

# المشرق

## لبنان

نظر في اشغاله العمومية وزراعته ومستقبله الاقتصادي

للاديب ايل اندي خاشو سر مهندس لبنان سابقاً

قضيتُ سنتين في ادارة القلم الهندسي في لبنان فطفتُ كلَّ أنحاء هذا الجبل للقيام بأموريّتي وعرفتُ احواله حتى المرفة وذلك ما يسمح لي بتدوين بعض الملحوظات التي لحظتها او بايادها ما خطر لي من الحواطر اثنا تجوالي . وقبل الاستناضة في الموضوع الذي تحرّيته اصدره بوصف عامّ لحدود الجبل

( حدود لبنان ) يدخل لبنان في حمة الجبال السورية التي تتركب من اربع سلاسل كبيرة: الاولى تمتد في حدود سورية الشمالية وهي فرعٌ من جبل قليبية المعروف بجبل طورس . والثانية تعرف بجبل اللكّام وهي تنقطع من الفرع القليبي وتبلغ ارتفاعها الاعلى بازا . خليج الاسكندرونة ثمّ تمتد الى جبل موسى فجبل كليسوس وهو الجبل الاقرع ويميل الى الجنوب ومنها يتألف جبل النصيرية حتى تنتهي عند وادي كبير تسيل فيه مياه النهر الكبير الذي يتصل وادي حماة بالبحر المتوسط . والثانية هي سلسلة لبنان تقوم ما ورا . وادي النهر الكبير وتسير تورا من الشمال الى الجنوب مع مية خفيفة الى الغرب . والرابعة سلسلة تنتصب بازاء السلسلة اللبنانية موازية لها . وهي السلسلة المروقة بالجبل الشرقي نهايتها عند الجنوب بالجبل المسى جبل الشيخ ومنها تنفرع شرقاً فروع أخرى تمتد الى ما ورا . دمشق الى جهات تدمر

فلبنان والجبل الشرقي هما في وسط سورية، والسلسلتان على طولها منفصلتان « بسورية المجرّقة » التي تشمل في الشمال بلاد البقاع . والبقاع تنحدر الى وادي الأردن

المشرق السنة العاشرة العدد ٥

حتى يصير منهبطها تحت سطح البحر المتوسط بنحو ٣١٠ متراً (١) ثم تتصاعد جنوباً فوق بحيرة لوط فتعلو على سطح البحر ٢٥٠٠ متراً

واعلى قمم لبنان شمالاً ظهر التضييب وعلوه ٣٠٦٣ متراً ثم في الوسط جبل صنين وعلوه ٢٦٠٨ م. اما الجبل الشرقي فاعلى تقطع في جبل حرمون حيث يبلغ ٢٨٦٠ م واذا بلغ لبنان حدود فلسطين اقترب من الساحل وتفرع منه جبل يعرف بالكرميل يتصل بالبحر. ومشارف لبنان تنخفض في جهة صور وعند وادي نهر الليطاني وتتفرع منها فروع اخرى تنشعب في النحا. فلسطين وتعد من جبالها

وان حصرنا النظر في لبنان وحده اعني الجهات التي تديرها حكومة الجبل فنجدها واسعة بين درجتي الطول ٣٣ و ٣٤ شرقي هاجرة باريس وبين درجتي ٣٣, ٣٠, ٣١ و ٣٠ من العرض الشمالي فيكون طول تلك المساحة ١١٢ كيلومتراً اعني درجة جغرافية من العرض يبلغ مدها ٣٠ كيلومتراً وان كثرتها كانت مساحتها ٣٣٦٠ كيلومتراً مربعا او بالاحرى ٣٥٠٠ لتدخل في هذا الحساب ناحية هرمل وعلى كل حال قد وهم الجغرافي كوينه (Cuinet) اذ جعل هذه المساحة ٦٥٠٠ كيلومتراً فبعضه في قوله غيره من الكتب (٢)

