

# النقل في الدولة العثمانية

من ١٨١٢م-١٩١٤م

المدرس المساعد أمين عباس نذير

الجامعة الإسلامية/كلية الآداب/قسم التاريخ

١٤٣١هـ-٢٠٠٩م



## بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

### المقدمة

الحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله إن شبهنا الدولة بجسم مخلوق حي، فإن بقاء هذا الحي مرتبط بعمل جهاز الدوران لديه، كذلك فديمومة حياة الدول هي طرقها البرية والبحرية المتمثلة بسكك الحديد وطرق العربات والحيوانات والطرق البحرية وموانئها، وقد اختيرت المدة التي حدد فيها البحث بسبب الانتقال النوعية من حال إلى آخر حيث تغيرت انواع النقل جذريا من السفن الشراعية وموانئها القليلة الضيقة والطرق البرية البسيطة إلى اختراع وتطور الآلة البخارية واستخدامها الواسع في مجال النقل.

من هنا تكمن أهمية اختيار هذا الموضوع الموسوم (النقل في الدولة العثمانية من ١٨١٢م-١٩١٤م) لان النقل بانواعه واشكاله المختلفة هو السبيل لازدهار الجوانب الأخرى لبناء وتطور الدول، فتمثل الممول الرئيس لأي مفصل آخر تعتمد عليه الدولة، ففي المجال الاقتصادي هو السبيل لإيصال البضائع من وإلى تلك الدولة وبيان صادراتها و وارداتها وتبادلها التجاري إن كان صناعيا أو زراعيا.

من جانب آخر فنوعية الطرق وأشكالها تبين النشاط العسكري لدولة ما وتعد احد الأسباب الرئيسة للانتصار بالمعركة، وهو الوسيلة الفعالة لنقل الأسلحة والعسكر من مكان لآخر دون عناء، كما إننا نجد أن الجانب الاجتماعي وتوسيع ازدهار المدن

وكتافتها السكانية يعتمد على طرق تلك المدينة أو القرية و قربها من ميناء أو سكة حديد أو طرق برية رئيسة .

جاء اختيار هذا الموضوع لأنه لا يقل أهمية عن الموضوعات التي تناولها الباحثون في هذا المجال لدول أخرى كما انه لم يبحث بالصورة التي تناولناه فيها لاعتمادنا على المصادر التركية بالدرجة الأساس .

قسم البحث إلى مقدمة ومحورين، أولهما النقل البحري حاولنا فيه توضيح دور المراكب الشراعية في النقل البشري والتجاري وأثرها في الاقتصاد العثماني طيلة المدة التي حدد فيها البحث ثم استخدام السفن التي تعمل بالآلات البخارية التي دخلت إلى المياه العثمانية في عشرينيات القرن التاسع عشر وأثرها في بناء وزيادة هذا النوع من السفن بسبب فرق السرعة بين الأولى والثانية.

ثم نأتي إلى المحور الثاني وهو الطرق البرية والتي قسمت بدورها إلى سكك الحديد التي كان دخولها إلى الدولة العثمانية متأخرا فقد أدى رأس المال الأجنبي والأيدي العاملة الدور الحاسم في تشكيل معظم السكك الحديدية العثمانية وتشغيلها، ثم جاءت الطرق البرية التي كانت بدايتها طرقا بسيطة للحيوانات لنقل البضائع التجارية بين مدينة وأخرى أو بين الدول، ثم تطور تلك الطرق وتوسيعها وجعلها طرقا دولية لربط الدول فيما بينها من اجل نمو اقتصادها وبناء علاقات تجارية فيما بينها .

تم الاعتماد على العديد من المصادر لانجاز هذا الجهد كان جلها من المصادر التركية التي عانى من ترجمتها الباحث لإيصال معلومة قد تكون أكثر دقة وبيانا حول هذا الموضوع، كما للمصادر الأخرى فضل في انجاز هذا الجهد كان من أبرزها (القوى البحرية والتجارية في حوض المتوسط ) للمؤلف ارشيبالد .ر. لويس وترجمة احمد محمد عيسى الذي رقد البحث بمعلومات قيمة، ثم المصدر (تاريخ التجارة) للمؤلف جورج لوفران، ترجمة هاشم الحسيني . ولا نغفل دور المصادر الأخرى لنكون منصفين فان لكل

منها دوراً في وصول البحث إلى ما هو علي.

إن من أهم ما عاناه الباحث هو سفره إلى اسطنبول للاطلاع على جزء من ذلك الإرث الحضاري العريق لتلك الدولة، وللحصول على المصادر التي أغنت البحث بتلك المعلومات الأصيلة لمثل هذا الموضوع المهم لأي بلد كان .

اسأل العلي القدير أن يبعد كل مكروه وكرب عن كاهل بلدنا الجريح ويعيد له عافيته انه سميع مجيب الدعاء. وما توفيقي إلا بالله عليه توكلت وهو رب العرش العظيم .

الباحث





## تمهيد

ادى اختراع الآلة البخارية او اخر القرن الثامن عشر الميلادي وتطبيقها في مجال النقل الى احداث تغيير شامل على طريقة انتقال الناس والبضائع، سواء عن طريق النقل البحري او البري، ومع تطور التكنولوجيا الجديدة في القرن التاسع عشر الميلادي، حققت قدرا كبيرا من الموثوقية، والسرعة، والقدرة على الحمل والامان، فقد غزت السكك الحديدية مناطق داخلية شاسعة وخفضت تكاليف النقل بشكل كبير وبذلك ربطت المناطق الداخلية بالساحل وموانئه وبالاقتصاد العالمي على نحو غير مسبوق، وازالت السفن البخارية عدم اليقين القاسي الذي كان من سمات الابحار بالشرع، حيث كان يمكن لرحلة ان تستغرق اسبوعا عادة ان تستمر ثلاثة اشهر اذا ما واجهت رياحا معاكسة<sup>(١)</sup>.

ومع تزايد حجم السفن البخارية على مدى القرن، هبطت تكاليف النقل البحري هبوطا شديدا، ومع حلول سنة ١٩٠٠ م كانت التقنيات القديمة - النقل بالدواب - والسفن الشراعية - تراجع في كل مكان .

وبصفة عامة كانت تكنولوجيا النقل الحديثة، سواء برا او بحرا، تابعة لشركات اجنبيه، رأسهاها اوروبي وبنيت من المهندسين الاوربيين، بيد ان ظهور تكنولوجيا البخار كان معناه زيادة تدخل الاجانب في الاقتصاد العثماني، فبالنسبة الى المزارعين العثمانيين، كانت التقنيات الجديدة تعني فرصا تسويقية جديدة، سواء حول مناطق الميناء التي تخدمها السفن الجديدة وفي الاقاليم التي تمر بها سكك الحديد، لكن هذه التجديدات كانت تعني ايضا ان المزارعين يتنافسون في سوق عالمية، وهكذا، تضاءلت اهمية الحبوب

العثمانية بحددة في السوق العالمية على امتداد القرن، بل ان المزارعين العثمانيين فقدوا احيانا الزبائن المحليين عندما صار يمكن قدوم المواد الغذائية الاجنبية من مناطق بعيدة، مثل الدقيق الامريكى، كذلك كانت النتائج مختلطة بالنسبة الى الصناعيين العثمانيين، إذ تدفق الحرير الخام الاسيوي الى اوربا مما ادى الى هبوط الاسعار وتسبب في خسارة منتجي الحرير العثمانيين .

