« ويلاه انا اشأم المدن حظًّا واسوأها حالًا رأت عيني جثث ابنائي متراكمةً في ساحاتي دفنتين في ظرف تسع سنين رماني فولكان (اله النار) بسهامه المتقدة بعد ان صدمني نبتون (اله البحر) بتياراته الهائل. وأسفي على جاني السابق طمسهُ الدهر فأحالني الى رماد. فيا عابري الطريق ابكوا لسوء طالعي واندبوا بيروت المضمحلَّة »

وبقيت بيروت مسجَّاةً بكفنها مطمورة تحت رمادها ردحاً من الدهر كما اشار الى ذلك السائح انطونين المعروف بالشهيد لمَّا اجتاز بجوارها في اواخر ذلك القرن السادس قال :

« وصلنا الى المدينة الفانتة الجمال بيروت التي فيها كانت قبل هذه السنين تلك المدرسة الحقوقيَّة الذائعة الصيت . وهي الآن قد استولى عليها الخراب ». والحقُّ يقال انَّ بيروت بعد تلك النكبة لم تَعُد الى رونقها السابق مع نهضتها في القرون الوسطى في عهد الصليبيين وفي زمن ممالك مصر . فبقيت كمدينة صغيرة حتى اشرق عليها نور القرن التاسع عشر فنفضت عنها ثوب خمولها وجلست ثانية على منصَّة المجد . والامل معقود على رقيها الثابت بفضل فرنسة وليَّة امرها وصديقتها وحاميتها

(يتبع)

لائحة للاصطياف في لبنان

لجناب المهندس اميل افندي خاشو

لمَّا عُرضت قبل ثلث سنين ميزانيَّة لبنان الاقتصاديَّة ولحظنا عجزها البالغ الى ما يزيد عن ٥٠٠ مليون فرنك ألححنا في لزوم تنمية الاستنتاج بالفلاحة ورأينا انَّ في ذلك النجاة من موقفنا الحرج . وهاك اليوم قد دخل في الحساب عاملٌ غير منتظر لعلاج دائنا الاقتصادي وإنْ ذاك الَّا الاصطياف . ولسنا نجهل ان الاصطياف لا

يدخل في حيز العمل بالفلاحة لكنَّهُ شبيه بهِ بما يؤدّيهِ للجبل من المبالغ المالية فانَّ لبنان قد ربح بهِ في الصيف الماضي مـا يساوي خمسين مليوناً من الفرنكات وذلك ما يضيف على مالية لبنان الكبير

فهذا ما حدا بنا الى كتابة فصل في شأن الاصطياف ليقف القرَّاء عمَّا يستفاد بهِ من المنافع التي بها يُسَدّ بعض الخلل من تأخر الصناعة في لبنان وبذلك نستطيع ان ننظر الى مستقبلنا بثقة واطمئنان

مرَّت علينا سنتان منذ صرف ذوو الامر نظرهم الى تنشيط الاصطياف فأتى فعلهم رهين الاشارة بل فاق املهم في العام الماضي. وذلك ما يستدعي اهتمامنا لئلَّا تخمد هذه الحركة فلا نكتفي بالصراخ والجلبة بل نسرع الى العمل فنضع اليد على الجراث. ولا يخفى علينا انَّ اللبنانيين ذوو جدّ ونشاط يتلقَّفون الفُرَص للربح السريع لكنها ستفوتهم ان لم يُراعوا الاحوال ويسعوا في تحسينها. فلا يكفيهم ان يحوّلوا الى منازل للسكنى اصغر الفنادق واحقر الخانات. ان لم يضمُّوا القوى جميعهم رجالًا ونساء لاتخاذ الوسائل الفعَّالة لتنظيم احوال الجبل وتوفير اسباب الهناء التي من شأنها ان ترغب المصطافين الى سكناه

وها نحن نبسط هنا رأينا في هذا الامر الهامّ ليبحث فيه اصحاب الرأي العام فيقفوا على احسن الوسائل واقربها للفوز بالمرام. وتسهيلًا للامر نقسم كلامنا الى ثلثة اقسام نخصُّ القسم الاوَّل بمنطقة الساحل من خلدة الى جونية وجبيل. ونفرد القسم الثاني للجبل. وفي الثالث نتكلَّم عن زحلة وبعلبك ومدن الداخلية. وانَّما نبتدئ بالبحث عن الامور العمومية التي تشمل كل انحاء الاصطياف

١ مسائل عمومية في الاصطياف

انَّ الاصطياف في لبنان لا يقوم الَّا بالتجوُّل في انحائهِ. ولا تجوُّل دون وسائل للتنقل والمواصلات. فلا بدَّ اذن من شوارع وطرق وهذا كلُّهُ يتمُّ فقط بالمال والنفقات

ولا يكفي لذلك ما كان ينفقهُ اجدادنا. فانَّ ما ندفعهُ اليوم في احد مشروعاتنا كان اجدادنا يستطيعون ان يعملوا بثمنهِ معاملةً واسعة

