

## الترع والمرافئ والطرق<sup>(١)</sup>

### ترعة السويس

يتناول موضوعنا المرافئ الخطوط الحديدية والكهربائية والطرق المعبدة، ولما كان افتتاح ترعة السويس بين البحر الأحمر والبحر المتوسط من أعظم العوامل التي أثرت تأثيراً كبيراً في سير المواصلات البحرية، وتقريب المسافات الشاسعة بين الشام والبلاد الشرقية الأخرى كفارس والهند والصين، وخصوصاً بين الشام وأمها جزيرة العرب وسهولة نقل الحجاج إلى الأرض الحجازية المقدسة - رأيت أن أفتح الكلام بهذه التربة وبما يتعلق بها من الشؤون الفنية والتاريخية والاقتصادية فأقول:

المواصلات بين البحر المتوسط وبين البحر الأحمر قديمة العهد، تبدأ من المصريين القدماء على عهد إمبراطوريتهم الوسطى؛ أي منذ ألفي سنة قبل الميلاد تقريباً. فالمسألة إذا عريقة في القدم، وقد عرفت لأول مرة قبل أربعة آلاف سنة على التقريب، وما كانت هذه المواصلات القديمة بين البحرين إلا من قبيل المصادفات ولم تكن غاية ما كان يرمى إليه القدماء. وهؤلاء ما كانوا يتطلبون سوى الحرص على المواصلات بين البحر الأحمر ونهر النيل ليتمكنوا من وصل أهم طرقهم وهو النيل بأعظم طريق بحري يؤدي إلى آسيا وبلاد الحبشة وهو البحر الأحمر. ولذلك قام الفراعنة بتخطيط طريق لا شك أنها من أهم طرق ذلك العهد، بين المكان

(١) كتب هذا الفصل السيد عبد الوهاب المالكي.

الذي قامت فيه الآن مدينة القاهرة وبين السويس؛ ليسهل عليهم نقل بعض الأحجار والمعادن من سيناء كالفيروز والنحاس والمغنيزيا فحفروا أول قناة بين النيل وبين البحر الأحمر.

ولما كان النيل يصب في البحر المتوسط أصبح من الممكن إذ ذاك مرور المراكب بين هذين البحرين، ولا تعرف اليوم تلك القناة الصناعية ولا ذلك الفرع الذي حفرته يد الإنسان، ولا شك أنه كان ثمة فرع طبيعي لنهر النيل العظيم جفَّ ماؤه منذ العصور الجيولوجية؛ أي قبل ظهور الإنسان. ويؤكد بعض المؤرخين أن هذا الفرع كان في زمن رمسيس الثاني والناظر إلى خريطة مصر يتمثل لعينيه هذا الوادي القديم وادي تومات، وفيه قسم من الأراضي الخصبة المنبثة يقطعه الخط الحديدي بين الزقازيق والإسماعيلية، وهذا الوادي هو الفرع القديم الجاف لنهر النيل وهو موضع القناة القديمة. فمجرى هذه القناة يتقارب جدًا من القناة الحالية التي تجري فيها المياه العذبة لإرواء الأرضين الواقعة بالقرب من ترعة السويس. ويظهر أن سلسلة البحيرات المتقطعة الواقعة على طريق هذه الترعة كانت متصلة قديمًا بخليج السويس الطويل ويجري إليه فرع النيل الشرقي القديم المبحوث عنه.

ويظهر من درس الأراضي والارتفاعات والمستحاثات أن أحجار البسوط قد ارتفعت قليلاً، ولا ريب أن المواصلات كانت على أتمها زمن الإمبراطورية الوسطى وفي عهد الإمبراطورية الجديدة. فكانت القناة الأولى تصل نهر النيل ببحيرة التمساح، وذلك في عهد الأسرة الثانية عشرة إلى التاسعة عشرة؛ أي منذ ألفين إلى ألف ومائتي سنة قبل الميلاد. وأن قناة ثانية من عهد الفراعنة أيضًا وفي زمنهم الأخير المعاصر للفتوحات الفارسية - أي منذ خمسمائة وخمس وعشرين سنة قبل الميلاد - كانت تصل نهر النيل ببحيرة المرة الكبيرة بواسطة وادي تومات،

وهذه هي القناة التي قام بحفرها وإصلاحها بسامتيك ونيخاووس من السلالة السادسة والعشرين، وذلك بين سنة (٦١٠ و ٥٩٤) قبل الميلاد. وكان مشروعه يقضي بتجديد الفرع القديم لنهر النيل المنفصل عنه في منطقة بوباشيس والمار في وادي تومات. إن هذا العمل الذي ذهب بحياة مائة وعشرين ألف عامل، كما ذكر ذلك المؤرخ الشهير هيرودوتس خلال رحلته إلى مصر (أي بعد سنة أربعمئة وتسع وأربعين ق م) لم ينجح وترك قبل إتمامه؛ لأنه أوحى إلى الملك نيكو على ما يقال بأن عمله خدمة للبرابرة أي الفرس، ولذلك لم تتم هذه القناة إلا بعد مائة سنة أنشأها الملك داريوس الأول الفارسي. على أن القناة القديمة كانت أوسع من هذه القناة الحالية. وقد ظهرت آثار القناة القديمة المندرسة في سنة (١٧٩٨) وتظهر الآثار الآن في أماكن عديدة. وقد استعمل قسم منها لمجرى القناة الجديدة المستعملة لإسالة الماء العذب، وقد عرفنا من الجدران المائلة والمرتفعة ومن الأحجار المنحوثة أن عرض القناة القديمة كان خمسة وأربعين مترًا في عمق خمسة أمتار. وذكر المؤرخ هيرودوتس أن طولها أربعة أيام وقد كانت معدة إذ ذاك لسير السفن، وتكريمًا لإنجاز عمل القناة أقام داريوس عدة مسلات تذكرة ومفخرة.

وجاء بعد ذلك البطالسة وجهدوا لتجديد عمل هذه القناة وأخذوا يقاومون الطبيعة في العصر الرابع والثالث والثاني والأول ق م. وكانوا يرمون إلى المحافظة على طريق نهر النيل إلى البحر الأحمر من البحيرة المرة وجعله أبدًا صالحًا لمرور الزوارق. كلفهم ذلك جهودًا عظيمة وقاموا بأعمال صناعية دقيقة، كالسدود والأحواض وأعمال أخرى كان القصد منها دفع المياه المالحة عن النيل وعن الأراضي المصرية، ثم أهمل شأنها في القرن الأول ق م.

وبعد فإن تاريخ هذا العمل العظيم - أي قناة السويس القديمة - ينتهي في عهد الرومانيين. وقد كان آخر من قام بحفر هذه القناة القديمة التي امتلأت بالرمال الإمبراطور تراجان الروماني بين سنة (٩٨ و ١١٧) بعد الميلاد، وقد فتح على عهده نهر تراجان الذي كان يبتدئ بالقرب من القاهرة ويمتد إلى خليج السويس في البحر الأحمر، وهذا النهر هو القناة المبحوث عنها آنفًا، طمته الرمال وارتفع مستوى الأرض فضاء أعظم أثر من آثار القدماء يعد من بدائع القرون الغابرة.

ولما افتتحت العرب مصر كانت قناة النيل والبحر الأحمر عبارة عن ذكرى قديمة العهد جدًا. ومع هذا يرجع الفضل والشرف في إحياء هذه الذكرى القديمة منذ اثني عشر قرنًا للعرب الفاتحين وهم آخر من أحياء هذه الذكرى قبل أهل المدينة الحاضرة. وأعظم من هذا أنهم هم أول من فكر بالطريقة الحديثة لإيجاد قناة بين البحرين المتوسط والأحمر؛ ذلك لأن مملكة العرب كانت متسعة الأرجاء وتحتاج للمواصلات في كل وجه خلافاً لمملكة الفراعنة فإنهم لم يفكروا إلا بما يفيد مصر وحدها. فالحاجة عند العرب كانت ماسة لربط الصلات بين جزيرتهم وما افتتحوها من الممالك الأخرى. وقد قام بهذه المهمة عمرو بن العاص أحسن قيام وتبعه في ذلك الخليفة العباسي هارون الرشيد. ولعدم وسائلهم الفنية الحديثة لم يتمكنوا من فتح ترعة عظيمة كالترعة الحالية وإن فكروا بها ملياً، ولما أشكل عليهم الأمر لم يحجموا عن جعل النيل واسطة الاتصال بين ممالكهم. وكان القصد من استعمال النيل هذه المرة الوصل بين البحر المتوسط والبحر الأحمر. وعلى هذا قاموا بإصلاح قناة الأقدمين التي تبتدئ من الزقازيق على النيل. وكانوا يأتون في سفنهم من الشمال ويدخلون في بحيرة المنزلة ثم في النيل ومن هناك يتبعون القناة التي أصلحوها إلى أن يدخلوا البحر الأحمر ومنه يتجهون نحو جزيرة العرب.

وكانوا بهذه الصورة ينقلون من مصر ما يحتاجونه من الحنطة إلى جزيرتهم.

ويحدثنا التاريخ أن عمرو بن العاص نقل في هذه التربة الحنطة من الفسطاط إلى القلزم (السويس) ومن هناك إلى جزيرة العرب عن طريق البحر الأحمر. وقد بقيت القناة صالحة للسير مدة من الزمن حتى جاء الخليفة المنصور العباسي وقام بطم هذا الطريق المفيد؛ مخافة أن تنقل الذخائر إلى القائم بالحجاز إذ ذاك من أرض مصر. وعلى هذه الصورة انقطع حبل الوصل للمرة الأخيرة بين البحرين مدة ألف سنة ونيف. على أن فكرة اتصال البحرين ما زالت باقية منذ ذلك العهد وهي الفكرة التي لم يسبق أحد إليها. وكانت من الأعمال لتضرر التي لا مندوحة للمدنية من تطبيقها. وجاء البنادقة قبل العرب فتح تربة لتضرر تجارتهم من افتتاح طريق رأس الرجاء الصالح؛ ولكنهم لم يفلحوا. وفي سنة (١٦٤١) عرض لاينيس العالم الرياضي الشهير على ملك فرنسا لويس الرابع عشر بأن يؤلف جيشاً لافتتاح مصر، وكان من جملة ما طلبه فتح هذه التربة للوصول منها إلى الهند، ولكن لم يتم شيء من هذا كما وقع ذلك للسلطان مصطفى الثالث العثماني الذي فكر أيضاً بفتحها، وكان الأمر كذلك مع علي بك زعيم المماليك الذي لم يكتب له النجاح أيضاً. وقد ارتأى فتحها أيضاً كولبر الشهير وكثير من وزراء لويس الخامس عشر ولويس السادس عشر.

ويظهر أن كل من حاولوا ربط البحرين هم إفرنسيون أو أصدقاء لفرنسا، اتفقوا على هذا الأمر للفت في عضد إنكلترا التي كانت تحصر طريق رأس الرجاء الصالح. ولما جاء نابليون مصر نظر في الأعمال الأولى لفتح التربة سنة (١٧٩٨). وقام مهندس لويس بدرس المشروع وعمل المصورات اللازمة عملاً بإشارة سيده؛ غير أنه أخطأ في حسابه

خطاً عظيماً إذ وجد أن مستوى الماء في البحر الأحمر أعلى من مستواه في البحر الأبيض بنحو تسعة أمتار وتسعين سانتيمًا، في حين ليس من فرق بين مستوى البحرين، وبذلك كان لوپير السبب في تأخير هذا العمل مدة طويلة.

بقيت المواصلات مقطوعة بالفعل بين السويس والبحر المتوسط مدة ألف ومائة سنة؛ أي منذ سنة (٧٥٥) إلى سنة (١٨٥٤) ميلادية أو من عهد المنصور إلى الزمن الذي قام به بحفر الترعة الحالية فرديناند دليسبس الذي برهن على عكس ما ادعاه مهندس نابوليون. وقد قام المهندسون لينان بك واستيفانسون ونيكريللي وبوردالو بمساحات دقيقة بين سنة (١٨٤٨ و ١٨٥٧) وأثبتوا بصورة نهائية خطأ المهندس لوپير.

أفزع دليسبس الخديوي سعيد باشا بفائدة الترعة وأحرز في سبعة أيام موافقته على ذلك. وصدر المنشور الخديوي بفتح الترعة يوم ٣٠ تشرين الثاني سنة (١٨٥٤). فعارضت بريطانيا في فتح الترعة مدعية أنها تريد المحافظة على كيان الدولة العثمانية من الأخطار التي ستحدثها هذه الترعة المشثومة. ولم يرجع دليسبس عن مشروعه فأسس شركة وعرض في ٥ تشرين الثاني سنة (١٨٥٨) أسهمها للبيع. وكان عدد هذه الأسهم (٤٠٠,٠٠٠) سهم يبيع منها (٢٠٧,٠٠٠) سهم في فرنسا واشترك في شراء هذه الأسهم جميع الطبقات. أمّا ما يبيع في البلدان الأخرى فلم يتجاوز الثلاثة بالمائة. واكتتب الخديوي سعيد باشا لنفسه بما بقي من الأسهم؛ أي بنحو خمسة وأربعين بالمائة من مجموعها ووضع تحت إدارة القائمين بالأعمال خمسة وعشرين ألف عامل بأجرة زهيدة جداً. وأسست هيئة إدارية للقيام بهذا المشروع وجرى الاحتفال بالموضع الذي أنشئت فيه بوزر سعيد في ٢٥ نيسان سنة (١٨٥٩) وذلك قبل أن تتم موافقة الباب العالي وقبل أن تضع المعارضة البريطانية سلاحها. ومع هذا كانت أعمال

الحفر تتقدم بوسائط ابتدائية، فتنقل أتربة الحفريات على ظهور الحمير. ولنا أن نقدر الصعوبات التي اقتحمها القائمون بالعمل إذا فكرنا بأن ما كان يحتاجه العمال من الماء للشرب كان ينقل على ظهور الإبل، وكان يكلف هذا النقل ستة وخمسين ألف فرنك في الأسبوع حتى انتهى عمل القناة المعدة لإسالة الماء العذب.

وفي ١٨ تشرين الثاني سنة (١٨٦٢) جرى فتح أول قطعة من الترعة، وقد ترأس هذا الاحتفال الفخم دليسبس صاحب هذا المشروع. وخطم السد أثناء الاحتفال فدخلت مياه البحر المتوسط إلى بحيرة التمساح، فكان هذا الاحتفال فخمًا مهيبًا. ومات الخديوي سعيد باشا فأضاع دليسبس أكبر نصير له. على أن هذه المصيبة لم تمنعه من الحصول على موافقة السلطان العثماني وذلك في سنة (١٨٦٦) وجيء يومئذ بآلات الحفر الضخمة ذات قوة (٢٢) ألف حصان واستغنوا عن الأدوات الابتدائية. وجرى افتتاح هذه الترعة في ١٧ تشرين الثاني سنة (١٨٦٩) فاجتمع في ذلك الاحتفال خمس وخمسون سفينة أتت من أوروبا، وممن حضر إمبراطور النمسا وأولياء عهد بروسيا وهولاندا وغيرهم. وقد أنفق على هذه الترعة تسعة عشر مليون ليرة إنكليزية.

ولما رأت إنكلترا فائدة هذه الترعة ندمت على تباعدها عن مد يد المساعدة لأول الأمر، وقررت أن تستعوض عما فاتها من الوقت. ففي تشرين الثاني سنة (١٨٧٥) تمكن ديزرائيللي وزير إنكلترا من ابتياع مائة وستة وسبعين ألف سهم كانت ملك الخديوي سعيد باشا، وذلك بمبلغ أربعة ملايين ليرة إنكليزية وفي تسعة أيام دخل ثلاثة أعضاء إنكليز في هيئة إدارة الترعة وسقطت تلك المعارضة التي اشتدت بين إنكلترا وبين شركة الترعة. وفي سنة (١٨٨٢) أهملت فرنسا مصالحها في مصر

فعمسكرت الءبوش الءرطانفة فف القاهرة؁ فاحءء فرءفنانء ءلفسبس على آرق آفاء الءرعة فلم فءء آءءآآه نفعا؁

وفف سنة (١٨٨٥) وضعت قواعد الاءافاق الفرنسف الائنكلفزف لإءارة شئون الءرعة؁ وكان آثر هءا الاءافاق عظمفا آءفا وآصوصا أفام الءرب العامة؁ فكانت هءه الءرعة آنءقا آصفا بفء الءلفاء للمآافظة على مصر؁ ولما هآجم الءرك الءرعة سنة (١٩١٥) قام بالءفاع عنها الءنرال مكسوفل؁ ونءآ على أفسر وآه؁ ولم آمض مءة قلفة بعء الءرب آءف آءاء الءرعة إلى ما كانت عليه قبلها وهف الفوم إءءى الطرق الءبرفة العظفمة فف العالم أآمع؁ وقء مرر منها فف سنة (١٩٢٥) ٥٣٣٧ سففنة؁ وكان مآموع ما آءمله هءه السفن (٢٦,٧٦١,٩٣٥) طنا؁

لا آرم أن إصلاآ الءرعة وآعلها صالآة لسفر السفن كل آفن عمل شاق فءطلب آهوءا عظفمة؁ وكان عرض الءرعة فف باءئ أمرها اءفن وعشرفن مءرا فف القعر وثمانفة أمار عمقا؁ فف آفن أنها الفوم آمسة وأربعون مءرا عرضا فف القعر بعمق عشرة أمار ونصف؁ مما فءل على أن العمل ففها مءواصل وأن عرضها قء آضاعف؁ ثم إن عرض الءرعة على مسءوى سطح الماء فآءلف بفن المائة والعشرفن والمائة والأربعفن مءرا وقء فبلآ المائة والسفن؁ وطولها ١٦٨ كفلو مءرا؁

وءقرر مؤآرا أن فءعل عمق الماء ثلاثة عشر مءرا وعرض الءرعة فف القعر سفن مءرا؁ هءا والنفقاء آزءاء فوما ففوما؁ وقء بلف ما صرف على هءه الءرعة منذ البء ففها فف سنة (١٨٥٩) إلى فومنا هءا ما فقرب المفلار من الفرنكات الذهبفة؁ وفبءو فف مفزانفاء هءا العمل عآز ظاهر من أول الأمر؁ وكان ما اسآآصل من هءا العمل لا فءآاوز السفة ملايين من

الفرنكات على الرغم من الرسوم الباهظة الموضوعة على التجارة والبواخر، وتحسنت الحالة في العهد الأخير.

وفي سنة (١٩٢٣) بلغت الواردات غير الصافية ٤١٩ مليون فرنك، وكان الصافي من الواردات سنة (١٩٢٤) ٢٦٤ مليون فرنك. اسم هذه الشركة «الشركة العمومية لترعة السويس البحرية» وهي شركة مصرية بقانونها وشركة دولية عمومية بالاسم؛ غير أن حقيقتها شركة إفرنسية وأكثرية هيئة إدارتها إفرنسية أيضًا. ورئيسها الذي خلف دليسبس إفرنسي أبدًا. ومركز إدارتها في باريز، وقد دفعت هذه الشركة عن سنة (١٩٢١) ١٤ مليون فرنك إلى الحكومة الفرنسية ضرائب عن أموالها. ومركز الإدارة العامة أيضًا في باريز تقوم بإدارة الثلاث شعب الموجودة في مصر والتي يديرها موظفون إفرنسيون. وهذه الشعب هي: إدارة الأشغال، إدارة المركز، إدارة سير السفن. ويقوم بأعباء هذه الشعب الثلاث ٥٠٠ موظف وربان و٢٥٠٠ عامل. وإذا أضفنا إلى هذه الأرقام عيال هؤلاء الموظفين والعمال وأولادهم بلغ عدد من لهم علاقة مباشرة بشركة الترعة ١٤ ألف نفس.

### الترعة العظيمة عن طريق فلسطين

قبل اتفاق ترعة السويس الذي صيرها ترعة محايدة دولية، فكر الإنكليز في فتح طريق بحري يمر بفلسطين؛ وذلك لإضعاف نفوذ الفرنسيين في الشام ونفوذ الروس في فلسطين، فارتأوا وصل البحر المتوسط ببخيرة لوط ثم البحر الأحمر، وذلك بواسطة قناة تبتدئ من مدينة حيفا، فتملاً وادي الغور الذي ينخفض ٣٩٣ مترًا عن سطح البحر، ثم تتصل هذه القناة بالعقبة الواقعة على شاطئ البحر الأحمر بعد أن تقطع

وادي العربية. وبهذا يكون للإنكليز طريق حربي تبلغ به بريطانيا الهند إذا أغلقت في وجهها ترعة السويس وينافسون ترعة السويس.

إن سهل يزرعيل لا يرتفع سوى مائة متر عن سطح البحر. في حين يرتفع وادي العربية بين البحر الميت والبحر الأحمر مائتين وأربعين مترًا. فلو فرضنا أنه أمكن المرور من هذه السهول المرتفعة التي تتطلب أعمالاً صناعية دقيقة يتساءل المرء عما سيكون مصير الماء الجاري من البحرين إلى هذه الهوة الطبيعية؛ أي وادي الغور فإنه يتبخر في الحال كما هو الشأن بماء نهر الشريعة الذي يصب في بحيرة لوط. فقد حسب السير أوليفان أن هوة الغور التي ينخفض قعرها ٤٠٠ متر تقريبًا عن سطح البحر تملأ في خمس سنوات. وقد قَدَّر علماء آخرون بأن المدة اللازمة لامتلاء هذا الوادي لا تقل عن عشرة أمثال المدة التي حسبها أوليفان. ومهما تكن هذه المدة - أي مدة امتلاء هذه الحفرة - طويلة أو قصيرة، فإن عملاً كهذا سيغير إقليم فلسطين حتمًا، ويحصل من جراء هذا العمل الكبير ملجأ للسفن الكبيرة، وهذا ما يتجلى به سبب تحمس الإنكليز لهذا المشروع منذ أربعين سنة.

طول هذه التربة العظيمة ٤٠٠ كيلو متر، منها ١٩٢ كيلو مترًا فقط يقتضي حفرها بعرض ٦٠ مترًا وبعمق ١٢ مترًا. ومهما تكن فكرة فتح هذه التربة عظيمة، ومهما تكن الاستفادة من قوة الماء الذي سينصب في وادي الغور جيدة، لا يتأتى إخراج هاتين الفكرتين إلى حيز العمل، دع أن ثروة البلاد المعدنية المشهورة بجوار بحيرة لوط يصعب أن تذهب هدرًا تحت غمر المياه لها، ثم إن نفقات العمل ستكون باهظة وقد قدرها أوليفان من مليار إلى مليارين من الفرنكات، وقدرها غيره بخمسة مليارات، مما يجلب خسائر عظيمة ولا يفيد رءوس الأموال التي ترصد له.

## الترعة بين البحر المتوسط والخليج الفارسي

وهناك مشروع آخر أشد غرابة من هذا؛ ألا وهو وصل البحر المتوسط بالخليج الفارسي، وذلك بترعة تبتدئ من السويدية وتمر بأنطاكية وحلب وباليس على الفرات، وبإصلاح نهر الفرات بحيث يغدو صالحاً لسير السفن حتى شط العرب. وقد قدرت نفقات هذا المشروع بسبعين مليون ليرة عثمانية ذهباً. فلو فرض بأن الملايين الليرات لا شأن لها فإننا نتساءل عن فائدة هذا الطريق النهري الطويل الذي لا ينقص طوله عن طول طريق البحر الأحمر، فضلاً عن أن ارتفاع الأرض في جواز حلب هو ٤٠٠ متر، مما يجعل هذه الفكرة بعيدة التحقيق أيضاً.

### مرفا غزة

تبعد مدينة غزة عن ساحل البحر خمسة كيلو مترات، وترتفع عن سطح البحر ٥٥ متراً، وتفصل بين المدينة والبحر تلال قليلة الارتفاع لا يتجاوز أعلاها ١٥ متراً. والساحل مملوء بطبقات رمل لا تتمكن البواخر من الاقتراب منه، وقد تكونت هذه الرمال بما تقذفه مياه النيل من الرمال إلى البحر المتوسط فتسوقها الرياح الغربية إلى هذا الساحل. والظاهر أن مرفاً غزة كان في معظم أدوار التاريخ دون سائر موانئ الشام، ولم يكتب له أن يتففع به حق الانتفاع إلا في أوقات قليلة.

### مرفا يافا

خربت مدينة يافا في الحروب الصليبية فأضحت عبارة عن قرية تتألف من بضعة بيوت. وقد بدأت في التجدد أواخر القرن السابع عشر. وكان المرفأ إذ ذاك غير صالح لإرساء السفن كما هي حالته لهذا العهد. ولذلك كانت ترسي السفن الفرنسية في مرفأ ي عكا وصيدا. وحصنت يافا في

القرن الثامن عشر وأخذت تزداد عمراناً إلى أن جاء نابليون في سنة (١٧٩٩). وقد ازدادت مكائنها وكثر عدد سكانها لعهدنا، وذلك لقربها من القدس ومرور الخطوط الحديدية منها ومهاجرة اليهود والألمان إليها، وكان جماع هذه الأسباب العامل الكبير في تقدم هذه المدينة. ومضت أدوار كانت كلمة الذهاب إلى يافا تدل عند الغربيين على عمل خطر. حتى إن بعض التجار كان يراهن الراحلين إلى الأراضي المقدسة على ثرواتهم؛ بمعنى أن المسافر يقبض على ما يعادل ثروته من التاجر الذي راهنه إذا عاد إلى أرضه سالمًا. كما أن المسافر يترك ثروته لهذا التاجر إذا لم يعد إليها. وهذا مما يدل على أن الخطر في دخول السفن هذا المرفأ كان قاب قوسين أو أدنى. وكانوا يعتقدون أن احتمال حدوث الخطر أكثر من السلامة. وتحسنت الحال قليلاً منذ ذلك العهد، ومع هذا لم يزل تفرغ السفن في ساحل يافا من الأمور الصعبة الخطرة.