(احصاء النفوس) يبلغ عدد سكان لبنان نحو ٤٠٢٠٠٠ نفس كما ترى في الجدول التالي. ومما يوثق صحة هذا الاحصاء ان عدد المكلفين بدفع المال الاميري في لبنان رسياً يبلغ ١٠٠,٠٠٠ فان احصيت ملتماً واحداً في الاربعة كان مجمل السكان ٤٠٠,٠٠٠ وليس في ذلك مبالغة مع ما نعلم من حالة العيال اللبنانية التي تكثر عادة اولادها. اما بالنسبة الى المسافة فيكون عدد السكان في كل كيلومتر مربع ١١٥ نفساً وهو لمصري عدد وافر قليلاً تجده مقداره في بلاد اخرى. ومما يجب اعتباره ان عدد المتمرين بأداء الجزية من الذين هاجروا الى بلاد شتى يبلغ ٣٠,٢٠٠ رجل. فان ضاعفت هذا العدد ليضم النساء والضعاف كان عدد الغائبين حالاً ٦٠,٤٠٠ على الاقل. ومن اراد زيادة ايضاح في ذلك عليه بدليل لبنان لصاحب المزة جناب

(١) وقر بحيرة لوط يبلغ ٧٩٠ متراً دون سطح البحر

(٢) راجع كتاب كوينه في سورية ولبنان وفلسطين (Cuinet: Syrie, Liban, Palestine)

ابراهيم بك الاسود وليراجع ايضاً مقالات شتى ظهرت في هذا الصدد اخذها ما كتبه  
حضرة الاب هنري لامنس اليسوعي - تدونك الجدول:

## جدول احصاء النفوس في لبنان

باقي السكان		النصارى	
٢٠,٠٠٠	المسلمون	٢٣٠,٠٠٠	الموارنة
٥٠,٠٠٠	الدروز	٥٤,٠٠٠	الروم الارثوذكس
٥٠٠	اهل الدير والبدوان	٢٤,٠٠٠	الروم الكاثوليك
٢٠٠	الاجانب	١,٥٠٠	البروتستانت
٢٠٠	اليهود	١,٠٠٠	الارمن والسريان والكلدان
٨١,٠٠٠		٥٠٠	اللاتين
٢٢١,٠٠٠		٢٢١,٠٠٠	
٤٠٢,٠٠٠	المجموع		

تقم الحكومة اللبنانية الى سبع قاننات او قضاوات وهي المتن والشرف  
والبترون وكسروان وجزّين وانكورة وزحلة يُضاف اليها مديرية دير القمر المتأزّة  
يلحق بها خمس قرى . والقضاوات تقسم الى ٤٥ ناحية فيها من القرى ١٣١ قرية .  
وللحكومة مركزان رسيّان ببدا الفصل الشتاء . بيت الدين للصيد . هذا هو لبنان  
من حيث جغرافيته . لماً من حيث التاريخ فلا حاجة الى تتبع اخباره مع شيوعها .  
والناية من هذه المقالة النظر في اشغاله العمومية وفي زراعته وفي حالته الاقتصادية التي  
صار اليها بعد هجرة قسم من اهله الى اميرة وما نجم عن ذلك من توقّف الرساليّات

## أ الشغال العمومية في لبنان

الاشغال العمومية في لبنان تنحصر في ثلاثة امور خصوصاً في طرق العربات ثم  
سقي الاراضي الزراعية ثمّ بعض الاعمال الصناعيّة الخاصّة  
١ الطرق وسكك العربات

السكك اهمّ واخطر ما صرفت اليه حكومة لبنان همّتها بل يجوز القول انها  
عملها الوحيد . اما ما سوى ذلك من الابنية فانه لا يزال في دائرة النظريات ولم يخرج  
مئى الآن الى حيز العمل

