سكة الحجاز

رأت الدولة العثمانية ان بلاد اليمن والحجاز شاسعة عن مقر السلطنة ومنبعث القوة وان بعض قبائلها لا تنفك تبدي نواجذ الشر والنشوز كلما لاحت لها الفرص واهتبلت الغِرَّة فيتعذر للحال تسريح الجيوش اليهما مئات من الاميال برًّا وبحرًا فارتأت منذ خمس سنين مدّ خط حديدي من دمشق الى مكة وهي مسافة لا تقل عن الف وتسعمائة كيلومتر مدّت منها منذ شهر تشرين الاول (اكتوبر) سنة ١٣١٦ (١٨٩٩) حسابًا شرقيًّا اربعمائة وستين كيلو مترًا. وقد احتفل في اليوم الاول من شهر ايلول (سبتمبر) سنة ١٩٠٤ اي يوم ذكرى جلوس الحضرة السلطانية بوصول الخط من دمشق الى معان بحضور وفد سلطاني رافقتُهُ في رحلتهِ وشهدت مع الشاهدين ان هذا العمل من خير ما تم على ايدينا من الاعمال في هذا العصر. وهو وان لم يبلغ كمالهُ والكمال الآن كالطفرة محال فيكفي انهُ مثال من جهد المقلّ وعنوان على الثبات والجدّ

كان العقلاء يظنون بادئ بدء ان دون انشاء الخط الحجازي خرط القتاد وشرط الحداد لما عُرف من ان القوم اهل اقوال لا افعال اذ قام لهم وعليهم من الماضي اكبر برهان على وناء الهمم وضعف النفوس ولكن لم يلبث هذا الظن ان انقلب يقينًا وصار ما يعدّ من قبيل الخيال في حكم الحقيقة. وعلى نسبة ما كان يتم من الاميال والفراسخ كانت تتبدل لهجة الناس شرقًا وغربًا في الحكم على هذا المشروع. ولو لم يكن فيما مدّ الى اليوم من الخطوط الحديدية الاّ اشارة الى ما في الامة العثمانية من القوة الكامنة والذكاء الفطري والعزائم التي متى دُعيت اجابت لكفى في إثبات الفضل والاشادة بالمحمدة. ولا عجب فالعثمانيون على اختلاف عناصرهم مؤلفون من ارقى السلائل البشرية التي استفاض ذكر اعمالها في القرون الغابرة. فحريٌّ بهم وبلادهم ما علمت من الاعتدال وزكاء التربة ان يتعلموا اذا علموا وينجحوا اذا حسن تدريبهم وان لا تعجزهم مضاهاة ارقى الشعوب متى صحت منهم العزائم وحسنت قيادتهم

وكيفما كانت الغاية من انشاء هذه السكة فقد تلقتها الامة بانها اسلامية وطنية يقصد بها تخفيف وعثاء السفر عن حجاج المسلمين واستعمار البلاد. ولذلك بادر سكان الولايات العثمانية المسلمون فجمعوا او أُريدوا على ان يجمعوا اعانات للاتفاق على الخط. وتلكأ اولاً بعض من جرت عادتهم ان يكونوا اول الباذلين في كل ما تريد الدولة القيام بهِ من الاعمال لانهم كانوا في شك من اتمام العمل. ولما اخذت امارات الهمة تبدو حينًا بعد آخر اخذ الهنود والمصريون

يشتركون في مد يد المعونة وقد جاد بعض المكتتبين بليرة وليرتين لكل كيلومتر ودفع بعضهم عشرة آلاف جنيه بدون ان يُعرَف اسمهُ . واذ ايقنت الدولة انهُ يتعذَّر انجاز العمل بالاعانات اخترعت طوابع واوراقاً ذات قيم للاستعمال في بعض الاحوال والاشغال ووضعت مكساً على امتيازات المعادن التي تعطى في البلاد وعلى الاراضي الاميرية التي تباع واخذت لتقاضى كل سنة عشر شهر ايار (مايو) من المأمورين الذين تتجاوز مشاهراتهم خمسمائة قرش من الملكيين والعسكريين