إن مرفأ يافا صغير وقليل العمق وهو مسدود بخط من الصخور البارزة عن سطح الماء، وليس له سوى مدخل صغير بين الشمال والشمال الغربي من المدينة. وقد وقع توسيع هذا المدخل بالنحت ونسف الصخور بالمفرقات. وهناك ممر آخر في جهة الشمال في عرض ٢٠٠ متر ليس بصالح للانتفاع لما يطمه من طبقات الرمل. وهذه الصخور الممتدة من الساحل إلى عرض البحر هي بمثابة سد طبيعي تكون في طول ٣٠٠ متر. ويكون من هذا السد ملجأ أمين للسفن الصغيرة الحجم، ولكن قعر البحر يرتفع يومًا فيومًا لتكون جنس من الحجر المركب من الرمل والأصداف بواسطة نوع من الملاط المترسب من الماء، فليس ثمت عمق يزيد على الخمسة أمتار إلا بعد ٥٠٠ متر من الساحل بحيث لا تتمكن البواخر الضخمة من الإرساء إلا بعيدة عن الشط نحو ٧٠٠ متر مما يتعذر معه تفرغ السفن. ويكون التفرغ بواسطة زوارق كبيرة تسيرها نواتية من أهل

هذه المدينة بمهارة فائقة. وكثيراً ما يصطدم هؤلاء الربابنة بالصخور من شدة الأمواج العظيمة التي تهب بريح الشمال في فصل الصيف ورياح الغرب في الشتاء. وأصحاب هذه الزوارق يتقاضون أجوراً باهظة من الركاب لكثرة الأخطار التي تحيط بهم. من أجل هذا لا يتيسر للسفن أحياناً تفريغ بضائعها وإنزال ركابها بل تسير بهم إلى مرفئ حيفا وبيروت ويورسعيد.

ثم إن قعر البحر مركب من رمال ومزيج من الحصى ومواد لزرجة أخرى لا تمكن المراسي من مقاومتها عند وقوف السفن. ولذلك تبقى هذه السفن موقدة بخارها خوفاً من مفاجأة الرياح الغربية الشديدة المزعجة. فالخطر والحالة هذه عظيمة جداً في إنزال الركاب. فبناء مرفأ على الطراز الحديث هو عمل إنساني مفيد. وأول من درس هذا الموضوع الدكتور زامبل ثم أهمل أمره وذلك قبل سنة (١٨٧٥) في الوقت الذي جرى فيه قلع الصخور ونسفها بالمواد النارية. وفي سنة (١٨٨٠) طلب وزير الأشغال في الدولة العثمانية بناء سد في عرض البحر طوله كيلو متر واحد. وقد قدر نفقات هذا المشروع بأربعة ملايين فرنك. وفي سنة (١٨٩٠) كثر طلب هذا الامتياز، ومن الطالبين شركة ري بساتين البرتقال في يافا، ثم شركة من القسطنطينية وشركة سكة حديد يافا القدس. والظاهر أن فتح مرفأ جديد كبير يتطلب نفقات طائلة لا تكفي تجارة هذه المدينة لتسديد الفوائد الناتجة عن هذه النفقات.

### مرفأ حيفا

تقوم مدينة حيفا على خليج صغير يبعد عن عكا جنوباً ثلاثين كيلو متراً، وكان نزلها منذ أواخر القرن الماضي نفر من الألمان، وأسسوا مستعمرات صغيرة، وأبنية جميلة، فزادت مكانتها التجارية، وزادت

نفوسها، ووفرت مرافقها، والمرفاً الحالي القريب من سهل قيشون وهو بطائح ومستنقعات يتجه نحو الشمال الشرقي في مأمن من الرياح الجنوبية والغربية بجبل الكرمل الذي يمتد داخل البحر من الجنوب إلى الجنوب الغربي وينتهي فيه عمودياً. ولذلك تبتعد السفن من هذا المرفأ عند اشتداد العواصف في البحر المتوسط إذا تعذر إرساؤها في مرفأ يافا. أما الرياح الشمالية والشمالية الغربية فشديدة جداً في هذا المرفأ، وعمق الماء فيه لا يتجاوز الخمسة أمتار إلا بعد مسافة كيلو متر واحد في عرض البحر من الساحل، كما هي الحالة في جميع السواحل الشامية. ولذلك ترسو السفن الكبيرة في عرض البحر وتفرغ بضاعتها وركابها في الزوارق الصغيرة التي لا تحتاج لعمق عظيم من الماء. وخير طريقة لإنشاء مرفأ مدينة حيفا هو عمل سد في عرض البحر يبتدئ من شمالي المدينة ويتجه من الغرب إلى الشرق بطول كيلو متر ونصف فيبلغ عمق الماء مقداراً كافياً لدخول السفن الكبيرة حتى تقترب من الرصيف فيمكن تفريغها على أيسر وجه ويتأتى ردم البقعة المثلثة التي تحصل بين السد وبين الساحل بحيث تكون صالحة لتوسيع المدينة وزيادة الأرصفة على عمق كاف. وقد أصبح دخول السفن إلى المرفأ من المدخل الشرقي سهلاً في كل وقت؛ إذ أضحي المرفأ آمناً من العواصف والرياح الشمالية فعمل كهذا يفيد كل الفائدة خصوصاً ومدينة حيفا متصلة بالداخلية بواسطة الخط الحديدي الحجازي، ونفقات هذا المشروع باهظة لا يؤمل تسديد فوائدها في بادئ الأمر. وقد فُكر الترك في إنشاء مرفأ حيفا بل أعطوا به امتيازاً تحضيرياً فحالت الحرب العامة دون تحقيق المشروع.

ولما دخل البريطانيون فلسطين رأوا أن إيجاد مرفأ يجب أن يتم في أول فرصة تسنح، وكان التنافس بين يافا وحيفا لأن بقية المرافئ كغزة وعكا ليست إلا مراسي بسيطة. ويافا وحيفا هما أهم الموانئ في فلسطين.

والقسم الأعظم من البضائع التي ترد إلى فلسطين تأتي عن طريقهما. ففي سنة (١٩٢٥) دخلت المواني الفلسطينية (٢٤٧٢) سفينة حمولتها (١,٨٩٥,٠٤٢) طنًا. وقد كان نصيب يافا وحيفا منها ما يأتي: يافا (٧٣٤) سفينة حمولتها (١٦,٤١٤) طنًا و(٥٠٤) بواخر حمولتها (١,١٤٣,٤٠٥) أطنان. حيفا (٥٤٢) سفينة حمولتها (٧٥١٢) طنًا و(٢٥٠) باخرة حمولتها (٦٨٨,١٣٤) طنًا. والناظر إلى الأرقام يرى يافا أولى من حيفا بالمرفأ الحديث. وصقع يافا من أكثر بقاع فلسطين سكانًا وثرورة. ولا ريب في أن مستقبلها زاهر وفيها عنصر من عناصر ثروة فلسطين وهو البورتقال وهي منفذ القدس إلى البحر. هذه هي كل مزايا يافا. أما عيوبها فضيق مساحتها ورداءة مينائها وتعرضها للرياح بحيث تعطل فيها أعمال الشحن من ٨٠ إلى ١٠٠ يوم في العام. أمّا حيفا فتعد بالنسبة إلى يافا مدينة جديدة فلم يكن سكانها سنة (١٩٠٤) يزيدون على عشرة آلاف فبلغوا في سنة (٩٢٢) ٢٥ ألفًا وهم اليوم يزيدون على ٣٥ ألفًا. وتعزى هذه الزيادة إلى ازدهار الصناعة في جوارها لاتصالها بدمشق وبعنوب الشام بسكة الحجاز. وميناء حيفا جيد يحميه جبل الكرمل في الجنوب من الرياح، ولا ينقطع العمل فيه إلا أيامًا معدودة في العام. وأخيرًا قررت حكومة فلسطين إنشاء مرفأ في حيفا على الطراز الحديث وأخذت تضع المصورات والتصميمات ووقع اختلاف بين فريقين من المهندسين؛ فريق يقول بإنشاء المرفأ في شمال حيفا، والفريق الآخر يذهب إلى إنشائه في الجنوب. ولا تلبث هذه الاختلافات أن تزول ويخرج هذا المشروع إلى عالم الوجود بما اقترضته الحكومة لهذه الغاية من الأموال الطائلة.

## مرفأ عكا

مدينة عكا مفتاح فلسطين كانت ذات مكانة حربية اعترف بها نابليون، وازدادت شأنًا منذ فتحت قناة السويس ويرسم خليج عكا قوسًا بشكل

نصف قطع ناقص محوره الكبير يمر من حيفا ومن عكا. قامت المدينة في شبه جزيرة تمتد من الشمال إلى الجنوب. ولئن كان البحر محفوظاً من الشمال فهو معرض لرياح الجنوب والغرب. والإرساء إذاً بمرفاً حيفا أسهل منه في عكا. أما المرفأ القديم فحالته جيدة لمكان السد الممتد من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي. وقد امتلأ هذا الحوض بالرمل ولم يبق فيه من العمق سوى مترين فقط. ترسي السفن الكبيرة في عرض البحر ومع ذلك لا تأمن الأخطار في بعض أيام الشتاء والربيع. أما من جهة إنشاء مرفأ جديد في عكا فمما يصعب عمله؛ لأن ذلك يقتضي نفقات باهظة لا تتناسب مع تجارة هذه المدينة.

### مرفأ صور

كان مرفأ صور المشهور في العصور الغابرة في جزيرة منفصلة عن الساحل اتصلت بالأرض بعد أن أنشأ الإسكندر طريقاً بينها وبين الساحل. ثم اتسع هذا الطريق اتساعاً كبيراً بما كان يحمله البحر من الرواسب حتى أضحت الجزيرة جزءاً من الساحل. ولم يبق في العهد الأخير من المدينة سوى اسمها حتى إن الرحالة المشهور هاسيل كيست السويدي لم ير في المدينة غير عشرة أشخاص في القرن الثامن عشر؛ أي بين سنة (١٧٤٩ و١٧٥٢) وقد خربت كثيراً بزلزال سنة (١٨٣٧) وبعدها ابتدأت تزداد عمراناً ونفوساً. وبالقرب من المدينة وعلى بعد سبعة كيلو مترات من جنوبها خزانات قديمة من عهد الفينيقيين تسمى خزانات رأس العين تسقي المدينة وتروي سهولها حتى ساحل البحر. ولصور مرفأ؛ الأول الصيداوي يقع إلى الشمال وهو المرفأ الحالي، والثاني المصري وهو إلى الجنوب، وهو أكبر من الأول لا يصلح لإرساء السفن لامتلأه بالرمال. ويصلح المرفأ الصيداوي للسفن الصغيرة الحجم ويمكن تعميقه بنفقات قليلة. ولا يتأتى للبواخر الإرساء بالقرب من ساحل البحر. وخط العمق

ذو الخمسة أمتار لا يبعد كثيرًا عن مدخل المرفأ الصيداوي؛ في حين أن هذا الخط يتعد كثيرًا عن بقية نقاط ساحل هذه المدينة.

## مرفأ صيدا

طمَّ الأمير فخر الدين المعني مرفأ صيدا خشية مهاجمة الأسطول العثماني. ولما تولى الحكم أحمد باشا الجزائر في عكا وقع بينه وبين القنصل الفرنسي اختلافات عديدة اضطرت الفرنسيين من سكان صيدا أن يتركوا المدينة سنة (١٧٩٠) بدون أن يتمكنوا من أخذ أموالهم ولم يمض ثمانية أعوام أخر حتى أخرجوا منها مرة ثانية، ومن ذلك العهد ابتداء شأنها يتضاءل. ولقد كان لصيدا قديمًا مرفآن كمدينة صور؛ الأول في الشمال الغربي، والثاني في الجنوب الغربي. ومرفأ الشمال الغربي هو المرفأ الحالي وهو ذو شكل مستطيل تحده شرقًا قلعة البحر والجسر الموصل بين هذه القلعة وبين الشاطئ، وتحيط بهذا المرفأ من الشمال والغرب سلسلة من الصخور، ومدخله الغربي المنحوت قديمًا في الصخر لم يعد صالحًا للاستعمال. أما مدخله الشمالي فهو الذي يصلح وحده لاجتياز السفن ولا يتجاوز عمقه الثلاثة أمتار. فلو نظف هذا المرفأ من الردم والأنقاض لعاد صالحًا لإرساء البواخر. والسفن الكبيرة ترسي بعيدة عن الشاطئ على مسافة ١٣٠٠ متر. والمرفأ الجنوبي الغربي معرض للرياح الجنوبية الغربية والرواسب المتجمعة من مياه النيل كالمرفأ المصري في مدينة صور.

## مرفأ بيروت

يطلق الإنكليز على خليج بيروت اسم سان جورج، وهو يتجه نحو الشمال تآمن فيه السفن من الرياح الجنوبية والشرقية. أما الرياح الشمالية

والغربية التي لا تصادف موانع طبيعية فهي تعصف عصفًا عظيمًا في الشتاء وتحدث أمواجًا هائلة. وكان الأمير فخر الدين المعني ردم مرفأ بيروت اتقاء مدهامة الأسطول التركي. ولما خلفت السفن البخارية السفن الشراعية رأّت البواخر صعوبة جمّة في هذا المرفأ وكثيرًا ما كانت تضطر للإرساء في عرض البحر كما هي الحالة في بقية سواحل الشام، ولقد كانت تقضي اليومين والثلاثة لتتمكن من تفريغ شحنها. وكانت العواصف الفجائية الشديدة التي تكثُر في السواحل الشامية تضطر السفن إلى الابتعاد عن الشاطئ خوفًا من أن تتحطم بصخوره. وقد استمر الحال على هذه الصورة مدة طويلة. ولم يكن الأمر ذا بال يومئذ؛ لأنه لم يكن لبيروت مكانة في التجارة ولعلّة كانت واحدة في جميع السواحل. ولما استفاضت تجارة بيروت وزادت مكانتها بسرعة غريبة وذلك بعد سنة (١٨٤٠) اضطر ولاة الأمر أن يعيروا التفاتهم لمرفئها. ففي سنة (١٨٦٣) تقدمت شركة المساجيري ماريتيم بخارطات لهذا المرفأ لأحمد قيصرلي باشا حاكم مقاطعة صيدا، وقدرت نفقات هذا العمل بـ ٦.٣٧١,٣٠٠ فرنك. ولم يسفر هذا التذرع عن نتيجة. وفي سنة (١٨٧٩) لم تتوفّق بلدية بيروت التي قررت أخذ امتياز هذا المشروع لنفسها؛ لأن الحكومة لم تصدق على قرارها. وفي سنة (١٨٨٠) وضع وزير الأشغال في الدولة العثمانية خارطة سنة (١٨٦٣) موضع النظر في تقريره عن الأشغال العامة، وبالنظر لضرورة هذا المرفأ والمنافع التي ستعجم عنه والاقتصاد الذي يتأتى من تفريغ البضائع فيه تقدم بعضهم للحصول على امتيازها. ففي سنة (١٨٨٣) ظهر ثلاثة طلاب لهذا العمل، وفي يد كل منهم الشروط الكافية والضمانات اللازمة، وكان يظن أن شركة طريق بيروت-دمشق ستتمكن من إجابة طلبها، ولم تنل هذا الامتياز بل ناله يوسف أفندي مطران بإرادة سلطانية مؤرخة بـ ١٩ حزيران سنة (١٨٨٧) لمدة ستين سنة تنتهي في ١٩ تموز سنة (١٩٤٧). وقد اشترط على صاحب الامتياز المباشرة بالعمل بعد سنتين

وإنجازه في خمس سنوات على أن يكون طول الرصيف ١٢٠٠ متر، وأن ينشأ سدان كبيران يحيطان بالمرفأ ويبقى بين هذين السدين مدخل في عرض ٢٠٠ متر وعمق ثمانية أمتار، وأن تكون مساحة هذا المرفأ السطحية على وجه التقريب ٢٣ هكتارًا، وقد يتأتى توسيعه في المستقبل.

واحتفظت الحكومة بحق ابتياع هذا المشروع بعد ثلاثين سنة، واشترط المنشور السلطاني على السفن الداخلة إلى المرفأ أداء رسوم الدخول والرصيف أو دفع نصف الرسوم إذا كانت السفن تدخل المرفأ ولا تقترب من هذا الرصيف. وبعد هذا تم الاتفاق بين شركة طريق دمشق-بيروت وصاحب الامتياز. وفي سنة (١٨٨٨) تآلفت الشركة العثمانية للمرفأ والأرصفة والمخازن في بيروت برأس مال خمسة ملايين فرنك تقسم إلى عشرة آلاف سهم باعتبار كل سهم بـ ٥٠٠ فرنك. وكانت هذه الشركة إفرنسية بحتة، فأشاع الإنكليز أن هذا المشروع عقيم جدًا لعدم وجود خط حديدي بين بيروت ودمشق، وأن هذا الخط لا يمكن عمله لشدة الميل في جبل لبنان والجبل الشرقي ولعدم وجود خط حديدي لنقل المحصولات بين المرفأ الشامية وبيروت. وقد بوشر بالأعمال سنة (١٨٨٩) وقامت بإنجازها شركة موزي وطونن ولوزي. واستخرجت مواد البناء اللازمة لهذا المشروع من نهر الموت نقلت على خط حديدي طوله ثلاثة كيلو مترات و ٦٠٠ متر على ساحل البحر وسارت الأعمال إذ ذاك ببطء لمرض العمال بالمرض الوافد، وأضرت الأمطار والسيول فأحدثت خسائر عظيمة. وقد عقد اتفاق جديد بين شركة المرفأ وشركة الخط الحديدي بين بيروت ودمشق وهوران سنة (١٨٩٢) على أن تقرض هذه الشركة الأخيرة خمسة ملايين فرنك بفائدة مقررة لشركة المرفأ. ورهنت هذه الشركة مقابل القرض جميع أبنيتها وأملاكها وآلات المرفأ وأدواته جميعًا. وهناك شروط أخرى اشترطتها شركة

الخطوط على الشركة المدينة ضماناً، وكانت شركة الخطوط تنشئ يومئذ خطوطها مما وسع مجال الآمال في نجاح المشروعين معاً. وبعد انتهاء عمل المرفأ سنة (١٨٩٤) ومد الخطوط الحديدية لم تمض مدة وجيزة حتى خابت الآمال وظهر نقص عظيم في تجارة بيروت. وأسباب هذا النقص عديدة؛ منها الاختلافات التي وقعت بين شركة المرفأ ووزارة البحرية العثمانية على مسألة دخول البوارج الحربية العثمانية إلى المرفأ، ومنها الاختلاف بين شركة المرفأ وإدارة الجمارك بشأن رسم الحماليين والمخازن وتعيين حدود منطقة لشركة المرفأ، ومنها زيادة رسوم الدخول للمرفأ مما دعا إلى تحويل قسم عظيم من الصادرات والواردات إلى بقية المرفأ الشامية القريبة، ومنها بعد المسافة بين منتهى الخط الحديدي دمشق-بيروت وبين المرفأ.

دُرست مصورات هذا المرفأ سنة (١٨٨٩) على طول كيلو متر واحد من الساحل بين رأس الشامية ورأس المدور، فاستطاعوا اقتطاع أرضين واسعة من البحر مما ساعد على إنشاء رصيف يختلف عرضه بين ١٠٠ و١٥٠ متراً. ويبدأ أحد السدين من رأس الشامية ويمتد في عرض البحر مسافة ٨٠٠ متر، وينتهي آخره بسد صغير عمودي على هذا السد متجه نحو رأس المدور. وأما السد الثاني فيبدأ برأس المدور ويتجه نحو السد الصغير المذكور فيقترب منه على مسافة ٢٠٠ متر. ويرتفع السد الأول وهو الأعظم طولاً وارتفاعاً خمسة أمتار عن سطح البحر. وأما السد الصغير والسد الثاني فيرتفعان مترين عن سطح البحر. وتقدر الزاوية التي تحدث بين السد الأول واستقامة الشاطئ بـ ٤٥ درجة تقريباً، وأما الزاوية الكائنة بين السد الثاني وذات الاستقامة فتقدر بـ ٦٠ درجة والعمق في منتصف المدخل ١٤ متراً ويتناقص بصورة غير محسوسة من منتهى السد الأول إلى مبدئه؛ أي يتناقص من ١٦ متراً إلى أربعة أمتار ويختلف العمق

قرب الرصيف بين ثلاثة وخمسة أمتار. وفي قرب السد الثاني بين ثمانية واثني عشر متراً. حتى لقد تتمكن المراكب الكبيرة من الدخول إلى هذا المرفأ دون أن تستطيع تفريغ شحنها على الرصيف رأساً. ومساحة المرفأ الذي تم عمله ٢٠ هكتاراً لا ٥٣ كما جاء في شروط الامتياز، ولا يستوعب سوى ١٢ باخرة كبيرة في آن واحد.

### فرضتا جونية وجبيل

أخذت ترقي مدينة جونية الواقعة على عشرين كيلو متراً تقريباً من شمال بيروت، وقد قامت داخل خليج كبير يصلح ملجأ للمراكب الشراعية بل للسفن الكبيرة أيام اشتداد الأنواء، ولهذه المدينة مرفأ صغير يمكن توسيعه بنفقات قليلة. أمّا مدينة جبيل فهي في تأخر مستمر ولكنها ذات مكانة أثرية أكثر منها تجارية وما استخرجه علماء الآثار من الغربيين من مطاوي أرضها من العاديات النفيسة دليل على ما كان لها في الأعصر الخالية من المكانة البحرية.

وقد حاول اللبنانيون أواخر الحكم العثماني أن يجعلوا من جونية أو البترون أو غيرها من المنافذ البحرية في لبنان مرفأ يستغنون به عن بيروت فلم يفلحوا؛ لأن ما وراء هذه الموانئ الصغيرة من القرى لا شأن له في استهلاك المتاجر، ولا اتصال له بمدن كبرى في الداخلية.

### مرفأ طرابلس

إن مرفأ طرابلس غير صالح لإرساء البواخر الضخمة لذلك تبقى فيه بعيدة عن ساحل البحر نحو ١٢٠٠ إلى ٢٠٠٠ متر. وقد بنت شركة الخطوط الحديدية مرفأ صغيراً قرب المحطة محفوظاً من جهة البحر ومدت عليه خطوطها، وإنشاء مرفأ كبير في طرابلس من المسائل القديمة

العهد؛ لأن شكل المدينة ملائم كثيرًا لهذا العمل لوقوعها على الطريق بين جبال لبنان والعلويين. وتمر من هذه الطريق سكة الحديد التي تصل طرابلس بحمص بصورة سريعة وسهلة مما لا مثيل له في بقية السواحل كبيروت مثلاً؛ لأنها منفصلة عن الداخل بسلسلة جبال شاهقة لا يمر لها إلا من شواحق عظيمة.

تتألف مدينة طرابلس من قسمين؛ الأول المدينة وهي تبعد عن الشاطئ ثلاثة كيلو مترات والميناء وهذا هو مرفأ المدينة. والسهل بين هذين القسمين غير صحي ويتجه مرفأ الميناء نحو الشمال. وهناك جزيرتان صغيرتان تحفظان هذا المرفأ من الرياح الغربية، والغربية الجنوبية. والسد القديم الممتد من الشرق إلى الغرب يحفظه من الرياح الشمالية أيضًا. فموقع المرفأ إذا يوافق إرساء السفن في كل وقت، وإذا اشتدت الأنواء تجد هذه السفن ملجأً منيعاً تأوي إليه. أما البواخر والبوارج التي تحتاج لعمق كبير فإنها تضطر للإرساء في عرض البحر بعيدة عن هذا الساحل.

### مرفأ اللاذقية

يقع مرفأ اللاذقية في سهل خصيب على مسافة نصف ساعة من البحر، وهذا السهل غير صحي، ويتجه خليج اللاذقية نحو الجنوب فيرسم قوسًا في شكل نصف دائرة، وهذه القوس تنتهي من جهة الغرب بالرأس المسمى رأس اللاذقية. فمرفأ هذه المدينة معرض للرياح الجنوبية والغربية، ويتأتى لهذا المرفأ أن يكون ملجأً صالحًا للسفن لو لم يكن مطمورًا بالرمال، وقد ضاق مدخله كثيرًا بسبب أنقاض قصر قديم كان مشيدًا هناك، فالسفن العظيمة ترسو في عرض البحر والصغيرة التي لا تتجاوز حمولتها الـ ٣٠٠ أو الـ ٣٥٠ طنًا تدخل المرفأ بسهولة وسط أعمدة

من الرخام والمجرب من أطلال الآثار الغابرة. ولا يتأتى إنشاء فرضة لمدينة اللاذقية على طراز حديث بالفائدة المتوخاة؛ لأن عملاً كذا يتطلب نفقات باهظة، فالرسوم التي يقتضي وضعها واستيفائها لتسديد فوائد تلك النفقات تكون سبباً لتحويل قسم عظيم من تجارة هذه المدينة إلى المدن المجاورة لها. وعلى هذا فبناء المرفأ يأتي بنقص كبير في تجارة المدينة ويؤدي إلى عكس الفائدة المطلوبة. وكانت الحكومة العثمانية وضعت مصوراً بهذا المشروع وعاضدها نفر كبير من الأهالي. ونرى أن إنشاء طريق بين اللاذقية وحماة أجزل فائدة من إنشاء مرفأ اللاذقية.

### مرفأ الإسكندرونة

تُضرب الأمثال بقذارة مدينة الإسكندرونة؛ ومع هذا فقد اتخذت هذه المدينة منذ القرن السابع عشر قاعدة ومرفأ لتجارة حلب وما جاورها من البلدان؛ وذلك لاستبداد بعض حكام طرابلس في ذلك العصر، وليست مدينة إسكندرونة بالبلد الزراعي ولا الصناعي ويعيش الأهلون من نقل البضائع.