﴿الضرائب﴾ ولقائل ان يقول واين نجد المال للقيام بهذه النفقات ؟ الوسيلة الاولى والكبرى هي زيادة الضرائب . ولا عجب فان الدول اصغرها واكبرها لا تحيا الّا بما تقوضهُ على سكّانها من الضرائب . ثمّ انّ الضرائب في لبنان بالنسبة الى ما يدفعهُ الاوربّي لدولتهِ كادت لا يُعبأ بها . وما لا شكّ فيهِ ان المثرين بيننا لايدفعون من الضرائب ما يوازي ثروتهم ولاسيما انّ الاغنياء في بلادنا كثيرًا ما كانوا يحرّرون نفوسهم من أداء الضرائب إمّا بالرشوة وإما بالمجاملة والنفوذ حتى انهُ ثبت انّ ثلث الضرائب كانت تبقى في اكياس اصحابها

فان شئنا اذًا ان نُنظّم في عداد الدول المتمدّنة فلا مناص من تضحية المال والتفاني في سبيل الخير العام . وعلى ارباب الثروة ان يُقبلوا بطيب الخاطر على هذه الخدمة لوطنهم ناظرين الى ما يتكبّدهُ اخوتهم الاوربيون من الضيق في جانب المساعدة العموميّة حتى انّ «شدّة لعب الورق» التي تباع في بلادنا بفرنك تكلّف الاوربّي عشرة فرنكات مع كونها مصنوعة في بلاده

وهنا دعوني اقصّ عليكم استطرادًا ما حدث لي في باريس قبل اربع سنوات . استدعتني احدى الشركات الكبيرة التي مكتبها في شارع سان جرمان فاخبرتني انّ الحوض السامي التمس منها ان تباشر بعض الاعمال في سوريّة وخصوصاً في شارعي فوش وألنبي في بيروت . فسألوني ما رأيي في ذلك وكم يُباع متر الملك المربّع فاجبتهم ان اصحاب الملك يطلبون في المتر من ٤٠ الى ٤٤ ليرة مصريّة ماكان يبلغ وقتئذٍ الى ٢٥٠٠ فرنك تقريباً . فما سمعوا هذا حتى نفروا من ذاك المشروع صارخين انّ شارع سان جرمان ذاتهُ في باريس لا يساري هذا الثمن واين منهُ شارعا فوش وألنبي ؟ فكانت النتيجة انّهم رفضوا الشغل بتاتاً

وقد أدّت حالتنا الماليّة الى امرين غريبين فانّنا نستقرض المال بربّي يبلغ ٢٠ الى ٢٥ في المئة ونضع رأس مالنا في المصارف بواحد بل بأقلّ من واحد في المئة . وذلك بمنتهى الغرابة

وما لا شكّ فيهِ ان ميزانيّة لبنان الكبير لا تفي بمشروعاتهِ العموميّة كما لا تقوم ميزانيّة البلديّة بنفقات اعمالها . فانّ لبنان الكبير يمنح للنافعة ستة ملايين من الفرنكات من ميزانيّتهِ البالغة ٤٠ مليوناً يزاد عليها مليون آخر للزراعة . وهذا المبلغ دون القليل

لا يكاد يفي بالاشغال البسيطة ولستر عيوبنا . فانّي لهُ ان يساعد على نهضة البلاد وترقيتها . فها ان الاصطياف قد اكسب لبنان في العام الماضي خمسين مليوناً من الفرنكات . أفلا يجوز للحكومة ان تخصّ منها بواسطة الضرائب خمسة ملايين تُصرَف في المشروعات العموميّة وفي الخير العام ؟ وان نَفَرَ اللبنانيّون من ذلك فقُلْ على وطننا السلام

﴿القرض﴾ على انّ الضرائب ذاتها لا تَسُد حاجاتنا فلا بُدّ من الاستقراض لكنّ الاستقراض لا يتمّ إلّا اذا تأكّد القارض انهُ سينال ربحاً من وراء قرضهِ . والضرائب العموميّة هي التي يُرهَن بها قرضهُ

على انّ القرض الذي تكرّر فيهِ القال والقيل لم يتقرّر حتى اليوم اذ لم يتّفقوا على اي عملةٍ يُستند القرض أعلى الذهب ام الورق ؟ يريدون نقوداً ثابتة القيمة والذهب وحدهُ على رأيهم هو ثابت القيمة . وفي قولهم هذا نظر لان النقود الذهبيّة عينها لا تخلو من التقلّبات وربَّ دولةٍ قريبةٍ منّا لم تنل بها مرغوبها . ثمّ انّ الورق كما يهبط يمكنهُ ايضاً ان يتصاعد ثمنهُ فيبلغ الى قيمة ثابتة وعلى كل حالٍ لنا اسوةٌ بفرنسة التي تخاطر بماليّتها ولعلّها قريباً تقوى على تمكين ماليّتها فان مشينا معها وجدنا لنا ضميناً لاقتصادنا فلا نؤخّر مشروعاتنا التي نؤمل منها سدّ عجزنا المالي

