

في غرفة كبيرة يوصل اليها بيش عودية عنها نحو اربعين قدماً وبين قاع البئر والفرقة سرداب طوله نحو ٢٢٠ قدماً . واقام المسيو برغش واحمد افندي كمال على قم البئر ثمانية واربعين ساعة حتى استخرجت كل التوابيت ثم اتى بها الى دار التحف المصرية وكانت حيثما في بولاق . وبين هذه التوابيت تابوت الملك سيكس را وجنته والملك احمد الاول وامنتب الاول ونمس الاول والثاني والثالث وستي الاول ورعمسيس الثاني وغيرهم من الملوك والامراء وروساء الكهنة . وهذه التوابيت وما فيها من الجثث المحنطة معروضة الآن في دار التحف بالجيزة . ومن رأي المسيو مبروان اوبوت ابن الملك ششتي نقل هذه التوابيت من مدافنها في بيان الملوكة الى هذا المدفن سنة ١٩٦٦ قبل المسيح خوفاً عليها من اللصوص الذين كانوا في البلاد حينئذ وكانوا يبنشون القبور وينهبون ما فيها . ففي دار التحف المصرية الآن اجساد اشهر ملوك مصر الذين رُقوا ببلادهم الى اعلى مراتب المجد وامتلوا في غزواتهم من بلاد الحبشة جنوباً الى البحر الاسود شمالاً وتعدت لهم الشعوب والقبائل تعديهم للآفة وحرص خلفائهم على هذه الاجساد لكي لا تختلط باديم الارض بل تبقى سليمة الى يوم المعاد

سكة الحديد من مصر الى الشام

لخصنا في المقدم تاريخ السلطنة العثمانية في العام الماضي فذكرنا اعظم ما جرى فيها مع البلاد الخارجية وام ما شرعت فيه او اتت من المسائل الداخية وخبنا الكلام بقولنا انه عام امتاز بالسكك الحديدية في ولايات السلطنة السنية . ولم نجد لنا بيد هذا القول دليلاً اقطع وقصيلاً اوسع ما اورده الديق المتفنن سعادتلو انطون يوسف بك لطفي في مقالة تلاها على الجمعية الجغرافية فترقت اعظم موقع من سامعها لجلالة مجيها ووضوح حقائقها وعظمة فوائدها . فاحبنا تلخيصها في هذه المقالة تعبيراً لتواندها وحثاً للراغبين في ترقية الحضارة وتوسيع نطاق العمران وتبادل المنافع بين مصر والشام على الاخذ في يد الشارع في هذا المشروع المنيد وشدازره في انجاز مسعاه الحديد

سبقت الحضرة الشاهانية اعزها الله الى تعميم السكك الحديدية في ولاياتها كما سبقت الى تمييز رعيها بعنايتها والفتاها فتمتت حضرة يوسف افندي ناقون من اعيان القدس الشريف امتيازاً بانشاء سكة حديد من القدس الى يافاطولها ٨٠ كيلو متراً ومن القدس

الى غزة طولها ٧٥ ومن القدس الى نابلس طولها ٥٠ فالجملة ٢٠٥ كيلو مترات وقد انجز صاحب الامتياز نصف الخط المتجه من يافا الى القدس وسيفجره كله في هذه السنة فتسير عليه القطارات بالركاب والبضائع ذهاباً واياباً قبل تمام الحول . واما الخطان الآخريان فيخبرها في السنة التالية

ومنحت امتيازاً آخر لحضرة عزتلو يوسف افندي الياس سر مهندس متصرفية لبنان سابقاً بإنشاء خط من عكا الى دمشق عن طريق مجدل وطبرية وبانابلس طولها ١٨٥ كيلو متراً وآخر من بانابلس الى نابلس في حوران وطولها ٤٥ وآخر من نابلس الى بصرى وطولها ٦٠ وآخر من مجدل الى حيفا وطولها ١٥ وآخر من بانابلس الى حاصبيا وطولها ٢٠ والجملة ٢٢٥ كيلو متراً . واعطيت الحق بإنشاء بواخر تمرير في بحيرة طبرية بالركاب والبضائع الى المحطات المجاورة لتلك البحيرة . وبإنشاء مرفأ في حيفا وآخر في عكا لتلجأ السفن اليها من العواصف والانواء . وقد عرض الرسم الانتهائي لهذه الخطوط على وزارة التجارة والنافعة فخذت المصادقة عليها ثم بشرع في انشائها لاسيما وانه قد تألفت شركة مالية لذلك ومنحت امتيازاً ثالثاً لعزتلو يوسف افندي مطران بإنشاء خط قليل العرض طولها نحو من ٨٠ كيلو متراً وينتد من دمشق الى المزربيب في حوران . وقد وضع الحجر الاول من هذا الخط في ٩ الجاري باحتفال حافل وسرور عظيم وبشهاد من نائبي صاحبي الدولة والي سورية ومشير المسكر الهايوني وحضرة مدير الشركة