يدخل خليج الإسكندرونة في اليابسة ثلاثين ميلاً في عرض عشرين ميلاً، وموقعه الجغرافي يدعو إلى تأسيس مرفأ بحري يكون من أعظم مرفأئ البحر المتوسط. فلإسكندرونة بموقعها محسنات عظيمة ومهما اشتدت الرياح الهوج في عرض البحر فالأمواج فيها خفيفة ثم إن الرياح الغربية قليلة الهبوب لمكان الجبال المرتفعة التي تعارض هبوبها. وشكل الأرض في قاع البحر ملائم؛ لأن الخطوط المنحنية التي تمر من عمق ثلاثة وأربعة وخمسة أمتار تحت سطح البحر يتباعد بعضها عن بعض بميل خفيف لذلك تصلح لتوسيع أرض المرفأ. وتكفي المسافة بين المنحني المرسوم من عمق ٥ إلى ١٥ لإنشاء عامة لوازم المرفأ بأحسن

الشروط. ومواد البناء قريبة وكثيرة في أطراف المدينة. وفي مقالع الإسكندرونة كمية عظيمة من الأحجار الصالحة لبناء الأحواض في البحر، والمدينة قابلة بأيسر الأسباب أن تصبح من كبريات المدن، ويصلح الجبل المجاور لها لتأسيس مصايف جميلة، وهناك عيون كثيرة تفيض ثرة ويقل مثلها في غيرها من المصايف الجميلة.

والإسكندرونة هي المرفأ الوحيد لمدينة حلب، أنطاكية، كليس، عيتاب، مرعش، أورفة، البيرة، ديار بكر. ولجميع مدن شمال الجزيرة حتى مدينة الموصل. وهذا المرفأ أكبر مرفأ في الشام؛ لأنه يمكنه إرساء البواخر والأساطيل الضخمة. وكان وزير الأشغال العثمانية قدّم تقريرًا لإصلاح هذا المرفأ وإنشائه، وقدر النفقات بمليون فرنك ذهبي. على أن عمل مرفأ في الإسكندرونة يقتضي إنجازَه وتخفيف المستنقعات المحيطة بالمدينة معًا وكان قدر هذا الوزير نفقات هذا العمل - أي تخفيف المستنقعات المذكورة - بنصف مليون فرنك ذهبي.

لا يفيد إنشاء مرفأ عظيم مجهز بأحدث الآلات في مدينة الإسكندرونة الفائدة المطلوبة إلا بربطه بخط حديدي كثير الحركة يمكن بواسطته الاتصال مع الداخل الواسع إلى ديار بكر فالموصل فبغداد فأيران. ولذلك اقتضى أن يكون هذا المرفأ هو الطريق الطبيعي للتجارة مع أوروبا والبحر المتوسط. ويقوم الخط الحديدي الذي أنشأته شركة سكة حديد بغداد بين الإسكندرونة وطوبراق قلعة المتصل بالخط الأساسي بتسهيل المواصلات مع قليقية. وستجول تجارة هذه الديار عن مرسين للإسكندرونة إذا جهزت هذه المدينة بفرضتها البحرية الحديثة. وستظل المواصلات مع حلب وما وراءها صعبة؛ لأن عمل سكة حديد بين الإسكندرونة وحلب عن أقرب طريق يقتضي له المرور من أعالي جبل أمانوس، وجعل الميل شديدًا على مسافة طويلة. وإذا أريد تخفيف الميل

يقتضي إطالة مدى الطريق فلا تختلف إذ ذاك المسافة بين الإسكندرونة وحلب في هذا الطريق الجديد عن طريق طرابلس حمص حلب من حيث المسافة عدا أن هذا أسهل من الأول. بقيت هناك طريقة أخرى للقيام بهذا المشروع وهي خرق الجبال التي تفصل بين الإسكندرونة وحلب بنفق لا يقل طوله عن عشرة كيلو مترات تحت مضيق مدينة بيلان، وهذا يستلزم نفقات كثيرة ربما زادت على الفائدة المطلوبة ألا وهي ربط حلب وضواحيها بالساحل البحري عن أقرب طريق. أما إذا نظرنا إلى الإسكندرونة بصفتها مرفأً خاصاً لحلب فقط؛ بل كما ذكرنا أعلاه للعراق وإيران فتكون النفقة حينئذ متناسبة مع عظمة المشروع.

### الخطوط الحديدية

لقيت شبكة الخطوط الحديدية الشامية بأسرها صعوبات جمّة؛ فلم يتيسر إكثار عددها واتساع نطاقها. فسلسلة جبال لبنان تقضي باستعمال الخطوط المستتنة، وهبوط أراضي الغور التي تنحدر بصورة شديدة تقرب من الشاقولية وتجعل منها حفرة عميقة تمنع سهولة المواصلات بين الساحل وشرقي نهر الأردن. فهذه الموانع الطبيعية في صورة الجبال اضطرت القائمين بأعمال هذه الخطوط أن يعمدوا إلى الخطوط الضيقة ذات الميل الشديد، مما أدى إلى كثرة النفقات في الإنشاء وزيادة المنفق على الاستثمار. فالخطوط الحديدية في الشام التي تمكنا من الحصول على بعض الوثائق عنها وعن نبذة من تاريخها والشؤون المتعلقة بها هي على الصورة الآتية:

## أولاً طريق بيروت-دمشق، وبيروت-المعاملتين، ودمشق-المزيريب، ورياق-حلب، وحمص-طرابلس. خط بيروت-دمشق

لما كثرت حركة التجارة والنقل على طريق بيروت لم تعد تكفي المركبات (الكارات) ولا الحوافل (الدبليجانس) مع ما هي عليه من الانتظام والسرعة فدعت الضرورة إلى إنشاء سكة حديد بين هاتين المدينتين، ولكن مشروعاً كهذا يصعب تنفيذه؛ لأنه تفصل دمشق عن بيروت سلسلتان من الجبال الشاهقة لبنان الغربي ولبنان الشرقي، وذلك بصورة متعامدة على الخط الواصل بين المدينتين. وترتفع هذه الجبال عن سطح البحر إلى ١٤٠٠ أو ١٥٠٠ متر على الأقل وبينهما سهل البقاع الذي يرتفع هو أيضاً من ٨٠٠ إلى ١٠٠٠ متر عن سطح البحر فيظهر مما تقدم شدة الصعوبات الكثيرة التي تعترض سير الخط قبل وصوله إلى دمشق المرتفعة ٦٩٠ متراً عن سطح البحر؛ إذ يقتضي على هذا الخط قطع هذه العوارض والسهول.

وفي حزيران سنة (١٨٩١) استحصل السيد حسن بيهم أمراً سلطانياً بامتياز خط حديدي بين دمشق وبيروت. وفي هذا الامتياز رخصة باستعمال بعض الأرضين مجاناً، وإعفاء جميع مواد البناء اللازمة من رسوم المكوس والضرائب بأنواعها. واشترط على صاحب الامتياز استعمال اللغة التركية وحدها، واستخدام الرعية العثمانية، وتنظر المحاكم العثمانية في كل اختلاف يحدث خلال العمل. والحكومة العثمانية تحتفظ لنفسها بحق شراء هذا المشروع بعد ثلاثين سنة، ودفع ثمنه أقساطاً على أن لا تكون قيمة القسط أقل من خمسين بالمائة من وسطي الواردات غير الصافية للخمس سنوات الأخيرة، كما أوجبت على صاحب الامتياز أن

يؤسس شركة مساهمة عثمانية خلال ستة أشهر، وأن يتفق مع شركة طريق بيروت-دمشق للتخلي عن حقوقها وأن يدفع عربوناً للحكومة مقابل هذا الامتياز. وفي العشر سنوات الأولى من مدة الامتياز يرجح صاحبه على سواه لإنشاء ترامواي على مسافة ثلاثة كيلو مترات من طرفي الخط الحديدي، أو تأسيس إدارة لتسيير عجلات، أو سيارات بين محطات الخط الحديدي والبلدان القريبة من هذا الخط.

وفي ١٨ نيسان سنة (١٧٩٠) حصل يوسف أفندي مطران على امتياز خط حديدي بين دمشق وهوران. ولما لم يقم بتقديم مصورات المشروع خلال المدة المعينة سقط حقه من ذلك الامتياز؛ غير أنه استعاده بعدئذٍ وأسس شركة بلجيكية باسم شركة ترامواي دمشق وخط دمشق-هوران برأس مال قدره أربعة ملايين فرنك ذهبي تقسم على ثمانية آلاف سهم، سعر كل سهم منها ٥٠٠ فرنك. ومن جهة أخرى فإن الشركة التي أسست للحصول على الامتياز الممنوح للسيد حسن بيهم سميت باسم الشركة المساهمة العثمانية لخط بيروت-دمشق الاقتصادي. وقد رأَت هاتان الشركتان من الضرورة الماسة أن تندمجا معًا ولا سيما لما أحرزت شركة إنكليزية امتياز خط حيفا-دمشق، وذلك دفعًا للخطر المحتمل حدوثه من هذا الامتياز الأخير. وقد طلبتا الموافقة على ذلك الاندماج من الحكومة العثمانية فقبلت بذلك بالمرسوم السلطاني المؤرخ في ٢٢ تشرين الثاني سنة (١٨٩١) الذي مدد مدة امتياز هاتين الشركتين إلى ٩٩ سنة اعتبارًا من ٣ حزيران سنة (١٨٩١). وعلى هذه الصورة جعلت مدة الشركتين واحدة. وسميت الشركة الجديدة باسم شركة الخطوط الحديدية العثمانية الاقتصادية لبيروت-دمشق-هوران في سورية. واعتبر تأسيسها نهائيًا في صورة عثمانية اعتبارًا من ٤ حزيران سنة (١٨٩٢). وقد باعت شركة طريق بيروت-دمشق جميع حقوقها المحررة بالمرسوم السلطاني المؤرخ بـ ٢٠

تموز سنة (١٨٥٧) من هذه الشركة الجديدة. وذلك بتاريخ ٢ كانون الثاني سنة (١٨٩٢) وقد حُصص لكل ذي سهم واحد في شركة الطريق سهامان في شركة الخطوط. واستحصلت شركة المرفأ على مقعدين في مجلس إدارة شركة الخطوط للمنافع المتبادلة بين الشركتين. وصدرت إرادة سلطانية في ٢٥ تموز سنة (١٨٩٢) بتمديد ٤٩ سنة مدة امتياز شركة المرفأ؛ وذلك لجعل مدة الشركات الثلاث متساوية. ولم تمض مدة قليلة حتى تبدل اسم الشركة للمرة الثالثة (١٨٩٣) والسبب في ذلك أن يوسف أفندي مطران صاحب امتياز خط دمشق-حوران قد حصل على امتياز جديد خط دمشق-حمص-حماة-حلب-البيرة (بيره جك). وعرض على الشركة هذا الامتياز الذي كانت تحلم به فصدرت إرادة سلطانية في ٣٠ أيار (١٨٩٣) تمنح يوسف أفندي مطران إنشاء الخط المذكور واستثماره لمدة ٩٩ سنة. وعلى ذلك أصبح اسم الشركة: الشركة المساهمة العثمانية لخطوط بيروت-دمشق-حوران-البيرة وجُعِلت مدتها ٩٩ سنة تنتهي في حزيران (١٩٩٢) وجرى افتتاح خط بيروت-دمشق في ٣ آب (١٨٩٥).

هذا الخط هو من الخطوط الضيقة عرضه متر وخمسة سانتيمترات. وهو يقطع جبال لبنان بواسطة الخطوط المسننة على مسافة ٣٤ كيلو مترًا، وطوله ١٤٧ كيلو مترًا، أما ميله فيصل إلى سبعة بالمائة أحيانًا، ويحتوي على أربعة أنفاق لا يتجاوز أطولها ٣٥٠ مترًا فاستعمال الخطوط المسننة قد أبطأ سير القطارات إبطاءً غريبًا، مما جعل السرعة الوسطية لا تتجاوز الـ ١٦ كيلو مترًا في الساعة، ويقطع قطار الركاب المسافة بين بيروت-دمشق في تسع ساعات، وتجتاز قطارات الشحن المسافة بينها في ١١ ساعة في حين أن الحوافل كانت تجتاز هذه المسافة أيضًا بـ ١٣ ساعة. وخط بيروت-دمشق يربح نفقات الاستثمار مع فائدة رأس المال.

وإليك جدولاً يحتوي أسماء المحطات ومقدار المسافات مع ارتفاع هذه الخطوط عن سطح البحر.

الارتفاعات (متر)	المسافات (كيلو متر)	أسماء المحطات
٠	٠	بيروت
١٥٠	٧	الحدث
٢٤٢	٩	بعبدا
٣٨٠	١٢	جمهور
٣٨٠	١٧	عاريا
٧٥٠	٢١	عاليه
٧٥٠	٢٧	بحملون
١٢٩٥	٣١	عين صوفر
١٤٨٧		«رأس جبل لبنان»
١١٥٠	٤٤	المريجات
٩٥٠	٤٧	الجديدة
٩٥٠	٥٦	المعلقة
٩٠٠		«سهل البقاع»
٩٠٠	٦٦	رياق

الارتفاعات (متر)	المسافات (كيلو متر)	أسماء المحطات
١٣٢٨	٧٨	يحفوفا
١٤٠٥		«رأس جبل لبنان الغربي»
١٣٧٠	٨٧	سرغايا
١٢١٣	٩٨	الزبداني
١٢١٣	١١٥	سوق وادي بردى
١٢١٣	١١٩	دير قانون
١٢١٣	١٢٣	عين الفيحة
١٢١٣	١٣٠	الجديدة
٧٤٠	١٣٤	الهامة
٧٢٥	١٣٧	دمر
٦٩٠	١٤٤	دمشق-برامكة
٦٩٠	١٤٧	دمشق الميدان

## خط بيروت-المعاملتين

يسير هذا الخط الحديدي على شاطئ البحر ويمر بطريقة على بعض قرى الساحل وأهمها بلدة جونية، وكان القصد من إنشائه وصل مدينة طرابلس ببيروت؛ ولكنه لم يتم منه سوى ١٩ كيلو متراً عند قرية المعاملتين وهو ملك لشركة الترامواي اللبناني.

## خط دمشق-حوران

جرى إنشاء خط دمشق-حوران باهتمام وسرعة زائدة، وقد تم سنة (١٨٩٣) وبوشر باستثماره في أواسط سنة (١٨٩٤)، ولم يصادف صعوبة عظيمة في إنشائه فالـ ١٠٣ كيلو مترات المتألف منها هذا الخط تمر في سهل خفيف التموج بين دمشق-المزيريب والميل الأعظم فيه لا يتجاوز الاثنين بالمائة، وهو من الخطوط الضيقة كخط بيروت-دمشق؛ أي في عرض متر وخمسة سنتيمترات.

وكان لا يحصل إلا على نفقات الاستثمار فقط؛ أي أنه كان لا يؤدي فوائد رءوس الأموال. ومن العوامل التي دعت إلى عدم نجاحه بعد مرفأ بيروت عن منتهى الخط الحديدي مسافة ٢٤٠٠ متر؛ ولكن شركة الخطوط الحديدية اتفقت مع شركة المرفأ وشركة الترامواي اللبناني على وصل الخطوط بأرصفة المرفأ (٤ شباط ١٨٩٧) وجرى بالفعل ذلك الوصل وبوشر باستثماره في سنة (١٩٠٣) ويبلغ طول هذا القسم ٢٢٠٠ متر وهو أيضاً من الخطوط الضيقة، وقد كلف عمله جهوداً عظيمة ونفقات باهظة- أما سكة دمشق-المزيريب فقد اقتلعت خطوطها أثناء الحرب العامة لاستعمال قضبانها في إنشاء الخطوط الفلسطينية العسكرية، ولذلك أصبح هذا الخط من الخطوط التاريخية؛ لأنه لم يجر إرجاعه إلى

ما كان عليه حتى إن الشركة الفرنسية صاحبتة لا تفكر بإرجاعه على ما نظن، بعد أن وضعت يدها على إدارة الخط الحجازي. ولا يعقل بقاء خطين متوازيين في منطقة واحدة.

## خط دمشق-حلب

كتب وزير الأشغال العامة في الدولة العثمانية في تقريره سنة (١٨٨٠) لوصول مدينة حلب بديار بكر بخط حديدي مارًا بالبيرة وأورفة. وكتب المهندس برسيل أيضًا في تخطيط الطريق الحديدي ما يقرب مما ارتآه الوزير العثماني على أن يكون الخط في طول ٤٢٠ وفي عرض ١.٤٤ أي: من الخطوط الاعتيادية. وفي تقرير الوزير العثماني أيضًا خط حديدي يبتدئ من حلب إلى حماة فحمص فدمشق فحوران. وكان قدر نفقات كل كيلو متر واحد إذ ذاك بـ ١٣٠ ألف فرنك، وطلبت امتياز هذا الخط شركة الباتينول وأرسلت مهندسها لوضع التصميمات اللازمة له. وفي سنة (١٨٩٢) طلبت شركة عثمانية مؤلفة من أعضاء مسلمين امتياز هذا الخط من وزارة الحربية؛ وذلك لإنشاء خط عسكري بدون ضمانة كيلومترية. ولكن صدرت الإرادة السلطانية بتاريخ ٣١ أيار (١٨٩٣) بإعطاء الامتياز ليويسف أفندي مطران وكيل الشركة الفرنسية لخط بيروت-دمشق-حوران. وقد ذكر بصراحة في أول مادة لهذه المقابلة أن القصد من عمل هذا الخط عسكري بحت. وعلى صاحب الامتياز أن يسير حسب ما قرره وزارة الحربية من التخطيط، وأن ضابطًا من أركان الحرب سيقوم بدرس هذا المشروع مع اللجنة المختصة لدرسه. وجعلت مدة الامتياز ٩٩ سنة على أن يكون عرض الخط اعتياديًا (١.٤٤) وأن يكون مفردًا ويضاف إليه خط ثان في المستقبل. وفي الامتياز شروط أخرى تُذكر عادة في المقاولات من هذا النوع، كإعفاء المحروقات وأدوات الخط جميعها من المكوس ووضع عربون في خزينة الدولة مقداره ٢٢٥ ألف فرنك، وأنه

يحق للدولة اشتراء هذا الخط ودفع ثمنه أقساطاً على ألا تكون قيمة القسط أقل من خمسين بالمائة من متوسط الواردات غير الصافية للخمس سنوات الأخيرة، وألا يكون المبلغ المدفوع أقل من سبعة آلاف فرنك عن كل كيلو متر واحد. وقد ذكر أيضاً أربعة شروط أخرى ذات مكانة عظيمة نذكرها فيما يلي:

(١) أن الشركة قد حصلت على حق استثمار المعادن في طرفي الخط على مسافة ٢٠ كيلو متراً من الجانبين.

(٢) حصلت الشركة على ضمانات كيلومترية مضمونة بأعشار البلدان التي يمر منها هذا الخط. وهذا عكس جميع الخطوط الشامية. وألا تكون هذه الضمانات أقل من سبعة بالمائة من رأس المال الموضوع للتأسيس، وألا تكون أكثر من ١٢,٥٠٠ فرنك عن كل كيلو متر واحد.

وبما أن هذا الخط الذي أخذ امتيازاه ولم يجر إنشاؤه يبلغ طوله أكثر من ٥٠٠ كيلو متر، فأعظم ضمانات يقتضي على الحكومة العثمانية دفعها تتجاوز السبعة ملايين و٢٥٠ ألف فرنك، ولما كانت التقلبات قليلة على بعض نقاط هذا الخط فستضطر الحكومة لدفع هذا المبلغ برمته تقريباً.

(٣) يحق للشركة أن تمدد خطوطها إلى الشمال لنقطة واقعة بين البيرة حتى تتمكن من وصلها بخط بغداد (المادة ٣).

(٤) تُرجح الشركة على سواها للحصول على امتيازات جميع الخطوط التي تقرر الحكومة تمديدها بين الخط الأساسي والسواحل الشامية بشروط متساوية (المادة ٣٥). وأخيراً وضع وزير المالية مبلغ مليون و٨٠٠ ألف فرنك بين يدي اللجنة الدولية للديون العامة لتأمين الضمانات الكيلومترية. وكان ذلك في سنة (١٨٩٦). وفي ١٢ تشرين الأول

(١٨٩٦) اتفقت الشركة والحكومة العثمانية على تأجيل إنشاء هذا الخط خمس سنوات. وتعهدت الحكومة بدفع تقسيط سنوي مقداره ٣٣ ألف ليرة عثمانية ذهبًا؛ أي ٧٥٠ ألف فرنك إلى الشركة مقابل العطل الذي يصيبها من هذا التأجيل.

ومع هذا لم يتم إنشاء هذا الخط إلا لمدينة حلب فقط، وجرى عمله على قسمين: الأول رياق-حماة، والثاني حماة-حلب. وطول القسم الأول وهو خط رياق-حماة ١٨٩ كيلو مترًا بوشر باستثماره سنة (١٩٠٢). وعرضه متر وأربعة وأربعون سانتيمترًا ونصف، وميله الأعظم اثنا عشر بالألف، وفي رياق مخزن كبير للنفحم، ومعمل لإصلاح أدوات الخطوط والقاطرات ويعلمو هذا الخط في بعلبك ١١٢٠ مترًا عن سطح البحر، ثم يهبط إلى حماة المرتفعة ٣٠٧ أمتار. أما القسم الثاني وهو خط حماة-حلب فيبلغ طوله ١٤٣ كيلو مترًا جرى استثماره سنة (١٩٠٦) وعرضه متر وأربعة وأربعون سانتيمترًا ونصف، وميله الأعظم اثنان في المائة. وقد كان القصد تمديده إلى البيرة كما تقدم، ولكن إعطاء امتياز خط بغداد إلى الشركة الأناضولية حال دون تمديده إلى الشمال.

### خط حمص-طرابلس

طول هذا الخط ١٠٢ كيلو مترين، وقد شرع باستثماره سنة (١٩١١)، وعرضه متر وأربعة وأربعون سانتيمترًا ونصف، وميله الأعظم اثنان بالمائة، واقتلعت قضبانه أثناء الحرب الكونية العامة واستعملت في تمديد خط بغداد-نصيبين، وخربت كثير من المحطات وبعض الجسور خلال هذه الحرب، وأعيد الخط إلى ما كان عليه قبلاً سنة (١٩٢١) وبلغت إعادته واحدًا وعشرين مليون فرنك. وقد بلغت نفقات استثمار خطوط

شركة دمشق-حماة وتمديداتها عن سنة (١٩٢٦)، ١٤٢، ٣٤،٧٥٩، فرنكا،  
والواردات ٥٧،٧٥٩،٣٢٥.

## طريق الحج وإنشاء الخط الحجازي

كان المسلمون يلاقون صعوبات ومشقات في ذهابهم وإيابهم إلى الأرض المقدسة لأداء فريضة الحج كل سنة، فكان يستغرق سفر الحاج الشامي أربعين يومًا من دمشق إلى المدينة المنورة وعشرة أيام من المدينة إلى مكة المكرمة. خمسون يومًا يقضيها الحاج بين دمشق والمدينة فمكة، وعشرون يومًا على الأقل يمضيها في القيام بالمناسك وزيارة قبر النبي المعظم صلى الله عليه وسلم ويقضي خمسين يومًا في عودته. فهذه أربعة أشهر كاملة للحج الشامي. أما التركي والإيراني وغيرهما من أهالي الممالك الإسلامية النائية فقد كان يحول الحول على أحدهم دون الوصول إلى بغيته. وناهيك بما يعترض الحاج من مشاق الأسفار وأهوالها وما يضطر لصرفه من النفقات الباهظة في هذه السبيل. وكان كثير من الأغنياء يتقاعسون عن القيام بهذه الفريضة لعدم توفر الوسائط اللازمة لراحتهم؛ فمد خط حديدي إلى الديار المقدسة كان من الضرورة بمكان.

كان الحجاج المسلمون يأتون ألوفاً من الأقطار الإسلامية إلى دمشق ويجتمعون فيها انتظاراً لسفر موكب الحج، وكان يتألف هذا الموكب في دمشق ويسير منها متجهًا نحو الحجاز تحت إدارة حاكم يلقب بأمر الحج. إن قافلة كهذه يصعب جدًا سيرها بدون انتظام شديد، وكانت تتألف من مشاة وفرسان وهجانة وحمارة يقدر عددها بعشرة آلاف نسمة وعشرين ألف دابة على الأقل. ولذلك كانت طاعة أمير الحج واجبة على الحجاج ليسهل عليهم قطع هذه الطريق المملوءة بالأخطار والمصاعب

دون أن يتركوا أحدًا على الطريق أو أسيرًا بين أيدي البدو. وكان هؤلاء يثورون على الحكومة من وقت إلى آخر، وبواسطة الهدايا التي كان يرسلها السلطان لقبائل البدو والعطايا التي يمنُّ بها على شيوخهم كانت أطراف دمشق آمنة سالمة، وكان لا يخشى وقوع حوادث بالقرب منها، ولذلك كانت القافلة غير آمنة إلا بجوار بلدة المزيريب في حوران.

وفي العادة أن يرحل أمير الحج من دمشق في الخامس من شهر شوال في ركب مؤلف من جيش صغير مجهز بالأسلحة الكاملة والمدافع الصغيرة ويتبعه الحجاج زرافات ووحدانًا. والدمشقيون يقومون بتشييعهم إلى قبر أحمد باشا في الميدان؛ أي إلى جامع العسالي، وتجري المراسم العسكرية والاحتفالات تكريمًا لهذا الموكب العظيم، وكانت الحكومة في دمشق تهتم بتشييعه، ويسير الموظفون وأصحاب الرتب العالية بالبستهم الرسمية أمام المحمل الشريف تحيط بهم صفوف الجند وهجانة البدو حتى نهاية طريق الميدان، وكانت الموسيقى تصدح أثناء الموكب والمدافع تطلق حين خروجه وعند وصوله إلى القدم والكل فرحون مسرورون من هذا اليوم العظيم.

