

سابعا : الوثائق الخاصة بالسكك الحديدية السودانية

خطاب من الدولة العثمانية الى
خديو مصر يوضح رفض الوالى مشروع
سكة حديد السودان

الأخبار الواردة من أن والى مصر قرر بهمة انشاء عدة خطوط حديدية تمتد الى السودان ، ذلك الأقليم الواسع الأطراف من القطر المصرى ، وتمتد من حدوده الشرقية الى الحبشة الواقعة جنوبه ثم الى سواكن التى هى آخر حدودها على أن تمتد على ساحل البحر الأحمر وتمر فى مواقع عديدة من الأقاليم المذكورة ، ومنها سواكن الى مصوع ، ومنها الى جوار الحبشة وأن شركة كبيرة أسست حديثا فى مصر لهذا الغرض ، وأنه قد بوشر فعلا فى تنظيمها .

يغلب على ظنى أن استعلام المقام العالى عن دخل مصوع وسواكن المذكورتين ناشئ عن طلب حضرة الوالى الرفيع الشأن المشار اليه من السلطة السنية ضم الدخل المذكور على المخصصات المصرية المقررة (الويركو) واحالة ادارة المينائين المذكورتين الى الحكومة المصرية فان كان ظنى فى محله فانى سوف أبين مدى الخسارة التى تصيب دوائر الرسوم الواقعة فى جده واليمن كما تصيب الخزينة الجليلة .

لازال التجار ينقلون الأقمشة والأمتعة والمحصولات الأخرى التى يستوردونها من الهند كل عام بواسطة السفن الشراعية ، لأنه لا يوجد بواخر فى هذه الجهات ، وتبدأ هذه السفن الشراعية فى الأبحار من أماكنها على التتابع فى ١٠ شعبان فتصل الى جده فى ثلاثة أشهر أن كانت الرياح شمالية وهى الرياح التى توافق سيرها أو فى أربعة أشهر أو أكثر أن هبت

رياح معاكسة ويستفيد التجار من بيع تجارتهم في موسم الحج ، واما اذا تأخر وصولها فانهم يخسرون .

وقد انشئت شركة منذ سنوات للملاحة تجر بواخرها من الهند الى عدن ومنها الى السويس رأسا دون أن ترسى في جهة ما لم ينظر بعض التجار الى المصروفات الزائدة وأخذ منذ سنتين أو ثلاثة سنوات يشحن أمتعة وأقمشة ثمينة في البواخر الى السويس ومنها في البواخر كذلك الى جدة وهذا ما يجعل جهمك جده يخسر مقدار ١٠٠ ألف قرش سنويا فاذا ضم موقعا سواكن ومصوع الى الادارة المصرية وانشئت سكك حديد ايضا يعظم شأن الشركة العزيبية وتفتح الطريق امام بواخرها للتردد على أكثر موانى البحر الأحمر وعلى عدن وربما على مكلا وسواحل مسقط وهى الموانى المصدرة للبضائع التى ترد الى الحديدية عندئذ عدا البضائع التى ترد فى السفن الشراعية الى البواخر فى « عدن » وتشحن منها الى مصوع وسواكن رأسا حيث تستوفى رسومها الجمركية ، ثم ترسل ثانية من مصوع الى الحديدية ، ومن سواكن الى جدة ، وبما أنه يتيسر بهذه الطريقة وصول البضائع وبيعها فى حينها سيتبع جميع التجار هذه الخطة التى تسبب تعطيل دوائر الجمرك والملاحة الكائنة فى جدة واليمن ، والتى كل مواردها عبارة عن الرسوم الجمركية التى تستوفىها على البضائع والأمتعة الهندية والمحصولات الأخرى ، وهى عبارة عن اثمان الملح الذى يباع الى السفن الهندية أو جعلها لادخل لها ، وينتقل دخلها الوفير الى مصوع وسواكن السالف ذكرهما ، وأنه وأن تكن ترى فائدة بادية الامر فى إضافة مثل دخل جمرک وملاحة الينائين المذكورين الحالى ، الذى يقدر بثلاثة آلاف وسبعمائة كيسه وكسور ٣٧٠٠ يضاف عليه ألف كيسه أخرى من الواردات المتنوعة فىكون المجموع ٤٧٠٠ كيسه وكسور ، وضم هذا المبلغ على المخصصات المصرية المقررة (الويركو) والحكومة المصرية سوف تربح بعد مرور سنتين أو ثلاثة سنين ، دخل دوائر رسوم جده واليمن الذى يبلغ ٢٦ ألف كيسه وأكثر ، وعلاوة على ذلك سوف يقع عجز فى دخل الخزينة الجبلية ، وبما أن الموقعين المذكورين مع جدة تابعة لحكومة دولتكم الموفقة ،

وبما أننى أرى أن ما افتخر به من الأخلص لدولتكم يوجب على المبادرة الى
ابداء ملاحظاتي على ما يمكن أن يمس موافقتكم حتى تتفضلوا باتخاذ
الاجراءات اللازمة في حالة موافقة لضميركم اللهم .

عرضت ملاحظاتي هذه عليكم شخصية ومكتوبة سيدي ..

(*) محفظة ١٤٢ عابدين تركي وثيقة (٦٥) وهي مبنورة التاريخ
والكاتب ويفهم منها انها تعبر عن رفض والى الحجاز العثماني لمشروع سكة
حديد السودان .

صورة الوثيقة رقم (٢٦)

خطاب يوضح لنا تنازل تركيا لمصر عن مينائى مصوع وسواكن تمهيدا لمذ سكة حديد السودان

كانت نتيجة المناقشة التي دارت في مجلس الوزراء بخصوص الحاق مينائى سواكن ومصوع ، أن حصلت بعض الاعتراضات ، الا أن الذين يدينون بالولاء والاخلاص للذات الخديوية منهم ، والصدر الاعظم بصفة خاصة أوردوا بعض الردود المسكنة وأوقفوا تيار هذه الاعتراضات فقرروا احالتها على الحضرة الخديوية الرحيمة ، مباشرة بفرمان عال يصدر ، وفقا لرغبات الجناب العالى ، أى بدون أن تكون هناك أى علاقة مع والى الحجاز ، وفضلا عن ذلك فان الملاحة والجمرك والرسومات الأخرى أيضا قد حصلت داخل الادارة والأحالة طبقا للاشعار الكريم ولكن لما عرض على المجلس وبعد الانتهاء من مذ السكة الحديد الجارى مدها في تلك الجهات في ظل الحضرة الخديوية بمعرفة القومبانية العزيزية ، من جمرك المينائين المذكورين تسببت خسارة كبرى الى جمرك جدة من جهة التجارة الهندية ، ولهذه الأسباب يجب الاتكون الرسومات المذكورة داخلة في الاحالة فإوضح صاحب العطفة المستشار فى معرض الترويج قائلا : -

« حيث أن هذين المينائين قد أحيل في الوقت الحاضر لمدة ثلاث سنوات، فالى أن تنتهى هذه المدة تكون السكة الحديد قد انتهى انشاؤها ، وإذا ظهر ذلك الضرر الموهوم فعندئذ يمكن الرجوع الى انصاف الجناب العالى المعترف به لدى العالم وتوضح له الحالة ، واذن يتعين النظر فيما يجب لذلك ، في ذلك الوقت وقد جازت هذه الكيفية استحسان المجلس وقبلها .

بعد العمل بالاهتمام بالحصول على الأرادة الرسمية المتعلقة بذلك
فارسلها لغاية موعد البريد القادم وأجراء ما يقتضى لقبدها فى الخزينة أى
الحصول على الفرمان العالى الذى سىصدر فى هذا الشأن بأن يكون مدرجا
به الواردات المقررة بالغة ما بلغت مع ضم ٥٠٪ أسوة بما حصل فى عهد
الحضرة الخديوية الأمجد .

(*) محفظة رقم ١٤٢ عابدين - معية تركى - وثيقة ٦٠ فى ١٧ القعدة
سنة ١٢٨١ هـ - سنة ١٨٦٤ م .

صورة الوثيقة رقم (٢٧)

خطاب يوضح أن مد سكة حديد السودان يضير بتجارة ميناء جدة

من أفندينا الى معتمدة الأسنانة جعل مدة الأحالة (احالة سواكن ومصوع) ثلاث سنوات انما هو ناشىء عن الفكرة الموهومة ، وهي أن اتمام السكة الحديد التي عزمت الشركة العزيزية المصرية على انشائها رأسا الى تلك الجهات ، بطريق السودان سيكون سببا لحصول الخسائر والمضار لجمرك جده بسبب اتساع الاعمال بجمرك ذلك المينائين ، والذي التقى فى الاذهان أن جمرك جدة سيكون عرضة للخسائر وهدفا للمضار بعد اتمام السكة الحديد المذكورة ، انما أراد أن يفكر فى العواقب ، ولكن ليس فى حسابه هذا أدنى علاقة بالصواب ، بل هو عين الخطأ والغلطة .

وانشاء خط حديدى بين مصر والسودان ، ومن السودان الى مصوع وسواكن ، ليس هو من الأمور السهلة التي يفكر فيها ويبيت فى أمرها فى لحظة واحدة وليس هو مما يمكن البدء واتمامه فى ظرف سنة أو سنتين ومال الشركة العزيزية لا يكفي لمد السكة الحديد الا من مصر الى الخرطوم ، لذلك الحكومة المحلية (حكومة مصر) سوف تمد خط على حسابها الخاص وتحتاج السكة الحديد الى مدة ٣٠ أو ٤٠ سنة ، ولو فرضنا أن السكة الحديد المذكورة أمكن مدها واتصالها بسواكن ومصوع فى ظرف ٤ سنة أو خمس سنوات فان سواكن ومصوع ليستا هما وجده فى ساحل واحد بل هما متصلان برا بمصر وملحقاته بالسودان وجده ، فى أرض الحجاز بساحل آخر .

والبضائع التي يراد تصريفها فى الحجاز تحمل وتنقل على السفن من الهند وخليج البصرة (العجم) وسواحل اليمن ويؤتى بها رأسا الى جدة والتي يراد تصريفها فى مصر من تلك الجهات تأتي بها رأسا الى جدة والتي

يراد تصريفها في مصر من تلك الجهات تاتي الى مرفأ السويس اولا ثم تاتي الى سواكن ومصوع فهى في غير حاجة الى مرورها بميناء جدة وليس من المعقول انه بعد ان تصل تلك البضائع الى سواكن أو مصوع يبقى بينها وبين السويس مسافة ٤ أو ٥ يوم ، تخرج تلك البضائع وتحمل على السكة الحديد بأجور باهظة أو تذهب في تلك الأقطار الشاسعة حتى تصل الى مصر ، بل المعلوم والظاهر ان تحمل في السفن وترسل الى السويس حتى أن أكثر وابورات الشركتين تأسستا في الهند من عهد قريب وكذا وابورات شركة الماجدى الامبراطورية ووابورات الشركة الشرقية التى في البحر الأحمر تاتي الى السويس رأسا من غير أن تعرج على جدة ، وهذه وابورات الشركة العزيبية أيضا تقوم من سواكن عائدة الى السويس من غير أن تمر بجدة واذا كان الأمر كما ذكر ، أفلا يلزم من يدعى حصول المضار والخسارة لجمرك جدة، أن يثبت مدعاة ويبين كيفية حصول ذلك الضرر وتلك الخسارة .

هذا وقد نهمنا من كتابكم العالى انه تقرر اضافة خمسين ٥٠٪ على المقرر اعطاؤه سنويا من الايرادات ٠٠٠ كما حصل ضم مثل ذلك وقت احالة ادارة تلك المينائين للادارة المصرية أيام طلب ذلك جدنا المرحوم ١٢٦٢ هـ ، انه لم يكن بد من تلك الاضافة أسوة بما سبق الحصول عليه ، نعم ولكن لما احيلت ادارتها للادارة المصرية في زمن جدنا المرحوم لم يكونا مقيدين بمدة لا سنة ولا اكثر بل كانت احالتها مطلقة .

واما طلبنا الحاقهما ، فقد حصل الوافق عليه بتحديدده بمره ، وقد بادرنا اعلامكم ذلك بصورة سرية راجين ، أن تبذلوا ما عندكم من الهمة وأن تستعملوا الحكمة والدقة لتحويل الأفكار عن ذلك القرار الى الصورة التى يريدها على الوجه الحسن بعرض ما كتبناه لكم وتبليغه لمن يلزم وهذا ما هو مرجو منكم ومأمول سيدي ٠٠٠

(٥٥) دفتر ٢١ عابدين - معية تركى وثيقة (١٠٢) ص ٢٨٣ في ٢٨
القعدة سنة ١٢٨١ هـ - ١٨٦٤ م .

صورة الوثيقة رقم (٢٨)

خطاب يوضح لنا انشاء مصر لشركة تتولى مد سكة حديد السودان

بناء على ما اتصل بعلم دولتكم من الأخبار البالغة حد التواتر أن حضرة
الباشا صاحب الدولة والفخامة والى مصر الرفيع الشأن قرر بهتمته العالية
انشاء عدة خطوط حديدية تمتد الى السودان ، ذلك الأقليم الواسع الأطراف
من القطر المصرى وتمتد من حدوده الشرقية الى الحبشة الواقعة جنوبه ثم
الى سواكن التى هى آخر حدوده على ، ان تمتد على ساحل البحر الأحمر
وتمر فى مواقع عديدة من الاقليم المذكور ومنها سواكن الى مصوع المذكورة
ومنها الى جوار الحبشه أيضا وان شركة كبيرة أسست حديثا فى مصر لهذا
الغرض وأنه قد بوشر فعلا فى تنظيمها .

(الامضاء)

(*) رقم المكاتبة ١٥ فى ٨ ذى الحجة سنة ١٢٨١ هـ - ١٨٦٤ م مكاتبة

وارده من الكتخدا .

صورة الوثيقة رقم (٢٩)

خطاب من السلطان الى الوالى (والى مصر)

يفيد موافقة على مد سكة حديد السودان

الخدو يشكر السلطان على موافقته على مد خط حديدى من الخرطوم الى مينائى
سواكن ومصوع التى هى من ملحقات القطر المصرى من جانب الشركة
(القومبانية) العزيزية المصرية التى أسست تحت شرائط مقررّة وأمتيازات
معلومة فكانت من دلائل التسهيلات الملكية ومن محسناتنا الجليلة النفع نى
هذا العصر .

(الامضاء)

(*) دفتر ٢١ عابدين رقم ٢٥ ص ٢٠٢ فى ٢٣ جمادى الأول سنة
١٢٨١ م من أفندينا الى الصدر الأعظم (فؤاد باشا) سنة ١٨٦٤ م .

صورة الوثيقة رقم (٣٠)

خطاب يفيد ارسال بعثة مصرية لكشف منطقة كورسكو تمهيدا لمد السكة الحديد المزمع انشاؤها

بما أنه تقرر إرسال مهندسين الى ذلك الطرف للقيام بعمل الرسومات الخاصة بالسكة الحديدية المزمع انشاؤها في السودان فقد كنا عرفناكم عندما كنتم هنا عن فرع وادى حلفا وهو أحد الرسمين أما الرسم الآخر فخاص بخط كورسكو وسيكون خطأ مستقيما فيرجوكم اعطاء المهندسين خبرين بهذين الطريقتين أو لطرق اخرى أصلح على أن يكونا من جماعة حسين خليفه الخبيرين بتلك الجهات وارتاق موظف معهما • مع تبليغ حسين خليفه أنه اذا انتصح فيما بعد وجود طرق أقرب وأسهل من الطرق المذكورة وبمتمنع عن تعريفهما فيكون عرضة للعقاب وأن يكون المعاون الذي سيعين موافقا لأوامرهما وأن يكون الخفراء الذين سيعينون لحراستهما بسبب وجودهما في الصحارى من رجال خليفه وهذا تنفيذا للأمر الكريم •

(*) دفتر نمرة ٥٤٥ معية تركي ترجمة الوثيقة التركية نمرة ٤ ص ٣٤
في ١٦ جمادى الثانية سنة ١٢٨١ هـ - ١٨٦٤ م • من المعية الى حاكم دار
السودان •

صورة الوثيقة رقم (٣١)

خطاب يوضح لنا قيام البعثة بمهمتها الكشفية ومعها كل احتياجاتها

سوف يتوجه الى السودان مهندسان انكليزيان ومعهما أحد الاطباء لنظر
ومعاينة خط السكة الحديد السودانية الذي سيجرى انشاؤه بالسودان
وسيكون معهم طبيعيا أشخاص مثل خادم وسقا ويلزم تجهيز مؤونة لمدة ٣
شهور أثناء سفرهم من اللحم الناشف المعبأ في صناديق صفيح صغيرة
وساردين وفاصوليا وبطاطس ومن سائر أنواع الماكولات والأرز والجبنة
والسلى والبكسماط بقدر الكفاية ، ١٢٠ زجاجة بييرة ، ٢٤ زجاجة نبيذ ،
وشاي بقدر اللازم مع أدواته - ملعقة وشوكة وسكين في الصناديق وأن يرتب
سقا وأغوات من دار الضيافة وطاه مع صرف ماهية ٣ شهور ترحيلة للذين
تعينوا من دار الضيافة وسوف يسافر المذكورين صباح الغد .

(الامضاء)

(*) محفظة رقم (٣٦) سكة حديد - ترجمة الافادة الصادرة الى دار
الضيافة في ١٦ جمادى الآخر سنة ١٢٨١ هـ نمرة ٢٦ الموافق ١٦ نوفمبر
سنة ١٨٦٤ م من واقع الوارد بدقتر صادر الافادات عملية المعية السنينة
المحفوظ تحت نمرة ٤٩ جزء اول صفحة ٧٣ بند الظهورات .

صورة الوثيقة رقم (٣٢)

من الضروري تزويد المهندسان الانكليزيان اللذان سيذهبان الى السودان لعمل رسوم للسكة الحديد باطعمة تكفي لمدة ٣ أشهر من اللحم المحفوظ والسردين والفاصوليا والبطاطس وأنواع الماكولات الأخرى التي تباع ضمن علب صغيرة من الصفيح بالإضافة الى الأرز والسمن والجبن والبقسماط، ١٢٠ زجاجة بييرة ، ٢٤ زجاجة نبيذ وما يحتاجون اليه من الشاي مع أدواته وملاعق وشوك وسكاكين وأن يعين لهما طبيب وطباخ واثنين من أعوات دار الضيوف وسقا ويصرف للذين سيعينون من دار الضيوف مرتبات ثلاثة شهور (بما فيهم المترجم بمرتب ٢٠ جنة مصريا) .

(الامضاء)

(*) دفتر ٥٤٩ معية تركى وثيقة ٢٦ ص ٧٣ في ١٦ جمادى الآخرة:

سنة ١٢٨١ هـ - ١٨٦٤ م .

صورة الوثيقة رقم (٣٣)

تفـرأف

من الجأاب العألى الى : مءبر قنا وأسنا

ورءء برقىءكم الءى ءطلبون ففها أءاء القسرب اللأزمء للمهندسفن المرسلفن لوؤع الرسوماء الأاصة بالسكة الأءفءفة المقرر مءها بالسوءان وارسالها مع البأخرة الءى ءقلهم فنبلفكم ضرورة أءاء القرب من هناك بأى حال من الأحوال وبغأفة السرة نظرا لقفام المهندسفن المءكورفن على بأخرة النقءفة وهى بأخرة مآصصة لأمل النقوء من المءفرفاء على أن ءكون القرب أامزة لءى وصولهم .

(الامؤساء)

(*) ءفءر ٥٤٥ معفة ءركى ءرأمة المآءبءة رقم ٢٨ ص ٩٩ قسم ءانى
فى ٢٣ أاماءى الءانىة سنة ١٢٨١ هـ - ١٨٦٤ م .

صورة الوثيقة رقم (٣٤)

خطاب يوضح لنا رحلة اسماعيل بك الفلكي الى السودان للوقوف على امكانية مد سكة حديد بين سواكن وشندي

انه قبل بضعة أشهر كان قد وفد اسماعيل بك الفلكي بموجب ارادة
سنية للتحقق مما اذا كان في الامكان انشاء سكة حديدية في الطريق بين
سواكن وشندي أو بين سواكن وبربر كما هو معلوم لديكم وقد عاد الموما اليه
بعد انتهاء مهمته وأحضر معه خريطة مفصلة كبيرة الحجم لتلك الجهة وقد
رسم منها خريطة مصغرة وبعد الدراسة اتضح أنه في الامكان انشاء سكة
حديد في طريق شندي وليس في ذلك أي محذور وكل ما يحتاجه المشروع هو
المال .

وطول هذه المسافة (٥٨٤) كم ولا يمكن انشاء سكة حديد سواكن -
بربر وذلك لوجود الجبال المرتفعة والأودية التي تعترض هذا الطريق .
(الامضاء)

(*) من شريف باتما الى الباشا المهردار بتاريخ ٢٤ صفر سنة ١٢٨٤ هـ
الموافق سنة ١٨٦٧ م دفتر ٥٦٠ ص ٨٩ بدون رقم .

صورة الوثيقة رقم (٣٥)

تقرير المسيو فولر

خلاصة تقرير المسيو فولر عن السكة الحديد المزمع أعمالها لاتصال القطر المصرى بالأقاليم السودانية ، وعن السطح المائل اللازم أعماله فى أول شلال لاجل مرور المراكب من فوقه .

بما أن سعادة الخديوى أمرنى فى ابتداء سنة ١٨٧١ م بالبحث والمطالعة وأعمال المقايسة عن طريق لتوصيل القطر المصرى ببلاد السودان ، فبناء عليه أجريت المطالعات اللازمة ونتج عن ذلك التقرير الآتى بيانه بخصوص أعمال سكة حديد بين وادى حلفا وشندى وأعمال سطح مائل بأول شلال لزوم مرور المراكب من أعلاه .

و السكة الحديد من وادى حلفا التى طولها ٥٥٠ ميلا و ٣٣ زنجير ، عن بيان تعيين المحطة الجنوبية والبحث الابتدائى عن الجهات التى يوافق بها أعمال محطتين انتهائيتين وعن تعيين الخط العمومى .

أما من خصوص محطة السكة الحديد اللازم جعلها فى النهاية القبلية جرى أن الأوفق اننخابها فى البلدة التى تدعى المطمة المتممة الكائنة على الشاطىء الأيسر من النيل أمام شندى التى موقعها فى ١٦ درجة ، ٤٠ دقيقة فى العرض البحرى من خط الاستواء ، ٣٢ درجة ، ٤٥ دقيقة طول شرقى من جرينتش لكون متمه هى المركز الأوفق (٣) لأنها على مسافة واحدة بين بربر ، والخرطوم اعنى على بعد ١٦٠ كيلومتر من كلتيهما وهى أحسن مركز للمتجر العظيم من القلال والاقطان والسكر الذى يحتمل وروده من تلك الجهات ومن الأراضى المتسعة المخصبة الكائنة قبلى شندى سيما وأن شندى هى ملتقى

طرق الجمال التي ترد من الخرطوم ، ومن قسم البحر الأبيض ومن حمضل وسواكن والبحر الأحمر وأبو فراز (حراز) والبحر الأزرق ولو أن السفر فى النيل بين بربر والخرطوم معطل نحو الشهرين فى السنة بسبب شدة التيار بالقرب من الهجير ووجود بعض صخرات بالقرب من ملتقى الأنهر بجهة أبترا (عطبره) ولكنه بلغنى أنه صدرت أوامر سنية من الحضرة الخديوية بإزالة أو تقليل الموانع المذكورة .

(عن بيان تعيين المحطة البحرية والخط العمومى)

حيث أنه صار تعيين موقع المحطة الجنوبية أمام شندى فيلزم الآن تعيين المحطة الشمالية فنقول أنه بالنظر فى الخريطة يتضح أنه متى صار إزالة موانع أول شلال يكون السفر فى نهر النيل مستمرا بدون أن تتقل من سفينة الى سفينة بين وادى حلفا أى لحد شواطئ ثانى شلال وبين أناليم مصر فبناء عليه تخصيص موقع المحطة البحرية ينبغى أن يكون بحرى وادى حلفة ولذا يمكن انتخاب أحد الطريقتين الآتى بيانهما الأولى تبتدىء من كرسكو أو بالقرب منها بمسافة ١٤٠.٠٠٠ ألف متر بعد بحرى ثانى شلال ويقطع صحراء العنمور لحد النيل عند أبو حمد وبعد لحد الهيل عند أبو حمد وبعد ذلك يتبع اتجاه النيل لحد شندى والثانية تبتدىء من وادى حلفا بالقرب من ثانى شلال وتتبع اتجاه النهر لحد أمبيجول وتقطع صحراء بهوده (بيوضه) لحد مطمه (مته) أمام شندى وبالتالي فى ذلك يرى أن بعض الطريق الثانية هى الأرجح لأعمال السكة الحديد بها على أى وجهة ويجعل وادى حلفا المركز الأبتدائى يمكن استعمال النهر فى المسافة التى بين كرسكو ووادى حلفه البالغ قدرها ١٤٠.٠٠٠ متر ويحصل منفعة للبلدان المخصبة العامرة بأهالى عديدة الكائنة بين هناك (حنك) ونقله القديمة وعوضا عن ثلثائه وثمانين الف متر يكون الطريق بالجبل فقط ٢٨٠.٠٠٠ متر ويكون أعلى نقطة يمر عليها مرتفعة عن سطح النهر بنحو ١٢٠ متر بخلاف أعلا نقطة فى صحراء العنمور فانها بنحو ٦٠٠ متر وهاتان الصحراوان تختلفان عن

بعضهما ، وذلك ان صحراء النوبة هي كناية عن سهل أقر به وديان عميقة ومياه آباره مالحة لاتنتفع للوابورات بخلاف صحراء بهوده (بيوضة) فأنها مبسوطه ومياهها كثيرة وعذبة وبها اشجار وأعشاب صالحه لثقت الجمال والواشى مدة عملية السكة يؤخذ منها ما يسده عن جزء عظيم من الحريق اللازم للوابورات فيما بعد ، فهذه الاسباب جرى قطع النظر عن عمل الطريق (٤) بصحراء العتمور بين كرسكو وأبو حمد وصار انتخاب الطريق التى بين وادى حلفه وشندى ولأجل ذلك تكون وادى حلفه هي المحطة الشمالية للسكة الحديدية .

(تعيين مرور للسكة من وادى حلفا الى كوهة)

حيث انه صار تعيين المحطتين الابتدائية والانتهاية والاتجاه العمومى للطريق فيلزم الآن أن نبحت عن طريق مرور السكة من وادى حلفه الى الجنوب هل تكون على الشاطيء الغربى أو على الشاطيء الشرقى ولذا يجب أن يمعن النظر فى الصعوبة الناتجة من الرمال المتحركة فنقول أن الرمال المتحركة الموجودة على الشاطيء الأيسر من النيل بين وادى حلفا وكوهه هي ناتجة طبعا من طبقة الحجر الرمل فى النوبة ومن اتجاه الرياح المتسلطة ، فبناء على ذلك جسامه ما يوجد منها مستديم ولا يكون هناك طريقة لازالتها فلو انه يمكن أعمال خط السكة على الشاطيء الأيسر من النيل ، وبعمله هناك لا يلزم تعديده النهر ويحصل زيادة اعتدال فى اتجاه السكة الحديدية الا أن العملية التى تلزم فى الشاطيء الأيمن من النيل تكون أقل جسامه ومصاريف ، ويمكن أعمال مقايسة عنها بالضبط ، وأما فى الشاطيء الأيسر بالصعوبة والتكاليف التى تنتج من العمليات اللازمة لمنع تسلط الرمال المتحركة على السكة ويخشى من بلوغها الى مقادير جسيمة ، وهذا لا يخفى على من له رايه بهذا الموقع فكذلك استصوب انتخاب المرور على الشاطيء الأيمن ، من وادى حلفا لحد كوهه ووضع المحطة فى وادى حلفه بمحل أرضيته توافق لبناء رصيف على شاطيء النهر وأعمال تسقيفة ومخازن ومحلات لوضع البضائع .