باشرت متصرفية الجبل بفتح الطرق للربيات على عهد الطيب الاثر المرحوم رستم باشا . ولم يكن قبل ذلك في لبنان طريق اخرى غير طريق الربيات من بيروت الى الشام (١) التي أنشئت سنة ١٨٦٠ . وكان المير بشير الشهابي سعى قبل ذلك بفتح طريق للبنال من بيت الدين الى بيروت فتكلف عليها المبالغ الرافية مع تسخير الاهلين بها ولو جعلها سكة للمجلات لكانت انفع واقل نفقة . وبقيت الامور على ذلك الى سنة ١٨٧٥ حيث قرأ رأي دولة المتصرف رستم باشا على انشاء طريق لسير الربيات من بكفيا . واهل هذه القرية لا يزالون الى يومنا هذا يذكرون حفلة افتتاح العمل لما دقت التوبة اللبنانية واخذ الفعلة يقطعون شجر التوت . ثم ارادوا ان يوصلوا هذه السكة بسكة غزير لكن مهندس ذلك الوقت قرأ لهذه الطريق خطاً غاية في الغرابة ترى آثاره حتى اليوم وذلك فراراً من تشكيات البعض الذين كانوا يفضنون على ارزاقهم ولا يرضون بان يؤخذ منها شبر لمنفعة العموم . وهذا النفور يتجدد كل مرة تحاول حكومة لبنان فتح طريق جديدة كما رأيت بالبيان في مدة مأموريتي اذ كان كثيرون يعبدونني كعدو ارزاقهم ومتولي مضرهم

ومن اول السكك التي أنشئت في لبنان سكة عالية منها الى طريق الشام وكان طولها كيلومترين . ثم اصطنعوا سكك بيروت وانطلياس وبكفيا وغزير . وكان رستم باشا يفرغ في انجاز هذه الاعمال كناية جهده . ثم جاء المتصرفون من بعده فجزوا على آثاره لكنهم خالفوه نوعاً في توزيع النفقات على القرى . وكانت الحكومة أولاً اذا ارادت نهج طريق جديدة تحملت هي كلف العمل ثم جزوا بعده على خلاف ذلك وهالك النظام المألوف منذ ٢٠ او ٣٥ سنة . اذا ما رغبت قرية اوتاحية في فتح طريق قدمت للمتصرف معروضاً مرقماً باسماء اكثرية الاهلين . والمتصرف يمرض الامر على مجلس الادارة فيرتأي في ذلك رأيه ويثبت المتصرف رأي المجلس . فان كان الامر ايجابياً أمر المتصرف بان يسير المهندس الى المكان المقصود فيخطط رسماً للطريق ويكتب في ذلك قراراً مفصلاً في تخطيط السكة ووققاتها الى غير ذلك من المعلومات . فيعود مجلس

(١) وهذه الطريق لا تزال حتى اليوم مطروقة تجري فيها المجلات لكنه يسوتنا ان ترى الحراب يهددها فان مدار الحياة اللبنانية في الغالب متوقف عليها واليا تنفذ سكك اخرى شديدة اخصها الطريق المستدة من هارياً الى مبيديه وحماتا والتمن الاعلى



الادارة الى تحويل الامر وبيتهم خصوصاً بتوزيع اتساق النفقات على اهل القرى التي تنتفع من السكّة الجديدة على قدر ما يأتيها من الارباح . وخلاصة القول انّ القرويين ملتزمون بنفقات الطريق اما الحكومة فتدفع كُأف الجسور وتلتزم باصلاح السكّة وهي في كل سنة تقتضي من كل مكلف بالدفع أن يزدي لاصلاح الطرق ربع ريال الأقساء. المتن حيث يجبون نصف ريال وللمهم يمسون ذلك الى كل أنحاء لبنان لأن ربع الريال لا يفي بالغاية المتصودة . والسكك في قضاء المتن أكثر منها في القضاوات الاخرى. وهاءنذا بقائمة مجرع كل السكك اللبنانية كما قسها قبل اشهر قليلة