وبعد ذلك يسير الركب من القدم إلى الكسوة، وهناك يجد ماءً صالحًا للشرب ثم يسير إلى المزيريب فيبقى فيها أربعة أو خمسة أيام وعندئذ يتألف الركب عسكريًا وعلى رأسه أمير الحج، فيسير قسم من الجيش في المقدمة والقسم الآخر يقوم بحفظ جناحي الركب. وفي كل صباح ومساء تطلق ثلاث طلقات نارية إعلامًا بوقت المسير والوقوف وكثيرًا ما كان يبلغ طول هذا الركب ثلاثة أو أربعة كيلو مترات. وأما الدرب الذي كان يسير عليه فهو عبارة عن عدة طرق صغيرة حفرتها أيدي الإبل والدواب طول السنين ولا يوجد طريق مرسوم على الطريقة الفنية الحديثة المعروفة

اليوم. وكانت المسافة بين دمشق ومكة المكرمة تقدر بأربعمئة وتسعين ساعة وبأربعين مرحلة منها ٩٠ ساعة من المزيريب إلى معان.

ويجتاز الركب من المزيريب إلى المفرق وعين الزرقاء والبلقاء والقطرانة، وهنا تشتد صعوبة الدرب ويدب الرعب والخوف في قلوب الحجاج ذلك؛ لأنه كانت المضايق غاصة بعصابات من اللصوص، والماء الشروب قليل. وكثيراً ما كانت السيول تجرف الركب بأجمعه فلا ينجو منه إلا الحجاج فقط، فإذا بلغ الركب مدينة معان يستريح فيها قليلاً ويتابع سيره فيقطع العقبات المؤدية إلى النفود، ويبعد هذا المضيق الصعب ثلاث عشرة ساعة عن معان، وعندئذ يترجل الحجاج عن دوابهم ويسيرون مشاةً أمام أمير الحج الذي يصعد على رأس جبل صغير ويجلس مشاهدًا الجموع تمر أمامه، وبعد ذلك يسير لا يشاهد في طريقه سوى رمال سهل النفود القاحل حتى مدائن صالح. وكثيراً ما يشاهد الحجاج سراب هذه الرمال الجميلة عن بعد. ففي هذه الطريق الصعبة وبين هذه الرمال المحرقة يسرع الركب تخلصاً من التعب والتعب، فيوزع أمير الحج على الحجاج المياه للشرب مجاناً ويستأجر مئآت من الجمال لتقوم بهذا العمل الخيري، وكل ذلك لم يكن يجدي نفعاً. ولطالما حدثت اختلافات بين الأمير والبدو فتقع المصيبة على رأس الحجاج والركب معاً على ما جرى ذلك كثيرًا، فيملأ الرعب قلوب الحجاج طول الطريق يتحدثون بما وقع في السنين الماضية من الحوادث، ويعلم بعضهم بعضاً بمحالها ومواقعها، ويذكرون ما كان يتبعها من أعمال السلب والنهب.

إنَّ مدائن صالح أخف صعوبة من الأرجاء التي قبلها وأقل خطرًا منها، وفيها كثير من الآثار القديمة النبطية. ومنها يسير الركب إلى المدينة المنورة وبعدها إلى مكة المكرمة وأكثر الأراضي الحجازية مؤلفة من

جبال وأودية وقليل من الواحات فطريق الركب طريق صعبة، وفيها آبار متقطعة وليست بجيدة. وهناك أيضًا درب آخر يقال له: الدرب السلطاني وهو الدرب الأقصر طولًا والأشد خطرًا. فالحجاج يعرضون عنه حينما تبلغهم ثورة البدو على الحكومة. هكذا كانت حالة الطريق المؤدية إلى الأرض المقدسة، وهذه هي المشقات التي كان يلاقيها الحجاج في طريقهم.

### إنشاء الخط الحجازي

وهذا ما دعا الحكومة العثمانية إلى اتخاذ التدابير اللازمة لإزالة هذه الصعوبات والحيلولة دون الأسباب التي كانت تقلق راحتها في الداخل، وتظهرها بمظهر العاجز في الخارج أمام دول الغرب. وكان السلطان عبد الحميد الثاني حريصًا على توسيع نفوذه المعنوي في جميع الممالك الإسلامية خدمة للإسلام وتوصلًا لغاياته السياسية، لذلك فقد قرر سنة (١٩٠٠) مد خط حديدي يصل الشام بالحجاز ويسهل السفر على الحجاج ويأتي الدولة والولايات بالفوائد المادية والمعنوية؛ على أن هذه الفكرة لم تكن بنت وقتها وليست وليدة رأس عبد الحميد، فقد سبقه إليها الدكتور زامبل الأميركي الألماني الأصل فاقترح سنة (١٨٦٤) على الحكومة العثمانية مد خط حديدي بين دمشق وساحل البحر الأحمر.

وفي سنة (١٨٨٠) صحت عزيمة وزير الأشغال العامة في الأستانة على تمديد هذا الخط إلى الأراضي المقدسة؛ ولكن أكثر المهندسين والجغرافيين كانوا يقولون بتعذر تنفيذ هذا المشروع؛ لأن الأصقاع التي يجتازها الخط ينزلها قبائل من البدو الرحالة الذين اعتادوا السلب والنهب. وسهولة المواصلات بالوسائط البحرية ورخصها أكثر من البر. وقالوا: إن الربح الذي يحصل من نقل الحجاج أثناء الموسم لا يكفي

للقيام بجميع النفقات السنوية لهذا الخط العظيم. ولكن كانت هذه الصعوبة في نظر السلطان عبد الحميد أخف مما يتصور. فإدارة الحج ونفقات السفر كانت تستنزف من موازنة الحكومة مبلغ ١٥٠ ألف ليرة عثمانية على الأقل. والهدايا التي ترسل إلى البدو تقوم بـ ٦٠ ألف ليرة عثمانية. وكان السلطان عبد الحميد يأمل من جهة أخرى وصول مبالغ عظيمة من الأمم الإسلامية إعانة لهذا المشروع الإسلامي، ولم تبدأ الحكومة بالعمل إلا بعد أن أعلنت عزمها على ذلك في جميع الأقطار الإسلامية مما هو داخل تحت سيطرتها أو خارج عنها. وأبانوا ما ينتج عن ذلك من التسهيل لرواد الحج واستمطرت أكف المسلمين تعضيذاً لهذا المشروع الديني المحض؛ فتحقق أمل السلطان وبدأت الاكتتابات ترد من البلدان الإسلامية، وقد افتتح هو نفسه هذه الاكتتابات بـ ٣٢٠ ألف ليرة عثمانية، وتابعه في ذلك الملوك والأمراء المسلمون. فشاها العجم أرسل ٥٠ ألف ليرة عثمانية، وخذويي مصر تعهد بإرسال كمية عظيمة من مواد البناء والإنشاء. وألفت الجمعيات في الممالك الإسلامية الخارجة عن حدود الدولة العثمانية لجمع الأموال، فألف الهنود ١٦٦ جمعية وأهالي كنو وحدهم أرسلوا ٣٢ ألف ليرة عثمانية، وكذلك أهالي رانكون ومدارس أرسلوا ٧٣ ألف ليرة، وأرسل الميرزا علي أحد أغنياء كلكتوتا خمسة آلاف ليرة، وأرسل مدير جريدة الوطن في لاهور ٥٠٠٠ ليرة، وذلك من الاكتتاب الذي فتحه في جريدته واشترك فيه الهنود والترانسفاليون والصينيون. ولم تنقطع الإعانات مدة إنشاء الخط مما دل على سريان روح التضامن في الشعوب الإسلامية.

والأغرب من هذا أن أحد النمساويين دفع ٢١٠٠ ليرة عثمانية ليحصل على لقب (باشا). وقد جعلت شارات وأوسمة لمن يدفع الإعانات؛ فالدرجة الثالثة لمن يدفع من الـ ليرات إلى ٥٠ ليرة، والدرجة الثانية لمن

يدفع من الـ ٥٠ إلى ١٠٠ ليرة. والدرجة الأولى لمن يدفع أكثر من ١٠٠ ليرة ذهبية. وهذه الطريقة كانت نافعة لولا أن هذه الرتب والأوسمة كانت تباع في الأستانة بأقل مما تتقاضاه دوائر الخط الحجازي. ثم وضعت بعض الضرائب لإعانة الخط ونزل الموظفون عن راتب شهر كامل في بادئ الأمر، ثم أكره الموظفون على دفع عشر راتبهم الشهري في السنة مرة واحدة. وأحدثت طوابع الخط الحجازي وبعض الضرائب الجمركية، كما جمعت إدارة الخط جلود الأضاحي من الناس تبيعها وترتفق بثمنها؛ مما دعا فنصل إنكلترا إلى أن يصرح سنة (١٩٠٤) قائلاً: يظهر لي أن احتمال إكمال الخط الحجازي هو أعظم مما كنت أتصور قبل سنة أو سنتين. والحقيقة أن أكثر الناس كانوا إذ ذاك وخصوصاً المطلعين على هذا الأمر يظنون أن عملاً كهذا هو أقرب إلى الخيال منه إلى الحقيقة. وإذا لم يتم هذا المشروع إلى مكة المكرمة ووقف عند المدينة المنورة، فذلك لم يكن منبعثاً من قلة المال؛ لأن المال أصبح وافراً بعدما كان يخشى من قلته، ويظهر ذلك من الاطلاع على موارد هذا المشروع، فالإحصائيون لا يظنون الآن أن النفقات العامة تتجاوز ١٢٥ مليون فرنك؛ أي خمسة ملايين ونصف ليرة عثمانية؛ في حين أنه كان يظهر في بادئ الأمر أن هذا المبلغ هو الحد الأصغر لهذا العمل. فقد جمع من الإعانات في الممالك الإسلامية ٧٥٠ ألف ليرة عثمانية؛ أي ١٧ مليون فرنك. والضرائب التي وضعت تضمن موردًا قدره ٢٥٠ ألف ليرة سنويًا. فهذا المبلغ يسد نفقات الإنشاء، والإعانات تساعد على شراء المواد اللازمة.

وفي الواقع أنه لم يكن أحد يتصور أن النتيجة ستكون قريبة التناول بهذه الصورة، وأن العمل سيتم على هذه السرعة وهذا النظام لطول المسافة، وفقدان المياه، ووعورة المسالك، وفقر الدولة وضعفها الإداري،

ولكن المشيئة الإلهية قد ذلت كل هذه الصعاب ووفقت في إنجازه ليكون نقطة اتصال بين الأقطار وخير واسطة لتوفير راحة الحجاج وتسهيل مسالك الحج والزيارة.

كان استعمال الإعانات منظماً تنظيمًا حسنًا، وقد وزعت الأجور على العمال والرواتب على الموظفين بصورة منظمة، ودفع ثمن الأدوات ومواد الإنشاء في الحال، مما دعا الناس أن يؤمنوا بإنجاز هذا المشروع. وكان سير العمل سريعًا يمدون مائة كيلو متر في العام. وكان أحد المقربين من السلطان عبد الحميد أحمد عزت العابد يدير مع لجنة الحجاج الأموال على طريقة غير مرضية؛ فتسربت الأموال إلى جيوب الخونة، وأدى سوء الاستعمال في مواد الإنشاء لإضاعة كثير منها. وكان هؤلاء المقربون يحمون بعض رجالهم الذين يتقدمون في صورة ملتزمين وينقدونهم الأموال الزائدة ويعينون بعضهم في وظائف الإدارة.

شرع بإنشاء الخط الحجازي في شهر أيلول سنة (١٩٠٠) مبتدئًا به من المزيريب، وبين دمشق وهذه القرية سكة حديد إفرنسية يمكن نقل الحجاج من الشام إلى المزيريب عليها؛ لاسيما وأن امتياز هذه السكة لا يجيز إنشاء سكة أخرى تحاذيها، وما كادت الحكومة تمضي في عملها حتى بدأت المنافسة تشتد بين الإدارتين، فشعرت الحكومة العثمانية حينئذ بشدة الحاجة إلى اتصال الخط الحجازي بمدينة دمشق. وقررت إنشاء خط درعا-دمشق وبوشر بالعمل من دمشق والمزيريب دفعة واحدة. وفي سنة (١٨٩٣) نالت الشركة الفرنسية امتيازها، ولم يكن السلطان عبد الحميد يفكر في خطه المقدس، ولذلك كان سمح لها بإنشاء سكة حديد بين دمشق والمزيريب وبوشر باستثمارها منذ سنة (١٨٩٤) بإنشاء سكة حديدية موازية لخطها من دمشق إلى درعا يجعل المنافسة على أشدها،

ولذلك احتجت الشركة على هذا العمل، فتمكنت من نيل امتياز خط حلب مع الضمانة الكيلومترية وذلك في شباط سنة (١٩٠٥).

وقد افتتح القسم الأول من الخط الحجازي؛ أي دمشق-درعا في أيلول ١٩٠٣، وبعد ذلك بشهر واحد افتتح قسم درعا-عمان، وتيسر لإدارة السكة الحجازية في أقل من ثلاث سنين مد ٢٢٣ كيلو متراً.

يتجه الخط الحديدي الحجازي بعد خروجه من واحة دمشق نحو الجنوب الشرقي في استقامة سهل حوران، فيمر بالمسمية أهم قرى اللجاة، ثم يقطع هذا الخط سهل حوران الخصيب برمته، وهو يمتد إلى سفح جبل الدروز ويصل إلى محطة درعا الواقعة في وسط السهل، وهي على ١٢٣ كيلو متراً عن دمشق، ومن درعا يتفرع فرع حيفا متجهاً صوب الغرب فيصل البحر، وأما الخط الأساسي فيبقى مستمراً في طريقه نحو الجنوب.

من أهم الفوائد التي جنيت من امتداد هذا الخط أن كثيراً من البدو سكنوا تلك الربوع بالقرب من مخافر الجنود العثمانية وامتلك عدد عظيم من مهاجري الشركس الذين كانوا تائهين في شمالي الشام بعض الأراضي هناك وأسسوا القرى والمزارع فيها. وكل هذا العمل لم يكلف أموالاً باهظة بالنسبة لغيره من المشاريع. وكانت القاطرات في نهاية سنة (١٩٠٣) تسير إلى مسافة ٣٠٠ كيلو متر من دمشق وبلغت أكلاف الكيلو متر الوسطي حينئذ ٢٠٠٠ ليرة عثمانية ذهبية. ولما بدأت المنافسة بين السكة الحجازية والسكة الفرنسية شعر السلطان عبد الحميد ومهندسوه بشدة الحاجة إلى اتصال الخط الحجازي بمرفأ بحري يستمد منه لوازمه وأدواته ويكون منفذاً للأقطار الواسعة التي سيتمد فيها، فقرر إنشاء خط حديدي جديد بين حيفا ودرعا.

والناظر إلى مصور القطر يرى لأول نظرة مكانة خليج عكا، فسلسلة الجبال الممتدة من مصب نهر العاصي إلى ترعة السويس، وهي بمثابة سد عظيم بين الساحل والداخل وليس فيها سوى بعض منحدرات كسهل طرابلس وبيروت ومصب الليطاني؛ أي القاسمية وخليج عكا. وأعظم هذه المنحدرات وأهمها الانخفاض الواقع قرب عكا. إن سلسلتي لبنان الغربي والشرقي المتوازيتين تحولان لارتفاعهما دون المواصلات مع الداخل. وبالطريق الفنية اتصلت دمشق ببيروت، وهكذا الشأن في الانخفاض في جوار بحيرة لوط، فإنه يعوق المواصلات مع الداخل أيضًا. فلم يبق إذا سوى سهل عكا الذي يسهل المرور منه إلى الداخل. ولذلك كانت عكا وحيثما في العصور القديمة والقرون الوسطى حتى القرن التاسع عشر مرفأين طبيعيين لخوران ودمشق. وقد رأى كثير ممن يعينهم الأمر وصل دمشق وحيثما بخط حديدي لسهولة هذا الطريق كما بيناه آنفًا. وكان الإنكليز أشد الناس رغبةً بنيل امتياز هذا الخط وخصوصًا بعد احتلالهم جزيرة قبرس. وقد تمكن أبناء سرسق من استصدار منشور سلطاني يمنحهم حق إنشاء خط حديدي بين عكا-دمشق؛ ولكنهم لم ينجحوا في عملهم لتعذر معاونة أرباب الأموال في إنكلترا، فخسروا العربون الذي دفعوه إلى خزينة الدولة وقدره خمسون ألف فرنك.

وفي سنة (١٨٨٩) طلب رأس المهندسين في لبنان هذا الامتياز مجددًا مع تمديد الخطوط إلى حوران فلم يفلح أيضًا. وقد انقضت المدة ولم يُعمل عمل بهذا الشأن إلى أن نال الامتياز المهندس اللبناني والمستر بيلنغ الإنكليزي وأسس شركة الخطوط الحديدية العثمانية في الشام برأس مال قدره ٦٠٠ ألف ليرة إنكليزية. وبوشر بالعمل سنة (١٨٩٢) ثم وقفت الأعمال بعد الكيلو متر التاسع؛ لأن أفكار أرباب الأموال من

الإنكليز كانت متجهة نحو معادن الذهب، فجاءت حرب الترنسفال وانصرفت أفكار الإنكليز إليها وأدى ذلك إلى ترك العمل.

ولما قرر السلطان عبد الحميد وصل الخط الحجازي مرفأً حيفا رأى من الضرورة استرجاع هذا الامتياز، وذلك في تشرين الثاني سنة (١٩٠٢). وتمكن مهندسو عبد الحميد من عمل خط حيفا والخط الحجازي بعد استلامهم الأعمال التي تركها الإنكليز؛ بيد أنهم لم يتخذوا الخط الإنكليزي أساساً لهم بل تركوه وشأنه وجعلوا خطهم الجديد خطأً ضيقاً كالخط الحجازي وتمكنوا من الوصول إلى درعا نقطة اتصال هذين الخطين بأقل من ثلاث سنوات بالرغم مما اعترضهم من الصعوبات العظيمة أثناء عملهم. وقد كلف هذا الخط من سبعة إلى ثمانية أضعاف المعدل المتوسط لنفقات الخط الحجازي. وحقاً إن هذا القسم كان أهم قسم من الخط الحجازي وأحسنه من الوجهة الفنية؛ إذ كانت تتخلله صعوبات فنية لا توجد في سواه.

ويبتدئ هذا الخط من حيفا على ساحل البحر فيرتفع ٨٠ متراً في مرج ابن عامر بعد سير ٤٠ كيلو متراً، ثم يهبط من أعلى هذا السهل إلى أسفل وادي الشريعة ليمر فوق جسر ينخفض ٢٤٦ متراً عن سطح البحر. وذلك بعد قطع مسافة ٤٥ كيلو متراً، ثم يعود فيصعد من جديد إلى ارتفاع ٣٧٦ متراً، وذلك بعد مسافة ٤٠ كيلو متراً، ثم يصل إلى سهل درعا المرتفع ٥٣٠ متراً عن سطح البحر. فكل هذه التمرجات من الصعود والهبوط قد اقتضى قطعها مسافة ١٦٨ كيلو متراً. فالقضية صعبة بنفسها وخصوصاً أن وادي اليرموك الواقع في الجهة الشرقية من نهر الشريعة كان شديد الخطر وليس من ممر سواه في تلك البقاع. وبذلك تمكن السلطان عبد الحميد ومهندسوه من الخلاص من شركة بيروت-دمشق-حوران، وأصبح لهم مرفأً خاص وهو حيفا التي أصبحت تبعد عن درعا ٣٢٣ كيلو

متراً بالقطار. وبين درعا وحيفا ستة جسور حديدية اثنان منها بطول ٥٠ متراً والأربعة الأخرى بطول ١١٠ أمتار. ويوجد سبعة أنفاق يختلف طولها بين الـ ٤٠ والـ ١٧٠ متراً. والخط يقطع نهر الشريعة على جسر من الحجر جميل المنظر والصنع طوله ٦٠ متراً وهو ذو خمس قناطر.

وفي الوقت الذي نجز فيه خط حيفا-درعا تم القسم الثالث من الخط الحجازي الواقع بين عمان-معان. ففي أول أيلول سنة (١٩٠٤) المصادف للعيد الثامن والعشرين من الجلوس السلطاني ذهب وفد برئاسة طرخان باشا وزير الخارجية العثمانية للاحتفال بافتتاح الخط الحجازي بين دمشق ومعان، وطول هذا القسم ٤٥٩ كيلو متراً. وكان هذا الوفد مؤلفاً من عظماء رجال الدولة العثمانية.

يسير الخط الأساسي بعد محطة درعا نحو الجنوب الشرقي، ثم نحو الجنوب مباشرة فيمر من سهل قاحل تنزل فيه عشيرة بني صخر المؤلفة من ٢٠٠٠ بيت و ٢٠ ألف نسمة، وبعد أن يقطع «الحماد» أي السهل المنبسط يمر بالقرب من أطلال الحصون الرومانية القديمة التي يسميها العرب اليوم قلعة المفروق وقلعة السمرة.

وتظل بقايا مدينة جرش القديمة وآثارها وسورها في غربي الخط الحجازي. وهذه الآثار أعظم ما في تلك البقاع. وفي القرب من قلعة الزرقاء الرومانية يقطع الخط وادي نهر الزرقاء على جسر مرتفع جميل الصنع، ثم يصعد الخط في وادي نهر الزرقاء ويصل إلى عمان بالقرب من نبع هذا النهر، وذلك بارتفاع ٧٣٧ متراً عن سطح البحر وعلى ٢٢٣ كيلو متراً عن دمشق.

وبعد الخروج من عمان يتجه الخط نحو الجنوب صاعداً سهل الصحراء المائل فيمر من نفق طوله ١٤٠ متراً، ويترك بجانبه كثيراً من

الآثار القديمة منها المعبد اليوناني في قصر السهل. والمدينة القديمة في لُبْن وكذلك الخزان الروماني والقصر العربي في الجيزة أو قلعة الزيزاء. وقبل أن يصل الخط إلى قلعة ضبعة يميل نحو الشرق ويلتف بأطراف وادي الموجب، وبعد ذلك يتجه أيضًا نحو الجنوب فيمر من خان الزيب وقلعة القطرانة وقلعة الحسا وجروف الدراويش وفيها قصر روماني بديع. ويجتاز بقلعة عنزه وتقطن فيها أحيانًا قبيلة عنزة المؤلفة من ٧٠٠٠ نسمة. وبعد قلعة الحسا تبدأ الأرضون التي تنزل فيها قبيلة الحويطات. ثم يصل الخط إلى معان المرتفعة ١٠٧٤ مترًا عن سطح البحر. وهذه المدينة هي النقطة الوسطى للخط الحجازي؛ لأنها تبعد عن طرفيه على أبعاد متساوية والمحطة تبعد كيلو مترين عن مدينة معان، وفي هذه المحطة أبنية عديدة للسكة الحجازية. وبفضل وصول الخط الحديدي إلى تلك البقاع استتب الأمن فيها وبدأت الحياة الزراعية تظهر شيئًا فشيئًا. وقد تحضر قسم من البدو وأصبحت تلك الديار في قبضة الحكومة العثمانية بعد أن كانت تابعة لها بالاسم فقط بحيث أن أحد شيوخ البدو المدعو محمد جهل كتب إلى بيير لوتي الكاتب الفرنسي المشهور سنة ١٨٩٤: «بسم الله الذي هو الكل ولا باسم سلطان القسطنطينية الذي ليس بشيء».

وكان قصد القائمين بهذا المشروع الجليل إنشاء فرع للخط بين مدينة معان والعقبة لتقريب المواصلات بين البحر الأحمر والديار المصرية من جهة، وبين الخط الحجازي من جهة أخرى، ولكنهم لم يرغبوا يومئذ في صرف جهودهم في غير الخط الأساسي؛ لأن غايتهم كانت الوصول إلى الأرض المقدسة في أقرب وقت.

يتجه الخط بعد معان نحو الجنوب الشرقي فتلتف حوله الصحراء من جديد ويتعد عن البحر الأحمر، ثم يصعد العقبة الحجازية أو الشامية المرتفعة ١١٥٠ مترًا عن سطح البحر. وهذه النقطة هي المفرق الطبيعي

للمياه التي تسيل إلى البحر المتوسط والبحر الأحمر، ثم يهبط الخط نحو ملعب بطن الغول المحفور في الصخور الرملية ذات الألوان العديدة المختلفة. وهذه البقعة من أجمل البقاع الطبيعية. وقد يضع السكان هذه الرمال الملونة في القوارير ويبيعونها من الحجاج تذكارا لهذه البقاع، وبعد ذلك يصل الخط إلى محطة المدورة فتنتهي حدود قبيلة الحويطات، وتبتدئ منازل قبيلة بني عطية. وكان وصول هذا الخط إلى هذه البلدة سنة ١٩٠٦ وهي تبعد ١١٤ كيلو مترا عن معان. وكان قسم من الخط أيضا على وشك الإنجاز بين المدورة وتبوك وهو على مسافة ١١٧ كيلو مترا، وفي ١ أيلول سنة ١٩٠٧ تم القسم الرابع من الخط الحجازي؛ وهو القسم الواقع بين معان وتبوك الذي يبلغ طوله ٣٣١ كيلو مترا فبوشر باستثماره.

