

سكك الحديد والتلغرافات

ليس بين مصالح الحكومة المصرية مصلحة متعلقة بحق من مصلحة سكك الحديد ان تجعل مقياساً لحالة القطر المأبذ والمناسبة لانها تشمل القطر كله وتدل على حركة التجارة فيه وعلى بسطة عيش سكانه او انقياضه لضيق ذات يدهم

وقد نشرت هذه المصلحة الآن تقريرها السنوي عن العام الماضي وهو مشغون بالحقائق التي يستدل بها الباحث الاجتهادي على حال القطر من حيث ارتفاعه واتساع معاش سكانه ومن هذه الحقائق اولاً ان صافي ايراد سكك الحديد زاد زيادة مستمرة في السنوات الست الماضية . كان ١٠٥٩٠٠٠ سنة ١٩٠٢ فصار ٦١١٨٤٣ سنة ١٩٠٧ اي زاد اكثر من نصف مليون جنيه او اكثر من خمسين في المئة . وقد قدر ثمن سكك الحديد او رأس مالها سنة ١٩٠٢ بنحو عشرين مليوناً وثلاث مليون من الجنيهات ثم اضيف اليه ما زيد عليها في السنوات الست الماضية فبلغ ثمنها ٢٤ مليوناً وثلاث مليون جنيه سنة ١٩٠٧ وكانت نسبة صافي اليراد الى رأس المال سنة ١٩٠٢ نحو خمسة وخمس في المئة فصارت نسبة صافي اليراد الى رأس المال في العام الماضي اكثر من ستة وستة اعشار في المئة . واذا كان هذا اليراد ثابتاً فسكك الحديد المصرية تساوي نحو ٤٥ مليون جنيه من دين الحكومة او ان صافي ايرادها يوفي نحو نصف فائدة دين الحكومة

ثانياً ان نسبة المصروفات الى اليرادات اقل من ٥٥ في المئة ولذلك فسكك الحديد المصرية من اوفر سكك الحديد ربحياً . وهذا يجيز لها ان تحتضن اجور السفر واجور نقل البضائع ولعلها لا تخسر شيئاً اذا قطت ذلك بل يزيد عدد الركاب ومقدار البضائع وزيادة ثمنه القص

ثالثاً ان الزيادة مستمرة في عدد الركاب منذ ست سنوات الى الآن . والفرق كبير جداً بين ما كان عليه عدد الركاب منذ عشرين سنة وما بلغه الآن فقد كان نحو ثلاثة ملايين وربع مليون فبلغ في العام الماضي ٣٦ مليوناً اي زاد ثمانية اضعاف في عشرين سنة مع ان عدد السكان لا يتضاعف الا في نحو خمسين سنة وهذه الزيادة مطردة في الدرجات الثلاث ولكنها خامرة جلياً في الدرجة الثالثة والاولى . اما في العام الماضي خاصة فكانت الركاب في كل من الدرجات الثلاث هكذا

٠٠٥١٨٤٠٦	في الدرجة الاولى
٠٢٠٥٨٦١٣	في الدرجة الثانية
٢٣٥٠٥٦٠٨	في الدرجة الثالثة
٢٦٠٨٢٦٢٧	والجملة

ويبلغ دخل سكك الحديد من ركاب الدرجة الاولى ١٥١٩٤٦ جنياً ومن ركاب الدرجة الثانية ٢٦١٦٩٨ جنياً ومن ركاب الدرجة الثالثة ١١٢٩٨٧ جنياً والجملة ١٥٢٦٦٣١ اي أكثر من مليون ونصف مليون من الجنيئات ويضاف الى ذلك نحو ٤٤ الف جنيه ثمن تذاكر تزمة واجرة قطارات خصوصية

وايضاً ان الايراد من نقل البضائع في ازدياد مستمر ايضاً فقد كان ١٣١٢١٤٦ جنياً سنة ١٩٠٣ فبلغ ١٨٠٨٨٣٤ جنياً سنة ١٩٠٧ وكانت المسافة التي قطعها القطارات كلها ١١٦٦٦٦١٤ كيلومتراً سنة ١٩٠٣ فبلغت ١٥٦٠٠٧٩٧ كيلومتراً سنة ١٩٠٧ اي زادت اربعة ملايين كيلومتراً نحو اربعين في المئة

