانكين على تخوم العجم وتبانج اخيراً بنداد مدينة الخلفاء وهناك اليوم مرفأ للسفن البخارية تنقل السلع الى خليج العجم. اما فرع خانكين فالغاية منه ترويح التجارة مع بلاد العجم ونقل زوارها الى كربلاء ونجف.

وليت بنداد منتهى السكة الحديدية وانما تواصل مسيرها بعد قطع دجلة والقرات ثانية الى الجنوب الغربي نحو كربلاء ونجف وكلتا البلديتين يزورهما في كل سنة ينف وخمسون الفاً من العجم والغاية من عطنة السكة الحديدية الى كربلاء ونجف ليست فقط خدمة هاتين المدينتين وانما انفس اصحاب الخط ان يزاحوا تجارة السفن البخارية الجارية من بنداد الى البصرة.

واذا خرجت السكة من نجف سارت نحو زبير ومنها الى البصرة. وسيقام لزيد فرع مجري منها الى الخليج العجمي في نقطة لم يتفق عليها حتى الان. اما البصرة فهي معدودة كالثقفة النهائية لسكة بنداد ولا يخفى ما لهذه المدينة من الخطر وعظم الشان اذ هي قطب التجارة في شط العرب.

فهذا ظر اجمالي بين للقراء الطريق التي سيجري عليها الخط البندادي وطوله بين طرفيه قونية والبصرة مع ما يلحق بالخط الاصلي من الفروع يبلغ ٢٥٠٠ كيلومتراً. وهو كما ترى عمل جليل لا يخلو من المضلات العديدة فلا بد له من مهندسين بارعين يحسنون الصنعة الهندسية ليقوموا به قياماً مرضياً. ونما يزيد المشروع صعوبة وكلفة ان

الشغل واقع في بلاد قاصية ليس فيها عملة حدائق. وعلى ظننا ان نقفات هذه السكّة لا تقل عن الف مليون من الترنكات لكن هذا المبلغ العظيم لا يضيع كما ستبت ذلك في مقالة أخرى نبيّن فيها المنافع الكبرى الناجمة عن هذا الامر الخطير

——————

## عيسى

نقد لنوي بناب الفاضل بيث !المضري البغدادي

سئل الضياء عن اصل لفظة عيسى فاجاب :

« عيسى... عرّف عن ايسوس باليونانية كما ذكرنا تحقّق (!!!) في مجلد السنة الثانية من هذه المجلة (ص ٥٢٤) ودعوى من زعم انه مقلوب يسوع ومقلوبه يكون عيسى لا عيسى من ادلة الجهل باحكام اللغة لان القاب لا يتبع (?) في الالفاظ الثقولة عن الاعجمية (كذا بمرفوع) واغرب منه القول بانّه عرّف عن عيسو لان هذا الاسم بالبرية يسوع مثل اسم يسوع بن نون بلا فرق وكلاما محقّف من يوحشوع و! يسع ان احداً ساء عيسو. اه بمرفوع عن النباه « ٢١١:٢ »

فهو الضياء يا ترى مصيب في قوله او مصاب ؟

واوّل كل شي - لم يقل احد ان عيسى تحريف ايسوس الا صاحب الضياء الذي اخذ على نفسه ان يثير عقول الناس بتور غير مهورد منهم بل ومنه - على ان القول بان الشيء الفلاني لم يقل به احد لا ينقض الرأي الجديد اذا كان صحيحاً في حدّ نفسه ولهذا لا تعتبر هذه الحجّة متينة الاذكان

لكن لم يُسمع قطّ ان الالتسايظ -إليامية الاصل أخذت من اصل غير الاصل السامي وان كان جاء شي من هذا القبيل يخالف هذه القاعدة في هذه الأيام الاخيرة فهو متأثر من بعض ضعفاء التّقنة ممّا لا يُعدّ شيئاً ولذا لم ترهم يقولون مثلاً: « يا كروب وإساك واليسا واليسايت وماسياً » بل قالوا: « يعقوب واسحاق واليشع واليشباع والمسيح » ونحو ذلك من الاسماء المليمة التي تُمدّ بالآلاف في المهددين القديم والجديد. ومن ثمّ فان رأى حضرة الشيخ « علماً واحداً سامي الاصل » نُقل عن اصل غير سامي فيذكره لنا ونحن نرضى بمد ذلك ببرهانه هذا وحسنه من الادلة الدامنة وان كان يحقّ لنا ان نطالبه بطائفة من الالفاظ مُشبهة هذه السّنة