



وسائل النقل والتلغرافات والتلفونات

في القطر المصري

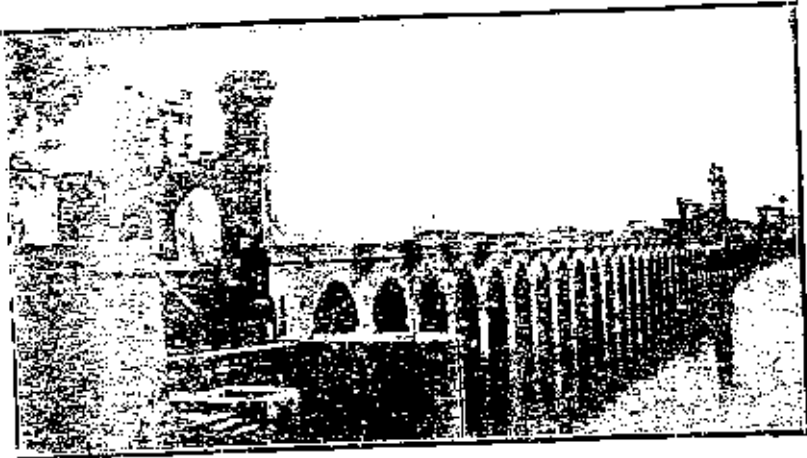
لحضرة صاحب العاليي عبد الحميد سليمان باشا وزير للمواصلات

(١) النيل

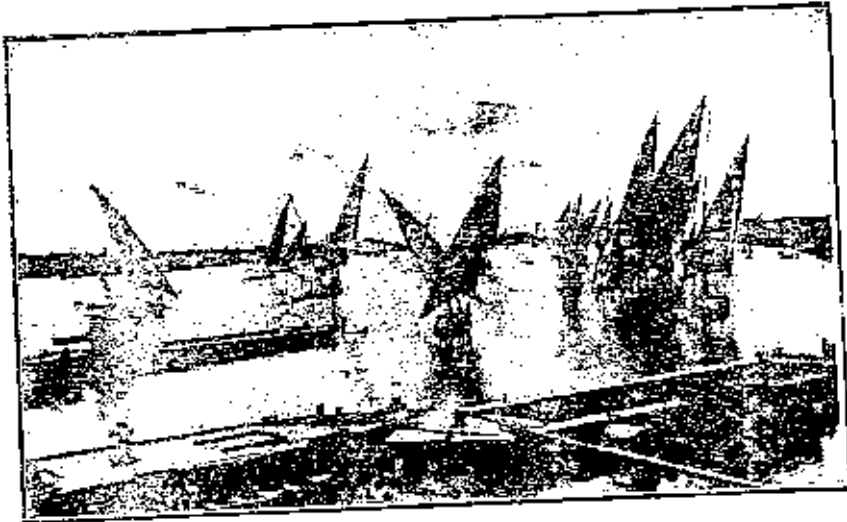
لا بد لكل يان عن حالة المواصلات في مصر ان يبدأ بالاشارة الى المواصلات عن طريق النيل — ذلك الهر الذي تحب مصر نفسها مدينة بوجوده له والذي كان سبب غنى اراضيها منذ اقدم الازمة حتى الآن وكان بمنزلة اعظم طريق سلطاني للشعب المصري. ولهذا السبب كان المصريون من اقدم بناء السفن في العالم . وانت الملمين بالقوش التي تشاهد على جدران المعابد القديمة يذكرون شاهد بناء السفن وصور المراكب منخرة عاب النيل . وقد كان المصريون القدماء يفلون حجازة الثرايت والحجارة الكلسية من مكان الى مكان بواسطة النيل . ومع ان ماء هذا الهر يجري من الجنوب الى الشمال فان الريح تهب عليه من الشمال الى الجنوب . وهذا مما يسهل الملاحة في الهر ولا تزال المراكب الكثيرة تبحر عاب النيل . ولاشك ان الرياح التي يزدرون مصر في الوقت الحاضر يقفون معجبين بالمراكب التراعية وهي تنتقل من ميناء الى ميناء مثقلة بالثحن وسرعها جميلة المنظر متفخخة بفعل الهواء . ولا يضوتنا ان نذكر الذهبيات والبواخر النيلية . والاحيرة مراكب نعمة تتيح للراة رؤية نهر النيل العظيم وعلى ضفتيه اثنتان وعشرون مدينة وقرية كبيرة ، وهناك شبكة من البرع والقبوات توزع المياه على جميع المناطق الآهلة بالسكان