« فيما يكتص بتعدية النهر »

الطريقة المهمة من بعد ذلك ، هي انتخاب المحل الأوفق لتعدية النهر وقد صار البحث والنظر في ذلك بالدقة بمعرفة المهندسين المرسلين من طرفنا من مدة كافية ، للمرسي على المرغوب ، فالذى تلاحظ لهم عند مرورهم بتلك النواحي هو انه يوجد قطعة صخرية غير منتظمة ممتدة الى مسافة جسيمة في النهر ومنقسمة في وسطها بمجارى طبيعية عميقة توافق لان يعمل عليها قنطرة بالسهولة ، وقد أجروا أعمال خرطه مفصلة عن هذه الجهة والرسومات اللازمة وأرسلوها لنا في حين كنا في أسوان مع التعريفات اللازمة فمن الماطلة فيها اتضح لنا امكان أعمال قنطرة في كومة وأنه بالنسبة لاتساع النهر وكون مجراه من حجر لا يحصل ضرر لأبغال وعواميد تلك القنطرة ولا لبنائها من ازدياد التيار ولأجل مد الاحتياط في حل هذه المسألة أمرت باعادة قياس النهر عسى أجد محلا يوافق لأعمال معدية تتحرك بالتجار لننظر في الأرجحية بينها وبين القنطرة فبعودة المهندسين لطرفنا وبرفقتهم الرسومات جرى أعمال المقاييسات اللازمة عن تكاليف القنطرة والمعدية البخارية فبمقابلتهما مع بعضهما وبالنظر في ذلك وملاحظة جميع ما يتعلق بتشغيلها يتحقق لنا أرجحية القنطرة عن المعدية .

فيما يكتص بانتخاب أمبيجول لجعلها محطة للدخول في الصحراء

من الأمتضا لأن يعين النقطة التي تجعل فيها محطة للانتقال من النيل للدخول في صحراء بهوده (بيوضة) فأقول ان الأوفق تعيين أمبيجول لداعي مائة شاطيء النهر بجهتها وعدم حصول تغيير به كما تبين ذلك من وجود أساس كبير من بناء قديم باقى في حالة حسنة وجرارى شحن وتفريغ المراكب بتلك الجهة أياما كان ارتفاع المياه في النهر ، وفي انتخاب أمبيجول فائدة أخرى وهي أنها في ملتقى وادى المقطم الذى يمكن مرور السكة الحديد فيه بسهولة عند الخروج من وادى النيل لأجل الصعود على أول سطح من الصحراء بميل خفيف وعملية قليلة التكاليف وقد صار أعمال ميزات الطريق الأخرى

الجارى مرور الجمال منها المبتدئة من كورتى وهى قرية على بعد كم كيلو متر فى أعلى موقع من شاطيء النيل فوجد أن الخمسين كيلو متر الأول من هذا الطريق. ولو أنها توافق لسير الجمال فلا تصلح لأعمال سكة حديد بها لاستلزام أعمال انحدارات ومبانى جسيمة .

« وصف الطريق بالاختصار »

طول السكة الحديد هو ٨٨٩ كم مركبة من أربعة أجزاء الجزء الأول من وادى حلفا الى كوهه على الشاطيء الأيمن من النهر وطوله ٢٥٩ كم والجزء الثانى القنطرة اللازمة فوق النهر للتعديىة ، والجزء الثالث من كوهه الى أمبيجول على الشاطيء الأيسر من النهر وطوله ٣٤٩ كم والرابع من أمبيجول الى شندى والمار من صحراء بهوده (بيوضة) وطوله ٢٨١ كم وبناء على ذلك فان عملية تلك السكة جميعها سهلة ولا تستوجب أعمال قناطر جسيمة ، ولأئمة بجبال ما عدا القنطرة المختصة بتعديىة النيل فى جهة كوهه ، وعلى قدر الأمكان يصير مرور السكة بطول النهر وتكون نافعة للبلاد والأراضى المنزرعة ومزروعاها من وسط الجبال فى بعض المواضع هو خشن من كثرة العمليات التى توجب زيادة التكاليف ومرورها من الصحارى هو لأجل عدم تتبع أعوجاج النيل لاختصار المسافة وبذا يكون طول السكة جميعه كما ذكرنا ٨٨٩ كم مع أن طول المسافة بين نقطتى مبدئه ونهايته بتتبع مجرى النيل تبلغ ١٣٠٠ كم تقريبا .

« عن بيان الأهمية الحلية والعمومية التى تنتج من انشاء

هذه السكة الحديد وعن حركة البضائع التى

يؤمّل نقلها »

لا لزوم لسرد كافة الفوائد التى تعود على بر مصر من انشاء هذه السكة الحديد لأنها تظهر بداهة لمن يكون لهم أدنى المام بمعرفة جهات الوجه البحرى والصعيد من مصر والجهات السودانية غير أنى اعترف بأن الأيضاحات التى أحضرها المهندسون المعينون من طرفى وزيادة الأهمية العمومية لمسألة

التوصيلات المستقيمة قد أكدت عندى ضرورة لزوم هذا المشروع بالنظر لتوسيع
العمارية والمنافع المالكية والتجارية ومن المعلوم أنه جارى جلب سن الفيل
والذهب وباقى الاصناف الثمينة المتحصل أكثرها من اقاليم قبلى أفريقيا تارة
بالسير على النيل وتارة بالقوافل التى تمر من الصحارى فنقل هذه المتاجر
بواسطة أعمال السكة الحديد يسهل ويتزايد زيادة عظيمة ، كما أن جسامه
وكثرة ما ينقل من الغلال والسكر والقطن التى ينتج من الأراضى السهلة
السودانية المتسعة لتصديرها للجهات الشمالية تصير أضعاف ذلك ثم انه
لا يمكن الآن حصر كافة المنافع التى تحصل فى المستقبل من أعمال السكة الحديد
السودانية غير ائى أقول أنه بمد هذه السكة الى جهة الجنوب تكون مكملة
لجملة الاتصالات المستقيمة الموصلة نصف الكرة الغربى بالهند وبلاد المشرق
فاذا صار ترتيب وابورات بحر خفيفة وسريعة الحركة بحيث يمكنها تعدى
أول شلال على السطح المائل المنتظر أعماله ، وجعل تلك الواورات موصلة
للطريق من الروضة التى هى نهاية السكك الحديد المصرية الآن الى وادى حلفا
الذى هو مبدأ السكة المزمع أعمالها وصار مد السكة الحديد من شندى الى مصوع
أو الى أى ميناء موافقة على البحر الأحمر فيحصل اندفاع مخاوف ومخاطرات
البحر الأحمر واختصار طريق بلاد الهند والصين واليابان وأستراليا ، بمسافة
يوم واحد واذا صار اتصال الروضة مع وادى حلفا بواسطة السكة الحديد
يتوفر من هذه المسافة أيضا مدة يومين فتكون مدة اختصار الطريق المذكور
بواسطة ما يعمل من السكة الحديد بالقطر المصرى وملحقاته بمدة ٣ يوم وتصير
اسكندرية متصلة مع البحر الأحمر بواسطة سكة حديد بدون انقطاع وحيث
تتقدم التجارة واستعمال المراكب التجارية للهند والمشرق صار تزايد نقل
السياح والبضائع التجارية قطعا بسهولة واختصار السفر فى البر ، ويحصل
فيه ازدياد اعظم وأكثر من الأول كما سبق الذكر ، وينتج عن ذلك فائدة عظيمة
وقد أن الآوان لمباشرة هذا المشروع النافع لأن حسن الإدارة والتدابير
للنافعة التى أجراها سعادة الخديوى من منذ عدة سنين ببلاد السودان وعلى
مقتضاها صار توزيع بذور القطن وخلافة مجانا ، وقد اكتسبت تلك البلاد
التقدم فى ممارسة الزراعة ومهدتها لتغييرات حسنة عظيمة فى أحوال أراضيها
الزراعية يلزم عليها تصدير محصولاتها بسوق نو مكاسب جسيمة فصار
مستلزم الحال لتسهيل نقل الحبوب والسكر والأقطان التى تتحصل منها

لتصديرها للبلاد الغربية ، فضلا عن ذلك رتب أيضا سعادة الخديوى المشار اليه عمال حكومته ودون القوانين اللازمة حتى صار الأمن والأمان على النفس والمال بكافة البلدان من الاسكندرية الى كردفان بدرجة كبيرة تفتقر عليها كثير من دول أوروبا وحيث أن حالة هذه البلاد قد تحسنت هكذا فلا عجب من سرعة تقدم الزراعة والتجارة والصناعة بها ويمكننا أن نؤكد بلا خلاف أنه لم يكن ناقص لمصر لزيادة ثروتها التي لا تحصر سوى وسائل التوصيلات والتقنيات .

« فيما يخص حركة السكة في المستقبل »

من بعد نهو عملية هذه السكة تكون أغلب البضائع التي نرسلها بها الى الجهات الشمالية هي الغلال والسكر والقطن والصمغ والسنامكي والبلح والابانوس والجلود والأخشاب ذات الروائح المعطرة وملح الفلى والذهب وسن الفيل وريش النعام وبعض محصولات أخرى من محصولات البلد وصناعاتها ، ويكون ما يرسل برسم تلك البلاد هي المانيقاتورة والماكينات والتحف والآلات والدخان والبن والأرز والفخار الصينى والغلال والخرز وأصناف أخرى .

الطريقة المستعملة الآن لنقل البضائع الى الخرطوم وكردفان

المراكز التجارية العظيمة هي الآن الخرطوم وقسمى كردفان ودارفور فأغلب البضائع الواردة الى الخرطوم تكون على البر ثم يجرى شحنها بالمراكب الموجودة بالنيل وتسمى ناقورة وهذه المراكب مصنوعة من خشب السنط بصناعة بسيطة جدا غير أنها توافق للسفر في تلك الجهات والشلالات بحيث إذا حصل بها خلل يمكن تعميمها في بعض ساعات وتلك المراكب هي حمولة أربعين تونولاة بالأكثر وتساغر لحد أبو حمد ومن هناك يصير تحميل البضائع المذكورة على الجمال لأرسالها الى كرسكو من صحراء العتومور ، ثم يصير شحنها بالتالى بمراكب لتوصيلها الى أول شلال ، وإذا كان في مدة فيضان النيل يمكن أن المركب تستمر لحد أسوان وفي غير زمن فيضان النيل

يصير تفريخ البضائع في البلدة المسماة شلال لأجل نقلها على الجمال الى أسوان ونزولها دفعة ثانية في المراكب الى المحروسة ، فعلى ذلك يستلزم الحال لنقل البضائع من الجمال الى المراكب خمس مرات والسفر بالجمال على مسافة قدرها ٢٩٠ كم وأما في كردفان ودارفور فالجاري هو تحميل البضاعة على الجمال لعبور الصحراء ، ثم يصير شحنها بمراكب في بلدتي دبه وهدك لتوصيلها بلدة صغيرة الكائنة بحرى ثالث شلال ، ومن هذه البلده يصير تحميلها على الجمال لحد وادى حلفا ، ومن بعد ذلك تستمر في الطريق المذكور أعلاه وإذا كان في وقت فيضان النيل يمكن أن تستمر المراكب لحد البلدة المسماة أمكة الكائنة بحرى ثانی شلال غير أن هذا القسم من الطريق المتعب وفيه أخطار وصعوبات كثيرة وبين قسم كردفان والمحروسة بالطريق الأولى يلزم تغيير التحميل خمس مرات والمسیر بالجمال يبلغ ٩٢٨ كم وبالطريقة الثانية يتغير التحميل خمس دفعات والمسیر على البر يبلغ ٦١٥ كم وأما قسم دارفور بعده من دبه يزيد نحو ٣٠٠ كم عن كردفان .

« فيما يختص بسكة واحدة »

أول تدبير يخطر بالبال لاختصار طول مدة السفر ومنع كثرة المصاريف في مثل هذه التنقلات هو تحسين أحوال السياحة على النيل ، وقد عرفت الحكومة المصرية من مدة مديدة ، صعوبة هذا الشغل والمصاريف الجسيمة التي يستدعيها وعلم الآن أنه لا يوجد طريقة خلاف انشاء سكة حديد لتوصيل النيل دن شمال ثانی شلال الى القسم الكائن بشمال خامس شلال وطريقة لتعديّة اول شلال ولا عجب من زيادة الاهتمام بهذا المشروع العظيم ومع ذلك تأخير أعمالها لحد الآن مما ينبغى التهنئة عليه لأن سكة الحديد الضيقة اللازمة لنقل ما يؤمل نقله من السودان ، ما كانت معروفة ، وما كان يعلم بالتجربة أن السودان تنتج حبوبا وأقطانا وسكر وفضلا عن هذا ينبغى اعتبار هذه السكة الحديدية مشروعا كاملا لايقبل التجزى ولو أن طولها ٨٨٩ كم اذ لاتتم ثمرة تشغيل جزء منها لأن تشغيل البعض لا يكون له ثمرة مناسبة لثمرة الكل .

« فيما يختص بتكاليف السكة الحديد بالسودان »

إذا صار استصواب أعمال سكة حديد باتساع ثلاثة أقدام وستة بوصات بين الشريطين ، فلأجل إمكان أعمال انحدارات ميلها لغاية متر واحد في الخمسين مترا يلزم استعمال قضبان حديد ثقلها خمسين رطل عن كل ياردة مع كراسى وأسياخ حديد وجاويكات مناسبة الى القضبان وأقل قطر في المنحنيات يكون الف قدم فحينئذ يكون بواسطة سكة حديد مستوفية الشروط مثل هذه ، فممكن نقل مقدار جسيم من البضائع بانتظام ووفر بواسطة عمل انحدارات ومنحنيات موافقة لحالة الأراضى الطبيعية قد امكننا رسم السكة بدون احتياج لعمل خروق بداخل الجبل ، وما هو لازم قطعه من الأحجار بواسطة اللغم هو شئ جزئى جدا ، ولا يوجد أشغال جسيمة في هذا الخط سوى القنطرة اللازمة لتعدية الفيل ، في جهة كوهة ، فلو أنه مستلزم الحال لجلب مهمات السكة والقنطرة من بحر برا الا أنه لامانع من إجراء عملية الجسر جميعها بواسطة مهندسين الحكومة وحيث صار حصر تكاليف تلك السكة بما فيها المحطات والمخازن والأرصفة والمهمات والورش وجميع المصاريف اللازمة لاتمامها مبلغ ٤ مليون جنيه باعتبار الكيلومتر الواحد أربعة آلاف وخمسمائة جنيه ٤٥٠٠ جنيه ، وبالنظر لسهولة العملية يمكن اتمام تلك السكة جميعها في ظرف ثلاث سنوات وبما أن مبلغ الأربعة مليون جنيه المرقوم هو بما فيه مصاريف الأجرية وثمان المهمات وقيمة تكاليف نقلها وخلافة سواء كان من بحر برا أو من مصر ، فاذا رغبت الحكومة المصرية ، توريد الأنفار والمهمات القريبة لحل العمل مثل الحجر المرمل وحجر الجير ، ونقل المهمات عند ورودها من بحر برا على طرفها مع احضار الصنαιعية التى لا يمكن وجودهم بمصر لاشغال لايمكن أعمالها الا بواسطةهم فيبلغ مصاريف ما تتعهد به الحكومة واحد مليون وخمسمائة الف جنيه ١٥٠٠.٠٠٠ جنيه مصرى والباقى أعنى ٢٥٠٠.٠٠٠ جنيه تكون قيمة تكاليف المهمات اللازم جلبها من بحر برا وأظن أن هذا هو الأوفق والأوفر .

« السطح المائل اللازم اعماله في اول شلال طوله ٣ كيلومتر »

بما أن التعطيل الحاصل في اتصال الوجه البحرى بوادى حلفا هو من وجود الصخرات والتيار الشديد في اول شلال ومرتتب على ذلك ضرر جسيم نظرا للمصاريف والعطل الناتج من شحن وتفريغ المراكب فلأجل سلوك المراكب في الجهة المذكورة كان عرض للحكومة عن ازالة الصخرات الموجودة في اول شلال بأسوان غير أنه مع موافقة اجراء هذا التصميم ما كان ممكن معرفة ما يلزم لهذه العملية من التكاليف والزمن لداعى شدة صلابة الصخور المتقضى ازلتها وعدم الوقوف على معرفة ما يحصل في حركة المياه في الشهر بتلك التغييرات فكأنه حصل التصميم على اجراء ما يقتضى لازالة تلك المخزورات اذا لم يوجد وجه آخر مناسب للأجراء وحيث وجد امكان لازالتها واجراء التوصيلات بواسطة المراكب بطرق متحقق نجاحها ويمكن معرفة مصاريفها للسهولة واجراها في مدة يسيرة من الزمن وهذا أيضا من الضروريات فالطريقة المعروضة منا عن اعمالها هي مستقر به وأوفر ويمكن حساب تكاليفها بالضبط وهي تحتوى على استعمال قوة مياه الشلال لسحب المراكب على سكة حديد مائلة بواسطة فرس مركب على عجل ، ويكون ذلك في الشاطئ الأيمن من أسفل الشلال وعلى بعد ٥ كم قبلى أسوان الى أعلا الشلال في ميناء بلدة الشلال التى هي بحرى جزائر بجن وأنس الوجود ، فلأجل تعدية اى مركب بصير مرساما في حالة ما هي عائمة بالنهر على الفرس المستعد لنقل المراكب والفرس المذكور يجرى صعوده على السكة الحديد المائلة بواسطة آلات موضوعة في نصف مسافة السكة المائلة المذكورة التى يبلغ طولها نحو ٣ كم والآلات المحكى عنها تكون قوة ٤٠٠ حصان وتحريكها يكون بالمياه ليس بالبخار بواسطة ضغطها وكبسها فيها بطومبات ذات قوة جسيمة ومتحركة بواسطة عجلتين كبيرتين موضوعتين على سفالات ومتحركتين بواسطة قوة التيار بأسفل الشلال .

وبصير انتخاب محل مولفك لأعمال الورش ومحلات لوضع البضائع وخلافة بالقرب من بلدة سحيل والمسافة التى تكون عليها السكة الحديد لنقل

المراكب هي في زمن فيضان النيل بطول ٢٣٠٠ متر ، وفي زمن التحاريق تكون بطول ٢٩٥٠ متر وسرعة مرور المراكب على السكة المذكورة ، وتختلف من ٥ الى ١١ كم في الساعة الواحدة على حسب ثقل المراكب وقوة الآلات المذكورة تكفى لنقل مراكب بخارية ومراكب مشحونة على هذه السكة .

واما تكاليف أعمال السطح المائل والآلات والورش والأرصعة بما فيها جميع المصاريف اللازمة لغاية نهو هذه العملية تبلغ ٢٠٠٠٠٠ ألف جنيهه ويمكن نهو ذلك في ظرف سنة ونصف ويمكن تقسيم هذه المصاريف ، كما توضح بخصوص السكة الحديد السودانية بشرط انه يلزم من المبلغ المرقوم ١٠٠٠٠٠ ألف جنيهه للمهمات المقتضى جلبها من بلاد برا ، ١٠٠٠٠٠ جنيهه للمصاريف المقتضى اعمالها في القطر المصرى ، ولما توضح فيما تقدم ينتج فائدة عظيمة من هذه العملية بالنسبة للتكاليف اللازمة لأجرائها ومن الأقتضى اتمامها قبل الشروع في عملية السكة الحديد السودانية لأجل سهولة نقل المهمات والانفار والصناعية اللازمة للسكة المذكورة .

« النتيجة »

كان مرغوبنا قبل تقديم هذا التقرير الاستحصال على معرفة الايراد الذى يمكن الحصول عليه من السكة الحديد المذكورة ولكن أغلب البضائع والركاب الذين يصير نزولهم بهذا الطريق لا يحصل جلبهم اليها الا من بعد نهو عمليتها وهذه الصعوبة تحدث في حساب ايراد أى سكة حديد اذا لم تكن البلدة المراد أعمال السكة الحديد بها محصولها معلوم وكذا الأرجحية التى تنتج من المتاجر في تلك البلدة وأما من خصوص السكة الحديد السودانية وحركتها فمعلوم أن البلاد المجاورة لها من جهة الجنوب أو المتصلة بها بواسطة غدران صالحة لسفر المراكب بها وبالطرق في البر يمكنها الحصول على القطن والسكر والغلال وهذه البلاد أراضيها متسعة جدا ووقت عمل السكة الحديد يمكن تصليح مقدار عظيم من أراضيها المتروكة يرد منها أرزاق جسيمة للتجارة ويرد من

ويرد من الغابات المتسعة الموجودة بها أخشاب من أجناس مختلفة بأثمان واهية تستعمل في حريق الواهورات وبناء على ذلك يحصل وفر جسيم في الثمن وقد أحضرت اللوكوموتيفات فاذا فرض المصاريف اللازمة لحركة السكة الحديد السودانية تبلغ ٦٠٪ من الأيراد العمومى وذلك المقدار هو زائد ٧٪ عن متوسط مصاريف السكة الحديد في بلاد الهند ، فلاشك أن الأيراد الذى يمكن الحصول عليه من التجارة المحلية والتجارة الواردة من الهند وبلاد أوربا بكافى رأس المال الذى ينصرف في أعمال السكة المذكورة ، وعلى أى حال يحصل زيادة في ثروة أهالى مصر من اتساع وعمران الأراضى الباقية لأن متروكة .

أنه من جملة المنافع التى تنتج للوطن من انشاء هذه السكة هو أن الأهالى الموجودة بدون منافع ولا مكاسب بجهات خط الاستواء الخالى من العمارة والمدنية عندما ينظروا استغراب نقطة العمارة بوجود السكة الحديد فى شمال بلادهم وسهولة وصولهم لجهة العمار ، فيحسب الطبيعة البشيرية والأحتياجات الانسانية يلتزموا بوقتها بطبيعتهم على القيام من المحلات المقفرة الخالية من التعيش ويحضروا لذلك الطرف ومن هناك يحضروا الى مصر شيئاً فشيئاً رغبة في الاشتغال بالمكاسب والمعاش التى لاتوجد فى بلادهم وهذه من ضمن المسائل المهمة المنظورة للحضرة الخديوية ، والحصول عليها لايمكن الا بسهولة اتصال الأقاليم المصرية بالأقاليم السودانية بواسطة أعمال السكة الحديد المحكى عنها .

ومن الواجب علينا أن نذكر هنا انه صار الاجراء حسب منطوق أوامر سعادة الخديو التى أصدرها بخصوص التسهيلات للمهندسين الذين أرسلوا من طرفنا وجميع موظفين الحكومة الى الخرطوم بذلوا غاية همتهم فى المساعدة التى اقتضت وكذا حصل لنا غاية الممنونية من اجتهاد الأهالى عموماً من بذل الهمة فى علاقتنا بكل بشاشة ولطافة وأنه فى مدة اجراء هذه المأمورية الطبوغرافية (١٢) ما حصل لنا أدنى تكدير ولا مشاجرة ولا منازعة ولا خطر .

بعد أن تقدم هذا التقرير للأعتباب السنية فبالصادفه حضر منزجر بك مدير عموم شرقى السودان ومحافظة سواحل البحر الأحمر وبحسب معلوماته بالجهات والأراضى والطرق التى بتلك الجهة المناسبة سبوق أقامته ومكثه

بذلك الطرف أعرض شفاها عن وجود طريق آخر أقصر وأقرب جدا من الطريق المذكورة بهذا التقرير وهي من شرق كروسكو الى بربر وأن هذه الطريق معروفة ومذكورة أيضا بالتواريخ القديمة وأنه موجود بها أبار ماء عذبة وأبار ماء فواره أيضا وبواسطة قرب هذه الطريق يسهل أعمال خط السكة الذي يضم مصر بالأقاليم السودانية ، في وقت مستقر ، ويستمر بعد ذلك الى البحر الأحمر بجهة مصوع ويحصل توفير جملة أعمال من الأشغال المذكورة بهذا التقرير كما هو مبين أدناه .

• بيان الفوائد الجسيمة التي تنتصل من هذا الخط الحديد الذي يبتدىء من النيل في شمال أسوان لحد الروديسية أمام أدفو ويتجه جهة الجنوب بميل خفيف للشرق ويتصل بالنيل قبل بربر بمسافة يسيرة ،

أولا - يقصر الخط الذي يضم مصر الأصلية بواسطة السودان ويستمر بعد ذلك الى البحر الأحمر بجهة مصوع .

ثانيا - تجنب الأشغال الصعبة جدا المبغى أعمالها فيما بعد بداعي صعوبتها بين أسوان ووادي حلفا .

ثالثا - يستغنى عن الخط المائل الذي يعمل في أول شلال بما أن مرور المراكب يحصل بدون صعوبة لحد ما يتصل الخط المذكور بسكك حديد مصر الى الروديسية التي هي رأس الخط المؤقت .

رابعا - يتوفر أعمال قنطرتين على النيل وقنطرة أخرى على جهة عطبرة في المستقبل لحد البحر الأحمر .

خامسا - خلاف التوفيرات الجسيمة التي تحصل من الفوائد المتقدم ذكرها يسهل أعمال تلك السكة بداعي أن الأشغال المذكورة يصير الشروع فيها في شمال أسوان يعنى من مصر المعمورة عوضا عن البدء من وادي حلفا التي هي بلدة فقيرة وقليلة العمورية وأيضا يسهل الحصول على تدارك المهمات والمؤونة للأنفار وثقل التكاليف والأثمان .

سادسا - تيسر تنجيز كامل للمشروع بكيفية مستوفية قطعية بتوصيل مصر
بالسودان •

(١٣) وبما أن مسيو بروكش معلم اللسان والتاريخ القديم كان قد أخبر
عن وجود جملة آبار في معدن الذهب الموجود في الصحراء الكائنة ما بين كرسكو
وأبو حمد والبحر الأحمر ، وقدم خريطة عن الصحراء المذكورة ومحلات الآبار وفي
وقتها صار أبحاث الخريطة المحكى عنها الى حسين بك خليفة ، مدير بربر
لاستكشاف الصحراء والآبار على مقتضاها والموما اليه بعد أن أجرى ذلك
بواسطة من عينة من أجل الخبرة أعرض للمعية نتيجة الاستكشاف الذي
منها تبين وجود جملة آبار بعضها جافة من الماء والبعض مائه مالح ووجد
هناك جملة أشياء على وجود آبار وأثار قديمة انما لم يستدل على معدن
الذهب ولهذا مزع ارسال مهندسين لاستكشاف المعدن المذكور فلهذه الاسباب
اقتضت الارادة السنية توقيف توصية مهمات السكة الحديد التي كان مزعما
التوصية عنها حتى يجرى استكشاف هذا الطريق الذي قيل عنه أخيرا •

بمناسبة ما توضح عن قربه وسهولة وجود آبار المياه الحلوة فيه بحيث
إذا كانت تلك الآبار لم تكف ادارة خط السكة فمع وجودها يمكن فحت جملة
آبار زيادة بحسب اللزوم حيث وجود الآبار من الأصل يدل على امكان فحت
خلافها ولأجل معرفة حقيقة الكيفية صار تشكيل فرقة مخصوصة مركبة من
ضابط أركان حرب ومهندسين استحکامات وبالفعل تعينت تلك الفرقة وأرسلت
لاستكشاف هذا الطريق ومعرفة الآبار الموجودة فيه والنظر في إمكان تركيب
وأعمال خط السكة الحديدية ، وصار الأمر مرهون على كسب معلومات لبقية
الطريق المذكور حتى انه عند عودة الفرقة المذكورة من ذلك الطريق بتفصيلات
ما يظهر لها فبوقتها ينظر في الأرجح والممكن من أى الطريقين ، أما هذه أو الأولى
فإذا اتضح أرجحية وامكان أعمال السكة في الطريق الذى عرض عنه أخيرا
فبوقتها يجرى أبحاث مهندسين السكة الحديد لمقايسة وأخذ ارتفاعاته وأعمال
مقايسة عنه وعلى مقتضاها يجرى التوصية على المهمات المقتضية ، أما إذا
ظهر عدم إمكان أعمال السكة بهذا الطريق عندما يجرى الأترار على أعمالها
بالطريق الذى تقرر عنها من السيو فاو لر ، ويجرى توصية مهماتها ولوازمها على

الوجه المشروع بحيث أن مسألة السكة الحديد السودانية لايعتريها الا تأخير قليل ، وهذا ناشىء من أهمية هذه المسألة الجارى مطالعتها والوقوف على حقيقتها .

طبعت بالمطبعة المنية في ظل الحضرة الخديوية أواخر المحرم سنة ١٢٩٠ هـ ألف ومائتين وتسعين من الهجرة على صاحبها افضل الصلاة والسلام وعلى آله وصحبه السادة الكرام .