﴿المشروعات اللازمة﴾ فان افترضنا القرض المذكور دونك الاعمال التي تسترعي النظر بعد تخصيص ٤٠ الى ٥٠ مليوناً لاعمال السقي والزراعة واوّل كل ذلك ﴿الأنزال﴾ . فانّ الافراد الذين كنّا ننتظر منهم القيام بهذا العمل لم يحقّقوا املنا فلا بُدّ من قيام الحكومة بهذا المشروع الجلل . وقد اراد حاكم لبنان الكبير ان يفضّ هذا المشكل فاستدرك الامر في بيروت وحدها والّف في ذلك الشركات فقامت بهمّتها ابنية جديدة تصلح لسكنى المصطافين والمسافرين

لكنّ الجبل في حاجة ماسّة اليها فان كانت هذه الأنزال قد كفت للعام الماضي فانّها ستضيق قريباً على المصطافين فلا بُدّ من اعداد غيرها . افيكفي في كل بلدة نُزُل او نُزُلان لكل منها مئة غرفة ان بلغ عدد المصطافين ١٥،٠٠٠ وان تزايد هذا العدد حتى يبلغ ٣٠،٠٠٠ او ٤٠،٠٠٠ فهيهات ان يفي لبنان بالغاية المنشودة

فعلى الحكومة اذن ان تطلب حلّاً لهذه الأزمة ولا نرى في الضرائب التي

وضعتها على المقامرات سدًّا كافياً لهذه التلمة مع نفور كل الادباء عن السماح بها لانها تشين سمعة لبنان. ومن ثمّ سُرَّ ارباب الدين والادب لمّا أبطل الحاكم العامّ الرخصة بالمقامرة واقفل دورها. والحقّ يقال انّ هذا الداء العُضال كان أصبح حجر عثرة في سبيل العموم ليس فقط اغنياء القوم ولكن ايضاً العَمَلة وذوي الحرف والصنائع فكانوا يدخلون تلك المعاهد فيصرفون رواتبهم حول البساط الاخضر بل يرهنون ما لديهم من المال حتى أثاث بيوتهم ويعرّضون عيالهم للفقر المدقع

فليس اذن الارباح التي تُنال من ترخيص هذه المقامرات ولا يقولنّ احد انّ الانزال في حاجة اليها لتقوم بمعاشها فهذا قول لا سند لهُ . وكذلك لا صحّة لزعم الزاعمين انّ الغرباء يحبّون هذه المقامرات والصواب انّ معظم الذين يتعاطون اللعب انّما هم الوطنيّون الذين نُفث فيهم هذا السمّ وجعلوا المقامرات ديدنهم واكسبوا الوطن سمعةً سيّئة في اعين المصطافين

وعلى كل حال ان كان لا يمكن حسمُ الداء فلتُحصَر حدودهُ لئلّا ينتشر داؤهُ وتتّخذ الوسائل لكبح جماحه وان امكن ان يستفاد منهُ بعض الخير لمنفعة العموم كما في باريس حيث رضعت الحكومة ضرائب على المراهنات (Pari-Mutuel) تخصّها لمساعدة الاعمال الخيريّة

وقبل كلّ ان لم ترَ الحكومة بُدًّا من فتح مكان للمقامرات فلتتخذ لذلك محلًّا رسميًّا مجهّزًا لتلك الغاية لا يدخلهُ غير اهل الثروة دون الرعاع والعُمّال وسائقي العربات. كما صرّح لي بذلك احد المصطافين المصريين. اقول هذا لا تحبيذاً للمقامرات بل اختياراً للشرّ الاخفّ بين الشرّين

دَعْنا نعود الى موضوعنا فندلّ على توزيع المالية لتنشيط الاصطياف

﴿الطرق وتوثيرها﴾ لتحجير الطرق وتوثيرها شأن عظيم وذلك يقوم خصوصاً باختيار الحصى الذي تنعمهُ المحادل الضخمة فيتحوّل الحصى الى مسحوق ناعم ينتشر في الهواء فيعمي السابلة بغباره او يشوّه بشرتهم لاسيما بعد الحرب وقد توفّرت في مدننا السيّارات والاوتوموبيلات

وقد ثبت اليوم بالتجربة ان الحصى المأخوذ من الحجارة الكلسيّة لا يوافق لتوثير الطرق وتمهيدها لوفرة ما يثور في الجوّ من غباره فيجب العدول عنهُ الى

الحجارة البركانيَّة سواء كانت من الغرانيت او من الحُمَر وكلاهما قريب المنال تنقلهُ المراكب مع اعتدال ثمنهِ

فلنقابل الآن ما يكلّف التحجير بالحجارة الكلسيَّة وبالحجارة البركانيَّة ولنعتبر مثلًا طريق بيروت الى عاليه مباشرة من فرن الشبَّاك عند رأس التراموي والمسافة بينهما ١٥ كيلومترًا و ٦ امتار عرضاً. فان المتر المربَّع باعتبار سمك الحصى ١٢ سنتمترًا يكلّف ٩٠ قرشاً سوريًّا بالحصى الكلسي و ٣٣٠ قرشاً بالحجر البركاني اعني انَّ كلفتهُ تبلغ تقريباً اربعة اضعاف الحجر الكلسي فتكون كلفة تحجير طريق بيروت عاليه ١٣٥٠٠ ق س بالحجر الكلسي و ٤٩٥٠٠ بالحجر البركاني لكنَّ الحجر الكلسي لا يثبت اكثر من سنة واحدة بينما يداوم الحجر البركاني على الاقلّ ثلاث سنين ونصفاً ويغنينا عن الغبار فالفضل اذن لهُ على الحجر الكلسي

