

مشروع

سكة حديدية جبلية داخل قضاء المتن

على مشارف لبنان

بقلم جناب سرّ مهندس ولاية بيروت سابقاً بشارة افندي

اهدانا جناب المؤلف مقاله هذه المطبوعة التي تشفّ عن رغبتنا في تقدّم لبنان وصلاح اهلها فاستحسننا ادراجها في المشرق لبنان القراء من فوائدها ويضدوا هذا المشروع على قدر طاقتهم لانه حريّ بالاعتبار بمود على الوطن بالنافع الجزيلة (المشرق)

في عام ١٨٨٥ كان قد استهض همتنا لتخطيط رسم سكة حديدية المرحوم حمدي باشا ايام كان والياً على سورية وبيروت فنشرنا آنذ كراساً اوضحنا فيها إمكان انشاء سكة حديد اصولية من الحطّ الضيق (بعرض متر) بين بيروت والشام وحموران

وكان من الواجب حسب الشروع الاعدادي الذي وضع في ذلك العهد ان يجاري خط سكة الحديد وادبي نهر بيروت وصالها حتى حمانا حيث يدخل في نفق (تونل) على خمسة اوسنة كياومترات ليبلغ خان مراد ومن هناك يمتد في حلف الجبل حتى زحلة والمعلقة ثم يتبع خط السكة الحديدية الحالية مخترقاً سهل البقاع فوادي مجنوفة فهل الزيداني الحصب فوادي بردى فالشام وحموران ولاسباب لا حاجة لايرادها هنا ضربوا صفحاً عن تسيير هذا الحطّ الصوابي في لبنان وعرّكوا على الحطّ ذي الاسنان الحالي. وكنا قد استندنا وقتئذ في انشاء خط حديدي الى اتساع نطاق التجارة والى ما يصيب الجهات التي يمر بها من التقدم. وقد صح ما استندنا اليه ونتج عن ذلك الحطّ من التقدم الاقتصادي فوق ما كنا نؤمله ولكي يطّلع القراء على بيان ما نستند اليه فأتى هنا على محصل الاحصاء الذي كنا وضعناه في ذلك العهد الا كان يُنقل من الركاب والبضاعة بين بيروت والشام وحموران

من المعلوم ان النقل كان يتم 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 الديرتين 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 يُنقل من حوران الى سهل البقاع وما يجاوره نحو اربعة الاف طن فكان جملة المنقول 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 الضيق فقط نحو مائتين وخمسين الف طن واربعمائة الف راكب اي اربعة اضعاف ما كان ينقل من البضاعة وعشرين ضعفاً من الركاب واذ نحن نتعمد 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 سبقت 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 الكروا. كانت تنقل بين بيروت وعاليه في تلك المدة وكان عدد المركبات يتضاعف يومي السبت والاثنين

اما اليوم فيجري يوماً خمسة قطارات ذهاباً واياباً بين بيروت وعاليه وحوافر وكثيراً ما تضيق بركابها ولا حاجة الى بيان الامر التي عادت على القرية الواقعة على الخط الحديدي بالفوائد العزيرة من اقبال الغرباء 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 ومجدون وحوفر الخ اذ قد تعددت فيها المنازل المشيدة
 وأكسعت حدودها ولا غرو اذا بيع الآن المتر الرابع فيها من عشرة غروش الى
 اربعين غرشاً بعد ان كان ثمنه من قبل بين العرش والحسة غروش
 لا ريب في ان لبنان قد وجد كويسرا ليكون خاصة مصيفاً وعلى ذلك يتوقف
 مستقبله فهو اليوم بحكم الطبيعة مصيف سورية ومصر والولايات الداخلية بعد ان
 كان سكان سورية وفلسطين ومصر وما بين النهرين والقرمان يتبعون قبل عدة
 سنوات في ابان الحر إما الى السفر الى اوروبا وإما الى جبل لبنان
 فلبنان يكفي بمركزه الجغرافي المصطافين من اسيا ومصر مؤونة السفر الطويل
 بحراً والنفقات الطائلة التي يتربحها ولاجل ذلك يوثرون القدوم اليه على السفر الى
 جهات اخرى

