العدد A ٢٠ شباط ٢٠٢٦
المجلة العراقية للبحوث الانسانية والاجتماعية والعلمية
NO.20A Feb.2026 Iraqi Journal of Humanitarian, Social and Scientific Research
Print ISSN 2710-0952 Electronic ISSN2790-1254

إدارة وتطوير البنية التحتية لشبكات النقل في نيجيريا في عام ١٩٣٣

Management and development of transport network infrastructure in Nigeria in 1933

م.م خمائل حسين جاسم
موظفة على وزارة التربية
Khmaylkhmayl588@gmail.com
Khamail Hussein Jassim
Employee at the Ministry of Education

الكلمات المفتاحية: الاستعمار البريطاني، شبكات النقل، الموانئ، السكك الحديدية، البنية التحتية، نيجيريا.
Keywords: British colonialism, transport networks, ports, railways, infrastructure, Nigeria.

ملخص البحث

إدارة وتطوير البنية التحتية لشبكات النقل في نيجيريا في عام ١٩٣٣

نيجيريا هي احدي دول القارة الافريقية، وتقع تحديداً في غرب القارة الافريقية، وتتميز نيجيريا بمواقع استراتيجي وهام في القارة الافريقية، ومن ثم فإن دراسة تاريخها وسرد وقائعه أصبحت هامة للغاية، وحظيت باهتمام الكثيرين من الباحثين في تاريخ القارة الافريقية، لا سيما نيجيريا، وإذ كانت نيجيريا في هذا العام ١٩٣٣م تحت السيطرة البريطانية، التي بدأت في استعمارها منذ عام ١٨٦١ بدخولها لاجوس في هذا العام، ومن ثم بدأت بريطانيا في ارسال تجارها إلى نيجيريا، وبعدها بدأت بريطانيا باستعمار البلاد بشكل كامل، وذلك عبر فرض سيطرتها منذ عام ١٩٢٤ بشكل كامل عليها، ومن ثم بدأت في تطوير البنية التحتية لشبكة النقل في البلاد، وإذ يتناول البحث الذي بين أيدينا إدارة وتطوير البنية التحتية لشبكات النقل في نيجيريا في ظل الوجود الاستعماري البريطاني في البلاد خلال عام ١٩٣٣م.

الكلمات المفتاحية: الاستعمار البريطاني، شبكات النقل، الموانئ، السكك الحديدية، البنية التحتية، نيجيريا.

Abstract

Management and development of transport network infrastructure in Nigeria in 1933

Nigeria is one of the countries of the African continent, specifically located in West Africa. Nigeria is characterized by its strategic and important location on the African continent, and therefore studying its history and narrating its events has become extremely important and has received the attention of many researchers in the history of the African continent, especially Nigeria. In the year 1933, Nigeria was under British control, which had begun its colonization since 1861 with its entry into Lagos in that year. Britain then began sending its traders to Nigeria, and then Britain began to colonize the country completely, by imposing its control over it from 1924 onwards. Then it began to develop the infrastructure of the transport network in the country. The research in our hands deals with the management and development of the infrastructure of transport networks in Nigeria under the British colonial presence in the country during the year 1933.

Keywords: British colonialism, transport networks, ports, railways, infrastructure, Nigeria.

المقدمة

لما فرضت الإدارة البريطانية سيطرتها على نيجيريا، بدأت وسائل النقل في البلاد في التطور والتقدم، وذلك بسبب الاهتمام البريطاني بشبكات النقل والطرق، ومن ناحية أخري اهتمامها بتلك البنية التحتية الهامة، إذ كانت بريطانيا مدركة لأهمية تطور وسائل شبكات النقل، والتي كانت ستستفيد منها هي أولاً قبل كل شيء.

فتطورت وسائل النقل شيئاً فشيئاً، إذ انتقلت من وسائل نقل بدائية كانت منتشرة في المجتمع النيجري إلى وسائل أكثر تطوراً، كما سيتضح من خلال الدراسة.

عملت الإدارة الاستعمارية البريطانية على تطوير وسائل النقل في نيجيريا، مع الاهتمام بالبنية التحتية لكافة وسائل النقل البرية والبحرية والجوية والسكك الحديدية وتطويرها، كما سيأتي ذكره في هذه الدراسة.

ويتضح أن الادارة البريطانية في نيجيريا كانت مهتمة للغاية بشبكات النقل والبنية التحتية الخاصة بها، وذلك بسبب رغبتها في تطوير البلاد، وتحقيق أقصى استفادة منها، خلال فترة السيطرة الاستعمارية البريطانية في البلاد.