ومن هذا يلوح اضطرارنا الى ماليَّة كبيرة مدَّة اربع او خمس سنوات متتالية الى ان تُصلح طرقنا العموميَّة البالغة ٤٠٠ كيلومتر فيرتاح المصطافون الى نظرها والسير فيها. وهذا المبلغ على رأينا ينبغي ان لا يقلّ عن مليون ليرة سوريَّة اي نحو ٢٥ مليوناً من الفرنكات. فمن هذا القبيل لا مناص من افتتاح قرض باسرع وقت . فالعمل العمل فقد شبعنا من الكلام والمفاوضات الفارغة

٢ بيروت والاصطياف

معلوم انَّ المصطافين والسيَّاح لا يقصدون بيروت إلَّا ليقضوا فيها يوماً او يومين بل ساعات قليلة فهي في طريقهم اشبه بالمحطَّة في السكك الحديديَّة ينزلون فيها ريثما يواصلون مسيرهم الى الجبل او الى الداخليَّة

ولكن ناشدتك الله ألا تستحقّ عاصمتنا ان تتوقف زمناً اطول أبصار الزوَّار لما خصَّها الله به من المناظر الجميلة كحسن الموقع وانبساط الاحياء على الرُّبى متدرّجةً وواجهة البيوت العامرة والقرب من البحر واشراف الجبال المحدقة بها وطيب هوائها. فلا جرم انَّ ذلك كلَّهُ من شأنهِ أن يبهج الناظر. لكنَّ هذه المحاسن كلها مطموسة بما يلقاهُ الغريب في شوارعها من الاوساخ وقلة النظام فانَّ بعض احياء البلد تتراكم فيها الاقذار ولا ترى للعموم حديقةً يقرُّ اليها نظرهُ ولا شجرة يستريح في ظلّها. نعم

انَّ هذا كان حظّ بيروت خصوصاً في العهد التركيّ لكنَّ الداء لم يُعالج العلاج الكافي بعد الحرب بما يُنسب الى بلديَّتنا من التقاعس ولعلَّهُ لا يُرجى لهُ شفاء الى ان يهتمّ وجوه البلد بعلاجهِ فيسعون الى اختيار رجال ذوي همَّة وإقدام يقومون بواجباتهم في المجلس البلدي

قل لي رعاك الله اي ُ ترقٍ ونجاح يؤمّلان من مجلس بلدي يدخلهُ العطّارون وباعة الخيل ولا وجود بينهم لمهندس وعالم بالبناء . نعم انَّ بين المستشارين البلديين من شعروا بهذا النقص وعرضوا اصلاحهُ . الَّا انَّ صوتهم كان كضربة في الماء او نفخة في الهواء . واحسن طريقة لتحسين ادارة البلديَّة ان يُختار اعضاؤها مناصفةً كما في الاسكندريَّة قسم منها منتخب وقسم معيَّن

ومن المعلوم ايضاً ان ادارة النافعة التي تعيَّنت منذ زمن قليل للاشغال العموميَّة غير كافية ولاسيما ادارة الهندسة البنائيَّة التي لا يكاد يُعرف لها وجود والنافعة هي التي تتولَّى اشغال الهندسة فتأمر وتنهي وتصدّق على رسوم البناء واطرازهِ وتشيّد المعاهد العموميَّة وليس في دائرتها رجلٌ مسئول . وقد علمت انَّها ترخّص لشارع فوش بالسير في ذات الهندسة الحرفيَّة فشيّدت لها الابنية الالمانيَّة العريضة

ثم ان ادارة النافعة مرتبطة بالمجلس البلدي في كل امورها حتى انها لا تستطيع ان تصرف اي مبلغ كان دون مضبطة منهُ . فينتج عن ذلك اضرار جمَّة فانَّ ادارة الاشغال العموميَّة تحتاج الى استقلال تامّ فتُعيَّن لها ميزانيَّتها الخاصَّة مع وضع لائحة مدقَّقة للاشغال المطلوبة كاصلاح الابنية وتنظيم الشوارع وانشاء الاقنية لتصريف الاقذار ومجازر الخ

فمن اراد ان يدرك سوء حالة الهندسة البلديَّة عليهِ ان يتفقَّد أحياء المدينة المستجدَّة فيجدها بلا ترتيب ولا نظام . فان حي مدرسة الصنائع والفنون مثلاً الذي يُوشر بانشائهِ منذ عشرين سنةً وكان حقُّهُ ان يكون حيًّا بالغاً نهاية الحسن هو اشبه بساكن الزنوج لا نظام فيهِ ولا هندام أقيمت فيهِ الابنية كما خطر على بال اصحاب الملك

وما قولنا عن شوارع المدينة وطرقها التي تحتاج سريعاً الى التوسيع فلو جروا في اصلاحها على نظام وتتبَّعوا بالترتيب حيًّا بعد آخر مباشرين مثلاً بشارع البريد لينظّموا