للخط لجنة عليا مقرها الاستانة وهي مرجع جميع الاعمال الادارية ويدها فض الكليات والجزئيات ولهُ لجنة فرعية مقرها دمشق ترجع في شؤونها الى لجنة الاستانة . ويعمل في الخط نحو اربعين مهندساً نصفهم من المسلمين العثمانيين جيء بهم اولاً بمثابة معاونين للمهندسين الاجانب فلما تبينت كفاءتهم بفضل رئيسهم المسيو مايسنر الالماني وظهر لهُ ان المهندس العثماني اذا مُرِّن تأهل لمد احسن طرز من الخطوط الحديدية رقّى رواتب بعضهم ورتبهم فجعل مختار بك رئيساً للمهندسين في خط حيفا . ويقول الخبيرون بانهُ سيكتفى بعد حين بالمهندسين العثمانيين في مد هذه السكة وغيرها اذ قد اصبح مهندسونا بعد ان كانوا يدرسون الهندسة نظرياً في دار الهندسة بالاستانة يدرسونها اليوم عملياً . ولشدة تفاني المهندسين في التوفر على العمل مع إجادتهِ استحقوا ثناء الخاصة والعامة وأعجب القوم بغيرة مايسنر الالماني وشربدر الفرنساوي ومختار واحمد ونوري العثمانيين وغيرهم من الرؤساء الذين لهم الاثر المحمود في اخراج هذا العمل من القوة الى الفعل وكانوا قبل لا يعرفون كيف يسيرون فغدوا اليوم يفضل الدربة والبحث كاحسن الدارسين المفننين

اذا علمت هذا ساغ لك ان تقسم المهندسين الى فئتين اجانب ووطنيين كلهم سواء في الهمة وبعد النظر كما يقسم العملة الى قسمين قسم الجند النظامي الذي سُخِّر للعمل في الخط تحت نظارة ضباطهِ وقوادهِ وقسم عامة العملة من وطنيين وغيرهم ممن يستخدمهم الملتزمون والمقاولون. وبلغ عدد العاملين من الجند اربعة آلاف وخمسمائة وكان يعمل نحو خمسمائة عامل من غير الجند من دمشق الى عمان فلما تجاوزت الخطوط الحديدية هذه المدرة صار يشتغل فيهِ نحو الف عامل من عملة الملتزمين اما عدد الحيوانات العاملة فلا يعلم بالتمام . ويأخذ الجندي وضابطهُ اجوراً وأعطيات تقبض رأس كل شهر فيتناول الجندي قرشاً صحيحاً عن كل متر مكعب من التراب حفراً واملاء وثلاثة قروش عن المتر المكعب من الصخر المتوسط واذا زاد الصخر صلابة تقدر اجرة عاملهِ عن كل متر من الثلاثة الى الستة قروش فيصيب الفرد والحالة هذه في الشهر نحو

جنيه عثماني . اما الضباط فقد خصص لهم لقاء كل متر يعمل تحت نظارتهم خمس بارات فيتناول رئيس المئة مثلاً من الستة جنيهات الى العشرة في الشهر بقدر ما لديه من الجند على حين لا يتجاوز راتبهُ الاصلي اربعة جنيهات

حدثني بعض الاجانب من عمال الخط قال ليس اصبر من الجندي العثماني على تحمل المشاق والقناعة بالقليل فالفرد يعمل عمل الجماعة من الغربيين وقد كان يمد من الخطوط الحديدية قبل الشهر الاخير كيلو متر ونصف كل يوم ثم زادت الهمة فصاروا يمدون كيلومترين ثم تدرجوا الى ثلاثة كيلو مترات حتى دهش الاهلون واخذوا يشبّهون الخطوط الحديدية في سرعة تمديدها بانها سيل من حديد . وقد مزلت ايدي العملة كلهم فصاروا يمدون بعد الآن ثلاثة كيلو مترات في النهار بدون ريث ولا عجلة . ويكلف كل كيلو متر الفاً وخمسمائة جنيه عثماني يدخل في ذلك نفقات بناء المحطات واحواض المياه وغيرها من مرافق السكة وهي اقل قيمة تنفق على اقل خط حديدي في العالم . ولكثرة الموجود الآن في صندوق السكة من الدراهم واستكمال الادوات الاساسية عقدت نواصي الآمال بانهُ لا تمضي ثلاث سنوات الاَّ ويصل الخط الى المدينة