المبحث الاول: إدارة وتطوير البنية التحتية البحرية في نيجيريا عام ١٩٣٣

عملت الإدارة الاستعمارية البريطانية على تطوير وسائل النقل في نيجيريا، واهتمت بكافة وسائل النقل البرية والبحرية والجوية، وكان على رأس تلك الاهتمام الطرق الداخلية في البلاد.

وأما فيما يخص شبكات النقل في نيجيريا، ولا سيما البحرية وعلى رأسها الموانئ، فكانت لها لجنة استشارية خاصة بها، مع لجنة فرعية في بورت هاركورت، وكانت مهمتها: (Nigeria, Federal Ministry of Information, 1933: 63):

١- تقديم المشورة للحاكم في جميع الامور المتعلقة بالشحن والملاحة داخل الموانئ في البلاد.
٢- مهماتها ووظائفها وآرائها استشارية بحتة.

واما عن تكوين اللجنة فهي تتكون من:

١- السكرتير الرئيسي (رئيس اللجنة). رؤساء ادارات الشئون البحرية والاراضي والجمارك والسكك الحديدية والموانئ.
٢- اضافة إلى أربعة اعضاء غير رسميين يمثلون المصالح التجارية في البلاد، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 64)

كان الكساد المالي (C. Okigbo, Pius Nwabufo, 1981: 86) المستمر في تلك الآونة مسئولاً عن تقليص أنشطة ادارة الشئون البحرية، وتشمل هذه الانشطة الارشاد والتجريف واستصلاح الاراضي، وخدمات النقل وتنظيف المجاري المائية، والمنارات، وتعويم الساحل والمجاري المائية الداخلية، والمسوحات واحواض بناء السفن، والخدمات الوقائية والتعليم الفني، وقد تأثرت خدمات المرافق العامة ومرافق الشحن. (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 64).

فيتضح هنا أن الكساد المالي كان له تأثيره على مجريات الأمور في نيجيريا (Great Britain, No. 109, 1935: 521)، وتلك التأثيرات كانت بالسلب، وذلك عبر تقليص الأنشطة البحرية والبرية والجوية في البلاد، مما كان له أثره في تطور شبكة البنية التحتية في نيجيريا في العام ١٩٣٣، (The Nigerian Journal of Economic and Social Studies, 1991: 44).

كانت السفينة فيجيلانت تقوم بدوريات خدمية بحرية الوقائية للحدود الشرقية للبلاد، بينما كانت تقوم سفينة أرمويل، وهي زورق بخاري، بدوريات على مداخل الانهار والجداول في البلاد، وكانت مهامهم عبارة عن القيام بدوريات أمنية ومهمات خاصة، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 65).

وأما فيما يخص **ميناء لاجوس،** فقد كانت الظروف الملاحية داخل وخارج مدخل الميناء مرضية للغاية في هذا العام ١٩٣٣م، وق تم في هذا العام اجراء العديد من عمليات الاصلاح اللازمة لأعمدة الركام وضفاف الميناء، وكان هناك تحسن واضح في الميناء وقنوات المدخل، وكانت عمليات التجريف في الميناء تتم بشكل دوري ومستمر، نظراً لضرورتها بسبب عدم اكتمال اعمدة الركام في الميناء، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 65).

ومن ناحية أخري فقد تم الانتهاء من رصيف أبابا لنقل الوقود والنفط، وهو ما يكان يفيد بريطانيا من حيث الحصول على المادة الخام والوقود سريعاً بأقل تكاليف وأقصر طرق. (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 65).

المبحث الثاني: إدارة وتطوير البنية التحتية البرية في نيجيريا عام ١٩٣٣

- **أولاً: الطرق البرية والجسور:**

وأما فيما يخص الطرق البرية والجسور، ففي هذا العام ١٩٣٣م فيما يتعلق بجسر دينتون (Nigeria, Chief secretary's office, 1933: 187)، الذي يربط بين جزيرة إيدو بالبر الرئيسي، فقد بدأ العمل به بقوة (Colonial Reports Annual, No. 1710, 1935: 65)، حيث تم رفع حوالي ١٥٧،٧٥٠ طناً من الانقاض والرواكد فيما حول الجسر، من اجل العمل في بناءه ومحاولة الانتهاء منه بشكل سريع، مما يوفر الوقت والجهد على المواطنين في العبور عبر هذا الجسر. (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 65).