وفي غمرة هذا التركيز على الجديد، ينبغي ألا ننسى اشكال النقل الموجودة التي نافستها تكنولوجيا البخار، ومع ان المحصلة النهائية بين الجديد والقديم كانت مؤكدة، فان النضال قد طال، بل حتى في المملكة المتحدة، التي شهدت ولادة الطاقة البخارية، فان مجمل ما تم تسجيله من الحمولة بالطن للسفن الشراعية تزايد فعلا بشكل مطرد بين عشرينيات القرن التاسع عشر الميلادي وسبعينياته وبالمثل في الدولة العثمانية، بقيت الحاجة للمراكب الشراعية مهمة وكان عددها يتزايد حتى اواخر القرن التاسع عشر الميلادي، اما على الارض، فقد بقيت قوافل الجمال وغيرها من اشكال النقل غير الالية شائعة، وقد حارب اصحاب العربات التي تجرها الجياد والحيوانات المنافس الجديد باسعار منخفضة وغالبا ما استفادوا من زيادة الاعمال الناشئة عن النقل بالبخار<sup>(٢)</sup>.



## النقل البحري المراكب الشراعية والسفن البخارية

كانت الزوارق الشراعية الصغيرة تنقل معظم البضائع والمسافرين العثمانيين سنة ١٨٠٠م، حتى منتصف القرن التاسع عشر الميلادي<sup>(٣)</sup>.

ولم يكن حجم الشحن البحري في المياه العثمانية خلال السنوات الاولى من القرن مؤثرا بالمقارنة مع المستويات التي وصل اليها في ما بعد، ومن المؤكد ان الطرق البحرية الى استانبول كانت الاكثر كثافة في حركة النقل، ففي سنة ١٨٠٠، مثلا استهلكت العاصمة حوالي ٩٢ الف طن من القمح جاء معظمها عن طريق البحر، من اقليمي الافلاق والبغدان، ومن سالكونيكا وفولوس، ومن ساحل شمال الاناضول وفي كثير من الاماكن كانت الحركة خفيفة، فالبصرة على الخليج، كانت تستقبل فقط ثمانين سفينة سنويا في اربعينيات القرن التاسع عشر الميلادي، مع حمولة اجمالية ربما بلغت ١١ الف طن<sup>(٤)</sup>. كذلك كان حجم النقل البحري الاجنبي منخفضا حوالي سنة ١٨٠٠م. فقد كانت الموانئ الجنوبية لفرنسا، اهم شريك تجاري اجنبي للعثمانيين انذاك، ترسل سنويا مئة وخمسين سفينة فقط .

وتم جدل حول حصة التجارة الداخلية العثمانية التي اعتمدت على السفن الاوربية لان من الصعب تحديد نسب البضائع التجارية التي كانت تنقل على سفن اوربية او تلك التي تنقل على سفن يملكها العثمانيون، وبحسبما يقول بعض المؤرخين، فقد سيطر اصحاب السفن الاوروبيون على التجارة العثمانية في البحر المتوسط، باستثناء النقل الساحلي، على مدى عدة قرون قبل سنة ١٨٠٠م. بيد انه عند نهاية القرن، وبفضل

الحروب النابوليونية، سيطر تاجر عثماني بحري بارز على معظم التجارة العثمانية، اما في البحر الاحمر، فقد احتفظ اصحاب السفن المسلمون المحليون بسيطرتهم حتى اربعينيات القرن التاسع عشر تقريبا، ولا يزيد وزنها على ثمانين طنا<sup>(٥)</sup>.

بدأت السفن البخارية تدخل المياه العثمانية في عشرينيات القرن التاسع عشر الميلادي، وفي غضون عدة عقود، صارت مشهدا مألوفاً في معظم المناطق، فقد وصلت باخرة بريطانية الى استانبول سنة ١٨٢٨م، وبعد ذلك بمدة ارسلت شركة اوديسا باخرة روسية الى استانبول عن طريق البحر الاسود، وفي السنة التالية جاءت باخرة نمساوية عن طريق نهر الدانوب الى العاصمة، وفي سنة ١٨٣٦م دخلت اول البواخر الى ميناء بيروت، وبحلول سنة ١٨٤٠م دخلت البحر الاحمر، وعند نهاية اربعينيات القرن التاسع عشر الميلادي، كانت بريطانيا تدير عملية نقل منتظمة بالبواخر في البحر الاحمر على حين قدمت قوى اوربية كبرى اخرى هذه الخدمة في الحوض الشرقي للبحر المتوسط وفي البحر الاسود، ولم تنشأ حركة مرور منتظمة للبواخر الى الخليج حتى اوائل ستينيات القرن التاسع عشر الميلادي، وارتفع عدد البواخر بشكل حاد مع افتتاح قناة السويس في سنة ١٨٦٩م، وبدأت رحلات البواخر فوق مياه دجلة والفرات واخر ثلاثينيات القرن التاسع عشر الميلادي، ومنذ ستينيات القرن قدمت شركة لينش خدمة منتظمة بالبواخر وان كانت غالية نسبيا<sup>(٦)</sup>.

وقد احدث قدوم البخار زيادة كبيرة في حجم السفن، فعلى سبيل المثال كان متوسط حجم اسطول لويد النمساوية قد ارتفع اربع مرات ليصل الى الف طن بين سنة ١٨٣٦م وسنة ١٨٧٤م. وارتفع متوسط حجم البواخر التي تجيء الى طرابزون ثماني مرات، لتصل الى ١٠٠٥ اطنان بين سنة ١٨٣٠م وسنة ١٨٨٨م، وعلى المنوال نفسه كانت اوزان البواخر الواصلة الى استانبول في الثلاثينيات تتراوح ما بين ١٣٠ و ٥٣٠ طنا، لكنها بلغت في اواخر القرن التاسع عشر الميلادي ١٢٥٠ طنا في المتوسط.

وهيمنت السفن البخارية على منافستها المراكب الشراعية لكن السرعة اختلفت، ففي سامسون وطرابزون واخر ثمانينيات القرن التاسع عشر الميلادي، كانت نسبة البواخر تستحوذ على ما بين ٩٣-٩٩ ٪، وفي ستينيات القرن التاسع عشر الميلادي، كانت حمولة المراكب الشراعية التي تخدم استانبول لا تزال تصل في (وزنها) الى اربعة اضعاف ما تنقله السفن البخارية وفي العاصمة تعادلت حمولات البواخر مع المراكب الشراعية خمسة في المئة فقط من كل الحمولات هناك، وفي مرسين، التي كانت ميناء مختلفا تماما عن استانبول، كانت النتائج متشابهة، وفي جدة على البحر الاحمر، استفادت السفن الشراعية من التجارة المتزايدة، و ما بين سنة ١٨١٤ م وسنة ١٨١٦ م، ارتفعت اعدادها من ٢٥٠ الى ٦٠٠ سفينة، بمتوسط ثمانية اطنان لكل منها الا ان المراكب الشراعية في جدة عانت بعد ذلك من منافسة السفن البخارية، ومع حلول سنة ١٩٠٠ م حصد النقل بالبواخر ٩٠ ٪ من حركة النقل كلها<sup>(٧)</sup>.

وهكذا، ارتفع عدد البواخر بشكل ملحوظ واستحوذت على الغالبية العظمى من كل البضائع المنقولة بحرا، هذه الزيادة دعمها وحافظ عليها الارتفاع غير العادي في حجم حركة السفن خلال القرن التاسع عشر. و ما بين سنة ١٨٠٠ م وسنة ١٩١٤ م ارتفع الحجم الكلي للنقل في بيروت من ٤٠ الى ١٧٠٠ طن وفي ازمير من ١٠٠ طن الى ٢٢٠٠ طن وارتفع حجم النقل البحري في طرابزون من ١٥ الى ما يزيد على ٥٠٠ طن وفي البصرة من عشرة اطنان الى ٤٠٠ طن، وتضاعف الرقم في استانبول اربع مرات ليصل الى ٤٠٠ طن خلال عقدين من الزمان قبل سنة ١٩١٤، وقد حملت السفن المملوكة من قبل الاوروبيين نسبة متزايدة من الحجم الاجمالي للحركة، وبحلول سنة ١٩١٤ م كانت تنقل ٩٠ ٪ من الحمولة الكلية. وقد هبط نصيب العثمانيين في النقل البحري في طرابزون، مثلا، من ٦٩ ٪ الى ٣٣ ٪ بين ١٨٣٠ م و ١٨٧٤ م، لكن بعض اصحاب السفن العثمانيين استفادوا بدرجة كبيرة، ففي المثال الذي اوردناه للتو، رغم تدهور نصيب العثمانيين

في النقل البحري بشكل نسبي في طرابزون، فان الحجم النهائي للحمولة التي نقلها العثمانيون قد تزايد حوالي سبع مرات، من ١١,٠٠٠ طن الى ٧١,٠٠٠ طن، وكانت السفن العثمانية في جدة تحمل سنويا متوسطا اجماليا قدره مئة الف طن خلال سنوات ١٨٧٨م-١٨٨٢م و ٢٥٩ الف طن خلال سنوات ١٩٠٠م-١٩٠٤م، بزيادة اكثر من ٢٥٠ ٪، وفي الموانئ الاخرى، مثل سامسون وطرابزون وطرطوس، ظل اصحاب السفن العثمانيون موجودين باعداد كبيرة<sup>(٨)</sup>. (انظر الجدول ١).