وقد جرى في التاريخ نفسه الاحتفال بافتتاح قسم جديد بين تبوك ومدائن صالح التي تبعد ٩٥٥ كيلو مترا عن دمشق. وفي هذا القسم جسر حجري ذو عشرين قنطرة يبلغ طوله ١٤٣ مترا. وكانت الأرضون فيه قاحلة ولكنها سهلة وأقل عوارض طبيعية من غيرها، وكان يكفي أن توضع القضب الحديدية على الأرض حتى يصلح السير عليها، وذلك على مسافة كيلو مترات كثيرة. وبعد مدائن صالح يصل الخط إلى العلا التي تبعد ٩٨٠ كيلو مترا عن دمشق. والعلا مدينة صغيرة يقطنها قوم من الزراع يقدر عدده من ثلاثة آلاف إلى أربعة وتقع في واحة جميلة، ويسير الخط بينها وبين المدينة المنورة على طريق القوافل؛ لأن المياه كثيرة في هذه الطريق وبمرور الخط في سهل وادي العلا وهو يرتفع ٧٩٠ مترا عن سطح البحر، وذلك بين الزمرد والبثر الجديدة ثم يهبط إلى بلدة الهدية المرتفعة ٣٤٥ مترا عن سطح البحر، وهي التي كان يؤمها سابقا حجاج إفريقية من مرفأ الوجه على شاطئ البحر الأحمر. وبعد الهدية يصعد

الخط إلى إصطبل عتتر وبئر عثمان ومنهما إلى المدينة المنورة التي ترتفع ٧٠٠ متر عن سطح البحر، وتبعد ١٣٢٠ كيلو مترًا عن دمشق. وقد وصل أول قطار إلى المدينة المنورة في ٢٢ آب سنة ١٩٠٨ وجرى الاحتفال في أول أيلول المصادف ليوم عيد الجلوس السلطاني. وجرى فيه أيضًا افتتاح المحطة التي شيّدت خارج أبواب المدينة، وقد أنيرت المحطة بمصابيح الكهرباء، وكان سرور أهاليها عظيمًا جدًا حتى حملوا على أكتافهم المشير كاظم باشا رئيس هذه الحفلة مع رئيس المهندسين مختار بك. وقد طلب أهالي المدينة إعادة هذه الأفراح والأعياد بمناسبة وضع أول حجر لبناء جامع الحميدية قرب هذه المحطة. وعلى ذلك فقد أعيد الاحتفال بحضور ثلاثين ألف شخص. ودُعي لهذه الحفلة ممثلو الصحف الأجنبية وكثير من الأجانب مما لم يسبق له نظير في الاحتفالات الماضية، وقد جرى هذا بمناسبة الانقلاب السياسي في الأستانة.

ولما كان القصد من إنشاء الخط الحجازي خدمة الحجاج وتسهيل المواصلات بين الحجاز وبقية العمالات العثمانية؛ اقتضى الوصول به إلى عاصمة الإسلام مكة المكرمة ومد فروع منه إلى جدة وبعض الولايات العثمانية الأخرى تمييزًا للفائدة، وكانت الحكومة مصممة على ذلك. وإعلان الحكم الدستوري وخلع السلطان عبد الحميد الثاني موجد هذه الفكرة ومؤسس هذا العمل الكبير، توقف ورود الإعانات من الأقطار الإسلامية؛ فحالت هذه الأسباب دون الوصول إلى هذه الأمنية وأخرت إتمام هذا المشروع العظيم.

وحاولت بعد ذلك حكومة الاتحاديين أن تواصل العمل فلم توفق، فأعدت الكرة قبل إعلان الحرب العامة بيسير وأرسلت من القضب الحديدية والآلات والأدوات اللازمة الشيء الكثير، وكادت إدارة الخط تبدأ بالعمل فأعلنت الحرب العامة وصرفت الوجوه عن جميع أعمال

الإصلاح، ومنها هذا العمل الجليل. وكل هذا لا يحول دون البحث عن الطريق المناسب لمد الخط الحديدي بين المدينة المنورة ومكة المكرمة، عسى أن تنهض البلاد العربية من كبوتها فيقوم أبناؤها بإتمام هذا المشروع الحيوي.

الطرق الممتدة بين المدينة المنورة ومكة المكرمة التي يصلح السير عليها ثلاث أو اثنتان إذا اعتبرنا الثالثة فرعاً للثانية؛ فالطريق الأول هو الطريق الشرقي الذي يصل المدينة المنورة بمكة المكرمة رأساً، وهو يبعد ١٥٠ كيلو متراً عن شاطئ البحر الأحمر ويمر من أعالي الجبال بين موانع عديدة يصعب سير الدواب المحملة عليها، ولذلك فإن قوافل الحجاج لا ترغب في المسير عليها وإن كانت أقصر الطرق. وأما الطريق الثانية فهي السلطاني الذي ينخفض من المدينة المنورة نحو ساحل البحر الأحمر إلى مرفأ رابع ومنه يعود فيصعد إلى مكة المكرمة. وهناك طريق آخر بين المدينة ورابع ينقص طوله ٦٠ كيلو متراً عن الطريق السلطاني، ويسمى الطريق الفرعي؛ لأنه لم يخرج عن كونه قسماً من الطريق الثانية.

تفضل قوافل الحجاج السير على الطريق السلطاني لمكانته الرسمية والتاريخية ولسهولة المواصلات عليه، وعلى هذا فالخط الحديدي المنوي إنشاؤه بين المدينتين المقدستين لا يصلح عمله إلا بالقرب من الطريق السلطاني، وعلى طوله مرفأ رابع الذي يقع على شاطئ البحر الأحمر يسكنه ٣٠٠٠ نسمة وهو على مسافة ١١٢ كيلو متراً من شمالي جدة. وليس ثمة من صعوبة في إنشاء هذا الخط لعدم وجود موانع طبيعية، كما أن المياه غزيرة على طول الطريق على العكس في الطريق الشرقية.

بقي مبدأ الخط الحجازي حتى سنة ١٩٠٨ في منتهى محلة الميدان بدمشق بالقرب من قرية القدم. وقد بُنيت بعد هذا التاريخ محطة القنوات الواقعة في غرب مدينة دمشق على طراز عربي حديث وبشكل جميل يناسب عظمة هذا الخط المقدس. وبالقرب من محطة القدم معمل كبير خُصص لإصلاح القاطرات والشاحنات وصب الآلات الحديدية وأعمال النجارة والتدهين والأبنية الخاصة بالمعمل والمخازن تشغل سطحًا من الأرض تبلغ مساحته ١٠,٦٠٠ متر مربع. وقد بلغت نفقات إنشاء هذه الأبنية مليون فرنك. ويُنيت في محيط تبلغ مساحته ٥٣ ألف متر مربع. أُنيرت جميع هذه الأبنية مع الساحة بالأنوار الكهربائية.

### الخط الحجازي في عهد العثمانيين وبعدهم

كان الخط في عهد الدولة العثمانية يدار في جميع أدواره بموازنة مستقلة عن موازنة الحكومة باعتبار أنه وقف إسلامي. وكان في البدء مرتبطاً بلجنة عليا في الأستانة يرجع إليها في شئونه العامة، ثم طرأت على إدارته طوارئ عديدة غيرت من أوضاعه على ما عرضنا لذلك سابقاً، ثم استقر مرتبطاً بإدارة الأوقاف. أما حالته بعد انسحاب الدولة العثمانية من الشام ودخول جيوش الحلفاء، فإنه كان تام الأجزاء من حيث وضعه الأساسي ولم يطرأ عليه الخراب سوى في الجهات البعيدة بعض البعد عن العمران. ويمكن اعتبار مبدأ التخریب من بعد المحطات التي تلي محطة عمان جنوباً؛ على أن هذا التخریب يكاد ينحصر في الجسور والمحطات والمصانع والمستودعات وغير ذلك من المباني والمحال التي كان يسهل نسفها. أما القصب الحديدية فظلت سليمة بالجملة ما خلا نقاطاً قليلة يسهل إصلاحها وتشييدها.

هكذا كانت حالة هذا الخط عند دخول الحلفاء الشام، وأما حالته من حيث الآلات والأدوات ومعاملة وقاطراته ومركباته وشاحناته، وغير ذلك من لوازم التعمير ووسائل سيره، فقد بلغت من الجودة درجة يندر وجود نظيرها لدى أغنى الشركات في الأقطار التي خاضت الحرب العامة طول هذه المدة.

وإليك مقادير الآلات والأدوات الخاصة بقسم السير والجر وهي ١٢٠ قاطرة بخارية، و١٢٠٠ شاحنة، و١٠٠ مركبة ركاب من صنوف مختلفة، و٢٠ شاحنة بريد. عدا ما هنالك من عدد كبير من شاحنات الماء (الصهاريج) وأشياء فنية كثيرة، وأما المعامل فمنها ما كان في القدم جنوبي دمشق وهو معمل مجهز بأحدث الآلات الفنية، وكذلك مستودع صغير للمرمات. وفي درعا مصنع صغير ومستودع وفي سمخ مستودع وفي عمان مستودع وفي معان مستودع ومصنع مختصر، وفي تبوك مستودع وفي مدائن صالح مستودع ومصنع صغير، وفي المدينة المنورة مستودع وفي حيفا مستودع ومصنع صغير.

### تقسيم الخط الحديدي الحجازي

قسم الخط في بدء الاحتلال ثلاثة أقسام: استولت بريطانيا العظمى على قسم فلسطين وسلمته إلى إدارة الخطوط بفلسطين. واستلمت الحكومة العربية الفيصلية قسم سورية، وأما القسم الثالث فقسم الحجاز أطول مسافات الخط وهو قسم غير مثمر لوقوعه في البادية ولخراب جسوره وأكثر محطاته. وقد قسمت أيضًا المعامل الصناعية والآلات والأدوات الفنية إلى ثلاثة أقسام، وكان أهل كل قسم من هذه الأقسام إذا وقعوا في منطقتهم على شيء أو ظفروا بشيء وضعوا أيديهم عليه؛ فالمصانع التي كانت داخل المنطقة الشرقية الفيصلية بقيت لحكومتها

ومثلها المعامل الصناعية في فلسطين والحجاز. ورجع ما في فلسطين لحكومة فلسطين وسلمته هذه إلى شركة الخطوط بفلسطين. وما في الحجاز إلى حكومة الحجاز. وكذلك القطارات والشاحنات والمركبات وشاحنات البريد وسائر اللوازم، فقد قسمت على الطريقة عينها؛ ولكن كان حظ الحجاز منها قليلاً جداً، فإن جميع ما بقي على الخطوط ووضع اليد عليه لا يتجاوز عدد الأصابع وأكثره مخرب؛ لأنه كان طوال هذه المدة عرضة لهجمات الثائرين. وكذلك الشاحنات والعربات وشاحنات البريد، فإن عددها لا يكاد يذكر بالنسبة إلى ما استولت عليه فلسطين وسورية، في حين أن أكثر الخط ممتد في أرض الحجاز.

وقد جرى إصلاح الخط على عهد الحكومة العربية بصورة سطحية؛ وعلى أثر هذا الترميم وصل القطار من المدينة المنورة إلى دمشق في أواخر سنة ١٩١٩، وهي أول مرة دخلها بعد الحرب العامة ولم يتيسر تسيير القطارات بانتظام كما كانت تسير قبلاً لعدم إتمام العمائر بصورة فنية تبعث على الطمأنينة، ولعدم وجود رأس مال كافٍ لهذه الغاية. وبقي الحال على هذا المنوال حتى سقوط الحكومة الفيصلية في سورية ودخول الجيش الفرنسي إليها. ولما دخل الفرنسيون دمشق في تموز ١٩٢٠ تركوا إدارة الخط تسير على ما كانت عليه في عهد الحكومة العربية حتى آذار سنة ١٩٢٤، وأحيلت إدارته إلى شركة دمشق-حماة وتمديداتها الفرنسية.

### الخط الحجازي في شرقي الأردن والحكومة الهاشمية

يبتدئ هذا الخط في هذه المنطقة من محطة نصيب وينتهي بمعان، وكانت من عمل الحجاز وهي على ٣٢٣ كيلو متراً، وكان في هذه المنطقة مستودعات عديدة وفيها الشيء الكثير من آلات الخط وأدواته، وقد

سلمتها جميعها حكومة شرقي الأردن إلى إدارة خطوط فلسطين مقابل مقابلة معقودة بينهما.

ولقد أراد الملك حسين تعمير الخط الحجازي ليتسنى له استثماره ويصل مملكته بمملكة ولده الأمير عبد الله، فأصدر أمره خلال سنة ١٩٢٢ بتأليف لجنة يعهد إليها النظر في شئون الخط وترميمه، فألفت لجنة للقيام بهذه المهمة في شرقي الأردن، وأرسل إليها الملك حسين أربعة آلاف جنيه مصري للترميمات الضرورية فقط. فقررت المباشرة بإصلاح الجسور والمنافذ وفرضت إعانات تقطع من رواتب الموظفين، وكذلك من واردات الطوابع الحجازية التي تستوفى داخل المنطقة فبلغ مجموع ما دخل عليها من هذه الموارد خلال مدة التعمير أربعة آلاف جنيه والمجموع ثمانية آلاف جنيه مصري؛ في حين أن الترميمات والإصلاحات الضرورية لا تتم بأقل من ١٠٠ ألف جنيه ليتمكن إعادة الخط سيرته الأولى.

وقد أتمت اللجنة إنشاء الخط حتى المدينة المنورة على صورة موقفة؛ لقلّة الأموال التي تمكنت من جمعها وبدأ سير الخط رسميًا. ونقل خلال استثماره في تلك الحقبة القليلة أكثر من أربعة آلاف زائر إلى المدينة المنورة ذهابًا وإيابًا، وبلغت واردات الخط من الزوار والنقلات التجارية أربعين ألف جنيه.

### الخط الحجازي في المؤتمرات

عقدت معاهدة لوزان بين تركيا والحلفاء في سنة ١٩٢٣، ولم يقرر المؤتمر شيئاً في مصير الخط الحجازي؛ لأن الفرنسيين والإنكليز كانوا متفقين على تأليف لجنة إدارية عليا من المسلمين يكون مقرها المدينة المنورة تنظر في شئون الخط وتسعى لإصلاحه. ولقد نصت المعاهدة

التي عقدت بين تركيا والحلفاء في لوزان سنة ١٩٢٣ على عقد مؤتمر في الأستانة مؤلف من ممثلي الدول التي انفصلت عن تركيا ومن ممثلي مجلس الديون العامة لمعرفة واردات تلك الدول. وفي عام ١٩٢٤ عقد هذا المؤتمر فكان فيه مندوبون عن المناطق المنفصلة عن تركيا. وعند تعيين مقادير الواردات والتقاسيم السنوية تقرر تقسيم الخط الحجازي وتجزئته واعتبار كل قسم ملكاً للمناطق التي يجتازها هذا الخط. وقد ثبت الحكم المعين وفقاً لقرار جمعية الأمم في جلساته الحكومية في جنيف مبدأ اعتبار واردات الخط الحديدي الحجازي على النسبة الكيلومترية؛ لا على نسبة ما تستفيده كل مقاطعة من الخط الذي يمر منها.

وتقضي المادة ١١٨ من معاهدة لوزان بعقد مؤتمر في باريز بعد مرور شهر من صدور حكم الحكم الذي عهدت إليه جمعية الأمم النظر، والحكم في اعتراضات الدول ذات العلاقة بالديون العثمانية العامة. وقد ضربت الحكومة الفرنسية موعداً لعقد هذا المؤتمر في أول تموز سنة ١٩٢٥ بباريز دعت إليه جميع الدول ذات العلاقة بالديون، ودعت الحكومة الحجازية لإرسال مندوب عنها في شهود هذا المؤتمر؛ فأجابت الدعوى ولكن لتحتج على ما لحق بالمملكة الحجازية من الحيف.

وبعد إلحاق معان والعقبة بشرقي الأردن (١٩٢٥) تسلمت إدارة خطوط فلسطين الخط الحجازي الجنوبي حتى المدورة في الكيلو متر ٥٧٧، وبما أن طول الخط الأصلي من دمشق إلى المدينة المنورة عبارة عن ١٣٠٧ كيلو مترات، فيكون ما تناط إدارته من هذا الخط بالحكومة الحجازية الحاضرة ٧٣٠ كيلو متراً.

## نفقات الخط الحجازي وإصلاحه

بلغت نفقات الخط الأصلي وفروعه حتى سنة ١٩١٨ وهي السنة التي خرجت الدولة العثمانية فيها من الشام ٥,٠١٢,٣٩٨ ليرة عثمانية ذهبًا. فهذه القيمة قليلة جدًا بالنسبة لطول الخط وللبوداي الشاسعة القاحلة التي قطعها. ولولا أن الحكومة العثمانية كانت تستخدم الجنود بأجور زهيدة للغاية لما تسر لها إنشاء هذا الخط، ولكانت اضطرت لإنفاق ضعفي هذا المبلغ على أقل تقدير. والحق يقال إن هذا الخط مدين بإنشائه للجنود العثمانية التي بذلت في سبيله الجهود العظيمة؛ بل النفوس الكريمة، وعدا ذلك فإن المبيعات المحلية والبنقلات على اختلاف أنواعها جرت بصورة معتدلة للغاية. وكان معظم الناس يعتقدون، وهو على صواب في اعتقادهم، أن تقديم الإعانات إلى الخط وبذل المعاونات في سبيله من أعظم القربات. وبدافع هذه الثقة قدم كثيرون أشياء ثمينة ذات قيم كبيرة كالأخشاب والأحجار والأرضين. فلا بدع إذا قلنا: إن هذا الخط ثمرة جهود الأمة الإسلامية، ومأثرة غراء من مآثرها الخالدة في هذا العصر؛ عصر النور والعرفان.

وخلاصة القول أن إصلاح هذا الخط أمر ضروري حيوي بالنسبة للأقطار العربية؛ لما له من العلاقة بها كلها. فمن الواجب على الحكومات العربية أن تسعى كل السعي لإرجاع الخط إلى حالته الأولى، وتعمل في سبيل تحسين شئونه أكثر من قبل. وهذا الإصلاح لا يتم إلا بإيصال هذا الخط إلى مكة المكرمة عاصمة الإسلام، وبرتبطه بخطوط فرعية مع السواحل كمكة المكرمة بجدة والمدينة المنورة بينبع ومعان بالعقبة؛ فيصبح بهذه الفروع الممتدة إلى سواحل البحر الأحمر والبحر المتوسط من أكبر العوامل لإنعاش التجارة في الأرض التي يمر بها، ويتسع نطاق

العمران والتحضير في الصحاري والسهول العربية، ومن جهة أخرى يضمن بهذه الطريقة أيضًا نقل الفحم الضروري لاستثمار الخط على أيسر وجه وبأقل كلفة. وقضية الفحم قضية ذات شأن في حياة الخط، وكان يبلغ ما يستهلكه من الفحم الحجري نحو ٣٠,٠٠٠ طن في السنة، ولا يبعد أن يأتي يوم تمكن فيه الاستفادة من شلالات زيزون وتل شهاب لتوليد الكهرباء فتسير القطارات حيثئذ بهذه القوة، فتقل نفقات الخط السنوية وتصبح الأجور أقل مما هي عليه الآن فتكثر المواد، وما ذلك اليوم ببعيد إن شاء الله.

تفتقر الأقطار العربية إلى رجال فن وأرباب صنائع إخصائيين يعول عليهم في تسيير شئونها الفنية، وهي لا تنقص فيها المقدرة والاستعداد للقيام بأصعب الأمور إذا قيس الله لها من أبنائها من يرشدها ويحسن إدارتها. ولقد برهنت على ذلك في كثير من أدوار تاريخها المجيد، وخصوصًا بما قامت به أخيرًا من الأعمال أثناء إنشاء الخط الحجازي، وما بذلته من الجهود في سبيله حتى لقد صرح مدير هذا الخط المسيو ديكمان الألماني بشهادته الطيبة لأبنائها في تقريره الذي رفعه للحكومة الفيصلية العربية: إنني عاجز عن وصف سروري من الموظفين والعملة العرب الذين كانوا في إدارتي، لما هم عليه من حب العمل والنظام، وما اتصفوا به من شدة الذكاء والمقدرة، كما شاهدت ذلك في صفوف موظفي المحطات والقطارات والسواق والسير، وكنت أجد سرورًا خاصًا عند النظر في أمورهم لما هم عليه من النشاط في كل أمر.

### الخطوط الفلسطينية خط يافا-القدس

كانت مدينة يافا في كل أدوارها مرفأً لإنزال الزوار القاصدين لمدينة القدس. ولذلك كانت فكرة إنشاء خط حديدي بين المدينتين من الأمور

المتفق على صحتها وجلالة شأنها؛ لكن بعض المشتغلين بهذه القضايا كان يعتقد صعوبة تنفيذها، ويرجح إنشاء خط ترامواي لقلّة المواصلات التجارية في فلسطين؛ ذلك لأن كثرة الزوار لا تكون إلا في مواسم معينة من السنة، وكان أول مصور قدم للحكومة لعمل سكة حديدية في سنة ١٨٦٤ قدمه الدكتور زامبل الأميركي الألماني. ومنح امتياز هذا الخط إلى يوسف نافون أفندي في ٢٨ تشرين الأول سنة ١٨٨٨ لمدة ٧١ سنة مع احتمال تمديد هذا الخط إلى غزة ونابلس، ثم إلى دمشق إذا دعت الضرورة إلى ذلك في المستقبل. وقد باع صاحب هذا الامتياز امتيازه من شركة الخطوط الحديدية العثمانية ليافا-القدس وتمديداتها الفرنسية المؤسسة في باريس في شهر كانون الأول سنة ١٨٨٩ بمبلغ مليون فرنك، وشرع بإنشاء هذا الخط في نيسان سنة ١٨٨٩ فصادف المهندسون صعوبات جمة في طريقهم، خصوصاً في القسم الواقع بين عرتوف والقدس والأرض صخرية جبلية، وقد استغرق هذا العمل ست سنوات بالنظر لهذه الصعوبات، وانتهى في أيلول سنة ١٨٩٢ وافتتح الخط في ٢٦ أيلول سنة ١٨٩٢. وطول هذا الخط ٨٧ كيلو متراً، وهو خط ضيق منفرد وعرضه متر واحد يجتاز مائة وستة وسبعين جسراً؛ سبعة منها حديدية. وأطول هذه الجسور لا يتجاوز الثلاثين متراً وأقصاها ستة أمتار. وقد تجنب القائمون بالأعمال فتح الأنفاق مما زاد في اعوجاج الخط وكثرة الحفريات الناشئة عن ذلك؛ فالخط يحاذي وادي صرار ويقطعه في محلات متعددة. واقتلعت إدارة الخطوط الحديدية العثمانية في الحرب العامة قسماً من هذه السكة بين يافا ولد؛ أي على مسافة ١٩ كيلو متراً، واستعملت قضبه في إنشاء الخطوط العسكرية التي كانت تنشأ إذ ذاك في فلسطين ولم تقتلع بقيته؛ لأنها استفادت منه ووصلته بخط العفولة-القدس من لد إلى وادي صرار؛ أي مسافة ١٨ كيلو متراً.

## خط حيفا-دمشق

ألّعت قبلاً إلى أن جبال لبنان الشاهقة وما وراءها من الهضاب الشرقية تمنع سهولة المواصلات بين دمشق وبيروت، وتؤلف سدًا منيعًا بين هاتين المدينتين، ولذلك رأى من يعينهم الأمر منذ زمن بعيد وصل دمشق بنقطة من الساحل تكون غير مدينة بيروت، فكانت الأنظار تتجه أبداً إلى مدينتي عكا وحيفا؛ لأن الخط الذي يصل دمشق بهاتين المدينتين يسهل إنشاؤه لوجود سهل يزرعيل على ما ذكرنا آنفاً. وكانت بريطانيا تحلم كثيراً بالحصول على خط حديدي يسير بين إحدى الموانئ الشامية والخليج الفارسي؛ وخصوصاً بعد احتلالها جزيرة قبرس في البحر المتوسط؛ ففي سنة (١٨٨٢) نال السادة أبناء سرسق منشوراً سلطانياً يخولهم حق إنشاء خط حديدي بين عكا ودمشق آملين إدخال التحسين على أملاكهم الواسعة في مرج ابن عامر راجين معاونة البريطانيين. وكانت فكرة إنشاء خط حديدي سائدة بينهم في ذلك الحين؛ بيد أنهم لم ينجحوا بعملهم وخسروا عربونهم البالغ ٥٠ ألف فرنك المودع في خزانة الدولة العثمانية.

وفي سنة (١٨٨٩) طلب يوسف إلياس أفندي رأس مهندسي لبنان إلى الحكومة العثمانية منحه امتياز هذا الخط مع فرع إلى حوران، وانقضت المدة المضروبة للمباشرة بالعمل، ولم يتمكن هو أيضاً من القيام بهذا المشروع. وفي ٣٠ أيلول سنة (١٨٩١) أعاد الكرة يوسف إلياس أفندي ونال هذا الامتياز مجدداً بالاشتراك مع المستر نيلنغ الإنكليزي. واشترطت الحكومة عليهما في هذا الامتياز إنشاء فرعين لهذا الخط الأول من قرية نوى إلى بصرى في حوران، والثاني من نهر الشريعة إلى حاصبيا، وشرع بالعمل في ١٢ كانون الأول سنة ١٨٩٢ في الوقت الذي باشرت فيه أعمالها شركة بيروت دمشق (٨ كانون الأول سنة ١٨٩٢). ولم تمض

مدة حتى توقفت الأعمال على خط حيفا-دمشق، ولم يتم منه سوى ثمانية كيلو مترات؛ لأن الشركة التي أسست للقيام بهذا المشروع لم تحصل على المعاونة المالية اللازمة لها في أسواق لندن. وكانت المدة المضروبة لإنهاء العمل تنتهي في شهر تشرين الأول سنة ١٨٩٥، وعلى هذا أنذرت الحكومة العثمانية الشركة في أوائل سنة ١٨٩٥ بوجوب الإسراع بالعمل وبعد إلحاح المساهمين وافقت الحكومة على تمديد المدة ثلاث سنوات أخرى. وبالرغم من هذه التسهيلات لم تقم الشركة بإتمام عملها. وفي سنة (١٨٩٦) أصبح القسم الممدد من الخط في حالة يرثى لها بعد تركه طوال هذه السنين الأخيرة. ثم ظهرت فكرة إنشاء الخط الحديدي لحجازي وربطة بأحد فُرض البحر المتوسط فقام السلطان باسترجاع امتياز خط حيفا مستفيدًا من ذلك التأخير الذي وقع في أعمال الشركة، كما ذكرنا ذلك في عرض الكلام عن الخط الحجازي.