كما أن الادارة البريطانية انشأت العديد من طرق النقل الداخلية في البلاد في العام ١٩٣٣م، فقد تم توفير اتصال مناسب لجزيرة لاجوس بالبر الرئيسي، وذلك عبر جزيرة إيدو، وقد افتتح جسر كارتر الذي كان يربط جزيرة إيدو بلاجوس، ومن ناحية أخري أنشأت الادارة البريطانية طريقاً سريعاً حل محل جسر دينتون بين جزيرة إيدو والبر الرئيسي، وأصبح في هذا العام ١٩٣٣م مفتوحاً امام الجميع، وفي هذا العام ايضاً ١٩٣٣م كان يجري العمل على تحسين الطريق الرابط عبر جزيرة إيدو، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 65).

بلغ اجمالي طول الطرق التي تقع تحت ادارة الاشغال العامة للطرف والجسور إلى نحو ٣١٨٠ ميلاً، منها حوالي ١٣٤ ميلاً مسطحة بالبيتومين، و حوالي ٢٣٤١ ميلاً مسطحة بالحصي، وحوالي ٧٠٥ ميلاً عبارة عن طرق ترابية، وفي هذا العام ١٩٣٣م تم عمليات صيانة لحوالي ١٦٥ ميلاً من الطرق البرية المختلفة في البلاد، كانت ادارة الاشغال العامة للطرق والجسور تقوم بعملية تحليل لمواد الطرق الطبيعية المتاحة في مجال الاسطح البيتومينية، وتؤدي نتائج تلك التحاليل إلى الحصول على استنتاجات مفادها يكون عبارة عن التصنيف المناسب للمواد المحلية مع او بدون عزل البيتومين، وتوفير اسطح طرق كافية بتكلفة اقل للبناء والصيانة، مما كان يعد ضرورياً للغاية، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 67).

وفي هذا العام ١٩٣٣م تم استبدال ثلاثة جسور خشبية قديمة على طريق بنين-أغبور بهياكل دائمة، كما كان يجري العمل على استبدال جسرين خشبيين على طريق إينوجو-أباكاليكي، وفي نفس العام تسببت الامطار الغزيرة في انجراف العديد من الجسور الخشبية الصغيرة، كما جسر نهر كوباني في زاريا بسبب تأكله الشديد وضعفه بسبب الامطار وعوامل التعرية الأخرى، ومن ثم دخل في عملية صيانة شاملة في هذا العام، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 67).

واما فيما يخص الطرق في المقاطعات الشمالية في البلاد، فهاك طريقان رئيسيان: الاول: طريق جميع المواسم: وهو يحتوي على جسور قادرة على حمل حمولتين محوريتين بوزن اربعة اطنان. الثاني: طريق موسم الجفاف: وهو طريق وعر في معظمه، بالإضافة إلى كون اسطح الطريق به ترابية وتحتوي على انجرافات مؤقتة وجسور عند معابر الانهار والجداول المائية، ولا يمكن استخدام هذا الطريق الا بين شهري مايو وديسمبر. (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 67).

تم افتتاح طريق من مجموعة من الطرق الشمالية الرئيسية في البلاد، وهو الطريق المؤدي إلى المقطعات الجنوبية كمسار هام في موسم الجفاف عبر كاتشيا-أبوجا-بيدا، بعد أن ثبت أن صيانة الطريق القديم من زونجيرو عبر بيرنين غواري إلى فونتوا، لن تجدي نفعاً بسبب ارتفاع تكاليفها الباهظة. (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 68).

وأما فيما يخص الطرق البرية في المقاطعات الجنوبية، فقد بدأ البناء في طريق جديد مؤدي إلى أوتوركبو - أوبولو، كما أن الطريق بين أنبكا إلى حدود المقاطعات الجنوبية بالقرب من نسوكا على الانتهاء، وهذا الطريق الرابط بين الطريقين المذكورين أعلاه سيوفر اتصالاً جيداً بين أنبكا والسكك الحديدية الشرقية في البلاد، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 67).

اجريت في العام ١٩٣٣م العديد من الدراسات الاستقصائية بهدف ادخال تحسينات على طريقي كونتاجورا-زورو ويلوا في مقاطعة النيجر، وكذلك طريق كانو الشرقي، بالاضافة إلى انشاء طريق جديد في مقاطعة بينو من مقر تيف الجديد باتجاه أوبودو في المقاطعات الجنوبية، كما جري في هذا العام ادخال تحسينات على طريق بيدا-جيب، ومينا-زونجيرو، وباوتشي-مايدوجوري، و يولا-سونج-بيو، كما تم انشاء جسر للنقل والتخفيف من الازدحام المروري عن طريق جيديم-جاوشا-نجورو، تم انشاء جسر فوق نهر سوكوتو في بوانزا من اجل توفير الاتصال طوال المواسم مع المناطق الواقعة غرب النهر. (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 68).