هامش :

المراكز التجارية هي الخرطوم وترد البضائع اليها بالبر ثم تشحن بالناقورات وهي مصنوعة من خشب السنط وتحمل ٤٠ تونولاته من الخرطوم الى ابي حمد ومنها تحمل البضائع على الجمال الى كرسكو ثم تشحن من كرسكو الى أول الشلال اذا كان وقت الفيضان يمكن للمراكب مواصلة المسير حتى أسوان . أما اذا كان وقت غير الفيضان فيصير تفريغ البضائع عند البلدة المسماة الشلال لأجل نقلها على الجمال الى أسوان ونزولها دفعة ثانية في المراكب من أسوان الى مصر وأما في كردفان ودارفور فالجاري هو تحميل البضاعة على الجمال لعبور الصحراء ثم يصير شحنها بمراكب من بلدتي دبه وهنك وذلك لتوصيلها الى بلدة صغيرة كائنة بحرى ثالث شلال ، ومن هذه البلدة تحمل على الجمال لحد وادى حلفا ، ومنها اذا كان فيه فيضان يمكن للمراكب أن تستمر لحد البلدة المسماة أمكة الكائنة بحرى ثانی شلال - الجمال تسير ٩٢٨ كم وبالطريق الثانية يتغير التحميل خمس مرات والمسير على البر يبلغ ٦١٥ كم وأما قسم دارفور بعده من دبه نحو ٣٠٠ كم .

(امضاء)

(*) محافظ الوثائق الأوربية - عصر اسماعيل . تقرير المسيو فولر ١٣٩٠ هـ - الموافق ١٨٧١ م .

صورة الوثيقة رقم (٣٦)

خطاب من نظارة الجهادية يفيد انهاء مهمه البعثة التي اكتشفت المنطقة الواقعة بين أسوان وبربر .

أن المهندس عبد القادر بك وحسين ابراهيم أفندى والبكباشى (فيشه) الأمريكانى الذى سبق أن قاموا لكشف المنطقة التى تبدأ من أسوان وبربر قد عادوا نهارا منها الى هنا من المهمة التى أنتدبوا اليها وانى اقدم من طبة الخريطة النظرية التى وضعوها لكشفهم فى ذهابهم وأيابهم وهذه الخريطة تشمل الطريق الموصلة من أدفو الى العلاقى ومنها الى أبى حمد ومن أبى حمد الى بربر وقد أشير عليها باللون الأصفر وقد فهم من التقرير المقدم منهم أن هذه الطريق اكتشفوها فى عودتهم وأنها خالية من العقبات سهلة وملائمة لأن تمتد عليها السكة الحديدية لأنها تمتد الى مسافة ٤٨٥ ميلا تقريبا بين أدفو وبربر وأنه اذا كان الماء فى هذه الطريق قليلا فالأمول أن يوفر فيها الماء بعد أن ينظر فى امر توفيرة أبان فصل الشتاء وأن هذا الخط لا يحتاج لغير قنطرة واحدة تنشأ فوق النيل وعليه فان الطريق الذى اكتشفه ووضع تصميمه المهندس فولر وهو من وادى حلفا الى المتمه وقد أشر عليه باللون الأحمر طوله ٥٥٠ ميلا .

ومع ذلك فهو لايمتد حتى أدفو . فالطريق الذى اكتشفه عبد القادر بك وزملاءه أقل طولا فأرجو أن تتفضلوا لعرضه ذلك على السدة السنية .

(الأضاء)

(بج) ترجمة الافادة الصادرة من الجهادية الى الباشا المهردار فى ١٩ جمادى الأولى سنة ١٣٩٠ هـ - ١٨٧٣ م سجل ٢٨٧٣ صفة ١٢٢ تمره ١٨ .

صورة الوثيقة رقم (٣٧)

ارادة سننية الى قائمقام حكمدارية السودان

لازم لاشغال السكك الحديدية السودانية ٣٥٠٠ نفر من مديرية نقله
فيلزم ابعات القدر المذكور لطرف شاهين باشا مامور اشغال السكة المذكورة
واذا كانت تلك المديرية لاتقدر على ارسال تلك الأنفار بالطوع والاختيار
فيصير جبرهم من طرفكم على التوجه وبعد ذلك ان لم يحصل توجههم ففى
الحال تعرضوا لطرفنا لأجل تعيين عساكر باشبوزق لجمعهم وابعائهم الى محل
العملية المذكورة جبرا وقهرا .

(الأمضاء)

(*) دفتر ٢٢ عابدين صادر تلغراف صورة التلغراف الشمفرة العربى
٢٦٣ ص ٥٩ فى ٧ ربيع الأول سنة ١٢٩٢ هـ - ١٨٧٥ م .

صورة الوثيقة رقم (٣٨)

خطاب يفيد رفض سكان بلدة أرقو وحفير والأردى من العمل في مدسكة حديد السودان

ورد للمعية تلغرافين من اهالى أخطاط أرقو وحفير والأردى التـابعين
مديرية دنقله بالتظلم من طلب أنفار منهم لعملية السكك الحديد السودانىة
بقولهم أن أنفار سولقيهم قليلة والأغلب جاريين تطبيق ساقيتين فى ساقية
بداعى قلة الأنفار واذا أخذ منهم أنفار لهذه العملية تعطل سواقيتهم من الزراعة
ويحصل فرار الاهالى ويؤول الأمر الى الخراب لآخر ما قالوه من هذا القبيل
على أنه من المعلوم أن أنفار تلك المديرية كثير حتى بهذا السبب حاصل توجه
بعضهم الى جهات بحر الغزال وخط الأستواء وكردفان ودارفور لأجل التشبث
فى ابياء الاهالى وشن الغارات عليهم لاسترقاقهم والأستمرار فى تجارة الرقيق
المنوعة قطعاً كما سبق أشعاركم بالتلغراف فحيذا لايرى سوى أن تظلمهم بما
سبق أيضاًه انما هو يقصد تخليهم من الأشغال المفيدة للوطن ومن الأقتضى
أن ينظر فى ذلك بطرفكم ويفاد سريماً عن كيفية هذه الأقوال الغير حقيقة لأجل
المعلومية .

(الأمضاء)

(*) دفتر ٢٢ عابدين صادر تلغراف - صورة التلغراف السفارة العربى
٣٤٢ ص ٧٣ فى ٢٢ ربيع الأول سنة ١٢٩٢ هـ - ١٨٧٥ م . من خيرى باشا
الى قائمقام حكمدارية السودان .

صورة الوثيقة (٣٩)

خطاب من مأمور أشغال السكة الحديد السودانية الى المعية

جواب يذكر أن مستر (جونسون) مهندس السكة الحديد السودانية طالب تعيين ستة مهندسين من أرباب الرتب الصغيرة وواحد آخر أما أن يكون برتبة البكباشية أو القائمقام لأشغال الهندسة لعملية السكة السودانية فيبروم العرض عنهم للأعتاب ، وأن وافق يصدر الأمر للجهادية بإرسالهم ويفاد .

(الأمضاء)

(*) دفتر ٥ معية وارد الأمانات صورة المكاتبه رقم ١٢٨ ص ١١١ في تاريخ ٣ رجب سنة ١٢٩٢هـ - ١٨٧٥م ورد في ٥ منه . من مأمور أشغال السكة الحديد السودانية الى المعية .

صورة الوثيقت رقم (٤٠)

خطاب من خيرى باشا الى مدير دنقله بشأن ارسال الأفراد
اللازمين لمد سكة حديد السودان

بشأن ٣٠٠٠ نفر المقتضى إرسالهم من مديريتكم لأشغال جسر السكة الحديد من عبكة وما فوق هل يمكن إرسالهم بمؤنتهم أم كيف وأن كان غير ممكن إرسال مؤنتهم معهم هل ممكن مداركة وإرسال ثلاثة آلاف وخمسمائة أردب ذرة لزومهم من مديريتكم بطريق البحر لحد محطات مرشد وسرس اللذين هما بين عبكة وسمنة أم لا وان كان ممكن تدارك وإرسال القدر المذكور من الأذرة فما مقدار ثمن كل أردب وتكاليف توصيلة لحد المحطات المذكورة فأنبيونا عن ذلك .

(الأمضاء)

(*) دفتر ٢٣ عابدين صادر تلغراف رقم ٥٠٨ ص ٨٦ فى ١٦ رجب
سنة ١٢٩٢ هـ - ١٨٧٥ م . من خيرى باشا الى مدير دنقله .

صورة الوثيقة رقم (٤١)

أمر كريم الى مدير دنقلة

أمر كريم منطوقه حيث اقتضت أرائتنا انفصال إدارة مديرية دنقلة من
التبعية الى حكمدارية السودان وتبعها لإدارة شاهين باشا مأمور السكة
الحديد السودانية .

فأصدرنا أمرنا هذا لكم للمعلومية بتتبع إدارة مديريتكم الى الباشا
المومي لليه من تاريخه كما اقتضت أرائتنا .

(*) دفتر ٢ أوامر عربى وثيقة ١٢٦ ص ١٠٤ فى ١٠ شعبان سنة
١٢٩٢ هـ - ١٨٧٥ م نأ

صورة الوثيقة رقم (٤٢)

أمر كريم موجه الى شاهين باشا مأمور السكك الحديدية السودانية

أمر كريم أنه لمناسبة ما هو جارى الآن من المباشرة في تركيب تمديد سكة حديد السودان تحت إدارتكم وكون جهة أسوان صارت تعد محل نقلية بالنظر لما هو جارى بها من نقل مهمات السكة المذكورة حتى أنه محصول هناك مركز من طرفي مأمورية السكة فمراعاة للتسهيل والاسعاف اقتضت أرادتنا أحالة بندر أسوان بما يتبعه من البلاد وقسم حلفا مع مديرية دنقلة تحت إدارتكم وصدرت أوامرنا تاريخه لمن يلزم بتفتيش قبلى بذلك وأنه سيرسل لطرفكم كشف بما هو باقى من الأموال والعشور وغيره لغاية ١٢٩١ هـ على النواحي التابعة ببندر أسوان وقسم حلفا للمبادرة في تحصيلها بمعرفتكم فيقتضى الهممة من طرفكم في تحصيل ذلك وأبعث صورة الكشف المذكور لحيوان المالية للمعلومية به وأصدرنا أمرنا لكم بما ذكر لاجراء أيجابية كما هو مطلوبنا .

(الأمضاء)

(*) دفتر أوامر عربى وثيقة ٢٢٤ ص ١٠٤ فى ١٠ شعبان سنة ١٢٩٢ هـ
أمر كريم الى شاهين باشا مأمور أشغال السكك الحديدية السودانية .

صورة الوثيقة رقم (٤٣)

أمر كريم الى تفتيش اقاليم قبلى

أنه لمناسبة ما هو جارى الآن من المباشرة فى تركيب وتمديد سكة حديد السودان تحت إدارة شاهين باشا وكون جهة أسوان صارت تعد محل نقلية بالنظر لما هو جارى بها من نقل مهمات السكة المذكورة حتى وأنه مجعول هناك مركز من طرف مأمورية السكة فمراعاة للتسهيل والأسعاف اقتضت ارادتنا احالة بندر أسوان لما يتبعه من البلاد وقسم حلفا مع مديرية دنقلة تحت إدارة الباشا المومى اليه كما أن الأموال والعشور المطلوبة من أهالى النواحي التابعة لبندر أسوان ونواحي قسم حلفه لغاية توت ٩١ يعطى بها كشف من طرفكم الى المومى اليه لتحصيلها منهم على مقتضاه وقد صدرت أوامرنا بما يلزم عن ذلك فى تاريخه وهذا لكم للمعلومية والاجراء على مقتضاه .

(الأمضاء)

(*) دفتر ٢ أوامر وثيقة عربية ٣٢ ص ٨٢ فى ١٠ شعبان سنة

١٢٩٢ هـ - ١٨٧٥ م .

٢٠٩

(م - ١٤ الوثائق التاريخية)

صورة الوثيقة رقم (٤٤)

خطاب من مامور اشغال السكك الحديدية يفيد
ما تم انجازه من ابنية محطة حلفا

سيدي حضرة صاحب السعادة :

وصلت أسوان يوم الأحد ٢٩ شهر شوال فلم أجد بها ولا بالمواقع الأخرى التي وراء الشلال ساحلا مائل السطح مستوفيا لما يجعله صالحا لأن تخرج فيه السفن بسهولة كل ما هو مقرر وروده من المهمات لذلك شرعت من فوري في عمل هذا السطح المائل .

ومحطة أسوان الجارى انشاؤها انما تقع في الجهة الشرقية على مسيرة نصف ساعة وأوشك الطابق الأول أن يتم بناؤه لولا أنه لم يسقف ولم تركيب شبابيكه وأبوابه ومبنى من الطوب الني ومونته الطين الصرف وأحيطت حواف النوافذ والعقود بأحجار من الدبش الصغير .

أما المحطة التي وراء الشلال أي المناوئة لجزيرة (فيلة) والواقعة في الجهة الشرقية فقد تم من بنائها نحو نصفه وهي مثل محطة أسوان في التصميم .

ورسم المحطتين عبارة عن ثلاث غرف مقامة على مستطيل ومظلة على ناصيتين وبذلك تكون جملة الغرف ستة .

وفي وادي حلفا يبدأ جسر السكة الحديدية من ساحل النيل في قرية عنجش الواقعة في شمال حلفا على نحو ساعة منها ويمتد الى قرب قرية عبكة الواقعة على مسافة ١٨ كيلومتر من مبدئه .

فأما ال ١٤ كيلومتر الأولى من هذه المسافة فالجسر فيها متهيأ لأن تبسط فوقه التضيان وقد أقيم على أحسن ما يكون من الكمال .

وأما الباقي بعد ال ١٤ كم فالجسر فيه ليس بالغا مرتبة التمام لأن بعض محاله لم يستوف بعد غايته من العمل والانشاء ، كما أن فيه محال أخرى

اعترضتها الأودية فلا تزال مفتوحة قد فهمت من المسيو (جونسون) ضرورة سدها بالبرابخ والقناطر وذلك ساسارح الى تشييد هذه الأبنية واقامتها . والمأمول أن يأتى العمال بعد ٥ أو ٦ يوم والذين يأتون من دنقلة لأجل انشاء الجسر اللازم أنشاؤه هذه السنة من عبكة فصاعدا ، فما هى الا ان يأتوا حتى يفتح العمل ونباشره فى هذه المنطقة مبادرين فى الوقت نفسه الى إصلاح الجسر المقام وسط القضبان عليه وقد صنع فى هذا المحل عنجشى ١٢٤٠٠٠٠ طوبة لبن فسوف يستعمل فى تشييد دار للحكومة ومنازل للمستخدمين والمهندسين وشونة ومخزن ومستشفى ومجزر وسوق وجامع ومدرسة صغيرة وبالجملة سنبدأ بعمارة هذه البقعة وتنظيمها بحيث تصبح نواة لمدينة صغيرة والقرية المذكورة انما تتألف فى الوقت الحاضر من ١٥ بيتا أكثرها يقيم فيه الموظفون بالأيجار وفضلا عن بيوت الأهلىين فان القرية قد بنى فيها مخبز يفى بخبز ٢٠٠ نفس وبنى طاحونة ومخزن صغير ومدخر للجبخانه .

والمحطة الواجب اقامتها هنا لم يبدأ بعد فى انشائها .

وفى يوم الأحد ١٤ من الشهر الحالى قام من المهندسين المدوبين لارتياذ سكة حديد دارفور فريق برئاسة المسيو سمسون المهندس وجهة الخرطوم ، كما قامت فرقة أخرى يوم الاثنين ١٥ من الشهر برئاسة المسيو بكويل المهندس متوجهة الى دنقلة فى طريقها الى دارفور حتى اذا تم للأشغال أن توضع فى نصابها وتودر فى محورها نفذت ما أنا عائد نيتى عليه من المضى الى المكانسمى (بوهين) لمعاينة موقع القنطرة المصمم انشاؤها هناك ومن بوهين الى دنقلة اتفقدها هى الأخرى .

الخميس ١٨ ذى القعدة سنة ١٢٩٢ هـ .

مأمور أشغال السكك الحديدية
(أمضاء)

(*) محنظة ٥٢ وثيقة رقم ٣٥٩ فى ١٨ ذى القعدة سنة ١٢٩٢ هـ -

١٨٧٥ م معية سنوية .

خطاب من حكمدار عموم الأقاليم السودانية يفيد ضرورة
تعيين مهندس أسكة حديد السودان بدلا من احمد عزمى

جواب بختم سعادة مهردار خديوى صورته سعادة الباشا حكمدار عموم
الأقاليم السودانية أرسل للمعية السنية تلغرافا رقم ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٧٨ م
يتضمن لزوم تعيين واحد مهندس اركان حرب الى سكة حديد السودان عوضا
عن احمد أفندى عزمى لداعى العيا الذى اعتراه ببصره ويرغب أنه اذا وافق
يتعين لذلك محمود أفندى صبرى معاون أركان حرب وأن لم يتوفق تعيينه
تعيين عبد الرازق نظمى أفندى المعاون أو مصطفى أفندى فضل الملازم أول ومن
يوافق تعيينه من هؤلاء يجرى إرساله لجهة حلفا وأشعاره عنه وحيث أنه من
مقتضى الإرادة السنية اجابة طلب الباشا المومى اليه لما يرغبه فى هذا
الخصوص بالنظر لأهمية هذه الامورية انه ينظر فى ذلك بالجهادية ومن يوافق
تعيينه لهذه الامورية ممن ذكروا يجرى ابعائه اليها فلزم تحريره لسعادتكم
بنت للمعلومية واجراء ما تقتضيه الحال فى هذا الخصوص على وجه مانوضح
وأشعار هذا الطرف عن يصير تعيينه وإرساله للمعلومية وإحاطة سعادة
حكمدار أفندم .

(الأضياء)

(*) صورة المكاتبه نمرة ٢٥ ص ٣١ من دفتر نمرة ٢٧ معية عربى
الصادر الى الجهادية فى ٨ القعدة سنة ١٢٩٥ هـ - الموافق ٣ أكتوبر سنة
١٨٧٨ م .

صورة الوثيقة رقم (٤٦)

خطاب من سعادة خيرى باشا الى سعادة حكمدار السودان
يفيد تعيين المهندس محمود صبرى أفندى ليتولى اشغال
سكة حديد السودان

انه بناء على التلغراف الوارد من سعادتك عن لزوم تعيين محمود صبرى أفندى معاون أركان حرب اشغال السكة الحديد السودانية بدلا من أحمد أفندى عزمى الذى أعتراه المرض فى بصره قد كتبت للجهادية عن ذلك وورد أفادتها رقم ١٢ القعدة ١٢٩٥ هـ نمرة ٤٧ بأنه صار تعيين الأفندى المذكور للمأمورية المحكى عنها وأنه كتب منها للمالية بصرف باقى استحقاقه لغاية ٦ نوفمبر ١٨٧٨ م وعند الصرف له من المالية يجرى ترحيله وإرساله لحل مأموريته فلأجل معلومية سعادتكم بذلك لزم تحريره .

(*) دفتر ٣٦ عابدين صادر تلغراف صورة التلغراف العربى رقم ٧٩٧ فى ٢٤ القعدة الموافق ١٢٩٥ هـ . من سعادة خيرى باشا الى سعادة حكمدار السودان . فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٨ م .

صورة الوثيقة رقم (٤٧)

خطاب الى مجلس النظار يفيد تعيين قومسيون لمعاينة امكانية مد سكة حديد الى السودان

انه بناء على التقرير المقدم من سعادة حكمدار عموم السودان والقرار الصادر من مجلس النظار في ٢٤ يوليو سنة ١٨٨٠ (١٦ شعبان سنة ١٢٩٧ هـ) ديوان الأشغال العمومية كلف بتعيين قومسيون مركب من أشخاص أصحاب دراية للتوجه ومعاينة الأشغال المقتضى اجراها لامتداد خط السكة الحديدية من وادى حلفا الى أمبيجول وبمقتضى قرار آخر من مجلس النظار رقم ٣ أغسطس سنة ١٨٨٠ م (٢٦ شعبان سنة ١٢٩٧ هـ) كلف القومسيون المذكور بفحص مسألة كيفية رى الاراضى الزراعية بجهات كرسكو وبربر ووادى الحجر التابع لمديرية دنقله .

فصار انتخاب المسيو جودنج أحد مستوظفى مصلحة الترع (التاريخ) لاداء هاتين المأموريتين وذلك برضا قومبانية مصلحة التاريخ المذكورة فالمسيو جودنج ارتض باجراء ما يلزم نحو ذلك حسب التعليمات التى تعطى اليه من نظارة الأشغال العمومية وطلب أن يترتب له ١٢٠ ليرة مصرية فى كل شهر وتكون جميع مصاريفه الشخصية من طرفه وأن يأخذ معه المسيو (هاباوت) بوظيفة مساعد مهندس بماهية شهرى ٧٠ ليرة مصرية وأحمد فهمى المهندس بالتاريخ وواحد كاتب وخمسة عمال هندسة ويرغب أيضا إعطاء ذهبية تكون أجرتها من طرف الحكومة وكذا جميع أجر نقل الآلات والمهمات وغيرها تكون على طرف الحكومة أيضا .

فيبلغ مصاريف القومسيون فى كل شهر ٣٢٠١٠٠٠ قرشا وزيادة على ذلك مبلغ ٢٢٦٠٠ قرش قيمة المصاريف العمومية اللازمة للنقل وخلافة .
١٢ أكتوبر سنة ١٨٨٠ م .

(الأَمْضاء)

(*) محفظة ٣٦ مجلس الوزراء (السودان) مذكرة لمجلس النظار .

صورة الوثيقة رقم (٤٨)

خطاب يفيد دراسة المعلومات الخاصة بمد سكة حديد السودان

ورد ذكر مسألة امتداد سكة حديد السودان وسكة حديد أسوان ورى
الأراضى بجهات كرسكو ووادي الحجر وبربر ومقياس النيل المراد انشائه في
مصب نهر عطبره .

تقدمت هذه المسائل للمجلس بناء على مذكرات أربع وردت عنها من نظارة
الأشغال العمومية في ١٠ يوليو ١٨٨١ م نمرة ٤٩ ، ٥٠ ، ٥١ ، ٥٢ وما معها
من صور التقارير والأوراق المرسله من طرف المهندس/موسيو جودنج السابق
تعينه لهذه الأمورية .

فصارت بشأنها مذكرة عمومية تباينت فيها الأفكار عن مزايا تمديد
سكة حديد السودان لحد أمبيجول كما طلب ذلك حضرة حكمدار عموم
السودان أو لحد فركة التي هي أبعد من أمبيجول كما ترى لموسيو جودنج
وما ينشأ عنها من تسهيل الأعمال التجارية وزيادة ارتباط السودان بمصر .

(*) مجلس النظار محفظة رقم ٥ هـ جلسات أكتوبر سنة ١٨٨١ م

صورة الوثيقة رقم (٤٩)

تقرير المسيو بيتيه

أن المهندس الموسيو بيتيه رئيس اللجنة المكلفة بالنظر والبحث في السكك الحديدية السودانية قد تكلم في تقريره الرقيم ٢٣ أكتوبر بخصوص تشغيل وتحسين سكك الحديد من أسوان الى الشلال ومن وادى حلفا الى سرس .

من أسوان الى الشلال :

طول هذا الخط ١٤ كم تقريبا .

بيان حالة الخط

وصف الخط وأدوات السكة الحديد اللازم لها تصليحات وتعديلات بوجه السرعة لزوم انشاء قنطرة حديد ذات مشاية بواسطة الأدوات الموجودة في وادى حلفا عوضا عن الكوبرى الخشب وهو المنفذ الوحيد للطريق من أسوان الى الشلال ولكافة الجهات الجنوبية .

تعديلات ضرورية في واجهة الحفر في الصخر اذ أن الواجهة المذكورة هي على هيئة عامودية زائدة المقدار والغاية من هذه التعديلات منع حصول التهايلات الخطرة .

لزوم امتداد الرصيف وطريق موصل للنيل ١٥٠ متر لمنع مصاريف صيانة البضائع من البحر لغاية عربات سكة حديد أو لتخفيض المصاريف المذكورة .
النظر في البحث في أحوال أشغال الخط .

طلب تجربة تخفيض الرسوم الحالية بقصد ازدياد الإيرادات ومنح
مناظرة الجمالة في نقل البضائع بواقى الأدوات المنوعة التى لم يصر استعمالها
البالغ قيمتها ٨٠٠ جنيه تقريبا وقد قدمت مصلحة السكك الحديد المصرية
طلبا بمشترى صندلين من حديد .

• ضرورة انشاء بعض مبانى وملاجىء لحفظ وصيانة الأدوات .

من وادى حلفا الى سرس :

طول هذا الخط ٥٧ كم تقريبا وهو تحت الشروع لأجل السودان لغاية
شندى .

عدم حصول نتيجة من التشغيل الحالى الجارى فى سكة الحديد فأنه فى
مدة التسعة شهور الاخيرة لم يسافر على الخط المذكور سوى ثمان قطارات .

• ضرورة مد الخط لغاية نقلة الجديدة (٣٤٢ كم) للاستحصال على اشغال
ذات مكاسب محققة أدوات كافية لمد ٤٠ أربعين كيلومتر فقط وموجودة بواقى
حلفا واسوان واسكندرية .

• اذا لم يصر التصميم على اجراء الامتداد المذكور فالأوفق ابطال التشغيل
الحالى او توقيفه .

• اذا صار ابقاء الحالة الراهنة على ما هى عليه فالأوفق نقل مركز ادارة
الفرعين من وادى حلفا الى أسوان وتكميل اشغال تحسين المبانى والطريق .

• أدوات موجودة بالمخازن بكمية وافرة مناسبة بيع الأدوات الغير اللازمة
البالغ قيمتها ١٠ر٠٠٠ جنيه .

• أدوات يمكن استعمالها عند اجراء توسيع الخط قيمتها ٢٠ر٠٠٠ جنيه
على الاقل وأدوات الخط الموجودة الآن توازى القيمة المذكورة .

• بواقى أدوات هندسية عظيمة المقدار وذات فائدة كلية للأشغال العمومية .

لزوم ساعة نهو مسألة الأدوات العديدة المعرضة لاستمرار التلف وذلك
• مما يوجب تنزيل قيمتها •

استلفات حسن أنظار المصلحة بخصوص خفيين قد أصابهما التعب في
أثناء تأديتهما الخدمة بمصلحة السكة الحديد ولم يحصلوا لغاية الآن على
• معاشهما •

• قلة ماهيات المستخدمين مع أن للبعض منهم ذو أهلية واستحقاق •

(الامضاء)

(*) المحفظة رقم ٣٦ مجلس الوزراء (السودان) ترجمة ملخص تقرير
• موسيو بيتيه •

صور الوثيقة رقم (٥٠)

ترجمة مذكرة

واردة من جناب الموسيو فنسنت المستشار الألماني

أن تشغيل سلك الحديد بين أسوان والشلال وبين وادى حلفا وسرس لم يأت لغاية الآن بنتيجة حقيقية فضلا عن أن تجارة هذين الفرعين الواهية تبين جليا قلة منفعتهما سواء كان فيما يختص بالمواصلات أو بما يتعلق بنقل البضائع .

فبناء عليه ومن حيث أن اقرب انشاء خط كامل للسودان لم يزل في حيز انغيب ومعرفة زمن الشروع فيه متعذرة فيكون والحالة هذه ترك هذا التشغيل من الصواب اذلا ايراد منه للخزينة بل لايسبب الا النفقة والمصاريف هذا مع عدم الخوض فيما يتعلق بالمحوظات العسكرية والحربية مع ذلك فمن الممكن بالحصص أن يصير ابقاء خط أسوان والشلال نظرا لما له من الأهمية بالنسبة لموقعه على أنه يلزم النظر في هذه المسألة والبحث فيها أما من خصوص خط وادى حلفا وسرس فلا بأس من لغوه وأبطاله وعلى حسب التقرير المقدم للإدارة من موسيو بيتيه المهندس المكلف بالنظر والبحث في مسألة سلك حديد السودان يوجد في اسكنزية واسوان ووادى حلفا وسرس كمية وافرة من الماكينات . والأدوات من كافة الأنواع ذات قيمة جسيمة وذلك ما عدا الأدوات الجارى استعمالها فيمكن والحالة هذه بيعها بطريقة سهله ومفيدة .