### الخطوط العسكرية الفلسطينية

لم تحل الحرب العامة دون الإدارة العسكرية العثمانية التي تولت السيطرة على الخط الحجازي إذ ذاك، وتمديد مئات الكيلو مترات من الخطوط الحديدية بين فلسطين والحدود المصرية داخل فلسطين أيضًا. وهذه الخطوط وإن لم يكن لها شأن يذكر بجانب الخط الأصلي، فقد أحببنا أن نذكر شيئًا عنها تمييزًا للفائدة.

أنشأت إدارة الخط الأصلي فروعًا لها في سورية وفلسطين؛ منها فرع حيفا-عكا وهو ١٧ كيلو مترًا وفرع درعا-بصرى وهو ٢٧ كيلو مترًا وفرع العقولة-القدس الذي شرع فيه سنة (١٩١٢) ووصل إلى قرية السيله عند إعلان الحرب العامة وهو ٤٠ كيلو مترًا. ومن المسائل التي تستحق الذكر ما أجرته إدارة الخط من الأعمال في أثناء الحرب العامة؛ ذلك أن حملة

السويس لما أخفقت أدركت قيادة الجيش العثماني ضرورة تمديد الخط الحديدي حتى السويس بأسرع ما يمكن. وكان القائل بهذه الفكرة جمال باشا الذي تمكن على الدوم من إعطاء المال والرجال لإجراء الأعمال المطلوبة، وقد جيء في ذلك الحين بميسر باشا المهندس الألماني من بغداد لاستلام أعمال الإنشاء، وكان هو مهندس الخط الحجازي عند تأسيسه من سنة ١٩٠٠ إلى ١٩٠٨.

كان قسم العفولة-القدس الذي شرعت فيه إدارة الاستثمار وصل نابلس في شتاء ١٩١٤ و ١٩١٥. وكانت الفروع المصرية التي بدأت الإدارة بإنشائها من المسعودية في خط العفولة-نابلس تمتد في بطاح سارون حتى القدس، وليس فيها كثير من الموانع والحوائل الطبيعية. ودعت الضرورة إلى جعل الخط بعيداً عن الساحل ليكون بأمن من قذائف السفن الحربية. وفي شهر تشرين سنة ١٩١٥ تمكنت الإدارة من إنشاء ١٦٥ كيلو متراً وسلمتها للاستثمار حتى بئر السبع، وهذا العمل بالنظر لما صودف في تنفيذه من المصاعب يعد من الأعمال العظيمة.

وقد استفادت إدارة الأعمال من خط يافا-القدس الفرنسي المشاد سابقاً بين محطة لُد ووادي الصرار؛ أي مسافة ١٨ كيلو متراً كما ذكرنا ذلك آنفاً، وأدخلت هذا القسم بخط العفولة-القدس الذي نحن في صدد الكلام عليه، ولكنها اضطرت لتعريضه لأنه عرضه كان متراً واحداً فجعلته متراً وخمسة سائيمترات كبقية الخطوط الحديدية الحجازية. وكانت الإدارة لا تملك عند إعلان الحرب سوى ٣٠٠ كيلو متر من قضبه الحديدية و٥٠ كيلو متراً من العوارض الحديدية فقلعت من خط يافا-القدس قسم يافا-لُد ١٩ كيلو متراً وخط حيفا-عكا ١٧ كيلو متراً وخط دمشق-المزيريب ١٠٣ كيلو مترات، وقد أحضر قسم كبير من

العوارض من أخشاب الأوكالبتوس في بطاح شارون ومن شجر الصنوبر في جبل لبنان.

وبدئ بإتمام الخط إلى السويس في قلب صحراء سيناء قبل أن تم إنشاء قسم بئر السبع؛ ولكن عمليات الإنشاء لم تتقدم بسرعة كما جرى في قسم مسعودية-بئر السبع؛ لأن نقل الإمداد للجيش كان من الأسباب الداعية لعدم سرعة العمل، ومع ذلك فقد أنشئ ٦٢ كيلو مترًا نحو السويس وراء بئر السبع في صيف ١٩١٦، وكانت المحطة النهائية في القسيمة وعندما جلا الجيش إلى جهة غزة في ربيع سنة ١٩١٧ اضطرت الإدارة إلى رفع الأقسام الجنوبية من بئر السبع. ثم بدئ بإنشاء فرع من التينة إلى ديرسند-بيت حاتون، ومن ديرسند إلى الهوج ومسافتها ٥٣.٥ كيلو مترًا وبنيت أيضًا فروع عسكرية ليضمن معها نقل محروقات الخط وهي طور كرم-كفر قرع ٢٤ كيلو مترًا، وفرع جلينا-خضرا ستة كيلو مترات، وغزة-الهيشة ٢٨ كيلو مترًا، القصر-الهرمل ١٩ كيلو مترًا. ومن هذا كله يتضح أنه قد أنشئ في أثناء الحرب من الخطوط ٤٣٧ كيلو مترًا وكانت كلها فروغًا للخط الحجازي، وذلك رغم الصعوبات الكثيرة في تدارك اللوازم الضرورية.

ولما سقطت جبهة غزة واضطر الجيش للجلاء حتى أواسط فلسطين تركت أقسام الخط في جنوب طور كرم في تشرين الثاني سنة ١٩١٧؛ في حين أن الإنكليز كانت تسرع أثناء الحرب بإنشاء خط ساحلي من بورسعيد الذي خصص لمدد الجيش الإنكليزي. ولما استولت على فلسطين شرعت بتمديد هذا الخط من فلسطين أيضًا في أيلول سنة ١٩١٨ وأوصلته إلى حيفا عند جلاء الجيش العثماني عنها. وبهذه الوساطة تم أول اتصال بين الخطوط المصرية والحجازية. ولا شك أن هذا الاتصال

يفيد البلدين فائدة اقتصادية عظيمة؛ لأنهما ما زالا منذ الأزمان القديمة مرتبطين أحدهما بالآخر ارتباطاً مادياً وأدبياً.

بدأ الإنكليز عقبى استيلائهم على فلسطين يتحرون الوسائط والطرق اللازمة لإنشاء خط كبير يخترق الديار العربية من الغرب إلى الشرق، ويربط حيفا بالخليج العربي، وطول هذا الخط تقريباً ١٥٠٠ كيلو متر؛ ولكن بعد أن تمكنت السيارات من اختراق الصحراء والوصول إلى القطر العراقي بسهولة تأخرت فكرة إنشاء هذا الخط في الوقت الحاضر.

إن مجموع الخطوط الحديدية في فلسطين وشرقي الأردن ١,٤٠٥,٧٠٨ كيلو مترات منها ٧١٥,٨٣٤ كيلو متراً من الخط العريض و٦٨٩,٨٧٤ كيلو متراً من الذي عرضه ١٠٥ سانتيمترات وهذه التفاصيل:

#### كيلو مترات

خطوط فلسطين الأصلية.	٣٧٤	٢٢٣
خطوط فلسطين الجانبية (المحطات) والجوانب مقصات وتفريغ.	٩٨	٤٩١
		—
المجموع.	٤٧٢	٧١٤
خطوط سينا العسكرية الأصلية.	٢٠١	٨٨٥
خطوط سينا العسكرية الجانبية ...	٤١	٢٣٥
		—

المجموع.	٢٤٣	١٢٠
خط الحجاز في فلسطين الأصلي.	٢١٢	٠٤٠
خط الحجاز الجانبي ...	٣٠	٥٤٦
		—
المجموع	٢٤٢	٥٨٦
خط الحجاز الشرقدي الأصلي.	٤٣٦	٣٤٣
خط الحجاز الشرقدي الجانبي ...	١٠	٩٤٥
		—
المجموع.	٤٤٧	٢٨٨
ثم أنشئ فرع جديد من حيفا خاصًا بمعمل نيشر طوله سبعة كيلو		
مترات.		
عدد		
القاطرات		١٣٠
مركبات الركاب		١٠٧
قاطرات وشاحنات		٢٢٥٩

«الواردات عن سنة ١٩٢٥ والنفقات»

جنيه مصري

الواردات ٦٠٤٥٧٩

النفقات ٤٣٨٥٠٤

١٦٦٠٦٥ الباقي وهو الربح السنوي

وقد اشترت حكومة فلسطين جميع الخطوط العسكرية والفرنسية وأصبحت ملكاً لها.

### خط بغداد

جرى البحث كثيرًا في الأندية الإنكليزية منذ سنة ١٨٣٤ إلى سنة ١٨٤٥ بشأن الملاحة في نهر الفرات، فتألفت شركة في سنة ١٨٥١ لإنشاء خط حديدي من السويدية في خليج الإسكندرونة إلى الكويت في الخليج الفارسي. وكان يرأس هذه الشركة الجنرال سير فرنسيس شيزني. نالت امتياز هذا الخط مع وعد الحكومة العثمانية بأن تعطي الشركة ضماناً تضمن لها فائدة ستة بالمائة لرأس المال، ولكن هذه الضمانة لم يتأكد إعطاؤها. ولما رأى الشعب الإنكليزي عدم اهتمام حكومته بهذا المشروع بصورة رسمية خاف من إخفاقه، فلم يكتب بأسهم الشركة. فلم تتمكن هذه من نيل المعاونة المالية اللازمة فسقط امتيازها. وبعد سنة ١٨٦٩ تجددت فكرة إنشاء خط السويدية-الكويت. وفي سنة ١٨٧٢ حذب هذا المشروع كثير من النواب البريطانيين. وكانت تُقدر نفقات هذا الخط بعشرة ملايين جنيه إنكليزي. ومضى زمن وفكرة هذا المشروع تتخبط إلى

أن حدثت أمور مهمة حولت الرأي العام الإنكليزي عنها بتأناً. وبعد افتتاح ترعة السويس اقترح بعضهم وصل الإسماعيلية بالكويت بخط حديدي؛ ولكن هذا المشروع الجديد لم يجد أنصاراً ولم يرج الرواج المطلوب في الرأي العام الإنكليزي. وبعد ذلك تألفت جماعة من الروسيين واقترحت طريقة جديدة؛ وهي وصل طرابلس الشام بالخليج الفارسي بخط حديدي، يتفرع منه فرع إلى كربلاء، ولكن هذه الفكرة كانت عقيمة لا تستحق الاهتمام؛ لأن خطأ حديدياً كهذا لا يجوز تمديده في تلك الصحاري القاحلة.

وبالتزاحم الذي حدث بين الدول الغربية لنيل امتيازات في الولايات العثمانية، كان الألمان آخرون من تقدم وذلك في سنة ١٨٨٨ فجاءوا بأفكار جديدة، وكان الإنكليز والفرنسيون ممن يهتمون بالخطوط الحديدية العثمانية، ولا يفكرون بغير وصل السواحل بالأصقاع الداخلية وذلك لترويج صناعتهم وتجاراتهم، ولهذا لم ينشئوا سوى خطوط صغيرة كيافا-القدس-حيفا، ودمشق-بيروت وطرابلس-حمص السويدية أو الإسكندرونة-حلب ومرسين-أذنة وأضاليا... إلخ. فكل هذه الخطوط كانت تبتدئ من السواحل وتنتهي بمدن الساحل؛ خلافاً لهذه الخطة الغربية تقدم الألمان بطريقة جديدة تتفق مع المصالح العثمانية أكثر من الأولى. ففي سنة ١٨٧١ ارتأى فون برسيل المهندس الألماني أن يجعل الأستانة مركز الخطوط الحديدية الأوروبية والآسيوية، فبدلاً من أن يكون للمملكة العثمانية عشرون خطاً صغيراً لا رابطة بينها اقترح أن تنشأ خطوط أساسية تقطعها عرضاً وطولاً تكون خير واسطة بيد الحكومة من الوجهة الإدارية والعسكرية، وتصل جميع الأقطار العثمانية بعضها ببعض. وأول خط من هذه الخطوط التي اقترح عملها المهندس برسيل كان خط الأستانة-بغداد.

وبناء على اقتراحه هذا ووفقاً للمخططات التي رسمها، شرعت الحكومة العثمانية بإنشاء خطها العظيم الملقب بقاطع آسيا الصغير. وكان القصد من هذا الخط أن يتدئ من مرفأ حيدر باشا على ساحل البوسفور وينتهي بالكويت على ساحل الخليج الفارسي ماراً بزميد مجتازاً مضائق نهر سقاريا المعوج فيصل أسكيشهر ومنها يتجه شرقاً نحو أنقرة-يوزغاد-سيواس-عربكير-خربوط-ديار بكر-ماردين-الموصل-بغداد، ومن هذه يسير موازياً لدجلة وشط العرب حتى خليج فارس. ودعوا هذا التخطيط بالمخطط الشمالي، وكان هذا التخطيط أقصر الطرق وأقلها نفقة ويبلغ طوله ٣٥٠٠ كيلو متر.

قامت الحكومة العثمانية في سنة ١٨٧١ بمد ٩٢ كيلو متراً من حيدر باشا إلى أزميد بمعرفة المهندس برسيل، ولكن الثورات والحروب المتتابة في أوروبا العثمانية وكذلك التدخلات الأجنبية، قد أوقفت استمرار العمل بهذا المشروع مدة ست عشرة سنة. وفي سنة ١٨٨٨ تمكن المصرف الألماني «دويتش بنك» من الحصول على امتياز هذا الخط حتى مدينة أنقرة مع الوعد بتمديد بقية أقسامه إلى مدينة بغداد بضمانة كيلومترية ١٥ ألف فرنك. وقد وقعت الإرادة السلطانية التي منحت امتياز الخط باسم المصرف الألماني في تشرين الأول سنة ١٨٨٨، وباشر الألمان عملهم في شباط سنة ١٨٨٩. وفي سنة ١٨٩١ تمكنوا من إتمام ٣٠٠ كيلو متر. وفي سنة ١٨٩٣ وصل خطهم إلى أنقرة؛ أي أنه مد منه ٥٧٨ كيلو متراً.

كانت مدينة أنقرة بلدة صغيرة قبل جعلها عاصمة الدولة التركية، وهي واقعة بأعالي الجبال ترتفع ٩٢٠ متراً عن سطح البحر. وعلى أثر وصولهم إليها طلبوا من الحكومة العثمانية امتياز الأقسام الأخرى، على أن يجري تعديل في استقامة الخط، فبدلاً من أن يسير من أنقرة إلى يوزغاد

وسيواس، طلبوا تحويله من أنقرة إلى قيصرية، وحصلوا في أول سنة ١٨٩٣ على امتياز قسم قيصرية؛ أي مسافة ٣٢٠ كيلو متراً مع ضمانه كيلومترية قدرها ١٧٦٥٠ فرنكاً، وقد سمي هذا التخطيط الجديد بالمخطط الوسطي. ولم يرق في عيني روسيا وكانت تخشى تقدم الألمان في الولايات الشرقية، فلعبت السياسة ألعيبها بين لينغراد وبرلين، وقبل الألمان بتغيير وجهتهم فتركوا أنقرة وشأنها، وطلبوا من الحكومة إعطاءهم امتياز قسم جديد بين أسكيشهر وقونية، وقد حصلوا على ذلك في سنة ١٨٩٣ وسمي هذا التخطيط بالمخطط الجنوبي مع ضمانه كيلومترية قدرها ١٥ ألف فرنك؛ غير أن هذا التخطيط الأخير لم يرق أيضاً في أعين الإنكليز والفرنسيين وكانوا يرجون نيل امتيازات في تلك البقاع التي لهم فيها مصالح وخطوط، فاحتجوا لدى الباب العالي وقدموا شروطاً أحسن من شروط الألمان، وقد دعمت الحكومة الفرنسية طلب المالين الفرنسيين، وتمكنت من أخذ امتيازات الخطوط الحديدية السورية بين دمشق وحلب، وصل الخط الحديدي إلى قونية في أواخر سنة ١٨٩٥، وبعد ذلك شعر الألمان بضرورة الاتفاق مع بعض المالين من الأمم الأخرى، فأشركوا معهم الفرنسيين ونالوا امتياز خط قونية-بغداد في كانون الثاني سنة ١٩٠٢ مع ضمانه كيلومترية قدرها ١٦,٥٠٠ فرنك، وممن اشترك مع الألمان من الفرنسيين بهذا المشروع شركة خط أزميز-قصة وشركة المصرف العثماني. وقد اشترط الفرنسيون مقابل دخولهم في هذه الشركة أن يكون لهم أربعون بالمائة من الأسهم وأربعون بالمائة للألمان وعشرون بالمائة لروسيا، وأن تكون جميع الحقوق متساوية بين الألمان والفرنسيين كإدارة المشروع وتقديم الأدوات، ولم يتم هذا الاتفاق لأسباب سياسية، ولذلك لم تقبل فرنسا إدخال أسهم هذا المشروع في بورصة باريس. وفي شباط سنة ١٩٠٣ كلف الألمان حكومة لندن تأليف شركة جديدة تكون الأسهم فيها متساوية بين الألمان

والإنكليز والفرنسيين؛ أي ثلاثون بالمائة لكل منهن وعشرة بالمائة تبقى للروس أو للحكومات الصغيرة كالبلجيك وهولاندة وسويسرا، فلم تنجح هذه الطريقة لحل المشكلة القائمة بينهم. وبقي الألمان مدة يساومون الدول الغربية بذلك يهددون الروس تارة بتكميل مخططهم الشمالي المنتهي بأنقرة، وطورًا يهددون الإنكليز والفرنسيين بإتمام مخططهم الجنوبي المنتهي في قونية. وفي ٥ آذار سنة ١٩٠٣ قررت الحكومة العثمانية إعطاء امتياز خط قونية-بغداد والبصرة لشركة خطوط الأناضول. وفي ٣٠ تموز من هذه السنة صدر المنشور السلطاني بذلك، واشترط فيه إتمام هذا الخط في ثمانية أعوام؛ أي في سنة ١٩١١؛ فباشر الألمان عملهم وأتموا قسم قونية-بلغورلو، وقد أمنتهم الحكومة على الضمانة الكيلومترية لهذا القسم، وبعد هذا القسم تأتي جبال طوروس الشاهقة. وفي هذه الجبال وإد عظيم كان الطريق الوحيد لجيوش الفاتحين من الأقدمين، وهو خط الاتصال بين قليقية وصحراء الأناضول. وهذا الوادي لا يزيد عرضه على العشرة أمتار في كثير من النقاط، والجبال ترتفع حفايه أكثر من مائتي متر. وكان الإسكندر الكبير والرومان والصلبيون والعرب والسلجوقيون والمصريون يقطعون هذه الجبال ويجتازون هذا الوادي. وقد فكر الألمان أن يمدوا خطوطهم على هذه الطريق بعد تعريضها بحيث تصلح للسير، وبعد أن بينوا عليها الجسور اللازمة والأنفاق الصغيرة؛ ولكنهم عدلوا عن هذه الفكرة لشدة الصعوبات في تنفيذها ولكثرة النفقات وخصوصًا نفقات الترميم الدائمة التي تكون باهظة. وفوق هذا لا يكون الخط في مأمن من الأنواء الجوية فضلًا عن أن بلدة بلغورلو ترتفع عن سطح البحر ١١٥٠ مترًا والوادي المذكور يرتفع ١٤٥٠ مترًا، وتقوم مدينة أذنة على سفح الجبل من الجهة الثانية ولا ترتفع شيئًا يذكر عن سطح البحر. فهذه التمرجات بالارتفاعات تجعل الطريق المذكورة صعبة جدًا ويتعذر مد الخطوط فيها، ولذلك عوّل

الألمان على درس طريق ثانية، فبعد أن بحثوا في الجبال عن أقل الطرق كلفة وأسهلها عملاً لم يروا سوى طريقة واحدة وهي عمل نفق حلزوني لا يقل طوله عن اثني عشر كيلو متراً، وإنشاء نفق كهذا هو أيضاً من أصعب الأعمال حتى في ديار الغرب القريبة من معامل الحديد ومناجم الفحم، ووجود أحدث الآلات فكيف إذا يمكن القيام به في هذه الأرض القاحلة المتأخرة في ميدان المدنية، وبذلك تكون نفقات هذا القسم باهظة، ولا تكفي الضمانة الكيلو مترية المقررة له وهي ١٥,٥٠٠ فرنك عن كل كيلو متر لسد فوائد رأس المال، ومع كل ما ذكرناه من الصعوبات لم يضعف هذا من عزيمة الشركة فثابتت على عملها وافتتحت كثيراً من الأنفاق في جبال طوروس وجبال أمانوس، وقد كلفها ذلك مبالغ عظيمة. ولما كان عمل الأنفاق أمراً شاقاً يحتاج لزمان طويل، لم تر هذه الشركة بدءاً من أن تباشر بعملها أيضاً من حلب ومن نقاط أخرى، فكان الراكب الآتي من الأستانة مثلاً مضطراً للنزول من القطار في محطة بوزنتي والركوب على الدواب أو بالسيارات حتى بلدة إصلاحية، وكانت اتصلت بمدينة حلب بخط بغداد الحديدي. وفي سنة ١٩٠٦ اشترت شركة بغداد خط مرسين-طرسوس-أذنه.

جاءت الحرب العامة فزادت الشركة همّة ونشاطاً في إتمام ما بقي من الخط بين بوزنتي وإصلاحية، وذلك بضغط الحكومة على الشركة؛ لأنها كانت مضطرة لنقل جنودها وذخائرها وعتادها في القطارات طلباً للسرعة واتصال المواصلات. وقد سبب تأخير حفر الأنفاق تعذر نقل الفحم إلى الخطوط الشامية التي كانت تستعوض عن الفحم بحطب الأشجار المثمرة؛ فنتج عن ذلك أضرار عظيمة للشام، وتمكنت الشركة بما أبدته من النشاط والهمة في فتح الأنفاق من تسيير القطارات رأساً بين الأستانة وحلب وذلك في سنة ٩١٧-٩١٨. أما هذا الخط فهو من الخطوط

العريضة وعرضه متر و٤٤ سانتيمتراً، ونصف القطر الأصغر لمنعطفات الخط خمسمائة متر في حين لا يتجاوز هذا النصف القطر الثلاثمائة متر في بقية الخطوط العثمانية. ووزن القضب الحديدية أكثر من وزن قضب الخطوط الأخرى؛ لأن القصد من ذلك تزييد السرعة على هذا الخط وجعلها ٧٥ كيلو متراً في الساعة. وتبين من الإحصاءات التي أجراها المسيوري مدير خط سلانيك-الأستانة أن المعدل المتوسط لسعر الكيلو متر في الخطوط الحديدية العثمانية ١٨٩,١١٠ فرنكات يدخل في هذا المبلغ ثمن القاطرات والعجلات والشاحنات والإنشاء ونفقات التأسيس وفوائد رأس المال، وكل ما يتعلق بالخطوط من النفقات. وهذا قليل إذا قيس بخط بغداد؛ لأن نفقاته كانت أكثر من غيره فيقتضي والحالة هذه أن يقدر المعدل المتوسط لسعر الكيلومتر بمائتي ألف فرنك؛ أي تسعة آلاف ليرة عثمانية ذهباً.

### الخطوط الحديدية بين الشام ومصر

كان وصل الديار الشامية بمصر موضوع اهتمام المفكرين في كل الأدوار؛ لما بين القطرين من العلاقات المادية والمعنوية، وقد فكر في هذه القضية وزير الأشغال العامة في الدولة العثمانية وأشار إليها في تقريره لسنة ١٨٨٠ وإلى ضرورة تمديد خط حديدي من القدس إلى العريش طوله ١٥٠٠ كيلو متراً، وقدر نفقات هذا المشروع بعشرين مليون فرنك. وفي سنة ١٨٩١ طلب أنطون يوسف لطفي بك على الحكومة العثمانية منحه امتياز خط حديدي يبتدئ من العريش على حدود مصر ويمر بغزة-يافا-حيفا-عكا-صور-صيدا-بيروت، وينتهي بطرابلس حيث يتصل بخطوط الشركة الفرنسية. وكان الإنكليز يحبذون هذا المشروع ويوافقون عليه؛ غير أنه لم يتم تنفيذه ولم تتصل بنا الأسباب التي حالت دون إخراجه إلى حيز العمل.

وفي غضون الحرب العامة وبعدها، وعقب انسحاب الأتراك من الشام واحتلال السلطات الإنكليزية والفرنسية لها، ظهرت فائدة هذا المشروع وبوشر بتنفيذه إذ ذاك حتى تمّ الاتصال بين حيفا والديار المصرية كما أنه سيتم عما قريب تمديد هذا الخط حتى مدينة طرابلس فيتصل بالخطوط بالفرنسية.

### الكهرباء وخطوط الترام في دمشق

تم الاتفاق في ١٩ جمادى الآخرة سنة ١٣٠٧ (٧ شباط سنة ١٣٠٥ ش) بين وزير الأشغال العامة في الدولة العثمانية وبين يوسف أفندي مطران على إنشاء خطوط ترامواي في مدينة دمشق يتفرع من مركز المدينة ويتجه نحو باب مصر (بوابة الله) في منتهى محلة الميدان، وإلى جامع محيي الدين بن عربي في محلة الصالحية، وإلى الباب الشرقي ومسجد الأقباص، ومن الباب الشرقي إلى دومة ومن باب مصر إلى المزيريب، على أن تكون الخطوط الخمسة الأولى تجر مركباتها بالخيول، والخط الأخير؛ أي خط المزيريب تجر مركباته بالبخار. وقد منح يوسف أفندي مطران بموجب هذا الاتفاق امتيازاً مدته ستون سنة وتعهد بالمباشرة بالعمل خلال سنة اعتباراً من تصديق مقابلة امتياز، وأن يتم العمل خلال سنتين ونصف. وقد قبلت الحكومة بإعفاء جميع الآلات والأدوات والدواب ولوازم الإنشاء من رسوم الجمرک أثناء العمل، وأعفت الأرضين والأعمال مدة الاستثمار من الضرائب. وقد أذن لصاحب الامتياز بتأسيس شركة مساهمة عثمانية خلال سنة اعتباراً من تاريخ صدور الأمر العالي على أن تبقى جميع الخطوط والمعامل والأدوات الثابتة ملكاً للدولة عند انقضاء مدة الامتياز، أما الآلات والأدوات المتحركة كالعجلات وما سواها فالحكومة تبتاعها بتخمين قيمها.