كان هناك حوالي ٥٣٥٦ ميلاً من الطرق في المقاطعات الجنوبية والتي تديرها الادارات المحلية، تحت الانشاء وجاري العمل عليها على النحو التالي:

الطرق	المسافة بالميل
الطرق المرصوفة بالقطران	١٠ ميل
الطرق المرصوفة بالحصي	١٨٧٦ ميل

الطرق الترابية	٣٤٧٠ ميل

واما فيما يخص طريق إيديروكو فلم يكن قد تم الانتهاء منه او افتتاحه رسمياً بعد امام حركة المرور حتى نهاية العام ١٩٣٣م. (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 68).

كانت نتائج تطوير شبكة الطرق في نيجيريا جيدة للغاية، فبحلول نهاية العام ١٩٣٣م كانت حوالي ٦٠ % من المعاملات التجارية في إيجيبو-أودي وإجيرين تتم عن طريق النقل البري، فقد تم نقل كميات كبيرة من الكاكاو عبر ذلك الطريق المذكور، ومن ثم كان يخرج الكاكاو من ذلك الطريق إلى ميناء لاجوس بواسطة الناقلات البرية، وقد بلغت كمية الكاكاو المنقولة في هذا العام ١٩٣٣م إلى ميناء لاجوس حوالي ١٨١٥١ طناً، وذلك عبر شركة السكك الحديدية الوطنية في نيجيريا. وقد وصل عدد الشاحنات التي كان تعمل في النقل في نيجيريا في عام ١٩٣٣م إلى حوالي ٢٨٠٠ شاحنة، وكان منها حوالي ١٢٠٠ شاحنة أي ما يقارب حوالي ٥٠% من العدد الاجمالي مسجلة في مدينة لاجوس وحدها، ولكن مع تطور النقل البري في البلاد، (De-Valera NYM Botchway, Kwame Osei Kwarteng, 2018: 103).

- **ثانيا السكك الحديدية:**

اهتمت الإدارة البريطانية بالبنية التحتية للسكك الحديدية في نيجيريا في العام ١٩٣٣م ن كما سيتضح من خلال الدراسة، وفيما يخص السكك الحديدية فقد بلغ اجمالي طول خطوط السكك الحديدية النيجيرية في هذا العام ١٩٣٣م حوالي ١٩٠٥ ميل من الخطوط المفتوحة أحادية المسار، بما في ذلك الخطوط الفرعية التي بلغ طول اجمالي مسافتها حوالي ٢١٧٣ ميلاً، وكان خط السكك الحديدية في البلاد مقسماً إلى (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 65):

الخط الغربي: وهو يتألف من خط رئيسي من مدينة لاجوس (محطتي إيدو وأبابا) إلى نجورو، بمسافة كانت تقدر بحوالي ٨٤٧ ميلاً، وكان الخط الغربي يحتوي على خطوط فرعية من إيفو إلى إيدوجو، ومن مينا إلى بارو، ومن زاريا إلى كاورا نامودا، بالإضافة إلى خط ضيق من زاريا إلى جوس.

وأما فيما يخص الخط الشرقي: فهو يمتد من بورت هاركورت ويتقاطع مع الخط الغربي في كادونا حوالي ٥٦٩ ميلاً)، ويتصل بجوس بخط فرعي من كافانتشان (٦٣ ميلاً)، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 65).

وفي نفس العام ١٩٣٣م تم القيام بأعمال تحسين على الخط (خط السكك الحديدية) بين مينا وتقاطع كادونا، وذلك عبر اعادة تسوية المسار وترحيله، وقد اكتملت اعمال الحفر والانشاء وقنوات المياه، وتم البدء في وضع المسارات اللازمة لتلك المحطة، كما تم وضع برنامج مخصص لإعادة تطوير تلك المحطة في الوقت الحالي، كما تم إجراء تحسينات واعادة تصميم لمحطات السكك الحديدية في الطرق الجانبية. (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 65).

ساعد انشاء السكك الحديدية في البلاد، على تسهيل حركة الاشخاص والبضائع، حيث أن خطوط السكك الحديدية كانت الوسيلة التي أتاحت تنمية واسعة النطاق، شملت بعض الصناعات الناشئة في لاجوس وغيرها من المدن النيجيري،، ومن ناحية أخري ساهمت خطوط السكك الحديدية في تعزيز مكان لاجوس كمركز وطني للثقافة، حيث تلاقت العديد من القبائل عبر خطوط السكك الحديدية، كما ساعدت خطوط السكك الحديدية على تحسين مظهر المدن بالبلاد. (Whiteman, Kaye, 2013: 167-169).