## قائمة لطرقات المجلات في لبنان

١ الطارق السومية ١١	امتار	٣ طارق الشرف	امتار
من بيدا الى صيدا	٢٩,٢٦٠	من بيت الدين الى الباروك فمين زحلتا	
من بيدا الى البترون	٦٤,٠٠٠	فديرج	٢٣,٢٥٤
من بيدا الى بيت الدين	٤٦,٥٤٠	من بيت الدين الى المتارة فعدود	
من دير القمر الى الدامور (لم تكمل)	٢١,٠٠٠	الشرف	٢٢,٢١٠
	١٧٣,٦٠٠	من جسر القاضي الى عين طور	
٢ طرقات قضاء المتن		فيحمدون الى القرية	٢٥,٦٦٠
من الذكرانة الى بيدات فارصون		تفرعات مختلفة الى بقتاين فالباروك	
فحماتا فديرج	٥١,٤٥٠	فبرجا والدامور الخ	٢٠,٠٠٠
من بيدات الى المروج مع زحلة		تفرعات اخرى الى عاليه فببيه	
وماحماضا	٥٤,٢١٠	فالشويقات فميناب فمينات	
من انطلياس الى بكينا فبكتا	٤١,٨٥٠	فمين الرمانة فككين	٢٥,٦٦٦
تفرعات اخرى في الساحل	٢٣,١٥٠		١٤٣,٦٠٠
تفرعات في المتن الاعلى	٥٠,٥١٠	٤ طرقات كسروان	
تفرعات في المتن الشمالي	٥١,٠٦٦	من عين طورا الى مجلثون	٢٢,٢٠٠
	٢٧١,٨١٦	من جوتيه الى بكر كي فربنون	٢٨,٦٥٥
		من الماملتين الى غزير فالجديدة	١٢,٠٠٠
		تفرعات شتى	٦,٠٠٠
			٦٨,٨٥٥

(١) المقوم بالطرقات السومية طرق الساحل من صيدا الى بيدا ومن بيروت الى طرابلس والطريق المستدة بين مركزي الحكومة اي بيدا وبيت الدين وهذه السكك صندوق خاص يعرف

٧ طرق الكورة	٥ طرق البترون
من هري الى شكّا فكفر حزير	من البترون الى مار يوحنا مارون
٢٠,٥٠٠ فبعضاص فطرابلس	٢٠,٥٠٠ مع تفرعات اخرى
من كفر حزير الى ابون تكوبا	٦٠,٠٠٠ سكة جبة بشرأي
١٧,٢٨٥ فعين بقرآن	١٧,٠٠٠ كبا حدث الجبة
من عين بقرآن الى صراي علي فكوبا	٢١,٠٠٠ من صراي علي الى زفرنا فطرابلس
١٥,٠٠٠ فبصرما	١١٨,٥٠٠
٦٢,٧٨٥	
١٢٠٠٠	٦ طرق جزين
٨ سلك زحاه	من بخارة الى جزين ومن حدود
مجموع كل الطرق	٥,٤٦٠ الشرف الى جزين (لم تكمل)
٨٩٦,٢١٦	٤٠,٠٠٠ من جزين الى صيدا وتفرعاتها
	٤٥,٤٦٠

فان جمعنا كل هذه السلك بلغ مجموعها ٨٩٦,٢١٦ مترًا اعني نحو ٩٠٠ كيلومتر وان أضفت اليها الطرق التي باثروا يفتحها والتي طلب الاهلون اصطناعها زاد قياس الطرق نحو ٣٠٠ كيلومتر رست تخطيطها النهائي مدّة السنين التي قضيتها في مأموريّتي وهي الطرق الآتية (١)

١ الطرق العموميّة	٢ قضاء المتن
من البترون الى طرابلس على طريق	* من عين روق الى قبيع
المسايحة ١١,١٤٠ + ١٥,٥٦٠ = ٢٦,٧٠٠	من جرسايا الى بزبدن
وهذه الطريق قد بُوشر بعملها	* من قرنايل الى صليا
	* من بزبدن الى المتين
	* شعبة بيتخبه
	طريق مفارة جيتا
	١١,٦٠٠
٣ قضاء كسروان	
من جونية الى مفارة جيتا	
١٠,٠٠٠	
من حالات الى قرطبا	
٢٥,٠٠٠	
من ذوق مصبح الى جسر خر الكلب	
٤,٥٠٠	
٤٩,٥٠٠	

