

وفي ٢٧ يونيو سنة ١٨٠١ سلم الفرنسيين قلعة القاهرة بعد أن أمضوا على شروط انجلائهم عن مصر وقد عارض الاتراك معارضة شديدة في سفر امرأة منو معه ولكن القائد بيار ألح في سفرها بعد أن أكد لهم أن يحميها بنفسه

وفي الختام أقول انه لم يكن استيفاء الموضوع مع أنه كان من المفيد أن نعرف ما آل اليه أمر عائلة عبد الله باشا منو وهل زوجته عاشت بعده وعلى الخصوص ما الذي تم لهذا السيد الفرنسي الصغیر أعني به السيد سليمان مراد جاك منو وهل كان له اخوة أو أخوات

﴿ السكك الحديدية وأهميتها ﴾

﴿ سكة حديد الكونغو ﴾

يجدر بهذا القرن ان يسمى بقرن السكك الحديدية فقد اخترعت فيه ونمت وارتقت بسرعة غريبة وصارت من ضروريات التمدن حتى أنه ليخيل للانسان أن الحياة مستحيلة بدونها وأقرب شاهد على ما نقوله ما زراه في مصر من تقيرب المسافات بكيفية ما كانت لتخطر على عقل من سبقنا في مضمار الحياة فبعد أن كان السفر الى طنطا مثلا أيام المولد الاحمدى يعتبر من الاسفار الصعبة التي يستعملها المسافر الايام بل الاسابيع صار السفر الى الاسكندرية والعودة منها في يوم واحد مع قضاء نحو ثمان ساعات لهو الاشغال من الأمور السهلة بل صار السفر الى الخرطوم أسهل من السفر الى اسكندرية قبل السكك الحديدية فمن كان يتصور أن المسافر يصل من الخرطوم لمصر في مسافة خمسة أيام أو يصل اسكندرية في ثلاث ساعات ونصف؛ لو بعث أحمد من توفوا قبل

هذا الاختراع وشاهد هذا الفرق العظيم لظن أنه بعث إلى عالم غير العالم الذي كان فيه أولاً نكر نفسه وبلاده

علمت الدول والامم أن مد السكك الحديدية في البلاد من أقوى أسباب العمران وفي الاقاليم المفتحة حديثاً من أقوى دعائم تثبيت السلطة وتوطيد أركان الحكومة اذ يسهل بها نقل الجنود من نقطة لاخرى لقمع أى حركة ثورية . فصرفوا عليها القناطير المقطرة من الذهب . ومدوها في الصحارى وبين الجبال بل اخترقوا الجبال الشاخنة لمرورها مما كان لا يخطر على قلب بشر . وها تأثير سكة حديد السودان فى نجاح حملة الخرطوم ظاهر للعيان لا ينكره انسان . ولو أنشئت هذه السكة وقت لزومها لما حصلت ثورة السودان ولا كان ما كان . وأنشأت الروسية سكة حديد سيبريا وطولها سبعة آلاف كيلو متر وأنشئت بأمريكا وكندا خطوط لا تقل عن هذا الخط طولاً وأهمية . وتنوى انكثرتا توصيل بلاد مصر ببلاد المكاب بطريق حديدي سوف نراه بأعيننا اذا مد الله فى أجلنا عشرين سنة على الاكثر فصارت السكك الحديدية الآن فى البلاد كالشرايين فى جسم الانسان توصل الدم الى جميع جهاته

ولما أسس ملك البلجيك مستعمرة الكونغو وأرسل الرحالة الشهير (ستانلى) ليرود هذه البلاد الواسعة ويقف على ما بها من نعم الله عاد مقتنعاً بأن لا حياة لهذا الاقليم الفسيح الا اذا أنشئت فيه سكة حديدية لنقل البضائع بين البحيرة التى سميت باسمه (ستانلى بول) وساحل بحر الاطلانطيق أى فى المنطقة التى لا يمكن فيها مرور السفن أيا كانت فى نهر الكونغو لما يعترض الملاحة فيها من الجنادل والشلالات

ونهر الكونغو من أعظم أنهار الدنيا بالنسبة للطول وكمية المياه وأهميته الجغرافية والسياسية فإنه يخرق افريقيا من الشرق الى الغرب على امتداد عظيم ولولا الجنادل التي تعترض سير السفن بالقرب من مصبه لا يمكن توصيل البضائع بواسطة الى قلب افريقيا وقد قدروا المسافة التي يمكن للسفن السير فيها على نهر الكونغو وفروعه الاصلية بثمانية عشر ألف كيلو متر والمسافة التي لا يمكن للسفن السير فيها عند مصبه والتي تكون مايسمونه تفرق الاتصال لا تزيد عن ثلاثمائة كيلو متر فأخذ المهندسون يبحثون عن أسهل الطرق لازالة هذه العقبة حتي يمكن استعمار وادي هذا النهر العظيم استعمارا حقيقيا فقال بعضهم بإنشاء خليج يصل بين النقطتين بميل خفيف ثم لما رأوا أن الاختلاف بين في الارتفاع بين النقطتين قالوا بإنشاء بعض قناطر كالتي كان مصمما على أنشائها في برزخ بناما وأخيرا قر الرأي على أن السكة الحديدية أسهل الطرق وأقلها كلفة لاجتياز هذه المنطقة الصعبة رغما عما تستلزمه من نقل البضائع من السفن اليها ومنها الى السفن مرة ثانية