وعلى فرض ابقاء خط وادى حلفا فأرى مع ذلك اقتضاء المبادرة في اتخاذ الوسائط اللازمة لتبيع كافة الأدوات وغير الجارى استعمالها للاستفادة منها

وبناء عليه يجرى التتبيه على ناظر اشغال السودان التابعة له مصلحة سكك
حديد أسوان ووادي حلفا أن يحرر كشفاً محققاً بكافة الأدوات المذكورة فيكون
ذلك داعياً لتقديم طلبات مضمرة من طرف الراغبين .

(أمضاء)

(*) المحفظة ٣٦ مجلس الوزراء (السودان) المجموعة ٥٤ عام ١٨٨١ م .
ترجمة مذكرة واردة من جناب الموسيو فنسنت المستشار الألماني .

صورة الوثيقة رقم (٥١)

تقرير المسيو جودنج والخاص بسكة حديد السودان

انه عند وصولي الى وادى حلفا في يوم ١٠ ديسمبر ١٨٨٠ م وجهت أنكارى بكل اعتناء في مطابقة المسألة التي تختص بإنشاء السكة الحديد السودانية كما هو مدون بالتعليمات الصادرة لى من قبل سعادتكم فيوم ٢٣ أكتوبر ١٨٨٠ م فالآن اتشرف بأن أعرض تقريرى هذا على مسامح سعادتكم وأيضا الخرطة والأوراق التي تصحب التقرير المذكور وهي كالمبين أدناه : -

أولا - خريطة عمومية عن نهر النيل من وادى حلفه لحد شلال حنك مبينا بها السكة الحديد المنتهية من وادى حلفا لحد سرس وأن ذلك الجزء متمم على الحالة المطلوبة وجزؤ آخر محتاج التتميم وجزؤ آخر مطلوب انشاؤه لحد فركت خريطة (١) .

ثانيا - خريطة قطاع طولى للسكة الحديد من ابتداء كيلومتر ٨٨ لحد امبيجول ومبينا به محل صخر مستلزم له القطع في كيلومتر ٩١ خريطة (٢) .

ثالثا - خريطة عمومية عن وادى حلفا مبينا بها عمارات منشأة وعمارات مستلزم لها الانشاء حسب التصميم على خريطة (٢) .

رابعا - خريطة ورشة العمليات مبينا بها الآلات التي صار وضعها بها في محلاتها خريطة (٤) .

خامسا - خريطة مبينا بها الخط المطلوب انشاؤه لحد فركه خريطة (٥) .

سادسا - خريطة شلال كجبار مبينا بها محل الهويس المطلوب انشاؤه خريطة (٦) .

- سابعا - كشف عن الآلات المتحركة في وادى حلفا (الوابورات والعربات) .
- ثامنا - كشف عن الآلات التى صار وضعها بورشة العمليات في وادى حلفا .
- تاسعا - كشف عن العمارات التى صار نهوها وعن التى انهيت تقريبا في وادى حلفا .

عاشرا - مقايسة تكاليف انشاء السكة الحديد من سرس لحد امبيجول بما في ذلك تكاليف تتميم العمارات في وادى حلفا وأشغال آخر .

احدى عشر - مقايسة عن السكة الحديد المطلوب انشاؤها من امبيجول لحد فركت .

اثنى عشر - مقايسة عن تكليف عمل الهويس في شلال كجبار .

ثالث عشر - مجموع عمومي للمقايسات .

انه على حسب تعليمات سعادتكم اتقول على السؤال الاول انى اجريت امتحان ما صار اعماله من الأشغال وما الذى يلزم اجراه في الأشغال التى لم يجرى عملها . وعلى ذلك ابتمدى بذكر حالة الأشغال الموجودة بمحطة وادى حلفا وذلك كما المبين ادناه :

عمارات

اولا - محطة هذه العمارة مبينة بخريطة نمرة (٣) الملونة باللون القرمزى وموضوعه بالنهاية الشمالية لحوش المحطة (٢) ومقاسها هو ٣ متر متر طول في ١٦ متر عرض ومبناه بالحجر وبالمونة المخلوطة بالجير وفي حالة المتانة الجيدة وتتركب من دورين اولهم الدور الأرضى ثم الدور الأول وأن الأخير مبنى لأجل سكن عائلتين وأما الدور الأرضى فانه يحتوى على ستة أود كبار في بيت التربع وعلى أى الحالات فانهم لايقين لأشغال المحطة وهذه العمارة كاملة ما عدى داخل الدور الأرضى يحتاج لبعض أشغال من الخشب .

ثانيا - ورشة العمليات هذه العمارة هي اوسع وأهم من العمارات الموجودة في حوش المحطة ومقاسها هو ٧٢ مترا طول في ٦٠ سم و ٢٦ مترا عرض وتحتوى على ورشة لتصليح العربيات وورشة لتصليح الوابورات وورشة لتصليح القزانات ومحل المسبك وورشة لتصليح الوابورات وحيطان الورش المذكورة مبناه بالطوب الجيد والوونة المخلوطة بالجير وارتفاع البناء عن ميزانية القضيبي يبلغ ٥ مترا ولا تزال تحتاج لبناء مترتب زيادة حتى يصير تتميم البناء المذكور للارتفاع اللائق ومطلوب ايضا عمل السقوفات وان خريطة فمرة (٤) المبين بها رسم هذه الورشة توضح جيدا اللازم اجراء لتتيميم تلك العمارة وان الجزء المنتهى منها ملون باللون الاحمر والباقي تحت التتيميم مبين بخطوط اشعة اما الآلات التي صار وضعها مبينة على الخريطة ايضا وفي محلاتها المخصصة لها وكشف تلك الآلات مصحوب بهذا ويتضح منه ومن الخريطة ان عددا من الآلات التابعة يبلغ قدره (٢٥) قطعة موضوعين في محلاتهم بدون ان ينتفع بعملهم حتى يصير تتميم تلك العمارة .

ثالثا - محل القزان هذا المحل المجاور لورشة العمليات قد صار تتميمه في موازنة قضيبي السكة ويوجد فيه كورنشين معدين لقزانات كبار وموضعين في المحلات المخصصة لهم وان التكاليف المطلوبة لتتيميم هذه العمارة مندرجة ضمن المبلغ اللازم لتتيميم ورشة العمليات وان البئر والمدخنة اللازمة لمحل القزان ومحل المسبك صار تتميمهم .

رابعا - مخزن الفحم هذه العمارة صار تتميمها ما عدا وضع السقوفات وهي مبناه بالحجر والوونة المخلوطة بالجير ومقاسها هو ٣٠ سم و ٤١ مترا طول في ٥٠ سم و ٩ مترا عرض .

خامسا - مخزن البضاعة هذه العمارة مبناه بالحجر والوونة المخلوطة بالجير ومقاسها هو ٣١ سم و ٤١ مترا طول في ٥٠ سم و ٩ مترا عرض ومركب عليها الأبواب الكبيرة المتحركة للداخل ولم تنزل تحتاج الى سقوفات .

أن التكاليف اللازمة لتنظيم العمارات الغير منتهية مندرجة ضمن المقايسة باقى العمارات المنتهية ومندرجة في الكشف المصحوبة بهذا مبينة فى الخريطة وملونة باللون القرمزى وهم فى الاصل مشتملين على منزل مدير السكة وديوان السكة ومكتب المهندسين وجامع وسوق و (١٤) منزل لسكن المستخدمين اما العمارات الملونة باللون الاصفر ومبينة فى الخريطة أيضا هى المصمم على انشاؤها ويرى أن جميع هؤلاء المنازل والمكاتب صار تأسيسها بحالة منتظمة بالنسبة للوضع المصمم عليه كى يشكلوا بلدة على هيئة السيمترية أما الخمسة قمائن المندرجة بالكشف لم يصير وضعهم على الخريطة المقايسة لكونهما تشيدوا مؤقتا لأجل حريق الجير والطوب حيث اتى وضعت المحطة وباقى العمارات فارجو من سعادتكم توجيه الأناظر الى حالة السكة الحديد الدائمة المنشأة من وادى حلفا لحد سرس فمناظرة خريطة (١) يوجد الخط الأزرق الملائن يورى أن هذا الخط الداعى صار تنميته من وادى حلفا لحد سرس ويبلغ طوله (٥٤) كم وكان جارى تشغيل ٣٠ كم بغاية الانتظام من منذ سنة ١٨٧٧ م وحدث أنه يلزم انشاء قنطرة فى كيلومتر (١٠) عوضا عن القنطرة الصغيرة التى عرضها (٥) أمتار وقد طغى عليها بالسيل فهدمت وفى ذاك الوقت استعوضت بقنطرة من خشب لعدم عطل التجارة أما باقى العقود والقناطر وجدوا فى حالة جيدة ولم يناثروا من حصول الحوادث الفجائية الناشئة عن انصباب السيول وحركة القنطورات وأما فتحات القناطر ذات الخمسة والعشرة أمتار فى الاتساع لم تنزل باقية من غير تنظيم حيث تحتاج للمصببات الحديد وفى الوقت الحاضر تتركب عليهم مؤقتا قطع من الأخشاب التى يلزم تعويضها بالمصببات الحديد اللازمين لهم ومنتظرا صدور الأمر بترحيلهم من مخزن اسكندرية وبما أنه سبق عقد الشروط اللازمة لأجل ترحيل تلك المصببات وقد صار دفع الأجره فعلا فلم أدرجها ضمن المقايسة وأن مهمات السكة الدائمة أقول أنها فى حالة جيدة ما عدا المسافة الكافية ما بين كيلومتر ٤٠ و كيلومتر ٤٥ حيث تحتاج الى التصليح قد تبين فى الخريطة العمومية لوادى حلفا نمرة (٣) بالخطوط الزرق الملائنه سكك الحديد الدائمة بالحال التى هى عليها وأما الخطوط الزرق الأشعة تورى السكك الحديد الدائمة اللازم أعمالها لتنظيم حوش المحطة ٠ على السؤال الثانى من التعليمات التى أعطيت الى وطلب منى بها

أن أصمم على الأشغال اللازمة اجراها لحد أمبيجول أقول لما صار تميم التفقيش من وادي حلفا لحد سرس تقدمت لأجراء الكشف على الخط الكائن ما بين سرس وأمبيجول وهو الجزء الذي كان تحت الانشاء وقد تبين على خريطة (نمرة ١) بالأزرق الأشعة جزء من الخط الذي صار انشاؤه فعلا على الميزانية المطلوبة ومسافة ٣٤ كيلومتر وسبق انشاؤه من نحو الستين وكسور ولم يلتفت إليه باى حالة كانت وهو باقى الآن منتهى من أشغال المصطحات والقطاعات ولم تحصل له اطلاق مطلقا من سحق الرمل أو نزول الامطار وانه فى حالة سهلة لأن يتركب عليه الخط الدائمي فى الحال ما عدا الكيلومتر الاول من بعد سرس محتاج لمثال الرمال التى تراكمت عليه القناطر اللازمة انشاؤها لهذا الجزء وقد صار درج تكاليفها ضمن المايسة قد يوجد من بعد كيلومتر ٨٨ صخرة صعبة يلزم قطعها على عمق ١٠ر٥٧ متر وصار ازالة وقطع ثلثاى منها والثلث الباقى لم يزل محتاج للقطع . بمناظرة القطاع الذى عمل ورسم وسمى بخريطة نمرة (٢) يوجد أن بالجزء الملون باللون الأحمر يدل على الذى صار قطعه وازالته وهذا صار التحقيق منه بواسطة عمل الميزانية أثناء المأمورية وبما أنه صار ازالة ثلثاى هذا القطع الصعب فأقول عن تعيين أن باقى العمل لحد أمبيجول الذى مسافة ١٣ كم هو سهل كما هو مبين بالقطاع وأنه لا يوجد أى صعوبة هندسية أثناء العمل وهذا القسم الأخير الذى صار التكلّم عنه مبين بالخريطة نمرة (١) بخط أحمر ملآن من الضرورى أن يصير بناء محطة أمبيجول وتكاليف البناء مندرجة ضمن المايسة .

أشغال التلغراف

فى الوقت الحالى لا يوجد بالسكة خط تلغراف وانه من الضرورى جدا أن يكون موجود خط تلغراف دائما لاجل تشغيل وموافقة الخط وبما أن السكة الحديد موضوعة على الشاطيء الشرقى للنيل وخط التلغراف المصرى على الشاطيء الغربى وعلى ذلك لا يمكن إيصال المخاطبات واذا وافق انشاء خط التلغراف للسكة مكن إيصال الأثنين عند الاحتياج بتعدية النيل فى كيلومتر ٤٥ من وادي حلفا حيث النهر ضيق جدا وبواسطة الانتفاع بالجزائر وأعمدة

التغراف الطويلة فلاتمس الحاجة للتداخل في السفر بالنيل ومبلغ تكاليف هذا:
الخط مندرج بالمقاييسه .

ردا على السؤال الاخير حيث المدون بالتعليمات اقول انه صار تحرير
الكشف اللازم عن الآلات المتحركة الموجودة بالسكة الحديد السودانية وهي
كافية لأشغال الخط المنشئ في الوقت الحاضر أما في حالة ما يصير امتداد الخط
المذكور فقد تحرر كشف عن الآلات المتحركة المطلوبة أن تكون زيادة مع تكاليفها
بوجه التقريب وأما الآلات والمهمات اللازمة للتصليح هي كفاية والحالة هذه
وأما يلزم تغييرها بعد الاستهلاك . وأما ما يختص بمواد الحريق فهذا
لايوجد الآن بالقرب من السكة الحديد السودانية وأن الفحم معناد جلبه من
مصر ويصير ترحيله بالسهولة بواسطة الذهبيات حالة كونه يتكلف لغاية
الوصول الى وادى حلفا ٨ قروش القنطار الواحد حيث انتهى الآن التقرير عن
السكة الحديد لحد أمبيجول وأعطيت المقاييسه عن تكاليف الأنشاء والتتميم
هذا الخط فأرجو سعادتكم توجه الأنظار في مسألة أنشاء وامتداد السكة الحديد
السودانية من أمبيجول لجهة الجنوب لاجل ذلك قد رسمت خريطة نمرة (١)
التي بها اذكر أنكارى بغاية الوضوح (بعد المطالعة الزائدة) عن النقاط التي
يلزم توصيل السكة الحديد اليها نظرا للاحوال الراهنة وحيث مذكورا
بالتعليمات أن سعادة رؤوف باشا أورى عن توصيل السكة الحديد وامتدادها
لحد أمبيجول وجناب الكولونيل غردون سلف سعادته أورى عن امتداد السكة
الحديد المذكورة لحد عمارة ، ومع ذلك لايمكن هناك مسألة خلاف توصيل السكة
وضرورة امتداد الخط بعد شلال دال وايصاله لحد فركيت أو عمارة لأنه بعد
البحث الدقى على النيل وجدت أن فركة هو المحل الالىق لتكميل الخط وفي هذه
الحالة يكون انتهى الخط المذكور في شمال عمارة حيث أن النيل ما بين هذين
المطين قابل للسياحة بغاية السهولة ومن ذلك يصير توفير تكاليف أمتداد
الخط مسافة ٢٥ كم وأن خريطة نمرة (١) تبين بالسهولة السبب الذى حملنى
وجبرنى على امتداد السكة الحديد جنوب شلال دال بمعنى أننا ننفذ من
الشلالات تنجور - عكاشة - دال . في حالة ما اذا صار توصيل وامتداد
السكة الحديد لحد أمبيجول حسب ما تورى من سعادة رؤوف باشا فكانه

لم ينتفع ولم يتحصل على الفرض المقصود من السكة الحديد بمعنى أن أصعب جزء من النيل واقع ما بين أمبيجول وفركة لايزال معدا لسفر التجارة فيه بواسطة المراكب ويظهر من خريطة نمرة (١) أن بعد مباحة أمبيجول لجهة الجنوب يوجد أول شلال هو شلال تنجور خطر جدا وكثير ما يحصل فيه خطرات في سير المراكب ثم يلى ذلك شلال عكاشه ودال المخيفين وهذا الأخير هو الأعظم ضررا وخطرا بدون استثناء في السفر فيه الى شمال دنقلا وفي هذه المسافة القصيرة البالغ قدرها ٧٥ كم نجد شلالات متوالية وأنه لا يمكن أن تكون للسكة الحديد السودانية سكة تجارية وينتفع بها مالم تفارق وتمتد بطول هذه الشلالات .

في خريطة (١) قد تبين خط سكة الحديد هذا بخط أشعة أحمر لحد فركت باستعلام من طرف المورد بحتقلا المسمى الشيخ هارون اتضح أنه سنوى لا بد وأن تنجيز المراكب المشحونة بالصمغ في شلال دال واتضح منه أيضا أنه قد انجبرت عشرة مراكب في سنة واحدة من السنين في هذه النقطة - وأنه نادر جبر اقل من أربعة مراكب وفي هذه السنة حصل جبر سبعة مراكب ما بين شلالى كجبار وسمنة وفقد أربعة منهم في شلال دال وقد نظرت اثنين ملقين مجبورين أثنا السفرية جهة الجنوب وقد فقدت جميع البضاعة منهم وقد ذكرت مسألة جبر هذه المراكب (٥) لظهار وتبين الخطوات التي تحدث من السفر في النيل ما بين شلال دال وأمبيجول ويتضح أيضا الفوائد التي تنتج من امتداد السكة الحديد لحد فركة وأن التجار لفي خوف عظيم من أن مياه شلال دال والشلالات التي بعده تفقد تجارتهم وأما إذا امتد خط السكة الحديد فلا ريب من أن التجار المذكورين يأمنون على نقل تجارتهم بها أولى سواء من سفرهم في النيل وإنى على يقين من حصول الفائدة العظمى لوصول التجارة من الجهات البحرية والقبلية وسفريتها بالسكة الحديد إذا صار امتدادها فضلا عن كونها تزداد على الأقل بمقدار الضعفين ومن ذلك ينتج الفائدة العظمى للطرفين .

بعد نهو هذه الصعوبات الناشئة عن السفر بالنيل بواسطة امتداد السكة الحديد لحد فركة يمكن السفر في النيل بالسهولة لحد شلال كجبار وهي

مسافة ١٥٠ كم وقد وجد أن هذا الشلال هو خطر للسفر فيه لأنه يوجد في مسافة ٢٨٠ م منه ، ١٥٠ م انحدار المياه ولأجل إزالة هذا الخطر وتسهيل تجارة السودان يمكن عمل هويس كما هو مبين بالخريطة نمرة (٦) التي صار عملها أثناء سفرية المأمورية لجهة الجنوب ويرى من الخريطة أن المحل المراد عمل فيه الهويس في الشاطئ الشرقي للنيل حيث توجد المياه العميقة . بعد هذا الشلال أو جهة الجنوب منه فالنيل قابل للسفر فيه على مسافة ٤٠ كم لحد شلال حنك الذي فيه محتمل انشاء سكة (ترامواي) حتى بواسطتها تمتنع صعوبات هذا الشلال وما دام صار انشاء الهويس المتقدم ذكره ووضع علامات في النقط المختصة في النيل فصار من السهل تجنب خطوات الصخور الغاطسة في النيل وامكن حينئذ للتجار أن يعبروا النيل بتجارتهم من غير خوف من مروى والدابه وفتلا لحد فركة ويصير نقل البضائع والتجارة بالسكة الحديد لحد حلفه ومنها تسافر الى جزيرة فلي بالنيل التي منها تمتد السكة الحديد بطول الشلال لحد أسوان اذا صار العمل بموجب هذا التصميم فطريق القوافل من دارفور وجهة الغرب يكونوا ملغيين ويظهر من ذلك منفعة السكة الحديد السودانية .

الايادات المحتملة تحصيلها من السكة الحديد السودانية في حال امتدادها لحد فركة هي كالاتي . قد بلغ مقدار الايرادات المتحصلة من السكة الحديد ما بين حلفه وسرس من أجر المتسافرين والبضائع عن سنة ١٨٨٠ م مبلغ ٤٢٧٦ جنيه مصرى فاذا صار نهو وامتداد الخط لحد فركة يبلغ مقدار الايرادات مبلغ وقدره ، ١٤٩٦٦ جنيه مصرى وبالنسبة لتسهيل بضائع التجار من امتداد السكة فيكون الايراد المتحصل الضعف اعنى مبلغ ٢٩٩٣٢ جنيه مصرى ، يعين من هذا ٤٨٪ لمصاريف التشغيل فيكون مقدار الايراد المستجد مبلغ ١٥٥٦٥ جنيه مصرى أو نحو ٣٠٥٪ من مبلغ ٢٣٢٠٠٠ جنيه مصرى كما هو مندرج بالمقاييسه .

(الأمضاء)

توماس جـودنج

رئيس مأمورية استكشاف السكة

الحديد السودانية

مقاييس السكة الحديد السودانية من سمس لحد أمبيجول (١٠١ كيلومتر)
تشمل تكاليف اتمام العمارات بوادى حلقه وأشغال أخرى :

اشغال الجسور

متر مكعب

- ١٧٩٨٢ قطع وردم جسور •
- ٧٧٣٦٩ حفر وعمل الجسور •

متر مكعب ٩٥٣٥١

١٦٠٢٧ جنيه مصرى تكاليف المقاييسه •

الحالة الدائمة

هذه المقاييسه تشتمل على الآتى - اثمان مهمات وترحيلها لحد وادى حلقا
وتركيب القضيب والتصليلات العمومية هذا بخلاف الفلنكات لكونهم
موجودين •

جنيه مصرى

٢٤٦٠٦ تكاليف المقاييسه •

قناطر وعقود

مجموع كمية البناء يشتمل على ٣١٠٢ متر مكعب وهذه المقاييسه لم
يدخل فيها آلات التشغيل لكونها موجودة •

جنيه مصرى

٣١٠٢ تكاليف المقاييسه •

تلفـرات

هذه المقايسة تشتمل على اعمدة حديد (ومغازل) وسكوك وآلات وترحيل المهمات المذكورة :

جنيه مصرى

٢٦٠٠ تكاليف المقايسة

ورشة العمليات ومحل القزان

هذه المقايسة تشتمل على اشغال البناء وريسي لزوم الآلة وكراسى لتزكيب الريس عليها ومواسير لزوم البخار ومواسير لزوم المياه ومناجل وسير جلد وترحيل المهمات المذكورة :

جنيه مصرى

٣٠٦٠ تكاليف المقايسة / آلة لرفع الوايورات والمثقلات لغاية ٤٠ طوليناظ

لزوم ورشة العمليات هذه الآلة من طول ١٢ متر وترفع ٤٠ طونيلاته

بشراها ووضعها وترحيلها .

١٠٠٠ تكاليف المقايسة .

مخزن العربيات

٨٠٠ هذه المقايسة تشتمل على الأرضية والسقوفات والأبواب والشبابيك

واشغال البناء . الخ .

مخزن البضائع والفحم

هذه المقايسة تشتمل على مشترى السقوفات ووضعها . الخ .

٦٠٠ تكاليف المقايسة .

عمارات الخطّة

هذه المقاييس تشتمل على اشغال الأخشاب في الداخل مما جفيعه ...

النخ	•
جنيه مصرى تكاليف المقاييس	• ٤٠
<hr/>	
المجموع	٥١٨٣٥

عمارات محطة ١٠١ كيلومتر (أمبيجول)

هذه المقاييس تشتمل على اشغال البناء وتركيب القضيب ومحلات

الانتقال	•
جنيه مصرى	•
تكاليف المقاييس	• ٢٠٠

هيئة تحويل وقناطر لزوم الوزن

هذه المقاييس تشتمل على صوانى تحويل العربيات والوابورات وقناطر

الوزن وترحيل المهمات المذكورة	•
جنيه مصرى	•
تكاليف المقاييس	• ١٢٠٠

المهندسين وماهوية الاشغال

هذا يشتمل على تعاريف على الخرط والرسومات ووضع الاشغال

على الأرض وملاحظة التعليمات	• ٤٧٠٠
مقاييس تكاليف السكة الحديد السودانية من كيلومتر ١٠١ لحد	•
كيلومتر ١٧٦ (من أمبيجول لحد فركة)	•

اشغال الجسور

متر مكعب

• قطع وردم جسور	٢١٠٠٠
• حفر لعمل الجسور	٧٥٠٠٠٠

هذه المقاييس لم يدخل فيها آلات التشغيل الداعي وجودها بالسكة
السودانية •

جنيه مصرى

٥٠٢٥٠ تكاليف المقاييس

الحالة الدائمة

هذه المقاييس تشتمل على الآتى :

اثمان مهمات وترحيلها لحد وادى حلفه وتركيب القضيب والتصيليات

العمومية •

جنيه مصرى

٨٣٩٨٦ تكاليف المقاييس / قناطر وعقود

• مجموع كمية البناء تشتمل على ٤٩٥٠ متر مكعب

٦١٨٧ تكاليف المقاييس

تلف راف

هذه المقاييس تشتمل على اعمدة حديد وآلات (ومغازل)

• ١٩٣٤ تكاليف المقاييس

عمارات الحطة

محطة فى عكاشة ومحطة فى فركة / وهذه تشتمل على المبانى وخطوط

• الاتحاد

جنيه مصرى

تكاليف المقايسة .	٥٠٠
(آلات متحركة) الوابورات والعربيات تشتمل على ٦ سنة وابورات .	
و ٦٦ سنة وستون عربية ، وعربية سبنسة وترحيل المهمات المذكورة .	
تكاليف المقايسة .	٢٣٤٠٠

محطات الأنتقال

تشتمل على ٨ نقط كاملة ٤ لكل محطة وترحيلهم .	
تكاليف المقايسة	٣٠٠

المهندسين ومأمورين الأشغال

تشتمل على تحضير الرسومات ووضع الأشغال على الأرض .	
وملاحظ التعليمات .	
تكاليف المقايسة .	٧٦٠٠

امتداد السكة الحديد لحد أمبيجول (كيلومتر ١٠١)

جنيه مصرى

أشغال الجسور	١٦٠٢٧
الحالة الدائمة	٢٤٦٠٦
عقود وقناطر	٣١٠٢
تلغراف	٢٦٠٠
ورشة العمليات ومحل القزان	٣٠٦٠
آلة لرفع المثقات لزوم ورشة العمليات	١٠٠٠
مخزن العربيات	٨٠٠
مخزن الفحم والبضاعة	٦٠٠
عمارة المحطة	٤٠
عمارة محطة كيلومتر ١٠١	٣٠٠
هيئة التمويل وتقنطرة الوزن	١٢٠٠
المهندسين ومأمورين الأشغال .	٤٧٠٠
الجملة .	٥٧٩٣٥

امتداد السكة من كيلومتر ١٠١ لحد كم ١٧٦

جنيه مصرى

اشغال الجسور	٥٠٢٥٠
الحالة الدائمة	٨٣٩٨٦
عقود وتقاطر	٦١٨٧
تلغرافاً	١٩٣٤
عمارات المحطات	٥٠٠
آلات متحركة	٢٣٤٠٠
نقط انتقال فى المحطات	٣٠٠
المهندسين ومأمورين الأشغال	٧٠٠٠

جنيه مصرى ١٧٣٥٥٧

مقايسة مضافة على المقايسات • ٢٣٢١٩٢

عن انشاء هويس مرور المراكب من شلال كجبار وسكة (ترامواى) فى شلال حنك محتمل أن تكاليف الهويس فى كجبار تبلغ جنيه مصرى ٥٠٠٠٠٠
تكاليف السكة (الترامواى) بعرض السكة الحديد فى حلقة محتمل مبلغ ٣٠٠٠٠٠ جنيه مصرى •

ملحوظات

هذه المقايسة عملت فى حالة اذا صار انشاء وامتداد السكة الحديد لحد
فركة وان ترحيل المهمات يكون باقل مصاريف •

كشفت الواجورات والعربيات بوادى حلفا

عدد	
٣	وابورات كبيرة
٢	وابورات صغيرة
٤	عربيات لزوم الركاب
٢	عربيات سبنسة
٥	عربيات مغطية
٥٠	عربية مكشوفة لزوم البضاعة

٦٦

ملحوظة

واحد وابور كبير كان جارى استعماله فى العمل وهو ضمن وابورات
النسكة الحديد السودانية بوادى حلفا .