بالتامة تكاليفه من ضريبة الربع الريال السابق ذكرها ومصاريف هذا الصندوق للاشتغال العموميّة كالجسورة وغيرها

(١) وقد دلت بتجربة على الطرق التي جرى فيها الشغل وتنتهي قريباً او التزمها اللازمون ضارباً الصقح عن سواها وان جرى التباحث في فتحها



وقد حرّك هذا المثل عدداً من اهل لبنان على اقتناء آثاره فصار كثير من مجاولون تهميد طرق جديدة في النحا. شتّى دون التجري الكافي والتروي الواجب حتى بالفوا في الاسر وتجاوزوا الحدود . ومثال ذلك لن قرية عين عار متصلة اليوم باربع طرق مختلفة تنتهي الى اربع قرى (١) فان طريقين على الاقل بين هذه السكك الاربع لا فائدة منها . واسبب من هذا ان البعض يريدون فتح طريق خامسة طولها اربعة كيلومترات . وكذلك ما الفائدة من شعبة مكين الى المروج التي تبلغ اربعة كيلومترات وهي سائرة بموازة طريق اخرى على مسافة ٥٠٠ متر منها . ولو اردنا لضرنا امثالا اخرى متعدده على صحة قولنا . وهذا لسري غلّو وخلل نسلت اليه انتظار الحكومة اللبنانية لا يتجم عنه من المضرات للخواص وللعموم مما اذ لا تلبث هذه الطرق ان تحرب وتريد بذلك النفقات والضرائب على الاهلين والأولى ان تُصرف هذه الدراهم بما هو اجدى تقاً ومما يُستغرب ايضاً ان هذه طرق العجلات لا تفيد الا القليل لنقل الاثقال فان اكثر اللبنانيين ينخلون على العجلات متون البغال والحمير مع ان حملها تكلف اكثر من النقل على العربات لان الطن على العربات يكلف ٢٥ بارة في كل كيلومتر وعلى الدواب يكلف قرشاً ونصف بل قرشين . قلت شعري ليست اول فائدة طريق العجلات نقل الاثقال وتسهيل المواصلات التجارية بين الانحا . لما اتخذها لركوب المتجولين فان هذا امر ثانوي منفعة قليلة زهيدة . وعندني ان طرق المتن اوضحت اليوم زائدة على حاجة السكان والحرف كل الحرف ان تحرب قبل ان تصلح ومما يجب اعتباره في امر الطرقات التي عليها معل الحياة اللبنانية ان يوضع لها رسم يتفق عليه وكلاء نواحي لبنان فتم منفتها الجميع . وهاءنذا برسم اعرضه هنا وفيه على ما اظن ما تسم فایدته كل انحا لبنان

قد كاد ان يتم قريباً تخطيط الطرق الساحلية وعماً قليل تسير العجلات من

(١) وهذه الطرق هي اولاً طريق مزرعة الشمار الى عين عار ثم طريق قرنة المسراء اليها ثم بيت شباب اليها واخيراً طريق جورة الزيتون الى عين عار فكيفياً . واليوم يريد البعض اصطناع طريق خامسة من عين عار الى مزرعة يشوع . وكل يعلم انه لا تسير في السنة اكثر من خمس عجلات على شجتي عين عار الى بيت شباب ثم عين عار الى قرنة المسراء . فينتج من ذلك خراب تلك الطرقات وزيادة في مصروف الناقمة دون فائدة

صيداء الى بعبدا ومن بيروت الى طرابلس . وكذلك الشغل قائم على ساق لتتمة طرق صيداء فجزين فيت الدين فديرج فحناتا فسكنتا وطريق طرابلس الى زغرتا فبشرأي فحصرن فحدث الجبة . فيبقى ان يوصل بين بسكنتا وحصرن فبشرأي بمواصلة خط آفا وتثورين والحدث . ولا بُد أيضاً من فتح ثلاث طرق اخرى وهي سكة حالات الى قرطبا ثم سكة جبيل الى دوما فتثورين ثم سكة البترون الى قنات التي انتهى منها قسم الى ماريوحنا مارون (١) . فيكون مجمل الطرق اللازمة لقضائي كسروان والبترون ١٥٠ كيلومتراً وما اقرر الى هذه الطرق من سواهاما بالنسبة الى مساحتها وشأنها . ومن اراد ان يعرف ما لهذه الطرق من الاهمية فعليه بالخارطة التي علقناها على هذه المقالة فيتضح ان هذه السكك تكفل السكك المنتهية وتريدها تماماً