فعيئت بعثات هندسية لتقرير أسهل الطرق لتتميم هذا المشروع العظيم فاختر المهندسون أن تكون بمحاذاة نهر الكونغو نفسه وعلى الشاطئ البلجيكي لوجود ثغر (متادي) عند رأس الخليج المكون من مصب النهر وهي ميناء واسعة وعميقة تسمح لدخول أكبر السفن والفضل في عمل هذا الطريق وتتميمها ونجاح هذا المشروع الجليل الفأدة مع ما عترضه من الصعوبات الجمة للقائمقام البرت تيس، البلجيكي فإنه كان أول ملب لنداء الرحالة ستانلي حين شرح خيرات وادي الكونغو بعد عودته منه في سنة ١٨٨٥ حيث قال في رحلته ما ترجمته يوجد في هذا الوادي

خيرات حجة تنظر الطريق الحديدية وانى أخبر أرباب التجارة بذلك مع اعتقادي بأن اخبارى هذا لا يضيع، فبمجرد ما نشر هذا الكتاب تألفت شركة انجليزية وطلبت من حكومة الكونغو امتياز انشائها فقبول طلبهم بكل فتور حتى لا يكون للانجليز مصالح في هذا الاقليم لا تتأخر إنجلترا عن التدخل في شؤونه بدعوى هجائها وعقب ذلك اتفق المسيو البرتيس مع بعض رجال المالية على تشكيل شركة لاجراء الابحاث الابتدائية وانشائها اذا تحقق امكان ذلك فصدر الامر بتشكيل هذه الشركة في ٩ فبراير سنة ١٨٨٧ باسم شركة التجارة والصناعة في الكونغو

وفي ٨ مايو سنة ١٨٨٧ سافر المسيو تيس ومعه اثنا عشر مهندساً الى الكونغو حيث اقام نحو سنة ونصف ثم عاد في ٤ نوفمبر سنة ١٨٨٨ ومعه الرسومات اللازمة لتتيم مشروعه ثم نشر رسالة ايان فيها انه يلزم لعمل هذا الطريق الحديدى ٢٥ مليوناً فرنكاً أى مليون جنيه لا غير وشرح فوائده التجارية والسياسية فنشكات شركة سكة حديد الكونغو نهائياً في ٣١ يوليو سنة ١٨٨٩ برأس مال قدره ٢٥ مليوناً فرنكاً ا كتبت حكومة البلجيك بعشرة منها وابتدى في العمل في مارس سنة ١٨٩٠ ووصل اول قطار الى مدينة (دولو) على بحيرة ستانلي في ١٨ مارس سنة ١٨٩٨ واحتفل بافتتاح الخط رسمياً في ٤ يوليو سنة ١٨٩٨ احتفالاً باسراءت اليه حكومة الكونغو رجال الجراء وغيرهم وعينت لهم سفينة خصوصية تنقلهم على مصاريفها من أوروبا الى الكونغو ذهاباً واياباً

الا أن مصاريف الخط بلغت ٦٠ مليوناً فرنكاً بدل ٢٥ وتم انشاؤه في ثمان سنوات بدل أربعة كما قال القائمقام تيس في بادىء الامر

ولقد صادف هذا المشروع من الصعوبات ما كاد يقعد بهمة القائمين به لولا تشجيع جلالته ملك البلجيكي لهم ومساعدته للشركة بالمال من جيبه الخاص والزامه رجال حاشيته بمشترى اسهمها التي هبطت أسعارها في بادىء الامر الى ٢٥٠ فرنكا أى الى نصف قيمتها نظرا لعدم تقدم العمل بالسرعة المنتظرة الا أنها ارتفعت ثانيا الى أن وصلت في شهر يوليد الماضى ابان الاحتفال بافتتاحها الى ١٢٠٠ فرنك فربح حملة الاسهم أموالا طائلة وتحسنت مالية الملك الخصوصية بعد أن تضعضعت بسبب ماحصره على تأسيس ولاية الكونغو الحرة نفسها ولا بد أن تزيد أضعاف ذلك في المستقبل كما حصل لسهام فنال السويس وكان العمل فى الأول ببطء زائد نظرا لصعوبة الطرق ووعورة المسالك من جهة وعدم تعود العمال على أعمال الحفر والردم من جهة ثانية واستعمال ألغام البارود والديناميت لنسف الصخور فى السنة الاولى لم يتم الا كيلو متران فقط وفى آخر الثانية وصل الخط الى الكيلومتر ٩ وفى آخر الثالثة الى الكيلو متر ١٦ وفى آخر الرابعة الى الخمسين فلو سار العمل على هذا البطء للزم لاتمام الخط اكثر من ثلاثين سنة . الا أنهم بذلوا الهمة فى الاربع سنوات التالية فأتموا ما بقى منه وهو ٢٣٣٨ كيلومترا أى بمتوسط ٨٤ كيلومترا ونصف فى السنة ، وقد صرفت الشركة على الاعمال الابتدائية والمصروفات العمومية أموالا طائلة حتى بلغ ما أنفقته عند الوصول الى الكيلو متر الثالث ستة ملايين من الفرنكات وعند التاسع احد عشر مليوناً ونصفاً أى نحو نصف رأس مال الشركة الابتدائى

