

الموسم

(غرة شعبان سنة ١٣١٦)

(١٥ ديسمبر سنة ١٨٩٨)

— من اسكندرية للسكاب —

أو

(السكك الحديدية والمواصلات التلغرافية في أفريقيا)

لما وجهت أوروبا أنظارها ووجهت اهتمامها لاستعمار هذه القارة استولت على الثغور ثم أخذت كل دولة تتوغل في الداخل شيئاً فشيئاً وترسل روادها لاكتشاف المجهول ومعرفة منابع الأنهار وطولها والوقوف على ما يعترض الملاحة فيها من الجنادل وما يمتاز به كل إقليم من الحاصلات التي غير ذلك من الأمور التي يلزم معرفتها في مثل هذه الأحوال

ثم عقدت المعاهدات بين الدول لتقسيم هذه الأقاليم المتسعة ولتحديد دائرة نفوذ كل منها حتى لا تعترض أحداها الأخرى في طريقها وبعدها تم ذلك أو كاد شرعت كل واحدة منهم في مد الخطوط الحديدية والتلغرافية لتسهيل المواصلات وتوسيع نطاق التجارة والاستعمار فأنشأت فرنسا في سنة ١٨٨٥ طريقاً حديدياً من دكار إلى سان لويس بالسنغال على طول ٢٦٤ كيلومتراً وشرعت

في انشاء خط آخر يصل بين السنغال الاعلى ونهر النيجر وابتدأت في مده
سنة ١٨٨٢ ولم يتم منه الى الآن سوى ١٣٠ كيلو مترا وفي النية مده على مسافة ٥٤٠
كيلو مترا

وقد شرع في انشاء خط آخر بين نهر النيجر ومدينة كونا كري جنوبا ليكون
طوله خمسمائة كيلو متر تقريبا وأرسل الكابتن ساليس الفرنسي لتخطيطه
وقد عاد من مأموريته منذ قليل وقدم تقريرا يفيد بأن انشاءه من الامور
السهلة جدا. وشرع الانكليز في انشاء سكة حديد من عرض ٧٦ سنتيا
بين فريتاون وسونجوتاون على مسافة ٨٠ كيلو مترا اتم منها الى الآن ٣٢
وأعطت الحكومة الفرنسية في مستعمرة الداومي امتياز انشاء خط حديدي
من عرض ٦٠ سنتمترا الى محل مانت وبوريللي يصل بين كوتونو وابومي
وربما مر فيها بمد الى مدينة كارنوفيل ثم الى نهر النيجر. وفي مستعمرة لاجوس
شرع الانكليز في انشاء سكة حديد بين لاجوس ومدينة ايبا كوتا وتم منها
الى الآن ٨٠ كيلو مترا

وقد اتم البلجيكيون الطريق الذي شرعوا فيه من نحو ثمان سنوات
من مدينة متادى الى بحيرة استانلي بمستعمرة الكونجو وطوله ٣٨٨ كيلو مترا
واحتفل بافتتاحه رسميا في شهر يوليو سنة ٩٨ وهي اهم سكك افريقيا الغربية
بالنسبة لما اعترضها من الصعوبات المادية ولما يكون لها من التأثير
الاقتصادي على وادي الكونجو والانهر التي تصب فيه

وفي سنة ١٨٨٨ ابتدا البرتغاليون في مد خط من ثغر «سان بولودي لواندا»
الى امباكا مركز زراعة البن في هذا الاقليم وطوله ٣٦٥ كيلو مترا اتم منه الى
الآن اكثر من ثلاثمائة. ولهم طريق آخر يتسدى من «لورنسوماركيز»

الواقعة على خليج دلاجوا وينتهي الى بريتوريا عاصمة الترنسفال ومنحوا حديثا
 لاحدي الشركات امتياز انشاء خط على ضفة نهر زامبيز يصل الى ماتي نهر
 شارى الآتى من بحيرة نياسا . وللالمانيين خط صغير فى مستعمرتهم
 الواقعة غرب حكومة الكاب وللابرتغال خط لم يتم للآن وهو الذى
 يتسدىء من نغر (بيرا) ويقصد منه الى مدينة سالسبورى التى
 أنشأها الانكليز فى قلب بلاد المتابيل . وهذا الخط يصل الآن الى مدينة
 أومتالى وينوى توصيله فى المستقبل بسكك حديد الكاب . وخط ثان
 فى أفريقيا الشرقية تم منه نحو الاربعين كيلومترا . أما الخط المصمم على انشائه من
 مدينة دار السلام الى مدينة أوجيجى على بحيرة تانجانيكا فلم يشرع فيه للآن
 وربما تأخر البدء فيه بضع سنين