(٢) ترعة السويس

اما ترعة السويس فقائمة بنفسها وليست من طائفة الترع ذات المياه العذبة ويبلغ طولها مع طول ما يتصل بطرفها من البحر الملح مائة وعشمة وخمسين كيلو متراً وتغناز بكونها لا توصل . وقد بدى بحفر هذه الترعة في سنة ١٨٥٩ وفتحت للتجارة الدولية في سنة ١٨٦٩ . ومنذ افتتاحها لم يقطع العمل لصيانة مجراها وضمها . اما عمقها فقد كان في الاصل ثمانية امتار وعرضها عند منطحتها اثان وعشرون متراً . ويبلغ اقل عمقها الآن عشرة امتار ويختلف عرضها من حمة واربعين متراً الى عشرين متراً . ولا يزال العمل متواصلاً لجل



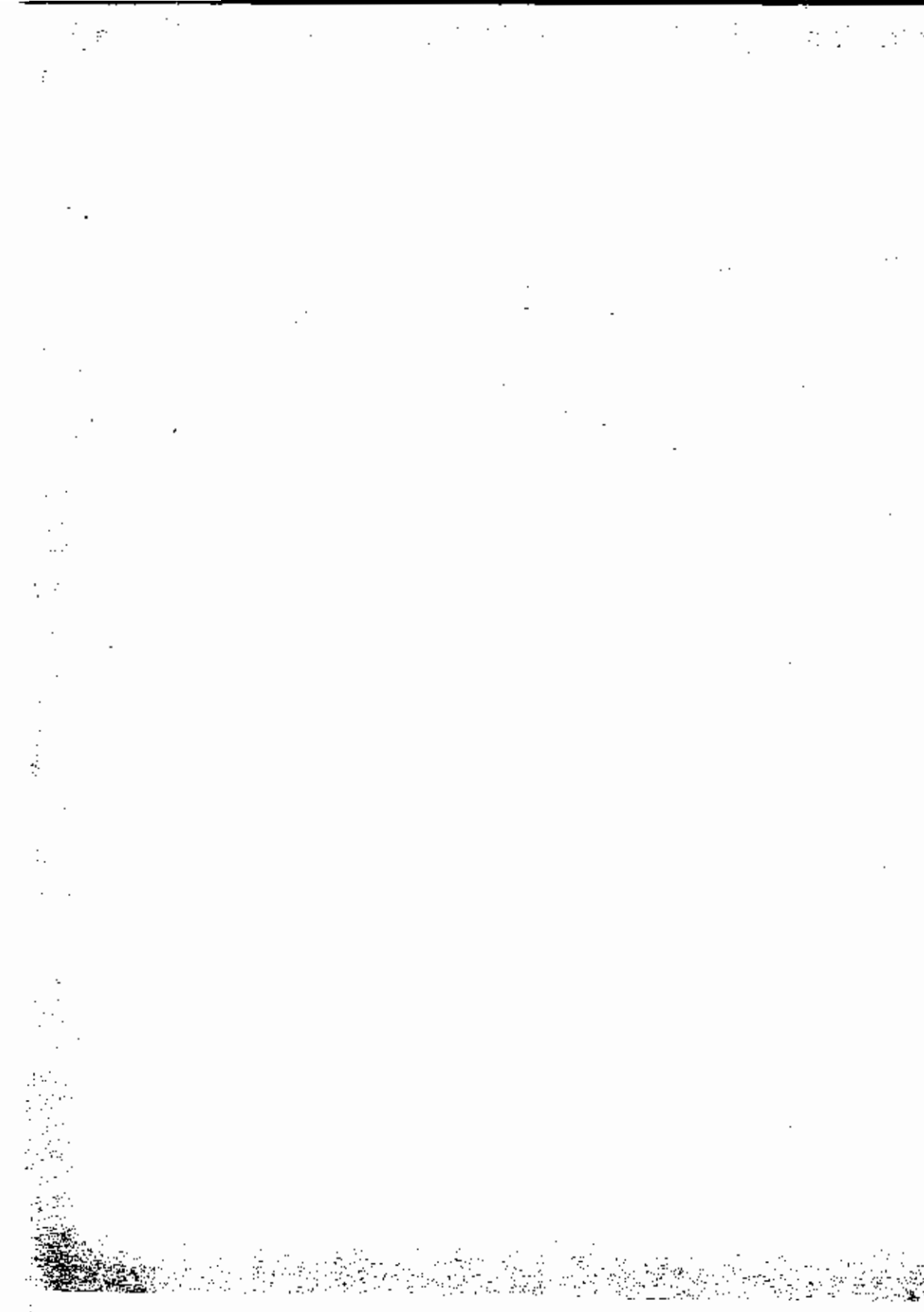
القناطر الخيرية



المركب اشترابية على النيل

متنظف مايو ١٩٢٥

عام صفحة ٤٩٧



أقل عمقها اثني عشر متراً وعرضها في جميع أجزائها ستين متراً
ولهذه التربة محطات للرقابة تمتد من بورسعيد والإسماعيلية والسويس بالإسلاك
التلغرافية والتلفونية على مدى كل عشرة كيلو مترات على كلتا الصفتين. ومعظم السفن التي
تجتاز التربة هي بريطانية. وقد بلغ مجموع وسق السفن التي مرت بها في السنة الماضية ستة
وعشرين مليوناً وسبعمائة وأربعين وستين ألفاً وبلغ مجموع دخل التربة في سنة