وهذه الطريق من النوع الضيق الذى يبلغ اتساع ما بين شريطيه ٧٦ سنتى مترا ونصفاً أما مدة امتياز الشركة فى ٩٩ سنة الا أن للحكومة البلجيكية

وبعد للحكومة الفرنسية حق شرائها من الشركة بعد سنة ١٩٠٩ أى بعد تأسيسها بعشرين سنة

ومن أعظم الصعوبات التي لاقتها الشركة عدم وجود العمال الاكفاء لاشتغال أغلب الاهالى الوطنيين في حمل البضائع من بحيرة ستانلى الى البحر وبالعكس فاضطرت الشركة الى استحضار العمال من جهات السنغال وبالأخص من مسلمى السودان الغربى ومن مسلمى زنجبار وكانت تفضل المسلمين على غيرهم من الوثنيين لعدم تماطيتهم للمسكرات ولحسن سلوكهم وسرعة تمودهم على أى عمل يعهد اليهم حتى أنها عينت سواقى الواورات منهم كما جعلت اعتمادها عليهم في جميع الأعمال التي تستدعي تدريباً مخصوصاً وخصتهم بالأجر المرتفعة ومما يشكرهم عليه رؤسائهم حبهم للاقتصاد وتوفيرهم الجزء الأكبر من أجرهم لاستلامه عند عودتهم لبلادهم

وكانت أجرة العامل البسيط من ٣٧ فرنكا ونصف في الشهر الى ٤٥ فرنكا ولأرباب الحرف المخصوصة من ٢ ونصف في اليوم الى ٦ ومنهم من وصلت أجرته يوماً عشرة فرنكات وبلغت أجرة سواقى الواورات الى ١٢ جنيتها في الشهر وهي أجرة عظيمة بالنسبة لهذه البلاد

أما تعريفه نقل الركاب والبضائع فزائدة عما في البلاد الاخرى وذلك بالنسبة لما صرف في انشاء هذا الطريق فقد جعلت أجرة نقل الطن الواحد فرنكين ونصفاً عن كل كيلو متر للبضائع الواردة من الخارج مع تنقيص ٥٠ في المائة عن الملح و٤٠ في المائة عن جميع الآلات اللازمة لتنمية ثروة البلاد

أما بالنسبة للبضائع الصادرة فلم تجعل التعريفه فرنكين ونصفاً الا عن سن القيل وخفضت الى مادون ذلك بكثير وأما عن الركاب فالأجرة باعتبار

فرنك واحد وربع عن الكيلومتر للاوروپاويين وثمان فرنك عن الكيلومتر للوطنيين لان لكل فريق عربات مخصوصة كما هو جار في الهند بل وفي السودان المصري على ما نقله الينا بعض من أتى منه حديثاً

وتقطع المسافة بين (مانادي) وبحيرة ستانلي في يومين لان القطارات لا تسير الا بالنهار فقط وبمعدل عشرين كيلو مترا في الساعة

وقبل انشاء هذه السكة كانت تقطع هذه المسافة بعينها في ثلاثة أسابيع وكان يكلف نقل الطن الواحد نحو ألف ومائتي فرنك لان الجمال لا يمكن أن يحمل زيادة عن خمسين كيلوجرام فكان يلزم حمل الطن الواحد عشرون رجلا على الاقل أما بمقتضى التعريفة الجديدة فلا يتكلف نقل الطن من العاج الان نحو تسعمائة فرنك والطن من الكاوتشوك لا تزيد مصاريف نقله عن أربعمائة فرنك أي ثلث ما كان يتكلفه قبل . ومع ذلك فان هذه التعريفة مؤقتة وسيصير تنقيصها تدريجياً كلما زادت أرباح الشركة مما يلزم لدفع فائدة سهامها واستهلاك رأس المال

هذا وقد طالعنا في الجرائد الواردة أخيراً خبر تشكيل شركة جديدة لمد خط حديدي في اقليم (مايو مبه) في شمال الجزء الاوسط من نهر الكونغو لاستخراج خيرات الغابات الفسيحة الممتدة في هذا الاقليم وقد منحها حكومة الكونغو الحرة عدة امتيازات أهمها « ١ » أخذ ما يلزمها للسكة الحديد وملحقاتها من الاراضي مجاناً « ٢ » ألف هكتار من الارض عن كل كيلومتر يتم انشاؤه ويصير استعماله « ٣ » حق استغلال الغابات الواقعة على جانبي السكة الحديد على عرض مسافة خمسة كيلو مترات من كل جانب وذلك لمدة ثلاثين سنة « ٤ » امتياز استخراج المعادن التي تكتشفها الشركة على الضفة