ومنحت امتيازاً رابعاً الى حضرة وليم افندي صوله من اعيان حلب في هذا الشهر بإنشاء خط الزامي من اسكندرون الى حلب وبرجك واخنياري الى اورفه وديار بكر وطولها ٤٠٠ كيلو متر وفرع من حلب الى حماة وحمص ودمشق وطولها ٢٠٠ وفرع من حماة الى طرابلس الشام وطولها ١٠٠ والجملة ٧٠٠ كيلو متر وقد الفت لذلك شركة باسم صولة ووالي وشركائهما . ومنحت مبدئياً سبعة ايام امتيازاً الى جناب عزتلو حسن افندي بهم من اعيان بيروت بإنشاء خط طولها ١٠٠ كيلو متر من بيروت الى دمشق

فيتضح مما تقدم ان طول هذه الخطوط كلها في ولايات سورية وبيروت وحلب وديار بكر ومتصرفية لبنان والقدس الشريف يبلغ ما بين ١٤٠٠ و ١٥٠٠ كيلو متر وقد بدئ بإنشاء بعضها وسيبدأ بإنشاء البعض الآخر بعد زمان قريب ان شاء الله والامل وطيد انه لا تنتهي سنة ١٨٩٢ الا وينتهي إنشاء هذه الخطوط معها . على ان الحضرة الشاهانية لم تخص الولايات المذكورة بالانعام بل منحت امتيازات شتى بإنشاء خطوط عديدة في بر

الاناضول بحيث تفرع في ذلك البركلو وتصل بمخطوط اسكدرونة وحلب وبردجيك وحلب وبخط يفرع فرعين احدهما يند الى وادي الفرات والآخر الى وادي دجلة ثم يلتقيان عند بغداد في خط واحد يند الى البصرة وخليج العجم فيتم الاتصال بين بر الشام وبر الاناضول وفارس والهند وبسهل الانتقال بينها ونحى الاماني وتصح الاحلام وقد اصاب سعادة لطفي بك حيث قال انه اذا تمت هذه المخطوط كلها في ولايات السلطنة السنية ولم تنصل بالمخطوط المصرية بامت مصر منفردة عن سائر الولايات واقتصرت على ما بها من المخطوط التي يبلغ طولها نحواً من ٢٠٠٠ كيلو متر وحرمت ما ينهال عليها من المنافع لو تم الاتصال بينها وبين سرورية ونسطين برهما حيث لا يتصل بينهما الا مسافات مسافتها ١٦٠ كيلو متراً وهي مسافة لا تعظم على اهل العزم ولا سيما بعد ما نبين بالبحث والاستقصاء ان اختراقها ليس بعيد الامكان. وعلى ذلك وضع سعادة لطفي بك مشروعه باصصال المخطوط السورية بالنروع المصرية التي تنهي الآن في الاسميعة