١٩٢٥ سبعمائة وعشرون مليوناً وسبعمائة وستة وسبعين ألفاً من الفونكات وبلغ في السنة التي
بعدها ١٩٢٦ ٧٤٦ ٥٤٧ ٠٠٠ فونك. أما مجموع النفقات فبلغت مائة وأربعة عشر مليون فونك
في سنة ١٩٢٥. ومائة وعشرون مليوناً وسبعمائة ألف فونك في السنة التي عقبها
(٣) النزع الأخرى والنقل الميكانيكي

وليس بين نزع البلاد الداخلية سوى قليل منها يصلح للملاحة على مدار السنة لأن
معظم تلك الترع هي للري فهي عرضة لما يطرأ على النيل من ارتفاع وانخفاض في فصول
السنة المختلفة. على أنها أداة صالحة للنقل. وقد مهدت أغلب الطرق الزراعية على محاذاتها
لأن أسس تلك الطرق هو التراب المتراكم من حفر التربة. ويبلغ مجموع طول الطرق
الزراعية نحو ستة آلاف كيلو متر تخترق جميعها قلب البلاد
ثم إن بين القاهرة والسويس طريقاً تخترق الصحراء والأوتوموبيلات تجتازها اليوم
بكثرة. وفي الصحراء طرق أخرى كثيرة تصلح لسير الأوتوموبيلات ولكن جوب
الصحراء يحتاج إلى حذر عظيم إذ يجب إن يتم بإرشاد مرشدين جديرين بأن يتسد المرء
على خبرتهم كما أنه يجب أخذ العدة والزاد وأوتوموبيلين إضافيين على الأقل. وقد أقيمت
على محاذة الطرق علامات يستدل بها المسافر على وجهه.