وفى بلاد الحبشة أعطى النجاشي الى المسيرى إيج السويسرى امتياز انشاء
 خط من نجر جيوتى التابع لفرنسا الى مدينة هرر ومنها الى أديس أبابا عاصمة
 الحبشة الآن ويبلغ طوله أربعمائة كيلو متر

هذا وللانكليز مشروع عظيم تكلمت عنه الجرائد كثيرا هو اتصال
 سكك حديد مصر والسودان بسكك الكاب من جهة وبسكة أوغندا من
 جهة أخرى بحيث يكون ملتحى هذه الخطوط فى قلب أفريقيا عند بحيرة فكتوريا
 ولاهمية هذا المشروع سنتكلم عليه ببعض الاسباب فنقول

دلت أبحاث الرواد على ان أقاليم أفريقيا الوسطى تصلح لسكنى الاوربيين
 ولو أنها واقعة فى المنطقة الحارة وذلك بسبب ارتفاعها عن سطح البحار ارتفاعا
 يوجب اعتدال الهواء وانتظام الطقس ودلت كذلك على صلاحية وادي نهر
 الزنبير الأعلى وشواطئ بحيرة نياسا لاقامة الاوربيين بها للاسباب المذكورة

ولذا صمم الانكليز على امتلاكها وتوصيل القطر المصري بمستعمرة الكاب
 بطريق حديدي يمتد من القاهرة الافريقية من الشمال الى الجنوب وانشاء خط
 آخر من زنجبار غربا الى منابع النيل وقد اعترضتها المانيا في طريقها عند
 بحيرة تانجانيكافرادت الاتفاق مع حكومة ولاية الكونغو لاجراء الخط
 الحديدي من بلادها فاحتجت فرنسا ضد هذا الاتفاق لجوارتها لولاية الكونغو
 ووجود حق شفعة لها فيما لو اريد التنازل عن بعض اراضيها او جميعها بالحكومة
 اخرى — فأهمل هذا الاتفاق مؤقتا حتى تسمح الفرصة بالعودة اليه

لكن ذلك لم يقمدهم الانكليز عن تميم مشروعهم شمالا وجنوبا
 وشرقا حتى اذا وصلوا الى نقطة الخلاف سعوا في ازالته باى كيفية كانت فمدوا
 الطريق الآتى من حكومة الكاب الى محطة بولوايو، وسيمدونه قريبا الى نهر
 الزنبيز ومدوا الطريق الآتى من صعيد مصر الى الاقصر ومنها الى اصوان
 ثم من وادى حلفا الى نهر الاتبره وسيصل قريبا الى الخرطوم بعد اتمام
 الكوبرى المزمع انشاؤه على النهر المذكور

ومما يستحق الذكر ان الخط الآتى من الجنوب والخط الواصل من
 الاقصر الى اصوان ومن حلفا الى السودان المصري جميعها على اتساع واحد
 وهو ١٠٦ متر وذلك حتى اذا تم المشروع حسب ما هو مصمم عليه تكون
 الخطوط على اتساع واحد ولا يكون ثمة داع لتقل البضائع من قطار لآخر
 وقد جعل اتساع الخط الآتى من زنجبار الى أوجنده ١٠٦ متر مثل
 باقى الخطوط الاخرى للاسباب نفسها وسيكون طول هذا الخط ١٠٥٧ كيلو
 مترا وقد بدئ بالعمل فيه فى ٢٩ مايو سنة ٩٦ والعمل جار فيه بسرعة وهمة
 زائدتين ليم فى سنة ١٩٠٠ وقد تم منه الى الآن ما يزيد عن ٢٠٠ كيلو متر