ابنيتهُ تنظيماً نهائيًّا ثمَّ يتبعونهُ بشارع جورج بيكو الخ كما اشار عليهم صديقنا يوسف افندي افتيموس لادركوا الغاية المنشودة فتراهم على خلاف ذلك مرتابين متحيّرين لا خطَّة لهم ثابتة في العمل

ولا اتعرَّض هنا لاقنية القاذورات ومصارفها لان درسها يستدعي بحثاً خصوصيًّا وبلغني ان اصحاب الفنّ ساعون في اصلاحها قريباً . ومعلوم ان على تنسيقها يتوقَّف كثير من الاصلاحات البلديَّة وتنظيف شوارع المدينة

فلنفترض اصلاح هذه الاقنية ولنلقِ النظر على مستوى الطرقات التي لم يتَّفقوا حتى الان على نوع تبليطها . وقد تعهَّدت شركة الترامواي بتبليط خطوطها فنشكرها على هذه الخدمة وأملنا ان لم تتباطأ في انجازها . ثمَّ نقترح عليها ان تمدّ خطوطها في احياء جديدة على الاقلّ في حيّ الاشرفية وحيّ المصيطبة وتسعى في ان تجعل اسلاكها لاحقة ببعضها دائرةً حول المدينة

هذا عن شوارع الترامواي وما قولنا عن بقيَّة الطرق ؟ كيف يجب تبليطها ؟ يتسارع البعض ويجيبون فلتبلَّط كالطرق العمومية السابق ذكرها بالحجر البركاني لكنَّهم لا يفطنون انَّ احياء بيروت على شكلين منها سويَّة يصلح لها هذا الحجر لولا انهُ غالي الثمن ومنها منحنية لا يوافقها هذا الحجر لانهُ صقيل زلج لا يصلح للمركبات فانَّ الخيل لا يمكنها السير عليهِ لاسيما اذا سقط المطر

واشار بعضهم الى التبليط بالخشب وانَّما هذا ايضاً ذو كلفة بالغة تأباها ميزانيَّتنا فيبقى التبليط المعروف بكادام الممزوج بالقطران او التبليط بالبيتون المختلف التركيب وكلتا الطريقتين حسنة والمصريون قد استحبُّوا الشكل الاوَّل فلا بأس من استعمالهِ وعليهِ جروا في بيروت في حيّ الفرنسويين الَّا انَّهم لم يراعوا فيهِ الاقتصاد

ومع اصطلاح ارباب الفنّ على تبليط حسن واقتصادي للطرقات لا بُدَّ من عمَّالة عديدين لمراقبة الطرق دواماً

﴿الجازر والمسالخ﴾ تحتاج مسئلتها الى شركة تهتمّ بها من حيث النظافة والاقتصاد فانَّ دماء المذابح تذهب هدرًا فتسيل الى البحر ويستطاع الاستفادة منها كسماد حسن للفلاحة

﴿الحدائق العمومية﴾ هذه مسألة حيوية. فان الحديقة العمومية مع نقصها تحوّلت الى معرض واليوم تسعى الايدي في قلبها ظهراً لبطن ولا نعلم من هو الرأس المُعنى باصلاحها وتحسينها. وكانوا فكّروا سابقاً بانشاء حدائق غيرها ولم تخرج تلك الافكار الى عالم الحقيقة بل تصرّفت الحكومة على خلاف الحقوق بتلك الباحة الواقعة غربي السراية القديمة وكان حصل الاتفاق على تحويلها الى جنينة عمومية

وما قولنا بتلك المنازل القذرة الواقعة في وسط المدينة حيث تُعلن العمارة بكل مساوئها فتشوّه بيروت وتجعلها كمدينة الفجور والخلاعة في عين الغريب فيرى المرسات راتعات في البيوت الجميلة وهو مع ذلك يسمع العموم يتشكون من غلاء الايجار

فترى كم هي عديدة احتياجات بيروت لو اراد اهلها ان تستأنف انظارَ الغرباء ليقصدوها ويطلبوا فيها الاقامة

﴿غابة الصنوبر والبارك﴾ ولعلّ ضواحي بيروت اغنى بالمتنزهات من داخلها. لبيروت غابة صنوبر شاع ذكرها في كتب التاريخ ولو شاء ارباب الامر لجعلوها جنّة غنّاء. وقد تألفت لذلك شركة تدعى بشركة البارك فكان المأمول من عنايتها ان تجعل تلك الناحية جنة تُرى اليها العيون ويجدون فيها ما تأنس به نفوسهم من خضرة واشجار وبُرك ونوافير ومجريات وبستقوا الهواء الصافي إلا انها عدّدت فيها المباني دون نظام فتحت المقاهي والنوادي للاجتماعات والمقامرات وخصّصت الساحات الخالية لسباق الخيل وللترويضات البدنية

وقد وضعت البلدية حالاً على بساط البحث مسألة تحويل المقابر الاسلامية القديمة الى حديقة يُبنى في وسطها تل كبير ومسرح عمومي لعرض السينما وهو فكر حسن والافضل عندنا لو جُعلت تلك الساحات متنزهاً عمومياً واسع الارجاء يقصده الناس لتسريح البصر وترويح البال واستنشاق الهواء النظيف