وعلى اثر الأتزال (اللوكندات) التي أنشئت فيه قد زاد عدد المتبكين عليه
 مع ان الطرقات التي تحترق ليست على ما يرام للخلل في انشائها ولقلة العناية بها
 لا يرام في ان الطبيعة قد خضت لبنان بما لم تخص به ناحية في العمود اذ يجد
 القيم فيه ما يروق بعينه من المناظر على اختلاف مراده ومرغوبه
 ففي قضاء التي يجد التعب الراحة والليل الهواء النقي والماء القراح الصافي
 والتمتزه 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 طرقات النقل الحديثة الكافلة لراحته . ولا سبيل الى عمران تلك الناحية الجميلة
 وتطرق الناس اليها بدورها

أما أن اللبنانيين المشهورين بالكرم والاقدام والذكاء في المهجر الذي يتسابقون
 اليه زوافات ووحداً أن يفكرروا في ان يستفيدوا من موطنهم الفائدة التي يبذلون
 في سيلها النفس والنفس في ارض الغربة
 ان اول ما يجب الانتكار فيه والاهتمام بشأنه في لبنان هو ان يجمع على مثال
 سويسرا بين قري 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 محل آخر من المرافق
لا ريب في ان السوري والمصري يؤثران القدوم الى لبنان والاقامة بين اهله
الذين يعيشون عيشتهما ويتكلمون لغتهما على الاصطيف في اوربا حيث لا يجدان
الراحة والهواء والعافية التي يجدانها فيه

نسأل القارى ايمان الفكرة في الاعتبارات التي قدمناها على اختلاف انواعها
لبتئين الفائدة التي تعود على الجبل بانشاء سكة حديدية تصل بيروت بمرقعاته وروايبه
ولأكثرنا على يقين من ان المشروع الذي تقدم عليه هو من المشاريع التي تكسب
البلاد نفعاً جزيلاً رأينا ان نضع مقدمة لهذا العمل وان نبين الموضع التي تمر بها
السكة

ولأن هذه السكة الحديدية مختصة بالركاب وبالتجارة المحلية علينا بان
نسهل ما امكن الانتفاع منها للقرى التي يجتريها الحط والتي تتأخر

يبتدى الحط بقرب مخفر جسر نهر بيروت لجهة لبنان فيمر ببرج حنود وسن
الفييل والصالومي والدكرانه وبقرب مار روكز وعين ابر نجم والمنصوريه وعين ابر
دبس وعين سعاده وبيت مري وبرمانه والقابيه وبعبدات وبقرب نبع عرعار ومجبس
وبقرب مستشفى الراهبات اللعازريات ومجرفاف وبكفيا والمجديثة ومار الياس
شرباً والشوير وظهور الشوير والمروج ونبع بقلع الشهر الذي سيكون نهاية الحط
وعرضه ١٤٥٠ متراً تقريباً عن سطح البحر وارضيه صالحة جداً لاجل بنائة
الأنزال (الاوركاندات) على الطرز الجديد لراحة الركاب

فمع سرعة حال الطريق التي تصل الآن هذه القرى المختلفة ببعضها يقصدها
للاصطيف نحو من اربعمائة عائلة وفضلاً عن ذلك يوجد على طول الحط الذي
ذكرناه اكثر من اثنين وعشرين تزلماً ما بين كبير وصغير تؤري نحواً من خمسمائة تزل
وهناك ايضاً أديار ومدارس ومعامل حرير

فالقرى التي يجتريها الحط او تجاوره تبلغ نحواً واربعمائة 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 المحلّة 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 بالحط الحديدى الذي يصل صوفر ببيروت