كشفت عن الآلات الموجودة فى ورشة العمليات بوادى حلفا ورشة تصليح الواجورات

عدد	
١	مخرطة بطارة
١	مجرش
١	آلة تخطيط
١	مخرطة بوصة ١٢
١	حجر صنفرة
١	مثقاب
١	مخرطة دوران
١	مخرطة بوصه ٦
١	آلة قطع
١	مخرطة بوصه ١٠
١	مثقاب موازى

ورشة تصليح العرييات

عدد

- آلة عمومية ١
- آلة القشط ١
- آلة الخرق الرأسى ١
- منشار دوران ١
- منشار لزوم الكتلة ١
- آلة الأبرة لزوم الفلنكات ١
- آلة مطرقة لزوم الفلنكات ١
- مجرش ١
- حجر صنفره ١

محل الوابورات

عدد

- وابورات كبار موازنة واحدة ٢

محل المسبك

عدد

- فرن ١

ورشة الحدادين

- كور ٦
- مطرقة ١
- مجرش ١
- مروحة لزوم جذب الهواء ١
- آلة الحزز والقص ١

كشفت عن العمارات
المنتهية والغير منتهية بوادى حلفا

	عدد	
محطة السكة الحديد	١	
صار تميم عمارت ومرغوب اتمامهم حسب المقرر بالمقاييسه *	ورش العمليات	١
	محل القزان	١
مخزن الفحم	مخزن بضاعة	١
	محل الغسيل	١
	مخزن المهمات	١
طاحونة ومخبز	١	
مخزن البارود	١	
منزل مدير السكة	١	
ديوان السكة	١	
مكتب المهندسين	١	
منازل السكن	١٤	
جامع	١	
مدرسة	١	
منزل لزوم خوجة المدرسة	١	
وكالة	٣	
مكان	٢٢	
قماين	٥	
محطة لزوم أخذ المياه	١	
	٦٠	

(*) المحفظة ٤٦ مجلس الوزراء السكة الحديد السودانية - ترجمة تقرير
المسيو جودنج المؤرخ في ٣١ مارس سنة ١٨٨١ م *

صورة الوثيقة رقم (٥٢)

تقرير يفيد استئناف العمل في انشاء السكة الحديد السودانية

ان اللجنة التي تشكلت بناء على قرار مجلس النظار الصادر في ١٠ نوفمبر سنة ١٨٨١ م الموافق ١٨ الحجة سنة ١٢٩٨ هـ للنظر في مسألة استئناف العمل في انشاء السكك الحديد السودانية قررت لزوم انجاز انشاء هذه السكة مع غاية النشاط والهمة على امتداد نهر النيل لغاية النقطة التي منها ينطلق السير بالسفن اعنى لغاية دنجلة الجديدة وقد توضح بالخرطة الملحقة بهذا بيان مواضع النقط المنوه عنها في هذا التقرير وقد تم من السكة المذكورة قسم ادارة جارية الآن فيه وادى حلفا الى شاروش (مسافة ٥٤ كم) ومن شاروش الى امبيجول (مسافة ٤٧ كم) فاعمال الحفر والردم قد انتهت تقريبا وموجود بالجهة المذكورة من المهمات مقدار عظيم ولا يلزم لأتمام عملها والشروع في ادارتها أكثر من ٥٠٠.٠٠٠ ليرة استرلينية . انما هذا القسم الذى يبلغ مجموع طوله ١٠١ كم لا يأتى الا بفائدة واهية جدا الآن .

طريق الملاحة لم يزل امام امبيجول ممنوعا بشلال هنك وخيبر والشلالات التي يلى بعضها بعضا بلا انقطاع فيما بين دال وامبيجول فلا تبلغ فائدة السكة المذكورة حد المقصود من حيثية توسيع نطاق التجارة الا اذا وصلت الى المراكز التي يسهل وصول البضائع اليها بطريق النيل ويتوصل اليها من الطرق الداخلية أيضا وهى دنجلة الجديدة أو دابه .

وبناء على ذلك بحثت اللجنة في مشروعين الاول مقدم من المسيو جودنج ضمن تقريره الأخير والغرض منه مد السكة الحديدية الى جهة فركة امام شلالات دال وعمل هويس بجهة خيبر وانشاء ترعة جانبية للنيل بجهة هنك طول ٤ كم تقريبا وعمل هويس عليها كى يتيسر للسفن اجتياز الشلالين المذكورين .

والثانى المقصد منه مد السكة الحديدية الى امام شلال هنك الى دنجله

الجديدة وفي الواقع فانه من اللازم أن يكون موجودا في النقطة التي تجعل مبدأ للسكة مراكز ومخازن يجب انشائها برمتها إن لم يكن تلك النقطة مركزا ذا أهمية .

وإما التكاليف التي يستدعيها تنجيز المشروعين المتقدم ذكرهما فهما :

المشروع الأول

٥٠٠٠٠٠	ليرة استرلينية تكميل الخط من ساروس الى أمبيجول
١٨٧٥٠٠٠	انشاء الخط الواقع بين أمبيجول وفركة مسافة ٧٥ كم
٢٥٠٠ ليرة	استرلينية الكيلو الواحد بما فيه العربات .
٣٠٠٠٠٠	هويس خيبر
٥٠٠٠٠٠	ترعة وهويس هنك
٣١٧٥٠٠٠	ليرة استرلينية

المشروع الثاني

٥٠٠٠٠٠	تكميل الخط من ساروس الى أمبيجول
١٨٧٥٠٠٠	انشاء الخط الواقع بين أمبيجول وفاركة
٥٦٢٥٠٠٠	انشاء الخط الواقع بين فاركة ودفجله مسافة ٢٢٥ كم
٢٥٠٠ ليرة	استرلينية .
٨٠٠٠٠٠	ليرة استرلينية .

فاذا قارنا المشروعين أحدهما بالآخر من حيثية المنفعة التي تعود منهما لا من حيثية تكاليفه من المصاريف اتضح لنا جليا أن الثاني هو الأرجح فانه يفتح للتجارة طريقا طوله ٤٠٠ كم بخلاف الأول فانه قاصر على مد السكة بمسافة ١٧٦ كم فقط من وادي حلفة الى فاركة ومع هذا فان تلك المسافة لا بد من امتدادها أيضا لغاية فركة فيما بعد عندما يتيسر ذلك للحكومة وحينئذ الأعمال التي تكون قد أجريت بمبلغ ٨٠٠٠٠٠٠ ليرة استرلينية لأجل اجتياز

شلاطات خبيبر وهناك تبقى بدون نمرة وحيث أنه ليس هناك وجه يقضى بترجيح المشروع الأول سوى أحوال الميزانية فاللجنة قررت باتحاد الأراعتريج المشروع الثاني وأنه يمكن الوصول الى تكميل السكة من وادى حلفا الى دنجله بطريقة لا يترتب عليها زيادة شىء على مربوط الميزانية وهى أن يعطى للشركة عملية انشاء الخط من أمبيجول الى دنجلة وأدارة السكة من وادى حلفا الى دنجلة وتتعهد لها الحكومة بفائدة معلومة وأن تكلف الشركة ذاتها بتكميل القسم الواقع بين ساروس وأمبيجول بالمقاولة على ذمة الحكومة وأن تتنازل الحكومة لها عن القسم الواقع بين وادى حلفا وأمبيجول باعتبار ٢٥٠٠ ليرة استرلينية ثمن الكيلومتر الواحد فتبقى هذه القيمة مطلوبة من الشركة ويحسب منها مبلغ ٥٠٠٠٠ ليرة استرلينية قيمة الأعمال اللازم اجراءها بين ساروس وأمبيجول ثم المبلغ الذى تستحقها الشركة من الفائدة التى تتعهد لها بها الحكومة وان يكون للحكومة الحق فى مشتري كامل الخط من وادى حلفا الى دنجلة فى أى وقت شاءت والا فالخط المذكور يرد للحكومة بعد مضى مدة معلومة وقد يمكن تسهيلا لأدراك نتيجة الطريقة المذكورة أن نطبقها على التكاليف التى قدرها الميسو جودنج فى تقريره واستحسنتها اللجنة وذلك ان انشاء الخط من أمبيجول الى دنجله بمسافة ٣٠٠ كم بواقع كل كيلومتر ٢٥٠٠ ليرة استرلينية يتكلف على الشركة مبلغ ٧٥٠٠٠٠ ليرة استرلينية يبلغ مع قيمة الفائدة التى يجب أداؤها عليه مدة الانشاء نحو ٨٠٠٠٠٠ ليرة استرلينية ثم يضاف اليه ما تخصصه الشركة لأخذ الخط الموصل من وادى حلفه الى أمبيجول وقدره ٢٥٠٠٠٠ ليرة استرلينية فتكون جملة المبالغ التى تؤدى عليها الفائدة (١٠٥٠٠٠٠ ليرة استرلينية) وافرض أن أقل الفائدة ٥٪ يبلغ مقدارها سنويا مبلغا لايزيد عن ٥٢٥٠٠ ليرة استرلينية فمطلوب الشركة عن عملية تكميل الخط من ساروس الى أمبيجول بالمقاولة وقدره (٥٠٠٠٠ ليرة استرلينية) يحسب منه أصل ٢٥٠٠٠٠ ليرة استرلينية التى تبقى مطلوبة من الشركة فى نظير مشتراها (١٠١ كم) الواقعة فيما بين وادى حلفا وأمبيجول فيبقى تحت يدها مبلغ ٢٠٠٠٠٠ ليرة استرلينية يحسب لها منه قيمة ما تستحقه من الفائدة .

فالىلجنة لاترى مانعا من قبول الحكومة ابرام اتفاق مبنى على الوجه

المتقدم لأنها من الآن على يقين من إمكانها القيام بوفاء الفائدة عن الأربع سنين
التي تلى افتتاح السكة بغرض انه من بعد مصاريف ادارتها لايتبقى شيء
من إيراداتها لسداد الفائدة في جميع المدة المذكورة والمنظور ان إيراد السكة في
وقت افتتاحها يزيد بكثير عن مصروفاتها وانه بعد مضي قليل من الزمن يكفي
تلك الزيادة لسداد الفائدة بتمامها .

ويكفينا برهاننا على إمكان الوصول الى هذه النتيجة ان إيرادات القسم
الذي ادارته جارية الآن فيما بين وادي حلفه وساروس كانت في سنتي ٧٩ ،
٨٠ تزيد من مصروفاته وأن هذه الحالة قابلة أيضا للتحسين لاسباب
ثلاثة وهي : -

الأول - بالنظر الى تقدم التجارة مع البلاد السودانية كما يدل على ذلك مقدار
الإيرادات المتحصلة من السكة التي ادارتها جارية الآن فانها بلغت
في سنة ١٨٧٨ م (٣٦٢٠) ليرة مصرية وفي عام ١٨٧٩ م (٥٠٨٣)
ليرة مصرية وفي عام ١٨٨٠ م (٧٣٦٠) ليرة مصرية أي انها
تضاعفت في مدة سنتين .

الثاني - لأن مد سكة طولها ٤٠٠ كم يجلب التجارة أكثر مما تجلبه سكة
طولها ٥٠ كم والدليل على ذلك هو أن أغلب البضائع مازال نقلها
جاريا بالتوازي الى السكة الحديدية لعدم تكبد مصاريف النقل من
السكة الحديد الى غيرها فانها جسيمة بالنسبة الى قصر مسافة
السكة المذكورة .

الثالث - لأنه متى ينشر نقل البضائع بواسطة السكة الحديدية من دنجة
الى وادي حلفا تقل مصاريف النقل فضلا عن عدم تعرضها لتلفيات
جمة بدلا مما هو حاصل الآن في نقلها أما بواسطة قوافل يستغرق
مسيرها ٣٥٠ كم (من دنجة الى ساروس) أو على النيل وفي ذلك
ملا يخفى من الأخطار الجسيمة بسبب وجود الشلالات بجهات هناك
وخيبر ودال وغيرها (وقد علم من تقرير المسيو جودنج انه غرق
بالجهة الأخيرة وحدها نحو ١٠ سفن في سنة واحدة) وبواسطة

الطريقة المذكورة تسوى التجارة بين السودان والقطر المصرى فى كثير من البضائع وعلى الخصوص فى المواشى والحبوب التى يتعذر المتجر فيها والحالة هذه بسبب جسامه مصاريف النقل وما هنالك من الأخطاء العديدة .

وحيث أن الشركة هى التى تجرى انشاء وإدارة السكة من أمبيجول الى دنجلة وتكف الضرورة بإدارة القسم الواقع بين وادى حلفا وأمبيجول فلا يرى هناك مانع من كونها تلتزم لمشتري هذا القسم بمبلغ ٢٥٠ر٠٠٠ ليرة استرلينية فان ذلك أرجح لها مما اذا كانت التزمت بإنشاء السكة بتمامها من ابتداء وادى حلفا لأنها تتكف بدفع مبلغ ٢٥٠ر٠٠٠ ليرة استرلينية المذكور قيمة الـ ١٠٠ كم الأول بل أن المبلغ يبقى بطرفها تأمينا على وفاء الحكومة بتعهداتها .

وبناء على ما تقدم فاللجنة ترى لزوم الأقرار على استئناف الشروع فى أعمال السكة الحديدية السودانية بحيث أن الخط الموصل الآن الى ساروس يمد فى أقرب وقت الى دنجله .

تحريرا بالمحروسة فى ١٠ ديسمبر سنة ١٨٨١ م .

امضاء امضاء امضاء امضاء امضاء
جودنج رسوليرون ، ديبرول ، استون اسماعيل أيوب
الخريطة المحكى عنها موجوده فى آخر النسخة الفرنساوى .

-
- (*) محفظة ٣٦ مجلس الوزراء (السودان) مجموعة ٥٤ عام ١٨٨١م
- ١ - السفن تسيير على نهر النيل صاعده من دنجلة الى دابه (مسافة ١٥٠ كم) وأما من دابه الى الخرطوم فسيرها ممتنع لوجود الشلالات غير أن دابه تعتبر مركز لاجتماع القوافل القادمة الآن سواء كان من الخرطوم أو من دارفور أو كردفان .
 - ٢ - مشروع المسيو فاولر يقضى بمرور السكة على الشاطىء الأيسر للنيل بجهة كوير والذى رآته اللجنة هو أن المرور على النيل يكون بواسطة معدية لا بواسطة كوبرى يتكف انشاؤه بحسب ما تقره المسيو فاولر ٢٥٠ر٠٠٠ ليرة استرلينية .

صورة الوثيقة رقم (٥٣)

خطاب من المسيو كاتزنستين الى نظارة الأشغال العمومية يطلب فيه تاسيس شركة تتولى مد سكة حديد السودان

لى الشرف بان أعرض لسعادتكم بان خط سكة السودان الحديدية الذى يبتدى من وادى حلفا كان عزم على أنشائه منذ عدة سنوات لاجل اتصال تلك الجهات بالقطر المصرى نظرا لما هى عليه من الثروة ولما كانت الشلالات الصغيرة الموجودة فى النيل بين وادى حلفا ودنجلا الجديدة تمنع السفن من السير فيه مدة القسم الأكبر من السنة فلا بد من حصول التأخر فى نقل محمولات السودان المتعددة حتى أنه قد يجىء الأمر أحيانا لتركها أشهراً فى مخازن (الدبه) التى هى نقطة اجتماع طرق قوافل الخرطوم وكردفان والدرفور فالغاية من انشاء خط السودان الحديدى انما هى تلافاه الحالة المذكورة أى تجنب تلك المضار غير أن الحكومة بعد أن انشأت قسما من ذلك الخط اضطرت الى ترك العمل مع أنها كانت قد رأت نتائج حسنة من الخط الذى انشأته وأن يكن صغيرا فتسهيلا لهذا العمل على الحكومة أثبت طالبا من سعادتكم اعطائى رخصة لأجل اتمام الخط المذكور حتى النقطة التى تعيينونها وعلى الحكومة أن تتنازل لى عن الخط السابق انشاؤه والمواد الموجودة بالثمن الذى يتعدل لذلك وما التنازل فيكون الى مدة من السنين وعلى الحكومة ضمان فوائده المبلغ اللازم لأجل العملية بحيث لاتنقص عن ٥ ٪ سنويا .

وبما أنى قد حصلت على عدد واف من المساهمين فيمكننى فى الحال أن أنشئ شركة ذات اسهم وأن أداوم على تشغيل الخط المذكور مع مباشرة مده حتى النقطة التى تعينها الحكومة ومن المعلوم أنه أن زاد دخل العملية عن ضمان الحكومة فيكون لها حق الانتفاع ببعض الزيادة وفضلا عن ذلك يحق لها الحصول على الخط المذكور بواسطة الشراء فى أى وقت رادت وأما اذا لم

تجرى الحكومة مشتراه في بحر مدة التنازل فعند انقضائها يعود اليها بلا ثمن
فيدخل ضمن الاملاك الميرية الخاصة .

وأنى الخصص هذه المذكرة راجيا من سعادتكم إجراء التنازل المذكور على
الشروط المبينة أعلاه الى مدة من السنين واستطيع على ظنى أن أستنتج
قائلا أن ضمان الفائدة التي اطلبها من الحكومة قد يكون عما قريب شرطا
بسيطا (كذا في الأصل) وأن الحكومة ستربح من الدخل الوافر الذي سينتج
عن ذلك فضلا عما يعود عليها بالنفع من وصل القطر المصرى بكثير من
ملحقاته الاكثر ثروة مع أن لادخل له منها الآن بل هى حمل ثقيل على ميزانية
البلاد العمومية .

(الامضاء)

(*) المحفظة ٣٦ مجلس الوزراء (السودان) مجموعة ٥٤ - ترجمة
أفاده من المسيو كاتزنستين لنظارة الأشغال العمومية ٢٠ ديسمبر سنة
١٨٨١ م .

صورة الوثيقة رقم (٥٤)

تقرير على باشا عن سكة حديد السودان

العمل من جانب الحكومة المصرية على تقديم جميع البلاد بالرفاهية وال عمران وتوسيع نطاق التجارة بينها وبين البلاد الأجنبية - كانت بلاد السودان تمثل قسم كبير من ممتلكاتها وذلك لبعدها عن البلاد المصرية - وعدم تمهيد الطرق الموصلة اليها .

أخذت من زمن في مد السكة الحديد اليها من حلقة الى الخرطوم مارة على وادي النوبة - لتكون سببا في عمارة تلك البلاد ونشر الوسائل التجارية وتقدم قسم من هذه السكة واستعمل بالفعل أما الجزء الباقي فقد توقف بسبب الحوادث التي طرأت على الحكومة والتي حالت بينها وبين انجازه ولكنها وجهت اليه العناية مرة ثانية في عام ١٨٨٠ م فارسلت بعثة لعمل الاجراءات اللازمة لمواصلة مده السكة الحديد من جديد ولكن هذه الدراسة لم تنفذ بسبب ما طرأ من حوادث . ومرة ثالثة بدأ التفكير في مواصلة العمل في السكة الحديد السودانية ويرى بعض المسئولين أن الاولى مدها من سواكن الى بربر عوضا عن أن تكون من حلقة الى الخرطوم مستندا في رأيه على أنها أقرب من سكة حلفا واقل منها في المصاريف وأنفع في التجارة بالنظر لقله اجرة النقل - وفريق يستحسن مرورها من حلقة الى الخرطوم لما يعود منها على البلاد والحكومة من التجارة وقد ظهرت شركات ترغب عمل هذه السكة على ذمة الحكومة مقابل احتساب فائدة المصاريف لتلك الشركات سنويا حتى تستوفي رأس المال وشركات أخرى تريد انشائها لنفسها وتكون الحكومة ضامنة لها في الايراد وترى الحكومة ضرورة دراسة هذا المشروع لاختيار الخط الاصلح والانفع للبلاد .

القواعد الأساسية التي لابد من مراعاتها في انشاء خط سكة حديد

السودان فنقول :

- ١ - يلزم أن يكون مرور هذه السكة في أرض صالحة للعمارية بحيث تربط البلاد المصرية بالبلاد السودانية وتتمكن -الحكومة من استعمالها بدون عائق في أى وقت أرادت مهما كانت الأحوال .
 - ٢ - تكون مفيدة للتجارة الخارجية بينها وبين الممالك الأجنبية .
 - ٣ - يكون مرورها على المراكز الأكثر اتصالا بسكك القوافل والموارد التجارية والبلاد التي بها مقر الأحكام المحلية .
 - ٤ - أن تكون حيث توجد المياه بسهولة لشرب الركاب ولوازم القطارات والخدمة وحيث توجد الأخشاب الممكن استعمالها في الحريق من محصولات البلاد عوضا عن الفحم .
 - ٥ - أن يحصل الأنتفاع بكل جزء يعمل منها وأن لا تكلف في حفظها بمشقات .
ومصاريف زائدة لاتقوى عليها في كل أوان وزمان .
- حينئذ نبين حالة كل خط :

خط حلفا :

أن هذا الخط يبدأ من حلفا التي هي نهاية الخطوط المصرية ثم يمر في وادى النوبة ودنقلة وما بعدها من الاراضى المشهورة من التقدم بالعمارية وبها بلاد كثيرة وأرض جيدة على ضفتى النيل بعضها يزرع والبعض قابل للزراعة، وتتصل به سكك القوافل حتى ينتهى الى الخرطوم التي هي المركز العام لبلاد السودان لموقعها الهام عند ملتقى النهرين (الأبيض والأزرق) واليهما تنتهى سكك القوافل الآتية من الاطراف البعيدة عن هذين النهرين وهذا الخط يفيد هذه البلاد التي يمر فيها بثروة عظيمة وتزداد غنى وهى أسوان ، وعنجش ، وفركت ، ودنقلة ، وبربر وغيرها - وسوف يوجد ركاب كثيرون ويعمل على سرعة نقل التجارة من البلاد السودانية الى الأسكندرية وينقل الى بلاد السودان ما يلزمها من البضائع المصرية والأجنبية ويزيل صعوبة النقل بالملاحة النهرية فيما بين أسوان والخرطوم ويعمل هذا الخط على نقل التجارة الغربية والشرقية للسودان والجنوبية .

والبضائع التي تنقل على سكة حديد حلفا تنقل أيضا على سكة حديد مصر وتبلغ تقديراتها كما يقولون المسيو ليسميس وولد حوالي ١٥٠ر٠٠٠ طرقاته (توفولاته) سنويا وتستفيد السكة الحديد المصرية من خط حديد حلفا ما قيمته حوالي ٧٥ر٠٠٠ جنيه سنويا بعد استبعاد المصاريف بالاضافة الى افادة مراكب النقل الاهلية .

والقسم الذي أتمته الحكومة المصرية بالفعل يبلغ حوالي ٥٤ كيلومتر من حلفا الى سرس ، وقد انشأت اليه جملة مبان من محطات ومخازن ومساكن وأسواق وورش وغيرها وجلبت اليه وابورات وعربات وجملة مهمات وآلات تحت التركيب حتى بلغت جملة المنصرف على هذا الخط حوالي ٣ مليون جنيه ولم يبق على مده من سرس الى أمبيجول الا القليل من الأعمال بل يمكن أن يصل الى فركة كما يقول المسيو جوندج وبحيث لاتزيد النفقات التي تصرف عن ٢٣٢ر٠٠٠ جنيهها فاذا صرفت الحكومة هذا المبلغ يتم لها خط سكة حديد من حلفة الى فركة يبلغ طوله ١٧٦ كيلومترا وهو يقرب من الخط الكائن بين مصر واسكندرية ويمكن للحكومة أن تمده شيئا فشيئا الى الخرطوم .

قط سواكن :

ان هذا الخط يبدأ من سواكن المنعزلة عن القطر المصرى ويمر في صحراء تفرة خالية من السكان والعمار وبجبال وأرض رملية وحجرية لم ينبت فيها زرع من القمح حتى الآن ولن تصلح للأنبات مطلقا لعدم سقوط الأمطار بها تجردا من الماء العذب لأن أغلب مياه آبارها بعيدة ومالحة لاتصلح للوابورات ولا للركاب فمرور سكة الحديد بها يحتاج الى مشقات ومصاريف زائدة في حفظها وجلب الماء اليها دواما من أطراف بعيدة وربما آل أمرها في المستقبل الى ما آل اليه امر السكة الحديد التي كانت بين مصر الى السويس بين الجبال واضطرت الحكومة الى أبطالها خصوصا وأن به جزء عظيم واقع في رمال سائلة تنسفها الرياح عند هبوبها فتدمه ولاجل ذلك يلزم أن يوجد عمال بمصاريف دائمية لكشفه كلما ردم . ثم ان السكة المذكورة لا يكون لها

محطات ذات ايراد الا محطتان احدهما في مبدئها على البحر وهى محطة سواكن والأخرى في نهايتها على النيل وهى محطة بربر لان محطاتها الوسطى كلها في قفار وفضلا عن ذلك فانها لاتوصل بربر بالخرطوم التى هى المركز الاصلى الجامع لتجارة السودان العليا ومنها يكون النيل خاليا من الموانع بل تبقى بين بربر والخرطوم مسافة ٥ يوم تقطع بالسفن على النيل وهذه المسافة وان كانت شلالاتها قليلة الأهمية الا أنها وعرة السلوك وخصوصا في زمن تحريق النيل وكثيرا ما أصيبت منها السفن والبضائع بالضرر من جهة أخرى تكون بعيدة عن سكك القوافل الكائنة غربى النيل فيما بين حلفسة والخرطوم .

وبما ان مدينة بربر لم تكن مركزا الا لما يرد من الخرطوم ومن كسنة ومن المعلوم ان اعظم تجارة السودان هى الصمغ واغلبه من كردفان وقد اعتاد التجار على نقله رأسا من كردفان الى أبو حسيب بمديرية دنقلة فاذا جعلت بربر نهاية لخط السكة الحديد فطبعما تتخذ القوافل التريعة الخضرا من النيل طريقا لها للوصول الى الخرطوم فتزيد اجرة النقل بالنيل بخلاف ما اذا كان الخط متصلا بالخرطوم فان النقل اليه يكون أسهل وأوفر على التجار .

وقد ذهب البعض الى تحويل هذه السكة على جهة التاكا حتى تصل الى مدينة الخرطوم تجنبنا من مصاعب الصحراء ولكن مرورها على خط التاكا وان كان واقعا في أرض قابلة للزراعة والعمارة وانها تكون في الواقع أحسن حالة من مرورها بالصحراء الا انها بهذه الكيفية تزيد في الطول وتحتاج لاعمال كلية لداعى ما يلزم لها من الأشغال الصناعية لاجتيازها كل مجارى السيل المتعددة التى تقطعها . وبما انها تكون قريبة من أرض الحبشة فتحتاج دواما لدقة المحافظة زيادة عن خط الصحراء وان كانت تنفع في حفظ الحدود ثم ان هذا الطريق تكون مثل طريق سواكن وبربر لاتفيد الا للتجارة المتبادلة بين السودان والخارج اما تجارة البلاد المصرية وبلاد النوبة فلا يكون لها نفع منها هذا مع حرمان سكة الحديد المصرية من ايراد نقل التجارة السودانية علاوة على ذلك فانها لاتكون موفية بمقصد الحكومة الاصلى وهو تمكين سلطتها على البلاد السودانية واتصالها بالاقطار المصرية لأنها تنتهى الى

البحر الاحمر الحائل بينها وبين سكة حديد مصر ومن المعلوم أن هذا البحر لم يكن الآن كما كان عليه سابقا فربما من الحوادث ما يمنح الحكومة من استعماله في المواصلة بين السويس وسواكن .