ثمّ انّ الاتراك في زمن الحرب فتحوا ثلثة شوارع جديدة تُعرف اليوم بشارع فوش وألنبي وفخر الدين ابتاعوا من اصحابها على جانبيها عشرين متراً كبقية الشوارع. ثمّ ان بين شارع فخر الدين وشارع المستشفى العسكري الموازي لهُ يبقى خمسون متراً نُزع عشرون منها عن اصحابها فلو نزعوا الثلثين متراً الباقية أصبح طول الشارع ٣٠٠ متر وامكن انشاء حديقة تبلغ مساحتها ١٥٠٠٠ متر مربع تكون

كجنينة للبلد وكخير جيرة للسراية الكبيرة وتلاشي من الوجود تلك الاحياء القذرة. أما قيمتها فلا تكون عبئاً على مالية بيروت لان املاك البلدية في تلك الانحاء لوقوعها وسط بيروت سوف يزداد ثمنها فتُباع باغلى قيمة

وان لم ترضَ البلدية بحلّ المشكل على هذه الصورة فعليها ان تنزع الاملاك الواقعة بين شارعي ألبي وفخر الدين من اصحابها. فان فعلت طهرت البلد من اقذر احيائه حيث تعيش كل الجراثيم الوبيئة وقد تفقدتُ تلك الجهات في أيام الحرب بامر الوالي عزمي بك فوجدتها اكواخاً في منتهى القذارة والاتساخ فمن ذلك مطمورة من اوخم المطامير سمتُها عشرة امتار كان يأوي اليها سبعة اشخاص. وذلك الحيّ يسودّ الى اليوم وجه حاضرتنا ووجه البلدية التي تضرب الصفح عنهُ. وكنّا عرضنا على عزمي بك وقتئذٍ ان يبني لسكنى اهل ذلك الحيّ مباني نظيفة في جهات الرمل ويخرب هذا الحيّ الشائن فيبيع قسماً منهُ ويخصّ القسم الآخر بانشاء حديقة جميلة. فرضي عزمي بك بفكرنا ولولا نهاية الحرب لكان اخرجهُ الى حيز العمل

فهذه مقترحات نعرضها على ارباب الامر يمكنهم ان يباشروا بتحقيقها بتاتاً على قدر ما تسمح به حالة بيروت المالية في السنين التالية

﴿سواحل لبنان﴾ وليست بيروت وحدها تستحقّ الالتفات في سيف البحر. ففي شمالها الخليج اللطيف المنسوب الى القديس جرجس ثمّ عدّة قرى طيبة المناخ كدورة وانطلياس وضبيه وسربا وخصوصاً جونية يجمع بينها خطّ الترامواي. ولا شكّ انّ الاقبال عليها سوف يزيد ولاسيما اذا ابدلت شركة الترامواي المحرّك البخاري بالكهرباء فيتنقل القطار مراراً في النهار بينها

وغنيّ عن القول ان جونية خصوصاً من اصلح المقامات في كلّ حين وهي في الشتاء خيرُ منزل لسكّانها اذ هي في عمق خليج مستورة عن الريح الشماليّة مخفورة بجبال كسروان التي تكسوها ابهى حُلّة سندسيّة. فمن الواجب اللازب اذاً ان تُفرغ كنانة الجهد في تحسينها وتوفير اسباب هنائها. وقبل كل يجب ان يُشيَّد هناك نزلٌ تُفرَد فيه نحو ٣٠ غرفة مؤثثة حسنة الهندام. فلو حصلت جونية على ذلك لزاد الشرق الى سكناها. وهكذا حصل لعدّة مدن ساحليّة في فرنسة بعد ان كانت خاملة

وقبل ان نبارح السواحل ينبغي ان نذكر ما نوته شركة مصريّة يرئسها جناب

نجيب شكور باشا منذ ٢٠ سنة فانها تريد ان تحوّل الى واحٍ بديع في ارباض البلد الفسحةَ المعروفة بالاوزاعي في بترحسن حيث كان يجري سباق الخيل . فنعم الفكر نتمنى إخراجهُ الى حيز العمل باقرب وقت لان ذاك المكان بيبوسة هوائه وجودة مناخهِ يفضل على سكنى بيروت

٣ً الاصطياف والجبل

هلمَّ الآن بنا نصعد الى لبنان ذاك الجبل الشهير المعمَّم بالثلج المتسطق برونق الربيع والخريف في اوساطهِ والمتلظي في حضيضهِ بحرارة الصيف . فان تبعتَ آثار المصطافين رأيتَهم يؤمّون ناحيتين خصوصاً اعني عاليه وبحمدون وصوفر من جهة وبيت مري وبرمّانا وبكفيّا والشوير من جهة اخرى . امّا المصريون منهم الذي لا شغل لهم في بيروت فانهم يفضّلون المراكز البعيدة إمّا الارز وجهاتهِ وامّا جزين وانحاءها ونعمَ ما يعملون بابتعادهم عن لبنان المركزي فينجون من مطامع بعض اهلهِ الذين يزيدون بغير فطنة كل سنة قيمة استئجار بيوتهم فينفّرون المصطافين ويعرّضون نفسهم للخسارة فيكون مثلُهم مثل صاحب الدجاجة ذات البيض الذهبي حيث شقّ حوصلتها طمعاً وفقد بيضهُ