وبعدُ فان المسافة بين دمشق ومعان عشرة ايام لراكب المطايا من قصاد البيت الحرام وهذه المسافة هي ربع الخط بين معان ومدائن صالح والمدينة ومكة او ثلث الطريق بين دمشق ومعان ومدائن صالح والمدينة . وذرعها اربعمائة وستون كيلومترًا يقف القطار في ست وعشرين محطة وهي : القدم . الكسوة . دير علي . المسمية . جباب . خبب . المحجة شقرا . اذرع . خربة الغزالة . درعا . نعيب . المفرق . خربة السمرا . الزرقا . قصر عمان لُبَّن . جيزة . صنبعة . خان الزبيب . القطرانة . الحسا . جروف الدرويش . عنيزة . معان . وقد قطعها القطار هذه المرة في ست وعشرين ساعة وفي المكنة ان يجتازها في عشرين اذا وقف وقفاً معتدلاً في المحطات ولم يفذَّ السير بحيث يكون عرضة للخطر . قال احد الموظفين في الخط من الاجانب لو عملت هذه السكة من الخط العريض (نورمال) اي بعرض ١٥٠ سنتمترًا لقطع القطار ثمانين كيلو مترًا في الساعة فاجتياز المسافة بين دمشق ومعان في سبع ساعات اما خطنا هذا وعرضهُ ١٠٥ سنتيمترات فلا يقطع قطارهُ اكثر من خمسة وعشرين كيلو مترًا في الساعة هذا مع سهولة الطريق الاَّ في النادر . ومن المقرر انهُ متى تمت الاعمال على محورها يمشي القطار اربعين كيلو مترًا في الساعة . وسمعت بعض من لهُ علاقة بالخط يقول ان الدولة فكرت اولاً في عملهِ عريضاً ولما حسبت نفقاتهِ وجدتها ضعفي نفقة الخط الضيق

فاختارت الثاني لانهُ يقصد بهِ ان يكون خطًّا حربيًّا لا خطًّا تجاريًّا وان يكن ينفع الخط بين حيفا ودرعا ودمشق ومعان في رواج التجارة والزراعة لانهُ يسير في بلاد عمرانها طبيعي

***

من لم يلقِ نظرًا بليغًا في انحاء الخط وحناياهُ يظنّ ان الماء ناضب والحقيقة ان قلتهُ محسوسة على اديم الارض ومخزون في بطنها وهو غزير من دمشق الى معان اذا حفرت لهُ آبار ارتوازية او خزن في احواض وآبار ويوجد من معان الى مدائن صالح وهذا القسم الذي يعمل فيهِ الآن لا يتعدى المئة والخمسين كيلومترًا ويتعذر امداد الآبار منهُ اما ماوراء ذلك من الكور الحجازية فالماء فيهِ كثير . ولذلك سلكت الدولة في هذا الخط طريق الركب الشامي الى الحجاز لانهُ اعمر من غيرهِ واكثر امواهًا بالطبع . حدثني احد الامراء ان في وادي سرحان على مسيرة اربعة ايام من محطة الحجة مياهًا غزيرة وان نهر الازرق يجري في تلك الانحاء ولا ينتفع بهِ حق الانتفاع وان الاهلين قد يسيرون خمس ساعات لورود الماء كما هو الحال في عين حامر وراء محطة خبب فان اهل جوارها يقصدونها من الاقاصي للاستقاء وانهُ كان طريق عجلات من بصري اسكى شام في حوران الى بصرة العراق وكان على كل ساعتين محطة وبئر ماء يستقي منهُ السفار . وفي قضاء السلط انهار عدة كما في احصاء الحكومة كالاردن والزرقا ووادي شعيب ووادي السير وبجات وعمان وحسبان تسقي اراضي تبلغ مساحتها نحو خمسمائة فدان فقط

هذا ما لفتهُ من الثقات عن حالة الخط الحاضرة . ولقائل هل يكون لهذه المسالك التي لم تدمثها الخطا ولا اهتدت اليها القطا حظ من العمران بعد امتداد الخط الحديدي فيزرع في تلك الاصقاع الجرداء المرداء مايجود فيها من ضروب النباتات والثمار وتقام ثمت للصناعة مصانع وللتجارة اسواق وهل يؤثر هذا المشروع الاثر المطلوب في ثروة الاهلين ويمتعهم بطعم المدنية والراحة . نعم ان هذا سيكون ولكن لا في القريب العاجل شأن حركة الارتقاء في هذه البلاد فانها سائرة على مهل مناطة بالاتفاق والطبيعة لا بالتعمل واتخاذ الاسباب

وقد بدأ الاهلون في هذه الارجاء يدركون ماهية الربح وقيمة الكدح فترى بعض سكان البلاد المجاورة للخط يعملون في السكة مع العامل الاجنبي وباجرة تكاد تكون كاجرتهِ حتى ان الرجل الذي كان لهُ عشرون جملاً لا يستفيد منها الاَّ قروشًا معدودة في اوقات محدودة من السنة صار الآن بفضل غدوّهِ ورواحهِ في اعمال السكة موسعًا عليهِ في الرزق يربح مئات القروش . وهكذا قل في سائر السوقة والباعة . اشترك في هذا الربح المجاورون للخط واصاب

