

בדרך מטולה לצידון יורדים לליטני, עוברים את גשר חרדלה ומשם רוכבים בשביל לנבטיה. אחרי נבטיה מגעים למקום הגובה ביותר, ממנו כבר רואים את הים ואת צידון.

השביל היה תלול כל-כך, עד שבמקומות מסוימים נוצרו מעין מדרגות רחבות מאוד, דומות יותר לטרסות, להקל על הסוס ועל הולכי הרגל. רוחב מדרגה כזו מספר מטרים, ואו יורדים ועוברים למדרגה שנייה. רוחב המדרגה וצורתה היו שונים, מותאמים לתנאים הטופוגרפיים.²⁵ משהגעת לצידון אחרי רכיבה מיינעת של כעשרה שעות, יכולת המשיך עד בירות בדילזיאנס.

צידון הייתה בשנים ההן מרכז מסחרי סואן. בנמל עגנו ספינות משא וסירות גדולות, סוחרים עסקו ביבוא יצוא והובלות. הסוחרים הגדולים רובם כוכלים היו יהדים.

שירותות של גמלים היו הולכות מהחורן לצידון עמוסות בחיטה ובעורה, שמן זית וזיתים. השירותות היו מביאות לצידון תוצרת חקלאית גם מכפרי המתואלים, ומכל איזור הרי הלבנון. בדרך חורה היו השירותות מובילות תפוחי זב מהפרדסים של ח'ר'ם הים לעבר הירדן ולהרונן. הייתה תנוצה בלתי פוסקת שי' סחרות הלק' וחורה.

הדרך מהחורן עד לחוף צידון הינה דרך עתיקה שעברה ממש ליד מטולה. בחורף כל השירותות השתמשו בדרך זו, שעברה לצד ההרים. בקי' ניתן היה לkür את הדרך ולחצות את העמק, המרגני (מרגי עיון).

הגבול המנדטורי סומן לפי דרך עתיקה זו, וזאת הסיבה שעמק עיון נשאר מעבר לגבול. הדרך העתיקה לא עברה בתוך העמק. כביש עבר בין גידידה (מרגי עיון היום) לצידון, ואני יודע מי בנה אותו, יתכן שהיתה כאן יוזמה צרפתית מאחר שעבר בלב איזור נצרי.

ככיש הזה הינו רואים תופעה מוזרה של עגנות גדולות בעלות צורה אחת. 5-6 פרדות היו רתומות לעגלת בשורה, זו אחר זו ולא בזוגות כפי הרגיל.

העגנות עמוסות משא והעגנונים הולכים לצידון ברג'ל, מזרזים את הפרדות בקריות וצליפות שוט. אנחנו לא השתמשנו בכביש בדרך בצדנו לצידון. הכביש לא התאים לרכיבה וכלי רכב לא היו לנו. היעט רוכבים בשבילים.²⁶

דילזיאנס ראשון הופיע במטולה עוד לפני המלחמה. בעל הדילזיאנס היה