### الجدول (١)

حمولات السفن التي دخلت الموانئ العثمانية الرئيسة، ١٨٣٠م-١٩١٣م (بالآلاف الاطنان)

الميناء	١٨٣٠م	١٨٦٠م	١٨٩٠م	١٩١٣م
البصرة	١٠	-	١٠٠	٤٠٠
بيروت	٤٠	٤٠٠	٦٠٠	١,٧٠٠
استانبول	-	-	٨٠٠	٤,٠٠
ازمير	١٠٠	٦٠٠	١,٦٠٠	٢,٢٠٠
طرابزون	١٥	١٢٠	٥٠٠	

وبفضل الزيادة الهائلة في التجارة، زادت المراكب الشراعية العثمانية التي كانت تعمل سنة ١٩١٤م عن اي فترة في القرن التاسع عشر الميلادي، اذ كان ازدهار النقل البحري يعني اعمالا جديدة للمراكب الشراعية العثمانية وطواقمها وليس للبواخر الاجنبية فقط، وظلت اعداد كبيرة من العثمانيين تعمل في المراكب الشراعية العثمانية المدنية طوال القرن التاسع عشر الميلادي، و بين سنة ١٨٧٩م وسنة ١٩١٤م، ارتفع اجمالي حمولة

السفن الشراعية العثمانية من ١٦٤ الف طن الى ٢٠٢ الف طن<sup>(٩)</sup>. وفي جدة كان التجار المسلمون يديرون عشر سفن شراعية كبيرة، يبلغ وزن كل منها الف طن حتى تسعينيات القرن التاسع عشر الميلادي، اضافة الى ٤٠٠-٦٠٠ مركب اصغر حجما، وكانت تصل الى بيروت سنويا ما يزيد على ٢٥٠٠ سفينة شراعية عثمانية عند نهاية القرن التاسع عشر<sup>(١٠)</sup>. وبلغ عدد السفن التي زارت ميناء مرسين سنة ١٨٩٧ م بحدود ٢٥٩ سفينة وفي سنة ١٩٠٦ م وصل عددها الى ٦٢٦ سفينة شراعية<sup>(١١)</sup>.

ومن اللافت للنظر، ان حوالي ٨٠٠٠ سفينة شراعية كانت تزور طرابزون سنويا او اخر ثمانينيات القرن التاسع عشر، في حين تم تسجيل حوالي ثلاثة الاف سفينة شراعية تزور ازмир سنويا، بين سنة ١٩٠٨ م وسنة ١٩١٢ م وبالمقابل لم ترس في سامسون سنة ١٨٨٨ م سوى اربع عشر سفينة شراعية<sup>(١٢)</sup>.

## تطور الموانئ

القى نمو التجارة وتزايد حمولات البواخر عبئا كبيرا على التسهيلات الموجودة في الموانئ العثمانية لان كميات البضائع التي كان يتم تداولها والحجم المتزايد باستمرار للبواخر احدثت اختناقا تتسبب في التأخير، وزيادة التكاليف واحباط التجار، ولم تتغير معظم الموانئ العثمانية الا قليلا نسبيا على مدى القرن التاسع عشر الميلادي، فمرسين مثلا، ظلت مرفأ طبيعيا مكشوفاً، كانت حمولات السكك الحديدية تكس عبر ارصفتها طويلة غير محمية ومجهزة بترام خفيف ورافعه صغيرة، في الوقت الذي تزايد به عدد البواخر الكبيرة الداخلة الى الموانئ او الزائرة لها، فعلى سبيل المثال، في ثمانينيات القرن التاسع عشر الميلادي، عندما كان حجم الباخرة يتجاوز الف طن، كان طول ميناء بيروت

مئة وخمسين مترا فقط وعرضه مئة متر وعمقه مترين فقط<sup>(١٣)</sup>. وللتحميل في مثل هذه الموانئ، كانت السفن الكبيرة ترسو بعيدا عن الشاطئ، وهي عملية بطيئة غالبا ما كان ينجم عنها ضرر للبضائع، واحتج التجار الاجانب وضغطوا على الحكومة من اجل ادخال التحسينات التي تضمن سرعة التحميل والنقل وضمان سلامة البضائع، وعندما التمس التجار البريطانيون زيادة عدد المخازن والقوارب الخفيفة وبناء حاجز للمواج، فاستجابة باصدار اوامر باجراء مسح، وبناء ادارة جمارك جديدة واتخاذ خطوات لبناء حاجز الامواج<sup>(١٤)</sup>.

لكن التحسينات الرئيسة جاءت متأخرة للغاية وفي اماكن قليلة فقط مما دعا بالشركات الاجنبية الى تشييد موانئ اكبر واكثر فعالية اشرفت على ادارتها في سالونيك وازمير وبيروت واستانبول<sup>(١٥)</sup>. وفي ستينيات القرن التاسع عشر الميلادي وسبعينياته، عندما زاد خط سكة حديد سالونيك - ميتروفيتزا من تجارة سالكونيك، تم بناء رصيف طوله ١٨٠٠ مترا للتعامل مع حمولات البواخر، وبعد ثلاثة عقود تقريبا، وقعت شركة رصيف سالكونيك وشركتان للسكك الحديدية اتفاقية تقضي بالسماح لقطارات البضائع بالدخول مباشرة الى الارصفة لتفريغ الحمولات في السفن مباشرة، وقد انهى ذلك الحاجة الى حمل البضائع مسافة نصف ميل من محطة السكك الحديدية الى الميناء<sup>(١٦)</sup>. اما التحسينات الرئيسة في ميناء ازمير فقد بدأت سنة ١٨٦٧ م وانتهت سنة ١٨٧٥ م وتضمنت رصيفا طوله اربعة كيلومترات ومساحة ٣٢ هكتارا للتخزين، في حين قامت شركة مقرها باريس بتطوير مرفأ بيروت سنة ١٨٩٤ م ببناء رصيف طوله ٨٠٠ مترا، ومساحة تخزين بحجم ٢١ هكتارا، بالاضافة الى مبان جديدة واستجابة لذلك ارتفعت الحركة بنسبة ٥٠٪ خلال عشر سنوات<sup>(١٧)</sup>. وقد ادت هذه التسهيلات في الموانئ الاربعة الى تحسن واسع في تدفق التجارة.

## الطرق البرية

### أولاً: السكك الحديدية:

دخلت الامبراطورية العثمانية عصر السكك الحديدية متأخرة، ففي سنة ١٨٥٠م لم يكن هناك اي خط ممدود في اي مكان بالمنطقة الواقعة تحت السيطرة العثمانية<sup>(١٨)</sup>. وفي ذلك الحين بالضبط حصلت الدول الاوربية من الدرجة الثانية على السكك الحديدية، فقد كان لدى ايطاليا ٦٢٠ كيلومترا من الخطوط الحديدية، وكانت اسبانيا تمتلك اقل من مئة كيلومتر، بينما كانت لدى النمسا - المجر ١٣٥٧ كيلومترا على حين كانت دول السكك الحديدية الرئيسة مثل بريطانيا العظمى، تمتلك ٩٨٠٠ كيلومتر وتتملك الولايات المتحدة حوالي ١٤٤٨٠ كلم من الخطوط الحديدية .

وخلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي، وبعد سنة ١٨٩٠م بالتحديد، اقيم على الاراضي العثمانية حوالي ٧٥٠٠ كلم من الخطوط الحديدية، هذا الانفجار النسبي في النشاط جاء بعد عدة عقود من التوسع الكبير في بناء السكك الحديدية في الولايات المتحدة، حيث ارتفع طول الخطوط الحديدية حوالي عشر مرات بين سنة ١٨٥٠م وسنة ١٨٨٠م، اي اكثر من عشرين مرة من حجم الخطوط التي شيدت في الاراضي العثمانية، وعندما بلغ النظام الامريكي درجة النضج، تسارع بناء السكك الحديدية في اراضي دول اخرى كثيرة، وهكذا كان ازدهار بناء السكك الحديدية في الدولة العثمانية موازيا لما حدث في كثير من البلدان، ولكنه كان بنسب متواضعة، اذ ان خطوط السكك الحديدية في امبراطورية الهابسبورغ مثلا امتدت حوالي ٢٣ الف كم سنة ١٩١٣، بما يزيد ثلاث مرات على المستوى العثماني، اما الاراضي العثمانية السابقة في البلقان - اي الدول المستقلة

في رومانيا وبلغاريا وصربيا واليونان - فقد شيدت مجتمعة ٨٠٠٠ كم من الخطوط، او ما يزيد قليلا على ما تم بناؤه في الامبراطورية نفسها<sup>(١٩)</sup>.

وادی رأس المال الاجنبي والعمال الاجانب الدور الحاسم في تشييد معظم السكك الحديدية العثمانية والتشغيل الاولي لها، وقد طرح بناء السكك الحديدية مشكلات مالية وتكنولوجية غير عادية امام الدولة العثمانية. كانت التكنولوجيا غريبة تماما ولذلك كان لا بد اولا من استيرادها بكاملها، كذلك كان بناء السكك الحديدية يتطلب عملا على معرفة بهذه التكنولوجيا، وهذا يعني عمالة مستوردة لمدة من الزمن على الاقل، وبالإضافة الى ذلك كان بناء السكك الحديدية يتطلب مبالغ طائلة لمد الخطوط وشراء القاطرات والعربات حتى قبل بدء العمل .

واستخدمت الدولة وسيلتين للتمويل، في الطريقة الاولى الاقل استخداما، كانت الحكومة تقدم مباشرة التمويل اللازم للبناء، وكانت اما ان توفر رأس المال الضروري للشركات الاجنبية او انها في حالات قليلة جدا (ابرزها خط سكك حديد الحجاز) استخدمت الاموال المحلية وبنيت الخط بنفسها، ولكن في سنة ١٩١٤ بلغ رأس المال الذي وظفته الدولة ١٠٪ فقط من جملة الاموال المستثمرة في السكك الحديدية، اما الطريقة الاكثر شيوعا، فهي ان تقدم الدولة امتيازات للمؤسسات التي توفر رأس المال، من خلال بيع السندات للبناء المالي الرسمي للمقاولين، وبالنسبة الى المشروعات الاولى القليلة في اوائل مدة تشييد السكك الحديدية، كانت الدولة تضمن نسبة معينة من العائدات على رأس المال، ولكن عندما تراجعت عن الدفع خلال الستينيات والسبعينيات من القرن التاسع عشر الميلادي، احجم المستثمرون الاجانب عن المزيد من الاستثمار في بناء السكك الحديدية العثمانية، وظل اهتمام الدولة بالسكك الحديدية كبيرا، غير انه في سنة ١٨٧٢م، دعا المسؤولون في استانبول المهندس الالماني فيلهلم فون برسيل لوضع خطة رئيسة لشبكة طرق حديدية عثمانية، وكانت خطة برسيل العشرية

هي الاساس الذي قامت عليه معظم اعمال البناء التالية : تنشأ بناء خط طوله ٢٧٠٠ كم من السواحل الاسيوية لاستانبول حتى الخليج، وبلاضافة الى ذلك اقترح انشاء خطوط مغذية وفرعية طولها ١٨٠٠ كم، وتبنت ادارة السلطان عبد الحميد الخطة، لكنها فضلت بناء الاجزاء التي تقدم اعظم الفوائد العسكرية والسياسية على تلك التي توفر الاحتمالات الاقتصادية.

ولتشجيع الاستثمار الاجنبي، اتبعت الحكومة اسلوبا ماليا جديدا، يسمى نظام الضمان الكيلومتری، الذي شاع استخدامة اواخر القرن التاسع عشر، وبموجبه كانت تضمن لشركة السكك الحديدية حدا ادنى من الدخل عن كل كيلومتر في الخط المستخدم، وقد وفر هذا النظام للدولة تقديم رأس مال للبدأ بالعمل وترك عبء ذلك على الشركة صاحبة الامتياز . بيد ان هذه الميزة زالت بسبب جوانب اخرى غير مرغوبة، اذ ان تقديم حد ادنى من العائد للشركة، عن طريق الضمان الكيلومتری كان يمكن ان يكون بمثابة تثبيط للعمليات الاكثر كفاءة، فقد بنى رأس المال الاجنبي خطوطا قليلة فقط من دون مثل هذه الضمانات من الدولة، اي اقل من ٢٠٪ من اجمالي الخطوط في الولايات الاسيوية، وكانت تلك هي الخطوط التي عدتها الحكومة بلا قيمة استراتيجية<sup>(٢٠)</sup>.

### التشييد:

كانت السكك الحديدية العثمانية جزءا من شبكة دائمة التوسع تنطلق بشكل ثابت من غربي اوربا الى الخارج، فمن اراضي اقاليم غرب اوربا التي كانت موطن السكك الحديدية الاصلية كانت الشاريين الرئيسة، تمول غالبا من قبل المستثمرين الفرنسيين، ويتم بناؤها في وقت واحد في الاتجاهات المختلفة، مثل اسبانيا، والنمسا، وروسيا، وايطاليا، وعندما تشبعت هذه الشبكات تحول المستثمرون الى الاقاليم التي تفتقر الى انظمة السكك الحديدية، وهكذا انتشرت السكك الحديدية جنوبا نحو البلقان والاناضول، واخيرا، في تسعينيات القرن التاسع عشر وصلت خطوط السكك الحديدية الى داخل بلاد الشام في

الشرق، وتبعه تشييد السكك الحديدية في مناطق العراق وشبه الجزيرة العربية بعد سنة ١٩٠٠ (٢١).

وبدأ انشاء السكك الحديدية في المقاطعات الاوربية وفي الاناضول بعد حرب القرم مباشرة عندما تسارع ايضا بناء الطرق السريعة، وشيد رأس المال البريطاني السكك الحديدية الاولى في ما صار يسمى رومانيا، واعقبه بسرعة مد سكك حديد بين ازمير - ايدين في غرب الاناضول، واخذت المقاطعات الاوربية زمام القيادة ومد معظم الخطوط التي بلغت ٢٠٠٠ كم من السكك الحديدية في هذه المنطقة شيدت قبل سنة ١٨٩٠م، بالمقابل كانت اقاليم الاناضول سنة ١٨٩٠م تحتوي فقط على حوالي ٩٠٠ كم من السكك الحديدية ولم يكن في الولايات العربية اي خطوط حديدية على الاطلاق، وتم ربط سالونيك في البلقان بسكوبيجي سنة ١٨٧١م وبلغراد سنة ١٨٨٨م، وبدأ العمل بسكة حديد الشرق في اوائل سبعينيات القرن التاسع عشر واكتملت سنة ١٨٨٨م، وقد ضم هذا النظام في النهاية ١٣٠٠ كم من الخطوط وربط بين استانبول وادرنه وصوفيا، وكان له فرع من ادرندة الى سالونيك، وقد شكلت الاعتبارات العسكرية مساره النهائي ولم يتم قط بناء بعض اجزائه التي تم التخطيط لها والتي كانت ذات ميزة اقتصادية مثل الخط من سكوبيجي الى صوفيا، ولتمويل الخط الشرقي، اقترضت الدولة عشرات الملايين من الليرات، ولكن في حالة خطوط الروملي الاخرى، مثل خط سالونيك - موناستير الذي يبلغ ٢١٩ كم، فقد استخدمت الضمان الكيلومترى وسيلة للتمويل، غير ان معظم هذه البنية التحتية فقدت قيمتها عندما انفصلت شعوب البلقان وصارت مستقلة، وفي سنة ١٩١٤م، لم يعد النظام الحاكم في استانبول يحتفظ الا ب ٤٨٠ كم من ال ٢٠٠٠ كم التي بناها في الولايات الاوربية (٢٢).