وتفصيل ذلك ان نقام قنطرة ثابتة على ترعة السويس في الجهة المعروفة بالبحر على ارتفاع ٢٥ متراً عن سطح التربة ثم يمد خط من فرع الاسميعة الى العريش وطوله ١٦٠ كيلو متراً ومن العريش الى غزة وطوله ٩٠ ومن غزة الى عسقلان وطوله ٢٠ ومن عسقلان الى يافا وطوله ٢٠ ومن يافا الى حيفا وطوله ٧٠ ومن حيفا الى عكا وطوله ٢٠ ومن عكا الى صور وطوله ٤٠ ومن صور الى صيدا وطوله ٢٥ ومن صيدا الى بيروت وطوله ٢٥ ومن بيروت الى طرابلس وطوله ٦٠ فيكون طول الخط كله من الاسميعة الى طرابلس الشام ٥٨٠ كيلومتراً او يتصل من هناك بالمخطوط الممتدة الى حماة وحلب وبر الاناضول وغيرها وعليه فالمسافة بين الاسميعة وطرابلس الشام لا تكاد تبلغ ثلثة اضعاف المسافة التي بين مصر والاسكندرية ويمكن من يركب النظار المستعجل ان يصبح في مصر ويمسي في بيروت وبالقياس على ذلك يحكم المتأمل ان هذه السكة تعود على البلادين بنوائذ لا تقدر مادياً كانت او اقتصادية او ادبية. فالاتصال بينهما يقرب والتعامل يكثر والثروة تعظم والرفاهة تزداد بانساع نطاق التجارة والزراعة والصناعة من جهة وافتداه الوقت من جهة اخرى. وكلما قصر الزمان في النقل والاخذ والعطاء اسرع دولاب التجارة في الدوران وزادت الثروة في الفيضان. وزد على ذلك ان قوة البلاد الشامية لاتزال كامنة فيها وثروتها لاتزال موجودة بالقوة في تربتها اذ لم تيسر لها الوسائط التي تبرز ذلك من حيز النوع الى حيز الفعل. فاذا مدت اليها السكة التي نحن بصدها ظهرت المنافع التي لا

تزال كاسنة فيها وانتفعت البلاد المجاورة بمواصلاتها ومعاملاتها ولا سيما هذه الديار واستبدلت كل منها المحاصلات التي تكثر فيها بالمحصلات التي تكثر في الاخرى هذا ناهيك عن انتقال المسافرين ذهاباً وارجاباً وخصوصاً حجاج المسلمين من بلاد الدولة العلية الى الحجاز والمسيبين والاسرائيليين من مصر الى القدس الشريف . وكذلك حجاج المصريين وغيرهم يستسلمون ز باردة القدس والتحليل بعد عودتهم من الحجاز لنصر المسافة وقلة النفقة . وبسهل على المصريين قضاء فصل الشتاء في بر مصر حيث لا عندال شتائو وجوسائو ويسهل على المصريين قضاء فصل الصيف في لبنان لصحةمائو واعتلال هوائو واعتدال حره وقلة نفقاته . وبهم النفع بانتقال السياح الاوريين والاميركيين في البلادين وانفاقهم الاموال الطائلة التي تزداد بتزايدهم فيها سنة فسنة . ويعلم ان مصر والشام جافارعة الطرق الى اسيا وافريقية واوربا وقد كانتا في الايام الخالية محطة لرحال المتقلين من قارة الى اخرى ومقرًا لمناجرهم والواجب ان تبقيا كذلك على التوالي الايام والاعوام ولاسيا بعد ما اصعبت افريقية مطحما لابصار الاوريين وميداننا يتسابق اليو المستعمرون . فاذا لم يسع اهلها في تسير النفل وتعبيلو فيها اتخذ الناس الجمار طريقا اليها واتصل الشرق بالغرب بلا واسطتها وغادراها عرضا للانحطاط وعرضة للتاخر . فمصلحتها في الحال والاستقبال تقضي ان يسع اهلها في تعجيل السفر وتسيرو فيها بكل ما في الطاقة بلا اهمال . وقد علفت امالنا ببيل المني لما علمنا ان دولتنا العلية وحكومتنا المصرية راضيتان عن هذا المشروع العظيم الثان راغبان في انعام الرعية له فحبذا لو كان اهل الديار المصرية والشامية ينتهزون هذه الفرصة التي تعود بالمنافع عليهم خصوصا وعلى اوطانهم عموما وينفذون هذا المشروع بما لهم فيجزون ارباحة لهم ولبنهم ومواطنهم

ترعة السويس

طول ترعة السويس ثمانية وثمانون ميلا ٦٦ منها حفرت جدينا وما بقي ماز في بحيرات وقد عُدق بالجرافات فقط وعمق الترعة ٢٨ قدما وعرضها ٢٢٩ قدما عند قاعها وجملة نفقات حفرها ١٧ مليوناً و٥١٨ ألفاً و٧٢٩ جنياً وقد فتحت للتجارة في اواخر سنة ١٧٦٩ وبلغ محمول السفن التي مرّت فيها في السنة التالية نحو اربع مئة الف طن وبلغ في السنة الماضية نحو سبعة ملايين طن ونحو ثمانية اعشار السفن التي تمرّ بها انكليزية . واسهم الشركة اربع مئة الف سهم وقد ابتاعت الحكومة الانكليزية ١٧٦ ألفاً و٦٠٢ او نحو نصف السهام كلها .