سكان دمشق وبيروت والقدس وسائر بلاد فلسطين قسط وافر من هذه الارباح سواء كان من البياعات او المقاولات والالتزامات التي تنشط بعضهم الى عقدها مع زعماء النظار على السكة وقد كانوا يتخوفون ذلك قبل فلما رأوا انتظام الاشغال وتأدية المطاليب في حينها بدون مطل ولا الحاف اخذوا يلتزمون عشرات من الكيلومترات فيستفيدون ويفيدون

ضمني مجلس وشيخ قبيلة الحويطات استدللت منهُ على ذكاء اهل البادية قال لما رأى الدولة مدت السلك البرقي في دمشق الى المدينة منذ نحو ثلاث سنين استنتج ان مئات الافدنة الشاغرة الواقعة على طريق السلك في الناحية التي تنزلها عشيرتهُ لابد ان تملك وتسجل باسم احد في سجلات الحكومة فما كان منهُ الاَّ ان خطط قسماً كبيرًا منها وفلح بعضها على حين كانت بورًا معطلة حتى اذا مر الخط الحديدي من ناحيتهِ ايضاً عمر لهُ دارًا فيما استصفاهُ من الفلاة ولكن ما اسرع ما اشرفت على الخراب فان قبيلة اخرى ممن يناصبهُ العداء حملت على تلك الدار فخربتها جملة حتى عادت قاعاً صفصفاً . قال فلو كان لهذه البلاد امن لاطمأن السكان وعمروا كل ارض سهلة المأخذ قابلة للحرث والكرث . وحدث الثقات من العمال ان جميع الاراضي القابلة للفلاحة في لواء الكرك التي لا مالك لها ستضاف كامثالها الى الاراضي السلطانية الخاصة وتجعل اباعد مهمة وتفاتيش منظمة كما ان بعض اعيان دمشق استصفوا مئات من الافدنة ليستنبتوها

لاجرم ان الخط الحجازي يمر على ما يعلم من محطاتهِ ببلاد متوسطة في شهرتها وعمرانها ومن انعم النظر في مسيرهِ من حيث الجملة يجد انهُ مرَّ في ارض حوران وهي مخزن غلات سورية مشهورة بجودة حنطتها وطيب تربتها . وكان مركز لواء حوران اليوم وهو شمكين (او شيخ مسكين المحرَّفة عن اشمشكين) مركز حكومة آل غسان قبل الاسلام على ما في احصاء الحكومة وفي معجم البلدان ان بصرى كانت قصبة هذه الكورة وما برحت " قراها ومزارعها وحرارها[1] منازل العرب وقد ورد ذكرها في اشعارهم " ويمر الخط في لواء الكرك الذي أُسس منذ زهاء عشر سنين واراضيهِ على ما في تقرير الحكومة مخصبة منبتة وهي على طريق القوافل من مصر الى الحجاز وانهُ كان لهُ شأن يذكر في القديم وقد جعل مركزًا للحكومة على عهد الصليبيين وقامت فيهِ بعض الحصون والقلاع ولما استولى عليهِ آل ايوب زاد حصانة وعمارة ولم يبقَ اليوم الاَّ اثر طفيف من تلك القلاع والحصون يدل على ما كان في الاعصر السالفة من الترقي

(١) الارض الحرة بفتح الحاء هي ذات حجارة نخرة سود كالحرار والحرات

هذان اللواءان او المركزان هما من اعمال ولاية سورية فان يكن سمي لواء حوران باسم اقليمه ولواء الكرك باسم مركزه ففيهما بلاد كان الاولى بها ان تكون مراكز الحكومة وسينقل مقر حكومة حوران من شمسكين الى درعا كما نقل من الشيخ سعد قبلاً وذلك لاهمية درعا . ولعل مركز الكرك ينقل على حسب الاحوال فيصير في معان مثلاً . هذان اللواءان وان كان اسمهما قليل الشيوع فان مساحتهما كبيرة يليق بهما لو كانا عامرين ان لا يكونا ولاية فقط بل ان يكونا ايالات قائمة برأسها وما اظن سويسرا اكبر مساحة من نصفهما ولكن شتان بين بلاد استنبتت فيها الصم الصلاب فاخضبت وامرعت وغرست في ذرى جبالها القاحلة وآكامها المصخرة الوعرة صنوف الاشجار وبلاد قد تسير فيها اليوم واليومين والثلاثة ولا تجد فيها ماء تشرب منهُ ولا شجرة تستظل بها وبين بلاد تأوي ثلاثة ملايين من السكان المنوَّرين كلهم وبلاد ليس فيها نصف مليون ما فيهم خمسمائة رجل يقرأ ويكتب حتى بركاكة زائدة . وبين بلاد اقل من ما فيها راحة دائمة وعيش خضال يقصدها اعاظم سياح الارض للاستمتاع بمناظرها وراحتها وبلاد اقل ما فيها ثمن غارات تباع فيها الارواح بيع السماح وتفشي المحرمات والموبقات بحيث عدت بين اهلها من المستحب او المباح