وعلى كلّ حال نرى المصطافين يتزاحمون في جهات عاليه وصوفر حتى اصبحت تلك الجهات مدناً عامرة فيفقد المصطافون ما يحتاجون اليهِ من السكينة . ولا ننكر ما لعاليه خصوصاً من الفضل بحسن موقعها وقربها من محطّة السكة الحديدية ووفرة المتنزهات الواقعة بجوارها . الّا انَّ لجهات بيت مري وبرمّانا وبكفيّا والشوير فضلاً ايضاً بمناظرها ومناخها ولطف اهلها ولاسيما بهدوئها وابتعادها عن الجلَبة والضوضاء والمقامرات . لكنَّ طريق العجلات والاوتومبيلات غير محكمة كثيرة الحفر والوعر لا يقطعها المسافر إلّا تردّى من غبارها بثوب ابيض مع قلّة السيّارات فيها بالنسبة الى عاليه

فيا لله ما أبعدنا من ترقّي البلاد المتمدّنة فاني كنت في العام الماضي راكباً اوتومبيلاً توغّل الى اعالي جبال الاردين والبيريناي فخفتُ ان يصيبنا في تلوّياتها واعوجاجاتها بعض الضرر فكان سفرنا اهنأ سفر فتذكّرت ما يتهدّدنا من الاخطار

في لبنان كلّ مرّة نرقى الجبل مع اعوجاجات طرقه «واكواعها» وعثراتها المتعدّدة وذلك لجهل مهندسيها في توسيعها بدلاً من توفير لَيّاتها ذهاباً وإياباً دون فائدة إلّا اطالتها

هذه ست سنين يتباحث فيها اصحاب الامر عن انشاء طريق من بيروت الى بيت مري تقصّر الطريق السابقة نحو ثلثة كيلومترات ويقلّل نحو اثنتي عشرة من اعوجاجاتها و«اكواعها» مع تحسين الباقي منها على طريقة فنّية وحتى اليوم لم يتّفقوا على عملها مع انّ تخطيطها قد تمّ وبوشر باصلاح نحو كيلومترين منها. وكلّ يعلم ما وراء إنجازها من المنافع الجمّة للمصطافين وهي من افضل مقامات الاصطياف لولا نقص الماء في تلك الجهات. وقد اثبتنا ان المياه كثيرة فعلى الشركة التي تألّفت لجلب المياه من ينابيع لبنان العليا ان تسرع الى العمل فتقوم بوعدها

هذا وكنّا قبل الحرب فكرنا مع بعض اصحابنا ان نجهّز في لبنان مُصعّدَين بتوازن الاثقال (funiculaires) الواحد من نهر الموت الى برمّانا والآخر من جونية الى حريصا فجاءت الاوتومبيلات تغنينا في الحاضر عن هذا المهمّ لكنّ الاوتومبيلات تستدعي اصلاح الطرق فطريق بيت مري الى برمّانا وبكفيّا لا تزيد نفقتها على ١٥٠٠٠ الى ٢٠٠٠٠ ليرة سوريّة وهذا قليل بالنسبة الى منافعها للوطن لاسيما ان اهل تلك القرى تعهّدوا دفع نصفها فيبقى ٢٥٠٠٠ ليرة سوريّة على ميزانيّة لبنان الكبير. ثمّ يجب مراقبة واصلاح الطريق من بحنّس الى ظهر الشوير ومسافتها من ١٢ الى ١٥ كيلومترًا لترسّع اكواعها ويوتّر وَعْرها ويُمنع اصحاب الكروم عن اختلاس جانب منها

وهذا ما يختصّ بلبنان المركزيّ. ويبقى تعديل الطريق المدعوّ بطريق اعالي لبنان والغاية منهُ ان يجاري الطريق العموميّة ويجمع بين كل المشارف والقرى التي تنفذ اليها. ولا يُنكر ما في انشاء مثل هذه الطريق من المحاسن بحيث تتّصل كل طرق لبنان ببعضها فتصبح كدوائر مقفلة. لكنّ هذا الفكر لم ينضج حتى اليوم ولا بُدّ لهُ من درس وبحث مدقّقين. وأمسُّ من هذه الطريق حاجةً تحرير الطرق الحالية واصلاحها على طريقة معقولة فنّية من تسوية وتقصير وتنظيف وفي ذلك اقتصاد واضح على ميزانيّتنا

وكثيرًا ما تأتينا طلبيّات بعض اهل القرى الصغيرة الذين يقترحون على الحكومة

انشاء طريق قريب منها. فذلك من النوافل التي لا تستحق اعتباراً ومن هذا القبيل ما طلبهُ البعض من انشاء طريق الى قنة صنين فينسون الكلف الباهظة التي تُقتضى لكل ذلك دون منفعةٍ تُذكر. وكم من السياح يحبُّون التجوُّل في اعالي الجبل إمَّا مشياً وامَّا راكبين الخيل والدواب فيتهنأون بمشاهد الجبل واستنشاق نسيمهِ البليل بكل تؤدة وراحة. كما جرى لي في الصيف الماضي حيث تفرَّعتُ صنين ماراً بمروج وبسكنتا فقضيتُ راكباً بغلاً اربع ساعات من اهنأ الاوقات