المقابلة بين الخطين في الأبعاد

وكلف الإنشاء وأجرة النقل

أن طول خط سكة حديد حلفه الى الخرطوم يبلغ ٥٥٦ ميل انجليزي أي ٨٩٦ كيلومتر فلا يزيد عن طول خط السكة الحديد ما بين سواكن والخرطوم مارا على بربر وهو ٧٢٠ كيلومترا الا بقدر ١٧٠ كيلومتر فهذه الزيادة لا يقدر تكاليف انشائها بالنسبة لما قدمناه من الصعوبات في انشاء خط سواكن وفي حفظه وصيانته ومع ذلك فان المسافة التي تم بعضها من خط حلفا وبعضها على شرف التمام وقدرها ١٧٦ كيلومترا هي اكثر من فرق الطول بين الخطين بمعنى أن الطول اللازم انشاءه والحالة هذه بكل خط من الخطين هو واحد تقريبا فبناء على ذلك وصعوبة مرور خط سواكن لاشك أن تكاليف خط سواكن تكون ابلغ من تكاليف الباقي من خط حلفه مع تفاوتها في الفائدة وان قابلنا امتداد خط حلفه الى الخرطوم بامتداد الخط من سواكن الى بربر فقط نجد أن خط حلفه ضعف خط سواكن ولكن زيادة خط حلفه لم تكن الا لاتصاله بالخرطوم بدلا من النقل بالمراكب من والى بربر والخرطوم في خط سواكن ، ولا يخفى ما في وصلة الأول بالخرطوم من السهولة وزيادة الايراد ومن ثم تكون فوائد تلك الزيادة أكثر من الأتعاب والمصاريف التي تبذل فيها السودان غنى بالأرض الزراعية ، معظم السكان بدو يعملون برعى الماشية - الأرض الزراعية يمكن نقل السكان اليها واستيطانها وزراعتها - فخط حلفا أنفع لابناء مصر اما خط سواكن فلا ينفع الا الاجانب .

فمثلا نقل قنطار الصمغ من الخرطوم الى القاهرة خط حلفا يتكلف بتعريفه السكة الحديد المصرية ما هو :

		قرش	يوم
•	٢ من الخرطوم الى حلفا بالسكة الحديد ٥٥٦ ميل	٨	
•	من أسبوط الى القاهرة بالسكة الحديد ٢٢٨ ميل		
	٦ من حلفا الى أسوان بالمراكب في النيل ٤٧٦ ميل	٣	
	٦ من أسوان الى أسبوط بالمراكب في النيل	٣	
	٣ من شحن وتفريغ واستراحة	٤	
		١٨	١٨

وأما بالنقل على خط سواكن من الخرطوم الى القاهرة معتبرا فيه تعريفه السكة الحديد المصرية في الخط الحديدي ومتوسط الأجرة في البحر الأحمر بين ما تدفعه نظارة الحربية بين سواكن والسويس وقدره ، ٥ قروش وما أخفاه من مصادر تجارية وقدره ، ٣ قروش هي كالاتى :

		الأجرة	الزمن
		بارة	قرش يوم
•	٥ من الخرطوم الى بربر بالمراكب في النيل ٢٠٠ ميل	٣	
	١ من بربر الى سواكن بالسكة الحديد ٢٥٠ ميل	٢	٢٠
	٥ من سواكن الى السويس بالبحر الأحمر ٨٣٠ ميل	٤	
•	١ من السويس الى القاهرة بالسكة الحديد ١٥٠ ميل	١	٢٠
	٣ شحن وتفريغ واستراحة	٤	
		١٥	١٥

فتكون بذلك الأجرة زائده في خط حلفا ٣ قروش والزمن زائد ٣ يوم ولكننا اذا اعتبرنا تقرير المسيو (ليسميس وولد) والراغبين عمل سكة حديد سواكن وهو ان اجرة نقل التونولانته (طرناطة) الواحدة على هذه السكة يجب ان لاتنقص عن جنبيين انجليزيين فتكون اجرة القنطار عليها من الخرطوم الى القاهرة كما يأتى :-

الأجرة الزمن

بارة قرش يوم

٣	—	٥ من الخرطوم الى بربر بالمراكب ٢٠٠ ميل
٩	—	١ من بربر الى سواكن بالسكة الحديد ٢٥٠ ميل •
٤	—	٥ من سواكن الى السويس بالبحر الأحمر ٨٣٠ ميل •
٢٠	١	١ من السويس الى القاهرة بالسكة الحديد ١٥٠ ميل •
٤	—	٣ شحن وتفريغ •
٢٠	٢١	١٥

فعلى هذا تكون الأجرة من الخرطوم الى القاهرة على خط سواكن زائدة بمقدار ٢٠ بارة ، ٣ قروش عن خط حلفا •

بعد اتمام خط السكة الحديد من حلفا الى الخرطوم واتساع نطاق التجارة يمكن ان يعترض عن مراكب النقل في النيل فيما بين حلفا وأسيوط بسفن تجارية في نقل البضائع فتتقاضى بها الأجرة ويقل الزمن في خط حلفا ويمكن للسكة الحديد في مقابل زيادة التجارة المنقولة ان تقلل أجرتها الحالية ومتى تحسنت حالتها المالية امكنها ان تمد السكة الحديد المصرية من أسيوط الى حلفا فلا تكون أجرة نقل القنطار الواحد من الخرطوم الى القاهرة الا ٢٠ بارة ، ١٢ قرش ومدة النقل ٥ يوم •

واما النقل الى أوروبا فانه يكون على السكة الحديد من الخرطوم الى حلفا ثم بالنيل من حلفا الى أسيوط ثم بالسكة الحديد المصرية من أسيوط الى الاسكندرية ومنها الى لوندرة مثلا كما يأتي باعتبار تعريفة السكة الحديد المصرية في الخط الحديدى •

الأجرة الزمن

بارة قرش يوم

١٨	١٨	—
١٨ من الخرطوم الى القاهرة كما تقدم بيانه .		
١	١	٢٠
١ من القاهرة الى الاسكندرية .		
١٢	٤	—
١٢ من اسكندرية الى لوندرة .		
<hr/>		
٣١	٢٣	٢٠

فان كان من الخرطوم بالنيل الى بربر ومنها بالسكة الحديد الى سواكن ومنها بالبحر الى لوندرة فتبلغ ما ياتى بيانه باعتبار تعريفه السكة الحديد المصرية في الخط الحديدى أيضا ومتوسط الاجره في البحر .

الأجرة الزمن

بارة قرش يوم

٦	٥	٢٠
٦ من الخرطوم الى سواكن كما تقدم بيانه		
٣ شحن وتفريغ .	٤	—
٥ من سواكن الى السويس	—	—
٢ من السويس الى بور سعيد	٨	—
١٣ من بور سعيد الى لوندرة	—	—
بما فيه عوائد مرور القنال - باعتبار التونولاته		
٣٥ ثلن مما جميعه		
<hr/>		
٢٩	١٧	٢٠

فمن يطلع على هذه الاعداد يرى ان خط حلفه يزيد اجره وزمنه في النقل الى أوروبا والواقع غير ذلك كما سلف القول عند الكلام على النقل الى القاهرة فان ذلك التقدير الذى يعول عليه موسيو (ليسميس وولد) في النقل على خط سواكن يجعل الأجرة في هذا الخط من الخرطوم الى لوندرة ٢٤ قرش لأن القرشين والنصف التى قدرناها للنقل من بربر الى سواكن حسب تعريفه السكة الحديد المصرية تصير تسعة قروش وبناء على ذلك تنقص الأجرة من خط حلفه - عن خط سواكن بقدر ٢٠ بارة في النقل من الخرطوم الى أوروبا

وفي المستقبل يمكن أن تنقص عندما تتحسن حالة السكة الحديد المصرية فلا تكون
الأجرة من الخرطوم الى لوندرة الا ١٨ قرش ولا يزيد الزمن عن ١٨ يوم
ولا يؤمل أن تقل أجرة خط سواكن وقدرها ٢٤ قرش وزمنها ٢٩ يوم عن
هاتين الكميتين .

والمتبع الآن في نقل البضائع السودانية الى مصر بصرف النظر عن
مد السكة الحديد تبلغ فيها أجرة القنطار عن طريق حلفا ٤٤ قرش والزمن
٢٩ يوم ومن سواكن ٢٠ باره و ٤٢ قرش والزمن ٢٩ أى أن الأجرة في
الجهتين متعادلة اذن فالفوائد التي تعود على السكان من عمل السكة الحديد
في الخطين واحدة .

**الفرق بين طريقة انشاء السكة الحديد بمعرفة الحكومة وطريقة انشاءها
بمعرفة شركات :**

من الأفضل أن تنشئ الحكومة السكة الحديد حيث لا يقع عنها مشاكل
ولا مسئوليات وتبلغ مدة العمل في خط حلفا ٥ او ٦ سنوات ويساعد في
تنفيذ خط حلفا الجزء الذي تم منه حيث يساعد في نقل المهام وتستعمل
الحكومة هذا الخط في مصالحها كما تشاء وتفيد به التجارة داخلية أو خارجية .

قيام شركات بعمل السكة الحديد مثل عمل الحكومة لهذه السكة بل في
حالة عمل الشركة يحدث اشكالات بسبب ان الشركة تفضل ان تبقى السكة
الحديد تحت يدها حتى تحصل على كل ما انفقته من رأس مال وفوائد وتكون
السكة خارجة عن سلطة الحكومة لايمكنها ان تستعملها بمحض أرائها ولا تنفذ
أوامرها في ادارتها وفي حالة ما تقوم الشركة بعمل خط سواكن تنشأ محظورات
منها : -

أولا - من كون الحكومة مسئولة في حفظ السكة ومحطاتها ومنقولاتها ومعدات
لما يترتب على الاخلال بهذا الحفظ الذي هو في غاية الصعوبة لوقوع
ذلك الخط في أرض معرضة للحوادث .

ثانيا - ما تتكبده الحكومة من المصاريف سنويا على عملية الحفظ المذكورة .

ثالثا - بما تؤديه من الغرامة للشركة قياما بالضمان لأن الخط المذكور مع قلة إيراده يستدعى نفقات كلية وخصوصا في جلب الماء اليه فما يتبقى من إيراده بعد المصاريف لا يفي بما يتعين في الضمان للشركة .

النتيجة

يتضح مما قدمناه أن لاشيء يرجح انشاء سكة الحديد من سواكن الى بربر عن انشائها من حلفه الى الخرطوم لا من جهة المنافع التجارية بالنظر لنقل البضائع ولا من جهة التكاليف .

زيادة على ذلك تكون سكة الحديد من سواكن الى بربر تكون منافية لمصلحة الحكومة المصرية لانها بدلا عن أن توصل البلاد المصرية ببلاد السودان كما هو الغرض الأصلي تزداد بها بلاد السودان انعزالا عن القطر المصرى ومع هذا تكون الحكومة عرضة للمشاكل والمغارم سواء كان من جهة حفظها أو من جهة القيام بشرط الضمان للشركة لأن إيراد هذه السكة لايرجى منه أن يصل الى الدرجة التى تفي الحكومة من تلك المغارم مع أنها لاتنتفع أيضا في التجارة الداخلية المتبادلة بين القطر المصرى وبلاد السودان أما سكة حلفا فهى مهمة للقطر المصرى فالحكومة فيها لان تكون عرضة للمغارم والمشاكل فاذا اكمل انشاؤها بمعرفة الحكومة وعلى نفقتها تكفل جميع المصالح العمومية وتصيح بها البلاد السودانية والمصرية قطرا واحد تحت أنظمة وقوانين واحدة ويحصل الاختلاط والائتلاف بين أبنائه على اختلاف عاداتهم فتعم المدنية جميع انحاءه وتأخذ كل جهة ماينقصها من الأخرى ، ولا يمضى زمن طويل الا وتكون بلاد السودان في أحسن حال من الرفاهية والعمران .

١٦ رمضان سنة ١٣٠٠ هـ .

(امضاء)

على باشا

(*) تقرير عن السكة الحديد السودانية رقم ٥ مسلسل ٨٥٤ محفظة ١٠٩ من محافظ افريقيا عام ١٨٨٢ م .

صورة الوثيقة رقم (٥٥)

تقرير

عن السكة الحديد السودانية

كتب بمعرفة على باشا

ناظر الأشغال العمومية

لما كان من أجل مقصود الحكومة الخديوية تقدم جميع بلادها في طرق الرفاهية وال عمران وتوسيع نطاق التجارة بينها وبين البلاد الاجنبية ورات أن بلاد السودان التي هي قسم عظيم من ممتلكاتها لم تنزل في حالة التأخر لبعدها عن البلاد المصرية وعدم تمهيد الطرق الموصلة اليها أخذت من زمن في مد سكة حديد من حلقة الى الخرطوم مارة على وادى النوبة لتكون واسطة في عمارية تلك البلاد ونشر الوسائل التجارية في أنحاءها وتقديم قسم من هذه السكة واستعمل بالفعل وكانت الهمة مصروفة في انشاء باقياها فطراً على الحكومة من الحوادث ما حال بينها وبين انجازه ولكنها وجهت اليه العناية ثانية في ١٨٨٠ م فارسلت مأمورية هندسية الى تلك الأطراف لاجراء المباحث الموصلة للعودة الى العمل فيها وقد تمت هذه المباحث ونظرت بديوان الأشغال انعمومية وقدمت لمجلس النظار غير أن الحوادث الأخيرة قد أوقفتها أيضاً ولما استقرت الأحوال في هذا الوقت وظهر لبلاد السودان نوع جديد من الأهمية بالنظر لتعدد أمورها قد أخذت الأفكار تتداول الآن في أمر تلك السكة ويرى فريق أن الأولى مدها من سواكن الى بربر عوضاً عن أن تكون من حلقة الى الخرطوم مستنداً في رأيه على أنها أقرب من سكة حلفا وأقل منها في المصاريف وأنفع للتجارة بالنظر لقلّة اجرة النقل .

وفريق يستحسن مرورها من حلفا الى الخرطوم كما شرعت الحكومة الخديوية لما يعود منها على البلاد والحكومة كما يعود على التجارة وقد ظهرت

شركات ترغب عمل هذه السكة على ذمة الحكومة مقابلة احتساب فائدة المصاريف لتلك الشركات سنويا حتى تستوفى رأس المال وشركات أخرى تريد انشائها لنفسها وتكون الحكومة ضامنة لها في الإيراد الى قدر معين ولذلك رأينا أن نبحث في هذه المسألة بجميع أطرافها لنعلم أن الخطين أفيد وانفع للمصلحة العامة وأية الطرق أوفق لصالح البلاد والحكومة في انشاء تلك السكة وقبل أن ندخل في هذا البحث نقدم القواعد الأساسية التي لابد من مراعاتها في انشاء خط سكة حديد السودان فنقول :

أولا - يلزم أن يكون مرور هذه السكة في ارض صالحة للعمارية بحيث تربط البلاد المصرية بالبلاد السودانية وتتمكن الحكومة من استعمالها بدون عائق في أى وقت مهما كانت الأحوال .

ثانيا - تكون مفيدة للتجارة الخارجية بينهما وبين الممالك الأجنبية .

ثالثا - يكون مرورها على المراكز الأكثر اتصالا بسكك القوافل والموارد التجارية والبلاد التي بها مقر الاحكام المحلية .

رابعا - أن تكون حيث توجد المياه بسهولة لشرب الركاب ولوازم القطارات والخدمة وحيث توجد الأخشاب الممكن استعمالها في الحريق من محصولات البلاد عوضا عن الفحم .

خامسا - أن يحصل الانتفاع بكل جزء يعمل منها وأن لا تكلف الحكومة في حفظها بمشتقات ومصاريف زائدة لا تتوى عليها في كل اوان وزمان . فهذه هي الأوجه الأساسية التي يجب مراعاتها في انشاء هذه السكة

فتكون فوائدها عامة لجميع المصالح التجارية والاهليه والادارية وحينئذ يلزمنا أن نبين حالة كل خط من الخطين ونقابل بينهما في هذا الصدد لنقف على ما تتوفر فيه منهما تلك الصفات ونتكلم أولا عن خط حلفا .

خط حلفا

ان هذا الخط يبدأ من حلقة التي هي نهاية الخطوط المصرية ثم يمر في وادى النوبة وذنقلة وما بعدها من الأراضي المشهورة من القدم بالعمارية ولم

جزل بها الآن بلاد كثيرة وأرض جيدة على ضفتى النيل بعضها يزرع والبعض
قابل للزرع وتتصل به أيضا سكك القوافل حتى ينتهى الى الخرطوم التى
هى المركز العام لبلاد السودان بحسب موقعها الكائن على ملتقى النهرين الأبيض
والأزرق اللذين هما أسهل طرق - التجارة بجميع الجهات السودانية واليهما
تنتهى سكك القوافل الآتية أيضا من الأطراف البعيدة عن ممر هذين النهرين
فمرور هذا الخط على تلك السكك قاطعا البلاد والأراضى الكائنة بوادى النوبة
وما بعده محازيا للنيل يفيد هذه البلاد والأراضى ثروة عظيمة وتزداد به
عمارية مدائن عديدة كمدينة أسوان وخنفس وفركت ودفنقلة وبربر وغيرها.
وكما أنه يفيد هذه المدائن والبلاد والسكك والأراضى الواسعة عامة تستفيد
منها مزايا كلية من وفرة البضاعة وكثرة الركاب أو أن يكون جامعا للتجارة
السودانية التى تتبع عادة مجرى النيل وبتصاله بالسكك المصرية السى
أسكندرية تنتقل تلك التجارة الى جميع المراكز المهمة الداخلية بالقطر المصرى
والى الخارج أيضا وينقل الى السودان ما يلزمها من البضائع المصرية
والأجنبية ويوجب تسهيل المصالح الادارية المتعلقة بالحكومة وتنزول به
صعوبة النقل بالملاحة فيما بين أسوان والخرطوم ثم يأخذ من النيل ما يحتاجه
من المياه العذبة ويمكن الحصول فيه أيضا على أدوات للحريق بدون صعوبة
ولا كبير كلفة بواسطة تقطيعها من الغابات القريبة اليه مثل غابة صحراء
(بهودة) وغيرها ولايحتاج فى حفظه الى مشقات ونفقات كثيرة لتمكن أمور
الضبط العام فى تلك الجهات من سالف الزمان .

ومع أن الخط المذكور يكون صالحا لانشاء محطات ذات إيراد فى أثناء سيره
بين حلفه والخرطوم بالمراكز المهمة المتصلة بالسكك التجارية فإنه يكون مربوط
أيضا مع سكك القوافل الواردة من جهات التاكا وغيرها فيجمع بهذه الكيفية
جميع الموارد التجارية سواء كانت من البلاد القريبة للسودان أو البلاد الشرقية
منه أو البلاد الجنوبية وبالضرورة ان اراده بذلك يكون وافرا .

وبما أن البضائع التى تنقل على سكة الحديد حلفا تنقل أيضا على
السكة الحديد المصرية وعلى تقدير موسيو (ليسميس وولد) أن هذه

البضائع الآن تبلغ (١٥٠.٠٠٠) تونولاته سنويا فاستعمال خط حلفه تستفيد منه السكة الحديد المصرية إيراداته تبلغ حسب تعريفاتها (٥٧ر٠٠٠) جنيه سنويا بعد استبعاد المصاريف فضلا عن انتفاع مراكب النقل الأهلية بمرور تلك البضائع عليها في نهر النيل .

ومع الزمن واتساع العمارة بذلك البلاد واتجاه الرغبة للزراعة فيها تتضاعف تلك الإيرادات والمنافع ويزداد بها دخل الحكومة وحيث أن القسم الذى أتمته الحكومة من هذا الخط يبلغ طوله ٥٤ كم من حلفه الى سرس وقد أنشأت اليه أيضا جملة مبان من محطات ومخازن ومساكن وأسواق وورش وغيرها وجلبت اليه وإبورات وعربات وجملة مهمات وآلات تحت التركيب بلغ ما صرفته الى الآن على هذه الأشغال نحو ٤ مليون جنيه ولم يكن باقيا على مد ذلك الخط من سرس الى أمبيجول الا قليل من الأعمال بل أنه على ما في تقرير موسيو جودنج يمكن وصوله الى فرکه بحيث لا تزيد جميع النفقات التى تصرف عليه عن ٢٣٢ر٠٠٠ جنيه مصرى فاذا صرفت الحكومة هذا المبلغ يتم لها خط سكة حديد من حلفة الى فرکه يبلغ طوله ١٧٦ كم وهو يقرب من الخط الكائن بين مصر واسكندرية فتزداد واردات التجارة عليه ويتضاعف إيراده عما هو عليه الآن ويمكن للحكومة أن تمده الى الخرطوم شيئا فشيئا على قدر الاستطاعة بواسطة استعماله فى نقل أدوات التركيب وصرف إيراده فيما يلزم من النفقات لهذا العمل .

خط سواكن

ان هذا الخط يبدأ من سواكن المنعزلة عن القطر المصرى ويمد فى صحراء قفرة خالية من السكان والعمار وبجبال وأرض رملية وحجرية لم ينبت بها زرع من القدم حتى الآن ولن تصلح للانبات مطلقا لعدم سقوط الأمطار بها وتجردهما من الماء العذب لأن أغلب مياه آبارها بعيدة ومالحة لاتصلح للوابورات ولا للركاب . فمرور سكة الحديد بها يحتاج الى مشقات ومصاريف زائدة فى حفظها وجلب الماء اليها دواما من أطراف بعيدة وربما آل أمرها فى المستقبل الى ما آل اليه أمر السكة الحديد التى كانت من مصر الى السويس بين الجبال واضطرت

الحكومة الى ابطالها خصوصا وان به جزء عظيم واقع في رمال سائلة تنسفها الرياح عند هبوبها فتقدمه ولأجل ذلك يلزم ان يوجد عمال بمصاريف دائمة لكشفه كلما ردم .

ثم ان السكة المذكورة لا يكون لها محطات ذات ايراد الا محطتان احدهما في مبدئها على البحر وهي محطة سواكن والأخرى في نهايتها على النيل وهي محطة بربر لأن محطاتها الوسطى كلها في قفار وتبقى كذلك مدى الأزمان بمعنى ان ايراد هذه السكة لا يكون الا من المحطتين النهائيتين ولا يمكن الحصول على ايراد منها الا اذا تمت جميعها وفضلا عن ذلك فانها لا توصل بربر بالخرطوم التي هي المركز الأصلي الجامع لتجارة السودان العليا ومنها يكون النيل خاليا من الموانع بل تبقى بين بربر والخرطوم مسافة ٥ يوم تقطع بالسفن على النيل وهذه - المسافة وان كانت شلالاتها قليلة الأهمية الا انها وعرة السلوك وخصوصا في زمن تحريق النيل وكثيرا ما أصيبت منها السفن والبضائع بالضرر ومن جهة أخرى تكون بعيدة عن سكك القوافل الكائنة غربى النيل فيما بين حلقة والخرطوم .

وبما أن مدينة بربر لم تكن مركزا الا لما يرد من الخرطوم ومن كسبه ومن المعلوم أن أعظم تجارة السودان هي الصمغ وأغلبه من كردفان وقد اعتاد التجار على نقله رأسا من كرد فان الى (أبو حسي) بمدرية دنقلة فاذا جعلت بربر نهاية لخط السكة الحديد فطبعاً تتخذ القوافل التربة الخضرة من النيل طريقا لها للوصول الى الخرطوم فتزيد أجرة النقل بالنيل بخلاف ما إذا كان الخط متصلا بالخرطوم فان النقل اليه يكون أسهل وأوفر على التجار .

وقد ذهب البعض الى تحويل هذه السكة على جهة التاكا حتى تصل الى مدينة الخرطوم تجنباً من مصاعب الصحراء ولكن مرورها على خط التاكا وان كان واقعا في ارض قابلة للزراعة والعمارية وبها تكون في الواقع احسن حالة من مرورها بالصحراء الا انها بهذه الكيفية تزيد في الطول وتحتاج لأعمال كلية لداعى ما يلزم لها من الأشغال الصناعية لاجتياز كل مجارى السيل المتعددة التي تقطعها .

وبما انها تكون قريبة من ارض الحبشة فتحتاج دواما لخدمة المحافظة
زيادة عن خط الصحراء وان كانت تنفع في حفظ الحدود ثم أن هذا الطريق يكون
مثل طريق سواكن وبربر لا يفيد الا للتجارة المتبادلة بين السودان والخارج
اما تجارة البلاد المصرية وبلاد النوبة فلا يكون لها نفع منها هذا مع حرمان
سكة الحديد المصرية من ايراد نقل التجارة السودانية وفضلا عن ذلك فأنها
لاتكون موفيه بمقصد الحكومة الاصلى وهو تمكن سلطتها على لبلاد السودانه
واتصالها بالأقطار المصرية لأنها تفتهى الى البحر الأحمر الحائل بينها وبين
سكة حديد مصر ومن المعلوم أن هذا البحر لم يكن الآن كما كان عليه سابقا
فربما طرأ من الحوادث ما يمنع الحكومة من استعماله في المواصلة بين
السويس وسواكن .

المقابلة بين الخطين في الأبعاد وكلف الإنشاء وأجرة النقل :

أن طول خط سكة حديد حلفه الى الخرطوم يبلغ ٥٥٦ ميل انجلىزى أى ٨٩٦
كيلو مترا فلا يزيد عن طول خط السكة الحديد ما بين سواكن والخرطوم مارا
على بربر وهو ٧٢٠ كيلو مترا الا بقدر ١٧٠ كم فهذه الزيادة لا يعتد
بتكاليف انشاءها بالنسبة لما قدمناه من الصعوبات في انشاء خط سواكن وفي
حفظه وصيانته ومع ذلك فان المسافة التى تم بعضها من خط حلفه وبعضها
على شرفة التمام وقدرها ١٧٦ كيلو مترا هي اكثر من فرق الطول بين الخطين
بمعنى أن الطول اللازم انشاؤه والحالة هذه بكل خط من الخطين هو واحد
تقريبا فبناء على ذلك وصعوبة مرور خط سواكن لا شك أن تكاليف خط
سواكن تكون ابلغ من تكاليف الباقي من خط حلفه مع تفاوتها في الفائدة
وامكان الانتفاع بالايراد والاستعمال للتجارة وغيرها بكل فرع يتم من خط
حلفه بخلاف خط سواكن الذى لا يمكن الانتفاع بجزء منه الا اذا تم الخط
من سواكن الى بربر فقط نجد ان خط حلفه ضعف خط سواكن ولكن زيادة خط
حلفه لم تكن الا لاتصاله بالخرطوم من السهولة وزيادة الايراد ومن ثم تكون
فوائد تلك الزيادة أكثر من الاتعاب والمصاريف التى تجبذل فيها .

ومن مقارنة صلاحية الخطين في الاتصال بالنسبة للأمور الزراعية يرى

أن الأراضى الصالحة للزراعة لم تكن قاصرة على جهة واحدة بل انها كانت في جميع الجهات السودانية لغاية خط الاستواء واغلبها ماهول بالبندو الذين لا يهتمهم في الغالب الا تربية الماشية في مراعى تلك الأراضى ولا يعينهم تفليحها وزرعها فتحويلها الى ارض زراعية لا يكون الا باناس غيرهم يأتونها عند سهولة الاتصال اليها فيستوطنونها ويجدون في تصليحها وزرعها وحيث أن كلا الخطين على حد سواء في الاتصال الى الأراضى التى هى من هذا القبيل ولكن خط حلفة يتصل بالسكك المصرية ثم بالبلاد الأجنبية فبوجوده يمكن لابناء مصر كالأجانب ان ينتفعوا بزراع تلك الأراضى واما خط سواكن فان نفعه العام من هذا الوجه لا يكون الا للأجانب فقط لكونه منعزلا عن الاقطار المصرية ومن جهة أجره النقل وزمنه فمن المعلوم أن الأقطار المصرية والأقطار السودانية لا تستغنى كلتاهما عن بضائع الأخرى في جميع الأوقات ولذلك يجب النظر أولا الى كيفية تواصل المنقولات بينهما وزمنها ومصاريفها فنقل القنطار الواحد من الصمغ مثلا على خط حلفه من الخرطوم الى القاهرة يحتاج من الزمن والنفقات ما هو أت وقد اعتبرنا ما يتعلق منه بالخط الحديدى وتعريفه السكة الحديد المصرية :

أجرة النقل الزمن

باره قرش يوم

- ٨ ٣ من الخرطوم الى حلفة بالسكة الحديد ٥٥٦ ميل من

أسيوط الى القاهرة بالسكة الحديد ٢٢٨ ميل

- ٣ ٦ من حلفة الى أسوان بالمراكب في النيل ٤٧٦ ميل

- ٣ ٦ من أسوان الى أسيوط بالمراكب في النيل ٤٧٦ ميل

- ٤ ٣ مدد شحن وتفريغ واستراحة .