خامساً ان أكثر المواد ثقلاً بسكك الحديد الفحم الحجري فقد بلغ وزن ما نقل منه ٦٩١ الف طن ثم مواد البناء فبذرة القطن فالخشب فالقطن المحلوج فالحيوب فالقطن غير المحلوج فالآلات ، وأكثر اجود النقل من الفحم الحجري والقطن المحلوج وبذرة القطن والخشب ومواد البناء والحيوب والآلات

سادساً ان طول سكك الحديد المصرية الآن ٣٥٨٣ كيلومتراً ولكن القطارات الثقيلة لا يمكنها ان تسير الا على ١٣٨١ كيلومتراً منها لضعف بقية الخطوط وذلك ، هذا الخط بين لقصر واصوان وطوله ٣٢٢ كيلومتراً ، والمصلحة تنظر الآن في امرها لتستطيع ان تبده بخط راسع مثل سائر الخطوط وحدها لو فعلت ذلك في التريب العاجل

وفي مصلحة سكة الحديد الآن خمس قطارات عمر كل واحدة منها ٥٦ سنة وقاطرة عمرها ٥٣ سنة واخرى عمرها ٥٠ سنة واخرى عمرها ٤٩ سنة ولكن أكثر قاطراتها حديث لا يزيد عمره على ١٥ سنة

هذا والآمال معقودة بان جناب المدير الجديد الكولونل ماكولي يزيد اعمال هذه المصلحة اتقاناً ونفعاً بما هو معهود فيد من المساعدة العالية وحسن التدبير ويسمى في مد خطوطها في كل البلدان الزراعية التي تحاول الشركات اخصوصية مد الخطوط فيها فلا تقطع ولا تسهل على الناس السفر والنقل كما تسهله سكك حديد الحكومة

ويرى من يجول في هذا القطر بقايا أبراج قائمة فيه على ابعاد متناسبة وبجبره المتقدمون في السن انها كانت لارسال الاخبار الى العاصمة من الاسكندرية ومن جهات السويس . كذا كانت اخبار ابرهيم باشا تصل الى والدر من اقاصي البلدان السورية بأسرع ما يكون من الوقت بالاشارات نهاراً وبالانوار ليلاً وعلى هذا الاسلوب وبجهد الزاحل كانت الاخبار ترسل من مواقع القتال الى مراكز الحكومة في كل البلدان لكن تلك الاساليب على ما بلغت من الاثتان لا تعد شيئاً مذكوراً في جنب النفقات النكهربائية ولذلك زالت من امامه حالاً لا سيما وانه لم يعد استخداماً مقصوراً على اخبار الحكومة بل صار الناس كلهم يتخاطبون به في كل اطراف العمورة . ولا يندر الآن ان ترى رجلاً متقيماً في عزبه والابناء البرقية ترد اليه من مصر والاسكندرية واوروبا واميركا في يوم واحد ثم تأتي الجرائد في المساء حاملة الاخبار التلفرافية من اقضاء العمورة

ومعلمة النفقات المصرية نوع من معلمة سكة الحديد وقد جاء في تقرير سكة الحديد عنها ان عدد الرسائل التلفرافية التي ارسلت في القطر المصري في العام الماضي بلغ ٣٩١٧٤٦٥ اي نحو اربعة ملايين ولكن مليوناً ونصف مليون منها لسكة الحديد نفسها والباقي لسكان القطر ومن هذا الباقي مليون ونصف بالحرية وأكثر من ثمانمائة الف بالغات الافرنجية فكان الافرنج المقيمين في هذا القطر على قلة عدد يرسلون من النفقات أكثر من نصف ما يرسله سائر السكان