ورؤى ما عدا ذلك طريقاً اخرى يحتاج اليها اهل الجبل وهي طريق بعقلين الى دير الخالص عند نهر الاولي يبلغ طولها ٣٠ كيلومتراً . ومن منافعها انها تقوم بخدمة جنوبي الشوف حيث يوجد اكثر من ٣٠ قرية بعيدة عن كل طريق مطروقة . اما الطريق التي يطلبها البعض من السعديات الى بعقلين فانها تسيير في اسكنة خالية من السكان فضلاً عن ان الطريق بين دير القمر والداور تسد مسدداً ولا يزيد بما سبق ان نجعل الطريق بين حالات وقرطبا وبين جبيل وتثورين ودوما طرقاً اجبارية لا يُستغنى عنها فاننا نعلم انه يمكن ايضا تخطيط طرق غيرها كخط قرطبا وغزير وجونية فكنتنا نرى الحاجة مائة الى فتح طرق داخلية الى النقط المذكورة اعني الى قرطبا وتثورين وقنات

#### نظارة الطرق واصلاحها

يتفق الرأي العام على وجه الاجمال بان طرق لبنان وان كانت غير محكمة العمل لقلة الثمن المدفوع في اصطناعها من ١٠ الى ١٥ قرشاً ( والمعدل ١٢ قرشاً ونصف ) فكنتها تحفظ في حالة مرضية من الاصلاح . اما طريقة اصلاحها فهي عندنا محنة وتعليه ايضاً قلة ما يدفع في حق العمل اعني من اربعة الى سبعة قروش للسدر للربع وذلك لتحصيلها وتثويرها بالحالة ( الحدلة ) وتروميتها . وهذا اصري خلل واضح لأن الملتزمين باصلاح الطريق لا يمكنهم القيام بالعمل الا بالحجارة . فان المتر الربع يحتاج

(١) اني قد سقت الى تخطيط الطريق بين حالات وقرطبا منذ سنتين ونصف . والطريقان حتى الآن لم ينفذ الامر في مباشرة عمهما ولا تعلم السبب

الى مقياس من الحصى يبلغ ٨٠٠ سنتيمكعب وتساوي الكمية من ٥ الى ٧ قروش فكيف يمكنه ايضا ان يصلح الطريق ويفرشها بالحصى ويجيز الحالة فوقها لتوفيرها بشن يتراوح من اربعة الى سبعة قروش . فكون النتيجة من هذا الحلل ان الملتزم بالاصلاح لا يمكنه باتمام الشروط فيعرض عن الحسارة بارباح اخرى يكتبها خفية . قدى ان الامر يستدعي نظر الحكومة اللبنانية

والادلى عندنا ان يدفع اصلاح طرقا كل ناحية لاشخاص معلومين يلتمون العمل لمدة خمس سنوات بشن مقرر . مثاله طريق البترون الذي يبلغ ١٢٠ كيلومترا فان اردت اصلاحه لمدة خمس سنوات امكن الامر بان يصرف على طول كل متر ستة قروش تمديلا فيكون مبلغ المصروف لخمس سنوات  $6 \times 120,000 = 720,000$  قرش اعني سبعة آلاف ليرة عثمانية . فان الشروع على هذه الصفة وبهذه الشروط اوفى ما يكون لنوال المرغوب لا بل قد رضي بعض الملتزمين ان يتخلوا عن خمس هذا المبلغ بل عن ربعه الى حد تلكه . لكن البعض من اصحاب النيات اعترضوا على ذلك فبقي الامر على خله . وعندنا انه لا بد من اعادة النظر في هذا الصدد ونحوه كما قلنا