٤ الاصطياف والبلاد الداخليَّة

دَعْنا نجتاز الى ما وراء ظهر البيدر فنبلغ الى البقاع حيث نجد في طريقنا زحلة معروفة لدى الجميع فلا حاجة الى بيان احوالها. وليست كذلك بعلبك التي تجتذب اليها الغرباء من كل البلاد. فهناك آثار جليلةٍ قلَّما يُرى مثلها في غير بلاد الَّا انَّ الدهر لا يزال يعمل فيها فعلهُ فيحوِّلها الى اخربة ويشوِّه محاسنها. فلا بُدَّ من تشكيل لجنةٍ تفحص الامر وتستدرك الخلل قبل ان يتفاقم بسقوط بعض الاعمدة والسواري التي لا بُدَّ من دعمها وتمكينها فوق قواعدها. ويكفي لذلك حاضراً من ٣٠،٠٠٠ الى ٤٠،٠٠٠ فرنك. وقد تألفت لجنة لانشاء متحف هناك وعلى رأينا انَّ مراقبة آثار هيكل بعلبك لئلَّا تلحق بها آفات الزمان افضلُ من كل المتاحف. ولا يخلو لبنان من لجنة لجمع العاديَّات وصيانتها فمن الواجب ان توجِّه همَّتها الى ذلك وتواصل اعمال البعثة الالمانيَّة التي ادَّت خدماً مشكورة في زمن الاتراك. وان احتاجت الى بعض الاختصاصيين فلتسعَ بانتدابهم الى هذا العمل الشريف وتحتَطْ بهِ من كل وجوههِ. فانَّ لجنة مركَّبة من ذوي الاختصاص يمكنها ان تؤدي للبلاد خدماً مشكورة سواء كان في مراقبة آثار بعلبك ام آثار الدولة عموماً للسعي بشؤون الفنون الجميلة في بلادنا فتبعث الرغبة في قلوب الغرباء عموماً والعلماء خصوصاً الى السياحة في مواطننا. ومن ذلك العناية في غابات الجبل وتشجيرهِ والسعي الى نفي المواشي المضرَّة ولاسيما المعز المشؤوم. كما اني ألفت نظر ذوي الامر الى صيانة الطيور واتخاذ كل الوسائل لحفظها ومنع صيدها ليس فقط في زمن الربيع لكن طول السنة ريثما تنمو وتزداد فانها وحدها تنعش حقولنا وتطرب مسامعنا في قفارنا فضلاً عمَّا تتلفهُ من الحشرات

الضارَّة والديدان المؤذية

هذا وكان بودّي ان اتابع نظري الى غير انحاء من الداخليَّة لكنَّ ذلك يستدعي درساً خصوصيًّا. إلَّا اني في الختام لا يمكني الَّا ان ارجو الرجاء الحميم من كل الضابطين لزمام امورنا ان لا يألوا جهدًا في كل ما يزيد بيروت رقيًّا. وها قد اصحت اليوم فرضةً ليس لدمشق فقط بل للعراق والى جهات العجم. فبفضل المواصلات اخذ البغداديون يرسلون اولادهم الى مدارس بيروت ومعاهدها العلميَّة فبلغ عددهم في العام المنصرم الى ٢٥٠ تلميذًا. وقد اتانا ايضاً مؤخرًا كثيرون من اهل العراق ليقضوا عندنا فصل الصيف فكل هذه المواصلات فتحت باباً جديدًا لمستقبل بلادنا كما انَّها تستوجب اهتماماً جديدًا بكل شؤونها فيتمتع الغرباء برافقها ويقفون على فضل انتداب فرنسة في ربوعها فيزيد اعتبارهم لتلك الدولة التي ترفع حيثما تحلّ منار التمدُّن والعمران

السريان في القطر المصري

لحضرة القس اسحق ارملة السرياني الكاثوليكي (تابع)

٩ كنائس السريان القديمة في القطر المصريّ

يتلخص ممَّا اوردناه حتى الآن ان وادي النيل كان حافلًا بالشعب السرياني حتى القرن السادس عشر وما بعده وكان لهم فيهِ عدَّة كنائس معتبرة بقيت منها بقية حتى اليوم وأخرب المسلمون منها عددًا وافرًا. قال المقريزيّ (الخطط ٢: ٤٩٦) ما نصهُ:

« ان الحاكم بامر الله كتب الى ولاة الاعمال بتمكين المسلمين من هدم الكنائس والديارات فعمّ الهدم فيها من سنة ٣٠٣ هـ (١٠١٣ م) حتى ذكر من يوثق به في ذلك انَّ الذي هدم الى آخر سنة ٥٠٥ هـ (١١١٦ م) بمصر والشام وأعمالهما من البياكل . . . نيف وثلاثون الف بيعة ونهب ما فيها من آلات الذهب والفضة وقبض على اوقافها وكانت اوقافًا جليلة على مبانٍ عجيبة . . . وفي هذه الحوادث أسلم كثير من النصارى »