اكثر سكان حوران اهل فلاحة يقيمون في الدساكر والقرى اما اهالي الكرك فمعظمهم بادية من اهل الوبر ينزلون الخيام والآطام تفرقوا عشائر وتجمعوا عصابات وقد يغير بعضهم على بعض على ما جرت بهِ عادة اهل البادية كلما بعدوا عن المعمورة . ومن عشائر حوران عشيرة زبيد وتعرف ايضاً بعرب الجاة تقيم في الجاة من اعمال بصر الحرير وفئة من بني صخر يدعون الكعابنة وكذلك السرحان وولد علي والاشاجعة وهما من عنزة والطيار والعيسى والسردية والسوالمة والرولة والخريشة وفي لواء الكرك قبائل الحويطات وبني صخر وبني عطية والشرارات والجالي ولم يحرث الارض من هؤلاء الاَّ مشايخ بني صخر تملكوا بعض خرب في انحاء السلط قوةً واقتداراً واخذوا يستغلونها وتفلح لهم وهم ابدًا يتنقلون في الفجاج والسهول مسيرة ايام فبينا تراهم قرب نجد او في سواد العراق اذا هم في البلقاء او حوران او ارض الشام انجاعاً للكلاء وورود مناهل الماء

ولقد تبين لي ان سكان هذه البلاد وان فطر اكثرهم على حب الغارة ومد يد الاذاء بالحرام هم من اقرب الناس لقبول الحضارة وتأليف شاردهم . والذهن الخالي يسهل نقش ما تريد طبعهُ فيهِ من الافكار اكثر من الذهن المملوء بالخرافات والتقاليد . خذ لذلك مثالاً اهالي لواء الكرك فقد عودهم حسين حلمي باشا متصرفهم الاول ان لا يرشوا العمال وشدد النكير

عليهم في ذلك حتى حرج عليهم انزال فرسان الدرك واطعامهم فأثمروا بكل ما امرهم به الاَّ انهم لم يرضوا الاَّ باقراء من ينزل عليهم من اولئك الفرسان وتقديم العلف لدوابهم مخافة ان يرموا بالشح على حين من عادتهم ضيافة من لا صلة بينهم وبينهُ من ابناء السبيل بدون عوض ولا غرض . فعربان الكرك والحالة هذه مثال الطاعة يتفانون في محبة الصادقين من الموظفين ولا يشكون الاَّ من سوء استعمال بعض مأموري المالية

كان لهذه البلاد حظٌّ من المدنية قديمًا يدرك ذلك من يجوب نواحيها ويستبطن خوافيها قال ياقوت والبلقاء كورة من اعمال الشام ووادي القرى قصبتها عمان وفيها قرى كثيرة ومزارع واسعة وبجوذة حنطتها يضرب المثل . قال محمد بن احمد البشّاري عمان على سيف [1] البادية ذات قرى ومزارع ورستاقها البلقاء وهي معدن الحبوب والانهار بها عدة انهار وارحية يديرها الماء ولها جامع ظريف في طرف السوق مُسَقَّف الصخر شبه مكة وقصر جالوت على جبل يطل عليها وهي رخيصة الاسعار كثيرة الفواكه غير ان اهلها جهال والطرق اليها صعبة

وقال ياقوت والشوبك قلعة حصينة في اطراف الشام بين عمان وايلة والقُلْزُم قرب الكرك وذكر يحيى بن علي التنوخي في تاريخهِ ان يقدور الذي ملك الفرس سار سنة ٥٠٩ الى بلاد ربيعة من طيء وهي باق والشراة والبلقاء والجبال ووادي موسى فعمرهُ ورتب فيهِ رجالهُ وبطل السفر من مصر الى الشام بطريق البرية مع العرب بعمارة هذا الحصن اه . وفي وسط قلعة الشوبك باب حجري قديم ينزل الى بئر فيهِ بثلثمائة وستين درجة وقد استعصت هذه القلعة على ابراهيم باشا المصري لما اراد فتحها ايام حملتهِ على سورية