- ١٨ ١٨

وأما النقل على خط سواكن من الخرطوم الى القاهرة أيضا معتبرا فيه تعريفه السكة الحديد المصرية في الخط الحديدي ومتوسط الاجرة في البحر الأحمر بين ما تدفعه نظارة الحربية من سواكن الى السويس وقدره ، ٥ قروش وما أخضاه من مصادر تجارية وقدره ، ٣ قرش وكما يأتي :

أجرة النقل الزمن

بارة	قرش	يوم
—	٣	٥ من الخرطوم الى بربر بالمراكب في النيل ٢٠٠ ميل
٢٠	٢	١ من بربر الى سواكن بالسكة الحديد ٢٥٠ ميل
—	٤	٥ من سواكن الى السويس بالبحر الأحمر ٨٧٠ ميل
٢٠	١	١ من السويس الى القاهرة بالسكة الحديد ١٥٠
—	٤	٣ شحن وتفريغ واستراحة .
—	١٥	١٥

فتكون بذلك الأجرة زائدة في خط حلقة ثلاثة قروش والزمن زائد أيضا ثلاثة أيام ولكننا اذا اعتبرنا تقدير مسيو (ليميس وولد) الراغبين عمل سكة حديد سواكن وهو أن أجرة نقل التونولاته الواحدة على هذه السكة يجب أن لاتنقص عن جنبيين انجليزيين فتكون أجرة القطار عليها من الخرطوم الى القاهرة كما يأتي :-

أجرة النقل	الزمن	
بارة	قرش	يوم
—	٣	٥ من الخرطوم الى بربر بالمراكب ٢٠٠ ميل
—	٩	١ من بربر الى سواكن بالسكة الحديد ٢٥٠ ميل
—	٤	٥ من سواكن الى السويس بالبحر الأحمر ٨٧٠ ميل
٢٠	١	١ من السويس الى القاهرة بالسكة الحديد ١٥٠ ميل
—	٤	٣ شحن وتفريغ واستراحة .
٢٠	٢١	١٥

فعلى هذا تكون الأجرة من الخرطوم الى القاهرة على خط سواكن زائدة
 بمقدر ٢٠ بارة ، ٣ قرشا عن خط حلفه .

على أنه من الممكن بعد اتمام خط سكة الحديد من حلفة الى الخرطوم
 واتساع نطاق التجارة أن يعتاض عن مراكب النقل في النيل فيما بين حلفه
 وأسيوط بسفن تجارية في نقل البضائع فتتقصى بها الأجرة ويقل الزمن في
 خط حلفة ثم أن السكة الحديد المصرية متى أستحوذت على نقل جميع
 التجارة السودانية لايبعد أن تقلل أجزتها الحالية في مقابلة كثرة المنقولات
 وقد يمكن على مدى الأزمان أن الحكومة المصرية متى تحسنت حالتها المالية
 أن تمد السكة الحديد المصرية من أسيوط الى حلفة فلا تكون أجرة نقل القنطار
 الواحد من الخرطوم الى القاهرة ٢٠ بارة ، ١٢ قرشا ومدة النقل ٥ يوم .

وأما النقل الى اوربا فإنه يكون على السكة الحديد من الخرطوم الى
 حلفة ثم بالنيل من حلفة الى أسيوط ثم بالسكة الحديد المصرية من أسيوط
 الى اسكندرية ومنها الى لوندرة مثلا كما يأتي باعتبار تعريفه السكة للحديد
 المصرية في الخط الحديدى :

اجرة النقل	الزمن	بارة	قرش	يوم
—	١٨	١٨	—	—
٢٠	١	١	—	—
—	٤	١٢	—	—
١٠	٢٣	٣١	—	—

فان كان من الخرطوم بالنيل الى بربر ومنها بالسكة الحديد الى سواكن
 ومنها بالبحر الى لوندرة فتبلغ ما يأتي بيانه باعتبار تعريفه السكة الحديد
 المصرية في الخط الحديدى أيضا ومتوسط الأجرة في البحر الاحمر .

أجرة النقل	الزمن	بارة	قرش	يوم
٢٠	٥	٦	من الخرطوم الى سواكن لما تقدم بيانه .	
—	٤	٣	شحن وتفريغ .	
—	—	٥	من سواكن الى السويس	بما فيه عوائد مرور القنال باعتبار التونولاته ٣٥ شلن مما جميعه
—	٨	٢	من السويس الى بور سعيد	
—	—	١٣	من بور سعيد الى لوندرة	
٢٠	١٧	٢٩		

فمن يطالع على هذه الأعداد يرى أن خط حلفه يزيد أجرة وزمنا في النقل الى أوروبا والواقع غير ذلك كما سلف القول عند الكلام على النقل الى القاهرة فان ذلك التقدير الذي يعول عليه مسيو (ليسميس وولد) في النقل على خط سواكن يجعل الأجرة في هذا الخط من الخرطوم الى لوندرة ٢٤ قرش لان القرشين ونصف التي قدرناها للنقل من بربر الى سواكن حسب تعريفه السكة الحديد المصرية تصير تسعة قروش وبناء على ذلك تنقص الأجرة من خط حلفة عن خط سواكن بقدر ٢٠ بارة في النقل من الخرطوم الى أوروبا ثم أنها تقل عن هذا أيضا في المستقبل بتحسين حالة النقل في النيل ما بين حلفة وأسيوط أو بتنقيص أجرة السكة الحديد المصرية عند تزايد المنقولات فاذا امتدت السكة الحديد المصرية من أسيوط الى حلفة حسبما سبق الايضاح فلا تكون الأجرة من الخرطوم الى لوندرة الا ١٨ قرش ولا يزيد الزمن عن ١٨ يوما مع أنه لا يؤمل أن أجرة خط سواكن وقدرها ٢٤ قرش وزمنها الذي هو ٢٩ يوما ينقصان عن هاتين الكميتين .

وحيث أن الطريقة المتبعة الآن في نقل البضائع السودانية الى مصر بقطع النظر عن سكة حديد السودان تبلغ فيها أجرة القنطار على طريق حلفا ٤٤ قرشا والزمن ٢٩ يوما وعلى سواكن ٢٠ بارة - ٤٢ قرشا والزمن ٢٩ يوما أي أن الأجرة في الجهتين متعادلة تقريبا فالقاعدة التي تعود على التجار والأهالي من قلة أجرة النقل بواسطة عمل السكة الحديد سواء كانت من جهة حلفة أو من جهة سواكن تكون واحدة غير أن التجار يستفيدون فوق ذلك بالمعاملات التجارية في خط حلفه مالا يستفيدونه في خط سواكن .

الفرق بين طريق انشاء السكة الحديد بمعرفة الحكومة وطريقة انشائها بمعرفة شركات :

أن انشاء السكة الحديد السودانية بمعرفة الحكومة وعلى نفقتها يجعلها تحت سلطتها وتتمكن من التصرف في استعمالها كل التمكن فتنفذ أوامرها في أدارتها كما في مصالحها وإذا اعترضتها عوارض في حال استعمالها لا ينشأ عنها للحكومة مشاكل ولا تقع بسببها في مسؤوليات وعلى ما نرى أن الحكومة يدرك لها انشاء هذه السكة بمعرفتها ونفقات من طرفها تدريجيا في فترة ٥ أو ٦ سنين اتخذت خط حلفا طريقا في ايصالها الى الخرطوم لأن القسم الذي تم من هذا الخط يساعدها على العمل في نقل المهمات عليه وباستعمال ايراده في النفقات وتزداد هذه المساعدة كلما زاد الخط المذكور امتدادا الى أن يصير ايراده في درجة يكون بها مع مبلغ قليل يصرف سنويا من خزينة الحكومة كافيين لأثمار الخرطوم فيكون بعد ذلك خطأ عظيما ملكا للحكومة لامنازع لها فيه ولا معارض تستعمله في مصالحها كما تنشاء حالة كونها آمنة من الأخطار والمشاكل وتنتفع به البلاد والتجارة سواء كانت داخلية أو خارجية .

فاذا عهدت الحكومة لشركة من الشركات أن تنشئ سكة حديد السودان على ذمة الحكومة مقابلة قيام الحكومة للشركة بسداد رأس المال والفائدة على أقساط سنوية بذلك تصبح السكة الحديد ملكا للحكومة أيضا وتحت سلطتها وتصرفها كما تكون في حالة انشائها بمعرفتها ولكنه من جهة أخرى لا يخلو من الأشكال لأن الشركة لا تقدم على عمل جسيم مثل هذا العمل بدون أن تحصل على كفالة لأداء رأس المال والفائدة وربما تطلب أن تبقى السكة الحديد نفسها رهنا تحت يدها حتى يتم الدفع مع أنه لا يصح الجزم الآن بأن صافي إيراد هذه السكة يكفي لأداء مال الشركة وفائدته خصوصا إذا اتخذت خط سواكن فإنه لا يعدل على إيراده بالكلية في هذا المطلب فتضطر الحكومة أن تؤدي كل الأقساط السنوية من خزينتها وفي ذلك من المضايقة على ماليتها مالا يخفى وربما تعذر عليها الدفع في بعض الأحيان فتقع في اشكالات هي في غنى عنها .

وكذا إذا سلمت الحكومة لشركة أن تنشئ تلك السكة على ذمة

الشركة وتضمن الحكومة للشركة ايراد هذه السكة الى قدر محدود حتى تحصل على رأس مالها فتكون السكة خارجة عن سلطة الحكومة لاتقدر أن تستعملها بمطلق ايراداتها في شئونها ولا أن تنفذ أوامرها في ادارتها بل تكون الشركة هي المتصرفه فيها بتمام التصرف والاستغلال لاتستشير الحكومة في ترتيب موظفيها ولا في لوازمها الادارية ولا في غير ذلك من جميع متعلقاتها ثم تكون الحكومة أيضا في محظورات من هذه الطريقة وخصوصا فيما اذا اتخذت الشركة خط سواكن في انشاء السكة الحديد وتلك المحظورات تنشأ أولا من كون الحكومة مسئولة في حفظ السكة ومحطاتها ومنقولاتها ومدانة بما يترتب على الأخلال بهذا الحفظ الذى هو في غاية الصعوبة لوقوع ذلك الخط في أرض معرضة للحوادث وثانيا مما تتكبده الحكومة من المصاريف سنويا على عملية الحفظ المذكورة وثالثا مما تؤديه من الغرامة للشركة قياما بالضمان لأن الخط المذكور مع قلة ايراده يستدعى نفقات كلية وخصوصا في جلب الماء اليه فما يتبقى من ايراده بعد المصاريف لايفى بما يتعين في الضمانة للشركة .

النتيجة

ينصح مما قدمناه أن لاشيء يرجح انشاء سكة الحديد من سواكن الى بربر عن انشائها من حلقة الى الخرطوم لا من جهة المنافع التجارية بالنظر لنقل البضائع ولا من جهة تكاليف الانشاء وزيادة على ذلك فان سكة الحديد من سواكن الى بربر تكون منافية لمصلحة الحكومة المصرية لأنها بدلا من أن توصل البلاد المصرية ببلاد السودان كما هو الغرض الاصلى تزداد بها بلاد السودان انعزالا عن القطر المصرى ومع هذا تكون الحكومة بسببها عرضة للمشاكل والمغارم سواء كان من جهة حفظها أو من جهة القيام بشرط الضمان للشركة لأن ايراد هذه السكة لايرجى منه أن يصل الى الدرجة التى تعنى الحكومة من تلك المغارم على أنها مع كل ذلك لاتنفع أيضا في التجارة الداخلية المتبادلة بين القطر المصرى وبلاد السودان .

وأما سكة الحديد من حلفا الى الخرطوم فان ماشرحناه في أحوالها ومزاياه يدل دلالة واضحة على موافقتها من جميع الوجوه للقواعد التى يجب

أن تكون عليها سكة حديد السودان لأنها تقوم بمصلحة الحكومة في اتصال
القطر المصري بالبلاد السودانية وتمكين سلطتها فيها ويعود منها على هذه
البلاد فوائد التقدم والأصلاح وتمتد بها المنافع التجارية داخلية كانت أو
خارجية ولا تكون الحكومة فيها عرضة للمفارم والمشاكل فأذا اكمل انشاءها
بمعرفة الحكومة وعلى نفقتها تكفل جميع المصالح العمومية وتصبح بها البلاد
المصرية والبلاد السودانية قطرا واحدا تحت نظمات وقوانين واحدة ويحصل
الأختلاط والائتلاف بين أبنائه على اختلاف عاداتهم فتعم المدنية جميع أنحاء
وتأخذ كل جهة من الأخرى فلينتقص من لوازمها فتستغنى عن أشياء كثيرة
من الخارج وتتداول دراهم البلاد بين أهلها فتشملهم الثروة بما أودعته يد
القدرة من الخيرات الجزيلة في هذه الأرض الواسعة فلا يمضى زمن طويل الا
وتكون بلاد السودان في أحسن حالة من الرفاهية والعمران .

في ١٦ رمضان سنة ١٣٠٠ هـ

أمضاء

(على باشا)

ناظر اشغال عمومية

على باشا مبارك .

في ٢١ يوليو سنة ١٨٨٣ م

(*) المحفظة ٣٦ مجلس الوزراء مجموعة ٥٤ (السودان) سنة ١٨٨٢ م

٤٣٧

صورة الوثيقة رقم (٥٦)

تقرير المسيو هاملتون ليسميث عضو جمعية المهندسين

الملكية ومهندس السكة الحديد المصرية سابقا

أقدم :

طبقا لتعليماتكم وخلافا للتوضيحات التي أعطيت لى من المسيو (ويلد)، قد استخدمت فحصها بغاية الأعتنى ويمكننى بواسطتها أن أقدم لكم مقايسة لاجل انتشار السكة الحديد المرغوب انشاؤها بين سواكن وبربر ولو أن صعوبات الطريق هي جسيمة الا انها ليس من شأنها أن تحدث عوائق هندسية مهمة ينبغى عليها تأخير انشاء الخط المذكور .

اما طول السكة الحديد سيكون على الأقل ٣٠٠ ميل والانحدرات ستكون تقريبا كما هي فمن سواكن الى هورثير ٩٠ ميلا ، ١٢٠٠ قدم ومن هورثير الى كوكرب ٤٠ ميلا تبلغ ١٨٠٠/٦٠٠ قدم ومن كوكرب الى أريوب ٦٠ ميلا مع هبوط يبلغ ٩٠٠ قدم ومن أريوب الى ابوك ٦٠ ميلا مع هبوط يبلغ ٣٠٠ قدم ومن ابوك الى بربر ٥٠ ميلا مع بسطة (أودرج) وجميع هذه الارتفاعات قد حسبت عن مقياس البحر بسواكن وأننى الآن مشتغل بغاية الدقة فيما يختص بالمقايسة وتفصيلات التشغيل وعلى حسب ظنى لاتوجد هناك صعوبة فى وجود مقاولين يتكلفون ويتعهدون بإنشاء السكة الحديد وتتميمها فى مسافة ١٨ شهرا من تاريخ البدء فى العمل بمبلغ ٢٩٥٠ جنيه عن كل كيلو متر بما ذلك عدة وابورات كاملة من عربات ذو جوانات وخلافة فهذا الحساب سيكون مطابقا بوجه العموم اذا فحص جيدا لما يساويه كل كيلومتر من خطوط السكة الحديد المصرية والمقايسة التى صار تحضيرها بمعرفة (جون فولر) لاجل انشاء سكة حديد السودان من وادى حلفا الى شندى ولو اخذنا احصائيات مسيو (ويلد) بالنظر للتجارة الحالية بواسطة طرق القوافل أساسا وفرضنا ضرورة قطر فيها يذهب ويأيب يوميا فمن رأى اعتمادا على ماضى أختيارى فى نمو

التجارة وانى على العموم أنا الفاتح لسكة حديدية أنه يمكن الاعتماد كثيرا
على نقل ١٥٠.٠٠٠ تونيلاطه سنويا بالأقل فان حسبنا ذلك بتعريفه مناسبة
في ليرتين التونيلاطة لتحصلنا على الإيرادات الآتية : -

ليرة

٣٠٠.٠٠٠

١٥٠.٠٠٠ تونيلاطة في ليرتين بمبلغ

٤٠

١٢٠.٠٠٠

منها مصاريف التشغيل بواقع

١٠٠

١٨٠.٠٠٠

الباقى

١٨٠.٠٠٠ الف ليرة

فيبقى تحت اليد ربح صافى مقداره

لاجل دفع الفائدة واقلوا الخ ٠٠٠

(امضاء)

(*) تقرير المسيو هاميلتون ليسميث عضو جمعية المهندسين الملكية
وباشمهندس السكك الحديدية المصرية سابقا - المحفظة ١٥ مجلس الوزراء
(السودان)

صورة الوثيقة رقم (٥٧)

تقرير المسيو كار والخاص بتشكيل قومية تخلص بانشاء سكة حديد السودان

قد اطلعت على تقارير المسيو (ويلد) والمسيو (لى سميث) وتخابرت مع اكبر محلات المالية بلوندره الذين تهتمهم اشغال مصر ويمكننى أن اؤكد بأنه في حالة اذا تحقق حصول التزام أعنى ضمانه مقدارها ٦٠٠٠٠ ألف ليرة سنويا وهذا الضمان تحقق انشاء الخط والمكتبتين يعرضون بتشكيل قومية في الحال على الأساس الآتى : -

برأس مال مقداره ٢٥٠٠٠٠٠ ليرة يكون من ١٥٠٠٠٠٠ ليرة يوجد بها سندات ممتازة بفائدة قدرها ٧٪ مع مبلغ للاستهلاك مقداره ٢٪ ، ١٠٠٠٠٠٠ مليون سندات عادية منه مبلغ ٥٠٠٠٠٠٠ يصير ترتيبه للحكومة المصرية بدلا عن ضماناتها وأن يحفظ للحكومة المصرية حق تعيين من ٣ الى ٦ مديرين ويصير ترتيب مبلغ ٥٠٠ ليرة بكل منهم وزيادة على ذلك يحفظ للحكومة المصرية في أى وقت كان اثنى عشر سنوات في استهلاك السندات الممتازة وبربح مقداره ، ١٠٪ وفي مشتري أسهم الكومية الاعتيادية بقيمتها الأصلية .

(الأَمْضاء)

(*) المحفظة ١٥ مجلس الوزراء (السودان) حرره الرئيس مسيو كار

صورة الوثيقة رقم (٥٨)

تقرير المسيو وايلد المقدم الى جمعية سكة حديد بربر وسواكن

يذكر وايلد الذي عمل بالتجارة في سواكن لمدة ٨ سنة أن هذه التجارة الجارية من وادى النيل الى سواكن تشتمل على سن الفيل وريش النعام والصمغ والجلد والبطاريات بما فيها السنامكي تبلغ قيمتها سنوية ١٠٠٠٠٠ آلاف طونولاته ومصاريق النقل من وادى النيل الى سواكن تبلغ ٥٠ ريالا عن كل طونولاته والفوائيل تنقل أثناء رجوعها من التجارة مقدار ٤٠٠٠ أربعة آلاف طونولاته سنويا من مانيفاتورة ومؤن ونبيذ ومشروبات روحية وغير ذلك من جميع واردات أوربا والهند أما البضائع الثقيلة فلا يتيسر نقلها نظرا لصعوبة وسيلة المواصلات وأن اجرة النقل التي تدفع عن قيمة النقل والنقل بين سواكن وبربر تبلغ ١٥٠ ألف ليرة تقريبا . فمصاريق النقل هذه تمنع منعا مطلقا الاتجار في المحصولات قليلة القيمة الواردة من السودان ولهمذا السبب لا يتيسر ارسال القطن والقمح وكافة أنواع الحبوب والجنزيبيل والبلح والاثمار والنباتات من جميع الأصناف الى الساحل وكذلك مديريات البحر الأحمر القليلة النتاج وبلاد العرب التي تستهلك وحدها ٥٠ ألف طونولاته مؤونة وارده بحر برا ويمكن تموينها من واردات وادى النيل بواسطة السكة الحديد وتؤدي السكة الحديد الى زيادة الزراعة حتى لا يعتمد السكان على محصول واحد .

(الأَمْضاء)

(*) المحفظة والملف ١٥ - تقرير مقدم الى جمعية سكة حديد بربر

وسواكن من المسيو وايلد .

صورة الوثيقة رقم (٥٩)

خطاب من المسيو وايلد الى شريف باشا

رئيس مجلس النظار يطلب فيه البدء في مد سكة حديد السودان

انه نظرا لما يترأى لى من الأهمية والفوائد العظيمة التى تترتب من وضع مواصلات سريعة مع السودان وقد تحصلت على الراسمال اللازم من لندن لأجل مد سكة حديد بين سواكن وبربر في حالة ما اذا كانت الحكومة المصرية تدفع ٦٠٠٠٠٠ الف جنيه مصرى سنويا عبارة عن فائدة قدرها ٤٪ على قيمة تكاليف هذا المشروع أعنى ١٥٠٠٠٠٠٠ ليرة استرلينية وميناء سواكن له أهمية تجارية أكثر من الوصول عن طريق وادى النيل واذا تم المشروع فتصبح الخرطوم على مقربة من القاهرة تبعد ٦٥ يوم عن طريق سواكن بينما عن طريق دنجلة حوالى ١٠ يوم كما يساعد المشروع على نقل تجارة الحبشة الى سواكن عن طريق الخرطوم والبحر الأزرق - وبهذه الكيفية يتيسر منع أى مسابقة أو منافسة كانت تصدر من جهة مصوع .

واطلب مقابلة سيادتكم لبحث هذا الموضوع .

(الأمضاء)

(*) المحفوظة والملف ١٥ - خطاب وارد لدولتو أفندم شريف باشا
رئيس مجلس النظار وناظر الخارجية من المسيو وايلد في ٣٠ ديسمبر سنة
١٨٨٢ م .

صورة الوثيقة رقم (٦٠)

مذكرة ماسون بك بشأن مد سكة حديد السودان

اننى بناء على ما عينته بنفسى فى السودان ارى من الضرورة القصوى انشاء سكة حديدية باقرب وقت بين مصر والسودان عن طريق مجارى النيل الممكن السفر فيها وكلامى عن السودان لايشمل الطرق الموصلة اليها لأن بلاد السودان الخصبة ذات المحاصيل لاتبتدىء الا من الدرجة الثامنة عشرة من العرض الشمالى التى هى الحد الشمالى للمطر (او الخريف) فى بربر الواقعة بقرب الدرجة ١٨ من العرض الشمالى لحد رجاف الواقعة جنوبى الدرجة الخامسة من العرض الشمالى يمكن السفر فى النيل طول أيام السنة ويمكن السفر فى البحر الأزرق الواقع شرقى البحر الأبيض على مسافة ٢٥٠ ميلا لحد كركوج ويمكن السفر فى بحر السباط من الدرجة التاسعة على مسافة ١٦٠ ميلا ويمكن السفر ايضا فى بحر الغزال على مسافة ١٥٠ ميلا لجهة الغرب جملة ذلك ١٤٠٠ ميلا يمكن مسيرها بحرا فى بلاد كلية الخصوبة خصتها الطبيعية بطرق مواصلات لاينكر نفعها الا انه دون الوصول اليها قطع برارى وجبال تسكنها قبائل من الهمج ففى أسفارى للسودان قطعت أهم هذه الطرق فالطريق من كروسكو الى بربر وابو حمد هى على مسيرة خمسة عشر يوم على الجمال والطريق من وادى حلفا الى الخرطوم من طريق دفنقه ودية هى على مسيرة ٢٦ يوم على الجمال والطرق من سواكن الى بربر هى على مسيرة ١٠ أيام على الجمال والطريق من مصوع الى سنهيت هى على مسيرة ٤٨ ساعة مع الجد بالسير فى طريق تكاد ان لاتسلك فيظهر مما تقدم انه لايمكن الوصول الى السودان الا باجتياز الصحراء واقرب طريق هى طريق سواكن الى بربر فمن أسيوط يسهل لنا النيل طرق الموصلة مع كروسكو ووادى حلفة لأن هذه الطريق هى اصعب الطرق ويكاد أن يكون سلوكها مستحيلا على الجمال نظرا لبعدها عن المرحتين عن أبو حامد البالغة مسافتها ١٦٠ ميلا فى وسط برية هى اقحل واقفر البرارى التى تحتاط مصر ويوجد من أبو حامد الى

بربر مثل هذه المسافة على محاذاة النيل غير أن هذه الجهات ليست مأهولة ويبرى فقط من وقت الى آخر بعض كفور كأنها جزائر في بحر من صوان .

أما عطور أبو حامد (الصحراء الواقعة في منحى النيل بين كرسكو وأبو حمد) فلا يمكن مد سكة حديدية فيه مطلقا نظرا لعدم وجود الماء ولقلة سقوط المطر فيه وكرسكو لاتصلح أيضا لمد سكة حديدية منها نظرا لوجوده كثرة المحطات المعدة لنقل المشحونات قبل الوصول اليها وإذا تبعنا وادى النيل حسب الخط الذى رسمه مسيو فولر نرى بلادا من أوعر البلاد فالبلاد الواقعة بين وادى حلفة و (دال) يقال لها (باتا الحجر) ومسافتها ستون ميلا ولا يمكن تصور بلاد أقل منها لاترى فيها الا الصخور على مسافة مائتين ميلا لحد (امام) والمزروعات في هذه الجهات نادرة جدا لايرى فيها على شطوط النيل الا بعض أشجار من النخيل قائمة بين الصخور وقليل من المزروعات نابتة في الأراضى التى انكشفت عنها مياه النيل والصنف الوحيد الذى يتصدر من هذه الجهات هو السنامكى أما التمر فيرسل للسودان والمقاييسات والرسومات التى حضرها مسيو فولر هى عن خط طوله ٨٩٠ كيلومتر ونفقته أربعة ملايين جنيهه والتعديلات التى عرضت فيما بعد ولو أنها تنقص قيمة الكلفة لو أنها تزيد في الصعوبات وفي محطات نقل المشحونات بحيث ان تجارة الأصناف الضرورية للمعيشة لاتعود ممكنة أما من خصوص نقل العساكر فيلزم جعل مخازن مؤنة في الطريق قبل تسفيرهم أو تخصيص عدد كثير من القطورات لنقل المؤنة اللازمة لماكولهم لأن مد خط السكة الحديد على محاذاة النيل لايمنع وجود تلك البلاد في الصحراء وأهلها هم ضيقوا أسباب المعيشة ولا يتجرون لا بالغالل ولا بالأبقار وبالجملة فان طريق وادى النيل تهمى لنا وسائل الاتصال بدنقلة على مسافة أربعمئة كيلومتر في الصحراء ومن دنقلة يلزم قطع مثل هذه المسافة في وسط الصحراء أيضا .

وعلى فرض أن يمكن لحكومة مصر تحمل النفقات الباهظة لانشاء سكة حديدية عن طريق وادى النيل فزيادة الرسوم الى مجيء الحال لتقريرها على البضائع تمنع من اتساع دائرة الزراعة في السودان كما وأن الفحم وغير ذلك من معدات الوقود التى يلزم أخذها من اسكندرية تزيد أيضا في مصاريف المصلحة بحيث لايعود ممكنا دفع فائدة الراسمال المنصرف وبعد زمن وجيز

يضمحل حالها ومهما صار تنقيص مبلغ المقايضة المقدمة من المسيو فولر . فلا يمكن خفضي النفقة لأقل من ٢٥٠٠٠٠٠٠ جنيه فالحصول على هذا المبلغ يلزم تحميل الخزينة المصرية ديناً قدره خمسة ملايين جنيه ومائة سنوية قدرها ٣٠٠٠٠٠٠ جنيه فتحميل السكة الحديد مثل هذا المبلغ من شأنه أن يمنع سلفاً كل نجاح في السودان وينبغي الالتفات أيضاً للمدة اللازمة للعمل فمن المعلوم أن روح العصيان منتشرة في السودان منذ سنتين لأن تبديد غوردون باشا لجموع التجارة أو المحلات التي كانت تتعاطى تجارة الرقيق وضعف حكومة السودان أثار خواطر الناس الغير راضين عن الحكومة وكما لا يخفى أن تجارة الصمغ والسن فيل لاتقوم بمصاريف الذين يسافرون الى حدود بلاد العبيد لجلب البضائع لأن الصمغ والسن فيل هما أرباح مايسمونه . المعاملات التجارية مع أن في نفس الأمر الأرقام قيمة تلك الأرباح .