وقد أدت ظروف التسهيل بالطبع إلى اتساع نطاق النقل الميكانيكي فصبحت
الأوتوموبيلات ومركبات التوري تنافس القطارات الحديدية كما في جميع البلدان
أما الطرق والجسور (الكباري) الكبرى في مصر - ما عدا جسور السكك الحديدية
وقاطر الري فتقوم بصياتها «مصليحة الطرق والكباري» التابعة لوزارة المواصلات.
وهناك طرق تخترق النيل والترع في مواضع مختلفة وتصلح سدوداً أو قاطر أو جسوراً
للسكك الحديدية. كما إن على النيل والترع مئات من المراكب والقوارب لنقل الناس من
ضفة إلى أخرى. وجميع هذه المراكب مسجلة في مصليحة تسجيل المراكب التابعة
لوزارة المواصلات. وقد بلغ عددها في سنة ١٩٢٧ أكثر من أحد عشر ألف مركب.
ويبلغ مجموع وزن البضائع التي نقلتها المراكب مائة تحت جسر أمابيه نحو خمسمائة وتسعة

وسين انبطن في سنة ١٩٢٣ ونحو ٥٠٠٠٠٠٠ وثمانية وعشرين ألفاً في سنة ١٩٢٧ ومعظمها من مواد انبثت التي يتعلها اتماع نطاق السران السريع في القاهرة . وقد كثر استخدام البواخر في المياه الساحلية ومن ضمنها باواخر شركة الخواجات توماس كوك وولده وباواخر شركة الالهجو اميركان التيفية والزوارق المختلفة التي هي في ازدياد مستمر

(١٤) السكك الحديدية

على ان السكك الحديدية هي وسيلة المواصلات العظمى . وقد كانت مضر من اقدم البلاد التي انبثت فيها هذه السكك وقررت ان يكون عرضها انترنشنال المتفق عليه في جميع انحاء العالم . وفي سنة ١٨٥٢ عهد الخديوي عباس الاول الى المهندس جورج ستيفنسون بانشاء الخط الحديدي بين القاهرة والاسكندرية . ومنذ ذلك الحين اتسع نطاق السكك الحديدية في مصر فزادت سنة بعد اخرى وعمت مكاناً بعد آخر ففي سنة ١٨٧٤ وصلت الى اسبوط وفي سنة ١٨٩٨ وصلت الى الاقصر . وجهت بعد ذلك الخطه على السودان بقيادة اللورد كيتشر فادت الى انشاء خط حديدي بين الاقصر واصوان كان عرضه ثلاث اقدم وست بوصات ثم ابدلت به مصلحة السكك الحديدية بعد ذلك خطأ عربياً من القياس المتفق عليه . وعقب ذلك انشأت بعض الشركات خطوطاً ضيقة من مقياس قديم ونصف قدم ومن مقياس متر واحد وذلك باذن خاص من الحكومة المصرية ولا تزال الخطوط والمحطات والجسور الجديدة تنشأ وحينما اقتضت الحاجة جعل الخط

مزدوجاً . والوزارة تسهل الآن مهمة عمل جعل الخط مزدوجاً بين اسبوط والمنيا ويبلغ الآن طول الخطوط التي تمتلكها الحكومة ٣٧٨٠ كيلومتراً وطول الخطوط التي للشركات ١٣٧٦ كيلومتراً . ويبلغ عدد الركاب الذين تغلبهم السكك الحديدية الاميرية ثلاثين مليون نفس في العام وبمجموع وزن البضائع التي تغلبها سبعة ملايين ونصف مليون طن فضلاً عن خمسين الف طن من الماشية . وفي محطة القباري بالاسكندرية—وهي الموضع الذي يرسل اليه القطن عادة— مائتان وخمسون « مزلقانا » تمرُّ عليها كل يوم نحو ثلثي وخمسة مائة مركبة . ويمر كل يوم خمسمائة قطار للركاب ومائتان وعشرون قطاراً للبضاعة وكلها تابعة لمصلحة السكك الحديدية . وتمرُّ هذه القطارات على ثلاثمائة وعشرين جسراً منها ثمانية جسور فوق نهر النيل . وفي انقطرة ناقل ينقل ركاب السكك الحديدية فوق ترعة السويس فهو حلقة اتصال لنقل المسافرين والبضائع الى السكك الحديدية الفلسطينية ولشركة المركبات عربات للاكل والنوم ومركبات من طراز بولمان مردفة بقطارات