حصلت الاناضول على حوالي ٢٩٠٠ كم من السكك الحديدية، وكان اولها خطان بناهما البريطانيون، وتم استكمالهما في ستينيات القرن التاسع عشر، ثم امتدت في ما بعد

لتشمل ١٣٠٠ كم كانت تعبر وديان الانهار الخصبية غربي الاناضول، وفي سبعينيات القرن التاسع عشر الميلادي، سعت الدولة الى بناء خطوط داخلية من الموانئ في مدينة ازميت وموادنيا، غير ان هذه الجهود فشلت بسبب الافتقار الى الخبرة الفنية، وفي المثال الاخير، لم يمهّد مسار السكك الحديدية بشكل مناسب بحيث ان القاطرات الجديدة لم تستطع صعود التل، وفي ما بعد، اعيد بناء هذه الخطوة بمساعدة اجنبية، وقد حدث الامتداد الكبير لخطوط السكك الحديدية بين سنة ١٨٩٠ م وسنة ١٨٩٥ م، مع بناء خط سكك حديدية في الاناضول طوله ١٠٠٠ كلم من ازميت الى انقره، ويخرج منه فرع الى قونية، وقد اسفرت المفاوضات العالمية المضنية في النهاية عن خطة لمد خط الاناضول الى الجنوب الشرقي، وفي سنة ١٩٠٣ م وافقت حكومة استانبول على انشاء سكة حديد بغداد، الذي طال انتظاره بالسفر المتواصل من (برلين او باريس او لندن) الى العاصمة القديمة للعباسيين على ضفاف نهر دجلة، وغالبا ما ادت الصراعات الدبلوماسية بين القوى الاوربية الى تأجيل البناء، ولكن لم يكن قد استكمل سوى حوالي ٧٠٠ كم عند اندلاع الحرب، وكانت اراضي العراق تضم حوالي ١٢٢ كم من خط بغداد، وهو الخط الوحيد الذي تم بناؤه في تلك الارحاء خلال الفترة العثمانية .

بدأ مد السكك الحديدية في ولايات الشام بحماسة بعد استكمال سكك حديد الاناضول، وبنى رأس المال الفرنسي اول خط، وهو وصلة قصيرة بين يافا والقدس سنة ١٨٩١ م، اما الخط الثاني، والذي تم بناؤه سنة ١٨٩٤ م، فقد ربط دمشق بنواحي حوران الغنية بزراعة القمح، ثم ربط النشاط الذي يموله الفرنسيون هذا الخط ببيروت، وهو ما زاد في بروز المدينة في حوض المتوسط الشرقي، تماما مثلما حدث قبل ثلاثة عقود عندما اعاد الخطان اللذان بناهما البريطانيون تأكيد التفوق التجاري لازمير، وكذلك ربطت خطوط سورية اخرى المدن الداخلية المهمة بالساحل، مثل ربط حلب بميناء طرابلس سنة ١٩٠٦ م، وبحلول سنة ١٩١٤ م، كانت سوريا تضم ١٦٧٧ كم من

السكك الحديدية، وبالنظر الى مساحة الارض وكثافة السكان كانت الشبكة السورية ضعف الشبكة في الاناضول، لكن تأثيرها انخفض بسبب استخدام ثلاثة مقاييس مختلفة لعرض السكة الحديدية، بالمقابل استخدمت كل الخطوط في الاناضول العرض نفسه باستثناء مسافة ٤٢ كم بين موادنيا وبورصة.

وقد شيده سكك حديد الحجاز برأس مال عثماني وعمالة عثمانية الى حد كبير، لتكون بذلك فريدة بين السكك الحديدية العثمانية، فقد خطط السلطان لهذا الخط قاصدا ان يربط بين دمشق ومكة، حيث رأى في الخط وسيلة لربط هذا الاقليم والمناطق الحجازية النائية بالعاصمة، وقد سعى المخططون للاعتماد على المدخرات المحلية فقط وليس على القروض الاجنبية او الضمان الكيلومترى، واراوا استخدام المواد العثمانية فقط باستثناء قاطرات السكك الحديدية والعربات، وكان التمويل الداخلي ناجحا للغاية بفضل الهبات الطوعية، والضرائب الخاصة، والاسهامات من جانب المسلمين غير العثمانيين، واستخدام عمالة الجيش، اذ قاد السلطان والصدر الاعظم مسيرة العطاء هذه، فقدم موظفو الحكومة مبالغ مالية على حين ظل الموظفون المدنيون، بمن فيهم المسيحيون، يقدمون مرتب شهر سنويا بصفة اجبارية على مدى سنوات عدة كذلك كان المصريون والمسلمون الهنود من اهم المساهمين، ولم تكن المبالغ التي وهبها مهمة من الناحية المالية لكنها ازعجت المستعمرين الذين رأوا خطرا اسلاميا يهدد المصالح البريطانية، وثمة ضرائب جديدة عديدة، بخلاف الالتزامات الاجبارية على الموظفين المدنيين، وفرت الكثير من الاموال المطلوبة، وقد ساعد استخدام اعداد كبيرة من الجنود في بناء الخط في توفير الكثير من الاموال من ميزانية المشروع، لان اجور هؤلاء العمال - العسكر كانت تحسب على الادارة العسكرية لا على ميزانية السكك الحديدية وفي احدى مراحل البناء مثلا كان هناك حوالي ٩٣٠٠ من القوات العسكرية يمهدون المسار الذي سيمتد عليه خط السكك الحديدية، لكن خطط تجنب استخدام الخبراء الفنيين الاجانب اثبتت تخلف

العثمانيين تكنولوجيا وبعد بعض البدايات بالاعمال التي تتطلب قدرا اكبر من المهارة، مثل بناء القناطر والانفاق، وبينما امتد الخط داخل شبه الجزيرة العربية واقترب من الحرم الشريف، عهد الى الجنود الذين تدربوا على ايدي العمال الاوربيين المهرة من اكمال المهام المطلوبة، وقد كسب السلطان عبد الحميد نصرا دعائيا مهما بالاستكمال الناجح لحوالي ١٥٠٠ كم من السكك الحديدية الى المدينة المنورة<sup>(٢٣)</sup>.

## تقويم أثر السكك الحديدية

ان التقدير المحدد للتأثير الاقتصادي للخطوط العثمانية امر ليس بالهين، لوجود تكاليف كثيرة -اجتماعية وسياسية وعسكرية- وهناك عدم يقين بشأن بعض المكاسب الاقتصادية، فقد قدمت السكك الحديدية العثمانية مزايا سياسية واقتصادية وعسكرية مهمة، لكن الثمن المدفوع يبدو عاليا للغاية، حيث رهن المستقبل من اجل بناء الحاضر، مع تعقيد يتزايد باستمرار في شبكات الاتصال المالية الاوروبية<sup>(٢٤)</sup>.