ويشتغل فيه أكثر من عشرة آلاف عامل هندي أتى بهم من ولاية بمباي بمقتضى عقود تقضى عليهم بالعمل فيه مدة ثلاث سنوات ويدير العمل أربعون مهندسا انجائزيا ولاهتمام الحكومة الانكليزية بأتمامه طلبت من مجلس النواب تخصيص ثلاثة ملايين جنيه لهذا الغرض مساعدة للشركة القائمة به

ولا تخفى أهمية هذا المشروع الجسيم السياسية والاقتصادية وأخصها تحويل تجارة أقاليم أفريقيا الوسطى الى ساحل زنجبار وجعل الجزء الأكبر من أفريقيا مملكة انكليزية وتقليل أهمية قنال السويس بالنسبة لانكارترا الى غير ذلك مما لا يدخل في موضوع هذه المجلة

هذا ولندكر طرفا من مشروع المستر سسل رودس القاضي بايصال مصر بحكومة الكاب بسلك تلغرافي لا يمر الا باراض انكليزية

لم يكن المستر سسل رودس هو المبتكر لهذا المشروع بل قد سبقه اليه الكولونل غرانت السائح الشهير الذي راد منابع النيل في سنة ١٨٧٦ مع الرحالة اسپيك حيث قدم للمؤتمر الجغرافي الدولي الذي عقده في مدينة بروكسل ليوبولد الثاني ملك البلجيك مذكرة أبان فيها امكان انشاء خط تلغرافي من الخرطوم الى خليج دلاجوا الذي كانت تصل اليه خطوط حكومة الكاب اذذاك وفي سنة ١٨٧٨ نشر المسيو ارتكين رسالة عضد فيها هذا المشروع مفضلا مرور الخط من داخل افريقيا على مروره على الساحل الشرقى ثم أهمل هذا المشروع بسبب حوادث السودان المصري وجعل وادى حلقا حد مصر من جهة الجنوب ولما عين المستر سسل رودس وزيرا أول لمستعمرة الكاب وكان مديرا لشركة افريقيا الانكليزية الجنوبية مد السلك التلغرافي الى قلعة

سالسبوري بالقرب من نهر الزنيز وافتتح هذا الخط في فبراير سنة ٩٢ وبعد ذلك طلب من الحكومة الانكليزية تنفيذ مشروع الكولون غرانت الاصلى مقدرا نفقاته بمبلغ مائة وخمسين ألف جنيه

ولداعي عدم فتح السودان ثانيا حينذاك لم توافقه الحكومة الانكليزية الا ان هذا الالباء لم يثن عزيمته بل سافر الى لوندريه وشكل بالاشتراك مع (دوق ابردين) شركة سميت شركة التلغراف الافريقي المخترقة للقارة الافريقية (١) رأس مالها ١٤٠ ألف جنيه وغايتها مد الخط التلغرافي من قلعة سالسبوري الى أوجندا وذلك أن يبدأوا الى نهر الزنيز ومنه الى مدينة (زمبا) عاصمة شركة افريقيا الوسطى الانكليزية التي تستعمر اقليم نياسا ، وشرعت الشركة المذكورة في العمل على الفور وتم الخط الى مدينتي زمبا وبلاستير في اكتوبر سنة ١٨٦٤ ثم تعطل العمل قليلا بسبب حدوث بعض اضطرابات في نياسا لاند الا أن الخط وصل في ٢٠ يولييه سنة ٩٧ الى الطرف الجنوبي من بحيرة نياسا واتصل بالخط الآتي من مدينة كويليان الواقعة على شاطئ افريقيا الشرقي وقد كرت جريدة افريقيا الوسطى الانكليزية، أن الخط وصل في ١٠ ديسمبر سنة ٩٧ الى مدينة تدعى (كوتا كوتا) على شاطئ بحيرة نياسا والهمة مبذولة لتوصيله بسرعة الى بحيرة تنجانيكا وهناك تعترضه هذه البحيرة لان الاراضي الواقعة على شاطئها الشرقي تابعة لالمانيا والتي على الشاطئ الغربي لولاية الكونجو وبعدها تلتصق حدود المانيا والكونجو شمالا على مسافة درجتين لكن لا تعدم انكثرا وسيلة لتحرير الخط من أحد الجانبين وقد فكر بعض مهندسيها في امرار خط بحري من وسط البحيرة نفسها بما أنها