اما وادي موسى المعروف عند الافرنج بيترا فهو كما جاء في تقرير الحكومة على اربع ساعات ونصف من معان مشهور بآثارهِ وعادياتهِ المدهشة وفيهِ من النواويس والقصور والهياكل ومدينة كلها من الصخر ما يدعو علماء الغرب الى شد الرحال اليها وقيل ان بعضهم نقل معهُ شيئًا من تماثيلها وحجارها المنقوشة . وفي قضاء درعات وقد بني فيهِ الآن محطة عظيمة للسكة ومعمل لتصليح ادواتها — آثار حمام قديم جسيم . وفي وادي الشلالة الفاصل بين درعا وعجلون من ناحية درعا مغاور قديمة على صورة غرف ومقاصير حرية بامتاع العيون بها وينبجس من هذا الوادي ماء عذب سائغ من مغارة حفرت في قطعة واحدة من الصخر منقطعة القرين وعرض هذه المغارة ثلاث اذرع وارتفاعها ست . انتهى معربًا عن تقرير الحكومة

(١) في القاموس السيف بالكسر ساحل البحر وساحل الوادي او لكل ساحل سيف انما يقال ذلك لسيف عمان

وفي السلط عاديات كثيرة حرية بالنظر وفي هذا القضاء نحو ثلثمائة قرية خربة وآثار مغاور ومرسح في عمان على شكل هلالي تُقر في سفح جبل وهناك حصن على اكمة وفي هذا القضاء ايضاً مياه معدنية كثيرة تصب كلها في بحيرة لوط وفي وادي معين حمام زرقاء معين ماؤهُ سخن اجاج معدني من جهة وعذب بارد من الجهة الثانية . وفي معين ومادبا وحسبان آثار كثيرة ظريفة . وفي شمالي قضاء الطفيلة وادي العفرة وفيهِ مناجم حديد وحمام معدني ينسب الى سليمان بن داود ثبت نفعهُ للامراض العصبية الى غير ذلك من الآثار المحيلة في صرخد واذرعات وبصرى وجرش وغيرها من البلدان التي كان لها مكانة من العمران في سالف الازمان

***

هذا اهم ماينبغي ان يقال في السكة الحجازية وبلادها . بقي ان اشير الى الخط بين حيفا ودرعا فاقول ان الحكومة العثمانية لما رأت شركة سكة الحديد بين بيروت ودمشق وحوران الفرنسوية تصعب في نقل ادوات السكة وتشتط في تقاضي الاجور ابتاعت سكة حيفا من صاحب امتيازها الذي عجز عن تمديدها بمئة وخمسين الف جنيه عثماني وكان مُدَّ منها تسعة كيلومترات وعمل منها ستون كيلومتراً من الاعمال الترابية ناقصة الاَّ قليلاً . وسيكون طول هذا الخط من حيفا الى درعا مئة وخمسين كيلومتراً ومتى التصق الخطان الواحد بالآخر تتقدم حيفا وتقف بيروت عن رقيها لقرب حيفا من مصر والاستانة واوربا خصوصاً بعد تشييد مرفإ يجري في تلك المدينة الصغيرة الذي سيقام بايدي عثمانيين وعلى نفقتهم على مثال مرفإ بيروت

وقد بدىء بالعمل في هذه السكة في ايار (مايو) سنة ١٣١٩ شرقية فمد منهُ الى الآن ثمانون كيلومتراً وقد تجاوز التراب الكيلومتر الخامس والتسعين وما دعا الى التريث الاَّ تأخر جسر اليرموك الحديدي في العمل الموصى عليهِ فيهِ واذا حضرت جسور هذا الخط وهي ستة او سبعة كما ان انفاقهُ (تونل) ثلاثة وواحد في خط معان فالمأمول ان تسير القطارات وتتصل بدرعا في شهر نيسان (ابريل) القابل . اما المحطات التي يمر بها الخط فهي : حيفا . تل الشمام عفولة . بيسان . جسر المجامع . صماخ . الحمة . الكوية . تل الشهاب . درعا . نجز منها حتى الآن اربع محطات وصرف على جميع هذا العمل خمسة وثلاثون الف جنيه عثماني ويقدر ماسينفق على هذا الخط وحدهُ بثلثمائة الف ليرة عثمانية يضاف الى ذلك ثمن الامتياز . وقد جرى التزام الخط كلهِ ويعمل فيهِ الآن نحو ثلثمائة جندي

ويمر هذا الخط في ارض تخصبة للغاية ويقول بعض اهل النظر انها من اخصب ارض الله وفيها معادن كثيرة . هذا وحال الفلاح فيها على ضعف وخمول فما بالك لو عني باستنباتها على الطرق الحديثة وخصوصاً من حيفا الى مضيق الحمة وفيه مرج بني عامر واراضي بيسان والغور واصعب ارض فيه على المرور وادي اليرمون الذي يعمل فيه الآن ليل نهار وهو ممتد من مضيق الحمة الى تل الشهاب . قال احد الافاضل ومن عجائب هذا الوادي مياهه الكثيرة المتردمة وغاباته الكثيفة التي لم تمسسها يد . وفي تل الشهاب وزيزون (ام القصب) سبعة شلالات او ثمانية ارتفاع انحدارها عشرات من الامتار تدار بهانحو عشرين رحىً وتنفع لكل صناعة ويتأتى استخدام هذه الشلالات في عمل محرك كهربائي (دينامو) لإنارة المحطات البعيدة والقريبة بالكهربائية