وقد بلغ اجمالي ارباح السكك الحديدية للسنة المالية المنتهية في ٣١ مارس ١٩٣٣م حوالي ١،٨٧٠،٤٢٦ جنيهاً استرلينياً، وهي ربح اعلي مما تتحقق في العام الماضي بزيادة قدرها حوالي ٣٢،٤٤٩ جنيه استرليني، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 65)، وقد بلغ اجمالي النفقات خلال هذه الفترة حوالي ١،٠٨٦،١٣٦ جنيهاً استرلينياً، وقد بلغ صافي الايرادات حوالي ٧٨٤،٢٩٠ جنيهاً استرلينياً، ومع ذلك لم يكن هذا المبلغ كافياً لتغطية رسوم الفائدة البالغة ١،٠٣٥،٠٤٩ جنيهاً استرلينياً، والمبلغ المتبقي من اجل سداد رسوم الفائدة من الايرادات العامة للمستعمرة، والذي بلغ ٢٥حوالي ١،٠٨٦،١٣٦ جنيهاً استرلينياً، وقد بلغ صافي الايرادات حوالي ٧٨٤،٢٩٠ جنيهاً استرلينياً، ومع ذلك لم يكن هذا المبلغ كافياً لتغطية رسوم الفائدة البالغة ١،٠٣٥،٠٤٩ جنيهاً استرلينياً، والمبلغ المتبقي من اجل سداد

رسوم الفائدة من الايرادات العامة للمستعمرة، والذي بلغ ٢٥٠،٧٥٩ جينيهاً استرلينياً، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 66).

وقد بلغ اجمالي عدد الركاب المنقولين في هذا العام ١٩٣٣م حوالي ٢،٣٧٧،٩٣٨ راكب وذلك بانخفاض قدره حوالي ١٠٣، ٠٣٩ راكباً مقارنة بالعام السابق، وقد بلغت البضائع والمعادن بما في ذلك المواشي المنقولة خلال العام حوالي ٦٤٦، ٥٤٠ طناً، وكذلك يوجد انخفاض عن مقدار العام الماضي بحوالي ٢١، ١٩٠ طناً، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 66).

ومن ناحية أخري ففي هذا العام ١٩٣٣ تم اغلاق ثلاث محطات في القسم الشرقي، وعلى الجانب الآخر افتتحت ثلاث محطات توقف جديدة لحركة المرور على شريط السكك الحديدية، ليصبح عدد محطات التشغيل بالبلاد حوالي ٢٠٨ محطة قيد التشغيل، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 66).

خلال العام ١٩٣٣م تم تقديم عروض مناسبة لتنقل عبر السكك الحديدية وتم ادخال تحسينات في اسعار الحمولات والنقل عبر عربات السكك الحديدية، كما تم تثبيت اسعار الحجوزات بين العديد من محطات السكك الحديدية، وتم ربط خدمات لطرق بتوقيتات القطارات المختلفة، وتم في هذا العام ١٩٣٣ سحب الاسعار الخاصة بالكاكاو والقطن، وتم استبدالها بأسعار ثابتة جديدة، من اجل تحسين عمليات النقل عبر السكك الحديدية، كما تم ادخال اسعار جديدة لنقل الجلود في المناطق الشمالية، كما تم تخفيض جميع اسعار السكك الحديدية من الدرجة الثالثة، وفي نفس الوقت تم الغاء اسعار الدرجة الثالثة الأخرى المخفضة، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 66).

وأما فيما يخص صناعة السكك الحديدية وغيرها من الامور التي تختص بالصناعات الحديدية والثقيلة، ففي هذا العام ١٩٣٣م تم الانتهاء من تركيب مصنعاً جديداً في البلاد، وتم نقل الآلات الموجودة وتركيبها في مواقع جديدة في ورش إيبوت ميتا الموسعة في مارس ١٩٣٣م، وفيما يخص المخطط العام المعتمد هو أن الآلات اللازمة للتعامل مع اعمال الاصلاح الخاصة التي يتعامل معها أي قسم موجود في هذا المصنع والورش الخاصة به، بحيث يقلل من حركة المواد ونقلها اثناء عمليات الاصلاح، وقد تم الانتهاء من اعداد ناقل جديد من اجل نقل المحركات والعربات التي كان يتم نقلها إلى الورش من اجل الاصلاح والصيانة، ونقلها لورش التركيب والاصلاح بشكل سريع، وكان من اهم اعمال الصيانة التي كانت متبعة هذا العام هو تركيب غرفة تبخير للمحركات لأول مرة، والتي سمحت بوجود حوض اضافي في المسبك يفصل بين المعادن الحديدية وغير الحديدية، والتي اثبتت جدارتها في مواسم الامطار في البلاد، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 66).