ومن ثم، مزيد من الخسائر في الاستقلال، فبحلول سنة ١٩١١م بلغ مقدار ما دفعته الدولة العثمانية ما يقرب من ١٧٠ مليون فرنك من مبالغ الضمان الكيلومتری بالاضافة الى مائة مليون فرنك لخط الحجاز، وادى بناء السكك الحديدية على المدى القصير فعلا الى تخفيض المبالغ المتاحة للدولة، لكن اجمالي الضمان الكيلومتری تلاشى على مر الزمن، عندما اخذت السكك الحديدية تحمل المزيد من البضائع وصارت اكثر قدرة على الوفاء بحاجاتهم<sup>(٢٥)</sup>.

## الجدول (٢)

اعداد المسافرين على مختلف خطوط السكك الحديدية العثمانية (بالملايين)

الخط	١٨٩٧م	١٨٩٥م	١٩٠٠م	١٩١٠م
انقرة - قونية	٠,٧	١,٠	١,٢	٢,٧
ازمير - قصبه	-	١,٥	١,٧	٢,٤
ايدين	-	-	-	١,٩
مرسين - اضنة	-	-	-	٠,٣
دمشق - حماة	-	-	٠,٢	٠,٧
الحجاز	-	-	-	٠,٢
بغداد	-	-	-	٠,٠١

اما بالنسبة الى الاموال التي تم انفاقها، فقد ربحت الدولة والاقتصاد العثماني عددا من المكاسب المهمة، اذ ان السكك الحديدية قد فتحت الاقاليم الداخلية على مصراعيها للسيطرة السياسية والتطور الاقتصادي كما ساعدت الدولة على نقل القوات بسرعة داخل الامبراطورية، مستخدمة السكك الحديدية بنجاح في حرب ١٨٩٧م ضد اليونان، وحروب البلقان والحرب العالمية الاولى، وساعدت السكك الحديدية على اخضاع البدو للسيطرة الصارمة في مناطق كثيرة، على الرغم من انه خلال الثورة العربية كان خط الحجاز مصيده مميته للعسكريين العثمانيين، اما المكاسب الاخرى للاقتصاد ككل فكان من ضمنها تخفيض نفقات النقل تخفيضا كبيرا، فعلى الرغم من التخفيضات الكبيرة التي قدمها اصحاب القوافل، فان السكك الحديدية في النهاية هزمت النقل على ظهور

الدواب حيث كانت المنافسة بينهما مباشرة، لكن اصحاب القوافل افادوا من خطوط السكك الحديدية كذلك، اذ ان السكك الحديدية حفزت ظهور شبكات جديدة مغذية للنقل على ظهور الدواب .

وبحلول سنة ١٩١٤م كانت السكك الحديدية تنقل نصف اجمالي البضائع المنقولة برا في بلاد الشام و٤٨٪ من كل البضائع التي تم شحنها بالسفن في الاناضول<sup>(٢٦)</sup>. غير ان هذه الارقام ليست سوى تخمينات تستند الى معلومات، ما دام لا يمكن حساب حركة النقل على ظهور الدواب باي قدر من اليقين، وبما ان خطوط السكك الحديدية في بلاد الشام كانت مبينة بكثافة اكثر منها في الاقاليم العثمانية الاخرى، فان نسبة ٥٠٪ هذه ربما تمثل الحد الاقصى لاسهام السكك الحديدية في مجموع النقل البري، (الجدول ٣) .

### الجدول (٣)

البضائع المنقولة على مختلف خطوط السكك الحديدية العثمانية (بالاف الاطنان)

الخط	١٨٩١م	١٨٩٥م	١٩٠٠م	١٩١٠م
انقرة- قونية	-	١١٨	٣٥٧	٥٨٥
ازمير - قصبه	-	-	٢٤٥	٣٢٧
ايدين	-	-	-	٣٤٢
مرسين - اضنة	-	-	-	١٣٠
دمشق - حماة	-	-	-	٣٠٩
الحجاز	-	-	-	٦٦
بغداد	-	-	-	٢٨

## ثانيا: الطرق والطرق السريعة والقوافل:

جذبت السكك الحديدية الانتباه بعيدا عن الاجزاء المهمة الاخرى من نظام النقل البري، اي الطرق والطرق السريعة والعربات والقوافل، فقد صارت حركة البضائع والناس بطريق البر مضمونة وامنة بشكل اكبر مع تقدم القرن، ففي بعض المناطق، صارت اسرع واكثر كفاءة في آن معا ومع التوسع في استخدام النقل بالعجلات.

وفي العقود الاولى من القرن التاسع عشر ميلادي، كان لدى الدولة العديد من المناطق التجارية الصغيرة نسبيا الخاضعة لسيطرة الاشخاص المحليين الاقوياء، مثل اعيان الاقاليم او القبائل، وعندما يتحرك المسافرون التجار من مناطق نفوذ الى اخرى، كانوا يتقاضون على ثمن المرور مع اولئك الذين يسيطرون على الطرق، واهيانا يسمون قطاع الطرق وفي احيان اخرى يسمون الاعيان، وقد ادى وجود هذه المناطق والرسوم الى اطالة السفر وزاد من نفقات القيام بالعمل، ولكن، وعلى نحو ما نرى من المثال التالي، الذي يخص طريق سالونيك - سيريز في سنة ١٨١٢، سعى كثير من الاعيان سعيا حثيثا لجذب التجارة عبر اراضيهم،

عمل الباشوات والقادة الراغبون في ضمان مثل هذا العمل المربح لوطنهم على تحسين الطرق بتجنب الجبال الوعرة المنحدرة، وبيشاء الخانات واقامة الحراس في معظم الاجزاء الخطرة من الطريق، وقد نجحوا في عملهم<sup>(٢٧)</sup>.

واعتمدت حركة التجارة، في بعض الاحيان على العلاقات الطيبة مع القبائل البدوية، ولم تكن علاقة البدو بالقوافل هي الاغارة فحسب، على الرغم من ان قدرتهم على ابطاء او ايقاف الحركة التجارية وخطر التهديد الذي كانوا يمثلونه على القوافل لن ينبغي التقليل من اهميته، اذ ان كثيرا من البدو حافظوا على التجارة وحسنوها، وغالبا ما كانت تعقد اتفاقات بين القبائل والتجار، طالما ان تدفق التجارة كان لمصلحة الطرفين، فيحصل التجار على المرور الامن بينما تتقاضى القبائل رسوما، بالاضافة الى الدخل الذي

كانوا يكسبونهم من بيع المؤن والخدمات، فكثيرا ما كانت القبائل توفر الحيوانات للقوافل وغالبا ما كانوا هم انفسهم يقومون ببعض اعمال القوافل، فيقدمون العمال ويحضرون علف الدواب. كما انهم كانوا يوفرون الامن لتنقلات الحركة التجارية<sup>(٢٨)</sup>.

وبالاضافة الى ذلك، فانهم غالبا ما دخلوا في اتفاقيات مع موظفي الحكومة لحراسة طرق التجارة، ففي اوائل القرن التاسع عشر، مثلا، دفع باشوات حلب لقبيلة الموالي لحماية طريق حلب - حماه<sup>(٢٩)</sup>. اما التجار الاوروبيون الذين كانوا خارج مثل هذه التحالفات الاقتصادية فكانوا يشكون بمرارة من اعمال السلب التي تقوم بها القبائل والباشوات، ولا يتذكرون الا نادرا الخدمات التي كانت تقدم لهم، وان بضائعهم، في الحقيقة كانت تدفع عليها رسوم منخفضة للغاية<sup>(٣٠)</sup>.

وعلى العموم، بقي نظام الطرق سيئا، على الرغم من بعض التحسينات التي طرأت عليه، وقيل ان الطرق التي كانت تمتد من الساحل الى حلب في ثلاثينيات القرن التاسع عشر ((كادت تكون من صنع الطبيعة))، وكانت الحالة المزرية للطرق في الشطر الاول من القرن عائدة الى الاختفاء النهائي للملكي التيجار الذين كانوا يتولون صيانتها، لكن طوال القرن التاسع عشر لم توجه الدولة سوى اقل قدر من الانتباه، ووفرت من المواد اقل ما يلزم، وهكذا، بقيت الطرق مهملة ومزرية، وكانت هناك طفرات من الانشطة، مثلا، في الفترة التي اعقبت حرب القرم وخلال عهد تركيا الفتاة، حين زادت نفقات بناء الطرق سنويا اربع مرات على مستوياتها او اخر القرن التاسع عشر، ولكن في معظم المناطق، جرت تحسينات قليلة<sup>(٣١)</sup>.