وقد اشترطت الحكومة على صاحب الامتياز تعمير الطرق التي تمر منها خطوط الترامواي بعرض تسعة أمتار، وكذلك أرصفتها ومجاري المياه فيها، وحددت أجور الركوب بثلاثة أرباع القرش الفضي للدرجة الأولى ونصف القرش للثانية، وعلى ما نعلم أن يوسف أفندي مطران لم يقم بتنفيذ مقاولته هذه مدة طويلة من الزمن.

وبعد ذلك تقدم الأمير محمد أرسلان إلى الحكومة العثمانية طالبًا إعطائه امتيازًا بتوليد القوة الكهربائية واستثمارها، وتم الاتفاق بينه وبين وزير الأشغال العامة بتاريخ ١٨ المحرم سنة ٣٢١ على تنوير مدينة دمشق وضواحيها بالكهرباء؛ أي مسافة عشرة كيلو مترات عن المدينة لمدة تسع وتسعين سنة، وتعهد صاحب الامتياز بتنظيم الخرائط للمشروع وتقديمها في ثمانية عشر شهرًا اعتبارًا من تاريخ صدور المنشور العالي، وبالمباشرة بالأعمال في ستة وثلاثين شهرًا بعد المصادقة على المقاوله، وبإنهاء الأعمال في أربع سنوات اعتبارًا من تاريخ تصديق الخرائط، على أن تعفى مواد الإنشاء واللوازم والآلات والأدوات من رسوم المكس إلى انتهاء أعمال الإنشاء وابتداء الاستثمار، وأن تعفى أيضًا جميع البنايات والأدوات مدة الامتياز من الرسوم. ويتقاضى صاحب الامتياز أثمان التنوير بحسب التعرفة المقررة مدة الامتياز. وأما ما يتعلق بالتنوير العمومي للمدينة فيجب عليه أن يجري تنزيلاً يتناقص كلما زادت كمية الكهرباء المصروفة، ويحسم أيضًا عشرة بالمائة لتنوير دوائر الحكومة والجوامع والكنائس والثكنات العسكرية والمستشفيات، ويُسمح لصاحب الامتياز بتأسيس شركة عثمانية خلال سنتين اعتبارًا من تصديق المقاوله، وذلك للقيام بتعهداته وتحتفظ الحكومة بحق شراء الامتياز في كل حين بعد انقضاء ثلاثين سنة، وتقوم بتخمين قيمة جميع الآلات والأدوات والأبنية والأرضين والمؤسسات التي دخلت في ملك صاحب الامتياز

وتشترتها منه. وعند انقضاء مدة الامتياز يجب على صاحبه تسليم عامة البنيات والمؤسسات والآلات والأدوات بلا عوض إلى الحكومة، وإذا لم يباشر أعمال الإنشاء خلال المدة المعينة بدون أن تكون هناك أسباب قاهرة تمنعه عن مباشرة العمل، أو إذا لم ينجز العمل بتمامه أو يعطل أعمال التنوير، أو لم يقيم بتعهداته في المقابلة يسقط حقه من الامتياز، وتضع الدولة يدها، وتقوم بما يلزم من التدابير الموقته لتأمين الاستثمار. وكذلك تعين البلدية بالاتفاق مع صاحب الامتياز عدد المصاييح ومواقعها، وينحصر بيع التنوير وبيع القوة الكهربائية بصاحب الامتياز مدة امتيازها، سواء كان ذلك للأفراد أو لوسائط النقل العامة، ويكون حق الترجيح لصاحب الامتياز بتأسيس التلفون إذا قبل بالشروط التي يقدمها طالبو هذا المشروع، وتحدد التعرفة العظمى بثمانية قروش عن كل (كيلواتور) أي ما يعادل بارة واحدة عن كل شمعة بالساعة، ولا يمكن زيادة التعرفة المقررة بدون موافقة الحكومة.

وبعد ذلك توفق الأمير محمد أرسلان بأخذ امتياز آخر يقضي عليه بتقديم القوة الكهربائية اللازمة لتسيير حوافل (الترام) على الخطوط الممنوح امتيازها قديماً إلى يوسف أفندي مطران، وعلى الخطوط التي يمكن الدولة أن تمنح امتيازها لشخص آخر، وذلك داخل منطقة تبعد حدودها عشرين كيلو متراً في كل جهة من وسط مدينة دمشق، ويقضي أيضاً من جهة ثانية على صاحب امتياز الترامواي الخيلي، وعلى جميع الشركات التي تؤسس لتسيير الحوافل الكهربائية داخل المنطقة المبينة آنفاً، بمراجعة الأمير محمد أرسلان لاستحصال القوة الكهربائية اللازمة لهم، إذا أرادوا تسيير حوافلهم بالقوة الكهربائية. وقد حُددت مدة هذا الاتفاق بتسع وتسعين سنة، تبتدئ من تاريخ صدور المنشور العالي، وأُعطيت مدة سنتين لصاحب الامتياز لتأسيس شركة مساهمة عثمانية تقوم

بتنفيذ الشروط. كما احتفظت الحكومة لنفسها بحق شراء الامتياز في كل آن، وذلك بعد مضي ثلاثين سنة من مدته، وقضوا أنه إذا وقع اختلاف بين الحكومة وصاحب الامتياز يفصل فيه مجلس شورى الدولة، وقد صدر المنشور العالي بهذا الامتياز في ٢٥ المحرم سنة ١٣٢١ وعلى ذلك فقد تأسست بتاريخ ٢٣ شوال سنة ١٣٢٢ وفي ١٧ كانون الأول سنة ١٣٢٠ (ش) وه ٥ كانون الأول سنة ١٩٠٤ شركة بلجيكية مساهمة باسم الشركة العثمانية السلطانية للتوزيع والجر الكهربائي بدمشق، وحصلت على جميع الامتيازات المتعلقة بهذا الشأن. ومن الشروط التي تعهدت بها هذه الشركة إنشاء خطوط إجبارية من دار الحكومة إلى باب مصر (بوابة الله) بمتهى محلة الميدان ومن دار الحكومة إلى جامع محيي الدين بن عربي في محلة الصالحية، وتوزيع المدينة وفقاً لشروط المقاولات المنعقدة والمصدقة في المناشير العالية بتاريخ ١٠ رجب سنة ١٣٠٧ و ٢٧ المحرم سنة ١٣٢١، وكان رأس مال هذه الشركة ستة ملايين فرنك قسمت على اثني عشر ألف سهم وجُعلت قيمة كل سهم ٥٠٠ فرنك. وكانت تدير أعمال الشركة لجنة منتخبة من الهيئة العامة. ومن جملة أعضاء اللجنة في السنوات الأولى عزت باشا العابد.

وباشرت الشركة العمل بإقامة الأبنية والمعامل ومد خطوط الترام وأسلاك الكهرباء خلال سنة ١٩٠٤. والخطوط التي مدتتها الشركة ثلاثة يبتدئ الأول من ساحة الشهداء، وينتهي في باب مصر في متهى محلة الميدان وطوله ثلاثة كيلو مترات ونصف كيلو متر وهو خط مزدوج. أما الخط الثاني فيبتدئ أيضاً من ساحة الشهداء وينتهي في حي المهاجرين بالصالحية وطوله ثلاثة كيلو مترات ومائتا متر وهو مزدوج حتى الجسر الأبيض، والباقي منه حتى المهاجرين خط منفرد؛ وأما الثالث فيبتدئ من الجسر الأبيض فالصالحية وينتهي عند جامع محيي الدين بن عربي وطوله

كيلو متر واحد وهو مزدوج. وعرض هذه الخطوط متر واحد وخمسة سانتيمترات، كعرض الخطوط الحديدية الفرنسية الضيقة والخط الحجازي. وقد انتهت الشركة من مد الخطوط في ١٢ شباط سنة ١٩٠٧ وبدأت تسير حوافل الترام على الخطوط الممدودة وبدئ أيضًا بتنوير المدينة منذ شهر نيسان سنة ١٩٠٧.

جاءت الحرب العامة وقطعت المواصلات بين الغرب والشرق، وبقيت الشركة تحت سلطة الحكومة العثمانية، فانقطع ورود البترول من الخارج، وأصبح أكثر المدن في الدولة العثمانية مظلمًا إلا مدينة دمشق فقد ظلت تثار بمصابيح الكهرباء، وذلك بفضل نهر بردى الذي لا يزال يفيض الخيرات على دمشق. ومن هذا تظهر فائدة استعمال القوى الطبيعية. وقد كانت السلطة العسكرية تستفيد من الكهرباء في محطة اللاسلكي وفي كثير من معاملها التي كانت تشتغل في إحضار العتاد والذخائر الحربية.

وفي ٢٩ أيار سنة ١٩٢٣ عقد اتفاق بين الشركة والمفوضية العليا حددت فيه أثمان القوة الكهربائية وأجور الركوب في حافلات الترام، وأدخلت شروط جديدة لإصلاح الأسلاك الكهربائية ولتتمديد خطوط جديدة، واستمر العمل بهذا الاتفاق مدة سنتين. وفي ١٣ آب سنة ١٩٢٥ جرى تعديل مقابلة الامتياز القديمة تعديلًا مهمًا، وذلك بموجب البروتوكول الثاني عشر الملحق بمعاهدة لوزان، وإليك خلاصة ما جاء في هذه المقابلة الجديدة.

يحق للبلدية أن تطلب من الشركة إنشاء خطوط جديدة، وإذا لم يتم الاتفاق بينهما خلال سنة يحق للأولى أن تمنح الخط الجديد لشخص

آخر على أن تبقى الأرجحية للشركة إذا تساوت الشروط، وقد حددت الأجر العظمى بموجب هذا التعديل على الوجه الآتي:

«الدرجة الأولى» «الدرجة الثانية»

الكيلو متر الأول ٣.٢٠ قرش سوري ذهب الكيلو متر الأول ٢.١٣  
قرش سوري ذهب

« الثاني ٢.٩٧ ، ، ، ، الثاني ١.٩٢ ، ، ، ،  
« الثالث ٢.٧٤ ، ، ، ، الثالث ١.٧١ ، ، ، ،  
« الرابع فما فوق ٢.٥٠ ، ، ، ، الرابع ١.٥٠ ، ، ، ،

على أن تضاعف أجور الحافلات التي تسير ليلاً، وتعفى الأرضون والأبنية والمصانع والآلات والأدوات الثابتة والمتحركة مدة الامتياز من الضرائب والرسوم. وتعفى أيضاً من الرسوم الجمركية والدخولية جميع المواد اللازمة للمعامل والمصانع، وترفع الاختلافات التي تحدث بين صاحب الامتياز والحكومة على تفسير مواد المقاوله وإنفاذها إلى مجلس الشورى السوري، وتنتهي مدة هذا الامتياز بتاريخ ٣١ كانون الأول سنة ١٩٦٠.

فللشركة الحق بإنشاء المعامل المولدة للقوة الكهربائية واستثمار ما أنشئ منها، وما سينشأ على نهر بردى بين التكية وعين الفيحة وبتوزيع القوة المستحصلة توزيعاً عاماً على مسافة خمسة عشر كيلو متراً لكل جهة من قلب مدينة دمشق (ساحة الشهداء) وبتقديم القوة الكهربائية قوة محرّكة لوسائط النقل العامة على مسافة عشرين كيلو متراً في كل وجه من وسط مدينة دمشق، كما لها الحق أيضاً باستعمال الطرق العامة من ملك

الدولة أو البلديات لتتمكن من القيام بالتنوير الخاص، وبتقديم القوة الكهربائية لجميع الأعمال، وقد حددت الأجور العظمى:

البيع بالعداد للتنوير بسعر الكيلواتور ٤.٥٠ قروش سوري ذهبية

لباقي الاستعمالات ، ، ، ٣ قروش ، ، ،

البيع المقطوع ١٥ سائتيًا من القرش السوري الذهبي عن كل شمعة في الساعة للنفقات العامة سعر الكيلواتور ٣ قروش سورية ذهبية.

وتقرر أن يحسب التنوير العام بالعداد مع تخفيض ٢٥ بالمائة، وأن يحسب كذلك تنوير الدوائر العامة والبلدية والمعابد والمستشفيات مع تخفيض عشرة بالمائة من التعرفة، وكذلك قبلت الشركة بأن تنير قصر الحكومة مع دائرة البلدية مجانًا أربع مرات في السنة في أيام الأعياد التي تعينها الحكومة، وأن تنير الجامع الأموي وبعض الجوامع الأخرى مجانًا أيضًا. وتنتهي مدة الامتياز بتاريخ ٣١ كانون الأول سنة ٢٠٠٢ وعند انتهاء مدته تستلم الحكومة جميع ما أنشأته الشركة بدون بدل، ويحق للدولة في كل حين شراء الامتياز، وذلك اعتبارًا من تاريخ ٣١ كانون الأول سنة ١٩٦٥.

وبعد المصادقة على هذا الاتفاق قامت الشركة بتحسين النور فبدلت المجرى الكهربائي بمجرى دائم إلى مجرى متناوب، وغيرت درجة التوتر في بعض الأحياء فجعلتها ١١٠ بعد أن كانت ٢٢٠، وأسست مراكز لتحويل درجة التوتر في كثير من الأحياء لتوزع منها النور على المشتركين بصورة منظمة بعد أن يكون وصل الكهرباء إلى هذه المراكز بخطوط ذات توتر عالٍ تمدد تحت الأرض وهي لا تزال تعمل بهذه الإصلاحات بجد ونشاط.

## تراموي حلب الكهربائي

منحت الحكومة العثمانية امتيازًا قبل الحرب العامة لرجل يدعى عثمان بك من أترك الأستانة؛ لتثوير مدينة حلب بالكهرباء مع إنشاء خطوط ترامواي فيها. وكانت مدة هذا الامتياز أربعين سنة. ولم يتمكن عثمان بك من القيام بتنفيذ امتيازه بسبب الحرب. وبعد الهدنة طرحت الحكومة العربية هذا المشروع في المناقصة فتقدمت في سنة ١٩١٩ شركة بلجيكية وأرسلت مندوبها إلى حلب مع تقديم شروطها. ف جاء هذا المندوب وفاوض مجلس بلدية حلب، ونظم مشروع مقالة وشروط امتياز على أساس الشروط والمقالة التي منحتها الحكومة العثمانية عثمان بك، ولم يبق لتحقيق المشروع إلا تصديق هيئة إدارة الشركة عليه في بلجيكا، فرأت هذه الهيئة أن الشروط التي نظمت بمدينة حلب مجحفة بحقوقها، فأرسلت تعلم بلدية حلب بعدم قبولها إلا إذا زادت التعرفة المحددة في المشروع مع زيادة مدة الامتياز؛ فحبط هذا المشروع ولم يتحقق. وفي سنتي ١٩٢٢ و ١٩٢٣ أي بعد دخول فرنسا الشام تقدمت لطلب هذا الامتياز ثلاث شركات؛ الأولى شركة وطنية وعلى رأسها كريم أفندي بالي، والثانية شركة بلجيكية، والثالثة شركة المشاريع الفرنسية. وقدمت كل من هذه الشركات شروطًا تختلف عن الأخرى. وبما أن شركة كريم أفندي بالي الوطنية لم تقدم الضمان اللازم لم تنجح بطلبها. وبعد ذلك تألفت لجنة لدرس الشروط المقدمة ووضع تقرير فيها. وعقبى مذاكرة طويلة رأت هذه اللجنة أن الشروط المقدمة من الشركتين المذكورتين لا توافق مصلحة البلدية، وعلى ذلك نظمت شروطًا خاصة مقتبسة من شروط الامتيازات القديمة الممنوحة من الدولة العثمانية لشركات كهربائية أخرى، ومن الشروط التي قدمتها الشركتان المار

ذكرهما، وقد طلبت اللجنة في تقريرها إعلان ذلك ودعوة الشركات للمناقصة فلم يتقدم أحد.

وفي سنة ١٩٢٤ عرض على بلدية حلب مشروع امتياز جديد من شركة المشاريع الفرنسية لا يختلف كثيرًا عن مشروعها الذي قدمته للمرة الأولى، وطلبت المصادقة عليه، وأخيرًا تمكنت البلدية من تحديد الضمانة غير المحدودة والمطلوبة من الشركة عن الخسارة مسانحة بمبلغ ٢٠ ألف ليرة سورية ورقًا؛ أي تكون الخسارة التي تقع بأكثر من هذا المبلغ المحدد على الشركة. وأهم الشروط في هذا الامتياز أن مدته سبعون سنة، وأن التعرفة تعين سنويًا بعد إجراء حساب الدخل والخرج والفائدة والاستهلاك، وأن جميع الأرض والمقالع اللازمة للإنشاء والتأسيس تشتريها البلدية على حسابها الخاص وتسلمها للشركة، وأن الخسارة إذا تجاوزت العشرين ألف ليرة سورية ورقًا تكون على البلدية. وكذلك تقسم الأرباح ٣٥ في المائة للبلدية وما بقي للشركة. وللمفوضية العليا حق التفتيش والفسخ، ويكون جميع مأموري الشركة من السوريين ما عدا الإخصائيين الفنيين. وتحل الاختلافات التي تحدث بواسطة التحكيم. كما أن الشركة مضطرة أن تدرس على حساب البلدية مشروع جلب الماء إلى حلب خلال خمس سنين على الأكثر ثم تقدمه للبلدية، حتى إذا وافقها تمنح الشركة المذكورة امتيازه وتكره الشركة على أخذ هذا الامتياز. وقد بدأت الشركة بالعمل أوائل سنة ١٩٢٦ وأنجزت حتى الآن من الأشغال بناء الإدارة والمستودع وتركيب الآلات. وقد قلعت بلاط الطريق القديم وبدأت تمد القضب الحديدية وتفرش الزفت وبدلت البلدية البلاط الأسود به، ومدت الشركة خطين للترام؛ الأول يقطع مدينة حلب من الغرب إلى الشرق ويبتدئ من محطة دمشق وينتهي بمحطة القصيلة، وطوله خمسة كيلو مترات تقريبًا؛ وأما الخط الثاني فيقطع

المدينة من الشمال إلى الجنوب ويبتدئ من محلة الحميدية وينتهي عند شارع خان الحرير وطوله ثلاثة كيلو مترات ونصف تقريباً، وعرض هذين الخطين متر واحد وخمسة سانتيمترات كعرض خطوط ترام دمشق.

### خط الترام في طرابلس

تجر بالخيال حافلات خط الترام الممتد بين مدينة طرابلس ومينائها. والميناء هي مرفأ المدينة تبعد عنها ثلاثة كيلو مترات. وقد منح امتياز هذا الخط في سنة ١٨٧٨ لشركة وطنية برأس مال قدره مائتا ألف فرنك؛ أي تسعة آلاف ليرة عثمانية، وهو ينقسم إلى ألفي سهم بقيمة مائة فرنك لكل سهم منها، وقد أحسنت هذه الشركة إدارته واستثماره مما جعل الربح يختلف بين الأربعة عشر والستة عشر فرنكاً لكل سهم.

أمّا ما يتعلق بخطوط الترام في سائر المدن الأخرى فمن دواعي الأسف أننا لم نقف على الوثائق المتعلقة بها، ولذا لم نتمكن من ذكر شيء عنها.

### الطرق العامة في الشام

تتألف الشام من ثلاثة دروب موازية لساحل البحر تفصل بعضها عن بعض سلسلتان من الجبال الشاهقة تمتد الواحدة منها من صور إلى الإسكندرونة بلا انقطاع فيها إلا في نقطتين، والثانية تبتدئ من الجنوب وتنتهي بالقرب من حمص فيتلاقى الدربان؛ درب البقاع مع درب دمشق وتحصل منهما سهول حماة وحلب العظيمة الممتدة حتى الفرات. فالسلسلة الأولى تتألف من جبل لبنان وتلعاته العديدة الشاهقة المرتفعة عن سطح البحر ما ينيف على الألفي متر والحد الأعظم ٣٠٦٣. ويمتد هذا الجبل ثلاثين كيلو متراً في الشمال الغربي إلى طرابلس. وهناك

ينخفض عند فوهة حمص ثم يرتفع باسم جبل النصيرية الذي يعلو ١٥٠٠ متر عن سطح البحر وجبل الأقرع وجبل كاسيوس المرتفع ١٨٠٠ متر عن سطح البحر. وبعد ذلك تمتد السلسلة حتى نهر العاصي الذي يقطعها بانخفاض عظيم وبعرض قليل، ثم تمتد هذه السلسلة حتى جبل اللكام وتدخل في أرض الترك حتى ترتبط بجبال طوروس. فهذه السلسلة تحد غربًا الدرب الأول الذي هو عبارة عن الساحل. وكثيرًا ما يقرب الجبل من البحر ويسقط فيه كما هو الحال بين صور وحيفا. ولا يوجد في هذا الدرب أرضون سهلية إلا بالقرب من حيفا وبيروت وطرابلس واللاذقية ولكنها قليلة المساحة. وقد أنشئت المدن المذكورة في هذه السهول. أما السلسلة الثانية الموازية للأولى فتبتدئ بجبل الشيخ (حرمون) بارتفاع ٢٨٠٧ أمتار وتتصل بالجبل الشرقي بارتفاع ٢٠٠٠ متر. وبين هاتين السلسلتين سهل البقاع الذي يبلغ عرضه ١٥ كيلو مترًا ويمتد طوله بين الجبلين على مسافة عظيمة. وينحدر هذا السهل على طرفيه من نقطته العليا بالقرب من شمال بعلبك، ويقطع هذا السهل النهران العظيمان؛ نهر الليطاني الذي ينبجس من بعلبك فينحدر جنوبًا ثم غربًا حتى البحر، ونهر العاصي القريب من نهر الليطاني ينساب شمالًا مازًا بحمص وحماة وأنطاكية بين جبلي أمانوس والأقرع، ثم يصب في البحر المتوسط في السويدية، وبشرق السلسلة الثانية يقع الدرب الثالث وهو سهل دمشق الذي تجري إليه مياه الجبل الشرقي التي تروي الصحراء. وهناك جبل حوران (جبل الدروز) الممتد شرقًا إلى الصحراء وكأنه بتخطيطه جزيرة منفصلة عن بقية الأرجاء. فهذه الدروب هي التي تقع فيها جميع البلدان الشامية، وليس لهذا الجبل ارتباط بالسلسلتين المذكورتين، ولذلك فمسألة الطرق تنحصر في ثلاث نقاط:

(أولاً) طرق الاتصال بين المدن الواقعة في درب واحد.

(ثانياً) الطرق الواصلة بين المدن الواقعة بين دربين متوازيين بواسطة طرق عرضية؛ أي (شرقية-غربية).

(ثالثاً) الطرق المتشعبة كالشرايين في سهول دمشق وحلب. هذا هو الوضع الجغرافي للشام ذكرناه توطئة للبحث، ومنها يتمكن القارئ من معرفة أكثر الطرق.

## طرق الشام

كانت الطرق ووسائل النقل والمواصلات مفقودة في الزمن الغابر حتى القرون الأخيرة في جميع أرض الترك عامة وفي الشام خاصة، مما دعا إلى تأخر دخول المدنية الغربية إلى هذه الديار مدةً طويلة من الزمن، وكانت الدولة العثمانية في أخريات أيام حكمها الشام؛ أي في سنة ١٨٦٢ أقرت برنامجاً للطرق، ووضعت قانوناً لإنشائها وإعمارها وحفظها، فأخذت الأحوال تتبدل، وبدأت المشاريع تظهر في الشام بصورة حسنة. وكان القانون العثماني يقضي على كل شخص أن يقوم أربعة أيام في السنة بعمارة الطرق خلال عشرين سنة من حياته، أو أن يقدم ضريبة قدرها ريال مجيدي واحد. وكانت هذه الضريبة تجبى بمعرفة لجنة قوامها بعض الموظفين الإداريين وموظفي المصارف الزراعية. ولم يراع هذا القانون في كثير من الأحوال، وكانت الأموال التي خصصت لعمل الطرق تصرف في نفقات الدولة العامة. وقد وقف العمل بهذا القانون مدة قليلة؛ لأن الأحوال السياسية حالت دون إتمام البرنامج المذكور، فحرمت سورية الطرق. وكثيراً ما كان يرجح المار على الطريق أن يتبع الأرض المجاورة له لصعوبة السير عليه.

أما الحالة في لبنان فقد كانت على غير ذلك؛ فإنه منذ نال استقلاله الإداري سنة ١٨٦٠ ازدادت نفوسه ونتج عن ذلك أن ظهرت حركة

المهاجرة التي ما فتئت تزداد من ذلك الحين؛ فاللبنانيون المهاجرون كان لا ينسون الذين تركوهم في الوطن، بل كانوا يرسلون لهم الأموال من مهجرهم أميركا. كما أن الكثير من هؤلاء كان يرجع إلى موطنه بعد حصوله على ثروة لإتمام بقية حياته فيه، وإن قسماً عظيماً من هذه الثروة التي كان يجمعها اللبناني المهاجر كان ينفقه بإعمار بيوته، أو بإنشاء بيوت جديدة في الطراز الحديث. وبهذه الصورة تمكن الجبل في مدة قليلة أن يعمل بقيام قرى جميلة وافرة السكان تحتاج للاتصال بالسواحل، ولا سيما بيروت وطرابلس وصيدا. وقد اتفق الأهلون أن ينشئوا كثيراً من الطرق بأموالهم الخاصة، فكان عدد الطرق لا يتناسب مع الفائدة المطلوبة منها، بل ولا مع ثروة القرية التي تنتهي فيها هذه الطرق. فكثيراً ما نرى طريقين أو أكثر تمتدان إلى قرى قريبة بعضها من بعض على هضبة واحدة صرف سكانهما الأغنياء على إنشائهما المبالغ اللازمة. ومن جهة أخرى نرى بعض القرى الفقيرة محرومة لا يصل إليها طريق.