كما أن مصنع إيبوت ميتا أصبح يقوم بعمليات صب وقولبة بشكل اضافي وكبير جداً، مما أدي لزيادة في الانتاج في جميع عمليات الصب المطلوبة من قبل الادارات المختلفة في مصنع إيبوت ميتا، كما أن المصنع اصبح يقدم عدداً من التدريبات اللازمة للعمال في المصنع، من اجل زيادة الصلاحيات الاشرافية للعمال الافارقة، وقد تم تدريب عدد كبير منهم، ومنحوا وظائف دائمة وبإشراف موظف اوروبي، على أي حال كانت عمليات التصليح والصيانة التي تمت من خلال المصنع المذكور قد وصلت إلى حوالي ١٣٧ محركاً، و ١٢٢ مركبة تدريب، وحوالي ٩٦٥ مركبة بضائع. (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 67).

وقد أنشأت الادارة البريطانية خطوط السكك الحديدية في مختلف المدن النيجيرية، وذلك من اجل نقل خام الفحم (بالإضافة إلى العديد من المواد الخام الأخرى) من مناطق استخراجه من اجل ارساله لبريطانيا، وبالتالي فرض السيطرة البريطانية على المعادن والفحم وجميع المواد الخام المستخرجة من نيجيريا، ذات الاثمان الرخيصة، والعمالة ايضاً ذات الاجور الزهيدة، ومن ثم خطط بعد انشائها لخطوط السكك الحديدية في العديد من مناطق نيجيريا لنقل الفحم المستخرج إلى بورت هاركورت ثم الي خارج البلاد، وقد استثمرت بريطانيا في تلك الصناعة حوالي ٧.٢ مليون جنيه استرليني، والتي وظفت حوالي ٢٠٨٦ عاملاً نيجيرياً في تلك الاعمال الخاصة بالفحم ومستخرجاته والسكك الحديدية ذاتها، (Sunderland, David, 2017: 3).

ومع التطور الشديد الذي لحق بالطرق البرية، بالإضافة إلى النجاحات التي حققها النقل البري في نيجيريا، بدأت شركة السكك الحديدية الوطنية في نيجيريا في التراجع، وبدأت تخسر أمام النقل البري من الناحية المالية، ومع استمرار التحدي الذي كان يشكله النقل البري في تقويض جدواه التجارية، احتجت الهيئة الوطنية للسكك الحديدية باستمرار لدي الحكومة الاستعمارية، وطلبت حمايتها من المنافسة الشديدة من شركات النقل البري، ولكن الادارة البريطانية والحكومة النيجيرية، لم يكونا منزعجين من تلك المنافسة واحتجاجات شركة الهيئة الوطنية للسكك الحديدية، بل إنها رأت أن النقل البري له دوره الايجابي والذي لا يقل أهمية عن السكك الحديدية في تنمية نيجيريا، واما المأزق الذي كانت فيه الحكومة

النيجيرية وتفكيرها في الاستمرار لطلبات هيئة السكك الحديدية الوطنية بزيادة تعريفات السكك الحديدية، أم تستمر في دعم هيئة النقل أم ماذا تفعل، لذا فقد شكلت الحكومة في اغسطس ١٩٣٣م لجنة (De-Valera NYM Botchway, Kwame Osei Kwarteng, 2018: 103)، للنظر في خسارة الايرادات التي تكبدتها الهيئة الوطنية للسكك الحديدية، وتقديم توصيات لإنقاذ المأزق في قطاع النقل في البلاد، (Jaekel, Francis, 1997: 153): ومع ذلك أكدت اللجنة:

أولاً: أن للنقل البري في البلاد دور لا يقل أهمية عن السكك الحديدية في تنمية البلاد، وأوضحت اللجنة أن أي محاولة لإبعاد الشاحنات من الطرق الجنوبية في البلاد، ستؤدي إلى ارتفاع تكلفة نقل السلع والركاب، وبالتالي سيؤدي إلى انخفاض كبير في انتاج المنتجات الاولية على الاقل في جنوب غرب نيجيريا.

ثانيا: انه من شأن الغاء النقل البري أن يحرم الاقتصاد النيجيري من المساهمات المتنوعة التي يقدمها له النقل البري.