وفي الاقاليم العراقية لم تكن هناك طرق مرصوفة خارج المدن، باستثناء جزء صغير من طريق القوافل الى حلب، وربما يفسر ذلك الجزء المرصوف الانخفاض الواضح في زمن السفر بالقوافل بين حلب وبغداد وفي ثلاثينيات القرن التاسع عشر كانت الرحلة تتطلب ٢٥-٢٨ يوما، لكنها صارت ٢٠ يوما فقط سنة ١٩١٠، اما في الاناضول، وعلى الرغم

من النمو الهائل في حركة المرور على طريق طرابزون - تبريز في اثناء الثلثين الاولين من القرن، فقد ظل الطريق في حالة سيئة وطرأت عليه تحسينات قليلة، وثمة طريق لعربات النقل بدأ في ستينيات القرن التاسع عشر بدرجة مزرية جعلت من يقومون بتشغيله يفضلون الطريق السريع القديم<sup>(٣٢)</sup>.

وعندما ازدهرت تجارة بيروت بطريقة مماثلة، كانت الاعمال مقيدة ايضا بنظام النقل البري . فقد كان المسافر الفرد يحتاج الى يومين للسفر بين بيروت ودمشق على حين كانت القبائل التي تستخدم مزيجا من البغال في الجبال والابل في الصحراء، تستغرق ما بين ثلاثة ايام او اربعة ايام، ثم حدث في ستينيات القرن التاسع عشر، ان بنت شركة فرنسية مسافة ١١٠ كم من الطرق، ما اتاح النقل بالعربات، وقدمت خدمة رحلة تستغرق ١٣ ساعة بعربات الركوب بين المدينتين، وبحلول سنة ١٨٩٠م، حمل هذا الطريق الذي يعزو اليه بعض المؤرخين الفضل في بروز بيروت، ٢١ الف طن من البضائع<sup>(٣٣)</sup>. بيد ان الطرق التي تحظى بصيانة جيدة ظلت هي الاستثناء حتى في مناطق بلاد الشام واستمر النقل على ظهور الابل باعتباره الشكل السائد في انتقال البضائع على الطرق السريعة.

وعلى الرغم من اوجه القصور هذه، فان القوافل والطرق السريعة والممرات استمرت تحمل نصف اجمالي البضائع المنقولة برا في الاناضول وبلاد الشام، وفي سنة ١٩٠٤م، كان العالم العثماني باسره لا يضم الا ٢٤ الف كم من الطرق، وكان ثلاثة ارباع هذه الطرق داخل حدود تركيا الحديثة، وكانت طرقا رديئة في نوعيتها لا تحظى بصيانة جيدة<sup>(٣٤)</sup>.

وكانت اعمال القوافل تتاثر بحالة المحاصيل، ودورات العمل الاقليمية والعالمية، والحرب، والامراض الوبائية، وتطور وسائل النقل الاخرى ففي اوائل القرن التاسع عشر، كان طريق دمشق بغداد يقدم قافلة واحدة فقط وليس اكثر من ثلاث قوافل في السنة، ولكن في اربعينيات القرن التاسع عشر كان هناك ما بين ١٢ و ١٥ رحلة في كل من الاتجاهين على الطريق<sup>(٣٥)</sup>.

وكانت بعض طرق القوافل تعاني من اشكال نقل منافسة او تغيير الحدود، وقد ازدهر طريق طرابزون تبريز بين ثلاثينيات وستينيات القرن التاسع عشر، بفضل جهود التجار البريطانيين لتخفيض نفقات النقل للتجارة مع ايران، وعلى هذا الطريق كانت المنافسة الخطرة قد تطورت من مصدرين مختلفين، اولهما، افتتاح قناة السويس سنة ١٨٦٩م لتحول البضائع من الطريق الشمالي المار بين ايران البحر الاسود، الى شبكة طهران البصرة، وايضا عكفت الدولة الروسية على برنامج طموح لبناء الطرق تسبب في ايداء الناقلين العثمانيين، وفي البداية تم تحسين طريق روسي عبر جورجيا فتطورت حركة مرور العربات، وعلى حين احتفظ طريق ارضروم مؤقتا بحجم الحركة عليه فان اصناف البضائع الاعلى قيمة كانت تمر عبر ميناء بوتي الروسي<sup>(٣٦)</sup>.

وواجهت قوافل اخرى منافسة السكك الحديدية العثمانية، ولا غرابة في ان بناء السكك الحديدية وجدوا انفسهم يتبعون المسارات التي سار عليها اصحاب القوافل زمنا طويلا، وبالمثل، فان خطوط السكك الحديدية ازير ايدين، وايدين القصبه، وخطوط الاناضول واضنة وغيرها، اتبعت كلها بدقة الممرات التي كانت تستخدمها القوافل في الشطر الاكبر من مساراتها، وعندما بدأت، مثلا، خدمة سكك حديد الاناضول الى انقره سنة ١٨٩٢م والى قونية سنة ١٨٩٥م، فانها هددت اعمال القوافل المسافرة بين هذه المدن، واستجابة لذلك خفض اصحاب القوافل اجورهم الى اكثر من النصف، ولمدة محدودة كانت اسعارهم اقل من اسعار النقل بالسكك الحديدية بحوالي ١٠٪، وشنت السكك الحديدية هجوما مضادا باسعار منخفضة اكثر لتكسب في النهاية معظم التجارة المحمولة على الخطوط الموازية لطرق القوافل<sup>(٣٧)</sup>.

وفي الوقت نفسه، تركت الخطوط الحديدية العثمانية القليلة نسبيا اقليم باسرها للقوافل، اذ ان التجار في الثلثين الجنوبيين لولاية قونية، استمروا في شحن البضائع على القوافل الى البحر المتوسط، وهنا تم الابقاء على نماذج النقل السائدة.

و حين كانت هناك حاجة لخطوط حافزة او طرق سريعة جيدة، كانت السكك الحديدية تجلب حيوية جديدة الى اعمال القوافل، وقد نمت كل من حركة القوافل والنقل بالسكك الحديدية عندما ازدهر الانتاج الزراعي للتصدير في كثير من المناطق التي مرت بها السكك الحديدية، اذ ان رجال القوافل وجدوا عملا جديدا، بازدهار نقل البضائع، ولا سيما الحبوب على مسافات قصيرة من النواحي الزراعية النامية، الى محطات السكك الحديدية وبعد ان تم بناء السكك الحديدية في اقليم بحر ايجة، كانت شبكات القوافل التي تضم حوالي ١٠ الاف جمل تنقل البضائع الى هذه الخطوط<sup>(٣٨)</sup> ومنذ ذلك الحين فصاعدا، اختلطت نظم النقل القديمة والجديدة في تركيبة مدهشة وفرت توظيفا جديدا وفرصا من السوق للقطاعات الزراعية والتجارية والخدماتية العثمانية .



## الخاتمة

أثار البحث موضوعا له من الأهمية ما يستحق أكثر مما نتصور أو ما حاولنا الوصول إليه من نتائج فإن المدة التي عاشت فيها الدولة العثمانية وهيمنتها على المساحات الشاسعة جعل المؤرخون في دهشة في أي مصاف توضع تلك الدولة المترامية الأطراف صاحبة عمر قارع بمدته اكبر الإمبراطوريات شرقية أم غربية والحصيلة انها استوردت تطورا تكنولوجيا قد سيطرت على الإبداع به وتطوره وتنفيذه الدول الاوربية المجاورة لها .