والحمة مياه معدنية مشهورة منذ القديم تنفع الامراض العصبية والجلدية وهي احسن من حمامات كارلسباد في بوهيميا وحمامات بورصة في الاناضول وحمامات حلوان مصر. فيها على ما روى الثقات املاح كثيرة نافعة تدفع عادية اكثر الامراض وتلائم حرارتها معظم امزجة سكان الارض فتبدأ تدريجاً من ١١ ٢٦ الى ١١ ٥٦ درجة بميزان سنتغراد وشربها يقوي المعدة ويسهل الهضم

وتجتاز سكة حيفا بساحل طبرية في محطة صماخ ووادي الحمة وغير خاف ما لبركة طبرية من الاهمية التاريخية والدينية التي تستدعي السياح الى زيارتها ويقال انهُ متى تم الخط الحيفاوي تجعل شعبة من عفولة الى الناصرة تدر ثلاث ساعات فتحيا بذلك فلسطين و ينتقل جانب كبير من التجارة اليها لاسيما اذا مدت شعبة من القدس الى عمان

ومضيق الحمة من اعمال جبل عجلون وحاضرة هذا الجبل اربد وكان اسمها في الاصل ابيلا اواربيل. وعلى مقربة من مكيس على ما ذكر المؤرخون مرصح للرومان ذو احجار محكمة الصُنع . وخرابة جرش المشهورة هي من اعمال عجلون ايضاً أثر عنها رُواء الصنعة وجسامة البناء وهي اشبه بعاديات تدمر وبعلبك قيل انها عمرت زمن الرومانيين وان لم يثبت انها اشارة لمدينة قوم بعينهم . وفي اراضي مخيبة على ساعتين ونصف من قرية مكيس مياه معدنية كثيرة تنفع في شفاء النقرس والامراض الجلدية ومن العجيب ان معظم الحمامات المعدنية في هذا الاقليم منبثة من جانب الغور الشرقي

وعلى الجملة فيجتاز الخط الحيفاوي ما عرف قديماً ببلاد الأُردن احد اجناد الشام الخمسة . جاء في معجم البلدان انها كورة واسعة منها الغور وطبرية وصور وعكا وما بين ذلك قال احمد

بن الطيّب السرخسي الفيلسوف هما اردنان أردن الكبير واردن الصغير فاما الكبير فهو نهر يصب الى بحيرة طبرية بينهُ وبين طبرية لمن عبر البحيرة في زورق اثنا عشر ميلاً تجتمع فيهِ المياه من جبال وعيون فتجري في هذا النهر فتسقي اكثر ضياع جند الاردن فيما يلي ساحل الشام وطريق صور ثم تنصب تلك المياه الى البحيرة التي عند طبرية وطبرية على جبل يشرف على هذه البحيرة . فهذا النهر اعني الاردن الكبير بينهُ وبين طبرية البحيرة واما الاردن الصغير فهو نهر يأخذ من بحيرة طبرية ويمر نحو الجنوب وفي وسط الغور فيسقي ضياع الغور واكثر مستغلها السكر ومنها يحمل الى سائر بلاد الشرق . وعليهِ قرى كثيرة منها بيسان وقراوا واريحا والموجاء وغير ذلك . وعلى هذا النهر قرب طبرية قنطرة عظيمة ذات طاقات كثيرة تزيد على العشرين ويجتمع هذا النهر ونهر اليرموك فيصيران نهرًا واحدًا فيسقي ضياع الغور وضياع البثينة ثم يمر حتى يصب في البحيرة المنتنة في طرف الغور الغربي . وللاردن عدة كور منها كورة طبرية وكورة جدَر وكورة صفورية وكورة صور وكورة عكا وغير ذلك اه