ثالثاً: رأت اللجنة أن مساهمة المنافسة بين النقل البري والسكك الحديدية قد تفاقمت لأسباب هامشية للغاية (Oyemakinde, Abimbola, 1975: 32)، وأنه هناك مشاكل اخري تقوض ربحية السكك الحديدية بشكل أكبر، وفي النهاية ذكرت اللجنة أن هيئة النقل البري تستحق بالفعل بعض المساعدات من الحكومة، وخاصةً أنها استمرت في نقل المنتجات الاولية إلى المناطق الساحلية البعيدة في البلاد. قد أوصت اللجنة بالآتي(De-Valera NYM Botchway, Kwame Osei Kwarteng, 2018: 104):

١- ألا تتخذ الحكومة أي خطوات لحظر أو تقيد استخدام النقل البري على الطريق بين لاجوس والمقاطعات الغربية.
٢- أن تنظر السكك الحديدية في امكانية جذب الحمولات من خلال ادخال اسعار ثابتة مخفضة من اجل تحقيق المنافسة والربحية، من خلال نقل كميات أكبر من ذي قبل.
٣- أن تضاعف تكاليف تراخيص المركبات التجارية المتنافسة مع السكك الحديدية. أن تعتبر المركبة منافسة للسكك الحديدية في الحالات التالية:
أ- المركبة التي تنقل بضائع أو ركاباً من المستعمرة إلى مقاطعة أبيوكوتا أو العكس.
ب- المركبة التي تنقل بضائع أو ركاباً من مقاطعات أبيوكوتا أو أويو أو إيجيبو-أودي أو إيلورين من وإلى هذه المقاطعات أو المقاطعات الاخري.
٤- أن تستمر الايرادات العامة لنيجيريا في تحمل أي عجز في تشغيل منظومة السكك الحديدية. (De-Valera NYM Botchway, Kwame Osei Kwarteng, 2018: 104).

المبحث الثالث: إدارة وتطوير البنية التحتية الجوية في نيجيريا عام ١٩٣٣

اهتمت الادارة البريطانية بإدارة وتطوير البنية التحتية الجوية في نيجيريا عام ١٩٣٣م، بشكل كبير وملحوظ، فقد كان يهمها الاهتمام بالبنية التحتية الجوية، على اعتبار انها أسرع وسيلة لنقل البشر والمعدات وجميع ما يمكن أن ينقل عبر المجال الجوي، فهي وسيلة سريعة للغاية، وتساعد في تقليل الوقت بشكل كبير.

كانت وزارة البحرية هي المسئولة عن جميع الامور التي كانت تتعلق بالطيران في نيجيريا، فكان هناك عشرة مهابط جوية كانت تقع في: لاجوس وإيلورين ومينا وجوس وكادونا وكانو وكاتسينا وباوتشي ويولا ومايدوغوري، وكانت تلك المهابط الجوية ذات طابع طارئ، فكان لابد من أن يقدم الطيارون الذين يرغبون في استخدام أي منها اخطاراً كافياً قبلها بتوقيت مناسب، ومع ذلك لم يكن الطلب على الطيران الجوي كافياً، ربما يعود الامر لارتفاع التكاليف المادية له. (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 70).

قامت طائرة (Fairey) أحادية السطح طويلة المدي من سلاح الجو الملكي البريطاني من بريطانيا في ٦ فبراير ١٩٣٣م، برحلة قياسية طويلة المسافة فوق نيجيريا، ومن ثم تلقت محطات الاتصالات اللاسلكية الحكومية تقارير على فترات منتظمة من الطائرة، حتى دخولها المجال الجوي النيجيري، (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 70)، وقد طارت لمسافة قد تخطت ال ٥٣٤١ ميلاً دون توقف، وقد حطمت هذه الرحلة الرقم القياسي العالمي للمسافة ٥٠١٢ ميلاً، والذي تم تسجيله سابقاً في يوليو ١٩٣١م، بواسطة رحلة من نيويورك إلى القسطنطينية، وبذلك فقد احتفظت بريطانيا لبضعة اشهر بالرقم القياسي العالمي لتلك المسافة التي قامت بها لأول مرة، (The Aeroplane, 1942: 662).

وقد كانت الطائرة (Fairey) احادية السطح وطيلة المدي واقفة لأكثر من عام في انتظار أن يصبح الطقس مناسباً من اجل محاولة تسجيل تلك المسافة القياسية التي قامت بها، وقد تم اختيار انسب مسار للرحلة من اجل تجنب البلاد الجبلية، (The Aeroplane, 1942: 662).

زارت رحلة من سلاح الجو الملكي البريطاني في عام ١٩٣٣م نيجيريا وهي في طريقها إلى جامبيا وداكار في اكتوبر ١٩٣٣م، وكانت مكونة من ثلاث طائرات فيكرز-فيكتوريا لنقل الجنود، وكان بها ١٧ فرداً، وقد هبطت في اماكن مختلف في نيجيريا وهي مايدوغوري وباوتشي وكانو وكاتسينا وسوكوتو. (Colonial Reports Annual, No. 1668, 1934: 70).