أما المحاصيل الزراعية فتكاد أن لاتكون معروفة في السودان خصوصا على سبيل التجارة وكل الناس تزرع قليلا من القطن وتحببكه للزوم بيوتهم وما يتبقى يدفعونه للحكومة لسداد الأموال المطلوبة منهم وقطعة الجوخ (الدمور) تساوى نصف ريال .

أما من خصوص ثروة السودان والجهات التي تنصدر حاصلاتها الحالية فالغلال تنصدر البن وهي تزرع في السهول الخصبة الكائنة بين (عطبرة) والنيل الأبيض بمقادير كثيرة وتباع بالخرطوم بأسعار دنيئة جدا حيث تباع الخرة بسعر ريال مجيدى الأردب وهذه الصنف يمكن تصريفه في جزيرة العرب وحتى في مصر أيضا وبأقى الأصناف كالصمغ والسن فيل والسهمم والعقاقير وريش النعام والجلود والمواشى يستمر تصريفها في مصر كالآن أما الأصناف التي يصير تصديرها لجهات أوربا والتي يجب الاعتنا بامرهما فهي القطن والسكر والنيلة واللاستيك وأصناف أخرى لم يصير الالتفات اليها للآن .

فانشاء سكة حديدية الى البحر الأحمر عن طريق النيل الممكن السفر فيه يعود بفائدة عظيمة على الحكومة الخديوية ولا يلزم اعتبار مديرية دنقلة بالنظر للسودان الا كاحدى الصحارى المحتاطة بها لان أكثر حاصلاتها

كالسنامكى والتمر والمواشى يسهل نقلها الى بربر أكثر من وادى حلفه وربما يعترض معترض بأن اكبر تجارة كوردفان تمر عن طريق دنقلة فنجيبه بأن كوردفان هي على مسيرة عشرين أو خمسة وعشرين يوم من دنقله مع ان المسافر من (الأبيض) التي هي اهم مركز لتجارة تلك البلاد الى (الطيرة الخضرا) الواقعة على البحر الأبيض هي ثمانية أيام فقط .

ان محط جميع تجارة السودان هو الخرطوم وهذه المدينة هي على بعد أربعة أيام من بربر في جهة من النيل يمكن السفر فيها طول أيام السنة وحسب رأيي أن المهم هو وجود أقرب طريق من القاهرة الى الخرطوم فمع المسهولات الموجودة الآن يمكن الوصول اليها بعد تعرض الانسان للخطر في ستة عشر يوم بالمرور على سواكن معما يكون معه من العفش ولا يوجد طريق أقرب من هذه .

ومتى صار اتصال الخرطوم بالقاهرة رأسا يؤمل ان نرى في تلك البلاد موظفين ذوى دراية وادارة فتلقى وظيفة الحكمدارية وتصير المديرية تابعة رأسا لنظارة الداخلية بحيث لا تكون حينئذ بعيدة أكثر من بعد اسنا عنها بالحالة الراهنة ويمكن حينئذ تأدية الخدمة العسكرية بالانتظام فيقوم كل آلاى بالخدمة سنتين أو ثلاثة بالمانوبة ويمكن أيضا بتنقيص مقدار العساكر المحافظين لأن مجرد العلم بأن مصر لا تبعد أكثر من ثمانية أو عشرة أيام يخمد روح الثورة وعدا عن ذلك فالاهالى يخشون اذ ذلك عدم وجود وقت كاف لهم لمقاومة أوامر الحكومة . هذه ويلزم مراعاة لثروة وسياسة السودان ايجاد مواصلات بينها وبين أوروبا فتكون سواكن أو وادى حلفه رأس تلك المواصلات وتبقى القاهرة مركزها المتوسط لأن النفود تخرج من القاهرة واسكندرية اللذين هما المركزان التجاريان ومن حيث تخرج النفود تعود الأرباح ويعترض المعترضون بأن انشاء سكة حديدية في وادى النيل من شأنه زيادة ارتباط مصر بأكبر ملحقاتها مع أن مد الخط المذكور بين البحر الأحمر والنيل ينشأ عنه انفصالهما فأرى أن هذا الاعتراض هو وهمي لأن ارتباط السودان بمصر يزداد بحسب الفوائد التي تنالها منها ويكون العكس من ذلك لو صار جعل خط تكون اجر نقل البضائع عليه مضاعفة عما لو كانت بواسطة الخط الطبيعي

أما بصفة مركز حربي فابتداء الخط من سواكن يأتي بنفع أكثر منه في وادى النيل ويمكن الاعتراض أيضا بأن سواكن معرضة لاستيلاء دولة بحرية عليها فكل موانئ القطر المصري الواقعة على البحر المتوسط هي معرضة لمثل ذلك إذ لو فرض أن دولة بحرية بدعواها حصول الأضرار بصوالحها استولت على ميناء سواكن فيمكن أصر المدافعة عن حقوقها في البحر الأحمر بفضل خاص من قنال السويس وحينئذ يكون الدفاع عن سواكن بالقاهرة أو بعرض النزاع على مجلس الأمم .

النتيجة

إن طريق مصوع هي عديمة السلوك نظرا للصعوبات الطبيعية وطريق (أبو حامد كوروسكو) هي أيضا عديمة السلوك للأسباب عينها وطريق دنقلة (مشرور فولر) هي كذلك عديمة السلوك نظرا لقحل البلاد التي يلزم اجتيازها ولكثرة النفقات التي تتحملها مالية القطر المصري والسودان فيبقى لدينا إذا خط سواكن إلى بربر .

فالصعوبة في جعل المواصلات مع السودان بواسطة السكة الحديدية هي اجتياز الصحراء وبناء على ذلك يلزم مد الخط المذكور على الجهات المتقاربة فيما بينها الواقع بعضها على سواحل البحر الأحمر والنيل والطريق التي وجدها التجار بخبرتهم أنها الأفضل هي طريق سواكن إلى بربر إذ أنه لا يتخللها إلا ٣٠٠ كيلو متر من الصحراء مع أن يتخلل طريق وادى النيل ٨٩٠ كيلومترا من الصحراء .

أما مرور الخط عن طريق كسلة وجلابات فيكون في بلاد ليس لتجارتها فكر الآن ولا تقدم على ذلك إلا حكومة غنية أمل زيادة السكان والعمران في البلاد التي يمر الخط فيها .

وجلابات وقضارف هما أهم مركز للتجارة في شرق السودان وترد إليهما أكثر أصناف التجارة عن طريق كسلة من البحر الأزرق وهما على مسافة واحدة من بين كسلة وأبو حسن ومتى فتحت المواصلات بين السودان وباقي

جهات العالم يرجى انها لاتعود السودان ثقلا على الحكومة المصرية بل
تساعدنا بايراداتها على استهلاك دينها .

• تحريراً في مدينة الفيوم ١٥ يونيه ١٨٨٢ م .

(الأَمْضَاء)

(ميـزون)

ميرالاي اركان حرب سابق

(*) محفظة ٣٦ مجلس الوزراء - السودان - ترجمة مذكرة محرره من
میزون بك عن تسهيل المواصلات مع السودان بواسطة مد سكة حديد اليها .

صورة الوثيقة رقم (٦١)

قرار القومسيون المشكل بشأن سكة حديد السودان

ان القومسيون المشكل للبحث عن احسن جهة لمد سكة حديد لاجل تسهيل المواصلات بين القطر المصرى والسودان بعد ان اُمعن النظر في الأوراق التي تقدمت له من مجلس النظار وفي جملة مستندات اخرى وأدلة شفاهية واستعلامات تلغرافية صار الحصول عليها من جهات السودان استقر رأيه على ما هو آت وهو :

حيث أن جهات الاقطار السودانية هي من ملحقات الحكومة الخديوية ولناسبة تباعدها عن القطر المصرى بحسب موقعها الجغرافى وصعوبة الوصول اليها للموانع الموجودة طبعاً في السفر في النيل صارت المواصلات بين الجهتين صعبة جداً ومعلوم كما لا يخفى لزوم سرعة اتخاذ التدابير المقتضية للحصول على وسائل مستحسنة لقرب المواصلات بين الجهتين المذكورتين فلهذا السبب قد عرض على القومسيون ثلاثة تصميمات من شأنها اتمام هذا الخط .

التصميم الأول

فهو مد سكة حديد في طول وادى النيل أما من مصر لغاية السودان من ابتداء الخط الواصل الى أسيوط أما لعدم التكلف بمصاريف باهظة في مد هذه الخط المستطيل يصير استعمال السفر في النيل بالجهات السهلة المسير ويقتصر في مد السكة الحديد على الجهات التي يكون بها النيل ذو خطر وغير ممكن السفر به .

التصميم الثانى

هو مد سكة حديد من سواكن التي على البحر الأحمر الى كسلا وقوز رجب الكائن على نهر عطبرة ومنها أما يتجه الى الخرطوم أو الى أبى حراز الذى على النيل الأزرق .

التصميم الثالث

انشاء سكة حديد من سواكن الى بربر الكائنة على النيل فالتصميم الأول هو الذى كان مستحسن فى القطر المصرى مدة حكم الخديوى السابق وقد صرفت مصاريف كثيرة فى انشاء جزء من هذا الخط بالقرب من وادى حلفا وكذلك صرفت مصاريف جسيمة على كمية وافرة من المهمات وعلى فسح الكونتراتو الذى كان عمل لذلك والمستندلت التى صار الاستناد عليها فى مد هذا الخط هى أن يكون القطر المصرى متصلا بالسودان بخط داخل اراضيه حتى أنه لا يخشى من قوة أجنبية أن تمنع المواصلات وحتى نمر التجارة الواردة من السودان على الوجه البحرى فإنه قريب للعقل أدراك قوة هذه البراهين إلا أنه لو فرض أن امتداد الخط على وادى النيل سهل فيوجد جملة أقوال يلزم ذكرها عند استحسان هذا المشروع .

وهى من الفحص الدقيق فى هذه المسألة يظهر ان مصاريف الخط المذكور تكون جسيمة والقيمة التى تصرف عليه تزيد جدا بالنسبة الى التجارة التى ترد وأن الأدلة المضادة له هى أقوى من الأدلة المساعدة لاستحسانه وهى انه اذا امتد خط أسيوط الى شندى تكون المسافة نحو ١٨٠٠ الف وثمانمائة كيلومترا ولا تكون كلفها أقل من ٨ مليون ثمانية مليون جنيه واذا صار مد الخط من وادى حلفا يكون كلفته لا أقل من ٤ أربعة مليون جنيه وفى هذه الحالة يلزم أن البضائع الواردة من جهات الغرب والنيل تنقل من النيل الى السكة الحديد بجهة شندى ثم الى النيل بجهة وادى حلفا ثم أخيرا عند الشلال الأول ومرة أخيرة عند أسيوط توضع البضائع فى عربات السكة الحديد برسوم توصيلها الى المحروسة أو الاسكندرية فهذه التنقلات المتعددة ينشأ عنها تأخير ومصاريف حتى أنه من المحتمل أن التجار يرجحوا استعمال الجمال فى احضار بضائعهم من بربر الى سواكن لعدم تحملهم المصاريف الزائدة وعلى ذلك فالبضائع التى يصير نقلها بالسكة الحديد المذكورة تكون غير كافية لمصاريف السكة الحديد ولو فرض أنه لاجل تسهيل استعمال السكة الحديد تزيد الحكومة قيمة الفوائد والرسوم الجارى اخذها فى مينة البحر الأحمر فينشأ عن ذلك عدم ورود بضائع من السودان والحال أن الغرض من مد السكة الحديد هو تسهيل احضار البضائع التجارية ولا يخفى أنه كان تقرر

بالتومسيون الذى عقد في عام ١٨٨١ م أنه لأجل تنقيص مصاريف مد السكة الحديد يلزم مدها فقط من وادى حلفا الى دنقلة والمسير في النيل من دنقلة الى الدبه وفي آخر نقطة يصير أعمال مخزن لأجل وضح البضائع الواردة من السودان ومشالها على الجمال من الخرطوم وكردفان ونحوه فاذا اعتبرنا انه لأجل تخفيف المصاريف يصير اختصار مد السكة الحديد من وادى حلفا لدنقله فهذا المشروع يكون مستحسن لغرض التجارة ولنقل العسكر والمهمات الحربية بالنسبة لزيادة المصاريف وطول المسافة فعلى ذلك وجب على القومسيون ان يعطى رأيا نهائيا بعدم مد سكة حديد على النيل ويتأسف أيضا على المصاريف التى صرفت في انشاء هذه السكة بلا فائدة ويرى ان صرف مصاريف زائدة في مد سكة حديد غير متأكد من نواح مستقبلها يعد مخطا من جملة وجوه .

التصميم الثانى

هو مد سكة حديد من سواكن الى كسلة وقوز رجب ومنها الى الخرطوم او من قوز رجب الى أبى حراز الكائنة على النيل الأزرق .

فعن ذلك

نقول ان المعاليم التى تقدمت عن هذا الخط من الحيثية الهندسية ليست كافية الوضوح غير أنه يظهر أنه من المحتمل مكابدة صعوبات زائدة في انشاء هذا الخط لمروره في اودية ذات جبال في شمال كسلة ولكون موجود مجارى مياه عديدة في هذه الأودية ناشئة عن السيول وزيادة على ذلك صعوبات أخرى في بربر بين العطبرة والخرطوم وحيث طول هذا الخط يكون نحو ١٠٠٠ الف كيلومتر متوسط مصاريفه نحو ٣٥ ثلاثة ونصف مليون جنيه واكبر مستند لهذا المشروع هو ان الخط يمر في بلاد خصبة نوعا ينتظر ورود محصولات منها تساعد بدون شك على التجارة وحيث ان المقصد الكلى هو جعل المواصلات بين مصر والأقطار السودانية ووادى النيل قريبة ذلك لا يتأتى حصوله بوجه الاستفاداة بواسطة انشاء سكة حديد يقتضى لها مصاريف جسيمة ولا تذهب مباشرة الى الخرطوم وتمر بواد منعزل وعليه فليس من رأى الصواب التضحية بمنافع عموم السودان لأجل فائدة مديرية واحدة وفي

المستقبل من المأمول أنه يصير انشاء هذا الخط وان مديرية التاكة تتحصل به على فائدة اتصالها مباشرة مع البلاد الأجنبية وبناء عليه قد قرر القومسيون بعد امعان النظر والتأمل عدم مد خط السكة الحديد من سواكن وكسلا .

التصميم الثالث والأخير

هو انشاء سكة حديد من سواكن الى بربر وطول هذا الخط يكون ٤٥٠ كيلومتر ويمر في اقصر طريق بين البحر الأحمر والنيل ويصل الى جهة من النيل يمكن السفر فيها ولا يخفى أنه يوجد بين بربر والخرطوم شلال واحد فقط الا أن كل من مر عليه من السواحين يقر بأنه لو صرفت عليه مصاريف جزئية يمكن السياحة به في كل فصل من فصول السنة وبهذه الطريقة تكون المواصلات بين بربر واغلب الجهات السودانية مستقيمة بواسطة النيل الأزرق والأبيض وانشاء هذا الخط لا يوجد به صعوبات هندسية جسيمة ويحتمل اتمام تشغيله وفتحه للتجارة بعد مضي سنتين من تاريخ الابتداء في العمل .

اما المانع الأعظم في مد هذا الخط كونه يبتدأ من ميناء كائنة على البحر الأحمر وعليه فيكون سهل لاي أمة أجنبية قطع المواصلات بين القطر المصرى والسودان فمن ذلك لا يرغب القومسيون اعطاء رأيه لكنه يعضد الفوائد العديدة التي تنشأ من مد هذا الخط وهو لأن يكون سبب في جلب كافة البضائع التي ترد من السودان الى البحر الأحمر ويمنع ورودها على الوجه البحرى لكن حيث ان السكة الحديد مطلوب مدها خصوصا لأجل توسيع دائرة تجارة القطن والسكر وخلافه الموجودة (أى التجارة) اسما بالسودان فهذا المانع لا يكون له تأثير عظيم بل يلزم الالتفات والنظر الى الوفورات الجسيمة التي تحصل في نقل العساكر والمهمات الحربية وانه من المحتمل جدا انه لو كان هذا الخط موجود به الآن فالعصيان الحاصل والحالة هذه بالسودان الذى تسببه أتعاب كثيرة ومصاريف عظيمة أما كان لم يحصل بالكلية أو كان امكن تلاشيه قبل الآن وعيه فالقومسيون لا يرى مانع في استمالة الحكومة لمد سكة حديد بين سواكن وبربر وفي الشروع في العمل وختاما لما ذكر يرى القومسيون أن من رأيه أن هذا الخط لازم لحسن مستقبل السودان ولوجوده في حالة الرفاهية ومهم أيضا للقطر المصرى نفسه ويلزم ان الحكومة تسرع في العمل .

كما وقد استقر رأيه على أنه لا يعطى رأيا في مد هذا الخط بالنسبة
للحيثية السياسية لعدم معرفة سياسة الحكومة العمومية .

في ١٩ شعبان سنة ١٣٠٠ هـ (٢٤ يونيو ١٨٨٣ م) .

سعادة روسو باشا	سعادة عبد القاهر باشا	سعادة عثمان باشا رفقى
أعضاء	أعضاء	أعضاء
امضاء (رسو)	امضاء (عبد القادر حلمى)	امضاء (عثمان رفقى)

ناظر الحربية والبحرية

رئيس

امضاء (لطفى)

مسيو ريجوليه	كولونيل ميزن	كولونيل واتسون
أعضاء	أعضاء	أعضاء
الامضاء (ريجوليه)	الامضاء (ماسون)	الامضاء (واتسون)

(*) المحفظة ٣٦ مجلس الوزراء ٢٤ يونيو سنة ١٨٨٣ م .
— قرار القومسيون المشكل بخصوص سكة حديد السودان .

صورة الوثيقة رقم (٦٢)

تقرير مجلس النظار بشأن مناقشة مد سكة حديد السودان

الجناب الخديوى قد تداولت الآن مع صاحب السعادة مصطفى باشا فهمى وبطرس باشا فى هذه المسألة فرأينا أن ننظر ماذا يكون رأى المجلس فيها ونسمع أقوال السير (لويد بالمر) لنعلم منه اذا كان لا يوجد شركة أخرى تقبل المشتري بدون أن تضمن لها الحكومة فائدة رأسمال .

السير (لويد بالمر) الراغبون المشتري هم شركة أفريقيآ ترنيش وبيت النجرو .

الجناب الخديو أننا أعربنا عن رأينا لمصطفى باشا وبطرس باشا وهو عدم موافقة البيع فأجابنا بطرس باشا أن الذى يضطرنا للبيع هو الحاجة للمال .

سعادة بطرس باشا قلت أن الغرض هو الحصول على المال وأن صندوق الدين لا يسمح لنا بأخذ شيء من الاموال المتقررة لنا لديه والاستقراض من الخارج يستدعى أيضا تصديق صندوق الذين والترخيص من الباب العالى فأجابت الحضرة الخديوية أنه مشترط دفع ثمن الخطوط الحديدية فى يناير المقبل ولحد ذاك التاريخ تكون أنهت الحملة (المهلة) ولم نعد فى حاجة الى المال .

السير (لويد بالمر) يلزمنا الانفاق عدة سنوات على سكة حديد السودان قبل أن يمكننا أخذ إيراداتها ومن العلوم أن الاستيلاء على السودان وتنظيم الادارة فيه يكلف أموالا طائلة ليست موجودة لدينا أهل يرغب الجناب العالى أن نزيد ضرائب الأطيان .

الجناب الخديوى يوجد سلع أخرى يمكن وضع الاموال عليها مثل الدخان .

السير (لويد بالمر) كلما تتبعنا أنا واللورد كرومر في أمر يعود بالنفع على البلاد لا يلقي الا المعارضة .

الجناب الخديوى أن مشتري السودان الحكومة كان ويتكون بغاية الاخلاص والدفعة ولم أتردد عن مفاتحة اللورد كرومر أو انظار في كل أمر لا أرى فيه فائدة للقطر وانتم تروننى الآن في غاية الهدوء والسكون أنا لا اعارض الآن فيما أراه مخالفا لمصلحة الأمة ان الله به شرفى وضمته وتربيتى في أوربا تجعلنى بعيدا عن كل تحرر وتعصب نحن لانزال في أول فتح السودان اذا استولى بعد على ربهه أيليق بنا في أول أعمالنا أن نعطي السكة الحديد التي هي أهم شىء فيه لشركة أجنبية .

السير (لويد بالمر) يلزمننا مائتان ألف جنيه لتمديدتها وليس لدينا هذا المبلغ لابد أننا مدينون والطريقة المتبعة في انجلترا وأمريكا اللتين بلغت فيهما السكك الحديدية غاية الاتقان والنظام هي استقلال السكك الحديدية بواسطة الشركات .

الجناب الخديو أنا مختلف معكم في الرأى لان السكك الحديدية هي أول وأعظم مساعد لنا على استرجاع السودان لما ينجم عن وجودها في يدنا من سرعة نقل العسكر والمهمات وأنا لم أمانع في بيع اطيان الدائرة السنية والدومين لأنها كانت في الأصل ملكا للأهالى وليس من مصلحة الحكومة استغلالها لكن لايمكن الاقرار على بيع سكة حديد السودان .

سعادة بطرس باشا لايمكننا تشغيلها ولاتمديدتها نظرا لعدم وجود المال أفضل بيعها على ربط ضرائب جديدة .

الجناب الخديوى اذا كنا في حاجة للمال يمكننا زيادة بعض الضرائب أولى من بيع السكة الحديد فان ثمنها ينفق على أخذ السودان وفي آخر السنة المقبلة نرجع الى ما نحن عليه الآن والحاجة للمال .

بطرس باشا لو كان يمكننا الحصول على المال من باب آخر خلاف احداث ضرائب فاننى أفضل حفظ السكة الحديدية .

عطوفتو مصطفى بك اذا كان المال عاجزا عن ادارة واستقلال ملكية جاز
له تكليف شركة بذلك لحفظ ماله من التلف والضياع .

الجناب الخديو ترويت كثيرا منذ اسبوع في المسألة وقلبتها من جميع
وجوهها فلم أقر أنه يمكنني القبول .

السير (لويد بالمر) بواسطة هذا البيع تأخذ ٩٥٠ ألف (تسعمائة
وخمسون ألفا) ويتوفر علينا مصاريف التمديد والمصاريف السنوية فهذه
المبالغ تكفينا لفتح الخطوط وتنظيم الادارة فيها وفي بربر وبنقلة وقال اللورد
كرومر بأن حضرات النظار جميعا كانوا موافقين على البيع غير أن الجناب
العالى أبى التصديق عليه ثم بناء على طلب عطوفتو مصطفى بك صار تأجيل
هذه المسألة .

(الامضاء)

(*) المحفظة ٣٦ مجلس الوزراء (السودان) سنة ١٨٩٤ م .

صورة الوثيقة رقم (٦٣)

خطاب يفيد اشتراك الأورط العسكرية المصرية في مد سكة حديد السودان

قد توضح بإفادة نظارة الحربية المؤرخة في ١٤ مارس الماضي انه موجود بالأورطة المكلفة بعمل السكك الحديدية وفي جيش الحملة السودانية وما يتبعها من باقى الأعمال بعض مستخدمين سبق تعيينهم مؤقتا لعدم درج وظائفهم بالميزانية ولم يعلم للآن الوقت الذى يمكن الاستغناء عنهم فيه وقد يتصادف حصول مرض يترتب عليه أعضاؤهم شهادات طبية من أطباء الجيش للتصريح لهم بأجازة مرضية يقضونها بمصر وبناء على الأمر العالى الصادر في ٢٩ أبريل سنة ١٨٩٥ م ليس لهؤلاء المستخدمين حق بأجازة قدرها ١٥ يوم بماهية كاملة ولما كانت هذه المدة غير كافية لشفائهم قد رأت نظارة الحربية أنه بالنسبة لوجودهم بالسودان وتحملهم مشاق الحملة لا يكون من الأنصاف معاملتهم أسوة المستخدمين الوقتيين المقيمين في مصر لاسيما وأنه بعد وصولهم لهذه المدينة وأقامتهم فيها المدة المذكورة لا يقبلون الرجوع الى وظائفهم وتصادف نظارة الحربية صعوبات جمة في ايجاد خلفهم فضلا عما تكابده من التعب في سبيل تمرين البديل على العمل وعليه تطلب النظارة المشار اليها التصريح بمعاملة هؤلاء المستخدمين مثل المستخدمين الدائمين فيما يختص بالأجازة المرضية -

مراقب عموم الحسابات

(الامضاء)

تتشرف اللجنة المالية بان تعرض على مجلس النظار الطلب المذكور قبل
المرغوب به معاملة المستخدمين المعينين مؤقتا لأعمال الحملة السودانية مثل
المستخدمين الدائمين من حيث الأجازة المرضية .

رئيس اللجنة

(*) المحفظة (٥٥) من مجلس الوزراء . ترجمة مذكرة من ادارة عموم
الحسابات للجنة المالية في ٣ ابريل سنة ١٨٩٧ م نمرة (٢٠) .
وترجمة شرح من اللجنة المالية لمجلس النظار بتاريخ ١٢ أبريل سنة
١٨٩٧ نمرة (٥٢) .

صورة الوثيقة رقم (٦٤)

تلفراف الصدارة العظمى الى والى مصر

تلفراف خديوييتكم السامى المؤرخ فى ٢٨ ذى الحجة سنة ١٣١٥ هـ المتضمن تصور بيع سكة حديد السودان لشركة اجنبية صار مطالعة مجلس الوكلاء المخصوص .

وحيث ان قطعة السودان المصدق بالمعاهدات على ما هو مرتبط منها بالخديوية المصرية هى داخله فى دائرة تمامية الدولة العلية وحقوق السيادة التى للسلطنة على الخطة المصرية لاتقبل للتغير باى سبب وى وسيلة كانت فليس مما يحتاج لدليل أن ما سبق وقوعه من بعض الحوادث بمصر لا يكون سببا لحصول تبدل او تغيير اصلا فى حقوق السلطنة السنية الصريحة لافئما يتعلق بسيادتها ولا فيما يتعلق بالمحافظة على الامتيازات المخصوصة الممنوحة لمقام خديوييتكم ومرتبطة بالفرايين العلية .

ومع هذا فان دولة انجلترا طالما بينت شفاها وتحريرا بأن احتلالها الموقف لم يأت منه خلل ، لا لحقوق السيادة التى للدولة العلية على مصر ولا لحقوق حاكميتها وقد اتخذت الدولة العلية هذه التامينات سندا قويا بابرار الشكر - أما ما اتخذته الدولة العلية الى الآن من الاطوار والحركات المشعرة بالاطمئنان ما كان مبنيا لا على تلك البيانات التى أبدتها الدولة المشار اليها .

غير ان الدولة العلية لا يمكنها التجويز اصلا بأن التصميمات الحاصلة فى بيع السكة الحديدية السودانية لشركة تصل لحيز الفعل لما فيها من المحذور والمضرة ولهذا فان ما أظهرتموه فخامتكم من الثبات والتمانة فى المدافعة عن هذا المشروع بما يعد أثرا جميلا لصداقة وعبودية ذاتكم الخديوية لسدة ولى نعمتنا الاعظم كان باعنا للتقدير والشكر بالوجوب .

والآن لاجل حل المسألة بحسب المصلحة وتسويتها وصرف النظر عن تصور بيع السكة الحديدية يقتضى اصدار تعضيد حكومتكم الخديوية بتسهيل امكان عقد قرض يقابل مصاريف السودان والتدبير الذى رؤى من المناسبة اتخاذه هو المذاكرة مع اثاره الديون العمومية المصرية لمشاركة قرص بضمانة واردات السكة الحديدية المذكورة .

ولما تقرر بمجلس الوكلاء المذكور نستودع لحمية ورؤية فخامتكم المسلمة اجراء التحقيقات اللازمة فى هذا الشأن واعطاء معلومات عن نتائجها وفى الحال لزوم اجراء شىء فبذلك من هذا الطرف يعتبر الانهاء عنه افنعم .

٢٤ مايو سنة ١٨٩٨ م

امضاء

(*) المحفظة ٣٦ - مجلس الوزراء (السودان) ترجمة تلغراف الصدارة،
العظمى الواردة فى ٥ محرم ١٣١٦ هـ الموافق ٢٥ مايو ١٨٩٨ م .