### الطرق العامة

#### أولاً الطرق الطولية - من الجنوب إلى الشمال.

(١) طريق الساحل: يبدأ من بئر السبع جنوباً وينتهي بالإسكندرونة شمالاً، ويمر من بئر السبع - غزة - يبنى - يافا - طوركرم - حيفا - عكا - صور - صيدا - بيروت - طرابلس - طرطوس - اللاذقية - جسر الشغور - جسر الحديد - بني شهر - بني كوي - الإسكندرونة.

(٢) الطريق الثاني: يبدأ من بئر السبع جنوباً وينتهي في كليس شمالاً، ويمر من بئر السبع - الخليل - القدس - البيرة - رام الله - نابلس - جنين - الناصرة - طبرية - الجاعونة - مرجعيون - قرعون - سغبين - عميق - قب

إلياس-شتورة-المعلقة-بعلبك-القصور-حمص-الريستن- حماة-معرة  
النعمان-سراقب-تفتاز-أوروم الصغرى-حلب-كليس...

(٣) الطريق الثالث: يبدأ من بئر السبع جنوبًا وينتهي بحمص شمالًا  
فيلتقي بطريق حماة وحلب. ويمر من المدن المذكورة أعلاه في الطريق  
الثاني حتى الجاعونة حيث يفصل منها فيمر من جسر بنات يعقوب-  
القنيطرة-وادي العجم-دمشق-دوما-القטיפه-النبك-قارة-حسية-حمص.

ويمتد بعد ذلك إلى حلب كما هو مذكور في الطريق الثاني.

(٤) الطريق الرابع: يبدأ من القدس جنوبًا وينتهي في دمشق شمالًا  
فيمر في القدس-أريحا-الصلت-عمان-الرمتا-درعا-شيخ مسكين-  
غباغب-خان دنون-الكسوة-دمشق.

(٥) الطريق الخامس طريق البادية: يبتدئ من دمشق جنوبًا وينتهي  
بدير الزور بعد أن يتصل بطريق الموصل شمالًا، ويمر في دمشق-  
القטיפه-جيرود-القريتين-تدمر-السخنة-دير الزور-الصوار-البيضاء على  
الحدود التركية. وفرع يبدأ من دير الزور أيضًا إلى الصور ومنها إلى  
نصيبين حيث الأراضي الداخلة في حدود تركيا.

### ثانيًا الطرق العرضية من الغرب إلى الشرق.

(١) غزة-بئر السبع.

(٢) يافا-الرملة-القدس-عمان.

(٣) يافا-قلقيلية-نابلس-الناصره-طبرية-سمخ.

(٤) حيفا-الناصره-طبرية-الجاعونة-جسر بنات يعقوب.

- (٥) حيفا-الناصره-جينين-نابلس-أريحا.
- (٦) صيدا-مرجعيون-بانياس-القنيطرة-أزرع-السويداء-صرخد.
- (٧) درعا-بصرى-صرخد.
- (٨) بيروت-دمشق-بغداد.
- (٩) طرابلس-حمص-تدمر-بغداد.
- (١٠) اللاذقية-جسر الشغور-إدلب-حلب-دير الزور.
- (١١) السويدية-أنطاكية-جسر الحديد-حارم-حلب.
- (١٢) الإسكندرونة-قرق خان-يني شهر-أوروم الصغرى-حلب.

### وصف الطرق

أولاً: طريق الساحل يبلغ طول هذا الطريق ٢٧٠ كيلو مترًا اعتبارًا من بئر السبع إلى عكا ورأس الناقورة، ومن رأس الناقورة حتى اللاذقية ٤٠٠ كيلو متر وهو طريق معبد من أحسن الطرق الشامية، وطريق اللاذقية حتى يني كوي وطوله ١٧٠ كيلو مترًا قيد الإنشاء، ولا يزال في حالة تمهيدية. ومن يني كوي إلى الإسكندرونة طريق معبد وطوله ٥٠ كيلو مترًا، ويبلغ مجموع طول هذا الطريق ٨٩٠ كيلو مترًا وإن المبالغ المتنفقة عليه من عام ١٩٢٠ إلى عام ١٩٢٧ لا تقل عن ثلاثمائة ألف ليرة ذهبية تقريبًا.

ثانيًا: الطريق الطولي الثانية إن هذا الطريق يبدأ من بئر السبع حتى طبرية والجاعونة، وطوله ٢٩٠ كيلو مترًا وهو معبد، ومن الجاعونة إلى سغبين وطوله ٨٠ كيلو مترًا كان بوشربه في زمن الحرب ولما يتم تعبيده.

ومن سغبين إلى شتورة والمعلقة وطوله ٦٠ كيلو مترًا، وهو معبد. ومن ثم بعلبك إلى حمص فإن الطريق لم يجر إنشاؤه حتى الآن. وقد كانت الحكومة العثمانية شرعت بإنشاء بعض الجسور فيه ولم يتم.

أما القسم الواقع بين حمص وحماة وطوله ٤٧ كيلو مترًا، فإنه كان معبدًا وكانت شركة الحافلات (الدليلجانس) الوطنية قد أنشأته وبعد إنشاء الخطوط الحديدية أهملته الحكومة فتخرب خلال الحرب العامة بسبب الثقليات العسكرية بالسيارات الضخمة وحتى الآن لم يجر تعييده. ولم يكن طريق حماة-حلب وطوله ١٥٠ كيلو مترًا معبدًا من قبل وليس ثمة سوى طريق القوافل القديمة، على أن إدارة النافعة في حلب باشرت بإنشائه واتخذت طريقًا جديدًا يبدأ من حلب إلى تفتناز باستقامة طريق إدلب-جسر الشغور-اللاذقية، ومن تفتناز يتجه نحو بلدة خان شيخون الواقعة على حدود أراضي حلب ودمشق مارًا بسراقب ومعرّة النعمان. وقد تمت تسوية الطريق الداخل في منطقة حلب وبوشر بتعييده وسيتم في عام ١٩٢٨. وكذلك باشرت إدارة النافعة بدمشق بتسوية القسم الداخل في منطقتها وستتم تسويته في أوائل عام ١٩٢٨. وقد بلغ ما صرف على هذا القسم من سنة ١٩٢٥ حتى سنة ١٩٢٧ ما يربو على أربعين ألف ليرة ذهبية. والطريق من حلب إلى تفتناز على طول خمسين كيلو مترًا معبد. وجرت تسوية الطريق من تفتناز إلى خان شيخون على طول سبعين كيلو مترًا. وتمّ بناء الأعمال الصناعية من جسور وقناطر وهو يجري تعييده الآن. وبوشر بتسوية طريق خان شيخون حماة على طول ثلاثين كيلو مترًا والطريق معبد منذ القديم من حلب حتى كليس وطوله ستون كيلو مترًا، وقد جرى إصلاحه مجددًا.

ثالثًا: الطريق الطولي الثالث: يتدئ هذا الطريق من بئر السبع إلى الجاعونة وجسر بنات يعقوب وطوله ٣٠٠ كيلو متر وهو معبد. والطريق

معبد من جسر بنات يعقوب فالقنيطرة فوادي العجم فدمشق، وطوله تسعون كيلو متراً. وكانت الحكومة العثمانية باشرت بإنشائه منذ عشرين سنة ولما يتم. قد أنفق على إنشائه من سنة ١٩٢٠ إلى ١٩٢٧ ما يربي على ثلاثين ألف ليرة ذهبية.

أما طريق دمشق-النبك-حمص، وطوله ١٦٠ كيلو متراً فقد كانت الحكومة العثمانية باشرت بإنشائه قبل ثلاثين سنة وتمّ قسم كبير من تسويته ولم يتم. وهناك قسم منه وطوله ثلاثون كيلو متراً يقع بين النبك وقارة والبريج لم ينشأ فيه شيء أيضاً ولا يزال بحالته الطبيعية وتعمل حكومة قضاء النبك على إصلاحه أحياناً وتزيل الحجارة منه وتردم الحفر التي تنشأ بمرور العجلات والسيارات. وتفكر الحكومة الآن بتحويل هذا الطريق إلى قرية دير عطية بدلاً من قرية قارة التي كانت دائماً المركز الطبيعي للمواصلات بين دمشق وحمص. ولقد هجرت الحكومة العثمانية هذا الطريق أثناء الحرب العامة لفقد الأمن فيه وكثرة اعتداءات العشائر والجنود الفارين من الزحف وكانوا يلجأون إلى هذه المنطقة ليعتاشوا، وصرفت حكومة دمشق مبالغ كبيرة لإنشاء هذا الطريق ولم ينته إلى الآن. وقد بلغ ما أنفق عليه من عام ١٩٢٠ إلى ١٩٢٧ ما يربو على الخمسين ألف ليرة ذهبية.

رابعاً: الطريق الطولي الرابع تبدأ هذه الطريق من القدس وتتجه صوب أريحا والصلت وعمان والرمتا وإربد ودرعا. وكان شرع بتعييدها منذ ثلاثين سنة ولم تزل على ما كانت عليه، وجرت فيها بعض الإصلاحات في جهة القدس والصلت وعمان، وما برح من درعا حتى دمشق على حاله القديمة ولم يدخل عليه سوى بعض الإصلاحات بين دمشق وخان دنون، وتعمل حكومة سورية على إصلاحه، وقد حال فقدان المال دون إنجازه.

خامسًا: الطريق الدولي الخامس تبدأ هذه الطريق التي تجتاز البادية من دمشق إلى القطيفة وهي معبدة وطولها ٤٠ كيلو مترًا. ومن القطيفة إلى جيرود افتتح طريق جديد وجرت تسويته بتسخير الأهالي بالعمل فيه. ولم يجر شيء من الإصلاحات من جيرود إلى القريتين وتدمر ودير الزور حتى البيضاء. ويبلغ طول هذه الطريق من دمشق إلى تدمر ٢٥٠ كيلو مترًا، ومن تدمر إلى دير الزور ٢٢٠ كيلو مترًا، ومن دير الزور إلى البيضاء في حدود الموصل ١٥٠ كيلو مترًا، فيكون مجموع طول هذه الطريق ٦٢٠ كيلو مترًا، ولم يعمل فيها سوى جسر الصوار المعلق وفوهته خمسون مترًا. وقد بنت نافعة حلب هذا الجسر مؤخرًا وأنفق عليه ١٥ ألف ليرة ذهبية. وبنى الآن في دير الزور جسر كبير معلق يبلغ طوله ٢٥٠ مترًا وسيتم بناؤه قريبًا، وتقدر نفقاته بستين ألف ليرة ذهبية.

وأما الفرع الثاني الذي يفصل من الصوار إلى الحسجة ونصيبين وطوله ١٩٠ كيلو مترًا، فإنه طريق طبيعي لم يعمل فيه شيء من القديم. ويبدأ طريق بغداد من دير الزور مارًا بالبصرة والميادين والبوكمال، ويبلغ طوله حتى حدود العراق ١٤٠ كيلو مترًا. وتفكر إدارة النافعة في حلب بإجراء بعض إصلاحات فيه وهي تقوم بإنشاء جسر على نهر الخابور في البصرة. وكذلك تعمل على تعبيد القسم المار في أرض صخرية وطوله ١٥ كيلو مترًا. وهذا القسم جزء من الطريق الذي يبدأ من حلب إلى دير الزور وينتهي ببغداد.

## ثانيًا الطرق العرضية من الغرب إلى الشرق

(١) أنشئ طريق غزة-بئر السبع، وطوله ٤٢ كيلو مترًا في زمن الحكومة العثمانية وهو معبد.

(٢) أنجزت الحكومة العثمانية بعض أقسام طريق يافا-الرملة-القدس-الصلت-عمان، وطوله ١٦٠ كيلو متراً، والقسم الآخر منه لم يتم، وقسم يافا-القدس وطوله ٦٠ كيلو متراً معبد والباقي قيد الإنجاز.

(٣) تمّ في العهد الأخير تعبيد طريق يافا-قليلية-نابلس-الناصره-طبرية-سمخ، وطوله ١٥٠ كيلو متراً.

(٤) تمّ إنشاء طريق حيفا-الناصره-طبرية-الجاعونة-جسر بنات يعقوب، وطوله ١١٠ كيلو مترات. وكانت الحكومة العثمانية أنشأت بعض أقسامه.

(٥) ونصف طريق حيفا-الناصره-جينين-نابلس-أريحا، وطوله ١٥٠ كيلو متراً معبد والنصف الآخر لم يتم تعبيده.

(٦) طريق صيدا-مرجعيون-بانياس-القنيطرة-الشيخ مسكين-إزرع-السويداء-صرخد، وطوله ١٨٠ كيلو متراً. وكانت الحكومة العثمانية باشرت إنشاء قسم الشيخ مسكين إلى إزرع والسويداء حتى صرخد، وذلك بعد حروب جبل الدروز لتموين الجيش، وقد تم مؤخراً تعبيد القسم الواقع بين إزرع والسويداء، وطوله ٣٧ كيلو متراً. وباشرت حكومة لبنان تعبيد طريق صيدا-مرجعيون-بانياس، وطوله ٤٠ كيلو متراً ولم ينته حتى الآن. وتقوم إدارة النافعة بدمشق بتعبيد القسم الواقع بين بانياس والقنيطرة، ويبلغ طوله ٣٤ كيلو متراً. وسيتهي في أول صيف عام ١٩٢٨. وتدرس هذه الإدارة أيضاً مشروع إنشاء طريق من القنيطرة إلى الشيخ مسكين فإزرع، وسينشأ هذا القسم خلال ثلاث سنوات، وتقدر نفقات إنشائه بنحو مائة ألف ليرة ذهبياً.

(٧) لم يتم تعبيد طريق درعا-بصرى-صرخد، وطوله ٦٠ كيلو متراً، وكانت الحكومة العثمانية باشرت إنشائه.

(٨) طريق بيروت-دمشق-بغداد، وطوله من بيروت إلى دمشق ١١٢ كيلو متراً نالت امتيازه شركة إفرنسية في سنة (١٨٥٧) وبدأت بإنشائه في سنة (١٨٥٩)، وقد ترأس أعماله الكونت دي توبري، وكان رأس مال هذه الشركة إفرنسيًا بحثًا. وكان السير عليه صباحًا ومساءً من الجهتين على الحوافل (الدليلجانس) وتقطع هذه الحوافل المسافة بين بيروت ودمشق في ثلاث عشرة ساعة، ووضعت الحكومة العثمانية إذ ذاك لهذه الشركة نظامًا وأسعارًا لنقل الركاب والبضائع والحيوانات. وامتنع بعض الأهالي من السير عليه بسبب غلاء الأسعار فكانوا يسرون بالقرب منه على طريقتين متوازيين له. وقد كان هذا العمل من أرباح الأعمال التي قامت براءوس أموال إفرنسية وجرى الإجماع على أن هذا المشروع أفاد الأهالي وأصحاب الأسهم فائدة عظيمة، وقد ربحت الشركة أرباحًا طائلة منه؛ إذ كان الربح الصافي سنويًا يقدر بخمسمائة ألف فرنك. واستمرت هذه الشركة على أعمالها مدة ثلاثين سنة حتى انحلت سنة ١٨٩٢ أيام اشتركت مع شركة خط بيروت-دمشق-حوران الحديدي. وإذ ذاك استلمت الحكومة العثمانية الطريق وأهملت محافظته حتى قبل الحرب العامة، فأصبح السير عليه صعبًا لعدم إصلاحه وتعميره، واهتم الأتراك بإصلاحه في الحرب العامة. وبعد الحرب قامت الحكومات السورية واللبنانية بإصلاحه فصلح للسير وتيسر أن تستعمل السرعة عليه بأجناس السيارات والدراجات.

وبعد دمشق يتجه الطريق شمالاً على طريق النبك وبعد عشرين كيلو متراً يتجه شرقاً على طريق البادية ماراً بجوار قريتي عذراء وضمير إلى الرحيبة نقطة الحدود السورية العراقية. وطول الطريق من دمشق إلى بغداد

٧٧٠ كيلو مترًا، منه عشرون كيلو مترًا على طريق النيك يسير في طريق معبدة والباقي ٧٥٠ كيلو مترًا طريق طبيعي مهدته السيارات في الصحراء. ولهذا الطريق مكانة كبرى في التجارة والسفر بين دمشق والعراق وفارس.

ومن دمشق إلى بغداد طريق ثاني وهو الطريق الذي يمر بالقطيفة وجيروود والقريتين وتدمر، وطوله ٨٥٠ كيلو مترًا، فإنه يزيد طوله على الطريق الأول ٨٠ كيلو مترًا ويبلغ طوله من دمشق إلى القطيفة ٤٠ كيلو مترًا وهو جزء من طريق النيك المعبد وهو بحالة حسنة. وقد جرى فتح طريق القطيفة-جيروود مجددًا على طول ١٥ كيلو مترًا ولم يعبد بعد غير أنه سهل المرور. والطريق من جيروود حتى القريتين وتدمر وبغداد طبيعي لم تعمل يد الإنسان فيه شيئًا. ويرجع شأن هذا الطريق لاجتيازه البلدان العامرة والقرى الأهلة على طول ٢٥٠ كيلو مترًا بين دمشق وجيروود وتدمر، وعلى الأخص لمروره بمدينة تدمر التاريخية.

(٩) طريق طرابلس-حمص-تدمر-بغداد. كانت تستثمر طريق طرابلس-حمص شركة وطنية كما كانت تستثمر طريق بيروت-دمشق شركة إفرنسية، وكان ذلك قبل أن تؤسس شركة الخطوط الحديدية الفرنسية. والمسافة بين طرابلس وحمص ٩٤ كيلو مترًا وبين حمص وحماة ٤٧ كيلو مترًا؛ فيكون المجموع ١٤١ كيلو مترًا كانت كلها موضوعة تحت تصرف الشركة الوطنية المذكورة ورأس مالها ٢٨ ألف ليرة عثمانية ذهبية. ويقسم رال المال إلى سبعة آلاف سهم، وقيمة كل سهم أربع ليرات عثمانية ذهبية. وكان ربح كل سهم من هذه الأسهم ليرة واحدة في السنة. ومدة الامتياز خمسون سنة. وأجرة الراكب في الحوافل (الدليلجانس) نصف ليرة من طرابلس إلى حمص، وبعد انحلال هذه الشركة هجرت الحكومة العثمانية هذه الطريق حتى خربت وتداعت جميع جسورها أثناء الحرب العامة وزادت السيول في تخريبها حتى

أصبحت في عام ١٩٢٥ بحالة لم تبق معها صالحه للسير، وقد بوشر بتعييدها في آخر عام ١٩٢٦ وانتهى في النصف الأول من عام ١٩٢٧، وأما طريق حمص-حماة فلم يزل على ما هو عليه أيام الحرب العامة. وشرعت الحكومة السورية بإصلاح بعض الأقسام فيه وسيتم إنشاؤه في نهاية عام ١٩٢٨. ويجتاز الطريق من حمص إلى تدمر فبغداد من الصحراء على طريق طبيعي مهدته السيارات ويبلغ طوله ٧٥٠ كيلو مترًا. وكانت السيارات تجتاز هذا الطريق أثناء انقطاع السبل بين بيروت ودمشق وبغداد.

#### (١٠) طريق اللاذقية-جسر الشغور-إدلب-حلب-دير الزور.

وقد افتتح القسم الواقع بين اللاذقية وحلب في آخر عام ١٩٢٦ ولم يزل العمل فيه مستمرًا وسيتهي تعييده في عام ١٩٢٨ ويبلغ طوله ١٩٠ كيلو مترًا وطول المعبد منه الآن مائة كيلو متر. وفي اللاذقية يتصل هذا الطريق بالطريق العام الواصل بين اللاذقية وطرابلس وبيروت ورأس الناقورة فيتمكن المسافر من حلب أن يقطع هذا الطريق على متن السيارة من حلب حتى اللاذقية وبيروت. وأما من حلب إلى دير الزور فالطريق صعبة جدًا وتقوم إدارة النافعة بحلب بإصلاح الأقسام الأكثر صعوبة منها، ويبلغ طولها ٣٢٠ كيلو مترًا وهي مارة بجوار مسكنة والرقعة، وتنتهي في بلدة دير الزور حيث يتفرع منها ثلاث طرق؛ طريق الموصل وطريق بغداد وطريق تدمر-دمشق.

(١١) طريق السويدية-أنطاكية-جسر الحديد-حارم-حلب. افتتح هذا الطريق حديثًا في آخر عام ١٩٢٦ ولم يزل العمل فيه مستمرًا. وسيتم إنشاؤه في نهاية عام ١٩٢٨ ويبلغ طوله ١٤٠ كيلو مترًا. وافتتح القسم الواقع بين السويدية وأنطاكية في الجبال والأودية وبنى عليه عدة جسور

ذات شأن عظيم، وستكلف نفقات باهظة وطول هذا القسم ٣٥ كيلو مترًا. ومن أنطاكية إلى جسر الحديد حتى حارم يجتاز الطريق في أرض طينية لا يمكن المرور فيها في فصل الشتاء. وأما بين حارم وحلب فالطريق معبدة وطولها ٧٠ كيلو مترًا وتسير عليها السيارات بسرعة.

(١٢) طريق الإسكندرونة-قرق خان-يني شهر-أوروم الصغرى-حلب. تقضي كثرة المعاملات بين حلب والإسكندرونة بأن تكون المواصلات بين هذين البلدين سهلة؛ ولكن لم يعمل في زمن الحكومة العثمانية ما يضمن النجاح في هذا الشأن، وكان التجار الإنكليز في القرن السابع عشر يشكون من الصعوبات الجمة التي كانوا يلاقونها حين ذهابهم من حلب إلى الإسكندرونة.

أنشأت الحكومة العثمانية طريقًا في سنة ١٨٧٠ في الحدود الشمالية من ولاية حلب تضمن به المواصلات في البحر إلى أنحاء كليس وعينتاب والبيرة والأرض التركية الأخرى. وكان القصد من إنشائه وصل الإسكندرونة بالولايات التركية، وقد وصلت الحكومة العثمانية هذه الطريق بفرع بين قطمة وحلب تفاديًا من إنشاء طريق ثان خاص بحلب، فأصبح هذا الطريق يعد طريقًا لها، ثم تخرب في سنة ١٨٨٠ وكان كلف الحكومة مبلغًا لو أنفق على إنشاء خط ترامواي لما كلف أكثر من ذلك. وكانت القوافل تتبع طريقًا أقصر طولًا منه بأربعين كيلو مترًا وهو الطريق الذي أنشأته الحكومة السورية حديثًا. وتتجنب القوافل المرور في مستنقعات نهر عفرين التي يمر منها الطريق القديم. وعلى هذا فقد بقي هذا الطريق مخربًا إلى سنة ١٨٩٠ حتى اتفق أن اجتازه أحد الولاة في حلب فتحطمت عجلته، وعلى أثر ذلك قررت الحكومة تعميمه وخصصت لهذا العمل سنويًا ثلاثة آلاف وثلاثمائة ليرة للاستمرار على ترميمه وإصلاحه. وبعد جلاء الأتراك بقيت الطريق مهجورة من غير

إصلاح أو ترميم إلى أن تخربت. ورأت حكومة سورية أخيرًا تركها لطلولها وكثرة نفقات إصلاحها ولبعدها عن مراكز الأراضي الواقعة بين الإسكندرونة وحلب، ففكرت بعد إنشاء طريق حلب-حارم أن تنشئ فرعًا بين بني شهر وبني كوي للاتصال بين الإسكندرونة وحلب. وقد تم فتح هذا الفرع بتمهيدته ولم يعبد بعد. وقد أصبح طول هذا الطريق الجديد بين حلب والإسكندرونة ١٢٣ كيلو مترًا بعد أن كان طول الطريق القديم ١٦٣ كيلو مترًا، وصارت المسافة بالطريق الجديد أقصر منها في الطريق القديم أربعين كيلو مترًا.

هذا مجموع الطرق الأساسية العامة بالشام، وهناك طرق فرعية كثيرة ممتدة كالشرايين تصل القرى بعضها ببعض ثم تربطها بمراكز الأضية، كما أنها تتصل بالطرق العامة. وكان أنشئ قسم من هذه الطرق الفرعية قديمًا وافتتح القسم الآخر حديثًا بطريق البصرة؛ غير أن أكثر هذه الطرق إن لم نقل كلها تحتاج إلى الإصلاح والتعبيد لتسهيل المواصلات بين القرى والبلدان ولتتمكن السيارات من السير عليها على أيسر صورة، وتصبح حركة النقل سريعة، لا كما هي عليه الآن في أكثر هذه الطرق من البطء الظاهر، وحينئذ تزداد الموارد ويسهل نقل البضائع إلى المدن والسواحل، ولا يخفى ما في ذلك من الفوائد العظيمة للإنعاش الحياة الاقتصادية. ومن جهة أخرى فإن وجود طرق صالحة في قطر يزيد عدد السياح والمصطافين الذين يرتادونه، وهذا أيضًا له شأنه في تقدمها وعمرانها.

## السيارات

وراجت في الشام عقب انتهاء الحرب العامة سوق السيارات على اختلاف أنواعها حتى أصبح منها عدد غير قليل يستخدم لنقل الركاب

والبضائع في عامة الأرجاء. وقد تبين من الإحصاء الرسمي حتى آخر أيلول سنة ١٩٢٧ أن مجموع عدد السيارات التي سجلت رسميًا في الديار الشامية ٦٦٢٢؛ منها ٦٥٣ في دمشق و٦٢٩ في حلب و١٠١ في حمص و٩٣ في حماة و٤١ في دير الزور و٢١٥ في بلاد العلويين و٤٨٩٠ في لبنان. وإذا فرضنا أن عدد السيارات في فلسطين نحو ثلاثة آلاف فيكون مجموعها في الشام ما يقرب من عشرة آلاف سيارة مختلفة الشكل والصورة. وقد أضرت هذه السيارات بمصلحة بعض السكك الحديدية ففترت أعمالها بعض الشيء؛ لرغبة الناس في السرعة الزائدة - انتهى.