الخاتمة

١- يتضح من خلال الدراسة أن الإدارة البريطانية قد اولت اهتماماً ملحوظاً لإدارة وتطوير البنية التحتية لشبكات النقل في نيجريا، لا سيما العام ١٩٣٣.
٢- أنشأت الادارة البريطانية والحكومة النيجيرية لجاناً استشارية خاصة للنقل البحري، لاسيماً الموانئ، من اجل تقديم الرأي والمشورة، مما يدل على الاهتمام البريطاني بالموانئ والنقل البحري، وجعله أهمية قصوى في البلاد.
٣- يتضح اهتمام الإدارة البريطانية بالطرق البرية في البلاد، لاسيماً الطريق المؤدي إلى المقطعات الجنوبية كمسار هام في موسم الجفاف عبر كاتشيا-أبوجا-بيدا.
٤- يتضح أن المنافسة بين السكك الحديدية والنقل البري كان كبيراً، لدرجة أن الامر وصل إلى أن هيئة السكك الحديدية باتت لا تحقق أرباحاً من اشتداد المنافسة بل كانت تخسر بشدة.
٥- يتضح أن اللجنة التي شكلتها الحكومة لفحص خسائر السكك الحديدية في البلاد، وحل مشاكل النقل في نيجيريا، كان رأيها هو نفس رأي الحكومة، بأن النقل البري، له دور كبير في تنمية اقتصاد البلاد مثل السكك الحديدية.

المصادر والمراجع

١. Nigeria, (1933), Federal Ministry of Information, Nigeria Handbook, Federal Ministry of Information.
٢. Colonial Reports Annual (1934), No. 1668, "Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Nigeria", 1933, Communications and Transport, Published by His Majesty's Stationery Office, London.
٣. C. Okigbo, Pius Nwabufo, (1981) Nigeria's Financial System, Longman.
٤. Colonial Reports Annual (1934), No. 1668, "Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Nigeria", 1933, Communications and Transport, Marine, Published by His Majesty's Stationery Office, London.
٥. Great Britain, No. 109, (1935) Colonial Office, An Economic Survey of the Colonial Territories, Colonial Office, H.M. Stationery Office.
٦. The Nigerian Journal of Economic and Social Studies, (1991), Issus. 33, Nigerian Economic Society.
٧. Colonial Reports Annual (1934), No. 1668, "Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Nigeria", 1933, Communications and Transport, Lagos Harbour, Published by His Majesty's Stationery Office, London.
٨. Nigeria, Chief secretary's office, (1933), The Nigeria Handbook Containing Statistical and General Information Respecting the Colony and Protectorate, Government printer.
٩. Colonial Reports Annual (1935), No. 1710, "Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Nigeria", 1934, Communications and Transport, Roads and Bridges, Published by His Majesty's Stationery Office, London.
١٠. Colonial Reports Annual (1934), No. 1668, "Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Nigeria", 1933, Communications and Transport, Railway, Published by His Majesty's Stationery Office, London.

١١. Colonial Reports Annual (1934), No. 1668, "Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Nigeria", 1933, Communications and Transport, Roads and Bridges, Published by His Majesty's Stationery Office, London.
١٢. De-Valera NYM Botchway, Kwame Osei Kwarteng, (2018), Africa and the First World War: Remembrance, Memories and Representations after 100 Years, Cambridge Scholars Publishing.
١٣. Jaekel, Francis, (1997), The History of the Nigerian Railway: Network and infrastructures, Spectrum Books.
١٤. Oyemakinde, Abimbola, (1975), Transportation in Nigeria: A Bibliography, Occasional publication, National Library of Nigeria, Vol. 35, National Library.
١٥. Colonial Reports Annual (1934), No. 1668, "Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Nigeria", 1933, Communications and Transport, Roads and Bridges, Public Works Department, Published by His Majesty's Stationery Office, London.
١٦. Whiteman, Kaye, (2013), Lagos: A Cultural History, Interlink Publishing.
١٧. Colonial Reports Annual (1934), No. 1668, "Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Nigeria", 1933, Native Administration, Published by His Majesty's Stationery Office, London.
١٨. The Aeroplane, (21, Aug., 1942), Aeroplane and Commercial Aviation News, Air work, General Trading Co., LTD., London.
١٩. Sunderland, David, (2017), Economic Development of Africa, 1880–1939, Vol. 4, Routledge.
٢٠. Colonial Reports Annual (1934), No. 1668, "Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Nigeria", 1933, Aviation, Published by His Majesty's Stationery Office, London.