وانت ترى ان البلاد التي دعيت بارض الغور وقد يصح بان تسمى بلاد القاع او الغوطة هي الارض الواقعة بين جسر المجامع الى تل الشهاب وهي منخفضة عن سطح البحر من مئة متر الى مئتين ولذلك يُجنَّد مَن لهم الفضل في التوفر على مد الخطوط الحديدية في تلك الكورة رغم فساد الهواء وحزونة هذه الارض وان لم تكن مساحتها طويلة كثيرًا . والناظر في المصوَّر المنشور آنفًا يرى ان السكة الحجازية بعيدة عن ساحل البحر الاحمر وانهُ كان الاولى ان تتصل السكة بالبحر الاحمر كما اتصلت بالبحر الابيض ويقال انهُ ستمد ناشطة او شعبة من معان الى خليج العقبة وهي لا تتجاوز مئة كيلو متر يبدأ بها بعد انجاز خط حيفا . والشائع ان كتائب الجند المرابطة في المدينة منذ مدة وعددها تسع كتائب سيسخر بعضها للعمل في الخط من مدينة الرسول على ما بينها وبين جونها وهي ينبع من البعد (مائتا كيلو) . وارتأى بعض المنتسبين لهذه الادارة ان البداءة من جدة الى مكة تزيد السرعة في العمل فان طولهُ لا يتجاوز خمسة وسبعين كيلو مترًا ويمكن تمديدهُ في سنة وتستحصل نفقاتهُ في سنتين او ثلاث من اجور النقل ويسهل تمديد الخط اكثر من سهولتهِ من جهة الشام لوجود جدة على الساحل وبهذا الفرع تكون قد مُدّت اهم ناشطة للخط العام . ويقول العارفون انهُ اذا بدئ بالخط من المدينة كما هو الآن في حكم المقرر تصرف الدولة بدل القرش الواحد ترشين ونصفًا

هذا ويرجى ان تدفع رواتب السرايا العاملة من الجند في اوقاتها على نحو ما تصرف الاعطيات لهم ولعلهُ لا تُحط حقوق المهندسين العثمانيين على ما عرف من اقتدارهم وغيرتهم

فيكون حظهم من الرواتب حظ الاجانب منها فليس من العدل ان ينال غير الوطني ثلاثة اضعاف راتب العثماني مع انهُ كما اكد غير واحد ليس دونهُ في الاجتهاد والمعرفة والاقربون اولى بالمعروف. ومما يتبغي احلالهُ محل النظر تنظيم حالة الجنود العاملين في مآكلهم ومشاربهم وملابسهم ومساكنهم حتى لا تكون البادية مقبرة لهم كما كانت في السنين الماضيين وقد هلك مئات منهم لقلة الوقاية وعدم العناية . قال بعضهم وليس لهذا النقص من سبب وفي مخازن الاستانة ومستودعاتها الكثير من حاجياتهم كما ان الاوامر قاضية بان تدر عليهم المشاهرات الاصلية فاخذت تصرف في نقل المؤونة لهم التي لم يخصص لها ما يقوم بها . والحاجة ماسة ايضاً الى اقامة مستشفى نقال يمرض فيهِ العاملون في الخط ويقال انهُ سيقام مستشفى في معان وعساهُ يقام مستشفى او حمام للعاملين . فخليق بمن يعمل في التراب والشمس الساعات الطويلة ان يستحم مرتين في الاسبوع . ولو أُعفيت لجنة دمشق من مراجعة لجنة الاستانة في كل عمل تريدهُ مما يؤدي الى تطويل احياناً يجلب بعض خلل اذاً لزادت السرعة في العمل

والغالب إن الدولة بعد انجاز السكة الحديدية ستسلمها الى شركة تجارية من حيفا فدرعا فمعان ومن دمشق الى معان وتبقي ما وراء ذلك من الخط الى مكة على نفقتها يدار بايدي عمالها وموظفيها كما جرت في خط حيدر باشا وازميد في الاناضول فانها لما استثمرتهُ على نفقتها خسرت وتا سلمتهُ لشركة حصرت نفقاتهِ وواردانهِ أخذ الربح ينهال انهيالاً . هذا والناس في اكثر مدن سورية يستبشرون خيراً بارتباط اكثر مدنهم بعضها ببعض وخصوصاً البلاد الساحلية بالداخلية فدمشق متصلة ببيروت فحلب فالاناضول فالاستانة فيافا الى آخره ويؤمل بعض اهل النظر ان يركب الحاج بعد بضع سنين من الروم ايلي اي من تركيا اوربا القطار الحديدي فيمر بآسيا الصغرى فالحجاز لا يركب البحر اصلاً . وعسى ان تتم هذه الاماني كلها باتصال حاضرة سورية بحاضرة الحجاز او شمالي جزيرة العرب بجنوبيها او بلاد وصفها القرآن بانها « وادٍ غير ذي زرع » ببلاد جاء في التوراة انها « تفيض لبناً وعسلاً » والله اعلم بما كان وما سيكون

محمد كرد علي