اجل ليس لئلا ان يتفرد بالقيام بهذا المشروع وذلك لاسباب متعددة لا محل لذكرها هنا. واذا انتظرنا اقبال الشركات على القيام به وانفاق الاموال في سبيله بدون مساعدتنا المالية وعلان رغبتنا بشأنه طال انتظارنا وذهب الوقت الثمين سدى بيدنا اننا لو قدمنا قسماً من رأس المال لتسنى للمساهمين اللبنانيين الدخول بصفة اعضاء. في مجلس ادارة الشركة فتريد ثقة الاهلين وتضان مصالحهم بوجود شركاء لهم في تلك المصالح في المجلس يغارون عليها ويحرصون على نجاح المشروع. وفضلاً عن ذلك ان مساعدتنا المالية على القيام بهذا المشروع تجرئ 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 ابيعاع عقارات وارض لا يزيد معدّل ريعها على واحد ونصف او اثنين في المئة

ولا يخفى ان الحط الذي يراد انشاؤه لا يُتبرقظ من المشاريع الوطنية بل من المشاريع التي تمكن اللبناني الذي يبذل المال في سبيلها من ان يقتبس منها فوائد عزيزة 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 التعقّق في دوسه بعض التعديل ويثبت بعض القضايا التي لم تزل في موضع الريب سوا. كان بالنظر الى مد الحط ام الى الانتفاع منه من الامور التي يمكننا تأكيده منذ الآن بالاستناد الى ما اختبرناه من الاشغال النافعة مدة نصف قرن هو ان الحط الذي يراد منه في اجل روابي لبنان ومرتفعاته لا يصادف انشاؤه صعوبة اصلاً لان بوسع لبنان ان يقدم لنا العملة اللازمين للقيام بمشروعنا سوا. كان للتريب ام للبناء. ام لانتصاب الحجارة ام لاقتلاعها ام للنجارة الخ

فضلاً عن قرب المواد وجودتها كالكلس والحشب والحجارة...
ثم ان السكة الحديدية ستكون من النوع الضيق ومن الواجب انها ستبني بواسطة
الكهرباء. وهكذا يتسنى اذا اقتضت الحال للقرى التي يحترقها الحط ان تثار بالنور
الكهربائي

وكم من أمثال هذا الحط يُنتفع منها او يُعنى بنائها 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 . ومعظم هذه الخطوط هي جزيرة الفاندة اينما
كانت . فعليه ليس من ريب في ان المنفعة التي تصيبها البلاد من هذا الحط ستكون
جزيرة اكيدة ولذلك نستنهض همه الرجال الذين يقدرّون المشاريع النافعة قدرها
والذين يوقفون وقتهم واختبارهم ودكاهم واموالهم على نصرتها بغية اخير العام
وتوسيعاً لنطاق ثروة البلاد للاهتمام بهذا المشروع والاقبال عليه فان الظروف التي
صرنا اليها تساعدنا على تحقيق الأمل ولاسيا ان لنا بحضرة صاحب الدولة قومي吉安
باشا المتصرف الجديد ضمانتة لنجاح مشروعنا

فتوجه اذن الى هذه الهيئة انظار مواطنينا الذين مكنتهم الظروف من السفر
الى اميركا واوربا وانظار ارباب العقول الناقبة الذين خبروا المنافع التي تنشأ عن بناء
الخطوط الحديدية . ولنتسّع بمعامل القيرة 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 السبيل وتبث فيهم حرارة الرغبة في استنباط
الوسائل التي ترفع الشعب وترقيه وتوفر له الرغد والنجاح

فلماذا لا نقتدي باخواننا في الغرب بتخصيص معظم وقتنا واموالنا في المشاريع
التي تعود على وطننا بالنفع الجزيل ؟ . ولماذا نقضي على انفسنا بالتأخر في طريق
التسدين والرقى والعمران ؟