وبما يستحق الذكر ان عدد النفقات استجابة بلغ في العام الماضي ٦١٨٥٨ وكان في العام الذي قبله ٧١٧٠٨ نقص ٩٨٥٠ وسبب هذا النقص قلة الاشغال في البورصة وياخذوا لوتت الاشغال أكثر من ذلك لانه لم ينتج منها غير الخراب والدمار وقد بلغ دخل مصلحة النفقات في العام الماضي ١١٢٦٥٦ جنبها وكان في العام الذي قبله ١٠٥٦٨١ ولودلت معلمة سكة الحديد اجرة نفقاتها كما يدفع الجمهور ليلت اجرة النفقات بحرمته وخمسين الف جنيه

واذا قايك بين عدد النفقات التي ترسل في هذا القطر وعدد ما يرسل منها في البلدان الاخرى بالنسبة الى عدد السكان وجدنا ان عدد نفقاتنا قليل جداً لقد تقدم ان طدها اقل من مليونين ونصف ما عدا نفقات سكك الحديد وعدد السكان يبلغ نحو ١٢ مليوناً فيصعب كل خمسة انفس منهم تلفراف واحد . وقد بلغ عدد النفقات المرسله في البلاد الانكليزية مثلاً في العام الماضي من يد معلمة البورصة أكثر من ٨٩ مليوناً فينص كل

خمسة اشخاص منهم أكثر من احد عشر تفرافاً ناهيك عما عندهم من وسائل ارسال الاخبار بسرعة التلغراف وعن انتشار التلغراف في كل المدن وبين كل مدينة واخرى وقد بلغ عدد التفرافات في بلاد اليابان في العام الماضي ٢٤ مليوناً فيخص كل تقنين من السكان تفراف واحد وفي بلاد الدولة العلية نحو مائة مائة فيصيب كل اربعة انفس منهم تفراف واحد

اسباب الاحتلال البريطاني

(٤)

وصلنا في الفصل السابق الى خلع اسمعيل باشا واصناد منصب الخديوية المصرية الى بكره توفيق باشا . قال لورد كرومر ان خلع اسمعيل باشا ازال أكبر عقبة من سبيل اصلاح البلاد ولكن بقي اثر اسمعيل فيها زماناً طويلاً فإنه ترك الخريفة فارقة والجيش مثل النظام وقرناء البلاد في اشد الضيق من الظلم والاستبداد واغنياءها في قلق دائم لتلا يصادروا في اموالهم والاوربيين في خوف شديد لتلا يحسروا الاموال التي استدانها منهم . وبارت التجارة وضاعت المعاش . وكان العرب بكرهون الاتراك ولا يأتمنونهم والاتراك بكرهون الاوربيين ولا يتقون بهم . وكان لا بد من الاستعانة بالاوربيين ولكن لم يكن من السهل ان يعرف كيف يستعان بهم لانهم اذا اشاروا باصلاح فقد يبغى الناس نهم مقاصدهم ويشغل ان تثر اعمالهم حالاً واذا تأخرت نتائجها وقع اللوم الشديد عليهم . ولا بد من ان يمضي زمن طويل قليلاً يستطيع اهالي البلاد ان يتظلموا على ما في قلوبهم من الكره للاوربيين ويروا ما يمكن ان ينالهم منهم من النفع

وكان الخديوي توفيق باشا شديد الرغبة في خير بلاده ولكن كان يتقصه الاخبار . وودد ان يحكم بالعدل والانصاف ولكن كيف حتى نشر العدل وليس في البلاد حكام ولا قضاء . وخلق الطاعة والتسليم لولاة الامور الذي ورثه الاهلون من آباؤهم واجدادهم كان قد ضعف وتهددت البلاد ثورة شعراءه قليلاً يركد نثار النفوس . قال لي احد كبار الساسة يوماً ان الشرق خمل هذا الخليل لانه لم تحدث فيه ثورة . ولقد اصاب في ما قال لان ما حدث في الشرق من تغيير الولاة والسلطين لم ينتج عن الثورات بل عن الدسائس فاراد المصريون حيث ان يتفروا خطرات الامم التي نهضت بالثورات قمعوا ولكن بعد ان