#### اصلاح تخطيط بعض الطرق

هذه ملاحظة اخيرة في صدد الطرق اللبنانية زيد اصلاح تخطيط بعض الطرق السابقة التي لم يحسن المهندسون رسمها او اضطروا الى عملها على الصورة الحاضرة

١ اول طريق يقتضي تحويل رسمها الطريق الجارية من يدرت الى بيت سري فبرما فبعيدات فصليا الخ فائيا طريق مهتة في لبنان ينتفع بها كل قضاء التين ولكن يمكن اختصارها وتقصير مجراها وذلك بان تصنع لما شعبة من محل دكان ثابت فتجري على منحطف الجبل الى رومية فبرما . ومن برما تنحدر الى سفينة عند جسر صليا وهلم برا فهذه الطريق توفى على الركاب كيلومترين ونصف في التسم الاول ثم ٣ كيلومترات في القسم الثاني مجموعها خمسة كيلومترات ونصف تقطعها الجبال في توريبات وتريجات لا فائدة منها . وبذلك تهمل طريق جديدة الى رومية التي اصطنعها اهل رومية على قمتهم دون منفعة . فان المكارين انفسهم يدلون عن هذه الطريق كما انهم يجيدون عن الطريق بين برما وبعيدات التي ساء تخطيطها . وان جرى

الاصلاح الذي نشير اليه انتفع منه اهل المتن الاعلى كلهم كراس المتن وصليا وعرباينة  
وبزبدن وكنيسة الخ لانه يقربهم الى بيروت بمسافة لا تقل عن خمسة كيلومترات تونزي  
ساعة على العجة

ومن فوائد هذا الاصلاح ان اهل رأس المتن يكونون في غنى عن طريق بريدون  
فتسما من قريتهم الى جسر الباشا على طريق المنصورية وكنيسة . واني قد تعرضت لهذا  
المشروع الذي نراه اهل الرأس فقموا على بسببه . وانما عارضته لانه يكلفهم ٦٠٠٠  
ليرة يصرفونها في طريق ليس فيها احد من السكان وهي تمر بين الصخور الصماء . وكل  
ذلك يكسبوا ساعة من الوقت في سيرهم الى بيروت . وزد على ذلك ان اهل الرأس  
لدفع هذا المبلغ العظيم يفكرون في ليجار غابتهم الجيلة لمدة خمس سنوات . فلا ريب  
ان المتأخرين يقطعون كل اشجارها (١)

٢ ويوجد طريق اخرى تتدعي اصلاحا في تخطيطها وهي الطريق بين قريته  
وقبيح وحماتا . فان مسيرها ينافي كل قواعد الهندسة ولهذا الطريق شأن عظيم وبها  
ستصل طريق عين موفق وقبيح . والعجب من هذه الطريق انها تصعد وتصوب وترتفع  
وتهبط في مشارف ومهابط بدلا من ان تسير في طريق مستقيمة على خط سوي . وذلك  
ممكن باصلاح رسما

هذا ما عن لي بخصوص الطرق فاعرضه لاهل لبنان عليهم ينتفعون به . ولكن لا  
يتر البعض منهم الذين يظنون ان فتح الطرق يد كل حاجاتهم ويضاعف ثروتهم فانها  
على خلاف ذلك تكلفهم التكاليف العظيمة لاصطناعها ولترميمها . اما المانع منها  
فحصوله في بعض التسهيلات والتعويضات المادية . ومن ثم ينبغي لهم ألا يتقادوا  
لاصحاب هذه المشروعات التي تسترغ اكياسهم في جانب امر عرضي وكان الاولى  
بهم ان يصرفوا دراهمهم بما هو اصلح لخيرهم (لها البقية)

(١) وانا اشير على اهل رأس المتن ان يصرفوا المبالغ التي يكسبونها من غابتهم لطلب الماء  
الى قريتهم وم اليها في غاية الحاجة . فكيف يا ترى يذهب الى قريتهم المصطافون كما يزعمون  
وليس عندم ماء شروب