فقد تناول البحث انواع النقل في الدولة العثمانية وتطورها عبر الزمن واستجابتها لهذا التطور وانعكاسه الايجابي على سجل النشاط الاقتصادي والعسكري والاجتماعي في الدولة داخليا او خارجيا حيث كانت المراكب الشراعية في الموانئ العثمانية تعتمد على اتجاه الرياح وقد تستغرق أشهر للوصول من مكان إلى آخر والموانئ بسيطة ضيقة صاحبة الأرصفة القصيرة، الا انه بعد اكتشاف الآلة البخارية في نهاية القرن الثامن عشر في أوروبا بدأت الدولة باستيراد السفن ذات المحركات البخارية لتحل محل السفن الشراعية القديمة فكان هذا احد الأسباب الرئيسة بالتدخل الأوربي في الاقتصاد العثماني لان الرأسمال والمهندسين تابعين للشركات الأوربية وبالتالي كان التأثير واضحا في اقتصاد الدولة العثمانية وبخاصة في الجانبين الزراعي والاقتصادي .

أما النوع الثاني من أنواع النقل في الدولة العثمانية فلم يقل عما سبقه من أهمية، فالطرق البرية المتمثلة بسكك الحديد لنقل البضائع والأشخاص والتي شيدة متأخرة مقابل التطور في الدول الاوربية المجاورة لها لربط المدن والدول بعضها ببعض، اضافة الى ربطها بالموانئ على نحو غير مسبوق جعل بالدولة العثمانية أمس الحاجة مرة أخرى لرأس

المال والخبرة الأوربية من اجل محاولة اللحاق بها وصل إليه الأوربيون، أما بالنسبة للطرق السريعة والقوافل واستغلالها التجاري او البشري فالشائع هو استخدام الحيوانات حتى مدة متأخرة واحد الاسباب الرئيسة في الضعف الاقتصادي للدولة وتأخرها هو رداءة الطرق ووعورتها وضيقها كما انها كانت عاملا اساسيا في تأخير استخدام العربات فيها، فضلا عن ماتواجهه تلك القوافل من مخاطر الطرق المتمثلة بقطاع الطرق والصوص واعمال السلب والنهب او ما يقدموه اصحاب القوافل من هبات وهدايا الى القبائل المشرفة على حماية بعض الطرق التي تمر بها القوافل .

ويتضح مما تقدم ان الدولة العثمانية لم تواكب التطور والتقدم الذي اقدمت عليه الدول الاوربية التي كانت في يوم تهاجها، علما انها حاولت جاهدة نقل ماتوصل اليه الاوربيون واطن ان السبب كان واضحا وذلك للتخلف والانهيال الذي اصاب الدولة العثمانية في حياتها الاخيرة لتصبح كالمصاب بداء ليس له دواء .



## المصادر والهوامش

- 1- Braudel, fernand and frank spooner (1966) "prices in europe from 1450 to 1750", in E. E Rich and C.H Wilson, eds ., The cambridge economic history of europe, iv, pp. 246 - 253.
- 2- Mitchell brian (1978) european historical statistics abridged ed ., london.PP.313-314
- 3- Braudel (1966) .I.PP. 306.
- ٤) د.رضوان السيد، القوى البحرية العثمانية والصراع على المحيط الهندي، بالمر ابرو ميت، مجلة عالم المعرفة، العددان ٢٦\٢٧، السنة السابعة ١٩٩٥، ص ٦٦-٦٧.
- 5- Batatu, hanna (1978). The old social classes and the revolutionary movements of iraq, princeton . p.238 : issawi (1982). An economic history of the middle east and north africa, new-york. pp.45-48: isswi (1988).the fertile crescent 1800\_1914 . a documetary economic history, new york .e g .pp.1860-68, 227-229.
- ٦) محمد حسن العيدروس، السياسة العثمانية تجاه الخليج العربي في القرن التاسع عشر، بيروت، دار الشروق، ١٩٩١، ص ٨٩-٩٠،
- 7- Isswi(1982)p.8: eldem vedat (1970) osmanli Imparatorlu-

gunun iksadi sartari hakkinda bir tatkik, istanbul, p. 165; issawi (1980) the economic history of turkey 1800\_1914, chicago . p. 153.

8- Eldem. (1970). p. 168:

9- Eldem(1970), p. 168; fawaz, leila (1983) . merchants and migrants in nineteenth \_century beirut cambridge, p . 133.

10- GB AS 1964, trade of Baghdad and basrah for 1896; A&P 116, 1908, longworth. n.d, at aleppi, for 1907.

11- GB (1964) p. 165. issawi (1980), p. 170,

12- Fawaz (1983), p. 72.

١٣) ارشيبالد ر. لويس، القوى البحرية والتجارية في حوض المتوسط، ترجمة احمد محمد عيسى، القاهرة، مكتبة النهضة الاوربية، (د.ت) ص ٤٠٠/٤٠١

١٤) فرنان برودين، البحر المتوسط، المحال والتاريخ، ترجمة يوسف شلب، دمشق، دار الفكر، ١٩٩٠، ص ١٢٤

15- Isswi (1980). pp. 169-70; fawaz (1983), p . 27.

16- Quataert (1983). Scial disintegration and popular resitance pp95.

١٧- لقد تميزت مصر التي كانت خاضعة اسميا للدولة العثمانية ولكنها في الحقيقة مستقلة عن سيطرتها، بالتطور الباكر لسككها الحديدية، ففي عام ١٨٦٩، كانت تضم ٣٣٨، ١ كلم من خطوط السكك الحديدية وحوالي ٣,٠٠٠ كلم بحلول عام ١٩٠٥،

Issawi (١٩٨٢) p. ٥٤.

18- Mitchell (1978) pp . 81-85. tavle f1.licht (1983) pp. 10 - 13.

19- Quataert (1983) pp. 76-77.

20- Hecker.m. (1914) .” die eisenbahnen der asiatischen turkei.” pp. 76-77.

21- Quataert(1983) pp .74-75; ochsenwald william (1980) .the hijaz railroad.charlottesville, va.(1984).religion,society and the state in arabia: pp .34-40; hucker (1914), pp. 82 - 83.

٢٢- ان التقديرات قائمة على استنتاجات استقرائية من المعلومات المتعلقة بالافراد العاملين في سكة حديد الحجاز اعتمادا على

Ochsenwald (1980)، p .93.

23- Quataert (1983)، pp . 71-93.

24- Eldem (1970)، p. 153. cited in issawi (1980) p 150.

25- Hecker (1914)، pp، 53 -67 ; eldem (1970) p. 163 .

26- Fawaz (1983)، pp . 70 - 71 ; ochsenwald (1980)، p .109.

٢٧- جورج لوفران، تاريخ التجارة، ترجمة هاشم الحسيني، بيروت، دار مكتبة الحياة، د.ت ( ص٧٨)

٢٨- المصدر نفسه، ص ٨٠

٢٩- جورج كيرك، موجز تاريخ الشرق الاوسط، عمر السكندري، مركز كتب الشرق الاوسط، القاهرة، دار الطباعة الحديثة، ص ١٢٠

30- issawi (1988)، pp .47-49.

31- Quataert (1977) ; issawi (1980)، p، 177. isswi (1988) .pp

181; issawi (1970), p 21.

32- Cunningham, a.b (1983) "the journal of christophe aubin, p. 105 ; issawi (1988) pp 47-49.

33- Owen, roger (1981) .the middle east in the world economy, london(1984), p, 278 ; issawi (1966), pp 181 ; issawi (1970) p.21.

34- fawaz (1983), pp 67-69; rafeq, abdul karem (1983) . "the impact of europe on a traditional economy "pp .419-428

35- owen (1981) p . 246 ; isswi (1980), p, 150 ; isswi (1988), pp.40.

36- rafeq (1983) p 421.

37- Elefteriades, eleuthere (1944).les chemins de fer en syrie et au liban, beirut. pp .32-36.

٣٨) ايرينيا اسميليا فسكايا، البنى الاقتصادية والاجتماعية في المشرق العربي على مشارف العصر الحديث، ترجمة يوسف عطا الله، بيروت، مكتبة الفارابي، ١٩٨٩، ص ١٧٣ .