«الكبوس» بالاتفاق مع مصلحة السكك الحديدية . واهم القطارات بجيزة عمداً بخارجية وبالنور الكهربائي وبصايبح خاصة لتعاملة كالأهنا بجيزة أيضاً «بالفرامل» من الطراز المفرغ من الهواى وفي فصل الشتاء تسير القطارات الضخمة بين القاهرة والاقصر واصوان ومنها القطار الموسوم «باكبوس الشمس الشرقية» الشبيه بقطار «انسهم القهبي» في إنجلترا وقطر «كوكب مصر» الشبيه «بالقطار الازرق». وقد بدى حديثاً بتسيير مركبات بخارجية لتقل المسافرين والبضائع في انحاء الدلتا . وانوزارة تنظر الآن في مشروع كهربة خط حطوان» ووصل هذا الخط فيها بعد مخطط انترج . فاذا وافقت الحكومة على ذلك وجب انشاء خط كهربائي يجتاز القاهرة في نفق تحت الارض وسيخفض ذلك وطأة الزحام التي يعانيها المرء في الانتقال من الاحياء الشرقية الى الاحياء الغربية وستشيى الوزارة مصانع (ورشاً) للسكك الحديدية خارج القاهرة اكمل معدات من المصانع الموجودة الآن في بولاق . وقد شرعت ادارة السكك الحديدية في ادارة خط الترام الكهربائي بين الاسكندرية وسان استفانو وهو الخط المعروف بترام الرمل

وقوم ادارة السكك الحديدية الاميرية على النظام المعروف «بالمصلحي» الا انها يتعلق بترام الرمل المشار اليه . وميزانيتها هي جزء من ميزانية الدولة . وقد زاد الدخل من ٢٥٣ ١١٨ جنيهاً مصرياً في سنة ١٨٧٧ الى سبعة ملايين جنيه في سنة ١٩٢٧ ويقدر رأس مال السكك الحديدية في الوقت الحاضر بواحد وملايين مليوناً من الجنيهات وقد بلغ صافي الربح في سنة ١٩٢٧ — ١٩٢٨ مليونين وأربعمائة وستة واربعين الف جنيه اى نحو ٧٤٧٦ في المائة من رأس المال . اما العمال فيبلغ عددهم خمسة وثلاثين ألفاً

ولشركة سكك الدلتا الضيقة ما طوله ٩٧٨ كيلومتراً من الخطوط التي يبلغ قياس عرضها قدمين ونصف قدم . وهي متصل بخطوط السكك الحديدية الاميرية في عدة مواضع . وقد بلغ عدد الذين نقلتهم هذه الشركة على خطوطها في سنة ١٩٢٦ — ١٩٢٧ ثمانية ملايين واربعمائة وثلاثة وسبعين ألفاً وتسعمائة واثنين وتسعين نفساً

وقد بدى باستعمال المركبات البخارية ووسائل النقل البكائية لتناقلة الاتوموبيلات في الارياف . وهي تنقل جانباً كبيراً من محصول البلاد الزراعي ومن ادوات البناء والمعادن والسك . اما خط الوجه البحري (ومقياس عرضه متر واحد) فقصور على انحاء الدلتا الشمالية الشرقية . وهذا الخط متصل بالسكة الحديدية الاميرية عند المنصورة . وفي مديرية النجوم خط مفرد ضيق يبلغ عرضه ثلاثة ارباع المتر « لشركة سكة حديد القيوم الضيقة »

التسهة في التهر القادم وتقتارل التهراف والتلنون والبريد والمرافق والمواصلات الجرية